

令和2年度流山市地域公共交通活性化協議会 第3回会議

【日時】 2020年12月17日（水）14：00～17：30

【場所】 流山市上下水道局3階 大会議室

【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3回会議（スライド）

別添資料1：流山ぐりーんバス南流山・木ルートの変更について（協議）

別添資料2：東部地区勉強会（高齢社会対応既存交通補完研究事業）の概要について（報告）

別添資料3：流山市地域公共交通活性化協議会第1回分科会の概要について（報告）

別添資料4：
交通の実態と市民の交通に対するニーズについて（協議）
公共交通に関する課題の整理について（協議）
基本方針・目標の設定・公共交通施策(案)について（協議）

事務局

本日の配布資料説明。

- ・ 本日の次第
- ・ 資料1 「流山ぐりーんバス ルート変更案」
- ・ 資料2 「東部地区勉強会概要」
- ・ 資料3 「第1回分科会概要」
- ・ 資料4 「策定調査業務に係る調査結果について」

加藤会長（名古屋大学）

会長より開会のあいさつを行った。

本日は、協議事項4件、報告事項2件、計6件の議題がある。

本日の出席委員は出席25名、代理3名、委任2名の計30名で定数を満たしている。本日の会議は、会場の都合上、17時までとなる。本会議は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のため、委員の事前の承認の上、一般の傍聴は受け入れないこととしている。また、議案第1に関連するオブザーバーとして、千葉県流山警察署交通課の堀口巡査部長、南流山自治会代表として三浦会長・柿崎氏が参加することに

関して、委員の皆様の承諾のお願い。改めて出席委員の自己紹介を順に行った。次に、事務局の紹介。

【議題第1】流山ぐりーんバス南流山・木ルートの変更について(協議)

事務局

資料1に基づき説明。

流山ぐりーんバス「南流山・木ルート」の南流山7丁目への延伸については、令和元年度に地元南流山自治会から、協議の申し入れがあり、関係者ととも検討を進めてきたものである。

令和元年度においては、運行事業者の京成バスと運行可能なルートの検討を行うと共に、周辺自治会を含め日中(9:30~16:30または10:00~16:00)の間だけ、30分に1本間隔で、南流7丁目への延伸についての合意が得られたため、来年4月1日からルート変更を行う事について、令和2年5月28日に市としての意思決定を行った。その後、自治会から提案のあった3か所のバス停について、警察との協議が整ったため、バス事業者において、具体的な時刻表を含めたバスルート案が確定した事から、本日、本協議会にお諮りするものである。

表面には、ルート図とバス停の位置を示した図面をお示している。赤色で示したところが、新たに延伸するルートとバス停となる。今回追加するバス停は、南流山7丁目、南流山7丁目北、8号公園となる。裏面には、時刻表をお示ししています。四角で縁取りした部分が追加となった部分の時刻表である。また、当該部分への延伸により、現行の1便あたり20分のところ、1便あたり30分となり、11便以降の時刻表が全て変更となる。

説明は以上。

[委員会における意見 議論]

加藤会長(名古屋大学)

まず前提として、地域公共交通計画の策定にあたってぐりーんバスの位置付けが今後の大きな課題だと思っている。その中でこの変更をやるということ自体が、本当に良いのかというのはあるが、(計画策定前の)今の考え方の中での変更ということである。今後、地域公共交通計画の中でのぐりーんバスの位置付けに基づいて、他の路線も含めて見直していくことになるので、今回の変更をもって既得権というわけではないということを考慮しておきたい。当然利便性を高めるという観点も、一番大事だということも理解していただいた上で、ご質問やご意見はあるか。また、地元の方で何か意見はあるか。

三浦氏（南流山自治会長）

今回のルート変更に至った経緯についてお話しさせていただく。南部地区の地域包括支援センターが作成した資料によると、現在のぐリーンバス沿線にある緑色の路線上に位置する木地区の65歳以上の高齢化率は4.6%であるが、今回延伸する赤い路線上に位置する南流山7丁目は現在17.6%で高齢の方が多く住んでいる。南部地区の地域包括支援センターの所長と話す機会があり、どのようなことに困っているのかという問いに対し、高齢者の足がないという話を聞いた。そのようなこともあり、自治会の会員から、このぐリーンバスを7丁目に持ってこれないかという意見が、三年前から挙がってきた。

木地区には新しい家族が入ってきている一方で、7丁目は非常に昔から住んでいる方が多い地域で、今後はもっと高齢化率は高くなると思われる。その辺りを踏まえて、ルートを北へ伸ばすことができないか、運行頻度を例えば30分間隔にして延伸する事は出来ないのか市に検討してもらった。現在7丁目の中に商店というのはドラッグストアが一軒のみである。このバスのルートが変わればそこに住む7丁目の方々が、時間はちょっとかかるがショッピングセンターが集まる地域へ足を延ばすことができる。その途中にある南流山センター、南流山駅、ヤオコー、コーナン、ヤマダ電機、ユニクロ、スターバックス、マクドナルド、その他レストランに足を延ばせる様になる。そのルートが75歳以上であれば80円で行けるという利点が出ているので、説明にもあったこの三か所のバス停を定めるにあたって、近所の方々に承諾をとらなければならないが、こちらから話に行ったらば、快く承諾してくださった。「バスが通ることはいはうれしい」という大きなご意見であった。自治会としてはQOL、生活の質というのが更に上がるのではないかと期待値が非常に高くなっている。自治会としては広報活動、どんどん使うように働きかけは毎月断続的にやっていく予定である。

柿崎氏（南流山自治会）

今回の延伸部にある8号公園の傍に住んでいる。住んで40年が経過した。住み始めた当時は40代前半で、若い方が多かったが、今は周りを見渡すと70代後半から80代ということで、車を手放したり、免許を返納したり、足が悪くて歩くのも大変だということで、このバスに非常に期待している。近所に住んでいる方に聞いたが、駅へ行ったり、買い物したりするのに、定期的に利用できる交通手段があるといいと常々言われていた。この機会に木ルートを通っているこのバスを7丁目まで延伸できないか自治会にお願いして、市役所の方に動いていただいて、今回このような結果になったのでぜひとも皆様にご了解いただいて、実現させてほしい。

堀口巡査部長（流山警察署）

延伸する予定のバス停については、バス事業者や市の職員たちと一緒に確認して概ね問題ないのではないかとこのところ判断した。警察としてはバス停とルート上の

安全性について吟味していくというところがあるので、警察として確認した限りでは、バス停については問題ないということになる。

加藤会長（名古屋大学）

自分の経験では、現地写真を出していただいて、意見を出していただいてということを行っているが、警察でも確認されているということなので、そこは問題ないと思う。

細山委員（流山タクシー）

この辺りは非常に住宅が密集している。路地が非常に多い。信号がなく、細かい路地が多い、アパートが多い地域なので、お子様の安全や、そういった部分に気を付ける必要はあると思われる。非常に高齢者が多いので、必要なことも十分承知の上で、安全に運転していただきたい。始める前に安全について十分考えた方がいいと思う。

加藤会長（名古屋大学）

今まで走ってなかったところを走ると、子供が飛び出して来たらどうなるのかという課題が出てくる。危険なバス停というのが話題になっているが、全国で見直しを行っているところであるが、法令上マズイところはマズイが、道が狭い、路地が多いところは、そこにバスが走るとなると色々注意点があるので、これは地域の皆様できちんと啓発していただく。看板等を立てていく必要もあるのではないかと。私自身の経験してきた中では、道路が狭いとそこに以前から路上駐車していると、死角になるので飛び出しが避けられない。そういう対策も地域の皆様にやっていただく。せっかく乗り入れたのに事故を起こしたら誰のためのものなのか分からないのでそこをやっていただきたい。他に意見がなければ挙手で賛成か反対か示していただきたい。

採決の結果、全員挙手で可決した。

加藤会長（名古屋大学）

新しい計画ができると、この路線についても評価が行われると思うが、20分間隔から30分間隔になると、特に若い方では待ってられないということになることがあり得る。この点はマイナス要因となりうる。それによって利用が減るということは、最小限にとどめていきたい。

【議題第2】 東部地区勉強会（高齢社会対応既存交通補完研究事業）の概要について（報告）

事務局

第2回協議会のその他事項において、委員の派遣として、加藤会長を、東部地区の勉強会に派遣し、地元自治会との協議調整を行うことを報告した。11月4日に東部地区勉強会として開催したので、その内容を報告する。資料2-1にて説明する。

東部地区勉強会は、11月4日の火曜日10時から11時40分に、場所は東部公民館で開催した。出席者は加藤会長の他、事業者としてエミタタクシー柏の前田所長、東部地区自治会連合協議会の自治会関係者18名、事務局として流山市と社会システム株式会社、株式会社アップスである。勉強会の概要だが、この勉強会は、流山市の東部地区における交通課題の解決のため、地元自治会との話し合いを行うもので、これまで平成29年度に4回、令和元年度に4回の勉強会を行ってきた。これまでの勉強会では、交通課題として、目的地を中心に話し合いを行ってきた。今回は、これまで話し合ってきた交通課題の具体的な解決策について、話し合いを行ったもの。

会議の要旨については、まず、冒頭に事務局から資料2の別紙2～5のとおり、「流山市東部地区交通モード運行計画（案）」の説明を行った。この交通モード検討の前提として、これまで挙げた目的地に対して、まとまった需要があること、地域の協力があることとしている。ルート案について、地元自治会から「南柏駅」、「東自治会」や「松ヶ丘緑・松ヶ丘北・松風・松ヶ丘千ヶ井自治会」方面にも延伸してほしいとの話があった。一方で、ルートを延伸すれば、1回あたりの送迎に時間がかかり、運行本数が少なくなり、利用者が減るため、本当に利用したい目的地や利用者が見込まれるルートに絞っていくことが必要であるとの話を行った。また、バスの運行が難しく、タクシーでは運びきれない需要に対し、対応する交通手段とすること、利便性及び価格面でタクシーとバスとの中間を目指すこととして話し合っている。

今後の予定としては、今回の勉強会を踏まえ、案の修正を行い、再度勉強会を開催する予定である。具体的な運行計画が整った段階で、本協議会にて議論いただきたいと考えている。

説明は以上となる。

[委員会における意見 議論]

加藤会長（名古屋大学）

何度も勉強会に足を運んでいるが、まだちょっともの足りないというか、うまくまとまっていかないのかなど。それは結局（東部地区では）ニーズが纏まって（一つでは）ない。自治会によっても違うし、その中で色々な事を想定したので、これをすべて満たすのであれば、以前から言っているがタクシーに乗ってくれればいい。ここでやらないといけないのはそうするとタクシーが増えてしまうのでそうではなく、まとめて運んだ方が安くなり、出る台数も減るので、まとまったところだけやるということ。あるいは需要をまとめてとお願いしているということで、最大公約数のようなものが資料の 2-3 のようなものになるということを考えている。これはあくまで報告であるが、これについて何か質問やコメントがあれば何が、いかがか。

ちなみに、これは全国的にもあることであるが、例えばタクシーで実現できることであれば、タクシーの運賃に助成して安くするというものもちろん考えられる。私が担当している現場でもやっているところもあるし、全国的にも少なからずある。その中で流山のようなところでは、東部地区だけやるというわけにはいかない。なぜ東部地区だけ行うのか問われることになる。よく見られる傾向としては、特定の人が多く使うようになる。そうすると、多くのところがそうになっているが、補助額がパンクするということが起こる。結果として多くの人が使えなくなるという現象が起こる。タクシーを安くするというやり方は、それが良いというところもあるけれど、自分の経験から言うと、流山には向かないと考えている。もし助成するにしても、名古屋市が高齢者を対象に 1 割引の制度をやっているが、その程度だったらいいが、それよりも大きい割引だと、財政的にも難しいのではないかと考える。それよりも、一台で纏まって行っていただくことで、安くする方が良いのではないか。その様な方向で検討している。この件について、何か質問やコメントはいかがだろうか。

鈴木委員（富士タクシー）

この路線は結局、名都借や、東部方面の方のために作る路線であると思うが、結局ここに住んでいる人たちが、最終目的地として、流山セントラルパーク駅に、何を目的に行くのかが重要である。確かに、流山セントラルパーク駅に向かうには不便だと思うが、柏や松戸へ行くには不便を感じないと思う。これは流山市の公共交通会議なので、流山市内で（の交通手段を）考えているといえ、それまでであるが、何を目的で、この路線を走らせるのかが分からないので、教えて欲しい。

事務局

セントラルパーク駅周辺には地図にも記載されているが、生涯学習センターや東葛病院などの施設が最近できたところである。新しくできた施設にもこのような需要があるということを伺っている。

鈴木委員（富士タクシー）

東葛病院では、病院のバスは、走っていないのか。

事務局

病院を開設した当初は、南柏駅から病院を結ぶバスがあった。というふうに聞いている。ただし今は運行していないはず。

鈴木委員（富士タクシー）

なぜ今は運行していないのか、（運行されていないのは）利用されていないからではないか。

事務局

病院のバスなので、一概に、こういった原因でやめた。というのを我々が把握していないが、当然、バスを運行して、それに見合うだけの集客がなかったかもしれない。具体的な理由は把握していない。

鈴木委員（富士タクシー）

もし、病院へ行く人がいなかったから走らせるのをやめたのであれば、また（目的地は）変わると思う。そこが大事なのではないか。

加藤会長（名古屋大学）

そこが不確かなので、先ほど申し上げたとおりである。先ほど、南流山の自治会の方が、出てこられて話された様に、あのくらいに（地元のニーズについて）話せるようになったらできると思うが、現状だと話していただけないと考えている。これは案ではあるが、協議事項にはならない段階である。地域の皆様が、責任をもって乗っていただく、南流山と同じで、責任もってお客さんを集めて乗り降りするからやらせてほしい。というふうに言って頂けるような段階に、まだ至っていない。

東葛病院のバスは、実際に運転手に聞くと、利用が少なく、経費がもったいないからやめたということである。しかし、これは病院だけ行くバスではなく、色々な目的で利用出来るが、一方で、そんなに（多くの本数を）走らせるわけではない。2時間に1本ぐらいの間隔なので、需要としてはそこまで多くないので、小さな車両ということだと今は、考えている。私としては、ちゃんと乗っていただけるという確約が無ければ、出来ないことだと考えているので、東部の皆様には、改めてその旨を申し上げて、本当に利用していただけるものを、覚悟を決めて言ってくださいということをお願いしている。繰り返しになるが、その時に、駅一つとっても南柏に行きたい、北小金に行きたいとかで割れるとか、セントラルパーク方面でも、東葛病院、生涯学習センター、キッコーマンアリーナ、この3つの施設に行けるようにするという意見は出ているが、アンケートそのままに乗るかどうかは、分からないというのは、我々もやってきて何十回と騙されてきている。だからこそ勉強会を行っている。もしよろしければ、（協議会の委員の皆様にも）勉強会に出て、聞いていただければいいのではないか。

事務局を通してしゃべっても、あまり意味がないので、直接聞いていただいた方がいいのではないかと思います。

私が関係している案件としては、相当時間の掛かっている案件である。地元の切実さが足りないと感じる面がある。とは言っても、みどり自治会に行けば、客観的に見て不便な地域だと考える。その意味では、例えば、資料 2-5 に実現に向け、それぞれの地域で何をやっていくのかを、○×で示している資料がある。前ヶ崎・みどり・松ヶ丘あるいは東は、○や△が多くなっているため、切実さはあるということなので。こういうところが、優先になると思うということが言える。

前田委員（エミタスタクシー柏）

良く考えられたルートではあるが、JR の沿線に住んでいる方と、松ヶ丘や名都借の奥に住んでいる方は、もともと生活圏が異なるのではないかと。南柏や JR 沿線、向小金に住んでいる方の生活圏は、柏や松戸である。たしかに流山の市役所に向かうのに不便なのは理解できるが、生活圏からすれば、あれば便利だというレベルではないか。このルートを走らせても、需要がどの位あるかは疑問であるため、皆さん躊躇しているのではないかと印象がある。

加藤会長（名古屋大学）

これは 6 往復/日なので、例えば 5 人乗りだとして、全員が乗ったとして $5 \times 6 = 30$ 人、行き帰り含めると 60 人である。その程度の需要である。実際はそこまで乗らないと思う。生活圏が違うという点では、何百人も何千人も移動すると話ではなく、何十人が移動するレベルの話である。グリーンバス並みでやろうとすると、とてもそのレベルではない。ただ小さい車で 90 分、60 分に一本とか、その程度だったら格好はつくかなと思うので、この様な案になっている。

あとは一台しかないが、その一台で南は北小金駅、北はセントラルパーク駅を向かうためのルートをそれぞれつないでルートを形成している。そうすると本数は少ないが、行ける人は行けるようになるだろうと、そこを狙っている。バスと一緒にしているわけではない。別々にやると 2 台必要になるが、2 台まで出す程の需要がある自信もないので、本当に（需要が）出てきたら 2 台 3 台にしていくということを考えている。その前に運行は、タクシー会社の皆様に、お願いすることになると思う。これまで、タクシーで出るのをためらう人たちが、このルートにより、多く出てきてくれると本当に嬉しい。

もう一点あって、タクシーは行き先が決まっていなくて、（利用者が）新しいところにチャレンジすることは、意外と出てこないかもしれない。バスだと、新京成が新たにバス路線を開設したが、新規路線が出来たので行ってみようかなという需要が出てくる。バスのルートというのは、タクシーの考えと全然違って、行けるようになったので、行ってみないかという提案に繋がる（需要が期待出来る）ことがある。今通ってないので、行かないというのは、まさに TX が典型である。行けるようになったら、需要が産まれるという面もある。

鈴木委員（富士タクシー）

セントラルパークから松ヶ丘方面に行くルートで、東武バスがバス路線を開設していると思うが、このルートを見てどう思うのかお聞かせ願いたい。

武藤委員（東武バスイースト）

今は検討の段階なので、特に意見はない。ただ、利用の少ない路線なのでそういうもので、カバーしていただければ嬉しい。

加藤会長（名古屋大学）

むしろ、利用が少ないからこういうので、やってもらえるとありがたいぐらいの感覚ということではないか。バスとタクシーの間を補完する交通が必要だから、流山だとバス未満のところが多いから、こういうものが出てくるのだろうというところである。逆に、グリーンバスが、通常の路線バスに近いような運行になっているルートがあるのが、問題である。

石幡委員（老人クラブ連合会）

流山の場合では、キッコーマンアリーナの運動会、文化会館での芸能会開催、生涯学習大会、キッコーマンアリーナのゴルフ大会等、毎年大きなイベントが開催される。しかしながら、年々東部地区、北部地区からの参加者が減ってきている。これは、今までは自分たちで自動車を運転してきた人たちが、年々運転しなくなって参加できないというケースが多くなってきている事が原因である。今後もこの傾向は大きくなる。老人クラブとしては、やはり健康づくりのために、各自治会に小さなクラブでもやっているが、流山市全体としては、やはり大きな大会で、皆の健康づくり、生きがいづくり、仲間づくりということでやっている。この制度があれば、非常に助かると思う。そういう面では需要活性化、高齢者の立場からすれば非常に利用価値のある話で、特に、東部の常磐線沿線から、市の中心部、セントラルパークや文化センターというふうに出てくれば、非常に利用価値のあるものだと思う。あと北部の方でも、この様な路線ができれば利用されると私は思う。

話が変わるが11月に入ってから、千葉県内の各地で、高齢者のための色々な交通問題が新聞に出ている。ご存じかと思われるが、例えば、野田市では自動車教習所の送迎車を、高齢者のために運行が、検討されている。四街道では、電動バスを住民が運行する事が、検討されている。また、伊藤忠が、高齢者に配慮した移動サービスも展開するとの情報が出ている。国土交通省でも、30日間タクシーの回数券の事前購入制度への参加事業者の募集など、高齢者にとって有り難い様々な取り組みが出ていた。流山市でも、高齢者の交通の確保に向けて、東部地区でも、非常に駅に近いところと、グリーンバスを通るところは、便利であるが、そうでないところもあるので、その様な地域からも様々な行事に参加できる公平な機会の確保に向け、新たな交通手段の検討をしていただきたい。

加藤会長（名古屋大学）

東部については自身も関わってきているが、もう少し頑張るといってことで続けていき、もう少し自信をもってできるようなものがあれば、協議会に出して、どうやっていくか検討する。その頃は計画策定になっていると思うので、その計画でどういう位置づけになるのかを、意識しなくてはならない。計画が先か、東部が先かという、計画が先になりそうであるが、今の高齢者の移動を含めて、この東部でやっていることを位置付けていくということ、続けていければと思う。毎回出てくると思うが、明らかに不便なところはあると思うので、何とかしなければいけないという観点で、考えていただければと思う。

三浦委員（京成バス株式会社）

バス事業者というよりは、利用者の視点で、素朴な疑問で二点ある。一つは利用者の原則という頭書きに、どういう意味があるのか。流山市民に限定し、この地区に訪れる人は、利用できないという意味なのか。また、運行の曜日が平日だけで、ここだけ見ると土日は走らないように見えるが、曜日を限定した理由があれば、教えていただきたい。

事務局

まず、一つ目については市の税を投入して運行するので、第一義的には、流山市民を対象としたものとして考えている。平日の運行については、基本的には日中の移動や、買い物利用に使う人が多い印象があるので、平日にというようなことを考えている。

三浦委員（京成バス株式会社）

一点目は、乗合の不定期運行なので、確かに、市の税を使うところがあるので、我々が口を出せるところでもないと思うが、二点目の部分で、お買い物に行かれるかどうかまで、一般的に例えば、土日だから、家族で行こうか。とそういうのを考えると、平日限定ではない方が、より浸透しやすいのではないかと素朴に思うが、いかがだろうか。

事務局

今は、この案で地元と協議をしているところの報告である。今、委員からこのようなご指摘を頂戴していると事務局にて紹介したいと思う。地元ともそういうお話をさせていただければと思う。

加藤会長（名古屋大学）

今の二点は、十年ぐらい前によく議論されていた。そのころだと税金投入だから市民でなくてはならない、土日は、高齢者が動かないから、平日限定と言っていたが、今は言わない。今なら、土日でも、色々な所へ行くし、税金投入でも、他のところか

ら、たくさん人が来てくれて乗ってくれるのは、ありがたいという考えである。そういう議論なので、懐かしさを思い出した。

でも、土日の件は、やはり、病院絡みになると思う。お年寄りが、どうして、土日に買い物をしないのかというと、データとしても明らかに少ない。それは、病院に行ったついでに、買い物に行くことが多いからであるが、コロナ禍で病院に行かなくなっている。このため、買い物だけというのが、全国的にも増えてきている。これは良い傾向だと思っていて、もし病院へ行かないことで、体調が悪化したらまずいが、そういうわけでもないのかなと、要するに、薬をもらえばいいというのであれば、純粋に、買い物だけ行ってもらった方が、医療にも負担が無いので、良いのではないかと思う。その時に、例えば、セントラルパークの近くの施設に行ってもらえるのであれば、いいことかもしれない。それは、土日でも関係ないので、その辺りも特に東部の皆様と話をして、考えていくということなのかと思っている。問題提起していただけたのはありがたい。この後の、公共交通計画にも絡む内容でもあるので、とても有意義だったと思う。

中嶋委員（松戸新京成バス株式会社）

事業者の視点からであるが、北小金駅に入るというところで、当社の主要駅ターミナルの一つでもある。かなり運行回数も多い中で、バスの発着の回数、集中という観点から教えていただきたいが、これはロータリーに直接入るということでよいか。

事務局

駅前には入りたいと考えているが、具体的に、ロータリーのどこの部分かは、そのようなところの協議は、全くしていない。

中嶋委員（松戸新京成バス株式会社）

検討の際には、ご配慮いただきたい。

加藤会長（名古屋大学）

そう簡単には入れないことは明らかである。何十分に一本なので、どこかで考えないといけない。（北小金駅は）流山市ではないので、松戸市と協力していかなければならない。ただその結果として、乗り入れられないというのは避けたい。ニーズがあるのに、乗り入れられないから、出来ないというのは一番避けたいので、そうならないようにしたいと思う。その時には、御社と何も話をしないのは、あり得ないことなので、ぜひご議論いただければと思うので、その時は是非よろしく申し上げたい。

【議題第3】流山市地域公共交通活性化協議会第1回分科会の概要について（報告）

事務局

本協議会の第1回分科会の概要について説明いたします。分科会は事業者分科会と市民分科会に分けて、11月10日火曜日に、市役所306会議室にて、それぞれ開催した。参加者については、別紙のとおりである。分科会のテーマとしては、記載のあるとおりである。市民分科会の議事録については、別紙のとおりである。事業者分科会の議事録については、各事業者の経営情報が含まれている為、非公開とさせていただきますが、主な論点は記載のとおりである。

この後、議題第5においても整理しているので、そちらで詳細は説明する。なお、分科会の委員以外の委員の皆様には、当日分科会で参考資料として配布した参考資料3点について本日配布しているので、後程ご確認くださいと思う。

説明は以上である。

[委員会における意見 議論]

加藤会長（名古屋大学）

分科会の資料3-1の事業者分科会でハッチがかかっているところは、私が考えていることも、書いていただいたところであるが、この辺りは、計画において、大事なポイントになると考えている。分科会は非公開なので、正直に言ってもらうことが、大前提であるが、今後、どうやっていこうか、という話に移っていくかということをご理解いただきたい。各関係者がきちんと納得して、実施するということにもっていかないといけない。流山市では、これまで交通で、こういった取り組みをしたことがないので、提案させていただいている。今後は、きちんとどうしていくかというところに、段々とシフトしていきたいと思う。来年中に分科会を行う予定で、そのころには、具体的な計画の案が出ているので、事前にも見ていただき、ご意見をいただいたうえで、どうしていくかということ議論していければと思う。

今日は、その元となる方針的なことも出てくるので、ご意見を頂けたらいいと思う。改めて思ったのが、路線バスとグリーンバスの運賃が違っていいのかどうかというところで、統一するのは大変であるが、そこをやっていきたい。実行した後は、間違いなくいい結果になるということである。補助的には増えるところでもあるが、どっちを下げるか、上げるかになるので、運賃を上げれば、当然補助が減る。下げれば補助が増える。だけど運賃を下げた場合は、利用が増えていくが、補助が増えていく。利用者としては、路線バスと、グリーンバスを同じように使えるので、結果として本数が増えたように見えるので、非常に良いことが多いことは明らかと思っている。特に、流山の場合は、バス会社が複数あって、そこにグリーンバスがあるのでシステムが煩雑で、路線図を何個も見なくてはいけない。そもそも、流山市全体の路線図がないこ

と自体も、問題である。さらに、ぐリーンバスがあるので、統一の路線図も作っていきたいことがまずあるが、運賃が乗るところによって違っていると、どうなのかというようになってくるので、ここは、何とかして、統一していきたいというのが、個人的な希望として強くある。

【議題第4】交通の実態と市民の交通に対するニーズについて

事務局（コンサルタント）

資料4は策定調査業務に関わる調査結果を示したものであり、2ページが、本資料の目次構成を示している。

まず、調査業務全体の構成と、調査結果に基づいて本日の会議にてご議論いただきたいポイントについて説明する。市民の交通の実態と交通に対するニーズについて、公共交通に関する課題の整理、最後に基本方針目標の設定、公共交通施策案の検討についてという内容となっている。

調査の全体構成については、特に今回の協議会でご議論いただきたいポイントとして、交通の実態と市民の公共交通に対するニーズの分析結果が実感に合っているか、この分析の中から各地区への市内の公共交通サービスの現状についても整理しているので、そこに対する考え方を聞きたい。課題の整理については、事務局として今回ご用意した課題認識が妥当であるか、基本方針目標設定・公共交通施策の検討に関して、今後の流山市における公共交通に対するこれらの内容が妥当であるか。このような点についてご議論いただきたいと思う。

5ページでは、交通の実態に関するデータ整理として、市内4地区における移動の実態を、2018年の東京都市圏パーソナリティ調査の結果と、市内を移動した携帯電話の位置情報のビッグデータを用いたものがこちらの図である。すべての内容について説明することは割愛するが、市内の各地区においてどこに移動しているのかを棒グラフで表現し、さらにその地区内の人口と、1人当たりどれぐらい移動しているのか、を括弧書きで記載しており、65歳未満の非高齢者と、65歳以上の高齢者と分けて示した。市内のいずれの地域においても、同じ地域内の移動は、公共交通によらない移動が多いことが、特徴として見てとれる。また、1人1日当たり、どれぐらい外出をするかを平均値で見ると、いずれの地域においても、高齢者よりも非高齢者、65歳未満の方が平均値上では多いことが見て取れる。地域別の特色で見ると、南部地域と東部地域においては、高齢者、非高齢者とともに、平均の開催回数トリップ数が小さい傾向である。

続いて、6ページでは10月6日から23日にかけて実施した、市民3,000世帯を対象に行ったアンケートの中から整理した。現時点で、配布世帯の約40%にあたる約1,200世帯の方から回答をいただいている。

本日の資料分析の中でのこの市民アンケートの取り扱いについては、アンケートの設問で聞いている「日常的な移動に関する目的と移動手段」について、4地域別、年齢階層別に整理をした。また、アンケートの中で、「公共交通でいけると便利だと思う目的地」についても、同様の区分で集計した。集計の考え方について、例えば、流山おおたかの森駅や駅周辺の住所を記載している場合には、流山おおたかの森駅周辺とし、おおたかの森SC等、具体的な目的地が明記されている場合には個別に集計を

行った。主に日常的に使われるスーパーマーケットなどについては、地域にある店舗がそれぞれ見られたために、近隣スーパーという名前で集約をしている。

7ページ以降では、各地区のアンケートの結果を示している。

例えば、北部地域では、日常的によく行く施設として、地域内の鉄道駅周辺の近隣スーパー、おおたかの森SC、このようなところが目的地として多く挙がっている。さらに、それぞれどのような交通手段で行っているかをグラフで示している。次の、公共交通を利用していけると便利だと思う目的地として、上位には市役所、江戸川台駅、運河駅、流山おおたかの森駅周辺という声が挙がっている。

8ページの中部地域でよく行く施設として、北部地域と同様に近隣のスーパー、おおたかの森SC、駅周辺施設が挙がっている。公共交通を利用していけると便利だと思う目的地についても、北部地域と同様の傾向を示し、市役所、あとは近隣の拠点駅、おおたかの森駅周辺施設が挙がっている。

南部地域では、他地域と同様によく行く施設としてイトーヨーカドーを含めた近隣のスーパー、南流山駅周辺、おおたかの森SC、駅周辺施設が挙がっている。公共交通を利用していけると便利だと思う目的地については、市役所がもともと南部地域に所在するので、南流山駅、流山おおたかの森駅、流山セントラルパーク駅といった地域の拠点となる駅周辺が挙がっている。

10ページの東部地域も同様である。よく行く施設としては、同様に近隣のスーパー、流山おおたかの森駅周辺、南柏駅周辺施設が挙がっている。行けると便利になる目的については、これまでも出てきている市役所が上位にあり、続いて流山おおたかの森駅のほか、南柏駅、南流山駅周辺のような場所が挙がっている。以上がアンケート結果からみられる各地域別の日常的に向かう施設と公共交通があると便利な施設について整理したものである。

11ページでは、アンケートの中で、駅周辺という回答がある一方、近隣スーパー、病院、フィットネス、そのような施設に加えて、具体名は明らかにされていない施設も挙がっている。そのため、よく行くとして挙げられた駅及びアンケート内で回答した公共交通でいきたいという回答が多かった駅については、駅周辺にどれぐらいの施設が立地しているか分析を行った。その中では、既存の論文を参考に、高齢者の歩行時間が15分以内であることを考慮し、半径700メートル以内でどれぐらいの施設が立地しているかというものを、12ページで整理した。

各駅の施設立地状況を見ると、流山おおたかの森駅周辺については大規模商業施設があるとともに医療施設等も非常に充実しているという状況で、流山セントラルパーク駅、南流山駅、初石駅、江戸川台駅、新松戸駅、南流山駅の周辺についても、流山おおたかの森駅ほどではないが、一定の集積があることが明らかになった。

13ページでは、市民アンケートに基づき、市民の移動に対するニーズが高い目的地として、公共交通で行けると便利だと思う日常的によく行く施設の多くが、駅から徒歩圏内に位置していることから、本資料の中では公共交通のニーズが高い目的地と

して、流山おおたかの森駅周辺施設、流山セントラルパーク駅周辺施設、南流山駅周辺施設、初石駅周辺施設、江戸川駅周辺施設、南柏駅周辺施設、新松戸駅周辺施設と、市役所と整理した。回答で挙げられている運河駅の周辺については他の駅に比べると、よく行く施設の立地がやや疎であることから、運河駅に関しては、最終的な移動の目的地としてのニーズは低いと考えられるが、上記の目的地へのアクセス駅としてのニーズがあると考えられるので、これらの目的地への行きやすさを確保する際のアクセス駅の一つとして、これらのアクセスの改善というものも考えられる。さらに、流山おおたかの森駅周辺について、いずれの地域においても移動のニーズが高いことから、市内全域からの移動手段を検討することが必要であると考えられる。一方、その他の駅の周辺施設に関しては、地域により行きたい駅が異なり、かつ、駅周辺における施設の立地状況が概ね同じであることから、各地域から最も行きやすい駅までの行きやすさが、日常的な移動という観点から移動の確保が必要ではないかと考えた。さらに、市役所については、市内の出張所等で同様の行政手続きが可能のため、市役所もしくは出張所等への行きやすきの確保ということで、以降の分析ではこれらをまとめて市役所等として表記している。

14 ページでは、市民の方のアンケートに基づくニーズから、市内の公共交通に対するサービスの現状についての評価方法を記載している。評価する方法として、市民の公共交通に対するニーズの高い目的地に対して移動時間だけでなく、費用も加味した形で公共交通サービスレベルを評価するために、「一般化時間」という考え方を適用している。この「一般化時間」という考え方は、単純に移動にかかる時間、徒歩で移動する時間、バスに乗っている時間だけではなく、その際にかかる費用、例えば、バスの運賃やタクシーの利用料金なども、時間に換算することで、時間と費用を足しあわせた形で評価する考え方である。評価にあたり、市内を100メートル四方のメッシュ単位に区切り、そこから各目的地までの各交通機関、徒歩、バス、タクシー、鉄道の時間と費用を計測し、時間に置き換える形で評価を行った。

なお、15 ページに条件を示しているが、移動時間は最も移動に時間がかかるとされている高齢者の女性をモデルとしており、鉄道駅または目的地まで徒歩15分以上は、高齢者には負担が高いと考えられるので、駅や目的地に徒歩で向かう場合、15分以上ある際にはそれを選択されないように、各制約を設けた。また、費用を時間に換算する値としては、千葉県の毎月勤労統計調査から、給与総額と、実労働時間の比率から時間換算値を求め、1円当たり0.03分、時給に換算すると1,930円というこの値を使って、費用を時間に換算するという処理を行った。

16 ページでは、先ほどの考え方にに基づき、徒歩で、目的地まで行った場合の一般化時間、バスで行った場合、タクシーで行った場合、さらに鉄道の際には、鉄道側では駅までのアクセスに、徒歩、バス、タクシーで向かった場合をそれぞれ計算し、最も一般化時間が短くなる時間を、そのエリアの代表値としている。評価対象は以下のとおりで、流山セントラルパーク駅や江戸川台駅などの最寄りの拠点駅周辺施設に関しては、地内各エリアから最も行きやすい(＝一般化時間が小さい)駅周辺を評価対象として、流山おおたかの森駅周辺と、市役所等については、市内全域からの一般化

時間を用いて評価した。参考として、国土交通省発行の公共交通のハンドブックでは、公共交通が空白である地域を、駅やバス停から一定の距離を超えた地域と定義されているが、これらは地方部や中山間地域等の比較的公共交通が疎である地域を念頭に置いた考え方であり、流山市においては地方部と比較すると、公共交通は比較的密であるものの、バス路線の行き先等によっては、目的地までの移動ということで考えた際に、利便性が十分でない地域が考えられる。そこで先ほどの一般化時間を用いて分析することで、目的地までの一般化時間がどの程度の水準にあるかについて、以降のページで評価した。

17ページでは、分析結果のまとめ方として、非日常の利用として流山おおたかの森駅周辺施設及び市役所等については、一般化時間を30分から80分以上かかる範囲で10分おきに分析、評価をした。日常的な利用としての最寄りの各駅周辺施設については、30分、40分、50分の3区分で分析した。

18、19ページには、一般時間の計算の具体例を示している。一般化時間が50分以上となる場合について、具体的な経路で示しており、例えば、前ヶ崎付近から流山おおたかの森駅周辺施設に向かう際に、考えられる経路としては、①すべて徒歩で行くパターン、②バス停まで歩きバスに乗って直接いくパターン、③タクシーを呼んで行くパターン、④バスやタクシーなどで最寄りの駅で乗り換えて電車で行くパターンなど、これら複数パターンが考えられ、それぞれで、時間と費用計測し、先ほどの時間に換算値を掛けると、それぞれ一般化時間という形で算出される。この中だとバスで南柏駅まで行き、そこから鉄道というものが、最も一般化時間が最小になるので、この地域から流山おおたかの森駅周辺施設への評価としては50分という計算結果になることを示している。

21ページ以降では、実際の評価の分析結果について説明する。この図は各エリアからそれぞれの駅に対する一般化時間をもとに、公共交通で行きやすい最も小さい一般化時間となる駅を色付けしたものである。これらのエリアから、日常利用の最寄拠点駅周辺施設として、駅周辺施設ごとに評価を行っている。

22ページでは、流山おおたかの森駅周辺施設への一般化時間の分析結果を示している。緑から濃い赤にかけて、一般化時間が徐々に長くなる様子を表しており、流山おおたかの森駅から直接繋がっている鉄道駅周辺が、比較的一般化時間が短いとの計算結果となっている。右の図においては、比較したうえで一般化時間が最小となる交通手段を表しており、青色が鉄道となっているが、この中には、バスで鉄道駅に行く場合、タクシーで駅へ行く場合についても含まれている。

23ページでは、先ほどの一般化時間の図に基づき、30分以上のエリア、40分以上のエリア、50分以上のエリアにそれぞれ色付けしたものである。30分以上の図では、中部地域の西側や豊四季駅の南部など、一部に30分を超えるエリアが見られた。同様に40分以上、50分以上と色付けしているが、40分を超えると、一般時間がそれぞれの時間を超えるようなエリアは、少なくなっていくという結果となっている。

同様の分析について、24ページ以降は流山セントラルパーク駅、南流山駅と順に、日常利用の最寄拠点駅周辺施設への結果を示しているが、本日は時間の関係上、説明は割愛させていただく。

36、37ページでは、非日常利用の流山おおたかの森駅周辺施設に対する分析結果として、市内全域から同駅へのそれぞれの一般化時間（として表示されている時間）を超えるエリアを示している。30分から順に見ると、最初は全域にそれぞれの一般化時間を超えるエリアが見られるが、60分を超えると、主に北部地域と東部地域の一部エリアに絞られてくる。

38ページ以降については、市役所等（出張所・市民窓口センター含む）の中で、各エリアから最も近い市役所等に対する分析結果である。30分から順に見ると、最初は全域にそれぞれの一般化時間を超えるエリアが見られるが、60分を超えると、主に北部地域の一部エリアに絞られてくる。

42ページ以降は、先の分析結果の総括として、各目的地までのそれぞれの一般化時間を超えるエリアに対して、2020年現在での人口密度との関係を整理した。

こちらの図の見方は、2020年の人口の大小の値を、赤色の濃さで表現をしており、さらにその上に、先ほど説明したそれぞれの一般化時間を超えるエリアを、マルで囲ったものである。なお、40分以上で流山おおたかの森駅周辺のエリアに青い丸がついているが、これは記載ミスである。

一般化時間30分以上の図を見ると、江戸川台駅周辺施設に対しての北部地域の運河寄りのエリア、おおたかの森駅周辺施設に対しての三輪野山から豊四季駅南側にかけてのエリア、南流山に対しての南部地域の一部地域、南柏に対しての東部地域の一部のエリアにおいて、一般化時間が30分を超えており、かつ、人口が一定程度集積している地域が見られた。一般化時間40分以降については、ほとんど人口が集積している地域では、それぞれの時間を超えるエリアは見られなかった。

43ページと44ページについては、非日常利用として、市内全域から流山おおたかの森駅周辺施設に対する一般化時間と人口密度の分布を図で示したものである。市内全域で見ると、流山おおたかの森駅までの一般化時間が40分以上となるエリアについては、北部地域の運河駅東側及び南側のエリア、平和台駅から鱈ヶ崎駅に渡るエリア、東部地域のほとんどのエリアで、人口集積が見られる。44ページ以降の60分以上で見ると、運河駅や流山セントラルパーク駅南側の一部で、人口集積している箇所が見られる。80分以上では、人口集積している地域においては、一般化時間が基準以下となっている形となっている

45、46ページについては、市役所等への分析結果を示している。一般化時間30分を超えるエリアとしては、北部地域の運河駅周辺や、南部地域の南流山駅から遠いエリア、中部地域の流山おおたかの森駅から遠い周辺のエリア、あとは東部地域の東部出張所から遠いエリアにおいて、人口集積が見られる地域が見られる。60分以上については、人口集積が見られる地域はない形になっている。

以上が、一般化時間に関する分析結果である。

事務局

今の一般化時間の考え方の中で拠点駅周辺施設までの一般化時間とあるが、事務局の考え方として、日常利用における一般化時間が40分を超えて、かつ一定以上の人口集積がみられる地域について、重点的に交通施策の検討していく必要があると考えている。現時点では、そのような地域はないものと考えている。

事務局（コンサルタント）

続いて、1-3として、公共交通の利用状況に関する分析を示す。

47ページでは、今後の施策検討のため、市内の各バス事業者様からご提供いただいた年間の輸送人員の2019年度データを用いて、路線バスの輸送人員にどういった要因が影響を与えるかを把握するために分析を行った。分析方法は、年間輸送人員を目的変数として、年間輸送人員に影響を与えると想定される要因を説明変数として用いた回帰分析である。結果は緑の四角で囲った箇所を示しており、年間輸送人員を評価する変数としては、年間の運行本数、バス停から半径300メートル圏内の人口が統計的に優位であるという結果が明らかになった。考察として、決定係数が0.639であることから、年間輸送人員の64%は年間本数とバス停300メートル圏内人口で説明できるものと考えられる。また、いずれの説明変数に係るパラメータの符号が正（プラス）であることから、「本数が多いほど」、「バス停圏内総人口が多いほど」輸送人員に強く影響していることが明らかになった。

次の48ページでは、先ほどの回帰式に実際の実績値を入れることで、推計を行ったもの。その実績値と、式から求まる推計値、この比率を取ったものを、下の図で示している。この図の見方は、推計値よりも、実績値が上回る系統については、市内の平均的な利用のされ方よりも多く、下回るところに関しては、輸送人員を確保できるポテンシャルを有しながらも、需要確保に繋がっていない系統として示されている。下回っている系統を赤で示しているが、ルート上に高低差がある地域や、高齢化率が高い地域という特徴があり、このような要因が、運行本数やバス停圏の人口、輸送人員に本来与えるべき影響を低減させている可能性が考えられる。これにより、輸送人員が確保できる人口とポテンシャルを有しながらも、需要確保に繋がっていない地域ではないかと考えられる。

49ページでは、流山市内を通る路線バス系統を示しているのので、これは参考までにご確認いただければと思う。

50ページでは、先ほどの分析の中で、輸送人員に影響を与えるものとして、バス停圏内の人口が影響するということが明らかとなっている。そこで路線バスと流山ぐりーんバスそれぞれにおいて、バス停圏内の平均人口を算出した。バス停圏内の人口

を示しているが、鉄道の影響を除くために、鉄道駅から半径700メートル圏内は、人口として分析対象から除いた。結果を表に示しているが、ぐりんバスの方が民間路線バスに比べ住宅地内を運行していることから、若干、平均人口が大きくなる結果となった。当該数値は、今後、公共交通施策の検討に当たって、バスの可能性を検討する際の一つの指標となるのではないかと考えられる。

また、51ページでは、参考として、先ほどの数式に2025年、2030年の将来の圏域内人口を設定し、将来の輸送人員について推計を行ったもの。この時、人口以外のサービスは現状と変化なしという仮定をしている。結果として、今後、人口増が見込まれる流山おおたかの森駅周辺や、流山セントラルパーク駅周辺、南流山駅周辺を經由する系統については増加が見込まれる一方、その他の系統については、2019年平均実績値よりもやや減少が見込まれる結果となっている。なお、この分析についてはコロナの影響は考慮しないということにご留意いただきたいと思う。

以上で、資料第1章、議題4の説明とする。

【議題第5】公共交通に関する課題の整理について（協議）

事務局（コンサルタント）

続いて2章では、公共交通に関する課題の整理、分科会にていただいたご意見、事業者のヒアリング結果、あとは新型コロナウイルスに関する影響について、市民アンケート等で示しているのものでその結果について報告する。

53ページでは、先ほど説明した11月10日に開催した市民分科会と事業者分科会でいただいた主な意見を示している。時間の関係上ご説明を割愛させていただくが、一部説明すると、市民分科会の中では、子育て支援タクシーの導入にあたっての課題や、市民目線ではバスの情報がなかなかわからないことが多い、そのような情報が知りたいといったご意見がある。事業者分科会では、流山ぐりーんバスの公的サービスとしてのあり方について検討が必要なこと、分科会の中のご意見としては、この交通不便地域の基準を明確にして欲しいといったご意見をいただいたところである。

また、54ページでは市内の交通事業者様、バス事業者様と、流鉄様に個別にヒアリングに伺い、いただいた結果について示している。本日は説明を割愛させていただくので、後程ご確認いただきたい。

55、56ページでは、現在、新型コロナウイルスの影響で、市内の公共交通にどういった影響が出ているかというものを示している。

55ページにおいては、公共交通の利用者数、収入の減少について、整理をした。まず、市内の路線バスに関しては、市内を通る路線バス全系統の数字を合計し、各年度、2018年度から3カ年の1ヶ月当たりの平均輸送人員の変化を示したものである。緑色のグラフは、流山ぐりーんバスで、同様に、1ヶ月平均の輸送人員の変化を示したものである。2018年から2019年度は、それぞれ横ばいであったが、新型コロナウイルスの影響により、民間の路線バスでは2018年を基準とした場合に、約3割減の68%、ぐりーんバスにおいても同様に、3割減の70%となっており、大幅な利用者減となっているのが現状である。タクシーと鉄道においては個別のデータはなく、国土交通省の公表値からの抜粋であるが、タクシー事業者においては、4月・5月においては、全体の9割の事業者が40%以上の収入減となっていたこと、鉄道においても、前年の30%以上減となっている。鉄道事業者においては、大手民鉄で14%、中小民鉄で25%となっており、依然厳しい状況が続いている。

56ページでは、10月に配布した市民アンケートの中で、新型コロナウイルス前後の外出頻度、さらに仮に今後収束を見込まれた際に、外出頻度を元に戻すかという部分で聞いている。その結果を見ると、最も頻度の高い通勤、通学のような行動において、感染拡大前は約6割の市民の方が、週5日以上外出されているという状況が、感染拡大後は4割に減少している。また、今後収束が見込まれる際の利用意向について推計を行うと、40%から46%に回復するものの、拡大前の水準には戻らない結果となっている。市民の意向からも、このような結果が出てきている。

57ページでは公共交通に関する課題のまとめとして、整理をした。

利用者の観点からは、ニーズの高い目的地に対して行きにくい、他の時間に比べて一般化時間が大きくなる地域がある。車を運転しない方、障害を持たれている方、妊娠されている方が外出しにくい。市内に複数の交通事業者が存在しているため、公共交通の情報などがわかりにくく、利用しにくい。公共交通と観光や商工業との連携が不足している。このようなところが利用者、観点としての課題として挙げられたところである。

事業者からの観点として、コロナ禍で公共交通の利用者が減少していること、路線バスにおいては、赤字路線の存在によって、維持が困難になっている。あとは、流山ぐりーんバスと、民間路線バスとの間に格差が生じている。慢性的な、乗務員不足が生じているところは、課題整理としてまとめられたところである。

以上で議題5に関する説明を終了する。

[委員会における意見 議論]

加藤会長（名古屋大学）

整理すると、どこへ行きたいかということ、駅周辺が多く、あとは市役所周辺もあるということであり、駅周辺や市役所周辺に、それぞれの地区がどれくらい行きやすいか、行きにくいかを全部絵に描いてみた。わかることは、どこも便利なところはどこも便利で、不便なところはどこも不便という傾向が強いということと、特定のところは近いバスが通っていて便利であるが、後のところは全部不便であるとかということも見受けられる。優先度としては、不便地域があるところの特徴としては坂がきつくて不便だとか、運賃が高くて不便であるところとか、不便なところでもたくさんの人が住んでいるところは対策が、急がれるということで、そういうところをピックアップしている。どこまでピックアップするかは議論になるところだけれども、ここは、優先度をつけておけば良いのではないかと。特に急がれるのはこの場所であるとか、ここで具体的に決めてしまうと、ここはもうやらないというようなことになるので、そうではなく、優先度でランク1のところは、特に（市民に）呼び掛けて、何かやりませんかということ（を決めて行きたい。）。今は、東部がそうであるが、他にも、北部や、市役所の西側も、どこへ行くにも、不便であるという状況になっている。こういったところを、どうしていきたいのかを考えませんか、投げかけをするということ。また、これは、一番何が便利なのかも見ているので、一番便利なのが鉄道なのか、バスなのかタクシーなのか、見ることができるようになっている。タクシーが、一番便利なところも多く、でも、鉄道が便利なところは利便性が高いという感じである。

あと資料のP.48では、バスは、周りに人は住んでいて、本数が多いほど乗る傾向がある。これは全国共通である。そういう仮定で式を立てたときに、計算した結果と、実際の利用とを比べて、実際の利用が少ないところは、こんなに本数があっても人が住んでいるのに、利用が少ないのは、何か別の問題があるのではないかと。例

えば、行き先がおかしい、停留場が近くても、坂があつて行けない、そういうことがある。そういう路線があることが分かってきた。そういうところだと、バスで対応するのが不向きであるかもしれないので、見直さないといけない。そういった感じで、地区ごとに、どこが弱いか、どこが今の本数だと問題なのかが、かなり細かく出たというふうになる。

何かご意見、ご質問はあるか。

細山委員（タクシー運営委員会）

P. 18 のタクシーの所要時間の基準となっているページで、何を基に出しているか、教えてほしい。

事務局

P. 14 に示してあるが、配車待ち時間は、最寄駅から配車されると仮定して、実際のメッシュと、最寄駅との道路距離から算出。走行速度は実際の調査結果から計算している。時間については、道路ネットワークから、走行時間を計測している。

澤田委員（流山商工会議所）

P. 11 に検討する駅が出ているが、興味を持ったのが、流鉄の流山駅、平和台駅、ここはランクとして、どの程度になるのか。ここには古い町並みということもあり、市でも観光協会でも名所というところが結構ある。現状の流山駅と平和台駅にはどの程度来るということになっているのか。新松戸駅の後でも、順位がどのくらいなのか。今回のアンケートでは、選択肢になかったということなのか。

事務局

流山駅、平和台駅においては、P. 9の南部地域の結果を見ると、項目としては、上位を挙げており、この中で出てきているものをと考えられるが、実際にどのぐらい回答として出てきているかは、まだ把握できていない。

澤田委員（流山商工会議所）

承知した。その範囲で理解した。

事務局

確かに、流山駅と平和台駅周辺がないのには、若干違和感を覚えているところである。アンケート結果について、見直しをしたいと思います。

加藤会長（名古屋大学）

行きたいところとしての順位は、低くなっているということになっている。行きたいようにしていく、ということであるなら、順位は上げていかなければならないが、当然、行きたくなる政策が無ければ、結局、行く人はいない。施策を行っても行きたいと思う人が居なければ意味がない。

事務局

アンケートの中でイトーヨーカドーという回答があり、今は近隣スーパーに集約しているが、平和台店として別に集計したときにどうなるか、その辺りも考えたい。

澤田委員（流山商工会議所）

なぜお聞きしたのかということ、先生の対談を見て、ワクワク感をどうやって起こすのかということがあって、これからさらに交通を活発化させていくときにどうやって観光の観点から、ワクワクする場所をどうやって作ったらいいのか。現状、どのようにこの流山駅と平和台の駅について人は来ているのだろうか。そういうことに興味があってお聞きした。

加藤会長（名古屋大学）

ぜひ商工会や観光協会の皆様に頑張ってもらえると、良くなるのではないかと思います。集計は見直すとして、順位を高くしたいのであれば、その施策を交通と一緒にやっていかないといけないということが一つ。あと、やはりそこは流鉄沿線なので、流鉄をどう活かすかというのは、流山市の特徴でもあるので、ここできちんと柱を立ててやらなきゃいけないことなのかもしれない。はっきりとは言えないが、そのような結論も出てくるという見方も、あるのではないかと。ぜひそういったことを考えていただくと良いと思う。今ダメだからほっておくのか、今ダメだからこそ、力を入れてやるべきことではないのかは、学識者やコンサルタントでは言えないことである。今ここにおられる関係者の皆様が、考えていただいて、やっていただくということが大事なのではないか。

考えると様々な示唆がある。結果として、何が言えるのか、ちょっと書き出してほしい。特に地区別に、高齢者と非高齢者との違いなど、そのような部分も、見た方がいいと思う。個人的に気になったのは坂が多いところは、バスが少ないのは分かるが、高齢者の多いところが、決してバスの本数が多いところではないところが気になる。皆様の実感はどうなのか。高齢者が多いので、バスを使わなくてはいけないという結果と、矛盾するのではないかと。または、高齢者はバスに乗りにくいのか。この辺りも一つのカギとなる気がする。自分の経験では、高齢者でも元気な高齢者は、バスに乗るけど、元気でない高齢者は乗らないので、その二つに分けて、考えていかなければならない。

藤井副会長（日本大学）

一番、気になったところが、会長が第一議案のところでも言われていたが、今回の計画の中で、特定の地域といったところを、動かすときにも、全体計画の中で位置づけを見直した中で、動かさないといけない問題であるということ。今回は、ある一つの尺度という形の、一般化時間に基づいて示すことによって、地域が抱えている移動の困難性というものが、見えてきた。あとは、それを会議の中で、事務局がどのレベルとして、市民の移動の負担を考えていくのか、というところに尽きると思う。

その中で見たときに、ぐりーんバスの料金というキーワードがあるが、ぐりーんバスといったところを見てみると、ha 当たりのバス停周辺の人口を見ると、路線バスと大差がないというところである。こういった状況を見ると、千葉県においては、行政が主体となって運営しているコミュニティバスは、民間バスが撤退したところに対して、移動を保証するという考えで運行されているが、そうなってくると、沿線の人口密度が、どんどん疎になっていき、大変経営が苦しいというところが多い。ここの例では全く違う。これは、どちらかというところ、公共が担うべき交通なのかどうかを含めて、全体像のバスの再編を含めて、移動の足を誰が担っていくのか、検討しないといけないというように思う。料金だけでなく、地域固有のニーズに合った形の、移動サービスをどう考えるのか、それにあたってはバス事業者、タクシー事業者等、今までの既存の路線だけでなく、地域の中でどう結び付けていくのかということを考えなくてはならない。

高齢者関係の話が出たが、ニュータウンのような 1980 年代ごろに造成されたエリアなどは、就業者の活動が無くなってしまうと、みんな一気に高齢化してしまう。そうすると、通勤需要が無くなる、あるいは子供たちも巣立ってしまうと、通学需要が無くなる。そしてバスが無くなってしまう。そこで公共交通をどうしようかと議論する地域が結構ある。先ほど、高齢者の多いところでの、バス利用が、大きな課題であると会長が言われていたが、流山は、一体、どのような張り付き方をしているのか、ということ、もう少し考えないといけない。将来の立地適正化計画では、他の自治体でコンパクトシティ等を言うときには、ha 当たりの人口といったところを、一つの将来尺度として入れたりにしている。その時に、先ほどの、50 人、60 人といったような沿線人口の考え方の中で、どのように、コンパクトな形状といったところを維持していくのか、拠点のつながり方についても、全部がネットワークとしてつながればそれは確かに良いかもしれないが、本当に地域を個別に結び付けないといけない路線といったものを、地域毎にきちんと生み出していく。そういった中では、住民の方々にある程度責任を持っていただかないといけない。住民というと、協力や連携といった言葉を使うが、連携だけではなく、住民の方たちに、きちんと判断してもらったうえで、判断したなら、最後まで責任を持つというレベルまで、位置付けていかないと、公共という冠を付けた事業というのは、成り立たないのだろうと思う。そういった面では、それぐらい地域のコミュニティーの力みたいなものを、地域の力の結びつきを、どんどんつなげていくことを、考えなくてはならない。この図の中の、赤色の部分をどの様なコアメンバーで、どういう形で足を確保していくのか、それは、相当、事務局が汗をかかなきゃいけないことであるという気がする。この後も、計画作りが、次の議題で出てくると思うので、少し、再編のことも念頭に置いて、是非イメージを持って、取り組んでいただけるとありがたい。

加藤会長（名古屋大学）

今の論点は、そのまま課題の論点の一つとなるので、事務局でしっかり整理して欲しい。

【議題第6】基本方針・目標の設定・公共交通施策(案)について

事務局（コンサルタント）

最後に、基本方針目標の設定、また公共交通施策案の検討に関する説明を申し上げる。59ページに、本地域公共交通計画における基本方針案を示している。これは、これまでの課題の整理結果、市民アンケート等に基づいて、検討したものである。

大きく3点あり、1点目が、運転免許を持っていなくても、移動ができる環境づくり。公共交通検討地域を踏まえた公共交通の利便性向上、移動困難者の移動の足の確保。2点目として、市内公共交通の一体化として交通事業者間のサービスの統一・連携。3点目として、持続可能な公共交通の維持確保として、公共交通利用の促進、公共交通における経営の効率化の2つを方針として示した。

資料の下部には、事務局案として、公共交通検討重点地域と検討地域の考え方を示している。重点地域としては、ニーズの高い目的地を設定し、そこまでの一般化時間がある一定の基準以上であり、人口集積のある地域ということで、先ほどの一般化時間の分析結果で、日常利用の拠点駅周辺施設への一般化時間が40分以上かつ、一定以上の人口集積がある1ヘクタール当たり50人以上まとまった地域を対象とする。ただし、本当に今回の資料で先ほど説明した中では、本調査においては、対象地域はないものとして、事務局として考えている。

合わせて、先ほど加藤会長から優先順位というお話もあったが、そのような中で公共交通検討地域として、重点地域として位置付けられないが、目的地まで行きにくい地域ということで、事務局案としては、日常利用の拠点周辺施設への一般化時間が40分以上、または非日常利用として流山おおたかの森駅周辺、市役所等への一般化時間が60分以上のそれぞれまとまった地域を対象とするのはいかがでしょうかということで、考えている。

60ページでは59ページで整理した基本方針と、2-4で整理をした課題、それらの関係性について整理した。課題1から8については先ほど説明したとおりであるが、例えば、ニーズの高い目的に対して行きにくい地域があるといった課題に対しては、公共交通検討地域を踏まえた公共交通の利便性の向上、という基本方針に対応している。5番でいうと、コロナ禍による公共交通利用者が減少しているという課題に対して、公共交通利用の促進、このような基本方針が該当するのではないかとということで、課題と基本方針を整理している。

61ページ以降では、地域公共交通計画を策定するに当たり、目標値を設定する。今回は国の公共交通計画等の手引きを参考に、それぞれの基本方針に合わせた、適切な指標の案として、指標例ということで挙げた。例えば、大項目の公共交通検討地域を踏まえた公共交通の利便性の向上という項目に対し、数値指標例として、公共交通の利用者数を、移動困難者の足の確保という項目に対して、運転しない方の外出回数、このようなものを、住民アンケートから把握し、数値指標として用いることが考えられるのではないかとことを示している。

交通事業者間のサービスの統一連携という項目に対し、情報のオープン化、市内公共交通の一体的な情報提供、公共交通事業者間の連携取り組みの実施数、このようなものを指標例として、挙げている。

62ページでは、持続可能な公共交通の維持確保といった基本方針に対し、公共交通利用の促進として、大項目に対し、数値指標例として、公共交通の利用者数、公共交通の利用率、個別路線・系統の利用者数、あとは公共交通における経営の効率化という観点として、公的公共交通事業、特に流山ぐりんバスにおける収支率、公共交通に対する公的資金の投入額、このようなものを、数値指標例としてここで挙げている。一番右側に標準指標、推奨指標と書いているが、注釈に記載しているとおり、公共交通計画の手引きの中で示されているものであり、標準指標は原則すべての計画において設定することが望ましいとされているものである。推奨指標については、事業の必要性や有効性を評価しやすいため設定が勧められるもの、選択指標は地域の実態に合わせて設定を検討することとなっている。

63ページと64ページでは、それぞれの基本方針、大項目に基づき、公共交通施策例として、現時点の事務局案について説明する。公共交通検討地域を踏まえた公共交通の利便性の向上という項目に対する施策例として、一般化時間短縮、その中ではバス路線の再編、タクシーを利用しやすい仕組みづくり、その他の交通手段の導入、交通サービスの向上といったものが考えられる。移動困難者の足の確保として、車椅子、陣痛タクシーといった移動困難者への支援、あとは民間送迎バスとの連携といった策が考えられる。次に、公共交通事業者間のサービスの統一・連携に対しては、ゾーン制運賃、事業者間の乗り継ぎ割引の導入、あとはバス路線間、バスから鉄道へのダイヤ調整や、決済種別の増加、先ほど市民分科会の意見にある、市内公共交通マップの統一、拠点での公共交通案内方策の検討、先日の分科会の中で委員長からご指摘いただいたところであるが、経路探索等のお出かけ支援サイトアプリの周知、待合環境の充実といった施策が考えられると思われる。

最後に64ページで持続可能な公共交通維持確保という基本方針に対し、公共交通施策として、モビリティマネジメント、ニューノーマル・アフターコロナを見据えた利用促進策、MaaSのような新しい移動に対するサービスへの対応、自動運転といった新たなモビリティへの対応、観光施策・商店街との連携、公共交通における経営の効率化として、既存バス路線の効率化、あとは先ほどご議論いただいたところであるが、流山ぐりんバスの導入基準、サービス基準の見直し、乗務員確保策、このようなところが、公共交通施策例として、今回、事務局案として整理したところである。

以上で説明を終了する。

[委員会における意見 議論]

加藤会長（名古屋大学）

基本方針として、どのように考えるのか。目標を考えると、方針も考えやすいので、案として挙げている。具体的な施策は、考えれば色々出てくるが、かなり大枠のところを示している。

先ほどの副会長のお話にもあったように、おそらく今の様々な課題や、状況を見ると、今のままのバスやタクシーの路線や、サービスだけでは、対応できないあるいは、非常に非効率になっている可能性があるのを感じている。バス未満タクシー以上のサービスや、グリーンバスと路線バスでは、要因としてほとんど変わらないけれど、運賃が違うようなところを、どうするかという課題も出ている。また事業者ごとに、それぞれ路線を抱えているので、その部分の不整合もあるとなったときには、路線網を統一的に考え直していくことを、やってかなければいけないと思っている。今はそこまで踏み込んではいないが、11/21の法改正で、そのあたりを自治体主導、あるいはこの会議が、力を出してやっていけるような仕組みも出来ている。バス会社が何社もあって、どこを運行するとか、運賃は統一にしようというというのは、独禁法におけるカルテルそのものであるが、法改正によって、この会議で議論していけば、独禁法から除外される仕組みができた。そういうものも、視野に入れながら、グリーンバスを含めて、路線を効率化していくということを、事業者の中でも考えていただけたらいい。この時には、流山だけじゃない問題もあるので、注意が必要であるが、流山の中だけで、考えただけでも、できることがあると思う。そのあたりを、会社に持ち帰って考えてほしい。タクシーについては、バスがもしそのようなことをやるとタクシーについても、料金について、例えば電車とタクシーの乗り継ぎを考えた時にどうなるのか等、料金設定についても自由度が増す。またコロナが収束すれば、定期券の話や、相乗り料金も出来る様になる。このような状況下で、何ができるのかということも、考えていかなければならないが、タクシーに関する具体的な施策はまだ入っていないので、ここについても、タクシー会社と話をしながら、より多くの人が便利に動きながら、タクシー会社もやっていけるということを考えていきたい。この部分も、政策の中に書き込んで欲しい。これはいろんな事業者があるからこそ、そうなることである。あとは流鉄のエリアが、やはり弱いということが見えてきたのではないか。流鉄は、流山にとって貴重な財産であると、個人的には思っている。流山を何で知ったかという、流鉄で知った人が多いので、これをどうやって活かすのか。今は、そういう整理ではないので、そこも踏まえてはどうかと、考えていこうかと思った。個人的な意見であるが他はどうか。

三浦委員（京成バス株式会社）

会長の話を聞きながら、資料を見ていたが、P. 60 の基本方針と課題のまとめで掲示されているところで、特にバスに焦点が当たる中で、弊社と東武バスが、グリーンバスを含めて錯綜しているが、この整理が一つのポイントになると思っている。市内の公共交通一体化というのは、運賃制度や路線の在り方というものも含めて、どこまで一

体化させるのか、今後議論を深掘りしていくのだろうと思う。例えば、番号でいうと6番の赤字路線の話や、7番のぐりーんバスの話である。確かに経営の効率化という切り口もあると思うが、ここも、基本方針としては、市内公共交通の一体化という整理が好ましいのではないかと個人的には思っている。特に、ぐりーんバスが、まさにその象徴かなと思う。赤字路線も一体整理していく中で、再整備していけば、収支の改善にはつながるのではないか。できれば、公共交通一体化という言葉で包含した方針で6番7番を含めて、議論していただければ、整理しやすいのかもしれない。

加藤会長（名古屋大学）

そこは事業者から言ってもらえると、非常に心強い。あまりこちらから言わない方がいいと思ったところである。当然、この協議会の実態は、何ができるかと言ったら、それは事業者が許可をとって運営している路線なので、ぐりーんバスは、補助が前提で、そこだけでなく、今の路線が通常通り運行できるか、というのはこれがある種根幹にかかわるところなので、慎重にならざるを得ないところもある。現状の課題や、流山で住民の皆様と議論しているときに、一番思うのは、ぐりーんバスに議論が偏ること。この問題では、タクシーや路線バスまで話が行かない。これもちょっとおかしいことだと思う。それは路線バスで行けるのではないか、タクシーで行けるのではないか、という議論が全然出てこない。もし、ぐりーんバスが、公的に助けなくてははいけないほど、際立っている状況であるなら分かるが、そうではなく、一般路線だっただけでよくないか（との視点が重要。）少なくとも、周辺環境としては、ほぼ変わらないとなっている中で、一方で、運賃が安くなっていて、補助している。この構造を考えたときに、ぐりーんバスに偏った議論しかできないと言ったら、この会議の存在意義はなくなるので、ここにメスを入れた上で、大きく見直していく必要があるのではないか。ということ、三浦委員が持ち込んでいただけたら、とてもありがたい。このような思いを、バスやタクシー事業者が、持っていただけたらいいと思う。

小瀧委員（東武鉄道株式会社）

この三番目の基本方針の中で、公共交通施策の検討ということで、これから深度化していくのだろうと思っているが、今、事務局でどんなことを考えているのかを教えてください。P.63のバスの話で、市内公共交通の一体化と、交通事業者間のサービスの連携といったところで、5つ目に、拠点での公共交通の案内方策とあるが、当社でも、駅としてはやっている。鉄道・バスといったところで、拠点というと、簡単なようで簡単でないような気がするが、こういうことが、とても大事なことだと思っている。これから深掘りしていくにあたって、主語は誰なのか、誰がどういう役割を果たすのか、というようなことも考えていかなければと思うし、最後の7点目の待合環境というのも、鉄道では、駅の中に待合室を作ったりして、一生懸命やっているところであるが、バスといったところをどこまでやるのか。書くのは簡単だが、現実的に、実現できるような施策というのも、見極めていながら、誰がどういう役割というのを、議論していく必要があると思っている。違う観点で、P.64で持続可能な公共交通の維持、確保とあるが、非常にありがたい。素晴らしいフレーズだと思っている。やはり、持続可能な公共交通の維持確保ということで、この施策で、こういったとこ

ろから、公共交通の維持確保につながるというところも、この会議の中で、一生懸命やっていくということであれば、もう少し深掘りした方がいいと思う。皆様の思いとして、公共交通の確保維持につながっていく具体的な何かというところがあると、今後いいのではないかと思う。一点目は、教えてほしい。二点目は、願望ということでお願いします。

加藤会長（名古屋大学）

この計画を作るのに一番大事なものは、何を誰がやるかである。この誰かが、意外と一番抜けている。多くの計画では、誰が＝市役所と事業者のみとなっている。そうではなく、やはり、ここにおられる方が、色々なことをやっていかななくてはいけないということがあって、計画はできるものなので、誰がというところは突っ込んでやっていかななくてはいけないが、今は全くその段階ではなくて、とにかくやらなくてはならないことを挙げてみた、ということである。今後、東武鉄道にも、その辺りを精査していただくことが出てくるのかなと思う。

事務局

会長の仰る通りで、具体的な施策案を持っているのか、というとそうではないが、この会議の中で、こういったものについて出来るのでないか、ということの方策を見出していけたらと思う。

小瀧委員（東武鉄道株式会社）

まさに会長が仰る通りで、私もまだ素案のベース案だと思っているので、やはり行政が主語とした時にどうなるのか、鉄道事業者が主語とした時にどうなるのか、それが現実化可能なところで、きちんと落とし込んでいかないと、曖昧な言葉で、結果、何年かたってみても、何も変わらないことは、不幸だと思っている。ぜひ、そういったところを、議論させていただければと思う。

加藤会長（名古屋大学）

全くその通りで、計画についていつも、言い続けていることがあるが、計画の中に自分の名前がどこにあるのか、全部丸を打てと。それを結構忘れて、こんなところを書いていたけど、こんなことをやらなくちゃいけないのか、と怒る人がいる。そうではなく、他もそうであるが、そもそも自分のやるところを、ちゃんと覚えて、進行管理しなくてはいけない。結局は、もともと計画を作るときに、覚悟を決めて名前を書いてもらうということなので、まさにそこを、きちんと整理するということが大事で、曖昧にしていたら訳が分からない。5年後になっても、やるかどうか分からないことになる。そういう計画では、ダメだと思う。名前が書いていないのは、貢献していないのも当然ということなので、なるべく多く名前を入れるようにする。仕事が増えて大変かもしれないが、貢献できるよということをお願している。

拠点については、昨日国交省のヒアリングを受けてその話をしていた。元々、国交省の都市局や、道路局、いわゆる建設系の部局の皆様も、関心を持っているところで

ある。私も関心を持っているところであるが、もう少し、このようにやってほしい等、そういう話をしている。バスタの委員会でも、議論している。そういう中で、拠点をどのように作ればいいのか、コロナ禍ということもあり、変わることも出てくるかもしれない。交通政策基本計画が変わる中でも、拠点の議論をしている。その中で、事業者と、自治体と、地域の皆様で、何ができるのかという考え方も、また、より深まってくると思う。私も、その中で、流山の事も念頭に入れながら、考えていきたいと考えているので、皆様にも情報を流していけると思う。今後、こんな方策を行っていけば、パイが採り易いといった利用をしてもらえると良い。

小瀧委員（東武鉄道株式会社）

やはり事業といったところで、無理のない範囲で、より良くといったところで、行政、鉄道、バス、タクシー事業者、地域の皆様といったところのできる連携というところが、やはり必要であると思う。ぜひ議論をお願いしたいところである。

加藤会長（名古屋大学）

できる限り、具体的に、一步でも前進するというのを、皆様にご提案いただきたいというのが、私の本音である。

鈴木委員（タクシー運営委員会）

南流山のぐりーんバスの路線のところ、自治会長から、65歳以上の高齢者がいて、足が悪いので、路線を変更するという話があったが、私は、タクシーなので、足が悪ければ、ドア to ドアのタクシーがあるのにと考えて話を聞いていた。その後、自治会長から75歳以上だと、ぐりーんバスが80円で乗れるのでと仰っていたが、それだと、足が悪いことよりも、80円の魅力で、ぐりーんバスに行ってしまったのかな、と感じた。やはりぐりーんバスの運賃設定は、考えざるを得ないのではないかと思った。あとはP.63の移動困難者の足の確保というところで、タクシーには、介護タクシーというものもあるので、その辺りも、周知していただければと思う。

加藤会長（名古屋大学）

全く同じことを思った。足が悪いのであれば、歩いていけないと思ったが、足の悪さにもいろいろあって、2、3分なら歩ける、100メートル、200メートルぐらいなら歩けるけど、それ以上は歩けない。そういう意味での、足の悪さだとしたら、近いところに、できたらいいという話である。最初から歩けないのであれば、バスは関係ないので、タクシーとか、そういったドア to ドアの交通の出番ではないかと思う。あまり自治会の方々に、申し上げると悪いかと思った。

介護タクシーの話が出たが、いわゆる不特定多数の、どなたでも使って頂けるものと、それでは使うことが難しい方に、どう使って頂けるかというものがあるので、特に福祉系の交通については、どこまで扱うかというのは、きちんと定義しておく必要がある。これは、福祉部局の方と話し合っ、どこまで扱うのか、あるいは福祉部局の皆様と話をしたうえで、ここに全部入れてしまうのか、あるいは地域福祉計画とか

他の部でやるのか。そういうことを、きちんとみてほしいと思う。多くの場合は、福祉系のことについては、福祉の計画でやった方がいいのではないかとされていることが多いが、ユニバーサルデザインなので、そうではないという問題もある。市役所の体制の問題もあるので、見てもらえればいいのではないかと思う。タクシーの色々なサービスについては、当然、流山でこういうことをやっているというのは、どんどん宣伝していくことはやらなくてはいけないことだと、私は認識している。公共交通のガイドブックやマップを作るときには、必ず、タクシーの情報を全部入れることにしている。あるいはタクシーの常駐している場所など、そういう情報を入れるようにしている。そうして、きちんとタクシーもこのようになっていくということを、認識してもらおうということをやらないといけない。タクシーという言葉が出てこない。そこもきちんとやっていかないといけないところである。

藤井副会長（日本大学）

三点ほど話があるが、一つは MaaS というキーワードである。移動のシームレス化と云ったところのキーワードであるが、MaaS でも、色々な形が日本の中で行われていて、私は伊豆で行っている観光 MaaS で関わっているが、例えば、郊外型 MaaS でいうと、都心から高速バスを使って、流山に来る等、色々な運用の仕方が出てくると思うが、単なる移動のシームレス化だけでは、個人的にはあまり面白くないと思っている。せっかくこの協議会の中で、観光協会や商工会の方々が入ってきているのであれば、例えば MaaS という形で、移動のシームレス化を図ったら、新たなお客さんを、公共交通の中にどう巻き込むのか、といったような、ある意味、チャレンジみたいな形でどうやって種を撒いて、いろんな公共交通を育てていくかぐらいの思いをもっていただけなのか、ということもあるので、シームレスな移動の概念というだけではなくて、もっと踏み込んだ形で、MaaS を考えていただけると良いと、思っている。

二点目は P. 60 のところで、車を運転しない人というキーワードがあるが、今年の 3 月、コロナが始まった時期からであるが、都内では、初めて妊産婦、三歳未満、70 歳以上の限定したデマンド交通を東久留米市で開始した。3 月はひどかったが、6 月を過ぎてからは、妊産婦検診や、お子様を抱えている母親たちが、安心して移動できるということで、コロナの中でも、着実に数が伸びていった。そういった面では、移動のターゲットが、この地域の中に、どれだけいるのかを、きちんとみていくことが必要。運転免許を持っていても、運転できない時期というのを、どうサポートするのかという視点も、非常に大事であると思う。地域ごとに、どういった課題があるかといったところを、ぜひ探っていただけると良いな、という気がしている。

あと介護タクシーの話が出てきたと思うが、千葉県の各自治体の中でも、公共交通会議の中に、福祉課を入れている自治体が増えている。その中で介護タクシーの補助、タクシー補助といったことを、この公共交通会議の中で、議論するような自治体も増えてきているので、この会議の中でも、特に、公共交通計画という形で、会長が進められてきた、これまでの法改正といったところを受けて、自治体の中で、メンバーを追認していく動きも、若干出てきているので、そういった面では、流山でもどうするかといったところも、今後検討していただけると良いなと思った。

事務局

福祉部門との連携については、庁内検討会議の中で進めていきたい。

加藤会長（名古屋大学）

今の視点は、とても大事なところなので、ぜひやっていければと思う。ただ、あまりにも広げすぎると、訳が分からなくなるということがある。MaaS については、よく言っているが、コロナ禍で、取り寄せや宅配がかなり増えているが、例えば鰻丼が食べたいといったときに、まず店が出てくる。その時に店に行くか、届けてもらうかという選択ができる。行ったら、お店でこんなサービスがある、届けてもらった、当然届けてもらうと、こうである。どちらかを選択するときに、行くとなるためには、よほどその店が魅力的か、その交通機関も、魅力的でなければならない。ある取材で、タクシーアプリでも、そういうところを、やっていかなくはないのではないかという話をしたところがある。アプリでタクシー配送をするならば、結局同じ話である。タクシーが、鰻丼を運んでくるのか、鰻丼を食べに人を運んでくるのか、の違いなので、結局、タクシーが動くということである。その時に、実はその店がどういう店で、こんないいことがある、ということを経験に入れて、どちらにしますか、ということを経験提供していかなくてはならない。これが、タクシーであれば、そうであるが、MaaS というのは、バスも鉄道も、色々なものを含めて、移動全体を一体的に捉えるようなものだから、そこに行先の情報等が入ると、もっと拡大される。田舎だと、バスでも、貨客混載など、これからして行くことを考えている。流山だとそこまでにはならないが、それでも MaaS ということを考えるときには、行先の楽しさがあるけれども、選択によっては、届けてもらうというのがあって、その場合は、タクシーが担う、といったことが出てくると面白いと思う。このときには、行先も商工、または観光の皆様にも、色々とお世話になるということになる。あと、交通安全施策のところは、警察の皆様にも、お世話にならなくてはならない。

田中委員（流山子育てコミュニティ）

資料に載っていない移動手段の一つで、ファミリーサポートセンターの車を使った移動というのがある。先ほど、どこまで（計画に）含めるのかという話もあったので、どちらかという、福祉の方で話していただければと思うが、そこで通級という、言葉の教室などを、教室がある小学校で受けるために、小学校間を移動するということがある。それを担っているのが、ファミリーサポートセンターの会員が提供する、自家用車を使った小学校間の移動である。ファミリーサポートセンターの課題としては、そういった人員確保が、非常に難しく、不安定なところがあるので、この移動というのは、本来ならば、行政も考えるところで、住民のボランティアで担うべきところなのかと、常に思っているところである。例えばタクシーを、小学校に乗り入れて、学校までお子様を届けて、それに対して、補助を出すなどそういうことはできないかと感じた。ここで検討するところなのかは分からないが、サポートセンターでの移動もある、ということを知っていただきたく、発言した。

加藤会長（名古屋大学）

具体的に、タクシー事業者とどうしていくか、私のところには、そのようなことについての相談が多い。ボランティアでできるうちはできるが、できなくなってくることが多く、それは、そもそも、タクシーの仕事ではないのか、ともいえる。そうなったときにどうするかは実は、大きな課題である。先ほどの、妊婦や子育て等の様々なことは、今の道路運送では考えられていないところである。あるいは、福祉でも、あまりできていないところでもある。実は、それができていないのが、少子化の理由ではないのか、というところでもある。これは流山という地域を考えたら、非常に大事な施策として捉えなければならないのであるならば、交通事業者で、何ができるのかという位置づけを、やっていく必要があると思うので、そのような課題があるということは、認識しておきたい。

【議題第7】 その他（報告）

【その他】

事務局より、次回の分科会が1月中に、次回の第3回の協議会の日程について、3月中を予定していることを報告した。