

巡回バスを走らせて！！



こんにちは

岸本のり子です

07年12月2日号

発行

日本共産党

大津湖西地区委員会

岸本のり子

大津市和邇春田2丁目

TEL 594 / 6099-1

25

日本共産党

日本共産党大津市会議員の市会報告 11

月号 市民に値上げ、JRRに駅の改定(1億3千万円)… 庁舎移転のために積み立てている5億5千万円…等を読んで

こんなお金があるのなら市民の暮らしを応援するために使してほしいと岸本のり子市議に次のようなFAXが入りました。

巡回バスを走らせて！！

通院のために認知症の夫の手をひいて駅までの坂道を歩くのも大変やけど、駅の長い階段を痛む足を気遣いながら上がるのは息も切れるし、何度も休みながら上がる始末です。

駅にエレベーターはないし、家の近くから乗れる巡回バスとか乗り合いタクシーとかあれば、それも安い運賃で利用できれば助かります・・・ 78才 女性

税金のムダづかい

「駅名変更」は必要なことか！！

国も自治体も、私たちの要求には、すべて「財政逼迫」を理由にとりあげてくれない。

福祉も教育もお先真っ暗の今、なぜ「R湖西線の駅名変更で「億」を超えるお金を必要があるのか理解に苦しむのは私だけでしょうか？ それだけのお金があるのなら「福祉」にまわしてほしい！！

当局は市民みんなが納得できる回答をしなければと思う。 76才 女性

病院や、スーパーに
公民館や図書館に 行きたい！

バスや福祉タクシーを走らせるには・・・どうしたらいいの？

11月23日、谷なおみ元市議を中心に、今後巡回バスを走らせるにはどうしたらいいのか勉強を始めました。

当日、最近「唐崎」にバスを走らせる会が結成に向けて奮闘されている高田じゅんじゅんさんに助言をいただきました。

往復300円ぼっきりの
タクシーがある町
運賃0円のバスがはしる町

和田アキ子さんや島田洋七氏が助言や取材をして、住民のチエと底力を描いた(NHKテレビご近所の底力)DVDを高田さんに上映していただきました。



紹介された「妙案1」ワンマン型タクシー(乗り合い)

4年前から往復300円のタクシーに乗れる町、広島市口田地区

● 駅スーパー病院公民館団地を1日15便
これは地元の自治会が実現。バスを走らせようとして行政に相談に行ったら取り合ってもらえず、地元タクシー会社に相談。

● 地元のお役に立てるなら「ワンマンタクシー」
最初の運賃は600円。乗客が少なかった。タクシー会社は往復乗ったら往路300円復路100円と提案。

● スーパーも協力 2000円以上買物したら

ウラへ続く・・・

運動を広げ、生活交通切り捨て政策の転換を

コミュニティバスと福祉タクシーの種類と特徴

国土交通省資料から作成

車両	形態		特徴等		根拠法令	
	種類	事例	種類	事例	乗合事業	タクシー事業・有償運送
バス車両	路線バス	路線バス・高速バス			道路運送法	
	貸切バス	観光バス・ツアーバス				
コミュニティバス	循環バス等	<ul style="list-style-type: none"> 循環バス 買い物バス 観光周遊バス 団地バス 病院バス 	<ul style="list-style-type: none"> 盛岡市「でんでんむし」 宇都宮バス 松本市「タウンズニーカー」 大阪府男山団地 			
	乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域 空港乗合タクシー 深夜乗合タクシー デマンドタクシー 	<ul style="list-style-type: none"> 江南市「いこまいCAR」 秋田県等 小牧市 岐阜県白鳥町(現郡上市) 			
福祉タクシー 介護タクシー 福祉有償運送		移動制約者の通院などのニーズに対応したサービス	タクシー事業者 福祉関係者 NPOなどが運行主体			

オトコよの続ね・・・
1000円の負担。結局帰りは0円。往路の3000円ねの
スーパーも来店頻度を上げるのでお得。
タクシー会社も採算ベースは1日40人から50人、1便2〜3人あればいいんです。

妙案2 運賃0円のバスが走る 千葉県我孫子市

大学病院 自動車学校 福祉施設など10施設を送迎バスのネットワークが街中・・・
最初は事業者がOKしてはくれなかったり、病院は患者からクレームがきた。
そこで、市の交通課が金は出さないが汗をかいてくれた。
利用するのは、65以上の高齢者、障害者、障害があっても一人でバスに乗れる人という一定の目安を決め、苦情は市が引き受ける。
それぞれ事業者がPRになることや、行政が中心に入らねばならないよの安心感。

汗かかたけでなく、また住民や交通事業者がせでなく、基礎自治体が前面に出る必要があるのではないだろうか。

なぜ国民の足がこぼれちゃったのか

乗合バス路線バスは、1960年代末までは地域に密着した足として親しまれていました。しかし、**高度経済成長政策**により、地域産業の衰退や人口の大都市化集中により、需要の著しい減少から公共交通機関の経営は悪化、路線廃止や廃業が続きました。

2000年に入って本格化した**運輸事業の規制緩和政策**により、路線バス事業とタクシー事業の需給調整規制が撤廃され、不採算バス路線の撤退、タクシー事業者からの撤退は原則自由化となりました。

さらに5年前、道路運送法の改正により、バス事業参入が容易になり、しかしその反面廃止も容易になり、赤字路線に次々参入。赤字路線は撤退せざるを得なくなりました。

国の補助政策の貧困は、地方自治体を圧迫し、さらに拍車をかけてきています。

平成の大合併 市町村合併の強行は一層危機的状況を深めていきました。
地域公共交通の廃止は、小中高校生やお年寄りの足を奪うことになり、ひいては地域の衰退をひき起こすことになりま

退をひき起こすことになりま。
地域再生 活性化、過疎対策の基本に、生活交通の維持が位置づけられるべきです。またその責務は地方自治体が最終的には負うべきです。今後、学習や交流を深めながら運動を進めていきます。

みなさん一緒に一緒にやりますよ。

