

委員会の審査から、予算の審査から

委員会の審査から

議案や皆さんから提出された請願・陳情は、原則として所管の常任委員会等で審査を行います。ここでは、第2回定例会で議決された主な議案等の審査の概要をお知らせします。

企画総務委員会

「職員の育児休業等に関する条例の一部を改正する条例」

【説明】 地方公務員の育児休業等に関する法律の一部改正に伴い、条例の規定を改正するもので、職員の配偶者の就業の有無等にかかわらず、育児休業の取得が可能となるものである。

【主な質疑等】

問 育児休業は、何回まで取得することが可能なのか。また、いつまでできるのか。

答 産後8週間後までの育児休業を含め、3回まで可能である。その場合は、育児休業等計画書の提出等が条件となる。育児休業は、子が3歳になるまで取得することができる。

問 育児休業中の職員に対する人員の補充は、どのようにするのか。

答 臨時職員を配置する等の対応となる。

【結果】 賛成全員で可決する条例。

【説明】 地方税法等の一部を改正する法律等の一部改正に伴い、条例の規定を改正するものである。

【主な質疑等】

問 市税収入への影響は。

答 扶養控除の廃止により、市税の収入は増となり、試算では年少扶養親族に係る扶養控除の廃止により、約4億5千万円、特定扶養親族に係る扶養控除の上乗せ部分の廃止により、約3千

800万円という試算である。

問 33万円の扶養控除の廃止は、子ども手当の創設によるものなのか。

答 所得税(国税)については、そのような考えに立つものであると聞いている。住民税(地方税)については、税制上における整合性の観点から税制調査会の中で議論されたと聞いている。

【結果】 賛成全員で可決

文教厚生委員会

「保育所設置条例の一部を改正する条例」

【説明】 新規保育所として「市立そよかぜ保育園」を設け、「市立田無乳児保育園」については廃止する。その他、「市立すみよし保育園」の定員を20人増員するものである。いずれも平成23年4月1日からとなる。

問 なお、改正後における定員は、すみよし保育園が0歳児9人、1歳児20人、2歳児23人、3歳児24人、4歳児24人、5歳児26人で、合計126人、そよかぜ保育園は、0歳児12人、1歳児15人、2歳児18人、3歳児20人、4歳児24人、5歳児26人で、合計115人となる。

【主な質疑等】

問 待機児の約9割が0歳児から2歳児であるとのことだが、すみよし保育園とそよかぜ保育園において、0歳児から2歳児までの受け入れ人数を増やすことはできないのか。

答 保育室の面積基準があり、0歳児については、乳

児室1.65㎡以上、匍匐(ほふく)室3.3㎡の合計で約5㎡が必要となる。

また、2歳児以上については1.98㎡以上が必要とされている。

0歳児、1歳児の受け入れが多くなると、全体的な面積の配分が厳しくなる。

【結果】 賛成全員で可決

建設環境委員会

「天神山停留所を起終点とする西武バス及び関東バスを、保谷駅前開発竣工後も運行の続行と、さらに東伏見駅前まで路線を延長するよう両バス会社に要請を求め陳情」

【趣旨】 天神山停留所を起終点とするバス運行の続行を両バス会社に要請すること。さらに東伏見駅前まで路線を延長するよう、両バス会社に要請することを求める。

【主な質疑等】

問 保谷駅前のロータリーが完成した場合、今までのかえり通り天神山の停留所・バスターミナルはどうなるのか。また、はなバスはどうなるのか。

答 バス会社から天神山の停留所・バスターミナルの関係は、今後も含め現在検討中という回答をいただいている。はなバスについては、今後、民間路線バスがどのようになるかによって不明な部分がある。

問 東伏見駅までの路線延長について、以前、かえり通りにバスを通すとき路面舗装を行ったが、天神山から東伏見駅までの部分も同

様の整備が必要となるのか。



問 天神山から保谷駅までの程度の利用者がいるのか。はなバスとの競合が問題になると思う。保谷駅から天神山までの間で時間当たり何本のバスが走っているのか。

答 路線バスの乗客人数は把握していない。はなバスについては第2・第3ルートの合体という形で集約されているため、そこだけの抜き出しは把握していない。路線バスの本数は1日約140本程度通過する。また、はなバス第2ルートは30分に1本走らせている。

意見 この路線は、特に中町・東町周辺住民の生活バス路線となっている。保谷駅前ロータリーの完成により以前の路線に戻されてしまうことを危惧する。利用する方々の切実な願いである。採択すべきである。

【結果】 「願意に沿うよう努力されたい」との意見を付し、趣旨採択



天神山バス停(中町4丁目)

【西武池袋線の連続立体化を推進する陳情】

【趣旨】 現在、石神井公園から大泉学園に向け高架工事が進められている。西東京市内も連続立体化事業を推進し、南北の交通をスムーズに。また、ひばりヶ丘駅・保谷駅周辺の活性化を

図り、地元住民が安全で便利な生活と、住みやすい街とするよう求める。

【主な質疑等】

問 都の計画では保谷駅とひばりヶ丘駅は橋上駅となるが、この両駅間の一部区間は地上線路となる計画となっている。都道234号と交差する部分を、今、線路の下に道路を通すアンダーパス工事を行っているが、この地上線路となる部分も連続した高架となるよう東京都へ要請してもらいたい。

答 都が策定した「踏切対策基本方針」の中で、市内では4つの区間が「鉄道立体化の検討対象区間」とされており、この部分は、大泉学園(保谷駅付近)、ひばりヶ丘(東久留米駅付近)の計画中間地点で、計画ではこの区間は地上線路となっている。

市と都の連絡会においても、鉄道の下をくぐる単独立体の工事を進めるのがまず第一と伺っている。しかしながら、約4千名からの署名をいただいている調布保谷線が開通し、ある程度の時期になっていく必要はあると考えている。

問 南北交通の円滑化以外に、今後連続立体化を東京都に申し求めているのか。

答 現在、具体的な考えはないが、道路渋滞の発生、地域の分断による生活の不便、まちづくりのおくれ、踏切事故の危険性、経済損失、環境への影響等が考えられる。

近隣市でも、道路が単独立体になっている部分も高架化されている例もある。スロープで下がってくれば、

その隣接する踏切は使えるのか、使えなくなるのか、また、一回下がって上がるというところで、鉄道運行のスムーズさという点でも連続的に立体化されたほうがメリットはあるということも十分考えられる。

駅周辺再開発等特別委員会

「ひばりヶ丘駅北口のまちづくりに関する請願」

【趣旨】 都市計画道路3・4・21号線(ひばりが丘駅北口線)の整備とともに、一番通り等ひばりが丘駅北口地区の道路改善(インタロッキング化等)を早期に進めることを求める。

【主な質疑等】

問 一番通りの整備について、どう考えているのか。

答 ひばりが丘駅北口地区街並み再生方針の拠点ゾーンにおいて「地域密着型の賑わい形成」、「快適な歩行者空間の確保」、「一体的な街並み形成」を掲げており、それらを踏まえて道路整備の検討をしていきたい。

問 インタロッキング化による整備が市としてできるのか。

答 市道は主体的に、私道は地元の方の申請に基づき整備していく。時期は、都市計画道路3・4・21号線整備の進捗状況を見ながら進めていく。

第2回定例会では、6月16日に予算特別委員会を開催し、平成22年度補正予算の審査を行いました。主な内容は、次のとおりです。

予算の審査から

◆中小企業従業員退職金等共済事業特別会計

【説明】 歳入歳出予算の総額に、それぞれ8千135万1千円を追加し、歳入歳出予算それぞれ2億2千637万4千円とするもの。

歳入については、大口事業者において退職者がふえたことにより、掛金の収入が減る一方で、退職一時金の請求がふえ、これに対応するため、本事業の基金から、8千217万8千円を本予算に繰り入れるものである。

歳出については、この退職一時金への対応として、8千135万1千円を増額するものである。

【主な質疑項目】

・基金残高、大口事業者、今回の退職者数は。

・清算についての加入者への説明は。

・国制度への移行により清算が早まる可能性があるか。

【結果】 賛成全員で可決