



神戸に住んで34年、「敬老パス」を使う歳になりました。バス・地下鉄・ポートライナー・六甲ライナー、いつもと違う経路で動いて見ます。まちや人の様子も違います。朝早くやラッシュアワーは、それ程でも無いのですが、昼間は「敬老パス」で賑わいます。リュックを肩に足取りも軽いひとから、乗り降りにも時間の掛かる身体の不自由なひとなど、様々ですが、それぞれの生活に密着している、いや、日常生活そのものだということが伝わってきます。“高齢者の社会参加の促進と移動支援を行い、もって高齢者福祉の増進に寄与することを目的とする”(交付要綱)。「敬老パス」が生まれて35年、これは市民のささやかな“既得権”として定着しているのです。神戸市は、この制度を何が何でも骨抜きにして、病人や独居者のライフラインを取り上げようとしています。市議会の審議の過程から明らかになってきているのは、

①正確な利用実態が把握できていない。
②市自体のアンケート調査でも約60%が、現行制度を維持してほしいが、どうしても必要なら所得に応じた費用負担を取り入れるのを望んでいるのを無視していること。
私営バス会社の負担改善をいうのなら、正確な負担実態を、利用者負担の適正化をいうのなら、正確な利用実態をもとに説明すべきです。真の目的が交通事業の赤字対策なのは明白です。そう遠くない時期に全面的な運賃値上げが来るのでしょうか。地元住民の反対を押し切って強行した「地下鉄海岸線」、空港対策の「ポートライナー延伸」、空気を運ぶ「ベイシャトル」。恐ろしいほどの赤字が日々積み重なってゆきます。財政問題を云々するのなら、これらの巨大な「ムダ」対策が先ではないかと思えます。

どうしても市が計画を強行するのなら、行き先は「栴山」か「姥捨山」行きにでも変えてはいかがだろうか。



神戸市政は、いま。

「福祉の矢田(神戸市長)」は、何をしたか

…無駄遣いとし惜しみ…

2001年に矢田立郎氏が神戸市長に就任して7年目を迎えますが、この間の神戸市政は、場面により「選択と集中」「財政再建」と名前を変えはするものの、市民の生活を大きく支える分野を軽んじ、利権と共生しながら無駄な大型公共事業推進に邁進してきました。のみならず「協働と参画」を標榜するも、地域団体・個人を、その善意を利用して神戸市の下請化させてきました。市民の生活・環境を守る声を聞かず、神戸市の方針に異議を唱える住民を敵視してきました。そもそも行政の仕事とは何でしょうか。住民のために住民が必要とするものを、できるだけ低コストで、できるだけ良質な形で提供することではないでしょうか。住民が必要とするものとは、住民がまさに必要と感じ思うもので、行政の人間が住民の生の声を聞かずにこれが住民に必要だと決めつけたり、住民からの具体的な要望に根ざさないことを、してはなりません。



行政は、住民の住民による住民のための行政であるべきです。行政を預かるものは、どのような事業であれ、それが「誰のために」「何の目的で」行くかを絶えず心すべきです。なお、自らの施策を検証するためには、特に行政と異なる意見を持つ住民の声を聞くことが大切です。それによって施策の立案・実行過程で基軸がぶれていないかが、明らかになるからです。また、行政には、一個人・一企業では解決できない問題に取り組む使命があります。一人ひとりの人間が生きていくにあたり、人間の尊厳が守られ、生命・自由及び幸福を追求することができるための最低限の制度の実現努力とその運用です。これの代表的なものが、福祉・医療・教育・環境です。神戸のいまは、どうでしょうか。市民の視点から見ると、神戸市は「無駄遣いとし惜しみ」の連続です。

●参考：全国市民オンブズマン連絡会議の調査によれば、2007年の神戸市の情報公開度は政令市17市のうち15位(前年10位、前々年5位)とのことです(2008年3月22日付神戸新聞)。情報がなければ或いは誤った情報しかなければ、市民は正確な判断はできません。情報共有が、住民自治の基盤であり、ここ数年の順位の後退は、神戸市がますます市民に眼を背け、市民に隠そうという姿勢の表れです。神戸市は、市民のために、市民の声を聞いてという考えがないだけでなく、市民に真実を知らさないのです。

神戸市の「無駄遣い」

①神戸市立中央市民病院(中央市民病院)の移転

神戸市立「新」中央市民病院は、2011年に開院を目ざしていますが、場所は現在の中央市民病院から1.3km南のポートアイランド2期(港島南2丁目)に移動、今以上に市民から遠くなります。救命率は1分遅れば10%下がると言われています(神戸市消防局長)。病床も現在の912床から600床に減らされます。市民の生命が危うくなるのです。神戸市医師会も兵庫県保険医協会も移転に反対で、川島龍一神戸市医師会長は、移転するならより多くの市民が利用しやすい本土に移すべきだと提案しています。

さらに恐ろしいのは、病院の性格が、市民のための病院から先端医療センターの付属病院へ変わることです。先端医療センターで開発される商品の実験(治験)の受け皿となるということです。そのためには、現在の病院の位置では不便なのです。だから先端医療センターのあるポートアイランド2期に移るのです。病床も600床の内300床が先端医療関係にあてられます。つまり市民のための標準医療を行う病床は、現在の912床の1/3、300床になってしまうのです。

まず、先端医療センターの利便性を図り参加企業に儲けてもらい、その残りを市民に提供するということです。しかし、新中央市民病院の問題はこれだけではありません。2007年8月15日、神戸市は神戸市立中央市民病院(新中央市民病院)建替え事業の落札者を発表しました。最終応募グループは神戸製鋼・伊藤忠の1グループだけで、落札額は1023億7815万円(施設整備費および30年間の維持管理運営費含む)でした。神戸市の予定価格は1023億8000万円(落札率99.998%)でした。事前に予定価格が公表され、一社しか応募しなければ、競争原理は働きません。このようなことを一般的には「出来レース」と言います。

今回PFI法(民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律)に基づき、経営を民間に委託します。維持管理運営も任せるので丸投げです。民間活力の導入と言っていますが、病院という福祉の拠点の運営を民間に委ね、金儲けの場と化してしまおうとしています。ここには新たな利権も生み出すことになるでしょう。医療で金儲けをさせ、儲からなければ市民負担への転嫁は避けられないでしょう。

なお、今の中央市民病院は、建設時に増改築を考慮した建物で、「日本建築学会賞」を受賞し、移転・新築の必要性のないものです。

市民には出し惜しみ、一部の企業のためには無駄遣いする典型です。

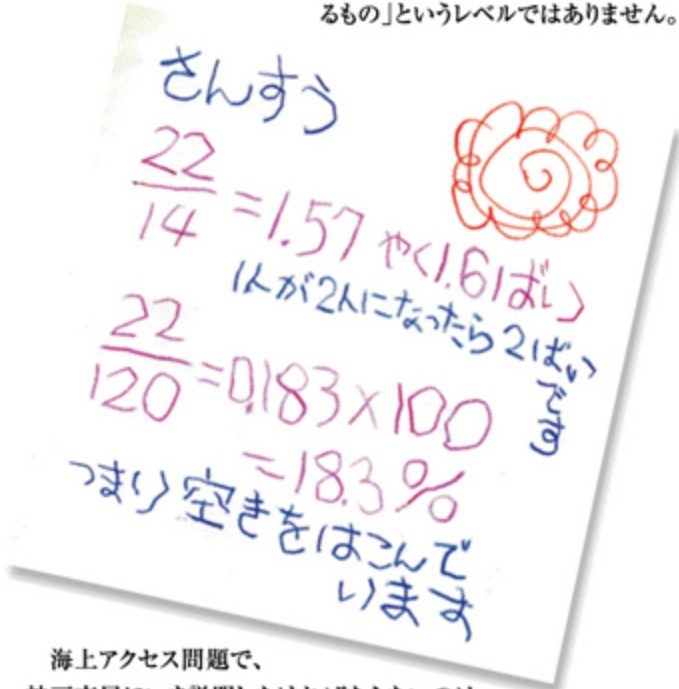


神戸市の「無駄遣い」

②海上アクセス

2008年2月15日、18団体が参加した「神戸空港開港2年抗議集会」の神戸市への緊急要請に対する神戸市の回答は、海上アクセスについて次のような評価を下しています。

「神戸-関空ベイ・シャトルにつきましては、平成19年度は、これまでの平均で1日あたりの利用者数が平成18年度に比べ約1.6倍に増加しており、神戸方面から関空までの便利なアクセス手段として評価をいただきつつあるものと考えています。引き続き利用増に取り組んでまいります」。海上アクセスは定員120人です。平成19年度の利用は22人(1便)です。搭乗率は18.3%です。平成18年度は14人でした。平成18年度と平成19年度を対比すれば確かに1.6倍となっています。嘘ではありません。しかし、大赤字であることには変わりはないのです。「評価をいただきつつあるもの」というレベルではありません。



海上アクセス問題で、神戸市民にいま説明しなければならないのは、①2008年度9月期で累積損失が約164億円であり、期末はさらに損失が増えること、②毎期2億円以上の補助を続けているが、補助打ち止めの展望がないこと、③金融機関が借入れに応じず、神戸市外郭団体の金庫である神戸市開発管理事業団の35億円の基金を使い果たし、神戸市本体が直接支援をしなければならないこと、④船舶運行受託会社(加藤汽船)の損失につき10億円を限度として補償するため、それがinvisible loss(隠れている損失)となりうること、⑤船舶2隻は海上アクセスが受託業者から買

い取り、2008年度神戸市はまず1隻分の一部として海上アクセスに3億9000万円貸し付けること、⑥利用客数の大幅な伸びが期待できないこと。そして市民に問うべきことは、このような状態で、今後も続けていくべきか否かではないでしょうか。

2008年2月18日の記者会見で、矢田立郎神戸市長は「海上アクセスの意義については、関西全体の発展に向けて、特に関西国際空港との関係を強化しようということで、既に関西全体のメンバーが集まったところで合意ができています」と言っています。だから運行を続けるというのです。矢田市長は、「関西全体のメンバー(これが何を意味するのかわかりにくいのですが、神戸市民ではないことは間違いでないでしょう)」との合意のため運行しているというわけです。神戸市民にメリットを与えず、負担をかけてでも。もっとわかりやすく言うと、「矢田市長のために」「矢田市長の約束を守るために」赤字の垂れ流しを続けるということ。規模の多少はありますが、「石原慎太郎東京都知事の新銀行東京」と同じ結末が予想されます。

「大阪湾岸道路西神戸建設」では、石井陽一副市長は、「神戸だけの道路ではない、関西あるいは全国幹線道路なので、(神戸市民の意向など聞かず)きっちり都市計画決定したい」と言っています。湾岸道路は、神戸市の資金負担は大きいにもかかわらず、通過道路で、神戸市民にメリットがないことが明らかなため、神戸市民に犠牲を強いることを平然と言うのです。

③空港関連

「日本経済新聞」(2008年3月20日付)によると、「神戸市は神戸空港島に建設したまま使用を見合わせてきた船舶用岸壁の運用を2008年度中に始める方針を決めた。物流関連企業に空港島の分譲地への進出に関心を示す動きがはじまり、海上輸送を可能にすることで企業誘致に弾みをつける。将来、飛行機とクルーズを組み合わせた観光客を取り込む狙いもある。岸壁は空港島北東のポートライナーの橋脚沿いにある。水深7.5メートル、長さ120メートルで建設に約20億円がかかった。神戸空港は06年2月に開港したが、岸壁は企業進出が低迷したため運用を見合わせていた」そうです。この場合も、まったく神戸市民に説明はありません。06年2月に開港して運用を見合わせていた理由、いまになって開始した理由がわかりません。またどのような数値が期待されているのかもわかりません。

これら神戸市の事業に通じているのは、「神戸市民のためではなく」「市民の利便性や福祉のためではなく」「市民にそれぞれの事業の実像を明かさず」、赤字を累積し、市民にしわ寄せをするという構図です。それと、外郭団体の近年の状況から、神戸市の経営の「無能さ」が年を重ねるごとに顕著になるということも付け加えざるを得ません。

④神戸ワイン

「神戸ワイン」の問題は、農家のみなさんを巻き込んでいるから、もっと深刻です。販売が伴わないため、製品(不良)在庫が販売の約3年分、150万本もあります。つまり、3年間生産をストップしても貯える量です。そのため資金不足となり、神戸市は2008年度予算に20億円の追加出資を織り込んでいます。2002年度に60億円でフルーツフラワーパークの買い上げ、2003年度に38億円の貸付をしてわずか4年で再破綻しました。なぜ支援策が功を奏さなかったのかについて、いまだ神戸市からまともな説明がありません。

本来神戸市がこのような事業をなすべきかどうかを前提に、地産・地消の追求、転作保障、会社整理の道筋を立てるべきでしょう。神戸市の計画は相変わらず、事業継続・売り上げ増を目論んでいます。

芳醇な負債、甘い管理、たつぷり豊富な在庫を揃えて神戸「赤字ワイン」。年代ものです。



神戸市の「おし惜しみ」

敬老パス廃止

2007年11月、神戸市は「広報こうべ」臨時号を発行しました。「敬老優待乗車制度特集」と銘打っています。見出しには大きく「これからは敬老優待乗車証制度を続けていくために」と書かれています。神戸市は、よくこの手を使います。市立保育所を民営化する時、「すべての子どもたちのすこやかな成長のために」と言いながら、市民の声を切り捨てました。今回も、まず「神戸市の社会福祉制度を守る」と言い、「財政悪化のなか、神戸市は人員減で経費削減に努力している」と述べ、しかし「このままでは神戸市財政破綻」、「諮問会・懇話会でさまざまな意見を吸い上げ」、結果、市民生活をより困難にする政策を実行、というやりかたです。お粗末なのは、利用実態についてデータを市自身が把握できておらず、無料バスによる健康や生き甲斐をあたえるプラス効果を把握することもなく提案したこと。つまり、政策変更の際に最低限の調査も行っていないこと。福祉の切り下げなど市民の生命や暮らしにかかわる予算は、「財政悪化」と言えば、与党会派は賛成する、その程度の認識で今回も提案されました。案の定、3月14日、自由民主党・公明党・民主党の3会派による付帯決議が提案されました。「当分の間、乗車ごとの負担額がさらに半額(バスは50円、地下鉄・新交通は小児料金の半額)となるよう、再度民間バス事業者等と協議を行い、実現を図りたい」というものです。市民の要求を聞いた振りをして、神戸市の提案を受け入れるという内容です。神戸市の思惑通りというところでしょう。一方、行政の裁量によるところが

大きい「生活保護」「介護」「国保証取り上げ」「税滞納」の現場においては、神戸市の切り捨てに、まじめな市の職員では精神が持たない状態に直面しています。ましてやその当事者である市民自身は生き続けることができるかどうかまで追い詰められています。

なお、神戸市は、無駄な公共事業にお金を遣う場合、「財政悪化」を口にしません。「選択と集中」と言います。あるいは、「関西のため、全国のため」と言い、神戸市民のためとは言いません。さすがに、無駄な公共事業を神戸市民のためとは言えないようです。



埋め立ても空も海をも何せむに
まされる宝市民しかめやも

Design

「デザイン都市神戸」の不十分な実像と「世界遺産」としての可能性を考える。

「デザイン都市神戸」の構想は、これまでの神戸の中世からの歴史や震災復興の取り組みなどから見て、あまりに浅薄で不十分です。単なる観光政策というのではなく、神戸市民の心のよりどころを紡ぎだす、アイデンティティを市民的に確認するというような取り組みが必要です。その意味で、神戸を、市民が誇りと愛着が持てる歴史的・国際的な港都として世界遺産に登録することを、検討されてよいでしょう。世界遺産は、指定された文化遺産や自然遺産のみではなく、そこに住む住民がそれを包摂した市全体の環境をどう守っているかということも評価されます。

いま神戸市の進めている、特定箇所に限定された地域を景観形成地域として観光の売りとし、他はすべて民間デベロッパーの跳梁を許すものでは望むべくもありません。住民の意見を無視した都市計画決定や新長田ほかの再開発、景観を破壊する中・高層マンション建設という「負の遺産」をどう元に戻すかが決め手となります。

かつて、神戸市はファッション都市、アーバン、リゾート、コンベンションなどカタカナ文字の言葉を流しました。一つとして定着したものはありません。こんな空疎な言葉遊びなら駅前フリーペーパーに満載されています。デザインというならもっと己に厳しく、美しく、人間と生活に対して優しいデザインを考えるべきです。



市民が大きな反対運動をおこした敬老バス有料化問題は、予算議会で与党は「有料化案」を承認しました。

「敬老バス」制度は、昭和48年以来、高齢者の長年にわたる社会的貢献への感謝と敬意を込めてつくられ、続けられてきた神戸市の象徴的な福祉施策です。いまや、この制度は高齢者の日常生活に欠かせないものとなっています。これまで、「無料」であるという「安心感」が高齢者のバスや地下鉄等を利用しての外出機会を促進し、市場や商店街の活性化、さらにはボランティア活動や生涯学習などの社会参加にと、計り知れない波及効果をもたらしてきました。

住民税や国民健康保険料・介護保険料など社会保険料負担の増加が暮らしを直撃しているなかで、高齢者は大変な被害を受けています。敬老バスの有料化は、そんな高齢者に、あらたに31億円もの巨額の負担を背負わせるものです。敬老の精神や福祉の心は、どこにも見あたりません。昨年、日本共産党議員団が取り組んだアンケートに、4700人の方から回答が寄せられました。そのうち86%の方が敬老バスの有料化には反対との意見でした。また、神戸市には敬老バスの有料化に反対・現行制度の継続を求める署名が、7万筆以上が提出されています。市議会にも多くの請願・陳情が提出されるなど、多くの市民が運動に立ち上がりました。それでも敬老バスの有料化は強行されました。まさに、多くの市民の願いをふみにじるものであり、与党の責任は大きいと言わざるをえません。

「敬老バス」有料化は、多くの問題点を抱えています。まず第一に「民間バス事業者」の利用実態が正確に調査されていないことです。市長は、民間バス事業者から、敬老バスの「利用実績に見合った負担金」を求められていると言ってきました。それなら、まず敬老バスの正確な利用実態をつかむことが検討の前提条件となるはずですが、しかし、神戸市としての実態調査はせず、市と民間バス事業者との「協定」にもとづく協議も持たれないまま有料化が決まりました。今後ICカードの導入で利用実態がつかめるといいますが、ICカードの導入を予定していない事業者もあり、今後も正確な実態把握はできません。

第二に、高齢者の負担する31億円の配分です。民間バスからの要請といながら、有料化によって得られる31億円のうち、22億円が神戸市に配分され、最も多額の収入を得ることになります。「民間バス」を口実に、事実上、市バスや地下鉄の経営改善となっています。

第三に、低所得者対策です。バスで年間150回分の無料乗車(15000円分)というもの。しかし、これでは無料で利用できるのは週に片道3回分、一週間にバス往復でわずか一回半のみです。これでは通院まで制限しなければならず、とても低所得者対策にはなり得ません。また、高齢者が何種類ものプリペイドカードや回数券を持たなければならないといった問題も発生します。さらに高頻度利用者対策では、通勤定期の半額とされていますが、大変な高額負担となります。このほかにも問題はいろいろあります。先の予算議会で、与党3党が市長提案のさらに半額の負担にするよう付帯決議を提案しました。しかし、その期間も軽減する期間は「当分の間」です。市長の有料化案にいずれ戻ることが前提となっています。さらに、原案以上にシステムが複雑になるだけでなく、利用実態も把握できません。また、各事業者の同意が得られるかどうかわかりません。日本共産党議員団は、今議会で、一般会計予算案などの組み換え案も提出しました。無駄な行政施策こそ、まずメスを入れるべきです。さらに、敬老バスの無料制度を守るために、条例案も提案しました。これからは、多くのみなさんと一緒に、高齢者や市民の暮らしを守るために全力で運動をすすめるためにがんばります。

日本共産党神戸市議員
山本 じゅんじ



おい 雲よ

遠い空のはてに陣取ってる
雲のようなあいつが
好き
もくもくとたちあがって
ふわふわとちぎれていつ
消えたとおもっても
またそこにいる
なにを見とんやー
おい 雲よ
私が見えるか
きょう 生きてることが見えるか
あしたもそこにいるか
もくもくと いるか
なつかしいもののように
いるか

詩人 玉川 侑香



2年間に3人の 神戸市議を逮捕。 神戸地検特別 刑事部の 劇場型捜査の 行方...

3月11日、元兵庫県警察官で公明党神戸市議の上脇義生議員が、神戸地検特別刑事部に国税徴収法違反の容疑で逮捕された。神戸地検特別刑事部と言え、今から2年前の2006年4月5日、当時、自民党神戸市議で、神戸政界の「闇の帝王」と呼ばれていた村岡功議員を逮捕した捜査班である。当時の捜査では、村岡功議員のみに留まらず、当時、息子で自民党神戸市議であった村岡龍男議員にまで捜査の手を伸ばした。村岡親子市議は起訴され、公判は別々に開始された。逮捕・起訴に伴い議員辞職した村岡親子は、一番で罪を認めたものの判決に不服があるとして控訴し、息子の龍男被告は、昨年12月19日に大阪高裁が控訴棄却の判決を言い渡した。その後、功被告の控訴審判決が3月12日に予定され、2人の神戸市議の逮捕劇が終盤を迎える矢先の3月11日、今度は、同じく神戸地検特別刑事部が、公明党神戸市議を逮捕した。捜査官が、神戸市役所26階の公明党議員団室に家宅捜索に入り、上脇容疑者の身の回りの品々、55品目を押収していったという。特別刑事部による神戸市役所への家宅捜索は、今回が初めてではない。06年4月5日の村岡功市議の逮捕時と同5月1日の市役所秘書室などの捜索に続くものである。この2年間、地検による大掛かりな劇場型捜査が行われることで、神戸市民が捜査の行方に関心を示していることは確かだ。市民運動も盛り上がった。村岡功市議の逮捕は、宝塚市長の逮捕劇(06年2月7日)から飛び火する形で、捜査の手が及んできたものだった。今回の上脇市議の逮捕は、別の事件の別件逮捕という見方も捨て切れない。さらなる逮捕者は出るのだろうか。消えかけた火に、再び明かりを灯すかのような地検の捜査活動が気にかかる。今後の捜査の進展を見守りたい。 記：アンカーウーマン

ホームページもごらんください。

<http://www.rekobe.net/>

神戸再生 RE KOBE

神戸再生フォーラムにぜひご入会ください(年会費一口1,000円)。お電話、メールでどうぞ。

●郵便振替/00910-8-264805