

平成 29 年度

第 3 回松戸市みんなが元気になる公共交通の検討会議 議事録

1 日 時：平成 29 年 5 月 29 日（月） 10：00～11：15

2 場 所：松戸市衛生会館 3 階大会議室

3 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
代理出席：総務部企画室 副課長 島崎 良則 氏）
小林 千佳委員（東日本旅客鉄道株式会社 千葉支社
代理出席：総務部企画室 正村 精一 氏）
中馬 寿元委員（新京成電鉄株式会社）
佐藤 栄寿委員（北総鉄道株式会社）
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）
会沢 努委員（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）
竹内 昭彦委員（東武バスイースト株式会社
代理出席：参与 山中 孝一 氏）
飯塚 辰雄委員（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）
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）
飯塚 正芳委員（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）
上出 祐司委員（千葉県東葛飾土木事務所）
千葉 勝彦委員（松戸警察署 代理出席：交通課 規制係係長 彌富崇誠 氏）
高浦 千晃委員（松戸東警察署）
小沢 邦昭委員（松戸市社会福祉協議会
代理出席：事務局長補佐 平林純一 氏）
瀬楽 君香委員（松戸市消費者の会）
青柳 洋一委員（松戸市 街づくり部長）
宇野 荒樹委員（松戸市 街づくり部 都市計画課長）
福田 勝彦委員（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）
赤坂 久郎委員（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)
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：主幹 壁 和宏 氏)
伊東 朱美委員 (松戸市 健康福祉部 地域福祉課長)
宮間恵美子委員 (松戸市 福祉長寿部 高齢者支援課長
代理出席：主幹 齊藤 政彦 氏)

<随行者> 2名

4 欠席者：

栞野 正行委員 (東武鉄道株式会社)
花崎 幸一委員 (一般社団法人千葉県バス協会)
村上 直委員 (松戸市はつらつクラブ連合会)
田瀬 信一委員 (松戸市商店会連合会)
大塚 清一委員 (松戸市町会・自治会連合会)

5 事務局：松戸市交通政策課 (8名)

6 傍聴人：なし

7 次第

- (1) 開会
- (2) 変更委員の紹介・欠席委員の報告
- (3) 議題
 - ①バス停位置について
 - ②運行ダイヤについて
 - ③運賃体系について
 - ④運行事業者について
 - ⑤その他
- (4) 質疑応答及び意見交換
- (5) その他
- (6) 閉会

8 議事

◆(3)議題

(議題①～⑤について、事務局より資料に基づき説明)

◆(4)質疑応答及び意見交換

会 長：コミュニティバスの実証運行に関して、内容的に踏み込んだところまで検討頂いた。事務局の説明に対してご質問やご意見等はあるか。

委 員：資料 P4 の運賃体系について、項目 3 の「大人又は小学生同伴の未就学児」は何名まで無料となり、項目 5 の「上記障害者の介護者」は何名まで 90 円となるのか。

事務局：現在想定しているのは既存の松高線と同じ考えである。「大人又は小学生同伴の未就学児」は 2 名まで無料、「障害者の介護者」は 1 名まで 90 円と考えている。

委 員：わかりました。

会 長：コミュニティバスが運行されることは地元にとって大変ありがたいことである。運賃、時刻表等の設定もなされ、具体的なところまで話が進んでいる。営業利益が出るのところまでは行かなくても、赤字を出さないことが健全な運営には重要となる。市立病院が千駄堀に移設されるが、中和倉地区以外で、北松戸駅や馬橋駅経由で病院に通院される方はどの程度いるか。北松戸駅から既存の路線バスを利用して現市立病院で乗降する方も見受けられる。新市立病院にどの程度の方がコミュニティバス利用の需要がどの程度かという試算はしたか。

事務局：現段階では試算していないので、今後検討する。

会 長：現行では 1 台当たり 5 人程度かと思われるが、確認頂きたい。

右回り、左回り、各 1 時間に 1 本の運行であるが、P2 のルート図で、例えばバス停⑥の中和倉公園周辺の居住者が北松戸駅に行く場合、まず考えられるのは⑥から⑦、⑧を経由する左回りルートである。もし、それに乗り遅れてしまうと 1 時間後のバスを待つということになってしまうが、⑥から⑤、④、新市立病院を経由する右回りルートのバス利用も可能であり、1 時間待たずに平均すれば 30 分程度に 1 本のバスが来ることになる。当該地区居住者に 1 時間に 1 本のバスしかないと思わせるのではなく、遠回りにはなるが、1 時間に 2 本運行しているという情報を十分伝えた方がよい。

この場合の問題点は、新市立病院での時間調整である。利用者にとって途中で時間調整されることは利便性が悪く感じる。運転手を休憩させるために時間調整は必要であり、ダイヤ通り運行しなければならないが、そのような事態に備えることも重要となる。

結論として、起点から終点までの運行というのではなく、このコミュニティバス

は周回ルートをぐるぐる運行しているバスであるという認識をつけて頂ければと思う。

委員：自分自身も高齢となり、いずれは運転免許を返納して運転しなくなると思うので、バスは必要であると考えている。
今回の資料で説明された運賃について、この運賃で採算がとれるのかという懸念がある。運賃が安いから運転手の手当を安価にするというように、運転手に圧力をかけている実態があるので、そのようなことがないような体制として頂きたい。場合によってはパートの運転手を使うことも出てくると考えられるが、運転手は安全を第一に考えた運転をしており、そこに経験的に未熟なパートを充てることは問題があるので、よく検討頂きたい。例えば、タクシーの場合は、労働条件の改善に関する法令が通達されているが、それでも遵守していない場合もある。高齢者のためのコミュニティバス運行は良いが、前述の点を踏まえて、運賃が安いということで運転手に圧力をかけることがないように経営者は考えて頂きたい。

会長：今の発言の内容は、パートタイム運転手は御法度であるということが趣旨で、運転手は安全第一でより良いサービスを提供すべきとのことである。バス事業者の内情は不明であるが、人件費比率が非常に高く、人件費を抑えるのならば、これを歓迎する運転手はいないのが現実である。例えば、足立区ではコミュニティバスを運行しようと一生懸命になっているが、運転手不在で実現出来ないということを知っている。
バス事業者を代表して、パートタイムの運転手を導入する考えがあるのかどうか、また将来的には自動運転で人間より遥かに安全で確実な運行が実現できるかもしれないということ等を踏まえて、運転手について現状の考えを教えて頂きたい。

委員：本日の議題のうち事業者の選定というところで、当社は現段階で事業者として承認されたわけではないので、ここでは、当社の運転手の雇用形態について、簡単に説明させて頂く。60歳までを正社員とし、60歳の定年後は希望によりパートまたはフルタイムの準社員として雇用する。雇用延長された人が運転手として働くのは、当社の規定として70歳までで、70歳を超えた場合は運転手としての契約はしていない。
新規採用に関しては、十分な社内研修期間と社内検定合格者のみを運転手として選任している。
自動運転については、まだまだ社会的に解決されていない問題であるため、当社としては考えていない。
パートの方が未熟で不安であるという指摘であるが、前述のように十分経験された方がそのままパートに移行しているので問題はない。

委員：自動運転の話が出たが、自動運転は安全ではない。自動運転は機械の集まりの部品が行うことで、故障したらどうなるのかという問題があり、部品の集まりより

人間が運転する方が遥かに正しい。つまり、お客様の安全、歩行者の安全を確保するためには熟知した方々に運転して頂いた方がいい。コミュニティバスの運転は定年を過ぎたパートの方に動いてもらうのではなく、何か方法を考えて頂きたい。

委員：先ほど話のあった、1時間に1本の運行と右回り、左回りの件で、自分自身の認識は少し異なるので、質問させて頂く。右回り、左回りともに所要時間37分で、両方向の周回運行を見れば1時間に1本ではなく2本とみることができる、という情報を利用者に強く伝えた方がいいとのことであった。

左回りのバスダイヤで、市立総合医療センターに8:21着のバスが次の8:46発までに25分間の時間調整をすることとなり、乗客はバスの中で待機することとなる。1度降車すれば2回分の運賃が発生する可能性があり、夏場でエンジンを止め全面窓ガラスの暑い中での待機は危険であり、実際私たち組合の立場では乗客の安全を考えて運転手がバスから離れられない。色々なことを考えると、このコミュニティバスは循環型で両方向とも円滑な利用ができるのか、起終点をどこかに定めるのかについて、またダイヤを組む際に運転手の乗り継ぎも考慮するので、本件においても現段階で一定の認識を持っている必要がある。本日の資料では、市立総合医療センターで1回ずつ時間調整すると思ったが、先ほどの話で違う認識を持ったので、あえて質問させて頂いた。

会長：私が言いたいのは利用者にとって不便な運行スタイルはよくないということで、今後の検討課題としての問題提起である。利用者優先で行くのか、それとも運転手の業務管理を優先するのか、大きな問題であると思う。今日結論が出ることではないが、このような事項も検討課題にして頂きたいとの趣旨である。

委員：運賃について、ICカードでの支払いは検討しているか。

事務局：ICカードの機器に多額の費用がかかるので、実証運行では現金支払いとしてICは導入しないが、ICカード使用の要望が出てくると思われる。運賃180円、90円の小銭持っていることは少ないと思われ、両替する手間や特に高齢者にとっての現金支払いは大変だと思われるので、ICカードについては前向きに検討する。

委員：歩行者の安全確保の観点からバス停の設置についての考え方を聞かせて頂きたい。

事務局：バス停の設置については、資料P2に示す通り概ねの位置を設定したところである。今後、利用者の待ちスペースを可能な限り確保できるように、バス停を設置する場所の周辺地権者に個別に説明させて頂くよう考えている。歩道のないところも結構あるので、民地の空き地等に少しでも待機できるスペースの提供を協力頂けるよう話していきたい。

会 長：歩行者が通るところにバス停を設置することが原則であるが、危険であることを十分認識しているので、今後安全を確保するよう努力するということである。

委 員：道路維持課の方で区画線の整備等の計画はあるか。

委 員：道路維持課が来ていないので、建設総務課が返答する。今後、交通政策課と道路維持課で協議できるところについては対応させて頂きたい。

また、一般道で気になったのが、バス停③と④の間の松戸高校に向かう坂道の所である。幅員が狭い点と県立松高の通学生が多い点から、道路の拡幅整備の要望が出ている箇所であるが、長年用地境界が決まらず道路整備ができないという状況が続いている。ここにバスが運行されるということなので、どのような道路整備ができるかについて内部で検討していきたい。

委 員：今言われたように歩行者の安全について大変騒がれているところなので、出来る限り歩行者の安全を確保頂きたい。また、先ほど運賃を上げる話が出たが、既存の路線バスより付加価値のあるコミュニティバスはすぐ支払いをして、すぐ降車できるので、歩行者の安全性にも結び付き、いいのではと思っている。

委 員：資料 P2 でバス停⑧、⑮、⑲は、既存バスと同じバス停を利用するとのことであるが、IC カードが利用できる既存バスと同じように、コミュニティバスに乗車してくる方がいると思われるので、利用者が混乱しないように支払方法について周知をしっかりとる必要がある。

コミュニティバスの広告収入については考えているか。

事務局：同じバス停での IC カードの取り扱いについては、混乱を避けるべきとの指摘を頂いたので、万全を期していきたい。

広告収入については、有効であれば取り入れるか否かを検討していきたい。

会 長：広告収入に関連して、車内放送でバス停案内と合わせて店の名前が放送されることがあるが、これはバス事業者にとって収入になるのか。

委 員：収入になる。しかし、広告取扱い業務としては、グループの別会社に委託している。

会 長：他に、今後注意していく点等をご指摘頂ければありがたい。

委 員：ルート図を見ると、専修大学松戸高、同中学校、県立松高と学校があり、特に専修大学松戸高、同中学校の多数の生徒が北松戸駅から歩いて来ていると聞いている。コミュニティバスの稼働率、増収対策として、専修大学松戸高、同中学校に宣伝・ピーアールをすると効果的と思われる。コミュニティバスは当該地区の居

住者のためのものなので、学生が殺到して地域住民が利用できないとなれば本末転倒であるが、少しでもたくさんの方に利用頂くためのピーアールは必要。

会長：本計画は、中和倉地区の居住者のためのコミュニティバスとして始まったことであるが、当該地域の居住者がこのバスを愛してくれないと、うまくいかない。本来の目的は、当該地域居住者の公共交通としての足の確保である。運賃が高い、バスの運転手の態度が悪い、雨が降って傘をさして待っているのになかなかバスが来ない等、色々な文句があったとしても、心の中にしまって、当該地域の居住者が楽しく利用できるように考えて頂きたい。この新しいバスが愛され、育てられるような仕組みとしたい。文句は誰でも言えるが、言われた側はバス運行をやめてしまう、撤退してしまう、文句を言われるなら運行する筋合いはない、等となり兼ねない。本検討会委員の地域代表者には、ぜひともバス運行を育むことを考えて頂きたいというお願いである。

そのような観点から、キーワードは高齢者になる。例えば、資料P5にコミバス勢圏が半径300mの円で描いてあり、平面図で示されている。当該地区は坂が多く、65歳以上の高齢者にとっては坂を上り下りすることは大変なことである。平面図では坂の傾向がよくわからないので、バス勢圏300mの円を描けばよいというのではなく、坂があるところ、更に勾配の急な坂や緩い坂がわかるような表現を工夫して頂きたい。

事務局の説明ではコミバス勢圏の道路を境界として高齢者割引バスの配布範囲を決めるとのことであるが、一つの視点として勾配、道路の傾きをわかりやすく見せる工夫をして頂きたい。

また、このようにコミュニティバス実証運行の案が出来上がり、今後、本件を申請して国の認可が必要になる。今のバス事業は2002年頃に需給調整が撤廃され、比較的容易に誰でも自由にバス事業に参画できるようになった。しかしながら、勝手にバスを運行されては困るので、国土交通省の認可が必要となった。本件も今後申請して認可を受けなければならない。許認可事務を行っている国土交通省の運輸局として、今後本検討会議でどのようなことに注意すればよいか教えて頂きたい。

委員：コミュニティバスの実証運行は平成29年12月開始を予定されており、資料の工程表で3ヶ月前に認可申請するとある。余裕をもって認可申請頂ければと思う。

会長：それでは、本日事務局から5つの議題が報告され、それに対していくつかの質疑がなされた。本日の5つの議題に対して、この案で結構だという方は恐縮ですが挙手をお願いします。

(一同挙手)

ありがとうございました。挙手多数(全員)で、本日の議題について承認を頂いたこととする。「松戸市みんなが元気になる検討会議 要綱 第6条第4項」に

基づき承認されたものとする。

今回はバス停の位置もほぼ決まり、車両についても色々探して頂きポンチヨになりそうであり、大変うれしい報告を頂いた。引き続き松戸新京成バスと連携を図りながら、運行計画の作成から認可申請につないでいきたいので、ご支援をお願いする。

◆(5)その他

委員：車両に関する説明があり、座席数 11、立ち席 24 とのことであるが、高齢者のことを考えたら座席数が少ないのでは。座席数を多くすると車両が大きくなり問題が生じると思えるが、高齢者にとって座席数が少ないという点に疑問を感じる。

事務局：これまで公共交通が運行されなかった地域をカバーすることから、車両が大きくなると狭い道路は走行できないという問題がある。当然座席数は多い方がよいが、バリアフリータイプで障害者の車いすスペースを確保していることもあり、座席数が 11 となっている。お客様同士の譲り合いの精神の中で有効に座席を使って頂きたい。

会長：例えば、大変収益が上がっている吉祥寺のムーバスは座席数 17 席でほとんど空席はない。それは住民の意識が強く、ムーバスに乗る人が多いからである。今回の実証実験で多くの方が利用された場合、11 席では足りないと思う。実証実験の結果を見て、損益分岐点を考慮して検討頂きたい。この点についても本日の検討課題として、今後座席数について検討頂ければと思う。

事務局：今後は、6 月下旬頃から、地元の町会長の協力を頂き、各バス停に隣接する居住者の方々に、バス停設置についてお願いに伺いたいと考えている。訪問前にお知らせのチラシを作成して、町会・自治会の掲示版や回覧板にて周知したい。また、今後は、コミバス勢圏に該当する町会・自治会の代表者にも分科会に参加頂き、住民への周知、今後の検証についてご報告、ご協力頂くような体制作りを考えている。

今後のスケジュールは、資料の最終頁のとおり。今後、バス停位置や運行ダイヤを確定し、各委員宛に郵送等でご報告させて頂きたい。なお、今後大幅な変更があった場合には許可申請前に再度、検討会議を開催させて頂きたい。

それでは以上をもちまして、第 3 回目の松戸市みんなが元気になる公共交通の検討会議を終了する。

円滑な議事進行にご協力頂き、ありがとうございました。

以上