

市民の声聞かず 引き続きBRT推進

BRTの是非を問う住民投票を求める直接請求署名が他政令市の例を大きく上回る6万6千人を超えて集約されたもともなおBRT推進のために2億7400万円が計上されました。

その内容は、「専用走行路設置に社会実験の実施」「第2期導入区間の検討調査」などとなっております。

昨年9月の開業以来の状況をみれば、乗り換えとなったことから「まちなかの活性化」に逆行することが明白となり、バス離れの懸念は払しょくされないままで、このシステムが目的とする「持続可能な公共交通」の保障はどこにもありません。

専用走行路設置の社会実



験を実施しても本格設置の見通しはなく、ましてやBRT路線の駅南方向への延長となる第2期導入区間の検討などは論外です。

税金の無駄遣いとなることは断固やめることを強く求めるものです。

国保・バス高齢者割引 等で前進

こうしたなかで、日本共産党議員団が繰り返し求めてきた国民健康保険料は引き下げにはならなかったものの、一般会計からの繰り入れにより2016年度・17年度は現行のまま据え置きの方針となったことは、「国保をよくする会」をはじめとした市民世論の成果といえます。

党議員団がこの間求めてきた臨時職員・非常勤職員の給料がわずかですがアップすることになりました。前年度の通勤手当の改善に続いての前進ですが、引き続き改善を早急に求めるものです。

65才以上の高齢者のバス運賃を半額にする制度を7月以降にも実施することになったことも前進です。区バス・住民バスなどの地域生活交通を充実させ新潟

交通バスの結節点につなげることや、今回の高齢者割引実施とその拡大等の市民サービスの実施こそ持続可能な公共交通実現の道と考えるものです。



「地方創生」―その本質 を見極めた対応が必要

国は、「2060年に1億人程度の人口を確保すること」を中長期展望とした「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」を示し、これを實現するための「まち・ひと・しごと創生総合戦略」を打ち出しました。

各自治体はこれらに沿って、地域版の「人口ビジョン」と「地域版総合戦略」の策定を求められ、新潟市もすでに策定を終えていることから、今後の予算はこの「総合戦略」に規定されることとなります。

安倍政権が「構造改革」として、ねらいつつげているのは、「究極の構造改革」ともいわれる道州制です。「地方創生」の最終的

なねらいは、この道州制の推進にあります。「30万人規模の300自治体に再編し道州制へ」といった政府・財界のねらいは変わっていませんが、「平成の大合併」で地域の疲弊がすすんだため、すぐには合併の強制はできない状態にあります。そうしたなかでできたのが「地方創生」です。

合併の代替措置としての 「地方創生」

2014年の総選挙に向けた自民党の「政権公約2014」では、道州制の導入を進めるとしながら、「導入までの間は、地方創生の視点に立ち、住民に一番身近な基礎自治体の機能強化を図ります」と明確に書かれています。

基礎自治体の合併がすぐにはすすまないなかで、連携中枢都市圏を指定し、中心城市と周辺町村の連携協約を結んで、周辺部にある病院や公共施設を中心都市に集め、権限を県から移し、県の役割を縮小させながら道州制に結びつけていくというものです。合併の代替措置としての基礎自治体の機能強化というシナリオであることは明らかです。

また、政府は、「総合戦略」の一環として、新年度から地方創生推進交付金を創設し、地方自治体にKPI(需要業績評価指標)という目標値を掲げさせ、その数値をPDCAサイクルで評価し、それにもとづいて交付金を分配するなどの財政誘導を強めています。そして、将来的に地方交付税の算定根拠にこのデータを使うとしていることは重大です。

地域のために活用できる ものは活用する

「地方創生」とは、国のかたちのつくり変えの手段にはなりません。同時に、ストレートに打ち出せば、強い反発を受けることは避けられないことから、「自治体消滅」論などで危機感をあおりながら、「地域を元気にするの」「地方創生」です」といって、当面は、一定の予算も人材も投入し、それなりに地域の要求を吸収しつつ進めるといっ側面も持っています。こうした本質をしっかりと見極めた対応が必要です。

