

## 予算審査特別委員会委員長報告書

令和8年3月24日

予算審査特別委員会に付託されました議案第1号「令和8年度流山市一般会計予算」について、審査の経過及び結果を報告します。

本委員会は、去る2月26日の本会議において設置され、同時に議案第1号を付託されたものです。同日、第1回目の特別委員会を開催し、委員長に私、笠原久恵が、副委員長に中川弘委員が選任されました。

3月9日から延べ4日間にわたり委員会を開催し、慎重な審査を行ったものです。

また、3月11日のまちづくり推進部、土木部に関する歳入歳出の質疑終結前におだぎり委員から議案第1号に対する修正案が提出されたため、原案とあわせて議題としました。

この修正案の内容を申し上げますと、歳入では、国庫支出金、繰入金及び市債の減額補正を行い、歳出では、土木費の減額補正を行い、歳入歳出それぞれ、2億7,194万2千円を減額し、予算総額を894億2,005万8千円とするものです。

討論については、3月11日におだぎり委員から提出があった修正案についてのみ討論を行うこととし、原案についての討論は、省略することに決定しました。

審査の過程における修正案に対する討論として、

### 1 修正案に賛成の立場で討論する。

本修正案は、流山おおたかの森駅周辺まちなみづくり事業のうち、「流山おおたかの森駅前センター地区道路整備」に係る工事費を削除するものである。私はまちの発展を否定するものではない。しかし、現在の計画には看過できない重大な懸念があり、今のまま予算を執行することは、市民に対する責任を果たせるとは到底言い難い状況にある。

第1に、交通安全及び深刻な渋滞による生活圏の分断である。

本事業において、最も利用されていた横断歩道が廃止されることで、歩行者の動線が遮断され、視認性が著しく低下している。特に、色彩のコントラストの不備は、弱視の方や高齢者にとって命に関わる危険を招きかねない。加えて、流山おおたかの森駅西口は、送迎やバスの通行を含め、車両の進入が極めて多い箇所である。現状でも幹線道路にはショ

ショッピングセンターの駐車場出入口が4か所も存在し、繁忙期には深刻な渋滞が発生している。当初、駅へ進入できる道路は3か所あったが、1工区の一方通行化により2か所に減り、今回の2工区に着手すれば実質1か所に集中することになる。渋滞が激化することは火を見るよりも明らかであり、駅より北側の住民にとって、西口へのアクセスが著しく不便になることは看過できない。「誰一人取り残さない」まちづくりを標榜しながら、安全や移動の平穩を脅かすような計画を強行に進めるべきではない。

第2に、住民への説明責任と負担の不均衡である。

執行部は「資産価値の向上」を掲げているが、その一方で固定資産税増額の可能性を含めた住民負担増への具体的な説明は極めて不十分である。地域住民の中には、この急激な変化に戸惑い、躊躇されている方々が多くいる。一部の景観整備のために、安全や納得感を置き去りにすることは、地方自治の本来あるべき姿ではない。

第3に、財源配分の優先順位である。

市内を見渡せば、補修を待ちわびている歩道や道路が数多く存在する。また、小中学校の校舎や公共施設の老朽化対策は一刻の猶予も許されない。限られた財源は、華美な装飾的事業よりも、市民の日常生活に直結する安全・安心の基盤整備にこそ優先して投入すべきである。

かつて本会議において、公立幼稚園の廃止方針に対し、議会が慎重な判断を下したことがあった。その結果、現在、市内全域の幼稚園・保育園・小学校で、配慮を必要とする多くのこどもたちへの支援が守られている。あの時の議会の判断があったからこそ、救われた未来がある。

行政の計画をただ追認するのではなく、立ち止まり、再考を促すことこそが、市民から託された我々議会の使命である。拙速な事業推進を一旦停止し、真に市民が納得し、安全を実感できる計画へと練り直すべきである。

議員各位におかれては、市民の生命と安全、そして健全な財政運営を守るため、本修正案に賛同賜るよう強く願います。

2 1点指摘し、修正案に賛成の立場で討論する。

第1は、平穩な生活と市民の安全・安心を壊す可能性があるからである。

2月28日土曜日午前中に開かれた説明会では、大型ショッピングセ

ンターの歩行者入口近くと、東武線側歩道を結ぶ横断歩道が廃止されることに伴い、不安や懸念が多く示された。このことは市も認めている。一方、市民から最も危険性が指摘された横断歩道部分の歩行者数調査が実施されていないことも発覚した。

横断歩道廃止の原因をつくったのは、「回遊性を高めるためには、通行車両を減らす必要があり、だから道路の一方通行化」という「いぎきロード」の画一的な目的を機械的に地域に押しつけたことで、地域のメイン道路とサブ道路の変更が余儀なくされ、道路を横断する歩行者の視認性の確保が難しくなったからである。

その他にも、「人と車の交錯の改善」を求める声はなかった」と市も認めており、事業目的はもはや薄れている。また「回遊性」についても、一方通行化する道路の自由な横断という市の「回遊性」ではなく、歩道と横断歩道をこれまで通り安全に利用する市民目線の「回遊性」を求める意見も説明会では聞かれている。この不安や懸念、要望を放置したまま、早期工事着手は絶対にあってはならない。

第2は、市民に役立つ市役所を変貌させるからである。

「いぎきロード」は「市民要望はない」と議会でも開き直り、すでに3億8,944万2千円も投下された。さらに令和8年度当初予算には2億7,194万2千円も計上し、計画上の総事業費は6億7,865万4千円にもなる。

一方、議会で会派を超えて要望されてきた様々な事業は数百万円単位でもなかなか実現しない。また、庁内各課でも数十万円単位の予算要望ですらなかなか実現されない。そもそも流山おおたかの森駅前センター地区道路は、平成11年度に事業認可を受けた区画整理事業で、井崎市長就任後に具体的工事に着手した道路の一つである。特に「いぎきロード」2工区道路は、令和2年1月の市道認定からわずか6年、苦情もないのに、道路を掘り起こし、再整備する。こんな浪費が許されていいはずがないし、多くの地権者から頂いた清算金や減歩、国費は将来性もなく、無駄使いだったことを意味する。

さらに2月28日の説明会では、「融通が利かない警察に対し、市民の声を聴いて動く市役所」というスタンスに私は危うさを強く感じた。そもそも計画当初から、警察が懸念を繰り返して示していたにもかかわらず、公費をつぎ込み、無理やり事業化を推し進めてきた市長の責任は市民に

隠されている。通学路合同点検を経て、児童生徒の登下校時の安全を向上するために設置を求めてきた横断歩道は、過去5年間で市内70か所、一か所も実現できないことは土木部のみにしわ寄せし、「いぎきロード」となれば市長は語気を強め、横断歩道設置を求め、何度でも協議するわけである。しかも設置に努力する姿勢を示しつつも、事業完成令和8年度末という工期延期は明示しない。

その他2工区工事後には、西口ロータリーへ向かう車両も千葉銀行前で平日も休日も大幅増となる予測である。流山おおたかの森駅西口ロータリーへの進入路は1本のみとなり、混雑時でも、災害時でも、バスや一般車両から逃げ道を奪ってもお構いなしである。

つまり、流山市自治基本条例も、流山市市民参加条例も、二元代表制も言葉だけ、警察や土木部の日々の努力も、計画的な区画整理事業も、信頼感に泥を塗り、児童生徒の安全向上も二の次、市長のワンマンが優先される。

以上、住民の福祉の増進どころか、悪化と破壊につながる可能性があり、今すぐ工事着手する必要性も、正当性も、緊急性もないことから、令和8年度については全額、削除すべきと重ねて指摘する。

### 3 1点要望し、修正案に反対の立場で討論する

まず2工区について、住民へのさらなる丁寧な説明が必要である点は同意見であるが、現時点で予算をゼロとすることには慎重であるべきと考え、以下4点述べる。

1点目、各部局別審査で話題になった固定資産税と「まちの価値」の関係についてである。

固定資産税の上昇は目的ではなく、行政と民間、市民が共に進めてきたまちづくりが市場から高く評価された結果で、中長期的な指標として重要で「上がる」ことは確定していない。

まちづくりを取り組んだ結果、得られる税収が、市内全域の教育や福祉といった公共サービスを支える原資となり、この「まちの価値を市民に還元する」という視点を欠いては、持続可能な都市経営は成り立たない。また、市場評価を否定することは、空きビルの増加などを肯定することにもなりかねないことも想像して、中長期的な指標に使っていくことが大切である。

2点目、商業地の役割についてである。

本地区が「商売の場」として活気を保つことは、市の財政を支える基盤になる。近隣の商業施設からは多額の固定資産税が納められており、市全体を支える力となっている。もしここが商業地ではなくマンションとなっていれば、学校不足などの行政課題を招いていた可能性もある。商業環境を整えることは、将来の過度な財政負担を抑える可能性を見出す視点も忘れてはならない。

3点目、景観政策と安全の両立についてである。

まず、住民説明会で声が集中した横断歩道の位置や安全対策については、市が住民の声を代弁し、警察と粘り強く協議することが重要である。説明会后、参加者へヒアリングしたところ、全区間一方通行化を希望する声や1工区の様子を見たいという声もあり、「白紙」という方ばかりではなかったと考える。

景観政策は、本来、単なる見た目だけの整備ではなく、ギラギラした商業看板を抑え、安全性を高めるユニバーサルデザインの視点が含まれている。

これまで、子ども達が信号待ちをする際のポールや、「とまれ」という足のマークも、景観に配慮しながらも強度の高いものが、どのようなものがよいのか、答えのない中でひねり出してきたものである。

総括質疑では、カラーユニバーサルデザインの考えを取り入れるという答弁があった。行政が交通整理をし、安全性とデザインのより良いバランスを見出していきたい。

4点目、人口急減社会における柔軟な対応についてである。

日本全体が人口急減社会にある中、都市間競争は、したくなくとも避けられない現実がある。拙速は避けるべきであるが、可能性のある事業の機を逃さず、都市間競争に勝てる体力と魅力をつくろうとすることは大切なことだと考える。

より解像度の高い説明と慎重な進め方を求めるが、以上の点から「すべて白紙」という判断もできかねるところである。

こもればストリートを利用する市民や沿道にお住まいの方及び市のまちづくりに共感し、市と共に「まちなみづくり指針」をつくりあげた方々に対し、より詳細で丁寧な説明を行い、伺った意見を計画に反映させることを強く要望する。

がありました。

初めに、議案第1号に対する修正案について採決した結果、2対3をもって否決されました。

次に、議案第1号の原案について採決した結果、4対1をもって、原案のとおり可決すべきものと決定しました。

審査後、別紙のとおり、各委員より55項目にわたり、執行部への指摘要望事項が提出され、3月18日には、協議会及び委員会を開催し、32項目にわたる議会全体の合意事項をまとめたところです。

市当局においては、これらの指摘要望事項及び議会全体の合意事項を真摯に受けとめられ、今後の行財政運営に万全を期されることを望みます。

以上