

横交交通政策シンポジウム

2006年3月4日

於・ラポール横浜

【司会（斎藤）】 それでは、おはようございます。土曜日の午前中というお時間帯の中でお集まりいただきまして、ほんとうにありがとうございます。本日の司会を務めます斎藤と申します。よろしくお願いいたします。

本日、ラポールの会場で交通政策のシンポジウムを、開催をさせていただいております。お手元に黄色いチラシが配られていると思いますけれども、横浜市も高齢化社会の時代ということで、とりわけ途中で障害になられる方、とりわけ機能回復訓練と書かせていただいておりますが、脳血栓あるいは脳梗塞で体の自由がきかなくなった方を対象に、市営バスでその機能を回復していこう、路線バスで回復していこうという事業が区役所のほうにございます。交通局のほうとしては神奈川区、西区、港南区、3つの区とタイアップして、この機能回復訓練というのを年4回程度行ってきています。そういう中で、もともと健常であった方ですから、バスあるいは鉄道といったものには、乗りなれているわけですが、初めて障害を持ってもう一回バスに乗ろうとすると、動いているバスというのはどうしても、十分に安全に乗れるという自信が持てないようなこともありまして、実際のバスを使って乗降の訓練をするようなプログラムがされております。既に新しい取り組みを始めて3年になります。3年間取り組みをさせていただいていますし、これからも取り組みをしていきたいと思っております。

さらに、各種学校でも子どもたちあるいは生徒たちを対象に、バスの乗り方等々のお話もさせていただいていますし、障害者が乗ってこられたときの対応も含めてお話をさせていただいています。また、ラポールのフェスティバルにも参加させていただいて3年目になります。そのような関係も含めて今回ラポールを対象に、交通政策のシンポジウムを開催させていただきました。私たちの取り組みはこれからいわゆる表に出ない子どもたちを、どうやってまちに出すのか。子どもたちはバスが大好きですから、そういったような面も含めて、引きこもりの子どもたちの支援活動を含めて、取り組みもしていきたいということも企画をしています。今、公営交通事業あるいは公共交通事業、大変厳しいものがあります。民間のバス会社も撤退するような状況もあります。皆さんの関心も高いと思っております。

私たちの現状の報告と、そして会場の皆様からのご意見をいただきながら会を進めていきたいと思ひます。おむねこの後100分程度の時間をいただき、きょうのシンポジウムを進めていきたいと思ひます。

それでは、本題の報告に移りたいと思ひます。横浜交通労働組合の町田副委員長をご紹介して、町田副委員長のほうから報告をしていただきたくと思ひます。よろしくお願ひいたします。

【町田】

（はじめに）

ただいま、紹介いただきました町田です。

私のほうから、横浜市営交通、特に市営バスの現状と課題について 報告させていただきます、本日 ご出席の皆様のご意見をいただく中で、私たちの今後の交通政策活動に生かしていきたいと考えておりますので宜しくお願ひしたいと思ひます。

ご案内のように、2002年3月に中田横浜市長が誕生しました。翌年の3月に「横浜市営交通のあり方検討委員会」が市長の私的諮問機関として設置されます。

検討委員会は03年9月に地下鉄事業関係の答申、そして、04年1月に市営バス事業の答申。JR東日本の松田会長が座長を務めたことから、ある意味では答申の方向性は想定されましたが、両事業とも民営化が好ましいという答申だったわけです。

私ども労働組合としては、市民の足を市営交通で守っていく、そういう立場でこの間、運動してきましたし、そういうことからして何としても市営交通を守っていこうということで取り組みを進めてきました。

（横浜市営交通の沿革）

市営交通の沿革の項に入ります。

資料1に横浜市交通局の歩みが載っています。

これは交通局のホームページから転載しました。

交通局は、大正10年4月に横浜市電気局として発足します。当時ありまし

た横浜電気鉄道株式会社を横浜市が買収し、市電が誕生しています。

当時、株式会社から料金値上げの申請が出され、市議会ですべて議論されました。そして、一企業にまかしておくのではなくて、市営で行うべきだという議論になり、市が買収したことから始まって、85年が経過しました。

昭和3年11月にはバス事業が営業開始にされます。

戦後、昭和21年に電気局から交通局に名称変更になります。

そして、昭和27年に地方公営企業法という法律が施行されて、独立採算性が採用されます。

地方公営企業の事業運営にあたっては、経済性の発揮と公共の福祉の増進が強く求められてきます。

その後、日本経済が高度成長する中でモータリゼーションが進み、道路が渋滞し、乗合バス事業が時間通りに走れないといったことから各公営交通事業が財政赤字に陥る状況になります。

そして、昭和41年に地方公営企業法が改正され、国が財政援助する中で企業経営の効率化を行い、事業の安定を図るという内容です。

横浜は昭和41年11月に、この財政再建団体の指定を受け、以後8年間の第1次財政再建、そして、昭和49年に第2次交通事業再建計画のスタートとなっています。そして、昭和63年3月に再建計画が終了します。

一方、全廃になった市電に代わり、地下鉄が昭和47年12月に伊勢佐木長者町から上大岡の間が開業します。以後、5次にわたる延伸開業を経て、平成11年8月戸塚・湘南台の開業をもって現在の地下鉄の形となっています。

また、平成9年には横浜環状鉄道・JR中山駅から東横線日吉駅の事業免許を取得し、平成13年1月に工事着工。平成19年の開業を目指し工事が進められています。

その間にも乗合バス事業については幾多の健全計画がつけられ今日にきています。

(2010プランから中期政策プラン(02年から06年))

次に、2010プランから中期政策プランの項に移ります。

高秀市長時代の全体的長期プランとして「夢はま2010プラン」が、1994年から2010年をその計画期間として作られます。

この中で、交通政策として「最寄り駅まで15分、横浜都心まで30分」構想が作られ、順次取り組まれきました。

中田市長のもと作られた「中期政策プラン」においても引き継がれています。基本的には道路環境の整備を図る中でバス交通網を充実させ、市内における交通不便地域の解消を図っていくことを目的としています。2006年度末には市内の90%までの実行率になる予定です。

また、横浜市は昭和47年から市政に対しての市民意識調査を毎年実施しています。その中に「市政への満足度・要望」という項目がありますが、「バスと地下鉄の便」が5年連続して満足度第1位という結果が出ています。資料2をご参照下さい。ただ、平成16年の43%から17年の35%と満足度が8%下がっています。

また、資料2の裏面に満足度と要望を一つにした表があります。その表に斜めの線が入っています。その斜線の下は満足度が要望を上回っている、斜線の上は要望の方が強いと言った施策になります。41の主な施策が乗っています。バス・地下鉄の便、ごみの分別収集の満足度が突出して高くなっています。

その意味で、私たちは自負をしいんではないかと考えております。

ただ、満足度が8ポイント下がったこと、要望が20%あるということから更に、市民の要望に応えていく施策に取り組んでいく必要を痛感しています。

特に、平成15年10月から敬老乗車証の交付方法が変わり、希望する人、一部収入に応じて有料化されました。その結果8ポイント下がったと考えています。ただ、70歳以上の方は従前と同じに、50%強の満足度となっています。むしろ、家族の方とか、関係する人たちからの意見としてそういう数字になっているのではないかと考えています。

(規制緩和の実施(02年2月)と交通政策)

次に、規制緩和の実施と交通政策の項に移ります。

2002年2月に乗合バス・タクシーの規制緩和が実施されました。従来、国が需要と供給を調整して、それぞれこの地域にはこれだけのバス路線網とあったことをやってきましたが、一定の条件の下、事業者の判断で事業への新規参入、あるいは退出を自由にしていきました。

その結果、横浜市内では、民営バス路線で2002年度が3件、2003年度が11件、2004年度が1件、計15の路線が廃止になっています。

これらの路線については、他に代替する路線がないといった区間でありまして、公共交通という面からも、対応を強化していく必要があります。

神奈川県に地域協議会が設けられており、必要に応じて地域別の分科会が開催されます。半年前に事業者から廃止申請がされると、そこで一定の協議がされますが、自治体として何らかの対策が打たれないと、廃止はやむを得ないとなってきます。

現在、横浜市内では市営バスと民営7社で1日約90万人の方々を輸送していますが、減少傾向にあります。併せて、規制緩和を迎えて民営各社では分社化・子会社化等を進められ、そこに働く労働者の賃金・労働条件が著しく低下していることが、県の交通運輸関係労働組合協議会の中で報告されています。

また、今まで事業者と国という関係だった運輸行政が、事業者と国の間に地方自治体が入って関われるようになってきておりますので、そういう面を生かし、規制緩和後の交通政策を考えていく必要があると思います。地域協議会の中に労働組合代表を入れると言ったことを、労働組合として要求してきているところです。

(中田市政と交通政策)

次に、中田市政と交通政策の項に移ります。

2002年3月に中田市長が誕生し、「民の力が存分に発揮される都市、横浜の実現」のキャッチフレーズの下、改革・民営化施策が進められます。

2003年3月に市長の私的諮問機関として「横浜市営交通のあり方検討委員会」が設置され、2004年1月に両事業の民営化答申が出されました。

答申を受け、交通局として「市営交通の改革プラン」を作りこれに対応していくこととなります。

改革プランの概要は資料3のとおりです。

両事業の達成目標がかかれています。

地下鉄事業では あざみ野・湘南台間の運営コストの30%削減 あざみ野・湘南台間の増収策では、乗車料収入・15億円、付帯事業で3億円の増収、建設中の横浜環状鉄道中山駅・日吉駅間の建設コスト・3000億を2500億に目標。

バス事業については、平成19年度で市の一般会計から任意補助を受けないで営業損益の均衡が目標。

両事業の共通で「お客様重視の経営実現するための企業風土の抜本的改革」そして、全体をを通して、一番上にありますように「民間並みの自主・自立した経営が実践できる企業体への転換」が掲げられています。

この達成目標実現に向け平成16年度から5カ年の「中期事業計画」が策定され、早急な実施について労働組合に提案しました。賃金の5%ダウン+2%のカット、諸手当のカット、職員の三分之一にあたる1000名の合理化等々の内容でした。

労働組合は、将来にわたって交通局が公営として市民の足を確保していくという判断の下、断腸の思いで妥結し、それぞれの施策を実施してきているところです。

また、現在、横浜市は2006年度から20年程度の長期ビジョンを作成中です。これに合わせて、横浜の新しい総合的な交通政策を検討する委員会が、昨年7月に設置され、3月10日には中間的とりまとめが行われています。

長期ビジョンの交通政策版というものの素案が作られるんだろうと思います。ただこの委員会は学者の方や市の担当部長が委員となって検討しています

長期ビジョンと同じように市民意見を求める機会等があったら、私たちが今まで取り組んできたことを申し上げていきたいと考えています。

(私たちの取り組み)

私たちの取り組みの項に移ります。

先ほど報告した、市営交通のあり方検討委員会の答申後の取り組みでは、昨年5月17日の横浜市議会の中で、市営交通の「今後の経営形態」について協議され、

地下鉄事業については、当面、改善型公営企業でいく。

バス事業については2006年度の収支状況を見て、改善型公営企業でいくのか、民営化していくのか、あるいは民間譲渡していくのかの判断をしていくとなりました。その意味から今年度の収支均衡と将来の見通しが大きな課題となっています。

今まで遅れていた118両相当のバス路線の民間委譲等々について早急に実施する中から、当初言われたプランを1年前倒して収支の均衡を図り、中長期的にも安定した経営ができるような交通局の体質に変えていく、そういった取り組みを進めていかななくてはならない状況になっています。

この間、私たちは「市民と共に走る市営交通、ナンバーワンの公営企業」を目指して取り組んできました。今、報告した内容もある意味では、そういうことに沿って取り組んできた結果だと思っています。

横浜市においても少子・高齢化社会を迎え、あるいは環境問題を考えても、より以上に公共交通、なかんずく市営交通の果たす役割は大きくなっているんだと思います。

その意味で、これからも私たちが市民の足を確保していく、そして公営で走り続けていくと言うことを合言葉にしながら、引き続き取り組みを強化していきたいと考えています。

今日、ご参加いただきました皆さん方からご意見をいただく中で、これからの運動に生かしていきたいと考えております。

以上申し上げまして私からの報告とさせていただきます。どうもありがとうございました。(拍手)。

【司会(斎藤)】 どうもありがとうございます。司会の立場から若干今のお話を、キーワード的にまとめさせていただきたいと思います。1つは、市営交通事業は公営企業法

上の企業体ですので、過去にもいろいろなことがありました。それは国の指定下における財政再建ということも、経験をしてきている企業体である。そのことについては、きょうご参加の皆さんにも押さえていただきたいなと思っております。そして、今の横浜市も交通マスタープランについては、2010プランの中に15分構想、30分構想というのが示されています。また、いましたということがあったと思います。規制緩和の中では自治体がこれからは交通行政に、かかわるといったようなこともあります。そういったような状況の中で、交通局は今後持続可能な企業体になる、こういったことがあり方の中で求められてきています。そういうことからすれば、これからバスのネットワークを含めて、利用者市民の方にご理解をいただきながら、変わるものは変わっていくといったような状況になろうかと思っております。

こういったようなことのキーワードを含めて、これからご参加いただいている皆さんから、ご意見をちょうだいをしたいと思っております。若干、進行のほうは進んでいますので、ご意見いただく時間は十分とれるかと思っておりますので、よろしくお願いをしたいと思っております。なお、ご発言の際にはお名前、あと、差し支えがなければ所属等を言っていただければ幸いです。ご意見のある方はどうぞ挙手のほうを、よろしくお願いをいたします。

【星野】 まず政策に対して、地域に住んでいるということで問題提起をします。こういうシンポジウムという機会の中で、若干ハマちゃんバスということで、個人的な部分のコミュニティバスについてご質問したいと思っております。私、このハマちゃんバスを営業をしております営業所の、バスの乗務員であります星野でございます。どうぞよろしくお願いをいたします。

実はハマちゃんバスは皆さんご承知の方もいらっしゃると思っておりますけれども、17年度の横浜市の中期政策プランの中で、優しい公共対策というようなことで、実は高齢者とか山坂の多い地域に、コミュニティバスとしてやっていこう、そういうことで実は15年度の12月から試験的に保土ヶ谷で運行をされました。現在の利用状況というのは実は年間20万5,000人を数える方が利用されて、一日でも大体560名を超える方が利用をされております。こういう状況でございますけれども、当然、当初の利用実態から足の悪い方やお年寄りの方が、多く利用されているということが言えると思っております。なお、それが施策の中の当然優しい公共交通、そんなような形なんだろうと私は理解しました。

そして、実際、試験運行をするに当たって、どうも収支がとれてこないという状況であります。なぜならば当然敬老乗車の方が多く、または特殊乗車される方が多いです。当然

そういうコミュニティバスなので、現金収入というのは非常に難しいというので今日に至っているかと思えます。普通の一般路線と比較をしますと、一般路線はどうも30%の方が特殊で乗っておられる。ハマちゃんバスは比率を出させていただくと、70%が敬老乗車または福祉バスの方がいらっしゃる。我々担当乗務員というか、日ごろ乗務している運転手からいえば、当然コミュニティバスをやって、ほんとうにそういう方たちの手助けをしている、そんな支援のバスだと逆に誇りに思って乗務をしていた。そんなようなところの責任というか、非常に喜んでいてうまくいったなという感じを持っていました。しかし、新聞報道の中でやっぱり赤字なんだから、何か手を打たなければいかんと、そんなことでどうも中田市長が言われたようです。

しかし、果たしてそういうことでいいんだろうかというのが、我々バスの乗務員の意見であります。単に優しい公共交通をしていこうという施策の中で、お年寄りが乗って、だから、現金ないから何とかしよう、そして対策の中で、どうも100円をとっていこう、こんなことも言われているようです。高齢者の方に100円とる、どうなんでしょうか。また、この地域の特色としては山坂が非常に多いです。ほんとうに西区というのは山が連なっているようなところですよ。お客さんの足の悪い方は1つのバス停を利用して買い物に行きます、そして病院にも行きます、そんなような路線です。ほんとうに優しい路線になっています。それをいわゆる現金収入がないということで、現金100円をとる、そして、どうも運行形態も見直しをしようということになっています。それも運行形態は利用しやすいということではなくて、経費を落としていこうというような施策の中で、このコミュニティバスを考えていこうということだと思います。

今、財政についても非常に厳しいということで、我々としても日々聞かされる中で十分理解はしているわけですがけれども、やはり当初言われましたこのだれにも優しい公共交通を、そのためにつくっていこうというハマちゃんバスを、そういう形でほんとに利用されている方は逆に利用しにくくなる。やっぱり100円をとられるようになるというのは、どうしても我々としては理解しにくい。いま一度ここで要望ということをご皆さんに考えていただきたいと思えますけれども、これから高齢者社会が続く時代に、どうしたら優しい公共交通というのができるのか。そんなことをぜひこういう機会の中で皆さんに考えていただいて、これからも公共交通のあり方を含めて、高齢化社会が進む中でどうしたらいいか、そんなものを直接に側面から見ながら考えていただきたい。再度そんなことを強く要望させていただいて、今、現在、コミュニティバスを運行しています、乗務員の中の意

見ということをお願いしたいと思います。

【司会（斎藤）】 ありがとうございます。引き続きご意見を受けていきたいと思いません。挙手のほうをお願いいたします。

【渡部】 横浜市職員でつくっております労働組合、横浜市従業員労働組合の渡部と申します。今のご発言の中で、ちょうど横浜市従会館は西区の宮崎町にありまして、宮崎町地域ケアプラザの前を小さなバスが走っているものですから、確かに大して乗っかってないんですね。ですから、非常にいい試みですけれども、採算性を考えたら成り立たない事業だと思えます。ただ、ほんとうに地域ケアプラザなどを利用される市民の方にとっては、非常に貴重なバス路線なのではないかなと思います。つまり、公共交通というのは採算性だけを重視すると、なかなか難しくなってくるのではないのでしょうか。というのは、民営バスの場合は採算がとれなければ、もうやめればいいんですけども、あまり乗客がないところでも走らせなければいけないのが、公営交通の宿命ではないかなと思います。そんなことで、私たちの労働組合員が今民営化に一生懸命に反対しているのは、そういうことを中心に訴えながらやっておりますけれども、同じような問題を抱えているところに動物園の問題があります。動物園も今ズーラシアの指定管理者になっていて、そのほかに野毛と金沢の動物園があって、これもいろいろ議論されているところです。

私どもも直営を堅持しながら改革は可能であるという立場で、いろいろな取り組みをしております。例えばアニマル、つまり、動物たちの里親になって、えさ代をカンパしていただくような呼びかけを労働組合としてもやったり、それから、3月、今ちょうど金沢動物園が高齢者の方と高校生以下の方を、無料にしますということをやっておりますけれども、それを市民の方に宣伝する機会ということで、労働組合としてそういうピラをつかって、近所の人に全戸配布をして入園者を増やそうと、今、問題になっている野毛とズーラシアはかなり入園者は多いんだが、金沢は入園者が少ないんじゃないかという指摘を受けていて、私どももやっぱり金沢動物園に足を運んでいただくという宣伝を、もっともっとやらせていただくということで、そういう取り組みも組合としてやっているということをご紹介したいと思います。交通政策のあざみ野・湘南台間の増収対策というのも、どうすれば乗って地下鉄を利用していただくかということ、ぜひ交通労組の皆様にも考えていただきたいと思えますし、逆に横浜市の交通政策全体の中で、一方では公共交通を重視しながら、高速道路網を整備するという、そういう矛盾した交通政策もいかなものかなという意見も持っておりますので、全体として市政の問題を考えていく中での公共交通

のあり方を、考えていく必要があると思っております。以上です

【司会（サイトウ）】 ありがとうございます。では、引き続きお受けいたします。挙手をお願いいたします。

【川口】 横浜市議員の川口でございます。きょうは先ほどいろいろ勉強させていただきましてありがとうございました。私は新潟のほうに田舎がありまして、そこで公営交通がなくなった後、民営化されまして、その民間のバスが結局採算がとれないということで廃止になりまして、その後、高齢者にはタクシー券ということで、病院に行くときにはタクシーでということで、2年間ぐらい続いた後、そのタクシー券もなくなりまして、年寄りが2人田舎にいてほんとうに交通が不便で、病院に行くこともできないような経験をして、こちらに嫌がる年寄りを無理やり引き取った、こっちへ来てもらったという経験をしていますので、ほんとうに公営交通の重要性といいますか、身にしみて感じているところなんですけれども、これはほんとうに便利に暮らしている方の意見で、進めていったらいけないと思っているところです。そういうような経験を持ちながら、ちょっと提案されたことの内容から、現場の方もいらっしゃるようですのでご意見も伺いたい、提案者からのちょっとご意見もいただきたいということで、質問させていただきたいと思います。

まず、満足度について、市民満足度についてお示しいただいたんですけれども、この満足度が若干下がってきているというようなお話がありました。こういう中で、市民満足度、そうか、下がってきたのかと考えたときに、私の身近なところでいきますと、高齢者が有料でお金をとられるようになった。安いとはいいいながらも、やはりお金をとられるようになったということがあったり、あるいは、もう一つ、私はよく言われるんですが、収入を上げるためにバスをいろいろな色に、塗りかえているようなことの中では、高齢者にとっては非常に、今までは向こうから来た車が「あ、市営バス」と、自分が乗るバスだというのがすぐわかった。ところが、今はすごくわかりにくくなって、あれはやめてほしいということを何人かの方から言われた覚えがありますので、そのたびに収入のためなんですよという話は、説明はさせていただいているんですけれども、広告によってバスが「市営バスだ」ということが、わかりにくくなったなんていうことも、満足度が下がった理由なのかなと思っているんですが、それ以外にも現場の中から、あるいは、当事者、関係者の中から満足度が下がってしまった何か感じられること、実際に日常の中から感じていらっしゃることは、どういうことがあるのかちょっとお尋ねをしたいと思います。

それから、もう一点、このお話をさせていただいた中から一番心配しておりますのは、私

やはり市民の安全というのは、絶対守らなければいけないと思うんですが、そういうような中で、私はなるべく公共交通を使って通勤とかしているんですけども、その中でもほんとうによく電車がおくれたりするんですね。どこかで人身事故がありましたのでと非常によくあります。そして、それは私も追求をまだしているわけではないんですが、ほんとうにたまたま事故で人身事故になったのか、あるいは、本人が飛び込んでといいますか、どうしても避けられない人身事故なのか、その辺がちょっとはっきり数字で持っているわけではないんですが、ほんとうに人身事故というのが多いなというのを実感しております。そういう中では安全というのは、絶対守っていかなければいけないわけなんですけれども、これから先の対策の内容を見ていきますと、どうしても人員削減というようなことの中では、安全は守られるのだろうかということが私はすごく不安です。

実際に地下鉄などもワンマンでもできるんじゃないかという声も、ちらっと聞こえてきたり、あるいは、もしかしてだれも乗らなくても、電車は動くのかなんていう話が聞こえてきたり、こういうよう中で電車自体を動かすところでもそうですし、駅の中での管理状況といいますか、職員さんの状況もあります。いろいろな意味での人員削減というのがありますが、そういうのは安全性についてはどういうふうに、思っているのかということをお聞きしたい。安全という意味でのそれと、もう一つが、地下鉄の4号線、中山から日吉間というのも、もう少しで動くと報告を受けているところなんですけれども、当初予算から比べてこれだけ削減されているという中で、ほんとうに安全性という意味ではどのくらいしっかり検証されているのか。私も当局の専門家の方にこの工法にかえても絶対大丈夫、安全なんですと、また、工事期間も安全性を確保されてちゃんとできるんですね、できてからも安全なんですとということを、よくしっかりお尋ねをさせていただいているところですけども、それについてもどう考えになっていらっしゃるのかなというところを感じておりますので、もしその辺のところでは何かお考えがありましたら、教えていただきたいと思います。以上です。よろしくお願いいたします。

【司会（斎藤）】 お三方からご意見いただいておりますので、ここで一たん切らせていただいて、こちらのほうから発言できるものがあればお願いします。

【町田】 最初にありましたハマちゃんバスの件で、星野さんのほうからありました。私も全く同感でございます。やはりそう簡単に有料化とかいうことについて、別途料金をとることについてはいかがなものかと考えています。そのことが結局他の路線にも必ず影響してくるのではないかと考えておりますので、そういうことは組合としての考

え方として申し上げておきたいと思います。

また、一方で、逆にワタナベさんからも言われております。このことにつきましては、一般的に市政の中で今行われていることでありまして、ちょっと私もうまく答えられないところがありますけれども、いかにして公共性を確保していくのかということなんだろうと思うんです。公共交通と高速道路の相矛盾するところとご指摘いただきましたけれども、やっぱり一方では、通過交通を少しでも町中の道路から、別な高速道路にかえていくといった面もあるわけではないかと考えております。あと、今、増収対策のお話もいただきました。これは具体的にはここに書いてないんですが、言ってみれば、鉄道沿線の集客施設とか、あるいは、駅周辺の市街化調整区域等の見直しだとか、そういったこと等々をこの中では想定されています。そのことによって、全体的に地域の移動人口が増える中で、地下鉄の利用者等も増えてくるんじゃないか、こういうことが基本的な線としてあるんだと思います。

あと、川口先生から言われている件につきまして、確かに満足度のところで市営バスの全面広告のことをご指摘があったが、確かにそういった点もあるんだと思います。今、置かれている状況がそういう中で、当局として必死に増収対策を行っているところから、こういうところまで来ています。ただ、どんなものでも広告出していいんだよということではなくて、やっぱり町全体とのバランスといいですか、見てやっぱりすぐ市営バスとしてわかるようなといったことが、全面広告をする中でも労働組合としても、交通局のほうに申し出るなりしてやっていきたいと思います。あと、それ以外に満足度のところで感じられることにつきまして、ほかの方で何かございましたらちょっと発言をお願いしたいと思います。

あと、安全性の問題について一般的な部分と、それから、4号のことをご指摘がありました。私どもも一番このことが特に交通産業でありますので、安全性の確保がまず第一であります。そういう意味で、労働組合としてもそのことについて、検証しながら進めたいと考えています。今2,500億になってどうなんだということについて、ちょっとここでのご回答はできませんけれども、そのことにつきましては改めてご報告をさせていただきたいと思います。

【司会（斎藤）】 引き続き会場からのご意見をいただきたいと思います。発言される方は挙手をお願いしたいと思います。

【高野】 市議員の高野明子でございます。きょうはこういうシンポジウムを開いて

いただきまして、ほんとうにありがとうございます。それから、労働組合がいろいろな形でご努力をされているということ、きょうのお話で、報告でわかりまして、ぜひ引き続き頑張っていたきたいと思います。

それから、基本的には私たちの党では民営化について反対をしています。なぜかといいますと、やはり公共交通については公共でなければならないこと、例えば不採算路線の問題だとか、それから、先ほど言った高齢者に対するさまざまな優しい交通、それから、支援策などもあると思うんです。そういう点からいいますと、やはり公営交通を守っていく、そういうことが必要ではないかと思うんです。

それから、一番最後の資料3のところに書いてあります改革プランによる達成目標で、この流れについても私たち意見があるところで、議会のところではさまざまな角度で意見を言ってきているわけです。例えばあざみ野・湘南台の運営コストの削減ということで、45億円の削減と書いてありますが、では、この45億円の削減がどこに影響していくのか、働いている人たちの賃金の削減だとか、手当のカットということがありますけれども、そういう労働条件を改悪する方法では、私たちは賛同できなということを主張しています。それから、環状鉄道の事業費の削減についても、これ500億円も減らしてどういうふうにできるのかなということは、非常に疑問に思うところなんです。そういう点では安全対策、さっき川口議員も言いましたけれども、安全対策で十分なのかということも非常に疑問に思いますし、この点も明らかにしていかなければいけないのではないかなと思います。

それから、基本的な問題なんですけれども、きょうシンポジウムを開いていただいて、私も大変勉強をさせていただいておりますが、やはり交通政策の問題では基本的には、利用者が主人公にならなければいけないと思うんです。そういう点では競合路線の問題では、港南区の芹が谷地区では相当住民が、競合路線についての廃止ということで、怒って署名運動とか、それから、交通局との交渉だとかやっているようですけども、やはり市民の声をきちっと聞いていく。市民にとって市バスの廃止の問題、それから、例えば地下鉄の問題でも安全対策の問題、やはり市民を抜きにしてはできないのではないかなと思うんです。公共交通を守ることにしても、やはり市民と一緒に力を合わせて、やっていかなければいけないと思うんです。ですから、これからの課題としては市民と一緒に交通政策を考えていく、こういう形でぜひ労働組合のほうもご努力いただきたいと思います。私たちが地下鉄4号線が完成した場合に、周辺のバス路線がどうなっていくのかということで、大変心配しておりますし、そういう点では市民とのさまざまな懇談なんかもやっていき

いと思っています。

それと、規制緩和の実施の問題でご報告ありましたけれども、地域協議会に労働組合の代表も参加できるようにということで、働きかけをするということなんですけれども、これぜひやっていただきたい、私たちも応援していきたいと思います。以上です。

【司会（斎藤）】 ありがとうございます。引き続きお受けしたいと思います。どうぞ、今、手を挙げられた方。

【田久保】 港北区在住の田久保と申します。先日、菊名からコミュニティバスを運転いたしました。かなりお客様が乗っているように思いましたが、道幅は狭くアップダウンの激しい坂道に感じました。最近の公共交通は利益ばかり追求して、安全面やお客様の利便性などが損なわれているような気がします。その点はどういうふうにお考えでしょうか。

【司会（斎藤）】 ありがとうございます。引き続きお受けしたいと思います。

【伊原】 港南区在住の伊原と申します。よろしく申し上げます。まさに先生が先ほど言われましたように、港南区は民間移譲ということでかなり市営バスの本数が減っております。私たちも友達に車いすの方がいるんですが、市営バスがなくなりまして民間に乗らざるを得ないとそんな話を聞いて、民間ですと運転手さんも手伝ってくれないという声がよく聞かれます。市営バスですと後ろから押してくれたり、声をかけたりしてくれるということもよく聞いております。ですから、やはりなくてはならないものは残すというのを、もう一つ考え直していただければなと思いますし、また、市会の先生もおられるようですから、中田市政に対して反対は反対と強く言っていただきたい。また、市民の声をもっと聞いていただきたいと思います。以上です。

【司会（斎藤）】 3名の方からご意見が出ていますので、副委員長のほうからコメントできればお願いしたいと思います。

【町田】 最初に高野議員から発言がありました内容につきましては、まさにそのとおりで、私たちもこれからやはり行政、事業者だけではなくて、利用者の声、あるいは、市民とともにバス路線を考えるだとか、そういうことについてぜひ取り組んでいきたいと考えています。先ほども安全対策の問題が出ました。私たちまさに安全というのは交通機関の命だと考えておりますので、引き続いてそういった取り組みについて強化していきたいと思っています。また、45億の削減の問題がそこで働く労働者に、転嫁されているんじゃないかというお話ですけれども、今のところ計画の中では実効の上がっている数字も、

私たちの判断では95%がそういったところに、よるところではないかと思っておりますが、そういったことの中ではあるんですけども、やはり私たちとしての判断としては、あの時点で、当座、公営として存続を図っていくということから、先ほど報告したような内容での判断とさせていただいたわけでありまして。

それから、港北区のコミュニティバスのことで発言がありました。ちょっと私たちも詳しいことわからないんですけども、先だって3日間ほど試運転がされたというんでしょうか、NPOの方が試運転された。ただ、その中でも非常に路線が狭隘で、安全面でどうなんだといったことだと思うんです。私たちは確かにプロの運転手ではあるんですけども、やはり一方で道路環境の整備とか、そういった問題もしっかり見ておかなければ、事故を起こしてからでは遅いわけでありまして、そういうことも考慮しながら、取り組みを進めていく必要があるだろうと思います。今、特にいろいろな形態のバス運行というのが始まっていて、そこでは特に運転手の安全に対する意識といいますか、そういったことも十分に図られない中でやっていくということも、特にNPOの方をどうのこうの言うわけではありませんが、中にはあるということもお聞きします。そういう意味で交通局がかかわるからには、そういうことのないようなものを取り組んでいきたいと考えています。

あと、港南区の路線移譲のことについて言われていました。確かに市の福祉政策がそのことによって、適用されなくなるということにあっては、またまかりならないんだろうと思います。今、置かれた状況の中では一定の、今、118両と言いましたけれども、に相当する路線の移譲が始まっているわけでありまして。そういう意味で、改めて地域におけるダイヤの必要性といいますか、この地域でどれだけのダイヤが必要だといったことも考えながら、地域での取り組みをやっていく必要があるんじゃないか。確かに財政赤字を負ったり、財政面からのことだけを申し上げれば、一定の基準で廃止あるいは移譲といったことも、考えられるわけでありましてけれども、それとお互いに知恵を出し合って、どう地域のそういう足を確保していくか、こういうことはまた別途あるんじゃないかと考えていますので、そういうことも含めてこれからの課題という形に、させていただきたいと思っています。以上です。

【司会（斎藤）】 ありがとうございます。再度スタジオのほうからいただきたいと思っております。これは司会する時間の関係で、なお、きょうはバス、地下鉄担当の執行委員も来ていますので、より専門的なことについては、スタジオからのご質問いただいた後、答えられるものについては答えていきたい、こんな感じで進めたいと思います。それでは、再

度、スタジオのほうからご意見をいただきたいと思います。

【大口】 先ほどの市会議員の先生と、重なってしまうかもしれないんですけども、交通局の主婦会として、主婦会ではないんですけども、一住民、市民として言わせていただきます。3月に市長選挙がありますね。それは大体また再選するのかなと思っているんですけども、何か当選させないような仕組みを、私、したいなと思っているんです。ということは、今、市民が要するに公務員バッシングで、公務員をなくせなくせとやっているけれども、ほんとうに困るのは市民なんです。それで、運転手さんいらっしゃると思いますけれども、バスの質の悪さも昔よりかなり悪いですよね。それで、私、協力しますけれども、例えば市営交通をなくしたら困るのは市民なんだよとか、そういうことでやってはいけないのかなと思うんですよね。例えば坂の多いところ、さっき芹が谷言いましたよね、ほんとう困るのは市民なんです。私のところは神奈中しか通ってないですけども、1時間に2本です。だから、寒い日とか雨の降った日は待てないですからタクシー使っちゃいます。

とにかくそれが市営交通だと時間どおりに来ないと、ああだこうだあるけれども、神奈中とかそういうのは全然もう昔よりいいという感じで、しょうがないか、あれに連絡したってしょうがない、何もしてくれないからと思っているんです。地下鉄ができたから例えばやっぱりしていますけれども、とにかく主人がいないときはタクシー使ったりです。だから、とにかく坂とか、そういう人は公共交通をなくしたら、自分たちが困るということをしなきゃだめなんです。それをわからないで、公務員へしちゃえ、へしちゃえ、ただ親方日の丸へしちゃえ、それをやっては絶対いけないことなんです。後で苦しむのは市民なんです。だから、それを今の市長の中田が同じように民営化にどんどんさせられちゃう。それが、私、心残りです。うちのほうには関係ないですけども、うちはもうすぐ定年です。でも、残された若い者たちが頑張らなければならないんです。自分たちの子どもたちのためにも考えましょう。(拍手)

【司会(斎藤)】 ありがとうございます。ほかにございますか。

【浅野】 高校の教員をやっています浅野と申します。浜高教の委員長をやっていますけれども、政治経済の授業の中で、社会資本という考え方の話をするんです。全部個人に任せていったらできないもの、例えば公園とか図書館とか道路、それをみんなで集めたお金でやれば、結果的には安くなるんだよ、それを社会資本というんだよという話をするわけです。ただ、日本の場合にはこの社会資本を特定の大企業が、役に立つようなものとい

うことでまず先にやってきた。だから、産業道路とか工業用水なんかはどんどん整備するんだけれども、国民生活にふさわしいところはなかなかなかったんだよと、それがようやく70年代以降、ちょっと生活関連にも投資するようになったよという話はするんですね。ところが、今どういうことが行われているかという、企業が必要ではないと考えているものは、もう社会資本は切り捨てる。要するに利益につながるかつながらないかということで、されているような感じがしてしょうがないですね。ちょうど桜木町から磯子に国鉄が延びたときに、もともとは根岸・磯子石油基地なんかに必要なタンク車を動かすために鉄道を引いた。今度はその貨物列車が盲腸路線でも困るので、何とかしてくれということで企業の要請があって、直接、大船に出るような線路ができた。これ全部国のお金でやるんですね。

ところが、それに乗かって企業が各駅の前土地を全部買い占めて、事業を行って多大のもうけを得るんです。だけど、特定資本が大変な赤字を抱えるわけです。最終的には赤字を抱えているんだからこういうところは、赤字体質のない民営化にしろということと言われたんですけども、すごい怖いんですね。今、ちょうど日吉・中山の路線で行って、金もうけをしろという言い方をしているんだけれども、やっぱりその路線の中で駅周辺の土地は値上がりしているし、その商業を稼げる人にとってみれば、大きなもうけが確保できるんですね。もしそこにその分、だから、道路や鉄道ができたおかげで利益が上がったことに関して、一定の負担金みたいな制度でやれば、ほんとに無理して500億円削らなくても、十分安全を考慮できたようなものもできるのではないかと、そういう話をするんです。

一番すごいなと思ったのは、西武鉄道がかって池袋線とか新宿線をつくったときに、駅をどんどんつくる、駅前には全部西武不動産、駅の前には西友ストア、そして、バスは西武バスと西武タクシーしかない、そういう状態でその住民は自分の収入の大半は、西武に払っているんだよという話をしている。それが企業が考える鉄道政策なんですね。だから、我々が我々のためのどんな鉄道が必要なのか、どんなバスが必要なのかということを書いていかないと、ただ特定の大企業だけがもうかるような体制を、許してしまうことになるのではないかという感じがしますので、きょう聞いていて500億円削るというのは、大変だなという感じもしたんだけれども、一方、そういう意味で利益になる人たちに対しての、特定の負担金制度みたいなものを含めて考えていかないと、いけないのではないかなと思いましたので、意見として発表させてもらいました。(拍手)

【司会（斎藤）】 ありがとうございます。手が挙がっていたと思いますので、はい。

【石浜】 旭区に住んでおります石浜と申します。今、皆様方のご意見を聞かせていただきましてすごく感じたことは、このレジユメの一番先にも真ん中あたりに出ております、中田市政と交通政策というところに、民の力が存分に発揮される都市横浜の実現というところを、民の力というのを人間らしさが存分に発揮される都市というのに、変えていただきたいなとすごく思ったんです。というのは、最近、すごく感じるんですけども、小泉さんもいつも民間、民営にするということを、キャッチフレーズに言っていらっしゃいますけれども、民になったおかげでJRのあの福知山線の事故が起きたんだと思います。そういうことを考えますと、やっぱり人間らしさ、優しさがほんとに欠けているんじゃないかということで、とても寂しく悲しく思っているところです。それで人間らしさということを強調したいと思います。以上です。

【司会（斎藤）】 ありがとうございます。引き続きお受けいたします。

【菊地】 浜高教の菊地と申します。ちょっと前半おくれてきまして済みませんでした。今、浜高教の委員長が話ししましたけれども、学校の教員の立場から重ならないようにしますが、我々、子どもたちを教える立場で、日ごろ学校現場の授業をやっているわけですが、やっぱり一番大事なことは、憲法の授業の中で一番大事なものは何なのかと言うんですが、憲法13条に個人の尊重という条項があるわけです。平和主義、国民主権とかいろいろな原則がありますけれども、この憲法のスタートは憲法13条の個人の尊重、ここから始まるんじゃないか。これを守るために、これを主張するために平和主義があり、戦争してはいけないとか、国民の政治をするんだと、こういうことができるんだよということ、最終的には生徒に理解してもらいたいと思ってやっているわけです。なぜ公共交通ができたのかなんていうことは、皆さんの前でどうこう言うことはないと思いますけれども、やっぱり金もうけができないところをやるのが公共交通のわけです。人権尊重の観点から、生存権を保障する観点から公共の政策ができてきたわけですから、先ほど前の発言者が言われたように、民の力が存分に発揮される都市という発想そのものが、やっぱり人権尊重の観点とは違う施策だと思うんです。この辺のところを負けちゃうと、何かどんどん食い込まれちゃうなという感じがしてしょうがないんです。

実は学校も同じような規制緩和政策を受けていますので、同じような戦いをやっているわけですが、例えば市長が社長で我々教員が従業員、そういう位置づけでもって今どんどん国の規制緩和政策、教育改革をやってきているわけです。つまり、市民、保護者が消費

者で、我々は売り手だと、どんな教育を売なのかという、学校それぞれ商品を開発して人気のある学校にしると、ないところはずぶしていくと、これは公教育ではないですよ。教育を商品に置きかえるところからまず発想が違います。公教育というのはやっぱり金ではないわけです。子どもたち人格の形成をやるために必要な教育をやるわけですから、ただ、だからといって、金をふんだんに使っていいとは言っていないですよ。むだを憤むのを悪いとは言っていない。しかし、金もうけでは公教育はできないし、公共交通はできないというところは、きちんと押さえていかないといけないと思います。それで、何が大事かという、やっぱり学校の場合でも商品として学校の教育を競争をさせるのではなくて、やっぱり子どもたちが主人公のわけですから、子どもたちの意見、あるいは、保護者の意見を反映した学校教育にしていくということで、三者共同学校づくりという方針を立てて、これから一生懸命チームでやっているところなんです。

なかなか学校の教員の発想も転換してないんです。やっぱり親と話すのは嫌だとか、そういう発想でもってまだ親の意見を、聞こうとすることになれていない教員が多くて、なかなか物を言わないんですけれども、やっぱり学校の教員にとってもその辺が今一番大きな課題なんです。つまり、子どもたちの意見、親たちの意見を反映した学校づくりはどういうことなのかという、対等な立場で話し合っ学校教育をするという、それがやっぱり私たちの課題なんです。そういう観点から見ると、公共交通についても税金払っている市民が、私たちのバス・地下鉄なんだと、こういう考え方にやっぱりならないと、ただこの資料3にあるような、お客さんの重視ではないんじゃないかと思うんです。市民をお客さんだと考えちゃうと何か我々が一生懸命努力して、合理化もしようがないなという発想になってしまうけれども、要するに我々市民が主人公なんですから、その市民とともに公共交通を考えていくと、市民が納得するような公共交通はどういう公共交通なのかということ、ほんとうに主体に考えていくということをやっていないと、こういう中田市政のような一方的に民の力を存分に発揮できるなんていう、こういう思想構成というのができてしまいます。ですから、皆さんと学校教育は現場は違いますけれども、同じテーマを持っているんじゃないかと思いますので、お互いに頑張りましょう。(拍手)

【司会(斎藤)】 ありがとうございます、もう一方、挙がっていたと思いますが、どうぞ。

【鈴木】 私は自治労横浜というところで、政策を担当をしております鈴木と申します。労働組合の立場からちょっと申し上げさせていただきたいと思うんですけれども、とりわ

け交通政策、とりわけ公営企業法の関係の公営交通を考える方というのは、私はとりわけ公営企業法というのが2つ、1つは、独立採算を行いなさい、自分たちで稼ぎなさいというのが1つあります。それと同時に、もう一つは、地域住民の公共の福祉ということが、その中にもうたわれているわけです。ですから、私は公営交通を考えるときには、ただ単純に経営の視点だけではやっぱり考えるべきではないと、やはりそこに市民、住民、国民が中心にいるわけですから、そういった意味では、赤字については私はあえて強調する必要がないのではないかと、結果として赤字になることはあるわけですが、そういった意味では、市民の方が何を望んでいるのか、どう公営交通に対して希望、期待を持っているのか、要求を持っているのか、ニーズがあるのかということ、やはり中心に考えていくべきではないかと思えます。

それと同時に、そこに働く労働者がやはりきちっと満足して、先ほど市民の満足度調査はありましたけれども、そこで現場に働いている労働者が、どれくらい満足して実際に業務に携わっているのか、ここが私は大事ではないかと思うんです。働く者がきちっと労働条件も確保され、そして気持ちよい環境で働ければ、やはりもう少し公営交通というものが、理解をされてくるのではないかと思うんです。やはりそこに働く者が嫌々働いて、ただ単純にお客様ですよと、ありがとうございます、ありがとうございますと言葉で言っても、私はこれは何ら意味がないのではないかと思うんです。ほんとにそこに働く人たちが、気持ちよく労働できるという環境を、やはりつくる必要があるのではないかと思えます。ですから、経営の視点で考えますと、我々市民が高いのではないかと、労働条件がいいのではないかと考えがちでありますけれども、まだまだ私は労働条件も低いし、もう少し交通労働者の方たちの労働条件もよくしなければいけない、賃金も上げなければいけない、それがやはり公営交通を守るスタンスではないかと思えます。

ですから、労働組合として萎縮をせずに、もっと大胆に私たちの労働条件をもっと大幅に変えようということを、声高に市民の方に訴えることも必要ではないかと思えます。先ほど市議会の方もおっしゃられておりましたけれども、私たちがここで負けてしまえば、中田の誤った市政に負けてしまえば、やはり最終的には市民、住民の中に影響がすべて行くわけですから、私たちはそういった意味で、絶対にこの中田市政の誤った交通政策に対して、きちっと抜本的に変えさせていくことを、労働組合としても、また、一地域住民としても、やっていかなければならない課題なのかなということ、きょうは参加させていただきまして、ぜひ交通の労働者の仲間の皆さんと、そしてきょうお集まりいただい

る皆さんと一緒にあって、誤った中田市政に対して一日も早く正しい市政を、取り戻すための運動をしていきたいと思っておりますので、ちょっと長くなりましたけれども、どうぞよろしくお願いいたします。(拍手)

【司会(斎藤)】 ありがとうございます。ほかにございますか。ここまで10名の方に発言をいただいています。よろしければもう副委員長にまとめていただいて、ご質問もあればお聞きしたいと思います。

【町田】 ただいま、学校教職員の方、それから、主婦会の方、自治労の方からご発言いただきました。言われていることは確かにそのとおりでありまして、特に人間らしさ、私たち公務労働にかかわる者すべてが、ある意味ではそういうことが必要なんだと、私たちとしても考えています。特に自治労や浜高教の皆さんからいただきましたご意見につきまして、私どもの運動の中に取り入れさせていただくような、努力をさせていただきたいと考えています。今、4人の方からいただきましたが、あと、主婦会の方から市長選挙につきましてもご意見いただきました。私どもとしてももろ手を挙げて、賛成しているわけではないわけですが、今までの労働組合の議論の中で、連合等々の中で協議しながら私どもの意見としても、反映できるように努力してきましたが、全体として私たちを代表とするような立候補者が、なかなか見つからないという中で中田市長を応援する。応援する度合いはそれぞれ各組織でいろいろ温度差があるでしょう、こういうことの中でそれぞれ決められてきた経過になっておりますので、ご意見としては十分わかりますけれども、一応そういう経過にもなっているということをご報告させていただきたいと思えます。以上です。

【司会(斎藤)】 その辺のことで何かあれば……。

【鈴木】 自動車を担当しております鈴木でございます。補足というよりか、ちょっとしゃべりたいなということで、出しゃばってききましたけれども、トータル的に皆さんの今回10人の方の発言を聞いていますと、いわゆる市民と考えるだとか、公共性だとか、あと、個人だとか、福祉だとかいった感じで、かなり大枠ではなくて、地域的に限定されたような言い回しというのは、非常に強調されているなと思えました。とりわけ冒頭星野さんからのハマちゃんバスの指摘があったわけですが、西区のお出かけサポートバスということで相当各新聞が取り上げて、このお出かけサポートバスについて取り上げた中身だなと思えます。先だっの新聞によりますと、中田市長は赤字だということで激怒をされて、廃止をしなさいというような記事も載っていたわけですが、結果的に現場

から100円という形で乗車料を、負担してもらおうという形に今なっているわけです。1つには、これは西区とのタイアップだとか、道路局がかなり入ってきている中身でありませぬけれども、先日、ちょっと話はずれませぬが、大阪交通の組合役員の方がこのお出かけサポートバスに乗車をした。そのときにお年寄りの人との会話で、このバスがなくなつては困るんだというような話を聞いて、ぜひ残していただきたいと、これが将来の公営バスじゃないのなんていう話を、実はさせてもらった経過あるんです。

そういった意味からすると、たった1つのバス停でも山坂があつて、今、非常に便利だという評価をいただいている中で、その1つのバス停を100円払つて果たして乗るんだろうかと、超高齢者社会を迎える今日なんですけれども、そういった中でやっぱり足を、交通手段をとつてしまう、これが果たして一企業によるものではなくて、もう少し頑張つて持続しながら無料で乗っていただくような、施策を講じていただきたいなと思いますし、港北区のほうも菊名からのコミュニティバスが発進しておりますけれども、これも全区にわたつてこういったコミュニティバスが、当時の国鉄ではございませんけれども、戸口から戸口というんですか、人に優しいバスがこれからは主流となつていくんだろうなと思います。いずれにいたしましても、今、私たちが公営でなければいけないだと訴え続けているのは、いわゆる民間と公営との違い、いわゆる公営との優位性を発言をしてきている。例えばさっき発言にもありましたけれども、車いすの扱い、ワンステップバス、ノンステップバス、あるいは、環境に優しいバスの導入率の問題、もう80%を超えているかと思いますが、そういった問題を含めると、当然、公営の優位性というものが出てくるだろうと思いますし、乗務員の質の向上といった部分については、民間をしのぐ勢いで今頑張っているんだなと思つています。

1つ、私が疑問に思つているのは、直接に自動車事業が云々ということではないんですけれども、今の民間活力の導入だとか、そういった形で叫ばれています。あるいは、公務員バッシングで賃金高いんじゃないかと言われているさなか、逆にお客さん側の乗る側のマナーというのが、非常に崩れてきているなという部分も、実は側面的にはあるんです。いわゆる公務員バッシングに乗つかつて、おまえたちはというような目で見て、いわゆる乗る側のマナーが悪い。例えばベビーカー、当然混んでいるときには畳んで乗ってくださいというような、広報をしているわけですけれども、開いて乗るのが当然だというような、ちゃんと押さえててくださいねと言っているにもかかわらず、携帯電話でメールを打つているとか、そういったやっぱり乗る側の逆に言うとフォローも、必要なだろうなと考

ているところでございます。

ちょっとずれましたけれども、まさしく市従の渡部さんから発言ありましたように、直営堅持の改革は可能だと考えていますし、我々労働組合も頑張っているところでございます。川口先生のラッピングバスの話が実はあったと思うんですけども、僕もこのラッピングバスは経費の部分で考えついたアイデアなんですけども、基本的にはブルーのラインは横浜の海の色、あるいは、横浜のYの字をかたどったようなことも聞いていますし、カモメなのかなというようなこと、あれがトレードマークだなと先輩なんか聞いています。そういった意味からすると、非常に形が変わってきちゃったり、いろいろな広告が出てきたり、民間のバスなんだか市営のバスなんだか、わからないねというのは同感であります。それについては同じような考えを持っているわけですけども、あと、満足度の下がっている部分で、先生から高齢者の有料化の問題等があったんですけども、1つには、路線の再編にあるんだろうなと思っています。先ほど港南区の芹が谷の話が出ましたけれども、せっかく全線定期というスタイルをとりながら、そこに市営バスが撤退をしていくような状況があるわけですから、そういった形から側面から見ると満足度が下がって、ごくごく当たり前の現象であると思っています。僕は芹が谷地区のそばにある営業所に所属をしている者ですけども、まさしく断腸の思いで今回民間に譲渡をしたという経過で、非常に寂しい思いをしております。ただ、地域住民の人の声を聞くと、市営と民間が混在している路線は非常に利便性が高く、乗りやすいというようなことも聞いておりますし、今、現行、民間一本になってしまったところについては、当然、利潤追求でありますから、お客がたまえなければ発車をしない、本数は減っていくような状況に、追い込まれているというのが実態だそうです。

いずれにしても、そういった意味からすると、先ほど言いましたように、市民とともに考えて公共交通を目指していくのは、ごくごく当たり前のことなんですけれども、最後に1つ、ちょっと労働組合の立場から、個人的になんですが、ちょっと矛盾を感じているところがあるんです。それはどういうことかということ、我々労働組合は職場を守るために、あるいは、市民の足を守るために、公営で頑張ろうというスローガンで今日まで頑張っているんですけども、実は、今、市場原理になじみにくい路線、いわゆる採算性が合わない路線については移譲なり撤廃をしていく。そうしていかないと、公営として生き残っていけないんだよというような、状況になっているのは事実なんです。僕は実は神奈川区の六角橋というところに住んでいて、岸根公園というところに住んでいるんですけども、

3系統の問題ということで東急と市営が競合しているんですが、この路線を短絡なり廃止をしなくては生き残れない。住んでいる僕としてはここをなくしてもらっては困る、しかし、これをなくしないと生き残っていけないという状況に、追い込まれているのも正直言って事実です。ですから、その部分を精査しながら、いかに市民と共存をしつつ、職場を堅持しつつというような形で、労働組合とすればそういったやっぱり側面からの課題も、多いんだということもぜひ理解をしていただきたいと思います。いずれにしても、地域づくりなり、まちづくりに貢献するべく、公営交通として走っていききたいなと思っています。非常にとりよめのない話になりましたけれども、自動車部として率直な意見を述べさせていただきます。以上でございます。

【平井】 どうもご苦労さまです。地下鉄といっても主に駅乗務関係ということで、きょう皆さんからお話聞かされた関係の中で、一番印象に残ったのはやっぱり川口さんの、安全問題を含めてのことがあるのではないかなと思います。実は19年10月あるいは19年度含めて、予定としてはワンマン化になっていくということがあります。その件を含めて安全対策どうなのかというところの中では、はっきり言って乗務員が運転手と車掌いますけれども、運転手だけだという中で基本的に言いますと、このワンマンにつきましては可動式ホーム柵、1メートル40ぐらいあるんですが、それを設置することによって、先ほど川口さんが言っていました人身事故を含めて、それを未然に防いでいこうという趣旨の中から生まれてきました。ですので、可動式ホーム柵をつけますと、絶対そこにATO運転ということで電車をとめなければいけないという中で、僕からすると本来であればもっと安全の考えであれば、運転手と車掌がいて、可動式ホーム柵がありましてぴったりとまる。そして1メートル40ぐらいの柵がある関係の中で、人身事故も未然に防ぐ中で対応していくというのがベストなんですけれども、中期事業含めている提案される中で、やむなくワンマンという形になったわけなんです。

これを見ても一応安全性に関してはある程度の方向性が、示されているのではないかなと思うんですけれども、あと、一応、労働組合としても私が一番今気になっているのは、やはり、今後、駅のほうで言いますと職員がいます。OB職員もいます。それから、委託員もいますという中で、先ほど最後に自治労横浜の鈴木さんが言っていましたけれども、やはり労働条件が低下する中で、職場の環境はどうなんだよという中で、これが一番私は気になっているところがありまして、それがいろいろなところで溝が出てくるのではないかなということで、それをどうやって今後調整していくのかというのが、非常に問題というこ

とで労働組合としてもその部分を含めて、組織化含めて今動き出していますという中で、今後、委員会等を含めて、その辺を調整しながら作業していきたいと考えています。

もう1点が、実を言いますと、やっぱり安全対策の一環としてあるんですけども、4号線あるいは1・3号線を含めて20年以降につきましては、他社を含めて駅の無人化というところもありますという中で、この間、運動的にはやはり駅は常に有人でなければいけない、人がいなければいけない、何かあったときに対応する。1つが、やはり車いす対応なんかを考えますと、それは車いすの方が見えられましたら、一緒に付き添って電車に乗っていただくということで、この間、当局からそういう考え方もちょこちょこ出てきましたけれども、これについてははねのけるという意味ではないんですが、やっぱり人が要するに物事に対応するのは必要だということで、訴えてきましたという中で今後とも、やはり市民を第一に考える中で対応していきたいと考えています。ちょっと、今後、非常に職員が減る中で厳しい状況もある中で、やはり労働組合としては自動車部・電車部含めて一致団結する中で、今後、対応していきたいと思しますので、よろしく願いいたします。
(拍手)

【司会(斎藤)】 ありがとうございます。私のほうで10名と申し上げましたが、11名の方からご意見をいただいています。

私自身が鉄道の保安技術の仕事の出身ですので、500億の話だけちょっとやりたいと思います。とりわけ私が今思っているのは、アイポッドという携帯型のケースがありますよね。あれがものすごく今安いんです。ここ近年そういったような電子機器の値段が物すごく下がっています。下がったからといって質は落ちてない。鉄道の保安システムもそういう言い方をすると、IT化、あるいは、技術革新で値段が下がってきているような、一面もあるのかなという気もいたします。それがすべて500億につながっているとは思いません。ただ、そういうことがありますので、安全の水準を下げないでコストダウンを図れているというのは、私自身認識しているところです。完全だとは思いません、福知山線の電車の壊れ方を見ると、今の車両構造でいいのかという問題もあろうかと思えます。いろいろな問題もあろうかと思えますけれども、一定程度水準はクリアできているんだろうとは思っています。そういうことをつけ加えさせていただきたいと思います。

きょう、労働組合の関係では横浜地域連合から米内議長がお見えになっております。自治労横浜の小笠原副委員長、鈴木執行委員がお見えになっております。横浜市従からは渡部中央執行委員がお見えになっております。浜高教からは浅野委員長がお見えになってお

ります。横浜水道からは石井委員長がお見えになっております。さらに、市会議員の先生ですけれども、川口珠江市会議員、高野明子市会議員、鈴木義久市会議員、高橋正治市会議員がお見えになっております。ありがとうございました。

最後になりますけれども、総括ということで大槻委員長のほうから発言をしていただきたいと思います。

【大槻】 土曜日のほんとうにお忙しい中、たくさんの人にお集まりをいただきました。今、司会のほうから私たちの友好労働組合である方、それから、市会のほうから来ていただいている方を、紹介させていただきましたけれども、ほんとうにたくさんの方が参加をしていただき、ほんとうにありがたく思っています。また、当局のほうからも局長はじめ何人か、参加をしていただいています。ぜひきょうの話を少し、いや沢山の人のほうがいいかと思えます。参考にさせていただければありがたい、このように思っています。ちょっと風邪を引いていまして、あまり大きな声を出しますともうのどが痛くて、聞きづらいかと思えますが申しわけありません。12時5分前ぐらいまで少し話をさせていただきたいと思っています。

まず、ハマちゃんバスですがもう少しアイデアを出せば、何とかなるのではと、私はあちらこちらで言っていますが、1つとして、もっと野毛の商店街とタイアップを図るべきだと思っています。100円取るとか取らないとか、そんなことよりは野毛の商店街をどう活性化させるのか、そんなことも視点に当てたらどうだろうかと思っているんです。今、高齢者の方は少し小金を持っています。奥さんとだんなさんが仲よくできる状況があります。そうすると藤棚から野毛に一杯飲みに行く。そこで野毛のお店の方に少しタイアップをしていただいて、安くしていただき帰れる時間、要するに9時ごろまで運行する。さらに全体の足も確保していくなんでことも、考えたらいいのではないかと。少しその辺の努力が足りないのかなとは思っていますし、もっとみんなで知恵を出すべきだろうと思っています。あそこの地区だけで100円を取ってしまったら、全体に広がるということをもう少し考えたほうがいい。横浜市全体にその100円の話は広がっていきたくらうと思っていますので、市会の先生もいらっしゃるようですから、何とかやめていただきたいなと思っています。

市民とともにいろいろと考えていくというのは、皆さんからご要望があるとおりですので、肝に銘じながらやっていきたいと思っています。実は私たちの政策シンポジウム、大体2年に1回、ないしもうちょっと短い期間で開催させていただいているんですが、ここ

のところ私が委員長になってから、3回も合理化が来ましたのでサボっています。しかし、もうそろそろ開催しなければいけないということで、何が何でもこの時期にやってくれと、企画をさせていただいて今日になっています。また、すぐ4月にも今回のことを受けながら、また開催していきたいと思っています。今度は上大岡のほうで開催をすることを考えています。横浜交通、当時、私が入ってしばらくして、住民対話集会というのを1回だけやっています。この中で出てきたのは苦情だけです。しかし、それを今続けていけばもっと良くなっていたのではないかと、こんなことを私は思っています。苦情を受けて、苦情というのはその会社なり、そこに勤めている人たちへの愛情の裏返しだろうと思っていますから、いろいろな苦情をたくさんもらったら、それをどの様にきちんと返していくのか、これをやらなかった、それを怠ってきた反省が今になっています。したがって、これからできるだけ市民と話をさせていただいた上で、どの様にしていくのかということを考えていきたいと思っています。そういう意味では、数年前に18万人のアンケートを、横浜交通労働組合として取り組ませていただきました。その中の意見はまだ十分に解決できているとは思いませんが、1つずつでも解決し、その住民の方に、こんなことができました、これはまだできていませんということ、返していけたらいいのかなと思っています。ぜひこれからも皆さんがこういう場に参加して、いろいろなご意見を賜ればありがたいと思っています。

安全の問題についても当たり前の話です。特にJR福知山線の事故は、私とすればみんなが悪い、国民みんなが悪いと思っています。なぜか、採算性なり利便性なりを追求し過ぎた結果であり、皆さんも同じではないかと思いますが、おれが便利になればいい、おれの乗る乗り物が安ければいいじゃないかということで、安全を無視し、利便性と採算性を追求し過ぎた結果がこうなってくる。そこを何とかしないといけない、企業としても考えなくてはいけない、しかし、その結果がここに来ていると思っています。日本の国民はもう少しゆっくりとみんなで考える時間が必要、利益だけを追求するのではなく、その様なことを考え声が出せる場を、どこかに設けられたらいいのにとっています。

今回の市長選挙で、先ほど当選させないような策はないかと質問がありましたが、私は当選してもいいと思っています。なぜか、そこに自分たちの考えをきちんと反映をさせる仕組みが今はない、反発するだけになってしまっているという気がしています。労働組合としてどのように意見反映ができ話ができるのか、その結果をきちんと出していただけるのかということ、もう少し自分たちで考える必要があるんだろう、こんなことを思っ

いるんです。今の中田市長がいいとか、違う人がいいとかではなく、私たちがこれから求めていかなければいけないのは、市長が駄目な施策を打ったら駄目だと言い切る、それに対してきちんと物が言える、こういうことを自分たち労働組合の中で、議論ができるようにしていかなければ駄目なのではないかと思っていますので、ぜひ皆さんでこの人がすばらしいという人を市長にさせていただき、自分たちの声をどう反映させていくのかということ、これから追及していきたいと思っています。そういう意味から、今まで私たち労働組合は少しみんなの声に押され過ぎてサボってきたのではないかと、ただ反対だけを言ってきた傾向があるのではないかと反省を私はしています。

これから横浜交通としてどういうところに行かなければいけないのかは、次回、いろいろとお話をしていきたいなと思いますが、きょう15分・30分構想のすばらしさを、ここに来るまでに十分味わってきました。先ほども言いましたように、少し体調が悪くて出かけるのにおくれ、一生懸命にバス電車を使って15分・30分構想を基に来ようと思い計算をしたら、これはとてもじゃないけど行けないということが、要するにもう時間がきちんと決まっていますので少し遅れてしまうと思いました。乗り継ぎを含めて1時間あれば十分ここに来れる。しかし、駅に行ったらちょっと電車が行ってしまいましたので、これは無理だということで、ふだんであれば十分に30分で来れるところを、1時間ちょっとかかってしまったこのような状況になってしまいました。間に合うのではないかと思っていました。途中で渋滞があり、見事に遅刻をしてきて、皆さんに大変な失礼をいたしました。車ですと私たちにとって時間がいかに、当てにならないことになってしまっているか再度痛感させられた、こんなことを思っています。私たちがお年寄りに優しく、また、子どもさんに優しいこんな公共交通を、ぜひ確立していきたいと思っていますので、皆さんからたくさんのご意見をちょうだいしたいと思います。

少し時間が過ぎましたが、最後に、4年前にシンポジウムを開くちょっとその前に、前の市長である高秀市長と横浜市と姉妹提携をしているフランスのある都市に行きました。そこで市長と地下鉄に乗りましたところ、市長からすぐに「大槻さんよ、横浜の地下鉄もこうならないかい」、こういう話をされました。何があったかという駅員がだれもいない、駅にだれもいない。こうすれば横浜の地下鉄も赤字にならなくて済むんじゃないの、そんな話をされました。実はその前に労働組合とお話をさせていただく機会がありましたので、説明することができました。人間性の違いです。フランスではホームから人が落ちません。日本は落ちます。落ちるのをどう防ぐのか、どう助けるのかということ、せかせ

かし過ぎの日本人、人のせいにするんです。それから、ホームから落ちないというのと同様に、ハッチがフランスの地下鉄にはなかったんですね。日本はいっぱいありますよね。切符を買うとタイムを印字しますそこから一方向だけ、1時間なら1時間乗り放題なんです。ですから、そこにいる駅員さんもハッチも要らないんです。

ただ、車いすの対応のところを聞きそびれちゃったんで、大変申しわけなかったんですが、障害者の方々がどう対応されているのかということは、どうもボックスみたいなものがある、そこに申し出ると何か対応してくれるようになってきているようです。このような話をしましたところ、高秀市長、「ああ、それは無理だな、できない」、すぐに即答されました。いかに人間の命を大切にしていたかということ、今、述懐しています。ぜひこれからの市長にもそういう視点に立って、人間らしいみんなで豊かな生活ができるような、活力ある横浜にしていっていただきたいと思いますので、きょうご参会の皆さんも先頭に立った、運動をしていただければありがたいと思っています。とりとめもない話をしてしまいましたが、これからも一生懸命頑張っていきます、みんなで知恵を出し合いながらやっていきましょう。よろしくお願いします。きょうは本当にありがとうございました。(拍手)

【司会(斎藤)】 ありがとうございます。座席のほうは110名程度入れる座席になっています。ですから、大体90名、当初の目的どおりのご参加になったかと思います。委員長のほうからありましたけれども、4月16日午後、今度は上大岡のほうでシンポジウムを開催していきたくております。横浜市の交通マスタープランの一部が、明らかになるといった状況もありますので、次回のご参加もお願いをしながら、きょうの会を閉じさせていただきたいと思います。ありがとうございました。(拍手)

了