

地域交通の充実が市民の願い 憲法で保障された交通権 「市のりあい交通事業」では解決できない！



交通分野ではじめて国の政策に関する基本方針が示された「交通政策基本法」(2013年12月4日交付)は、▽国民の交通権、地域の権限を認めず、安全面の確保を図ろうとしない、などの問題が指摘されています。国と同様、「自助」努力を押し付ける宇治市の公共交通政策の転換が必要です。

増加する「交通難民」問題：
解決はまったなしです。

そもそも、交通権とは「国民の移動する権利」。日本国憲法第22条(居住・移転及び職業選択の自由)などを実現する具体的な権利です。

社会インフラとして交通がベースになり、その上に医療・福祉・教育などの住民の生活が営まれ、人々が多く利用する地域交通は、生活と密接に絡む重要な交通です。

そこに住む人びとが元気に生き生きと暮らせるよう保障していくことが必要です。

ところが今、地域公共交通機関の廃止、人口減少、高齢化によりマイカー運転の困難、貧困の拡大で交通運賃やマイカー保有が困難など、「交通弱者」は急激に増加しています。移動が

制約され、「交通弱者」となる人びとの交通権を保障することは、待ったなしの課題です。

しかし、国の「交通政策基本法」は、自治体に財源と権限を与える仕組みになっていません。

実態を見ないで「公共交通は充足」に固執・13路線廃止に

市の公共交通政策は、「市内の鉄軌道から1^キ、各バス停から400^ミ圏内に、市内人口の9割が居住している。公共交通は充足している」として、移動困難な市民の声を背をむけてきました。

2013年に、京阪宇治バスが、明星町、西小倉・伊勢田、槇島地域の13路線を廃止・縮小しました。廃止前の12年9月に、事業者から市に、運行維持のための補助金の支援を

求める申し入れがありました。市はこれを拒否し、バス路線は廃止されました。

運営も資金も地元負担が大きい「のりあい交通事業」：

市は、バス路線廃止の3地域に対し、これに替わる事業として「のりあい交通事業」を提案しました。

内容は、▽地域自治会などで「運営委員会」を組織し、▽「運行計画」(時刻表、経路、運賃など)、必要経費の試算や負担金を確保し、▽バス・タクシー会社と契約し運行する、▽運行経費は、地域と市が折半、というものです。

この制度は、地域に重い責任と、赤字が多いほど地域の負担額が大きくなるなど、地域の実情を考えていない制度です。(下図参照)

この事業を活用し、西小倉は、18年10月に本格運行を開始。しかし、地元負担が大きくなり19年10月中止に。明星町は、15年4月に本格運行を

宇治市のりあい交通事業の経費負担

【例】平日のみ1日4本のジャンボタクシー運行
年間約600万円の運行経費が掛かると想定した赤字の負担割合

収支率	赤字額	市補助金	地元負担
30%	420万円	210万円	210万円
50%	300万円	150万円	150万円
70%	180万円	126万円	54万円

開始。地域で力を入れて取り組んでいますが、「コロナ」禍で状況が悪化しています。槇島町では、導入の見込みもありません。

また、地域住民がボランティアで地域住民の移動を支える「助け合い交通事業」に取り組み炭山地域でも、市が事業主体となる「市町村運営有償運送」を求めています。市は地域の要望に応えていません。

日本共産党宇治市議員団

団だより 2020. 11. 1号
連絡先：0774-22-3141