

市民の交通の権利と ステークホルダーの協働

熊本市のバス交通網の再編と公共交通基本条例



熊本学園大学名誉教授
坂本 正

全国初の「公共交通基本条例」を制定した熊本市。「交通権」「交通福祉」の実践をめざした取り組みを通じて、地域の公共交通のあり方を考える。

「交通権」から四〇年、熊本の第三セクターでの線路存続と熊本市公共交通基本条例

熊本での「公共交通と交通権」の関係で語るべき二つのことがある。これは全国的に見ても留意すべきエポックメイキングな出来事であった。

第一は、国鉄分割・民営化による赤字ローカル線切り捨てに対して、公共交通再生のキー概念として提起された「交通権」「交通福祉」を実現させるために、高森線、湯前線を第三セクターで維持・再生させる自治体と連携した住民運動に国労関係者が参加し、南阿蘇鉄道、くま川鉄道、として存続させたことである。

加してバスや鉄道といった住民の足としての公共交通が衰退すると、公共交通に頼っていた人たちは移動の足を奪われることになり、日常生活を円滑にすすめる権利が奪われることになることが危惧されていた。

それは現代でも共通の大問題で、当時国鉄分割・民営化の流れは国鉄の赤字ローカル線をバスに転換するか、それとも廃線にするか、を迫っていた。バス転換と言っても過疎地域ではバスも赤字で廃止が取りざたされていた。坂本はこの観点から公共交通を「モーターゼーションの過度の進行のもとでマイカー利用からは排除される交通弱者（老人や子供、身体しやうがい者、生活困窮者）に対して交通権を保障するのが公共交通の役割であり、その責任は、国、地方自治体の行政当局が負うべきものなのである」とした。

交通弱者という言葉は普及し一般化した。交通弱者の移動の権利を保障するのが「交通権」であり、それを可能にするように、バスや電車や鉄道を組み合わせて利便性の高い公共交通

さかもと・ただし

一九四八年岡山県生まれ。九州大学大学院博士課程修了。経済学博士。熊本学園大学長（二〇〇二年～二〇一〇年）。日本金融学会理事、常任理事、会長特命理事、他二つの金融・証券・信用関係学会理事。熊本市における公共交通のありかた検討協議会会長、熊本市公共交通協議会会長などを歴任。熊本県地方自治研究センター理事長、国民の足を守る熊本県民会議会長。著書に『金融革新の源流』（文真堂、一九九七年）、『サブプライム金融危機と国家市場経済』（蒼天社出版、二〇一〇年）など多数。

第二は、現代のバス事業者の経営危機の中でバス網再編をめざして「交通権」を盛り込んだ熊本市公共交通基本条例を制定したことである。これは、それまでの熊本の「交通権」「交通福祉」の実践を踏まえた熊本市の公共交通問題への市民・労働者の取り組みの成果であった。

「交通権」は、九州では九州ブロック住民会議（一九八二年）の研究会で提起され、「交通権」「交通福祉」として議論され、報告書でその実現に向けた住民参加のあり方が提起された。

「交通権」は現代生活にとって不可欠な移動の生活手段で生存権の一部と考えることができる。そしてそれを国が保障する義務を社会福祉の観点から「交通福祉」と規定した。当時すでにモーターゼーションの進展でとくに過疎地域ではマイカーが増

システムをつくるのが国や自治体の責務なのである。このように「交通権」を保障するのが「交通福祉」で、研究会では「交通権」と「交通福祉」をセットで議論したのである。

「交通権」と「交通福祉」はこのような背景から交通弱者救済の理論装置として生まれたが、この観点から過疎地の公共交通のあり方とそれを残すために住民参加の方法論が議論されたのである。

しかし、九州各県の事例研究は主としてバス路線の切り捨てと公共交通としてのバス網の危機的状況の報告で、ローカル線存続のあり方として第三セクターの問題点を指摘しつつ、第三セクターでのローカル線の維持・再生の可能性を論じたのは坂本だけであった^{*}。当時国鉄分割・民営化問題でのローカル線切り捨て政策に対する対案はあくまでも国鉄でのローカル線の維持であったから、第三セクター論は論外であったのである。だが、熊本では自治体と連携して国労関係者が住民運動に参加し主体的な役割をはたしてそれを実現した。その意義は検討されてこなかったが、その手法は労働運動と住民運動の連携を考え民主主義的手法で公共交通を維持・再生させる上で再評価されるべきであろう。

この国鉄分割・民営化という鉄軌道を中心とした公共交通再生問題に対して、二〇年後の現代のバス会社の倒産とバス網寸断の危機の中でバス網の再編をめざす基軸概念となったのが