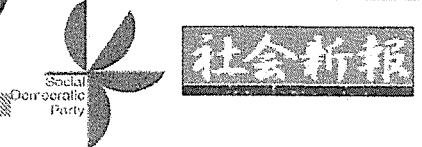


# 松原よしお 12月定例会市議会 議会報告



自宅 益田市下本郷町924番地10  
TEL・FAX 0856-31-8269  
E-mail yosiom@blue.ocn.ne.jp  
matubara25@samba.ocn.ne.jp  
携帯 090 5269 4436  
発行責任者 上ヶ山 慶市  
発行日 2014年1月10日



## 焦点

### 「成人の日」に想う

2014年1月2日、恒例によりグラントワで成人式が執り行われた。300名近くはおられたであろうか、市長は成人者へのはなむけに「多くの若者がこの地から出て行かれるが、何とか地元で活躍の場を見出してほしい」と呼びかけた。

この1月にも市長は人口増加に向けた政策を発表したいと表明している。なかなか困難なことである。だが、これを目標に全市民が取り組まねば益田地域は確実に衰退していく。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口では、2025年には40,812人と予測している。人口が減少するということは、すべての面でマイナス傾向が強まり、当市の社会的な力量が低下する。成人を迎えた方々にこの地域での活躍を是非とも期待したい。

### 冷遇される

#### 若者たち

小泉構造改革から日本  
の雇用形態が大きく

変わってきた。「グローバルゼイション」国際競争社会の中で日本が生き残るためには国内産業の活性化が欠かせ

ない。従来の「日本型」といわれる永久雇用保障形態ではなく、さまざまな価値観に基いた働き方が求められる」という考え方のもとに雇用の流動化が推し進められた。年齢給が廃止され実績による給料や、派遣労働、非正規雇用が急速に進んだ。

厚生労働省が平成24年10月1日現在で発表した「派遣労働者の就業状況」では、5人以上雇用している全企業で11%のほり、製造業では18.3%、金融・保険業19.1%に及ぶ。

また、日本経済新聞は（昨年）7月13日号で「総務省が7月12日に発表した就業構造基本調査では、役員を除く雇用者のうち非正規社員は全体で約2043万人となり、初めて

2000万人を突破した。比率も38.2%と過去最大を更新した。（中略）50代と60代の有業率は5年前と比べ男性では下がる一方、女性では上昇した。家計を補助しようとパートで働く女性が増えた可能性がある。一方で非正規で働く人の割合が高い若年層は男女とも雇用が不安定なことが結婚・出産をためらう一因との指摘が多い。」と発表している。

### 今日の経済を

#### どう見るか

日本の経済が上向いているといわれているが本当にそうだろうか。安倍政権が「アベノミクス」を経済政策の要として掲げ、企業主には株価上昇と円安をも

たらし、労働者へは一時金などへの手当てが上昇傾向にあるという。(もちろんご当地ではその実感はないが)そして、総理自らがアベノミクスによる利益配分を労働者にもたらし、てほしいと経団連に呼びかけている。今までにないことだ。

その背景には今年4月1日から消費税が5%から8%に引き上げられる。さらに平成27年10月には10%に引き上げられる予定だ。この消費税増税が今日までの消費の駆け込み需要を招いてきたとする人もあり、今後消費税が増税され、雇用所得が上昇しないと日本経済が破綻する。このことは、税の引き上げが金利上昇を招き、国債の価値を引き下げて国

際的な信用力を失う。つまり、日本型「リーマンショック」を懸念する意見が強まっている。

だからとにかく労働者の賃金上昇による好景気が背景にないと、アベノミクスの失速、政権の混乱につながるから総理が必死で動いていると私には思える。

### 今が地方にはチャンスではないか

大学を出ても大きな企業に正規雇用で入社することは非常に困難となつていいる。非正規雇用や派遣労働では将来が見越せない。それが今の若者の現状ではないか。「里山資本主義」とかがもてはやされる今日、農業や林業の技術を習得して、あ

の猛烈な企業競争社会からの離脱を目指す若者が増えている。

当市の森林資源は伐採期を過ぎた立派な資源が豊富にあるし、中国地方随一の国営開発地(農地)が後継者不足で困っている。

つまり、やりようによつては若者が自立的な生活を実現できる資源がたくさん眠っているということである。

今はハウス栽培にしても燃料の高騰でなかなか利益を出すのは難しい。しかし、バイオマスなど、森林資源と農業を結びつければもつと安価な農産物ができるチャンスはある。若い人のアイデア、自然に目を向けた職業能力開発などを思えば、市長がいう「人口増大計画」なるものが大きな

可能性を秘めている。か大いに期待したい。どのような計画になる

# 一般質問

## 交通政策について

【発言の要旨】 中山間地域と都市部、若者と高齢者など、交通における格差が広がっている。期待される公共交通も赤字路線からの撤退が更なる交通不便地域を広げ、悪循環が続いている。

市もバス会社の赤字補填として1億円以上を毎年負担し続けている。市民が利用しやすく、安全な公共交通の確立はできないのか。市の補助金の有効な利用方法はないのか。

おりしも昨年11月27日に「交通政策基本法」が制定され、交通弱者に光が当てられる機運が高まった。これからの市政における公共交通のありようについて質問した。

### 市長の交通政策に

#### 関して考えを問う

市内3路線の廃止発表は、市民に大きなショックを与えた。会社は「乗務員の確保困難」「事業仕分けで国の車両補助廃止」「4条路

石見交通(株)が発表した

線の維持（国交省届出路線）―「安全管理対策上遠隔宿舍の削減」が理由であった。しかし、路線廃止された地域に住む住民にとっては、生活権、生存権の問題だ。

折しも先月11月27日、交通政策基本法が成立した。今後さまざま地域交通確保に向けた政策が出されると期待する。現状、市は、生活バスや乗り合いタクシーなどにより廃止路線の補完をしているが、路線バスへの乗り継ぎなど、住民に不便を与えている。過疎と高齢化が進む地域であり、医療や日用品の買い物など、お年寄りや児童・生徒の通学に公共交通の確保は欠くことができない。市長の掲げる人口拡大計画における

周辺地域住民の交通問題について、どのように考えているか。

**回答** 議員指摘のように、11月27日に交通政策基本法が成立した。国民の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本的認識のもとに、少子・高齢化への対応、環境負荷への低減等を考慮して行わなければならないということの基本理念としている。

当市は、平成22年3月に「益田市地域公共交通総合連携計画」を策定し、課題克服の取り組みを進めてきたが、利用者の減少等によりバス事業を取り巻く環境も一段と厳しさを増し、4条路線が縮小化の傾向にある。特に、中山間地域の人口拡大

を進めるに当たり、定住の条件でもある交通対策は非常に重要だと認識している。

今後とも安心して地域で暮らせるよう、公共交通のあり方について行政と住民、交通事業者等が一体となつて、持続可能な生活交通の構築を目指したい。

**乗り換え問題**

**問** 周辺地から生活バスで4条路線へ乗り継ぐときに、乗りかえ

が要するという問題である。生活バスを指定管理で受けるのは、市内の石見交通で、これにかわる業者は他にいない。そこで4条路線の中に「おでかけ号」が入っていくには、法律で規制があるから難しいが、そのことを協議

会でしっかりと話をし、料金を双方が分け合うような方法でこれが解消できると思われるが、

法的に調整ができないか研究していただきたい。例えば業者の車、緑ナンバーを借り受けるとかというような方法で、ちゃんと運送業法に適応するような方法も取れるのではと思うがどうか。

**回答** 実際に生活バス



市内最大の駅前バスターミナル。目的地への乗換えの中心となっていて、分散化が必要。

を利用されている方も、利用されている方も、現実には生活バスと路線バスはその根拠となる法律の条文が違い、いわゆる白ナンバーと緑ナンバーということもあり、1つのバスが2つのプレートナンバーで走ること

はできない。正直、法規制があつて難しいが、それでは解決しないので、運用の方法を研究したい。

**料金問題**

**問** 一年ぐらい前、

地方バス路線維持対策費補助金1億3300万円のうちの市負担分約1億1000万円について、これを市民の手を介して、つまり市民の切符にしてあげて交通業者に支払って

けば、もつと市民は切符が安くなつて利用できるといふ提案をした。その結果は。

**回答** この件については（昨年）3月と6月に、県生活交通確保対策協議会、これは運輸局、市町村の担当者、交通事業者で構成する協議会であり、その場で市から利用者を対象とする補助制度の設置を提案し、当市だけでなく関係市町で連携していこうと、提案した。

いずれの会議でも担当者レベルでは、趣旨について賛同されたが、路線バスが複数の自治体にまたがるので、なかなか難しいという課題がある。今後、具体的にどうしていくか再度提案したいと考えている。

考え方で、県あるいは交通業者に相談をかけていきたい。

**問** まだ事業者側の意見は聞く段階には至っていないということか。

**回答** 現時点では事業者へ具体的な相談はしていない。どのような考えを持っているかは確認できていない。

**問** 道路運送法を逐条読んでみた。そうすると、その9条「一般乗り合い旅客自動車運送事業の運賃及び料金」というところの第4項に、地域の住民、輸送機関である会社や行政機関（地方自治体）あるいは国が認める委員の合意があれば、その値段で届け出だけだといと書いてあるが、それはどう感じているか。

**回答** 今の法の条文は、議員がいわれたとおりで、関係者が合意している場合は、基本的に運賃とか料金については国土交通大臣の認可も、合意がとれば届け出で足りるとある。つまり当市にこれを置きかえると、地域公共交通会議とかあるいは地域公共交通活性化協議会の中で、そういう関係者が合意がとれば可能だと解釈している。また路線が複数の自治体にまたがる場合、当然他の自治体の合意も得、その協議が調って初めて実行できると考えている。

**問** ぜひ前向きにしたい。先ほど言ったように、11月27日に交通政策基本法ができた趣旨というのは、過疎地域であり、高齢者の多いところであり、あるいは通学、通勤に非常に不便なところに光を当てて、そしてその利便性をよくしていこうということだ。そういう意味でいえば、事業者側も今度はその責務を持つ一つの団体に入っているので、地域の地方交通を担う者としての役割を認識して、議論に参加してほしいと思う。

市長、これは今当市が直接赤字補填として交通事業者に経営安定のための支援をしているが、そのことを決して否定をするつもりはないし、そうしないと地方交通はなくなってしまうので、やらなくてはならないが、でもそのやり方、料金に反映させて、利用者が乗って、それが経営の収益として入っていくことが一番望ましいと思う。ぜひ前向きに取り組んでいただきたいが、市長の意見を伺いたい。

**回答** 益田市全域の市民の交通権を確保するということは、なかなか困難ではあっても、基本的には市の大きな責務であろうかと思う。

その上で、民間事業者のバス交通、それから市の代替交通、どういう組み合わせでするのが望ましいのか、全体的になるべく少ない財政負担で、しかも最大の効果が上がるような取り組みについて市として考えていかないと連携し、足並みをそろえていかないといいけない。今後とも大きな検討課題として考えてまいりたい。

関係市町が統一した

議員がいわれたとおり

あり、あるいは通学、

市長、これは今当市が直接赤字補填として交通事業者に経営安定のための支援をしているが、そのことを決して否定をするつもりはないし、そうしないと地方交通はなくなってしまうので、やらなくてはならないが、でもそのやり方、料金に反映させて、利用者が乗って、それが経営の収益として入っていくことが一番望ましいと思う。ぜひ前向きに取り組んでいただきたいが、市長の意見を伺いたい。

**回答** 益田市全域の市民の交通権を確保するということは、なかなか困難ではあっても、基本的には市の大きな責務であろうかと思う。

その上で、民間事業者のバス交通、それから市の代替交通、どういう組み合わせでするのが望ましいのか、全体的になるべく少ない財政負担で、しかも最大の効果が上がるような取り組みについて市として考えていかないと連携し、足並みをそろえていかないといいけない。今後とも大きな検討課題として考えてまいりたい。

関係市町が統一した

議員がいわれたとおり

あり、あるいは通学、