

政策提案特別委員会記録

令和 6 年 1 2 月 1 8 日

【開催日】 令和6年12月18日（水）

【開催場所】 第1委員会室

【開会・散会時間】 午後1時～午後1時50分

【出席委員】

委員長	大井 淳一朗	副委員長	中岡 英二
委員	伊場 勇	委員	山田 伸幸
委員	吉永 美子		

【欠席委員】

委員	笹木 慶之		
----	-------	--	--

【委員外出席議員等】

なし

【執行部出席者】

なし

【事務局出席者】

局長	石田 隆	局次長	中村 潤之介
----	------	-----	--------

【審査内容】

- 1 本市における公共交通の在り方について
- 2 今後の予定について
- 3 その他

午後1時 開会

大井淳一朗委員長 皆さんお疲れさまです。ただいまより、政策提案特別委員会を始めます。笹木委員は所用のため欠席との届出がありましたことを御報告します。付議事項に従って進めてまいりますので、委員会運営に御協力のほどお願いいたします。まず1点目です。本市における公共交通の在り方です。その前に、前回の委員会から少し活動が低調に終わっておりましたことをおわび申し上げます。これからペースを上げていきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。それから、本市における

公共交通の在り方に入る前に、資料の確認をお願いしたいと思います。
お手元にあります資料は、タクシー協会に入っているタクシー業者及びバス事業者に対して、分担してヒアリングをした結果です。現状と担い手確保に向けた取組、運転士奨励金などについて、本市への要望、いわゆるライドシェアについて、その他ということで、全てではないんですがヒアリングしたことをそれなりに網羅しているものであります。名前は伏せてありますので、その点は御容赦ください。これを基に話をしていきたいと思うんですが、これからの委員会を進めるに当たって、前回の委員会の内容を少し確認します。まず、専門的な知見の活用というか、政策提言についてどうあるべきかということをお指摘いただきたいということがありました。創政会が個別に長内先生の研修を受けたそうなので、そこで先生がおっしゃっていたことをこちらでも共有したいと思っております。よろしいでしょうか。（「はい」と呼ぶ者あり）では、お願いします。

伊場勇委員 会派で議会アドバイザーの長内先生をお呼びしまして、政策提案について、「やり方ばかり追求してしまうというところが、いろいろなところで見受けられると思います」との御助言を頂いたところです。なので、やり方も大事なんですけど、どうあるべきかという在り方も政策提言として大事な観点であって、その在り方を執行部に対して提言という形でやるというやり方のほうがいいと。逆に、縛ってしまうと、それができるかできないかというだけの話になってしまうので、こういう考え方で進めるべきだといったやり方よりも、在り方をもっと膨らませてもいいんじゃないですかという御意見があったというのが一つです。もう1点は、エビデンスはもちろん大事ですと。いろいろな数字があって、その在り方を決めるわけですけども、遠くの目的地をしっかりと定めることによって、今あるべき姿、やること、具体的なものというように下がってくるというところは、もっと明確にできるんじゃないですかというところを、進めている内容もお見せした中でアドバイスを頂いたというところなんです。

大井淳一郎委員長　ありがとうございます。長内先生から、やり方ではなく在り方について議論したらどうかということがありました。今までこの議会政策提言書ということで、具体的な政策を幾つか挙げさせていただきました。今後の進め方によって、これが180度変わるということはないんですけれども、私も含めて委員各位でもう少しこの公共交通の在り方について確認をしたほうがよかったかなと思っております。それとともに、目的地や現状といったものも確認すべきだったと反省しております。そして、もう1点出ていたのは、バス事業者、タクシー事業者、山口東京理科大学との意見交換を設けるべきではないかということになります。理科大については、今後の予定の中で述べさせていただきます。先ほど述べましたタクシー事業者やバス事業者との意見交換ですが、なかなか意見交換の機会を設けることができなかったものですから、先ほど御提示いたしましたヒアリングシートのように、分担してヒアリングしたところです。これを付議事項1点目の参考にしていただければと思いますので、よろしくお願いします。本市における公共交通の在り方ということで、大風呂敷を広げたようなタイトルではありますが、やはり、先ほど長内先生の御指摘について、私たちの中で公共交通の在り方、位置づけみたいなものをディスカッションできればいいなと思っております。公共交通の在り方とはいっても、いろいろな位置づけがあると思いますが、やはり広島や福岡での公共交通と、私たち田舎での公共交通の位置づけというのは、若干違ってくると思っております。そうしたことも踏まえながら、あくまでも本市における公共交通はどうあるべきかということについて、委員の意見を言っていただければと思います。何らかの方向性を出すことができれば、政策提言の背景といったことに盛り込んでいきたいと思っております。それでは考えていきたいと思っています。

山田伸幸委員　先日の一般質問で、この問題に山陽小野田市がどう取り組むべきかを中心にやったんですけれど、もうヒアリングのときから、何をすればいいんですかというような具体的な手法ばかりに走って、市がどう

いう公共交通を目指すかというところに議論の方向性を持っていけなかったのは残念だなと思っているところです。なぜそうなるかというと、執行部は日頃、事業者といろいろなディスカッションやいろいろな聞き取りをやってるし、公共交通協議会の中でも話が出る。その中で、結局、事業者の経営をどう守るかというところに行き着いてしまうと。事業者なくしてこの公共交通はあり得ないというところで、どうしてもその事業者に向けた施策展開になりやすく、流れてしまうということを強く感じています。山陽小野田市として今の高齢者の現状はどうなのかということもやりました。執行部からの答弁でも、本当に厳しい状況がいろいろところで浮き彫りになってきたんですけど、何をするかというところでは、事業者との現状の難しさ——だから、本市の公共交通の在り方が、今の公共交通を走らせている事業者の現状にどうしても流されていってるんじゃないかというのを感じながら一般質問を終えたんですけど、そこを山陽小野田市がどう打開してどのような公共交通を目指していくのか。果たして提言でどこまで突き詰められていくかなというのを考えなくちゃいけないかなと思っています。

大井淳一郎委員長　山田委員から、事業者視点になりがちではないかということでした。それも大事な一面ではありますが、やはり利用者の目に立ったというところから施策展開をしていかなくتهはいけないというのは一般論としては言えるかと思います。いかがでしょうか。そのほかに皆さんからあればどうぞ。

伊場勇委員　この公共交通の在り方については、1人でも多くの交通弱者を救うということだと思うんです。今、本市でも場所によっては抱えている課題が違ふと思うので、一緒くたにするべきと言うことはなかなか難しい。ただ、このたび公共交通に関わる事業者に対してヒアリングを行った中での現状を見ると、どこも厳しいですねと言わざるを得ませんし、でも、何とか踏ん張ってやっていただけているんだなというのが正直な感想ですので、ここを事業者に対して市の施策で少しでも支援できるん

であれば、多様化した今の市民のニーズに対しても、1人でも多くの交通弱者を助けることができるんじゃないかと思っています。

大井淳一郎委員長 交通弱者を救うというところが大事であるということで、そのためには事業者の支援もしていくと。担い手をしっかりやっていくということも必要ではないかということです。山田委員、交通弱者を救うということについては賛同できると思うんですが、これについてはいかがでしょうか。

山田伸幸委員 交通弱者という言い方で一くくりにしてあると思うんですね。やっぱり住んでおられる地域によっていろいろ変わってきているし、一般質問でも明らかにしたんですけれど、そこは交通不便地域ではないと言われても、実際には日頃の生活の場にも困り果てている現状があるわけです。ですから、本当に現状に沿った見方をするように市が変えない限りは、そこは交通不便地域ではありませんから対策しませんと言われてしまったら、かなりの人たちが困ってしまうんです。一方で、バスは来ていても、みんなはバスに乗ればいいかといったら、それもまた難しい。バスでは自分の要求が解決できないというか、バスに乗って買物に行くこと自体が非常に厳しい人たちをどうやって救っていくかという話になるんですよ。バスさえあれば何とか行きますという人がおられる一方で、バスがあってもやっぱり厳しいという現状、これからそういった人たちがどんどん増えてくるんじゃないかなと感じています。

伊場勇委員 言われることはすごく分かります。同感のことが多くて、弱者に対してどういうアプローチをすることが大事かという話だと思うんです。もちろん事業者にはそれなりに柔軟に、弾力性を持って事業の運営に当たっていただきたいと思いますし、この前、委員長が作って出された骨子みたいなものがありましたよね。その一方で、今はライドシェアについても、日本版ライドシェアと公共ライドシェアの両方ありますけど、どっちがふさわしいかというのはちょっと置いておいて、国が着手して

いるところについても、市が補助すれば民間の力を交通弱者に対してもっと使えると思います。提示してきた二択で交通弱者を助けていくべきじゃないかというところは、具体的にもう何回も議論していますんで、そこはそこに落ち着くのかなと。在り方も大事です。在り方があって具体的施策としての二つの提案というのは、今まで進めてきた中でも意見がまとまっているところじゃないかなと思います。

吉永美子委員 民生福祉常任委員会で、以前、山口市と竹原市にお邪魔させていただいたわけです。それぞれ地域の特性があると分かりつつも、どこまで山陽小野田市でこういった取組ができるのだろうかと思っております。執行部と意見交換をする中で、簡単にはいかないなということ、どこまで本当に議会として執行部を説得できるような材料を持てるのかなと改めて思っています。ただ、今回調査をした中で、公共交通になってくださっている業者の状態を見ると、高齢者の足になってくださっていると改めて思っているところでして、やはり高齢者の足をどう守るかというところを考えていくのは、公共交通の在り方の中の大きなところだと思っています。これから高齢化はさらに進み、そして免許証を返す。自分が年を取ったときにどのように動くかを想定したとき、バスがあるといっても、ドア・ツー・ドアではない。バス停までが遠い方もおられるわけですね。そういったことを考えると、高齢者にとっての足の確保という大きな視点を公共交通の中で持って、市に取り組んでいただけるよう議会として提案していくべきだと思っております。

大井淳一郎委員長 本市で取り組んでいる交通空白地域でのデマンドタクシーである「殿様号」と「姫様号」はドア・ツー・ドアで、「とまり号」は定時のバス停に行くので形態が少し違っております。ドア・ツー・ドアのほうがいいという面もありますし、ドア・ツー・ドアは1戸1戸回っていきますので時間がかかってしまうというデメリットもありますから、「とまり号」というやり方もありますということです。山田委員が先ほど言われたことにもつながりますが、交通空白地域というのは、ある程

度そういったものも、本市もある程度——利用者がそれほど伸びていないのは置いておいて、あるんですけども、そうでもない、いわゆる旧小野田市のところなんかは、周辺地域でないところはみんな大丈夫かというところでもないというのは以前から言われている。それをどうやってカバーするかというので、従来の担い手プラス今から議論する公共ライドシェアといったことになってくるかと思っております。ただ、公共ライドシェアを進めるに当たっても、従来の事業者を圧迫することになってはいけませんし、実際にそこでの調整も入ってくると思いますので、お互いが生き延びるような形を議会としても求めていくことになるかなと思います。

中岡英二副委員長 確かに在り方について議論するのも大事だと思いますし、この資料の中でも見られるように、タクシー事業者やバス事業者を回って、現状を知って、山陽小野田市の交通を担っている業者がどういう状態なのかというのを私たちがしっかり把握することが大事だと思います。こうやって四つの会社に聞いて回っても、「人手がいない」、「高齢化している」などでした。よって、人を集めることを第一に考えていかなきゃいけないことじゃないかと感じました。交通弱者を救うにしても、業者の方がそれなりの対応をできないと空論に終わってしまうんじゃないかと思うんですよ。まずは、業者の実情を聞いていき、人手不足を解消するための補助金のようなものを期待されているとすれば、そういうのに応えることが、交通施策では実現しやすい方向ではないかと感じました。確かにいろいろなやり方があると思います。バス事業者が基本をつくって、その中でタクシー事業者とお互いが利益を出しつつやっていけるような仕組みを考えていかないといけないと思いますけど、まずは実情というか、業者が何を期待しているのか、何をしてほしいのか、どうすることで交通施策のサービスが低下しているのかというのをしっかりと把握していくことが大事ではないかなと感じました。

山田伸幸委員 中岡副委員長がバス事業者とタクシー事業者のことを言われた

んですけど、現状を言うと非常に赤字が大きくて、市からの補助金なくしては考えられないという状況なんですよね。国からの交付金を原資として、市から1億5,000万円の補助金が出ているわけですけど、ある程度戻ってくればペイできるかという、そうじゃないんですよね。その額が小さくなる。どこまでそれを縮小させていくことができるか。事業者の力も借りながら市民の利便性向上をどう図っていくかが一番の肝になってくるんじゃないかなと思います。聞き取りの中で話をしたときに、笹尾地域のことが出たんです。笹尾地域は不便地域ではないけれど困っている人がたくさんおられると。そこにデマンドバスを走らせましょうといっても、あそこにはタクシー事業者が近くにおられるので、その事業者を潰すことになってしまいますけどいいですかというように言われるんです。そうではなく事業者の方を活用した形でできないかなと思うんです。そうしていかないと、事業者を活用して交通への市民の要求をかなえていくのは、なかなか難しいと思います。

中岡英二副委員長 山田委員の言うこともよく分かるんですけども、やはりバス事業者としても現実には人が減っているんです。タクシー事業者にしてもバス事業者にしても人が減って、今までやりよったこともできないような状態だというのが現実だと思うんです。であればどうしたらいいのかということのを要望で聞いたら、「人手が減っている」、「高齢者が多い」と。そういう中で人をどうやって集めたらいいのか。いろいろなことをやられているとは思いますが、補助金など活用して人を集めればいいなということをおっしゃってましたので、まずはバス事業者やタクシー事業者にも、できるだけ若い人が入ると。なかなか難しい現状だとは思いますが、そういう体制をまずはしっかりしていただいて、市民の要望に応えられるようなことをやっていただきたいなと感じました。先ほどと一緒にですけどね。

大井淳一郎委員長 よくデマンド交通についての話をすると、デマンド交通を全市に走らせてくれというのは、従来から市民サイドからも出てい

たんですけども、バスの空白地域、つまりバスを減便して走らなくなったような困ったところに入れているという背景があるので、先ほど山田委員が言われたエリアについては、近くに駅があったりするタクシー事業者の関係もあつたりで、デマンド交通にはならないといったことがあります。そのエリアをどうカバーしていくかというのは、ほかの事業者との調整もあると思うし、公共ライドシェアがそこに行くかは僕も明言できないんです。必ずしも公共交通空白ではないけど、不便さを持っている人をどうカバーしていくかというのは、我々も考えていかなくてはいけなかなと思っております。

山田伸幸委員 バスが旧小野田市内で二つの病院の両方に入っているんです。

そのために、縦路線にかなりの時間がかかるんですよ。大学生の話も漏れ伝わってきたのは、あの場でも言いましたけれど、便が減らされたんですね。もともとあそこに寮があること自体が問題だという言い方もあるんですけど、それを生かしながら、そういった大学生の足も確保する、地域の足も確保するにはどうしたらいいかと。やはりこれも二つの方向で考えざるを得なくなるので、やはり以前、研究の際に産業建設委員会が提案した山陽小野田市の縦長の路線をバスにお願いして、ブロックごとに分けて、ブロック内をタクシー事業者なりにカバーしてもらう形が取れないか。いまだに私はこの方策が有効ではないかなと思っているんです。そういった形にして、タクシーとバス事業者の今の資源を生かしていくことができるんじゃないかなと。そういった在り方がどうだろうかという認識を一致させないと、議会の意見としてまとまりませんので、その辺を皆さんも頭の隅に置いておいて検討していただきたいなと思います。

大井淳一郎委員長 山田委員が言われるのは、例えばサンパークを発着点にして、そこから南をエリアでカバーして、そこから北に行くときは乗り換えていくというやり方だったよね。確かに一気に小野田駅に行く人は乗り換えなきゃいけないというところもデメリットとしてあるのかもしれ

ませんが、でも南、つまりサンパークまでで完結する人は、それで順繰りして回ってくれば、何方式だったか、ネーミングは忘れちゃけれども、そういったやり方は以前からあったところです。ただ、共通していないわけではなくて、交通弱者を救う、高齢者、免許証返納者、そうした人たちの足を守るというところは、皆さんも多分一致していると思うんです。ただ、具体的な政策になると、どこまでカバーできるかというのが確かにあるかもしれない。あまりにも実現不可能なことは我々も提言できないだろうし、かといって躊躇していたら、いつまでたっても市民のためにならない。この狭間だと思っております。

伊場勇委員 皆さんの話をいろいろ聞いておくと、交通手段の選択肢は恐らく多いほうがいいと思います。それが一つの在り方なのかなと思います。地域によってライドシェアとバスとか、ライドシェアと電車とか、いろいろ行きたい行き先によってそれを使い分けていくのが望ましい姿なんだろうなと思います。利用者についてはそういうことです。事業者については、やはり隣接市とバランス取らないといけないんだろうと思うんです。僕の知り合いの人も、やっぱり宇部市のほうが対応は良いので、勤めるにしても、勤めたときの補助金の還付金か何かにしても、そうするとやっぱりそっちに行っちゃいますよね。今まで、ただでさえ少ないドライバー需要が、よりひっ迫してしまうのは良くないかなと思います。よそもやったら、うちもやるっていても、現状は多分相当ぎりぎりのラインまで来ちゃっているんですよね。だから、市民からも事業者からもいろいろな声が上がっていて、そこはちょっと調整するべきなんじゃないかなと思います。それも在り方の一つかなと思います。

大井淳一郎委員長 確かに近隣市ですね——うちでは宇部市などになってくると思うんですが、どうしても「宇部市はこうだけど、うちはどう」という言い方をされるのが、ちょっとつらいところでもあるんですが。

山田伸幸委員 その点は大事ですよ。やっぱり隣り合ったまちの宇部市に行け

ば、地域を回る交通があるんですよ。便は大したことないんですけど、定時運行でやってきているので、それを利用される方が多いんですよ。ところが、本市に来ると、乗りにくいバスと全然便数が足りない電車となかなか来てくれないタクシーしかなくて、本当に困った状況が改善されていないというところかというと、特に高齢者になると住みにくさを実感してしまうんじゃないかなとつくづく思います。電車のことまでこの委員会で議論するかっていったら、電車に乗ってくれと人にはなかなか言いにくいというか、せいぜい宇部市に行くときに使うぐらいかなとしか考えられないですよ。それか新幹線を使うか。だけど、小野田線のことでも考えてもらわないとって言われたら、もう打つ手がないというかね。あれもこれもみんな考えていたら、本当に手詰まりになってしまうのが現状だと思うんですよ。この間、調査のために雀田駅にも行ってみましたけれど、確かに駅はオレンジ色に塗られてきれいになったけど、トイレがない。理科大から雀田駅までは非常に明るいですよ。だけど雀田駅から先ほど言った笹尾方面に行くと途端に暗くなってしまう。そういった面も含めて、地域の拠点駅の在り方、そしてそれをどう生かしていくかということまでこの委員会で考えなくちゃいけないのか。それはもうさておいて市民の足の利便性だけでいくのか。その辺も含めて皆さんがどう思われているかを聞いてみたいです。

伊場勇委員　今の点については、もちろん全体感で見なきゃいけないところだと思いますよ。ただ、今回その公共交通を取り上げているので交通弱者を1人でも多く救うこと、そして、交通の選択肢はなるべく多いほうがいいと。1個何かつけちゃうと、あれもこれもってなってしまうので、そこだと思います。もちろん大事な観点だと思いますよ。交通の便だけ良くして、そのほかが駄目だったら良くないわけですから。暗いとかもちろんそのとおりですが、そこはちょっと置いておいて、聞いていて今は公共交通のことに集中するべきかなと思いました。大事な点というのを理解した上でです。

大井淳一郎委員長　いかがでしょうか。選択肢がいろいろあるということで、私もヒアリングする中で、買物に行く人の多くは、行きは割と安価ということでバスを使い、帰りは荷物もいっぱいあるからタクシーを使うということが傾向としてあるのかなと。病院は少し違ってくるかもしれませんが、行きはバス、帰りはタクシーみたいな感じで、行きも帰りも同じというわけじゃないということが結構あるのかなと思いました。皆さん御承知のように、小野田線活性化委員会の中で、しきりに協議しているのが、いわゆるバスと電車との共通乗車券制度で、割とその辺が進んでいるところがあります。具体的な計画も来年度から何かあるようですので、機会があればそういった計画も見えていただければと思います。要は電車の定期券でバスも乗れるといったものです。私もヒアリングで言われたんですけども、例えばバスとかタクシーをいきなり増やしたり運転士を増やしたりするのは無理だと。だから、ここはバス、ここはタクシーといったように、お互いが支え合うという形じゃないと、全部自分のところに負担されても困るということは複数から聞こえたので、そりゃそうだなと思ったんです。ですから、新たな担い手という形でライドシェアの話も委員会ではしているところであります。もちろんライドシェアはまだ不透明なところがあるので、そんなに簡単な話ではないと思っているんですけども、未来志向でそういったものを上げているのが委員会の方向性です。いかがでしょうか。

伊場勇委員　ライドシェアの成功事例はまだないんですか。もし例があれば、我々が提言する根拠になるかなと思うんですけど、どうですか。

山田伸幸委員　ライドシェアに当たるかどうか分からないけれど、違う形で——例のRMOですね。地域の人たちが、地域の人々の利便性確保のために、自分たちで運転手を探してきて、その人の力を頼って送迎を担うというのをやっているんです。ただ、これは運転手さんがいなくなると終わってしまうんです。人を乗せるので、どうしても2種免許になりますからね。だから、その辺も含めて問題点はあるけれど、地域の人たちの

困り事を解決するには、既にこれしかないという現状が、特に周辺部で広がっているんじゃないかと思います。本山地区から来ればバスがいっぱいあるように見えるけど、実際には使えないんですよね。自分の行きたいところに行けないから、その辺も含めて、地域の利便性をどう確保していくかということをよく考えていかなくちゃいけない。理科大のことはスクールバスを出してもらえないかなと思っています。

大井淳一郎委員長 その他にありますけれども、スクールバスは1社ぐらいから出ていて、バスを持っている理科大生も乗りますから、バスの減便によって、一般の人が乗ることができなくなって少し大変だったということを知ったことがあります。それからすると、理科大はもう理科大のスクールバスを出しているし、以前は宇部新川駅から理科大行きがあったんですけれども、具体的な方向性をまだ示せていないです。理科大生のスクールバスをどこが担うかは、バス事業者かもしれないし、タクシー事業者かもしれないし、それはまた考えていただかなくちゃいけないところなんですけれども、そうしたことはヒアリングの中でもありました。

伊場勇委員 ライドシェアを政策提言に入れていいのかなのかと思うんですよね。その言い方も、この間は「支援する」という書き方をしていたんで、もちろん地域の困り事は地域でやっていただくという仕組みがRMOでできれば、それはすばらしいことだと思うし、そこに市が支援するのもあり得る話かなと思います。今でも提案事業を募集しているわけですから、そういった中でできたらいいのかなと思いました。ただ、委員会として、文言を取り出してライドシェアの提案を載せるかどうかですよね。そこは、何かその根拠が僕の中ではまだなくて、もちろん始めたばかりの制度なんで難しいですけど、何かあればいいのになと少し思っています。

大井淳一郎委員長 ライドシェアは皆さんも確認されたと思うんですが、日本版と公共ライドシェアの大きく二つに分かれて、日本版ライドシェアに

についてはタクシー会社の運行管理の下に、一般のドライバーといってもある程度研修を受けているドライバーに限るんでしょうけど、タクシードライバーが不足していると思われる時間帯を使って活用するということです。ヒアリングで言えばA社で、一部エリア、ここではないですけど実施予定ということも聞いております。ですから、日本版ライドシェアと言ったんだけど、我々委員会は、やはりそうではなくて公共ライドシェアのほうでRMOが担っていく。もちろんそんな簡単なことではない。何よりもRMOから自分たちがやるというように手を挙げないと、市が「やってくれ」と言うものではない。ですから、それはRMOの中で、地域の課題を出すときに、近くに病院や買物をするところがない、うちのエリアでどうしようかと考えて、こういった方策を事業化したいとなって、それを支援していくのが市の方向性だという流れかと。そういう意味で、うちの委員会では公共ライドシェアのほうを押ししていくのかな。成功事例は、言われるとおりに始まったばかりなので、どこがというのはないんですけども、私も幾つか思い浮かぶ市はあって、可能ならばそういったところの状況を見ておきたいなとは思っております。山田委員が先ほど言われた、県内でNPOが運営している有償運行というのは従来からあります。ただ、山田委員言われるように、誰でも運転できるわけじゃなくて、その人が辞めてしまって次がなければ終わりみたいなところもあるといえはるんですが、継続性は先ほど述べた公共ライドシェアにも言えることかもしれないですね。

山田伸幸委員 RMOとの関係でいうと、今の予算じゃ抜本的に足りない。全く足りない。例えば、運行車両を購入するぐらいの予算がないとやっていけないと思うんですよね。それと運行を担う人の賃金も要るだろうし、維持管理費もそれなりに要る。そう思うと、今のRMOに出されようとしている予算では、圧倒的に足りない。そこを抜本的に増やしていくことも検討していかないと、RMOがそれをやってみようかという気にはならないと思うんです。だから、その辺も含めて、検討が必要かなと思います。

大井淳一郎委員長　そうですね。そういった予算立ての面も今後出てくると思っております。RMOにそれぞれ一括交付金として与えられているのは、あくまでもその地域にいる高齢者といった係数を掛けたものに、今までもらっていた分よりは多くもらっていると。ただし、新たな事業をする場合に、山田委員が言われるライドシェアをするとすれば、とても足りないよねというのは、何となく想像がつくと思います。そういった予算立ても、多分手が挙げたぐらいにそういった課題が出てくると思うんですね。今はないですからね。そのほか、何かありますか。あとは、本市への要望ということで、これは政策提言には挙げないですけども、やはりインフラ、道路整備ですね。バスもタクシーも人を乗せて走っていますので、特に病院に通う人にとっては、悪い道を走って振動があるのは良いことではありません。そうしたインフラは、この委員会に限らずやっていかなきゃいけないことだと思います。

山田伸幸委員　大学関係者から聞いたんですけど、行きはバスで、帰りは自転車だと。要するにバスがないからね。だから、そのためには、できたら自転車をバスなり電車なりに持ち込むことができるようにならないだろうかというような話がありました。これはいろいろなところで実用化されているんですよ。バスに持ち込むとなると、ただでさえ行きは人がいっぱいに乗れない状況も出てきていますから、それは難しいかなと思うんだけど、電車はがらがらですから、これは何とかできるんじゃないかな。やっているところもあるし。その辺はもう少し検討が必要かなと思いました。

大井淳一郎委員長　そのほか、よろしいですか。（発言する者あり）そうですね。公共交通の在り方ということで、今日は議論しました。具体的な政策というのはそれぞれあると思うんですけども、大きな柱としましては、先ほど申し上げましたように交通弱者を救うということですね。とりわけ高齢者、免許返納者、上がってはいなかったですけど障害のある方と

いった方も含めて、公共交通がカバーしていく必要があるだろうと。ただ、その一方で公共交通の担い手というのは、ヒアリングシートにもあるように、どこも人手不足であると。ですから減便せざるを得ない。今度は利用者にとっても不便だということで悪循環になっている。これを何とか立ち切らなきゃいけないというのが大まかな方向性だと思います。それと出ていたのは選択肢ですよ。バスありきとかタクシーありきとかではなくて、バスとタクシーを両方使うといったことも、使い勝手のいいような形に持っていくのが必要ではないかということもあるかと思っています。その辺も近隣市とか先ほど少し述べました公共ライドシェアで何か具体的に先進地とかがあれば、そういったものもシェアしながら、本市ですべきなのかどうかということも議論していかなきゃいけないかと思っております。以上ですが、大体こんなところでよろしいですか。

（「はい」と呼ぶ者あり）付議事項１点目は以上とします。付議事項２点目、今後の予定についてです。これにつきましては、各関係団体の意見を聞くべきではないかということで、私も政策提言を書いている、ここが少し弱いと思うのは理科大です。理科大のニーズというのは、個別具体的に聞いてはいるんですけど、やっぱり議会が理科大生と交流を持つことが必要ではないかと思っております。具体的に理科大のどの団体とというのはまだ具体化できていないんですけども、これも閉会後になるべくやっていきたいと思っております。話で出ているのは寮ですね。学生寮に住んでいる人たちにとって、先ほど話に出たようにＡスクエアから理科大までの利便性がどうかですね。私が聞いたのは、すごく便利になったって聞いているんだけど、それは減便の前だったんです。減便後に事情が少し変わっているかもしれないですから、その辺の話も生の声を聞きたいと思っています。（発言する者あり）そういうこともあるかもしれないですね。せっかくの学生寮に空きがあってははいけませんから、そういった生の声を聞ける場を何とか設けたいと思っております。それとあわせて、少し押してしまって大変恐縮なんですけれども、条例も進めていきたいと考えております。どんな条例をつくるかというところから入るのではなくて、条例そのものについての勉強会を考えていき

たいと思います。そういったところも今後の予定として入れていって、条例も並行してやっていきたいと思っております。政策提言については、ある程度まとまってはいますが、もう少し制度を精査して、先ほどもう1点言われておりました、前回の委員会でも言われておりました全議員との絡みというか、全員協議会、政策討論会いろいろ手法はあると思いますが、そうしたことも入れていきたいと思っております。冒頭で少し述べましたとおりペースを上げていきますので、皆さんお忙しいでしょうけども、御協力のほどよろしくお願いします。今後の予定について、皆さんから何かありますか。（発言する者あり）そうですね、意見交換ですね。

伊場勇委員 理科大との意見交換も条例も並行的に進めたらよいと思いますが、やっぱりぎゅっと密にやらないといけないのかなと思います。条例の勉強については、事務局の手も少しお借りするかもしれませんが、どういった作り方が望ましいのか、どこに一番の重きを置かなきゃいけないのか。そう考えるともう年末なので、1月1週目から隔週ぐらい、毎週やるのがベストとは思いますが、予定を合わせて、当初の計画から政策提言が少し遅れてしまっているから、条例は9月に出せるように今からやっていかないと間に合わないと思います。それはもう腹をくくってやりたいなと思います。

吉永美子委員 お話が出ましたが、委員長としては具体的にどのようにスケジュールを考えておられるんですか。

大井淳一郎委員長 ありがとうございます。3か月にも同じこと言われて有言不実行になってしまって言いにくいところもあるんですが、政策提言は次の3月のところで何とか一旦出したいなと思っています。条例は伊場委員が言われたように、改選ですから最低でも1本は上げたいなと思っております。具体的にどんな条例にするかは、皆さんも今のうちに考えておいてください。議会はいわゆる政策条例というより理念条例になり

がちかなと思っていますけれども、政策条例も不可能ではないと思っています。予算を伴うから予算提案権を侵害するんじゃないかということで、なかなか政策提案条例というのは難しいところもあるんですけど。

山田伸幸委員 3期ぐらい前に少し検討したことがあって、それは車椅子で歩けるまちなんですよ。執行部も乗りかかったんですけど、担当者が変わってしまって立ち消えてしまったんです。これはどこやったかな、あちこちにできていて、車椅子の方が安心して歩けるというのは、高齢者、交通弱者も安心して出かけられることにつながるんですね。それを総称して「車椅子で安心して出かけられるまちづくり条例」という形が実を結べばいいなと思います。

大井淳一郎委員長 条例を何にするかは今日決められませんので、先ほど述べましたように事務局の力を借りて、条例とはなんぞや、どのような形で条例をつくっていくべきなのかということで、さっき政策条例とか理念条例とか少し言いましたが、そういったことをまず確認して、それこそ目的地をはっきりして、それでしっかりゴールに向かって条例を上げていきたいと思っています。具体的にどんな条例がいいかというのは、皆さんも考えていただければと思います。先ほど山田委員が言われたのも含めてです。そのほか、今後の予定についてはよろしいですか。（「はい」と呼ぶ者あり）では、すみません、年明けからペースを少し上げていきたいと思いますので、よろしくお願いします。そのほか、よろしいですか。（「はい」と呼ぶ者あり）では、以上とします。それでは、本日の政策提案特別委員会を閉じます。お疲れさまでした。

午後 1 時 5 0 分 散会

令和 6 年（2024 年）1 2 月 1 8 日

政策提案特別委員長 大 井 淳一郎