

赤バスをもっと便利に、即した交通政策の転換を

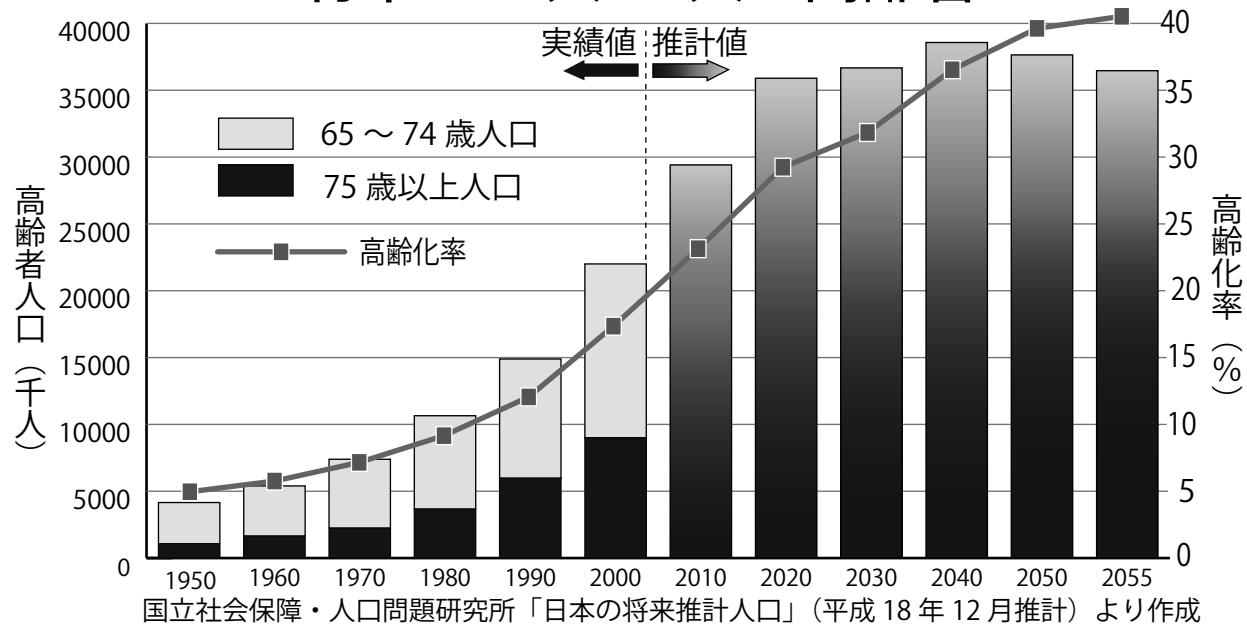
将来は3人に1人が高齢者に

私たちは、単に赤バスを残せばいいとだけ考えてはいません。「長大なループ路線となって利便性が低下」「約40%の人が赤バスを片道しか利用しておらず、その理由は『(一方通行で帰りが)遠回りになるから』が最も多い」など「市営バスのあり方に関する検討会」の「最終提言」(2009年12月)ですら述べているように、赤バスのルート設計自体に利用者・市民の意見が十分に反映しておらず、改善が

求められていることが多々あります。交通局がいう「利用促進の取組み」自体は必要ですが、右下の「私たちの提案」にあるように、具体的な改善策を、行政と利用者・地域住民がしっかり協議していくことが必要です。

市交通局は、地下鉄累積欠損金を2011年度末には解消するうえ、年間270億円の収益は確実な見通しのなか、市バス支援としてノンステップバス、ハイブリッドノンステップバスを購入するため17億円の予算をつけました。

たとえ地下鉄収益のごく一部でも赤バス支援にまわせばたちどころに新車が購入でき路線も延長され、利用者に歓迎されるに違いありません。地下鉄駅舎エレベーターや可動式ホーム柵を早く大量に設置することと併せて、ひとと環境にやさしいバス、赤バスづくりに大阪市がもっと積極的にとりくむべきです。



「つなげます！未来へ！」(交通局の経営理念)というならば
発展させよう！交通ネットワークを！

日本経済新聞(2011年2月21日夕刊)「クロニクル」より

大阪市の地域循環バス(赤バス)など、不採算路線は廃止も議論されている。だが、国立社会保障・人口問題研究所によれば、2005年に20.4%だった大阪市の65歳以上の人口割合は、30年には3割超へと増加する見込みだ。多くの高齢者にとって、駅の階段はつらいもの。住まいの近くを走るバスが「生活の足」という人も多いはずだ。誰しも外出しやすい交通の仕組みこそ、都市の健全さの目安に数えていい。

**だれでも どこへでも
 安全・快適・自由に
 移動できる**

私たちの交通権

交通権とは「誰でも、どこへでも、安全、快適、自由に移動することができ、同時に他の人の権利を侵害しない」(交通権憲章1998年版)交通像で、これを実現するのは公共交通であると想定されています。

市民の交通権確立のためには、第1に、交通権と生存権(生命、健康)、環境権を対立(一人の移動の保障が他人の生命、健康、

環境を破壊すること)させてはなりません。交通事故、交通公害の徹底した排除が交通権確立のための前提です。第2に、歩行権(歩行の延長としての自転車の使用を含む)の保障が必要です。これは日常生活と人間の心身の全面的発達と大きくかかわっています。

交通権は発達権を含む基本的人権を保障するものです。