

暮らし・福祉・教育優先の市政をめざして
みんなが
住んでよかった
と思える川西市に...

たんぽぽだより

日本共産党川西市議会議員 黒田みち

市会議員団控え室 TEL 740-1111 (内線4020)
直通FAX 759-1811
黒田みち事務所 TEL 795-4760
たんぽぽだよりブログ
http://kurodamich.exblog.jp

「市公共交通計画」市長に答申 乗降客目標 実績比31%増 19万人 平野山下～大和団地バスは補助減額？ 来年10月から2100万→1500万

第2回川西市地域公共交通会議が11月2日開かれ、①川西市公共交通計画の策定、②2024・令和6年10月以降の平野山下線・大和団地線の運行などについて協議し、「市公共交通計画」について越田謙治郎市長に答申しました。平野～大和団地間の地域バスでは、補助金上限を現行210万円から150万円に減らすことが盛り込まれています。(会議資料は、市のホームページ「川西市地域公共交通会議」で検索・公開中)

理念は「快適な交通環境整備」

「川西市公共交通計画」では、公共交通を「子どもからお年寄りまでなくてはならない移動手段」と位置づけ、「市民・事業者・行政が必要な役割を担い、快適に移動できる交通環境の整備に取り組むことを理念にしています。」

答申に当たっては、①基本計画の推進にあたっては、社会情勢等の変化に柔軟に対応するものとし、進捗を毎年確認するとともに、必要を見直しを行うこと、②公共交通を維持するためには利用者の増加だけでなく、必要なサービスを検討し、交通事業者、行政、地域で一体となつて対策を講じること、③具体化されていない施策については、具体化した段階で計画を見直し反映させること、と記されています。

計画は、今年度中に成案とするため、建設常任委員協議会への説明(12月4日10時)や市民へのパブリックコメントが実施されます。

乗客14万人、市目標は15万人

平野山下線・大和団地線については昨年10月、市の補助額はコロナ禍を踏まえて2年間、年約1500万円から2100万円に増額する一方、便数

の減と運賃値上げが実施(表1)。

2100万円の補助の場合、市が示した輸送人員目標は15万136人。それに対して、実績は14万6536人で、97.6%の達成率でした。

当該地域では、利用促進やルート変更など乗降客確保に精力的に取り組む、運賃値上げや物価の高騰、節約志向などの下で、頑張っていることは、キチンと評価されているのでしょうか。

乗客31%増は達成可能？

市は、来年9月末までは、補助の上限を現在の2100万円としています。10月以降は1500万円に戻し、評価基準や評価方法を変え、来年3月に運行案を決定するとしています。

評価方法は、これまでの収支予測ではなく、12月頃までの実績を使つた10月～来年9月の年間輸送人員予測に変更し、評価基準は、年間輸送人員19万3千人に設定、としています。

負のスパイラルの危険

19.3万人の目標は、実績の31%増、月3875人の増加を必要としますが、こうした目標が達成可能なので

でしょうか、地域で努力されている方たちの意見を把握したものなのか。来年3月に運行案をつくるつもりですが、さらなる便数の減や運賃値上げで、輸送人員もさらに減少するといった悪循環にならないか？疑問を抱かざるを得ません。

また、この会議では、平野山下線の話はありませんでした。

国・自治体の支援欠かせない

病院がなくなり、バス路線が激減。赤字だから仕方がない、運転士不足だからやむを得ない、で済む話ではありません。住民や事業者だけの負担で乗り切れる内容ではありません。明確に「公共交通」としての責務を果たすため、国の財政的支援を実行させること、市の自治体としての役割を抜本的に見直すことが必要ではないでしょうか。

川西市の支援 最下位

川西市は、近隣自治体の中で、市民交通への支援がもっとも遅れた自治体です。(裏面・表2)

「高齢者の社会参加と交通権利確保」調査では、川西市は高齢者1人当たり、たつたの435円。他の自治体とは桁が違い、恥ずかしくなります。

国民、市民にとって、移動の権利は基本的権利です。移動権の確立を求めていきましょう。

切実な願い、どう解決するか、山下地域で「交通問題懇談会」市の説明受け懇談 実態、要望続々...

山下地域で、「交通問題での懇談会」(山下自治会大蔵班主催)が10月31日に開かれ、私(黒田)にも案内があり、参加させていただきました。自治会ではこの間、隣接する笹部地域の住宅開発をめぐり、とても熱心に「住み続けることができる地域の安心・安全の確保」に取り組まれています。今回、地域住民の切実な「交通問題」について、市交通政策課の出前講座でお話を伺い、その後、参加者から日常生活での現状や要望が語られました。

公共交通は3つの利点

交通政策課(出前講座)からは、「公共交通の現状とこれからの取り組み」をテーマに、①公共交通とは、誰もが一定の料金で利用できる交通手段である、②一度にたくさんの人を輸送でき、エコ(CO2削減)に寄与できる、③公共交通の利用がまちの賑わいにつながる、と資料とパワーポイントを使ってお話しされました。

公共交通体系には、通勤・通学などの主要交通である基幹公共交通と地域社会を支える地域内公共交通の2つがあること。基幹公共交通(JR、阪急電鉄、能勢電鉄、阪急バス、伊丹市営バス、タクシー)では、利用者の減

(表1)平野山下～大和路線・変更	2022年9月以前		2022年10月以降	
	平日	土休日	平日	土休日
台数・運転士数	4台・5人	3台・3人	2台・3人	1台・1人
便数	大和	38	21	38
	平野一山下	32	16	6
	合計	53	21	44
運賃	GH以外	160円	220円	
	GH	220円	220円	

※2023年9月から運賃は230円に。10月からバスルート・ダイヤが変更。

少や運転手不足に伴う経営困難が進んでいる実態。市民の側利用頻度や考え方などのアンケート結果が報告されました。

「市公共交通計画」答申

また、公共交通の空白地(鉄道駅から800m、バス停から400mを基準に設定)対策としては「誰もが移動しやすい公共交通サービ

スの整備」をめざした「川西市公共交通計画」について11月2日に答申、2024(R6)年度から具体的な施策を実施するとの予定が伝えられました。

(表1)は会議資料より

(裏面につづく)

