

1 地域公共交通について

コンパクト＋ネットワークという考え方で、コンパクトシティの都市機能は、どこに住んでも最低限サービスは受けることができる日常生活に必要な機能がベースにあり、その上に中心拠点があると考えます。

また、ネットワークの基本となるのは公共交通であり、根幹は地域公共交通網ができてきているかどうかです。

車を持たない人を含む不特定多数の人が、公共交通を利用して拠点間を移動するようになる必要があります。

中心市街地と結ぶだけではない、生活拠点間を結ぶことで、周辺部でもサービスが受けられるネットワーク化ができます。生活を維持する拠点は身近な地域で担保する。生活拠点を結び付けて基本となる生活を維持できるまちをつくることがベースにあって、そのうえで、もっと楽しく時間を過ごしたい人に対して、魅力的な場として階層的な生活に深みをどのように生み出すかというのが中心市街地という場になります。

公共交通として必要なモノは、①交通の頻度 ②近くの停留所 ③適正な運賃

日本の公共交通は民間任せになっています。昔は開発とセットで民間が行ってきて経営的に儲かっていました。プロ野球の球団をいくつもの交通事業者が所有していた時もありました。

しかし、現在は、事業者は不採算路線を止めたくて仕方がない。そうした中で、規制緩和により、路線の新規参入や廃止が届け出制となったために、赤字路線を切り捨てて儲けを出そうとしています。

この度の両備HDの31路線の撤退表明は、まさに採算性のみを考える企業の論理で表明されたといわざるを得ません。

公共交通の役割を考えた時、「エレベーターは単独で見れば赤字なので廃止しました。各自で階段を使って高層階まで行ってください」は通用しません。ホテルの良し悪しの評価の基準は、エレベーターの利便性が大きな要素になります。エレベーターは縦の移動手段ですが、横の移動手段が公共交通です。地域で済み続けるためには地域公共交通は欠かせないものなのです。

自治体の一般会計の何%が公共交通に使われるか

他国では公共交通に責任を負うところがあります。例えば、エストニアの首都タリン市では、道路予算とは別に10%が使われています。

日本では、中核市の財政出動を高松市が調べています。それによると上位10市は予算の0.84~0.24%、平均で0.15%です。

一方、岡山市はH28決算でわずか0.03%です。(97,217千円、路面電車・路線バス・

生活交通を含め)

地域交通は黒字でなければならないという発想からは、住民が「おでかけ」できることの大切さを感じ、地域や利用者に「ありがたがっていただける」公共交通にすることはできません。人の流れをつくりだし、地域を躍動させることが地域公共交通ではないでしょうか。

公共交通を黒字にする必要はありません。黒字にしなければならないのは「まち」です！

「地域公共交通」の多くは、2つの「バイ」になっています。1つは、採算性の「ショウバイ路線」、2つには、路線があるだけの「アリバイ路線」。これでは住民のニーズはかなえられません。「お出かけ」しやすくすることは、地域をイキイキ、ワクワクするための重要な要素です。

事業者と自治体が対等の立場で一緒に走らせる路線が公共交通として必要です。

そのためには、自治体がイニシアティブをとり、地域公共交通網を確立する必要があります。

しかし、自治体だけで公共交通ネットワークを作り上げることには制約があります。国が制度をつくり、予算をしっかりとつける必要があります。

地域住民も、自治体や事業者と一緒に交通問題に取り組むことが求められます。

地域の具体的な取り組みが考えられる一例を述べます。

御津宇甘西地区は、岡山市の外れに位置し、高齢化が進む地域です。住民の足として、コミュニティバスが走っています。しかし、山の中腹にある家からバス停まで歩くことが困難な人は、バスを利用できません。また、便数は限られており、土日は運行していません。そのうえ、一日おきの運行で、金川病院は診療科目により週1回しか診察しないので、診察日が合わず困っているとか、介護施設に外国から介護職員を多く雇ったが、休日に街に出かけることができないので、まちなかの施設に転職を言い出す人がいるなどの声が寄せられています。地域内にある福祉施設では福祉有償運行を行って要介護者等の搬送を行っています。

しかし、この地には朝日塾中・高があり、通学バスをたくさん運行しています。これらをうまく結びつけることができれば、住民の足は飛躍的に便利になります。コミュニティバスの運行も幹線に特化することができれば、便数を増やすことができ、利用が増えることにつながります。

質問します。

- (ア) 自家用車を利用できない高齢者等、移動が大きく制限される「移動制約者」が増大しています。交通移動の権利を保障し、安全を大前提に公共性を重視した「交通基本法」に改めるように国に要望しませんか。

- (イ) 現在、国の公共交通予算は300億円です。大幅に引き上げることを求めませんか。当面、せめて1000億円にすることを要望しませんか。
- (ウ) 両備HDが31路線を廃止する意向があることを市長が知ったのはいつの時点ですか。
廃止の意向を知ってから市としてどのような対応を行いましたか。
- (エ) 地域公共交通の衰退を止め、維持確保改善することはもはや、事業者任せにできません。国に補助増額を求めるとともに、市としても公共交通確保のための予算を増やしませんか。
- (オ) 新年度予算に地域公共交通網形成計画策定事業費が計上されています。交通ネットワークの形成実現のための方策を示してください。
- (カ) 網計画をつくるためには、住民に、必要な「地域公共交通」とはどんなもので、どのように支えていけばいいかを地域でまともに話し合う機会が必要ではありませんか。
- (キ) 地域資源を活用して、住民の足を確保するためにこそ規制を取っ払うことが求められます。現在は住民の移動手段となっていない企業の従業員送迎バスや車、民間の介護者輸送交通、スクールバス等を、住民の足となるように、新しい交通モデルを、岡山市が主導して行いませんか。
- (ク) 路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーの効率的な組み合わせで、地域の需要に応じた交通体系を真剣に取り組みませんか。

2 可燃ゴミ広域処理計画について

先日開催された岡山市環境政策審議会では、委員から多くの質問が出され、評価項目の点数の変更が一部行われることになりました。

しかし、候補地の場所選定の前に必要なことが議論されていないのではないかと感じています。

一つは、可燃ごみの減量化目標の設定。

二つは、減量化をするために何をなすべきか。

三つには、可燃ごみを焼却することを何の疑いもなく進めてよいのか、という疑問があります。

質問します。

- (ア) 基本計画では災害ゴミが 81,816 t 発生する、それを 3 年間で処理するとしています。災害がいつ起こるかかわからないし、より大きな規模の災害の場合は、仮設焼却炉を建設しなければなりません。災害ゴミの数字の根拠を示してください。
- (イ) 今後のごみ焼却量予測で、玉野市▲3,162 t、久米南町▲209 t と削減目標が示されています。岡山市の減量化目標はいくらなのか。当新田、東部クリーンセンターの焼却量を増やしている。これは新焼却施設の焼却量を 200 t / 日に合わせた、つじつま合わせの計画ではありませんか。
- (ウ) ごみ減量化のため、生ごみの分別収集を実施し堆肥化すれば、40%焼却量は減ります。これだけで、新規焼却炉は不要となります。生ごみの堆肥化に取り組みませんか。
- (エ) 廃プラ類の焼却ではなく、高温蒸気による分解で油化し燃料として利用し、売却または発電に活用することで、焼却施設の維持管理費が減額できるだけでなく、採算がとれるようになるという新しいシステムが開発されていると聞きます。新システムの検討をしませんか。
- (オ) 家庭ごみ有料化を見直し、無償化して、市民と一緒にごみを燃やさないで資源化する、循環型の環境先進都市を目指しませんか。