連載寄稿

宮前ガバナンス11月号②

やればできる交通不便のない都市

川崎市議会議員　石田やすひろ

川崎市立犬蔵中学校卒業、明治大学大学院（公共政策修士）修了、国会議員の秘書を経て1999年28歳初当選。現在4期目。子育て支援策の強化や区役所機能の強化を推進する。その他、政策を議会で提案し多数実現をしている。議会発言後は、必ず駅頭や広報紙を作成しその内容について積極的に市政報告を実施。

その他 ブログ等は

市議会議員 石田やすひろ　検索

福岡市の人口は150万人余りです。行政区は7区あり、145万都市川崎とほぼ近い都市形態です。

しかし、福岡の都市には、交通不便地域といわれているエリアはほとんど存在していません。そこでは、実に魅力的な施策が展開されていました。福岡市内には、市営バスの存在は見られず、全て民営バス事業者である西鉄バス、昭和バス、JR九州バス等で市内全域をカバーしています。

福岡市も確かに、不採算路線の廃止と縮小が相次ぎ、真に必要な地域での公共交通の衰退が課題となっていた時期がありました。

そこで、動きだしたのが福岡市議会です。平成22年3月に「公共交通空白地等及び移動制約者に係わる生活交通の確保に関する条例」を議員立法で制定し、空白エリアを解消する動きにでたのです。

条例の目的は、「市民、市民団体及び公共交通事業による主体的な取組みを促進することにより、すべての市民に健康的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し、よって地域社会の再生を目指すこと」としています。市は赤字路線に対して、年間5000万円程度の補助を支出し、補てんしています。

一方、川崎市の交通事業会計への一般会計からの補助額は、13億円余です。実に福岡市の26倍もの金額をバス事業に補てんしています。

同程度の人口規模の福岡市にあって、川崎市に出来ないはずはありません。この条例を研究し議会サイドから、問題解決に向けて動き出してもいい。官から民への行財政改革も併せて急がなくてはなりません。

川崎市の縦貫高速鉄道線計画の火は、まだ消えていない

最新の計画には、「中長期（20年以内）に着手（事業化）を目指す事業」と位置付けられている。そこで、交通不便地域の解消を求めて、コミュニティバスの導入を目指す地域が2つある。当面の間、市民の足として期待されるからである。