

市民は、この撤退をどう判断するのだろうか
～「信頼からの撤退」に対する考察⑥～

～市バス再編案を発表～

当局が6月30日の市会特別委員会で、市営バスの58の不採算路線を大幅に改編する、「市営バス路線の再編成案」を明らかにし、新聞報道もなされたのは周知の事であります。

廃止については37の路線で、残る21の路線も区間廃止や統合などで再編するというこ
とで、これに伴い市内50以上の区間で民間会社も含めたバスの運行が無くなるという見
通しだと報道されています。

今再編案の作成は、全145路線の実車走行キロ当たりの営業収入目標を、民間並の66
0円に設定し、2007年度で見込額を下回る58の路線（平均収入見込み469円）が再編
対象になり、その中で、民間委譲含む他路線との統合、最寄りの鉄道駅と結ぶ短絡化、赤
字区間の廃止、系統廃止・統合の4通りに再編方法を決定し、先行して2月にすでに提出
し、秋頃には可否が出る9つの路線を含め、「県生活交通確保対策地域協議会」に判断を
申し出る事になっており、当局が独自判断出来る一部路線は、早い時期に実行に移すとい
うことです。

～「市民の足」を揺るがす～

この再編、別に新しい話では無く、2003年に提案された、「中期事業計画」によって
当局から提案された、「市場原理になじみにくい路線」という81両ベースを協議し、20
07年までに結論を出す、という部分の中身であります。それが具現化されただけの話で、
別に驚く話ではありません。

しかし、公営交通として考えた場合、「市民の足」という部分を根幹から揺るがすもの
であるのは間違いありません。交通不便地域や、高齢者の多くいる街からも容赦なくバス
を撤退させるというものであり、実際にバス事業に携わっているものとすれば、まさに地
域に密着した路線を、収支の部分だけで撤退させるというものとしか解釈出来ないのです。

本当にそれで良いのでしょうか。全国各地では、規制緩和の名の下、乗客の多い路線で
は乗客の奪い合いが行われているのですが、収支の合わない路線は、公営だろうと民営だ
ろうと、生き残る為には撤退を余儀なくされているのが現実です。

民間競合路線というのを民間に委譲するという手法は、バス会社が何社も入り、赤字を
余儀なくされているのを、民間に委譲する事により、委譲する方もされる方も赤字では無
くなるという、非常に合理的な手法だと考えます。バス事業全体が生き残るには、規制緩
和での競争では無く、こういう調整が必要なのだと考えられるのです。

～「経営」と「公営」の狭間で市民の求めるものは～

「自主自立した経営」を迫られてる横浜の市バスは、この撤退を行わないと生き残って
いけません。あとは、地域が、市民が、どう判断するのかという事ですが、「公営交通」
とは、交通不便地域の方々や、乗客のライフスタイルに合わせて運行が出来る、振り幅の
広さが最大の魅力であり、民営バス会社との最大の違いだと言えます。しかし、行政の変
化、また世の中の変化により、行政のムダ遣いばかりに目を向けられ、「赤字路線はムダ」
と判断されてしまうのは残念な事です。

公営交通を充実させる事が市民を豊かにするのだという事を行政は理解すべきであり、

その負担は決してムダなものではない、と市民に理解を求めていく事が必要だと考えます。市バスは誰のためのものなのか、本当にムダな赤字路線なのか、という事を十分理解して頂きたいと思います。それが市民との信頼関係に繋がるのではないのでしょうか。

(横交教宣部・・・特集はつづく)