

「廃止」「移譲」3月31日、市営ブランドの多くが消えた ～「信頼からの撤退」に対する考察④～

～伝統の4系統・11系統が民間に移譲～

3月31日は年度末、たくさんのお別れが市営バスにはありました。

夜、磯子駅に行って、4系統追浜駅の終車にお別れをしてきました。4系統はこの日をもって、京浜急行へ移譲になります。

4系統は、1947年8月に運行を開始し、60年もの長きに渡り、磯子・金沢地区の足を守ってきた伝統ある系統です。京浜急行との共同運行もずっと行ってきたのですが、採算性を求められ、「中期事業計画」にて移譲の提案がなされ、いよいよその日を迎えてしまいました。磯子駅は冷たい風が強く吹き、本当に淋しげでした。運転手さんも最後を把握していたようで、待機する姿も淋しそうでした。「最後ですけど、頑張ってください」と声を掛けると、「行ってきます」と笑顔で答えてくれたのが唯一の救いでした。

11系統も民間に移譲されます。このバスは山手から磯子地区の住民の足を守る必要不可欠な路線でしたが、不採算路線ということで「廃止」の提案が昨年なされ、住民から大きな反対運動が起きたことは周知の事実です。

しかし、「横浜市生活路線維持制度」の適用で、神奈中バスへの移譲が決定、継続運行ということになりました。よって、市営バスでの運行はこの日が最後になります。4系統同様、11系統も1947年12月より60年間運行されていたのです。不採算路線とは言え、神奈中で運行が出来るのですから、本当に市営バスでの運行は出来なかったのでしょうか…市民の皆さんも市営バスでの運行を望んでいるのです。本当に正しい選択だったのでしょうか。

～市民生活に根付いている路線も廃止に～

24系統も最後を迎えました。この系統も1949年から56年もの間親しまれた路線です。前号で掲載した3系統の移譲同様、この24系統も六角橋地区（横浜上麻生線）を走っていました。3系統に続き、また六角橋地区からバスが消えることになります。またこの地区は96系統も廃止で、暫定運行で系統統合したものは残りますが、日中の1日8本運行のみで、以前の本数から比べたら激減するのです。六角橋地区の足は、本当に大丈夫なのでしょうか。高齢者も多い街に、バス便は本当に必要なのでは、と思うのです。

95系統は、第三京浜を走るといふ珍しい形態の路線でした。この路線もこの日で最後になりました。ネット上でもこの95系統の最後については話題になっており、予想通り、横浜駅西口発の最終バスには、多くのバスファンが別れを惜しんでいました。ファンはそのバスに乗り込み、満車状態で横浜駅を発車することになったのです。こういう光景は初めて見ました。バスファンには大いに愛される路線が、この95系統だったのでしょう。ただ、この95系統には、本当に利便性を感じ利用していた多くの通勤客がいることを忘れてはなりません。

～計画の失敗を市民や組合員に押しつけるな～

302系統の路線再編に伴い、センター北駅バスターミナルに、市営バスが入らなくなるということになりました。地下鉄3号線開通の1993年3月より運行を開始したセンター北駅ですが、ニュータウン開発が進むにつれ、路線の需要の方向が変化し、放射線に延

びる路線に客が増え、循環線対応の市営バスは不採算路線からの脱却は図れませんでした。よって、センター北駅は東急バスの専用になってしまうことになりました。市営地下鉄の駅に、市営バスが消える…何のために、ニュータウン営業所まで開設したのでしょうか。計画のずさんさは、こういう過去にも現れているのです。

市民の足を守るため、職員の賃金カットはもう4年も続いており、また子会社も設立し、低賃金の労働者を増やし、対応していくことになっています。それでも、こんなに多くの系統を削減しないといけないということは、中期事業計画とは、一体何だったのでしょうか。

これ以外にも、多くの系統が廃止・見直し等で市民の足が奪われました（一部写真）。市営バスは、「市民の足を守る」のです。その市民の足を、利用している人が多くいるのに廃止し、また組合員の生活を脅かし続けるという、不合理な出来事が続かないようにして欲しい、切に願います。

（横交教宣部）