



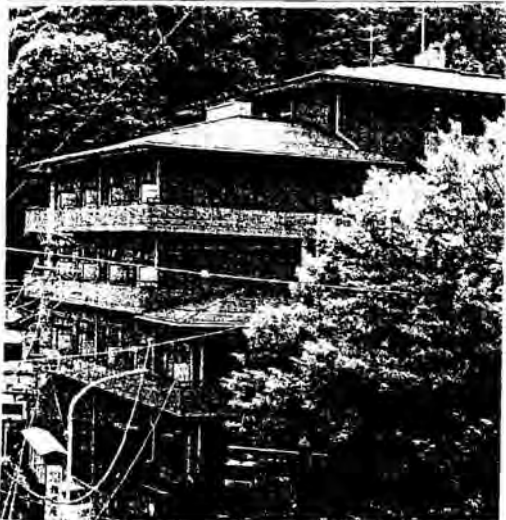
日本共産党区議会議員
こんにちは
伊藤和彦です

自宅・足立区花畑6-7-23
足立区役所・電話3880-5111(内線4650~4654)
日本共産党議員団・直通・3880-5770~1
http://www5.familie.ne.jp/~k-itou/index.html

唯一の湯河原保養所は 廃止ではなく区民に活用を

本会議での反対討論

十月十九日、足立区議会第3回定例会・本会議で日本共産党は足立区立区民保養所条例を廃止する条例に対する反対討論を伊藤和彦議員が行いました。全文を紹介いたします。



足立の保養施設「湯河原あだち荘」

区民が期待の声を書きし

ただいま議題となりました第7号議案、足立区立区民保養所条例を廃止する条例について、日本共産党足立区議団を代表し、反対の立場から討論を行います。本案は、伊豆高原保養所、那須保養所と次々と廃止し売却されたなかで唯一の区民保養所の湯河原あだち荘も廃止する条例であり、これによって足立区には「区民保養所」という言葉がなくなります。

反対理由の第一は区民の願いを無視するものでまったく道理がないということですが、区民からは「まさか一つも区民保養所がなくなってしまうとは思いませんでした」との「唯一の区民保養所、湯河原あだち荘の存続を求める陳情」は短い期間にもかかわらず1015人分も届けられました。委員会では自民、公明、民主の各党がこの陳情を否決しましたが、その後も区民からは署名が届けられていると聞いています。

区が廃止の方針を決めて

いた6月の区民保養所のアンケートには「心を休めるのにとても良い所、また来たいと思っています。」、「足立区のためだけの保養所、がんばってください。」、またいつの日かお世話になります」と廃止を知らない

るし、廃止を知った区民からは「湯河原は利用している方が多く、近所にも夏はいつもかかさず利用している家がある。続けて利用できるよう考えてもらいたい。区の施設として一つぐらい残して当然ではないか」と声が寄せられています。存続を求める声はあっても、廃止を求める声は一つもないことを、区も委員会で認めました。この区民の願いに応えるべきではないでしょうか。

区民保養所の使命は終了していない

第2に、区民保養所の使命は終了していないということです。条例で定められた保養所はそもそも区民の健康増進に寄与し、もって福祉の向上を図るためのものと位置づけられているものです。区は「当初の目的は薄れた、温泉旅館業やる時代ではなくなった」、等と言いました。以前にも那須保養所廃止のとき、民間にできる分野から行政は撤退し民間にやらせるべきとの主張がありました。本区にそうでしょうか。区民保養所は旅館業とは違う役割をもって

室での部屋食で行い、障害者のためにはテーブル席も用意して区民利用第一に、工夫もされてきました。これらは公の施設だから出来ることで、だからこそ、委員会審議でも明らかにしたように保養所については、廃止縮小を求めるとの通達があっても、他区では予約しやすい新たな内容なども取り入れ改善、存続している区も多いのです。一方、民間に売却された那須保養所は採算制のためにふとんの上げ下ろしもしなければいけなくなり障害者や高齢者に迷惑をかけている状況さえあります。区が言うような保養所を保有し運営するという使命が終了したどころか、現代社会の中で区民の健康増進、維持することが求められており、その役割・使命は今こそ必要なのものです。

さらに、建設費14億4千万円をかけた貴重な区民の財産を安易に売却すべきではありません。区はプロポーザルにより買受事業者の選定を行い、売却先を決定するとし、条件が整わなかった場合は一般競争入札で売却すると、ひたすら売却にするやり方ですが、区民のための区民保養所湯河原あだち荘は廃止すべきではありません。区の姿勢を改めるよう求めて反対討論を終わります。

竹ノ塚駅 高架化

竹ノ塚駅鉄道高架化促進大会300人 竹ノ塚センターで特別決議をあげる

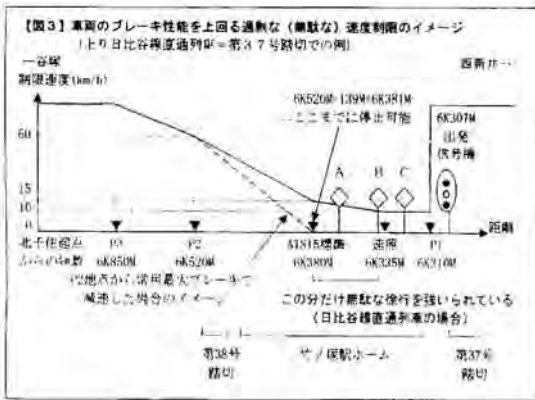


竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会第3回定期大会

10月15日、竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会の第3回定期大会が竹の塚地域学習センターホールで開かれ、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化の促進を求める決議を採択しました。参加者は約250人が参加しました。

はじめに平成17年3月に竹ノ塚駅で起きた痛ましい踏切事故の犠牲者に対して黙祷を行いました。この後、近藤やよい会長は「区が事業主体となり、早期高架化に向けて足立区の地力を示していきたい。結束して頑張っていきたい」とあいさつ。事業報告に続き、竹ノ塚駅東西の代表者が高架化へ向けての意見発表を行いました。

竹ノ塚駅付近の連続立体交差事業については、平成18年12月に平成19年度予算で国土交通省の新規着工準備箇所として内示があり、運動の成果が実りつつあります。この事業に対する国の調査費がついたことにより、今年の3月30



日には東武伊勢崎線連続立体交差事業が新規着工準備箇所として採択されました。これにより、調査段階から国庫補助事業の対象となり、着工準備へと大きく前進しま

竹ノ塚駅踏み切り遮断時間の短縮を求める陳情(ATIS改善) 継続審査

10月16日、交通網・都市整備調査特別委員会では、竹ノ塚駅踏み切り遮断時間の短縮を求める陳情が提出され、審議されてきました

が、陳情者(半沢一宣氏・西竹ノ塚在住)より関連資料が提出され、より具体的な審議がされましたが、東武鉄道提出の資料と陳情者提出

した。

足立区では、平成18年10月24日に、区が事業主体となり高架化にすることを決定していますが、この事業の費用負担について、東京都に事業主体と同じ負担を求める発言がありました。この事業は23区では初めてのケースであり、今後の運動が求められています。

の意見が対立しており、詳しい調査が必要であるとして「継続審査」となりました。陳情者の資料は8頁に及ぶ詳細なものです。一昨年の竹ノ塚駅踏切事故後、緊急対策として踏み切りの自動化を行ったが、遮断時間が長くなっている。その最大の原因は第一に東武鉄道の踏切保安設備の水準が全体として、他の鉄道事

普通電車1本につき12秒も長く遮断?

業者に比べて低いというものです。第二は、竹ノ塚駅では他の駅では導入していないオーバーラン防止策を導入しているため、不要に踏切を遮断しているというものです。(上図3参照)

例えば、竹ノ塚駅を通行する普通電車(緩行線列車)の場合、ATIS装置の過剰な速度制限のため、



竹ノ塚駅付近に設置されているATIS装置

駅付近40m前後から15km/h以下に速度を落とさざるを得ず、普通電車の場合、1本につき約11〜12秒、踏切遮断時間が長くなっているという指摘です。

委員会では日本共産党は陳情者の指摘はかなり専門的なので、委員会で陳情者に説明を求めることを提案しました。また、審議では区側が国土交通省に東武鉄道の踏み切り対策が遅れているかどうか、問い合わせたが「特段、他の鉄道事業者と比べて遅れていない」という回答を得たという報告がありました。

しかし、委員会では「陳情者の提出資料」をもって、検証したわけではないことも明らかになり、「継続審査」することが決まりました。なお、審議の過程で急行・準急電車通過の際には、踏み切り遮断時間は短縮されていることがわかりました。区民の皆さんのご意見・ご要望をお寄せ下さい。