

自家用車に頼らなくても 移動できる地域めざす



地域循環バスを走らせよう 中学校区 ごとに

市が責任をもった 地域公共交通

花木議員「市長選挙で都市長が描いた、ブドウの房の都市像。歩いて暮らせる地域がそれぞれ元気になってこそ、仙台市全体が活性化するとの考えに、私は、共感する。歩いていける範囲にバス停があるように、たとえば中学校区ごとに、循環型バスを自治体として走らせるなど地域公共交通を整備すれば、自家用車なしで暮らせる地域を実現することは十分可能だ」

都市長「地域交通も含めて、各地域の特性に応じた市民協働を推進し、暮らしやすい地域づくりをすすめる」

花木議員「岐阜市では、約40の地域で地域交通をつくり、全市域をカバーする計画だ。現在19地域でコミュニティバスが走り、おとな1回100円で運行されている。日々の買い物をするスーパーが拠点になり、銀行・郵便局、病院、学校、集会所・公民館など、地域の住民が

連合宮城が 地域交通政策の 提言



連合宮城（小出裕一会長）は9月5日、都市長あてに提言書を提出しました。

花木議員は、一般質問のなかで同提言書を紹介しました。

花木議員「とりわけ『交通権の確保は行政の責務』『特に中心部を除く地域における移動手段の確保に対する市民のニーズに対応することが不可欠』とはっきり書かれていることに、私は共感する」

利用する施設を循環している。市中心部に向かう幹線バスへの乗り換えポイントでもある。おもしろいのは、バスに町内会の役員さんが当番制で乗車し、催し物のお知らせ、世間話から困りごと相談までバスのなかで行われている。

岐阜市は、コミュニティバスの事業者公募や車両の購入は、市の責任だと明確にしている。

仙台市でも、市民協働の地域づくりと位置づけ、市が取り組むべきだ」

都市整備局長「地域が主体のひとつとして役割りを果たすことが重要。地域、事業者、行政の費用負担を含めた適切な役割り分担のもと進めるべきものの」

花木議員「仙台市では、太白区坪沼で乗り合いタクシーが通学需要にこたえることで運行されているほかは、二度の実証運行が行われた太白区青山地区でも運行開始に至っていない。宮城野区燕沢地域と太白区東中田地域でコーディネーターを派遣して勉強会が始まったというレベルだ。

市は2010年11月、『せんだい都市交

通プラン』を策定したが、そのなかの方針『市民協働の取り組みで、地域の足を確保します』としている『地域の足』とは、公共交通ではなく別物扱いだ。市民協働だけが強調され、自治体の役割りをできるだけ持たないようにしている」

花木議員「この秋から、宮城交通がバス運賃の値上げを行うとしている。市は、宮城交通に路線移譲を進めてきた。運行路線本数が減る心配など出されたにもかかわらず強行された。少なくとも市交通と同じレベルのサービスが保障されないのでは、地域切り捨てと言われても仕方ない。同じ仙台市民でありながら、運賃体系が高いバスしか利用できなくなる地域ができることは大問題だ。路線移譲の誤りを認め、市交通の運行に乗り出すべきだ」

交通事業管理者「バス路線の移譲は、宮城交通に一元化することで競合状態を解消し、効率化を図ったもの。バス事業のいっそうの効率化は不可欠であり、移譲した路線を改めて運行することは困難だ」

市民から喜ばれる施策を進めよう。

敬老乗車証は、 「愛子観光」などで 使えるように

花木議員「敬老乗車証は、青葉区錦ヶ丘などを走るバス（民間事業者）では、使えない。これは、バス内でカードを読み取ることができるようにすれば解決する。IC読み取り機を取り付ける費用を健康福祉予算から出せばよい。二つのバス会社（愛子観光バス、タケヤ交通）合わせても取り付けるバスは14台だから、1500万円ほどだ。市民の不公平感をなくすためには、安いものだと思う」

健康福祉局長「カードの読み取り機のほか、管理のためのサーバー、通信機器を事業者が自ら設置し、運用している。これらは当該事業者が負担していただくのが前提だ」

花木議員「敬老乗車証の年間利用上限（12万円）は、（遠距離地域は運賃が高くなり）地域格差を持ち込むもの。上限を撤廃するよう求める」

都市整備局長「敬老乗車証制度を将来にわたり維持していくために、受益者負担、年間利用上限の現行制度は、引き続き運営していく」

花木議員「市民の間で地域間格差がある問題にどう向き合っていくかだ。その立場で検討してほしい」

花木則彰議員の
一般質問から



学都フリーパス。 市バス、地下鉄 以外でも

花木議員「学都フリーパスは、市バスと地下鉄・民間交通事業者の路線や地域では、使えない。市交通局的な努力で、学都フリーパスがバス・鉄の利用増につながることは、立証され
。
。ミ、市内にあった大学キャンパスが郊外に民間交通事業者を利用する学生も多くいて、県立高校の学区制が廃止され、望むと
いわず、市内高校生の通学は遠距離に
いる。」

フリーパスと同様に、運賃に見合う額を市から

交通事業者に出す制度とし、ICカードシステムで実現可能だ。交通局や民間交通事業者の収入アップになり、公共交通を支えるうえでも有効な施策だ。

『交通局の事業として行っている』という立場をやめて、学生応援、子育て応援の施策に発展させるべきだ」

都市整備局長「各種サービスは、各民間事業者がおのこの判断で行っているもの。市が民間に補助することは、考えていない」

花木議員「学都フリーパスを使えない人が多いから提案しているのだから、真剣に検討を」

地域づくりの市民協働によせて

花木則彰（談）

市民が地域公共交通づくりに意欲的に取り組むことで、それぞれの地域が元気になり、市全体の活性化が進むことになります。それには、市民協働のあり方を見直す必要があります。

私は、2010年9月に地域自治協議会の設置を提案しました。地方自治法改正で、地域自治区を条例で設定し、自治協議会を設置することが政令指定都市でも可能となりました。新潟市では、区ごとに協議会委員を選出しているし、浜松市も合併前の行政区に自治協議会を置いています。

一般市では、上越市で、旧町村単位の自治協議会に加えて、旧市内でも地区自治協議会が設置され、市会議員に準じた公選制で選ばれた委員による運営が行われています。市長がその地域に関わる施策について諮問すると同時に、自治協議会の側から市長に建議することもできます。毎年一定の予算を持ち、自治協議会で必要と判断した事業に充てることもできる運営です。市民協働のまちづくりの先には、このような地域住民の自治的な力が育ち、行政が地域自治を尊重

するあり方も展望できるのではないかと考えています。

市民協働を進めるとは、市民もがんばる、自治体もそこに人もお金もつけてがんばる。こういうことだと思います。

郡市長は「役所にふるさと支援担当を配置した。今後とも機能の強化に努める」と答えました。着実にすすむよう、議会でも努力したいと思います。