

「地域で大切に子育て環境」のグループから

(表面からの続き)

ファミリー・サポート・センター事業に期待!

特にファミリー・サポート・センター事業は、今後の展開事業で実施計画の段階だが、PRを進めることにより「地域との協同」が生まれ、地域ぐるみで子育てに向かい、定住・人口増が期待できます。住民意識調査でも、①会員になりたい、②会員の募集に尽力したい、等の期待の声が多く寄せられています。早期の取組を期待したいと思います。

施策評価 総合評価基準は甘すぎるのでは

..... 数値結果が甘すぎる

総括質問では、評価基準の低い場合でも「一部に努力を要するが概ね順調」と評価する基準は、問題があるのではとの意見が出されました。グループ討議の中では相当厳しい意見が出されましたが、合計点数により「概ね順調」とされる評価基準は見直さなければなりません。

これに比べ、行財政マネジメントの管理指標では、4-1職員の成長とやりがい(90) 4-2業務の高度化、効率化(95) 4-3住民の満足度向上(89) 4-4持続的な行財政運営(94) いずれも目標値(95) に対しての数字です。

町民意識とはかけ離れた町役場職員の意識は、いかに町民要求が実現できていない、そして実現できない困難性を表しているのではないのでしょうか。

また今後の問題として、予算がない中で様々な要望を実現(総合計画)していくには、県や国に対しての働きかけや(交付金や補助金の確保等)住民ぐるみの運動は不可欠だと感じました。(投稿)



「海っ子バスの未来を考える会」

「海っ子バスの未来を考える会」に参加して(ひま)

7月31日(日)に3回目の参加者は私一人でしたが、スケジュール通り、説明・質問・意見等で1時間30分の考える会でした。

そして、私が驚き、知った事

その1 「海っ子バス」の財政負担が、現在年間約1億円(令和2年は1億円超え)、平成22年の発足当初は年間2千万円、10年で5倍まで上昇!

その2 海っ子バスの2路線(豊浜線・西海岸線)の1日64便 始発5時43分〜終着22時16分が住民の足となっているか。空のバスがよく走っていると聞く。いくら町民のためのバスとはいえ、膨大な赤字を出して、大変少ない利用者のためにバスを走らせるのはいかなものか。

この問題は全町民が真剣に考える問題であると思った。私は、海っ子バスの利用者について、丁寧に実態調査をすれば、登下校の南海高校生と高齢者がほとんどではないかと思う。免許返上した高齢者には、タクシー券を発行し、使いたいときに自宅から目的地まで行ける方が有効だし、高校生の登下校時にはスクールバスのような運行にした方がいいのではないかと思う。また、観光客のためには、土日祝日の特別時刻表で運行すればいいのではないか。その方が今の赤字運営が改善されると思う。

(9月で80才
10月よりマイカーやめて
免許返納の女性記)



1億円赤字 実際は2千万円!

国の特別交付税制度を示し話し合いをすべき

海っ子バスの今後のあり方については、国の特別交付税制度を知らせての話し合いをすべきです。

会の中で町が示した海っ子バスの1億円の赤字は後で内田議員が聞いたところ、ウンだったことがわかりました。実際は約2000万円です。内田議員は、正確な特別交付税制度を知らせて、再度の町民の話し合いを求めました。

海っ子バス等の地域公共交通の維持のために、国は「昭和51年からの特別交付税に関する省令第35号」でバスの赤字分は0.8を乗じた額を改善事業として毎年交付しています。
8月16日、内田議員は、8割の約8000万円が国から特別交付金として南知多町にきていることを町の地域振興係の内田氏、検査管財係の坂本氏に確認しました。

これまでも赤字分8割は、特別交付税措置で、町にきていることを町民に正確に知らせないまま、3回話し合いをし、料金の値上げをせざるを得ない認識を一方的に押しつけるような

令和3年3月18日木曜日

- 官報(号外第59号)より
- 一、地方バス路線の運行維持に要する経費があること
- 二、地方バス路線の運行維持に要する経費があること
- 三、地方バス路線の運行維持に要する経費のうち特別交付税の算定の基礎とすべきものとして総務大臣が調査した額に0.8を乗じた額

一 当該市町村が当該年度に行う地方バス路線の運行維持に要する経費(前号に定める経費を除く)のうち特別交付税の算定の基礎とすべきものとして総務大臣が調査した額に0.8を乗じて得た額