

第6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：平成30年10月12日（金）10:00～11:30

会 場：松戸市役所 新館7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）

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）

代理出席：総務部企画室 課員 川奈部俊輔 氏）

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）

野村 徳康委員（松戸地区タクシー運営委員会）

中村 郁委員（新京成バス労働組合）

代理出席：書記長 伊藤 嘉浩 氏）

丸山 芳昌委員（京成バス労働組合）

宮澤 豊委員（国土交通省関東運輸局 千葉運輸支局）

小島 喜一委員（国土交通省関東地方整備局千葉国道事務所 ）

代理出席：交通対策課 専門職 林 裕士 氏）

近藤 亮委員（千葉県東葛飾土木事務所）

代理出席：調整課 副主査 松本 将 氏）

伊関 孝委員（松戸警察署）

代理出席：交通課 規制係長 彌富 崇誠 氏）

松田 勇一委員（松戸東警察署）

代理出席：交通課 庶務係長 鈴木 豊 氏）

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）

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：市民部 市民自治課 課長補佐 直江 卓 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：栗野 正行委員 (東武鉄道株式会社)

北原 幸治委員 (流鉄株式会社)

小林 正勝委員 (全国自動車交通労働組合総連合会)

成田 斉委員 (一般社団法人千葉県バス協会)

田瀬 信一委員 (松戸市商店会連合会)

佐野 洋委員 (松戸市 健康福祉部 健康福祉政策課長)

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 (街づくり部長)

本日は、第 6 回松戸市みんなが元気になる公共交通の検討会議へのご出席及び日頃より多大なご協力を賜り御礼申し上げます。昨年 12 月から中和倉地区においてコミュニティバス、ゆめいろバスの実証運行が開始となった。みなさまにご協力いただき、ラッピングの意匠を決定できた。コミュニティバスの利用状況については市のホームページでも公表しているが、本会議では詳細なデータを提示して議論させていただきたい。コミュニティバスは行政と交通事業者はもちろん、地元住民や商店街等の積極的な協力が必要である。今後もご協力賜りたい。本日は忌憚なくご意見をいただきたい。

2. 委員紹介及び会長・副会長の選出

※委員紹介は省略

※委員から会長に内山委員、副会長に福田委員の推薦があり、承認された。

会長： 日頃から松戸市の公共交通の維持、普及、促進に多大なご理解とご協力いただき感謝申し上げます。新たに委員になったみなさまも含め、今後も利用者にとってよりよい公共交通環境及び活力ある地域社会の構築に向けてご支援いただければ幸いです。

3. 議題

※事務局より傍聴希望者について連絡があり、8名が入室した。

(1) 松戸市コミュニティバス（ゆめいろバス）中和倉コース実証運行の中間報告及び期間の延長について

委員： 私は中和倉地区に住んでいるが地元はコミュニティバスの運行はありがたいと思っている。これまで町会としては回覧、掲示で周知をしてきたが、なんとか継続していきたいため、町会の会員に口伝えで利用を促す取り組みも行っている。一方で課題もあり、右回り、左回りという表現は分かりづらい。また、定着した場合には、本数を増やしてはという声もある。加えて、馬橋駅はロータリーに入らない。東口のロータリーは狭いが、コミュニティバスの車両も狭いため、一般車両を制限するなどの取り組みによって小型のコミュニティバスをロータリーに横付けできるのではないかと考えている。タクシーも駅のロータリーではなく、別のところで待機するというようなことはできないか。シルバー割引証の手続きについて、高齢者からすると分かりづらく申請しづらいという声がある。

会長： 地元の口伝えで利用が増えている側面はあると思う。また、いくつか要望をいただいた。

事務局： この場ですべてに明確に回答するのは難しいことはご理解いただきたい。右回り、左回りという表現については新京成バスと相談して進めたい。本数増加については、現状の利用者をみるとやや厳しいのではないかと考えている。ただ、利用者が増加してくればそういった可能性もあるかもしれない。コスト面等も考慮する必要がある。馬橋駅については、所管課が広範に渡るため確認が必要である。

委員： 馬橋駅東口でのタクシーの待機については、JRとも協議の上、長年秩序をもって運営し、必要な費用も支払っている。縁石がかなり高くなっておりコミュニティバスではこすってしまうのではないかと。タクシー事業者としても地域密着型でやってきており、社員を抱えているため、そのあたりのことはご理解いただきたい。

会長： これからの課題である。タクシー事業者としてはご指摘のとおり、事業を抱えているため、譲歩ばかりもしていただけないということである。

委員： コミュニティバスは既存の路線バスの補完として設定していくということかと思う。よく例として挙げられるのが、鉄道や路線バスが幹や枝とした際に、葉脈のような存在がコミバスということである。路線バス事業者として、市民の足を確保するという使命感がある。一方で、民営でもあるため、赤字ばかりでもやっていただけないことはご理解いただきたい。本日の資料のバス停別のODの結果を見ると、総合医療センターと駅間の運行が既存のバス路線と重複に近くなっている。コミバスは収支が増加傾向ということだが、路線バスの利用がどうかとい

うのを気にしている。

会長： 総合医療センターと駅間の利用が、収支率を高める要因である。一方で、既存のバスを脅かしているという側面がある。今後の課題とさせていただきたい。

委員： コミュニティバスの運行が公共交通不便地域の解消になったのか、ということをはっきりさせてはどうか。

事務局： 目的の一つが公共交通不便地域の解消だが、今の段階で結論が出ているわけではない。今回のアンケート結果等を踏まえて、利用していない方の要望の把握や、利用している方の満足度を踏まえて、不便を解消できているのか、ということを考えていきたい。また、そこで出てきた課題等々を踏まえて、ガイドラインを作成していくことを考えている。

委員： 公共交通不便地域の基準があったと思うが、解消したかどうかを満足度のような形で考えていくのか。それとも客観的な本数基準等を定めるものなのか。

事務局： 資料1 p.19に記載しているが、アンケート調査の中で、外出回数が変わったかどうかといったことも聞いている。そういった情報も踏まえて判断したいと考えている。

会長： 公共交通不便地域について、バスの需要強度が高ければ既に路線バスが走っているはずだと思う。コミュニティバスの役割の一つは潜在的な需要を掘り起こしていくということだと考えている。今回の中和倉地区では突出しているのが病院と駅間の利用である。その他の地域について、潜在的な需要は高いと考えていたが、思ったよりも利用が伸びていない側面もあるようである。交通が不便な市民の潜在需要を掘り起こすことが必要である。公共交通不便地域が解消したかどうかは、現状からすぐに決まるものでもないと考えている。

委員： 将来的にはデマンドタクシーも考えているのか。

事務局： 他都市を見ると過疎と呼ばれるような地域でデマンドタクシーが運行されているようだが、松戸市にはそういった地域はほとんどない。市としては基本的には、コミュニティバスで検討を進めていく。一方で、デマンドタクシーは道路条件が厳しい場合でも運行が可能といった特徴がある他、近年乗合タクシーや相乗りタクシーについても取り組み事例もあるため、その地域にあった公共交通を柔軟に導入していきたい。

委員： 料金割引対象者はエリア内だけである。できれば高齢者や体が不自由な人全員が対象にならないか。

事務局： 公共交通と福祉的な視点があると思う。シルバーパスについては路線バス等でも使えるものを検討しており、他都市へ視察等にも行っている。ただ、補助を出すための財源に課題がある。

委員： 対象者が広がれば利用者も増加すると考えられるため、是非ご検討いただきたい。

会長： 東京都はシルバーパスをお金で買っている。一方で、オール松戸で考えた際に、

どういった取り組みがふさわしいかは難しい問題である。

会長： コミュニティバスはまず公共交通が不便な地域に通すものだということがある。その際、地域からの要請があつて導入するのが基本だと思う。ただ、本日の資料を見ると、要請があつたにも関わらず実際には乗っていないという結果が出ているのではないかと考えている。要請したのに乗っていないということは良くない。市は地域からの要請に答えたと評価できるが、民間事業者にとっては収支率の向上が重要である。事業者は赤字にも関わらず運行してくれている。そういったことを考えると、第三者的な立場からは地域は要請だけすれば良いわけではなく、責任を持ってもらいたいと感じている。みんなで育てるという視点が重要である。せつかく運行しているのだから育てていかなければならない。また、その際の地域住民の責任もこういう会議ではっきりさせないといけないと感じている。もし、現在のコミュニティバスが非常に使いづらいのであれば、利用しやすい運行形態を考えていく必要がある。地域が責任をもって多くの人が利用するような取り組みを行っていかなければバス事業としても成り立たないのではないかと。

(2)「コミュニティバス導入ガイドライン(仮)」の策定方針について

委員： 地域、行政、事業者の3者にそれぞれ役割があるが、事業者の状況を伝えたい。バス業界は運転手が不足している。問題の一つは、バスを運転する大型2種の保有者が減少していることである。また、今大型2種を持っている人の年齢層は高齢者になっている。これに対して、バス事業者として大型2種免許の取得支援や、高校卒業で事務員として雇った社員を運転手に転換するといった取組も行っている。他にも大学卒や女性活躍の機会の創出にも取り組んでいる。バス事業について一つ言えることは人件費が非常に高いということだが、近年は燃料費も高くなっている。加えて、排ガスや安全性の視点も重要視されており、車両の価格も高くなっている。コミュニティバスは小型のバスではあるが、実は大型の路線バスとコストはあまり変わらない。一方で、乗車定員が少ないのがコミュニティバスである。たとえば、現在、1台当たり15人乗車しているということだが、これが倍になって1日中1台当たり30人のぎゅうぎゅうの状態でも運行しても収支がトントンになるかどうかである。既存の路線バスも運転手の不足や高齢化、赤字路線といった問題を抱えている。特定地域に固定費をかけ続けて良いのかという問題もある。また、コミバスが既存路線を圧迫し、減便や廃止になっては本末転倒である。

会長： 資料2 p.6にコミュニティバスの役割という項目がある。自転車交通との関連が気になっている。他都市では不法駐輪をやめさせるために自転車からコミュニティバスへ転換したという事例もある。自転車との競合について深堀した方が良いのではないかと気がしている。自動車は免許返納制度もあるが、自転車に免

許はなく、高齢になると乗りたがる。国としても自転車活用を推進しているが、一方で高齢者の自転車は危ない。自転車からコミュニティバスに転換するようなことを検討してほしい。

会長： その他の意見については後程質疑票でご意見いただければと思う。

※12月までに素案を作成し、来年度半ば以降に向けては事務局の提案通りで進めることが確認された。

また、コミュニティバスの平成32年3月31日までの実証運行継続が確認された。

委員： コミュニティバスの運行継続という方向が確認されたため、委託を受けている事業者として申し上げる。利用実態をみると、北松戸駅、馬橋駅、県立松戸高校、総合医療センターバス停がメインで、運行の要請を頂いた区域のバス停からの利用が非常に少ない。特に、県立松戸高校バス停は既存の松高線と重複していることもあって、前年比で毎月約700人前後減っている。総合医療センターバス停の利用の増加により、松高線そのものは赤字にはいたっていないが、これがなければ大きな痛手を被っているということをご理解いただきたい。今後は、要請された方にもたくさん利用して頂きたいと考えとともに、事業者としても収支率改善に向けた取り組みを皆さまと一緒に考えていくことになる。

(3) その他

事務局： コミュニティバスの収入は、現在運賃収入のみだが、広告を募集して、収入とすることも考えている。近隣では、市川市、流山市が車内でポスターやチラシを配置している。交通事業者と協議しているところだが、準備が整い次第、広告の募集を開始していく。

次回については年明けの2月を予定している。調査結果や宿題の内容を踏まえて会議を開かせていただきたい。

質疑書は10/24水までに郵送、メール、市役所へ直接提出のいずれかの形で対応いただきたい。

以上