

14. 福岡市でも「交通権」（移動に関する権利）の確立を！

1) 東区美和台のコミュニティバス社会実験

(1) 福岡市の状況

2011年3月に制定された「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」に基づいて、バス停・鉄道駅から1km以上離れているところを「公共交通空白地」、バス停から500m以上離れているところを「公共交通不便地」、バス停・鉄道駅との高低差40m以上のところを「公共交通不便地に準ずる地域」と定めて、福岡市は補助をしています。

現在条例に基づく公共交通空白地区等の対策は、今宿姪浜線、板屋脇山線、志賀島島内線、脇山支線、金武橋本線が対象事業。西の浦線は継続、福大病院（外環状）大橋線は運行実施、長丘高宮線は社会実験を継続中、柏原3丁目地区は調査中、橋本地区循環線は2010年に社会実験、美和台地区コミュニティバスは2回の社会実験が終了。

(2) 美和台地区コミュニティバス

東区の美和台地区では自治協議会が中心になって、これまで2回のコミュニティバス運行の社会実験をしています。これまでに私は、北九州市の「おでかけバス」、新宮町のコミュニティバス、福岡市の橋本地区循環線の社会実験の視察に行ってきましたが、今回、9月30日に美和台のコミュニティバス社会実験の視察調査に行きました。美和台の社会実験は西鉄のマイクロバスを運行。料金は一律200円。グランドパス、エコルカードが使える、回数券の販売もしています。しかし、条例の対象に該当しないという理由で福岡市の補助はありません。

美和台の1回目の社会実験は3路線で、三苦駅前スーパーからJR新宮駅・和白病院まで実験しましたが、利用者が路線について認識しづらいという声があり、2回目の社会実験では路線を一つに絞り、S字路線にして地域全体を回るコースにしています。また、バス停の間隔も50メートルにして利用しやすくしています。2回目の社会実験では利用者は増えていますが、それでも1日300人ほどで、西鉄が示す採算ライン1日520人には至っていません。しかし、社会実験中に美和台地区の中心を走る路線バスの利用者が増えたということから、コミュニティバスから路線バスへの乗り換えが増えたものと思われ、高齢者の外出が増えたと考えられます。

美和台地区では、自治協を中心さまざな企画を行い、和白病院や商店街と連携した取り組みをするなど、街づくりにも大きな役割を果たしています。残念ながら9月30日で社会実験は終わりましたが、地元では再開を強く望んでいます。今回視察して感じたことは、高齢者の移動の自由を保障する取り組みとして、また街づくりの取り組みとして福岡市が誇れるものと感じました。フランスでは1982年に国内交通基本法が作られ、「交通権」が明文化されました（後述）。美和台の取り組みは「交通権」につながる取り組みと感じています。

2) 北九州市の「おでかけバス」

「おでかけ交通事業」は、バス路線廃止地区やバス路線のない高台地区、高齢化率が市平均を上回る地区などにおいて、地域住民の交通手段を確保するため、マイクロバスやジャンボタクシー等を運行するものです。採算性の確保を前提として、地域住民、交通事業者、市がそれぞれの役割分担のもとで連携しながら事業を行っています。

① 「おでかけ交通事業」への市の支援

北九州市は、地域と交通事業者の取組みに対して、運輸局や既存の交通事業者など関係機関との調整、車両調達等の費用および試験運行や運行に要する費用の一部に対する助成などの支援を行っています。

② 「おでかけ交通事業助成金」の概要

- ・ 交通事業者が運行開始時に要する費用に最大 460 万円の助成
- ・ 交通事業者が車両更新時に要する費用に最大 300 万円の助成
- ・ 交通事業者の収支が赤字の際に、地域や交通事業者の運行を継続するための努力を前提として、赤字額の一部に助成（運行支援助成）
- ・ 地域が主体となって試験運行を実施する際に、赤字額の一部に助成

③ 「お出かけバス事業」実施地区

八幡西区木屋瀬・楠橋・星ヶ丘 / 八幡東区枝光 / 八幡東区田代・河内 /
八幡東区大蔵 / 小倉南区合馬・道原 / 小倉南区平尾台 /
門司区恒見・喜多久 / 門司区田野浦

3) フランスの「交通権」

フランスでは 1982 年、ミッテラン政権時に国内交通基本法が制定され、移動に関わる権利として「交通権」が明文化されました。「交通権」として「全ての人の移動する権利」「交通手段の選択の自由」「利用できる交通手段とその利用方法に関する情報を得る権利」などが定義され、「交通権」を保障することで「誰もが容易に、低コストで、快適に、同時に社会的コストを増加させないで移動すること」を実現できるとしています。日本では「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」が 2006 年に制定され、その後改正が繰り返されてきました。前民主党政権時には交通基本法が提出されましたが政権交代で廃案になった経緯があります。しかし、日本においては「交通権」についての理解がまだまだ十分ではありません。高齢化が一段と進む今日、さらに一歩踏み込み「交通権」実現に向けた施策が求められています。