

## 徳洲会と暴力団の関係について照会！結果は「該当しない」

生駒市立病院の指定管理者である医療法人徳洲会と暴力団の関係について、生駒警察署へ照会を求めることを議会から市に申し入れていた件について、昨年12月26日に市は申入れを受け入れる旨を議会に回答し、2月8日に生駒警察署に照会、2月14日付で署長より市に対して、徳洲会役員らは市が行う事務事業からの「排除措置対象者に該当しない」との回答がありました。

一方、市では、市民福祉委員会からの提言を受けて見直した市立病院の基本設計と開院までのスケジュールを4月26日に提示。病院開設に向けての懸念材料は一つずつ解消されつつあります。

今後、設計の見直しに伴い病院事業計画の見直し、事前協議書の変更の必要が生じてきますが、それ以前にまだ指定管理者との間で基本協定書が締結できていないなど、大きな課題も残っています。

また、議会側も病院事業特別委員会(上原しのぶ委員長)において地域の医療連携に関する事項(担当委員:有村・樋口<sup>橋</sup>・成田)、開院後の病院運営に対する市民参加に関する事項(担当委員:白本・樋口<sup>溝</sup>・吉村)を調査することになっており、この件に関しても速やかに着手することが求められます。

## 市民より先に職員向け環境施策？ ～職員通勤手当改正～

昨年12月議会において、地球温暖化防止、二酸化炭素排出量削減の観点から、自転車通勤の職員の通勤手当を自動車・単車よりも月額2000円加算する条例改正案が提出されました。

しかし、生駒市は環境基本計画の中で市民を対象とした環境施策として自転車利用促進の制度づくりやハード面の整備を掲げていますが、未着手に近い状態ですし、手当でインセンティブを与えないと環境配慮意識が向上しないというのは市民に範を示すべき職員としてどうか？との意見があり、塩見も反対、否決となりました。(賛成は市民派クラブ6・日本共産党3)

3月議会において、今度は健康増進も観点に加えた上で、車・バイク通勤者の手当を月額300円引き下げ自転車通勤者の手当を月額1500円加算する内容の条例改正案が提出されましたが、12月議会での提案同様、**環境基本計画に基づく市民向けの具体的施策や事業が見えなかったため制度設計としては不十分である**として今回も反対しました。しかし、採決の結果、賛成多数で条例改正案は可決しました。(賛成は市民派クラブ6・日本共産党3・生駒市議会公明党3)

改正前	支給額	
自動車等使用距離		
2～5 km未満	2000 円	
5～10 km未満	4100 円	



12月議会改正案	支給額	
使用距離	自動車等	自転車
2～5 km未満	2000 円	4000 円
5～10 km未満	4100 円	6100 円



3月議会改正案	支給額	
使用距離	自動車等	自転車
2～5 km未満	1700 円	3500 円
5～10 km未満	3800 円	5600 円

## 年金制度の維持をどう考えるのか？

「公的年金の削減に反対する意見書」案に反対

3月議会、竹内ひろみ議員(日本共産党)から上記の意見書案が提出されました。

この意見書案は、①政府が「税と社会保障の一体改革」で行おうとしている本来水準と特例水準の差(2.5%)の解消とマクロ経済スライドの発動をやめること\*1、②年金支給開始年齢の引き上げをしないことを国に求めるものです。

\*1:年金受給額の決定は平成17年度から被保険者の減少や平均寿命の伸びなどマクロ経済全体の変化を反映させ年金給付額を変動させるマクロ経済スライド制をとっていますが、特例水準を設けており、賃金や物価上昇時はそのままのしくみを適用して受給額を上げますが、賃金や物価の伸びが小さい時は年金受給額は下がらないようになっていて、実質発動されていないのが現状です。

提案理由説明では高齢者は単身世帯で年収150万円未満が半数以上で、老齢基礎年金のみの受給者の43.9%が65歳を待たずに受給するなど厳しい生活実態にあるとのことでしたが、塩見は以下のように考え意見書案に反対しました。

②の年金支給開始年齢を引き上げしないことにつ

いては、雇用情勢の厳しい中で若年層への雇用促進に影響するため賛同できるものです。

しかし、①の受給額の決定については、低収入世帯が多いことは理解する一方で、平成23年7月～9月の総務省の家計調査によれば貯蓄額は世帯主が60歳の世帯で2300万円台、70歳以上の世帯で2100万円台(ともに二人以上世帯の平均)です。低収入で貯蓄もない方に対してはピンポイントでセーフティネットとしての政策は必要ですが、制度というものは**広い層をカバーできるように大局的な視点で構築されるべき**ものです。

そもそも特例水準を設けていたことで、国は累計で7兆円も払いすぎの状態にありました。このまま特例水準を設けていけば次世代以降の年金は支給できなくなり、年金制度を維持するためには本来水準に是正すべきで、マクロ経済スライド発動もやむを得ないものです。



## リニア中央新幹線中間駅の学研高山2工区誘致を決議！

市議会は「リニア中央新幹線中間駅を関西文化学術研究都市高山第2工区に設置することを求める決議」を採択し、同内容の意見書を国、JR東海、奈良県に提出しました。

企画総務委員会では、リニアそのものに反対とする意見や市民の意見を聞いてから判断すべき、時機尚早という意見もあり否決となりましたが、関西の将来の発展、首都機能の補完に寄与する、高山第2工区の問題を解決できるとして本会議では賛成多数で可決しました。

### 昭和48年から始まっているリニア計画

リニア中央新幹線は全国新幹線鉄道整備法(昭和45年制定)に基づく「建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画」(昭和48年告示)に沿って「甲府市附近」、「名古屋市附近」、「奈良市附近」を主な経過地として整備されるものです。

### なぜこの時機の決議なのか？

2027年に東京～名古屋間を、2045年に大阪までを開業する計画で国は建設・営業主としてJR東海を指名、昨年5月27日に建設指示を出しました。

当初、JR東海は、中間駅の建設費の地元負担を求めていましたが、昨年11月21日に全額自社負担すると発表、12月には大和郡山市議会が中間駅誘致の決議をあげ、今年2月には京都府、京都市が設置する「明日の京都の高速鉄道検討委員会」が、当計画にはなかった京都駅に設置すべきと発表しました。

生駒市は3月議会直前の2月24日の全員協議会で山下市長がリニア中間駅誘致を発表したところでした。短期間で判断するのは、正直なところ悩ましかったのですが、県議会2月定例会でも中間駅の位置に関する質問が相次ぐ中、荒井知事も大和郡山市への誘致に前向きな答弁をしており、この時機の決議を逃しては、候補地の一つとして検討してもらうことすらできなくなってしまう、という状況でした。

### 高山第2工区をめぐるこれまでの計画は・・・

学研高山第2工区は約20年前に2万3千人が住む住宅開発計画があり、都市再生機構UR(当時、住宅・都市整備公団)や一般地権者が土地を所有しました。しかし、山下市長が人口減少時代の事業採算性に疑問符をつけ、計画の白紙撤回を公約に掲げて当選、2007年にURも事業中止を発表しました。

その後、県から「大学を中心としたまちづくり構想」が提案され、県、市、URのプロジェクトチームで協議されましたが、思うように大学誘致できず、また費用負

## 消防署の北分署と鹿ノ台分署が統合へ 平成23年度補正予算案

耐震性能に問題がある消防署の北分署と鹿ノ台分署を統合し、国道163号線沿い奈良先端大学前交差点付近に新北分署施設を整備する平成23年度補正予算案が提出されました。火災件数は減少傾向ですが救急車の出動件数は増加が見込まれ、救急車を1台増車する計画です。緊急車両の到着時間の遅れや騒音を心配する意見もありましたが、**生駒市全体の消防行政、危機管理体制を総合的に考えれば妥当な計画**と塩見は考えます。

