

近江バス **中主を中心に 木部循環など** 大幅減便

■減便

◇平日

野洲駅北口～吉川	14	➔	11
乙窪～野洲駅北口	16	➔	13
野洲駅北口～木部循環線	9	➔	1
野洲駅北口～永原循環線	14	➔	12

◇土・日・祭

野洲駅北口～木部循環線	4	➔	0
-------------	---	---	---

■増便

◇土・日・祭日

野洲北口～永原循環	10	➔	13
-----------	----	---	----

近江鉄道は野洲市でその他の路線もありますが、今回の減便計画は中主地域中心です。これまでから減便を行っており、地域の疲弊を進めるに他なりません。

企業の社会的責任と行政の努力で 市民の路線バスをまもれ！

近江鉄道バスが大幅な減便を計画していることが明らかになりました。これによる野洲駅から中主や永原方面の路線を中心に減便する内容となっています。地域住民の足である近江鉄道バスの減便計画は、民間事業者とはいえ公共交通を担う企業として許されません。減便計画は中止すべきです。

全体5路線・現57便の内、20便を減便に

減便計画（左表）では、野洲駅北口から吉川方面や木部・永原方面の路線を中心に、全ての路線で減便するとしています。とりわけ、平日の木部循環は9便から1便に。土日祭日は4便から0便

となり、事実上の廃止路線となります。全体では57便中20便の減便で、利用者にとって一層不便になります。

地域社会で重要な公共交通機関です

バス減便計画に、「生活に欠かせないバス路線をまもつ

てほしい」と切実な声と不安が広がっています。これらのバス路線は通勤・通学とともに、野洲病院や日常の買い物などになくてはならない路線です。子どもや高齢者、障がい者など、自ら交通手段を持たない社会的弱者にとって欠かせない大事な地域の公共交通機関です。

企業と市行政一体で バス路線まもる努力を

減便計画について近江鉄道は、「赤字路線であり運転手不足」を理由にしています。しかし、近江鉄道そのものは決して赤字経営ではありません。それだけに地域の公共交通機関として、その役割を担う企業として社会的責任を果たすことが求められています。同時に野洲市としても市民の立場で、官民一体で地域のバス路線を守る努力が必要です。

福島原発 7年 事故



原発ゼロ・再稼働NOは 国民多数の声なんです

3. 11福島第1原発事故から7年。今も5万人以上の県民が避難生活を強いられています。どの世論調査でも原発再稼働反対は5～6割で揺るぎません。福島の実現を国民が体験したからです。

原発を再稼働すれば、6年で原発の使用済み核燃料プールが満杯に。使用済み核燃料を再利用する「核燃料サイクル」は行き詰まり、「核のゴミ」をどこでどう処理するのか、見通しはありません。原発事故の処理費用は既に21.5兆円、どれだけ膨らむか全く不明。原発再稼働推進は完全に破綻しています。