

令和４年度流山市地域公共交通活性化協議会 第１回事業者分科会

【日時】

令和４年７月１５日（金）１６時３０分～１８時３０分

【場所】

流山市役所 ３０５会議室

【資料】

次第

出席者一覧

流山市地域公共交通活性化協議会第１回市民・事業者分科会資料

事務局（事務局長）

（開会あいさつ）

※事務局より、開会にあたっての注意事項とあいさつを行い、その後の進行について藤井会長に依頼した。

藤井会長（日本大学）

協議会には何度も参加しているが、分科会という形では初めての参加となる。

特に、協議会の進め方について、改めてやり直す形となったが、公共交通というのは今現在困っている人がいるということと、将来に向けてどういう公共交通を目指すかといったところの考え方が重要である。

これが働かず、せっかくできた計画が絵にかいた餅になってしまうのでは意味がないため、分科会から動かしながら、流山市の公共交通をどのように具体化していくかといったところに各位のお力添えをいたくため、この分科会を進行していくので、よろしくお願いしたい。

交通事業者の分科会の前に、先行して市民分科会を開催し、その中で本日これから各位に議論していただく案件などもあるが、それらについて、市民としても交通事業者はどのような思いで市民のサポートをしていただけるのかなどを情報共有しながら進めたいという声もあった。

そのような中で、分科会は（市民分科会と事業者分科会の）２部構成

になっているが、議論する案件によっては事業者がオブザーバーとして市民分科会に参加し、説明をするなど、いろいろなやりかたを考えていきながら分科会の中で意識共有を図って前に進めていきたい。

そのため、仕事量を減らすことではなく、増えていくことばかりになりそうだが、是非ご協力いただきたい。

それでは早速だが、本日は議題が4件となっている。

基本的に8月1日に予定されている協議会に向けて議論をする中で、事務局が議案の中身を成案に近づけていくための意見を頂戴する会であるため、採決を取る案件ではない。

是非、このまま議案として提出していいか、またもう少し議論を深めた方がよいかなどの意見をいただければと思う。

それではまず、出席委員の定員について事務局により確認願いたい。

事務局（事務局長）

事務局より報告する。

出席11名 代理出席1名 合計12名で定数を満たしている。

以上である。

藤井会長（日本大学）

それでは進めていく。

今回は出席者名簿および名札などがあることから、それをもって委員紹介に代えさせていただく。

会議の時間はおおむね1時間を目安としているが、議論の内容によっては延びる可能性もあるため、協力願いたい。

次に、分科会を実際に動かしていく、事務局の紹介を願う。

事務局（事務局長）

（事務局紹介）

※事務局より、事務局員の紹介を行った。

藤井会長（日本大学）

それでは議事を進める。議題の1番目。流山ぐりーんバス西初石ルー

トの変更について説明を願う。

事務局（担当）

（スライド 1 ページ）

まず、現在の運行概要から説明する。

流山おおたかの森駅西口から西初石 4 丁目を通り、おおたかの森スポーツフィールドまで繋がる路線である。

そして、終点で折り返し、流山おおたかの森駅西口に戻るような運用である。

停留所数は 12 箇所、運行キロ程は 4.17 km、運行本数は 1 日 30 往復であり、運行は東武バスセントラル株式会社によるものである。

（スライド 2 ページ）

現在の運行経路を図で示すと図のとおりである。

朝昼夜で多少の運行経路の違いはあるが、往復する形をとっている路線である。

次のスライドより、本ルート状況と課題を示す。

（スライド 3 ページ）

まず一つ目として、駅前商業施設の開業と渋滞という問題を示す。

流山おおたかの森駅西口周辺は現在商業施設の開業が続いている状況である。

COTOE 流山おおたかの森が今年 4 月に、流山おおたかの森 S・C ANNEX 2 が今年 6 月にそれぞれ開業し、その影響を受けて特に休日について、道路の渋滞が発生している。

直近では、7 月 2 日に 2 便運休、また本日も雨天の影響と聞いてはいるが 1 便運休したとの報告があった。

（スライド 4 ページ）

次に、おおたかの森周辺での小中学校の新設について説明する。

スライドの青○で示しているが、大畔地区において「流山市立おおぐろの森小学校」及び「流山市立おおぐろの森中学校」が新しく開校した。

小学校新設時の保護者説明会において、スクールバスの運行要望があったことを受け、学校側も路線バスでの通学を認めており、これについて流山ぐりーんバスで対応したいと考えている。

(スライド 5 ページ)

3 点目は、道路の新規開通についてである。

現、西初石ルートの運行開始後、土地区画整理や学校新設などにより、新しく道路が開通している。

これらの道路を使い、本ルートを循環経路化したいと考えている。

(スライド 6 ページ)

これら 3 点の状況を踏まえ、本ルートの経路変更案を示す。

スライド左側が現行経路であり、右側が新規経路である。

流山おおたかの森駅西口を出発し、右回り・左回りの別はあるが、循環して流山おおたかの森駅西口に戻るような経路となっている。

次のスライドで、本ルートの変更概要について示す。

(スライド 7 ページ)

1 点目は運行経路である。

流山おおたかの森駅西口を出発後、西初石 4 丁目を通り、現在の終点であるおおたかの森スポーツフィールドを通過後、現在の始点である流山おおたかの森駅西口に戻るルートを考えている。

次に、停留所数である。

先述の小学校開校に伴い、小学校の近隣に新規停留所を作りたいと考えている。

同時に停留所を 1 箇所廃止し、停留所数は現行と変わらないようにしたい。

3 点目は運行のキロ数である。

現在、往復で 8. 3 4 k m の運行キロ程が、循環化によって 6. 4 6 k m となる。

ただし、この運行キロについては概算であるため、運輸局への申請前には詳細なキロ程を算出し、示すこととしたい。

次に運行時間については現行と変わらない予定であるが、6時台から13時台を時計回りでの運行、14時台以降を反時計回りでの運行としたい。

次のスライドより、変更案のポイントを示す。

(スライド8ページ目)

スライドでは、6つのポイントを示している。

1点目は、循環経路化し、運行を効率化すること。

2点目は、混雑道路及び交差点を避けた経路とすること。

3点目は、他の流山ぐりんバスと重複する停留所を廃止すること。

これは、スライド内②で示しているバス停（水道局入口）が流山ぐりんバス美田・駒木台ルートと重複していることから、西初石ルートにおいて本停留所を廃止するものである。

4点目は、流山市立おおぐろの森小学校付近に停留所を新設すること。

5点目・6点目は、6時台から13時台を時計回りでの運行、14時台以降を反時計回りでの運行とすること。

これは、朝の時間帯は時計回りで運行することにより、駅から学校に素早く児童・生徒を送ると共に、その先の住宅街から通勤客を駅まで送ることを目的としている。14時以降は学校から下校する児童・生徒を駅まで送りつつ、駅からの帰宅客を住宅街に送るため、反時計回りで運行するものである。

詳細なダイヤについては、今後検討したいと考えている。

次のスライドより、ルートの詳細な変更点を示す。

(スライド9ページ目)

1点目は、渋滞を回避するための経路変更である。

スライドの赤○で示している道路が混雑道路となっているため、これを回避するためにスライドの青線で示しているルートへの変更を検討している。

スライド内黄○で示している交差点については、これまで信号機の設置がなかったが、最近新しく信号機が設置されたことから、通行には支障がないものと考えている。

併せて、経路上にある水道局入口の停留所については、廃止を予定している。

停留所の廃止後は、美田・駒木台ルートへの転換を促していくことを予定している。

なお、本停留所の利用者は3.9人／日（令和3年度乗降調査）である。

（スライド10ページ目）

変更点②として、西初石3丁目交差点付近の経路変更である。

この変更は混雑する交差点を回避することを目的としているが、変更経路が混雑地点からあまり離れていないため、混雑回避に資さないという判断となった場合は変更を取りやめる場合がある。

（スライド11ページ目）

3点目の変更が一番大きな変更である。

現在の経路を延長し、おおたかの森中学校・小学校の間の道路を通行し、その後流山おおたかの森駅西口まで戻るルートとしている。

また、延伸ルート上に、「おおぐろの森小学校」の停留所を新設したい。

（スライド12ページ目）

最後に、今後の予定を示す。本日、分科会にて提案・意見聴取をした後、公安委員会及び道路管理者との協議を行う。

次に、8月1日に予定している流山市地域公共交通活性化協議会第3回会議で協議し、運輸局への変更申請を行う。

その後、地元自治会等への説明や、広報での周知を行い、2学期に合わせた令和4年9月から新規経路での運行を開始したい。

なお、示しているのはあくまで予定であり、書類提出などの都合によりこの通り行かない場合も考えられるため、ある程度柔軟に対応していきたいと考えている。

事務局からの説明は以上である。

藤井会長（日本大学）

今説明があったとおり、基本的な渋滞解消と地区内の新たな道路整備を受け、渋滞を回避するような運行ルートの検討である。

また、小中学校新設を受け、子どもたちも利用できるような支援事業として展開をしたいということである。

先ほど提示があった⑦の交差点（西初石3丁目交差点付近）については、信号がないことなどを受け、安全運行などを確認しつつ調整をしていきたいとのことである。

スケジュールとしては非常にタイトであり、いつできるかという面と、運転手にとっての習熟のための練習期間を確保できるかなど、多くのことが関係するため、忌憚のない意見を頂戴したい。

何かあるか。

細山委員（流山タクシー）

先日の意見交換会でも話題に上がったが、京成バスの路線（流02系統）は廃止する予定なのか。

今説明があった西初石ルートと、停留所が重複している状況であり、京成バスとしても運行の継続が難しいという問題を挙げていた。

それを加味して考えるのであれば、重複している①から⑧までの停留所をルートから除外し、その他のバス停だけのルートにする必要があるのではないか。

京成バスとしても死活問題であると認識しているが、京成バスの路線と流山ぐりーんバスの路線が重複していないバス停は2つしかない状況である。

これでは、京成バスの路線は乗客が望めないのではないか。

更に、時刻表を見ると、流山ぐりーんバスは1時間に2本あるのに対し、京成バスは歯抜けの状態となっている。

このような、事業者が運行している路線を廃止させてしまうような形で、流山ぐりーんバスを運行していいのかという状況が大前提にあると考えている。

当初より、事業者が運行している路線を有効利用した上で、流山ぐりーんバスを運行させることとなっているはずだが、このようなルートの

提示があるのは、根本的な概念が甘いように感じる。

京成バスとしては、痛烈に感じていることであると思うが、バス事業者として流山ぐりーんバスの担当を任されている部分もあって言いにくいのではないかな。

利用者の目線から見ると、事業者の路線バスが必要だと思うから発言しているのであり、根本的な最初の一步目から間違えていると思っているのだが、会長はどう考えるか。

藤井会長（日本大学）

会長として意見を述べる前に、路線の重複などを熟知していない状況下での話となるため、事務局から現状と経緯について説明願いたい。

事務局（事務局次長）

今話題にあがったのは①から⑧の部分のことであると思う。

細山委員（流山タクシー）

①～⑧の部分について、流山ぐりーんバスは廃止し、路線バスによる運行にすべきではないか。

京成バスによって、路線及び停留所が完備されている状況下で、京成バスの路線が間引きの状況になってしまったのは流山ぐりーんバスに責任があり、そのような状況を交通事業者として許すことはできない。

事務局（事務局次長）

確かに今発言があったとおり、流山ぐりーんバスの本来の目的は、民間路線バスと重複しない地域を運行するものである。

本路線がなぜこのような重複するような形での運行となったかは調べきれないが、今回この部分を変更しなかった理由としては、京成バスの路線バスの運行本数が１日に１０～１９本という状況であり、流山ぐりーんバスのルートを変更してしまうとこれまで流山ぐりーんバスを利用していた市民の交通利便性の維持が困難になってしまうことが挙げられる。

細山委員（流山タクシー）

それは、京成バスの路線バスをあてにしないということによいか。

事務局（事務局次長）

例えば、京成バスの本数が以前の状況に戻るようなことがあれば、流山ぐりーんバスが重複している部分を避けるという考え方もある。

細山委員（流山タクシー）

根本的に、現在の京成バスの時刻表の状況は、流山ぐりーんバスが走っていることにより利用者が減っていることから発生しているものだと考えている。

それであれば、京成バスには頑張ってもらい、便数確保を計画してもらうような形をこの協議会で考えていくべきなのではないか。

タクシー業界も同様で、流山ぐりーんバスが運行されれば利用者が減るのは必然であり、現に江戸川台を営業圏としていた事業者が撤退してしまった状況である。

周辺住民で、バスに乗れる住民はいいが、バスに乗れない住民は非常に不便な状況となっている。

事業者の撤退後、後継で事業を開始した会社や私たちがタクシーの供給は続けているが、以前のような供給数には至っておらず、待ち時間などが長くなっている状態である。

事業者主体で交通を維持し、足りない部分に流山ぐりーんバスで補助するという考え方であったはずが、それがどんどん薄くなっている。

確かに、提案のあったとおり、巡回するルートになれば利便性が上がるのは確かであるが、それをしてしまうと京成バスの利用者がさらに減少し、乗る人がいなくなってしまう。

このような状況はあってはならないのではないかと。今まで誰も何も言わなかった理由がわからない。

藤井会長（日本大学）

先ほど、会長としての意見を求められたので私の意見を述べる。

県内で多くの自治体と関わる中で、交通事業者で頑張るところは交通

事業者が頑張るとというのが私の基本的な考え方である。

柏市では、タクシー会社4社が合同で、公共交通を支えてもらうため、地域の小さな単位をカバーするシステムを作った。

そういった中で、交通事業者が頑張れる路線と頑張れない路線というのが重要になってくる。

地方都市になればなるほど、また、広域連携をやっているような自治体は非常に運営が厳しいものとなる。

そういった自治体は、行政が補助金などを投入し、運営を続けるということになる。

また、地方都市であれば、通行できる道路がないという理由によって経路が重複することはいくらもあるが、都市部の場合においては重複する路線はあまり出てこないものである。

現在の丸被りという状況は、私も十分に知らなかった部分ではある。

これまでの会議の中でも、流山ぐりんバス沿線の住宅街の張り付き状況を見ると、市が運行するバスの位置づけから考えると、民間が担うべき路線だという発言をしてきたことが、おそらく議事録に残っている。

そのような中では、民間が頑張るところは頑張るような姿勢も本来は持たなければならない。

今回、京成バスの路線の運行本数が少ないため、その隙間を埋めるために運行するという考えは、現状認知型となる、本来は交通事業者として、この路線を主軸として考えたいということがあれば、それを行政側が支援する考え方をもたなければならない。

その点では、この分科会あるいは個人、企業との直接の打ち合わせの中で、この路線自体をどのように全体の計画で取り組んでいくのかということを事務局で事前に相談しなければいけない。

その中で、この循環化ができるのであれば、移動できない人たちのエリアといった点、すなわち交通不便地区に相当するようなところをどのようにカバーするか。また、そこを定時定路線型のまとまった利用者といった形で活用できるのか。

もしくは、それが点在するようであれば、個別の利便性に特化した、タクシー事業といったところに力を発揮していただくのか、こういった差別化を図らないといけない。

それらの見直しが必要になった時に、ドラスティックに具体的に動くかについて、事務局として検討していかなければいけないと考える。

そういった面では、今このような案が出てきていきなり京成バスさんどうしますかといった話をする、なかなか難しいとは思う。

まずこのバス全体のネットワークの中で、公共という冠の話の中と、民間の営業・経営的な側面をどのように負担していくのか、更にコロナの中で通勤利用といったところが停滞しており、一般路線といったものをどう位置付けて運用するか、そしてそこから将来を見込んでいくかという点で、現在はなかなか難しい状況にある。

その中で、今回の循環化にあたる本質的な問題としてのルートの丸被りというのは、やはり是正を考えないといけないと思う。

是正する中で、現状定時定路線で運行ができず、欠便が出ているといったところを、交通事業として市民サービスをする上で本当にいいのかということも考えなければいけない。そのためには、それを最低限リスク回避する方法は何かという考え方と、交通事業者と分担できるような仕組みについて考えなければならない。

また、同時に運賃の問題もある。

運賃が安ければ利用者が流れるのは当たり前であり、事務局で運賃の改定についても本気で取り組むのかという点に関わってくると思う。

その中で、京成バスも運行本数を倍の20本にするなどというようなことはなかなか発言しにくいと思うので、現状運行といったものを維持しながら安全に渋滞回避をするといったような動きをまずは進め、その中で民間バスの利用者がさらに減となるような場合は、交通事業者をいじめる施策はあってはならない話なので、その点を是正する場合は、極端な話だと先ほどの青い線の左側の部分だけの折り返し運行とするなども視野に入れて事業展開をするということが必要になると思う。

なお、これはあくまでも、私の個人的な考えである。

三浦委員（京成バス）

タクシー事業者から、このような応援演説のようなものをいただいてしまい、逆にプレッシャーを感じてはいるが、前回の意見交換会をやったよかったと考えている。

先ほど説明もあったとおり、これまでの経緯については我々も調べる必要があるのだが、確かに当社が運行している路線とほぼ丸被りである。

しかし、正直に言ってこの流山ぐりんバスが全くなかったとしても、この路線はおそらく赤字である。

我々もこの間、この路線の在り方や、東京駅行の高速バスなども運行している中で、このエリアの公共交通はどのようにあるべきかいろいろ考えたが、TXができてから、おたかの森や南流山等はマンションが多くあることから非常に人口密度が高いが、駅から離れると人口密度が急に下がってくる。

当社が運行を始めた東京駅行の高速バスも、惨敗という状況であり、商売にならない状況である。

バス停の乗り降りでも、千葉県内の他の地域では、駅から離れたエリアに住宅街があり、時間は読めないが鉄道は不便なのでバスを選択することで利用があるのだが、流山市はそもそも駅周辺の人口が圧倒的に多く、それ以外のエリアの人口密度が薄いため、駅から離れたエリアの利用が全くない状況である。

東京駅行の高速バスについては、5月に減便をしたところであるが、更に見直しをしなければならないと考えている。

流山市は、鉄道事業で見ると、非常にコンパクトでいいように見えるが、実際はバス・タクシー業としては商売をするのが非常に難しい街である。

先日の意見交換会でも申し上げたが、当社の流山市内の路線は全線赤字で、まったく商売にならない状況である。

そもそも、このエリアの中でどこまでがバスの担当で、どこからがタクシーの担当になるのかというところが重要だと考えている。

先ほど江戸川台の話があったが、当社の江戸川台の路線は瀕死の状況である。そういった部分も含め、崩壊しない部分だけ残して他を流山ぐりんバスに転換し、その網の間の部分をタクシー事業者が運送するなどといったところも含め、全体の公共交通をどのようにするかというのを考えていきたい。

東武バスさんも厳しい状況というのもおそらく同じだと思っているが、そういったところをひっくるめ、全体的な議論をこの会議を通じてやっ

ていきたいと思っている。

藤井会長（日本大学）

非常に厳しい状況が伺える話であった。

当初私もこの話を伺った際に、この流山ぐリーンバスは非常に難しい問題だと思った。

本来、地方都市における市のコミュニティバスやデマンド交通は、交通不便地域など交通事業者がカバーできないエリアや、撤退してしまったエリアをどのようにフォローするかという点で力を発揮している。

そこはもともと路線として赤字が出るものなので、市として運営してもなかなか収支率が上がらないものである。

そういった中で収支率が大体10%から20%でも運行しようというのが、市が運営する公共交通の非常に大きな負担であり、やらなければならない分野だと思っているが、流山ぐリーンバスの場合は収支率の目標が50%となっている。近隣だと船橋市も同じく50%、市川市だと40%である。

そういった面では、都市部では収支率だけでみると非常に高い目標値を立てている。

私が関わっている武蔵村山市などでは、鉄道駅がないこともあり、20%の収支率でもなんとか運行しようということで、民間路線バスやタクシー事業者がカバーしきれないところを市が担わなければならないというところでやっている。

そうなってくると、この流山ぐリーンバスについては、どのような運用に位置付けになってくるかというところの見極めも非常に難しい。

今回の計画書の中では、流山ぐリーンバスを今後どのようにしていくかを、ある意味再編も考えた中で検討し直すための方向性を謳ったものである。

ただ、それはあくまでもバス路線と実際の流山ぐリーンバスの位置づけの関係性や、今の話であったように、流山ぐリーンバスと民間路線バスが重複する部分があるのであれば、その差別化を図った上で今度は地域の中で個別に必要性が出てくるような地域をどのように支援していくのかということをやはり見直しをしなければならないもの考える。

まずは、流山ぐリーンバスをどのように活用するのか。

また、市民からすると流山ぐリーンバスを運行してほしいなどといった声が上がってくる地域性や、市長の意向などもあるかもしれないが、市民の移動に対して市がきちんと移動できない人を作らない、そういったところの支援を市が行うというところがあっても、交通事業者が撤退してしまうのであれば元も子もないため、見直しの検討が必要と考えている。

それが、今回計画書ができた段階で、いろいろな意見を含めて問題意識が一気に噴き出した中でのアプローチとなるため、今回できた計画といったところに準じた形である程度検討はしつつ、次に計画を変えていくプロセスをこの分科会の中で議論しつつ、この5年間といった一つの時間軸を活用した中で、本来地域にとって必要なものはなにかといったところを丁寧に議論しなければいけないと思う。

議論する上では、事務局はある意味旗振り役として、行政としての指針のようなものをしっかり位置付けないと、単なる空回りになるので、市長への説明を含めたアプローチが求められる。

是非、そういう思いをもって取り組んでいただけるとありがたい。

それを踏まえて考えると、今京成バスより話があったように、現在の運行本数を増やすというのはなかなか難しいというのが率直なところであるため、現在定時定路線で担保できていないところを流山ぐリーンバスとしても活用していくような仕組みを運用する中で、今回特段スクールバスといったキーワードでこのバスを動かすことはしないが、地域の避難場所にも想定される学校区を中心とした交通の一つの動き方を行う。

こういったものを、例えばぐリーンバスが本来その使命として持つものとしての小さなコミュニティ単位といったところの交通不便地区をどのようにつなぐのかというような概念への移行を検討できるような調査や、重複している部分の利用人数の増減などに係る実態調査が予定されているため、現在の実情・理由や、今回のルート変更で更に京成バスの利用客を奪うのかなどといった点は丁寧に精査する必要がある。

各位はどのように考えるか。

鈴木委員（富士タクシー）

藤井会長が私の質問の答えを先に言ってしまったが、質問をしたい。

まず、小中学校が開校したからバスを走らせるという話があったが、今後も既存の小中学校の方からも同様の声が上がってくる懸念がある。

つまり、これがきっかけとなって、流山ぐリーンバスの本数がどんどん増えてしまうのは、タクシー業界としては反対である。

また、新設小学校のすぐ南側に路線バスが走っているのも、その付近に流山ぐリーンバスを走らせるのは抵抗がある。

これについては先ほど藤井会長の発言を受けて理解をしたところであるが、小中学校ができたから流山ぐリーンバスを走らせるというのは安易であり、タクシー事業者としては反対せざるを得ない。

その点について、事務局は何か意見等はあるか。

事務局（事務局次長）

スクールバスとしての運行を行わないという点は先ほど藤井会長の話の中でもあったが、実際子ども達が通学に使える時間は限定されてくるため、スクールバスとしての利用は付加価値としてのものである。

今回のルート変更は、渋滞回避を第一に考えたものとして理解いただきたい。

鈴木委員（富士タクシー）

これまで、不便な要素を残してほしいという要望をしてきた立場としてその考えはありがたいが、スクールバスの要望をしていた市民からしてみれば不満が残る結果になるのではないか。それは市としても対応できるのか。

事務局（事務局次長）

スクールバスではなくバス通学を認めたということで民間の路線バスを利用している状況かと思うが、新しいバス停についても、時間がずれた形で利用できれば、希望全ては叶わないが対応できると考えている。

鈴木委員（富士タクシー）

他に、生徒が大勢乗ってしまった場合、障害を持っている方や一般の利用者が利用できない、利用の妨げになるという状況は考えられないか。

事務局（事務局次長）

新しく作るバス停の需要については、今後推定する他ない考える。

また、学校も開校したばかりであるため、今後児童や保護者、教師が増えていく段階である。更に、既存の東武バスのバス停もある。

現在、流山ぐりーんバスにおいて、どのバス停からどのバス停まで移動しているのかを調べる乗降調査を始めたところであり、これらを踏まえ、このルートを確立していくのが望ましいと考えている。

更に話は変わるが、流山ぐりーんバスの運賃を民間に近づける話も以前から話題に上がっているとおり、検討を行っている。

その点も踏まえ、このルートを考えていきたい。

鈴木委員（富士タクシー）

そうすると、他の小中学校の方から、同様の流山ぐりーんバスの要望を受けてもそれで説明できるということによいか。

事務局（事務局次長）

あくまでのスクールバスとしての流山ぐりーんバス運行ではないと説明している。

鈴木委員（富士タクシー）

承知した。

三浦委員（京成バス）

関連になるが、おおぐろの森小学校への通学への用途を考えているとのことだったが、こういった方の利用を想定しているのか。

事務局（事務局次長）

本日、通学区域は準備していないが、駒木周辺に住む生徒もいる。

三浦委員（京成バス）

駅から乗るという理解でよいのか。人数が多くて乗り切れないということも想定されるかもしれない。

事務局（事務局次長）

そういった点も検討する必要があると思う。また、既存の路線バスもあることから、ダイヤの調整などを行い、決して流山ぐりんバスのみで対応するものとは考えていない。

竹浪委員（東武バス労組）

保護者からの要望があったとのことだが、どれくらいの人数から要望があったのか。

事務局（事務局次長）

学校開校前の説明会では、議事録で確認したところ５名ほどの保護者より要望があった。

前田委員（エミタスタクシー柏株式会社）

既存のバスで通っている生徒がいるということだが、その客を奪ってしまう形になるのではないか。

三浦委員（京成バス株式会社）

現在東武バスの路線バスを利用している可能性もあるということか。

事務局（事務局次長）

その通りであり、現在学校に集計を依頼している。また、利用しているダイヤを調査する必要がある。

細山委員（流山タクシー）

市民の声に敏感に反応しすぎないように思う。

そのために事業者の路線バスを今まで利用していた人が路線バスを利用しなくなってしまう。

多様なニーズを持つ利用者がいるから事業者のバスは成り立つため、それに対応した路線を一つ一つ作られてしまうとひとたまりもない。

根本的な考え方として、不便地域だからバスを走らせているはずで、その点が非常に引っかかる。

それであれば、収支率50%のラインを下げ、収支率10%でもいいから本当の不便地域を走らせるべきなのではないか。

市の考え方は、利用ニーズを調べるなど、バス事業者の考え方になってしまっている。

藤井会長（日本大学）

実際にそういう状況であるように思う。

つい最近、八千代市で以前6路線あったコミュニティバスのうち、収支率が12%程度の路線が5路線あったため、市議会で廃止を決定した。

6路線中1路線だけ残したが、その路線の収支率は24%であった。

残すのであれば、どんどん利用するようにしようと推進したところ、現在収支率が50%を超えた。

これを受け昨年、民間路線バス事業者に事業を移管することとした。

本来、自治体として運営すべき路線なのか、民間路線バス事業者に頑張ってもらうべき路線なのかの位置づけを明確化しなければならない。

今、50%という数値が残っているが、この50%という数字は、自治体としての運営費の話とバス事業者への補助金の話と双方で考えて、非常に微妙な数値である。

収支率がこれより低かったり高かったりすると、健全な民間路線バスの事業運営ができるような路線として認可できる場合や、或いは全くこれは運営できないから市が補助金を入れるべきだというような判断がしやすいが、流山市の場合はそれらを見越すと非常に微妙なラインである。

そういった面では、一度その辺のぐりーんバスの位置づけのところの見直しをすべきだと思う。それをないがしろにすると、今後もずっとこれを引きずることとなる。

ただし、どのタイミングで遺憾するかということは重要である。

バス事業者の体力がなくなったときに移管しても意味がないので、バス事業者及びタクシー事業者が頑張れている時点で市が方向性を示さな

ければならない。

実際、この計画の最終年に議論しても意味がないため、中間年くらいには中間報告のような形でこの計画を次の段階で変更していくのか議論する必要がある。

また、計画を変更しても構わないため、極端な話、３年目の中間年で今の段階で移管するほうが市民サービス・事業者の継続の両面にとってみてプラスになると判断できれば、運輸局と調整しながら計画を変更するといったこともできるので、踏みとどまらずにやっていただきたい。

難しいところではあるが、流山市のように多くの交通事業者が関わり、一つの自治体の中の小さなところにいるという状況はまずないので、事業者の力をあわせればいろいろできることがあるが、逆にやりづらいという部分もたくさん出てくると思う。

ただ、人口は確実に増えていて、将来的にも少子化が進む中で市の経営が成り立たないというところではなく、ある意味子ども世代が潤沢に増えていくというような地域性を持っているところで、人の移動をどのように確保するのかという点を考えなければいけない。

そういった風土の中で、安穩としているのでは、将来の人口を逃がしてしまうため、是非、いろいろと考えていきたい。

この議題だけで１時間経過してしまっているが、このような議論ができるのは非常に悪くないものだと考えている。

他に、これだけは発言したいことがあるという方はいるか。

竹浪委員（東武バス労働組合）

弊社で運行している流山ぐりーんバスについて、先ほどの説明でも渋滞の問題というものが出ていたと思う。

現状、運休が多々出ている状況である。

我々は安全面を一番に考えて運行しなければならないという使命があることから、もう少し時間に余裕をいただきたい。

焦ってスピードを出してしまうと事故にもつながるが、まず我々が一番考えなければならないのは安全だと思っているが、ダイヤの時間に余裕がない状況である。

この状況は、西初石ルートのみではなく、美田・駒木台ルートにおい

ても同様である。

なんとかこのあたりをご検討いただきたい。

また、新しいルートについても実際走ったが、乗客がいる場合はいっぱいいっぱいになってしまうと思う。

そういった状況下で我々が安全に運行できるのかという部分をもう少し考えていただきたい。

藤井会長（日本大学）

実際に考えていくとなると、ダイヤの組み方などはちゃんと精査しないといけないという意見が先ほどの市民分科会でもあった。

スクールバスとしての運行でイメージすると本数が絶対的に少ないため、そういった考え方で行くのであればおかしいし、渋滞解消といわれてもイメージがわからないから、実際に乗ってみようかなどという話が挙がったくらいである。

そういった面では、乗るだけではなく、先ほど私の方からも ETC 2.0 のデータで渋滞情報などは見られるようになっているため、事務局としてどのようなところをどのように担うのかというところをもう少し勉強した上でその路線の考え方をすべきだという気はしている。

そういった中で、先ほど事務局から説明があったが、9月から確実に動かしたいということではなく、いろいろな内容を精査していきながら、問題点を洗い出し、本当にこういった形で展開していいのかというところをまた議論していきたいということである。

皆様よろしいだろうか。

（意見なし）

それでは継続して検討していくということで、次の議題に進む。

次は、運転免許自主返納支援制度及びマタニティタクシー利用料金の助成制度についてである。2つの議題を纏めて事務局より説明願う。

事務局（事務局次長）

運転免許自主返納支援制度及びマタニティタクシー利用料金の助成制

度については、流山市公共交通計画に基づく施策になっており、令和5年度の実施に向けて今ここで案を提示する。今後、市の予算要望に先立ち、本日分科会で委員の皆様にご意見をいただきたい。

（スライド13ページ目）

まず、**運転免許自主返納支援制度案**について説明する。

目的は、まず公共交通利用促進であり、地域公共交通計画の施策の3.①に記載している。

高齢者に対する移動支援策、またあわせて交通事故防止というところで、制度案概要は、市内を運行する路線バス3事業者において、運賃半額、期間は最大2年間、市が運賃の半額を事業者に補填する。

対象者は75歳以上の流山市民で、運転経歴証明書を所有している方とする。

運転免許自主返納に対する各事業者の取り組みは、京成バス、松戸新京成バスがすでに実施しており、70歳以上の方を対象としているところが、今回の案との違いである。

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。

課題点としては、元から運転免許所有してない方との平等性の問題と、各事業者がすでに実施している割引制度との対象年齢や期間の整合や重複が考えられる。

（スライド14ページ目）

3番目の**マタニティタクシー使用料金助成制度**は、こちらの目的も同じく公共交通利用促進ということで、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である。

制度の概要は、妊婦健診や出産の入退院、こういった時に利用者のタクシー料金の一部を市が助成するもので、市が助成額を利用者の方に、償還する。

対象者はタクシー利用日に市内住民登録がある方かつ、母子手帳の交付を受けている方である。

課題としては、陣痛タクシーとしての対応のため、夜間に優先的な配車を行うことであり、タクシー事業者の協力が必要である。

すでに取り組んでいる事業者としては、エミタスタクシー柏で、おおたかの森駅周辺の方々を対象に、陣痛タクシーとしていう名前で実施している。利用者の方々が防水シートを用意していただければ、特別料金がかからない。

また、北柏タクシーが出産支援タクシーを青田、駒木台、美田、駒木周辺を対象に実施している。こちらは、タクシー事業者が防水シートを用意しており、特別料金がかからない。

藤井会長（日本大学）

何か意見はあるか。

三浦委員（京成バス）

免許返納について、挙げていただいた課題はその通りなのだが、この制度において、市としては利用人数や利用金額の実績をどのように把握するつもりなのか。

事務局（事務局次長）

具体的な制度はまだ検討していないが、我孫子市などではこの制度を導入しており、市が発行したカードを証明書として提示する形をとっている。

三浦委員（京成バス）

見せるだけでは具体的な利用内容がわからないように思うがどうか。

事務局（事務局次長）

システムについては今後ご相談申し上げたい。

前田委員（エミタスタクシー柏）

免許返納の支援制度について、タクシーは利用できないのか。

事務局（事務局次長）

免許返納については、県内５４自治体中、３２市町村で何かしらの取り組みをしている。

バス事業者やタクシー事業者も自主的に実施している会社もある。

我々は、免許返納についてはバスによる事業とし、マタニティタクシーをタクシーによる事業として位置づけたいと考えている。

前田委員（エミタスタクシー柏）

実際、タクシー会社に対しても免許返納に関する問い合わせが来る。

免許返納者は、バスではなくタクシーを利用したいというニーズが多いように考えている。

バスだけではなく、タクシーに対しても何らかの援助があればよいと考える。

事務局（事務局次長）

我孫子市ではバス・タクシー両方が制度の対象となっていることを承知している。

藤井会長（日本大学）

わかった上でどのようにするかという話であり、補助金を活用する中でどのような事業にするかという点だが、我孫子や柏の話を見ると、各自治体とも予算がないと何もできないというところは一緒である。

金額については、県のもっと海側の匝瑳市などでは、タクシーチケットの補助として５００円チケットを３６枚（＝１８，０００円相当）配布したりなどしているところである。

この地域は、民間のバス路線ネットワークがないため、タクシーにせざるを得ないというところである。

我孫子の場合については、成田線の沿線２キロ圏内にほとんど住宅地が纏まっているという状況である。

そうすると、この２キロ圏内というのが微妙な距離であり、タクシーの利用も考えられるし、自転車圏でもある。

そういった面では、利用が一気に伸びない地域性となっていることから、予算を計上しても満額を使いきれないという状況である。

それが流山の場合どうなのかといったときに、どの程度タクシーの利用があるかなど、需要の想定をした上で補助金の積み上げなどを行う必要があるため、今回質問があった点を事務局として検討するかを考えていく必要がある。

高山委員（千葉県タクシー協会）

今会長の話にもあったが、非常に難しい。

確かにタクシーについては運転免許返納割引を行っている会社もあるが、東葛地域においてはどの会社も実施していないという状況である。

一つ、この支援制度を導入するにあたっての目的というのを交通機関の維持が主なのか、もしくはドライバーの返納を促すのが主なのかという点をしっかり整理すべきであると考えている。

例えば、タクシーチケットを配ることによって市の予算が増えることが市にとってマイナスになるのか、プラスになるのかという点を考えれば一つ整理ができるのではないか。市としてどちらを主として考えるのかという点が大きな問題点になると考えている。

藤井会長（日本大学）

非常に重要な点である。

先ほどの我孫子市の場合は、公共交通会議における警察関係者の発言に端を発している。

我孫子市を含めた東葛地域では免許返納に対する取り組みが実施されていないため、交通安全の側面より展開してほしいという要望が公共交通会議の中であがり、それを受けた施策としてできることを考えたという経緯がある。

その点で、事務局としてどちらのスタンスに立つのが、予算化時点での状況が変わってくるため、検討していただきたい。

三浦委員（京成バス）

今提示があった制度だと、制度を２回受けることができる形になることから、違和感がある。我々としては連続性があるほうが自然なように感じる。

事務局（事務局次長）

検討をする中で、流山ぐりーんバスの基準を準用した形である。

また、制度を２回受けることは想定しておらず、事務局としては、７５歳までの間に免許返納をした場合は民間事業者の制度を使い、それ以上の場合は市の制度を使うなどの棲み分けを考えている。これについては今後相談させていただきたい。

また、支払方法については、現在提示しているもので決定なのではなく、事業者の負担が一番少ない方法として提示しているものである。

前田委員（エミタスタクシー柏）

既に京成バスなどで実施されている制度を受け、免許返納は増えている状況なのか。

事務局（事務局次長）

流山警察に確認したところ、流山市内で１０００人程度の免許返納者がいると聞いている。ただし、年齢や割合などは確認していないところであるため、そちらについては警察で精査していただいている。

前田委員（エミタスタクシー柏）

返納しない人はどのような理由で返納しないと考えているか。

事務局（事務局次長）

流山の場合は、先述のようなサービスがない点が一つの理由とのことである。

ただ、高齢者の事故のニュースなどが流れた際に一気に増えるなどといったこともあると聞いている。

このような制度が新しく導入されたことが公表された際、急に増えたりするかもしれない。

前田委員（エミタスタクシー柏）

私の肌感覚であるが、免許を返納することによって買い物や通院に支障が出ることなどの理由により免許返納しないケースが多いように感じている。

そのような方々に対しては、タクシー事業による支援が最も適していると思うので、検討していただきたい。

鈴木委員（富士タクシー）

マタニティタクシーの件だが、タクシー事業者としては妊婦だからといって乗車拒否などはしない。

また、あえてマタニティタクシーを謳ってしまうと、運転手へのプレッシャーになってしまうことからあえて謳っていない部分がある。

また、夜中はタクシーの台数も少ないため、陣痛タクシーとしてタクシーを呼んでも配車ができない場合がある。

陣痛タクシーを謳っていなくとも、通常のタクシーとして利用者の送迎を行うため、その点について利用者に理解をしていただく必要があると考えている。

前田委員（エミタスタクシー柏）

当社では陣痛タクシーという形で取り組んでいるが、タクシーは陣痛が来ている状況でも交通ルールは守らなければならない。

今の時代、共働きの方が多い中で、女性のみが家にいる際に陣痛が起きても、陣痛タクシーの登録があれば安心感があるというものである。

では、実際に利用する人がどの程度いるのかというと、そこまで多くないかもしれないが、当社では破水した場合は救急車を呼ぶように伝えただけで登録を受けているが、電話があった際は優先的に配車するなどの形での安心の材料としての利用と考えている。

タクシー事業者としてできることはその程度であり、医療行為ができないという点について、一般の方の理解がどの程度あるのかが重要である。

また、陣痛タクシーに登録をしている人でも普通にタクシーに乗る方もいるため、その見極めも課題であるように考えている。

更に、陣痛の際はどのような対応をしてほしいというような指導は行っているが、事業を導入する際は産科医による研修などをしっかり行う必要があると考えており、そういった整備も必要と考えている。

藤井会長（日本大学）

先ほどの市民分科会においても、こういったタクシーが来るのかや、どこまでやってもらえるのかがわからないという意見があり、自分たちが求めて良い範囲などについての理解がされていない状況が伺えた。

これらより、利用者と事業者がきちんとつながっていないという問題があるように思うため、意識啓発をはかるようなプログラムなどを先行し、マタニティタクシーという形で運用する場合にはできることと、できないことなどを明らかにしなければ、利用者と事業者の間に齟齬が生まれてしまうため、いろいろと調整する必要があると考える。

まだまだ勉強をしなければならない点は多くあると思うが、この話は悪い話ではないと考えている。

市民の移動の支援という部分を行政がサポートする意思がある中で、交通事業者が担う部分に力添えをしたいという思いであるため、条件や方法・システムなどについて交通事業者から事務局にお願いをしなければいけない点もあるし、或いはどの事業者でも流山では同じサービスを受けられるといったような形にするのであれば、事業者同士の意識共通を図らなければならないなど、いろいろなことが出てくるため、継続して検討を続けていただきたいと考える。

他に何かあるか。

中嶋委員（松戸新京成バス）

運転免許自主返納支援制度の話であるが、現在事業者が発行している支援パスなどの支援制度に事務局提案の制度が加わることでややこしくなっているのが率直な意見である。

ただ、制度設計の詳細設計がされていないとのことであるので、課題をあげるとするならば、先ほど三浦委員からもあった人数のカウント方法や、市を跨ぐ路線についてどうするのか。また、1乗車ごとの運賃を半額にするやり方なのか、定期券のようなやり方をするのか、その場合の発行元は、などが課題になると考えている。

事業者を支援していただける **というところだけを切り取ればありがたいと感じる部分があるものの**、今回事前に内容をいただいていたため思い付きでの発言となるが、既存の民間事業者のシステムを利用していただいた方に対してその購入費を補助していただいた方がすっきりするように思う。

藤井会長（日本大学）

それらの懸念についても、極端に言えば事務局が全てを肩代わりするようなやり方もあるが、そのような腹積もりでやるのであれば良いが、現実的に先行している部分があれば、それを活用しつつ補助ができるシステム設計をしなければならないので、そういった面では本制度はまだまだこれからである。是非、各事業者がやれることなどの案があれば事務局まで挙げていただきたい。

他に意見はあるか。

（意見なし）

なければ次の議題に進む。

最後に、**流山市の公共交通検討地域である東部地域**での事例として、地域住民が自らの公共交通について検討をしてきたものについての状況報告である。

事務局より説明願う。

事務局（事務局次長）

（スライド 15 ページ目）

スライドに表示している図面は、公共交通検討地域を示したものである。

左側は日常利用を示しており、右側は非日常利用における公共交通検討地域を示しており、悪い言い方をすれば公共交通の不便地域である東部地域（前ヶ崎・向小金）をピックアップして報告する。

本件は令和 2 年度の協議会においても一度報告をしているものである。

（スライド 16 ページ目）

検討の経緯としては、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ており、勉強会等を実施した。

平成 30 年度に、導入する交通手段の検討をした後、令和元年度に再度勉強会を実施した。

令和 2 年度には、交通モード（案）を作成し、予約制の 9 人乗りの乗合タクシー（デマンドタクシー）を地元へ提示した。

令和 3 年度には、地元アンケートに基づく交通モード（案）に対する地元修正案を受領した。

令和 4 年度については、先日（6 月 22 日）に東部地区自治会連合協議会と協議を行い、現状報告として運行概要案及び運行経費を提示し、打合せを行った。

（スライド 18 ページ目）

具体的に提示したルートについてだが、赤線で提示したルートが本市提案のルートであり、緑線で示している部分が地元より追加要望のあったルートである。

（スライド 19 ページ目）

運行概要を纏めると、北小金駅から南柏駅を経由し流山セントラルパーク駅まで向かう定路線式の路線であり、所要時間は片道で 1 時間 10 分、往復で 2 時間 20 分となる。

運行本数は最大でも一日４往復であり、経費は１日１０万円を想定している。

この交通において、収支率５０％を目標とした場合、利用者の運賃で５万円の収入が必要となる。

これは、全便に２名ずつ乗った場合を想定しても一人あたりの運賃は３千円となることから、市としては現在の案について事業化は困難として地元へ提示した。

これに対し、地元としても現在の案は地域の実情にそぐわないと考えていることから、今の形のデマンド交通について、検討を一時中断したい旨の申し入れがあった。

同時に、地元として目指していきたい事例として、松ヶ丘自治会の事例（ちょいこまつなぐ会）の紹介があったため、ここで説明したい。

（スライド２０ページ目）

本事例は、ＮＰＯ法人に登録し、講習を受けた運転手が市民の送迎を行うものである。

年齢制限等はしていないが、実際の利用者は多くが高齢者とのことである。病院への送迎や買い物支援などの送迎が対象であり、最も多いのは東葛病院やおおたかの森病院などの病院への送迎が多いとのことである。

ボランティア活動にあたるため、料金は燃料費や駐車場代など、２００円～５００円の負担であり、道路運送法の「許可・登録を要しないもの（互助）」と称される範囲の事業である。なお、広告などはせず、口コミのみで広めているとのことである。

（スライド２２ページ目）

本事例における課題点としては、運転手の後継者確保が困難となっていることが挙げられる。運転手自身も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であることから、責任関係が不明瞭であり、保障・保険の制度が十分でないことも問題点とされている。

ここまでの、現在東部地域にて実行されている内容である。

(スライド 2 3 ページ目)

次に、他市事例として柏市が実証実験を行っている「とねっこタクシー」について説明する。

週 1 回（火曜日）、目的地を限定（モラージュ柏及びマミーマート柏）して、地元の集合場所から 1 往復 5 0 0 円で送迎するものである。

制度のポイントとしては、予約なしで乗降できることや、運行日・時間・目的を限定し、人を集めて効率化すること、帰りは自宅まで送迎するという点が挙げられる。

また、特徴としては、地元の自治会がタクシー事業者と協定を結び、事業を実施していることであり、市としては赤字補填などの形でサポートを行う点である。

先ほどの松ヶ丘自治会の事例における運転者不足などの問題については、こういった事例を地元で提示していけるのではないかと考えている。

また、タクシー事業者が関係している点で、我々としても地域公共交通の促進につながると考えている。

東部地区の事例については、近年開始されたばかりであるため、今後随時報告を受け、協議会の場でも報告をしたい。

藤井会長（日本大学）

とねっこタクシーについては、私が柏市で関わっているものであるが、ニーズが少ない地域ではあるものの、タクシー事業者が 4 社ほど集まり、3 か月ごとに担当を変え、動かしているものである。

その中で、予約をとっていないことから、万一乗り切れないかった場合は、運転手が追加の配車を行うものである。

今現在、平均で 3. 7 人の利用があるとのことであり、地域として当初懸念されていた利用者 0 人という状況は今まで一度もなかったことから、乗合がきちんと担保されているものと考えている。

現在、事業者でジャンボタクシーを既に所有している事業者については、その車両を運用してもらい、追加配車を減らすように動いている。

ただし、これはあくまでも需要単位が少ないことから成り立つものであることから、全てのエリアで円滑に運用できるわけではない。

現在柏市では、他の地域でも同様のニーズがあるのであれば、時間をずらして提供するようなことを地域サービスとしてタクシー事業者が展開をしているものである。

何か質問はあるか

前田委員（エミタスタクシー柏）

現在、とねっこタクシーの運行に関わっている会社としての意見である。

とねっこタクシーで設定されている時間帯は、タクシー事業者としても忙しい時間帯である中で、運転手にはとねっこタクシーの運行に合わせて仕事をしてもらっている状況である。

モラージュ柏行きは人気があるため、最高で同時に3台のタクシーを運行したことがあるが、利用者はほぼ固定されている。

モラージュ柏の場合、送迎間に2時間ほどの時間が空いてしまうが、（迎車に間に合わないことがないように、）その間運転手が仕事をしづらい・できない状況となってしまうことから、運転手に対しての負担が大きいと考えている。

時間を午後にして欲しいなどの意見も出ていることから、これから先どのようにやっていくかというところが課題だと考えている。

藤井会長（日本大学）

今回、とねっこタクシーについては実証実験であることから、どのような問題点や課題があるかという点を洗い出すものである。地域の方のメリットだけを見て運行するのではなく、きちんと動く仕組みにしなければならないものである。

その中で、事業者には負担がかかりすぎていると問題であるため、現在柏市の担当者が課題の洗い出しを行っている状況である。

それらがうまく行くような計画で実施できるのか、或いは他の地域では全く違う仕組みを入れなければいけないのかなど、交通不便地域ごとの利用者のニーズは個々で異なるものであるため、機動性のあるタクシーの活用方法についても個別に考えていくほかないと思っている。

柏市では、ある程度自由度を持った形の中で、タクシーの運用の仕方

などもフォローアップできるようなことを考えていくような位置づけで運用されているため、実証実験での困りごとについては、事業者から挙げてもらえるとうい考える。

他に意見はあるか

三浦委員（京成バス）

このタクシーというのは、送迎のたびに柏市が不足分を負担し、タクシー事業者に支払っているのか。

藤井会長（日本大学）

その通りである。

前田委員（エミタスタクシー柏）

運賃としては、一人往復500円であり、1台あたり3人乗れる。

例えば、近くのスーパーであれば1台あたり2,200円と設定されており、例えば3人乗っていると2,200円－1,500円で700円が市から補填されるものである。

三浦委員（京成バス）

その金額で、エミタスタクシーは収支が取れているのか。

前田委員（エミタスタクシー柏）

微妙なところである。

時間どおりに送迎をしなければいけないため、時間の30分ほど前から運転手を拘束することとなり、結果として忙しい中で乗客を断らなければならないケースが発生する。

更に、迎えに行く時間が決まっていることから、運転手の中ではそれまでの時間を休憩としてしまう人もいれば、仕事をしたとしても遠くまではいけないという状況となり、気を使う仕事ではあると思う。

また、なるべく同じ運転手が送迎をしないと、乗り間違い等が発生してしまう懸念があることから、なるべく同じ運転手を手配するようにしている。

藤井会長（日本大学）

ただ、間違いなく地域住民の満足度は高い。

高山委員（千葉県バス協会）

我々タクシー協会でも様々な事例があるが、先ほど紹介のあったとねっこタクシーについては曜日を限定して効率化を図り、うまく行っているパターンである。

私どもも相談をしていただければ、いろいろな事例をだせるので相談をしていただきたいと思っている。

一点だけ申し上げるが、タクシーなど事業用自動車については、研修や健康診断もしっかりするなど安心に関するコストがかかっているという点は地域住民には理解をしていただきたい。

藤井会長（日本大学）

私も一番気になっていた点である。

ある意味白タク運用という形になるような部分の安全をどのように担保するのかという点である。

現在、大学で乗用車を使うことがあるが、使用時はアルコールチェックが必要であり、学生には運転させないなど、管理が厳しくなっている。

どのように安全を担保するかというところはそれぞれの組織が考えるものであるが、先ほど話が合ったような自治会の事業（ちょいこまつなぐ会）などにおいては、これがどのようになっているのかが疑問であり、緑ナンバーの重さという部分に関する地域の方の受け止め方が不足しているように感じている。

本当に地域の方の力を借りないと移動できない地域というのは、千葉県の南方に行けばたくさん出てくるが、流山はおそらくそういうものが基本的には必要ない地域だと思っているので、そういった面では事業者が地域の方が移動できるようなバランスをどのように計画として位置づけるかという点に力を入れなければいけないと考えている。

これから、勉強しなければいけない点や調整しなければいけない点などたくさん出てくるとは思うが、是非頑張っていたいただきたい。このよ

うに分科会で議論ができるようになったのは非常に大きいため、是非継続していただきたい。

前田委員（エミタスタクシー柏）

先ほど東部地域のデマンドタクシーが話題に上がったが、この向小金地域というのは私どもの営業地域であり、多くの利用がある地域である。

この地域は、流山おおたかの森などとは生活圏が異なる地域であるが、交通不便なのかといわれると決してそうではない。

確かに、高齢者の移動は不便だが、タクシーは（運賃が）高いとされる。

先ほど話題に上がった高齢者向けの割引制度などもタクシーも利用できるようにするなど、どんどん拡幅していただき、移動のできない人のための補助を広めていただければいいと考えている。

私は、決してこの地域は不便だとは思っておらず、若い人は徒歩で駅まで向かう人もいるし、自転車で行く人もいる。

バスも少し歩けば東武バスがあるため、決して不便だとは思っていないが、高齢者の移動が不便であることからデマンドタクシーなどの要望があるのだと思っている。

結果、流山ぐりーんバスと重複する部分が出てくるなどの問題が出てくるため、私個人としては個別の補助がよいと考えている。

藤井会長（日本大学）

他にあるだろうか。

（意見なし）

予定していた時間より長引いてしまったが、長引くことは悪くなく、是非、定期的にこうした意見交換会を行いたい。

事務局としては、地域のために何とかしたいという思いがある中で、どのような形で調整するかという悩みがあると思うが、事務局もスペシャリストではないため、各事業者や各業界ができることのノウハウをご提案いただければありがたいと思う。

それでは、これで議題４件が終了したため、事務局に進行を戻す。

事務局（事務局長）

本日は長時間にわたる会議に参加いただき、感謝を申し上げます。

頂戴した貴重な意見の検討研究を進め、結果については各位にフィードバックし、これに対していろいろな意見を出していただき進めていきたいと考えている。

最後に、事務局より１点報告する。

次回の協議会については、８月１日 午後２時より初石公民会にて開催するため、よろしくお願い申し上げます。

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１回事業者分科会を終了する。

以上