

「あり方検討委」の答えは市民の足の「路線再編」
横浜市はどこまで「本気」でバスネットワークを考えているのだろうか
～「信頼からの撤退」に対する考察◎～

10月14日より、「市営バス路線再編」に関する地域説明会が4センター別に4公会堂で開催され、本当の生の市民の声が響き渡りました。各地域とも、2時間という時間では足りず、質疑を打ち切るという状態が続き、南公会堂などでは、傍聴者が入りきれずに公会堂前に溢れかえるなど、各地域のバス路線に対する切実な思いが伝わってきます。

～地域説明会の開催～

第937号（9月25日号）の記事でも書きましたが、どこまで横浜市が責任を持って各地域の足を守れるのか、というのがテーマとなっています。今回の説明会では、区間廃止や廃止の提案がなされた49の系統のうち19の系統については道路局の方より、「横浜市生活交通バス路線維持制度」を作成し、対象になるという話がされました。決定事項では無いと前置きをした中で、維持していく考えを明らかにしています。

この維持制度には当然定義があり、バスの実走行1km当たりの輸送人員（乗客）が概ね5人以上乗車しており、①バス路線の廃止によって駅から1km、他のバス停から300m圏内から外れる地域が発生する路線②バス路線の廃止によって最寄り駅まで15分圏内から外れる地域が発生する路線③バス路線の廃止によって駅や区役所への移動方法が市域外を経由するなど、アクセスが著しく低下する地域が発生する路線…と、この3項目いずれかに該当するというのが定義となっています。交通局の地域への説明の際、この系統の質問がされると、「これは横浜市の維持制度に入っています」と説明し、確保をアピールしていました。

～「1kmで5人以上」の定義は正しいのか～

ただ、この系統については、無償で行う民営事業者があればそのまま民営が、無償で申し出が無ければ補助金付きで事業者を公募、それでも無ければ現事業者（市バス）が行うというシステムが取られています。ただし、行う段階ではムダを無くしていく関係で運行本数の見直しや系統の再編なども行われるので、運行本数は現在と同じという訳にいくかどうかは分かりません。

あと、上記の定義に当てはまったところのみの維持制度であり、乗客の流れとかを考えた様子は無く、ただ機械的に当てはめたらこの系統になったということになります。1km当たりの輸送人員が5人、というのは例えば、3kmの路線なら15人以上、10kmの路線なら50人以上ということになるのですが、例えば、10kmの内1kmに49人乗っていても他で乗らなければ対象外で、3kmの内1kmに15人しか乗っていなくても維持対象、ということになります。この考え方は、横浜市がバス維持について全く本気で考えていない最たるものではないでしょうか。

例えば、高齢者頻度の多い路線を割り出しての維持だとか、生活路線として買い物客が集中的に乗る時間帯だけの維持だとか、分析をしての答えなら分かりますが、まず1km5人以上を基準にするというのは、まさに「机上の空論」に過ぎません。

廻りにバス停や駅が無いという理由は必要なのは確かなのですが、しかし290mの地域は歩くことになるのです。高齢者の方にとっての290mは酷な距離であり、山坂があれば大変な移動となります。それがどういうものかは、高齢者を体験できる装置が交通局にあるはずですから、それを装着して移動してみてください。良く分かるはずです。

～あり方答申は「市民」が不在だった～

横浜の地形の特徴などを考え、高齢社会にも踏み込んで走らせるのが公営交通だと、市民の声が多く上がっているのを、横浜市はどう考えるのでしょうか？横浜市が市民のためを考えて全市的に、民営事業者まで巻き込んでのバスネットワークの構築を本気で考える時期に来ているのです。機械的な維持方策案では、本当に必要としている地域を見失う、そこをよく考えて欲しいと思います。

交通局では「市営交通のあり方検討委員会」の答申に従い、この再編を行っているのですが、会場で上がる市民の声はあり方答申とは全く違いますし、「誰が決めたのか？」という市民もいました。やはり、あり方答申には市民は不在だったことが、今回の説明会でよく分かったということになります。市民を参加させずに選んだJR東日本の松田氏をはじめとする委員は、公営交通のあり方というより、企業としての視点で赤字は排除しろ、という論調の中、「補助金を頼らず赤字なら民営化」という答申は、市民の意見は全く反映されていなかったということになるのです。

赤字を解消するため人件費等の削減と赤字路線の廃止は、企業の選択としては仕方ないのですが、市民は交通局を企業してではなく、行政として見ているのです。あり方答申と市民との隔たりは、ここにあるのです。

～誰のための「市営バス」なのか～

意見の中に、「決める前に、何故公聴会を行わなかったのか？」という意見がありました。市民に意見を聞かずして、公務員改革や構造改革と同じようにバス路線を考えてしまったのは、「血の通ったまちづくりを」と市民の意見にもあったように、市民の生活スタイルを考え路線を設置していた市バスが信頼をされていた何よりの証拠なのです。地域説明会の声はまさに「信頼からの撤退」に対する市民の怒りの声以外のなにもでもありません。

誰のための市営バスなのでしょう。市として、からだの不自由な方や高齢者の方のことをまず最優先に考え、バスネットワークを構築するのが「市営バス」を持つ横浜市の役割なのです。そこにお金をかけても、本当に市民は「ムダづかい」というのでしょうか？

(横交教宣部)