

「路線再編は高齢社会への警告となっている
～「信頼からの撤退」に対する考察⑧～

9月16日の朝刊各紙に、「市営バス路線再編」という記事が掲載されました。これは第932号（7月10日号）の特集の58路線の再編計画を市民に知ってもらい、対応していくということの記者発表です。

事実、9月19日の朝日・読売新聞の折り込み広告で「横浜市営バスの再編成についてお知らせします」という見出しで栄区・戸塚区を除く約70万部を配布、バス車内や地下鉄各駅でもピラを置き、市民に周知を行っています。

改めて周知をした効果というか、各センターへの問い合わせが殺到しているという結果となっており、市民の関心の高さが伺えます。

～路線廃止・再編…六角橋・片倉町地区の場合～

ひとつの例を挙げると、今回の内容の中で、3系統は東急バスに委譲した段階で横浜駅西口行きは廃止・24系統が廃止・81系統が廃止・96系統が廃止、という計画が出されています。この4つの系統に共通して言えるのは、「片倉町・六角橋地区」のバス便が減少し、大幅に見直される、ということになります。

この計画の措置としては38系統の経路変更が行われ、38系統は六角橋地区に経路を変えるのですが、そうすると片倉町入口～片倉町駅間（新横浜通り）のバス便については別系統も廃止になるのでゼロになります。では38系統が経路を変更する六角橋地区はどうなるかということ、38系統は走りますが、3系統・96系統が走らなくなるということで六角橋北町～六角橋間（横浜上麻生線）は38系統と現行走っている39系統のみとなります。現在38系統と96系統が走っている六角橋北町～下耕地間（水道道）についてもバス便はゼロになります。

～高齢者でも、「歩く」「立つ」「乗り換える」～

赤字な上に、近隣に駅や他のバス停が存在し、「歩ける」という理由が今回の廃止路線を決定した理由です。ただ、今回の廃止の多くは、現金・カード収入は少ないのですが、敬老パスを使い多くの高齢者が乗車している路線が数多くあります。

目的地には確かに他の方法でたどり着けるのですが、乗り換えの連続でたどり着くことになります。近くにバス停が無くなる人は、例え高齢者であろうと、多くの時間を割いてバス停や駅にたどり着くことになります。

例に挙げた六角橋北町～下耕地間の水道道部分の廃止などは、バスに乗るのにも地下鉄に乗るのにも大きな坂を越えていくことになります。長い距離を歩いて上麻生線に出て38系統や39系統に乗るとしても、運行本数が少ないので、満車のバスに揺られていくということになるのが予想されます。当局の計算では「乗り切れる」と言っていますが、乗り切れるという状態とは、どういう状態なのでしょう。六角橋地区は高齢者が多く、その方々が満車状態で行くことが予想されます。バス停まで歩く距離も伸び、バス停に来るバスは減り、やっと乗ったら満車、さらに直通が無くなり乗り換えをして目的地へ、ということが市内各所で多く見受けられることになります。

～自主自立の経営での再編、だがそれで良いのか?～

その路線を確保するにはどうすれば良いかとなれば、行政が費用を負担しなければ出来ません。行政路線補助金については2006年度で終了、自主自立の経営をするには、この再編を行わなければ出来ないのです。

では、地元で費用を負担して走らせる、民間バス会社や他の交通産業に頼んで走らせるというのは、多くの費用がかかります。安く走らせるには、そこで働く人の賃金を少なくしないと出来ないのが現実であり、例えば他の民間事業者が走らせるとしても、タクシー等の交通産業で走らせるにしても、社会問題にまでなっているパート労働者や低賃金労働者を増やすだけになります。

これからの社会で、バスは必要不可欠な交通機関になるだろうと予想されますが、高齢化が進めば進むほど赤字になり、バスが運行しなくなるというのを、今回の交通局の再編が物語っています。福祉の観点で、横浜市はこれからのバス事業を、交通事業をどう考えていくのか、今回の再編で大きなテーマを突きつけられたのです。

横浜市は、補助金は出していましたが、今まではお金は出すが口は大きく出さない、という感じで、もともと自分たちで走らせてるという意識はなく、突然市長が変わり、赤字の責任は企業で持て言い、補助に頼らず自立の経営が当たり前だと言われ、自立を考えれば赤字路線は切らざるを得ないので、結果は便利に使っている多くの市民の生活スタイルを変えてしまうのです。

あくまでバスを走らせているのは「横浜市」なのです。市民の生活を豊かにするため、市が責任を持って各地域の足を守らなくてはならないのです。もっともっと優しいまちづくりをすべきだと思うのですが、いかがなものでしょうか。

(横交教宣部)