

令和3年度流山市地域公共交通活性化協議会 第4回会議

【日時】 2022年1月12日（水）15:00～17:00

【場所】 流山市生涯学習センター 多目的ホール

【資料】

資料1：流山市地域公共交通計画（案）に対する意見と市の考え方

資料2：流山市地域公共交通計画（案）

資料3：令和3年度第3回会議（R3.10.8）以後、各委員等からの意見要旨及びそれに対する対応

資料4：意見交換会「意見と市・協議会の回答」

補足資料：流山市公共交通マップ（イメージ案）

【概要】

- ・議題第1：流山市地域公共交通計画（案）パブリックコメント手続の結果報告及び対応について事務局より、資料1～4を用い、流山市地域公共交通計画（案）のパブリックコメント手続の結果報告、対応及びその他の修正点について、説明を行った。
- ・採決の結果、計画書（案）の修正案について、事務局案を承認。
- ・本日の議事における修正意見への対応について、会長一任で確認いただいた後、市役所内会議を経て公表する方針となった。

【議事】

加藤会長（名古屋大学）

会長から開会のあいさつを行った。

本日は、何回もご議論を頂き、様々な内容について伺う機会がある中で、流山市地域公共交通計画の策定を行ってきたが、計画策定前の会議は今回が最後である。この会議で計画案を確定することになり、意見をいただく最後の機会であるので委員の皆様からご発言をいただくことが出来ればと思う。

計画の策定はスタートである。計画を策定して終わるわけではない。計画を策定したということはスタートラインに立っただけであるので、何年か経過した後に全く進んでいないということにならないように。そのためにも計画書の中身がどのようなになっていなくてはならないのかを考える。それが本日の議題である。

本日の議題は一つで、そのタイトルが「流山市地域公共交通計画（案）」パブリックコメント手続きの結果報告及び対応についてである。資料１～４について事務局から一括で説明していただき、計画書をどのように対応したのか、パブリックコメントで頂いた意見と対応した答えを記載した書面もあるので、それで問題ないかを議論する。

最初に事務局から資料の説明をお願いします。

事務局

本日、示している計画書（案）について、令和３年１１月２２日から１２月２１日にかけて実施したパブリックコメント手続きにより頂いた意見や、パブリックコメント手続きに先立つ市役所内の会議における意見、１０月８日開催の第３回会議で頂いた意見などを踏まえて修正を加えた計画書案である。パブリックコメント期間中の１２月１１日土曜日には、市役所会議室にて、加藤会長にもご出席いただき、パブリックコメントに関する意見交換会を開催し、２４人の方に参加いただいた。結果、パブリックコメントとして３名の方から１５件の意見をいただいた。頂いた意見と市の考え方については資料１、３、４にまとめている。計画書案については本日の協議会に続いて、１月下旬の市役所内会議を経て２月上旬には内容を整え、その後計画書の印刷完了予定の３月上旬に計画書を公表する予定である。資料に従って、パブリックコメント手続き等による計画書の修正案について説明する。最初に、資料１をご覧いただきたい。

資料１について、意見番号「１－１」～「１－３」、「２－１」～「２－７」、「３－１」～「３－５」の計３名。１５件の意見をいただいた。意見番号「１－１」については、計画の運用において対応すべきものと考え、計画書の修正は要しないと考えている。意見番号「１－２」については、流山ぐりーんバス松ヶ丘・野々下ルートの一部経路見直しに関する意見である。「１－２」のルート見直し要望については、対象のバス停及びその前後のルートについて地元自治会連合会他、多くの方々からの要望を受け、従前の経路を一部変更の上、設定したものである。そのため、見直しの検討にあたっては計画書に則り、地元自治会等の地域組織において、まずはお話をいただきたいと考えている。

なお、市民等からの提案による見直しについて、現時点においても市ホームページの問合せフォーム等からの問合せを受け付けているところ、現計画ではこのような随時の問合せ受付けについて読み取れないことから、資料の記載通りに文章を追記するように考えている。

「１－３」については南柏駅西口、流山市側への自転車駐車場整備に関する要望である。

この要望については南柏駅周辺が柏市域になるので、この要望の柏市へ情報提供により対応することとしたい。

「2-1」については、「流山セントラルパーク駅周辺について、バス路線の乗り入れが限定的で駅勢圏の住宅地との連絡が脆弱である。」「住宅地における世代交代等の観点で利便性の高い公共交通の存在意義をPRすることは有効であると考えている。」「まちづくりに合わせた戦略的な交通網の検討について今後、協議会で議論する予定はあるのか」という意見である。土地区画整理事業の進捗に合わせた交通網の検討については、市から幹線道路の開通や宅地供給見通しについて、協議会を通じた情報発信をして、まずは民間事業者の皆様において新規サービスの導入について検討いただきたいと考えている。また土地区画整理事業の施行地区を通過する等、既存の「市内基幹的路線」「市内準基幹的路線」について「30本/日以上」のサービス水準維持・確保や、必要に応じ独占禁止法特例法に基づくバス事業者間におけるサービス内容の協議・調整により、協議会にて検討や協議・調整を図る考えである。また、公共交通の存在のPRについては、計画書案の16ページの「施策1.「流山おでかけシステム」のブランディング」にて対応することを考えている。

この意見に対しては資料のような修正案を考えている。最初に現計画案においてはご指摘のあった土地区画整理事業の進捗とその時々々の街の状況に合わせた交通網の検証を「資料2」計画書案の4ページ図1-2に補足のコメントとして、公共交通検討地域の欄に「民間バス路線の新規開設や既存路線バスの経路変更・路線の廃止、土地区画整理事業の進捗に伴う道路の整備・宅地の供給などに合わせ、公共交通検討地域は、適時見直しを行います。」という文章を追記したいと考えている。

また、22ページの「図5-3公共交通サービス検討に係る全体フロー」について、現フローにおいては、交通事業者自らの判断による新規サービス導入や既存民間バスのうち市内の基幹的路線、準基幹的路線のサービス水準の維持・確保について読み取れないことから、修正案の通りに文言を追加しようと考えている。「2-2」については、「現況の公共交通体系が最適なものに近いと解釈しているのか」という質問である。この質問については、現行の交通体系が最適なものとはとらえていないこと、現在の交通体系を見直し、一体化を図ると記載しているので、それがより伝わるように修正案の通り、施策の表現を改めたいと考えている。「2-3」から「2-7」については、計画書案の中にある数値基準に関する質問等であり、市の考え方の通り回答し、計画書案の修正は要しないものと考えている。

3ページ目では、流山ぐりーんバスの収支率やサービス向上に係る意見、要望である。これらの意見については、計画書の運用において対応させていただくものとして、計画書案の修正は行わないものとする。

資料3は10月8日の第3回協議会及びそれ以降の市役所内会議等で挙げた意見をまとめたものである。大きな修正箇所には絞って説明を行う。3行目について、市役所内会議において資料2計画書案の3ページにおいて「市民アンケート」「一般化時間」「公共交通検討地域」について補足説明を要する旨をいただいた。これに関しては、巻末に追加で添付する

「参考資料」に「市民アンケート」「一般化時間」「公共交通検討地域」の概要について記載することとした。

続いて、2ページ目の3つ目「基幹的路線」、「準基幹的路線」以外の路線の対応に関する意見である。この意見については、バス路線を5つの区分に再定義した。新規に定義した「地域間路線」について、現行水準を維持する旨を追記した。

資料4は12月11日に開催した意見交換会における、意見と対応を示している。内容は資料の通りであり、項目は「流山ぐりんバスについて」、「交通に対し、不便を感じていることについて」、「計画書全般について」、「その他」の意見をいただいた。

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1がパブリックコメントの対応についてであるが、良い意見があれば採用する。議論をした結果に基づく記載内容に対しては、そのように記載した背景を知っていただく。計画書に記載してはいるが、読みとっていただけていない、読みとれないということは分かりにくいということなので、内容を分かりやすく修正する。個別の要望については資料に記載されていないので、そのような意見を踏まえて変更していく。資料3は協議会委員の意見と対応について整理したもので、資料4は12月11日に開催した意見交換会における、指摘と対応である。資料2が計画書（案）である。何か意見はあるか。

石野委員（流山市まちづくり推進部）

内容については、この協議会の中で議論した結果であり、この計画の施策に早く取り組むというところで、来年度予算で市内バス路線見直し案の検討を含めた予算計上をしている。来年度、皆様にお集まりいただいたうえで議論する機会が増えていくと思われるので、よろしく願います。

加藤会長（名古屋大学）

運賃、つまり保険で言ったら自己負担の考え方は、同じ移動であったときに値段が違うのはおかしいことではないか。それを考えたときに、ぐりんバスと普通のバスを比較してどうなるのかについては、運賃を同一にすることが良いのではないかという方針を出している。一方で会社が異なり、路線が異なっていると毎回初乗りが加算されて高くなるので、これはおかしいことではないのか。解消する一つの方法は、通し運賃やゾーン運賃、最近の流行ではサブスクリプションという、この地域内では一日どこへ行っても同じ値段という制度である。特にこれらを流山市の中で実行する。流山市の交通は流山市に向かっていない交

通だったので、流山市の中で動くことを提案する。他へは今まで通りであるが、流山市の中で動くことが便利ではなかったので、そこへの対処を考えている。

成田委員（千葉県バス協会）

今後の計画に基づく協議が今後どのように行われていくのか、今回修正されたのが非常に重要になると感じた。その上で、考え方の確認をさせて頂きたい。特に、バスの定義も前回から大きく変わっている。1ページではバスは「基幹的路線」、「準基幹的路線」、「地域間路線」、「特定施設路線」、2ページの公共交通網では、大変きめ細かく公共交通を生かしていく考え方に基づいてこのような分け方に行っているというのも分かるので、その上でバス事業の考え方でこのような「基幹的路線」、「準基幹的路線」等々のバス路線の他にも、直接高速道路を經由して東京駅、羽田空港等に向かういわゆる高速バスと呼ばれるバスが流山市内から発着している。今後の利用については不明であるが、直接乗り換えなしで目的地へ向かうことが出来るので、お客様の利用が非常に進んでいる状況である。「表1-1」をみると、高速バスというカテゴリーがどのように見れば良いのか分かりづらい。以前、高速バスが公共交通機関の定義に当てはめると鉄道に近いと感じるが、何か別の考えがあるのか、何か東京方面等への広域な交通を担うものとして、流山市を発着する高速バスの形態をどのように考えていいのかが気になる。計画の中でどのように考えるのか事務局に示してほしい。

事務局

流山市内の高速バスについて現在、流山おおたかの森駅から羽田空港、成田空港、東京駅に向かう路線が存在する。この計画の中では地域公共交通の観点から「図1-1 本市の公共交通網」を作成したことから、長距離路線についてはこの中では明記していない。

加藤会長（名古屋大学）

改めて活性化再生法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）第2条1項を見ているが、明確ではないが法第2条1項では「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。」と記載している。これに高速バスが入るか入らないかという点、例えば、自分は新幹線でも年間120～130回ほど乗っていたので、自分にとっては日常生活の交通手段である。新幹線で通学する学生が実際にいるので、そのように考えると日常的な公共交通といえる。決して高速バスだから外すということではない。但し、注意しなくてはならないことは、不安定なので、例えば公共交通だから守らなくてはならないと言ってし

まうと、事業者的に窮屈になるかもしれない。計画書の中では全く言及しないのか。今ある路線はしっかり守っていく・使ってもらえるように、市としても最低限書いた方が良くも
しれない。

自分が担当しているところでは、本当に高速バスで通学などを行って、市が補助している
場合もある。その自治体は、地域公共交通計画の一節となるように、この高速バスを維持し、
発展させていくと位置付けているぐらい重要であるとしている。大学に通えるように、この
バス路線を発展させている。なので、決して高速バスが地域公共交通でないというわけでは
ない。但し、流山市ではそこまでの位置付けにはならないと考えられる。以前のつくば市（つ
くばエクスプレス開業前）などはそのように高速バスを位置付けていたかもしれない。

流山市では高速バスにそこまでの重要性はないが、高速バス自体があるのであれば、知っ
ていただく必要はある。そのような位置付けはどうか。

成田委員（千葉県バス協会）

承知した。

加藤会長（名古屋大学）

なので、バスマップ等に記載する必要はあると思われる。もしそうでないと分からない人
が多いかもしれない。

委員の皆様にも申し上げたいが、自分の名前が書いてあるところを確認していただきたい。
自分が思ったようなことがしっかり記載されているか注意してほしい。

全体の施策を表にしたものはないのか。

事務局

全体の施策の表は前回配布した概要版に色分けしたものを作成したが、計画書の中には
ない。計画書の方にも記載した方が良いか。

加藤会長（名古屋大学）

全体の施策の表が概要版に記載されていた。

事務局

承知した。

計画書に、全体の施策を表にしたものを追加することとする。

田中委員（流山子育てコミュニティなこっこ）

資料2の20ページ、「3. 公共交通のユニバーサルデザイン化」についてである。関連計画の中に「子どもをみんなで育む計画（子ども・子育て支援総合計画）」が入っていないが、これは福祉計画の中に含まれているのか。総合計画の中で子育てに関するものが柱として福祉から出すようなイメージで作っていたと思った。可能であれば、「子どもをみんなで育む計画（子ども・子育て支援総合計画）」の名前があると良いのではないかと思った。

加藤会長（名古屋大学）

具体的にはどのようにすれば良いか。

田中委員（流山子育てコミュニティなこっこ）

関連計画の中に「子どもをみんなで育む計画（子ども・子育て支援総合計画）」を入れてほしいということである。9ページにもない。

加藤会長（名古屋大学）

もし、そこが意識されていないとしたら、今ご提案いただいて入れなくてはならない。

田中委員（流山子育てコミュニティなこっこ）

文言のことだけである。

加藤会長（名古屋大学）

個人的には関連計画に書くだけでは、結局この計画では何もサポートされないことになる。親子で出かけやすくする、お子様が動きやすくすることなどが必要であるならば、言及した方が良い。

事務局

関連計画については、庁内照会等で担当課と確認しているが、今の意見を改めて担当課と

確認したうえで修正していきたい。

加藤会長（名古屋大学）

今の指摘は大事で、もしかすると子育てはバスと全く関係ないと流山市の担当、市役所内でそのような雰囲気であるならば、ここで改革しないと5年遅れることになる。個人的には、その点は非常に重要であると考えている。全国的に子育て日本一とうたう自治体が存在するが、そのようなところで公共交通をやっているのかというと、全くやっていない。このことにより、他の施策が後退することはないと思うので、意見をいただき、自身も考えていく。大きいことであれば委員の皆様に関りたいが、そうでなければ自分に一任して追加する形で良いと思う。

成田委員（千葉県バス協会）

もう一点、確認したいことがあるが、21ページ「4. 観光施策との連携」の個別施策で「②公共交通運賃定額制度の観光施策での活用」の中に「…、施策 2-1. ②とあわせて検討します。」と記載されているが、この施策「2-1. ②」は「②公共交通運賃の定額制度（サブスクリプション）の導入」であり、今回の発言は修正を強く求めるものではないが、バス事業も含めた交通に関するサービスの定額運賃の検討というのは、観光事業者も含めて、バス・鉄道・タクシーのような主体が一日全部乗り放題となると、関係者間の調整が非常に多岐にわたり、調整のハードルが高い。これが実現すると流山市にとっても大変すばらしいことであると思うが、一方で実現するための調整が大変であり、実行するまでの期間が非常に長くなる。このようなサービスについては、まず見えるものがあるとお客様は知ることが出来るので、「気づき」を得るためにも、少しずつ育てるというやり方も、実は有効ではないかと考える。この「②公共交通運賃定額制度の観光施策での活用」という言葉があるが、出発の部分で、例えば今回、シェアサイクルの活用で回遊性の向上を図るとしているが、このシェアサイクルでの回遊を図るために、場合によっては公共交通の部分的な調整がつくところから、そのような割引を始めるようにして、それがうまくいったら徐々に広げていき、並行して17ページの「②公共交通運賃の定額制度（サブスクリプション）の導入」に合体していけば良いと思う。17ページと21ページの施策を同時に実行することが出来れば非常に素晴らしいが、出来るところからやるという考えはどうか。少し観光の場合は先にできるものが見えるように、例えばシェアサイクルの相互割引のような、計画策定後にはそのような考えで調整していただけると有難い。

事務局

進め方については、先ほど指摘をいただいた通り、両方とも並行して進めるという形にならない部分について、運営には気を付けて参りたい。

加藤会長（名古屋大学）

流山市についてはリードするような強い事業者がなく、それぞれ持ち寄る形になるので、本格的にやろうとすると時間がかかる可能性がある。個人的に思っているのが、例えばあるお祭りがあったときにこの1、2日間開催した時に行ったらどうなのかというところから始まり、それで儲けた、損したということもなく、そこはその時にきちんとどのような使い方だったのか、検証をする。デジタルチケットでQRコードをかざす形にすればどこで降りたかが分かるから、そこからどのような利用がみられるのか確認して、繰り返していくのが一つの方式としてあるのではないかと考えている。1回利用すると便利だと感じ、従来の利用が増えたり、今までにない利用が出現したり、面白くなってくれば、知らないうちに日常になってくる。

最初から強引にやるわけではないが、やれるところからやっていく、ある特定の1日、2日間ならやりやすいのでやっていく方が良いのではないかと思う。

計画書に書いてあるので、何もやらないことはやめてほしい。委員の皆様にはぜひ前向きに考えていただきたい。

三浦委員（京成バス）

冒頭に加藤会長も仰っていたが、計画がスタートラインでこれから何をやっていくのが一番重要であり、個人的にずっと考えていたことは「資料2」の36ページに関係する委員の輪があるが、これが非常に意味のあるものであると考えている。ご承知の通り、昨年末テレビ番組で井崎市長が出演され、朝のニュース番組でも流山市が取り上げられている。現在、今までよりも増してこの市がクローズアップされているという中で、自分も様々な協議会に参加しているが、ほとんどバスの話しか出ない。バス事業者しかしゃべらない、その地方自治体の方とバス事業者が全てを握っているような空気がある中で、まだこの協議会では様々な委員から意見を頂けているので非常にありがたい。これから運営するにあたり、この協議会だけでは本音では言えない部分があると思われるので、さらに様々な市民の皆様、地域の方、商店の方、様々な利害関係がある方の意見を聞きながら、どのような公共交通がよいのか、さらに議論を深めていく。これからは本番であると思う中で、この輪が重要であるとともに、可能であればここに福祉有償運送協議会、流鉄沿線活性化実行委員会、下には実務者分科会・市民分科会とあるが、この枠にとらわれなくて、状況に応じて様々な分科会、

意見交換会等、この計画書の表記にとらわれずに様々な形で運営していく旨を1行でも記載していただければ有り難い。例えば、交通事業者労働組合と市民の方の意見交換会や、あるいは道路管理者・交通管理者と我々と市民と話するときもあると思うので。様々な切り口でやっていくということが、様々な取り組みをやる中ではかなり横断的な、様々な意見交換をしていくということに意味があるのではないか。鉄道、タクシー等含めて様々な横断的な意見交換をすることがある旨を入れていただけると、その時々、この形の切り口で入るのは良いのではないかという議論を作るといところがあるので、計画書の表現で足りてはいるが、もし可能であればその旨を入れていただければ、さらに自由闊達な話し合いができるのではないかと思う。

加藤会長（名古屋大学）

まさにその通りである。そのために何かネタがないといけないと思っている。例えば、番組で出てきた20か所を公共交通でお互い行きやすくするというのをネタにして、一体何をしなくてはならないのか。ワークショップを開催したら今まで考えもしないようなことが出てくる、あるいはその時にこの会社とこの会社が、この組織とこの団体が一緒にやったらできることが出てくる。そのようなネタを少しずつ決めて、年に何回かワークショップを開催して、そこから切符を販売する。イベントをやるのが良いのではないかと思った。例えば大河ドラマで最後にゆかりの地が出てくるが、自分が関わっている自治体が出たら、すぐ担当者に連絡して明日以降問い合わせが来るから、ちゃんと全部答えられるようにしてもらっていた。そのように分かってもらえると、そこが口火になってから発展することがある。皆様に扱ってもらえそうなところをキッカケにして広げていく。お祭りが特にそうである。それをとにかく徹底してやることが大事であると思う。そうすることで36ページの輪が回っていく。そうすると面白いことがたくさんある。

鈴木委員（富士タクシー）

今、三浦委員の話を聞いて思っていたことがあるが、一度、交通事業者だけで集まって話をしてみたいと思ったことがある。やはり、この資料4の中に、加藤会長の言葉で「鉄道がザルでバスが網でタクシーがろ紙」という言葉があり、そうすると鉄道が余り増えていくことがないと思うが、バス路線が増えていって「網」がだんだん「ろ紙」に近づいていくとタクシーの出る幕が無くなる。流山市内で事業を営む交通事業者として、バス事業者がどのようなことを考えているのか、市民の前で言えないようなことが多々あると思うので、一度事業者だけで集まった会議を開けないか。可能であれば会長を含まず、事業者だけでできないか考えていた。

加藤会長（名古屋大学）

そのような意見が出てくることは良いことである。あまり強制的にそのようなことは考えなかったが、流山市で交通事業をやっている人が集まった時に一体どのようなことが出てくるのか、一堂に会した時に何が出てくるのか。これは想像もつかないことである。他の誰も入れないことも理解できる。業界で話をするという事はあっていいと思う。

三浦委員（京成バス）

実は、タクシー会社が都内でオンデマンド型のタクシーを様々なところで行っている。今、鈴木委員が仰る通り、バスは「ろ紙」に近づいているかもしれないが、逆にバスが持ちこたえられなくなって、タクシーの方で新たな輸送形態が考えられないのか、そのような話もある。どちらにしても、腹を割って話すことは非常に良いことだと思う。自社の利益もあるが、お互いに利益があり、市民にも利益になるような話が出来れば一番いいと思う。自分はぜひやってみたいと思っている。

加藤会長（名古屋大学）

自分が関わっている自治体では交通事業者がバス1社と、タクシー2社あるが、バスのルートをシンプルにして、他の地域はタクシーでデマンド交通をやるのが良いのではないかという案を計画で既に提示しており、どのようにやるのか話をした。

「ろ紙」と「網」だけでは「ろ紙」が詰まってしまうのもっと細かい網も必要で、それが今まで無かった。なので、バスとタクシーの間に非常に距離があり、それが不便であった。今まさにオンデマンド交通が間に入り、それをバスがやるのかタクシーがやるのかどちらが良いのか、計画全体ではうまく仲良く交わしていくことをやっていく。皆様で話し合うのも良いし、このような会で提案して分担する方法を考えるのもこの協議会の意味である。流山市で新しいオンデマンド交通をやるためにどうすればいいのか考えるのも良いと思う。この意見の中では、今、流山市の公共交通が全部あまり変えないという前提について言われて、そういえばそのように見えるかもしれないというところがあり、様々なことをやっていく中で「もっとこのようにした方が良いのではないか」という意見が出たりすることがあると思う。

公開だと議論しにくいことがあるので、どこかで一部のメンバーの方に詰めていただいて出してもらうこともあり得る。結果として良いものができれば何でも良いので、そのプロセスは皆様で考えていただければ良いと思う。

石幡委員（老人クラブ連合会）

高齢者の立場から交通利用について申し上げますと、現在、老人クラブでは様々なイベントを開催しているが、最近は免許返上する方が増えており、運転できる人が減少することで参加できない方がいる。ぐりーんバス等の移動手段があるが、例えばイベント開始時間が10時とした場合に、バス乗り場まで行く時間と待つ時間を含めると、今までドア to ドアで20分だったのが、1時間近くかかることもある。また、イベント会場に行くまでの自動車手配の影響で都合がつかないケースも毎年増えている。このままでは老人クラブ解散という話も出てきてしまう。

ドア to ドアで高齢者が利用しやすいので、今後はバスよりもタクシーの需要が高くなるのではないと思う。特に2025年以降、75歳以上の高齢者が増えていくとのことなので、高齢者が健康で日常生活を過ごすために外で様々な活動をしようと思った場合に、現状のバスの時間と、自分が目的地に行くまで、イベントに参加するまでの時間がかかりすぎていることを考慮すると、タクシーの需要があると思われるので、ぜひタクシー事業者の皆様には頑張っていただいて、市役所の皆様には補助制度について早急に進めていただきたい。障害者の方々にも同じようなことがいえると思うのでぜひ頑張っていただきたい。以上である。

加藤会長（名古屋大学）

皆様が乗っていただければ、タクシー事業者も頑張ると思う。今はどこの自治体でもタクシーの運転手が非常に不足しており、コロナ禍で一番稼ぎ時になる夜が無くなったことで、結局仕事ができなくなった事業者も多い。そのようになると、朝も走れる人がいなくなり、その結果、朝は需要が減っていないのに予約が入らないということがある。朝の需要があるので、補助を出して乗務員を雇うように要請しても、これからどうなるのか分からない。そもそも人手がない、高齢者を雇用してもそれは大丈夫なのか、様々な議論が出てくる。

朝の利用が多い時にはある程度まとまって動いていただく、そこにデマンド交通の意味が出てくるのではないかと、という考えがあり、相乗りになれば運賃が少し安くなるので良いのではないかと。行先は病院であることが多いので、その方面に設定すればまとまった需要が得られやすい。タクシー会社では、利用者がバラバラに動こうとすると予約が入らない、採算が合わなくなる。どのように流したらたくさんの方が安く利用でき、タクシー会社としてやっていけるのかということを探す。それが流山市でも必要になると思う。

成田委員（千葉県バス協会）

確認のために申し上げますが、資料2の37ページの図では、「計画・事業検討（Plan）」、

今はここを進めているという認識である。令和3年度末の計画策定・公表に向けて現在進めているが、令和3年度「計画書策定」の下に「次年度事業検討」と記載がある。他の自治体を確認していると、計画策定の時に平行して具体的な事業、いわゆる計画の内容が大変広範囲になるので、ある程度優先順位、どのようなところを先にやるのか、どの内容に時間をかけるのか、そのような部分を、この計画をどのような順番で行っていくのかという部分も、重要なファクターである。今回、1月に計画策定・公表を急ぐこともあるので、「事業実施（Do）」では令和4年度から事業実施に入っている、この令和4年度における事業実施がアナウンス的に含まれていると良いが、これから3月までにアナウンスすることはスケジュール的に大変難しいので、その辺りは書き直す必要はないと思うが、令和4年度に入ってこの協議会に4年度の事業をご提案いただくのか、もう一度3月までにご提案いただくのか、何か4年度の事業を、本日計画を決めたとして、すぐに始まってしまうので、この考えをお伺いしたい。

加藤会長（名古屋大学）

その辺りは明確で、例えば17、18ページを確認してもらおうと、それぞれの施策にチャートが乗っているの、すでに固まっている内容であれば実線の「→」、まだ固まっていない内容は点線の「→」で示している。見たときにいきなり出来るものではないかという意見があれば頂きたい。基本的にはここで全部決めていくので、おかしなところがあればご発言をいただければと思う。逆に、早く進められるものがあれば進めても良い、ないものであると良い物は追加していく。そのような形で良い。その辺りも委員の皆様にご意見をいただければ良いと思う。

板垣委員（国土交通省）

この計画の中身を見ると、例えばコミュニティバス見直しのルール等、ここまで具体化して書いてある自治体というのは関東管内では珍しいので、そこにポイントがあるのではないかと考えている。ぜひ、この計画は作って終わりというわけではないので、本当に施策がどこまで進捗しているのか、進まない原因は何なのか、施策を実際に実行しても様々な課題があると思うので、そのようなものを見直して頂き、実際に使いやすい交通を作っていくことが計画策定の一番大きいところであると思われるので、加藤会長が最初に仰っていた計画はスタートラインであるということ、関係者の皆様のご心にとどめていただき、年に1回評価していく場もあると思うので、そこで意見を述べながら日々中身や施策を見直していただければと思うので、そのような中で疑問点があれば、サポートするので引き続きよろしくご意見申し上げます。

加藤会長（名古屋大学）

確認であるが、関東の場合は第三者評価をどのように行っているのか。

板垣委員（国土交通省）

第三者評価は一般的な計画策定と、フィーダー、幹線、利便増進、各1件である。今回、公の場でコメントをしていただく評価対象には流山市は入っていない。当然評価するが、公開の場では行わない。

加藤会長（名古屋大学）

この計画を提出すると、今の法律では第三者評価というものを受けて、運輸局の職員や学識経験者から評価を頂く。おそらく来年の第3回協議会で議論して、この1年間どのように進捗したのかチェックしその手続きを踏んでいく。

郡司委員（流山市民）

市民分科会では流山市がどのようにして動いているのか知りたい。市民目線で見たときに交通網を知ることは正直大変である。

事務局

市民分科会自体は、これから必要に応じて開催する形で考えている。

加藤会長（名古屋大学）

その辺りも自分がこのようにしたら良いと提案するが、委員からこのような人が入った方が良いと言ってもらえれば、その人が入ってきちんと進めていただきたい。

あくまで、自分は言うこと、やること、両方やることを常にお願している。ただ、言うだけはやめてほしい。

郡司委員（流山市民）

高齢者だけではなく、流山市には若い人が入ってきているので、その方々の意見も必要であると思っている。様々な市内のタウンミーティングに参加をしているが、長くみていると

若い世代の意見が増えているので、必要ではないのかと思っている。交通問題は高齢者だけの問題ではないと思う。

加藤会長（名古屋大学）

アメリカで行われていることが、週または月1回必ず、何時から駅前の特定の場所で交通の話をする。先生や役所の人がきてその人を中心に1時間ほど話し合う。そのようなことが一番理想的である。むしろ、委員を決めて議論することもあるが、気軽に出向いてそのような意見を言える環境を時々設定することも大事なのではないか。そのようなことが流山市では出来るのではないか。そのようなものがあると面白い。市民の皆様にとどのような意見を言って頂けるのか、多様なものがあると考えられるのでご提案をいただきながら、試していけば良いと思う。

北原委員（流鉄）

運賃定額制度については協力できるので、少しでも乗っていただけるのであれば、積極的にやらせていただければと思う。

加藤会長（名古屋大学）

この運賃定額制度によって、最初の軸になるのは流鉄ではないかと考えている。

北原委員（流鉄）

設備が特にないので、楽に参入できるのではないかと考えている。弊社はICカードを導入していないので、可能ではないかと思う。会社としては空で走っているよりは利用して流山市の皆様知ってもらおう。そのような目的で実行して頂ければ良いと思う。

加藤会長（名古屋大学）

このような制度はこの方式でしかやらない、この会社としかやらないと決めた瞬間に面白くなる。むしろ今、このようなことをやりたい人が多いので、どのような人にも企画を出していただいて、何でもやる方が面白い。自分のところでは持ち込み大歓迎なので、その中で残っていくものは残っていき、一方で知らないうちに消滅した企画もあるが、どのような場合でも流鉄は流山市で一番固有のコンテンツだと思っている。積極的に協力していただけることは非常にありがたい。

具体的に、子育てのところが少し弱いこと、高速バスのお話をに入れる、運賃定額制度の話、住民の分科会、事業者の分科会では、どのように行っていくのか話し合いがしやすい会にさせていただくことは自由にやっていただくと良いと思う。それをこの会で定義するのか、単純に任意の集まりにすることはやっていただいて構わない。そのようなことは是非やっていただき、良い案が出てきたら提案して、協議会にもっていくことは活発にやっていただきたい。自分は流山市で様々なイベントをテレビなどに引っ掛けて様々な取り組みを情報発信や定額運賃制度をやるというのがタイミングとして良いのではないかと。そのように思っているから、そのようなこともアンテナを高く立ててやっていく。個人的にはブランディングといっているから、例えばイメージキャラクター、ロゴそのようなものを書いておかないといけない。流山市の公共交通はみんなこのステッカーを張り付けている。そのようなことも必要になるのではないかと。その辺りも自分の知恵だけでは足りないと思うから、皆様にはこの協議会で意見を頂いてやっていくことで良いと思う。あとは名前が書いてあったらやるという、義務的なものが発生するが、楽しくやることで結果的に利用が増え、多くの方に認知されて利用されるということが、大事なことだと思う。それは、流山市がより魅力的になる。或いは全国により知ってもらえることになると良い。気になるのは流山市が報道される時に、人口が増えていることが分かるが、流山市に行きたい、来る人が増えるようなことは調べているのか。或いは実態的にそのようなことになっているのか。それはマーケティング課に聞いた方が良いのか。

事務局

こちらでは把握していない。

加藤会長（名古屋大学）

自分が公共交通マーケティング研究会の幹事である。公共交通マーケティング研究会のテーマはモニタリングをちゃんとしておらず、ただ宣伝して垂れ流しているだけでは何もフィードバックしていないので、そこを公共交通では受け止めることが出来ていないのでどうにかすることがテーマである。シティプロモーションについては交通だけでやるのではなく、全体でやることなのでそのようなところにも交通も材料として大事なのもっとインプットしていかななくてはならない。

計画書に直すべきところがあるので、その辺りは最終的には自分に一任をいただいて、大きいことがあれば書面で諮りたい。本日の会議ではそのようなところまでは見受けられなかったと思うから、ここで諮りたいことは、この計画案については小規模な修正はあって、それについては自分に一任していただく。大きいものがある場合には何うが、小さい場合は自分の方でやることで、概ねこの案で皆様に計画案として認めていただけるかどうか

を伺いたい。問題無い場合は挙手をお願いしたい。

(全員挙手により、可決)

加藤会長（名古屋大学）

皆様に挙手を頂けたので、この案は変更の可能性はあるが、基本的にはこの内容で進めていく。ここまで、委員の皆様には意見いただいた旨、感謝申し上げます。今まではウォーミングアップなので、ここからが本番である。ぜひ、この計画を見ながらやっていく。必ず、確定版は後に入れるが、計画を人数分作ったうえで、終了後は回収で問題ないので、必ず計画書と概要は机の上に置いていくようにしたい。以上で本日の議題は終了する。

事務局

事務局より、以下について報告した。

「1. 公共交通マップの件」

- ・準備事業として市が作成を進める「流山市公共交通マップ」について、イメージ案を配布。
- ・たたき台として示せる原稿案が整い次第、書面会議等でお諮りしたい。

「2. 流山ぐりーんバス江戸川台西ルートバス停新設及び増便の件」

- ・地元要望によるバス停1箇所の施設、及び市民からの提案による回送を兼ねた増便案の検討状況を説明。
- ・各交通事業者への影響やコロナ禍を含めた社会情勢について慎重に検討し、本協議会で十分に議論の上、進めていきたい。
- ・なお、コミュニティバスの路線・系統・運賃の変更を伴わない「停留所の新設」や「運行時刻の変更」については、道路運送法上、本協議会での事前協議は要しないが、コミュニティバスの運営について、本協議会の合意をもって事業を推進したいことから、本協議会では、協議を要するものとして取り扱っていくこととしたい。

「3. 委員改選の件」

- ・「流山市地域公共交通活性化協議会 規約」により、各委員の任期は2年であり、その期日は「令和4年3月31日まで」となる。
- ・このため、後日、各関係団体へ、次期委員推薦の依頼文書を送付するので、よろしくお願ひします。

「4. 今後の予定について」

- ・ 計画書（案）については、1月下旬の市役所内会議を経て、2月上旬に内容を整え、計画書を印刷後、3月上旬に計画書を公表する予定としている。
- ・ 計画書は、印刷後、各委員へ配布する。
- ・ また、年度内において、先ほどの「公共交通マップ」や、次年度令和4年度の予算案等について、お諮りする予定。