

# 議会報告会報告書

開催日時	平成26年4月25日(金) 午後7時～8時30分		
開催場所	田浦コミュニティセンター		
出席議員	代表者	高橋敏明	
	司会者	ねぎし かずこ	
	報告者	岩崎絵美 嘉山淳平 はまのまさひろ 関沢敏行 木下憲司	
	記録者	石山 満 (パソコン操作:小林伸行 受付:松岡和行)	
参加人数	9名		
報告内容	(質問・回答)		
	Q	ファシリティマネジメントという言葉の意味は何か。	
	A	直訳すると施設管理です。少ない額で最大限の活用を考え、施設配置などを適正化するものです。	
	Q	住宅リフォーム補助は、一軒あたり15万円とのこと。しかし、自宅の風呂場の脱衣所の床を直しても20万かかった。15万という額は補助として弱いのではないか。	
	A	補助額は15万円ですべて賄うということではなく、リフォーム費用の一助としての額です。	
	Q	選ばれるまちといいながら小児科入院ができなくなったことにはガッカリした。少子化の中で、何とかできなかったのか。	
	A	おっしゃるとおり。子育て教育環境の充実が、最優先課題のはずだが、何故こうなるのかという声は多いのも事実です。指定管理者に委託しているが、これは公設民営で民間委託をするもの。公益社団法人が請けています。今回の報告に対しては怒りを持った議員も多く、白熱した質疑が交わされました。ただし、産科入院がないこともあり、医師も症例が少ないのでは研鑽にならないということで他病院へ移ってしまう面もあります。休止に至ったことは残念ですが、これが本市の現実です。	
	Q	製鉄所の150周年の写真があったが、市の歴史にとって重要だ。市民に認識してもらってやらなければならないと思うが。	
	A	来年が150周年、これがなぜ大事かという、150年前、横須賀村は寒村でした。それが、製鉄所ができたことで41万都市までになりました。そのことを再認識し、さらに市を発展させていきたいと思っています。	
	Q	吉田市長の施政方針演説なども新聞等で拝見し、今日もいろいろな報告があったが、経済発展のためにこんなことをするという話があり聞かれない。なかなか大企業を誘致することが難しいということはわかるが、どんな努力をしているのか？また、YRPベンチャー棟にNPOの事務所があり週に何度か通っているが、衰退している。YRPの広大な土地を有効活用できないのか。	
A	企業立地の奨励金や設備投資補助などはさまざまな手は打っているところです。企業誘致については、吉田市長になってからも5～6社の誘致はされています。大企業誘致はなかなか難しいが、議員の思いは一致していますので一丸となって進めていきたいと思っています。YRPについては、携帯電話からスマートフォンに移行する中で衰退している面があります。一方、無線基地局については、YRPならではの試験ができる環境があったり、防災分野などへの応用が進められているところであります。また、YRP内のユビキタス研究所と一緒に、救急車の中にタブレット端末を導入したシステムを、今般横須賀市が導入しました。救急車と医療機関が映像を見ながら情報共有できる新技術であり、今後の展開が期待されることです。		
(意見・要望等)			
Q	東芝から日産までの間にトンネルが3本あるが、多くの人がバス通りでなく旧道の古いトンネルを通る。何故なのか聞くと、旧道のほうが安全なのだという。特に日向から梅田に抜けるトンネルは、歩道で人が行き交えず、車道に降りる人が多い。すれ違える幅がないと危険である。トンネル内の途中で人がすれ違える場所を作れないか。		
A	ご指摘のトンネルは昭和8年にできた市内で最も古いトンネルです。元は一車線の物資輸送トラック用のトンネルを想定したものでした。土木部も対応を検討しましたが、トンネル内の歩道拡張幅を取ることは技術的に難しいことが分かっています。現在は耐震補強工事を優先して進めていますが幅は大きな課題となっています。しかし、安全確保は大事な視点なので、しっかりと受け止めさせて頂きたいと思っています。		
Q	集客とまちの中のデザインについて伺いたい。今では人口減少に歯止めがかからない。何とか人口を増やしたいが、横須賀道路の値下げができないか。アクアラインは便利で、木更津は人口が増えているという。小学校では入学生徒が減っている。何とか人口も増え子どもも多くなってほしい。まちのデザインも、店が閉まって買い物難民が増えている。お年寄りがカートを引いて、大変そうである。大滝町を歩いても、このままでは真っ暗になってしまうのではないと思う。横浜市ではまちの都市デザインの専門の部署があるが、なんとかできないか。		
A	横須賀道路の値下げの件については、市長と一緒に国土交通大臣に陳情に行きました。全国的に高速道路料金を見直す動きに合わせて、何とかできないかと考えられています。また、スマートインターチェンジの実現に向けても陳情しました。中央地区の再開発についても、西友跡地の再開発の他にも再開発を検討している動きはあります。横須賀の顔である中央地区をきれいにしていこうと考えています。		
Q	鉄道について。京急を利用する市民のほうが多いと思うが、JRは逗子以南が非常に不便。衣笠や久里浜の方は、横須賀よりもあり、なお大変。1時間に1本は電車があるが、逗子乗り換えが多い。これが、若い人が脱出してしまう大きな原因ではないか？		
A	例えば西地区では、最寄駅と言われても三崎口など不便です。しかし、鉄道が牽かれる可能性は低いと思っています。市全体で鉄道のあり方を考えていかなければならないと思います。京急は西地区に配慮した高速バスも走らせ、横須賀を通過して横浜に出るバスをつくらせてくれてありがたいのですが、価格面もあって利用は少ないです。JRが逗子駅を乗り換え拠点にしたときに、当時の小泉運輸大臣にお願いに行きましたが、JR横須賀駅は、乗降客が1万人以下で採算が合わず、逗子駅以降については本数を減らしたりしなければならぬということでした。人口を増やせば解決するかは難しい問題ですが、皆が考えなければいけないと思います。じっくりと検討し郷土愛に基づいた市民の皆様の手も必要になってくると思っています。		

横須賀市議会議長 様

平成26年5月9日

上記のとおり報告します。

代表者 高橋 敏明