

## Cバスの値上げ案でる

鈴鹿市の交通不便な地域を走る「市民の足」Cバスは、現在西部路線、南部路線で運行されています。9月末、市は来年4月から、Cバスの区間運賃を100円 200円、200円 300円、300円 400円の引き上げ案を発表しました。スタートして15年、地域住民に親しまれ定着してきたCバス。突然の値上げ案は利用者を困惑させます。

### 西部路線はしっかり運賃収入の実績があるのに

市は値上げの理由として、県の補助金が年々へらされ、H26年度に廃止された、燃料費などバスの運行経費がふえてきた、ことをあげています。そして「将来にわたり持続可能で安定した運行の継続をめざす」ため、運行経費の40%以上を運賃収入でまかなう、としています。

しかし、もともとCバスは、1便当り乗客2～3人という赤字路線から三交が撤退した農村部での「市民の足」として出発したもので、採算は前提になっていません。Cバス運行は市民からは喜ばれ、1便当り利用者数は現在、西部路線14.7人、南部路線9.3人という実績をあげ、全国的にも高い評価を受けています。また西部路線は、いま運行経費の4割近くの収入があり、値上げの理由は当たりません



Cバスの路線別経営状況 (H26年度)

|         | 運行経費     | 運賃収入等   | 収入比率  |
|---------|----------|---------|-------|
| 西部路線    | 7,380万円  | 2,700万円 | 36.6% |
| 南部路線    | 6,830万円  | 1,304万円 | 19.1% |
| 西部 + 南部 | 14,210万円 | 4,004万円 | 28.1% |

## Cバス運賃、三交路線バスより安いことはない

市の値上げ案では「民間路線バスとの運賃負担の公平性に配慮する。」と、路線バスよりCバスの運賃が安いことを問題にしています。しかし、三交バスは「通学定期券」で実質運賃を抑えています。計算すると、値上げ後のCバスの方が運賃負担が高くなり、いちばんCバスを利用する高校生には大きな負担増になります。また、高齢者にも運賃負担を抑える制度は何もありません。県内の他市町が走らせているコミュニティバスと比べても、鈴鹿市の運賃は定期券の割引もなく、いちばん高くなってしまいます。

Cバス（値上げ後）・三交バス・近鉄電車の通学定期運賃の比較

| 乗車区間        | 片道運賃 | 1ヶ月負担   | 通学定期運賃    | 実質片道運賃 |
|-------------|------|---------|-----------|--------|
| Cバス（西部～平田）  | 300円 | 12,000円 | （10,910円） | 273円   |
| 三交バス（国府～平田） | 330円 | 13,200円 | 8,000円    | 200円   |
| 近鉄電車（白子～平田） | 300円 | 12,000円 | 4,620円    | 115円   |

注 「1ヶ月負担」は月20日分の運賃額。 Cバスは通学定期がなく、回数券のみ。

県内コミュニティバスの運賃比較（Cバス値上げ後）

| 自治体・バスの名称 | 大人運賃     | 高齢者運賃    | 1ヶ月定期券                     |
|-----------|----------|----------|----------------------------|
| 亀山市 さわか号  | 100円     | 100円     | なし                         |
| 菰野町 かもしか号 | 200円     | 100円     | 9,000円（学生8,000円、高齢者5,000円） |
| 伊勢市 おかげバス | 200円     | 100円     | 7,200円（高齢者3,600円）          |
| 鈴鹿市 Cバス   | 200～400円 | 200～400円 | なし                         |

## 利用者・住民の声を聞かずに決めるな

市はこの運賃値上げについて、6月にCバス利用者にアンケートを行ない、その回答の8割以上の賛成意見があったとしています。しかし、そのアンケートの設問が問題で、次の中から回答を求めたものです。

- 1．運賃を増額してもよいから、ひきつづき運行を続けてほしい。
- 2．運行本数を減らしてもよいから、引き続き運行を続けてほしい。
- 3．Cバスの廃止もやむを得ないと思う。
- 4．その他

この設問は、「値上げか、本数へらすか、廃止するか」のどれかをムリヤリ選ばせるもので、行政が住民の声を正しく聞くという態度ではありません。しかも「廃止」をチラつかせるなどは、言語道断です。

このように問題が多いCバス値上げ案は、白紙に戻して、地域住民の声をしっかり聞いて検討しなおすべきです。

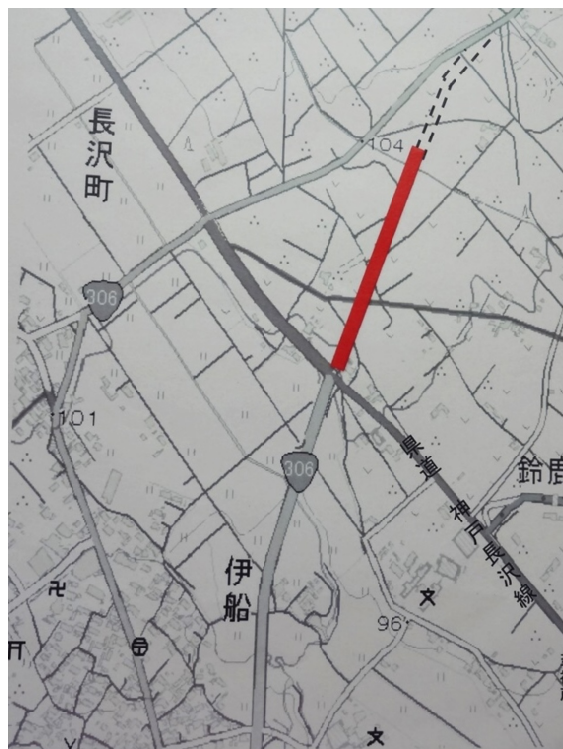
# 国道306伊船バイパス・2期工事がスタート、3年後には開通の見込み

西部地区を亀山市から菰野町に横断する国道306号線のルートの中で、いちばん遅れている伊船バイパスの2期工事が、やっと始まりました。東名阪鈴鹿インター西から北に向かう部分で、2015～17年度の3年で工事を施工し、1期工事完成済みの南半分とつないで全線が開通することになります。右図の左が旧道、中央がバイパス、色の濃い部分が本年度工事箇所です。

## 危険な旧道の状態を、早く解決するために

伊船バイパスが半分しか出来ていないために、通過車両がバイパスに回らず、そのまま旧道を通るので、沿線の伊船・長沢町内は危険なままの状態が続いています。北の四日市・菰野のバイパスの開通、南は306号につながる中勢バイパスが松阪まで伸びたことで、306号の交通量は大きく増えて、朝夕のラッシュは相当なものになっています。旧道をスピードを落とさず走る車両で、地元の住民は歩くこともできません。

このたびの2期工事が一日も早く完成し、旧道が住民のための生活道路になるように、引き続き県に要請していきたいと思えます。



## リニア新幹線の見切り発車ストップ！

10月24日、名古屋で日本共産党主催の「リニア中央新幹線問題を考えるつどい」が開かれ、各地の住民運動、党国会議員・地方議員など380人が参加しました。9兆円もの巨費投入、全コースの86%がトンネル、南アルプスの真下を貫通する、発生する膨大な残土や地下水の水枯れなどの環境問題、大地震対策、避難対策もない、何より沿線地域住民にまともな説明もない、など問題だらけのリニア計画に反対する取り組みが交流されました。

ずいそう



## 少年老い易く、学成り難し

10月17日、松阪市で前進座の芝居「南の島に雪が降る」を観る機会があった。俳優の故加東大介が、戦争末期のニューギニアで体験した奇跡のような本当の話を、戦後16年たった1961年に出版しベストセラーとなった。その後テレビドラマや映画にもなったものを、今回前進座が「戦後70年特別企画」として芝居にしたものである。

昭和18年秋に加東らが上陸したニューギニア島マノクワリは、主力部隊からも見放され食糧の補給路も断たれ、日々多くの兵士が死んでいくという極限状態となっていた。そこに加東たちは「マノクワリ演芸分隊」を旗揚げし、兵士たちを慰安し、生きる希望を見出そうとした。演芸分隊は大評判となり、敗戦後まで活動を続けたのである。

芝居は本当に感動的で、かつ笑いもあり面白かったのだが、一方で、勝つ見込みのない戦争を終わらせようともせず、ムダな犠牲を積み上げていた、当時の日本の権力者の無責任さについて、改めて考えさせられた。。

### 戦争のない時代に生きている素晴らしさ

その帰り道に私はふと、中学校の時の国語のH先生を思い出した。先生は兵隊として満州に行き、敗戦後シベリアに抑留されたという経歴の方である。

「9条の会すずか」2005年7月の学習会に、お願いして話してもらったこともある。「仲間が死んで埋葬しようとしても、大地が凍っていて穴も掘れなかった」というような、きびしい体験談だった。

私が思い出したのは、朝の通学時、後ろからスーパーカブでやって来る先生が、いつも100m以上も向こうから「少年～老い易く～学～成り～難し～」と大声で歌いながら、追い越していったことである。当時は、生徒にお早うございますの挨拶を強要するために、大声を出しているのかと思っていた。

しかし、今になって考えると、満州、シベリアで地獄の体験をし、何とか生きて日本に帰ってきて、子ども達と共に勉強できる平和な毎日を、先生は本当にうれしく思って、大声で歌っていたのではないだろうか。そのことを一度、先生に聞いておけばよかったなあ。残念なことに、先生は昨年亡くなられたとのことである。