

【持続可能な安定した公共交通システム維持・発展に向けて】

2021年8月2日

以下は私が今回地域公共交通会議委員に応募した際の応募レポートです。

【応募レポート】

豊中から自然豊かな能勢に移り住んで30年になります。

引っ越してきた当時小学校2年生だった息子が、学校帰りに道路端の花、柿、栗などを拾ってきては(時には、捨て猫も)色んな話をしてくれるので、嬉しく思ったものです。この息子は今、北海道で酪農・畜産農家を相手にした獣医をしています。

共に40代となった長女と次女は結婚・出産後も、「この能勢で子育てをしたい」と、それぞれ4人と2人の子ども(私の孫)を育てながら能勢から仕事に行っています。コロナ禍でリモートワークが広がるとともに、密な都会を避け、通勤圏内にある自然が残っているところでの生活を望む人が増えています。そんな中で、私は「能勢町は、良いところだよ」と色んな人に能勢への移住を勧めています。移住してくる際に、一番の問題が子どもの教育と交通手段の確保と高額な交通費です。これらを総合的に考えた街づくりと地域公共交通システムを考える必要があると思い、今回の委員募集に応じた次第です。

応募レポートは以上ですが、私は2013年3月末、36年間務めた豊中市立中学校の理科教師を定年退職後、同居する次女(池田市立中学校社会科教師)のマニラ日本人学校赴任(2014年4月～2016年3月)に伴い、孫達の面倒を見るためにフィリピンで生活していました。フィリピンではちょうど公共交通システムにユーザーが進出し、タブレット端末一つで一般のドライバーが自由に入り込み始めた時期でした。そんな事もあって、能勢のような、交通不便地の交通システムと安心・安全で持続可能な公共交通システムの確立に興味を持って帰国しました。幸いなことにフィリピンで生活するにあたり家計簿をつけ始め、帰国後もずっと家計簿をつけている事で、能勢のような交通不便地での日常生活を【自助】【共助】【公助】の観点からこの機会にまとめてみようと思い、まとめたのが別紙の参考資料です。

別紙、参考資料を見ると、私達の日常生活で【共助】の部分が極めて少ない事がわかります。以下は、【共助】を大幅に取り入れた新たな交通システムに向けた問題提起です。

- ① 【自助】の部分=車にかかった経費の部分を【共助】で見直しする公共交通システムを確立できれば、コロナ禍の下、「密」な都会を避けて、田舎暮らしをしたい人にとっては、「便利な田舎」になります。
- ② 高齢者向け阪急バス全線フリー定期券「hanika はんきゅうグランドパス 65=1年 41900円 でバス乗り放題」を利用する方が増えればバスの便を増便する事も可能になります。[例]2000人の65歳以上の方がこの制度を活用す83,800,000の資金が毎年安定して阪急バスに入る事になります。
- ③ 【自助】に頼る一人一台の自家用車の生活を見直して、日の丸タクシーと社会福祉協議会が運用する車に「hanika」のような仕組みを導入できれば、日の丸タクシーや社会福祉協議会の運用する車に、安定した資金を確保できるようになり、【共助】による新たな交通システムを考える事ができます。
- ④ ②や③が現実化すれば、車がなくても安心して能勢に移住して来れるようになります。
- ⑤ ②や③が現実化すれば、最終バスが無くなっても安心して帰宅できる【共助】交通システムを創造できます。
- ⑥ ②や③を現実化できれば、日本一の里山をかかえる能勢の自然が生かせる【共助】と【公助】による新たな交通システムを創造できます。
- ⑦ ②や③を現実化できれば、バス通学高校生への定期代補助や生活保護世帯、住民税非課税世帯への【公助】による補助が可能になります。

以上です。