

令和3年度流山市地域公共交通活性化協議会 第2回会議

【日時】 2021年7月16日（金）14：30～17：00

【場所】 リサイクルプラザ プラザ館2階 研修室

【資料】

資料：令和3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：地域公共交通計画骨子（案）

別添資料2：計画書骨子に対する意見書_指摘と対応

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1件の議題がある。

本日は資料1の方で地域公共交通計画の骨子案が出ている。このチェックをきちんと皆様でしていきたい。

コロナ禍で非常に、特に鉄道、バス会社が本当に大変なことになっているが、本当にその中で運行していただけてありがたい。今ここをどう乗り切るか、そのあと、利用者が戻ってきた時にどうするかということも合わせて考えていかななくてはならないが、特にこの計画自体は、戻ってきたら一体何をできるかということが書かれていて、実際にヨーイドンですぐ、躊躇なくやっていくという計画だというふうに思っていたきたい。

昨日も同じような会議が愛知県の方であり、そこでも言ったが、他人事ではなくて我がこととして、自分が何をやるかが計画書に書いてある。それから誰と一緒にやるか等、そういうことが書いてある。自分が何をやるかということを考えて、計画書にそのことがここにきちんと書いてあるか、それから他の人がやってもらいたいことも書いてあるかということ、今日確認していただきたい。

この議題第1、流山市地域公共交通計画骨子案について資料1と資料2を、事務局から説明する。

事務局

内容の説明に先立って、これまでの協議状況について説明をさせていただく。

資料 1 の 2 ページ目をご覧ください。本計画については昨年度から、本協議会において協議、検討を行った。令和 2 年 4 月に第 1 回協議会を書面会議にて実施し、協議会規約や計画の調査に係る受託業者の選定方法についてご審議いただいた。10 月 14 日に第 2 回協議会を開催し、受託業者の決定報告と、今後の進め方について議論した。11 月 10 日に分科会を、事業者委員と市民でそれぞれ開催し、実態把握やニーズ調査を行った。12 月 17 日に第 3 回協議会を開催し、公共交通に関する実態ニーズ、課題、基本方針、目標及び施策等について議論した。令和 3 年 2 月に、各委員に対し個別ヒアリングを実施し、本計画に位置づける施策に対する意見聴取を実施した。令和 2 年度の第 4 回協議会、令和 3 年度第 1 回協議会については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を踏まえ、各委員に対して個別ヒアリングや、意見聴取により、施策や計画書骨子について意見聴取を実施した。意見聴取の結果については、資料にまとめている。

これらの内容を踏まえ、本日、流山市地域公共交通計画の計画書骨子案を作成した。計画書骨子の内容については、業務受託事業者（コンサルタント）である、社会システム株式会社・株式会社アップス共同提案体より説明を行う。

事務局（コンサルタント）

本日のご説明については、第 1 回の協議会において個別にご説明させていただいていることと、時間の関係で一部省略させていただくことをご了承いただきたい。

まず 4 ページでは、第 1 章 計画の背景として、流山市における公共交通の課題について整理をしている。

「①地域が自らデザインする地域公共交通計画の重要性の高まり」という項目に関しては、右の図に示しているように、現状の公共交通サービスをもとに、市内の公共交通体系について整理している。

5 ページでは、「②公共交通が利用しにくい地域の存在」として、市民アンケートにより把握した各地域からニーズの高い目的地までの公共交通サービスを評価し、流山市内において相対的にサービスが低いと評価される地域を公共交通検討地域として整理している。図 2 に公共交通検討地域を示している。

6 ページは課題として、「③交通需要の多様化への対応」について、いくつかグラフを示している。流山市においては、子育て世代、また高齢者の方、イベントへの来訪者等の増加により、市内の公共交通においても交通需要が多様化してきているのが、グラフから読み取れる。

7 ページには、課題点を 2 つ示しており、1 つは、「④交通事業者間の連携を促す環境変化」というものであり、これまでは独占禁止法の制約もあり、交通事業者間の調整や協議というものは認められていなかったが、昨年の地域公共交通活性化再生法の改正により、事業者間の調整や連携が可能となったため、効率的な利便性向上が可能となった。

続いて「⑤公共交通サービスの持続的な維持・確保」という課題では、先ほど加藤会長からもコメントいただいたが、新型コロナウイルスの感染拡大の影響で、交通事業者は大きな打撃を受けており、公共交通サービスの維持確保に向けた取り組みが求められている現状である。

8 ページ、「⑥行政による公共交通サービスの基準の明確化」というものであり、一つは流山ぐりーんバスに関しては、新たな導入、継続といったルールを明確化、また他の民間公共交通サービスの格差是正のための運賃水準の見直しを課題として整理をしている。

9 ページは、今回の地域公共交通計画の位置付けとして、流山市の総合計画等の上位計画、関連計画との連携を図ることを記載している。また、持続可能な開発計画であるSDGsにおける関連目標、ターゲットも設定した上でそれらの実現に向けて、取り組んでいくものである。

10 ページは、第3章として、本計画の計画区域と計画期間を示している。計画区域は、流山市全域を基本とし、計画期間は、令和4年3月から、令和8年度の5年と1ヶ月として設定をしている。

加藤会長（名古屋大学）

最後まで説明すると長くなるので、いったんここで一旦切る。

現状の話と、この計画はこういうものだという概要が出てきたのであるが、ここまでのところで何か質問があれば言っていたらいい。何かあるか。この前提が違っているなどあるか。この後の計画がこの前提に基づいて、これをやらなければならないという話になっているので、先に何か気づいた点があればいいと言っていたらいい。

意見がないようなので、続けて11ページ以降の説明をお願いします。

事務局（コンサルタント）

11 ページの第4章は、基本方針と目標を、先ほど申し上げた6つの課題認識を踏まえて整理している。計画の基本方針としては、「公共交通で気軽にお出かけできるまち～お出かけクオリティ向上宣言～」としている。またこの基本方針に向けた目標として、「移動困難者をなくす公共交通」、「快適に楽しく移動できる公共交通」、「市民みんなが責任を持って支える公共交通」、この3つを目標としている。

12 ページは、3つの目標を達成するための公共交通施策を8つ設定している。1の「市内公共交通サービスの一体化」から8の「モビリティ革命への対応」を示している。詳細については、13 ページ以降に説明する。

個別施策の中でも、市が先導して、優先的・重点的に検討、協議を進めていくものは、リーディング施策として位置付けている。こちらの詳細についても、13 ページ以降に説明す

る。

まず施策の1つ目は、「市内公共交通サービスの一体化」である。これはリーディング施策の1つとして設定をしており、1つが公共交通運賃の定額制度サービスの導入というものである。この中の策として、市内の公共交通が1日乗り放題となるチケットの導入であり、活性化協議会の中で検討していく施策である。また本日の協議会に先立ち実施した個別の意見聴取を行った際に、導入する際には電子チケットなどの利便性の高いチケットなど、サービス内容について、利用者目線での検討が必要というご意見をいただいたことから、導入にあたっては、チケット形式等利用者の利便性に配慮したサービス内容とすることを検討していく。この一文を前回の協議会から追加をしている。②では、「事業者間におけるダイヤ・ルート等の調整」について、先ほどの課題の④で述べたように、活性化再生法の改正を受け、事業者間の調整等について、実務者分科会において協議を図っていくというのが、こちらの施策である。

続いて14ページは、「基幹的路線サービスの維持・確保」である。p.4の課題①で整理した市内公共交通体系に対して、サービス水準の維持・確保に向けた支援策を検討していくものである。基幹的路線、準基幹的路線として課題①で整理した路線については、サービス水準の維持や確保が困難となった場合には、協議会にて検討を行っていくものとしている。同じく、先日の意見聴取において、こちらの3点目に記載をしている地域旅客運送サービス継続事業については、路線バスの廃止時のみに対して適用されるというご指摘をいただいたことから、廃止となる場合には、地域旅客運送サービス継続事業等の活用について検討する、この文言について修正をしている。

15ページは、「バス運賃制度の一元化」について示している。こちらもリーディング施策として設定をしており、流山ぐりんバスの運賃の見直しについて、流山ぐりんバスの運賃を民間路線バス並みの運賃水準に引き上げることで持続可能な運営を可能にしていく施策である。先日の意見聴取において、流山ぐりんバスの値上げを検討する際には、利用者の負担増だけではなくて、負担の大きい利用者の方々の軽減になるような施策も併せて検討すべきというご意見がいただいたことから、割引制度を含めた運賃制度、運賃体系を見直すという文言を追加している。

続いて16ページと17ページの施策は、「市が事業主体となる公共交通のルール明確化」という施策である。①ルールの明確化、②流山ぐりんバスの再編、③代替手段の検討、の3点設けているが、いずれも流山ぐりんバスなど、市が実施、事業主体となる公共交通のルールを明確化し、それに従って運用することを定めた施策である。公共交通のルールについては、計画書骨子の21ページ以降で詳細に説明する。

18ページは、5番目の施策として、「公共交通のユニバーサルデザイン化」について定めたものである。「①障害者、高齢者、子育て世代に対する移動支援施策の周知・拡充」というものに関しては、主に移動が困難な障害者、高齢者子育て世代に対して、移動支援について検討していく。個別にご意見を伺った際に、現在行っている移動支援策について周知が重

要であるとのこと意見をいただいたことから、施策のタイトルとして、施策の周知という文言を追加している。②は「公共交通の利用しやすさ・分かりやすさ・安全性の改善」というものである。バス路線の行き先表示や、停留所の待合環境の改善などを行うことで、公共交通の利用しやすさ、分かりやすさの改善を行っていく施策である。個別に意見聴取を行った際に、利用しやすさは分かりやすさだけではなく、安全性の改善も重要であるという意見をいただいたことから、施策名に安全性を追加するとともに、走行環境等の改善についても、関係者間で協力していくという文言を追加している。

19 ページは、6 つ目の施策として、「公共交通について知る機会の提供」について定めている。①は「公共交通の利用状況・運行状況・取組状況の見える化」という項目であり、個別にご意見を伺った際に、運行状況についても、市のホームページだけではなく、SNS等を活用して見える化をしていくことも効果的であるという意見をいただいた。さらに、各社が今行っている情報発信について、一元化したようなポータルサイトがあると、市民の利便性向上により有効であるという意見をいただいたことから、個別施策に運行状況の見える化を追加し、1 つ目の文章に市のホームページやSNS等で公表すること、流山市内の公共交通サービスを一元化したポータルサイトによって、わかりやすさの向上を図ることという文章を追加している。

また、バスの利用方法等、公共交通の利用方法についても、情報の発信が必要とのこと意見をいただいたことから、2 つ目に、市内の公共交通に関する利用方法等に関する情報についても公表するという文章を追加している。次に②の個別施策、「モビリティマネジメントの実施」についてである。モビリティマネジメントとは自家用車から公共交通へ転換していくために、市民等によるコミュニケーション中心とした取り組みのことである。この施策では、市内の公共交通マップの作成、配布、バスの乗り方教室といったイベントを通じて、公共交通の認知度、交通安全に対する意識向上を高めていく。

20 ページは、施策 7、8、について記載しているが、7 番目が「観光施策との連携」である。①は観光、商工関連団体と交通事業者の連携強化によって、イベント実施時等における移動円滑化を図る施策である。

同じく②は、「公共交通運賃定額制度と観光との連携」について、先ほど述べた施策 1. ①、公共交通運賃定額制度と観光の連携を図ることで、利便性を高めていくということがこの施策である。

8 つ目の施策では、「モビリティ革命への対応」について、MaaS、自動運転技術、このような新たな公共交通に関する施策について、実証実験等の取り組みなど、活性化協議会の中で情報共有を図っていく施策である。以上が公共交通に関する 8 つの施策と、それらの個別施策となる。

21 ページ以降は、公共交通サービス検討に関わるフローについて、施策 2 の「基幹的路線サービスの維持・確保」や、施策 4 の「市が事業主体となる公共交通のルール明確化」、これらの項目について示しており、公共交通サービスに関する検討の流れを整理したもの

である。

22 ページは、「①公共交通のサービス維持・確保検討ルール」というものであり、民間によるバス路線のサービス確保が困難となった地域を対象とするものである。このような地域において、民間事業者によるバス路線のサービス維持確保が困難という報告が協議会に向けて行われた場合、活性化協議会で協議を行い、民間でのサービスが困難と判断された場合かつ、公共交通検討地域に該当した場合には、新規のサービスの提供可否について検討を進めていく。

23 ページに示しているのが、「②導入地域での民間交通事業者による新規サービス提供の検討ルール」である。この考え方としては、公共交通検討地域に該当した場合、その該当地域の地域住民等による地域組織からの要請が、市事務局にあった場合、活性化協議会によって民間事業者によるサービスを提供の可否について協議を行い、民間でのサービスが困難と判断された場合には、需要規模に応じて流山ぐりんバスもしくは代替手段の検討を行っていくという考え方である。この中で流山ぐりんバスの導入が妥当だと協議会の中で判断された場合には、24 ページのフローに入ることになる。

24 ページは、「③流山ぐりんバス導入ルール」として、②において、流山ぐりんバスの導入が認められた場合のルールであり、まずは地域組織が検討した運行計画案において、経営収支率が 50%確保できる見込みがあると判断された場合、活性化協議会事務局との協議において、導入の可否の協議を行う。収支率 50%が困難である場合、協議の結果、基準を満たしていないと認められた場合については、運行計画の再検討、代替手段の検討を行う。

25 ページは、現在運行中の流山ぐりんバスの見直しに関するルールを定めている。現在、すでに運行されている地域においては、利用者の増加、収支率、安全性の改善が見込まれる見直し案が、活性化協議会で承認された場合は、見直しを実施する。ここで個別の意見聴取を行った際に、見直し基準として利便性向上だけではなく、安全性の確保も追加した方がよいというご意見をいただいたことから、ルートの見直しだけではなく、安全性改善のためのバス停留所の変更廃止も含まれるという一文を追加している。

26 ページと 27 ページは、毎年、現在運行している流山ぐりんバスに関して、運行継続の判断に関するルールを示している。26 ページには、計画判断のフローを示しており、27 ページにはそれを文章にしたものを記載している。

継続の判断のルールとして、毎年収支率の検証を行い、収支率が 55%を下回った場合は、検討対象路線としている。26 ページの A の場合には、収支率が 55%上回っているため、サービスを継続して運行していくものとする。収支率が 50%以上 55%未満で B に該当した場合は、まず需要喚起等の需要確保策の検討を行う。需要確保策を行っても、55%を下回った場合、C のケースのように収支率が 50%を下回った場合には、運行計画の見直しを行う。運行計画案が承認されなかった場合、見直した運行計画でも再度 50%を下回った場合には、対象路線を廃止した上で、代替手段の検討を行っていくものとしている。27 ページの表の下では、個別のご意見を伺った際に、流山ぐりんバスが黒字化した場合の考え方について

も、あらかじめ決めた方がよいというご意見をいただいたことから、表の下の「※」では、収支率が100%上回った場合は、活性化協議会で協議の上、民間事業者によるサービスのへの移行について検討するという文言を追加している。

28 ページは「代替手段の検討ルール」として、p.23②の民間事業者によるサービス、p.24③の流山ぐりーんバスの導入、これがいずれも困難であるとされた地域に対しては、代替手段の検討を行うものとしている。詳細の基準については、個別の事案ごとに、活性化協議会で協議を行い、承認された運行計画については、実証実験を行った上で本格運行に移行していく。このようなステップを設定している。以上が、市が事業主体となる公共交通のルールの考え方である。

6 章は 29 ページから 3 ページにわたり、計画の達成状況の評価を定めている。

29 ページは、「目標 1：移動困難者をなくす公共交通」に対する評価指標として、公共交通にアクセスできる地域で、流山市内の人口をどれだけカバーしているか、そのカバー率と運転免許を持っていない方の外出回数を評価指標として定めている。

30 ページは、「快適に楽しく移動できる公共交通」について、市内のバス利用者数を評価指標として、新型コロナウイルスの終末に伴う外出増加を今回の計画の中に位置付けており、公共交通の利用促進によって、令和元年度の 85%までバス利用者数を回復させることを目標としている。その他、公共交通にアクセスできる地域の人口カバー率と、実務者分科会におけるダイヤ調整等の検討を評価指標としている。

目標 3 に対する評価指標について、31 ページでは、「市民みんなが責任をもって支える公共交通」の評価指標として、市内バス利用者数に加え、流山ぐりーんバスの収支率を評価指標としている。収支率の目標は、先ほどのバス利用者数と同じく令和元年度の 85%を目標としている。以上が計画の目標値である。

32 ページに示している本活性化協議会の推進方針については、計画に基づく事業実施の推進及び評価等を行うとともに、関連する諸組織等の連携等を図っていくものとしている。

33 ページに示している毎年の活性化協議会の運営方針においては、毎年次年度の事業検討、その後中間評価及び見直し、評価、検証を行い、年度の最後に事業の見直しと改善策、このようなサイクルで毎年協議会を運営していく。

最後の 34 ページの今後の流れとしては、本日の第 2 回協議会において計画書骨子案についてご議論いただき、来月 8 月の第 3 回協議会において、パブリックコメントに向けた計画書についてご議論いただく。その後、11 月から 12 月にかけてパブリックコメントを実施する。年明けの 1 月にパブリックコメントを受けた上で第 4 回協議会を行い、来年 3 月の計画書の公表を予定する。資料 1 について説明は以上である。

もう一つお配りしている。資料 2 については、第 1 回協議会での個別の意見聴取の内容とその対応をまとめたものである。主な内容は先ほど、修正箇所についてご説明した通りであるので、資料 2 の説明は割愛させていただく。

加藤会長（名古屋大学）

先ほどは「3. 計画区域と計画期間」で切り、「4. 基本方針と目標」から説明していただいた。まず、「4. 基本目標、方針の目標」、それから「5. 公共交通施策（事業）と実施主体」が出てきた。

資料を見ていると、大事な観点が抜けている。「基本方針と目標」は1章で課題が出て、このような6つの課題があるのでそれらに対応する目標を3つ挙げ、その結果公共交通で気軽にお出かけできるまちになるということを見せたが、具体的に何かをやろうとすると、12ページで施策が8つ出て、それを細かく見ていくと、色々難しい話が出てくるという流れである。

11ページの目標を達成するために、12ページ以降の施策をやるということであるが、その結果、流山市の公共交通というのはどのような感じになるのかという絵姿がない。流山市には鉄道会社が4社あり、民間バス会社も4つあり、流山ぐりーんバスもあり、タクシーも何社もあるという中で、決めることが難しいということである。例えば1つのバス会社しかない自治体の場合は、その会社がこれでいいって言ったらいとなる。

このように、流山市では詳しく書けないことが現実にはあり、5年1ヶ月の計画で、何かあるかわからない、新しい路線にすぐ乗るかもしれないし、少しも乗らないということもあるかもしれないので、臨機応変に状況を見て計画を大幅に変えていくことも当然考えなくてはならないと思っている。

最後に、活性化協議会は年に何回か行き、状況を見て変えていく。大きな変更は5年後なので、5年後に向けてどうするかもだんだん考えていくという流れになっているが、絵姿自体は明確でないのでこれは考えなくてはならないと思っている。

あくまでも私見であるが、私がおぼろげに思っていることだけ言うと、この13ページのところに市内公共交通サービスの一体化や、或いは15ページにバス運賃制度の一元化という項目がある。一体化や一元化というのは何なのかということも、これから注意深く考えなくてはならないが、別に一つの会社に合併するという意味ではない。むしろ、流山市の中ではバスを走らせるためのある種の緩いルールがあり、それに沿って、皆様にやっていただければ、会社はそれぞれあるが、流山市全体としてはバラバラではないというふうになるのが、私の中で一体化、一元化と考えている。利用者から見てどれに乗ったのかということを感じないようにしたい。例えば、流山ぐりーんバスに乗るのと、京成バスに乗るのとは全然、マインドが違うと思う。

しかし、そうではないようにしたいのが私の考えである。ちなみに、これはごく参考に聞いて欲しいが、鳥取はどうなっているかというと、東から西まで2社ある。日本交通という赤いバスの会社と、日ノ丸自動車という青色のバスの会社である。そうするとその2社がバラバラだと、どちらも同じように乗れない。バス需要が顕著なところは、お互い競い合っ客を取り合っ走っているということで、当時は戦争と言っていたらしいが、残念ながらそん

なことしている時期は遥か昔になくなっている。今は示し合わせてやらないと、両方とも潰れてしまうことになる。今は私も入って、本当にその2つの会社の路線を、同じ形で乗れるように全部やり直している。鳥取市のバスターミナル等も10月から全部改める。そのように2つの会社が別々ではなく全部同じように乗れるようにわかりやすく改める。

そのようなことをやることで、会社は別々であるが、お客さんにとっては何も隔たりがなく乗れるようにしている。それに近いことが流山市でできるといいということが、私の思いである。それを実行するだけでも、利用者にとってハードルが非常に低くなるので、いいのではないか。ただ、その反面として流山ぐりーんバスの運賃を、民間バスと同じようにするということを言っているが、これは民間バスが高いから、本数がどうだから流山ぐりーんバスにして欲しいという発想で、陳情することをやめて欲しいという思いである。

しかし、流山市の場合は、実は流山市の中で動くことがあまりできず、色々な会社があって色々な方面があるけど、流山市の中で乗り継いでいくということが全然できない。それも流山ぐりーんバスが出てきた一つの理由だった。今の民間路線バス、鉄道も含めて、同じようになることができると一番いい。それでサブスクリプションの話も出たということである。さらに、事業者が色々あり、もっと効率的にやろうとすると、利用が少ないところは少ないなりのやり方、多いところが多いなりのやり方というのを、流山ぐりーんバス、民間バス、或いはタクシー、乗り合いタクシー等で、もっとスムーズに変わるようにしたほうがいいので、後ろのフローチャートが出てくるということである。

まとめると、一体化をするということで同じようなシステムとして使えるというのが1番目にあり、2番目にあるのは、やり方を変えるという時には、この協議会で議論して、どのようにやり方を変えるかというのを、きちんと吟味してスムーズに変えていくことである。3つ目は、その結果として、流山市がお出かけしやすいところで、ややこしくなく、わかりやすい、それからそんな極端に不便でもないところである。非常に便利にまではちょっとできないかもしれないが、極端に不便だとかそのようには言われたい、頑張っているぐらいには言われるようにする、ある種のブランディングをしていく。その3つがあるのではないかと考えられる。

そのために、30本/日以上と言っている基幹的な路線はちゃんとここで走ってなきゃいけないところ、非常に不便な地域が明らかになっているので、そのような地域は、地元の皆様の盛り上がり等も期待しながら、どのようにカバーするかちゃんと考えていく。そういうことも書いているというのがこの計画であると考えてもらえばいいと思う。なので、今の私が申し上げたことをきちんと書いてないと、課題として色々出て、それに対して目標観やこういう方針のような11ページのところが、ややバラ色な感じのことが書いてあるが、施策を見ると、難しそうなのが書いてあるというところをつなげられないかと思った。そういうことを踏まえていただいて、まず4.基本方針の目標や後ろの方に、具体的な数字がp.29~p.31 辺りに書いてあるが、特に問題ないのかどうかというのをまず確認しておきたいが、何かここについてご意見はあるか。

板垣委員（国土交通省）

まず先ほどの加藤会長がおっしゃったように、将来的な全体像を入れていただいて、そのために何をするのかというプロセスを書き込んでいただきたい印象を受けた。

また、全体的なところの中で、流山ぐりーんバスの導入ルールをどこまで具体的に地域公共交通計画に書くのかというところに少し違和感がある。交通計画自体はマスタープランとしてこういう交通にするというのがあって、それに対してこう取り組むという中で、公共交通サービス検討に係る全体のフロー等は全体ルールとしてあってもよいと感じはしたが、そこに流山ぐりーんバスの導入ルールという細かいところに集約してそれを計画に書き込んでしまうということに違和感を覚えた。計画では、ルールをしっかり定めるというところまで書いて、ルールの詳細は、計画とは別のところで形にするのもいいのではないのかという印象を受けた。

もう 1 点は確認であるが、事業者間におけるダイヤ・ルート等の調整という話をした時に、別途実務者の分科会というものを作ってそこで皆様で議論をされるということであるが、今回の活性化再生法^{※1}の改正とともに作られた独禁法特例法^{※2}の趣旨というのはそもそも同じテーブルに事業者がついてダイヤの調整をするとか運賃の調整をするというのが独禁法に抵触をするため、そうなった場合に、それを特例として認めるために、共同経営計画というツールがあるという話になるので、これはその共同経営計画を作るという前提で議論をされるということを書かれたのか、そこまでの覚悟を持って書かれたということなのかというのが確認である。

加藤会長（名古屋大学）

前半の点について、事務局の方はどうか。

事務局

流山ぐりーんバスの導入ルールについては、今回の地域公共交通計画を策定する中で、大きな一つの目標として定めていた。流山ぐりーんバスというコミュニティバスを運行しているが、その明確なルールというものが少しわかりにくいのではないかと、というようなご指摘も多々受けていたので、可能であればこちらの計画の中に書き込んでしまうのが一番担保されやすいのではないかと思い、ここに書いている。

※1：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

※2：地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律

加藤会長（名古屋大学）

流山ぐりーんバスに限定しているわけではなく、要は補助路線かどうかという言い方で考えたらわかりやすいが、それがいわゆるコミュニティーバスというシステムだとしたら、そこだけしか見てないのかと思うが、一体化して運賃的にも同じにしようとするとなると、実は補助委託路線にするのか、自主路線としてやるのか、その差をどうしたらいいのか。或いは、補助路線としても供給されてないところで必要だとしたらどのようにそこで作っていくのか。或いは、別の乗り合いタクシー等を作るのか。

なので、今までの市民の流山市に対する交通政策での要望がそういった点にあるので、流山ぐりーんバスの導入ルールを明確化しておかないといけないと感じた。

ただ、何も知らないで、外から見ると、流山ぐりーんバスのことばかり言っているのではないかというふうに見える。そういう印象ではないかと思われる。

板垣委員（国土交通省）

明確化することについて全く否定はしておらず、かつ非常に大事な論点だというのは12月の協議会でも感じているところなので、そこ認識をした上で、公共交通計画という性質のものにどこまで書くのかということ。もう一つはいわゆる利便増進計画^{※3}のところでも、デマンドみたいなのところもある。ここまで踏み込んだことを書くのであれば、むしろ利便増進計画等のようなところを書いていく方が、計画の性質上良いのではないかと感じた。皆様の中で合意していただければ私が何か言うところではないが、一応そのような印象を受けたという感じである。

加藤会長（名古屋大学）

私は書いたほうが良いと思っている。全国的には書かないほうが良いというか、書くと面倒くさいので書かないという自治体が多い。つまり、書いてしまうと計画がつかれなくなることもある。内規みたいにしてしまうというのによく見られる。

つまりしっかりとやるのであれば、このルールだと、顔が見えるルールのようなものなので、通常であればなかなか書けない内容ともいえる。でも、私は計画書の中に書いておいたほうが良いのではないかと思う。

あと、利便増進計画の話もしたほうが良いのではないかと思うが、これはあえて書いてないのだろうか。利便増進計画というのは、計画書にはあえてその言葉を入れなかったのか。

※3：地域公共交通利便増進計画

事務局

利便増進計画は、策定をするかどうか明確に決めていなかったため、記載していない。

加藤会長（名古屋大学）

もう1つ考えなくてはならない点として、利便増進計画は作るが共同経営計画までは作らないか、共同経営計画も作るかという、2段階がある。他市で、後日それについて講演する。

利便増進計画自体は、以前は再編実施計画という言葉であった。事業者が複数あってもいいが、その地域の公共交通を見直す時に、その見直しについて詳しく書いて、このようにやっていこうということを明らかにする計画で、それについて国から一定のご支援をいただけるというものである。

前の法制度では、それをあるところまで追求すると、事業者同士でここはうちがやめとくからお宅でお願いとか、半々にするとか、今までは運賃はちょっと違うけど同じにすることを、議論すること自体が独禁法^{※4}違反である。この傍聴も自由な協議会でもし議論したとしても、公正取引委員会は公開官製談合と言っている。公開であろうと官製であろうと、事業者が話し合っただけで運行本数を調整するのは談合であると。

この協議会で利便増進計画を議論すること自体も駄目であったが、利便増進事業をやるためには、その議論はしなくてはならないので、この計画で利便増進事業や共同経営計画も視野に置いているということが明確であれば、大っぴらにやっても、独禁法違反にはならないことが去年の11月の法改正で成立した。そのように変に遠慮しないで、やるべきところはやるというふうにしてしまうのであれば計画に書いておかなければならない。

ただし、書いたら絶対やらなきゃいけないということでは困る。いい案が出てきたら、ぜひやろうというぐらいで、変えていく必要があるのではないかとは思っている。なので、今の話だと板垣委員のお立場では僕でもそうであるが、利便増進計画をなぜ書かないのかとなる。

板垣委員（国土交通省）

実際に他の自治体では、そのようなルールを、皆様で合意して明確化する時にやはり利便増進計画に書いて、認定まで受けるかどうかは置いておいて、その公共交通計画というマスタープランではなくちゃんと具体的に何をやるかということを利用増進計画に落とし込むということを前提として、相談をさせていただいているところがある。ここまでその踏み込んだことを皆様で合意をしようとするなら、そっち（利便増進計画）でやっていただいた方が

※4：私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律

いいのではないかというのが私の考えである。

加藤会長（名古屋大学）

逆に言えば、流山市は4社バス会社があるので、流山ぐりんバスにするかしないかは、流山市としてかなりイニシアチブがとれるのだけど、4社の各路線についてはどうなのかというところまで入った時にはそういうわけにはいかない。だから流山ぐりんバスについては詳しく書かれるというふうになってしまう。これが私の関わっている愛知、岐阜、三重であれば、先ほど言ったようにみんな独占で、事業者がやるかやらないかしかない。そこが流山市は大分事情が違っているのだろう。

板垣委員（国土交通省）

それはもう最終的には方法論だと思う。

加藤会長（名古屋大学）

やはりコミュニティバスといわれるものを路線バスと同じような存在にしていくという、これはどっちがどっちに近づくのかということもある。そういうことも考えている中で、役割分担する時にどっちがどっちなのというのが、やはりわからなくなるとまずいので、こういうルールにしている。市としてそこは、きちんと決めておかないと地域公共交通計画として市が求める内容にはならないということだと認識している。

利便増進計画を書かない理由がもしあるとしたら、事業者が決してその言葉を書いて欲しくないとおっしゃるのであれば、これはあり得るのか。全国的に見たらよくあることなので、つまりそれはうちの路線に余計なことと言うなど、言って欲しくない、そのような場合である。

そんなもの、そんなことを絶対書かせないというおっしゃる事業者は、多くある。流山市だけを見たときには、そのような意味で踏み込んだが、その議論をしてもらえるといい。

もちろん流山市だけやっても他の市はまた別のことなので、その拘束を受けるが、流山市の中だけでなるべくこの中で色々できることがあれば、共同してやっていただけると嬉しい。ここの5年の計画に書かなければ5年後、ほぼその道はないということになるので、逆に言うと計画書のところで利便増進計画のことを書いて、一応そういうことがこれからやっていけるという議論ができるということになれば、大きな前進になるではないかなと思う。この協議会の意味も非常に大きくなると思っている。

また独禁法は、乗合バスについてのことである。なので、タクシーはバスと関係ない、鉄道も関係ないかということ、実は乗合バスが入っていれば、鉄道やタクシーも入れられるとい

う仕組みなので、例えば運賃を鉄道も同じにしていく、或いはタクシーもいろいろ連携して例えば乗り継ぎ割引みたいなことをやるとなれば、一緒に入ってやることになる。共同経営計画についてであるが、独禁法の適用をしなくて、この協議会で議論して運賃をみんなと一緒にしていくということをやるのであれば、バス会社4社がちゃんと、そういう計画をやっていたら、他のタクシーとか鉄道会社も一緒にやるということにできる。

例えば広島で路面電車が走る、路面電車だとかなりバスに近いわけであるが、運賃が違うことが多いので、一緒にしたらどうかということである。広島は難しいみたいであるが。

藤井副会長（日本大学）

今、色々な話を伺っていて、私はぐりーんバスをきちんと計画の中に組み込むことは非常に大事だと考えている。基本的にはコミュニティバスの運行事業という形で展開している。それで収支率 50%という目標設定をしている。これは県内では非常に羨ましい限りの数字で、自身が千葉県内の色々な自治体と関わっていると、一番高いところで 50%、それ以外は 20%台に全部収まってしまう。そのような中では、収支率だけの側面で見ると、高いレベルの運用方法を流山ぐりーんバスに課している。そういったなかで実質的に今 70%程度の収支率のような路線もある。前回の議論でも同じような話をしたが、民間路線バス、会長から言われたようにいろいろな事業者が入っているので、本来はそのあたりの再編といったところを意識したなかの質問として、この流山ぐりーんバスの位置づけを展開しなければならぬとそう思うが、まずは民間バス事業者の再編といったところは少し長期で見た形の中で、本来どういった路線を展開していくか、さらに議論があった一体化、一元化という意味合いのところを、民間路線バス事業の中での展開という形でも考えなくてはならない。

さらに、民間路線バス事業という中で、収支率が 100%になったところで民間バスに移管する話が最後に記載されていたが、例えば八千代市では 50%を超えたら市の補助事業として展開するべきではないかという議論が始まっている。数年前に千葉県で整理された収支率の県内平均値というのが、市の民間バス事業への補助路線の収支率が 47.4%である。これぐらいのところでは収支率のところでは補助路線として運行している。コミュニティバスでは 35.2%ぐらいが現状で、デマンドタクシーは 16.0%ぐらいでそのような状況である。

そうすると流山市というところは、流山ぐりーんバス利用率は千葉県内で見ると非常に高い地域なので、民間バス路線といったところの事業手法に乗っかっても不思議ではない。そのようなところであれば、例えば民間の路線バス事業に転換する。このようなところも別に 100%といったところまでに目標を高めにしなくても、例えば4事業者の中でこういった路線をぐりーんバスといった路線の廃止をあくまでも 50%を下回ることになり、ある程度上回っているところに対して民間に転換するようなところもイメージしながら、民間路線バスで事業者が頑張る路線をしっかりと構築していただき、その出来ない部分を基本的にぐ

リーンバスを呼び込む流れを記載していくというスタンスがとれないのかという気がする。

そのような面では、これは長期的にみると現段階ですぐ対応するという話ではないが、このように目標設定を具体的に表すことによって一種の要素になり、公共交通全体の落としどころの施策として、かつ流山ぐリーンバスの導入といったものをきちんとしていく中で確認をしていく。

さらに今回の施策では「住民の責任」という一つのキーワード、そういったことを落とし込む。公共交通を使わないと無くなるということをやはり市民の方に意識させる。そういった公共交通との施策と連動していくのは面白いとみている。ただ、その全体の地域公共交通計画でやるときに先ほどの全体計画との別の公共交通との連携を考えるとといったところが少し見えにくく、流山ぐリーンバスとの差別化というところがちょっと見えないところがあるので、その辺を整理していただけるといいと思う。

加藤会長（名古屋大学）

昨日、愛知県の東浦町という人口が4万9000人という日本で1、2番目に人口が多い町がある。その会議が昨日あったが、そこは愛知県では非常に利用が多いコミュニティバスであるが収支率は28%とか、27%とかそのあたりである。それは愛知県ではすごくいい値である。だから、ここで50%が基準と言われたら、ここは違う世界だというふうに考えている。つまり、これは何を言っているかという、日本全体で3割がいいとかにはなっていないし、するべきではない。地域によってそれは決めてもらえばいいと思っているので僕は今やっている現場の中では異常に高いが、流山市というのは5割負担というのが、流山市民の皆様が合意されている負担の基準だというふうに、信じているので僕はそこに何か変えようとするとう市長選出するぐらいの勢いじゃないと駄目なので、全然そこは異を唱えないというつもりはない。だからそれを大前提にして、こういうふうになっているので、100%以上は民間の自主路線としてやれば100%という値ではなくてもいいと思う。

それから50%以上であったら、流山ぐリーンバス、50%未満だったらもうちょっと、効率的にできるやり方でやるというのが、例えば乗合タクシーになると思うがそれが流山市民の皆様の合意事項だというふうに思って考えているので、今50%というのは、そういうある種のパラメーターだから、これからいろいろ、市の施策、議会の皆様はどう思うのかそういう、皆様のお考えによって、その計画の中で50%というのは、これからは40%にするとかそういうのはあると思うので、それはもちろん変えた方がいいのだろう。この50%で決めているのは、市の施策としてこれがいいということになっている。

これを我々ではなく、どちらかという、地域公共交通計画を作っている人間として50%というのを決めているというものではないという言い方がいいのかなと思う。市の施策として、ここは変わっていくときにわかるようにするということがいいと個人的には思う。少なくとも私は全然そういうことが判断できないので、私見としては先ほど言った通りであ

る。

ちなみに、南流山・木ルートの収支率は幾らぐらいなのか。あれだけ乗っていて羨ましい。名古屋では全然あんなふうに乗らない。30分に一本でこれだったら、あんなに乗らないと思ってしまうので、そういう意味では公共交通としては、走らせればそれなりに乗ってくれるという、やはりいいところだなと思う。こういうところで仕事したいと思う。

事務局

南流山・木ルートはコロナの影響を大分受けており、先月1ヶ月では42%ということになっている。

加藤会長（名古屋大学）

通常だったら5割ぐらいあるということなのか。

事務局

そうである。

加藤会長（名古屋大学）

5割出せることは本当に羨ましい。それだけ、ここの皆様は公共交通があれば乗ってくれるというところであるが、やはり、僕の問題意識はそこにはなく、流山ぐりんバスもあり、東武と京成のバスが走り、新京成の路線も入るという、それだって羨ましい、全国的にはやめたいところが多いのに、それなりに維持されている。

ただし、どうしても民間でやると、そのような30分に一本で何とかしていこうというふうにはならないので、そういうことをこの協議会において、ここは民間でやると1時間に一本しか走らせられないが、何とか30分に一本にするためには一体どうしたらいいかということ、きちんとみんなで考えて実現しようということである。

そういうものなので、先ほどの流山ぐりんバスの導入ルールであるが、共同経営計画や利便増進計画に入ってくる。だからそういうのも、国のメニューもちゃんと使って、やっていく。ただ、まだどこがそういう路線に当たるのかは、十分詰められてない。個人的には5年後ではないかとそこは思う。この5年で、今そういう本数が多い路線がそのままいいのか、それとも、今全然ないところに新しい路線作って30本/日走らせるのがいいのかというのが、この協議会を運営していく中で、どんどん明らかになるのではないかとと思う。

今までであれば、それぞれの事業者がバラバラに考えて、さらに流山ぐりんバスもあつ

たものを、この会でデータもちょっと出していただいて、全体の路線としてどうなっていくかをこれから5年間考えていければいいというふうには思っている。そういう意味で、藤井副会長の意見には本当に感謝するとともに、私は今のような方針で考えているということになる。

民間でどこまでやり、流山ぐりんバスはここからやり、さらに流山ぐりんバスができないことをここでやるということがある中で、さらに仕分けはかなり詳しく書いたが、全体としては、やはり路線をどうしていくかということについてここで出していただいて、あとサービス継続計画^{※5}のことは出ているのか。

サービス継続計画は私の案として申し上げた制度なのであるが、これはもしやめるとかそのようなことを、考えていかなくはいけないのであれば、早くこの協議会に言って、違うやり方を早くここで考えるようにする。別の現場でも、追い込まれて、しかも運転士も足りないから、2ヶ月で辞めさせてほしいというようなことを言うてくることがある。そういう危ない路線であれば早く協議会で言ってもらえれば、みんなで考えて、残したり変えたりするために考える時間が1~2年つくれる。それに対して、国が支援してくれる制度も作ったということなので、そういうことを早く言ってもらえるといいという意味で、ここに書いていただいている。

三浦委員（京成バス）

私もずっとお話を伺いながら、どこまで踏み込むかというところ非常に経営レベルの判断が必要なのではないかと考えている。私は7ページの地図のところにある時刻表を見ながら考えたが、全国的に見ると、岡山とか熊本の事例がある中で、関東でそこへ踏み込むかどうか、事例は結構あるものなのか。

板垣委員（国土交通省）

前橋市がある。

三浦委員（京成バス）

流山市という人の動きで考えた時に市内でなかなか完結しない。柏市と含めて、市域を越えた動きは普通にあるというところ、東武バスも弊社も新京成バスを含めて市を超えての路線が主になっているという観点で、市の中でその共同経営という考え方がどこまで成り立つのかというところである。これは本当に、東武バスと弊社の社長クラスが話しあっているくらいの、大きいところがあると思うので、個人的には議論をする中で、そういう方向性

※5：地域旅客運送サービス継続実施計画

を果たして事業者も、市民の方に利便性を、これも行動できるウィンウィンになるかどうか議論を推進しながら、それを踏み込むかどうかというのを考えることについて、今の段階で明記するというよりはそれも念頭において議論をするというふうな、オーソライズの中で取っていただくというのが現実的だと考えている。

加藤会長（名古屋大学）

先ほども言ったことであるが、共同経営計画はものすごくハードルが高いと思う。ましてや流山市で切り取るということはなおさら難しい。ただ利便増進計画は、要するに本数調整して、それから路線を同じ柱にしようということである。さらに、運賃も合わせていくということでプール制等そういう話になると思う。非常に面倒くさくなるし、それは当然もう嫌になると思うので、そういうお互い調整をきちんとできるようにしようということを正当化するのは、利便増進計画でやる。うまくいったら共同経営計画も視野には入っているとして言えば、この7ページで書いてあるようなことも議論できる。現状だと議論さえできない。

そのように、2社3社の路線をこういうふうにすれば、うまくまとまるだろうということを議論すること自体が駄目というのが、今の日本の法律なので、でもそこをやはり流山の場合は議論していかないといけないのではないかとということである。先ほどの、何としても共同経営計画をやらなきゃいけないというのは熊本がそうである。熊本は全部のバス会社が大きな赤字で、しかもどう見たって無駄であるが、何も話し合いしなければ調整もできないので、共同経営計画という制度ができたことで、大っぴらに調整をしようと言ってできたということなので、流山はそういう例ではないのだけれど、こういう細かい調整をやっていくとしたら、利便増進計画を見ていくというのでいいのではないかと考えている。

私の近いところだと岐阜市が一家独裁であるが、やはりそれでも、赤字の路線であれば、勝手に市役所がこういうふうにして欲しいって言ったってできるわけではないので、きちんと話し合っ、この地域公共交通会議でも議論してこういうふうにしていくのを利便増進計画に書いている。この協議会できちっと話し合っ、事業者が納得しているということであれば、そこまでおかしいことにはならないのではないのかなと思う。

そういうところもある種のルールなので、きちんと書いて欲しいということがある。ある種、難しい話になったかもしれないが、先にそのようなどころに行かないようにするためにこの議論をしていた。

古姓委員（東武バスイースト）

今、三浦委員の方からお話しした通り、流山市内だけで私ども東武も完結している路線はほとんどないというところで、どれだけ流山市のみに特化できるかというのは、当然のこと

であるがすぐに結論を出せないというところである。ましてや共同経営というのがあると、明らかに流山市だけで完結してないというところが多いので、そちらについてはまだ難しい部分はあるかと思うが、利便増進計画を議題としてあげられるようになったということ自体は、いいことだと思う。またあとはそれぞれ置かれている、各社ごとの状況や、どういった意図で、そういった路線を運行させているのか、そういった部分が全く見えない中で、議論を始めなければいけないわけであるので、そちらについては、議論すること自体は否定することはないので、そちらについては先ほども三浦委員と同じ、私どもの考えということで結構である。

加藤会長（名古屋大学）

繰り返しになるがこの公開の場であったとしても、そのことを大きな議論することが法律上駄目なので、ちゃんと議論できる場を作り、いい考えがあればやることにしていくということで、ご納得いただけたらと思っています。

流山市だけで完結してないというのは、それは皆様が柏市や松戸市に行きたいから、そっちの方の路線になっている。これも昔あったが、平成の大合併の頃だと、合併から離脱した自治体には路線を行かせなくした。そういうことがあった。ベルリンの壁と言ったが、今まで隣の病院にみんな行っていたのに、合併を拒否したので行かなくした。

そういう意味ではこの公共交通機関でお出かけできるというのは、自分が行きたいと思っているところに行けるということがポイントである。例えば今、松戸市に行きたいのであれば、松戸市へちゃんと行けるようにする。これが当然であることのその上に、それと相対的に見た時に流山市の中できちんと動くことが、できないことについてどうしたらいいかという問題意識を、ここでは調整も考えていくことを、念頭に置いている。

今、便利に使っているところをわざわざ不便にして、流山市の中で動くことを便利にする、そういうことでは全然ない。そういう意味ではこの計画の基本方針はどうか。

個人的には計画書を見たときに、例えばタクシーというのはどういう位置付けになるのか、というのが不明確かなと思える。昨日の東浦町の場合では、タクシーについての目標設定もある。タクシーに何人乗って欲しい。何台使って欲しいかとかそういう目標設定をしていただいた。

ただ、これは流山市では想像もつかないかもしれないが、東浦町は先ほど言ったように人口4万9000人であるが、タクシー営業所がない。隣の大府とか東海や半田、刈谷に全部ある。だからはっきり言うと、東浦町でどれだけタクシーを使っているかというデータさえも出すのが難しい。それを僕は頼み込んで全3社に出してもらった。日報を全部出してもらった。そのくらい大変なことなので、そういった目標設定するということが簡単ではないのは、当然承知の上であるが、とはいえこの課題6つに対してこの基本方針と目標が3つある中で、タクシーは一体何をして引き受けて、どこをやるかというのは、ちょっと不明確ではな

いかというのはある。ここが明確にならないと、何を支援するかとかそういうことも出てこないと思う。この辺りをもうちょっと詰める必要があるではないかと思う。事務局はこの辺りについてどう思うのか。

事務局

タクシーの目標値についてであるが、おっしゃっていただいている通り、かなり事業者が多いところで、なかなか総括的なその目標値というのを入れるのがちょっと少し難しいではないかということで今回は設定していない。

加藤会長（名古屋大学）

目標値がないので、何もやらなくてもいいということではないので、何か考えないといけないと思う。ここは一つの課題ではないかと思う。といっても、タクシー事業者はこの13ページ以降の所々にタクシー事業者はこれをやると書いてあるので、本当にこの位置付けでいいのかどうか、精査が必要なところである。ちょっとやはり全体の背景として、こういう交通にしていきたいというところが、言いづらいところがある気がする。

板垣委員（国土交通省）

他モードという話で、タクシーが出てきたが、ちょっと9ページに戻ると福祉タクシーの話や福祉有償運送、高齢者の移動支援バスと、他の輸送も市内にあるのではないかと、現状分析のところにも出てくるが、公共交通計画の法改正の一番大きな趣旨として輸送資源の総動員について、今までは網計画の中では、路線バスを中心にやられてきたところをその地域の移動支援が、何があってそれをどう組み合わせるのかというところに着目するというのが今回の大きな趣旨だと思っている。そういう意味では今回、確かに乗合バス路線の話が非常に大きいので、特にこの地域はそこを中心になるかと思うが、他モードとそういう意味では重複がないか、どういった移動手段があって、どういうふうなこれ分担をされているのか、そういった現状をどうするのかという話を大まかにでもいいので、記載をしていただいた方がいいのではないのかなというふうな印象を受けた。

加藤会長（名古屋大学）

例えば東葛病院の送迎バスなど、一応整理はしてあるのか。それを例えば、混乗にして、誰でも乗れるようなバスにするとかそういう案にはまだ至ってないという感じなのか。注目はしているはずである。

事務局

資料の 18 ページの方を見ていただきたいが、公共交通のユニバーサルデザイン化といった中で、障害者、高齢者、子育て世代に対する移動支援策の周知・拡充といったことで既存の有償運送や、福祉タクシー、このようなものについて周知を図っていくこと等によって、連携を図っていく形での記載をしている。

加藤会長（名古屋大学）

南流山駅から高齢者支援バスというのがある。こういうのも資源である。

事務局

病院の送迎バスに 65 歳以上の方について乗っていただける制度になっている。そういった制度も活用していただいている。

加藤会長（名古屋大学）

私も一応そういうところを、目ざとく見てちゃんとチェックいるが、65 歳じゃないので乗ることはできない。機会があったら乗って確認したいと思っている。

板垣委員（国土交通省）

あくまで骨子なので全体像が見えてないからなのかもしれないが、ユニバーサルデザインという観点も当然重要である。しかし、おそらくあくまでモード分担における一つの手段だと思う。まだ全体像が見えてないというところに繋がるのかもしれないが、どのようにその役割分担をされるのかというところをユニバーサルデザイン化というテーマではなく、どういう役割分担をされるのかという視点からも一応整理をしていただいた方がいいのではないか。そのように感じたことを留めておいていただきたい。

加藤会長（名古屋大学）

今の話はユニバーサルデザインという言葉をやや狭くとらえていないか。私はユニバーサルデザインというのは誰でも分け隔てなく使えるということだから、高齢者、障害者に対してバリアフリーにする、それはバリアフリー施策の話としてとらえている。そうになると、まさに今の病院の送迎バスとかそういったものも含めてきちんと移動が確保されていると

ということを見ていかななくてはいけないのではないのか。逆に言うと、今のバスや東葛病院の送迎バスも公共交通ではないので、公共交通であるバスを走らせなければいけない、そういう見方ではないということ。

だから、ある種の目標という地図がないといけない。それがここでは不明確である。実は全国の網形成計画は、地図がないことが多い。いつも指摘しているが、地図がない網形成計画は、どういう網にしていくか分からない。でも多くの計画は、それが分からないでこれから検討していくと書かれている。検討した結果を書くようにと言いたくなるが、流山市の場合は検討した結果は、実はあまり書けない。ただ、流山ぐりんバスや、民間バスをどのように維持していくかというスキームは書いているので、現状どのように良くしていくかというのが、この協議会の現段階での筋書きでは、たくさんの会社がやっているのだからそうならざるをえないということになっているということである。

個別施策について 13 ページ以降について意見があれば、言っていただけるといい。

成田委員（千葉県バス協会）

2 点ある。まず今の議論を聞いて、私の意見であるが、13 ページと 14 ページの話で 14 ページからいくと、三浦委員のお話を受けて、バス事業者の同意を得て行うということが大前提であると加藤会長からの意見をお聞きし、こちらにある、例えば 30 本/日以上というのも道路運送法の中では、バス事業者において、届出については運行計画を 30 日前に運輸局の方に提出して変更することができる。さらに、この協議会へ事前に届出を出し、その内容によっては、廃止や減便に 30 本/日を下回る場合には、市は事業者に対して必要な支援策を検討するとなっている。

事業者が、経営の判断をする際に、この協議会で議論するということについて、あえてここに踏み込むということは、事業者の同意を得るためにはある程度、市の方で事業者に対し必要な支援策を検討するということであるが、支援策を検討というより、もっと踏み込んでほしい。今新型コロナウイルスの感染で乗合バス事業者は大変厳しい状況にある。

流山市からも既にいろいろなご支援もいただいていると思うが、ぜひあらかじめ、こういう場合は、財政的にはこういう支援をするということも書いてもらいたい。そういう形で、この協議会でルールをこうして明記するということは、運輸局も参加している会議なので、計画の骨子であるので今日は要望という形になるが、やはりバス事業者が経営上の判断がしやすいように、ある程度財政上の支援策についても、ご記入をいただけないかというのが 1 点である。

それからもう 1 点は、公共交通の 13 ページの定額制度についてである。こちらについてもバス事業の運賃は平成 9 年以降、そのあと消費税の増税による改定が行われているだけで、今から 20 年以上前に設定した運賃によって、路線バスは概ね対キロ区間制という形で、今徴収している。しかし、今の新型コロナウイルスの感染によって、お客様が外出の自粛で

少なくなっており、走れば走るほど赤字が出る状況である。

一般的には、民間事業は、サービスの提供として行い、お客様からいただく収入が少なくなった場合には、少なくなったものを埋めるために改定や、いろいろな経営上の検討をする。バスの場合は、運賃を上げる、もしくは本数を少なくする、路線を廃止するなど、いろいろとバス事業者ごとに、このコロナ禍をどうやって乗り越えるかについて、本当にもう血のにじむような努力をしてやっており、そういう意味で言うと、計画の骨子であるので、ご要望させていただきたいのは、市内の公共交通を1日乗り放題。この乗り放題であるが、今いただいている運賃自体が、本当に今の運賃でいいのか。今、この計画にもある通り、移動手段が非常に多様化している。運賃を上げれば他に移ることもあるので、今上げるような話は申し上げられないが、今ある運賃がそのままがいいのかどうかって話も触れざるをえないのではないかと懸念もある。そういう意味で言うと、複数の交通機関を乗り継ぐと必ず初乗り運賃がかかる。その初乗り運賃を、どのようにカバーするのかというのが、共通化をすることによって利用者が増えれば良いが、もともとバス事業が今、お客様が減って厳しい状況なので、ここについても、これに参加する一般バス事業者の経営上の判断がつきやすいように、財政上のご支援についても、何らかの形で検討していただけないかということで13ページと14ページについて2点、事務局の方に、ぜひご検討をお願いしたいと思い、発言させていただいた。

加藤会長（名古屋大学）

事務局にということで事務局から願います。

事務局

いずれも財政上の支援策について、この計画の中で明記するかということだと思うが、支援策自体について明記をするということについては、この会議の中で継続して話し合いを続けていくというのを考えている。

成田委員（千葉県バス協会）

それではある程度バス事業者が、経営判断をしやすいような内容に、あまり確定的に書かないような表現の仕方もあり、計画についてはその部分をお願い申し上げます。あと、計画に書き込む制度、例えばサービス水準の維持確保の14ページに、「廃止の際は」と書いてあるが、千葉県のルールでは、千葉県バス対策地域協議会に廃止の場合には申し出る、あと複数の路線に跨る、広域幹線的な路線については、毎年、千葉県生活交通確保維持改善計画というのを設けて、国土交通大臣の承認を経てやっている部分もある。そうした既存のバス路線

がこのような制度で行われているが、この計画で、届出をまた求めるとのことなので、この辺の制度間の調整もした上で、計画には明記していただくようお願いする。

加藤会長（名古屋大学）

今の点について、中部5県では、すべてその県の対策協議会については、市町村できちんと検討したものを出すということになっている。千葉県はそうになっていないのかもしれないが、私はそうすべきだと思う。正直言って市町村の協議会で議論しないことを、県で何を協議してわかるのか、これがおかしな制度だと思っているので、中部はすべてそのように、変えさせていただいている。

そうではなかったら関東は非常に遅れているのではないのかと僕は思うが、国の協議会、審議会等でもそういう発言をしている。ちゃんと国の今までの制度、或いは県の制度に整合する形でやっている。そういうふうにするべきではないのか。ここで知らないうちに廃止届が出て、勝手に廃止されるとかありえない。当然市の協議会で廃止してよいとなった市内路線については、県の協議は不要ではないか。

また財政のことであるが、事務局ではなく市に言わないといけないことではないのかと思う。つまり、この協議会の大事な点は、この協議会で財政措置を勝手に書いてもできない、全然効力がないから、市長や議員に訴えかけることができるいい計画を作るということをしなければならないというふうを考えている。

ぜひ、皆様にそのような予算が取れる計画のネタになるようなものを出して欲しい。

成田委員（千葉県バス協会）

ぜひ、お願いしたい。

加藤会長（名古屋大学）

ここは書き方の問題だと思うが、例えば路線をこの中で臨時的に、本当に苦しいので、減便したいとかそういう話があったときに、1年も協議していたらとんでもない話なので、そういうことに対して一切認めないというのは、有り得ないと思う。今のこの段階で、30本/日以内に勝手にするのはよくない。駄目とかそんなことは言ってないが、そこははっきりした方がいい。今の段階だと、その30本/日の根拠も曖昧なのか。

例えば、豊田市の例だと6時台の豊田市行きは必ず確保、それから21時台の豊田市発は必ず確保している。全体として18本は必要である。なぜかというと6時台というのは、高校生が部活に行ける時間である。それから21時台は飲み会の一次会が終わって帰る。明言はしてないのだけど、そういう時間である。

そのことで高校生の通学等、中心市街地の活性化を保ち、そのためにはこのくらいの本数があるのでこれを確保するために市はそこまではお金を出すとしている。ただ、豊田市の場合は合併市で、周辺の旧町村行っていることなので、国庫補助路線になっている。県は出さないが、国庫補助なので半額は国にいただいているという、そういう感じである。例えばアンケートでやはり30分に一本以上ないと、乗る気が起きないという人が7割いる。そういうふうな路線をちゃんと保つためには30本/日以上いるからという根拠があるかもしれないが、そこまで十分ではないのではないかと。

別にこの調査でもいいし、既存の文献とかでもいいと思うので、その根拠はもうちょっと事務局の方で明確にしてもらえないかな。

事務局（コンサルタント）

今のところ30本/日の根拠は、国交省の手引き^{※6}で幹線路線としての位置付けが30本/日以上というふうになっていたのを、踏襲して設定している。しかし、流山市の中でこれだけの本数が必要かという観点からの設定にはなっていないので少しアンケートを見て、根拠をつけていきたいと思う。

加藤会長（名古屋大学）

あと、今のことを逆に言うと豊田市のおいでんバスというバスは、必ずどこでも6時台の豊田市発と21時台の豊田市発があるのでそういう路線なのだというブランディングになっている。つまりおいでんバスの沿線に住んでいれば、飲み会の1次会で帰れるということが市民もわかっている。そういうことがやはり公共交通の安心感になる。だから、そのような路線が、流山だとここにはないといけないということをこの5年のうちに確立したいと僕が考えていることである。

ただし、今それを決めて、それを財源もないのに、絶対やるもしくはやらなきゃ何も認めないということも言えないのでこの5年でそういう路線が大事な路線をみんなで守る体制と、この地域に必要な路線がないので新たに設定するための体制を整える、今はないが、何かそういうものを作っていくことをやっていきたいと思う。

ただ、やはり先ほど申したように、市内の路線やダイヤを変えるときには、報告はしてほしい。つまり、皆様も例えばこの市の交通の委員をやって、知らないうちにバスの本数が少なくなったって聞くと不快に思わないか。全国放送のBSテレビ番組でお話させていただいたが、コロナ禍で本当に全国の交通事業者は大変なことになっている。視聴率も高かったらしいが、全国の皆様が公共交通は大変なことになっているということについて関心が高くなってきているので、ましてやこの委員の皆様はそういう話を聞いているので、法律上義

※6：都市構造の評価に関するハンドブック

務ではないが報告はしてもらえると嬉しい。

逆に、そういう報告をしていただくことで、やはり深刻になっているから何とかみんなまで考えて何とかしなきゃいけないという気持ちにもなるので、ぜひ例えばダイヤ改正やる時にはダイヤ改正の概要とかを教えて、ここでプレゼンしていただくなどそういうことはぜひお願いしたい。だから知らないうちになったというのが一番嫌なので。これは以前もお願いしている。

知る機会の提供というのもあるが、今日もここはクリーンセンターとほっとプラザでバス停の名前が違う。これは検索でも出てこない。やはり本当にこういうことじゃ駄目だと思っており、やはりきちんと早くマップを作り、GTFS 化を行い、停留所の名前を統一する。そのようなことを進めていかなければならないことを、今日思いを新たにした。それから、流山ぐりんバスについてはきちんと系統番号をつける。そのようなこともやらなければならないと思ったが、その辺りは令和 4 年 3 月開始というのはそこを念頭に置いているということなのか、これは不思議な開始時期であるが、なぜ令和 4 年度ではなく令和 4 年 3 月というのは、5 年 1 ヶ月の期間で、それはこの事業をここでやるからとかそういうことなのか。

事務局

マップの作成をできるだけ今年度中に作成したいというところでそのような記載にしている。

加藤会長（名古屋大学）

それをやるというのが 1 ヶ月の中に込められているということである。しかし、やはり一刻も早く欲しい。今日乗ったクリーンセンター行きの東武バスセントラルの路線図は結局、三郷の路線がいっぱい書いてあるだけとなっている。全然流山市内の路線はなく、営業所が管理している路線しか書いてない。この流山市の中の路線は、これは当然営業所で作っているからそうなる。だから忘れ物をした時にこの営業所に問い合わせればいいのは分かるが、流山市内でバスがどこ走っているかということは全然そこ見ても情報はない。

その営業所の路線が掲示はされるのは別に構わないし、そういう用途だってあるが、例えば流山を走るバスについては、流山のバス路線図もどこかに載せてほしい。そういうことをお願いしたくなるなど、それもまた社内で協議してもらわなきゃいけないのであるが、そのようなことも私の中では考えている。そういうことまで明記するかどうかというのは、皆様と話し合った結果であるが、少なくとも別に掲示までしなくても、QR コードをかざせば、スマホでそれが見られるようにするぐらいはやってもらいたい。

今だと、QR で探すのも全部のバス会社のものを見ないとわからない。これは異常である。

市民委員の皆様はいかがであるか。

田中委員（流山子育てコミュニティ）

先ほどタクシーの話をどうするかという不明確なところがあるというご指摘があったと思うが、私たちもどのように協議会の話し合いに、どのようなマインドで入ったらいいのかわからないと思いながらも来ている。私たちの子育て支援関係とお隣の直井委員（流山市社会福祉協議会）もそうだと思うが、障害と子供はどちらかというよりはやはりタクシーの方が関連性があり相性がよい。なので、バスがどのぐらいのルートとか本数がという話になると思うが、私たちの立場としては、どちらかという、タクシーに乗りたいて思ったときに、どのぐらいの補助があるのかとか、そのような話をしたいと思ってきている。私たちがなぜきているかというと、多分、総合計画が最初にある、その柱で子育て支援をやっていくということが入っているので、この協議会にきていると思う。

本当ここで発言することなのかどうなのかというのも、ちょっと迷いながらではあるが、子育て世代の人たちがタクシーに乗りたい、障害のある方がタクシーをやはり必要としているというときに、補助が出るといいと思っている。それをどんなふうに計画書に載せられるかわからないが、交通計画でも子育て支援の話があって、福祉計画でもそういう話があるというところで、この協議会でも話が出ればよいと思っているので、それだけちょっと発言させていただく。

加藤会長（名古屋大学）

ここでは、注意点だけ述べる。

そのようなことはできないというのは絶対言うことはやめるということである。一方で、変なものを出すことをやめるということである。つまり、これをやらなくてどうするのか、やったら絶対いい事はあるだろうというのをしっかり出してもらう。こういう仕組みだからできないというのはあるが、これは誰だって言えることである。それが必要なのにできないので、何とかできるようにするのがこの会である。

ここでは市民の皆様が望んでいる、お金が非常にかかることではなく、法的にちょっと考えればできるようなことを出してもらえると嬉しい。

あとは、ここでいきなり言うと、何も検討できないかもしれないので、次回の8月10日に向けて、皆様もお願いしたいが、そのような案があれば速やかに事務局に出していただきたい。このメンバーの中で、こうすれば解決できるという案があれば、次回以降に、議論して入れられるものは入れるというふうにしていきたいと思っている。

まさに今はその最後に近いぐらいの時期になっているので、ぜひお願いしたいと思う。お金を出すということは、この協議会自体ではできないので、先ほど言ったように市に出して

もらうか、国に出してもらうか、どこかに出してもらうしかない。その場合は市が国に訴えに行けるような案に持っていかなければならないので、そこを協力して欲しいということである。

市の施策としてあるので、理屈がつくところであれば突破できる可能性もあると思っている。私は流山市に縁のない人間だから、実感を持ってそのように流山市の人は考えていると言えないので、皆様がちゃんと後ろで武装していただけるといいということである。

その辺り、皆様何かあるのではないかと、ぜひ皆様には案を考えて、出していただきたい。それについて、何か難しそうなことであれば、私も吟味する。

三浦委員（京成バス）

今の議論をお聞きして思ったが、今日も色々な話をしており、加藤会長中心に、国交省と我々事業者はどうしてもそのバス事業に話が偏っていく中で、多分、地域の代表の方が、どうしたものかと今田中委員からご発言があったが、多分そういうお気持ちでいらっしゃる方が多いと思っている。

そのような点で言うと、この協議会全体ですべての議論をするというのは現実的ではないと思っている中で、32 ページにあるが、実務者と市民の分科会という淡々とした書き方をされている。この分科会が今後どのように活動していくかによるが、例えば実務者、我々事業者の観点でも、バス・タクシー・鉄道があり、市民と言っても、子育て世代の方もいらっしゃるお年寄りの方、障害の方ももちろん、スタッフの方がおり、それぞれが想定するような規模、ニーズがあると思う。

地元で商売されている方、観光の方など、職業でも色々な組合の中で、この分科会をどのように機能させていくのか、個人的には非常に興味があり、それによって、本当の市の総意、事業者の総意として、ベストマッチしたものをつくれるかどうかと思う。この分科会の切り分けの仕方ということで、ここはもう少し色々、この分科会のつくり方、或いはあり方について議論をして、この分科会ではみんなが平等な立場の発言もできて、お互いの意思疎通も図ることができるのではないかと。そういう意味でこの分科会のあり方を議論するのが私は重要かと思うのでぜひ、それも含めた検討をお願いしたいと思う。

加藤会長（名古屋大学）

本当におっしゃる通りである。私がかかわっている協議会だと、この市民分科会みたいなことは、年に2回3回行い、このように事業者や運輸局、大学の先生がいると、なかなかしゃべりにくいところを、きちんとしゃべって協議会で出せるようにするという、準備会的なものをやるようにしてもらっている。

事業者の分科会も設置することになっているが、やはりこのそれぞれの分科会をどのよ

うに、活発に話ができて提案していけるかということは、これを作りこまないといけない。現状ではここについて何か案はあるのか。これこそ、それぞれの皆様と話して、どのようにやっていくかということ、計画書には何も書いてないのか。

事務局

今、分科会の具体的な運営方法については案というのはないが、先ほどおっしゃっていたように、通る事業者は事業者、市民の方たちは市民でそれぞれの立場で、自由にご意見を言っていてそれをもち帰るという形で考えている。

加藤会長（名古屋大学）

この運営方針も年間スケジュールをきちんと作っておかなければならない。これはどこでもお願いしており、いわゆる予算の補助の締め切りはいつなのか、流山市の議会の流れや予算の流れがこうなので、ここまではやっておかないと翌年度の再編には間に合わない。そういうスケジュールから逆算すると、この辺にこの会議が必要で、その1ヶ月ぐらい前には、実務者分科会、住民分科会をやらなければならないという、標準スケジュールがつくれるので、それは明記しておく、委員の皆様もこの分科会は出ないといけないので意識する、或いはそこまで自分の団体で話し合いをする場があるので、そこでちょっと交通の話をする、そのようなスケジュールがずっと後ろに組めていくことができるので、年間スケジュールの標準を作りたい。その上で今のような、そこに向けて、委員がそれぞれ何を考えおかなければならないのか、予習のような、或いは復習みたいに、その会で何を決めるということである。まさに住民の皆様であれば、住民の皆様が何を持っているかというのを踏まえると、今回はこの三つを提案してみたらその三つを作っていく。そういうある種の流れ、ルールとまではないが、進め方みたいなことを最後に書いておくといいと思う。実は、板垣委員がよくご存知だと思うが、他のところの計画ではそれが何も書いてない。分かっているようでわからないような表を出したり、PDCAでPやってDやってCやってAをやったら、世の中うまくいくみたいな図をだし、これで何か進むとか進むわけがない。具体的に何月に何をやるのか、何月に何を行うと書かなくては何もできない。

三浦委員（京成バス）

実務者、市民という、縦串のやり方もあるが、例えば、タクシー事業者の方と子育てコミュニティの方がやる、バス会社と高齢者の方とやる、横串のような分科会とは違う、横断的な意見交換会があってもいいと思う。必ずしもこの型にこだわらない方がもっと有意義にできると思う、それも検討していただければと思う。

加藤会長（名古屋大学）

特定の話題が出てきたら多分そういうことにしていけないといけない。それぞれで話し合ってもらちが明かないので、例えば住民の皆様の方でこういうのが出てきたらこれはバス会社とやらなくてはならないというところで、またワーキングみたいなことを行う、その辺もある種のルール化しておくのが良い。そうすると、協議がどんどん進むとてもありがたいご提案である。

協議会は、とにかくいいことをどのように次々やっていくのかということ以外のミッションはない。そうでなければ別にこの会議をやらなくても今まで通りやればいだけである。この協議会をやることで、どれだけ新しくいいことをみんなで、思いついて実行して、結果として流山をお出かけしやすくするかというミッションである。それがどうやってできるかということを中心に、その仕組みを変えておく必要があるということである。

成田委員（千葉県バス協会）

最後の今後の流れで、ちょっとお考えを聞きたいが、8月に第3回協議会で、計画書のパブリックコメント案というのが、協議される。1ヶ月ということ、今日は骨子だけであるが、バス事業者の方にも、事前の準備があるのかどうかという点と、あと協議会の後、11月のパブリックコメントまで、3ヶ月から4ヶ月あるが、この間は事務局の方で会長等々、8月の協議会の意見を受けて直して、特にこの協議会にかけずに、11月にパブリックコメントをかけるこんなふうにお考えなのか、この2点をお願いする。

事務局

まず、今日いろいろとご意見をいただいているものについて、付け加え等とさせていただいた計画書案というものを8月に出したいと考えている。

その上でまたそこでご意見等いただいたものについては、ご意見をいただいた皆様へ反映したことを連絡して進めていきたいと考えている。非常に多くのご意見をいただいて、協議会の開催がどうしても必要だということであれば、当然協議会の方も開催していきたいと思っている。ただそれについては未定である。

加藤会長（名古屋大学）

そこは私も質問しようと思っていたところであるが、3ヶ月取っているということは、多分この間に、かなり難しい問題が生じているとしたら、もう1回議論しなければいけないと

いうことを含めていると思っている。そういう提案を元々しようとしていたので、それでいいか。

ただ、そうでもないのであれば小幅な調整があるのであれば、今は予定してない。ただ、今申し上げたように、10月から11月ぐらいのところにこの会議があるかもしれないということは思ってほしい。これは私のやり方であるが、パブリックコメントをやった後はもう変えないと思っている人がいるが、私は全然そうではないと思っている。パブリックコメントでいい意見が出てきたときには変えることが当たり前だと思っている。そもそもパブリックコメントに出たときに、そんな根本的なところの意見を言われて変えるような案を出しすることもおかしいので、10月、11月の協議会もそのような観点から必要だと思うが、またパブリックコメントの意見を見たときに、皆様に思うところが出てくるかもしれない。1月の協議会で、本当にパブリックコメント以前と何も内容が変わらず、時間もないのでこのままで行くといった発想は取らないつもりである。

これは事務局から見ると嫌なことかもしれないが、逆に言うとこれは事務局に逆の覚悟を強いているわけであり、そのような変なことにならないように、きちんと皆様からもご意見をいただいて、当然、皆様がそれに対してちゃんと納得していないといけな。そういう意味では1月の段階でも、まだ修正はありうる。

ただ、修正をあまり前提に考えないでほしい。よくありがちなのは、パブリックコメントで出ていた案は、パブリックコメントなのでホームページに載っており、本当の計画が市のホームページに載ってないことが多い。

パブリックコメントで出たものはすぐ消して、計画がちゃんとホームページに載っていないやいけないものであるが、実はパブリックコメントから変わってないところが多いのでそのままでもよかったというのも多い。どちらにしてもとんでもないことであるが、パブリックコメントはきちんと皆様に意見を言っていただきたいので、交通計画だと私がそれだけでいっても1個も出てこない、10個も出てきたら本当に見てもらえてよかったと思えるようなことなので、流山市のパブリックコメントがどういう傾向なのかかわからないが、次回はパブリックコメントをどのようにやるかという話が多分出てくると思うのでその時にいろいろ教えてもらえればと思う。

そのために、わかりやすい説明をきちんと作り、その説明自体のパワポ、ポスター的なものについて皆様にまた見ていただくということも考えたいと思う。

市民委員の皆様も先ほど申した通り、お考えを出していただいて、計画書に入れ込めるか事業者と話をする。具体的に進められるようなものになるのかどうかというのを精査させていただいて、入れていきたいと考えている。もちろん他の皆様も、お気づきのことがあったら言っていただければと思う。

計画書の骨子案ということであったが、今日のようなご意見を踏まえて、一段作り直して、それを次回の8月10日までに、大きい変更等があれば事業者にも相談もありえるかもしれない。今日の意見も踏まえ、より詳細になったものが出てくるので、皆様でまたご議論いただ

ければと思うのでそこになるべく入れ込めるように、ご意見いただければと思う。そういう方針でご異論はないか。皆様にご納得いただいて、次回に向けてまた事務局の方には、考えていただければと思う。

事務局

会長からもあったが、次回は8月10日を予定している。時間は14時から、初石公民館という施設で開催を予定している。また、個別通知を申し上げるが、出席の方よろしくご協力をお願い申し上げる。

加藤会長（名古屋大学）

今日もそうなのであるがぜひ公共交通を使ってきていただくこともお願いしたい。そうではないと乗らない、乗る機会もない人も多いと思うので、ぜひそういうことも心がけていただければと思う。藤井副会長、何か意見はあるか。

藤井副会長（日本大学）

進行関係は全く問題なく、会長の進めていただいたことで結構である。バスの廃止について、自分が関わっている自治体では全くない。基本的には、ちゃんと市の方に各交通事業者にもきちんと対応をしていただいているのが現状ではないかと思う。

加藤会長（名古屋大学）

市には言うが、協議会では出ていない、そこがおかしいのではないのか。協議会で報告事項にするか協議事項にするかは、いろいろあると思うが報告事項でもないとする、何も知らなくて路線がなくなるのは、本当に委員としてはありえない。何のためにやっているのか分からなくなる。そのようなことがないように報告はしていただきたい。そうすることによって信頼関係や、この協議会の意味が出てくるということをぜひ覚えといていただきたいという、そういうご質問であった。