

しげくに 重国たけしの まちづくりニュース



しげくに たけし
日本共産党狛江市
環境まちづくり推
進室長
sigeny@nifty.com
090-1775-9052

「民報こまえ」
発行：日本共産党狛
江市委員会
岩戸北1-10-6甲武ビ
ル1階

バス交通の改善へ

バス会社に要望、東京都に要請

地域公共交通会議で質問・提案

3月の時刻改定では、とりわけ東野川地域「ハイタウンー喜多見駅」路線（小田急バス）の減便が大きく、11時から15時までの約4時間の空白が生じました。

住み続けられる地域へ 足」の確保は切実

昨年3月に「ハイタウンーつつじヶ丘駅」路線（京王バス）が廃止。一方で昨年6月に市民要望が実り「ハイタウンー喜多見」の空白時間が解消されたところでしたから、住民にとって減便は大きなショックでした。



地元地域からは、①バス便の増便（復活）の他、②こまバスのルート変更（ハイタウン経由）、③新たな公共



交通導入などの要望が出ており、日本共産党も、バス会社への要請、議会質問で取り上げ市に対応を求めるとしてきました。

また重国たけしは、狛江市地域公共交通会議（バス、タクシー事業者や行政担当者などが参加）の市民公募委員として、質問や提案をおこなっています。

運転手不足問題

今回の減便の最大の理由は、運転手の確保ができないことです。採算問題以上に深刻だと言います。

小田急バス本社への要請でも、空白を埋めるため一本でも増便してほしいと要望しましたが、運転手確保の見通しがなくとも対



応は困難、との回答でした。だからといってあきらめるわけにはいきません。背景には運転手の低賃金の問題もあり、公営バスでは待遇改善もすすめられています。都や国に役割発揮を求めるとも必要です。

ヨーロッパでは公共交通の無償化が広がっています。移動の権利を保障し、医療や介護などの予防の効果をおまえばトータルで、行政コストも削減できるという考えです。

なお、自動運転バスの実証運行が狛江で計画されていますが、運転手不足解消に役立つのがいつになるのか、具体的なめどがある段階ではないようです。

こまバスのルート変更

地域公共交通会議や市議会でも、こまバスは少しでもルート変更するとシルバーパスが適用されなくなる

のでルート変更はできないと説明されています。一方、それは都の判断ではなくバス協会と地元自治体の協議によると都は説明しています（共産党都議団主催の対都交渉、7月26日）。またシルバーパス利用者の乗車人数（こまバスでは55%）が増えても直接運賃収入に結びつかず、不採算路線の解消にはつながらないといくみであることもわかりました。

こまバス乗車人数推移(人)

	2010年度	2012年度	2014年度	2016年度	2018年度	2020年度	2022年度	2024年度
4月	12,059	13,185	14,010	16,515	15,611	7,369	14,979	16,034
5月	11,075	13,057	14,152	16,151	16,522	7,214	15,831	16,790
便平均	17.6	19.6	22.2	24.9	24.4	17.4	22.7	24.5

*2008年運行開始。偶数年の4・5月の乗車人数を抜粋。「便平均」は年間の一便あたり乗車人数

ひきつづきバス路線の維持・改善に取り組んでいきます。ぜひ、みなさんのご意見を、ご要望をお寄せください。