

# さいたま市議会 まちづくり委員会オープン委員会記録

平成27年12月 9 日(水)

開 議 (午後2時00分)

○松下壮一副委員長 皆様、こんにちは。

ただいまから、さいたま市議会まちづくり委員会オープン委員会を開きます。

開会に当たりまして、さいたま市議会まちづくり委員会委員長、江原大輔より皆様に御挨拶を申し上げます。

○江原大輔委員長 皆様、こんにちは。

ただいま御紹介いただきました、私はさいたま市議会まちづくり委員会の委員長を仰せつかっております江原大輔でございます。

また、本日は鈴木文彦会長をお招きして、まちづくり委員会でオープン委員会を企画したところ、多くの皆様に御参加をいただきまして大変ありがとうございます。

さいたま市議会まちづくり委員会は、超高齢化社会の市民ニーズに適応したまちづくりをテーマに、1年間調査研究を行っております。9月には埼玉大学大学院の久保田尚先生をお招きして勉強会、11月は県外視察、そして今回このオープン委員会を開催させていただきます。

これからの地域公共交通の役割に対して我々がいろいろ考えて、行政と、関係各位の皆様、有識者の皆様に御協力をいただきながらつくっていくわけですが、やはり一番大事なのは市民の皆様の民意でございます。ですから、しっかりと市民のニーズを受けとめて、これからのさいたま市の未来をつくってまいりたいと思います。

どうか、本日をいいきっかけにして、これからのさいたま市のまちづくり、我々とともに御協力、御参加をいただきますことを心より御祈念申し上げ、また、本日、お集まりいただいたことに大変感謝を申し上げ、御挨拶とさせていただきます。きょう1日よろしくお願いを申し上げます。

○松下壮一副委員長 申しおくれましたが、私は本日の進行を務めさせていただきます、まちづくり委員会副委員長の松下壮一でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日のスケジュールを御説明いたします。

お手元にお配りしました次第をごらんください。

はじめに、「これからの地域公共交通の役割」をテーマに、講師とまちづくり委員4名から意見を述べます。その後、江原委員長をコーディネーターとしてパネルディスカッションを行います。最後に、会場の皆様からの質疑応答を行った後、閉会とさせていただきます。

また、皆様にお願いがございます。委員会中、携帯電話やスマートフォンの電源はお切りいただくか、マナーモードに設定し、通話は御遠慮ください。なお、アンケート用紙をお配りしておりますので、終了後に御協力をいただきますようお願い申し上げます。

また、本日はジェイコムとテレビ埼玉が会場内で撮影をしておりますので、御了承ください。

それでは、本日の講師を御紹介させていただきます。

本日の講師は、さいたま市地域公共交通会議会長、鈴木文彦様です。鈴木様はフリーの交通ジャーナリストとして月刊誌「鉄道ジャーナル」にレギュラーで執筆されているほか、多くの交通

専門誌に記事や論文等を掲載されております。また、新宿区、八王子市、小平市等多くの国や自治体の交通政策、あるいは計画に関する委員会、会議の委員長、会長、委員のほか国土交通省中部運輸局地域公共交通コーディネーター等を歴任されております。

それでは、鈴木様に「これからの地域公共交通の役割」についてお話しいただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

○鈴木文彦氏 皆さん、こんにちは。

ただいま御紹介をいただきました交通ジャーナリストの鈴木でございます。

さいたま市の地域公共交通会議の会長を務めさせていただいておりますが、その前のコミュニティバス等検討委員会のときからのかわりでございます。ですから、もう結構な長さになりました。正確な年数は忘れてしまいましたが。そういうわけで、さいたま市にはいつも大変お世話になっております。

私は今の御紹介にありましたように、地域交通に関して取材をしたり、調査をして、それを文章にあらわすことが本業でございます。したがって、こういうところでしゃべるのは決して本業ではないのですけれども、取材をして書くという仕事で、もう30年ぐらい各地の交通に接してきておりますので、そんなところでそれなりに一つの地域交通についての思いとか、考え方を持っているつもりでございます。

そういったことを少し最近の状況に照らし合わせてお話しができればいいかなと思っておりまして、限られた30分ぐらいの時間ですので、資料のボリュームが大きいものですから、資料の中身を丁寧に説明していますと多分2時間ぐらいはかかるかという気がしますので、多少かいつまんでの説明にさせていただいて、資料も読んでいただくととりあえずストーリー立てができるような感じで作ったつもりでございますので、そういった補足も含めまして、限られた時間の中でお話をさせていただければと思います。

公共交通、いろいろ課題を抱え始めたのはもう昭和40年代ぐらいのことで、それからなかなかその根本的な解決というのはないままに今に至ってきているのですけれども、特にここ10年ぐらいの間で非常に大きく環境が変わったものとして、やはり少子高齢社会の到来ということがあります。

これもあらわれ方は地域によっていろいろなのですけれども、首都圏などで非常に顕著なのはやはり1980年代ぐらいまでに開発され、入居をした住宅団地の高齢化、これが戸建てでも高層も形はいろいろですけれども、この高齢化というのが非常に社会に与える影響も大きいのですけれども、交通にとっても非常に影響が大きくなってきております。

といいますのは、入居するときというのは大体30代とかそのぐらいの年齢層で、40代ぐらいまでの年齢層で入居しますので、そのときにはわからなかったことというのが高齢化してみるといろいろ出てくるわけです。例えば、坂道を介しての行き来をしないとアクセスできない住宅地であったり、あるいは当初は住環境をよくするという意味で、例えば、通過車両なんかが入らないような狭い道路で構成された住宅地なども、今になってみるとバスも入れないみたいな話が出てくるわけです。

そういう中で、さいたま市の場合、比較的平坦地も多いのですが、自転車を使われている方もそれなりに多いはずで、以前の久保田先生の資料を見ると、20%ぐらいの分担率を持って自転車が移動に使われていると。ところが、その自転車も走るのにいい環境が整っているかという

必ずしもそうではなくて、非常に狭い道路だとか、脇を車がびゅんびゅん通るような道路を走らなければならない、高齢になってくるとだんだんもう怖くて自転車にも乗れないよというような状況にあります。

そのような中で、人口減少というのは全国的な傾向としてあって、さいたま市はこれからそういう時代が少しずつ来るといえる位置にあるかと思えますけれども、だんだんと人口が減少していくことによって交通のほうもそれに見合った形にせざるを得ないような状況が出てきて、次第に高齢化のためにもあって交通空白地域であったり、あるいは交通不便地域といった問題が顕在化してくるという状況にあります。

全国的な状況からしますと、さいたま市のマイカーの分担率というのはそれほど高くはないのですけれども、ただ、それにしてもやはり二十数%、30%くらいだったでしたか、日常の移動をマイカーに依存しているという状況があります。

マイカーがこれだけ普及したことによって、かなりマイカーに頼った移動をしている人の比率が多くなっているわけですが、この少子高齢社会になってきてマイカーというものの問題も非常に大きくなってきています。今は高齢者の方の多くが免許を持っている状況になってきました。一部の意見としては、これだけ免許を持っている人が高齢になっているのだから、これからの移動はマイカーで考える部分ができるだろうという考え方もあります。しかしながら、実はマイカーに頼った移動というのは非常に脆弱なものでして、一つは高齢ドライバーの安全の問題がここ数年非常に大きな問題になりつつあります。先日、宮崎市で起きた非常に大きな事故のように高齢者による事故は、年々増加の一途をたどっているわけです。

高齢で実際に運転している方の本音を聞いてみると、実は、5人に4人くらいは本当だったら車を必ずしも使いたいと思っていない。資料にも書いてありますけれども、例えば、夜間は運転したくないとか、遠くへは出たくないとか、身の周りだったら、ちょこちょこ乗るくらいだったらいいけれども、高速には乗りたくないとか、いろいろなことでなるべくなら、使わないで済むなら使わないで済ませたいと思っている人も結構多い。1割ぐらいの方は自分の運転にすごく自信を持って、死ぬまで運転するのだと思っている方がいらっしゃいますけれども、大体は自信を持っているのは本人だけで、家族から見ると危なっかしくてしょうがないというパターンが多いです。そういうことを考えますと、やはり高齢者が今後も運転を続けられるかということと非常に危なっかしい部分がある。

それから車の使い方として送迎をするという行動があります。これは子どもたちを学校へ送迎する、駅まで送迎するとか、高齢者を病院や買い物に行くのに送迎をするとか、さいたま市を含む大都市圏ですと通勤の御主人を駅までお送りする、いわゆるキス・アンド・ライドと呼ばれる使い方があるわけですが、送迎する人もしてもらう人もそれだけの負担があるわけです。そういうことを考えますと、送迎で何とかなっているからそれでよしという話ではない。

そうなりますと、やはりこれからの時代、マイカーがあるからそれで移動は何とか今後も続けていけるだろうというのは非常に危なっかしい。マイカー社会というのは、いわばかなり無理な上に成り立っているという現実があるということで、そうなりますと今後のことを十分考えていかなくてははいけない。

今は皆さんが免許を持っている、そこそこ運転ができる時代なものですから、多分地域の意識調査をすると今はマイカーで何とかなっています、今はバスがなくても大丈夫です、だけれども、

10年後になったらバスが必要ですよという意識が非常に強いと思います。恐らくアンケートなどをとって聞いてみると、そういう意識が地域の中に非常に多いことがおわかりになると思います。

そのように皆さんが思っているとすれば、やはり5年後、10年後にきちんと公共交通がある、移動ができるという状態を考えながら今を考えていく必要があるということだろうと思います。

その一方で、日本の公共交通というのは基本的に民間事業者がずっと担ってきました。その民間の交通事業の状況というのは、主にマイカーが普及したことに伴ってどんどん利用者が減るという状況が続けてきました。特に、この少し古い図ですけれども、平成5年から平成19年までの間の変化を見てみますと、一番下の青いラインが路線バスです。路線バスはずっと減り続けてきています。真ん中の黄色いのがJRで、水色が私鉄なのですけれども、鉄道は横ばいから若干微増に見えますけれども、地域によっては大都市圏の鉄道でも利用者がもう減り始めているという状況にあります。

今後、人口が減ってくると、さらに減っていく可能性があって、しかも高齢化によって、一番通勤でたくさん利用していた年齢層がここへ来てごっそり退職をされます。そうすると、一番層が厚いところをごっそり減る、その分が全部その交通機関のほうに影響が来ているわけで、いわばバスだとか鉄道が一番得意とする大量集約輸送という必然性が少し小さくなってきているのです。しかも、少子化によって高校生が減る。高校生というのは公共交通の利用者の中ではかなりの比率を占めます。大都市圏の場合は数字にすると2割とかそのぐらいなのですけれども、地方へ行くと6割から7割が高校生です。

そういう状況の中でその部分が減ってくるということは、公共交通の事業としての存立も危ぶまれていくということです。そんなことで、全国的に見るとここ10年間ぐらいでバス路線は1万2,000キロぐらい全国で廃止になっているという状況にあって、今後は大都市圏でもそういった動きが加速する可能性があります。今の段階で直接的な危険性があるということではないのですけれども。

ただ、一方で、特にバスの分野は今、人手不足で運転手が足りない非常に厳しい状況が続いています。そうなってくると、例えば需要があるから新たに路線をつくりたい、例えば新たな大きな施設ができました、そこへバス路線が行きたいと思っても、人が回せなくてどこかを削らないとここが出せないという状況にこれからはなってくるおそれがあります。

そういう事業のほうも厳しい状況にある中で、公共交通について今後のことを考えていかなければいけないという環境にあるわけです。

これからみんながどのように公共交通に対処していく必要があるのかという話なのですけれども、公共交通、やはりこれからは社会的なインフラ的な位置づけでみんなで育てていく必要があるだろうということなのです。人がきちんと動けるようにすることで地域の経済基盤を確立したり、あるいはまちがにぎわうというのは、まちを人が歩くということです。徒歩を基準にした場合に、そこまでの移動を公共交通がきちんと担っていくことがやはり重要な要素になります。そういう意味で、やはり社会全体のために公共交通というものをきちんと位置づけていくという考え方が必要かなと思います。

そのためには、今まではさっきも言いましたように、民間会社が事業としてやっていた、それで何とか成り立っていた時代が長かったものですから、どうしても鉄道は鉄道会社が走らせている、バスはバス会社が走らせているものだと思っている部分があります。だめだったら行政が補

助金を出して何とかしてくれるのではないだろうかというような意識が多分今までの公共交通に対する考え方だと思います。

でも、その考え方では結局は誰も何もしない。補助金は麻薬みたいなもので、赤字を埋めるような補助金が設定されてしまうと誰も何も工夫をしなくなります。何もしなくても赤字が出れば補填される、少なくともプラス・マイナス・ゼロにはなるわけですからそういうことを今まで繰り返してきてしまったわけです。ですから、これからのことを考えたときにはそうではなくて、みんながもっと前向きに考えていく姿勢が必要になってくるかと思います。

先ほども言いましたように、今の交通というのは事業としてはなかなか成り立ちにくくなってきています。利用者が間違いなく減る、それから人口が減っていますから今後、早々利用者が大幅にふえるとは考えにくい。となりますと、事業として成り立たせるためには、大体どこも例えばさいたま市内を走っているバス会社で黒字路線があって、赤字路線もあってそれが何とか事業としてトータルでやっていける範囲はそのバス会社としてやっていけるわけです。でも、実際にはそれよりもっと範囲の広い事業をしているわけです。そうすると、やはり事業として成り立っていない部分をどうしても抱えていることになる。

そのときに公のかかわりというのが必要になってくるのですけれども、それから先ほど言った今までの既存の交通手段がないところに対して何らかの交通手段をつくっていかうとすることも、事業としては成り立つとは考えにくいことからすれば、公のかかわりが必要なのではけれども、湯水のように財政負担ができるかというところではないことは間違いない。そうだとするならば、どんな形のどの辺までの財政負担ならみんなが納得できるのかというあたりがやっぱり議論をしていかなくてはいけないだろうと思うのです。

今までは、例えばコミュニティバスなどを走らせるときには行政サイドで考えて、行政サイドがルートを引いて、ダイヤを委託する事業者と一緒に考えて、それをはいどうぞという形で投入してきたわけですが、恐らくこれからはそういう行政が一方的にやるだけの仕組みではもたない、つまり事業的にもそうですし、それから実際のニーズをくみ上げるという意味でもその行政がつくり与えるというようなスタイルでは恐らく今後ではもたないです。

ですから、そういう意味でやはり地域ニーズをくみ上げ、本当に使えるものにしていくということからすると、もう一歩進んだ考え方が必要になってくるかと思います。

そのときに私は3つのポイントがあると思っています。

1つは、交通というのはネットワークを構築して初めて機能するものだということです。つまり、単発のこの地域の地域交通がいいものができたと、それはそれでいいことなのですが、それはその地域の中だけの移動の話です。今の人の移動というのは、特にマイカーが普及してから非常に広範囲にかつさまざまなニーズを包括するようになっていきます。これは全て公共交通というのは非常に難しい面はありますけれども、やはりそのさまざまなニーズがある中で、一つのエリアの交通分の範囲でおさまる移動ニーズというのは非常に少ない。となると、やはり広くどこかへきちんと行きたいところへつながっていくことが必要です。

その意味できちんといろいろな交通機関を適材適所に張りつけて、それがきちんとつながるようなネットワークをつくっていく必要がある、これが1つ目です。

それから、2つ目は、地域に最も適した交通システムを考えるということで、今までのように全て鉄道とバスを組み合わせているネットワークだけで今後カバーができるかという、それも

また難しくなってくる。その次の手段として考えられたのがコミュニティバスなどの方法なのですけれども、これも適しているところと必ずしもそうでない場合もある。となると、その地域に一番合った交通機関、交通手段は何なのだろうということを中心に地域で考えて、それでそこに適したものを導入していく、それぞれをまたきちんと結節をさせていく、こういうようなことで考えていく必要があるだろうと、これが2番目です。

それから、3番目は、みんなが当事者になるべきであろうということです。

先ほども言いましたように、地域に合った交通手段、本当に地域に必要な交通手段というのは行政が恐らくこうであろうという予想のもとにつくって、与えるだけでは多分満たせない。やはり、その地域の特に生活交通の部分というのは、地域主体でつくっていくことが、ニーズに合ったものをきちんとつくっていくという意味では非常に大切なことになろうかと思えます。

そういう意味で、本当にその地域に必要なものは地域のみで考え、つくっていくということが今後必要になってくるであろうと。必ずしも、一律的に地域はこういうことをやらなければいけないのだという話ではなくて、それぞれの地域がやりやすいやり方で、ニーズをくみ上げ、それを形にしていくという動きがこれからは必要になってくるかなと思っています。

その上で一番大切なのは、先ほども言いました、5年後、10年後に続けていくことです。公共交通は今あればそれでいいというものではないわけです。本当に必要な人がこれから間違いなくふえていく5年後、10年後、そのときにきちんと続けていけるような、同じ形でということでは必ずしもないですけれども、続けていけるような仕組みをきちんとつくっていく。そのためにはどこかに過大な負担がかかるような仕組みではもたないので、市であり、地域の人たちであり、それから交通事業者もそれぞれが応分の負担をし、役割分担をしながらつくっていく必要があるということと、それからつつい地域交通は採算度外視のような思いを持ってしまう場合があるのですけれども、決してそうではなくて、やはり採算はこれはもちろん全てではないです。だけれども、採算を全く無視したつくり方をすると、どんどんその赤字がふえ続けるような設定になってしまうと将来絶対もたないです。ですから、利用者がふえて、収入がふえるとか、あるいはより効率的な運用の仕方をするとか、少しでも将来に負担を残さないというようなことをいろいろと考えていく必要があります。

そういう中でこれから地域の中で考えていけばいいわけですがけれども、とにかく日本の悪いところなのですけれども、どこかで有名な事例とか成功事例が出るとうちもあれをやろうみたいな話が出てくることがある。これが実は日本のこれまでのコミュニティバスだとか、デマンド交通だとかそういうものを必ずしも地域に合わないものを導入して成功できなかった事例というのに結びついてしまった面があります。ですから、本当にその地域の中でどんなものが必要かというような視点で物事を考えていく必要があります。

ネットワークという話を具体的にしますけれども、基本的には基幹になる交通をきちんと整備し、そこにその地域の生活交通を結びつけていくような、いわば幹がしっかりあって、枝ぶりのいい枝と、それから葉っぱがきちんとその地域の中で茂っていくようなつくり方が基本的な考え方としてあります。ただ、もちろんこれはそれぞれの地域のロケーションや何かによって違います。例えばこれは岐阜市のケースですけれども、基幹交通には大量輸送ができる連節バスを導入して、そこはピストン化します。ここは大学病院なのですけれども、ここに結節のターミナルができたので、この大学病院のところで地域の中を走るバスと目の前で接続をさせる、こういうつ

くり方をしたものです。岐阜市のつくり方というのはこういうことですが、こういう形でそれぞれ基幹ルートがあって、この黄色い丸が地域内の交通なのですが、そういうのを組み合わせるような方法をとったわけです。

もちろんこれは岐阜市がいわゆる都心が1か所に集約されるようなつくりの市街地ですので、そういう中でできたということはあると思いますが、考え方としてはこういうことを視野に考えていくことも必要になるかと思います。

そのときに大切なのはどこでどのように結節をさせるかということです。やはり駅だとか、バスターミナルのようなものというのは人が集まる場所として育てていく必要があります。これは盛岡市で基幹のバス路線と周辺部を走る路線の結節点としてつくったバスターミナルなのですが、ここに人が集まってくるといことがわかって、コンビニが出店したり、新たな店舗が出店をしたりしました。

このように人が集まり、乗りかえるという場所が新たなまちの形成につながる場合もあります。ですから、そういうその結節点というのは、やはり非常に大切な要素を持っているということになるかと思います。

もうかなり時間が来ていますので、バスによる基幹交通の確立というのを、その基幹交通に当たる部分をいかにスムーズに走らせるか、そのことによって生活交通からつながって都心へスムーズに行けるようにすることで交通を高度化しようという話なのですが、一つ一つの事例の説明はここではちょっと省略をさせていただきます。

私がこのところで何を言いたかったかというのは、後で資料で中身は見ただけであればと思うのですが、別に新たに道路をつくるとか、新たに道路を拡張するとか、そんなにハードをいじらなくても、実は交通規制を上手にやるとバスはスムーズに走るのだという話を事例として幾つか出しています。もちろん警察の協力が必要です。どこかで渋滞の長さが減ったとか、あるいは到達時間が短くなったとかそういう実績につながれば警察は協力してくれます。そういうことをやることによって、基幹になる交通というのはかなりスムーズに行くようになるという事例を挙げておきましたので、この辺は資料を見ていただいて、ここまでちょっと飛ばさせていただきます。

生活交通のほうをどうするかという話なのですが、これは今までの形のバスだとか、鉄道では限界を超えたような、例えば小規模、あるいはローカルなニーズに合わせたものをどうしていくかという話です。

そういう中で言いますと、今は画一的に割とコミュニティバスだとか、乗り合いタクシーだとかいう方法でやっていますけれども、これは実は選択肢というのはいろいろあります。そういうこともいろいろ考えながら、これはそれぞれの交通手段の位置づけがどういうことかという、どれだけ需要を集約できるか、あるいはどれだけ個人のニーズにあわせられるかということを経軸と横軸にして配置をした図なのですが、これはどれだけ全体のコストがかかるかということと、どれだけ乗る人1人に対してコストがかかるかということの関係とほぼ同義なのです。そういう関係図をここにあらわしました。

したがって、それぞれその地域で人口の張りつき具合だとか、それからまちの形成のぐあいだとかによって、それからどこへ行きたいのかということによって何を配置すれば一番いいのかということは、こういう関係から読み取っていただくこともできるかと思います。

コミュニティバスとか、乗り合いタクシーとかいろいろあるのですけれども、それぞれの交通機関に適したロケーションというのがあります。主な利用者というのは、大体はほかに交通手段を持たない高齢者なのですけれども、これからの時代、私は非常に大切だと思っているのは、子育て世代のお母さん方もそうです。ここが意外と交通についてはいわゆる交通弱者の部類に入りやすい、今、例えば前に子どもを抱えたまま軽自動車を運転しているお母さんがいたりしますけれども、かなり無理をしてマイカーを使っているそうなのです。ですから、この部分も、特に都市圏では考えていく必要があるだろうと思っています。

コミュニティバスなどの課題についてここでまとめてありますが、これについては読んでおいてください。この場で言うにはちょっとはばかれる、政治が入り過ぎるみたいな話も書いてありますけれども、それもコミュニティバス等の課題の事実ではあります。

そういったことにきちんと適したものを配置して、めり張りをつけて交通ネットワークをつくるということなのですけれども、もう一つやっぱり考えておかななくてはいけないのは、福祉移動サービスという分野があります。これとどのように関係づけるかということなのですが、乗り合い交通というのは、いわばほぼ100%誰でも使える交通機関と言っていると思います。その部分と福祉サービスはやはり少し目的が違います。これを全く一緒にする、一つにまとめようとすると無理が起きる場合があります。つまり、どちらにとっても利用しにくいものになってしまうおそれがあります。

当然、今の乗り合い交通に福祉的な視点を持っていることは必要です。もちろん、今ハードの面ではかなりその福祉対応は進んできましたし、いわゆる福祉的な利用ができるようにはなっていますけれども、どこまでをその乗り合い交通でカバーするのかということは、少しこれから議論しなければなりません。

地方ですとさまざまな機能を持ったものを並立させるというのは、これは非常に不合理な話になってくるのですけれども、都市圏の場合は全体の人口がそれなりに多いということからすると、例えば現状のものでいっても、福祉タクシーだとか、子育てタクシーだとかいろいろなタクシーでやっているものがあります。それから、いわゆるスペシャル・トランスポートと呼ばれる福祉移送サービスという移動手段があります。こういったものをどうやって組み合わせていくのか、そういうことをこれから議論をした上で適切なものを張りつけていくことが必要になってくるかと思っています。

これからの中で非常に小さな需要に対する交通をどうするかということであると、乗り合いタクシーなどが非常に有力視されるわけですが、少なくとも都市圏において言うならば、やはりこういうものというのは地域の方が積極的にかかわって、実際にこの地域のニーズはこういうものなのだというものを示しながら考えていかないと、恐らくいいものはできません。

そういう意味で、いわゆる基幹の部分、先ほど申し上げたバスを中心とした基幹の部分はやはり事業者とそれから公的な、いわゆる行政の協力のもとに確保していく、それに対して生活交通については住民が主体になってそれを支援していくというような仕組みで役割分担をしていくことが必要かなと思います。

ちょっとこの次の山口市の取り組みについては、そういうことを具体的に少し書いてあるものですので、飛ばします。

そういうことで、特に生活交通についてはみんなでつくり、育てるという考え方が必要になっ



てきます。今、それぞれの地域にはいわば活力があります。それから、人材もいるはずで、少子高齢化している状況の中で、交通に対する関心であるとか、あるいは危機感もそれなりに強いものがあります。そういう中で言えば、そのきっかけをつくることによって、地域の中でどういう交通をつくり上げるかといったような議論につながっていく可能性というのは十分にあるわけです。そのきっかけづくりは行政がすることも必要でしょうし、場合によっては議会の皆さんがそのきっかけづくりをするということもあるでしょう。きっかけがつかめれば、かなり前へ進む可能性があると思います。

いろいろな形で地域のかかわりというのはあるのですけれども、こちらなどは過疎地域ですので、少しさいたま市の状況とは違いますが、このバスがこの地域にとっては本当に必要不可欠なものであるという全戸の認識のもとで、全世帯が水道やガスや電気だとかそういうものの基本料金と同じ考え方でみんなで一定額を負担しようよということで、この路線を維持する足しにしているというような方法をとっているところもあったりします。これはですからそれぞれの地域ごとにいろいろな考え方が出てくる話であろうと思います。

実は、最後から2枚目のスライドは少し前にお話をした話とだぶっていましたが、ちょっと割愛をさせていただいて、きのう、和土住宅の乗り合いタクシーの3周年の式典を行いました。その様子を皆さんに見ていただいて、本当に地域が一生懸命やって、自分たちの公共交通という意識を持って育てている典型になっていると思います。

そういう地域が頑張るところに対して、行政が支援をするという仕組みは私はそれが一番公平なのではないかなと、つまり何でもかんでも行政が丸抱えをしてやると、そうしたらどこだって同じレベルで、いわば要望があったらどこにだって出さなくてはいけない話になってきますけれども、私はこうやって地域が頑張っているところに対して、優先的に行政が支援をするというのは一番公平なのではないかなと、これは私の考えですけれども、そう思っています。

そんなことを申し上げまして、最後に、やはりキーワードとしては持続できる公共交通をつくっていく、10年後にきちんとつながれるような公共交通をつくっていく必要がある。そのためには、地域のネットワークの構築にビジョンを持って取り組むことと、それから地域交通というのは市と、それから運行する事業者と地域住民が役割と責任を分担しながら協働していってつくり上げていくものだという事。そういうことによって、この地域でみんなが安心して住み続けられる、そういう意味での社会資本として公共交通をこれから育てていくことができればと思って、私がさいたま市の地域公共交通会議にて今までのガイドラインの中でもそういう考え方で物を申し上げてきたつもりですし、これからガイドラインを状況の変化などの中で見直していきますけれども、これについても私は今申し上げたような基本的な考え方を持って臨んでいきたいなと思っています。

これも、最後はこれは今年の2月だったですか、西区のコミュニティバスのルート変更したときに、地域の皆さんが出てきて歓迎をしているところです。こういうムードをつくっていくことも非常に大切なことだと思っています。

少し長引きましたが、以上で私の最初の話の終わりにさせていただきたいと思います。

どうもありがとうございました。

○松下壮一副委員長 鈴木様、大変ありがとうございました。

次に、各会派からそれぞれの委員に意見を述べていただきます。

はじめに、自由民主党さいたま市議会議員団 新藤信夫委員、よろしくお願いいたします。

**○新藤信夫委員** 自由民主党さいたま市議団の新藤でございます。よろしくお願いいたします。

ただいまより、これからの地域交通についての発表をさせていただきます。

さいたま市が政令市となりまして12年が経過したところでございましょうか、この間、さまざまな施策や提案がありましたけれども、その成果を受けて実現したものが多くございますけれども、かといってまた、市民のニーズに応え切れていない部分もたくさんございました。

そんな実感がするところでございますけれども、以下のようにこれからの交通について整理をさせていただきます。

本市の公共交通はこの南北の交通軸ですけれども、鉄道、高崎線ですとか、あるいは宇都宮線などの南北の軸を中心にして、バス路線がそこに集中して入ってくるという形態をとってまいりました。赤で囲ってあるところが上が大宮です、下が浦和というところでございます。南のほうは武蔵野線が通っておりまして、武蔵浦和、南浦和というところがございますけれども、大半はこの南北の線路に沿って駅があり、そこにバスが集中しているというところでございます。そういったサービスがなされてきたところでございますけれども、他市にはない特徴を持ったこのバス路線網がさいたま市で形成されてきたというところでございます。

さいたま市もあと10年から15年たちますと、高齢化がさらに進みまして、65歳以上の人口がおよそ3分の1を占めてくるだろうと、つまり高齢化率30%を超えてくるだろうと言われております。そういったことに対応して、この鉄道網を中心としたバスの路線網を見直し、また、きめ細かい公共交通のあり方を考えていかなければならないのではないかなと思っております。

このさまざまな市民のニーズに応えるべく、我々も一生懸命努力をしているところではございますけれども、公共交通の空白地区の範囲がやや拡大しているということもございます。また、高齢者の足の確保という点もさらに必要があるという意見も多々ございます。また、そういった点からコミュニティバスの運行の拡大、そして料金の割引の拡充、こういったところも多くの皆様から意見を寄せられているところでございます。

一方で、コミュニティバスも含めてでございますけれども、運行されていない区民の方からは運賃を値上げしてはどうかという話もございます。また、税金を使ってどこまで対応するのかというお話も出てきております。このような意見をさまざま組み合わせ、コミュニティバスのガイドラインというものがあるわけでございますけれども、このガイドラインはおよそ収支率40%という目標を掲げて、市民の負担のバランスを考え、合理性があるものとしてその目標に向かって運行を進めているというところでございます。

そこで、現在の少子高齢化社会をどう乗り切るかということでございますけれども、これからは市民との協働で長期的に、また、国が進めておりますコンパクトシティの実現に向けて、市民の皆様が健康でいられるような政策もあわせて実施して、そのうえでLRTというようなもう少し大型の公共交通システムも導入する必要があるのではないかなと思っております。

また、導入に当たっては民間バス事業者が今まで構築してまいりましたバス路線がありますので、そういったところが撤退するようなことがないように、また市の財源を圧迫することにつながるようなことがないように、この両者がうまくすみ分けができるようにやっていかなければいけないのかなと。

また、市民が使う公共交通と高齢者が求める福祉交通のすみ分けをしっかりと、切り分けて、

それぞれの分野での事業がうまく進むように賄っていく必要があるのだろうと思います。

いずれにしても、これから子どもたちの未来の負担をこれ以上ふやさないような形で、公共交通のあり方を構築していく必要があるということで、我々自民党市議団、また、まちづくり委員会のメンバーとしては考えているところでございます。

**○松下壮一副委員長** ありがとうございます。

続きまして、民主改革さいたま市議団 池田麻里委員、よろしく願いいたします。

**○池田麻里委員** 民主改革さいたま市議団の池田と申します。

鈴木先生と新藤委員からこの地域公共交通とさいたま市の現状についてはお話をいただきましたので、重複を避けながら、この後、二部でさいたま市のコミュニティバスガイドラインについては、議論を重ねてまいりますので、私どもの会派からは少し中長期的な視点で、これからの地域公共交通をどう考えているかということについてお話をさせていただきたいと思っております。

繰り返しになりますが、今、このコミュニティバス、地域公共交通にかかわる課題というのはさまざまございます。さいたま市も10区ありまして、例えばこの大宮区や浦和区、南区のように本当に市街化が進んでいる地域から、私の住んでおります西区や岩槻区のように高齢化率もさいたま市平均よりも高く、市街化調整区域や交通不便地区、交通空白地区以上にもっと交通に課題を抱えているような地域もございます。そうした問題を全て一つの今のガイドラインというものでくくって、考えていいのかどうかということについても議論をしていかななくてはいけないと思っております。

先生から先ほど福祉で使っているタクシーに、さまざまな機能を持たせてしまうことには課題もあるという御指摘もございましたが、地域を走っている自動車という視点で考えれば、民間のバスであったり、コミュニティバス以外にもたくさんものが走っています。例えば、学校に往復するスクールバスは朝や夕方走っていますけれども、日中の時間帯は駐車場にとまったままになっている、それから介護タクシーといったようなものも地域の高齢者の皆さんを介護事業所までお届けをしているというようなこともあります。

例えば、自動車教習所に通うバスも駅前まで生徒を乗せて、その自動車教習所まで運んでいったりする、ただ、ここで現在そこにお金のやりとりが介在していないので、そうした仕組みが成り立つけれども、金銭の授受が発生してしまうと白タク扱いになってしまっていて、規制に触れてしまうということがあります。こうした規制を緩和していくことで、もっと今の地域を走って、人を乗せて送り届けるという役割を果たしている自動車というものをもっと活用していくという視点を持つことが大切ではないかなと思っております。

もう一点、これからますますICTの活用といったものに向けて、さまざまな取り組みが行われてまいります。来年1月からは特区を活用して、藤沢市で無人の車が家とショッピングセンターを走るロボットタクシーの実証実験が始まります。それから、ウーバーというアメリカで始まった仕組みですけれども、民間人が一つの仕組みに登録をして、あいている時間に自家用車を使って人を送り届ける、そしてクレジットカードを使ってお支払いをするというような仕組みが世界の都市では始まっております。LINEタクシーのような仕組みも日本では一部の市街地で有効に活用されています。

そうした新しいICTの仕組みも活用しながら、いろいろな議論をこれから深めていければなと思っておりますので、ぜひ皆さん方のご意見もお聞かせいただければと思います。

ありがとうございます。

○**松下壮一副委員長** ありがとうございます。

続きまして、公明党さいたま市議会議員団 宮沢則之委員、お願いいたします。

○**宮沢則之委員** どうも皆さん、こんにちは。

公明党の宮沢でございます。

先ほど来、鈴木先生からもお話をいただきまして、全くそのとおりだなと同感の思いでおりました。

まず、今までの大きな枠として公共交通という枠から見ますと、これまでは公共交通というのはまず一点としては公共性、そしてまちづくりの一環という意味合いが大きかったのかなと思っております。

さいたま市でも公共性という部分であれば、交通空白地域の解消ということで、この方たちには十分な移動の状況にない、そこを埋めていこう、そういったことでさいたま市もさまざまな取り組みをしてみたりして、その一つは先ほどおっしゃっていましたがコミュニティバスであるとか、ちょうど今、本当に実りつつある松木のほうの乗り合いタクシーであるとか、こういった形の施策を一つ一つの課題に向けて取り組んできているのかなと思っております。

あと、もう一点といたしましては、さいたま市が目指すまちづくりの一環として公共交通のあるべき姿ということに関しましては、過度に車に依存しない、そういった方向性のもと、例えばここ大宮で今展開をされておりますコミュニティサイクルでありますとか、先ほどのコミュニティバスもそうですけれども、新しくできた区役所へのアクセスの仕方とか、こういった施策を一つ一つ実施をしてきて、それなりの効果を生み出しているのだなと私ども公明党でもこのような認識しております。

しかしながら、これからの公共交通という視点に立ちますと、ちょっと考え方を今までと変えていかなければいけないと思っております。先ほど、先生から話がありました福祉的な要素というものがこれから大きく広がっていくのではないかなということをつくづく感じております。

高齢化率が伸びていく、これは長生きをするということではあるのですが、先日も道交法の改正がありまして、改正道路交通法で75歳以上の方が認知症の可能性があるということで、ある程度の診断書を持って行って、その結果、その状態になると免許証が取り上げられてしまうとか、今までの社会情勢の変化がこれからさまざま起きてくると。こういった視点からいきますと、この福祉的な要素の交通弱者に対する対応というものは、これは公共交通の中の一つの大きな役割になってきていると思っております。そのうえで、私ども公明党はデマンドバスとか、さまざまな提案をさせていただいてきているわけでございますけれども、きょう、こういう機会を持ちまして、これから皆様方と一緒にディスカッション等を進めて、また新たな公共交通をつくっていただけたらいいなと思っております。

どうぞよろしく申し上げます。ありがとうございました。

○**松下壮一副委員長** ありがとうございます。

続きまして、日本共産党さいたま市議団 山崎章委員、お願いいたします。

○**山崎章委員** 皆さん、こんにちは。

ただいま御紹介いただきました日本共産党市議団の山崎章です。

私は中央区に住んでおりまして、今のコミュニティバスそのものがまだ走っておりません。こ

れからの公共交通とは何ぞやということを考えたときに、私どもが住民の皆さんからよく耳にするのは、中央区においてもコミュニティバスをぜひ走らせてほしいと、ともかくもう病院に行くにしても足がないのだというようなことも言われています。

同時に、今、地域の今まで買い物していたお店そのものがだんだん疲弊してきています。つまり、場所によっては買い物難民も生じてきているわけなのです。これからの高齢社会を迎えようとしている中において、ただ単に今のような駅から区役所までのコミュニティバスの走らせ方でいいのかということが問われているのではないかなど。今もお話しにありましたけれども、やはり福祉型のバスとして進めていくことの大事さというものを痛切に感じております。

私は前に、金沢市に視察に行きまして、ここもいち早く小型のマイクロバスを走らせているのですけれども、驚いたのはそれこそ商店街を走っていくのです。それで大変多くの高齢者がそれを利用している。どうですかと言ったら本当に毎日の買い物をするのに役立っているというようなお話もありました。

やはり、こうした点から考えたときにただ単に公共交通ということだけでなく、やはり福祉型の公共交通としてしっかりと捉えていくことがこれからますます大事なのではないかなど思っています。

同時に、今、二酸化炭素の削減の問題が出されています。さまざまところで車を走らせるということではなくて、車を使わなくても駅や病院、そしてまた買い物にも行けるという形でのあり方が今求められているのではないのかなど。

同時に今コミュニティバスの走らせ方というのは、それぞれの各行政区内でとどまっています。しかし、事によってはさまざまな公共施設、病院、買い物、駅ということを考えたときに、区を横断するようなこともこれからは考えていく必要があるのではないかと考えております。

全てお話しすることはできませんけれども、そうした一つの方向性を持ったこれからの公共交通のあり方というものが大事になってきているのではないかということを確認させていただきまして、時間が来ましたので、私の話を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

**○松下壮一副委員長** ありがとうございました。

これよりパネルディスカッションに移りますので、パネリストの方は席の移動をお願いいたします。

では、ここからは江原委員長にコーディネーターをお願いし、パネルディスカッションを行います。よろしくお願いいたします。

**○江原大輔委員長** 江原でございます。よろしくお願いいたします。

ここからはパネルディスカッションということで鈴木先生が中央に座っておりますが、各会派の委員の皆様と一緒に、皆様に身近なお話をさせていただければと思います。そして、このパネルディスカッションの後に質疑を行います。再三申しているとおり、本日に例えばまとめようとか、答えを出そうということではございません。どうか我々とともに御意見を言っていて、まちづくりに御参加をいただければとよろしくお願いいたします。

それでは、早速ですが、私がコーディネーターを務めさせていただきます、パネルディスカッションを行わせていただきます。

まず、テーマといたしましては、先ほど皆さんの御意見も踏まえた中で、まず一つは、現行の

コミュニティバス等導入ガイドラインについて。

このコミュニティバスの導入ガイドラインについての御要望や御意見について、皆様から御意見があればということで伺ってまいりたいと思っておりますが、池田委員、いかがでしょうか。

○池田麻里委員 ありがとうございます。ガイドラインについては大きく3点論点があるだろうと思っております。

1点目は、協議会です。

今走っている地域で本当に地元の協議会の皆さん、御苦労いただいて、路線の選定、それから乗客をふやすための取り組み、それから寄附などを集める、協賛金を集めようといったところ物すごく御苦労をいただいております。少し負担が大きくなり過ぎているのではないかという視点を持っていく、それがあろうだろうと思っております。

それから、2点目が収支率です。

40%ということですが、さいたま市はほかの補助金は基本的50%以上出している補助金はほとんどありません。そうした中で収支率40%、一番最大でいって6割補助金が出るという仕組みについてどう考えていくかということ。

それから、3点目が山崎委員からも御指摘ありましたけれども、ルートです。

基本的に今、区を越えて走るということはない設定になっておりますが、こうしたルートをどう考えていくかこの3点がこのガイドラインについては議論になってくるのではないかと考えております。

○江原大輔委員長 トップバッターで、まとめていただきましてありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。

宮沢委員

○宮沢則之委員 このガイドラインの件で、先ほど先生がおっしゃっていたとおり、ガイドラインの導入の対象地域というのは全域というわけではないわけで、ある程度そこには目的が存在するとは思っております。

一つとして、その目的に応じたということは、地域的な皆さんのまとまりというものが非常にポイントになってくると考えているわけがございますけれども、まだ実施主体として市の職員であるとか、事業者であるとか、何よりも地元組織の方たち、この地元組織の方たちの組織の構築というか、つくり上げていくという、ここへの支援体制というものをもう少し必要なのかなと。

私もこういう立場で、私は大宮区なので、対象地域から外れているのですが、いろいろなところでのコミュニティバスが走っていないので、うわさとして耳にして、内に問題があるわけがございます、それでガイドラインというものがあるのだよという話をした際に、その地域としてのまとまりまではなかなかつくりにくい、だけれども、走ってほしい、みんなそう思っているよという地域があるということもあって、この地元組織、今までは一長一短に自治会とかいう形になりがちだったのですけれども、そうではなくて、自治会単位で全てがまとまるかという問題もあると思いますので、この辺の地域組織づくりの支援体制というのをもう少し行政のできる形でつくり上げていくかどうかという考えでおります。

○江原大輔委員長 ありがとうございます。

山崎委員

○山崎章委員 コミュニティバスの導入条件として、今、宮沢委員もお話しされましたけれども、

JRの駅がどのぐらいあるかというようなその利便性の関係が一つありまして、ですから浦和区、中央区、そして大宮区、あと緑区が走っていないのでしょうか、この4行政区が走っていないのです。しかし、その中でも実際にはバイパスの西側とか非常に不便を来しているわけなのです。決して利便性のある行政区とは捉えていないわけなのです。したがって、そうした全行政区にまず走らせるということが大前提ではないのかという問題。

それと、走らせるに当たっての今のガイドラインの部分で言えば、一番大きなネックがやはり収支率40%という問題です。ですから仮定そのものをやはりなくしていくことが前提でないとなかなか難しいのではないかと。

同時にコースのどこを走らせるかという、これは現在、協議会をつくってそれで設定していくということですから全ておんぶにだっこで行政にということになれば、先ほど先生からも御指摘があったように、バスに対する愛着というものがなくなるのではないかと思いますので、そうした協議会そのものをつくり、どのコースを走らせるかというこれは大いに住民の中で議論をさせ、しかし、だからといって、行政がそれを分化的に見るのではなくて、やっぱり率先してその協議の中に入りながら、しっかりと支えていくということが必要なのではないかなと思っております。

○江原大輔委員長 ありがとうございます。

それでは、新藤委員

○新藤信夫委員 コミュニティバスは採算性の問題ですとか、ルートの問題などで大変苦勞をしている分野でございますけれども、ルートの問題から言いますと、今各区の中でそれぞれのバスルートが完結している。区役所と駅などは確実にそのルートの中に入れて、そのほか利用頻度の高い施設などを結ぶという形をとっています。

区の中で完結するのは一つの方法かと思っておりますけれども、もっと利便性を考えると、他の区との連携、つまり一つのルートの中でほかの区の中も少し走らせるということも考える必要がこれから出てくるのかなと、今も各委員の話の中にありましたとおり、大宮区、中央区、浦和区、緑区は入っていない。ただ、いろいろなところから意見を聞きますと、やはり大きなターミナルに行きたいと、直接乗りかえることもなく行ければありがたいなという話も出てきたりもしますし、また、中心部にある大きな施設に直接行けるようになるほうが良いというお話もあつたりもします。

そういったことから、区を越えてルートの選定というのはこれから必要になってくるのかなという感じもしますし、また、収支率の問題においても、この収支率というのはどれだけの人間が乗るかですから、利便性の高いルートの選定というのは欠かせない問題だろうと思っておりますので、そういったところからしてもルートの見直しというのは十分に行ってもらいたいし、また、区を越えてのルート選定というものもひとつ検討の課題の中に入れていただきたいなと思っておりますのでございます。

○江原大輔委員長 ありがとうございます。

今、各4人の委員から収支率、運行時間、ルート、支援体制そういうようなお話をいただきました。ルートに関しましては、各区をまたいでと、場合によっては桜区のコミュニティバスは南区を走ったりとかそういうのもありますし、ルートについて今ここでいうとちょっと時間がかかってしまうと思っておりますので、鈴木会長にお話をいただければと思っておりますが、絞らせていただくと、その収支率の40%というものとあと支援体制、この二つについてお話をお伺いできればと思

います。よろしくお願いを申し上げます。

**○鈴木文彦氏** 今までガイドラインに基づいて、コミュニティバス、あるいは地域の乗り合いタクシー等についていろいろ検討しながら進めてきたわけですがけれども、今提示されました課題の中でその収支率及び地域協議会の組織づくり、その辺について私の考え方を少し言わせていただきたいと思います。

何がその収支率というものを表に出させているかというのと、役割分担の問題なのです。つまり、市が負うべき役割と、それから実際に必要としている地域が負うべき役割、この比率がどのぐらいが適切なのだろうかというそのことが一つある。もう一つは、結局、財政的にどうかという金額の問題です。こういう中で考えたときに、先ほども申しましたように、事業としては成り立たないものです。ですから、ある程度の行政負担が生じるのはこれはもうやむを得ないと考えざるを得ない。そうでないと、多分走らせることはできない。

ただ、それをどこまで負担するかというときに本来の考え方をしたら私は50%で、いわゆるその地域と行政が折半というところが納得しやすい数字なのだろうなどは思っています。

ただ、現実的には特に地方バスなり、あるいはローカルな路線バスの収支の現実等を考えてみたときに、なかなか50%を達成するというのは非常に厳しいものがあります。これから物すごくふえる要素というのはそんなない中で考えたときに、40%というのには実は理論的な根拠はないのですけれども、ただ、やはり6、4ぐらいの割合で市が負担する範囲であれば、恐らくある程度の市民的な納得が得られる範囲ぐらいかなと、現実的な部分とあわせたときにです、というような意味合いが実際にはあります。ですから、この40%にこういう計算式のもとでこういう結果が出たから40%なのだということは言えません。これはもう最初から申し上げておきます。この是非がどうかという話だろうとは思いますが、私は今申し上げたような意味で40%というのは、比較的人口もあり、都市型に近い地域の数字としては適切な数字だろうと思っています。

これがもう少し過疎地域などになりますと、40%はまずいかないのです。どんなに努力しても40%にはいかないケースが多いので、30%ぐらいの設定にしているケースが目立つだろうとは思いますが、やはりこの数字も努力しなくても達成できてしまう数字では誰も努力しなくなります。幾ら努力しても届かない数字だとこれはみんな諦めてしまいます。でも、一生懸命努力したり、工夫をしたり、あるいはみんながバックアップをすることで達成できる数字が、私は一番正しい数字なのだろうと思っていまして、そういう意味合いをこの40%というのにある程度は込めているつもりです。

もう一つ申し上げておきたいのは、このガイドラインの40%というのは足切りのためのラインではありません。そうではなくて、そういう意味合いの40%を目指してほしいのです。ですから、例えば、ある程度一定の期間の中で40%に満たなかったと、それが40%に満たなかったということでもうここで終わりですよということで一義的に決めるのではなくて、やはりそこまでの努力の足跡であったり、あるいは実際に実績が上がってきているのかどうかとか、そういうことを地域公共交通会議の中で議論して決めていくつもりでやってきました。

ただ、実はそういうことをガイドラインの中に明文化していないのです。そういう判断のときにこういうことを考慮するとか明文化していないので、今私が会長をやっているうちはそういう認識でいるのですけれども、私がここでもろっと逝ってしまうと、これは別の人がやると違う考え方になるかなと思ったりしたので、実はガイドラインの見直しについてはその辺の判断の仕方



とか、そういうことも明らかにしていきたいと私としては思っています。

それから、もう一つの地域協議会なのですけれども、確かに現実その地域の方には相当な苦勞をしていただいている面があります。

地域協議会を進めていくに当たって、どういうものは市がやり、どこまでは地元でやるというようなこともこれも実は曖昧な部分があります。これも私もほかの地域でも同じような地域の組織の方と一緒に作り上げていく交通のいろいろに携わっていますけれども、中には地域が集まりを開くときの例えば会場費をどうするかだとか、それから時刻表をつくるときの印刷費どうなのだというような結構細かく決めているところもあります。どこまで決め込むかというのはこれからの議論になると思いますけれども、やはりある程度、地域協議会を進めていく上での役割というのはもう少しきめ細かくしておいたほうがいいかなと最近は思っています。

それと、先ほど宮沢委員から話のあった地域組織づくりへの支援というのは私も必要だと思いますので、これはガイドラインの中で明文化できるかどうかというのはわかりませんが、ただその組織づくりへの支援の仕方というのは市とそれから地域公共交通会議の中でも議論ができればと考えています。

**○江原大輔委員長** 大変ありがとうございました。私から一つお願いがありますので、健康に気をつけて、1日も長く頑張ってくださいとよろしくお願いを申し上げます。

本当にありがとうございました。本当にいい意見交換ができたのかなとっております。

それでは、パネルディスカッションの2つ目のテーマといたしまして、市民ニーズにどのように応えていくべきか、この市民ニーズにどのように応えていくべきかという言葉は単純なのですが、実は非常に奥深くて難しいとっております。

先ほど来、皆様のお話のとおりさいたま市には10区あり、10区さまざまな交通環境があるわけで、比較的環境も整っている区もあれば、そうでない区もあります。その中で皆様がそれぞれ抱えている市民ニーズや市民の皆様いただいた課題などを踏まえながら、今後、市民ニーズにどう応えていくべきか、御議論をいただければと思います。

それでは、今度は宮沢委員から御意見いただければと思います。

**○宮沢則之委員** 私は大宮区に住んでおります。大宮区は大宮駅に基幹路線というか、バス路線が全部走りますので、そういった意味では非常に恵まれている地域だという思いもあります。

ただ、その中でもやはり空白地域というのはありまして、きょう、私がここに来るときに実はバスで来ようと思って一番近くのバス停に行きましたら、10時半から18時まで路線がないという状態でした。実は大宮区が一番端なのですけれども。こういう現実があるということがこの公平性に欠けるという話だと思いますけれども。

ただ、私が議員としていただく市民ニーズもいろいろあるのですが、圧倒的に多いのは先ほどもお話しさせていただいた交通弱者、特に高齢者からの声というのがやはり多いです。特に、大宮区ということもあるのだと思うのですが、私たちは駅に行くだけではないのですという声があります。例えば大宮区内でも西大宮病院という病院があるわけです。いろいろな病院とかいろいろなショッピングモールがあるのですけれども、区の中の移動をする際には基本的には昼間は自転車で移動して、雨の日はほとんど出ないとそういう方がおりますし、また、私もいろいろとタクシーの運転手にもお話を聞くと、タクシーの利用者は日中は高齢者がほぼ大半を占めていらっしゃるという声もお聞きしました。そういった意味ではこの方たちに対する移動の部分というも

のをどのように考えていくかということが大事だと思っております。

決してコミュニティバスと一緒に並べる必要はないと思っております。公共交通は全く別、先ほど先生がおっしゃった福祉的な意味合いのものを別途新たに考え始めるというそういう時期に来ているのではないかなと、すぐにできるというのではなくて、今からもう準備をしなければ間に合わないと考えておまして、そのためには先ほど申し上げましたドア・ツー・ドアの交通機関とか、こういったものも検討を今から積み上げていかないと、行く行くは大変なことになるのではないかなという気もしておりますので、こういった声を拾い上げる体制を考えていかなければいけないかなと思っております。

**○江原大輔委員長** ありがとうございます。

今、宮沢委員の御意見と新藤委員が先ほどもおっしゃったことと似ているようなところもあると思いますし、お住まいも同じ大宮区ということですので、新藤委員からどうぞよろしくお願い申し上げます。

**○新藤信夫委員** ご指名ありがとうございます。

同じ大宮区の議員として、大宮区でもいろいろ地域では分かれるのだなというところを区内を歩いてみると実感しています。大宮駅周辺はこうやってビルが立ち並び、バスの便も非常に多い、比較的どこに行くのでもバスで何とかできるのかなと思っているとそうでもないところがあるわけでごしまして、先ほど宮沢委員からお話のありましたとおり究極はドア・ツー・ドアということになるのだらうと思います。

よりよいサービスをより早く、より安くというのがこれが大原則になってくるのだらうと思いますけれども、ドア・ツー・ドアといかなくても自宅の近くで乗れて、目的地の近くでおりられるというところを目指していくことになるのだらうなと思いますけれども、やはり、区内ほとんどのバス路線が駅に集中しているということで、ほかのところを目指そうとするとなかなか行けないのです。自転車か自家用車だと、これは完全にドア・ツー・ドアですからいいのですけれども、なかなかお年寄りには運転ができなかったり、あるいは自転車にも乗れなかったりということになってしまうので、できればそういった目的地に行くための公共交通機関が欲しいなということになるわけでご致します。

福祉タクシーというものがあつたりもしますけれども、これは介護施設に行ったりというところが主な目的だったり、あるいは介護が必要な方が利用できるということで、それよりも軽度な方が利用するとなると、今は抜け落ちているそのところにどう対応するかということになるのかなと思っております。

コミュニティタクシーとは別にそういった交通システムのあり方を本当にもう考え始めなければいけない時代になっているのであらうと思います。だんだん年をとってきますと、目も悪くなってきますし、体力も落ちてきますし、歩行速度も遅くなってきます。そんなことを考えると人ごとではないなと私も思っておりますけれども、そういった民間でも行政がやるのもどちらでもいいですから的確にドア・ツー・ドアに近い形、そして頼めば来てくれる、そして安くというところを研究の対象にこれから入れていかなければならない時代なのだらうなと。何がいいかということになるとこれまたさまざまな御意見があるかと思えますし、また、車がいいのかという問題も出てきます。車がいいのかというのはガソリン車がいいのか、環境を重視しないといけない時代ですから、そういったところも考えていかなければいけない、そしてどの程度の大きさの

ものが必要なのか、つまりバスなのか、乗用車クラスなのか、2人乗りぐらいの本当に小さな車でいいのか、そういったところも考えの中に入れていかなければいけないのかなと思っておりま

す。  
なかなか答えが出ない課題だろうと思いますけれども、積極的に検討を進めていかなければならないと思います。

**○江原大輔委員長** 新藤委員、ありがとうございました。

ほかにございますか。

山崎委員

**○山崎章委員** 私が住んでいる中央区におきましては、民間の国際バスにしても西武バスにしてもJRが通っている南北路線について廃止してしまったわけです。国道17号、また与野本町通り、以前は走っていました。ところが今は廃止されて、全く走らない。さいたま新都心を中心とした東西にわたる路線というのは比較的走っているのです。そういう点からすると、かなりの交通空白地域というものが生じてくるようになりました。

今本当に多くの方々から寄せられている声というのは、身近なところで走る循環バスのようなコミュニティバスを走らせてほしいという声、恐らくそれぞれの行政区ごとにおける市長を迎えての懇談会の中でも、各自治会から必ずこの問題が一番に上げられているのです。やはり、それだけ切実な問題だということだと思えます。

ですので、市民のこうしたニーズに答えていこうとするには、もう発想の転換をしないと市民の要望に応えることができないなということを感じております。

ですから、今、市が走らせているコミュニティバスの位置づけの問題と同時に、高齢者に向けた足をどう確保していくのかということはこの二者選択ではなくて、両方二択のそうした公共交通というものを考えていく必要があるのかなということをも痛切に感じております。

**○江原大輔委員長** ありがとうございます。

それでは、池田委員、どうぞ。

**○池田麻里委員** 委員長と私の住んでおります地域、高齢化率も高くて、なかなかのどかな地域でございまして、そうしたところからの意見も述べさせていただきたいと思っておりますが、西区でも岩槻区でももう既にこのガイドラインに基づいてコミュニティバス、コミュニティタクシーの運行が始まっております。

それは一つには今まさに必要だということと、それから地域の皆さんが自分たちのこれからの10年後を考えたときに、今は運転するのだけれども、10年後はちょっと車を運転できなくなるかもしれない、そのときにこのコミュニティバス、地域の足は大切なのだという地域の暮らしを守っていこうという思いから始まっておりますので、ぜひそうした灯を絶やさずに、実証実験期間でありますとか、その効果をどのように検証していくのかということも含めてじっくり支援をしながら、長い目で育てていくそうした行政とのかかわりというものは理解していきたいし、私もそうした視点で取り組んでいきたいなと思っておりますのが一つと、その高齢化率が高いのですけれども、西区の皆さんのアクティブポイントの使用率も非常に市の中でも高いということで、地元で健康で長生きをしていくために出歩きたいという方が多いわけなのです。

なので、そうした視点でルートを考えるときには、先生からもありましたけれども、幹の部分と枝の部分をどう考えるか、枝と幹がかかわるその結節点の部分をどこに設定して、そこでいか

に乗りかえをスムーズにしたり、その枝と幹が交わる部分で地域のコミュニティを維持していく環境であったり、施設だったりというものを考えていくかということを通じて地域の皆さんのお声を中心に、じっくり考えていく必要があると考えております。

**○江原大輔委員長** ありがとうございます。

多くを申しません、私のことまで入れていただいております。会場にも西区、岩槻区の方も多く見受けられる、また、議員も出席されていると思っております。

実際、この市民ニーズにどのように応えていくかということについて、鈴木会長にお話しお伺いしますという、多分1時間くらいはかかってしまうところだと思いますので、今の話を踏まえた上で率直に思っていることとお話しいただければと思います。よろしくお願いたします。

**○鈴木文彦氏** 本当にこの市民ニーズにどう応えていくかという話をしようと思ったら2時間でも足りないかなと思っているのですけれども、かいつまんでお話をします。

3つほどお話をしたいと思うのですが、1つは今のさいたま市のコミュニティバス、これは絶対のものではないということです。今までさいたま市が誕生し、区の中では区役所の位置などの問題もあって、この中での移動を確保しよう、高めようということでスタートしたわけですが、もう10年やそこらたつわけですから、やはりその地域のニーズをもう一度検証をしていかなければいけないものだと思いますし、今回、ガイドラインの話も入ってきますけれども、そのガイドラインの見直しという観点から見ましても、最初にガイドラインを設定したときというのはやはりその段階から現状のコミュニティバスを検証していかなくてはいけないという段階だったわけです。さらにそういった中で改良、あるいはその検証の結果、改善をしたり、あるいは実証的に変えてみたりと、いろいろなことも今までやってきました。

そういう中で考えたときに、今後それではさいたま市のコミュニティバスというのは全体の位置づけの中でどのように位置づけて、どういう機能を果たしていくべきなのかというあたりのことはもう一度検証はしていくべきだろうと思っています。

そういう中で、先ほどから話題になったような、本当に区の中で完結するのが正しいのかどうか、これは多分場所によっても違うと思います。ですから、どこへアクセスさせるのが必要なのかとか、そういうことについても今までにも収支率の低い路線については地域公共交通会議の中で検討はしてきているのですけれども、ただ、これはやはり全体を通して考えてみる必要は出てくるかなと思っています。

また、車両の老朽化の問題などもあって、これからコミュニティバスはお金のかかる時期なので、そういったコストとの絡みもやはり無視はできない話にはなってくるかなとは思っています。

それから、2つ目なのですが、市民ニーズの中で当然行きたいところへ直接行きたい、ドア・ツー・ドアに近いほうがいい、これは当たり前です。ただ、先ほど私が図をお見せしましたように、ドア・ツー・ドアに近づけば近づくほど個々のニーズに対するかけなければならないコストが上がってきます。ですから、そのときにどんな形でそれを実現するのが正しいのかというあたりはこれから議論が必要になってくると思います。

例えば、目的地へ直接行きたいといったときに、その比較的近い生活圏内で走らせるというのであれば10往復できるところが、目的地まで行こうと思ったら5往復しかできないかもしれません。同じ10往復走らせようと思ったら、車両が倍要るかもしれない、車両が倍要るということは

運転手も倍々の倍要るのです。ですから、そういういろいろなことを考えた上でどこまでそのドア・ツー・ドアがいい、目的地に直接行きたいというニーズに応えられるかと考えながら計画をしていかなければいけないということが、ぜひ皆様の頭の中に置いておいていただきたいこと。

と同時に、そのニーズにより近いものであるならば、負担をするほうも安いに越したことはないのはわかります。でも、個々のニーズに近づけば近づくほどその利便性の部分に対する負担というのも考えてもらわないと多分もたないということになり得ますので、そういうこともその議論の中に入れていただきたいなと思っています。

3つ目は、この地域交通を最終的に確保する方法というのは選択肢を言ったらいろいろあります。ただ、ハードルも大きいのが事実なのです。一つは公的な問題です。例えば、先ほど池田委員の発表の中で、今移動で使われているさまざまなものを活用する場がありました。これも可能性としてはありますけれども、今の道路運送法などの仕組みの中でできることというのは限られています。特区や何かでやる方法はありますが、ただ、それがオープンにできるまでには多分時間が相当かかります。

そういう法的な問題と、それから当然それぞれの交通手段には目的があるわけです。例えば、自動車学校の送迎車というのはあくまで自動車学校に生徒を駅だとかに送迎するのが目的です。例えば今はここで走っていても、自動車学校がこっちからの送迎のほうがいいなと思ったらあしたから変えられるわけです。それを生活交通に活用したときに、そういうのに対応できるのかどうかというあたりの議論もあって、実は千葉県内で自動車学校の送迎車に地元の高齢者の方を乗せていたケースがあったのですが、結局中止せざるを得なくなりました。というのは、やはり自動車学校としてはそのためにこっちを回することはできないという話です。

そういういろいろ考えなければならぬことがありますので、選択肢として議論には幾らでも乗せられますけれども、じっくりとそういうことを考えながら、一番可能性のあるもの、適したものを選んでいくということは必要だろうなと思います。

**○江原大輔委員長** 大変前向きな、また突っ込んだお話を本当にありがとうございます。このままずっと続けたいのですが、時間の限りもございます。

そして、ここからは参加者の皆様にも御参加いただきたく思っておりますので、会場の皆様に御意見や御質問をいただければと思います。また、重ねて一つだけ御報告いたしますと、このピンクの紙がございます。これはアンケートであり、皆様の御意見、御要望に応じていきたいというこちら側からのお願いでございますので、どうか御記入をいただいて、紙が足りなかったら後ろもでございますので、どうかよろしくお願ひしたいと思います。

それでは、会場の皆様の質疑応答とさせていただきます。御質問のある方は挙手をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

それでは、中央の方、済みませんけれども、住んでいらっしゃる区だけお願ひいたします。

**○質問者1** 岩槻区に住んでおります。

ガイドラインにあります収支率40%についてお伺ひしたいと思います。

40%が妥当だという根拠がないとおっしゃいましたけれども、実際に今走っているバス路線がありますね、乗り合いタクシーも含めて。これで今もう何年もやってきたということなのですが、実際には現在40%に達成している路線は一つもないと認識しているのですが、この40%は高過ぎると思うのです。どこも達成できない収支率を目標だと掲げても、これからバス路線をつ

くろうというところにすれば高過ぎるハードルだと思っています。ぜひこの辺を改善していただきたいというのと同時に、幾つか要望というか、質問というか、意見といったようなことがありますので、したいと思います。

1つはその40%の収支率について撤回もしくは引き下げるといことは検討できないのかどうかということでございます。

2つ目は、特に先生の話にもありましたように、高齢者が非常にふえているのです。私、岩槻区ですから非常に高齢化率が高い、5年後、10年後には歩くことも大変だという方や自転車にも乗れない、自動車にももちろん乗れないという方がふえることは考えられることで、今5つの町会が集まって、乗り合いタクシーを走らせようと動いています。そういう中で、この高齢者の問題を考えたときに、やはり福祉のこともその中に取り入れて考えてほしいと思うのです。

これは妥当かどうかわかりませんが、例えば東京都では高齢者の無料パスとか障害者の無料パスとかがありますね。そうしたら私も障害者で、東京に行けばもしかしたら無料パスがもらえると思うのですが、さいたま市は障害者は半額ということになっているわけですが、その残った半額の部分を、例えば福祉のほうからの運賃ということで補填をしてもらおうとかいうことで収支率が上がると考えるので、そういうこともぜひ考えていただければと思います。

あと、3つ目は、無料で乗り継ぎができるようにもなりたいということです。今、一つの路線で1か所しか行けないのですけれども、そこからまたあっちへ行こうと思うと、また別のお金がかかるということです。どうもほかの市では無料で乗り継ぎができるということも幾つもあると聞いておりますので、ぜひ無料で乗り継ぎができるようにしてほしい。これは区をまたいでということにも、もしかしたらつながるのかもしれないけれども。

4つ目が人件費の比率が一番大きいのだとなると、人件費を削減する対策として新しい技術がどんどんふえています。自動運転であるとか、あるいは自動追尾装置というものが出てきているということです。例えば、混む時間帯だけ車を2台にして、運転手は1人で、1台は後ろからついていくというようなことだって検討できるのではないかと思うのですけれども、そういう新しい技術を今後はぜひ検討していただければと思います。

**○江原大輔委員長** ありがとうございます。

ただ、交通政策審議会の会場でもないの、答えられる部分と答えられない部分、本日は鈴木会長は個人でいらっしゃるからその辺を踏まえた上で、御要望として今の部分はお受けできると思うのですけれども、答えられるところで会長、2番目くらいですか。

**○鈴木文彦氏** 明確に今の御要望や御質問にお答えするのは私も責任がありますので、それはできない部分もあります。

ただ、運賃の問題ですとか、あるいは優遇措置の問題等についてはこれは考え方をどう市の中で整理をするかということであったり、あるいは日本の運賃制度そのものが今、一乗車一運賃の制度になっているものなわけですけれども、例えば、都市圏ではゾーン運賃みたいなことも、これからはさいたま市だけの話ではなくて、検討の対象にはなっていくでしょうから、そういったような中でまた議論を深められる可能性はあるかなと思います。

**○江原大輔委員長** しっかりと録音もされていますので、今の御質問についての御要望についてはこれからの検討課題、我々も責任持って携わっていきたいと思ってございます。

ほかに御意見、御質問ございますでしょうか。どうぞ。

**○質問者 2** 中央区に住んでおります。

自由民主党の最初のパワーポイントの中で、平成37年をピークに人口が減少、今後25年で3人に1人が65歳になるということがありました。その中で高齢者が増加するということが公共機関の役割がふえるということです。私も車や電車で通勤をしております。通勤または帰宅時間帯における鉄道を利用している場合に、その利用密度というのは非常に高く、かなり乗りづらいというのがあります。

その中で公共機関の混雑の緩和、都市間の連携強化、バスの走行向上ということで御質問させていただきたいのですが、こちらの資料の8ページの中の都市間のバスをスムーズに交通規制だけでできるバス優先ということと、ニーズのある時間帯にバスを走らせるということにすごく興味を持ったのですが、私が以前住んでいたところはバスの優先道路というのがございました。そういうものはさいたま市では可能なことなのでしょうか。また、できるとしたらどのくらいの期間が必要になるか鈴木会長に御質問いたします。

**○江原大輔委員長** それでは、鈴木会長、よろしくお願いいたします。

**○鈴木文彦氏** ありがとうございます。

私が資料で出ささせていただいたこのバスをスムーズに走らせる手法というのは、先ほども申し上げましたように、新たなインフラをつくるとか、道路インフラを大きく変えるとかそういうことをしないまま、交通規制を変えることでやれる方法ということで実例を挙げさせていただいているものです。

これはもちろん地域の交通特性によってどういう方法が適しているかということはいろいろあるかと思えます。特に、このスライド番号で15番のところに出しているような町田市のケースだとか、それから長岡市のケースなどはもとの道路形態に応じて一番スムーズにバスが走れる方法を信号制御したり、車線を変更したりしたことです。同じ形がそのままさいたま市で通用する場所があるかということとそういうものではありません。

ただ、考え方としては同じような考え方をできるところが多分あるだろうと思えます。これは、地域の方が探すとか、あるいはふだん通勤で使われている方がそういった場所を探すとか、もう一つは実際にバスやタクシーを運転しているドライバーがそういう声を上げていくことも必要で、そういうことを合わせて時間がどのくらいかかるかという話は、実はこれ先ほど言いましたけれども、警察との協議が一番大切なこととなりますので、それにどのくらいの期間を要するかというあたりで決まってくる部分が多いので、どのくらいということとはなかなか言いにくい面はあります。ただ、警察を動かすのは先ほども言いましたように、なるべく具体的に渋滞長が減るとか、到達時間が小さくなるとかそういったようなことを証明できなくても、その可能性を示唆することであるとか、あるいは交通規制を変えるというときに、警察は地域の住民の方の要望というものをかなり重要視しますので、地域の方と一緒にこういうことをやったらスムーズに流れるのではないかというような形で話を持っていくとか、そういうところで少しスピードアップをさせていただいて、信号制御でやることであれば具体的なその作業そのものは1年あれば多分できると思えますので、そのようなことでいろいろその地域なりの工夫をしていくことが必要かなと思っています。

そのことによって、結構多分、駅まで大して距離はないのに渋滞でなかなか動かないとか、そういうようなことは解消できる可能性はあると思えます。それと、このニーズがある時間帯にバ

バスを走らせるとここに出ている例は、東京の西のほうを走っている西東京バスという会社が会社としてやっている施策なのですけれども、左側のほうは実はさいたま市から、大宮からもっと先の地域へ行くバスとしては同じようなものが走っていて、高崎線と宇都宮線が終わった後、京浜東北線はまだ来ますので、その京浜東北線に合わせてその高崎線や宇都宮線の沿線のほうへ走っていくというようなバスのイメージです。右側のほうは意外とニーズはあるのにやっていなくて、電車が走り始める前の早朝に電車と同じルートで拠点まで走らせる、そのことによって例えば朝早い新幹線に乗りたいとか、朝早い飛行機に乗りたいとかいう人のニーズを満たしていたり、あるいは勤務時間で早くから行きたいという人のニーズにあわせたりとか、そういう時間帯でダイヤを考えていくことでも先ほどのニーズに応えるということはいろいろ可能性はある話なのです。

これはもう本当に発想と工夫の問題ですので、ぜひいろいろな声を挙げていただくことが必要かなと思います。

お答えになったかどうかわかりませんが。

**○江原大輔委員長** 本当にありがとうございます。

皆さん、時計をごらんください。実は今日は3時半に終了です。熱い意見、皆さんの御協力と熱意のおかげで20分オーバーしても誰からも文句が出ない、すばらしい時間だったのかなと思っています。

大変名残惜しいのですが、まだまだ質問はお受けしたいところではございますが、時間の限りもございますので、あと、先ほど申したとおり、これ以外の部分、足りなかった部分に関してはピンクのアンケート用紙に御記入をいただければと思います。

皆様の御協力、そして鈴木会長、パネラーの皆様、本当にありがとうございました。

それでは、松下副委員長と進行を交代いたします。

**○松下壮一副委員長** 大変ありがとうございました。

さいたま市議会のまちづくり委員会の私どもといたしましても、きょうさまざまな議論がありました。また、皆様から御意見をいただきました。これらを踏まえてよりよいこれからの地域公共交通をつくってまいりたいと思います。

今日は長時間にわたり御協力いただきまして、本当にありがとうございました。

会場から帰る際、お忘れ物のないようお気をつけください。また、アンケートにつきましては出口におります職員にお渡しくださるようお願いいたします。

大変にありがとうございました。

散 会（午後3時50分）