

少ない年金でも気軽に利用できる公共交通網を早く

「運転免許を返納しても困らない公共交通の整備を」
「少ない年金ぐらしでも、気軽に外出できる安くて便利な公共交通を」・・・党議員団が昨年行った「くらしの願い・市政アンケート」では、便利なバス実現の要望がダントツ1位。まったなしの切実な願いです。

市アンケートでも重要度がクッキリ

江南市が、総合計画や都市計画マスタープラン策定のために行った市民アンケートでも、同様の結果がクッキリ。公共交通についての市民満足度が低下する一方、重要度が上昇。市が取り組むべき施策としての優先度は高まるばかりです。江南市から転居したいと思う一番の理由が「公共交通が不便だから」との驚くべき結果(右グラフ)も出ています。

また江南駅周辺の渋滞と混雑の解消は、長年の切実な課題にもかかわらず手つかずで、改善要望が高まっています。

人口減少・高齢社会を迎えた中で、公共交通は単なる高齢者の外出支援にとどまらず、「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりに不可欠なものとして重要性が増しています。

(「コンパクト+ネットワーク」…商店や病院、公共施設等を中心市街地や地域の拠点に集約して交通ネットワークで結び、人口減少・高齢化が進む中であって地域を維持しようとする政策。江南市第6次総合計画でも大きく打ち出されている)

「公共交通の再構築」は市長の公約だったが… 今後10年間の新総合計画に前向き記載なし

3年前、澤田市長の公約の一つに「市民の足としての公共交通の再構築」がありました。しかし第6次総合計画(2018年度から2027年度の江南市の最上位計画)に前向き記載はありません。

市は2016年度に実施した公共交通基礎調査の報告書で「公共交通は、課題はあるもののおおむね充足」と結論づけました。

(根拠は、鉄道駅から半径1キロ、路線バス(名鉄・大口町コミバス)のバス停から半径500m範囲内の人口カバー率が約8割。いこまいCARと福祉タクシー料金助成で、移動制約者にもサービス提供できている。というもの)

新設した検討部会は非公開、資料すら出さず 地域主体の公共交通施策を検討中なのに…

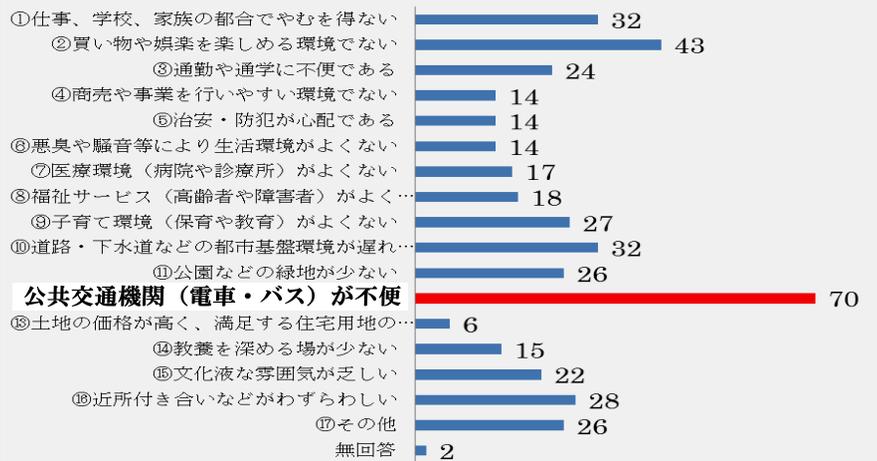
報告書では、今後の方針を「現状の交通体系をできるだけ維持。いこまいCAR制度の見直し、地域主体の公共交通施策、評価手法などの個別課題について、専門的に集中して協議する場として地域公共交通会議の下部組織「検討部会」を設置。将来的には、まちづくりの方向性+地域の機運の高まりが見えた時点で、公共交通の再編を改めて検討。」としました。

2017年度の検討部会は、交通専門家やバス・タクシー事業者4社、老人クラブ代表、社協、公募区長、公募市民など12名で年4回ほど会議を開催。庁内組織である「公共交通再編委員会」とともに、検討を行ってきました。



- 図書館など子どもが使う施設にすらバス路線がない、貧弱すぎる。(40代女性)
- 市内巡回バスを出して欲しい。江南駅→西アピタ→フラワーパーク→すいとびあ→ピアゴ江南→厚生病院を、定期的に回るようにして欲しい。買物難民、自分ではどこへも行けない。(草井地区、50代女性)

江南市から転居を希望する理由(総合計画市民アンケートより)



2016年度江南市公共交通の状況		利用者数(人)	市負担額(円)
名鉄バス(市補助なし)	5路線	集計せず	0円
名鉄バス(市補助あり)	4路線	約52万人	約2200万円
大口町コミュニティバス(江南駅・布袋駅乗り入れ、市内バス停6か所)	2路線	約1万2000人	48万円
いこまいCAR		約6万3900人	約3200万円
2015年度			
福祉タクシー(85歳以上、障害者対象)初乗り券助成		28686枚(利用枚数)	約1900万円
48枚			

しかし検討部会も再編委員会も市民の傍聴を認めず、資料も非公開。「地域(住民)の公共交通に対する機運が高まっていない」と公共交通の再編を先延ばししながら、情報を出さずに議論への市民参加を拒む姿勢では、本気度が疑われるのではないのでしょうか。

公共交通担当を都市計画課に変更

市は役所内の組織再編で、4月から公共交通を担当する部署を変更する予定です。

これまでの生活産業部市民サービス課から都市整備部都市計画課に移します。策定中の「都市計画マスタープラン」や「立地適正化計画」との整合性を図りながら、江南市のまちづくりの方向性に合わせ検討するためのようです。

裏面に続きます⇒

おでかけに便利なバスを市民参加で走らせよう

表面の表のように市内には西部地域を中心に名鉄バス路線が多く、タクシー料金の半額・ドアツードアで便利な「いこまいCAR」もありながら、公共交通に対する市民の評価は「おおむね充足」どころか「不満足」です。

これは、名鉄バス路線を含む市内公共交通網について、きめ細かな改善・再編が十分に行われておらず、高齢社会を迎え急激に変化した市民ニーズに対応しきれていないからではないでしょうか。

代表的な公共施設、図書館や市民文化会館、フラワーパーク江南にさえバスが通っておらず、名鉄犬山線東側や北東部地域にはバス路線が全くありません。

便利な「いこまいCAR」は、1便あたり平均料金が片道682円（2016年度）と非常に高額。国民年金だけの高齢者が気軽に利用できるものではない上に、市内利用限定のため市周辺部に居住する住民が隣接市町のスーパーや病院に出かけるのに利用できず、困っています。

地域主体でバス運行の動きも

江南団地を含む宮田地域の超党派議員や元区長らが中

心となって、巡回バスを自主運行する動きが出てきました。地域住民から動きが出れば、市は支援していくとしており、相談にのる専門家派遣の予算を新年度に計上することを検討中と答弁しています。



高齢になっても、自由に元気に外出し社会参加ができることは、高齢者の健康と生きがいの維持に役立つのはもちろん、街を元気にすることにもつながります。

公共交通網の充実が自治体の責任

地域にぴったり合った公共交通を作り、維持するには、地域住民・自治体・交通事業者の3者による協力・協働が欠かせません。しかし責任は、あくまでも自治体にあります。

同一小学校区内でも交通事情の違いが大きく、まとまって声を上げるのが困難な地域も多々あります。地域の機運が高まらない限り、「市は何もしない」姿勢ではなく、自治体の責任で、どこに住んでいても国民年金生活者でも、気軽に利用できる公共交通網を早く整備するよう市への働きかけを強めましょう。

公共交通充実へ頑張っています 日本共産党江南市議員団

これまで日本共産党議員団は、市議会一般質問で再三にわたって取り上げてきました。

市民のみなさんと力を合わせて署名運動に取り組んで江南団地～厚生病院への名鉄バス路線を新設させたり、「タウンバスを実現する

会」などの市民団体と協力して市への要請行動、講演会・学習会の開催、先進地の視察、いこまいCARグループ利用の働きかけ、市地域公共交通会議の傍聴等続け、一貫して「公共交通網充実」のために頑張ってきました。

市民の願いが実現しました

学童保育の利用対象が拡大

(同居祖父母の年齢が65歳以下に)

学童保育の利用対象基準が緩和されました。これまで、70歳以下の祖父母が同居し就労していない家庭は、学童保育に預けることができず、「保育園と同じ条件（65歳以下）にしてほしい」との願いが寄せられていました。

すでに利用申請手続きは終了しましたが、2018年度入所から、「65歳以下の同居祖父母」に条件が緩和され対象が拡大しました。

日本共産党議員団はこれまで、「学童保育を考える会」と協力して署名を集めて市に要望し、議会でも繰り返し取り上げて改善を求めてきました。



1階への高齢者の住み替え支援制度が実現 (引越し費用の9割、または12万円を助成)



団地等集合住宅の2階以上に入居している低所得の高齢者や障害者が、不自由になったため1階へ転居を希望する場合、引越し費用の一部（費用の9割または12万円）を助成する制度が実現しました。

対象者の条件は、65歳以上の高齢者、障害者で、エレベーターのない2階以上に住んでいる人。本人または家族が住民税非課税。転居先が、エレベーターのある集合住宅または集合住宅の1階、または戸建住宅。です。

この制度の創設は、江南団地自治会が市に要望し、日本共産党議員団の森ケイ子議員も一般質問で取り上げてきました。