

第7回松戸市みんなが元気になる公共交通の検討会議 議事要旨

日 時：2019年2月20日（水）10:00～12:00

会 場：松戸市衛生会館 3階 大会議室

出席者：内山 久雄委員（東京理科大学名誉教授）〔本検討会議 会長〕

塩ノ谷浩司委員（東日本旅客鉄道株式会社 東京支社）

早川 和利委員（東日本旅客鉄道株式会社 千葉支社）

北原 幸治委員（流鉄株式会社）

中嶋 貞治委員（松戸新京成バス株式会社）

上田 浩一委員（京成バス株式会社）

深津 光市委員（東武バスセントラル株式会社）

佐藤 弘行委員（東武バスイースト株式会社）

加藤 弘正委員（ちばレインボーバス株式会社）

中村 郁委員（新京成バス労働組合）

成田 斉委員（一般社団法人千葉県バス協会）

宮澤 豊委員（国土交通省関東運輸局 千葉運輸支局）

浅沼 真仁委員（国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所）

近藤 亮委員（千葉県東葛飾土木事務所）

伊関 孝委員（松戸警察署）

松田 勇一委員（松戸東警察署）

田瀬 信一委員（松戸市商店会連合会）

小沢 邦昭委員（松戸市社会福祉協議会）

瀬楽 君香委員（松戸市消費者の会）

福田 勝彦委員（松戸市 街づくり部長）

本多 稔之委員（松戸市 街づくり部 都市計画課長）

小林 清委員（松戸市 街づくり部 街づくり課長）

高尾 明巨委員（松戸市 建設部 建設総務課長）

小川 哲也委員（松戸市 経済振興部 商工振興課長）

町山 信之委員（松戸市 市民部 市民自治課長）

代理出席：市民自治課 専門監 井之浦 太郎 氏）

佐野 洋委員（松戸市 健康福祉部 健康福祉政策課長）

代理出席：健康福祉政策課 課長補佐 壁 和宏 氏）

宮間恵美子委員（松戸市 福祉長寿部 高齢者支援課長）

<随行者> 1名

欠席者：中馬 寿元委員 (新京成電鉄株式会社)
柴崎 俊哉委員 (北総鉄道株式会社)
須藤 典之委員 (東武鉄道株式会社)
野村 徳康委員 (松戸地区タクシー運営委員会)
丸山 芳昌委員 (京成バス労働組合)
小林 正勝委員 (全国自動車交通労働組合総連合会)
村上 直委員 (松戸市はつらつクラブ連合会)
恩田 忠治委員 (松戸市町会・自治会連合会)
伊藤 敏章委員 (松戸市 健康福祉部 地域福祉課長)

事務局：松戸市 (審議監 1 名 + 交通政策課 6 名)
一般財団法人 計量計画研究所 3 名

1. 開会挨拶 (真嶋交通政策課長)

本会議は、昨年で開催した第 6 回検討会議に続き、本年度 2 回目の会議となる。本会議に先駆けて、1 月 29 日には中和倉地区分科会を開催し、昨年に行った沿線アンケート調査結果及び利用状況報告を行い、来年度の運行計画見直しに向けての意見交換を行った。後ほど、事務局から同様のご報告をさせていただく。本日の議題においても、限られた時間ではあるが、活発なご議論となるようお願い申し上げ、開会のご挨拶とさせていただきます。

2. 議題

※事務局より傍聴希望者について連絡があり、7 名が入室した。

(1) 松戸市コミュニティバス (中和倉コース) 実証運行について

委員：中和倉コースの実証運行の目的、最終的な着地点を教えてください。

事務局：検討会において、交通不便地区を 13 地区選定している。地形や高齢化率等の指標を設けて点数化したところ、13 地区のうち中和倉地区が高得点であったため、実証運行を開始した経緯がある。既存路線バス等の増便またはルート変更等により不便地域が解消できる場合は、あえて 13 地区すべてにコミュニティバスを導入する必要はないと考えている。収支率が大きく見込めない場合は、乗合タクシーやデマンドタクシーも使って、最終的に交通不便地域の解消を目指したい。

委員：中和倉地区の実証運行では、何を確認していくつもりか。

- 事務局 : これから高齢化に向かっていくにあたり、高齢者の外出支援をしたいという市長の思いが実証運行を実施した1つの視点となっている。
- 会長 : 市民からは、近隣市にはコミュニティバスが走っているため要望が強いだろうが、要望があっただけで導入できるわけではない。実証運行は社会実験であり、地域・行政・事業者の3者が合意をして、うまく運行を続けられるか、という確認のためにあると思う。
- 会長 : 高齢者の外出支援と関連するが、中和倉コースが運行開始したことにより、高齢者の外出頻度の増加、モビリティに対するバリアの解消、という意味では、市として実施する意味が大きい。
- 会長 : 高齢者は徒歩圏外の目的地まで移動する際は自転車を選択する傾向が強いようだが、高齢になるほど自動車との接触や転倒の危険性が高まることから、自転車の代替手段として使ってもらえるようにコミュニティバスが用意されている、と認識している。中和倉コースの実証運行開始前に、高齢者が使っていた交通手段が分かると、高齢者の移動支援に役立っている、と言えるのではないか。
- 事務局 : 資料1-2のp.18に、以前の交通手段別の外出回数の変化をご確認いただければと思うが、以前に自転車を使っていた方の3割程度は、コミュニティバスの運行開始によって外出回数が増えた、と回答している。
- 委員 : 資料1-1のp.8で、利用目的の選択肢に「帰宅」とあるが、「帰宅」とは目的を果たした後の行為であって、目的ではないと考える。今後は、通勤・通学や買物、通院など、何の目的で外出した帰りのなのかが分かるように、「帰宅」を他の目的に振り分けるようなアンケート設計としたほうが良いのではないか。
- 事務局 : 以前のアンケートでは回答に迷う、という意見が挙がっていたため、今回は「帰宅」という選択肢を新規に設けた次第である。さらに回答しやすいよう、検討していきたい。
- 会長 : 土日の利用が減っていて、減便や廃止を検討しているとのことだが、そもそもなぜ土日は平日より外出が減るのか、何か分かっていることがあれば教えてほしい。
- 委員 : コミュニティバスに限らず、路線バスにおいても、休日ダイヤは平日より少なく設定している。平日と比較して、土曜が7割、休日が5割5分程度の傾向にある。その理由として、バスは通勤通学目的の利用が主体となっており、さらにコミュニティバスは利用者のパイが小さいことも拍車をかけているのではないか。

(2)「コミュニティバス導入ガイドライン（仮）」の策定について

- 委員：資料2のp2に「複数の地域で同時」に導入検討を進める、と記載があるが、実際に同時期に複数地域で検討が始まった場合は、請負う事業者の都合で実施時期をずらすということに対しても制限されてしまうものなのか。
- 事務局：実施時期まで縛ることは考えていない。市としては、予算要求の関係上、年度と事業の区切りを揃えることが望ましい。また、予算制約の観点から、複数の地域で同時に実証運行を開始するのは困難と考えており、地域・行政・事業者の3者で協議しながら決定するものと考えている。
- 委員：資料2のp.16で、ルート設定の例として、路線バスと競合しないルートが挙げられているが、より地域の方にご理解いただけるよう、さらに別の例を追加してほしい。中和倉コースは既存のバス路線と平行して走っているわけではないが、北松戸駅や県立松戸高校、総合医療センターの起終点が重複してしまっており、また、松高線のバス利用者がコミュニティバスに流れているという実態がある。ぜひ、このような既存の路線バスへの影響を回避できるように、例を追加してほしい。
- 事務局：ガイドライン上に主要な起終点は重複しないことを加えたらどうか、というお話だと受け取った。検討させていただきたい。
- 委員：地域の方がガイドラインを見て誤解しないよう、記載の仕方に気を付けてほしい。
- 会長：事業者からみて、現状では収支率100%が見込める路線は存在しないのか。
- 委員：現状をみると厳しいが、大きな集合団地ができるなどの大きな環境変化があれば、可能性はあると思う。
- 会長：路線バスの場合ではなく、小回りが利くという特徴のあるコミュニティバスで考えた場合はどうか。
- 委員：車両の大小で経費が変わらないため、通勤通学ラッシュ時が混んでいたとしても、収支率は60%を超えないのが実状であり、収支率100%は難しいと認識している。コミュニティバスの事例としてよく例示される武蔵野市のムーバスは、収支率100%を超えていると聞いているが、事業者としてはかなり特異な事例と認識している。

委員：資料2のp.16の①「希望ルートの作成」や運賃設定は、「地域組織」だけに任せて良いのか。道路運送法では、地域公共交通会議すなわち本市においては、松戸市みんなが元気になる公共交通の検討会議がこれに相当し、関係者の合意をもって国の許認可の弾力的な取扱とされているところ、この「地域組織」と本検討会議との関係がわからないが、せっかく「地域組織」で考えたルートや運賃が、後になって地域の公共交通に悪影響があることが分かり、作り直しとなってしまえば、地域に余計な負担を強いることになる。このような状況を回避するためには、適切なタイミングで本検討会議との関わり合いを明確にした方が、効率的に運行計画素案の作成が進められるのではないかと。また、コミュニティバス導入条件として、市の提案では収支率40%以上が挙げられているが、既存公共交通との競合という観点も加えないと、合意形成が成り立たないと思うが、市としてはどう考えているか。P.16の図中の(1)に「既存の公共交通と競合しない」という条件が記載しているが、ルートだけでなく運賃も競合しないように明記すべきではないか。また、(1)～(3)の図は、全て満たす想定か、それとも、どれか一つだけでも満たせばよい想定か。加えて、国交省から発出している道路運送法に基づくガイドラインの抜粋を入れるなど、国の考え方と整合が取れていることが分かるような記載の仕方になると、地域の方々からの理解も得られやすいのではないかと。

(ルートや運賃に係る合意形成について)

事務局：ルートや運賃の設定といった運行計画素案の内容に関しては、途中経過を適宜会議で報告し、ご意見をいただくようにしたい。

(ルート設定について)

事務局：ルート作成時の観点(1)～(3)については、原則として全ての条件を満たすようなルート設定をしていただくことを想定している。

(運賃設定について)

事務局：資料2のp.6に、コミュニティバスのサービス水準を示しており、運賃体系は「民間の路線バスと同水準」としており、競合しない運賃設定を基本としている。

委員：均一運賃か対距離運賃かも統一されておらず、ひとくちに「同水準」と言っても、幅は大きいように思う。100円と150円は同水準か、など、さらに具体的に示さなければ協議にならない。

委員：資料2のp.2の下方に「持続可能なコミュニティバスの導入」と記載があるが、民間路線バスも含めて、地域全体の公共交通が持続可能となることが重要であることを意識しながら、地域の方々に説明いただきたい。資料1-2沿線アンケートのp.14のように、運賃は安ければ安い程良い、という結果が出るのは当たり前。うまく情報開示していきながら、適切な運賃設定をしていけると良い。

(道路運送法に基づく国のガイドラインとの整合について)

- 事務局 : 道路運送法のガイドラインの内容と整合させていきたい。
- 会 長 : 本市のガイドラインの狙いは、地域の無責任な要望に終わらないよう、地域が勉強しながら検討を進めていける形を目指している。国のガイドラインは、立地適正化の要素も入っており、必ずしもバスに特化している訳ではないことにも留意が必要である。そのため、国のガイドラインと全く同じ内容にはなっていないことはご理解いただきたい。
- 会 長 : 運賃やルートの競合は、実際に実証運行を始めてみないと分からない部分もあるため、時間をかけて検討していければと思う。
- 委 員 : 実証運行と本格運行の違いが分かりにくい。実証は何かを検証する目的で使う言葉のため、別の言葉の方が合うのではないか。
- 事務局 : ガイドラインでは実証運行と本格運行の基準を 40%で統一させているものの、実証運行の基準はハードルを低くし、本格運行で少し上げるなど 2 段階構えという考えもあった。また、「実証運行」という言葉が適切かどうか、検討していきたい。

(3) その他

- 事務局 : 右回り「⑮上本郷小入口」バス停の移設について、バス停の目の前にある商店の利用者とバス停で並ぶバス利用者とのトラブルにより、移設を検討している。現在の場所から後ろへ 100m ほど、専修大の幼稚園と中学・高校の中間あたりに移動する。現在、警察や道路管理者、他関係者と調整を行っており、移設の時期は、新年度 4 月 1 日に行う予定。
- 事務局 : 広告募集を開始した。ポスターとチラシを、予備車含めた 3 台のコミュニティバスに掲示・配架している。現在まだ 1 件も応募がない状況なので、ご列席の事業者各位も、ぜひ広告掲載をご検討いただきたい。
- 事務局 : 会議終了後の質疑は、質疑書に記載・提出いただきたい。
次回の会議は年度明けの 4 月に書面開催で、ガイドライン素案を審議いただく。

以上