

2019年12月22日
NO. 1714

【発行】
日本共産党
市会議員団

ご相談は市役所
議員団控室へ
私部1-1-1
☎892-0121
(内線301)



さらがい ふみ
星田7-44-21
☎894-2835



藤田 まり
私部西2-16-13-310
☎397-3027



北尾 まなぶ
倉治7-8-7
☎893-3163

ゆうゆうバス、廃止強行は認められない！

「市提案の新たな外出支援策は「穴だらけ」」
12月11日の議会全員協議会に「ゆうゆうバスに代わる新たな高齢者・障がい者等への外出支援策（案）」が示されました。ところが、その内容は、11月の審議会で否決された案に経過措置などを設けただけで、基本的には同じ案です。また制度設計も杜撰な点が多く、議員から「穴だらけの案」「外出支援策の効果に疑問」などの意見が相次ぎました。
12月19日の都市環境福祉常任委員会では、一部修正の報告と質疑があり、日本共産党は次のような問題点を指摘しましたが、その後の修正はなく、パブリックコメントに突入しました。

※「市の案」の詳細は裏面を参照

ゆうゆうバス廃止の根拠、信憑性に疑義！ 代替案の効果予測もナシ！

■ゆうゆうバス利用者は限定的？

市は、ゆうゆうバス廃止の理由として、「団塊の世代が75歳以上となる中、ゆうゆうバスのようなバス形態では、身体的に利用できず、外出が困難になる方が増加する」とし、今後はドアツードアによる移動の支援（タクシー運賃補助など）にシフトチェンジするとしています。
また、「ゆうゆうバスの利用者数は、500〜700人と推測され、乗車対象者28613人からは限定的」として、路線バスや電車の運賃補助に切り替えるとしています。

問題点



1. 「バス形態では利用が困難になる方」とあわせて、引き続き、「バス形態での支援が必要な方」も増えるはず。これらの人数予測や割合、ドアツードアの支援対象者（要介護3以上）の人口予測もされていない。
2. ゆうゆうバス利用者は500〜700人と限定的とする根拠が不明確。（乗車証所有者は9100名いる。）

■ICカード運賃補助で京阪バスの利用者は本当に増える！？

ICカード運賃補助の目的について、「京阪バスの利用者増を見込んで行うものか？」と質問しましたが、答弁は「この事業で何人の京阪バス乗客数を増やそうというものではない。そうした数字は追っていない」という驚くべきものでした。では、一体なんのために路線バスや電車へ運賃補助をするのでしょうか？そもそも効果検証もできない事業を行うことは無責任です。

問題点

1. 京阪バスの乗客数減少の大きな要因は、通勤通学での利用者数が大幅に減少しているためです。ゆうゆうバスを廃止しても、京阪バス利用者の大幅な増や、赤字解消は考えにくい。
2. ICカードの補助は、高齢者などに対象者を限定しても、実際に誰が使うのか確認することが困難なため、税金の使い方として不透明なものとなります。

■経過措置は、なぜ3年間？

裏面の表①と②の事業に経過措置期間3年が設けられています。しかし本来、ゆうゆうバスの代替案とするなら期間を限定せず、ゆうゆうバス対象者は全て対象にすべきです。

市は、「今後、地域福祉計画を策定する時に、地域の実情に合わせた外出支援策を地域も一緒に考える必要があることから、3年の経過措置とした」としています。しかし、地域により条件も異なる中、どのように有効な施策を実施していくのか、見通しは全く示されていません。

■送迎車両購入補助 自立支援の視点ナシ！

ゆうゆうバスで通所している障がい者むけの代替策として、市は障がい者施設の送迎車両購入に補助する案です。しかし関係団体から「車両購入の補助があっても、運転手など人件費の負担が重い」「通所も自立の訓練であり、送迎すればいいという考え方が、障がい者施策の基本的な考え方である自立支援にあわぬ」と声が上がっています。交野市の障がい者施策のレベルが問われています。

■公共交通のビジョンは？ 廃止ありきの検討は撤回を

いま求められているのは、京阪バス、ゆうゆうバス、その他の交通手段も含めて、市内の公共交通を全体としてどう確保していくのか、総合的に検討することです。その検討もありません、ゆうゆうバス廃止の結論のみを押し付けることはみとめられません。
ゆうゆうバスを来年4月末で廃止する方針は撤回し、市民参加で検討をやり直すべきです。

ゆうゆうバス廃止に代わる外出支援策について（案）

パブリックコメント
1月31日（金）まで

市民の声を届けましょう！
（提出方法は裏面をご覧ください）