

令和4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10月24日（月）14：30～16：30

【場所】 流山市 クリーンセンター リサイクルプラザ プラザ館研修室

【資料】

資料1： 会議資料

資料2： 令和3年度流山ぐりーんバス運行事業評価について

資料3： 令和4年度上期 流山ぐりーんバス収支率報告

資料4： 令和4年度 流山市地域公共交通活性化協議会 実施事業中間報告

資料5： 令和4年度 流山市地域公共交通活性化協議会 補正予算（案）

別紙1： 会議次第

別紙2： 第4回会議出席者一覧

別紙3： 令和4年度流山市地域公共交通活性化協議会 委員名簿（10/1時点）

藤井会長（日本大学）

以前の分科会では、市民部会・事業者部会と分かれて、それぞれ公共交通の問題に対してご確認させていただく場を設定していたが、今回の第4回会議に先駆けて行われた分科会は、市民・事業者の両方を合わせた形で実施した。その中で、事業者としての現状の動かし方や、利用者にとっての利用のニーズや使い方等、ご意見をたくさんいただいた。今回これを盛り込んだ形で、まず全体像を皆さん方にご確認とご協議いただくものである。

それではまず、事務局に会議開催にあたる出席定数を確認願いたい。

事務局（事務局長）

本日は出席委員が24名、委任状の提出があった委員が4名である。なお、本協議会の規約の第7条の第2項により、委任状を提出した委員についても、出席委員の数に加えることとなっているので、出席委員24名と委任状4名を合計し、28名の出席となる。

以上のことから、会議の方は成立していることをご報告させていただく。

藤井会長（日本大学）

さて本日は、皆様方に議決をいただく案件が3件、報告事項が4件ある。

はじめに、議決を伴う議題の1、3、7の3点についてお諮りし、そのあと報告事項という形で進めたい。

なお、本日傍聴を希望する方はおられるか。

（傍聴希望者4名）

それでは、本会議を公開とし、傍聴者を入場させてよろしいか。

（異議なし・傍聴人入場）

それでは、傍聴の方も入られたので、議事のほうを進めて参りたいと思う。

概ね2時間という形で会議を予定しているので、よろしくお願ひしたい。

議事に入る前に、事務局紹介ということで、事務局の紹介を願う。

事務局

（事務局の紹介）

<議題1 流山ぐりんバス 西初石ルート ルート変更について>

藤井会長（日本大学）

それでは、まず議決を伴う案件を3点進めて参りたいと思う。

議題の1番目、流山ぐりんバス西初石ルートの変更について、事務局より説明願う。

事務局

本議題について、担当から説明を申し上げる。本議題についてはこれまで継続して協議してきたものであり、先日の第二回分科会においても報告したものである。重複する部分も多々あるがご容赦いただきたい。

（資料1 1ページ）

それではまず、資料の1ページ目から申し上げる。

変更後のルート案における運行キロ程および所要時間等を報告する。

変更案では運行経路については循環路線となるので、流山おおたかの森駅西口からコミュニティプラザ前を通り、また流山おおたかの森駅西口に戻っていくような運行形態となっている。

この変更により、運行キロ程が6.48キロになるとともに、一周するためにかかる所要時間については約21分となっている。

21分で一周回れるルートとはなるが、現状の遅れが生じやすいという状況等を考え、運行間隔は30分に1本というものを維持する形で考えている。次のページに進ませていただく。

(資料1 2ページ)

次に、新ルートの経路について、他のバス路線などの比較が可能な形でお示しする。こちらは本日欠席されているが、松戸新京成のバスの中嶋委員から、このように比較しやすい形で示していただくとわかりやすいのではないかというご意見をいただいたことから、このような形で提示するものである。

図内青の太線が新しく西初石ルートとなる予定のルートである。付近には、これまでの会議でも話題に上っていたが、京成バスのバス路線や、東武バスセントラルのバス路線が運行されている状況である。

なお、スライド左側の方に先日の分科会時より一部追記をした部分があるが、これは後ほど詳細を報告する、運行ダイヤ案についての記載である。

第1便から第16便までは右回りルート（おおたかの森駅を出発し、おおぐろの森中学校を通過して戻ってくるルート）で運行を行い、それ以降については、左回り（おおたかの森駅を出た後西初石を回るルート）で運行することを考えている。詳細は後程ご報告をさせていただきます。次のページに進ませていただく。

(資料1 3ページ)

新設要望であるおおぐろの森中学校バス停の位置について、写真を用いてお示しする。おおぐろの森中学校前のバス停は、おおぐろの森小学校とおおぐろの森中学校の間を通る道路に設置予定である。スライド左側の写真がおおたかの森駅方面行きバス停の案であり、右側がコミュニティプラザ方面行きバス停の案である。

駅方面行きのバス停の付近にはベンチが3個あり、バスを待つ際にもご利用いただく想定である。

また、コミュニティプラザ方面行きのバス停の設置予定箇所にはポールが立っており、歩車分離の形となっているが、この部分は一部を撤去し、乗降可能な形にする想定である。

なお、写真に横断歩道が写っているが、こちらのバス停案としている箇所については、両方面とも横断歩道から30メートル以上離れていることを警察や道路管理者と確認済みであり、バス停設置の協議が整っている場所であることを申し添える。次のページに進ませていただく。

(資料1 4ページ)

新しくバスが走行することになる道路について、周辺自治会長に説明をした結果等の報告である。新規経路周辺の自治会は、「おおたかの森西4丁目自治会」、「西初石五丁目第2自治会」、「大畔自治会」、「市野谷自治会」の4自治会が関わってくる。

先述の4自治会の自治会長にルート変更案について説明し、今回のルート変更に関する懸念

点などをお伺いしたほか、役員会などに諮っていただくなどの方法で皆様のご意見を聴取したところ、大きな反対や懸念をする意見はなく、概ねご理解をいただいたものである。

また、今後市民全体に対してこのルート変更について説明することとなるが、これは今回の議決後、広報やバス停の掲示などにより周知する予定である。次のページに進ませていただく。

(資料 1 5 ページ)

流山ぐりーんバスと民間路線バスのバス停が重複している部分についての報告である。

まず、京成バスとの重複に関する、西初石 3 丁目、西初石 4 丁目、流山郵便局前の 3 バス停についての検討結果を報告する。

京成バスの「流 02 系統」のバスについては、朝夕を中心に運行されており、現在、昼間の時間帯の運行がないことから、西初石ルートからこれらのバス停を廃止すると、沿線市民の昼間の移動手段が失われてしまうため、現状維持とし、バス停を存続させたいと考えている。

ただし、利用者の取り合い等を防ぐため、ダイヤ作成時に時間の重複等避けるような形として、路線の共存を目指したい。

運賃については、資料下部のほうに示しているが、おおたかの森駅までの運賃は、京成バス、流山ぐりーんバスともに 160 円と同額である。これは、この後報告する運賃改定の予定があり、今後、流山ぐりーんバスの運賃を上げる予定で考えているため、運賃は逆転する予定であることを申し添えさせていただく。次のページに進む。

(資料 1 6 ページ)

新設予定のバス停である、「おおぐろの森中学校前」のバス停と東武バスの大畔バス停の重複についてのご報告を申し上げます。

大畔バス停の位置であるが、流山おおたかの森駅方面行きと、南流山駅方面行きで差異がある。おおたかの森駅から発車したバスについては、図の赤矢印で示しているとおり、交通マップで示している大畔バス停よりももう少し駅側に位置しており、大きなショッピングセンターの前という形になっている。

今回、このバスとの重複を検討する際に最も懸念した内容としては、おおたかの森駅から乗車する乗客の取り合いという部分であるが、駅から発車するバスが停車する大畔バス停と新設予定のおおぐろの森中学校前のバス停の距離が保たれているほか、新設バス停の位置が大通りから離れていること、また、バスの行き先として、東武バスセントラルのバスは南流山駅に向かうものだが、私どものバスについては循環系統として流山おおたかの森駅に戻るため、行き先の大きく異なるため、乗客の取り合いは発生しづらいものと考えている。

ただし、新設バス停の位置は、先ほど写真で示したとおり、可能な限り学校側、現状の大畔バス停から離すような形で寄せることにより、競争を防いでいきたいと考えている。

副次的効果としては、学校側に寄せることにより、小中学生や、学校利用をされる際の利用者が、大通りを横切ることなく学校に迎えるため、安全性が大きく向上するものと考えている。

さらに、運賃についての報告だが、現状は東武バスセントラルの運賃のほうが高い状況ではあるが、先ほども申し上げた通り、流山ぐりんバスは運賃改定の予定があるので、こちらも差が縮小、もしくは逆転するものと考えている。次のページに進む。

(資料1 7ページ)

先日の分科会の際には、お示しをしなかった部分であるが、運行ダイヤについてこちらに示している。先ほど申し上げた、「民間バスとの取り合い等が発生しないように」と考えた際のダイヤとして、始発便は6時15分流山おおたかの森駅西口発を考えている。

始発便は流山おおたかの森駅西口を出発し、右回りで運行を行う。

最初のバス停おおぐろの森中学校のバス停を通過するのは6時20分であり、その後、運行を続け、6時36分に流山おおたかの森駅西口に戻る。

ただし、これは最短の時間での想定になっているので、道路状況などにより、到着時間にズレが発生すると考えられるものの、大きく渋滞する道路を回避しているので、現在のように、遅れの結果運休が発生してしまうようなことは減ると考えている。

このように、以降30分に一本の運行頻度で運行を続け、第16便、13時45分発というものが右回りのルートの運行となっている。このバスは、14時16分に流山おおたかの森駅西口に戻る。次のページに進む。

(資料1 8ページ)

こちらに示しているのは、第17便以降の運行ダイヤである。

第17便以降は、運行ルートを逆転とし、左回りルートとする予定である。運行頻度に変更はない。まず、14時15分発の第17便について最初のバス停パークホームズ前は14時20分に通過する。

その後、右回りルートと所要時間は変わらず、14時36分にまた流山おおたかの森駅西口に戻ってくる。その後30分おきの運行を続け、最終的に第30便が最終バスになる。

最終のバスは21時6分に、流山おおたかの森駅西口に戻り、運行終了という形で考えている。

この時間を設定した理由は、ダイヤのシミュレーションを行い、民間バスとのダイヤの差を大きくすることで、利用者数の取り合いが起きにくくなるという結論に至ったためである。

また、ルートを反転するタイミングを14時15分としているが、こちらは、おおぐろの森小学校の児童のうち、最初に下校する一年生の時間割で14時40分が下校時刻となっているため、この時点では左回り運行とするものである。

また、他の流山ぐりんバスでも14時台にルートを反転させているためこの時間を設定させていただいた。

以上、私どもからの流山ぐりんバスについての説明は以上である。この内容で流山ぐりんバス西初石ルートの変更を行いたいと思っており、こちらについて委員各位にお諮り申し上げたく、本日議題として上げさせていただいたものである。

藤井会長（日本大学）

それではこれから早速、議論に移りたいと思うが、何か質問、ご意見等あれば承りたいと思うが、いかがか。

志賀委員（流山市観光協会）

最後の時間について、小学校一年生の下校時刻が14時40分とのことだが、新学期開始直後は給食を食べないので、12時ぐらいに下校になるほか、例えば短縮授業などで、早く下校することもある。

そういったことを含め、利用者がどのぐらいいるのかまだわからない状況だが、今後のことを考えながら、随時フレキシブルに時刻表が変更されるようにしていただきたい。

藤井会長（日本大学）

今回改定してほしいといった話ではなく、今後そういった利用に即した形で、継続的にその利用動向を調査し、その上で変更が必要であれば、変更していくといったところのスタンスを持ってほしいということだが、事務局はいかがであるか。

事務局

今のご意見を参考に、今後取り組んでいきたい。

藤井会長（日本大学）

それではその他いかがか。

オンラインの方も、何かあればお手を挙げていただければと思う。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会 ※流山タクシー有限会社）

流山ぐりーんバスの路線が、京成バスの民間のバス停と被っている部分が多いが、民間バスには影響がないのか。また、民間バスとの申し合わせは進んでいるのか。民間バスを潰してまで、流山ぐりーんバスが運行されるのでは困る。

事務局

資料の2ページを見ると、西初石3丁目、西初石4丁目、流山郵便局前、この三つのバス停が、民間バスのバス停と重複する場所になる。

これらの場所については、今回変更はしていないが、現状としてすでに共存しているところである。それ以外のルート変更した場所については、基本的にバス停を共有するところはない。今回のルート変更の大きな目的は渋滞回避なので、そういったことが問題にはならないかなと思うが、この重複する部分については、今後も引き続きバス事業者と調整等を続けていきたい。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会 ※流山タクシー有限会社）

そのようにお願いしたい。民間バスを守っていくことも、協議会に課せられた義務だと思うので、そういった点もよく考えてこれからのバス路線の変更をお願いしたい。

藤井会長（日本大学）

この点に関しては、分科会の中でもかなり議論されている。特に路線バスの場合には、目的地などの重複や、現状のバス路線自体が継続的に維持できるかどうか、そういったようなところの路線継続といったような問題など、色々なことを分科会の中でもご議論いただいた。

その中で、現状の運用といった中で、リスクをなるべく避ける形の運行ルートでの活用の仕方を議論していただいている。

このルートの協議が採決されて、運行されることとなった場合には、今意見があったように、実際のこの流山ぐりんバスの運行だけではなく、民間のバス路線にどのような影響が出るか、そういったところを継続的に調べるような取り組みを事務局として取っていただくよう、お願いしたい。

三浦委員（京成バス株式会社）

分科会でも一部述べたが、流山ぐりんバスと重複していてもしていなくても、当社が運行している、「流02」という、おおたかの森駅西口から西初石を通っている朝と夕しか運行していない路線は、全くの赤字ということで本当に維持できるかどうかの瀬戸際であり、運転士不足もある中で非常に厳しい状況に迫られている。

流山ぐりんバスのこの件はよいとして、全体的な公共交通の維持のあり方や重複等、弊社もこれ以上赤字を垂れ流していくというのは非常に難しいところである。

ぜひそのような点も含め、委員各位にご意見をいただいた中で、どういう形で残すのか或いは、残す必要がないのかも含めて、意見交換させていただきたい。

石幡委員（流山市老人クラブ連合会）

3ページの写真を見ていただければわかるが、この写真の奥の方が森となっているが、過日確認のため車で通ったが、中学校側から見ると、この先急に道路が細くなり、下り坂になる。

逆にコミュニティプラザ側から行くと登り坂で、普通の乗用車で通行がやっとのことであり、双方向では全くすれ違いができない。

ここを実際に通行するに際し、その辺の安全の確保のためにカーブミラーや、細くなっている・スピード落としてくださいというような、表示を十分する必要があると考えている。

また、一般の利用者でも道路が利用できるという認識を持っている人が少ないと思うが、今後コミュニティプラザの利用者がここを通り、おおたかの森駅に抜ける道の近道だということがわかれば、今後、（交通）利用者が多くなってくると思う。

現状で一番問題なのは、普通乗用車がやっとなで、すれ違いできない状態だということを十分認

識した上で、安全確保や運行をしていただければと思う。

事務局

おっしゃるように、片側交互通行のようになってしまう箇所がある。ここについても、道路開通の際には、警察との協議の上で開通しているが、今後バスを通そうとする中で、もちろん交通管理者、道路管理者等への確認は行ったところではあるが、現状の安全対策を確認した上で、安全対策等には十分我々も経過を観察していきたいと思う。

(以降、議題 1 に関する質問なし)

藤井会長（日本大学）

それでは、ご質問等はないようなのでお諮りしたい。採決にあたって、通常は過半数による採決としている自治体が多い中、流山市では、4 分の 3 以上と非常に高い割合が求められている。これは公共交通をこの会議の中で動かすと、全員がそういった思いを持っていないと地域の維持継続が成り立たないという考えのもと、この 4 分の 3 が決められている。

総数として、欠席者は委任状という形の対応がとられる。4 名の方が現在事務局に提出されていて、前田委員は、鈴木委員への委任なので、鈴木委員の投票結果に 1 票加算する。また、浅川委員、成田委員、木下委員に関しては、会長への委任ということで、3 票を加算した形で採決を行う。それでは、お諮りする。

事務局の方で人数の把握をしていただきたい。ただいまの第 1 号議案について、賛成の方は挙手をお願いしたい。

(会場・オンライン全員挙手)

それでは、全員賛成で第 1 号議案は可決された。ただし、運行にあたっては懸念事項が委員の方からも何点か指摘されているので、その部分十分に気をつけて配慮して取り組んでいただきたい。

それでは議題の 3、マタニティタクシー利用料金助成制度（案）についての議決の方に進む。資料の 13 ページから、事務局より説明願う。

<議題3 マタニティタクシー利用料金助成制度（案）について>

事務局

（資料1 13ページ）

それでは議題3、マタニティタクシー利用料金助成制度（案）について説明を申し上げます。本制度については、令和5年度からの事業開始を目指しているところである。

こちらは今まで、前回の第3回会議や先日の第2回分科会で、委員各位にご議論いただいていたところである。

13ページで示しているものについては、第3回会議で当初の提案をさせていただいたものがあるが、それに加えて、第2回分科会の際に報告した、「乗務員の方が受講できる研修・講座を市が手配する」というものを、追記したものである。

第3回会議の際に、当初の制度案の報告から始めさせていただいたが、それに加え、例えば保健師や助産師による講習や、救急救命士などの講座を実施し、乗務員が安心して業務にあたるような環境を整えていきたいと考えている所存である。

次に、10月7日に実施した分科会でいただいた意見の抜粋をお示しする。14ページをご覧ください。

（資料1 14ページ）

意見は一部となっているので、後日確認いただく議事録で詳細をご確認いただきたい。

まず、利用者ニーズの多様化等により対応を一律で統一するのは難しいという話があったが、陣痛タクシー等の対応については各事業者が可能な範囲での協力をいただくとともに、制度の周知時には、「事業所によって営業時間だとか配車状況、例えば何台かあるタクシーのうち実はもうすべて出払ってしまっているという状況がありうる」など、必ずしも同一の対応が受けられるわけではないという部分についても周知させていただき、事業者と利用者間にギャップが発生しないように努めて参りたいと考えている。

次に助成金額について、資料に記載している通り、1回最大2,000円で10回まで利用可能という形で最大2万円を限度と想定している。

ただし、この助成金額等については、予算だとか議会からの承認等が必要になるので、変更となる場合があることをご承知おきいただければと思う。

3点目、研修費用の負担や回数の話だが、研修・講座の費用は市が負担する。市の職員で行うものは、市が負担する形となるし、回数についても、1度きりではなく複数回を想定している。

1度終わってそれを終わりとしてしまうとやはり意味がないことになるので、どこまで対応できるかという点もあるかと思うが、ご要望がある限りは行いたいと考えている。

具体的な内容、こういった形で償還をしていくのかだとかそういった詳細については現状未定であるが、決まり次第会議でご報告する。先ほども申し上げているが、予算化などの過程において、議会での承認が必要であるため、金額等が変更となる場合があるが、まずはこの内容で事業化し、予算化などの準備を進めるため、本日お諮りしたいと考えている次第である。

藤井会長（日本大学）

それではただいまのご説明に関し、ご質問ご意見等を承りたいと思う。いかがか。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会 ※富士タクシー有限会社）

二点質問したい。

この制度では通院・検診などに、という条件がついているが、それをどうやって確認するのが一つ。

また、流山市内にあるいわゆる産婦人科のために、この制度があるのであれば、市外の産婦人科を利用してもいいのかどうかを確認したい。

事務局

まず1点目の、検診の確認方法は、資料1の13ページにあるように、今回の制度は、利用した妊産婦に対する償還払いであり妊産婦の方に立て替払いをしていただくものである。

そして、タクシー利用時に領収書を受け取っていただき、その領収書の日付と、母子健康手帳に、記載されている通院・検診を行った場合は日付を照らし合わせて確認する方法をとろうと思っている。

2点目の市内の産婦人科だけが対象かだが、そうではなく、13ページの3つ目にあるように、対象の方が流山市に住民登録のある方、母子健康手帳のお持ちの方で、流山市民であれば、市内の産婦人科に限らず、例えば、市内にお住まいで市外を利用される、そういった方も対象になるというようにご理解いただきたい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会 ※富士タクシー有限会社）

利用者の方にとってはもちろん市外でも、適用して欲しいと思うと思うが、市内の産婦人科がどう思うかという点がある。

当然産婦人科を運営している院長さんも、なにかしら税金を納めていると思うので、何か優先的に市内の産婦人科を使って欲しいと思っている部分もあるのではないかと思う。

事務局

ご意見として承らせていただく。

志賀委員（流山市観光協会）

前回の分科会でも、同じようなことを言ったが、ちょっともやもやしていたのでもう1回言わせていただきたい。

議題2の運転免許の自主返納も絡む話であるが、今回、運転免許証自主返納はバス、マタニティはタクシーということで、分けて考えられているところである。

ただ、おそらく検診だけだったら、タクシーを使わずとも、バスや電車でも行くことができる。

我々の目標は、公共交通をより多く使っていただくことだと考えると、おそらく色々な選択肢があった方がいいと思う。

今回は、令和5年度から事業を開始したいということなので、まずは事業を始めていただき、利用者の方のご意見をいろいろ伺いながら修正などをして、将来的にはバス・タクシー両方使えるようなものになっていけばいいと思うので、意見させていただく。

藤井会長（日本大学）

もやもやしているというのは、的確な表現かなという気がする。

分科会の中でも、やはり各委員からも、なぜタクシーなんだ、なぜバスだけなんだと言ったようなところがあった。

制度設計と予算の関係性といったところで、事務局としてまずはファーストステップという形でキックオフのような形で動き出すと。そこに重きが置かれた政策展開と考えている。

ただし、公共交通全体で見ると、やはりその利用の仕方や仕組みなどはやはり共通で検討していかないといけないという点も、分科会の中で事務局から回答があったため、ぜひそちらの方については、継続的に検討することをこの会議の中でも議事録の中に残していただけるとありがたいが、事務局はその方向性でよろしいか。

事務局

その方向性とさせていただく。

藤井会長（日本大学）

それでは、また委員各位に、挙手願いたい。オンライン参加者は、手を挙げるもしくは手を挙げる機能をお使いいただきたい。この第3号議案について、賛成の委員は挙手をいただきたい。

（会場・オンライン全員挙手）

それでは、委員各位にお諮りしたが、ご賛同いただけたということで、こちらについても、動き出すが、さらに利用者にとって利用しやすい仕組みといったところを検討は忘れずに、ぜひよろしくお願ひしたい。

それでは続いて第7号議案ということで、この資料の最後のページである22ページに提示がある事項である。こちらについて議論を進めてまいりたい。

令和4年度の流山市地域公共交通活性化協議会の補正予算（案）についてということである。事務局より説明願う。

<議題7 令和4年度流山市地域公共交通活性化協議会 補正予算案について>

事務局

(資料1 22ページおよび資料5)

それでは資料22ページ、議題7、令和4年度流山市地域公共交通活性化協議会補正予算案についてご説明を申し上げます。本件についてだが、本年度の流山市地域公共交通活性化協議会の運営において、会議及び分科会の回数をふやしていることに伴い、会議費に不足が生じる見込みであることから、補正予算案を調整するものである。

資料5、令和4年度流山市地域公共交通活性化協議会補正予算案をご覧いただきたい。本来であればこういった予算については歳入からご説明を申し上げるべきところではあるが、金額の根拠となる歳入の見込みの方から先に説明するほうがわかりやすいと思われるので、まずは歳入を説明する。資料5の3ページ目をご覧いただきたい。

(資料5 3ページ)

こちら3ページ目には、1項目めに、本協議会に係るこれまでの支出額を示しており、2項目めに、支出の見込み額という形で示しているところである。今年度、本会議会においては、本日の第4会議を含めて会議を6回開催している。

うち、5回が対面での実施となっており、これに関する支出が39万2,520円となっている。

表の一番上に会議費の当初予算額の記載がある。当初予算額は43万3,000円であるが、これから支出を差し引くと、予算残額が4万480円という状況である。

それでは、2項目めの支出の見込み額を報告する。本協議会では、現時点で次の第3回の分科会と第5回の会議の2回の会議を予定している。これらの点については現状未定であるが、来年1月ごろに行いたいと考えている。

これに伴う会議費が発生するため、これを支出見込み額として、計上している。支出の見込み額としては18万200円となっているが、委員各位の委員報酬や、旅費による支出が主になっている。なお、金額算定の条件については3ページの一番下に記載している。

よって、不足が見込まれる予算額というのが13万9,720円という形になっている。次に、資料5の2ページ目である。

(資料5 2ページ)

こちらは歳入額の根拠を示したものである。

流山市地域公共交通活性化協議会 財務規定において、協議会予算は国からの補助金、流山市からの負担金・繰越金及びその他の収入をもって歳入とすると定められているところである。

これについて、不足が見込まれる13万9,720円について、流山市の方に負担金という形で請求し、歳入とすることを見込んでいます。これらの補正の結果、年度当初の負担金と合わせ、市の負担金が、計57万4,720円となる。次に、資料5の1ページ目である。

(資料 5 1 ページ)

これまでの補正予算でご説明したものを一覧としたものである。今般の補正の結果、預金利子だとか、年度当初ご説明を差し上げたところであるが、繰越金等発生したものを含めた歳入予算額の、同計画が 70 万 5,833 円となる。

歳出については、年度当初の返還金や、事業費を含めた歳出予算として、合計額として、歳入額と同じく 70 万 5,833 円となる予定である。なお来年度は本協議会にかかる負担金について、年度途中での補正が発生しないように、会議回数の見込みを立てた上で予算要求を行う。

今回の内容で議決し、市の方に負担金を請求したく、皆様にお諮りするものである。

藤井会長（日本大学）

ただいまのご説明に対し何かご質問ご意見等あるか。

基本的に会議回数が増えたといったことで、実質的に出る出費を市に請求したいということの趣旨である。それではこちらで決議事項であるので、委員各位にまた挙手でのご判断をしていただければと思う。それでは、7 号議案である。補正予算を調整して、市に負担金を請求してよろしいかどうかについて、賛成の方は挙手を願う。

(会場・オンライン全員挙手)

それでは全員賛成ということで、本件についても事務局で進めていただきたい。

本日、議決事項が伴う 3 件については、以上で終了させていただく。この後は報告事項である。

資料 9 ページに戻り、2 号議案から順次進めて参る。

それでは第 2 号議案の運転免許証自主返納支援制度（案）について、事務局よりご説明いただく。

<議題 2 運転免許証自主返納制度（案）について>

事務局

(資料 1 9 ページ)

9 ページ、議題 2 免許所持者返納制度案についてご説明申し上げます。本件についてもこれまでの会議で継続して協議いただいたものである。

先日の第 2 回分科会などでも報告したものであるが、まず、こちら資料の 9 ページにお示ししているものが、第 3 回会議で提示した当初案である。

こちらの制度は、75 歳以上の流山市民で運転免許を返納した方に対するの補助という形で、京成バスグループが実施しているノーカーアシスト優待証の制度と似た制度となっている。

京成バスグループの制度とは対象年齢が異なっているほか、流山市民限定というところや、対象路線を流山市周辺のみに絞っている部分が大きな相違点である。

この当初案について、9 月に、バス事業者に対するのヒアリングを行った結果を次の 10 ペー

ジにお示ししている。

(資料 1 10 ページ)

9月のヒアリング時には大きく分け3点の懸念が挙げられた。

まず1点目は民間サービスとの重複をどのようにするのか。

2点目は、市外走行路線、流山市周辺という言い方をしたが、市内だけにするのか市外も含めるのか。

3点目は、利用者数や割引利用状況額の把握が困難だという点。

以上の3点が懸念点として挙げてもらったところである。

この3点あげた懸念点のうち、民間制度との重複という部分と、割引対象路線の考え方に対する基本的な対応方針は、バス事業者のお知恵をいただきながら、ある程度の方針というのが示されたと思っている。

しかし、3点目の制度利用者の数だとか、割引利用額の把握という部分については、当初、市としてはICカードなどを利用し、利用者数を数えていただく方法を考えていたところであったが、現在の運賃箱のシステムでは、利用者の属性の区別が難しいことや、都度のバスの乗務員に記録を取っていただくというのは現実的ではないという結果となった。

そのため、この当初の半額案では課題解決が難しいと考え、制度を一部変更させていただいた上で、先日の分科会で委員各位に改めてご提案を差し上げたところである。11ページに進む。

(資料 1 11 ページ)

この11ページに示しているのは、第2回分科会で示した自主返納制度の第2案である。当初案から変更した部分は、運賃半額制度自体の見直しと、利用者数や利用金額を把握するためのチケット制を導入しようというところである。

具体的な内容は、運転免許を返納した75歳以上の市民に、バスチケット発行するという方法である。

例えば、5,000円分の補助をする場合であれば100円券を40枚、10円券を100枚のような形で、バス利用時に金券として利用できるチケットを交付することを提案させていただいた。

チケットについては、券面分の金券として利用する制度と考えており、チケットの有効期限は2年間を想定している。また、チケットの集計をバス事業者にお願いし、流山市の方にご提出いただき、その結果をベースでご請求いただく制度を考えていた。

(資料 1 12 ページ)

ただ、第2回分科会の際にご提示いただいたご意見を、資料の12ページに4つほど抜粋しているように、このICカード・キャッシュレスの時代に対して逆行なのではないかというご意見や、こういった情報の収集が必要なのか、あと期限切れのチケットはどうすればいいのか、ICカードを利用した対象者への償還払いとするのはどうかなどの、ご意見をいただいている。

また、ここには書いていないが、チケットにすると、降車の際に（支払いに時間がかかり、）列ができて混雑してしまうのではないかとのご意見もいただいた。これらの意見を受け、改めて事務局としても他事例の研究や、また乗務員の方々への負担にならない制度を再検討しており、現在、事例の収集等を進めている状況であるので、また今後次の会議で改めてまた進捗のご報告をしたい。

今回は、第2回分科会までの内容を委員各位に報告し、改めてこのような検討を続けていきたいというふうに考えているというものである。

藤井会長（日本大学）

自主返納でバスチケットという案が出たが、運用にはやはり課題が出てくる。そこで、これまで分科会でもかなり丁寧にご議論をいただいていた。

事務局は、今後継続案件という形で、他の事例を含めて検討していきたいとのことだが、何かただいまのご説明に対しご質問、或いは、運用のご提案があれば承りたい。

矢幡委員（流山市 土木部）

運転免許書の自主返納を、バスの啓発のために、何かインセンティブになるものをつけた方がいいのではないかと意見を書いた本人であるが、私が気になったのは、どうしても使う方向で考えていただければ当然なのだが、まずバスを知っていただきたいというところである。

そのためには、どのような方法でも構わないが、まず使ってみてもらう方向性で、検討はされてはいかがかなとちょっと思った。

現段階だと、せっかくバスのために、自主返納制度を作ったので、どうしてもバスを使わせたいというのが読み取れたが、使い方を選ばずに、返していただくことも十分に有効なことである。よく土木行政として、危険だったり確認がしづらかったりってということで、道路の使い方としてご意見いただくのでどうかの高齢の方が、早めの自主返納で交通事故を未然に防ぐという意味では、もちろんバスに使っていただくことを大前提とすべきではあるが、バスの利用にかかわらずICカードに付与するといった形のインセンティブもお考えいただければと思う。

事務局

資料の9ページにもある通り、今回のこの制度の目的は、公共交通の利用促進と、高齢者の交通事故防止の大きく二つ挙げている。今ご意見いただいたのは特にこの2点目の高齢者の事故防止に繋がる部分もあるほか、また公共交通の利用促進という意味では流山ぐりんバスに限らず、路線バスやタクシーさんも含めいろいろなものを利用してほしい。

今回は上の公共交通の利用促進を主な目的として実施している部分もあるが、具体的な制度設計になった時に今、なかなか固め切れないというところになっている。やはり免許を返納した方が家の中に閉じこもらないよう、公共交通を利用して外出していただく、今回の流山市の地域公共交通計画も出ているが、「おでかけ」という文言があるので、そういった公共交通利用促進

もやっていただきたい。そういう目的の観点からこの制度を設計した。

藤井会長（日本大学）

この点に関しては、部会の中でも、ご意見が多くあったところである。市の具体的な政策方針という形で、上位計画として、高齢者の安全を目的としての本制度の運用であれば、何を使っていただいても結構であるという面はある。

ただ、この公共交通会議協議会という側面の中で、公共交通の利用促進を図るという目的を持った運用では、外出機会をどうやって創出するか、機会に繋がる仕組みとしてどういうアプローチがあるかを検討する必要がある。

自動車を運転されていた方はドアツードアが基本的な生活スタイルなので、一番移行しやすいのは、タクシーのドアツードアであり、その次はバスといった方が多い。そういった中で、先ほどもややや感があるよということ志賀委員の方からも言われたように、全体の移動のしやすさを促進するのであれば、そういった公共交通の全体像の仕組みを補完できるような仕組みとして、ステップアップするといったところがまず第一歩である。

さらに、今回のような市の政策として、交通の利便性促進ということであれば、行政組織の考え方のトップダウン型でも、議会主導型でも何でも結構だが、予算配分をして動かしていくやり方を検討していただくのがよい。

事務局は、今回議論になっている、こういったような形の制度設計で、仕組みとして動かせるのかを模索しているところである。

その中で、せっかく情報系技術が活用されるようなバスシステムとかになってきているのにもかかわらず、タクシーもどんどんそういった方向に移行してきてる中で、今回の制度は極めてアナログチックになっている。

そういったところも含めると、より公平な形で運転免許返納した人たちが外出機会をきちんと確保できるような仕組みに移行できる。こういったところをまずは事例ベースで調べ、やはり難しいということになれば、もう一度この制度設計の方向性や、全体像を見直すのもよい。

事務局の方で、この後もいろいろ何回か報告する案件だと思うので、ご検討いただきたい。

三浦委員（京成バス株式会社）

本件については、分科会でも、先ほど話が出たとおり事後清算の方法の話もあれば、運転士に負荷をかけずに安全で集中できるかという観点からいろいろ協議してきたところである。

先ほど矢幡委員からも話があったとおり、そもそもこの制度をなぜやるかということを考えてきたとき、免許を返納しても、引き続きおでかけをするための足を確保することが重要と考えている。

バスチケットの制度を利用する方は、ほとんど最近バスに乗っておらず、免許を返納したから試しに乗ってみたという方も多いと思う。

そもそも運賃表の見方がわからない方や、また、チケットを使用に手間取ると他の人からの視

線を感じて、バスが嫌になる方が出てしまうと意味がないと感じている。

12 ページの下の方に、ICカードのことが書かれているが、やはりバスを使っていない方に使ってもらうためには少しでもその運賃の支払い方やバスの使い方のハードルを下げるのはやっぱり大前提だと今改めて思い直したところであり、ICカードを利用することで、利用者の心理的なハードルはかなり下がると思うので、そういった観点で今後も意見交換させていただきたい。

藤井会長（日本大学）

やはり障壁となるものを減らさなければいけないので、継続的に事務局の方でご検討をお願いしたい。

それでは、議題の4、流山ぐりーんバスの収支率に関する報告についてということで事務局より説明願う。

<議題4 流山ぐりーんバス収支率に関する報告について>

事務局

（資料2）

それでは議題の4の流山ぐりーんバスの収支率に関する報告について説明する。

流山市地域公共交通計画等に基づき、流山ぐりーんバスの収支率と、今後の方針について委員各位に報告する。

まず、令和3年度の収支等についてなのだが、資料2をご覧ください。こちらは、流山市のホームページの方に公開しているものと全く同一で、昨年度の内容をまとめたものになっている。

令和3年度の収支率等については、こちらの方にすべてまとめているので、委員各位に確認いただき、こちらの配布をもって報告にかえさせていただきたい。

（資料1 15ページおよび資料3）

また、令和4年度上期ということで先日の9月までの状況をまとめたものを資料3としてお配りしている。こちらの方も併せて使用し、上期の状況について報告する。

それでは、資料の15ページをご覧ください。

流山ぐりーんバスの上期の利用者数の合計から話をすると、全体の利用者数は42万6148人である、昨年度の上期と比較すると、59,764人の増加で、割合としては16.3%増である。

これまで、令和2年と令和3年を比較した際も回復傾向にあったが、令和3年度と令和4年度を比較しても同じく回復傾向にある。

理由としては、国の要請による行動制限、例えば昨年の8、9月の緊急事態宣言のような外出制限等がなく、ある程度の落ち着きを見せてきたことが理由と推測している。16ページに進む。

(資料1 16 ページ)

上期収支率のご報告である。まず資料3のうち上期収支率の方ご覧いただき、上期全体の収支率をご覧いただきたい。江戸川台西ルートは収支率が76.3%で一番高いが、これは、物流施設の新設や建築中ゆえ、物流施設に関係する利用者が多いことにより、利用者数が高くなっていることが理由と推測している。

また、逆に収支率が一番低いルートは美田・駒木台ルートである。収支率50%を切っているため、今後、収支改善策の検討を始めていきたい。こちらの路線は、周辺住民の関心が非常に高い路線であり、自治会がよく協議しているため、地域住民との協力を進め、検討を実施していきたい。

また、西初石ルートについて月によっては50%を超えている月もあったが、上期全体では、50%を割っている。こちらについてはルート変更による利用者数などの変化を注視していく。

また、上期の収支率の結果については、市民への情報公開を行っていきたい。

予定している施策について、16ページの下部に3つほど記載しているが、年に1回実施している流山ぐりーんバスの調査結果の公表、月別の利用者数、収支率、あとはバス車内への収支率揭示。新型コロナ流行前は、毎月バスに揭示していたが、コロナ禍以降これを注視していたが、改めて再開させようと考えている。

藤井会長（日本大学）

収支率に関する報告という形で資料に基づいてご説明いただいた。何かご質問、ご意見等あれば承りたいと思うが、いかがか。

石野委員（流山市 まちづくり推進部）

流山ぐりーんバスの場合は令和元年を境に大きく令和2年3年は利用率が下がっており、近年は回復しつつあるものの、まだ現状は戻り切っていない状況である。

他の事業者ではどのような状況か。特徴的な回復傾向がある事業者などはあるか。今日は、多くの交通事業者がいるので、お話をいただきたい。

藤井会長（日本大学）

流山ぐりーんバスの収支状況を見た上で、他の交通事業者の現状をお伺いしたい。

三浦委員（京成バス株式会社）

京成バスは、一般路線バス、東京都東部から千葉県北西部を運行しているが、コロナ禍前と比較するとマイナス15%から20%ぐらいで、ここからほぼ戻らない。

少し前の時期は平日が通勤通学かそれなりに戻ってきて土日の戻りが悪いという状況があったが、ここにきて隣の松戸市で花火大会がある等、3年ぶりのイベントがいろいろ復活してきており、土日の回復もしてきている。それでもマイナス20%前後である。

従って市内を走る当社の路線が今すべて赤字になっており、どう維持していくかが重要な点となっている。

中嶋委員（松戸新京成バス株式会社）

当社も京成バスと同様で、コロナ前と比較すると、15%前後のマイナスが継続している状態である。昨年は20%減から25%減ぐら이었다ことから、減少幅は今年度については回復傾向にある。

松戸市内でも来年、七草マラソンを開催する予定になっているように、各地で色々なイベントが順次開催されていけば利用者の方も徐々に戻るかと思うが、コロナ前の状況に戻るのはいと感じている。

小谷野委員（流鉄株式会社）

流鉄は2019年度に比べると、10%から15%程度の利用者が戻ってきてない状況であり、最悪の時期と比較すると多少は戻ってはいるものの、なかなか戻りきらず、これからも苦しい状況である。

流鉄は、本町の観光客や年配の方に多く利用されてきたが、コロナ禍以降外出しづらい状況であり、リモートワークに転換された利用者も増えているので、回復は難しいと考えているが、何かしら良いイベントを開催し、できるだけお客様に乗っていただこうと努力している。

小原委員（首都圏新都市鉄道株式会社）

他社と同様の傾向になっており、コロナ前の2019年比で、およそ10%から15%減という形になっている。今年は第7波などがあり、回復に頭打ちがずっと続いているような状況である。

減少の要因としてはテレワークが浸透し、一定数が戻らないことから、15%ぐらいた減になったと分析している。

竹門委員（千葉県タクシー協会）

本日、細かい資料を持参していないので大体の掴みのお話になるが、やはりコロナ禍を受け、外出制限などで、令和2年当初より、タクシーを使われる方が減少傾向にある。

一時は半数以上の輸送人員、運送収入の減少という大変厳しい中で、我々会員事業者の中にも数社、事業を廃止ざるをえない状況があったが、現在もまだ2割3割戻っていない。

ただ、千葉県も広く、東京に近い地域と南の房総地域など、地域差があるものの、引き続きまだまだ厳しい状況である。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会 ※富士タクシー有限会社）

今タクシー協会の方から説明があったが、まず乗務員不足が顕著で、若手の60歳以下の人が、コロナ禍で退職したということもあり、乗務員が高齢化している。

その中で、稼働がコロナ前と比較して約6割程である。台数が動いていない分1台当たりの収入は上がっているが、それでも、3割から4割程まで減ってしまう時もある。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会 ※流山タクシー有限会社）

令和2年2月に乗務員の待遇を上げるための料金改定を行った。ところが、ちょうどコロナが流行し始め、逆に売り上げが減少し、乗務員の賃金が下がってしまった。

それによって乗務員がトラックの方に行ってしまうような状況が続いている。賃金を守るために、補助金を使うなどの努力はしてきたが、やはり乗務員が減っている。

そうするとタクシーが供給不足となり、利用者の待ち時間が長くなってしまうと、更にタクシーから離れてしまう。

供給があるからこそ安心して使える公共交通だと思うので、問題が重なってきて非常に苦しい状態である。売上に関しては、料金改定（10%程度）の影響なども受け、昼間は15%減ほど、夜は、飲食店が閉まっている影響で、30%ほどは落ちていると思われる。いろんな要素があり、供給できない問題もあるが、お客様が離れてしまうことに直面し、何かしらの措置をとらないと生き残れないと思っている。

小瀧委員（東武鉄道株式会社）

昨年度よりは回復しているが、お客さんは減っている状況である。

古姓委員（東武バスセントラル株式会社）

コロナの時期よりは減少していないが、乗務員不足、高齢化の問題がある。労働条件の見直しがあるので、流山ぐりーんバスにも影響がある可能性がある。

藤井会長（日本大学）

本日もご参加いただいている交通事業者に、いろいろなお話を伺った。現状やはり戻っていないというところと、これから利用者が増えていった時に供給に合わせて事業の展開ができるかという面でも課題がありそうである。

今、交通工学的の学会等でも、コロナ禍の影響をどう分析するかといったいろんな案件が出てき始めている。「今、動かなければ」という思いを持ちながらも、なかなか事業継続に苦しんでいる事業者さんが非常に多い。

流山市は交通事業者さんが多く関わっているのでこういう情報交換をしながら、かつ、市民が、公共交通を残すんだといったような思いを情報発信していきながら、実際に公共交通を利用する仕組みも考えないといけない。

事業者にお任せだと、成り立たないところも、将来的にも見えることもあると思う。今回、全体のお話を伺ったが、ぜひ事務局は定期的に事業者さんの運行状況を確認していきながらどういったサポートが自治体としてできるのか、また、利用者向けにどう発信すべきかという双方を、

丁寧に対応していただきたい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会 ※富士タクシー有限会社）

流山ぐりーんバスの美田・駒木台の収支率が 46.1%で、住民の関心が高い路線とあるが、収支が 50%未満なのは逆に関心が低いと思う。タクシー業界からすれば、50%未満で関心が低いのであれば、正直廃線にして欲しいという気持ちもある。

事務局

美田・駒木台ルートに沿線の駒木台・青田とか、その周辺の自治会の方々中心に、出前講座を実施しており、講座の申し込みが立て続けに 2 件ほどあった。そういった意味で地元の方、高齢の方が多かった気がするが、美田・駒木台ルートの存続に非常に熱心な方が多かったということで、このような書き方をした。

高齢者で利用する方が多いと（高齢者割引が適用される結果）運賃が半額になるため、収入が上がらないというような、矛盾する点もあるが、前々から収支率が 50%を切っていたので、事務局としても注視していたが、今後地域住民と協力して検討を進めていきたいという意味で記載した。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会 ※富士タクシー有限会社）

収支改善策がどのようなものか気になるが、利用者が少ないのであれば、30 分に一本のダイヤを 1 時間に 1 本にするとかも検討できると思うが、今後を注視したい。

藤井会長（日本大学）

バスの全体の基本的なネットワークの問題、流山にとって本当に必要かどうか、そういった面では全体の体系的なところの見直しも必要だという側面と、今の役割分担では、流山ぐりーんバスでいくのか或いはタクシーでいくのか、その地域の方たちの、モビリティそのものの活用の仕方を、行政側が次の一歩として考えないといけない。

今回は流山ぐりーんバスの収支率単独での検討だが、全体の交通事業をどう展開するかも、事務局の一つの柱としてご検討いただきたい。それではこちらも随時報告などが出てくるので、その時にご意見等いただければと思う。

それでは続き、議題の 5、本年度の事業実施の中間報告について事務局よりご説明願う。

<議題 5 本年度実施事業の中間報告について>

事務局

（資料 1 17 ページ 及び 資料 4）

それでは議題の 5、本年度実施事業の中間報告についてのご説明を申し上げます。17 ページとともに資料 4 もあわせてご覧いただきたい。資料 4 は、令和 4 年度の流山市地域公共交通活性化

協議会第1回会議において報告した協議会の活動方針に加筆をしたものである。

運転免許の自主返納の話や、マタニティタクシーの話については、流山市の地域公共交通計画の中においては、当初の活動方針には記載していなかったが、本年度新たに検討を始めたことから、「施策番号の3、ユニバーサルデザイン化にあたる事業」とし、赤字で書き加えている。

それでは、これまでの議題で報告をしていなかった施策について簡単なご報告をさせていただきたい。

(資料1 18ページ)

まず、「流山おでかけシステムのブランディング」にあたる事業として、今年の5月に実施した会議の際に委員各位にお示しした交通マップについて、最終報告をする。

最終的に7月26日に、市内全戸への配布が終わり、転入世帯に対する配付や公共施設への配架、民間施設への配架を進めて、現在10万部ほぼすべてを配布した。

非常に評判が良く、一世帯で一部の配布だが、個人用に欲しいとの問い合わせや、市外の施設の方から、流山市の方から来られる方もいるため欲しいとの相談をいただいている。このマップは市のホームページで公開しているほか、タクシー乗り場やバス乗り場に二次元コード(QRコード)を掲示している。スマートフォンで読み込むと、容量は大きいですが、マップをみることができる。それでは19ページに進む。

(資料1 19ページ)

次の議題にも関係するが、施策番号2-1及び2-2関連の、「バス運賃制度の一元化」及び「公共交通サービスの向上」に関する事業として、流山市内バス路線の利便性向上検討調査業務委託を実施していることを報告する。

最終的な結論等に至っていないことから現状の説明となる。業務内容は、バスの効率化に関する事例整理や検討調査、路線バスの運賃に関する事例整理シミュレーション分析である。例えばコミュニティバスの値上げに関する事例や、流山ぐりーんバスの運賃改定に関するシミュレーションの分析等である。

また、流山ぐりーんバスの乗降調査ということで、先ほど毎年実施の乗降調査結果を市民に公開するという話をしたところだが、こちらでは、さらに詳細なやり方しており、どこのバス停からどのバス停に行ったかとか、詳細の調査を実施した。この結果については、今後の施策に反映していきたい。

藤井会長(日本大学)

中間報告ということであるが、何かご質問或いはご意見等いかがか。

志賀委員(流山市観光協会)

資料4で、運転免許自主返納制度の交付金額が1名当たり、10,000円になっているが、5,000

円の誤植ではないか。

事務局

誤植である。金額等については今後また検討する点であるが、こちらの方は申し訳ないが削除させていただく。

藤井会長（日本大学）

削除するのは、金額の部分だけであるか。

事務局

現状はそうしていただきたい。申し訳ない。

藤井会長（日本大学）

個々のものが少しずつ動いている状況の報告であった。またこの後の議題の報告事項である運賃改定に伴う案件が一部含んでるということであった。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会 ※富士タクシー有限会社）

資料4において、施策番号2-3に、「※地元から実施している運送事業の位置づけなどについては、現在協議中です。」とあるが、これが白タク行為に当たるかを協議中なのか、それは解決していて違うことで協議中のどちらであるか。

事務局

前回の会議でご報告した内容で、東部地区で今実施している、地元の方が運営している事業が、白タク行為に当たるのかのみについて協議中という状況である。現在は運輸局や地元の方と協議中ということとなる。

藤井会長（日本大学）

取り組める仕組みはできてきたが、適合するかの確認をしないといけない。地元の方たちが、地域の交通の担い手となるのは決して悪いことではないが、それがきちんと適用できる場所かどうか、法的に担保されているかの突き合わせをしないといけない。

事務局には丁寧にご確認いただきたい。

井田委員（NPO ながれやま子育てコミュニティなっこ）

資料4のマタニティタクシー利用料金助成制度について、「※陣痛タクシーとしては、各社に可能な範囲での協力をお願いします」との記載があるが、市が実施予定の講座についても記載をするべきではないか。市と事業者が一体となって施策を進めていただきたい。

藤井会長（日本大学）

これはいただきたいというよりも、そうしないと困るので、事務局には、次回までに修正いただきたい。

令和5年度からの運用になったが、それに向けてできる内容をここにきちんと書き込み、整理していただきたい。

それでは、議題5については以上とさせていただきます、第6号議案の流山ぐりんバス運賃改定について事務局より説明願う。

<議題6 流山ぐりんバス 運賃改定について>

事務局

（資料1 20ページ）

20ページをご覧いただきたい。本件は流山市地域公共交通計画に、「施策2-1 バス運賃制度の一元化」として記載がある流山ぐりんバスの運賃改定に関する検討進捗報告である。

目的は民間路線バスとの運賃格差の解消であるが、基本的には流山ぐりんバスの運賃を上げる検討を行っている。今後、市民参加条例に基づき、パブリックコメントや意見交換会といった形で、市民からの意見を聴取することを想定している。

また先ほど申し上げた「流山市内バス路線の利便性向上検討調査業務委託」で、運賃シミュレーションを実施しているところである。運賃を改定すると、利用者がどのように転換するかなど踏まえてシミュレーションを実施しているところである。

現在、金額の設定方法や定期券、サブスクリプション制度、割引制度の見直しを行った場合はどうなのか等、色々な視点から検討していきたいと考えている。21ページに進む。

（資料1 21ページ）

運賃改定に伴う今後の流れについて説明する。

次回以降の協議会で、運賃改定案を作り、それをもとに、パブリックコメントを実施させていただく。スケジュール次第という部分はあるが、パブリックコメントと時期を合わせ、意見交換会を実施させていただき、複数の市民参加手続きをして参りたい。なお、パブリックコメントを実施するためには、流山市の庁内での合意形成や、市議会への報告が必要である。

その後、パブリックコメントの結果報告という形で、パブリックコメントの結果を反映した上での新運賃の最終案を本活性化協議会で議決後、改めて庁内での合意形成を行った後、議会へ報告する。

その後、運輸局に運賃改定を申請し、運賃改定を実施する流れとなる。令和5年度の下半期より新運賃での運行を開始したいと考えているが、今後の協議次第であるので、また委員各位にもご協力いただきたい。

藤井会長（日本大学）

事務局から、運賃案が提示されるのは、概ね次回の1月を想定していいのか或いは年度変わってなのか。

事務局

1月頃に提示することを考えている。

藤井会長（日本大学）

それではただいま運賃改定に向けてということで、令和5年度下半期の運行開始を目指して、これから検討事項を進めていきたいところであるが、何かご質問ご意見等あれば承りたい。

三浦委員（京成バス株式会社）

運賃案は次回の協議会で初めて正式に示されるのか、或いは事業者等での分科会を経て出すのか。

事務局

1月の協議会の前に、事業者と市民の皆様で分科会を開くので、その分科会で示すことを想定している。

藤井会長（日本大学）

運賃改定は、シミュレーションした結果も開示していきながら、影響がどこに波及するかのデータを見た上で、各事業者また利用者にとって、適正運賃のバランスを考えていきたい。年明け早々だが、また委員各位にご意見を伺うので、ひとつよろしくお願ひしたい。それでは、この報告事項については以上である。

それでは、本日は議決事項3件と報告事項4件がすべて終了した。傍聴されていた方は長時間で大変お疲れかと思うが、ご協力いただき感謝申し上げます。会議の議題は以上で終了したことから、ご退席いただければと思う。

（傍聴者 退席）

私のお預かりした議事案件は以上であるので、進行を事務局に戻す。

事務局

委員各位からの連絡や報告事項等があれば、挙手願う。

郡司委員（公募市民）

連絡や報告ではないが、千葉県タクシー協会の全体的な県の動きを知りたい。今円安になっているので成田などの状況を知りたい。また、千葉県の中でも地方の状況はどうであるか。そこを踏まえるとイベントとかの動きが増えれば、商工会と連携したりできるので、動きを知りたい。

竹門委員（千葉県タクシー協会）

2020 東京オリンピックの際に、私どもタクシー業界として、これまでも大変厳しい状況の中ではあったものの、運賃改定をした。

初乗り 2 キロはヨーロッパなどと比べると非常に長く、初乗りが長い分当然初乗り料金も、当時 730 円と高かった。そこで欧米諸国に合わせ、初乗り 1.27 キロで、500 円という運賃改定をした。実際改定率は、約 10%である。

それまでの 12 年間は運賃改定がなく、会員事業者が廃止する状況が続いている中での運賃改定をしたものの、改定直後にコロナ禍で、その後も数社が事業を廃止した。

特に千葉県は、成田空港を抱え、多くの外国人旅行者が成田空港中心にタクシーをご利用いただいたが、このコロナで海外からの受け入れが全くなり、成田を中心としたタクシー事業者も本当に苦しい状況が続いていた。

その中で、タクシー運転者の平均年齢が 61,2 歳であり、ご家族の方がコロナ感染を心配されたこともなどもあって、多くの乗務員さんが辞めている。

令和 2 年、3 年と少しずつ、利用者が戻りつつあるが、逆に天候が悪いときや、鉄道が遅れたときに、タクシーに集中すると、それに応えられない状況でもある。

また今後、利用者は戻ってきてほしいところではあるが、戻った場合に、すぐに応えられる以前のような体制には、戻っていないという厳しい状況である。

郡司委員（公募市民）

承知した。

事務局

そのほか、連絡などはあるか。

（挙手なし）

それでは、事務局より連絡事項を 2 点させていただきます。

まず 1 点目については、流山市地域公共交通活性化協議会の委員名簿の更新についてである。

本日、この会議には欠席されているが、東日本旅客鉄道株式会社の浅川委員においては、令和 4 年 10 月 1 日付の、同社の組織改編に伴い、所属及び肩書きが変更となったため、委員名簿を更新した。

2点目、次回の第5回会議については、令和5年の1月ごろを予定している。詳細の日程等が決まりましたら、またお知らせをさせていただきます。

委員各位から、いろいろなご意見をいただいたので、事務局の方で、意見を精査させていただき、これらを反映させていきたいと考えているので、よろしくお願ひしたい。

以上で、令和4年度流山市地域公共交通活性化協議会4回会議を終了する。

以 上