再編 市民の足 行政編 ⑤

生活交通条例
「移動権」踏まえ 制定検討

九州最大の繁華街、福岡市・天神の西鉄天神バスセンター周辺。夕方のラッシュアワーを迎えた停留所に、「Nishitetsu」マークのバスが次々に滑り込む。日本最大規模のバス保有台数を誇る西日本鉄道が圧倒的シェアを占める福岡市。地下鉄を含め公共交通が発達した同市で昨年、一つの条例が産声を上げた。

市場原理では困難

一般的には生活交通条例と呼ばれ、前文には「市民の生活交通を確保し、すべての市民に健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動を保障する」とうたわれている。いわゆる「移動権」の保障を明確に示した全国初の条例だ。

熊本市も移動権の理念を踏まえた条例制定を目指している。幸山政史市長は同条例の中で「すべての市民が移動しやすい環境に向けた考え方や、行政、交通事業者、市民などの役割分担、市民参加の仕組みづくりを明らかにしたい」としており、市と有識者らでつくる「バス交通のあり方検討協議会」も8月下旬、福岡市を視察した。

同市の条例制定の背景にあるのは西鉄バスの路線廃止だ。議員提案である同条例の起草者である栃木義博福岡市議は「西鉄でさえも、都市部の郊外ではバスを維持することが難しくなってきた。市場原理でやっていけないのであれば、『公』が前に出てどこまで支えるのかという目安を作ることが求められている」と説明する。

条例では、路線バスなどが撤退した「公共交通空白地」と、バス停まで遠いなどの「公共交通不便地」を定義。福岡市では空白地への行政の支援はあったが、不便地にはなかった。このため、不便地でも支援が必要と認められる地域を市長が指定し、財政支援を行うとしている。

不便地を定義

道路運送法の改正で規制緩和が進んだ2002年度以降、熊本市でも一部路線が廃止（計17路線）となった。公共交通がない地域もあり、同市は交通基本条例の中で新たに空白地と不便地を定義づける方針。福岡市の不便地は「バス停からおおむね500㍍以上離れた地域」となっているが、さらに同市は高齢化が進んだ丘陵地など「不便地に準ずる地域」として案を策定。今後議会などで本格的に検討が始まる。

ただ、不便地などの距離の設定をめぐっては条例策定時に曲折もあったという。栃木市議は「もともと福岡市が設定していた距離を条例案でも採用したが、明確な根拠はない。人が抵抗なく歩ける距離、人中心のまちづくりを考え不便地の定義はすべきだ」と見直しの可能性も示唆する。

条例の制定を受け、福岡市では不便地などに対する財政支援の在り方を検討している。同市交通計画課によると、計画づくりに対する費用負担から車両購入の補助、運行費用の補助まで、先行政令市の財政支援はまちまち。「行政が財政面でどこまで支援するかは、非常に難しい問題」とこぼす。

栃木市議も巨額の経費になることを懸念している。「生活交通を守るために自治会費の一部を回すなど知恵と工夫が必要。条例で地域の交通は地域の住民がつくるという権限を与えた。住民も行政とともに行動することが求められている」

（田端美華）

◇ ◇

熊本市の交通行政を追った「行政編」は今回で終了します。引き続き、市内の山間部と都市部の団地から公共交通不便地の現状を「現場発」で報告します。

2011・9・6

路線バスが行き交う福岡市の天神バスセンター周辺。同市では昨年、生活交通の確保を目的とした初の条例が施行された＝福岡市