第 15 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：2023 年 8 月 3 日（木）13:30～14:50
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〕
浅川　靖之委員　（東日本旅客鉄道株式会社 首都圏本部）
正能　俊輔委員　（東日本旅客鉄道株式会社 千葉支社
※代理出席：松田 崇 氏）
足原　潤一委員　（新京成電鉄株式会社　鉄道事業本部）
島ノ江啓一委員　（北総鉄道株式会社）
池澤　孝信委員　（東武鉄道株式会社）
北原　幸治委員　（流鉄株式会社
※代理出席：宇井 成幸氏）
中嶋　貞治委員　（松戸新京成バス株式会社）
三浦　裕樹委員　（京成バス株式会社
※代理出席：渡辺 貴文氏）
小林　弘昌委員　（東武バスセントラル株式会社）
太田　英寿委員　（ちばレインボーバス株式会社
※代理出席：松田 知行氏）
中村　郁　委員　（新京成バス労働組合）
鈴木　慎也委員　（京成バス労働組合　松戸分会）
髙橋　直人委員　（国土交通省関東運輸局　千葉運輸支局
※代理出席：小林 聡氏）
髙梨　忠生委員　（国土交通省関東地方整備局　千葉国道事務所）
芦村　健爾委員　（千葉県東葛飾土木事務所）
田瀬　信一委員　（松戸市商店会連合会）
恩田　忠治委員　（松戸市町会･自治会連合会）
町山　貴子委員　（社会福祉法人　松戸市社会福祉協議会）
小倉　慎一委員　（松戸市　街づくり部　部長）
湯浅　勝　委員　（松戸市　街づくり部　都市計画課長
代理出席：河村　力氏）
柳下　浩司委員　（松戸市　街づくり部　街づくり課長）
関戸　洋史委員　（松戸市　建設部　　建設総務課長）
中平　治　委員　（松戸市　経済振興部　商工振興課長
代理出席：小林　正和氏）
土屋由美子委員　（松戸市　市民部　　市民自治課長）
花嶋　聡　委員　（松戸市　健康医療部　健康政策課長）

長島　朋子委員　（松戸市　福祉長寿部　福祉政策課長
※代理出席：菊　正義　氏）

欠席者：

野村　徳康委員　（松戸地区タクシー運営委員会）
髙城　政利委員　（全国自動車交通労働組合）
成田　斉　委員　（一般社団法人千葉県バス協会）
髙見　竜一委員　（松戸警察署）
鈴木　健司委員　（松戸東警察署）
村上　直　委員　（松戸市はつらつクラブ連合会）
文入加代子委員　（松戸市消費者の会）
川鍋　愛美委員　（松戸市　福祉長寿部　高齢者支援課）

事務局：松戸市　街づくり部（1 名）
交通政策課（6 名）

１．開会

（１）委員変更紹介

（２）会長挨拶

会　長　：5 月 23 日開催の検討会に引き続き、今年度 2 回目の会議となる。前回検討会は松戸市コミュニティバスの中和倉コースの運賃改定の協議を行い、7 月 1 日から改定が行われた。日頃から皆様には、公共交通の維持・発展・運営、ならびに地域の実情に応じた運送サービスの提供、普及や促進にご理解ご協力をいただき、感謝申し上げる。本日も闊達な議論をお願い申し上げる。

２．議題

※事務局より傍聴希望者について連絡があり、2 名が入室した。

（１）令和 4 年度　事業実績報告

・コミュニティバス中和倉コースについて

会　長　：中間報告を出したということは、来年度も継続するということか。

事務局　：中和倉コースの実績報告は例年行っているものである。継続基準の 40%を超えており、利用傾向に変化がないことをご報告した。今年度も継続を考えている。

・移動実態調査について（六実・六高台地区、幸田地区）

委　員　：最終目的地かは個人の判断によるとあったが、そこが重要だと思われるので掘り下げることはできないか。例えば、行きたくてもいけない場所について六実駅の回答が多いが、多くの人は中間目的地として回答しているのではないか。六実駅に行く理由が東武鉄道に乗るためであれば、それは回答にならないと思われる。最終目的地に到達できることが重要なので、最終目的地がどこかによって政策の方針は変わってくるのではないか。

事務局　：こちらはあくまでもアンケートの結果であり最終目的地は調査していないが、ご指摘の通り、六実駅を経由して他の最終目的地へ行っている方が多いと推測される。

委　員　：六実駅は中間目的地であるという認識があるのであれば、なおさら深い実態調査が必要だと考えられる。

事務局　：六実駅は中間目的地であることを踏まえて、例えばちばレインボーバスが高柳駅へ接続していることを案内するといった対応を、地域の方と検討しているところである。

会　長　：中間目的地、最終目的地については、パーソントリップ調査における取り扱いを確認いただき、回答いただけるとよいかと思う。このような少数サンプルの調査は統計的な信頼性はないため、大サンプルのパーソントリップ調査から中間目的地・最終目的地を把握できるとよい。

事務局　：パーソントリップ調査から、この地域の人の行先や交通手段をある程度把握できるため、六実駅を利用した人がどこに行っているかについて可能な限り集計を行って共有させていただきたい。

委　員　：移動時の問題点の設問で、六実・六高台地区では「歩行環境が良くない、段差が多い」、幸田地区では「高低差があり体力的な負担が大きい」と似ているようで異なる選択肢となっているのはなぜか。両地域に両方の選択肢があったが片方しか有効な結果にならなかったのか、あえて選択肢を変えたのか。それによっても回答が異なってくると思われる。

事務局　：実態調査を実施する際、地域の方と協議をして調査を作り上げた経緯がある。その時に、六実・六高台地区は比較的平たんな地形であるため高低差に関する設問は入れず、幸田地区は高低差があるため地域の特性の一つとして高低差の選択肢を入れる、というように各地区の地域特性を考慮して、若干選択肢を変えた。

委　員　：地区ごとに設問の選択肢が異なるということか。

事務局　：おっしゃる通りである。

委　員　：「駅やバス停まで無理して歩いている」という選択肢の回答結果が 5%となっているグラフについて、六実・六高台地区では赤色の枠で強調しているが、幸田

地区では6%でも強調されていないのはなぜか。基準が不明だと意図的に思われても仕方ないので、ご回答いただきたい。

事務局　：意図的に異なる表現をしたわけではない。図を見るうえで相対的に数字が大きい部分に赤枠を付けている。赤枠をつける基準は似た傾向のものということであり、六実・六高台地区の結果では4番～7番の選択肢を似た傾向であると捉えている。2地区を比較するものではないことをご理解いただきたい。

委　員　：オーソライズされた基準ではなく、言葉悪いが事務局の勝手な考えとして似た傾向と考えたということか。

事務局　：委員の皆さまによってとらえ方はそれぞれあると思うが、事務局として必要だと思った部分に赤枠を付けている。勝手と言われればそうなってしまうかもしれない。

委　員　：松戸市の公共交通不便・空白地域について地図を見ると、新京成線と東武線が選択できる。他の公共交通不便・空白地域においては2つの路線を選択できる場合はあまりないと思われ、質がかなり異なると考えている。このことによって施策の決め方や調査の仕方が変わってくると思われるので、追々相談させていただきたい。

会　長　：公共交通不便・空白地域は物理的な定義によって決められているため、もちろん地域によってアクセスできる鉄道やバス、高低差などが異なる。これを踏まえ、住んでいる人が本当に交通を不便に感じているのかが重要である。公共交通不便地域と名付けられていても実際には不便に感じていないというケースも考えられる。今回の調査はこのためのものであり、先述したように地区特性が地域により異なるので同じ調査票で同じように調査するのはいかにも形式主義的であるので、地域に入ってその地域に必要な設問・選択肢をお尋ねして調査を作成した。本日はその調査結果を報告したという理解である。ご意見を頂戴したいのは、この調査結果を見て、この2つの地域が本当に交通不便か交通不便でないのかという印象をお伺いしたい。私としては、それなりに交通不便なのではないかという印象である。

これから先、地域が何を望んでいるのか、市は何ができるのか、協力するバス事業者はどのように協力できるのか、もっと事業者が地域に積極的に関与していけるかという事が重要である。三位一体というが、事業者も3分の1の主役であるので、より積極的に公共交通不便・空白地域の解消に関与していただきたい。

（２）コミュニティバス中和倉コース　利用者実態調査について

委　員　：調査員は乗車された時間も記録するのか。
事務局　：全便に調査員が乗車するため、時間帯等も把握する。

会　長　：最も把握しなくてはいけないことは、例えば利用者が 100 人いるとした時に、その中に公共交通不便・空白地域の人が何人いるかである。そのような人を助けることがコミュニティバスの大義名分であるので、それ以外の人ばかり乗っていたら本末転倒である。これまでの調査では居住地が分からなかったが、今回調査では「お住まいの住所」の設問で「中和倉」を選択した人が公共交通不便・空白地域に住んでいるという理解でよいか。
事務局　：「お住まいの住所」と「乗車したバス停」で絞って把握する想定である。

委　員　：実態調査に力を入れていただき有難い。調査手法や調査結果を可能な範囲でバス事業者にも情報共有いただければ、路線バスの再編や運行協力などの検討に有効なのではないか。

（３）コミュニティバス導入検討の進捗状況について

会　長　：地図に色付けされた公共交通不便・空白地域の居住者を救うことがコミュニティバス導入の大前提だと思うが、この地域には何人が居住しているのか。また、地域組織とは公共交通不便・空白地域の地域組織なのか、地図全体の地域組織なのか。きちんと公共交通不便・空白地域を救うものになっているのか、居住者が多くいるのか、もしくは少ない居住者を救うために他の地域を通る必要があるという説明になるのか。
事務局　：対象地域の人口は今後確認する。また、地域組織は、色付けされた公共交通不便・空白地域の自治会を含めたものである。この東部地区では 10 年ほど前からコミュニティバス導入の意向が強く、東松戸駅や秋山駅も含めた広い地域の町会長、自治会長が地域組織に参加されている。
会　長　：公共交通不便・空白地域以外の人が多く利用するのであれば、路線バスとの競合も問題視される可能性があり注意が必要である。例えば、色付けされた地域の人口が非常に少なく、全員がコミュニティバスを利用しても収益率が低いというようなことを分かって進めているのか。また、公共交通不便・空白地域だけでなく高齢者や交通弱者を救うという観点も重要である。導入検討の際には、ここにコミュニティバスを通すと周辺の高齢者何人くらいをカバーできるのかといったような、より緻密で科学的に分析をしていただきたい。現状のルートは高齢者が多く住んでいる地域を通っているわけではない可能性も考えら

れる。

会　長　：以上をもって会議終了とする。

以上