

鈴鹿市民の コミバスをよくする会ニュース

(第34号・2022年6月発行)

発行:(略称)コミバスをよくする会
事務局:辻井良和 方
〒510-0234 鈴鹿市江島本町31-36
電話 059-386-0529 FAX 059-386-0646

国の交通政策の後追いでは、 市民の願いを叶えることは出来ません。

～パブリックコメントを見て～



桑名市HPより「のりごと桑名」

「鈴鹿市地域公共交通計画(案)」は、破綻しています。鈴鹿市の広い市域を考えない、現在の交通体系存続を前提にした「持続可能な計画」は、破綻しています。現在までの「地域公共交通」は、JR、近鉄、三重交通、タクシー会社など、営利企業によって行われており、その交通計画は、儲かるかどうかで決まります。市民の利便を全面的に生かそうとする計画にはなりません。

鈴鹿市の市域は約20平方キロと言う広さです。山を除いても15平方キロと言う広さです。その中で、商業工業地域は平田地域、白子玉垣地域、神戸西条地域の3つがあり、一極集中型ではありません。交通需要は、地域分散型になります。鉄道もバス路線も、住居から仕事先への路線型が主流です。その路線さえマイカーによる交通が増えたので、利用者が減り、利用者が減ったので運転回数を減らすことで赤字を回避してきました。これが今までの経過です。

政府は、交通企業の要請によって、地域公共交通計画を各自治体に求めます。何とか交通企業の利益を確保して交通路線を「持続可能な対策」で守ろうとしているのですが、住民の暮らしと乗車賃の値上がりの

矛盾を解消することは出来ません。

私たちは、この矛盾を解決するために、「公共交通」と言う商業交通とは別に、自治体の責任で市民の生活のための交通「生活交通」を整備提供するよう提案しています。当然、現在の「公共交通」にも接続するようにします。

新しい提案ですから、自治体の責任者である市長がこの事の必要性和責任を自覚して、市民が望む「生活交通」を計画実行する責任があります。

今回の鈴鹿市公共交通計画(案)には、市民の願いが何にも反映されていません。むしろ「街づくり協議会」などに賠償責任を押し付けて、地域の「自主的」運営を進めようとさえ意図しています。地方自治法では、「交通運輸に関すること」は地方自治体の事務事業(義務的な事業)とされているのに、その責任を果たそうという姿勢は感じられません。

パブリックコメントが求められましたが、その回答は、今回の「鈴鹿市地域公共交通計画(案)」の通りの内容で、市民から出された多くの新しい考えには、「ご意見として承ります。」と片付けており、新しい提案には目を塞いでいるばかりです。 <2頁へ続く>

とにあり、団地では通りごとにありますから、乗りやすいのです。ほとんど100メートルに1か所停留所がありました。桑名市の職員がごまめに住民のために考えたのです。★そして、オンデマンドバスは、今までのコミュニティバスやいなべ鉄道の駅には立ち寄りませんから、遠くへ出かけるときも自宅近くでオンデマンドバスに乗れます。小型バスだから、嫌な人とも席を離れて座り、気遣いなしの利用もできます。★早く、鈴鹿市でも、このような無料オンデマンドバスを走らせたいと思って帰りました。



★長く
続いた
コロナ

禍で、高齢者などの外出が減り、体調不良を訴える人がいます。★高齢者にとって外出は、軽い運動になり、人に会い気に入った買い物をして刺激を受け、頭も心も若返る気分になります。★桑名市の無料オンデマンドバスの実証運行の結果を、桑名市役所で伺いました。やっぱり「今までのコミュニティバスに比べて、2割5分ほど利用者が増えました」と担当課長さんが答えてくれました。★停留所が、町内ごと

<1頁より>

今回のパブリックコメントへの、鈴鹿市当局の回答は、新しい考え方には答えず、「ご意見として承ります。」ばかりなのは、市民の意見を考慮しない真剣味の無い態度と言うほかありません。

改めて、無料のオンデマンド方式による「生活交通」の創設を求めて運動を広げたいと思います。

無料のオンデマンドバスは、すでに度会郡玉城町で実施して住民の喜ぶ姿があり、桑名市でも星川地区で無料のオンデマンド試行があり、従来の利用が大幅に増えた事実が現れ、次に有料の試行も予定され

ています。鈴鹿市での一宮地区の路線型試行が無様な失敗に終わり、答えが出ている現在、無料オンデマンドバスの実施は当然の帰結です。

私たちの提案は、行政区単位(地域によっては2単位で)でオンデマンドバスを複数台で運行し、現在の路線バスや鉄道の駅と接点を持ち、運営経費は鈴鹿市の一般会計の1%以内で実現可能な実施計画を提案しています。

来年行われる市長選挙では、無料オンデマンドバスを実現する市長を求めて運動したいものです。

(辻井良和)

路線バス形式は、 どう考えても行き詰まる。



路線バスはルートと乗車料金を、ああでもない、こうでもないと考えても行き詰まる。停留所も多く設定すれば運行時間がかかるだけ。つまり遅いバスになる→空気を運ぶバスとなる。おまけに、鈴鹿市全体に走らせるには莫大な費用がかかる。現実的には不可能。

それに較べてオンデマンドバスならば、必要な時、必要な停留所にとまるだけでいいので燃料代は最小ですむし、停留所もたくさん設定できる。刻々と変化するのがAIが考えるので、簡単に設定できる。

乗車料金は無料がベスト。少しばかり料金を取っても、たいした金額にはならない。新自由主義的に自己責任というのなら、意地でもとりたてるだけ。そもそも金銭的に余裕ない交通弱者だからバスに乗るのだ。これも福祉のひとつです。

(樋口 出)

市長の公約は 掛け声だけだった？



「地域公共交通計画(案)」に対する意見公募の結果を読んで、市民から意見を募ったこと自体は評価できるが、いろいろな意見や要望に対して「ああいえばこういう」式の回答で、本当に高齢者を取り巻く実情に寄り添った政策を進めようとしているのだろうか、疑問に思っていました。

回答の中に「地域が主体」という言葉が何度も出てきますが、要は「自分らでやってください」ということなんでしょうか？市民は安くない税金を払っているのです。市長と職員は市民の暮らしを向上させるという強い自覚と責任をもってもらいたいと思います。

振り返れば3年前の選挙で末松市長は公約に「移動手段の確保」を掲げていたように思います。

多くの高齢者が「何かやってくれる」と期待したものです。しかし3年たった今、その期待は裏切られたという気持ちがぬぐえません。「地域公共交通計画(案)」は市長の公約が掛け声だけだった、という証に思えてならないのですがどうでしょう。

(谷口 茂)

一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験

**1日6万7千円の運行経費で6往復
1便あたり平均乗客は、たった一人**

一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験の現況 (2021年12月1日～2022年2月28日まで)

火・金曜日／運行日数23日間／1便0.66人			月・水曜日／運行日数24日間／1便1.21人		
	乗車数	降車数		乗車数	降車数
一ノ宮地区市民センター	6	0	高岡山センター	93	0
池田団地中央通り	13	0	高岡台3丁目センター	13	0
JA鈴鹿一ノ宮支店	10	0	高岡山中央公園	5	0
一ノ宮公民館	0	0	一ノ宮憩いの広場	1	10
高木病院	7	0	高木病院	14	13
オークワ鈴鹿高岡店	13	9	オークワ鈴鹿高岡店	15	31
一ノ宮集会所	52	0	一ノ宮公民館	2	5
鈴鹿市駅	0	74	一ノ宮集会所	58	0
鈴鹿市役所	0	18	鈴鹿市駅	0	107
			鈴鹿市役所	0	33
	101人			201人	



鈴鹿市HPより