

緊急プラン(素案)に対する市民意見【その他】

No.	種別	意見
156	その他	<p>「箕面市議会の政務調査費はどうなっているのか？情報公開されているのか？」            箕面市議会の政務調査費の基準はどのようになっているのでしょうか？先日、高槻市議会で収支報告書に加えて会計帳簿、領収書(1円以上)の添付を義務づけ。また、会派への支給総額の15%を上限としていたガソリン代と、上限1万5000円だった電話通話料は、いずれも上限1万円、実費の2分の1支給としたら、4割近い約1134万円を「未使用」として市に返還があったそうです。箕面市はどのようになっているのでしょうか？箕面市議会も高槻市と同じようにすべきではないでしょうか？下記記事をコピー貼り付けしました。【政調費4割不要でした高槻市議会 交付基準厳しくしたら。高槻市議会(定数36)の32議員などが、2008年度に支給された政務調査費計2961万円のうち4割近い約1134万円を「未使用」として市に返還したことが分かった。1円以上の領収書添付などを義務付ける直前(07年度)の返還額の約2.5倍で、過去最高という。市議会事務局は「適用基準の厳格化による」とするが、ある議員は「きちんと精査されていない証」</p>
160	その他	<p>「議員の意見はどうなっているのか？」            2008年12月末に緊急プランが発表されました。            市長？か、箕面市職員が言うには、2009年度予算を市議会で審議するためとのことでした。職員の給料カットなど確かに承認されましたが、このほか来年度に持ち越したこの緊急プランの素案についてどのように話あわれたのでしょうか？            その説明を市議会(各議員)及び市長はすべきではないでしょうか？            なぜなら、いくら市民に意見を募ったところで、最終的に決めるのは議会だからです。            またこの緊急プランの詳細を今まで決めて承認してきたのは議員で、その説明責任があると思います。            事実、緊急プランの市民意見の中で反対しているにも関わらず、議会では可決されているのもありました。            私は、市民に意見をつのるのは良いのですが、ほぼ昨年と同じ内容のプランを持ち出して市民に何を聞きたいのでしょうか？昨年末の意見は無視されるのでしょうか？            今回は、市民の意見ではなく、緊急プランの各項目毎に、市長、議員の方々がそれぞれの意見を市民として聞きたいですし、それぞれの緊急プランが作れるのであれば、その案をお示しいただきたいです。            議員はそれくらいのお給料をもらっており、それが仕事でもあり、時間もあるはずで、25名しか議員がいないので、一人ひとりが出て頂いても市民は読みます。            それができないのであれば、定数削減と給与の更なるカット又は日当にすべきだと思います。            21年度第1回府民対話「橋下知事と語ろう～国に物申す！～」の抽選にあたったので参加しました。その中で、橋下知事は、議員を決めるのは市民だが、物事の決定するのは市長、議会であるといわれていました。よって、今後どのように議員、市長が進めていくのかお聞きした次第です。            で、投票したいと思います。</p>

No.	種別	意見
206	その他	<p>「北大阪急行延伸は必要か？」          このような大規模プロジェクトは走り出したら止まらないので今のうちに議論を市民とすべきだと思うのでメールします。          この北大阪急行は約688億円の事業費が発生するとありますが、箕面市の負担はどのくらいなのでしょう？保証の差し入れや、乗客が予定を下回ったときの補填(保証)、予定通り建設費用の借金が返せなかった場合のリスクはどうなのでしょう？「上表の前提条件から鉄道乗降客が2割減少した場合、開業後40年経過しても単年度黒字に転換できません。」は本当にそうなった場合、箕面市にどのようなリスクが発生するのでしょうか？地方自治体は大阪市のWTCなど第三セクターの保証差入で事業がうまくいかなかったときの破たん処理に四苦八苦しています。          また、泉佐野市のように関西空港開港を当て込んで地方公共事業したけど、残ったのは借金の山、なんてことにはならないのですか？「都市鉄道等利便増進法」だと地方自治体は1/3を負担する必要があるそうです。(なにわ筋線の新聞記事2009年7月16日に書いてありました。)この延伸もそうなのでしょう？大阪府と箕面市の現在の財政状態で688億円の1/3、229億円の負担ができるのですか？借り入れで賄うのでしょうか？実現できるのでしょうか？府の負担金額は？大阪府も財政危機の中で負担してくれるのか？この延伸の乗降客数は甘いのではないか？2002年度調査によれば、「阪急バスは市内に10路線が通っており、箕面市全域で1日あたり31,097人(平成14年度調査)の乗降客数がある。」だそうです。(添付書類参照)          今はどのくらいの乗降客数があるのか分からないが、阪急バスでこのくらいなのに一日57,000(人/日)は甘いのではないか？          推進している以上、市は事業費約688億円(出資金+国庫補助金+地方補助金+借入金)の具体的説明とリスクを説明して頂きたいです。          下記内容は北大阪急行線延伸のホームページのコピーです。箕面市民の皆さんにご参考迄に一部抜粋しコピーしました。詳しくは北大阪急行線延伸のホームページでご確認下さい。          =====</p> <p>事業採算性の検討結果          前提条件の整理 項目          内容          事業費          地下案 約688億円(2005年価格)(物価上昇率0.3%/年)          地下案、高架案を比較し、総合的には地下案が妥当と考えています。          乗降客数          57,000(人/日) &lt; 新箕面駅42千人、箕面船場駅15千人 &gt;          整備手法          建設は第三セクター方式による。          資本金          約138億円          補助金          約332億円(公営地下鉄並補助)(国及び地方の補助金)          採算条件          開業30年又は40年で経常累計損益が黒字転換し、かつ、借入残高がゼロ          運賃体系          加算運賃100円で最低180円を見込む(鉄道事業者との協議が必要)          再投資          実使用年数後3ヵ年に分けて再投資(車両、駅施設等)          車両については10年毎にIT機器更新費として30%を計上</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 上表の前提条件の場合(乗降客数57,000人/日、運賃最低180円)          開業後9年で黒字転換し、26年で借入金を完済できるので事業として成立する結果です。</li> <li>2. 上表の前提条件から鉄道乗降客が1割減少した場合          開業後17年で黒字に転換するが、借入金については40年では完済できません。</li> <li>3. 上表の前提条件から鉄道乗降客が2割減少した場合          開業後40年経過しても単年度黒字に転換できません。</li> </ol>

No.	種別	意見
		<p>主な課題、問題点</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.建設費の低廉化 鉄軌道事業は初期投資が大きく鉄道運営に影響するため、より一層の低廉化が必要</li> <li>2.財源の確保 事業費約688億円(出資金+国庫補助金+地方補助金+借入金)</li> <li>3.乗降客の確保 57,000人/日以上の乗降客の確保</li> <li>4.鉄道事業者の協力</li> <li>5.競合路線等との調整 需要拡大方策の検討</li> </ol> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.需要の総量(沿線人口)を増加させる方策 夜間人口を増加させる ・周辺の休閑地などへの人口定着、船場地区の土地利用再編 ・『水と緑の健康都市』への期待 昼間人口を増加させる(逆輸送需要の拡大) ・商業・業務施設の誘致(新都心、船場地区等) ・学校施設等の誘致・スクールバスの発着拠点 ・観光資源(箕面国定公園等)の活用</li> <li>2.北大阪急行線の利用率を拡大させる方策 TDM戦略で車からの転換を図る ・パークアンドライド、カーシェアリング、サイクルアンドライド等</li> </ol> <p>=====</p> <p>四つ橋線の延伸(西梅田～十三)が進まないのも、900億円と言われた建設費用がネックとなり、大阪市は未だに計画実現の目処を示せないそうです。地方分権が言われ、各自治体の責任が問われてきています。国土交通省での陳情も大切ですが、各自治体の足もと(身の程しる)を、見つめ直す時期にきているのではないのでしょうか？陳情の前に上記事柄の説明を市民に御願います。</p>
209	その他	<p>「北大阪急行延伸より、阪急千里線の延伸や、大阪モノレール彩都西～豊川間に阪大箕面キャンパス前(仮称)駅の設置を」</p> <p>北大阪急行の延伸は確かに便利で必要かもしれませんが、でも総事業費が688億円は高すぎ、箕面市にもリスクがありすぎではないでしょうか？それなら、阪急千里線延伸なら吹田市側迄は線路予定地はほとんど空き地で用地の買収や用意はしやすく、箕面市も今宮くらいまで、いや第2総合運動場まで伸ばしてくれるだけでも、箕面市東部は便利になるのではないのでしょうか？阪急千里線延伸の費用総額など調べるべきではないのでしょうか？そのほうが、費用が安く、早く完成し、確かに阪急千里線は北大阪急行に比べ都心へは時間掛かりますがバスに乗ることを考えたら便利になります。また、モノレールも新駅を彩都西～豊川間につくれば、京都方面や空港へ便利になります。地方分権が叫ばれ、国を頼らず地方の予算や支出にあった事業へ取捨選択、見直しが世間では言われ、緊急プランと叫ばれている箕面市で、過去の事業計画にとらわれる必要はないと思います。滋賀県栗東市に建設予定だった新幹線新駅が中止されたように、もう一度見直すべきではないのでしょうか？市長、議会が納得いかないなら、住民投票を希望します。</p>
298	その他	<p>彩都、箕面森町の大規模開発を中止してください。日々の生活が厳しくなっています。目減りする年金でやりくりしています。家庭では必死で生活費を切り詰めて、買い物は出来るだけひかえています。それでも慶弔費やらお寺とお付き合いやら外せないことが多々あり四苦八苦です。箕面市も財政危機に陥っているというなら、みどりを守ると言いながら山を削り破壊するのは止めて下さい。温暖化が進みます。大開発事業で、税金を投入して市民が豊かになるとは思えません。事業を中止して国民健康保険の値上げをしないで下さい。もっと箕面市民の生活に目を当てて下さい。箕面市民が暮らし良い市政をお願い致します。</p>

No.	種別	意見
303	その他	<p>箕面市が、予算作成に関わり今回のような形で、市民からの意見を求め、検討されるようになったことについて、大変にうれしく思います。まだ始まったばかりですが、今後も継続されて、より良い形で市民の合意形成がなされることを望みます。さっそくですが、『緊急プラン(素案)』の参考資料の内容について、質問・コメントさせていただきます。</p> <p>新市街地プロジェクトの概要(p.11)について記述されておりますが、そのなかで、国際文化公園都市(彩都)の今後の支出が年間約3.5億円 今後の収入が年間約9億円 また、水と緑の健康都市(箕面森町)の今後の支出が年間約1.7億円 今後の収入が 年間約 8 億円となっております。この数字を見ますと、当該プロジェクトのどれもが万が一、まったく人が住み着かなくても、固定資産税額分だけで、儲かる開発ということになります。本当にそんな美味しい話なのか疑問に思っております。</p> <p>そこで</p> <p>(1)この彩都のプロジェクトの収入年間約9億円(住民税を除く)の根拠と計算方法(固定資産税ですから、土地面積と標準課税額と税率の適用条件等)の詳細をお示しいただきたい。</p> <p>それから、</p> <p>(2)この彩都の9億円が街開きの時点から発生する(土地に対する固定資産税なので)のであれば、彩都・箕面森町地域整備特別委員会(H21.2.9.)資料「長期財政収支見通し」p.8&lt;彩都事業収支一覧表&gt;で提示された数字(表)は、9億円の収入になっていないので、変更されるべきではないのでしょうか？(当該表では、税収のすべてが張り付き人口にリンクする形式になっている)表計算を用いれば、前提条件の設定により、固定資産税の土地部分と、人が住むことによる、家屋への固定資産税分と、住民税部分を分けて計算するのは難しくありません。</p> <p>また、</p> <p>(3)既に街開きを終えている箕面森町については、固定資産税の収入が8億円になっているのかどうか、試算はされているのでしょうか。されていれば、その計算結果を示していただければ、納得できます。こちらは、家屋に対する固定資産税が課税されますので、当然8億円以上になると思います。</p> <p>データが閲覧できるのでしたら、その計算作業をお手伝いすることはやぶさかではありません。市民合意のために用いた(予測)数値が正しかったかどうかを検証するのは、将来のためにとっても重要であり必要なことだと考えます。以上、よろしく回答をお願いいたします。</p>