

公共交通政策について

公共交通政策について土木交通部長にお伺いいたします。

県は、一連の行財政改革の一環として、各市町のコミュニティーバスへの支援についても、本年4月運行分から補助率を引き下げ、15市町に対して、年間で約3440万円の補助金の削減を行おうとされています。

今回の見直しでは、市町のコミュニティーバスに対する運行補助について、平成20年度の収支状況を見ると、県全体では、100円の運賃収入を得るのに約360円の経費がかかっており、多額の運行欠損額が生じているわけですが、これに対する補助率を2分の1から3分の1に減らすというものです。一方、市町におきましては、今までも市町負担を続けてきたが、県の補助金削減により見直さなければならないところもあると聞いております。以前からバスは、「空気を乗せているので無駄ではないのか」という意見もありましたが、これからの過疎・高齢化社会においては、たとえ利用率が低くても生活にとっては必要不可欠な社会基盤整備の一つであります。今回、過疎地域自立促進特別措置法が改正されたのに伴い過疎地域自立促進のため特別措置が拡充されたと仄聞しています。その中には、過疎対策事業債の対象を追加し、住民の日常的な移動のための交通手段の確保、地域医療の確保、集落の維持および活性化、その他の住民が将来に渡り安全に安心して暮らすことのできる地域社会の実現を図るため、市町計画に定めるものの実施に要する経費について、過疎債の対象とするようです。いわゆるソフト対策にも過疎対策事業債が認められることとなりましたが、過疎地域指定されたところだけの問題だけではありません。そこで市町においては、住民の意向や意見をつぶさに聞きながら通院や買い物などが出来る体制へと見直しておられます。今後においては、このような生活を支えるための持続可能な公共交通機関が、水道や下水道と同様に是非とも必要であり、市町域を超えた路線運行も欠かすことができません。これからの過疎化、高齢化社会においては、たとえ採算性があわなくても、地域住民のライフラインであるコミュニティーバスを維持しなければならないという市町の状況をどのように考え、県としてはどのように取り組んでいかれるのか、土木交通部長にお伺いします。

2点目に、県は、市町のコミュニティーバスにかわるものとして積極的にダイヤモンドタクシー運行を支援しておられます。このダイヤモンドタクシーによって、今までの高齢者の通院や買い物の支援がカバーでき、予算的にも市町の負担を軽減できるものなのか、その実態と成果、課題について、土木交通部長にお伺いします。

3点目に、このような公共交通機関に対する予算については、県民生活の安心を考えた場合、全体から見るとそんなに多くありません。今日までのモータリゼーションおよび都市計画やまちづくり、大型商業施設の進出などによって、結果的に交通手段がかわり人口の偏在が生じた結果、「不便地」「バス難民」が生じたと言え、これからの公共交通機関の維持には、従来の通勤・通学を中心としたものでなく、通院や買い物もしやすいダイヤ編成・路

線の研究など、押し進めるべきと考えます。沿線の商業施設や民間企業との連携を図ることも肝要で、住民が、自ら参画し積極的に情報収集や提案をすべきと考えるがどのようにお考えか土木交通部長にお伺いします。

4点目に、交通バリアフリー化についてお伺いします。国のバリアフリー化補助金要綱によりますと、1日の乗降客が5000人を基準に制定されており、大型の荷物を持った人やベビーカー、車いすの方が容易に出かけられるようになりました。しかし、駅によっては乗降客が5000人以下であっても急な階段を上り下りしなくてはならず、高齢者や病人の多いところもあり、全線高架の湖西線では、5000人という基準のために、なかなかバリアフリー化が出来ないところがあります。乗降客総数を対象にするのではなく、エレベータやエスカレータを必要とする利用者のそのものに焦点を当てた駅のバリアフリー化を推進しなければならないのです。

このような状況の中で、乗降客5000人とらわれず、市町と連携をして、各駅に対する住民の利用調査や意見を積極的に聴き取り、バリアフリー化を促進すべきと思いますが、土木交通部長のご所見をお伺いします。

最後に、県では、温暖化防止対策として2030年にはCO₂排出量を1990年比で50%削減をかけたおられます。滋賀県における部門別二酸化炭素排出割合は、産業部門で全体の48.7%、次いで運輸部門の22.6%となっております。その運輸部門からのCO₂排出量の9割以上を占めるのが自動車であり、CO₂の排出量削減のためには、県民一人一人が自家用車利用から公共交通機関を利用するライフスタイルへと変えていかなければなりません。しかしながら、鉄道やバスといった公共交通機関であっても経済性や採算性は度外視できず、利用が少ない路線からは撤退したりあるいは、ダイヤを減らしたりせざるを得ず、ダイヤが不便になった分、さらに利用者が減るという負のスパイラルに陥っているのが現状です。こうした状況を打開するためには、公共交通機関の利便性の向上はもちろん、その魅力を高めることにより、地域住民や訪れる人たちが自転車やバス、鉄道などにより健康的で楽しく、しかも移動しやすい社会を築いていくことが重要であると考えますが、土木交通部長のご所見を伺います。