

令和4年度流山市地域公共交通活性化協議会 第3回会議

【日時】 令和4年8月1日（月）14：00～16：00

【場所】 初石公民館 2階 会議室

【資料】

別添資料1： 会議次第

別添資料2： 出席者一覧

別添資料3： 会議資料

別添資料4： 委員名簿

別添資料5： 分科会・意見集約表

別添資料6： 運転免許の自主返納リーフレット

藤井会長（日本大学）

（会長挨拶）

事務局から説明があったように、分科会で市民の皆様、事業者の皆様にご集まいただき、それぞれ今回検討する議題に関し、ご意見をいただきました。

本日は6点の議題について皆様方に再度ご意見をいただくところだが、分科会の中でも非常に多岐にわたるご意見をいただきました。特に歴史的な交通政策、交通の体系全体を考え直すべきではないかというご意見、あるいは市民にとって、現在のコロナ禍で、交通事業者の取り組みといったところもまだ十分に伝わってこない部分があり、そういった面では、相互に理解しながら前に進んでいきたいといったようなご意見があった。

これから前に進める中で、本日決議を取る案件はないが、前回分科会でご議論いただいた4つの議題に対して、事務局がどのように受けとめ、今後どのように検討に結びつけるかを説明していただき、次回の10月の会議に向けて、この議案を諮っていきたいと考えているので、忌憚ないご意見をいただきたい。

まず、会議の成立条件ということで、事務局から出席状況の確認を願う。

事務局

委員定数について、29名。本日、出席委員が26名、欠席委員が3名なので、会議の成立要件を満たしている。

藤井会長（日本大学）

承知した。

それではまず、傍聴の確認をする。基本的に、公共交通のこの事案に関しては、市としても公開を基本原則にしているので、傍聴の方に入っていただくがよろしいか。

（傍聴についての異議なし、傍聴者入場）

それでは議題を進める。議題1について、事務局から説明願う。

事務局

議題1、副会長の選任について説明する。副会長の選任については、流山市地域公共交通活性化協議会規約第5条第2項に定めがあるとおり、会長から指名することとなっているため、藤井会長に副会長を指名していただく。

藤井会長（日本大学）

規約の改正を前回は行って、各位ご了承いただいているので進める。副会長に石野委員を指名する。

続いて議題2の委員の変更について、事務局から説明願う。

事務局

議題2、委員の変更について説明する。

令和4年度流山市地域公共交通活性化協議会の委員について変更があったので、報告する。

千葉県タクシー協会において、専務理事の交代に伴い、土屋委員から高山委員に変更となる。

市民団体、NPOながれやま子育てコミュニティなっこにおいて、田中委員から井田委員に変更となる。

国土交通省関東運輸局交通政策部において、人事異動に伴い、板垣委員から松木委員に変更となる。

最後に、加藤委員については、先日辞任願の提出があったことから、令和4年7月19日付で辞任される運びとなった。本日現在の委員名簿については、配布資料のとおりなので、確認いただきたい。

藤井会長（日本大学）

それでは、少し委員のメンバーが変わっているので、委員の自己紹介をしていただく。
（各委員による自己紹介）

藤井会長（日本大学）

それでは議事内容に進む。議題の3の流山ぐりーんバス西初石ルートの変更について、事務局から説明願う。

事務局

資料の3ページの「現在の運行について」から説明を始める。

ぐりーんバス西初石ルートは、流山おおたかの森駅西口とおおたかの森スポーツフィールドを往復しているバスである。停留所12箇所、運行キロが4.17キロメートル、運行本数は、1日30往復、30分に一本で、東武バスセントラル株式会社に運行を委託している。

現在の西初石ルートの状況と課題を説明する。1つ目は、流山おおたかの森駅西口における商業施設の開業と、これに伴う道路渋滞による運休、遅延についてである。今年度に入り、流山おおたかの森駅西口周辺で大型商業施設の開業が続いている。本年4月27日にGOTOE流山おおたかの森が開業したほか、本年6月30日には流山おおたかの森S・C ANNEX2が開業した。

これらの開業後、土日祝日を中心に道路渋滞が発生している。バスの遅延運休が発生する等、時刻表どおりの運行が困難となっており、利用者に迷惑をかけてしまっていることや、乗務員の負担が非常に大きいことから、運行経路を変更したい。具体的な経路は資料で示している。

次の「状況と課題」に移る。新しい道路の開通などについて説明をする。大畔地区において昨年度小学校が、今年度中学校が開校した。これと関連して、道路が新規開通をしている。これらの道路を利用して、西初石ルートの循環系統化が可能となり、運行の効率化が可能であると考えている。この運行経路を循環系統化することによって、往復の時より運行距離が短くなる。なお、この道路をバスが通行することは、道路管理者及び警察とも協議・確認済である。具体的な内容は資料に示す。

次に、「停留所の新設及び廃止」について説明する。停留所の新設についてだが、今回予定している経路変更にともない、新設された小中学校の間を通行することから、学校周辺に停留所の新設を予定したい。これは、児童、生徒、保護者、教員の利用を想定している。なお、新設の小・中学校において、路線バスによる通学は認められているが、現状、学校に確認したところ、日常的なバス通学者はいない。ただし、雨天時等にバスを利用している児童生徒はおり、バス通学の需要はあると思われる。停留所名について分科会の時点では、おおぐろの森小学校と報告したが、道路のカーブや、横断歩道の都合上おおぐろの森中学校側に設置することを考えており、停留所名をおおぐろの森中学校とすることを検討している。

次に、停留所の廃止について、分科会時点では報告していなかったが、運行時間の確保を目的として検討している。現在の終点のおおたかの森スポーツフィールドについては、転回場所としての利用が主であり、コミュニティプラザ前の停留所と非常に距離が近いことから廃止を検討している。廃止後、スポーツフィールドをご利用いただく際は、コミュニティプラザ前の停留所を利用するよう周知する予定である。これまで説明した経路変更案をまとめて8ページに示している。

なお、分科会で、7番の停留所のすぐ北側の交差点について経路を変更し、混雑を回避したいと報告をしていたが、信号機がない交差点での右左折を伴う経路変更となることや、混雑する交差点との距離が離れておらず、あまり混雑回避にならないことから、変更をとりやめた。

また、大畔の停留所、東武バスが運行しているバスの停留所であるが、この停留所から新設小中学校に向かう際に、通行量の多い道路の横断が必要であり、子どもたちの通行に危険が伴うため、なるべく学校の近くに停留所を新設したい。また、時刻表も調整し、民間路線バスとの客の取り合いが起らないよう、私たちも最大限注意していきたい。9ページに概要を示している。10ページでこれまで説明してきたルート変更案のポイントについてまとめている。

最後に11ページで今後の予定を説明する。分科会の際は9月からの新規運行開始を想定したスケジュールとしていたが、各所協議や調整を行い、検討を深度化して、よりよいものとしていきたいところから、12月ごろに変更する。

次回の活性化協議会は、10月頃に開催する予定なので、その際に、皆様のご決議をいただきたい。

藤井会長（日本大学）

それでは、委員の皆様方からご質問ご意見等あれば承る。

成田委員（千葉県バス協会）

質問が1点と、確認が1点ある。

今回の西初石ルートの変更の目的が、商業施設の設置に伴う渋滞の回避ということで理解している。新規のルートが設定されることとなるが、警察と道路管理者の了解を得ているという説明であったが、これからバスを入れようとしているルートの交通量はどの程度か。

商業施設ができると、その前の道路もだが、周辺の道路も混雑することがあり、こうした循環の場合、新たなルートがさらに渋滞があって逃げ道がないとなると、せっかくのいい提案もまた再調整することとなりかねない。新規のルートについて交通量については、この商業施設ができてから、増加傾向なのかどうか、こうした現状について確認しているのか、補足してご説明をいただきたい。

もう1点は、スケジュール表について、本協議会において中間報告で最終的には10月の

本協議会で審議と理解している。新たなルートを設定するとなると、受託しているバス事業者、道路運送法に基づく、国土交通省の許認可が発生する。地域公共交通活性化協議会並びに公共交通会議で議決を終えた案件については、標準処理期間を短縮するというような取り扱いになっているが、10月の下旬になる、12月まで1ヶ月少ししかない。大変時間的に厳しいのではないかと懸念があるので、この辺のスケジュール感について、国土交通省、関東運輸局等にあらかじめ説明等が行われているのかどうか。この2点についてお話をいただければと思う。

事務局

初めに新規経路となる道路の交通量の関係だが、こちらの具体的な交通量調査は実施していない。現在は、事務局やバス事業者の協力の元でルートを試走した状況である。そこで、法定速度で走ってバス停で停車を繰り返して、運行できるということを確認した上で、報告したものである。

また、ショッピングセンター等がオープンしたことによる渋滞等の交通量の増加だが、特に今回延ばしたルートに関して、交通量が増加したと我々は認識してないため、渋滞回避に繋がると考えている。

続いて2点目だが、こちらの運送法に基づく許認可の必要性、それからスケジュールの関係については、委員の皆様にも初めてこの場でお伝えしたものであり、今10月というのがまだ予定になっているが、12月の予定と書いてあるとおり、ここで運行を目指していければと思っている。これからルートの精査と、協議を重ねていった中で、正確なスケジュールが出ることをご理解いただきたい。

成田委員（千葉県バス協会）

特にショッピングセンターがオープンしてから、利用者の動向は、日々変わってくると思う。今回特に契機になった土日等は混雑が多いということなので、これについては、今後ある程度混雑状況を把握して、委託するバス事業者も綿密に調整していただき、ルート変更しても、結局渋滞してしまうことがないようにしていただきたい。

また、許認可などの手続きについては、協議をする前段階から、千葉運輸支局の許認可を担当している輸送担当の方に、事前に調整していただき、円滑に運行開始にとりつけるように、バス協会からもよろしくお願いいたします。

藤井会長（日本大学）

今回のポイントとして、公共交通として運休は出してはならないという点がある。道路事情といったものに対してきちんと事務局としてもその状況を確認して作っていかうということと理解している。そういった中では、先ほど雨による金曜日というのがあったが、基本的に土日に運休がおきているといったときに、この右回り左回りといった循環の午前午後

の運用が、こういった方向性で間違いないかということも含めてやはり検討する必要がある。

先ほど住宅の方を平日朝の時には、駅へのアクセスをさせることを優先的に考えるので、時計回りで回し、午後は逆回りするとの話であったが、回す形によって休日のところの渋滞の発生時間帯とどのように関係しているか、それらの運休している時間は、わかっていると思うので、事務局に確認いただきたい。

その他はいかがか。先ほど事務局から、民間の路線バス事業者への影響がないようにということも配慮するという話があったが、配慮するということはそれをきちんと、その後どういう状況だったかを確認する必要がある。

中嶋委員（松戸新京成バス）

先日の事業者分科会では言わなかったが、新しいルートについて審議をするということにあたり、やはりいろいろな方が参加されているので、できればこういった変更案の中に、既存の民間路線バスのルートや停留所や時刻を、図内に示していただき、その資料をもって、どの程度の影響があるかということがわかるような資料作りをしてほしい。

藤井会長（日本大学）

大事なことである。分科会の中でも議論があり、実際にここを走っている路線バスとの影響を事務局はどのように確認しているのかといった意見があった。

おおたかの森から、北上する長期の路線があり、そこと実質的に路線が被っているが、取り合いの状況の十分な評価は、バス事業者とご確認をいただいたが、まだまだ十分な精査できてないところがある。そういった側面では、ルートの確認並びにバス停を共有するところも出てくるかと思うので、次回にはそれがわかる図面作成を願う。

中嶋委員（松戸新京成バス）

もう 1 点参考までにだが、当社でもある自治体のコミュニティバス 1 路線を受託運行している。開通した当時、その自治体あるいは、我々においても、お互い初めてのコミュニティバスということで、わからない部分がありながら、手探りで運行開始したが、いざ運行開始した結果として、経路は違うが既存のバス路線の 3 つのバス停が重複しているという状況となった。

その結果、既存の 3 つのバス停のバス利用者が、コミュニティバスの方にかなりの数が流れてしまった事象があった。コミュニティバスについては、経費 100% 補償していただく中で、コミュニティバスの経費からコミュニティバス運賃収入を差し引いた残りの経費を補助していただく形だが、「運賃収入から差し引かれる」ということは、当然もともと我々が民間として運行していたバス路線から移った収入が差し引かれているということになるので、実質的には我々にとってはマイナスとなってしまふ。

その既存路線については、今は黒字路線として運行しているが、これがそうでなかった場合には、路線の維持が阻害されてしまう可能性があるということも含めて検討する必要があるので、参考までに意見をさせていただきたい。

藤井会長（日本大学）

やはり民間の路線バスとの競合するところは、確かに他の自治体でもいろいろ起きている。特にグリーンバスの運賃、これが非常に厄介なところであり、民間の路線バスとの差別化がなかなかできず、競合の元になってしまうというところがあるので、行き先、方面、がきちんと、今回のグリーンバスの運行ルートを活用している地域の方たちの地域利用といったものに成り立っているのかどうか、事後調査のところできちんと確認をするといったことも、検討する必要がある。

特に、運賃の改定に関しては、私の経験した中では、武蔵村山市では距離体制運賃をとっているところを、市長が変わることで、ワンコインに変え、民間路線バスの事業者の利用者が一気に減ってしまって、その影響範囲はバス停から、600メートルを超えた地域の方たちも及び、運賃格差が大体300円から400円となったという事例がある。料金についても、重複部分については非常に大事になるので、事務局には丁寧な対応を願う。

今回、決議はとらないが、次回10月の段階でお話ししたいので、資料の見せ方等を含めて、事務局の方に、懸念点や異議あるところについてはぜひ事務局に申し伝えてほしい。

それでは、議題の4に移る。

運転免許証の自主返納支援制度案の導入について、まず事務局の方から説明願う。

事務局

資料の12ページ、議題4、「運転免許自主返納支援制度の導入」について説明する。こちらは、流山市地域公共交通計画に基づく施策で、令和5年度の実施、実現に向けた制度案として、説明する。この制度については委員各位と協議を重ねた上で、今後の市の予算要望に反映させていきたい。また、この制度案は、先月15日に市民及び事業者分科会を開催し、当日委員各位からいただいたご意見とご質問、また、事務局・市の対応方針を別紙の分科会意見集約表（資料5）にまとめているので、あわせてご覧いただきたい。

それでは議題4、運転免許自主返納支援制度について説明する。初めに目的だが、1つ目は、公共交通の利用促進による市内公共交通機関の維持であり、流山市地域公共交通計画に記載されている施策3. ①の、「高齢者に対する移動支援策」に該当するものである。

また目的の2つ目は、近年の社会問題になっている、高齢ドライバーの交通事故を防止することである。

次に2番目、制度案の概要について。市内を運行する路線バス3社の運賃を最大2年間半額とするものであり、残りの半額分は市が事業者へ補填する仕組みとなっている。

3番目の対象者については、75歳以上の流山市民で運転経歴証明書を所有している者と

する。

次に4番目、各事業者がすでに実施している取り組みだが、京成バス、松戸新京成バスの方で、70歳以上の方を対象に、2年間の運賃半額制の取り組みを行っている。また、流鉄に関しては、65歳以上の方は運賃半額という取り組みを行っている。最後に課題点としては、今回導入を検討しているこの制度案の対象年齢が、バス事業者が、すでに実施している取り組みと、対象年齢が重複している。こちらの点に関しては、今後整合を図っていきたいと考えている。

藤井会長（日本大学）

それでは、委員の皆様方からご質問ご意見等あれば承る。

成田委員（千葉県バス協会）

この自主返納で、各交通事業者の取り組みと重複している部分もあるということで、75歳以上の流山市民の方が対象であると理解したが、どのように利用をカウントするのか、運転免許返納した証明書を、乗車時に提示してそれを正の字のように記録するのか、電子的な機器で乗車をチェックして、それをトータルして、運賃の半額分を事業者に補填いただけるのかなど、事業者側の対応と、利用されるお客様がどのような対応になるか概念としてお話しただきたい。

藤井会長（日本大学）

分科会でもかなりご意見ご質問が出たところで、実際にその民間の取り組みと行政の取り組みをどういう形で連携させるのかと。松戸新京成バスからは自分たちの持っている取り組みを行政に活用してもらおう仕組みに活用できないかなど、色々なご提案をいただいた。まだまだ模索中だろうなといったところと思われる。

事務局

分科会で出た意見については、意見集約表の意見番号18や、意見番号21が該当する。特に21番だと、運転免許返納制度について、新しいシステムを作るのではなく既存のシステムを利用し、その利用者に対して補助を行う方が簡単だというのが分科会で出た意見かと思う。具体的方法についてはまだ詰めきれていないので、今後議論し、決定したい。

藤井会長（日本大学）

基本的に利用者が迷わない、また、事業者として迷わない仕組みを勉強していきたいといったところが現状だと思う。

ただ、ご指摘のように、実際該当になった方が利用しようと思ったときに、申請はどこにとか、実際使っているときに、どういうものを見せたらいいのとか、具体的な運用のところ

までわからないというところがあるので、ぜひ事務局の方で、次の説明の時に具体化した形でご説明いただきたい。

成田委員（千葉県バス協会）

運賃の半額分という制度になっていて、その他のバス事業の一般割引等が設定されている場合は、割引された運賃からさらに半分という考え方で良いか。その辺は整理されているか。もしくは、深夜になると、路線バスの制度には割増料金というのがあるが、そうした場合も、本来徴収すべき運賃から半額との考え方でよろしいか。

事務局

あくまで、通常の利用運賃から半額というのを1回と考えており、分科会の意見集約後の18番にも書いてあるが、制度としては2回利用ではなくあくまで市の方では1回と考えており、民間バスさんの方で70歳以上という基準のサービスがあるので例えば70歳から75歳で1度半額のこの制度を使った方は、もうそれっきりということになる。今回の市の提案というのは、使えないというのが今の考えである。また75歳以上になれば両方の制度が使えてしまうが、ここを1回に整理できればというふうに考えている。

成田委員（千葉県バス協会）

説明で誤解があるといけないのであえて指摘だけさせてもらうが、バス事業の運賃制度の中で、そもそもバス事業で、割引というのが設定されているものとして、営業政策割引などがある。

種類は非常に少ないが、例えば障害者の方の割引とか、23時以降のバスについては、深夜バスは倍の運賃がとれるとか、バス事業が持っている割引・割増が存在している。

制度を受けられる回数を問題としているわけではなく、バス事業が持っている最終的な徴収すべき運賃から半額を補填するという整理なのかどうかということで、伺ったため、私はこの18番と重複しないのかなと、その部分を指摘させていただきたい。

藤井会長（日本大学）

実際まだ運用の仕組みのところまで十分な検討が行われていないので、ご指摘いただいた徴収の仕方含めて、あるいは対象、それから具体的なその適用のところ、この辺のところぜひ整理していただければと思う。

三浦委員（京成バス）

会長からも説明があったとおり、制度設計については分科会でもいろいろ議論させていただいたため、今後も詰めていけばいいのかなと思っているが、既出のとおり、京成バスグループでは免許返納した70歳以上の方については2年間半額という制度をやっている。

私どもはこの制度を以前から実施しているが、これが本当に高齢の方の移動支援になっ

ているのか、ただ今利用している方が割引になっただけで、新しく需要を創出できていないのではないかなどを含め、PDCAのC（チェック）にあたる、結果の評価というところをまだ検証しきれていない状況にある。今日せっかく市民代表の方がおられる中で、本当にこういった制度が、高齢者の方の移動支援になるのか、事業者の独りよがりが終わっていないか、その他例えば、路線の問題、時刻の問題あるいはバスの形の問題、バス停の場所のわかりにくさなどいろいろあると思うが、何をすることが移動支援策なのかをぜひ、ご意見いただければありがたいと思っている。

藤井会長（日本大学）

市民代表の方からお話を伺う前に、今回の提案の課題の5に、1つ目に運転免許証をしない方との平等性と書いてあるが、なくしていいのではないかと分科会するときにも発言した。本来運転免許証の自主返納は何のためにあるかということ、やはり高齢者、特に75歳以上で、先ほどの委員自己紹介の際に、免許返納しようかどうかというとも言われていたように、やはり最近の高齢者の事故といったところが非常に大きな課題になっている。警察庁含め、千葉県警も含めて、この自主返納を増やして、交通事故の対策に取り組む中で、運転免許証返納等、周辺の制度も進めている。そういうことを考えた場合に、今回の制度のところ、運転免許を所有していない方との平等性ということで、免許を持ってない方にとって不利益になるのではないかという発想そのものが今回の導入の意図とは違うのではないかと、ここの一文は除いたほうがいいと私自身は考えている。さらに、本日は欠席だが、今回の会議にあたり、警察の方から資料とご意見書をいただいているので、まずそちらの説明の後に、市民の方の思いも承りたい。

事務局

本日、流山警察署の斎藤委員は欠席だが、本日の会議において、『高齢者の交通安全について家族で話し合ってみませんか』というリーフレットの配布を依頼されている。リーフレットの配布に際し、斎藤委員から意見を頂戴しているので代読する。

「高齢者の運転免許自主返納については、70歳以上の高齢者による交通事故が社会問題となっている中で、警察庁や都道府県警察が積極的に呼びかけ推進しているものです。高齢者の運転免許自主返納を推進するためには、運転免許自主返納した高齢者が安心して暮らせる環境をつくる必要があります。行政などによる支援は非常に大きな意味があると考えています。本日、事務局にこちらの啓発用のリーフレットの配布を依頼したところですが、事務局から提案があった事業も具体的に検討していただくとともに、ぜひ各交通事業者につきましても積極的にご協力ください。」

というような内容で斎藤委員からメッセージを頂戴している。

藤井会長（日本大学）

ドライバーに対する事故、この社会問題に対して、何とか行政側もそれにフォローアップ

していただけないかといったのが、警察の対応と、それに対して、今回の案として自主返納制度といったところを、行政でうまくつないでいけるかどうか。

こういった問題に対して、決め打ちで大変恐縮だが、米澤委員にご質問をさせていただきたい。先ほどの自己紹介の中で、実際に免許返納をこれから検討してしようかと思っているというところだったが、例えば自主返納するといったことに対して、こういったような制度、フォローアップがあると、実際にバスとか、その他の公共交通機関、いろいろ使っていこうかなという気持ちの方に一步踏み出せるのか、その辺のところを含めて、個人的なご感想でも結構なのでお聞かせいただきたい。

米澤委員（公募）

こういう制度があることを全然私は知らなかった。このような、70歳を過ぎたらバス運賃が2年間半額といった制度があるのを、今ご教示いただいた形である。

やはり交通事故を起こしてしまったら、私の家族や相手の方も大変なので、もっと広くこういう制度を宣伝してもらい、事故が減ったらいいと思う。

藤井会長（日本大学）

公共交通を使ってみようという気持ちがわいてくる、一つの支援になればと思う。その他、実際に市民の方で、確かにこういった制度があると助かるだとか、まだ返納するにはこの金額では転換しないだとかの意見をいただければと思う。

それでは、こういった制度が何のためにといったところの主たる目的をきちんと整理した上で、その人に届く制度として検討していただきたい。

今、制度を知らなかったという話もあり、やはりそこは問題なので、例えばこれをどういう形で意識啓発や周知するかをセットにした形で、この企画案を通していただくようなことなどを次回の時にご議論させていただければありがたいと思う。

それでは続いて議題の5 マタニティタクシー利用料金助成制度案導入について、事務局から説明願う。

事務局

マタニティタクシー利用料金の助成制度の導入については、先ほどの議題4と同様に、令和5年度の実施に向けた制度案として説明する。資料の13ページをご覧ください。

議題5、マタニティタクシー利用料金助成制度についてだが、目的は先ほどと同様、公共交通の利用促進による市内交通機関の維持ということであり、地域公共交通計画の施策3.①の、「子育て世代に対する移動支援施策」に該当する。

さらに、目的の2点目だが、妊産婦の方々の精神的不安、例えば夜間の陣痛時に1人だった場合などの不安及び経済的負担の軽減を目的としている。

2番目の制度の概要だが、妊婦健診や出産の入退院時に、利用したタクシー料金の一部を

市が助成するもので、助成額を市が利用者の方に返金する仕組みで考えている。

3番目の対象者は、タクシー利用日に、市内に住民登録がある方、かつ、母子健康手帳の交付を受けている方とする。

4番目の課題点について、今回の制度は陣痛タクシーとしても対応をお願いしたいと考えており、夜間の優先的な配車をタクシー事業者さんの全面的な協力が必要になるというところがある。

最後に、交通事業者さんの取り組みを紹介するが、エミタスタクシー柏株式会社はおおたかの森駅周辺の方々を対象に、陣痛タクシーという名称で、利用者の方々に防水シートを用意していただくだけで、特別な料金もなく利用できる制度を実施している。

また、北柏タクシーでは、出産支援タクシーという名称で流山市の青田・駒木台・美田・駒木周辺の対象に実施しているとのことである。こちらはタクシー事業者が防水シートを用意し、やはり特別料金がかからないと聞いている。

藤井会長（日本大学）

分科会においても質問が多数出ていたが、例えば夜間といったところに対応するのであればドライバー確保、非常に大きな課題があるといった点や、利用者側からした場合には、どのような方がどのようなサポートをしてくれるのかなどの情報もよくわからないとか、いろんなご意見をいただいた。

今回、このマタニティタクシーの利用を進めるといった方向性を皆さんにお諮りする上で、もう少し情報として必要だといったところがあれば、そういったところも含めてご意見いただくとありがたい。

井田委員（NPO ながれやま子育てコミュニティなっこ）

子育て支援に関わっている者から分科会でも意見したが、妊産婦からすると、タクシーを呼んだときにどういう方が来てくれるか、経済的な不安より精神的な不安の方が勝ってしまうというところで、事業者も大変だとは思いますが、制度のアピールをすることで使いやすくなると思う。

現在議題としてあがっているのはマタニティタクシーに関しての話だが、タクシーは小さいお子さんがいるような子育て世帯に対しても、個別にきめ細やかに対応していただけるような交通手段だと思っている。

子育てをするまちとして流山市をアピールするのであれば、市も事業者も市民も一体となり子育てを応援するような意味でも、タクシーはもっと使いやすくなってほしいという思いがある。

市民団体として、どうすればタクシーを使いやすくなるのかと意見をいえるようなことがあれば、我々も協力したいので、ぜひ使いやすくなるようなアピールを、事業者にもお願いしたい。

藤井会長（日本大学）

ご意見という形で、実際にタクシーを活用するといったところも情報の不足が、行政側との取り組みとして、妊産婦のところに届いているのか。そういったところでは、情報が追いついていないところもあり、前に進まないで個人に届く情報と、サポートしていただいている団体を介して届く情報などといった仕組みが必要だと思う。

先ほど民生委員という話もあったが、外出支援が必要な高齢者にはそういう通常の情報提供方法もあれば、今回のように、妊産婦さんといったところであればそういったサポートセンターを介するなど、うまく活用していただけるといいと思う。

私に関わっている東久留米市だが、妊産婦さんと0～3歳児を中心とした世代と、70歳以上の高齢者のためのデマンドタクシーを動かしている。

市内に子ども病院がなく、隣の市の子ども病院等を活用しないといけないということ、定期健診等にデマンドタクシーを使っている。それから今ご指摘のように、0～3歳児といったところは公共交通を利用する際に他の方々の視線などが気になるなど、利用が難しいということで、その支援がないかということ市の方に相当以前から挙げられていて、デマンドタクシーで活用するようになった。

その利用も着実に伸びているというのが現状であり、定期健診のサポートといったところで、コロナ禍でも、1ヶ月に1回の定期健診の際に妊産婦により使われている。

ただし、陣痛タクシーは実施していない。これは、行政がそこをサポートすべきかどうかといったところを議論した際に、やはりタクシー事業者で、陣痛タクシーのような形できちんと契約し、フリータイムで動かせるような仕組みが必要だろうという結論となったためである。

このような協議があった上での、取り組みとして行っている自治体もある。この流山市の中でどうサポートするかといったときに、まずは現在マタニティタクシーが市民向けに開示されていないのであれば、それを支援する一歩をまず動かし、次にどのように具体的なフォローアップをするのか。

さらに、全タクシー事業者さんの協力体制の中で動き出すのか、もしくは、まずは取り組んでみるところから、全体像の負担なども見ながら、タクシー全体に広げていくのか、そのあたりの運用の仕組みまで考えていかないと、タクシー事業者の規模によっては、対応が難しいところも出てくるので、事務局の方で対応できるかどうかも含め、調整を図ってほしい。

それでは、どういう形で届く情報にするかといったところ、ぜひ事務局で次の回で説明願いたい。

それでは議題の6番目、「公共交通検討地域（東部地域）の状況について」、を事務局から説明願う。

事務局

スライド資料 14 ページをご覧ください。表示されている地図は公共交通検討地域、

いわゆる交通不便地域を示した図である。左側が通勤通学等の日常利用、右側が土日等の非日常利用を示している。今回は東部地域に焦点を当て、地域がこれまで検討してきた経緯などを説明する。

15 ページに移る。これまでの検討の経緯だが、平成 29 年度に、高齢社会対応既存交通補完研究事業がスタートし、勉強会を実施した。平成 30 年度には、導入する交通手段の検討を行った。令和元年度には、再度勉強会を実施した。令和 2 年度に、交通モードを地元で提示し、予約制乗り合いタクシー、9 人乗りデマンドタクシーを提示した。

令和 3 年度には、交通モードに対する地元の修正案を受領した。これは、市が提示した交通モード案にアンケートに基づいた停留所を追加したものである。最後に、令和 4 年 6 月 22 日に東部地区自治会連合協議会と流山市が協議を行い、現状報告として運行概要案及び運行経路などを提示した。

16 ページは、公共交通の種類と特徴を示したものである。

17 ページに移る。6 月 22 日、自治会に提示したルートである。赤線のルートが市から提案したルートであり、緑線の上書きされたものが地元からの要望を受けて、追加したルートである。

18 ページに運行の概要がまとめてある。市としては、現案での事業開始は困難であるということで、地元で説明したところである。これに対して地元からも、地域の実情にそぐわないことから、デマンド交通について検討を一時中断したいという申し出を受けた。

19 ページに移る。地元で実施している事例の紹介があったため説明する。この事例は、NPO 法人に登録し、講習を受けた運転士の方、つまり地元の地域の運転手の方が、ボランティアで市民の送迎を行っているものである。利用者の年齢制限は特にないとのことだが、多くが高齢の利用者となっている。また利用目的として最も多いのは、病院への送迎とのことである。

こちらはボランティア活動なので、利用者が支払う料金は、燃料費と駐車料金などで 200 円から 500 円程度の負担であるため、道路運送法の許可登録を要しないものの範囲の事業とのことである。

課題としては、運転手の後継者確保が挙げられており、運転手自身の高齢化が進んでいるとのことである。また、道路運送法の適用外ということで、自家用車を使っており、責任関係が不明瞭である等、何かあった時の保障等が十分でないことも懸念点である。

20 ページに改めて公共交通の種類の特徴を示したが、この地域で行っている事業は、一番下の赤枠で示している互助の範囲の事業ということである。

22 ページには柏市が実証実験を行っている、とねっこタクシーの事例を紹介している。この制度は、地域の集合場所と目的地までの 1 往復を 500 円で送迎するという制度である。

具体的には、目的地をモラージュ柏とマミーマートの 2 ヶ所に絞り、週 1 回火曜日に運行されているものである。特徴としては、23 ページの右下の図のように、地元の自治会、町会が主体となって、タクシー事業者と協定を結び事業を実施しており、市は赤字の補填と

いった形でサポートを行っている。

先ほどの松ヶ丘自治会の事例では、運転手不足が課題ということがあったが、この課題に対応できる可能性もあるため、今後もこのような事例を紹介していきたい。

タクシー事業者が関係しているという点では、地域公共交通の促進にも繋がると考えている。先ほど説明した東部地区、松ヶ丘地区の事例については、一旦デマンドは中断ということとなったが、この新しいとねっこタクシーの制度や地元の方々がボランティアで行っている制度も、まだ開始して間もないと聞いているので、今後も随時状況等を確認し、協議会の方で報告したい。

藤井会長（日本大学）

今回の情報提供は現在、地域の方たちの助け合いで交通を何とかする取り組みが検討され始めていると。その中で、地域公共交通といった全体像の枠組みの中で将来的に検討する方向性に組み込まれるかもしれないし、もしくはこのままの動きでいくか、その辺が住民の方たちから情報発信があったということで、皆様ご理解いただければと思う。

成田委員（千葉県バス協会）

資料の 20 ページで、道路運送法の許可・登録を要しないもの（互助）という整理がある。まず、この流山市地域公共交通活性化協議会は、地域公共交通活性化及び再生に関する法律に定めのある会議であり、かつこの会議は道路運送法に定めのある地域公共交通会議の機能も同時に有しているものとして理解している。

あくまでも乗合旅客輸送の対応や、運賃などをこの協議の場で決定するというものであり、流山市や、国土交通省が参加している会議ではあるが、道路運送法の許可・登録を要するか否かという点について、この協議会だけで決定していいのかが疑問であり、本件が協議会に付託されているかどうかは、道路運送法を確認してからの方が良いと考える。

資料を見ると、19 ページに料金は燃料費や駐車代の負担程度であれば「道路運送法の許可・登録を要しないもの（互助）」と称されるということであるが、運行を担う者が道路運送の許可登録の可否を自分で決められるものではない。

このような互助や助け合いの場合であっても、許可が必要とされる案件になると白タク行為となってしまうことから、あらかじめ関東運輸局もしくは千葉運輸支局の許認可を担当しているセクションに、事前にこういうケースでこういうことをやるということを、非常に十分説明し、許可が要らないということをしっかり把握してから進めたほうが良い。

バス、タクシーがこの地域で成り立たない前提でやっているのが、この資料だけでなくというように形ではないということだけは、コメントしておきたい。

事務局

この点について、地元からこういった制度を運用していきたいということの中で、この場

で報告してほしいと伝えられたところである。今いただいた意見を参考に、地元の方にもお伝えさせていただく。

藤井会長（日本大学）

分科会の中でもこれに関連するような話がでて、私自身としてもコメントをしたが、基本的に互助の仕組みは、公共交通の枠組みが非常に厳しい地域で初めて体制として組まれるものである。

千葉県でいうと首都圏側ではなく、南部の方の公共交通が利用したくてもできないような地域において、市民の力を併せて一団となり、地域の交通を支えていくために検討されているものである。その点の読み違いがないよう、分科会でも指摘した。

このとねっこタクシーとご説明いただいたところは、私、柏市のところの委員もしており、その中で出てきた案件であるが、柏市ではタクシー事業者の頑張りによって、交通不便地域をなくし、その代替り地域の中でタクシーがいろいろな取り組みに対してサポートできるような支援体制を考えるということが公共交通会議の中で提言された地域である。

どのようなタクシーの活用法があるのかなど、小さな利用や目的でも、地域の方達が移動できる仕組みをフォローアップできる仕組みを作れないかといった着眼点で出来たのがこのとねっこタクシーである。

タクシーをうまく活用することにより、小さな単位の地域の人たちのニーズであればまとまる仕組みもあるし、あるいは利用者が増えてきたときには、デマンドタクシーなどの運用があるといったように、その地域で求められてくる要素をきちんと考える必要がある。

地域のニーズと地域の公共交通の位置付けを逸脱してしまうと、計画から本来崩れたことを行政が支援する形になってしまうので、その辺は是非注意して取り組んでいただきたいと、私自身も思っている。

石幡委員（老人クラブ連合会）

前回の分科会でも申し上げたが、私は高齢者の代表ということで出席している。今回の話は、高齢者の免許返納を推進する中で、免許返納後の移動の受け皿としてバスを利用してほしいという内容だと理解した。

しかし、車の場合だと自分の家から目的地まで直接行くことができるから車の需要がある。私の場合だと色々な会議があり、色々なところに行くためには車の運転が必要であり、運転免許を返納した場合、それに代わるのはバスでは成り立たない。警察からも運転免許返納の呼びかけがあるが、流山ではバスには運賃割引制度があるが、タクシーには割引制度がない。今日もマタニティタクシーに補助をするとあったが、高齢者から見ると不公平に思う。

高齢者が免許返納した場合の日常生活を維持するためにはどうしたらよいかを考える必要がある。このままでは、外出する機会が本当に減ってしまい、認知症になってしまう恐れがある。現実には私の周りでも何人かにそういったことが出ている。

その中で、事務局には千葉県内でタクシーの割引制度を実施している事業者の有無や、近隣の神奈川県、埼玉県、茨城県などで、運転免許返納に伴うタクシーの割引制度の採用があるのかなどを踏まえて検討してほしい。

私はグリーンバスは使っているが、路線バスは利用していない。それは、路線バスが近くにないから、もしくはあるにしてもバス停まで行くのが非常に遠すぎるからである。免許返納した場合、グリーンバスは近くにあるから利用できるが、路線バスは利用できない。そういったところが流山市に多いと思う。例えば北部でも問題になっているが、そちらの方には路線バスが通っていない。

高齢者の立場から言えば、運転免許を返納した際にメリットのある制度が必要であると考えている。商品券を贈呈しますというのはなんの利用にもならないと思う。タクシーの利用をもっと促進する制度をぜひ作っていただきたいという、高齢者から見た意見として述べさせていただいた。

事務局

いただいたご意見は分科会の意見集約表の意見番号 15 番に似ているかと思う。今回事務局で 2 つの制度案を提示したが、そのうちの一つである運転免許返納制度は、バス利用に関する制度と位置付けをした。

もう一つのマタニティタクシーの利用をタクシー利用に関する制度として位置付けを分けて提案したが、高齢者の方々においても免許返納したらタクシー割引があった方がいいというのであれば、こういったご意見も貴重なご意見として、お受けしたい。

藤井会長（日本大学）

私に関係している千葉県内やその他の自治体も含めて、タクシー補助の有無は自治体によって異なってきている。

例えば、1 枚 500 円のチケットを 36 枚、計 18,000 円相当を 75 歳以上の方に提供するという施策を行っている自治体がある。また、来年度からデマンドタクシーを運用し、通常タクシーでは 5000 円ぐらいかかるところを、500 円デマンドという形で動かすということで、非常に大きな変化が起きそうな自治体があるが、本当にこのまま動かして大丈夫かというところを懸念している状況である。

他にも匝瑳市では、エリアに関係なく全域型での運用が考えられている。八千代市の場合では、75 歳以上の方、バス停から 600 メートル離れた労働世帯や独居老人の方を対象にしたタクシーチケット補助を行っている。しかし、八千代市は市街化区域が南側の鉄道沿線にあり、その中の交通空白地域の方達の利用者は多いが、北部側の田畑のあるようなところに居住されている方たちの利用率はほとんど進んでないなどと、地域性が出てきている。

タクシー料金が 1 回 2,000 円ぐらいのところに 500 円程度の補助金しか出ないのであれば、自分で運転するという方たちが多いと言ったようなところも出ている。地域によってタ

クシーチケットの考え方は違って、別の自治体では年2万円の補助をやっていたが、市の負担が増える一方になってきたことから金額を1万8000円にしたときに、高齢者の移動を、行政側がマイナスにしたということで非常に大きな問題になった。

増加する高齢者に対してどういう支援を行うべきか、自治体で迷いながら進めているというのが現状である。こういったときに、流山市として、実際に移動する方たちの支援にどのように繋がるかといったところだが、先ほどの石幡委員の話で、流山ぐりーんバスが使えているのがよかったなと思いながら私は聞いていたのだが、交通不便地域に相当するエリアで、流山ぐりーんバスのような市の循環路線のようなものがきちんと機能しているのはいいことであるが、逆に使えない部分をいかにタクシーでフォローアップするのかという制度など、きちんとしたその辺の制度設計みたいなことを、短期で行うことは難しいかもしれないが、少し長期的な視点も含めて、予算確保といったところを念頭に置いて、動かないといけない案件になるので、どのような形であれば高齢者の移動支援に直結するかを事務局でぜひ検討してほしい。

成田委員（千葉県バス協会）

ただいまの石幡委員からの意見はタクシーに対する支援策についての話だったと思うが、私も県内のいくつかの協議会に出席している中で、高齢者へのタクシーの支援というのは、会長のお話があったとおり、いろいろな自治体でそれぞれの地域に合ったサービスを検討している。

千葉県内であれば、今日も県の交通計画課は、ほとんどの協議会に出席しているし、そのような情報の提供を流山市から千葉県にお願いし、それを委員に提供してもらえると検討の材料になるため、千葉県に情報提供を依頼してはどうかと思う。

藤井会長（日本大学）

私も千葉県内の情報について知りたいので、今日は委員として渡辺委員代理で出席されているが、ぜひそういった声があったということを委員にお伝えいただき、可能な中でご検討いただきたい。

ただ、県内で他の自治体で実施している事業がそのまま使えるかということ、まずそうはいかない。やはりその面積であったり人の動き方であったり、年齢構成、密度など地域性が違うと交通の動き方は違う。

そういった中でも、他自治体の情報は、流山市民に適した支援を考える一つの手だてになるので、ぜひ事務局の方で、情報収集を含め、協力いただけるように依頼してほしい。

池田委員代理（関東運輸局）

この東部地域の公共交通検討に至った背景をお伺いしたい。路線図を見る限りでは松ヶ

丘エリアは流山ぐりーんバスも通っており、さらに松ヶ丘自治会さんでは、互助による輸送が行われていると。そこにさらに乗合タクシーを検討しているということで、すごく重複しているような印象を受けたのだが、乗合タクシーの路線案を拝見したところでも路線の重複が見受けられたので、その辺りの経緯を教えていただきたい。

もう1点は、先ほど石幡委員から話があった、バス停まで歩くのがつらい方が一定数いるというところである。この点については、私どもも交通政策を考えていく上で難しいところだと考えている。運転ができるギリギリまで運転されていて、いざ免許を返納するころには、もう大分体力が衰え、バス停まで歩くことがかなり辛くなっていることがある。

その場合、ずっとマイカーを利用されてきた方が、急に公共交通への切り替えを求められても、今まで自分のペースで生活していたのを時刻表に合わせた生活に切り替えなければならないという点がまず難しく、かつ乗り換えなどもストレスとなる。

公共交通を当たり前のように使っている方にとって負担とはならないことが、マイカー生活に慣れている方には難しいという点があるため、その移行というか、本当に体力が弱ってしまう前に免許を返納し、ご自身の健康づくりという点でも、公共交通利用に促していくべきなのではないかというのが感想である。

なおかつ気になったのが、100メートル程度の距離を歩くのが厳しい方について、公共交通で救うべき範囲なのか、それとも福祉の方でカバーすべき範囲なのかの問題もあり、流山市で福祉施策として送迎サービス等をされていることがあれば、重複具合とかも考慮しながら検討するべきだと思うので、その辺りも教えていただきたい。

藤井会長（日本大学）

今の1点目のところは、先ほど中嶋委員からの意見にもあったように、地図に路線が書き込まれていないため少しイメージしにくいですが、少し窪地であるといった地理的なところはあるようだが、見ると本当に近接している。

まず1点目のその地域性、このような検討がなぜ動き始めたのかといった経緯と、それから2点目の、公共交通と福祉交通の非常に難しい境界の辺りのところを、この地域の中でどう捉えているのか、それについて何かあれば事務局から説明いただきたい。

事務局

まず1点目の東部地域の検討の背景について、14ページの地図の検討地域は令和3年度の2月に完成して公表された。かたや松ヶ丘地区で行っていた事業は平成29年度から、この公共交通計画とまた別で動いていた。この東部地域の検討は、基となっている高齢社会対応既存交通補完研究事業で勉強会を重ね、最終的にでき上がったのが17ページの地図になっている。

改めて確認したが、何を目的として行う事業かという点は最後まではっきりしなかった。

この松ヶ丘地区についてはぐりーんバスと重複するところもあるが、ぐりーんバスは南柏駅を中心に動いているのでおそらく目的が違う。地元の方々がどこに行きたいかという点と、病院等をはじめとした移動の目的が違うことがはっきりしない要因としてあると思う。

2点目公共交通と福祉施策等の兼ね合いについては非常に難しいところだが、今の流山市で行っている福祉施策の一つとして、福祉タクシーというのがある。ただこちらの重度の障害者の方とかを対象としたタクシーの割引制度なので、公共交通と必ずしも繋がるものではないと考えている。

前田委員（流山地区タクシー運営委員会）

千葉県内でも色々な営業所があるので、免許返納された方の割引を行っているところもあるが、当社では周りのタクシー事業者の方の様子などを見ながら判断し、現在は実施していない。

先ほど委員の方からお話があったが、東部地域のあたりが交通不便地域ということであったが、私の感覚では、ここは交通不便地域ではなくお年寄り移動困難地域と言った方がいいと思う。東武バスも走っているため、若い方であれば歩いてバス停まで行く方は多いと思われる、お年寄りの方が出かけるのに不便な地域であるという認識である。

ただ、先ほど話があったように、ドアツードアででかけるにはやっぱりタクシーが便利ということでタクシーを利用していただけることが多い。もしこのようなデマンドタクシーが走ったら、お年寄りがお出かけするというよりは、駅に行く若い方が「安いから乗る」というような形になってしまうのではないかと思う。この地域はどちらかというと流山市よりも、柏市、松戸市といった常磐線方面が目的地となるので、デマンドタクシーとバスとの重複があるのかと理解している。

藤井会長（日本大学）

情報提供に感謝申し上げます。実際にどういう方達が移動しているか、あるいは移動困難者がなぜ生まれてきているのかということである。単なる空白地域という考え方だけではなく、移動する方たちの高齢化によって一律同じ距離で不便地域とするのはいかがなものかということである。

私に関わったところでも、中山間地域のような斜面地のところは、円ではなくて、楕円にして考えましょうとか、100mの道路でもこの傾斜だと移動は困難であるといったように、それぞれの地域性によって分けていくという考え方も可能であるし、あるいはそもそも不便地域と言ったところが本当に不便かを考え直す機会でもあると思う。

私が他の協議会に出席する中で、交通事業者がこのように集まる会議は流山市だけである。そういった面では、バス、タクシー、それから鉄道を中心として、この限られた地域の中での公共交通事業者が事業として継続されている。

こういった密度が非常に高い中で、この交通不便、あるいは交通のサービスといったとこ

ろをどう担保するのかは、他の自治体ではない難しさがあるように感じている。そういった中ではバス、流山ぐリーんバスそしてタクシー、そういったところも、地域にとって本当に移動できる仕組みをどう考えるのか、そのためには、この流山ぐリーんバスが民間路線バスと競合している関係性があるところを将来的に考えないといけないということで、今回の計画づくりがまず、第一歩を踏み出すきっかけとなっている。

次はバス路線として需要がまとまるところと、タクシーがフォローアップしなければいけないところと地域差が出てくるので、その辺りをいかに計画に融合していくかという点をぜひ事務局には意識して取り組んでもらい、今のご提案も含めて、地域の考え方を深めていくことに努力していただきたい。

郡司委員（公募市民）

公共交通には程遠い話かもしれないが、流山市の健康福祉部の高齢者支援課が担当する事業として、株式会社カスミの移動スーパーが動いている。利用状況を聞いたが、これも流山市民の方に周知されていないように思う。この辺りの宣伝もしっかり行っていただきたい。今コロナの影響で身動きがとれないかもしれないが、ちゃんと考えてくださっているので、高齢者の方も、移動スーパーなど、実施されている事業は利用した方が私はいいと思う。あと病院についても、今はコロナで状況が分からないが、南柏駅の西口は東葛病院が送迎バスを出している。あと南柏駅の東口は名戸ヶ谷病院が送迎バスを出している。そういう情報共有を高齢者同士できちんと取りあうといいと思う。

藤井会長（日本大学）

特に茨城県、千葉県では移動スーパーが広がっている。その中で、公共交通としては、先ほど池田委員の方からも健康寿命を延ばすとあったが、外出行動を支援するための公共交通として人が移動できる仕組みを整えるという話と、移動しなくて済むところは移動しないような仕組みの両方があると思う。地域のコミュニティづくりでも移動スーパーが役立っているという話も我孫子市の会議の中で聞いたことがある。

特に男性の場合、地域の中で高齢者の中でなかなか入りきれないといったところが、移動スーパーがあることで、どんどんコミュニティの輪が広がってきているということもある。そのような実態もあるそうなので、人が集まるというキーワードの中で見ると、それを地域の中でどう使うかもあわせて、情報共有するという場の方に、行政側は、民間企業の取り組みだがどういう形で広げられるかどうか。それについてご検討いただくとありがたい。

武藤委員（東武バスセントラル）

8月8日実施予定の事業計画について、お話をさせていただきたい。系統番号西柏08の南柏駅西口から免許センター南経由南流山駅行と系統番号西柏09の南流山駅から流山セントラルパーク行について減便を実施する。

減便とする経緯は、運行当初から今日まで、利用者が少ないためである。西柏 08 系統について見ると、平均乗車人数で 5.7 人、また西柏 09 系統においては、月当りの平均乗車人数が 2.6 人であり、とても厳しい運行状況である。しかしながら、今後開発が進み、道路等ができ、経営状況などを含めて考慮し、またご利用いただけるようになる場合は増便などを検討したいと考えている。

藤井会長（日本大学）

事務局には事前に伝えている内容であるか。そういったところはぜひ共有する形をとり、市民の方に対しても情報提供を検討しなければいけない。路線撤退であるか。

武藤委員（東武バスセントラル）

撤退ではない。減便である。

藤井会長（日本大学）

減便される時間等、利用される方に不具合が出ないよう情報共有をお願いしたい。減便される路線の番号系統がわかりにくい可能性があるので、議事録に明記し、委員各位が確認できるようにしていただけるとありがたい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

先ほど地域公共交通と福祉は違うといった話があったが、実際にタクシーを利用する方で障害者手帳と福祉タクシー券を使う方が結構いる。

現在は初乗りが 500 円だが、以前は 730 円の頃があった。その頃は 730 円で、障害者手帳は 1 割引かれて 80 円引の 650 円に対応するというので計算が楽だった。

今は初乗りが 500 円に下がったことで、500 円・600 円・700 円・800 円の 4 段階を、福祉券、障害者手帳の利用によって乗務員が手計算で計算している。

コロナ禍が始まり 2 年以上経過しているが、若いドライバーの辞職などに伴い、タクシードライバーの高齢化が進んでいる。高齢ドライバーが手計算で全部やっていると、間違いがおこる。安く間違えてしまう分にはお客さんからの不満はないが、高く間違えるとクレームになって、ましてや運賃に関わる部分なので問題がある。

その中で、こういった免許返納やマタニティタクシーを導入したときに、もうちょっと乗務員が計算しやすいような割引の仕方というのを考えてくれれば、タクシーの方も導入しやすいと思う。バスでも同じであろうが、それぞれで割引額が違っていると、どうしても高齢乗務員だと、計算間違いが起きるので、サービスを導入するときに、その辺りも考慮していただきたい。

藤井会長（日本大学）

ぜひそれは検討しないとイケない。それでは、今日かなり事務局の方に、次回まで何とか検討してほしいという案件があったと思うが、皆様方からいただいたご意見を盛り込んだ形の中で修正をして、10月の審議を迎えるようにしてほしい。

その中にはまだ、先ほどのシステム自体そのものをどういう形で運用したらいいかわからないようなところもある。そういった中では、きちんとしたものができれば審議として動き出すし、もしくは様子見や検討しなければいけない案件については、次回延期と言ったようなことも含めて、皆様方にお諮りしていきたいと思うので、ご協力を願う。

以上、議事が全て終了したため、進行を事務局に戻す。

事務局

それでは、連絡事項等に移る。何か連絡事項がある委員はいるか。

三浦委員（京成バス）

結果の報告となるが、去る7月16日付で、路線バスの事業計画変更したものがあるので簡単に説明する。南流山駅を出て流山街道を通って松戸に行く路線、定時性がなかなか厳しく、お客様が減少傾向ということで、若干の減便をした。

一方で、松戸市内の、日大歯科病院の学生が松戸駅から朝晩が多く利用されるということで便数を増やした。1日の減便数は3便ぐらいということで、抜本的な大幅に減便したわけではない。

また、減便だけではなく、安全面の観点での経路変更がある。

現在は南流山中学校の東側を通って流山街道に出るルートだが、当初は北側の南流山3丁目、船戸を経由して木に向かう経路としていたものを、一般の住宅がかなり多くなったことから新しい需要を見込み、この南側のルートに変更した。

しかし、利用者がほとんど増えていないことや、スシローなどがある交差点を右折するために4~5分程度要する場合があります、定時性の確保が困難となっていた。これを元の南流山3丁目から船戸、木の交差点を左折し松戸駅に向かう経路にすることで、定時性確保を見込んでいる。

併せて、南流山駅のバス停は今まで南口だったが、信号がほとんどなく、バスが出てから横断歩道を3回わたって左折してようやく道路に出られるという状況であり、特に朝晩の通勤通学の方が多くいる時間帯などの安全面でも非常に危険ということとなったため、バスを北口に乗り入れることすることで、バスも安全に出て行けるようにした。

今申し上げたとおり、若干の減便があるが、定時性の確保、あるいは安全性の観点での変更を併せて実施するというところで報告する。

事務局

その他、連絡事項等がある委員はいるか。

特にないようであるため、最後に事務局から報告をする。

令和4年度流山地域公共交通活性化協議会の第4回会議は、今年の10月頃を予定している。その際には、本日委員各位から、いろいろなご意見やご指摘を受けたので、それに合わせ、今回説明させていただいた、流山ぐリーンバス西初石ルート、免許返納制度、マタニティタクシーの議題について、事務局の方で詳細を検討する。

その際には、いろいろご意見をいただきながら進めていきたいので、今後とも協力いただきたい。

以上をもって、令和4年度流山市地域公共交通活性化協議会第3回会議を終了とする。