

(写)

住民監査請求による監査結果

東京都東村山市監査委員

目次

第1 請求の受付

- 1 請求人・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
- 2 請求書の提出・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
- 3 請求の内容・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
- 4 請求の要件審査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2

第2 監査の実施

- 1 暫定的停止勧告・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
- 2 監査対象事項・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
- 3 監査対象部局・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3
- 4 請求人の証拠の提出及び陳述・・・・・・・・・・・・・・3
- 5 監査対象部局の陳述及び事情聴取・・・・・・・・・・・・・・3
- 6 監査対象部局の見解・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3

第3 監査の結果

- 1 事実関係の確認・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
- 2 判断・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6

別紙1

- 請求人から提出された東村山市職員措置請求書・・・・・・・・・・9
(原文のまま 事実証明書類は省略)

第1 請求の受付

1 請求人

東村山市 朝木 直子
東村山市 山口 美代
東村山市 佐藤 直子
東村山市 渡邊 稔
東村山市 浅見 みどり
東村山市 山田 崇子
東村山市 藤田 雅美

2 請求書の提出

令和元年7月25日

3 請求の内容

請求人提出の東村山市職員措置請求書による主張事実(要旨)及び措置請求の内容は次のとおりである。なお、請求全文は別紙1のとおりである。

(1) 主張事実(要旨)

東村山市運動公園に設置されている蒸気機関車D51684（以下「D51」と言う）の解体撤去処分について、本体の鑑定及び付属する蒸気機関車の部品を売り払うことなく処分することは、不当な公有財産の処分である。また、このD51解体撤去処分の契約について、JR東日本テクノロジー（株）との特命随意契約をすることは地方自治法（昭和22年法律第67号。以下「法」という。）施行令第167条の2のいずれにも該当しないため違法である。

(2) 措置請求の内容

D51の違法不当な解体撤去工事および契約を中止し、東村山市長に対し責任を持って保存するための必要な措置をとることを求める。

4 請求の要件審査

本請求については、法第242条の所定の要件を備えているものと認められるので、令和元年8月5日付けで受理した。

第2 監査の実施

1 暫定的停止勧告

住民監査請求書では、D51の違法不当な解体撤去工事および契約の中止を求めた。

法第242条第3項では、「当該行為が違法であると思料するに足りる相当な理由があり、当該行為により当該普通地方公共団体に生ずる回復の困難な損害を避けるため緊急の必要があり、かつ、当該行為を停止することによって人の生命又は身体に対する重大な危害の発生の防止その他公共の福祉を著しく阻害するおそれがないと認めるときは、監査委員は、当該普通地方公共団体の長その他の執行機関又は職員に対し、理由を付して次項の手続が終了するまでの間当該行為を停止すべきことを勧告することができる。」と規定されている。

本請求は、法第242条第3項で規定する暫定停止勧告の要件が満たされていないことから勧告を行わないこととした。

2 監査対象事項

請求の内容及び請求の要件審査の結果等を総合的に判断して、監査対象事項を次のとおりとした。

請求人は、D51には多くの価値ある部品が付属しており、これらの部品を確認、あるいは、本体について客観的な価格鑑定（あるいはオークションなど）をせずに解体撤去することは、このD51が行政財産、普通財産いずれの場合であっても東村山市公有財産規則に反する処分の取扱いである。また、利害関係人であるJR東日本テクノロジー（株）の作成した「報告書」によって市民の財産、広義では国民の財産ともいべきD51が廃棄同然で処分されることは、市民にとって大きな損害であるため、D51の解体撤去工事および契約を中止し、東村山市長に対し責任を持って保存するための必要な措置をとることを求めると主張している。

このことから、D51の解体撤去が、違法若しくは不当な財産の処分であるか否か、また、このための契約の締結が違法であるか否かを監査の対象とした。

3 監査対象部局

東村山市地域創生部市民スポーツ課を対象とした。

4 請求人の証拠の提出及び陳述

請求人に対して、法第242条第6項の規定に基づき、令和元年8月20日に証拠の提出及び陳述の機会を設けた。請求人は、陳述において、本件請求の趣旨を補足した。

5 監査対象部局の陳述及び事情聴取等

監査対象部局に対して、事情聴取を行った。また、監査対象部局より関係書類が提出された。

(1) 所管部課事情聴取

- ① 実施日 令和元年8月20日
- ② 出席者
 - 地域創生部長 武岡 忠史
 - 地域創生部次長 新井 一寿
 - 市民スポーツ課長 島村 昭弘
 - 市民スポーツ課主査 森 健二

(2) 提出書類

- ①「東村山市職員措置請求書」に対する弁明書（回答）1通
- ②住民監査請求による監査実施に伴う書類（資料）の提出について（回答）1通
- ③住民監査請求による監査実施に伴う書類追加（資料）の提出について（回答）1通

上記①は令和元年8月14日、②は令和元年8月16日、③は令和元年8月21日に提出された。

6 監査対象部局の見解

(1) 背景及び経緯

昭和40年代後半より、SLの引退に伴うSLブームを背景に、消えゆくSLを長く保存してほしいという要請があり、これをきっかけに同時期にSLの設置について検討を開始。昭和50年8月に市から国鉄に対しD51無償貸与の申し入れを行い、昭和51年5月20日付をもって、正式に貸与決定がなされ、同年10月11日、日本国有鉄道東京西鉄道管理局

長と無償の「車両貸借契約書」を交わし、同年10月16日から東村山市運動公園で一般公開された。

その後、このD51の保全のための補修は、昭和55年に車体の塗りかえ、昭和62年に車体の塗りかえと本体、それから階段等の腐食した箇所
の補修工事、平成8年に塗りかえと3度行われていた。

解体撤去の決定に至った経緯は、平成31年3月劣化度調査及びアスベストの飛散調査を行い、その結果を受け、アスベスト除去作業を含め、改修工事又は撤去・解体工事の必要について検討するため、SLについて専門的な知見を有しているJR東日本テクノロジー（株）に調査を依頼、令和元年5月30日に現地調査を実施。

同年6月11日JR東日本テクノロジー（株）より報告書が提出された内容が次のとおりであった。D51全体にわたり塗膜の剥離、雨水浸入、酸化腐食穴あきが随所に見られ、特に薄鋼板のボイラー覆い、それからシリンダー覆い等の穴あき落失が進行して、悪化・侵食の進行が見られること。そしてアスベストについては、露出しているところがあるため、飛散の可能性があり、今後に重篤な環境被害を露呈する懸念があること。さらには、D51の線路下の枕木が風化し、木材が空洞化しているところがあるなど、線路を打ちつけるくぎにおいて、浮き出しが見られ、レール保持力に致命的な欠陥を生じ、震度6級以上の横揺れが地面から誘起されると、レールが横倒れ、機関車が脱線、横倒れの危険を禁じ得ないこと。したがって、これらの調査結果からD51本機関車の維持保存・修復は不可能に近いとのことであった。

同日、理事者と協議をした結果、市民の安全を最優先に考え、早急に撤去するという結論に至り、6月定例会においてD51解体撤去の補正予算の計上に至った。

東村山市議会は、令和元年7月2日、提出された議案第40号、令和元年度東京都東村山市一般会計補正予算（第1号）を議決。

令和元年7月18日、D51の無償譲渡がなされ市の物品となった。

市長は、令和元年8月6日に「東村山市運動公園D51形蒸気機関車解体・撤去工事」を特命により見積業者と随意契約締結した。

(2) 弁明

請求人の措置請求書には、財務会計行為が違法性または不当性である旨を指摘し、当該財務会計行為の中止措置を求めるにとどまっており、「蒸気機関車D51が廃棄同然で処分されることは市民にとって大きな損害であり」との記載をもってしても、本件車両を解体撤去処分することにより、

当市にいかなる損害が生じ、または、生じるおそれがあるのかについて、財産的な損害の実体を把握することはできない。なお、本件措置請求書記載の本件車両については、「東村山運動公園D51形蒸気機関車解体・撤去工事契約書」の仕様書にあるとおり、解体後の部品のうち資料的価値の高い部品については展示等を予定するなど利活用を前提としており、車両本体及び解体部品の全てを廃棄することは予定していない。また、車両本体については、その内在する部品等も含め、無償で取得した物品（備品）であり、そもそも取得原価（登録備品価額）が0円の財産であるから、仮にこれらの物品を廃棄処分したとしても、当市に対する財産的な損害は存在せず、将来発生することが予見される損害も存在しないのである。したがって、本件監査請求の対象となる財務会計行為について、現に損害が発生しておらず、損害発生のおそれもない。

(3) 理由

住民監査請求は、地方公共団体の機関・職員による違法又は不当な行為等により地方公共団体の住民として損失を被ることを防止するために、住民全体の利益を確保する見地から、住民が監査委員に対し、地方公共団体の執行機関又は職員の違法又は不当な「財務会計上の行為又は怠る事実」について、当該行為の防止、是正若しくは当該怠る事実を改め、又は当該行為若しくは怠る事実によって被った損害の補てんのために必要な措置を求める制度であり、法第242条にその根拠を置くものである。

このような立法趣旨・目的に基づき行われるものである以上、住民監査請求が適法に成立するためには、「問題とされる財務会計上の行為が、地方公共団体に対して損害を与える物であることが必要である」とされている（浦和地方裁判所昭和60年9月30日判決。）。また、住民監査請求の対象となる行為等は、地方公共団体に積極消極の損害を与えひいては住民全体の利益に反するものでなければならず、たとえその行為等に違法、不当な事由があるとしても、それが地方公共団体に損害をもたらすような関係にない場合は、住民監査請求の対象となる行為等には該当しないとされている（最高裁判所平成6年9月8日判決同旨。）。

このことから、本件監査請求が適法となるためには、対象となる財務会計行為により当市に現に損害が生じているか、または将来損害が生じるおそれがあることが必要となると解される。

第3 監査の結果

主 文

本件請求についての監査の結果は、合議により次のように決定した。

監査の結果、一部却下、一部棄却する。以下その判断に至る理由を述べる。

1 事実関係の確認

- (1) 市は、平成31年3月劣化度調査及びアスベストの飛散調査を行い、その結果を受け、アスベスト除去作業を含め、改修工事又は撤去・解体工事の必要について検討するため、SLについて専門的な知見を有しているJR東日本テクノロジー（株）に調査を依頼、令和元年5月30日に現地調査が実施され、令和元年6月11日に調査結果報告を受理。
- (2) 市長は、令和元年7月2日、議案第40号 令和元年度東京都東村山市一般会計補正予算（第1号）を東村山市議会へ提出。
- (3) 東村山市議会は、令和元年7月2日、議案第40号 令和元年度東京都東村山市一般会計補正予算（第1号）を可決。
- (4) 市は、令和元年7月18日、JR東日本からD51の無償譲渡を受け「物品」として取得。
- (5) 市長は、令和元年8月6日、「東村山市運動公園D51形蒸気機関車解体・撤去工事」を見積合わせにより見積業者と特命による随意契約を締結。
- (6) 令和元年8月9日、東村山市D51の現状確認。

2 判断

(1) 違法又は不当な財産処分について

請求人は「D51が行政財産、普通財産いずれの場合であっても、当市公有財産規則に反する処分の取扱いであることは明白である。」と主張しているが、本件D51は「物品」であり、法第238条第1項にいう公有財産には該当しないことから、普通財産にも行政財産にも該当せず、東村山市公有財産規則（昭和42年東村山市規則第13号）の適用はないことから、主張に理由はない。

また、D51の価値について「運動公園のD51には多くの価値ある部品が付属している。」陳述においても「文化的価値及び市場価値の高いSLの解体撤去を進めてしまうことは市民の利益にも反するものである。」とのことであるが、住民監査請求制度は、地方公共団体に生ずる財産的損失を防止し、回復することを目的とする制度であることから、ここで問題

とすべきは、社会的価値や文化的価値ではなく、財産的価値、経済的価値であるべきである。この点において、無償で取得した物品（備品）であり、取得原価（登録備品価額）が0円の財産であることから「財産的価値」は無いと言わざるを得ない。このことから、請求は法第242条第1項に規定する住民監査請求の要件を満たすものとは判断されないことから、当該請求部分は却下とする。

(2) 違法な特命随意契約について

請求人の「利害関係人であるJR東日本テクノロジー（株）の作成した「報告書」によって市民の財産、広義では国民の財産ともいべき蒸気機関車D51が廃棄同然で処分されることは市民にとって大きな損害であり、容認できない。」との主張について、この「報告書」が、解体撤去の判断の参考とされているが、解体撤去について事業者と契約締結を約束されたものではない。

「法施行令第167条の2第1項第2号」で「不動産の買入れ又は借入れ、普通地方公共団体が必要とする物品の製造、修理、加工又は納入に使用させるため必要な物品の売払いその他の契約でその性質又は目的が競争入札に適しないものをするとき。」に随意契約することができるとしている。こうした規定を受けて、市は任意に特定の一方を相手方として契約する場合の指標として「随意契約適正実施のための指針（随意契約ガイドライン）」（平成25年作成）を定め、「特殊な技術、手法、機器又は設備を必要とする業務で、その者と契約を締結しなければ契約の目的を達することができない場合」など、「契約内容の特殊性により契約の相手方が特定され、他者と競争させることができないような契約について「特命随意契約」することができる」としている。この号に該当する事由であるかは、個々の契約ごとの特殊性や経済的合理性等を客観的・総合的に判断する必要があるとされている。

D51解体撤去の特命随意契約を行うことができる事業者として次の3点の理由があげられている。

1点目、蒸気機関車について設計や構造を詳細に把握し、機関車内部に有害なアスベストを含有している同型車両の解体実績がある唯一の会社であること。

2点目、上記のことから車両のアスベスト除去を適正に安全かつ迅速におこない、解体作業ができること。

3点目、資料的価値が高い一部の部品を選別、取り外し・分解作業等を行うための専門的な知識や技術があること。

これらのことから、他自治体における同種の解体撤去の実績からも妥当な理由であると判断できる。

また、請求人は「他自治体では、指名競争入札や見積もり合わせによって蒸気機関車解体撤去工事を発注している例は多くあり（行橋市、由布市など）、アスベスト除去や単なる解体撤去工事契約をＪＲ東日本テクノロジー（株）と特命随意契約する正当な理由はない。」とあるが、これらの自治体では民間に譲渡されていることから、蒸気機関車の解体撤去工事を発注されていなかった。

これらのことから本件に関する請求人の主張は理由がないものと判断し、棄却する。

3 意見

D51は無償貸借であったが、管理することが求められていた。市の管理が至らなかったことにより、結果として解体撤去を行わざるを得なくなったことは否めない。今後、このようなことが無いよう、適切な財産等の管理をされたい。

別紙 1

東村山市職員措置請求書

東村山市監査委員殿

2019年7月25日

監査請求人

第一 請求の趣旨

東村山市運動公園に設置されている蒸気機関車（D51684）の解体撤去処分については、D51684（以下D51と言う）本体の鑑定、およびD51に付属する蒸気機関車の部品を売り払うことなく処分することは、不当な公有財産の処分である。

また、この契約について、JR東日本テクノロジーとの特命随意契約をすることは法施行令第167条の2のいずれにも該当しないため違法である。

よって、処分および契約手続きの中止を求め、地方自治法第242条第1項に基づき、監査を請求し、東村山市長に対し必要な措置をとることを求める。

第二 東村山市運動公園に設置されているD51684について

このD51は、1976年、当時の熊本市長が国鉄（現JR東日本）に貸与を申込み、国鉄から運動公園に持ち込まれたもので、以来、市民に親しまれてきた。当時の市報には「市運動公園に、D51蒸気機関車（通称デゴイチ）が設置され、10月15日から一般公開されることになりました。東村山市にぜひSLをと、国鉄に貸与を申込み、このほど決定されたもので、国鉄大宮工場で、重さ70トン、長さ20メートルの巨体を、部品に分解し、運搬して再び組み立てて、永久保存します。」

「SLは日本の発展のけん引車となり、その力強い雄姿と働きで、みんなに親しまれ、愛されてきました。今、東村山市で静かに余生を過ごそうとしているD51は、市民に、そして将来をになう青少年に勇気を与え、心を励ましてくれるものと思います。市民皆さんで大切に保存し、市運動公園のシンボルとして、親しんでいただきたいものです。」という言葉が掲載されている。

しかし、その後、現在に至るまで、必要なメンテナンスは施されず、1996年の一部塗装を最後に雨ざらしで放置されてきた。

この間、議会でもたびたびこのD51のメンテナンスを求める声が上がっていたが、それでも市は放置を続けてきた。

なお、現在所有権は東村山市に移転され、このD51は東村山市の公有財産となっている。

第三 D51の解体撤去の決定および解体撤去工事費用予算議決の経過

1. 前述したように、東村山市は市民に対して、「永久保存する」「市民皆さんで大切に保存し」等の呼びかけを自らしていたにも関わらず、パブリックコメント等、市民の意見を聞くこともなく、JR東日本テクノロジー（株）作成の「報告書」が提出されると、市民の財産であるD51の解体撤去を強引に決定している。

2. この解体撤去費用は、突如として東村山市6月議会最終日の上程議案として、6月25日に、解体撤去費用2,030万円が計上された補正予算案が6月25日に議会に提出された。そして、議会に対して何の資料も示されることもないまま7月2日の本会議で、短時間の質疑応答の後に採決された。

結果は自民党、公明党、国民民主党の議員14名が賛成したものの、他の無所属、共産党、立憲民主党、生活者ネットの各議員10名は反対した。このような市民の重要な財産を処分するのであれば、全議員に理解を求めべきであるが、議会に対しては資料の配布もなく、解体撤去の理由として、答弁でこのD51が地震で倒れる可能性に言及はしたものの、その根拠は何ら示されないまま、短時間の審議の後、与党の賛成のみで議決したことは、到底市民の理解を得られるものではない。

第四 解体撤去の根拠となっている「報告書」について

1. 議会答弁でD51解体撤去の根拠とされていた、JR東日本テクノロジー（株）が作成したとされるD51に関する状態調査の「報告書」を情報公開請求によって入手し内容を確認したところ、この「報告書」は、調査士の氏名や社判の押印もなく、またJR東日本テクノロジーへの調査依頼書すらなかった。

そして内容についても以下の理由によって信頼性客観性そして専門性に大きな疑義があり、セカンドオピニオンも検討すべきだとの指摘や、補修できないのか、との意見が議会においてもあったが、市長は一切耳を貸さ

ずに、この「報告書」のみを根拠にし、「震度6級の地震で倒れる危険性」を理由とした解体撤去の決定をしたが、このこと自体、不当と言わざるを得ない。

- ① この「報告書」における「調査報告」の部分は1頁の18行の部分のみであるが、この内容は目視によって、確認できる状態が羅列してあるのみであって、いわゆる専門的見地からの意見は何もない。
- ② 特に「震度6級以上の横揺れが地面から誘起されると、レールが横倒れして、機関車が脱線、横倒れの危険を禁じ得ない」という意見については、「震度4」でも「震度5」でもなく、または「震度7」でもなく、「震度6」級以上、という根拠については、全く不明であり、添付する意見書のように、蒸気機関車の設計構造と力学上の根拠すら上げていないことから専門的見地からの調査報告書であるかどうかという点について、大きな疑義があり、専門性のある報告書ではないこと。

- ③ また、1頁下段には「対応策」として、「現状を維持保存・修復できない状態にあることから、早期に機関車を全解体して撤去・廃棄処分された方が得策である。」という解体撤去に誘導するような冒頭の記載に続いて、解体撤去が決定されていない時点で、まるで解体撤去が前提であるかのように、解体撤去の手順を詳細に記載している。

状態調査の「報告書」に解体撤去の手順がここまで具体的詳細に記載されていることには大きな違和感を覚えるものであり、これは客観的な状態調査の「報告書」ではなく、解体業者による「解体撤去の提案書」そのものである。

JR東日本テクノロジー（株）は解体撤去をも事業としており、はじめから「解体撤去ありき」という前提での「報告書」となっていること、そしてこの「報告書」を根拠に、「特命随意契約」によって、解体撤去工事をJR東日本テクノロジー（株）が受注する運びとなっていることは、行政と事業者の癒着を窺わせる重大な事実である。

2. よって、蒸気機関車の解体をビジネスとするこのJR東日本テクノロジー（株）作成の「報告書」は利害関係人によるものであり、信用できない。提出した有識者らによる「意見書」および、客観的立場である専門機関への調査を依頼し、再検討すべきである。市長らはD51を修復せずに解体撤去する理由として、「報告書」に記載されている「地震による横倒れ」の危険性を理由としているが、資料として提出した、有権者による意見書によれば、倒壊の危険性は限りなく低いということが、論理的専門的に述

べられている。

3. 以上の理由から、市長が解体撤去の必要性の根拠としているこの「報告書」の信頼性には疑義があるが、震災による倒壊の危険があると仮定しても、現在、運動公園のD51は鉄柵で囲われており、柵の扉は施錠され、市民は立ち入れない状態となっている。よって万が一何らかの理由で横倒れとなったとしても、安全対策を講じていれば市民に被害が及ぶとは考えにくい。よって、緊急に解体撤去する理由はなく、補修または部品を含めた売り払いや譲渡等の検討をするべきである。

第五 本件解体撤去に関する違法性

JR東日本テクノロジー（株）はこのD51について、まるで「鉄くず同然」と言わんばかりであるが、事実は全く異なる。補修不能で危険であると報告している「報告書」は信頼性が低く、添付の「意見書」に論理的に記載されているように、このD51は危険性も低く、十分に補修可能運動公園のD51には多くの価値ある部品が付属している。現在SLは製造されていないことから、このD51の部品の中には動態保存されている蒸気機関車に必要とされる高価なものもあり、運動公園のD51に付属している蒸気機関車の部品を確認せずに、解体撤去すること、あるいはD51本体についても客観的な価格鑑定（あるいはオークションなど）の必要がある。このD51が行政財産、普通財産いずれの場合であっても、当市公有財産規則に反する処分を取扱いは明らかである。

利害関係人であるJR東日本テクノロジー（株）の作成した「報告書」によって市民の財産、広義では国民の財産ともいうべき蒸気機関車D51が廃棄同然で処分されることは市民にとって大きな損害であり、容認できない。

また、本解体撤去工事をJR東日本テクノロジー（株）に特命随意契約で発注することは違法不当である。他自治体では、指名競争入札や見積もり合わせによって蒸気機関車解体撤去工事を発注している例は多くあり（行橋市、由布市など）、アスベスト除去や単なる解体撤去工事契約をJR東日本テクノロジー（株）と特命随意契約する正当な理由はない。よって、このJR東日本テクノロジー（株）との特命随意契約は法施行令第167条の2に反し、違法不当である。

第六 結語

以上の理由から、運動公園のD51の解体撤去の決定及び契約については、多くの不当性違法性がある。

1976年に、責任を持って管理することを条件に無償貸与されたのであれば、市長はアスベスト除去等の安全対策を施した上で、市民や専門家を交え、日本の貴重な財産でもある、運動公園のD51の保存について、丁寧な議論をし、あらゆる保存方法を検討するべきである。

ちなみに、行政は、D51の改修費用には「1億2千万円かかる」という情報を公表しているが、これはJR東日本テクノロジーがD51の「写真を見て算出した数字」だということが6月議会でわかり、具体的内容（どのような手法でどのレベルまで改修するのか、また改修費用の内訳など）は全く不明であることがわかった。

この改修費用について、全国の事例や、蒸気機関車の修復を手掛けている鉄道関係者の情報では、動態保存ではなく、静態保存つまり展示であるので、細かい部品や老朽化した部分を全て補修しなくとも、しっかりと塗装すれば、見事に復活できることは明らかである。そしてそのための協力をしてくださると言う厚意はたくさんいただいている。アスベスト除去のみを専門事業者に依頼し、ボランティア中心の改修となれば、当然費用も大きくおさえることができ、現に埼玉県熊谷市も同様の手法でSLを復活させている。

山口県の厚狭駅などでは、子どもたちが参加し、老朽化した蒸気機関車を見事に復活させた例があるように、東村山の町おこしにも大いに貢献する可能性もあると考える。

「市報 昭和51年10月1日号」をいま一度お読みいただき、運動公園D51の違法不当な解体撤去工事および契約は中止し、東村山市が責任を持って保存するべきである。

参考資料

1. 「調査報告書」 JR東日本テクノロジー作成
2. 「意見書」および添付資料 清水寛氏作成
3. 「厚狭の奇跡」保存会作成
4. 昭和51年10月1日付 「市報」