

海ゆかば
海上アクセス
沈没寸前

神戸再生

第6号

ほっとけない!

07年、年頭にあたって

市民が主人公、 神戸を変える年に

神戸再生フォーラム代表 柴田 富士子

神戸に明日は、希望に輝く未来はあるのか。

昨年8月に発行された神戸再生(ReKobe)第5号は神戸の暗黒の世界そのものの紙面となりました。

目の前には世界につながる海が広がり、

やさしい山なみが連なる神戸、春は街路樹がいつせいに

若いみどりのベールをかぶり、夏はのびやかに枝葉を

広げて緑のトンネルをつくる美しい街に生きてきた

つもりだったのに。汚辱にまみれた情けない実体に

胸の中は怒りと悲しみでいっぱいになりました。

このまま見過ごして神戸をつぶしてしまう事は、

神戸の、私たちの、いのちの終わり、そのものとの思いを

新しくさせられました。

ヨレヨレ、ズタズタ、ボロボロの神戸はもうたくさんです。

ほっとけない! ほっとかれへん!

無責任としか言いようのない神戸商法はもう終わりに

すべきです。住民税、国民保険料、介護保険料、保育料、

何から何まで値上げだらけの、まっくらやみの中では、

1日として安らいで生きることができません。

新しい年、今私たちは決意を新たにする時を迎えました。

神戸の新生を目指して、更に真実を明らかに

していきましょう。市政の歪みを正し、私たち市民こそが

市政の主人公です、と声を大きくしていきましょう。

2007年、神戸は大きく変わる、変える決意を、

年頭にあたり、この街に生きるみんな

確かめ合いたいと願います。

今年も赤が豊作です。
神戸赤字ワイン

特集!

アンビリーバブル

信じられない! 外郭団体の実態

累積赤字620億円、天下り天国、選挙活動を強制

「外郭団体」という神戸市の組織があるのをご存じでしょうか? 神戸市政を補完するためなどとして、神戸市本体とは別の財政と人事で公益性のある仕事をする組織のことです。例えばポートライナーを走らせている「新交通株式会社」や「株式会社神戸ワイン」などです。問題は、48の外郭団体のうち、17団体が累積赤字を抱え、その累積赤字はなんと620億円にも及んでいることです。しかもそのうち7割の452億円は、神戸空港に関連した団体の累積赤字なのです。財政問題だけで外郭団体を評価するするわけにはいきません。少々赤字でも、それを上回る公益性があれば、必要な事業として認めることは当然です。しかし、海上アクセスなどは、誰が見ても明らかにムダで赤字の垂れ流しと言わざるを得ないのではないでしょうか。

また、先の市長選挙では、職員に選挙活動が強制されていたことが明らかになりました。幹部職員の天下りポストであるがゆえに、「問題の先送り」と「保身」が原因になっているのではないでしょうか。

●05年度／累積損失ワースト10

順位	法人名	累積(百万円)	市職員役員数	市OB役員数	市出資金(百万円)
1	神戸新交通(株)	△ 21,201	6	3	18,724
2	海上アクセス(株)	△ 15,955	4	1	968
3	(株)神戸ワイン	△ 3,994	5	3	1,340
4	神戸市住宅供給公社	△ 3,893	6	2	10
5	神戸航空貨物ターミナル(株)	△ 3,261	4	2	1,420
6	神戸マリンホテルズ(株)	△ 3,238	3	4	150
7	神戸航空交通ターミナル(株)	△ 3,021	4	1	1,027
8	神戸高速鉄道(株)	△ 1,685	1	4	800
9	(財)先端医療振興財団	△ 1,657	12	1	50
10	(財)神戸みのりの公社	△ 1,557	6	1	42

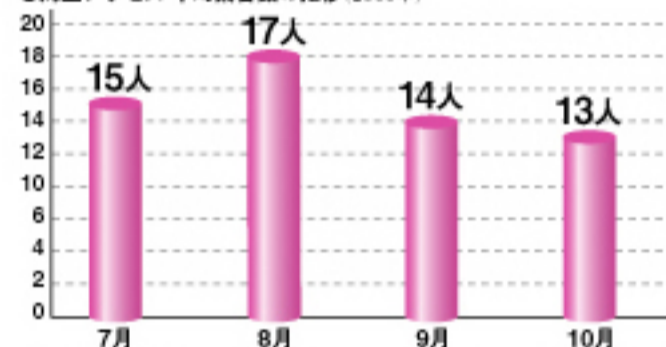
検証1.

このままでは市民にツケが回る!

矢田市長は、06年11月10日の記者会見で、外郭団体の統廃合について、5団体ほどの廃止などを検討する、と語っています。外郭団体の統廃合にあたっては、それぞれの団体が、市民生活を守るため、あるいは市民生活を向上させるために、役割を果たしているかどうか、という視点から検討すべきです。ところが、今の神戸市の姿勢は、そうなっていません。

たとえば、海上アクセスですが、関西国際空港と神戸空港を海上で結ぶベイシャトルを運航しています。多額の累積赤字を抱え、02年2月に休止しましたが、神戸空港開港に合わせて7月13日に再開しました。ベイシャトルの定員は120人。しかし、乗客は平均15人、10月は13人という惨憺たる状態です。再開時の累積赤字は158億円、神戸市からの借入金も120億円あります。このまま、赤字を垂れ流せば、市民にツケが回ることには確実です。他に、神戸空港関連では、32億円の累積赤字を抱える神戸航空貨物ターミナルや、休止中の神戸航空交通ターミナルなどは、廃止すべきではないでしょうか。

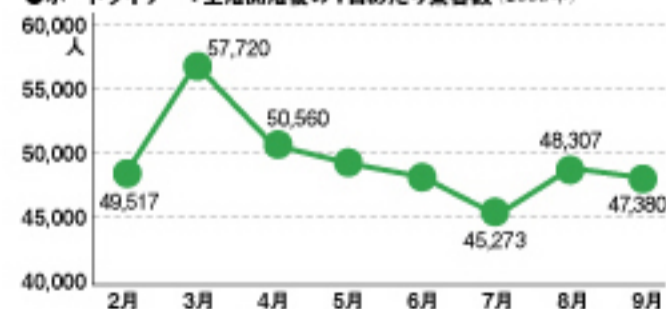
●海上アクセス 平均乗客数の推移(2006年)



現在、神戸市の外郭団体は48団体。95年度からは16団体減少しています。累積赤字を抱える団体は19団体で、累積赤字合計は620億円にも及びます。そのうち、ポートライナーを運行する新交通株式会社は212億円、神戸ワインも40億円となっています。当然ですが、これらの団体は、経営も深刻です。神戸新交通株式会社は、ポートライナーの乗客数も伸びません。延伸前の乗客も、当初の需要予測にはまったく届いておらず、収支計画と実績には大きなひらきが出ています。計画では、00年度には9億円の黒字になるはずでした。それが、現実には213億円の累積赤字を抱えているのです。神戸空港まで延伸複線化したものの、1日当たりの乗客が5万人を超えたのは、神戸空港開港後の3月と4月だけ。延伸複線化後の需要予測は、1日あたり81000人とされていた。延伸複線化事業で、今以上の経営悪化は確実です。

12月の決算議会で、日本共産党議員が「空港島内の車庫用地の購入など、これ以上の投資は抑えるべきだ」と追及したのに対し、大麻企画調整局長は「利用者が8万人にならなければ、空港島内での延伸や車庫用地の購入などはしない」と答えました。しかし、そうすると、空港島の土地が売れ残り、神戸空港の借金返済ができなくなるという、新たな矛盾が生まれています。「空港と心中」という危険性は否定できません。ポートライナーは、ポートアイランドへの公共交通機関でもあります。再建のために、どうすべきか利用者である市民の意見を真摯に聞くべきです。

●ポートライナー：空港開港後の1日あたり乗客数(2006年)



このほか、神戸市の港湾拡張路線の結果、神戸港埠頭社も726億円もの長期借入金を抱えています。このうち、港湾事業会計からの借入は513億円にもなります。

住宅供給公社も、不良資産を「たたき売り」した結果、債務超過に陥っています。同じく債務超過となっている神戸ワインも経営危機から脱することができません。

外郭団体の再建を進めるためには、市民に情報を公開するとともに、広く市民の意見を聞くべきです。また、欠かせないのは、幹部職員の天下り禁止です。天下った幹部職員には高額収入が保障されています。それも、神戸市が「基準額」を示しているのです。天下りと高額給与支給は、即刻やめるべきです。神戸市は、財政難を理由に市民要求を拒んでいます。また、福祉サービスや市民サービスを削減しています。借金は、一般会計、企業会計合わせて

2兆6000億円もの多額です。そこに、外郭団体の累積赤字620億円が加わります。財政が厳しいのは事実ですが、その責任は、神戸空港をはじめとしたムダ遣いをすすめてきた神戸市や、それを推進した自民、民主、公明など与党です。そのツケを、市民に押しつけることは許されません。

神戸市全体で無駄を省き、市民生活と中小企業を守る施策を強めることで、雇用の場が広がり、神戸経済も活性化します。こうすることで、神戸市財政の真の再建ができるのです。

日本共産党神戸市会議員団事務局長 加味 美昭



海上アクセス追加融資ノ警報ニ接シ直ニ出動取材セントス 本日天気晴朗ナレ共客少シ ベイ・シャトル航海記



「貸し切り」状態シャトルバス

「高速船・うみ号」の真姿

暖冬の海は穏やかにして穏やかならざるは市民の心情、160億円の累積赤字を抱えてまた就航とは…。記者は一抹の憂いを持って搭乗と相成った。真っ白な双胴船「そら」号である。そらとは空を意味するのであろう。カラと言いたくなかった。乗客は記者を含めて15名、船長を含め乗組員は6名とのこと。120人乗りのキャビンである。乗客より空気が多いではないか。乗組員が働く姿を見ると、つい彼らの心中を推し量ってしまう。ウーム、仕事とは何ぞや？ 事業とは何ぞや？ と…。「馬鹿は死ななきや直らない」の格言もあるが、失敗、赤字垂れ流しの無責任さを放置する神経は尋常ではない…。市は「宣伝が足りないから」と弁明するが、下手な宣伝広告のみ手広告代理店を喜ばし、赤字を拡大し、全国に大恥を晒すだけだ！ 約30分の航海で開空に着いた。様々な問題を抱える空港ではあるが、弱小神戸空港が張り合える器ではない。まして大阪湾を横切り開空と結ぶトンネル計画とは狂気の沙汰である。自然への冒瀆である。

堀りの船名は「うみ」。思わず「赤字産み」「行政の膿」と早とちった。市と事業団はこれまでに計120億円超を融資、ベイ・シャトルの利用者が月4万人を保てば、利益が出て41年後は完済されるとしてきた。しかし現状は1万5千人ほどしかない。確かに本日の乗客から計算すると20往復で約500人。気が遠くなってきた。41年後だと？ 2047年には借金の山で沈没しているのではないか？

推進した市や事業団の連中はとくに墓の下じゃないか！ 無責任ここに極まれり！ 「お前ら私財を投げ打って市民に返せ！」。SFじゃあるまいしこんな人たちが運営しているのだと…。ポートライナー往復640円、ベイ・シャトル往復2700円。疲れと絶望の旅であった。

空気を運ぶ快適なキャビン



検証2. 神戸市の言いなり!

1 「神戸空港ターミナル」の場合

2006年4月5日、幹旋収賄容疑で逮捕された村岡功被告(元神戸市会議員・元自由民主党神戸市会議員団長)が、建設中のターミナルビル(当初3階)の4階増設をせまり、矢田立郎神戸市長をはじめとする市幹部とターミナル会社幹部を呼びつけ、「言うことを聞かないなら辞めてしまえ」などののり、変更を求めたとされています。市幹部らは自由民主党市議団の会派控室を訪れ、村岡功被告に変更を報告しました。それにより工費が10億円近く膨らみ約50億円になりました(「神戸新聞」2006年4月10日付)。

ターミナル会社にとって主要ビルを3階から4階に増床することは「重要な業務執行(旧商法260条2項)」にあたります。この決定権限は取締役会にあります。取締役会を構成する取締役は9名で、そのうち市関係者は3名しかいません。市関係の取締役が提案しても市関係以外の取締役が反対すれば、村岡功被告の機嫌を跳ね除けることができました。側聞するところ、取締役会長が反対したとのこと。影の神戸市長と呼ばれた村岡功被告が言いたい放題で、矢田立郎神戸市長をはじめとする市幹部が唯々諾々としていたのは、他の構造汚職の構図と同じです。しかし、市とかりそめにも別法人であるターミナル会社の取締役会が、一市会議員の圧力により会社の方針を突如変えるならば、企業としての意思決定能力がないと言わざるを得ません。経営者として失格です。

ターミナル会社は、市の出資比率の如何を問わず、市の言いなりの会社であり、そのため、村岡功被告の言いなりの会社であったのです。主管局は市みなと総局です。

●ターミナル会社取締役構成

取締役会長	太田敏郎(民間)
取締役副会長	鶴崎功(神戸市助役)
代表取締役社長	森井章二(民間)
代表取締役常務	(神戸市みなと総局参事)
取締役	(兵庫県土整備部長)
取締役	(日本航空)
取締役	(全日本空輸)
取締役	(神戸商工会議所)
取締役	(神戸市みなと総局長)

株主構成(%:2006年7月現在)

神戸市	30.99
民間企業	53.50
兵庫県	15.51

貸借対照表(百万円:2005年度)

資産	8,132	負債	6,097
		資本	2,035
資産合計	8,132	負債及び資本	8,132

言うこと聞かないなら辞めてしまえ!



2 「海上アクセス」の場合

2006年7月に運航再開した海上アクセスは、乗船客数が目標の半分以上にとどまり、資金計画に支障を来たしたため、筆頭株主の神戸市に1~2億円の追加融資を要請。大幅な債務超過のため、民間の金融機関からの借入れが容易でなく、神戸市に追加融資せざるをえないと判断した、と報じられました(「日本経済新聞」2006年12月15日付)。その後、市の外郭団体の「財団法人神戸市開発管理事業団(管理事業団)」が1億4千万円融資したことが明らかになりました。山本朋廣市みなと総局長は「融資は事業団が独自に判断したもので、市が指示したわけではない」と言っています。(「朝日新聞」2006年12月29日付)

海上アクセスも管理事業団も、市みなと総局が主管局です。すべての主管法人に、山本朋廣氏は取締役あるいは理事として名を連ねています。海上アクセスの取締役4人のうち、3人が市関係者です。ターミナル会社の例を見ればわかるように、外郭団体は市の出資・出捐比率の如何を問わず、市の言いなりの会社であり、ましてや、市が出捐100%で理事も全員市関係者の管理事業団が、独自の判断をできるわけがありません。もし、できたとするならば、民間金融機関も見放す会社に融資をしたことに対し市は厳しく調査(理事である市職員の責任罪成立の有無も含め)すべき監督責任があります。海上アクセスは、2006年9月中旬決算に対し、監査法人から「企業の継続性に疑義」と指摘されているからです。(「日本経済新聞」2006年12月29日付)

なお、管理事業団は、今回の融資を合わせ海上アクセスに計34.39億円投じたことにより、他の外郭団体の資金繰りを支援するために保有する基金35億円が底を突いたことが明らかになりました。海上アクセスは3月末に返済期限が来る5億円の借入金について調達手段のめどがついていません。(「日本経済新聞」2007年1月17日付)問題は、管理事業団とその援助を受けている他の外郭団体にも広がる気配です。

●海上アクセス取締役構成

代表取締役社長	森井章二(民間)
代表取締役常務	北浦俊明(市OB)
取締役	(神戸市企画調整局長)
取締役	(神戸市みなと総局長)

株主構成(%:2006年7月現在)

神戸市	27.65
その他	72.35

貸借対照表(百万円:2005年度)

資産	356	負債	12,811
		資本	-12,455
資産合計	356	負債及び資本	356

●財団法人神戸市開発管理事業団理事構成

理事長	市OB	理事	国際文化環境局長
専務理事	みなと総局参事	理事	産業振興局長
専務理事	みなと総局参事	理事	建設局長
常務理事	みなと総局参事	理事	都市計画総局長
		理事	みなと総局長

3 特徴と解決策

ターミナル会社と海上アクセスの事例からわかることは、市幹部及び市関係の外郭団体幹部が、①市民の貴重な財産を預かっているという意識のないこと、②民間出資を隠れ蓑に使い神戸市会の目から逃れようとする、③目先の辻褄だけを合わせようとする行動すること、④能力の有無を問わず、神戸市職員幹部OBのポスト確保を図ること、⑤法人を運営する能力があるとは考えられないことです。

2001年、2005年の市長選挙において、外郭団体が矢田市長のために、選挙違反も辞さず活動したのは、彼らの権益を守らんがためであったのです。

外郭団体と市幹部の癒着は、奥が深く複雑です。しかしまず手がけるべきは、各外郭団体の存在意義を明確にし、その上で整理すべきものは整理する一方、現役時代の役職のみで現在の地位を与えられた市OBの排除をはじめとする市幹部と外郭団体幹部の掃が必要。また、矢田市長の出身母体でもあり、支援の一翼である市職労幹部の、外郭団体を利用したヤミ専従逃れの便法も二度とさせてはいけません。神戸再生代表 高田 富三

神戸再生(ReKobe)購読のお願い

2005年秋、神戸市長選挙にあたり、神戸再生フォーラムは「神戸市政を市民の手に」と、神戸再生プログラムを提案し、その実現のための候補者を立てました。引き続き2009年の市長選挙に向けて活動を続けています。その活動内容を、いま神戸で何が問題なのかやどう変えなければならぬのか? この機関誌「神戸再生」を通して、私たちの主張を、できるだけ多くの皆さんに知っていただきたいのです。

●発行実績と今後の計画

- ①「神戸空港・開港と言ひけれど」 ②「市民病院が消える?」
- ③「わたしと変えよう! みんなの神戸」 ④「子育てのしやすい街へ」
- ⑤「神戸市構造汚染 もう、はっとけない!」 ⑥「副都工業高層地獄感」
- ⑦「第三セクター」予定⑧「神戸空港を論議する」 ⑨「中小企業の展望」

●購読料:年間1000円(年4回発行予定・送料込み)50部以上買取の場合は1部200円/年(送料別)

●お申込は「神戸再生フォーラム」事務局へどうぞ
お名前・ご住所・連絡方法(電話・ファックス・メールアドレス)申込部数をご連絡ください。


●郵送:〒650-0027 神戸市中央区中町通り3-1-16 サンビル201

●電話・FAX: 078-371-4595

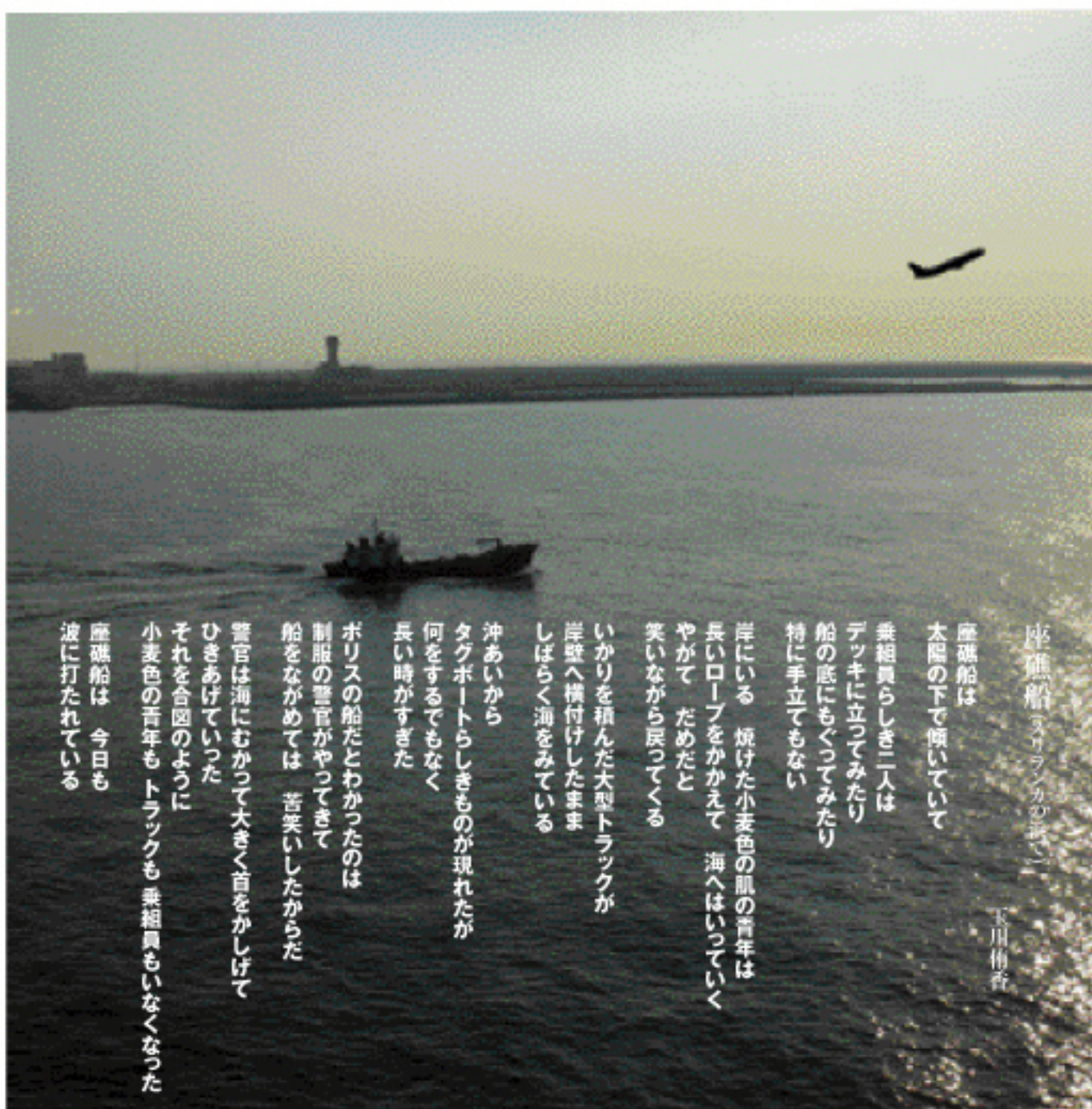
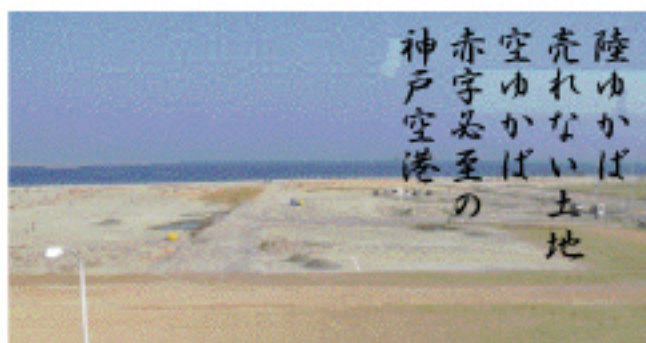
●E-mail: k-saisei@coral.plala.or.jp

次号予告

「神戸空港を検証する!」ご期待ください。



Reはリニューアル(新生)のRe、リアル(真実)のRe、リバイバル(回復)のRe、リフレッシュ(刷新)のRe、リクエスト(要求)のRe、リコール(取り戻す)のRe、ルネサンス(復興)のRe、そしてリコウベ、**神戸再生のRe。**



座礁船「スラランカ」の残骸

下川博幸

座礁船は太陽の下で傾いていて

乗組員らしき二人はデッキに立ってみたいり船の底にもぐってみたいり特に手立てもない

岸にいて 焼けた小麦色の肌の青年は長いロープをかかえて 海へはいつていくやがて だめだと

笑いながら戻ってくる

いかりを積んだ大型トラックが岸壁へ横付けしたまましばらく海をみている

沖あいからタグボートらしきものが現れたが何をしてもなく

長い時がすぎた

ポリスの船だとわかったのは制服の警官がやってきて

船をながめては 苦笑いしたからだ

警官は海にむかって大きく首をかしげて

ひきあげていった

それを合図のように小麦色の青年もトラックも乗組員もいなくなった

座礁船は 今日も波に打たれている

検証3. 外郭団体の経営責任は市長はじめ市幹部にある。

神戸市の外郭団体はその多くが高度成長期の行政需要の拡大に対応すべく設立され、市民サービスの充実に貢献し、市行政の補完的役割を果たしてきた。バブル経済崩壊と大震災による自治体財政の逼迫、公共事業の縮小・廃止という厳しい経営環境の中でも行政を支えてきたのも事実である。しかしその一部は多額の累積債務を抱え経営困難に陥っており、行政の「お荷物」となっている団体も少なくない。なぜ、そうなったのか? 巨額の累積債務はどうしてできたのか?

外郭団体(特に100%出資の団体)はその設立団体である神戸市が、人事、資金、事業等すべてにわたり完全支配しているといえる。したがって外郭団体の経営の結果について責任を問われるべきは当該団体の役員幹部はもちろん彼らを任命した神戸市の市長、助役、部局長である。民間では親会社から子会社に送り込まれた社長や役員は成果を上げなければすぐに替えられる。外郭団体にはそれが無い。なぜなら外郭団体の長や役員職員幹部は、市の人事により配属され、そのポストは市本体のポスト不足に対応して用意された特設ポストや増設ポストであることが多く、また退職後の再雇用(天下り)のポストであって、業績評価や経営責任が問題にされることはまずないのである。それゆえ「経営者としての認識が甘く、経営責任が明確になっていない。常勤の取締役や理事の数が多し」(外郭団体経営評価委員会報告書)と指摘されることである。

彼らの多くは派遣、再就職期間が3年くらいである。しかも企業経営の経験などまるでない公務員である。公務員として優秀であっても、3年程度で次々替わる状態ではしっかりした経営を期待するのは無理というものであろう。「経営の継続性、独立性」「中長期の責任体制と組織の一貫性」の確立が課題であることも前記報告書で指摘されているのは当然のことである。また「固有職員の登用による組織体としての継続性を確保していく」という提案もあるが実現されそうにない。その一因として固有職員の人材不足がいわれているが、それも固有職員の採用、人材育成等人事面での計画的な方針が皆無に等しく、人材が育ってこなかったからである。そして今またコスト削減最優先の見直しの中で、職員の嘱託職員化、人材派遣社員への切替えが推進され、組織としてのノウハウの蓄積、サービスの質の維持さえ困難になりつつある。

民間人材の活用などはほんの一部の団体の経営トップとわずかの幹部にすぎず、その真意を疑う。担当職員はたとえ有能であっても有期雇用の嘱託や人材派遣社員では正社員に登用されることなく3年ないし5年で雇止めとなるのが常である。

これまで外郭団体の抜本的見直し・経営改善については、震災以降の市の行財政改善の取り組みの中で、平成14年以降「行財政改善懇談会」「外郭団体経営評価委員会」「包括外部監査」による各報告書で多くの指摘・提案がなされ、実行されてきているところである。しかし、報告書はどれも報告を受ける設立団体である神戸市の設置・委嘱によるものであり、設立団体の経営責任を問題にするには限界がある。報告書にも財務面、事務事業面の分析、提言はあってもこの点についてはほとんど触れられていない。



らはやぶるからくれないの損つくりとは

これはすぐれて市の人事及び政策評価に関わる問題でもあるからであろう。とくに巨額の負債を抱える海上アクセス株、神戸マリンホテルズ株、財先端医療振興財団、神戸みのりの公社、株神戸ワイン、神戸市住宅供給公社などは市の政策に起因するといえるもので、問題の解消については、団体の自主努力では困難であり、政策の是非についての議論が絡む以上市の責任は重い。

その他にも市の政策によって維持継続させられている赤字事業を抱える団体も少なくない。その一つ財神戸市都市整備公社に

おいては六甲有馬、摩耶、新神戸の三つのロープウェイが市の観光施設として重視され運営されてきているが、その収支は毎年億単位の赤字続きである。その赤字は同公社の他の収益事業の黒字で補填されるかたちでロープウェイは存続している。しかし、その収益事業は「民間で出来ることは行政はしない」という政府方針のもと指定管理者制度の導入などによって民間企業等に取られ、収益を採算性のない観光行政サービスの維持にむけることができなくなってきている。平成18年3月、「ロープウェイ事業あり方検討委員会」は、数値目標と期限を明示し、その目標が達成できない場合には事業の休止もしくは廃止もやむをえないと同公社に報告した。収益事業を失った外郭団体には採算性の悪い公益性の高い事業のみが残ることになり、経営はより厳しくなる。

「民間事業者でなく外郭団体が行う意義はなにか? 財務面における団体の自律的運営に重点を置き過ぎるあまり、本来の目的を見失っていないか?」「外郭団体には、行政を補完し行政と民間との中間領域で機動性を発揮しながら市民福祉の向上に寄与するという使命がある。一方で、市に財政的に依存せずに公益事業実施に必要な資金を収益事業で賄っていくという自律的な運営も求められている。この収益事業の運営が目的化すると民業を圧迫することになるといった懸念もあり、設立趣旨の発揮とのバランスを図っていくことが重要となっている。」という古くてあたらしい課題が経営評価委員会からも提起されている。

しかし、設立団体の神戸市はじめ全国の自治体においては、すべての公共サービスを対象に民間委託や民営化を迫り、仕事と職員を減らし「小さな政府」を目指している中、実行の各論においては、財政危機を大儀名文にした採算性コスト削減が唯一至上命令となり、住民福祉の事業さえ切り捨てられつつある。外郭団体の事業においてはなおさらの感がある。他方自治体首長・幹部の汚職事件が後を絶たず外郭団体がその手段に使われる場合もある。不正は論外としても、外郭団体の活用より悪用というべき利用が行なわれ、経費削減、人員削減といいつつ一方で余計な経費負担、人員配置を押し付けられる例が未だにある。このような姿勢が改められ、外郭団体の赤字を作った政策の反省がない限り真の経営改善は望めない。市民の生活や切実な声に真摯に向き合い外郭団体を活用する姿勢が求められる。最後に外郭団体の見直し統廃合はプロパー職員の雇用問題も生じることを念頭に置きながら検討対応されなければならない。この点においても市が責任をもたなければならないことを付記してきた。

(投稿: 外郭団体職員)