

議案討論

2024年2月21日
日本共産党神戸市会議員団
西 ただす

日本共産党の西 ただすです。私は、日本共産党神戸市会議員団を代表し、予算第 43 号議案、予算第 45 号議案、第 81 号議案、第 83 号議案、第 85 号議案、第 88 号議案、第 91 号議案について、委員長報告に反対し、討論を行います。

予算第 43 号議案は、神戸空港の機能強化を進めるもので、神戸空港の新ターミナル整備計画には283億円もの事業費を投入しようとしています。

市は 2030 年に空港の「国際化」をめざし、現在の倍となる旅客数 700 万人を設定し、空港の整備を進めようとしています。この現実離れした計画にもとづき、この議案では2025年4月の大阪万博の需要もあてこみ、国際チャーター便も想定した新ターミナルを整備しようとしています。ところが、委員会審査では、万博により増える旅客数も答えられず、チャーター便の就航のメドすらあきらかにできませんでした。そもそも万博に関する世論調査では、「入場チケットを購入したいと思わない」との回答が 79%にのぼるなど、万博そのものに国民が愛想をつかしています。

大企業・万博を優先し市民の生活を顧みない整備計画は進めるべきではありません。

予算第 45 号議案は、新港第 2 突堤の緑地整備を進めようというものです。

第 2 突堤では、2025 年4月にアリーナが建設されるにあたり、土地を市が 24 億 6000 万で国から買取った上で、1㎡あたり 700 円でアリーナ事業者に貸付を行おうとしています。全国初のみなと緑地 PPP という手法がとられ、今回計上された8億9000 万円はアリーナ部分以外の緑地整備に使われます。

本会議で今西副市長は緑地面積1万 4000 ㎡のうち収益施設が 900 ㎡、イベント会場は 1600 ㎡となり「1ha 以上の広大な面積が残り、市民の方のためのゆっくり、開放的な空間を満喫した空間は十分ある」と答弁されました。

ところが、委員会の審査を通して、理論的には今後収益施設を広げようと考えた場合「建ぺい率の上限はない」とされ、イベント会場の 1600 ㎡という面積も一定ではなく「広くなる時もあり」その上限も決まっていないということもあきらかとなりました。このような統一性のない答弁では、公共性のある緑地整備などできないのではないのでしょうか。

港湾緑地の目的は、「就労環境や生活環境の向上並びに良好な自然環境の保全や向上等に資するため」のものです。

神戸市が巨額の必要を使って整備した上で一事業者に30年もの長期の運用を許し、最大限の便宜を払うものとなるこの議案には賛成はできません。

第 85 号議案は、済生会兵庫県病院と三田市民病院の再編統合を推し進めるために、連携協約の施行期日を 3 月末までとするものです。

神戸市においても三田市においても、多くの市民がこの再編統合計画に反対しています。しかし、本会議では「説明を重ねてきた。今後も必要な情報提供は行う。」とするのみで、今後説明会の開催などを行うとはされませんでした。「近くだからこそ安心して通ってきた病院が遠くなれば通えなくなる」という北区民の声に神戸市は真摯にこたえるべきです。

神戸市は、医師不足や老朽化を理由に再編統合は仕方がないとされますが、本来、そうした病院の不安にこたえ、財政的な支援をすすめることこそ、地方自治体に求められる姿勢ではないでしょうか。

この間のコロナ禍で明らかとなったのは、医療の脆弱性でした。拠点となる病院を減らし、100以上も病床を減らす統合計画は平常時だけでなく、災害時においても多くの市民の命や健康をおびやかすこととなります。再編計画は撤回すべきです。

第 88 号議案は、阪神高速道路株式会社の事業変更に伴い、料金値上げや料金徴収期間の延長について、昨年5月に道路整備特別措置法等の改正に伴い、議会の承認が必要となったものです。

委員会審査を通して、「上限料金」が、普通車で「1320 円から 1950 円へ」と大幅な値上げとなること、また、将来的に対距離制をすすめるとさらに 1 kmあたり29.52円の値上げとなることが明らかとなりました。

今回の議案では料金徴収期間を令和 44 年(2062 年)から令和 53 年(2071 年)と伸ばすものとなっていますが、法改正により徴収期間を最長令和 97 年(2115 年)まで認めています。これでは無料化の時期は、22 世紀まで延長させることが可能となり、実質永久有料化に等しいものです。

さらに、国の法改正では、補修や改修工事のために使われるはずの財源が、別の新規事業につき込まれることが懸念されます。これは安全対策上も大きな問題であると同時に、最長 2115 年とされる徴収期間中に得た料金収入が新たな道路建設にあてこまれていくことにもつながります。

利用者への負担を強め、その負担も永久的に続くような仕組みを持つ阪神高速の提案には同意できません。

以上、主な反対理由について述べ、討論といたします。議員各位のご賛同をお願いします。