

流山ぐりーんバス 美田・駒木台ルートに関する意見交換会 意見・質問とその回答(令和6年8月16日17日開催)

No.	項目	意見・質問の要旨	回答の要旨
1	流山市地域公共交通活性化協議会 (以降、「活性化協議会」という。)	活性化協議会の委員は誰か。	学識経験者、交通事業者、運転者が組織する団体(労働組合)、公共交通利用者として、市民公募・複数の市民団体、道路管理者、地方運輸局、関係行政機関、流山市です。(委員数29名)
2		活性化協議会には、ぐりーんバス利用者はいらぬのか。	活性化協議会の委員は29名おり、その内流山市民としての委員が9名います。9名のうちぐりーんバス利用者が何人いるかは把握していません。
3	美田・駒木台ルートの現状	美田・駒木台ルートの高齢者割引利用割合はほかのルートと比べてどうか。	利用割合は、やや高いルートです。
4		美田・駒木台ルートは何年度から50%を下回ったのか。	令和元年度からです。新型コロナウイルス感染症の流行が影響していると思われます。
5		便毎(時間毎)の利用者数は何人か。	データは存在しますが、公表はしていません。
6	収支率・ルート廃止基準	収支率50%の基準は何からきているのか。(法律で決められたものか。)	活性化再生法に基づき、活性化協議会を経て策定した流山市地域公共交通計画(以降、「交通計画」という。)で定めています。 市と活性化協議会で決めたということになります。
7		収支率50%を見直すことはできるのか。もし見直しができてもルート廃止後では意味がない。	今まで、活性化協議会でその議題は上がっていませんが、理由等が明確であれば、協議にあげることは可能です。
8		・高齢者割引の割引額を収支率の計算に入れるべきではない(割引前の額を運賃収入とみなすべき)。	活性化協議会で議論できる案件となるかも含め、検討する必要があると考えます。
9		・高齢者割引の割引前の額を運賃収入として計算すれば、美田・駒木台ルートも収支率50%を超えないか。	計算すると収支率は50%を超えます。
10		他のルートの収支率は何%か。	美田・駒木台ルート以外、50%を上回っています。 (令和6年7月現在の収支率:江戸川西69.8%、江戸川台東60.3%、西初石ルート53.6%、美田・駒木台ルート45.2%、松ヶ丘・野々下ルート61.6%、南流山・木ルート54.8%)
11		ぐりーんバス全体での収支率は何%か。 一部のルートが50%を下回っても、上回ってルートでカバーする考えはないのか。	令和6年7月現在で、58.4%です。 交通計画、ルート毎での評価となります。
12		このままいくと(収支率が50%未満のままだと)、美田・駒木台ルートはいつ廃止になるのか。	令和7年5月頃の活性化協議会に廃止案を諮ります。その後手続きに進むため、8~9月になると見込まれます。
13		8月から翌年3月までの収支率が50%以上となれば、ルート存続とならぬか。	交通計画、不可能です。(年度末の累計が基準)
14	ルート廃止の基準について、市議会議員から発議があれば、変えられるのか。	活性化協議会に諮るので、発議者が誰かということはありません。	

流山ぐりーんバス 美田・駒木台ルートに関する意見交換会 意見・質問とその回答(令和6年8月16日17日開催)

No.	項目	意見・質問の要旨	回答の要旨
15	収支率・ルート廃止基準	美田・駒木台ルートの昨年度は運休が23便もあった中で、収支率が44%なのは良い方ではないか。何年も運休の対策が取られていない中で、令和6年4月のルート変更で急に利用者は増えない。	令和4年2月に交通計画を策定してから、計画に則った対応をしています。地元自治会にて、利用促進に尽力いただいていることは把握しています。
16		高齢者割引を廃止して欲しい。	公平性の観点からこのルートだけ廃止することはできませんし、全ルートで廃止することも考えていません。
17		収支率50%を基準に路線を廃止し続けるなら、いずれは民間・自治体共倒れ、深刻な交通空白を招くことを危惧しているが、どう考えるか。	ぐりーんバス以外の交通手段を検討していく必要があると考えます。
18		交通計画の目標(全体の目標)として「ぐりーんバスの収支率50%」とあるが、ルート毎にでっこみひっこつみがある中で、ぐりーんバスの継続基準(個々の基準)は50%である意図は何か。	50%に満たないルートも実際に存在する中での全体目標なので、問題ないと考えますが、社会情勢なども踏まえ、計画の見直しの際に検討は必要と考えます。
19		・収支率が基準以上なら、財政負担額の多寡は考慮しないか。 ・過去にあったように総額として財政負担額キャップを設ける考えはあるか。	ルート別の財政負担額は運行距離が長くなれば長くなるほど大きくなりますので、財政負担額を運行継続の基準にすることが良いとは思いません。 なお、利用者1人当たりの財政負担額は、一番運行距離の長い松ヶ丘・野々下ルートで95円、美田・駒木台ルートで171円です(令和5年度実績)。
20	広告	広告収入をもっと高額にしてはどうか。	広告掲出の希望者が減る可能性があるため、難しいと考えます。
21		車両のラッピング広告は全面か。	そのとおりです。
22		車両のラッピング広告をやりたいという業者がいたらどうすればよいか。	市に連絡をいただければ、バス会社を紹介し手続等をご案内します。
23		広告費を多く支払って、その分を運賃収入に計上することはできるか。	現状のルールではできません。寄附金の受け入れもあわせて、検討する必要があると考えます。
24	利用促進	1便で2人利用者を増やす必要があると説明があったが、行く目的がない人はぐりーんバスを乗らない。	利用者を増やすのは難しいことは理解していますが、目安の人数を示す必要があると考えたため、説明しました。
25		市として、利用喚起はやっているのか。	これまでは、車内への収支率の掲示やルート変更を行ってきました。これからは、車内の飾りつけなどを検討しています。関係自治会の方と一緒に考えていきたいと考えています。
26	公共交通検討に係る地域組織 (以降、「地域組織」という。)	地域組織は、周辺自治会の各自治会の代表で設立してよいか。	問題ありません。ただし、広範囲になればなるほど、地域のニーズにあった交通にならない可能性がでてくるため、小さい単位(狭い範囲毎)で設立することを推奨します。
27		地域組織の設立のタイミングはいつか。	設立はいつでも可能です。ぐりーんバスの存続している最中は公共交通検討地域とはなりません。市と協議を進めることができます。ただし、ぐりーんバスを存続させる道もある中で代替交通の導入検討については慎重に行う必要があります。

流山ぐりんバス 美田・駒木台ルートに関する意見交換会 意見・質問とその回答(令和6年8月16日17日開催)

No.	項目	意見・質問の要旨	回答の要旨
28	代替手段	グリーンスローモビリティは、時速20Km以下であるが、公道を走れるのか。	走行できます。大通りは横切る程度でルートを設定するのが一般的です。
29		グリーンスローモビリティは、何人乗りか。	車種によりますが、6人から8人程度です。
30	その他	運行経費の推移で他のルートよりも大きい理由は何か。	バス事業者と、ルート毎の特性に応じて各々協定額を決定しています。
31		便数を増やせないか。	運転士不足のため、困難です。
32		ルート廃止については、ルート上にある身体障害者施設があることを考慮すべきである。	ご意見として承ります。
33		活性化協議会で議決をもらえるかももらえないかは資料の作り次第である。	活性化協議会は、会議で議決を諮る前に、分科会を開催し、事前に協議の場を設けています。資料の作り方だけで議決を左右するとは考えていません。計画に基づく基準値で委員が判断するものです。
34		ぐりんバスのキーワード“おでかけ”は厳しい社会変動にふさわしいか疑問です。次期計画では住民意識を反映するものに変えるのはどうか。	ご意見として承ります。
35		公共交通計画の趣旨であれば社会インフラとして予算枠を考えるべきではないか。	予算枠をどこに設けようとも、ぐりんバスは計画で定めた基準に基づき運行するものと考えます。
36		美田・駒木台ルートの減価償却額とその終了年月はいつか。	美田・駒木台ルートの走行車両はリースのため、減価償却はありません。
37		収支率50%の場合、残りの50%は誰が負担しているのか。財源、支出科目は何か。	市が負担しており、「交通計画費」として「都市計画費」に予算計上しています。
38		運転士不足について、自動運転は考えないのか。	自動運転は、複雑な道路には適していません。よって、美田・駒木台ルートは自動運転には適していないと考えます。また、全国でも、無人の自動運転はまだ実施されていません。
39		路線の廃止は議会承認となるのか。	議会承認の案件ではありません。活性化協議会に諮ります。
40	ぐりんバスの目的は何か。	道路幅員が狭隘であることなど、民間バス路線の運行が困難な住宅地内と鉄道駅を結ぶことを目的として運行しているものです。	