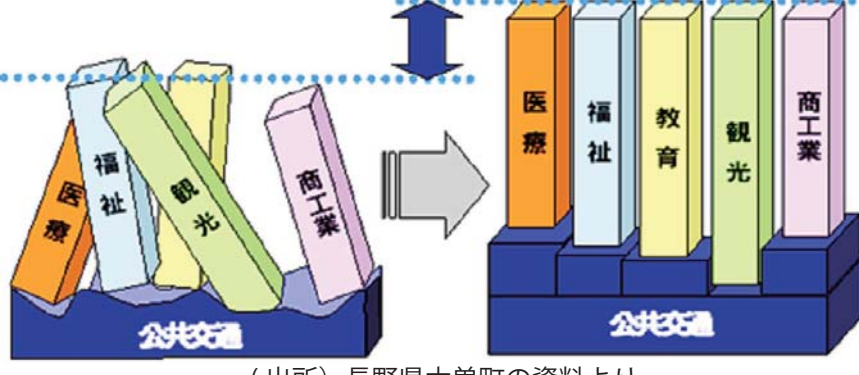


地方公共交通はすべての施策の土台 —生活交通再生の必要性・重要性—



土居靖範さん
(立命館大学教授・交通権学会前会長・赤バス存続を求める市民連絡会顧問)



(出所) 長野県木曾町の資料より

大阪市の社会的基盤整備として公共交通を位置づけるべきだと考えます。土台の公共交通が不十分であれば、医療・福祉、教育、あるいは観光など諸施設も十分にその成果が出せないです。

まちづくりと交通権保障との両輪で、だれもが安全で安心して移動できる豊かな社会を実現することが切に望まれています。この背景には、全世界的な地球温暖化防止等の観点もありますが、急速な高齢化の進展のもとで、すべての人と環境にやさしい公共交通の重要性が高まっているからです。

交通権 保障する施策を

交通基本条例を制定し 大阪市が交通ネットワークのイニシアティブを

市民の「交通権」保障は、大阪市での交通基本条例制定で、シビルミニマムの設定を行うことです。具体的には、

①「交通空白地域」「交通不便地域」を解消する。(最寄りのバス停に5分以内に行けることや、最寄りの鉄道駅に10分以内に行けること)

②ゾーン別共通運賃制を採用する。(運賃が高いことが交通権を阻害しており、エスカレーターやエレベーターのように乗り換え料金なしで利用できるようにすること)

③環境に優しい自転車を活用する。(自転車専用道路の整備を積極的にはかったり、自動車交通量の大幅な削減と中心市街地への自動車流入を抑えるため、主要駅にパークアンドライド用駐車場を整備する)

④ノンステップの低公害バスの導入などバスの抜本改善を図る。
などが求められます。



助け合い・生きがいある社会の 交通ネットワークづくりを!

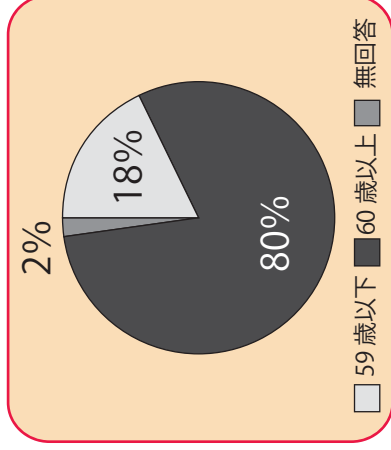
脱・無縁社会

—市民の「交通権」から、市営交通・コミュニティ交通を考える—

赤バスは、もぎの福祉バス

大阪市の赤バスは、2000年5月に小型ノンステップバスによる新しいバスサービスとして試行運転開始後、コミュニティ系バス「赤バス」として運行開始し、現在市内24区中21区に27路線が運行しています。

「大阪市コミュニティ系バス運営費補助金交付要綱」では赤バスを含むコミュニティ系バスへの補助の「目的」を「需要が十分でなく、採算性の確保が困難であるものの、地域住民の日常生活に必要な乗合バス」に対して「市民の日常生活の利便の向上および福祉の増進等に寄与すること」となっており、ズバリ「福祉バス」そのものです。政令指定都市では画期的な施策でもあります。



赤バス利用者年齢分布グラフ

現に港区で試乗した赤バスでは、「福祉バス」と言うべき光景＝押し車で乗車するおとしよりや赤ちゃんを抱っこしたお母さんたちで満員、車内ではいたわりあいとゆったりした風景が見られました。

た。こうした光景はどの区にも見られます。



赤バス乗車風景

赤バスイラストは、交通局のリーフから

赤バスの存続を求める市民連絡会 2011年5月

連絡先/大阪市北区天神橋1-13-15 大阪グリーン会館6F

全日本年金者組合大阪府本部内 Tel 06-6354-7207

mail: akabasuren@yahoo.co.jp