

令和2年度流山市地域公共交通活性化協議会 第2回会議

【日時】 2020年10月14日（水）14：00～16：20

【場所】 流山市ケアセンター4階 多目的研修室

【資料】 資料：令和2年度流山市地域公共交通活性化協議会第2回会議（スライド）

別添資料1：流山市 地域公共交通活性化協議会規約

別添資料2：流山市地域公共交通活性化協議会委員名簿（案）

別添資料3：監査委員の選任について

別添資料4：受託事業者の決定について（報告）

別添資料5：調査の進め方について

【議題第1】流山市地域公共交通活性化協議会規約の一部改正について1

事務局より、スライド資料を用いて「流山市地域公共交通活性化協議会規約の一部改正について」の説明を行った。

[委員会における意見 議論]

議事なし。採決の結果、可決した。

【議題第2】協議会委員の追加および変更について

事務局より、スライド資料を用いて「協議会委員の追加および変更について」の説明を行った。

[委員会における意見 議論]

議事なし。採決の結果、可決した。

【議題第3】監査委員の選任について

事務局より、スライド資料を用いて「監査委員の選任について」の説明を行った。

[委員会における意見 議論]

議事なし。採決の結果、可決した。

【議題第4】受託事業者の決定について

事務局より、スライド資料を用いて「受託事業者の決定について」の説明を行った。

[委員会における意見 議論]

議事なし。採決の結果、可決した。

【議題第5】本年度調査について

事務局より、スライド資料を用いて「受託事業者の決定について」の説明を行った。

[委員会における意見 議論]

西潟委員（千葉県東葛飾土木事務所）

スライドP26において、「流山市内の公共施設、民間施設のデータ整備を行う」とあるが、今後開発される施設のデータ整理も行うのか。

事務局（社会システム株式会社）

学校の検討がされているので、学校についてはデータを整理することを考えている。大規模商業施設については、計画が分かる範囲で整理を行う。

加藤会長（名古屋大学）

大店立地におけるバス停の設置を呼び掛けることは非常に重要である。実際に商業施設ができた後では、バス停を設置する場所がない場合や渋滞に巻き込まれる場合があるため、先に検討してもらうことを呼びかけておくべきである。病院や流山市の施設も同様である。一通り流山市の施設を見てきたが、これまではあまり検討されていなかった。後から直すのも大変なので、きちんとやっておくことが重要である。

加藤会長（名古屋大学）

流山市は起伏があるため、地図上で見ると短距離であっても、公共交通が必要な場面が出てくる。そのような場合は、地域の要望もあるが、客観的にみて必要かどうか判断することも重要である。私や受託業者のように外部から来た人間は、地域の方々が気づいていないような地域の弱点分かる。逆に地域の方々は積年の要望があると思うので、うまく融合していくことで計画ができてくる。

藤井委員（日本大学）

いくつか千葉県内の自治体の検討に関わってきたが、流山市の地域面積は狭い一方で、公共交通網は非常に密である。その中でバスやタクシーの両面について、現状を継続していくのか、再編型といった形で取り組んでいくのか、1つの全体計画作りが非常に難しいと率直に感じている。

また移動制約者として例えば75歳以上の人が挙がってくると思うが、各家庭4人分の移動データを調査するということなので、データの活用と地域の交通網をどのように分析していくのか面白そうである。そのような意味では、次回の第3回会議でどのようなデータがで

てくるのか楽しみである。

良い再編を行うためには、多くの交通事業者が集まっているため、事務局で調整が必要になってくると思うが、ぜひ流山モデルのようなものを出してもらえると、千葉県全域の自治体にも広がるのではないかと。密な公共交通網の中で、コミュニティバスを市民の足として組み込んでいくところの意味付けや交通不便地域のサポートの仕組みを全体のバランスとどう取るのかという点が挙げられる。

もう1点、流山市は医療関係で支援する仕組みがあり、これは非常によいことであると思うが、これが進んでしまうと事業者の負担になりかねない。このバランスをどう考えるか、事務局で考えてもらえるとよいのではないかと。

加藤会長（名古屋大学）

計画策定については、来年6月頃にパブリックコメントを行うため、あと7～8カ月くらいで当面何を行うかを挙げていかなければならない。また様々な事業者がいる影響で、流山市全体の交通マップを作ることも大変であるため、現状はない。それがあれば、ここここをつなぐと、すぐ行けるといような弱点が浮かんでくる。今まではここからここへ行けなかったが、実は少し工夫すれば行けるといようなことをこの半年くらいで明らかにしていきたい。

松戸市や柏市が拠点的で、流山市はその傾向は薄いため、松戸市や柏市へ向かうようにもともと路線ができています。そのため、これまで流山市内の公共交通については考えられてこなかったが、流山市の中で営業している事業者の皆様も一緒になって考えていってもらいたい。

またコロナの打撃が大きく、2019年以前と以後では人の移動に関する考え方が変わった。流山市の生活様式にふさわしい交通とは何であるのか考えていかなければいけない。そのため、アンケートではコロナ前と後で移動がどのように変わったのか調査している。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

流山ぐりんバスは税金が入っているにもかかわらず、非常に広範囲で運行がされている。流山ぐりんバスの料金が概ね160円であることを考えると、多くの方が流山ぐりんバスを利用するのではないかと。松ヶ丘・野々下ルートは流山おおたかの森～豊四季駅～南柏駅と繋いでいるため、非常に利用者は多いのではないかと。これではタクシーの利用者はどんどん減っていく。その中で、ぐりんバスの位置づけはこの協議会の中でどうなっているか。

加藤会長（名古屋大学）

ここで、公共交通とは法令上決まっており、鉄道、路面電車、路線バス、タクシー、定期船のことを指す。路面電車、定期船は流山市にはないため、残りの3つの公共交通網をどうよくしていくか、というのがミッションである。

事務局（流山市）

松ヶ丘・野々下ルートについては運行距離が長いため、バスを3台使用している。そのため、最も運行本数が多くなっている。また、料金については距離が長いため、距離帯の運賃を採用している。ただ、ご指摘の通り、税金を活用して運行していることに違いはない。そのような中で、事務局としては今回の計画の中で、流山ぐりんバスの導入ができるところ、できないところ等の在り方について検討をしていきたいと考えている。

加藤会長（名古屋大学）

これまで流山ぐりんバスがタクシーや路線バスから利用者を取ってきたこともあったと考えられるが、どうして取っていいのかや路線バスと流山ぐりんバスの値段設定等が不明確だと思われる。これはコミュニティバスの元祖と言われる武蔵野市は、短距離での運行や路線バスが運行しないところしか運行しないなどの仕分けを行った。しかし、このような長距離での運行は本当にコミュニティバスのやることなのかとなってくる。これは路線バスとの運賃の違いについても見ていかなければならない。そのため、どこまでを路線バスが担い、どこまでを流山ぐりんバスが担うのか、またその運賃の関係はどのようにすればよいのか、またタクシーは何をやるべきで、何をやってほしいか等を整理していかなければならない。そのためには、人の動きが明確にしなければならない。

松ヶ丘・野々下ルートを利用したことがあるが、非常に距離が長いため、通しで乗る人はいない。また右左折やアップダウンも激しいので酔う人もいるのではないか。そのようなルートであるが、このようなルートでいいのかについては歴史もあるため、このルートがなければ困る人も出てくると思うのでそれができるかどうか分からない。しかし、見直していかなければならないという問題提起までは行う必要がある。これまで、このように事業者が集まることもなかったため、しっかりと俎上に上げていきたい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

会長が申し上げた通りである。税金が入っている以上、民間に影響が出ることはできるだけ控えた方がよいのではないか。ただし、流山ぐりんバスの存在が必要であるということも理解している。どのように共存していけるかを今後考えていきたい。先程の松ヶ丘・野々下ルートは3駅に跨っているため、本当にこれはコミュニティバスのやることなのかという疑問はある。確かに通しで乗ることはないかもしれないが、このルートにタクシーが利用者を取られている。流山ぐりんバスの在り方を考えるべきである。

加藤会長（名古屋大学）

タクシーについて、データの話であるが、どこでコミュニティバスに利用者を取られているのか分からない。路線バス、流山ぐりんバス、タクシーの分担率を確認した上で、本当

にこの分担がいいのかどうかをチェックし、その配分を見直していくことも考えている。また、路線バスとコミュニティバスを近づけていくこともできればいいと考えている。コミュニティバスを利用する人はコミュニティバスしか使わない傾向にあるのではないか。鉄道、バス、タクシーを分け隔てなく乗り、なるべく公共交通を使ってもらえるということを考えていきたい。その中でタクシーの新しい役割、仕事を作っていければよい。道が狭い場合やバスが乗り入れるには需要が少ないところでは、タクシーの仕事がここにあるのではないかと考えている。

交通事業者のミーティングはセットされているか。それとともに住民委員が増えるため、この話をもう一度説明した上で、何を調べてほしいか、ここで足りないことを住民委員には教えてほしい。それは個人的興味でもよい。事業者と住民について、足りないことを聞く会とその後に結果をみて検討する会の2回を開催してほしい。できる限り、リモート参加はしたい。

三浦委員（京成バス株式会社）

バス事業者の経営の現状を説明すると、コロナにより経験したことのない経営難に陥っており、運転手が余っている状況である。一昔前は運転手が足りないという状況もあったが、今は運転手の採用を止めているという状況である。今までは空港バスや高速バスで稼ぎ、その収入を、事業としては赤字かもしれないが、公共交通に回していたというスキームだったが、今は崩壊しているという状況である。会社として黒字を確保し、地域の公共交通を維持するということができない状況である。今まで以上に数限りある運転手や車両を効率よく維持するかを全ての自治体にお話しさせて頂いているところである。流山市では弊社と東武バスで路線が入り組んでいるという状況もあるため、なるべく効率のよい運行についてどうしていけばよいか話していきたいというのが1点目である。もう1点は、走行環境（渋滞等）の関係である。流山街道は南にいくほど渋滞が激しくなり、TXの側道も土日は渋滞している。仮にバスに需要があったとしても、定時性が保てるかどうかポイントになってくる。コロナにより今まで公共交通を利用していた人が、自転車やレンタカーで通勤している人もるように、なるべく公共交通を使わずに移動しようとしているのが本流となってきた。

あと1点であるが、流山IC付近に物流倉庫ができています。公共交通というところに住んでいる人の話になりがちですが、そこに来る従業員も市の活性化には重要な側面があるので、従業員の足も重要となる。

加藤会長（名古屋大学）

非公開のためあまり言えないが、コロナにより過疎地を中心に経営が深刻になっていると国土交通省の資料に記載されていたが、過疎地はもともと補助金で賄っている上に、もともとあまり利用者がいないため、補助金の金額もあまり変わらない。むしろ都市部の方がこ

れまでの移動を控える傾向にあるため、補助金を生み出す仕組みがないと経営が厳しい状況になっている。流山市はまさにそのような場所である。周りの自治体も含めて、様々な支援を考えていかなければいけないという視点も必要である。

私に関わっている自治体では、緊急アピールを出している。岐阜県高山市はインバウンド旅客が多く、バスやタクシーが8割減していたため、緊急アピールを行った。流山市こそ、景気づけに必要なかもしれない。そのような総合的な対策もやっていかなければならない。

石野委員（流山市）

これから、調査や分析をして方向性を出していくが、データについて市民アンケートや携帯電話のビックデータ等市で取れるデータについては取得していきたいと考えている。また、交通事業者に提供して頂けるデータについても、どのようなデータを提供頂けるのかヒアリングの中で調整させて頂きたい。なるべく様々なデータを分析していきたいと考えているので、データの提供をお願いしたい。

～高山市のビデオを流す～

採決の結果、調査方針について可決した。

【議題第6】流山ぐりーんバス南流山・木ルートの変更の検討について

事務局より、スライド資料を用いて「流山ぐりーんバス南流山・木ルートの変更の検討について」の説明を行った。

[委員会における意見 議論]

石幡委員（流山市老人クラブ連合会）

バス停は現在検討中か。

事務局（流山市）

現在、検討中である。

加藤会長（名古屋大学）

バス停については交通事故等の原因にもなるので、警察へも相談しなければならない。バス停を置く際は地元の方の意見だけでは決めることはできない。次回は停留所やダイヤの話が出てくるのではないか。

この会議は流山市地域公共交通活性化協議会とあるが、道路運送法の会議にもなっている。道路運送法の会議とは、例えば流山ぐりーんバスの運賃を特別な運賃にしたいとなった場合、この会議で認められればその特例が得られるという会議である。コミュニティバスの

多くはそれを用いてルートを変えている。流山市は今までやっていなかった。この会議でそのような場ができたので、そのような意味では協議事項にしてもよい。流山ぐリーンバスについては全てこの会議で議論するということにしてほしい。

【議題第7】 その他について

事務局より、スライド資料を用いて「委員の派遣について」等の説明を行った。

[委員会における意見 議論]

加藤会長（名古屋大学）

新しいバス路線について、認可申請を出された時点で情報を出してもらうようお願いしている。先程のように、路線バスについても協議可能である。自治体によっては協議しているところもある。関係者の合意が得られているので、通常は通りやすくなることが多い。そのように活用して頂いてもよい。その結果として、路線バスとコミュニティバスが近づいてくることもある。

【その他】

事務局より、次回の第3回の協議会の日程について、12月17日の午後に予定していることを報告した。