

令和3年度流山市地域公共交通活性化協議会 第3回会議

【日時】 2021年10月8日（金）14：00～17：00

【場所】 初石公民館 2階 会議室

【資料】

別添資料1：流山市地域公共交通計画_概要版（案）

別添資料2：流山市地域公共交通計画本編

別添資料3：計画書に対する意見書_指摘と対応_ヒアリング結果

補足資料：第2回活性化協議会・庁内検討会議での指摘への対応方針

報告第1：高速バス「柏の葉・流山おおたかの森～東京駅線」の運行開始について

報告第2：委員の変更について

事務局

事務局より、

「報告第1：高速バス「柏の葉・流山おおたかの森～東京駅線」の運行開始について」

- ・令和3年10月1日から、東武バスセントラル(株)、京成バス(株)、ジェイアールバス関東(株)の3社により、標記路線の運行が開始された。
- ・運行の概要は、配布資料のとおり。

「報告第2：委員の変更について」

- ・東武バスセントラル株式会社と東武バスイースト株式会社について、令和3年10月1日付の合併により1社となり、合併後の商号は引き続き「東武バスセントラル株式会社」であることから、東武バスイースト株式会社へ委嘱する委員1名を減するもの。
- ・委員の変更に係る新旧対照表について、配布資料のとおり。

の2件を報告した。

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の流山市地域公共交通計画案について、資料1～3とあるので、その前にこの具体的な扱い等そのようなことについては事務局から説明していただけたらと思うので、まず資料1～3を一括で説明していただき、そのあと質疑に入ると思うので、そのような形で進めたい。

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きます。

本計画については、7月16日に開催した第2回の会議で頂いた骨子案へのご意見を踏まえ、計画書として取りまとめたものである。

計画書案については、当初8月10日に開催予定とした第3回会議にてお示しの上、案をパブリックコメント公表案として修正した後に本日の会議で示す予定としていたが、7月末の新型コロナウイルス感染症の緊急事態宣言を受けて、8月10日の会議を延期することになった。

その後、延期の期間中に事務局において計画書案の検討を進め、9月に書面形式にて、計画書案に対する意見照会を皆様に実施し、そこで頂戴した意見を受け修正した計画書案を、本日、協議していただく資料とした。

併せて、本日の会議で頂戴するご意見を基に修正する計画書案をパブリックコメント公表用資料として、11月22日から12月21日までを市民等から意見を募集する期間として、公表を予定している。

なお、パブリックコメント手続における公表資料として、計画書とあわせ、今回資料2としているが、当計画の概要版も公表する予定をしている。

こちらについてもあわせてご意見を頂戴したく、お願い申し上げます。

資料3として、9月の書面による意見照会にて頂戴したご意見を、表として取りまとめている。

本日、補足資料として、前回7月16日の第2回会議で頂戴したご意見及びそれへの対応をまとめた資料を机上に配付した。

計画書案ほか資料については、業務受託事業者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）

これから、お手元にお配りした流山市地域公共交通計画案についてご説明する。
本日のご説明について、第2回会議までにお示しした骨子を計画書としてまとめたものであること、9月の書面照会にて提示の上ご意見をいただいたことから、これらの意見を踏まえた修正箇所について、説明をさせていただきます。

まず、1ページが第1章「計画の背景」である。
骨子の時点では、「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」を1つ目の課題としていたが、個別の意見聴取におけるご指摘を踏まえ、市内の公共交通の一体化そのものを、流山市全体の課題として整理している。

3ページから8ページまでは、公共交通に関する課題を記載しているが、骨子案から内容に関する大きな修正等はないので、本日の説明については割愛する。

続いて9ページ、第2章「計画の位置づけ」である。

計画の位置付けとして、ここでは関連法令計画等との関連性を示したが、この中で流山市地域公共交通計画に関連するSDGsについて、個別の意見聴取の結果を踏まえ、9ページに4つのゴールを示している。10ページの上の表では、本計画によって達成を目指す具体的な各目標に対するターゲットについて、地域公共交通計画に関連するものを追記している。

10ページから13ページについては、各法令計画を根拠とした施策に関して記載をしているが、ここでは公共交通に関する記述を抜粋したものであるため、骨子案から修正等はない。

14ページ、第4章は「基本方針と目標」である。

ここでは個別意見聴取でのご意見を踏まえ、本計画で目指すべき将来像として、市内公共交通の一体化による「流山おでかけシステム」を確立して、公共交通の利用しやすさを高めることにより、おでかけをよりしやすく、より楽しいものしていくという、記述を追加している。

計画の基本方針については、「公共交通で気軽におでかけできるまち～おでかけクオリティ向上宣言～」とし、骨子案から変更はない。14ページ目標1、2、3についても、骨子案から変化はない。

第5章は「公共交通施策（事業）の実施主体」である。

まず、目標を達成するための公共交通施策について整理した15ページの表では、骨子案において、8つの公共交通施策の設定をしたが、ご意見を踏まえ、施策全体の見やすさや分かりやすさの観点から、リーディング施策の展開の順序を踏まえグルーピングの整理を行い、5つの政策に整理し直した。

骨子案では、「公共交通について知る機会の提供」という施策を設けたが、そちらについ

では「1. 流山おでかけシステムのブランディング」という項目で整理している。

この「流山おでかけシステムのブランディング」については、公共交通マップの作成や、流山ぐりーんバスの情報に関するG T F S化等の準備事業などを含め、他の施策に先行して実施するものであることから、先頭に設定した。

「2. 市内公共交通サービスの一体化」については、骨子案の中でバス運賃制度の一元化、基幹的路線サービスの維持確保や、公共交通の提供に関するルールの明確化と、3つに分かれていたものを、1つに整理したものである。

「3. 公共交通サービスのユニバーサルデザイン化」、「4. 観光施策との連携」、「5. モビリティ革命への対応」については、骨子案の時点から変更はない。

16ページ「1. 流山おでかけシステムのブランディング」の1つ目の施策に関しては、リーディング施策である「①公共交通の利用状況の運行状況・取り組み状況の見える化」こちらについては、骨子から大きな変更はないが、「②公共交通の魅せる化・モビリティマネジメントの実施」の項目に関して、モビリティマネジメントだけではなく、来訪者へのPRも含めた施策という考えのもと「魅せる化」を施策名に追加した。

17ページ「2. 市内公共交通サービスの一体化」では、バス運賃制度の一元化、運賃の見直し、定額制度の導入を示しているが、こちらについては、骨子案の時点から変更はない。

続いて18ページ「2-2. 公共交通サービスの向上とその提供」であるが、「②事業者間におけるサービス内容の協議調整」において、7月16日の第2回会議でのご意見を受け、「※」で、「施策の検討・実施にあたって、独占禁止法特例法による認可の必要性が生じた場合には、共同経営計画等を作成する」文言を追加している。

19ページ、「2-3. 公共交通の提供ルールの運用」において、骨子案からの変更はない。

20ページ「3. 公共交通のユニバーサルデザイン化」に関しては、個別施策の「②公共交通の利用しやすさ・分かりやすさ・安全性の改善」という項目で、個別施策の中に警察の協力というものが示されており、個別の意見聴取におけるご指摘を踏まえ、実施主体に警察を追加した。

21ページに関しては、「4. 観光施策との連携」の中で、個別の意見聴取において、市内の移動においてタクシーが果たす役割は重要であるというご指摘を踏まえ、この観光施策との連携で、実施主体の中にタクシー事業者を追加している。

「5. モビリティ革命への対応」については、内容の変更はない。

22ページ以降は公共交通サービスの検討に関わる全体フローであり、地域における公共交通サービスの考え方に関する、ぐりーんバス、民間路線バス、代替手段の検討フローを整理した項目である。こちらについては、骨子案から変更はないので、本日の説明では割愛する。

また、同じく32ページ以降の計画の達成状況の評価、評価項目に関しても、変更はない。

35ページ、第7章「推進方針」である。

ここでは、36ページに流山市地域公共交通活性化協議会の推進体制の図を記載しているが、第2回協議会でいただいたご指摘を踏まえ、図の下に「実務者・市民を交えた分科会、こちら必要に応じて実施をする」という項目を追記している。

37ページ、活性化協議会の運営方針については、計画書の骨子から変更等はない。計画書に関する説明は、以上である。

続いて、流山市地域公共交通計画案の概要版について説明する。

こちらについては、11月から実施するパブリックコメント向けに、計画書の内容を、A3サイズ、裏表2枚にまとめたものである。この左上に流山市地域公共交通計画概要版と書いてある面では、こちらには「流山市における公共交通の課題」、「5年後に目指すべき将来像（基本方針と目標）」、右下に「計画の達成状況の評価」について、計画書の内容を抜粋、整理したものである。

裏面は、基本方針、目標達成するための公共交通施策、3つの目標に対する施策、5つの公共交通施策と、それぞれの概要、実施主体、推進方針、活性化協議会の運営の考え方について、1枚で整理したものである。

最後に資料3と補足資料については、第2回協議会以降に実施した、個別の意見聴取での指摘内容とその対応をまとめたもので、計画書の内容については先ほどご説明した通りである。

同じく補足資料に関しても、第2回協議会にて頂戴したご意見と対応をまとめたものである。

資料に関する説明は以上である。

加藤会長（名古屋大学）

資料2の方は、A3の1枚で表裏になっているが、これを折ると「5年後に目指すべき将来像」が、手前に来るようになる。なので、モニターで見る時には、この順番で問題ないが、紙で配布するとき表面のページは逆にすると良い。

最初に概要版のタイトルが出て、中を開くと具体的なことが書いてあり、最後へ行くと、将来像が出るという、そのような形式が良いと思う。

本日見ていただきたいのは、資料2を見ていただくと、要約版なので計画全体の流れが分かるので、何か全体の中で抜けている箇所、ここはこのような意味ではないのか、ということをお願いしたい。

それから、この文章は直して欲しいという細かい箇所は後で聞きたい。

つまり最初は、もう少し細かいところ見てきてまだ、全体のことを直さなければならないかもしれないので、戻るかもしれないが、そのような順番でいきたいと思う。まず資料2を見ていただく。おそらく、実際に見る市民の多くは、概要版を見ると思われる。

非常に細かいところに対しては、やはり本編になる。最初からずっとパブリックコメントに

関わる人は本編を見るかもしれないが、全体の構造は非常に大事である。

そもそもタイトルも「公共交通で気軽におでかけできるまち～おでかけクオリティ向上宣言～」がこれで本当に良いのかどうか。そこから確認をしていきたい。

資料2及びこの計画のタイトル辺りから、何かご意見があれば伺えればと思う。

矢幡委員（流山市土木部）

流山市地域公共交通計画案の冊子と、概要版の両方に共通することであるが、「地域公共交通計画とは、コロナ禍～」という言葉からスタートしているので、今更な話であるが、コロナ禍からスタートしなくても良いのではないかと思った。そもそも与えられた課題はコロナ禍だからスタートしたのかということなのか、それとも今後の流山市の将来を考えて、よりよい公共交通機関とするためにこれを発案したということであれば、「コロナ」という言葉はない方がスマートではないか。

加藤会長（名古屋大学）

これはコロナが蔓延したのでこの計画を作ったというように読みとれる。コロナになる前からやっており、コロナになってから様々なことが出てきたが、何か流行にのるようなもので、コロナの蔓延が終わったらいなくなるようにも読みとることができる。これはおそらく5年後に見た時にあの頃は大変だと思出すような、そのような感じになると言っても良い。一行目から書くことはちょっとやりすぎではないかということは、確かにその通りである。

事務局

この計画書は、基本的にコロナ禍だから作るというのではなく、将来の流山市における交通体系を見据えた形で作るものである。

冒頭に「コロナ」が入っているのは、今現在計画策定の時点における現状として、コロナによる影響というのが公共交通にとって非常に大きいものであるため、まず計画の冒頭については、このような状況であるということを明示しておく必要があるのではないかと思ひ、入れている。

矢幡委員（流山市土木部）

財政計画を立てる時、スタートの初年度、また2年度がコロナであったので、スタートの財政収支はこのような状態であるというところが、後から出てくるのは構わないが、今言わ

れた通り、スタートはコロナではなかったはずだからということが言われたので、書き方の問題だけであるが、コロナ禍からスタートしたというふうには書かない方は良いのではないかと、聞いて尚更そのように感じた。

加藤会長（名古屋大学）

自分が気になることは、厳しくなる中と言っているところである。そのために、活性化再生法を改正したのかと全部そのような流れになる。だから、コロナが大変なことは記載するが、コロナによってこの計画を策定した、この法律が変わったと読まれないように、変えたほうが良いのではないかと。出だしは良いが、それが全ての下ではなく、今まさにそうになっているがそれ以前から公共交通をどうしていかななくてはならないか、流山市の課題であり、全国でも課題となっている。

そのような流れの中で、法改正もあり、この会議で作って計画策定していこうとしたときに、また更に大きな課題が増えたという形である。

事務局

書き方については調整させていただく。

加藤会長（名古屋大学）

やはり鉄道・バス事業者は、本当に実感していると思うが、同じ計画を作ることが、このコロナ禍で全く意味合いが違ったということは明らかにあるので、非常に大きなところであるのは間違いない。出だしは、それを書けば良いと思う。これは国における交通政策基本計画も同じである。今年の5月に国の交通政策基本計画が策定されて、始めるときはコロナ禍の前であった。実は、策定は今年の5月ではなく、去年のうちにできているものであったが、コロナ禍になったので、まず会議もできないどころか、中身全部変えなくてはならないのではないかと。ほとんど根本的に変えて出した。その時も同じような意見が出た。

そうではなく、元々から課題があったが、コロナ禍で中身をきちんと見直さなくてはいけないのではないかと、ということでこのような感じになった。そのように考えていただけなのか。非常に重要なところが最初に出たが、他に意見はあるのか。

三浦委員（京成バス）

今の加藤会長が少し触れられたが、この概要版の右上の2行目、「おでかけクオリティ向上宣言」という言葉が出て、それから「流山おでかけシステム」という言葉が出てきている。

これは初めて出てきたのではないかと思うが、この言葉が出てきてその意味や定義は何なのか、この二つがどのような関係にあるのかを考えたときに、この表現で良いのかしっくりこないところがある。あえてこのようなフレーズではなくても良いのではないか。

その部分について事務局はどう考えているのかご説明いただきたい。

事務局

「おでかけクオリティ向上宣言」に関しては、本計画全体の基本方針、キャッチコピーのような、市民の方に見ていただく際に、これはどのようなものを分かりやすい形で聞いていただくという認識のもと、基本方針についてはサブタイトルのような表現として、「おでかけクオリティ向上宣言」という文言を追加している。

「流山おでかけシステム」の定義について、この概要版の右側のビフォーアフターのところで、一体化されてないところから、この計画を達成することで統一された公共交通マップや、情報の一体化、運賃等の見直しによる市内公共交通の一体化、を記載しているが、これらの一体化が、おでかけシステムの確立であると、事務局としては考えている。

加藤会長（名古屋大学）

今、三浦委員のご質問というのは、おでかけという言葉がよくわからないということの良いか。

三浦委員（京成バス）

それぞれの言葉に何か意味があるのかということである。

加藤会長（名古屋大学）

「おでかけクオリティ向上宣言」は自分が発言した言葉なので、自分が説明した方が良い。なぜ、おでかけという言葉を使ったのか、ということをしちんと言った方が良いと思う。最近だと「モビリティ」という言葉がある。

「モビリティ」は日本語で「移動可能性」という意味である。つまり動ければ良い、動きやすければ良いということは、自分はそうではないと思っており、動いて何かしたいことができるということ、行きたいところに行けるということが大事で、ただ動くだけのことを、市の計画として保証することはちょっと違うと思う。それをかねてから思っており、思っていた良い言葉がおでかけであった。これは藤井副会長からはご意見が出ると思うが、僕はこれについてアクセシビリティというアクセスしやすさ、楽しいことや、会いたい人、そのよ

うなものに対してアクセスできる。つまり、接近できるという意味の言葉である。

それは、日本語で言うとおでかけということになるのではないかと思う。おでかけというのは楽しいことが多いと思う。例えば、病院へおでかけするとはあまり言わないと思う。要するに、楽しいという要素を入れるとおでかけという言葉が適していると思う。実は自分が担当している様々な現場があるが、おでかけシリーズと言って、田舎でも都会でもおでかけしやすくしようということで、何とか地域おでかけシステム、おでかけ何とか等、そのように前か後ろにつけている。逆に言うと公共交通や、輸送のような見方が非常に供給者的な発想に感じ、さらに表現が硬いので、おでかけという表現にしたらどうか、そのような意味もある。

それを供給するところが、鉄道事業者やバス事業者、タクシー事業者である。流山市としてこれらを統合して、おでかけサービスを提供すること全体の仕組みがおでかけシステムと、サービスの質がおでかけクオリティというようにすると良いのではないか、そのような考えである。

今回、初めて話をした訳だが、概要にもおでかけという言葉なぜ使ったのかを何かコラム的に入れることと、本文にもおでかけとは何なのかという説明を入れる。僕はそのような言葉が良いのではないかという提案である。

おでかけということはもう一つ意味があり、出かける先も充実しなくてはならないということも含まれる。つまり流山市の中に、もっと行きたいところを作っていくかないならない。今の流山市は行きたいところは確かにあるが、外に流出しているのが現状である。逆に流山に来てもらえるところをたくさん作っていくことも、交通計画ではやらないが、他のところでちゃんと頑張っってそれと連帯して、おでかけクオリティを高める。このようなことを考えれば良いなという、発想である。

矢幡委員（流山市土木部）

おでかけということは非常に素晴らしいことであると感じた。

その中では、黄色に書いてある「移動困難者なくす、公共交通、快適に楽しく移動できる」、おでかけというタイトルがあるにもかかわらず、中に固い言葉が並んでいると思い、であればこの「楽しく移動できる公共交通」というキャッチコピーが良いというのと、おでかけという言葉が漢字とひらがなが混在しているので、合わせた方が良いのではないかと思う。

目的地があるおでかけという言葉が非常に僕の心に響いて、やはり流山市の商工会や、観光協会と合わせた別冊子と合わせると、どこでも行けるようになれば、素晴らしいことである。

加藤会長（名古屋大学）

移動という言葉とおでかけという言葉が本来違うということなので、目標 1 も移動困難者というのはおでかけ困難者ではないのかということであるが、まず、移動困難者という方は、とにかくどこかへ行きたいという以前に動くことができない。

つまり、モビリティ自体は非常に低いところにあるので、まずオープンにしてあげれば、そのことによっておでかけもできるようになるという、そのような意味で移動ということにしたという解釈もできると思う。

全体的に、この移動や輸送のようなところは、言葉に注意していきたいと思う。

藤井副会長（日本大学）

まず今のおでかけというのは、加藤会長の言葉があったが、基本的に自分自身も外出機会をどのように増やせば良いのか、そのようなところが公共交通の担うところではないかと考えている。そもそも外出機会は、先ほど会長が言われたような想いが、おでかけというやわらかい言葉として伝わるという意味で、自分は違和感なく感じている。

それはやはり、公共交通計画という位置付けの中で書くときには、それを分かりやすく伝えるということを事務局は考えないといけないことであり、ぜひそこは丁寧にしていきたいと思う。その時に今、この配布した概要版を先ほど会長の方で半分に折って、表面を左右反対にすると紙用の配布型になるという話があった。

その時に、これは単独で開いた時に、どこが出しているものなのかがまず分からない。

このようなものに対する問い合わせ先も含めて、どのような意見をしたら良いのかも分からないので、まずそれを示していただきたい。

それから、A3で配られた内容を見ると、左のページの概要版と書いてあるところと、右側の5年後というところでは、このフォーマットのスタイルが大分違っている。そこにまず右側からいくと、計画の基本方針のところの、公共交通のクオリティのところからの3つの目標設定で右側のビフォーとアフターが、一体型に見えてしまう。目標1とビフォーが一体化していて、その矢印部分で、目標2と目標3がアフターとして位置付けられている勘違いされてしまう。

本来はやはり、「おでかけシステム」といったところがこのクオリティ宣言に基づいた位置付けと一体化し、このビフォーアフターという関連性ができたことによって、この「おでかけシステム」というのが出来上がる。出来上がった結果を補完する次の目標として設定するものが、目標1であり目標2、目標3であるといったところが、ちゃんと位置付けとして分かるようにしないといけない。そのようなことを考えると、位置付けの書き方がちょっと違うところがある。例えば、左側の目標1と目標2、目標3を90度変えるだけでも、分かりやすくなると思う。

それから左側のページを見ると、文字の量が多すぎて、目に入らない。特に、右側の下のページのところは、計画の達成状況の評価といった枠組みのところで、緑がベースで、それぞれの見だしがあって内容が付記されている。これであれば、どこのポイントで、目標値であるという形で、もう少し表現を柔らかくすると良いような気がする。左のページは①②③という項目立てになっており、このスタイルが左と違う。こちらも同じような項目立てで示すような形にして見せてくれた方が、内容的な位置付けが分かりやすい。

右側の地図であるが、極端な話を言うと必要なのだろうか、小さくて見えない。載せるのであれば、見えるようにしないとイケないのではないかという気がする。その時に、この3つの図の中で何を言いたいのか、このバスの運行本数の目安、これを中心に見せて説明をしたい話なのか。もしくは、公共交通の不便地域、このようなところを中心に問題があり、この交通計画はこの方たちの住む移動といったものを、ちゃんと目を向けて対応していることを伝えたいということであれば、そこに重きを置いた地図の作り方をすべきだと思う。ここへ網羅的に入れてしまったので、そのような面では、どこのポイントを置いた形の交通計画の位置付けとして提案しているのか、分かりにくい気がする。

裏面では、左側が目標1、目標2、目標3と繋がっているが、この線がどのようなものでどう繋がっているか、見えにくい。そのような面では、やってみないとわからないが、前のページのところで、目標1、目標2、目標3のところは、トーナメント表のような形の目線の引き方をしていき、これを段階的に、裏ページのところに、少し段をずらして書き込む。そのような工夫をしていただかないと分かりにくいと思う。

続けて、個別の内容表示の時に、個別施策の概要が書いてあるが、これが①②③と項目立てされており、できれば①のような文章が2行に渡るときは、もうちょっと減らしていただいて、①②が飛び出しで見えるようにしていただくと、項目といったところの中が具体的に見やすくなる。そのような工夫していただくと、目が弱っている人でも少し読める気がする。今は地図も含めて、読み込むのが難しいという状況である。

加藤会長（名古屋大学）

基本的に減らせるところは多くあると思うので、細かいことは別に詳細版に書いてあるので、キーワードだけ書いていくようにしなければならない。細かくしか書けない場合は、むしろ出さないほうが良いということも考えられる。

今の概要版の真ん中あたりのものは本当に示す必要があるのか、概念を書いた方が良いのか。具体的な地図が大事だと思う人もいるのでそれは、本当にその1枚物を作ることが大事かもしれない。

そもそも地域公共交通計画という、先ほどのおでかけのこともそうであるが、地域公共交通計画自体のような、いわゆる法定計画や、マスタープランのようなことは小さくても良いので書いた方が、親切なのではないか。大体、地域公共交通とは何なのか説明する必要がある

る。特に、タクシーが地域公共交通とっていない人も多と思われるので、タクシーも地域公共交通に含まれていること、そのようなことも小さくても良いので最初に書いた方が、良いと思う。

色で区別するという事は、色彩に弱い方に対してあまりよくない。この斜め線で引くよりは、トーナメント形式で横縦みたいな引き方が、分かりやすい。その辺りを見直してほしい。

板垣委員（国土交通省）

確認したい点がある。裏面の「公共交通施策と実施主体」の表についてであるが、各個別施策の概要①と、公共交通施策①が対応しているのか。これは中身を見て、対応していると分かったが、おそらくこの会議の議論の中にあるから分かるのではないかと思っている。例えば「①公共交通の利用状況・運行状況・取り組み状況の見える化」と左側の個別施策の概要①が対応していることが、このままだと分かりづらいと思ったところである。あとリーディング施策や、G T F S、M a a S等は一般的な用語ではないと思う。自分は仕事していたおかげで分かるレベルなので、このような用語が出されると市民にはわからないと思っている。仮に、専門用語を使うのであれば、小さくても注記を入れていただくと、市民にとって分かりやすいと思った。

加藤会長（名古屋大学）

確かに、今日見た瞬間に、これは書いた方が良いと感じた。

今、このような計画を何回も作っている。そこでは重点施策や先行政策という言い方で、特に優先してやる、最初にやることをそのような言葉で表現している。

概要版に専門用語の類を書くのが良いのかどうか。G T F Sは「ネットで検索できる標準フォーマット」と書いた方が、良いかもしれない。ここについてG T F Sと書くと市民がG T F Sについて、知っている人がどれだけいるのか分からない。もっと言えば「ネット検索しやすくなる」そのぐらいのレベルでも良いのではないか。それかG T F Sについて、注記を下に書いておくということで良いのではないかと思う。

あとは個別施策の概要①、②と公共交通施策①、②について、この緑の部分のところを左に寄せて、左3分の1で3段目に書いて、右3分の2のところ①、②を書き、右側の個別施策の概要がそこにぶら下がって①、②が入っているとそのように書けば分かりやすくなると思うので、そのようにした方が良いではないかと思った。

施策の青字はリーディング施策と書いてあるのもその重点施策であれば、その後ろのところに、（重点施策）のように書いた方が分かりやすいかもしれない。

注記を見に行くことは、そこで目がどこか違うところへ行って、そういえばどこを読んで

いたのか忘れてしまうことから、そこで処理できるのであれば、そこで記載した方が良いと思う。

澤田委員（流山商工会議所）

市民の立場として教えて欲しいところであるが、先ほどから出ているように、ビフォーアフターのところで捉えていくと、このビフォーの計画の背景「流山における公共交通の課題」ここのところは、おでかけしようと思っても、どうやって行ったら良いか見にくい。これが課題になっている。アフターを見ると、結果的にそれを見やすくすることが、一つの答えになっている。

そうすると、もっと近くに停留所ができないのか、もっとバスが増えないのか、他のルートができないか、そのようなことについては、アフターのところでは、触れる内容がないということにならないか。このように思うがどうなのか。

加藤会長（名古屋大学）

自分も見た時に直感した。この計画にはビフォーアフターが、実は全部ある。このそれぞれの項目ができていないのでやる。まだ達していないのでこれを達成するとなっているのでこれは全部ビフォーアフターである。

どうしてここで、「情報発信ができていないのです」ということしか出てこないのか。そのようなことか。

澤田委員（流山商工会議所）

仰る通りである。

加藤会長（名古屋大学）

計画書を作成した時に途中で、全然違う形でこうなってしまった。

事務局

施策自体については、便数等全て入れているが、確かに仰る通りで、これだけでは情報提供で全て終わりという感じがするので、記述については、見直していきたいと思う。

加藤会長（名古屋大学）

端的に5年経つと、今は当たり前だけど、レベルの低かったものがこのように変わっているということが何個かあると、計画としては分かりやすいと思う。

目標というと国の数値目標というが、以前はこのような感じだったのが今ではこのように変わったことが、例えば5つ出て、その5つがちゃんとできていれば、良くなったと評価することは可能である。そのようなビフォーアフターみたいなもの、定性的なものを立てておくと良いかもしれない。定量的なものはここに達成状況の評価指標として、何%と書いてある。現状はビフォーで目標がアフターである。

これも定性的なものも含めて入れるようにし、これをビフォーアフターにする。よく言っていることは、このような目標というのは、施策ができたかという目標と、成果がちゃんと出たかということの二つあると思う。作ったのは良いが、作ったことだけでは駄目であり、分かりやすいと思ってくれる人が増えた、流山市の公共交通が分かりやすいと言われるようになることが、成果目標のようなものである。

だから、両方ちゃんとやらなきゃいけないからやったということと、やった結果、地域が変わった、イメージが良くなったという、その二つが目標の方にそれぞれある。

結構ありがちなのは、やってなかったことをやったとして評価している人達が多い。やった時点でほぼ終わったように思っている人がいるが、でもそれはスタートでしかない。やって使ってもらえる、見てもらわなければ意味がないことである。

今まさにそのような意味では、一体化のような、今書いてあるビフォーアフターはやって、やったということしか書いてないので、その今の評価をきちんと見た方が良いのではないか。重要な指摘である。

続いて計画書本編の詳細も含めて、ここがおかしいのではないかということを見ていきたいと思うが、細かいところが入ってきた時に何か意見があれば頂きたい。

成田委員（千葉県バス協会）

自分の方では細かい点ということになるが、計画書本編の18ページと、「資料3」の指摘に対する対応の2ページ目、計画書本編18ページの「2. 市内公共交通サービスの一体化」の中にある、個別施策の中の「①サービス水準の維持確保」で、この廃止については、路線を付け替え、系統廃止、他にもバス停の廃止等、本当に多岐にわたる。

事業者の方が専門的にわかっても、市民の方はこの廃止って言葉の意味をよく分からないのではないかと。誤解が生じないような表現をしてほしい。この廃止ということは非常に輸送サービスに関する大きな話なので、一部の路線バスが乗れなくなるのではないかと、誤解に繋がりがねないので、書かせていただいたものであるが、それは地域旅客運送サービス継続事業について、否定するものではない。しかし、今回の指摘に対する対応を拝見すると、廃

止の表現について指摘対応表では「地域旅客運送サービス継続事業に主眼を置いた、状況を限定する表現とはせず、原案の通り・・・」と書いてあるが、廃止の際は地域旅客運送サービス継続事業1個しか書いてない。

態様によって様々な検討をするのであれば、他にも例えば廃止にならないように財政的な支援を検討すると記載してほしい。計画書では、廃止する場合の概念を抽象的にして、どのような場合に地域旅客運送サービス継続事業をするのか書かれていない。この地域旅客運送サービス継続事業の定義については、国土交通省の通達が8月にバス協会に来たが、対応した道路運送法の運用に関する詳細はまだ来てない状況である。

地域旅客運送サービス継続事業というものをどのように適用していくのかは、聞かれたときに市民に説明できるのか。ここでこの定義を入れるのであれば、地域旅客運送サービス継続事業とは何かというのを、ある程度この計画の中に補足して、例えば、8月に自分たちがいただいた通達によると、この地域公共交通計画を策定し、ここに位置付けしないと事業できないと明記されている。つまりこの会議で、計画を変更しないと出来ないことである。

廃止の際は、様々な検討をできるように、幅広い対象に対応できるようにと言いつつ、1個しか書いてない。ここの表現ぶりはさらにご検討いただきたいのが、1点目である。

2つ目は、藤井副会長の方からも話があったこの計画書本編と概要版の図について、自分が感じたことは、資料1の2ページ目で基幹路線と準基幹路線と、一般路線という定義があり、読むと基幹路線は本数があるからこのままで、準基幹路線は30本/日足りないときはもう少しフォローしようという考えであるが、それ以外の路線はどうなるのか。

一般路線がどうなるのか、資料ではある程度利用者の方と、事業者に任せるという感じに取れる。何を言いたのかというと、例えば一般路線となっているのは他の自治体と結んでいる路線である。これは、公共交通計画の中では全く関係ないようなイメージに取れる。

これは、沿線にお住まいの方で本数が少ないことは利用者の少ないが、一定数の人が使っている。それを見てくれないというのが、知らされないまま、5年間の計画を決めるのか。

基幹路線と準基幹路線が決めることは、この計画で必要なことだと思うが、一般路線もある程度市民にどのように伝えるかという部分が重要だと思う。概念として30本/日以上は良いが、この図面をパブリックコメントした時に、利用者の方にちゃんと市民が見ていただいて、地元のバス停はここにあると、動機付けにもなるようなものなのだが、この概要版の小さい図では、伝わらないのではないかという点もある。一般的にはバス路線を廃止する時は、市民に、自治体の方から路線網を示して聴取をすると思うが、この辺も少し誤解が生まれるのではないかという懸念がある。2つ目の話は基幹路線と準基幹路線の表現を、もう少しはっきり分かるように書いていただいた方が良いのではないかと。以上である。

事務局

まず18ページのご意見、地域旅客運送サービス継続事業だけ出して他がないように見える点については、相談して他に何か書けるものがあるかは検討する。

図の表記方法については、基本的に30本/日以上としているのも、これが分かりやすい表記になるのではないかなということで一応作らせていただいたが、逆にもっとこのような表記がある等、何か教えていただけるとありがたい。以上である。

加藤会長（名古屋大学）

自分の考えを言うと、この18ページの件は、その前から読んでいただくと「サービス水準の維持・確保が困難となった場合は速やかに協議会に報告し、協議会はサービス維持に向けた経営検討を行います。」、そのあとに「廃止の際は・・・」と書いてあるが、そこがちょっと飛んでいる。減便して維持することもある。この場合は、基幹路線、準基幹路線この言葉が良いのか、考えなくてはいけない。

なるべく本数を維持していくということしか考えてなく、もう準基幹路線は諦めて、少ない本数で残す選択も、あり得るのではないのか。そうでなければ廃止というのはまた極端ではないのかと思う。そこを除けば、サービス水準の維持向上なくて路線の維持確保が困難だとしたら、そんなに違和感がない表現だと思う。

つまり減便等の対応し、残すことができればそれで良いと思う。そうではなくてサービス水準を確保しなければならない。さらに非常に少ない本数の路線も本当にやめるとしたら、廃止しても良いのかそれとも、サービス継続事業で他の手段で運行できないかということを検討するということになると思う。そのようなところが、雑な書き方をしていた。

23、24ページだと、協議会で常に議論して、サービス水準を維持できるとしたらはそのままで良いが、出来ない場合は出来るかどうか検討して出来る方法で実行し、それでも難しいと判断した場合は、別の手段に変更することになる。別の手段に変更する時はサービス継続事業を使えば良いので、このフローチャートを見るとそれほど違和感はないが、文章で見るとその準基幹路線というところと廃止の中間が不明確ではないか。全国的には、30分に一本走ることができなければ廃止するような事業者がある。普通の事業者は、例えば1時間に1本ぐらいに減便するか、30分に1本保つために補助金の支給をお願いすることが多いと思う。つまり補助されるのが嫌な事業者、補助されるのはよしとしないと考えている事業者である。商売できるところはやり、できないところをやめる。そうすると、30分に1本ぐらいが、その限界のような感じになるので、ここで言うと30本/日とか20本/日を下回ったら、もううちは運行できない判断する事業者もある。

しかし、流山市の場合は既に20本/日以下の路線もあるので、そのような路線の扱いは不明確なので見直すと良いと思う。

それに関連して、基幹路線、準基幹路線という言い方が良いかどうか。つまり、高サービス、中サービスのような言い方があるのかもしれない。この1ページの下のところの定義では必然的に、例えば南柏駅から北小金駅までの路線。この路線は起終点が両方とも市外なので、市外の駅を結んでいる路線は全く基幹路線にも準基幹路線にもかからない、だから重要ではないのか。沿線の人からしたら重要であると考えたときにこの定義で良いのかどうかということが、色塗りをした結果、非常に分かりやすくなった。

成田委員（千葉県バス協会）

会長の話聞いて、やはり継続事業ありきではないと感じた。本数が維持できない場合、継続事業の対象として認められるかどうかは通達を確認すると、実際に書いてある認識とずれる恐れがあるので、そこはもうひと工夫していただきたい。

事務局から、もしそのようなアイデアについて何かあったら教えて欲しいという話があったが、この計画をこのまま進行する場合、この計画の補助的な資料として、市民から問い合わせがあったときに、図の色だけではなく、例えばこの緑の路線が①、②でこの図の中で示し、①についてはこのバス会社が運営し、その路線のバス停が載って、それが準基幹路線で、計画ではこのようになるという説明を記載する。そのように整理すると良いのではないかと、自分のアイデアである。

加藤会長（名古屋大学）

路線図は今年度中に完成する予定で進めている。流山市の場合は俯瞰して、全体を見ることができないので、まずそれをやる。路線図を作成することで、流山の公共交通の全容が分かりやすくなる。だから、計画策定のときの作業の一つとして入れたということになっている。計画が策定できたときには路線図が出来ているので、それをベースにして、今のようデータも載せていくと、非常に分かりやすくなると思う。

サービス継続事業というのは、運行の継続が困難になった時には、なるべく早く廃止したいと思っているが、責任もあるので、今から一緒に考える機会を提供するために作ってもらった制度である。そのような趣旨を考えて、バス事業者にはその辺りをよくご理解いただいで使っていただきたい。

そのように、どちらかというと事業者的には、継続事業をやりたいというより、この路線は自分ところでは難しくなってきたと、言っていたら、それに対してこの協議会で、今のままでは事業者だけに頼んでいては難しいので、補償を出すのかサービス継続事業なのかを議論していく。他に方法がないものは、廃止になるかもしれないが、その場合でも継続事業になる。そのような感じになるので、そこが明確になるように、今の表現だと誤解を受けるかもしれないということである。

例えば廃止の定義そのものは仰る通りで、路線を旧道だったのがバイパス経由にする。これは旧道の部分は廃止になるので、それは廃止なのかということに厳密にはなる。おそらく、自分が思うには、計画の中にはそのようなことを、本編では通常は廃止でなく、付け替えであるが、定義的には廃止なのでそのようなものは含まないと記載する。

概要版は、いわゆる廃止というのは、今まであった路線が全部無くなってしまふことが廃止だと、通常はそう読み取れると思う。そのような誤解は、注意が必要ではないかということである。その辺りを、整理していただきたいと思う。

藤井副会長（日本大学）

今の路線図のところで、自分が公共交通の体系的な位置付けを見たときに、上位計画である立地適正化計画に基づいた運用といったところが、このバスネットワークのところ、将来的なものとして、都市機能誘導区域間を結ぶことを、基本的にはこの基幹的路線としての位置付けをする。或いは都市機能誘導区域と居住誘導区域、このようなところは、準基幹的な路線であるといったように、市が基本的に持っている将来的に目指す都市機能を補完するために公共交通はこうあるべきだという、別の考え方がきちんとあった上で、そのような位置付けの中でどのように現状を見ているのかということが、自分はあると良いのではないかと思っている。

その中で、時間軸の違いをどのようにこの計画に落とし込むかを考えると、現段階では大きな位置付けはこうあるが、そこに30本/日の路線を運用して、さらに基幹的路線としての位置付けをここにしっかり持たせるといった思いを、もう少し見せていただく、或いは表現の中でしていただくと、将来と向き合って、今はまだそこに達していないが、路線をレベルアップするような方向性で考えていく、或いは補完的な位置付けとして、もう少しサービスレベルを下げてでも、違うコミュニティ関係の移動で担える可能性があるというように、全体のサービスレベルのバランスをこの路線で見えていく考え方も、事務局で別途持っていたきたいと思っている。

もう1点は概要版の表面についてである。右下の図「計画の達成状況の評価」の中で、この緑の枠の下から2番目である。「実務者分科会でのダイヤ・ルートの検討数」と出てくるが、この実務者分科会という言葉が、ここだけ出てくる。

これが例えば裏面にして、中開きのところを見ると、例えば「推進方針と活性化協議会の運営」を見ると、どのような主体が関与しているのかと思って見ても、ここの中でも位置付けには入ってこない。

そのような面では別物ということは理解しているが、このペーパーを見た人は勘違いするといけないと思うので、そのようなところの表記についても神経を使っていたらありがたいと思う。以上である。

加藤会長（名古屋大学）

概要版はどのように、この計画が進捗していくのかという表記がないということは問題があると思う。ビフォーアフターだけ書いて、そのアフターにするためにどのようにやっていくのか。書ける量が少ないので難しいが、やはりこの会議をベースに計画を策定する、実行するための基本的な組織だとして、その下に分科会を設けて、機動的に進めていくことをきちんと書いておく。本会議もそのような分科会みたいなものを適宜開催する。本会議は年3回行う形になっているが、定期的で開催するものと、必要に応じて開催するもの、必要が生じたら臨機応変にやるという、そのようなことを書くことが必要である。

あと実務者分科会という言葉が概要版には必要ないと思う。つまりこの会議で、路線のあり方をどう見直すかという話だと思うので、そのような言葉に変えたほうが良いと思う。全部どれも協議会で議論したことになるので、表現としてちょっと違うと思う。

あと改めて、基幹路線・準基幹路線は今、聞いていて基幹にふさわしい、このようなものがあり、このようなダイヤという、それぞれのグレードの内容、そのようなものがきちんと明示されており、それをなるべく維持できるように、一体どうしたら良いかということをやるといことが基本だと思う。

その時に今の内容で、問題になるのは、市外へ出る路線が、その網にかかっていないので、そこは何もしなくて良いのかということそうではないので、そこをきちんと位置づける必要があるということが考えられる。少なくとも、計画書本編の2ページで、この赤、緑、或いはこのオレンジ色というのは市内路線だから、市内基幹路線、青色は、都市間路線みたいなそのような感じである。それぞれ基準があった方が、良いと思う。但し、枝線のような路線は今後整理する話が出てくると思われる

その辺が、市内の路線は残すけど市外はどこでも良いと誤解される恐れがあるということである。他に意見はあるか。

田中委員（ながれやま子育てコミュニティ なこっこ）

概要版についてであるが、おそらく本編を概要版にしようと思うからこのような形になったと思うが、誰が対象なのかを分かりやすくならないか。先ほども移動困難者の話があり、イメージするのは障害の方になると思われるが、これは子どもや、小さいお子様をお持ちの方も、対象になると思う。しかし、この字数では見ないのではないかと思う。もう少し分かりやすく、イラスト等があると良いのではないか思った。市みどりの課主管のみどりの会議では、子ども用の概要版というものを作成したが、それは小学生に今の計画の意見を聞くという話になり、その意見を反映させた概要版を作成した。

そうすると、それは子どもにも自分たちにも関係があると思って、分かりやすく書かれてあった。これは時間がある人しか読まないのではないかと思っている。時間がある人はこの

本編に見れば良いと思う。この概要版の目的が、例えば分かり易く市民の人によって、計画をわかってもらえるということ、パブリックコメントの意見も欲しいということであれば、やはり誰が対象なのかを分かりやすくしていただいて、これを見なくても、子どもにしても、子育て中の方にしても、言いたいことがよくわからないけどこのようなことにいつも困っているということを、パブリックコメントで意見をもらうためにも、誰が対象なのかを少し分かりやすくなると良いと思った。

さらに、問い合わせ先がないという話もあったが、パブリックコメントの期間も掲載すると良いのではないかと思う。以上である。

加藤会長（名古屋大学）

実は自分が関わっているところでは超概略版というものを作っている。1枚で、この計画のビフォーアフターを全部書いて、5年間で今こうなのがこうなると書いている。

但し、このようなことをやるので、皆様にもいろいろお願いすることを書いて、いかがでしょうかと投げかける。そのようなものを作っているところがある。これだどうしても計画の要約なので、市民にとって、結局どうなるのか、そこに対して自分たちは何が言えるのか、一体誰が決めているのかという内容になる。誰が決めているのかは、この協議会が、いろんな関係者が集まっているのでその中に、皆様の意見があれば積極的に言っていただき、必要なものは活かしていく。この5年間で今もその体制になりつつあるが、徹底していく。

さらに、先ほどのルートの問題や、運賃的な話、検索、或いはMaaSのような話等、様々なことがあるが、今はバラバラなのが、一元的にできるようになる、そのようなことをきちんと書いて、市民にとってこのような形に使いやすくなるという話である。

逆に言うとそのようなのが書けなかったら何のため計画なのか分からなくなるので、そのような超概略版的なものもあった方が、良いのかもしれない。もし余裕があれば、アドバイスを事務局に、具体的な提案や、或いはチェックする、ラフな絵を書いてもらう等していただくの良いのではないかと思う。それは可能なのか。

田中委員（ながれやま子育てコミュニティ なこっこ）

みどりの基本計画の概略版があるので、見てもらえたらイメージが湧くと思われる。

加藤会長（名古屋大学）

それを参考にして考えていこうと思う。

三浦委員（京成バス）

2点ほど気になるところがあるが、先ほどの藤井副会長が仰っていた概要版「実務者分科会でのダイヤ・ルートの検討数」の目標値のところでは複数路線と記載して、ここでは検討という言葉になっている。本文の18ページのも同じ表現が出てくるが、ここでは「ダイヤ・ルートの調整を図ります。」と記載している。当然、利便性を上げるためにも、我々で検討していくという形でも、ぜひ深掘りしていきたいと思っている。ただ、調整を図ると読み取れてしまうので、ここの表現をできれば表に合わせていただければありがたい。

17ページの、ぐりーんバスの運賃の見直しの件で、自分たちの認識が違うかもしれないが、全部の個別施策が、語尾はします、やります、進めます、という表現か、協議します、調整します、という表現をとっている。しかし、ぐりーんバスのところで運賃を見直すと言い切ってしまう。それで問題ないのか。これは市民が値上げすると間違ってしまうのではないのか。これは検討することではないのか、そこを確認したい。

事務局

意味的には当然、今幾らにするかは決まっているわけではない。但し、表記としては強い文言なのはその通りではないかと思う。

加藤会長（名古屋大学）

「見直す」ということなので上げるとは言ってない。

三浦委員（京成バス）

本編には民間バス路線並みの運賃水準に引き上げると記載してある。

事務局

先ほど申し上げた通り、検討は検討である。

なので、この表記についてももう少し含みを持たせるような形に変えていただければと思う。

加藤会長（名古屋大学）

これは格差をなくすということでは駄目なのか。一体的にやるとしたら、統一的に、齟齬

のない運賃にしていくことではないか。

事務局

その通りである。実際にやろうとしていることは、ここに書いてある通り、今ぐりーんバスの料金が、民間の路線バスの運賃体系と比べて安いので、それに合わせるということである。「格差を是正する」そのような表記にするということも駄目ということはないので、もしそちらの表現がよろしければそうしたいが、分かりやすいのは今の表記だと思っている。

加藤会長（名古屋大学）

あと、自分も含めて心配していることは、運賃を上げるということは、とても抵抗を感じる人が多い。消費税が典型であるが、上げるって言ったらもうそれを何に使うのか、値上げなんてとんでもないということなので、その1点でこの計画がちゃんと見てもらえないというのはどうなのかということである。

しかし、上げなくてはならないのであれば、上げなきゃいけないので、自分が考えていたのは、普通運賃はそのようにするが、様々な割引や、高齢者をどうするか、例えば自分は親子で動くとき割引するか、そのようなことを考えれば良いと思うがそれはもう民間も含めて、同じような感じで見直す。そうすると元々ぐりーんバスに、余計に払っていたお金の一部は民間にも払えるはずである。流山市内のバスは全部そのようにする。例えば、親子割引にお金を振り分けるような形が自分の考えたことである。

三浦委員（京成バス）

見直すことは必要だと思うので、ぜひ議論したいと思う。この引き上げについて一番気になっていることは、この表現で問題ないと確認した。そして、参加されている委員が承認した。そうすると、団体によっては「会議で反論しなかったのか」という意見が絶対起こると思うので、その部分について慎重にしないといけないと考えている。やはり引き上げるより格差をなくすという表現の方が、委員の皆様になじむのではないかと思った。

澤田委員（流山商工会議所）

その意見については同意する。

加藤会長（名古屋大学）

委員の皆様の個人的な意見としてはそれで良いと思っても、戻ってその団体で値上げの話をしたら、なぜ反対しなかったのか聞かれることは、あり得ることだと思う。自分は上げるとは書かず、格差をなくすという表現が良いのではないかと思う。

具体的に、それでも上げるっていうことも含みたいのであれば、上げることも念頭に置くという形で記載する。上げると書いてしまったら上げるので、例えば市長がそのような覚悟をしている等、元々マニフェストに書いたのであれば、また違うがそのようなことはないのか。

事務局

表記については、見直していきたいと思う。

藤井副会長（日本大学）

値上げに関しては、今自分の関わっているところでも、今度値上げをするが、上げるにあたって、事前に今どのような状況でコミュニティバスと路線バスの差が起きているかということを中心に市民の方に開示している。

このような会場の中で、現状ではどのような状況なのかを常に問い掛けるようにしている。それをこの会議体の中でも、同一の認識を持っていただいた上に、かつ市民にフィードバックする。それがこの流山市の中でも出来ているのであれば、自分はこの上げるという表記を書いても問題ないと思っている。但しできていないのであれば、そこは慎重に扱わないといけない。

ただ、もしもそのようなことを、値上げの方向性も考えるのであれば、これからでも遅くはないので、会議体の中でもきちんとそのようなことについての、値上げの方向性、そのようなものを議論する上で、かつ住民に示していくためのアプローチを、事務局の中で今後検討して行っていただきたいと思う。

加藤会長（名古屋大学）

自分が常々思っていることは、何で路線バスに比べてコミュニティバスの値段が安いのか、その根拠はほぼない。例えば、武蔵野市のムーバスが、コミュニティバスという名前をつけた最初の例がある。

あれは結局、元々当時だと 200 円、今だと 220 円、そのような運賃で、大雑把なところを路線バスが走り、細かいところを走っていると時間もかかり、大きいバスではできないため、

採算がとれない。だからやらないということになるときに、そのようなところにお客様がたくさんいる、さらに高齢者が多いので、そのような人たちは100円が良い。そのように、状況に応じて、路線バスとコミュニティバスが全然違う仕組みとしてある。それを組み合わせでうまく全体として出てきたものである。流山の場合はそのような側面もあるが、長い路線もあり、路線バスのような路線も使い方できる路線も出てきているのでその差が少ない。そのようなことを考えると、運賃の差というのが本当にこれで良いのか。個人的には、他の自治体もそうであるが、例えば議会の議論とか見ても、ぐりーんバスに対する議論は多く出るが路線バスに対する議論は出にくい。

この流れが逆に、路線バスは民間だから議会と言っても仕方がない。だけど、ぐりーんバスは市の支出なので、そこで議会として言及する意味があるということから出てくるのかもしれないが、この協議会は、市のぐりーんバス、民間のバス、両方議論して、どうしたらよくなるかをやりましょうというふうにこの会議ではもう位置付けているわけなので、そのような面での差は小さくなった。では、どのようにしていくかというあと残るその運賃差というのは、あんまり考えられないのか。

むしろその差をつける、本当に必要で他に手段がない人と、そうでない人という差を見て、それは路線バス、コミュニティバス関係なくやったほうが良いのではないかということは、僕の考えているところで、そのように近づけていけたら良いということである。

そのため、具体的にぐりーんバスの運賃を上げるってただけ書くと、今の僕がずっと言ったことが全部消える。自分も運賃を上げることは何度もやってきたが、上げるときは先ほど言われたような配慮をしている。上げるが、高齢の方や免許返納の方は、今までよりも下げる、さらに民間のバスでもそのようにして、本当に困っている人を助けるために、今の全部一律に安いのはおかしいのではないかということを行っている。

或いは、自分が結構設定しているのはヘビーユーザー割引である。結局、よく利用される方が、安く乗ってもらえたら良いのではないか。たまに乗る人は、高くしている。そのようなことをすることで、よく使っていただく常連の方を増やして、その路線を維持できるようにすることも大事だと思う。

計画書にいきなり、しかも最初に引き上げるって書いてあるから、その先は読まない人もいると思う。逆に言うと、あえて書くとしても最後に、このようなことをやる中で、引き上げも、視野に入れる、含めて検討する等、書きたいのであればそう書かないといけないと思う。

むしろ皆様にご納得いただき、困っている方には、ちゃんとサポートできるものにする。取れるところから取るみたいな言い方になると思う。

観光路線では観光客を対象に安くするところがあるが、本当は安くしなくてもよく、観光路線なら、来たいから来るので、高くしても良いと思う。高山市の場合はそこが極端で、白川郷や乗鞍、平湯温泉は1台で運ばなくて2台3台で運んでいる路線があった。そのようなところからたくさん取れば良いと思われる。だけど高山市は全国で一番広い市で、2, 20

0平方キロもある。香川県より広いので、そうするとうち一番高いところでは2,700円かかる。それを高齢者の方から徴収するのは大変なことである。だから、高齢者は1,000円で打ち切りにしている。さらに3ヶ月券、6ヶ月券、1年券を買ったら非常に安くなる、さらにその半額も助成できる。そのようにしている。

そのように、実際に暮らしている方で本当にバスを使わないと、病院も行けない、買い物にも行けないという方を優遇して、観光がまた別途、例えば高山ではJRの切符と含めて安くなる、ロープウェイとセットで安くなるもの、様々な企画切符をやっているので、そのようなものを使ってきていただく。だけど定価は非常に高い。そのように設定している。だから様々なやり方を考えたら良いのではないかと思う。

鈴木委員（富士タクシー）

論点がずれるかもしれないが、我々タクシー運営委員会では、流山市のコミュニティ課と防犯協定を結んでいる。その防犯協定の一つに、走行して危険な箇所があるときは連絡するという項目がある。

本編の20ページ、個別施策の②を、二つ目の黒丸のところであるが、走行環境などの安全性の会議を聞いて道路管理者、警察、公共事業者で協力すると書いてあるが、これはコミュニティ課の方に言えばこちらの話が上がってくるということなのか。これはあくまでも別個なのか。

事務局

こちらに書いてあることは、あくまで公共交通会議の中で、地域活性化協議会の中で、このようなご提案を頂戴し説明の中で見直しを行うという文脈と考えている。

しかしながら、市の方で情報共有をしたものとして、危険箇所を定期的に頂戴しているのでその辺りの情報共有を担当課とできるような形で進めていきたいと思う。

鈴木委員（富士タクシー）

そこは連携が取れているということなのか。

事務局

今、コミュニティ課からそのようなことをしていることを、我々として情報として持っていない部分もあるので、具体的に教えていただき、その部分については、共有できるようにしたいと思う。以上である。

鈴木委員（富士タクシー）

承知した。

加藤会長（名古屋大学）

公共交通は様々な課が担当する。自治体によって課が全然違うところだったりするが、実は愛知県は、防犯と、公共交通は同じ課であることが多い。そうすると今の話と全然違和感がない。つまり、交通安全的な話と、公共交通をどのようにしで守るかということと、犯罪をなくすことが全部同じ課が担当している。

だから、大体地域公共交通会議をやると最後は警察と、その防犯の担当者が、特殊詐欺のビラを、社内に貼っているの、ぜひ一緒に宣伝をお願いする旨を伝えて、それで終わることが普通である。だけど、流山市は全然違う。

その辺に関連すると、自分が関わっているところでは、実はその地域の路線バスはみんな子ども110番バスにした。子どもが何か危険を感じた時には、そのバスの運転手に助けを求めることができるようにした。地域のそのような、これだと走行なので、走ると危ないところということであるが、それだけではなく、ここは暗いから何とかしたほうが良いのではないか、そのようなことも含める。そのようなものも情報共有して、街全体を安全にしていこうということも一緒にやることを、この公共交通計画に書いてあるところは何個もある。そのようなことも、僕は公共交通事業者の仕事として入れていったら良いのではないかと思う。

仕事というか協力としてやるということ、まさにそれが事業者としても、地域としても非常に良いところになるということ、ここに位置付けるっていうことをすれば良いので、元々やっていることであれば、それを書くだけで良い。

別に負担になるわけではない。むしろ、お客様を載せるか載せないか、この計画はそのようなことだけを考えているわけではないようにした方が良いかもしれない。ここに書くか書かないかと言うと自分は書けば良いと思う。

或いは逆に書きたくなければ書かない選択肢もあるが、書いた方が非常に意義のあることだと思うし、自分がやっているところが書いてあるので、積極的に書いた方が良いと思う。なので、市役所でも情報共有することを考えていただけないか。

ちなみに地域公共交通会議では、この木が伸びてきて切れないから切ってほしいと、組合からそのような話が出て、この交差点のミラーが見にくい等、そのような話も出てくる。むしろ、このような会議で言ってもらった方が、警察もおり、実際にその地域を通る人が賛成してくれて、そこで解決することもあるので、そのような場としても考えている。

成田委員（千葉県バス協会）

資料1の33ページで、計画の達成等を、評価する目標ということで、市内のバス利用者数が、数値として今回の計画の書き入れようとしている。

考え方とすると、令和元年度の71万6,787人、これはグリーンバスも含めた形だということなのであるが、令和8年度という、これから4年後である。約4～5年間流山市において、様々な各施策を実行してバスの利用者を増やす計画になっている。

バス事業者は、新型コロナウイルスの影響が出て厳しい状況であるが、4年後の行き着く先を今から85%にするということは、ウィズコロナのような、おそらく利用者の生活スタイルが変わり、テレワークで戻らないと思われるため、この85%っていうちょっと低めの達成目標を想定されたと思う。一方で路線バスはお客様が少ないと、バス路線自体をどうするかという話になるので、今から計画を作るときに、目標を令和元年度に戻そうという、このような計画にしても良いのではないかという気がする。この85%という数字は何で85%なのか、口頭で構わないので教えていただきたい。

もう一つは、先ほどの旅客運送サービス継続事業の話で、今後はそれに基づいて、様々なことを検討することになった場合、活性化協議会の運用方針の、そして事業者が困った時の受け付け窓口は、資料1の38ページにある7月、10月、1月に行う、定期的な会議で言って頂くお考えなのか。

事務局

33ページでの85%の根拠については、後ほど説明させていただく。各事業者から様々な意見を吸い上げる機会として、この分科会を開催するのにかについてであるが、基本的には随時言って頂いて、それに相応しい会議を開催していく方向である。以上である。

加藤会長（名古屋大学）

この事務局に言っていただいて、緊急を要する場合は、すぐに開催しなくてはならない。或いは、実務者でそのようなレベルできちんと議論していきたいのであれば、やっていただく。臨機応変に、定期的な会議の中でやるのであればそれもあるとい、そのように思って頂けると良いと思う。続いて85%の根拠はどうなっているのか。

事務局（コンサルタント）

85%の根拠については今年の2月から3月にかけて、各バス事業者にヒアリングを行った際に、ご意見をいただいた中で、調整案を事務局の方と調整をして設定をしたものと、

いくつかの施策に関して需要予測を行い、計画の中で位置付けている施策の組み合わせの中で、85%が概ね妥当であるという判断のもと、この数字に設定している。

加藤会長（名古屋大学）

100%未達は採用しなくなかったが、自分も含めて、需要は2割ぐらい下がるだろうと考えている。

今は68%だけど80%ぐらいまで戻るだろうと考えている。しかし、それ以上は努力しないと戻らないだろうとよく言っており、そうすると何も努力しないで80%だったら努力して85%にしようという感じである。やはり、どこまで戻るかまだわからない面もあるので、本当に予想以上に戻るのであれば、僕は3年度目ぐらいのところで、見直せば良いと思う。予想以上にひどいと結局これは、本数的には何とか維持しようということになってくるが、やはり現実合わなくなった場合は、目標の見直し、本数をどうするかも見直していかなきゃいけないことになる。今のところはこの値で志が低いと、評価されるかもしれないが、このくらいが良いのではないかと思う。その根拠も若干書いといていただくと良い。

あと大事なところは自分が何やるかという、これは毎回言っていることであるが、誰がやるのかが書いてあるので、名前が書いてあるのに、納得していない、知らないと言われるのは困るところがある。

大きな流れとしては、大事なところの運賃や路線をどうするのかという時にこの会議を経由しないで、知らないうちにそうなっているということはないと、流山市の中ではしていきたいと考えている。その代わり、この委員の皆様にもそのようなそれぞれの事情はわかって、例えば減便しないといけないとしたら、何で減便しないといけないのかというのをきちんと話していただき、それが納得できることであれば納得していくという、そのようなことをやっていくことが、大事だと考えているので、さっきのビフォーアフターの第1はそこである。

今までは、時刻表に空白の時間帯が多いと思ったら、急に便数が減っていた。学校に行けなくなるようなことを避けたい。であれば、先に言って頂いて、ここで話し合ったら回避できる方法があるかもしれないし、議会で回避できないと判断しても、違うやり方を模索して早く手を打とうということである。この会議の意義が最初に分かるようにして欲しいということである。このようなことが地域公共交通で大事なことではないかと思う。

すでに多くの修正事項があるが、この修正事項を、もう1回皆様に見ていただくのか、この段階で自分に一任していただいて、パブリックコメントの段階でまた皆様に見ていただいて修正していくということもあり得る、どのように考えるか。

事務局

今年度に策定を終えるということになると。もう一度会議を設定すると間に合わないと思われるので、可能であればパブリックコメントで寄せられる意見と合わせて今回の修正をかけていただくということが問題なければ、事務局としてありがたいところである。

加藤会長（名古屋大学）

大きなところは運賃の引き上げだと思われる。そのまま出すと危険な気もするので、修正をして、別に協議会を行わなくても書面で見てもらっても良いと思う。

それでも時間的に厳しいとすれば自分の方でまず一任して、特に重要な意見のところは見直し、書き直しをしていただき、それをパブリックコメント期間中で、並行して皆様にも見ていただき、その見直せてないところは修正する。多くの自治体はもうパブリックコメントに入ったら変えないというところが多いが、自分も全くそのようなことは考えてない。パブリックコメントというのは、変えるための話ではないのか。変えなければパブリックコメントをやる必要ないだろうと自分は思っている。流山市がどのような文化か知らないが、全部打ち破ってきたので、そのような意味では、別にパブリックコメントに出したから、自分の意見は通らないということはないというふうにしていきたい。

成田委員（千葉県バス協会）

パブリックコメントの時期に関連して、先ほど質問の中で、概要版と資料1の2ページの、路線図の定義と色分け、市外に行く路線の整理が会長から公共交通マップを作成してそのようなものを見ていただければ、市民が自分の住んでいるところの路線のこんな感じなのかというの、それとあわせて検討すれば良いと思う。

その中に反映していくということであるが、気になるのがパブリックコメントの時期までに整理されたバス路線を作って、市民の方々が手にとって見るようになっているのかどうか、これについてちょっとご確認させていただけるとありがたい。

加藤会長（名古屋大学）

この図と2ページと、そのあとの18ページの辺りとの連動がどのようになっているのかということなので、そのところは今の書き方だと直結してしまうので、直結させないように書き方を変えた方が良いのではないかと今の段階では思っている。

事務局

マップ作成のスケジュールについてであるが、現在着手しており、今年度中にマップが皆様に配られる予定である。おそらく3月ぐらいということになるので、パブリックコメントの時期に配る状態にはならない。

加藤会長（名古屋大学）

なので、その段階で2ページの図が出て大丈夫であるが、2ページの公共交通網図に、1ページの、特にバス路線の定義の説明や、18ページのサービス水準のところがかくつついてくると、今のような話になるので、そこが完全に繋がらないようにした方が良いのではないかと思っているので、そこを事務局と見直して、この色塗りをどうするかを最後のところはパブリックコメント後に、議論して、そのマップとともに出していく。最終的に、そのようにしたいと考えている。

成田委員（千葉県バス協会）

会長にも整理されたことに誤解がないようにするために、あえて確認すると、資料2の路線図は入れない形で、パブリックコメントするというので良いか。

加藤会長（名古屋大学）

そうではなく、まず基幹路線・一般路線という言い方が良いかどうかを吟味する。

それから、一般路線について、補助の基準が不明確なので、それについてどのような形にするか、例えば要検討ぐらいは最低限書いておく。今だとそれもなく野放しの状態なので、そのぐらいのことは書く。それからこの部分は、まだ見直す可能性があると思う、そのような感じになるのではないかと思っている。

成田委員（千葉県バス協会）

それとパブリックコメントの前に書面協議でも構わないので委員にもその案をお示しいただければありがたいと思っている。

加藤会長（名古屋大学）

問題はその可能な時間があるかどうかである。議会の日程も、逆算する必要がある。

事務局

実は会議がコロナ禍で開催できなかったことがあり、非常にスケジュール的には大変タイトな状態にある。往復書面、或いはもう一度会議を開催するということになる、今年度中の策定というのは、非常に厳しくなると思う。

成田委員（千葉県バス協会）

今年度中の策定の中に目標にしているこの会議なので、確かに、会長と副会長の方で、見ていただく方法が良いと思う。

加藤会長（名古屋大学）

今はそのような話にしているので、注記でもそう書いて、ここは大事なところなのでもう一回議論して、結局地域公共交通計画はその路線をどうするつもりなのか、一番気になるところであるので、そこを十分に議論していなかった。ただ、実はあまり議論しない。

なので、今回はパブリックコメントのところできちんと議論していく。これについては極端に出さないというのもあり得る。また、出さないとちょっと、わからないこともあるので、どのように出したらおかしいことにならないかということを検討して出させていただければと思う。

最終的なところはそれぞれの色が何を示すか、ということも含めて再整理する。この1、2ページをきちんと再定義する必要があると思うのでそれが次回、ある種のメインの課題になるのではないと思う。

会長と副会長の方で、このパブリックコメント前の出てきたご意見の中で特に、根本的にそのまま出したら危ない、逆にすぐ修正できるような個所を修正していただいて、その部分について、2人で確認して皆様には修正した部分のリストを、お付けしてお送りする。もちろんその中でご意見をいただく、そうして修正したものについてはパブリックコメントをさせていただく。パブリックコメントはいつからなのか。

事務局

パブリックコメントは11月22日から12月21日まで行う予定であり、その結果を受けた第4回目の会議を、来年の1月12日に予定している。

加藤会長（名古屋大学）

メインは本編1、2ページということになってくると思われる。ここは特に事業者によく見ていただきたい。

何が重要か、事業者的にも、様々なお考えがあると思うので、自分のところでは重要でないところを重要にされたら嫌であるなど、そのようなことがあると思われる。或いは地域としてもここは、ご意見があれば見ていただくということで良いと思う。

そのような形で考えているが、それでよろしいかどうかについて、協議事項なので委員の皆様のご賛否を伺うが、賛成の方は挙手をお願いする。

全員手を挙げたので、そのような形で進めさせていただく。

今日気づかなかったこと、家に帰ったら気づくことがあるかもしれないが、それは忘れないうちに、事務局に連絡していただき、それもパブリックコメント後でまた議論するということで、大事なことがあれば言ういただければと思うのでよろしくお願い申し上げます。

その他に何か意見はあるか。

事務局

先ほど申し上げた次回の会議について、令和4年1月12日水曜日、時間は14時30分から、場所は前回会議と同じクリーンセンターを予定している。詳細については今後書面でご連絡する。

加藤会長（名古屋大学）

以上ですべて終了したので事務局にお返しする。今日も非常に多くの意見を言っていたことについて、感謝の旨を申し伝えたい。