

政治資金残りあと

75,091円

情報公開の第一歩 政治資金を見えるようにします。

前回までの残高	93,377円
印刷代（ビラ印刷代）	19,462円
交通費（駐車場、燃料代）	6,671円
通信費（携帯電話）	6,453円
会場費差額	900円
寄付 秋山様、小林様	-15,000円
合計 02/4/1～02/5/4	18,286円
寄付は、さがみ信用金庫 大田支店出張所 普0051228 武松政策研究会 武松忠 まで	

市政を考える

月刊武松

発行日
02/5/7

第32号

たけまつ

ただし

頒布責任者：武松 忠

武松政策研究会

ついに就業者数が減る！？

平成12年国勢調査から！

■就業者総数減る！

小田原市内の就業者の総数が、前回平成7年国勢調査の10万5877人より10万2331人へと約3500人減少しました。（図1参照）

製造業系である第2次産業^{*1}の従業者が、5年間で約4500人減少し、サービス業系の第3次産業^{*2}が、1300人増加しました。

図2の小田原市内の工業の事業所数と従業者数の推移を見るとさらに明かです。

工業の従業者数は、1991年から2000年の10年間で-8400人率にして34.5%も減少しています。

これだけの短期間に産業構造が大きく変化しています。特に製造業からサービス業へ従業者がシフトしています。

■団塊世代の退職によりさらに減少

団塊世代が、退職のピークを迎える2007年以降は急速に就業者数が減り、それに伴い高齢化率（65歳以上）も急上昇することが予想されます。就業者人口の減少＝税収減ですから行財政運営は益々困難になってきます。

■語句説明

第1次産業：農業、林業、漁業

^{*1}第2次産業：鉱業、建設業、製造業、水道業
電気・ガス・熱供給

^{*2}第3次産業：運輸・通信業、卸売・小売業、飲食店
金融・保険業、不動産業、サービス業
公務員等

就業者と従業者は、同じですが出典のまま使用。

図1 小田原市の産業別就業者数の推移

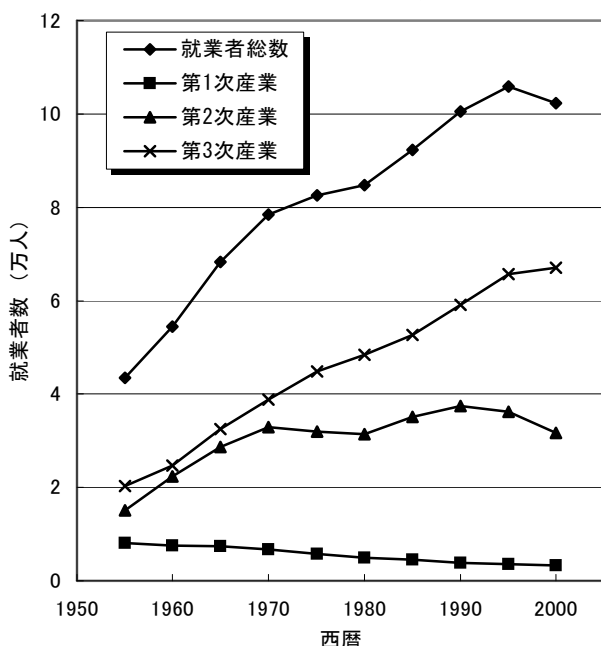
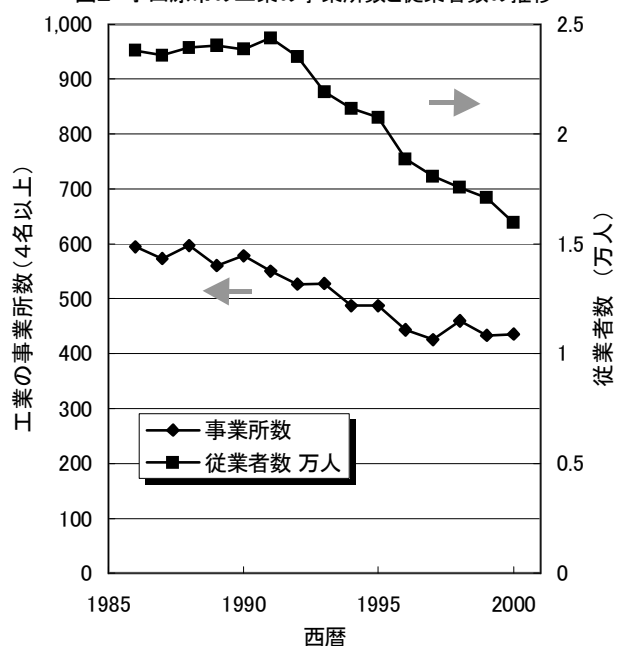


図2 小田原市の工業の事業所数と従業者数の推移



秘書いるの!?

国会やマスコミで、秘書が話題となっていますが小田原市議会議員には、公設秘書等はいません。

小田原市議会議員にはそれぞれ月5万円（年間60万円）の政務調査費が4月と10月に30万円ずつ支給されます。（金額は議会により異なる。）

政務調査費は、研究研修費、調査旅費、資料作成費、資料購入費、広報費、広聴費、人件費、事務所費、その他経費に分類され、飲食代や慶弔費以外のほとんどの政治活動（選挙活動は含まない）に使用

することができます。報告は、年度末に計算書と領収書写しを議長に提出します。（公開文書です。）

費目の中に人件費があるので、事務所電話番等のパートなら雇えるかも知れませんが、月5万円では他の政治活動は一切できなくなってしまいます。

私の平成13年度集計では、研究研修費：1.5万、調査旅費：20万、資料購入費：13万、広報費：26万、事務所費：14万、その他経費：7万総額で約82万円（－22万円）でした。

月10万円あれば月刊武松の新聞折込も可能ですが、現状では本人が配るしかありません。

The Voice 今までに頂いたご意見から

投資効果の少ないものに税金を投入していいのか！

市内在住 30代 男性

東西連絡路を作るならデッキは必要と思いますが、そもそも連絡路の必要性を感じません。西口が栄えているならまだしも、東口もさびれてきている今、数十億もの税金を使って作る必要があるのでしょ

うか？ バリアフリーのみに特化し、駅構内、地下街にエレベータ、エスカレータを設置するのみにとどめた方が、現在の経済状況では妥当だと思います。（経済状況が良好な時に行うべきでは）

現在、市内の大手企業でも、57歳以上は強制、40歳以上は希望で退職者を募ってリストラを行い必死で耐えています。議員も半導体関連にいたからご存知だとは思いますが、半導体関連は更にひどい状態です。

今回の公共事業は建設業界に税金をばらまくためのもので、市民にとって利益は少ないと考えます。

駅利用者（乗降者は現在でも東西好きな方に出られる）以外に1日に東西連絡通路を何人利用すると試算しているのですか、JRの入場券で計算したら数千万～数億人が通行しないと元にはなりません。

投資効果の薄いものに金をかけている行政、議員の姿勢を疑います。

東西に抜ける人数は公表されていませんが、東西自由連絡通路整備では借金と市費の合計で83億2千万円（市民1人当たり4万1600円）となります。それを入場料140円で割れば、約6千万回の通過が可能です。往復で人数換算して約3千万人、365日で割って約8万人/日です。10年で元を取るには8千人/日の利用が必要となります。（小田原駅1日平均乗車人数：約11万人）

バリアフリー対応の面からみますと、JRが実施した東京50km圏内のエスカレータ設置整備では、車いすの方は、リフトを利用する際に介助者がいないと階段の昇降ができません。既存地下通路にエレベータ設置は、スペース的に非常に困難で、またお金もかかります。二重投資も避けなくてはなりません。バリアフリー対応に中途半端なものはあり得ないのではないのでしょうか。

また、自由通路ができますと、乗り換えの際（JRから新幹線は除く）は、必ず改札を出ます。駅前に魅力的な所があれば、駅から外に出る方も増えるはずで

す。今まで帰りがけに職場の近くで食材を購入していた方が、小田原駅前でも十分あり得ます。また、公共施設の設置の可能性も東西で上手く分散することも可能となります。東西自由通路はそうした可能性へのインセンティブ（きっかけ）となるもので、この時期に完全バリアフリー対応の駅を整備する政治的判断を私は評価します。

83億2千万円の投資を生かすも殺すも商店主や住民次第なのではないのでしょうか？ 車いすの方が駅を出て、店内の段差や狭い通路で困る事のないよう期待します。（武松）

武松政策研究会 月例勉強会のお知らせ

5月の勉強会は、合併問題調査特別委員会にて、新潟市へ視察のため中止致します。 次回は、6月15日（土）となります。

URL <http://www6.airnet.ne.jp/takematu/>

I-mode <http://www6.airnet.ne.jp/takematu/i.htm>

寄付は、ジャパンネットバンク 本店 普通口座 7941377 タケマツタダシでも受付けております。

月刊武松は本人が配布しているため、行き届かないところがありますが、読み終わりましたら知合いの方にお渡しいただくと幸いです。また、eメールでも送付していますので連絡下さい。

