

第4回 松戸市地域公共交通活性化協議会 議事録

日 時 令和7年5月28日(水) 10時00分から

場 所 松戸市役所 新館7階 大会議室

出席委員 委員27名(別紙 委員名簿のとおり)

欠席委員 委員5名

事務局 街づくり部審議監、交通政策課長、外11名

傍聴者 1名

第1部

報告事項

- (1) 令和6年度自動運転実証調査結果について 資料1
- (2) 松戸市地域公共交通計画骨子案について 資料2

議題

- (1) 目指すべき地域交通ネットワーク(案)について 資料3
- (2) 施策について 資料4 資料5
- (3) 取組について 資料6-1 資料6-2
- (4) ブロック分けについて 資料7

第2部

報告事項

- (1) 中和倉コースの令和6年度事業報告について 資料8 資料8補足資料
- (2) 高塚新田コースの進捗について 資料9 資料9補足資料

開会

会長

この協議会は、行政と事業者と利用者が1つの席に集まって議論する、画期的な協議会である。意見交換を重ね、それぞれの団体のことをお互いに知ることによって、より良い公共交通体系を生んでいきたい。

75歳以上の超高齢者や身体障がい者の方々も含めた、多様な人々に届くような公共交通サービスが要求されている。より良い方策を委員の皆様と協力して作り上げていきたい。

令和6年度自動運転実証調査結果について

＜事務局より資料1について説明＞

会長

事務局、ありがとうございました。ただいまの自動運転の実証調査報告ですが、これに対して何かご質問ございますでしょうか。

委員

資料1の7ページ、手動介入が生じた理由や件数の表について、表の一番右側の設定除外とは、具体的にはどういう内容か教えていただけないでしょうか。

事務局

京成電鉄松戸線の高架下をくぐる狭いところを通過する際に、高さ制限が2.5mの設定だったため、事前設定をすれば通過することができます。しかし、今回は短期間の実証期間ということで、そこを通過する際は最初から手動で通る設定にしたため、設定除外としました。

会長

はい、その他いかがでしょうか。お願いします。

委員

国の補助金を活用したということで、補助金の金額としてはどのくらい支援をいただいたのでしょうか。

また、4ページの実証調査の概要②について、利用方法の中の2つ目の星で、道路運送法上の許可登録不要の取組みとしたとあるが、今年度の道路運送法上の許可登録について、有償化を含めた道路運送法上の取扱いを予定しているのか、この時点でお伺いしたいです。

事務局

まず1点目の補助金の問題ですけれども、昨年度の補助制度では、上限1億5000万円で10分の10の制度でした。市としては、2500万ほど補助いただいたということになります。今年度につきましては国が補助制度を変えており、重点支援と一般支援という形になっています。

重点支援については上限３億円、一般支援については上限１億円、ただし補助率については５分の４というように変更してきております。

２点目の道路運送法上の許可等の問題ですけれども、昨年と同様といたしまして不要の形で、無償でやらせていただこうと思っております。

委員

ありがとうございます。

会長

はい、その他いかがでしょうか。補足説明していただきたいんですが、レベル１、レベル２からレベル５って自動運転の段階になっていますけれども、ほとんどの方はご存知だと思いますけれども、レベルっていうのは何を意味するか、理解が難しい方もおられるんじゃないかと思うので、簡単に説明をお願いします。

事務局

お手元の資料の４ページですね、自動運転レベルについて書かれておりますけれども、レベル０というのが、一般に皆様が自動車を運転するときに回避する機能で、レベル５までになりますと、完全にどこでも誰でも免許がなくてもOKというのが段階です。

昨年度、今年度やろうとしておりますレベル２については、基本的には原則自動で動かしていますけれども、非常時には全部その運転手に対応するという形になります。なお、レベル４になりますと運転手がいなくても遠隔で全部操作するというような形になっているということになります。

会長

はい、ありがとうございました。その他いかがでございましょうか。よろしいですか。

それでは次の報告事項（２）に移りたいと思います。松戸市の地域公共交通計画の骨子案について事務局から説明をお願いいたします。

松戸市公共交通計画骨子案について

<事務局より資料２について説明>

会長

ただいまの骨子案について、何かこの段階で質問ございますでしょうか？

また後ほど出てくるということで、ここで打ち切って次の議題に移りたいと思います。それでは次第の３、議題に移ります。

（１）の目指すべき地域交通ネットワーク（案）について事務局から説明をしてください。

目指すべき地域交通ネットワークについて

<事務局より資料３について説明>

会長

はい。目指すべき地域交通ネットワーク案ですけれども、ご意見があればお聞きしたいと思いますので、ご発言よろしくお願いいたします。はい、お願いします。

委員

ご説明の中で聞き取れなかったのですが、資料３の１ページの右に、（２）として立地適正化計画が示されています。現在の立地適正化計画をもとに公共交通計画を策定なさるという説明でしたが、現在松戸市では令和８年度に向けて立地適正化計画を改定中と伺っております。次期立地適正化計画を改定する中で、ここにあるデータも少し変更があるか、確認をさせていただきたいです。

２ページ目の本計画が目指すべき地域交通ネットワーク案というのが、大変洗練されてわかりやすい絵になって非常にイメージも湧くと思うんですけど、ご説明の中で聞き逃したかもしれないのですが、このネットワークを結ぶ線というのは、物理的に線が繋がっている、面的ネットワークはその内部で市民が入ってるということですが、移動の計画ですので移動するにあたっての時間またはコストの考え方がある程度計画策定の中で入ってくるのかどうか、あくまでもこのネットワークというのは繋がっている部分を絵として書いていただいたわけなんですけども、この辺の考え方について補足して確認できればと思いまして、以上２点お願いいたします。

事務局

はい、事務局の方から失礼いたします。２点あったと思いますが、１点目、１ページ目の右側、立地適正化計画の内容で今後変わるところがあるかということなんですけど、今立地適正化計画については、地域公共交通計画と同じように来年の４月１日の策定を目指して、現在も改定を行っているところです。こちらについては結構古いものになっており、バスの本数など変わっている部分もありますので、我々の交通計画と立地適正化計画を合わせて、同じようなものがお示しできるように調整しながら進めていきますので、今こちらの右にあるものは、見た目、内容的には少し変更があるのかなと思っております。

次に２つ目の時間やコストの部分っていうところなんですけど、ここの部分については地域公共交通ネットワークですので、お話あったように、こういった線が結ばれるように示しているんですけども、当然計画を作っていく上では、時間やコストっていう部分も考えながら取組等を考えていくんですけども、このネットワークの部分についてはそれが落とし込めるかというのは別として、考え方としてはそういうものを持ちながら進めていく必要があると考えております。以上です。

会長

ありがとうございました。はい、その他いかがでございましょうか？

また私からですけれども、立地適正化計画をよく理解できない方もおられるかもしれないので、いったい立地適正化計画とは何であるか、そもそも論をちょっとご説明します。人口減少社会で、例えばいろんな空き家ができちゃって、それでスカスカになってしまう。だから、コンパクト化しなければいけないが、そうすると距離が遠くなっちゃってアクセスできなくなるような

場所もある。だから、コンパクトにすると同時に、コンパクト化した地方を繋ぐ交通ネットワークが必要だと、そういう観点で立地適正化計画というのは策定されているはずです。

松戸市の立地適正化計画はどういうふうな基準で策定されたのか、または立地適正化計画というのはどういうものであるのか、というのをちょっとわかりやすく説明があると大変助かりますけど、いかがでしょう。

事務局

ご説明ということですが、概ね会長のおっしゃる通りだと、認識し、間違いはないかと思えます。立地適正化計画に書かせていただいている策定した趣旨というのを申し上げるのですが、本市の立地適正化計画は多極ネットワーク型コンパクトシティを生かしながら、都市機能や居住の誘導等を通して、長期的視点のもとに具体化します。優れた鉄道ネットワークにより形成される駅を中心としたまちづくりを行い、増加する高齢者に対応しながら、まちの活力を将来にわたって持続させるために策定したものです。というのが趣旨となっております。

策定までの基準は、この場ではご説明難しいかなと思いますので、ご了承いただければと思います。

会長

どうもありがとうございました。他、よろしいですか。単語が難しくなってしまうと思うんですけど、どういうものになっているかを理解して話をしたいと思いますがよろしいですか。

ではその次の議題に入りたいと思います。次は（２）の施策についてというところを説明していただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

事務局

はい。議題の（２）施策についてご説明をさせていただきます。一点、ご承知いただきたいのですが、今回の議題の（３）取組についてというところと施策が相互に関係いたしますので、一括してご説明させていただくことをご了承いただければと思います。

会長

はい、結構です。

施策について

<事務局より資料４・５について説明>

取組について

<事務局より資料６－１・６－２について説明>

会長

はい、どうも中身豊富な内容ありがとうございました。これについて皆様方のご意見を聞きたいということですので、施策やその取組について、この場で何かご注文があると思いますので、ご発言をよろしくお願いいたします。はい、お願いします。

委員

資料5の1ページ1-1.1、計画構成案というピラミッドがあって、前回の理念・将来像・方針、議題2と議題3の施策と取組があつてとなっていますが、計画自体は取組をした後、それを評価して、また評価で不足した部分は見直して、改めて関係者の声を得て取り組んでいくという流れになります。そういったプランやD0の後の評価・再実行という部分は、今日の協議会に合わせて議題3で止めてるのか、このまま計画として、これだけだつてやるのか。そこがわからなかったものですから、ちょっとお伺いできればというのが一点であります。

それから、施策体系図の資料4、A3の横の部分の基幹的な公共交通の定義についてお伺いできればと思ってます。路線バスの利便性の維持向上というのが入って入っていて、路線バスにもいわゆる一般的な市道・国道を走っている路線定期運行のバスっていうのが専門用語であるのですが、この中に一般道路と高速道路を使ってより長距離を利用しやすいというカテゴリーもありまして、路線バスの一部なんですけども、高速バスもここに入るのかどうか。実は非常に高速バスも、大都市ではそういうバスターミナルがだんだん整備されてきてまして、割と乗り換えなくて移動ができるという部分もありまして、先ほどのネットワーク案の中でも、この基幹的な公共交通ネットワークのバスの定義では、市内外の拠点間っていうのがあったものですから、定義について高速バスも含まれるのかどうかっていうのが2点目の確認でございます。

それから資料4の分担・連携という言葉について、資料5の6ページの内容を拝見して、移動手段ごとの役割の明確化ということですが、施策の概要を見ますと、基幹的公共交通と多様な移動サービスの役割っていうのを明確にするのは書いてあるんですけど、移動手段「ごと」ってあるんですけど、それぞれにあり方を語っても、いわゆる連携した乗り継ぎとか、そういう部分のあり方も含めるのかどうか。資料5では移動手段ごとっていうのは施策に書いてあるんですけど、タクシーとかシェアサイクルとかそれぞれにあり方を書くのかある程度乗り換えの部分それぞれのモデルの中に書いていただけるのかどうかっていう部分は、ちょっと確認をさせていただければと思ってます。

最後の確認項目は、資料5の7ページに、安心安全で快適に移動できるまちの整備というのがありまして、施策の概要で本市はという書き出しで書いてあるんですけど、狭隘な道路や、舗装が劣化した歩道などが見られるということで、実際の施策のところを見ますと、具体的には舗装をしますと書いてあるんですけど、狭隘な道路っていうのはいわゆるバス路線も道路の幅員によってはこれから走らせる部分もあるんですけど、具体的に舗装をどういうふうにするのかってなると、市道もあれば国道もあるし、舗装しますっていうだけだとイメージが湧かなくて、狭隘な道路の部分は何かしないのか、明らかにするのか、表現が舗装だけになってるので、どうなのかなとお考えだけ伺えればと思います。はい、以上4点よろしくお願いします。

事務局

ご説明させていただきます。まず1点目の、評価PDCAに関することですけれども、計画書の中ではしっかりと取り組んでいこうというふうに考えてございます。最初の資料2でお示ししております目次の中でも、最後に達成状況の評価等で検証方法や評価、推進体制について記載をしておりますので、ここは取組内容等も関わってくると思いますので、取組内容と合わせて、関係者の皆様とこれから検討協議していければと考えているところです。

次に基幹的な公共交通の定義についてですけれども、高速バスも路線バスの中の一部というふうに認識しております。ただネットワークや取組を考えていく上で、高速バスはあまり重点的に議論していなかったところでもありますので、また知見等ございましたらご指摘いただきますと幸いです。

連携分担の「ごと」というふうにしておりますけれども、意図としてはそれぞれの役割をしっかりと明示していこう、というところでございますけれども、当然その考え方としては、1個1個出発点にして考えていくというよりかは、ちゃんとそのネットワークといいますか、交通の体系全体を踏まえて、それぞれの役割をしっかりと示していこうというところでした。ちょっと表現が誤解を招くところもございますので、検討したいと思います。

最後の道路の舗装等々の表現というところなんですけど、先ほど最初の説明でもありましたように、市内の部局等との調整がこれからとなっておりますので、全体の市の交通、移動というところで道路とか、そういったところも含めていく必要があるなということで今回表記させていただきました。その中で今後、素案を作っていくに当たりましては、関係部局とどの辺まで記載していくべきなのかっていうのを協議しながら進めていきたいと思いますが、今委員からご指摘のあったことについては、参考にしながら進めていきたいと思います。以上です。

委員

ありがとうございました。わかりました。

会長

その他いかがでしょうか。はい、お願いします。

委員

何点か質問を含めて発言させていただければと思いますけれども、今回の施策体系ということで方針1から6までということで、かなりいろんな目線とか視点とか取組もハードソフト、かなり多岐にわたる取組を目指していくということは理解いたしました。その中で個人的にはこれを、同じ取組のレベルで進めていくと、かなり大変なことになるのかなということを踏まえまして、一定程度の優先順位付けが必要かなというふうに思っております。その優先順位づけそのものが、今回の松戸市さんのこの地域公共交通活性化協議会、活性化計画のキャラクターを形作るのかなというふうに思っておりますので、そのあたりの考えについてございましたらお願いいたします。

事務局

はい、ありがとうございます。今委員の方からご指摘のお話があったのですが、まさにその通りだと思っています。今回につきましては取組案ということで、候補ということで、あまり濃淡、強度等考えずに今現時点で考えられるものは挙げさせていただきました。これからブラッシュアップしたり精査したりしていく中では、やはり優先順位というものを踏まえて、取組として掲げていく必要があると思っております。その中で結果的にそれが市としてのキャラクター、イ

メージ、目指すべき強さ、優先順位というものが表現できればいいのかなと思っておりまので、今後取組を考えていく上で、参考にさせていただきたいと思います。

会長

その他ご意見ご注文がありましたら。はい。

委員

具体的な施策についてなんですけども、例えば今後優先順位も含めて考えていかれるということでお伺いしました中で、例えばその自動運転につきましては、冒頭、昨年度の自動運転実証調査結果というところでご報告をいただきまして、今年度も国交省の補助金を使われて進めていくというところですか、この方針の中の具体的な施策にも入っているというところになってまして、これは基本的には松戸市さんとしては、もうレベル4を目指してやっていくんだという、ある意味決意表明的な部分も含めた広報としてのリストアップなのかなというところについて、聞かせたいです。各地で実証実験とか自動運転やっておりますけども、なかなか次のレベル、ステージを上げるところまでいっていないのかなというところですか、まさに近くで言いますと、柏市さんとか柏の葉とかで東京大学さん含めて、まさにレベル4を目指していくという中で、少しお話を伺っていますと、やはり幹線道路とか、そういったイレギュラーな事象が発生しにくいところで目指しているという話も聞いております。なかなか中心市街地の中でそこまで目指していくということになると、かなりハードルと時間もかかるのかなということで、目的次第かとは思いますが、仮にこれが要因を減らしていきたいということであるとすると、なかなかその時間軸があってこないかなというところもありますので、例えば公共交通事業者様との調整は必要かとは思いますが、地域の交通は地域の人で支えていくというような指定に基づくライドシェア的なものですか、あとはシェアサイクルをより拡充させていくとか、そういった考えはあるのかなのかというのもお伺いしたいです。

あと、道路渋滞の解消につきましては、バスやタクシーが通行しやすい環境作りということを理解する一方で、一般車にとっても利便性が高まると渋滞するからちょっと自転車を使おうかなって言った地域の方々が、渋滞がないから車で行こうかみたいな、逆に今回の地域公共交通計画の理念・目標感とは若干逆行する部分もあるかな、というふうに思っておりますので、その辺のトレードオフ的なところをどう解決していこうかと思っておりますので、今のうちにもしございましたら教えていただければというふうに思います。よろしくお願いします。

事務局

自動運転につきましては、基本的には地域内を横に動くエレベーター感覚で乗れるようにしたいというふうに思っております。今後は技術的な進歩があります。最近の車両は進歩してきてまして、ウィンカーの強調表現がいらない車両等も段々出てきておりますので、あまりハードルは高くないのかなと考えています。今後、路線バスの代替手段になるかというとなかなか難しい部分もあるので、今後どのような考え方をしてるかは大変難しいんですけども、松戸の場合はグリーンスローモビリティを地域の互助で動かしたりしてますので、そういうノウハウも踏まえながら考えていく必要があるのかなという部分と、政府が目指しているようにSDGsという考え方も

ありますので、環境に配慮するという側面もありますので、だんだんと自動車も減ってくればこういう乗り物に具体化していくっていう考え方もありますので、将来に向かっては一步一步進めていく必要があるというふうに思います。

渋滞関係については、委員の方からは前回の協議会でも同じようなご意見いただきました。我々の方ではそれを把握しておりまして、今後考えていく必要があると思っております。その中で渋滞に関しましては、市全体にも当然見ていく必要はあるんですが、いくつかの拠点で考えられるところがありまして、取組方針の方でもお伝えしたバスの定時制に影響があるところについては検討していく必要があるかなと思っています。全体的には委員が先ほどおっしゃいましたように、渋滞が全体的に緩和されれば、そういった自家用車も増えていくところについては、1つ考えていかなければならないことだと思っていますので、具体的な答えというのはいかないところではありますが、参考にしながら今後進めていきたいと思っております。以上です。

会長

その他ご意見いかがでしょうか。はい、お願いします。

委員

3点ほどありまして、1つ目は取組方針の3番の基幹的公共交通と多様な交通サービスの役割分担・連携のところ、先ほど委員がおっしゃったように、それぞれを「ごとに」という感じで役割を明確化してしまうと、連携できないんじゃないか、難しくなるのではないかっていうのを、私も同じように感じております。施策②に、例えばモビリティハブの形成とか、乗り継ぎのしやすさの向上というふうに書いていただいているんですけども、それぞれのサービスをうまく乗り継げる状態になるためには、ハブがあったり、乗り継ぎをよくしようと思っても、本数が少なかったりとか、乗れない乗り物だったりすると、結局それが使えないっていうことになってしまって、細かくエリアを分けてそこで乗り継ぎましようって言って、ずっと待ってないといけないってなった場合、多分利用する側にとっては、利便性が低いので使わないっていうことになっちゃうんじゃないかなと少し心配をしています。そうなったときに、バスをもっと増やしてくださいってお願いしても無理であったり、コミュニティバスを増やしてくださいって言うのも難しいとなったりするんじゃないかというふうに若干懸念があって、どうやって連携させるんでしょうかっていう方策を少しお聞きしたいなと思います。具体的には、6番のところに関係者間の協力連携の枠組み作りっていうのを書かれてますけど、そういうものも活用しながら、共同プロジェクトっていうような言葉も出てきていますけれども、実際に可能にする仕掛けっていうのはどんなものを想定されているのか、今までのようにお願いしてみたけれども調整が付きませんでしたとか、要望はもらいましたけど聞きましたという具合では、なかなか実行力がないのかなというふうに思っています。3と、もしかしたら6を使うのかなというふうなあたり、関係性を少し教えていただきたいというのが1つ。

それから5番目の啓発・情報発信のところなんですけれども、情報発信をするということで全体的に書かれていますが、例えば福祉的なサポートが必要な方々っていうのは、情報のルートもそれぞれ違って、例えば介護事業所の方から教えてもらったり、ケアマネージャーさんた

ちに相談したり、障害者の方はまた別の相談員の方々にとか、いろんな窓口ルートがあって初めてアクセスができるというようなこともあると思っています。福祉有償運送など、そういった情報提供も兼ねていたり相談機能を持っていたりということがありますので、少し福祉的なルートあるいはもうちょっと多様なルートで情報が提供発信できるように、関係者をイメージできるような書き方をしていただけるといいかな、という意見です。3つあるんですけど、長くなるので2つでお願いします。

事務局

はい、それでは1つ目の連携のところなんですけども、今委員がおっしゃっていたところは、我々としてもこうすればより良くなるっていう、現時点で案があればすぐにでもお示ししたいと思ってるんですけども、計画においては、そういった考えを持って、今後現状の社会情勢であったり、あとは公共交通の現状であったりっていうのを踏まえて、どうすれば今ある程度充実しているといわれているこの公共交通を維持していけるのか、もう少しよくできるのかっていうところを考えるにあたって、こういった連携とか、あとは例えばシェアモビリティ、コミュニティバス、オンデマンドとか、そういった新しいモードというのも出てきてますので、そういったものを連携しながら、公共交通との分担、役割っていうのをお示しながら、どうすれば維持してより良くなるのかっていうのを考えていきます、っていうことでして、計画の段階ではなかなか難しいのかなと。今後、素案や実際に来年の4月に策定するに向けて、何かこういうものができるというところがあれば、具体的に取組として進めればいいかなとは思ってるんですけども、なかなかその部分については難しいかなと思ってますので、何か委員の皆様からこういうのがやったらいいんじゃないとか、他の自治体でこういうことをやって成功しているよとか、逆に失敗してるよっていうこともあれば、その都度ご連絡いただくと、今後の取組を策定していくにあたって参考にできればと思ってますので、ご協力いただければと思っております。以上です。

委員

ありがとうございます。もう1つは観念的で申し訳ないんですけど、かなり最初の頃に市長がこちらでお話くださったときに、これから超高齢者が増えていって、その人たちの暮らしを支えるためには、おそらく市外に出る人たちではなく、1日市内で暮らす、そういうライフスタイルかなと思うような方々がかなり増えてくるんだと思うんですね。そうなったときには、今書いていただいている基幹交通というようなものに、もしかしたらあまり乗らなくて、本当に身近なところで、距離でいうと1キロとか2キロとかの範囲の中で暮らしていくような、そういうイメージがもう少し湧くような書き方をしていただけるといいのかなと思っています。鉄道駅があってもとても便利で都市型のまちです、松戸は、というのは1本とても大事な軸なんですけれども、一方で地域の中だけで暮らせる、何か小さなモビリティが充実することによって、自家用車を例えば手放して、こういうものに乗って組み合わせると暮らせますといったようなライフスタイルを超高齢者向けに提案できるようなものもご用意いただけるかなと思ってます。どこで位置づけしていただくといいのかがまだわかんないんですけど、山間地とかその辺がわからないのでお知恵をいただければと思います。以上です。

事務局

はい、ありがとうございます。まさに高齢者であったり、交通弱者と呼ばれる方々の対応っていうのは重要だというふうに、これは当初この計画を作るときから、公共交通計画というものですけども、そうではなくて本市に関しては地域内の移動ということで、全て見ながら進めていきますよ、ということはお話していると思います。その中で、やはり先ほど言った幹線的な公共交通であったり、お話のあった地域内のネットワーク、いわゆる日常生活を送りやすくするような地域内での移動手段っていうものも、バランスよく、当然基幹的公共交通も利用をしていただく、地域内のネットワークというのも利用していただく、そこは市内全域に配置できるわけでもないで、どういったところに今必要なのか、どういうところにどういう交通手段を導入していくといいのか、っていうのを判断しながら進めていくことになると思うんですが、まさに連携とか、そういったところを含めて今後考えていかなければいけないかなと思っておりますので、今委員からいただいたご意見については十分参考にして進めていきたいと思っています。ありがとうございます。

委員

ありがとうございます。もしかしたら2番かもとちょっと今思っています。多様なニーズに対応する移動サービスの形成って書いてあるので、2番の方がちょっとフィットするのかななんて思って、その場合は目標値などもいずれかの段階で見させていただきたいなとは思ってます。いろいろメニューが並んでるけれども、どれをどのぐらい推進するのかちょっとわからないっていう計画は全国的にいっぱいあって、新しいものはどうも計画を立てにくいのかなと思いながら、メニューが並んでるだけなのはちょっと寂しいというふうに思っております。これ意見です。よろしく願いいたします。

会長

はい、ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

ただいまのご意見とか議論は、あちらを立てるとこちらが立たないっていう、トレードオフの関係にあるもの結構ありますし、でも事務局としては、それぞれが抱えている問題を解決するためにはこういうのがいいんでしょうっていうのを出示していただいたと、それに対して、委員の皆様方からそうは甘くないんですよっていうご意見だと思います。これからそういう意味で取組とかをもうちょっと、できないものはできないと、あちら立てただけでこちらを立てないのはやっぱりこちらを立てなきゃいけないとか、そういう現実的な対応をしなければいけないということだと思います。

次に参りたいと思います。（４）のブロック分けについてを議題としますので、事務局から説明をお願いします。

ブロック分けについて

<事務局より資料7について説明>

会長

はい、どうも説明ありがとうございました。35グループに分けましたという説明ですが、これに関してご質問ございますでしょうか。はい、どうぞ。

委員

このブロック分けについて異論はないんですけど、考え方について確認させていただきたいです。多様な主体が関係者の協議とか実際に計画を策定するコミュニティバスの手引きがあるんですけど、やはりそういう組織作りっていうのも1つのキーワードとして、重要になってきます。ここにある地域特性を踏まえたブロック分けによって、例えばそういうコミュニティや自治体が線を引いたところでわかれたりとか、高齢者の方の福祉サービス在宅ケアのエリアがこのブロックでまたがったりするとか、こうした部分の配慮は今後あるのかどうか、これは機械的にブロックが議論されているんですけど、これについてちょっとお考えをお示しいただければと思います。

事務局

はい、ありがとうございます。このブロック後の線引きについては、あくまでも先ほどご説明した内容で線を引いたものなので、今おっしゃったように町内自治会であったり、また場合によっては、取組によっては隣のブロックとってということもあると思うので、何か施策をするために線引きをしてるわけじゃないので、今後、実情を明確化するための指標として、わかりやすくするためにブロック分けしているものなので、そこについてはご心配ないと考えております。

委員

ありがとうございます。

会長

よろしいですか。その他何かご注文ございますでしょうか。よろしいですか。こういうブロックに分けたのも、やっぱり世の中はDX関連とかデジタル化してますから、今までにはなかなか手に入らなかったような情報まで入れ込むことができる。解像度が上がったような見せ方とか分析とか、そういうことができるということですから、ブロックとブロックの繋がりとか、独立なのかなっていうことの判定にも役に立つということですから、かなり進化した形のカルテと言いますかね、地域情報といいますか、そういうものだと思っていますので、こういうやり方は期待できるかなと思います。もしご意見がなければ、ブロック分けについては以上にしたいと思いますがよろしいですか。はい。

では次の議題があって、第2部は報告事項、中和倉コースの事業報告と、高塚新田の進捗についてですが、一括して説明をお願いいたします。

コミュニティバス中和倉コースの令和6年度事業報告について

＜事務局より資料8・補足資料について説明＞

コミュニティバス高塚新田コースの進捗について

＜事務局より資料9・補足資料について説明＞

会長

はい、ありがとうございました。ただいま中和倉と高塚新田の報告がございましたけど、その報告について何かご意見ございますでしょうか。車両の関係で開始時期が遅れるということで残念ですけれどもやむを得ない。他に特にご意見がなければ、本日の協議会を閉会したいと思います。よろしいですね。長時間お疲れ様でございました。

総括

会長

本日の協議会では、今後の松戸市の施策や取組について網羅的な議論がなされた。全てを実現させるのが理想だが、現実的な対応を図るためには、優先順位の整理や取捨選択に関する議論が必要である。委員の皆様には、松戸市の方針を丁寧に見定めて頂き、松戸のより良い公共交通体系の実現に向けてご協力いただきたい。

連絡事項

事務局

次回協議会は本年10月末頃開催を予定している。計画の素案を示したい。

この議事録の記載が真正であることを認め、署名する。

令和 7 年 6 月 10 日

松戸市地域公共交通活性化協議会

委員 島江 啓一

委員 恩田 忠治