

## 令和4年度流山市地域公共交通活性化協議会 第5回会議

【日時】 2023年1月11日（水）14：00～16：00

【場所】 流山市 生涯学習センター 多目的ホール

【資料】

資料1： 会議資料

資料2： 収支予算書

資料3： 実施事業

別紙1： 会議次第

別紙2： 出席者一覧

別紙3： 国土交通省関東運輸局「第1回 謎解き地域鉄道の旅」パンフレット

### 藤井会長（日本大学）

流山市公共交通計画の運用において、新たな課題が少しずつ見えてきている。交通事業者、市民でどういったところに落としどころを見つけていくかを探っている最中という状況である。その経過報告も含めて本日事務局から説明し、流山市にとってどういう交通モードが地域の中に適しているのかということと合わせ、次の計画への課題も検討しながらすすめていきたいと思っている。

本日は議題が4点あるほか、その他事項として報告事項がある。そのうち、議決事項としては『令和5年度流山市地域公共交通活性化協議会 予算（案）』がある。

また、本日出席している委員については皆様に配布した資料のとおりである。

それでは、会議の成立条件として、事務局から委員の出席状況の報告を願う。

### 事務局

定数の確認を行う。会場に18名、ウェブで4名、代理出席で4名の委員が出席しており、合計で出席者は26名である。

なお、本日欠席している3名の委員からは、委任状が提出されている。

以上により会議が成立していることを報告する。

藤井会長（日本大学）

それではさっそく進めたい。まず傍聴について委員各位にお伺いする。  
会議は基本的に公開の形で進めているが、傍聴者を入場させてよろしいか。

（異議なし）

それでは、傍聴者を入場させる。

（傍聴者入場）

傍聴の2名の方が入られた。それでは議事に移りたい。なお、会議は2時間程度を予定している。

<議題1 令和5年度流山市地域公共交通活性化協議会 予算（案）について>

藤井会長（日本大学）

議題『令和5年度 流山市地域公共交通活性化協議会 予算（案）』について事務局より説明願う。

事務局

（資料1 1ページ及び資料2）

資料2（議題1関係）をご覧いただきたい。『令和5年度 流山市地域公共交通活性化協議会 収支予算書（案）』を作成したことから、決議をもって、本協議会の来年度の予算を決定したく皆様にお諮りするものである。資料について説明する。

はじめに、歳入を説明する。

1款1項1目、負担金についてである。流山市地域公共交通活性化協議会 規約第12条に基づき、本協議会の運営経費として充てられる流山市からの負担金で、予算額は86万7千円である。

つづいて、2款1項1目、国庫補助金である。令和5年度は補助金の受け入れ予定がないことから、予算額は0円である。

つづいて、3款1項1目、預金利子である。これは、協議会の運営経費を銀行に預けていることで発生する預金利子である・こちらは予算額を1千円としたい。

以上より、来年度、令和5年度の歳入予算額としての合計は86万8千円である。

次に、歳出の説明をする。

1款1項1目 会議費についてである。これは、令和5年度における本協議会の会議及び分科会の開催費用およびこれに伴う旅費等に充てる金額であり、予算額は86万4千円である。なお、令和5年度は、会議を4回、分科会を4回の計8回の会議を開催することを想定

して算出した。

つづいて、1款1項2目 事務費についてである。これは、協議会運営に要する諸経費であり、予算額を4千円とした。

つづいて、2款1項1目 調査研究費についてである。令和5年度は、協議会による実施事業の予定がないことから、予算額は0円である。

以上より、令和5年度歳出予算額の合計は、86万8千円である。

この内容にて、流山市に予算書を提出し、来年度の負担金を請求したい。

以上について、皆様にお諮りしたい。事務局からは以上である。

#### 藤井会長（日本大学）

基本的な利用目的は会議の運営に関するものということだが、ご質問等はあるか。

（質問なし）

それでは、収支予算書についてご賛同いただける方は挙手願いたい。

（会場・オンライン全員挙手）

全会一致で本議題は可決された。次の議題に進む。

<議題2 流山ぐりーんバス 運賃改定に係る検討状況について（報告）>

#### 藤井会長（日本大学）

続いて、報告事項である。議題2『流山ぐりーんバス 運賃改定に係る検討状況』について、事務局から説明願う。

（資料1 2ページ）

#### 事務局

それでは、議題2『流山ぐりーんバス 運賃改定に係る検討状況について』の報告を行う。本件は10月に開催した第4回会議において、検討を継続することとした事項である。まず、スライドの2ページに今回の運賃改定の趣旨について、改めてまとめている。

今回の運賃改定について、大きく二つの趣旨があると考えている。一つ目は、流山ぐりーんバスの収支安定化に資するものであり、二つ目は、民間路線バスとの運賃の差を平準化していくことである。

一つ目、収支安定化の方策としては、昨今の経費増に対応し、収支率を改善させることにより、流山ぐりーんバスの運行を継続させることが目的である。

次に二つ目、民間路線バスとの運賃の平準化について、こちらは路線が並行している区間

における運賃を平準化し、民間路線バスの運賃体系と整合させるものである。

(資料1 3ページ)

続いて、スライドの3ページについて説明する。現在検討している運賃制度の種類を示したものである。

左上が「定額制運賃」、右上が「対距離制運賃」、さらに、「定額制運賃・対距離制運賃を併用するもの」の3点を示している。

この3点のうち一つ目、「定額制運賃」は、現在流山ぐりーんバスで「松ヶ丘・野々下ルート」を除いたすべてのルートで採用している運賃である。

この運賃は利用者にとってわかりやすく、整理券等の対応が不要となるメリットがある一方で、運賃形態が民間と異なることから、ルートによっては運賃の平準化につながりづらいことや、短い距離を利用されるバスの利用者からすると不平等に思われてしまうというデメリットがあると考えている。

二つ目は、「対距離制運賃」である。この運賃形態は、現在、流山ぐりーんバスにおいて、民間バスと価格はだいぶ違う状況ではあるが、「松ヶ丘・野々下ルート」で採用されている運賃である。

この運賃は、民間バスの運賃制度に近い考え方になっており、利用する距離に応じた額の負担を利用者に求めることができるという点がメリットである。

反面、整理券等の新規対応が必要になってくるルートが出てくるといったことでコストがかかるといったことがデメリットといえるほか、循環ルートでの料金設定が複雑化することが課題である。

最後に、この二つの運賃を併用し、ルートごとに運賃形態を変えるという方法である。この方法は前述の二つの運賃のメリットとデメリットを併せ持つが、ルートごとの延長や運用状況など、ルートごとに合わせた運賃設定が可能であることが最大のメリットである。

それでは、スライドの4ページに進む。

(資料1 4ページ)

運賃改定案の現在の検討状況を報告する。事務局では現在、先ほど示した三つの案について、利用者数の変化や収支の検証などを行っている状況である。検討にあたり、京成バス株式会社及び東武バスセントラル株式会社の協力のもと、様々な運賃制度の提案をいただきながら検討を進めている。

さらに、運賃改定に係る市民参加方法として、バス利用者および非利用者の皆様に対するアンケート調査を実施したいと考えている。バスを利用している方に対するアンケート調査と、Web等を使った不特定多数向けのアンケートを併用し、広く意見を求めるものである。

このアンケートについて、運賃改定に関する項目のほか、普段の利用状況といったことについてもアンケート項目として設定し、データ収集も併せて実施したいと考える。具体的な

内容については、決定次第今後の会議にて報告する。

スライドの5ページに進む。

(資料1 5ページ)

今後のスケジュールについて示している。先ほど申し上げたアンケート調査については、パブリックコメントを実施する前に行うことを想定した形となっている。

協議会で運賃案を作成し、そのあとアンケート調査を実施する。その後、その結果を受けて運賃案を修正し、パブリックコメント案を作成するという流れを想定しているが、協議の状況等により前後する可能性がある。

パブリックコメントの終了後、改めて協議会で審議を行った後に運賃を議決し、運輸局への申請、運賃改定という流れを想定している。

今回の運賃改定について、複数の会議や意思決定を経るにあたり、委員各位のご協力をいただく機会が増えることが想定されており、各位にもご承知おきいただきたい。

本件に関する事務局からの説明報告は以上である。

藤井会長（日本大学）

これから、ぐりーんバスの運賃改定といったものにどういった形で取り組んでいくか、基本的には定額制運賃と対距離制運賃を併用する形で進めていきたいと考えているとのことである。

また、適正運賃の程度については、市民の声を伺うとのことである。声を伺うという場合も「運賃は安いに越したことがない」という意見が出がちだが、その点はアンケートの工夫等を含め、現在項目などを精査しているところかと思う。こちらについては、次回以降紹介いただきつつ、皆様方にお諮りし、具体的な運賃改定に向けた方向性を決めていきたいという説明であった。

ただいまの事務局の説明に関して、何かご質問、ご意見等、或いは、こういうふうにした方がもっといい案が出てくるのではないかというような、建設的なご意見等があれば承りたい。

(意見等なし)

各位も「まずは事務局からどんな案が出てくるかを注視したい」といったところかと思う。まずは方向性の検討を進めるという形でよいだろうか。

それでは、以上をもって議題2は終了とし、次の議題に進む。

<議題3 令和4年度実施事業及び検討事項について（報告）>

藤井会長（日本大学）

続いて、事務局から「議題3 令和4年度実施事業及び検討事項について」報告願う。

事務局

（資料3）

事務局から、令和4年度実施事業及び検討事項について説明する。

本議題は、本協議会の本年度における活動の総括として、各位に報告するものである。なお、一部の本年度で結論に至らなかった事業については、令和5年度も継続して検討を進める予定である。

なお、資料3に今年度に検討してきた事項と、来年度検討を始めたいと考えている事項について、計画書の施策番号に対応した形で示しているの、併せてご覧いただきたい。

それではスライドに入る前に、令和4年度事業として、公共交通マップの作成及び配布が完了していることを報告する。なお、今後「西初石ルート」のルート変更などによる更新が予定されているので、来年度はこちらの修正変更等を加えたものを作成し配布したい。

次に、本年度、皆様から承認をうけ来年度より事業をスタートさせる事業について説明する。スライドの6ページに進む。

（資料1 6ページ）

まず、流山ぐりんバス西初石ルートのルート変更についてである。本件は先日の第4回会議にて、皆様に承認された事業であり、令和5年の4月1日からのルート変更を予定している。

現在、運輸局への変更申請の準備中であり、近日中に運行事業者である東武バスセントラル株式会社から申請を行う予定である。なお、今回「西初石ルート」は循環系統になるが、これにあわせ、終点通過割引制度の対象とする予定である。

この制度の内容は、スライド下部に図で示しているが、終点となる駅を挟んで利用した際に、本来は乗車2回分の運賃の支払いが必要なところを1回分の運賃支払い利用できる制度である。これは、路線を一周しない限りにおいては、運賃1回分でバスを利用可能となるものであり、他の循環路線の路線でもこの制度が適用されているものを今般、西初石ルートにも同様に適用するものである。次のページに進む。

（資料1 7ページ）

スライドの7ページに、マタニティタクシーの利用料金助成制度を示している。

この制度についても、先日の第4回会議で承認されたことを受け、令和5年の4月からの運用開始に向け、市の法規担当課と規則原義についての協議を行っている。

先日、第3回分科会という形で、市民委員の各位と事業者委員各位に参集いただき、会議

を行った際に挙げた課題点や疑問点等については現在検討を行っているが、現時点での市の対応方針を説明する。

まず、双子や三つ子といった、多胎児を妊娠されている方については、補助の上限回数をふやす方向で、便宜を図りたい。

現在、双子、三つ子の場合は母親にどういった影響があるかなどについて、関係各課と協議をしており、これを踏まえつつ決定したい。

次に、制度の周知方法である。

これについては、広報に掲載するほか、母子手帳を交付する際にパンフレットを一緒に渡すような方法を想定している。また4月1日で制度を開始する予定だが、この時点で母子手帳を既に交付をされている妊婦の方に対しては、適宜パンフレット等を配布する手段を講じていきたい。

次に、制度を利用できるタクシー事業者については、流山市で営業をしている事業者に限定する方針で検討中である。

以上が、令和4年度に協議会の承認を得て、令和5年度からの実施をする事業である。

次に、令和5年度に検討を継続する事業を説明する。再度資料3をご覧いただきたい。

(資料3)

まず、「施策番号2-1 流山ぐりーんバス運賃改定の検討」についてであるが、こちらは先ほども報告したためここでは割愛するが、来年度も継続して各位と協議を行いたい。

次に、「施策番号2-2 バス路線のサービス維持・確保のための支援策検討」についてである。本年度、業務委託を行っていることから、その内容を受け、来年度以降の施策を展開していきたい。

次に、「施策番号2-3 東部地区の交通課題に関する地元協議」についてである。本件についても、地元協議を継続としたい。

次に、「施策番号3 運転免許証自主返納制度」については、議題4の中で報告としたい。

最後に、「施策番号2-3 公共交通の見直しルールの設定と運用・新規公共交通サービスの検討」についてである。これは、昨年12月26日の、平方地区の住民から、本市の公共交通計画に基づき、公共交通計画を要望するための、地域団体を結成した旨届出があったことから、計画に基づき新規サービスの導入についての検討を進めるものである。

本件は便宜上令和4年度実施事業としているが、実際は来年度以降改めて協議をしていくこととなるので、本件についても議題4の中で説明したい。以上が、令和4年度の総括である。

藤井会長（日本大学）

前回の分科会の時の質問事項を含めた中で、事務局としてどう考えているかについての補足説明があった。ただいまの4年度事業について、ご質問、ご意見を承りたい。

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）

分科会でもお話ししたが、話がまとめられなかったので、今日もう一度確認のために、発言したい。

朝日自動車は、江戸川台駅において長年タクシー運送に従事していたが、2020年に流山ぐりーんバスの影響を受け撤退に追い込まれた。配車エリア内の約50%にわたって流山ぐりーんバスが運行した。

これは推計でも40から50%の需要がそこで消えてしまう。その証拠に、ぐりーんバス運行前は西口に5台、東口に8台の需要があった。現在、私どもは西口につけているが、1台でも需要が足りない。他のエリアの売り上げよりも低い売り上げしかない。これはどういうことか。

サービスが低下したということもあると思うが、バスの影響が大きい。東口も3台で野田のエリアの売り上げに満たないので、会社で補助をして運行している状態である。これははっきり言ってつぶされたようなイメージである。

独占禁止法というのがあるが、「公正かつ自由な競争促進、競争手段が公正であること。重要な競争の基盤を侵害する恐れのないこと。」とある。中には、料金カルテルや路線に関する談合については、「地域公共交通独占禁止法免除事項」というものがあるが、これは非常に限定的であり、料金や路線の話し合いをして、効率よくするものに関しては、いい方向で考えて、免除するという条項である。これに関しては交通の活性化に必要なものであるが、公正な競争は守られなくてはならず、これを守らないと独占禁止法に抵触してしまう。

民事でも、資本主義の法治国家であり、流山ぐりーんバスは訴訟になってもおかしくない、非合法でひどいやり方だと認識している。税金を使い収支50%で公然と運行するぐりーんバスに、民間の収支100%で走るバスやタクシーがかなうわけがなく、勝負にならない。この状態では公正で競争していないことが明白であり、このままだと非合法である。民間は撤退か廃業しか残されていないという状況である。

もし、だから協議会があるというなら、委員各位がその責任をどれだけ認識しているのか。十分な説明があった上で責任を負っているのかを聞きたい。このやり方については役人に対して疑念を持たざるをえない。各位がアイマスクをして、手を引いて誘導されているようなものだ。難しい問題なので各位は判断できない。それをこの協議会に託されてしまっている、これも問題である。

根本的なこの協議会の意義に問題があり、そこがやむやになっっている部分が多いのではないかと思っている。このやり方について疑念を持っているという話である。これは問題点として挙げている。流山ぐりーんバスの西初石ルートと京成バスの路線と、バス停が重複している問題で、なぜ流山ぐりーんバスのバス停を廃止しないのか。これは、流山ぐりーんバスの後から民間の路線ができたというのであれば、当該部分は民間に任せるべきではないか。最初からその発想で流山ぐりーんバスを走らせているはずなのに、そこが守られていない。また、最初の話だとバス停の重複はないというふうに認識しているとのことだったが、



これは完全に重複してしまっている。これについて、京成バスが、「全然やっていけない」と話しているにもかかわらず、それは議題にならない。この体制はいかがなものか。

運行便数が違うという理由は聞いたが、グリーンバスが邪魔をしなければ増便できるのではないか。そういう最初の計算で京成バスは路線を作ったのだと思う。ただ、そのグリーンバスがそれに配慮しないのであれば、これは公正な競争でない。その配慮の必要があると考えている。また、タクシーの路線はグリーンバスとすべて重複する。バス停付近の依頼はほぼなくなってしまったためである。

流山市に東武バスが最初、南流山から走ったときに、当社のその周辺の売り上げは皆無となった。その1路線だけで、全体の15%売り上げが落ちた。それが、今何路線走っているか。どれだけ厳しい状態か想像できると思うが、バス停の付近の需要が全部なくなってしまふ。これでは強者しかバランスが取れない。だから、正当性を守るためにも、グリーンバスは少し遠慮してもらいたい。

タクシーの便利さを超えないよう、10分の1ぐらいは市民がタクシーを使うように運行数を減便してほしい。これでバランスを取ってもらいたい。まるっきりに総なめにされてしまうと、タクシーはなくなってしまふ。タクシーがなくなって困るのは市民だと思う。市民は年齢を重ねればタクシーを使うので、そここのところを考えなくてはいけない。

交通不便地域と言うが、駅から距離があれば、土地は安く家を買やすい、もとより不便を承知で住んでいる。一銭も出さずに便利になるのは、人口が増えて、バス路線ができたときというのが当たり前だった。

それが、「利用者は半分がいい」というのがグリーンバスなのである。これを正当化するためには、民間事業を妨げないことを約束していただきたい。約束していただかないと民間はとてもやっていけない。こういうところの基本的な考え方が、まるで感じられない。

タクシー会社は事実つぶれている。この協議会に責任はないのか。予知できなかった反則のバスに、事業者が将来のビジョンを描けなくなって、廃業が多発している。「流山の駅にタクシーがない」と苦情の電話かかっている。供給不足になっているのはなぜかという、営業収入が落ちれば、当然、乗務員の待遇が落ちる。タクシーは半固定半歩合という給与形態で運行されているからである。すると、待遇が落ちれば、なり手が少なくなり、稼働が落ちる。そうすると供給ができなくなる。供給ができなくなると、駅のタクシーがいなくなり、妊婦や歩行困難者の需要にも対応できなくなる。これでは年を取ったらみんな困る。

1回の配車の距離が遠くなってしまい、非効率になる。それによって忙しい思いをしても、売り上げが伴わない。その上、バスよりも所要時間がかかってしまったら、バスより高いのに、タクシーを使えるかという話になってしまう。

また、基本的には歩行困難者といった方を守っているのは、健常者の方だと思う。というのは、ある程度健常者の方に乗っていただき需要を維持しているから、タクシーは運行できている。だが、その健常者は全部バスでいいというのであれば、今のタクシーのシステムを守れない。ということは、配車が滞るということになる。それで、歩行困難者等の需要を断

らなくてはいけない。では、買い物に行けなくても歩行困難者はいいいのか、というのかという話となる。

地域公共交通は、守らなくちゃいけないところ、一番弱きものにも力を注ぐべきだと思う。市民委員はお客様でもあり、なかなかお客様相手にこういう話をするのはすごく辛い。今まで、あまり言えなかったが、委員として反省している。これでは公共交通衰退化協議会になっている。これを本当に活性化するためには、市民の代表の皆さんにもお願いしたいが、鉄道、路線バス、ぐりーんバス、タクシー、すべてに、サービスを希望するのであれば、強者を作らず、将来性を重視し、バランスを整え、公正であることを第一に協議してほしい。

現状のままだと、弱者の民間バスとタクシーは継続できない。これは早急にやらないと長持ちしない。京成バスは、今の重複しているままでやっていけるのか。おそらく、1年と持たないのではないかと考えている。それでは困る。皆さんの便利さ、将来性はなくなってしまふ。だから、ここで話さなくてはいけなくなった。非常に辛い。

つぶれたタクシー会社の従業員の話も聞いており、今当社に1人来ている。「悔しい、もうどうにもならなかった」と。半分からの売り上げが下がったらどこの会社だってやっていけない。皆さん、どうかきましょう。考え方を根本的に変えていかないと、公共交通を守れないと思う。

#### 藤井会長（日本大学）

今、あえて止めることはせずに全部話してもらった。冒頭では、現実のタクシーの現状と、公共交通全般の枠組みについての話があった。

特に流山市において、流山ぐりーんバスの位置付けが非常に大きな課題であるということは、この会自体が進んでいく前の段階から、かなり重きを置いて検討事項として組み込まれているものである。それを再編という形、それを運賃改定という方法でいくのか、或いは民間ベースで運用できるところを、競争という考え方へ転換していくのかというのが焦点となる。

また、今までの計画の中では、民間バス路線の話と、流山ぐりーんバス、この両点しかないじゃないかと。地域の中の個別輸送を担うタクシーがどう位置付けされているのかという点については、今年度の冒頭の委員会の中でも指摘されている点である。

今現在進められている基本構想という形、この地域公共交通計画の中では、根本的な流山ぐりーんバスの運用をまず変えていかない限り、次のステップへ進みにくいということで、そこの運用に着目した計画づくりになってしまったことによって、全体のモビリティのバランスに関する、その計画の作り方が弱くなってしまったのではないかとこの観点の指摘も含まれていた。

事務局として今後どういう形でこの方向性を構成していくのか。計画の構想を着実に具現化していくというのは、計画スタンスに則った形で動いた仕組みにはなっているが、中間年での方向の検討や、次なる改善に向けた視野も入れる必要がある。

まずはタクシー事業の現状を最低限事務局の方で認識して、交通の体系を維持できる方向性を次のステップで考えていくことが、今事務局の中で、検討され始めているのかどうかがないと、なかなかこの計画づくりが前に進んでいかないと思う。

事務局は、今話を受けた中で、現在、どういう方向性で、こういった視野を少しずつ組み込んでいる、というようなことがあれば、補足説明していただきたい。例えば今回検討されているような、来年度事業などでの対応予定はあるか。

## 事務局

流山市地域公共交通計画は皆さんご存知のとおり、昨年2月に策定された状況である。この中では、多くの施策があるが、お出かけシステムのブランディングという一つの施策、またそのほかにも、お出かけ各システムの確立に向けた公共交通の見直し一体化といった施策、公共交通施策の中にさらに個別施策というのを設けており、この流山ぐりーんバスについては、運賃を見直すこと。これは民間事業者との運賃の平準化ということで、今年度、検討を進めてきた。

またタクシー事業者に関して、我々の方で今年度提案した事業の一つに、マタニティタクシーの利用料金助成制度が挙げられる。これも課題が多くある中で、一つずつ解決の方法を見据えながら実現に向けて進めているところである。全体の話で言うと、今の段階では、初年度でもあり、リーディング施策を順次進めていく、実行に移していくという段階で初年度を終えようとしている。

この計画期間は令和4年の3月から令和8年度で、5年ほどの計画期間を設けているというふうに明記されている。この中で、順次計画期間内であっても必要に応じて見直しを行っていくというふうに明記されており、皆様公共交通事業者の方で、よりよい運行維持について繋がるような施策があれば、その都度、今後計画に追加していく、見直しを図っていくことができると思う。今年度は、施策の実施をしたところで、今の段階で申し上げないが、次年度以降は、その辺のご要望、ご意見も踏まえて、また見直し等も踏まえた事業の実施というのもあり得ると思っている。

## 藤井会長（日本大学）

いろいろな自治体の公共交通会議に関わる中で、実際にこのコロナの影響もあって、タクシー事業者が廃業された地域が結構ある。というのも稼働率を制限したことによって、生活できず、別の職種に変わらなければいけないという方が現実として存在する。

それは、コロナという現象がはっきりしているところでの利用者減の問題と、それから先ほどの話では、交通モードがバタニングすることによって、そもそもの需要といったものが、公共交通の仕組みの中で、タクシー事業から離れてしまっているという問題がある。

個別施策のところでは、マタニティといった、ある特定の層に対する手当、或いは高齢者や要支援者といったところへの移動支援の話があった。しかし、先ほどのお話を伺ってみる

と、健常者の利用そのものがないと、タクシー事業として全体像の担保ができないとのことであった。そういった中では、まずは、どういう実態がこの流山市で起きているかについて、タクシー協会或いはタクシー事業者等への、個別にこれまでも事業者分科会の中でお話を伺っているところだが、現状のその運営の仕方について、事務局の中の問題意識を一つ高めていただきたい。

先程、バス事業との関連性、京成バスとのバッティングの話もあった。他の自治体においても、民間路線バスとの重複に関する話だと、一昨年私自身が関わって運用を変えたところでは、三島市の事例がある。

ここは伊豆箱根バスと東海バスが同じ路線を走っていて初乗り運賃が違うという特殊な地区であり、民間の初乗りは170円と180円、そしてコミュニティバスが100円でやっていた。そうするとその区間は民間バスに利用者が全く乗らないというところで、この区間については200円運賃という民間運賃よりも高い運賃設定に切り換えた。すると、コミュニティバスから民間の方の利用の方に全部転換した。つまり運賃改定で、民間事業者、交通事業者を、インフラとして支えていくというやり方もできるということである。

その運賃の設定の仕方、上げてしまいすぎると、今度は利用者がいなくなる、完全に離れてしまうというバランスの難しさはあるが、現在そういった検討を事務局の方で進めている。

流山ぐりーんバスの適正運賃といったところが、どういうレベルが本来求められるか、特に短い路線や、循環の路線、それから長距離のところ、或いは駅へのアクセスだとか施設へのアクセスだとか、そういった運用の仕方によって、利用目的や使い方が変わってくる。或いは交通不便地区と本来言われているような、需要がまとまらず、本来であれば個別輸送がニーズに合っているようなところにも流山ぐりーんバスが通っているようなところがないのかなど、そういった観点から、地域全体の公共交通の枠組み的なところを模索する段取りを検討していかない限り、公平な運用ができてこないところがあるかと思う。

ただ、今すぐ話を展開しても明日よくなるというものではない。そういった問題意識を常に出していきながら、今苦しんでいるところには、補助制度とかを活用して運用する仕組みもあり、そういった点をこの地域一帯のこの協議会の中で考えていく仕組みに重きをおいた方がいいと考えている。初年度ということで動き出した施策一つをそれぞれの成果と言った形で、示したいというところはあるかとは思いますが、問題点もきちんと示していくような形の中で、地域にとって、利用サービスがいい取り組みをどう考えるかと。今、細山委員から発言があったことは、重く受けとめた中で検討していきたいと思う。

### 三浦委員（京成バス）

先ほどご指名でお話をいただき、当社としても触れないわけにいかないため、発言する。ぐりーんバスとその民間のバス路線との重複というのは当然、一つのポイントとしてあるかとは思う。

ただ、これもかねてからお話ししているとおりが、少なくとも、弊社における市内のバス路線はすべて赤字というきわめて厳しい状況にある中。

先ほど一つの例として、流山おおたかの森駅から西初石方面のルート、元々ぐりーんバスの路線があって、後から京成バスが西初石を経由して江戸川台まで行く路線を走らせたという状況ではあるが、その西初石や江戸川台まで行く路線の運行状況は厳しい状況である。

既にホームページでは告知したが、令和5年1月16日をもって、社としても本当に断腸の思いではあるが、土休の運行を全便中止し平日のみの運行とするという策を取らざるをえない状況になっている。

これが、私どももぐりーんバス西初石ルートのお客様の状況を見ているが、見ている限りでは、仮に流山ぐりーんバスがなくなって、当社のバス路線だけ残ったとしても、間違いなく赤字のままである。

細山委員がおっしゃったとおり、ぐりーんバスがなくなることで、我々にとって追い風の部分もなくはないが、それは根本的な改善ではない。流山ぐりーんバスか民間路線バスかというのは関係なく、そもそも路線バス自体が立ち行かなくなっているという状況にある。

その中で路線バスのあり方を含めて、今、藤井先生もおっしゃった中で気になったのが、今の話で、資料3の中の、施策番号2-2の公共交通サービスの向上というところで、一番右側に「※各交通事業者において、路線維持が困難となりうる事象が発生した場合は、速やかに協議会事務局まで報告してください」という記載がある。

当然、今回の件も流山市にお話した上で進めている内容だが、実はこの状況になってからでは遅いと痛切に思っている。今の時点で当社が非常に厳しい状況であり、東武バスも少なからず同じような状況だと思っている。タクシー会社も同様にということなので、実はこの「各交通事業者において、路線維持が困難となりうる事象」という状況は、今すでにそうなっているものと、私は認識している。

なので、藤井会長がおっしゃったとおり、現時点で変更できる進め方の中身、或いは、このおでかけの内容についてを含めて、早めに手を打たないと、気が付いた時にはもうバス路線は廃止、タクシー会社はなくなる、ということがもうほぼ目の前にあるといってもおかしくない状況だと思う。

これを踏まえた中で、みんなで意識を持って、どういうふうに対応していくかということ、一分一秒でも早くやらないといけない。先ほど申し上げた西初石と同時に東初石の線も、土休日全便運休になるが、おそらく既に平日すらもやっていけないという状況となっている。

気が付いた時にはバス路線はない、タクシー会社はいない、ぐりーんバスだけが残っているというのは、本来市としてあるべきなのかということも真剣に議論していかなければいけないのではないかと。

### 藤井会長（日本大学）

お話を伺うほど、厳しい環境というのが理解できるかと思う。流山市は、交通事業者が非常に多く関わっていて、面積比で考えると、非常に多くの事業者が存在し、普段の市民サービスとしての公共交通は、他の自治体に比べると非常に高いレベルであるがゆえの悩みがある。さらに、移動の仕方そのものが市民生活の中で大分変わってきていることも影響してきている。

その中で、流山ぐりーんバスそのものの運用として、行政が主体となって、基本的に民間事業者が成り立たないところを自治体が補助しながら運用していく、交通空白の部分をおかき支えていくのかという考え方と、一つ一つの各家庭を結ぶような、個別輸送といったところの関係性とそのバランスを、ぜひ考えなくてはならない。

ただ、先ほどの京成バスのお話を伺うと、根本的な路線も非常に大きな課題を抱えており、冒頭から出たその路線再編についても、ぐりーんバスの根本的な運用の考え方を含めた形で考えていかなければいけない時が迫りつつある危機感を持って、検討に臨まないといけないという気がする。

どうやらここでは、常に重たい話が出てきそうだが、これはとてもいいことだと思う。私も、何も手が打てないような自治体を多く経験している。やろうと思ってもタクシー事業者がいなかったところもある。そういった中では、今事業者がたくさん関与している地域の中で、民間の、或いは市民の方たちがどういう形で移動のスタイルを将来考えていくのかということも、これはどちらかというと公共交通計画よりも、市の総合計画だとか、そういった上位計画の中の暮らし方の問題を、一人一人がきちんと理解した上で、制度設計をした上で支えるような公共交通の仕組みを目指さなければならず、重たい話がついてくるが、ぜひ議論していきたい。

その他、これに関連して、或いは他に補足する別の意見でも結構であるが、ご意見、ご質問等を承りたいと思うが、如何か。なかなか厳しい環境が伝わってきたので、皆様がたご発言しにくい空気感があるかもしれないが、遠慮なくご発言いただきたい。

### 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）

タクシーの話とバスの話を聞く限り、流山市内におけるこの地域公共交通はもう終わっているのではないかと思う。具体的に言うと、ぐりーんバスそのものは、流山市内に必要なかったのではないかと、そこまで言いたくなってしまう。例えばお隣の、柏市には、ぐりーんバス（コミュニティバス）が走っていない。流山市よりも倍の面積があつて倍の人口がある柏市できえもぐりーんバス（コミュニティバス）は走っていない。

松戸市も一本しか入っていない。なぜこの狭い流山市内で6路線も必要なのか。結局6路線走らせた結果が、タクシーとバスの今の状態になっているのではないかと思う。先ほど細山委員からも話があったが、タクシーは本当に稼働が悪い。以前観光協会の志賀委員からも、陣痛タクシーやらないのかと直球質問されたが、子育ての方からも、マタニティタクシ

一とコラボしたいって話があったが、やりたくてもやるだけの台数が稼働していない。

それをやってしまうと一般の人へ供給するタクシーがなくなってしまうので、そちらをやろうという状況になかなかならない。以前も話をしたが、まちづくり推進課の前に流山ぐりーんバスを担当していた都市計画課の担当者が、流山ぐりーんバスを始める際に、コミュニティバス事業をやるのであれば、流山市のタクシー委員会運営委員会のメンバーを集めて説明しなければならない旨を、市長にきちんと話してくれた。

我々は、市役所の一室に集められ、井崎市長から説明を受けた。「交通不便地域に住んでいる、お年寄りの駅まで行く足として必要なのだ」と。もうそれ以外にはやらないぐらいの勢いで言われた。だからタクシー事業者としては、賛成もしないけど反対もしないというところで、この流山ぐりーんバスはスタートした。

しかし現在、実際は6路線が走っている。おおぐろの森小中学校の方でも「通学に使いたい」とか。当初のビジョンからはかけ離れた状況でぐりーんバスが今運行している。それでも活性化しているのであれば確かに何も言わないが、結果タクシーの現状とバスの現状を見ると、これは大失敗だったのではないかという疑念を持たざるをえない。

藤井会長に聞いてみたい。柏市にはぐりーんバスの運行はないが、流山市に6路線走っていることをどう思われているのか。

#### 藤井会長（日本大学）

柏市自体が面積は確かに広く、地域性が違う。それから、特にデマンド等を入れてはいるが、地域個別のニーズに合わせた形で考えようと。さらに、定時路線といったところは、そこに集まるバス停圏といったところをきちんと考えた上で、それ以外に拾えない、分散しているところをデマンドできちんと考えるとといったところで、タクシー事業者にそこにもご協力をいただいている。柏市は基本的に、タクシー事業者が非常に頑張っている地域なので、「交通不便地域」や、「交通空白地域」といった表現は使っていない。

「タクシーがあるから、柏全域に交通不便地域はありません。」これを基本的な原則として、制度設計をしているのが今の柏市である。その中で、地域の運用の仕方として、例えば、困りごととして非常に小さなレベルだが、現在、「とねっこタクシー」というのが動いている。

こちらは、ある小さな町会で、移動で困っている、週1回の買い物の利用だけでもいいので使いたいという声が集まったところについて、タクシーを配車し、近くのスーパー、或いは大規模小売店舗へ週1回移動するというものである。行って帰ってくるだけの運用だけで、予約する必要が全くないものである。それはタクシーの方が1台は常に配車できると、もしも人数が、そこに待っている方がいたら、すぐ予備車を呼んで、人数分乗車できるように、配車計画を立てると、タクシーの移動性、それから稼働の仕方のスピードアップ、こういったところをうまく使おうという形でやっている。

昨年から動かして、1回も利用者ゼロということが起きていない。最大で11名利用とい

ったところで、3台配車といった頻度も出ていると。セダンタイプではなくて、マイクロに変えようかといったような動きもある。これは地域のニーズがある。

路線的な毎日、或いは先ほど土日がなくなるといった話もあったが、地域にとって本当に必要なサービスをどう提供するかということを経路別に評価した中で、その個別のニーズに沿うような交通モードをアテンドしていこうというのが柏市でとられている考え方であり、ニーズに合わせて先述のとねっこタクシーや定時定路線型のジャンボタクシーという形の交通手段などを組み合わせた形で運用しているというのが、柏市の現状だと思う。

これがすべて流山市に適用できるかということ、そういうわけにいかない。その地域の持っているそのニーズがどのようなものかが異なるからである。私自身もこちらの流山市の交通モードを考えたときに、このエリアの中で、確か昨年度のこの計画を作る前の段階でも何回かコメントしたが、グリーンバスそのものが、民間路線バスと同等の、その沿線利用者、あるところをカバーしているような、本来、バス事業として、不採算路線としてあるようなところの利用交通モードではないよと言ったところで、本来の見直しをすべきなのではないか。

どういった方向性をこれから模索していくかというのはこの会議体全体で決めていかななくてはならないが、グリーンバスそのものが、本来この地域の中で適切に運用されているかどうかの再評価は、きちんとやっていかないといけない。ただもう一つは、非常に高い収支率を目標としている、というのは、収支率 50%を、このグリーンバスそのものの運用規定の中で入れている。こういったものを、組んでいるのは例えば千葉市とか、市川市で 40%か。船橋で 50%。周辺の自治体の収支率とほぼ一緒ぐらいだが、この 50%を維持できている自治体はそう多くはない。

それだけ公共交通のニーズに沿うような、沿線地域の方たちがいるところで、こういったところは民間に補助する、と、民間路線バス等に補助する路線に切り換えていくのか。或いは行政主体となって運行をしていくのか、その端境期の 50%と、どちらの補助の仕方にするのかといったところそのものに影響してくるところなので、全体像の再編の枠組みを考えざるをえない地域だろうというふうに個人的に考えている。その中で、バスとタクシーと、そして新たな交通モード、と今いろいろなことを言われている。それこそ、自家用有償だとか、制度も国の制度ではあるが、本当にこの地域で、公共交通事業者の、手を借りずに、或いは借りられないから、自分たちでやらなければいけないところがあるかということ、どうもそういうところはこの流山にはなさそうだという気はしている。交通事業者自体の、その運用の再編の立て直し、組み方を考えていけば、流山市自体はそれだけの利用者数が生まれるような地域性があるので、その再配分を基本的な計画づくりの中に入れた検討がどうしても必要になるのではないかと個人的には思っている。

ぜひまず事務局として、このグリーンバスの成り立ちを、そもそも私はその辺の経緯は、承知してないところではあるが、だからといって、それを是として動かす話ではないので、ニーズが地域の方たちにどういうものがあって、それに対してどういう形で、フォローアッ



プできるような交通の仕組みがあるかといったニーズとシーズの関係性が、きちんとバランスよくとられているかというのが公共交通を考える上での、大前提になってくるので、この会議の中でどんどん議論していきたいというふうに思う。

少し難しい議論も出てくるかもしれない、重たい意見になるかもしれないが、これをやっていかない限り、今先ほどお話あったように、交通事業者たちがなくなる、それこそ、住みたいまちの中で上位に来るような流山市で公共交通がなくなるということになる。

例えば、九州四国でどんどん交通事業者がなくなっている。静岡でも、私は伊豆半島に関わっているが、伊豆半島でもタクシー事業者がなくなっているところがたくさん出始めている。そういったところと全然と違うレベルのまちなのに、それがなしえないというのはやはり何か構造に問題があると考えざるをえない。

そこは、一緒に議論していかないといけない。事務局、これから大変な作業がきつとあると思うが、一緒に頑張っていきたい。なんだか応援演説のようだが、やらざるをえない。

#### 郡司委員（市民公募）

皆様の貴重な意見とか、携わり方をお聞きしていて、この協議会に当初から委員として参加しており、これまでの流れを承知した上で発言させていただく。柏市は路線バス、タクシーがすごく走っている。あと松戸市もそうだと思う。でも流山市は路線バスが走っている割には、本数が少ない。そこは、この協議会でぐりーんバスというのを立ち上げることもいいかもしれないが、路線バスとかタクシーのことを考えないと、地域交通にならないと思う。そこは根本的に考え直してほしいと思う。藤井会長の意見に賛成だ。

#### 藤井会長（日本大学）

皆さんの思いは、「良いまちにしたい」である。自分たちの住んでいるまちを生活しやすい空間にしていかななくてはいけない。また、交通事業者が生業として成り立つまちでないといけないわけなので、ぜひ全体のバランスをとっていきたい。

本来は上位計画から変えていかなくてはいけないところだが、トップダウン型ではなくてボトムアップ型でもいいのではないかと、やってみようと、議論を進めていくのでよろしくお願ひしたい。

それでは、次の議題に進む。

<議題4 令和5年度検討予定事項について（報告）>

藤井会長（日本大学）

議題の4、令和5年度予定事項について、報告事項を事務局より説明願う。

事務局

議題の4、令和5年度の検討予定事項について説明する。本議題については、来年度、令和5年度に協議会で検討する予定の事項について皆様にお知らせするものである。先ほど議題3でも申し上げたが、令和4年度から継続して検討する事項についても、本議題にて説明する。また、スライドとあわせて引き続き資料3の方もご覧いただきたい。それでは8ページから始める。

（資料1 8ページ）

来年度検討を開始したい事項について、このページでまとめて示している。まず、流山ぐりーんバスに関する事としては、美田・駒木台ルートに関する検討と、南流山・木ルートに関する検証ということで挙げている。その他、個別施策に関する検討として、五つを挙げているほか、最後に運転免許自主返納制度を上げている。これは、個別施策3に該当するが、本年度、皆様と継続して議論していることから、特出しして記載した。

それでは、9ページに進む。

（資料1 9ページ）

まず、流山ぐりーんバスに関する事項の詳細を説明する。

一つ目は美田・駒木台ルートに関する検討である。第4回会議の際にも、収支率の報告をしたが、現在こちらのルートの上期の収支率が46.1%であり、継続基準である収支率50%を下回っているため、この交通計画に記載のある検討フローに基づき収支改善策の検討が必要と考えている。

また本ルートも西初石ルート同様おたかの森駅西口の周辺の道路の混雑の影響を受けており、遅れや運休等の発生が多く発生しているので、定時運行ができるよう、この道路を避ける形でのルート変更などを検討し、運行の効率化を考えたい。

スライドの右に、本ルートのルート図を示しているが、本ルートは、路線が非常に長く、一周が今、11.48キロメートルという状況である。また、このルート図の下の方に混雑道路と書いているが、こちらは現行の西初石ルートと、同じルートを通っているが、道路混雑が非常に多く、遅れや運休が発生している。この収支率の改善という部分もあるが、定時運行に資するためのルート変更について、今後検討を開始していきたいというふうに考えていることから、提示した次第である。10ページに進む。

(資料 1 10 ページ)

南流山・木ルートに関して説明する。このルートについては、2 点ほど検討事項がある。

まず、民間路線バスのルート変更に伴い、経路の重複が発生していることを受け、ルート変更を検討したい。

次に、令和 3 年 4 月から、昼間の時間帯における延伸という形で、ルートの一部を延伸したことの効果検証をしたい。

スライドの右側にルート図を示しているが、地図内の左上の丸で囲んでいる部分、「南流山 7 丁目」、「南流山 7 丁目北」、「8 号公園」というこの三つのバス停が、令和 3 年度に延伸をし、10 時から 16 時の時間帯だけバスが停車するバス停となっているが、この部分の状況が、乗降量調査等を進めていく中で見えてきたことから、詳細を検証し、この部分等のあり方について検証したい。

また、地図の真ん中の点線で示している部分については、現在は京成バスの経路と流山ぐりーんバスの経路が重複していることから、この部分のあり方等についても検証・検討を続けていきたいと考えている。このエリアは、多くの住宅が建築されたエリアでもあるため、こういった状況も含めて、このルートの検討を行っていきたいと考えているところである。11 ページに進む。

(資料 1 11 ページ)

地域公共交通計画に記載のある個別施策に関する検討事項についてご報告する。まず施策 1、流山おでかけシステムのブランディングに関する事項について、現在二つ考えている。スライドにもあるが、まず一つ目は、公共交通ポータルサイトの作成検討である。

こちらは、流山市のホームページに、事業者の皆様のリンクを張るような、市の公共交通を一目で見られるようなページを作り、各社のホームページ等に素早くアクセスができるような状況を整えていきたいと考えているものである。

あわせて、令和 4 年の 9 月頃から、流山市が今まで安心メールというタイトルメールによる情報発信をしていたものを、LINE のシステムを使って皆様に情報展開ができるようになった。

こういったシステムを使い、例えば、事故が発生し運休があるといった緊急の情報についてタイムリーに情報展開ができるような環境を整えるため、関係各課と協議を行っていきたくと考えている。

また、流山市公共交通マップだが、本年度作成したものを、今年度中に発生したルート変更等を新しく反映・構成したものを、また改めて来年度も作成したいと考えている。

次に施策 2-1、バス運賃制度の一元化ということについて。計画書にもリーディング施策として位置付けられているものになるが、公共交通運賃の定額制度、いわゆるサブスク（サブスクリプション）の検討がリーディング施策に位置づけられているので、研究・検討を続けていきたい。12 ページに進む。

(資料 1 12 ページ)

施策 2-2、2-3 に関するものを示している。先ほども皆様から多くの意見をいただいた公共交通サービスの向上及びサービス水準の維持確保について、皆様と議論をしたいと考えている。

その他、公共交通の提供ルールの運用というものがある。

これは、先ほど議題 3 でも少し触れたが、現在、流山市の平方の地区の住民各位から、地域団体を設立した旨の届出があった。本来であれば前回の分科会でも議題としたかった部分ではあるが、分科会の後のタイミングでの届出だったことから、本日初めて皆様の方のお耳に入れることとなった。

地域公共交通計画の 25 ページの中段に、地域団体を設立した旨の届出があった際の検討フローが書かれている。このフローに基づき、まずは平方地区の皆様が求めている交通形態について、民間事業者による対応が可能か検討開始する方針を考えている。

なお、本件の詳細について、平方地区の方との調整を担当している職員から報告する。

#### 事務局 (※平方地区担当者)

(資料 1 13 ページ)

令和 4 年 12 月 26 日に、真和自治会から、「真和自治会に流山ぐりーんバスを通す会」という会の名称で、地域組織設立の届出があった。流山市地域公共交通計画 25 ページのフローに則ると、今回の地域組織の立ち上げは、「事前準備」に該当する。

公共交通計画にある「導入検討地域の検討基準の確認」では、地域の条件として「公共交通検討地域を含む一団の地域」であることとされているが、25 ページの記載にあるとおり公共交通検討地域外における新規サービスの提供の検討を妨げるものではない。

また、地域組織の責務等についても、地域団体としてその旨を理解した上で提出していただいているほか、真和自治会だけではなく、古谷自治会も連名となっていることを受け、これらの地域の公共交通についても活性化協議会の中でも協議していきたいと考えている。

なお、今回提出された一団の組織について、その「真和自治会に流山ぐりーんバスを通す会」という名称で提出されてはいるが、地域公共交通計画に記載されているほか、藤井会長や委員各位からも話があったとおり、流山ぐりーんバスに偏った検討は行わず、この地域の公共交通について検討することとしたい。

今後については、検討フローに則り、まずは民間事業者での交通サービスの導入が可能かを検討したい。

なお、今回届出があった地域には、平成 22 年まで流山ぐりーんバスが運行していたが、当時、収支率基準を満たさなかったことから、廃止された経緯があることを申し添える。

続いて、今般届出があった地区はどのような地域なのか、真和自治会を含む平方地域の概況を説明する。次のページに進む。

(資料1 14 ページ)

14 ページは公共交通マップから抜粋したものであるが、画面の都合上見えづらい部分があるので、マップも併せて御覧いただきたい。現在、地域住民からは、日常の買い物や病院への通院のため、江戸川台駅西口までの交通手段を要望する声がある。

なお、この地域から江戸川台駅まで約2キロの距離がある。

現在、江戸川台駅西口から平方地域付近を運行する民間の交通サービスは、京成バスの路線の「流75」が、最も近くを通っているが、民間でのサービス提供という観点からすると、まずはこの路線を活用した運送事業ができないかということを検討したい。

例えば、現存するバス停として、美原三丁目というバス停はあるものの、平方地域からは距離があるため、例えば、平方地区の周辺に停留所をもう1個増やすといった検討や、「流75」の路線が、江戸川台駅西口を出発後、東深井を通過した後、江陽台病院（平方地区の更に北に存する病院施設）付近を運行し、DPL まで運行する路線となっているが、この路線を延長し、平方地区周辺まで路線を南下させる方向で変更できないかなど、民間でのサービスの検討を今後考えていきたい。

ただし、先ほどの路線バスの話は、三浦部長からもお話があったが、民間バスもかなり厳しい状態だと伺っているため、民間のバス事業者に依頼をするだけといったこととせず、事務局方でも、需要がどれくらいあるかとかの情報提供などを行いつつ、本当に路線の延長が可能かどうかといった検討したい。

例えば、新川耕地の物流倉庫については、2023 年の夏から秋頃に完成が予定されていることから、そういった情報提供だとか、地域の住民の居住状況、検討材料の情報提供などを、事務局や地域団体から実施したい。

本件については、今回この場で何かを議論し、この地域についての答えを出すというものではないので、協議会の中で各運行事業者から意見をいただきつつ、採算性や実現可能性を検討し、公共交通について今後も検討したい。また運行の検討にあたっては、必要な情報などがあれば事業者各位からもご意見をいただきたい。

真和自治会の地域組織立ち上げに関する事項は以上である。

## 事務局

ここで、資料について一点訂正したい。

先ほど担当から説明があった中で用いた地図において、平方地区からの目的地として、江戸川台駅東口を示した地図を用いていたが、江戸川台駅西口周辺目的地として正しいため、お詫びして訂正する。

以上が、流山市地域公共交通の個別施策に基づく来年度の検討事項である。次のページに進む。

(資料1 15 ページ)

最後となるが、運転免許証自主返納支援制度について報告する。本制度は、第3回会議から皆様と議論を開始した事業であるが、現時点での経過を報告する。

前回実施した第4回会議の後、バス事業者との意見交換会を実施した。意見交換会では、回数券や紙のチケットは廃止済であるということや、チケットの収受・集計を避けたいという意見があがっていることから、制度を改めて考え直すこととしたい。

現時点では、当初の運賃半額制度に立ち返った形で制度を再検討したいと考えているが、その中で、運転士の皆様の負担とならない制度設計ということを目指し、改めてバス事業者と意見を交わしていきたいと考えている。

現在バス事業者の各社に、施設利用者数の把握方法等についてのご検討を依頼している状況であり、内容に進展があれば随時報告する。次のページに進む。

(資料1 16 ページ)

16 ページは、第3回会議の時にお出した当初案と、第4回会議の際に示した案（初回提案は第2回分科会だったため、資料は第2回分科会案）を示している。

資料では赤枠で囲っているが、パスを提示して運賃を半額にする制度に立ち返りつつ、更に効率的なやり方を考えていきたい。

今後、また進展があれば皆様に報告する。

以上、令和5年度の予定事業等についての事務局からの説明である。

藤井会長（日本大学）

資料3に基づいた形の中で、来年度動き出すものについて特出ししての説明であった。

さらにその中で、平方地区で新しい交通サービスの検討に入る方針とのことである。これについては、また改めて皆様方にご議論いただく資料をそろえた形で、ご検討いただくという形となる。

免許返納でのバスのフォローアップは運用方法に課題があるといったことや、分科会の中でも常に言われてきているところであるが、なぜバスだけなのかといったところもあるので、その運用の仕方についても、今後引き続き検討していくが、現状の、バスでの仕組みについても、今このような議論が展開されているといった報告であった。

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）

この検討はどこでおこなうのか。

今までの例からいうと、もうすでに検討ができてから、いつも会場で話を聞いて議決とか、賛成とか、もう誘導状態である。

この検討の段階で委員の意見を出さないと、今のようになってしまうと反省している。

## 事務局

本年度から、活性化協議会で会議を開催する前に、分科会を開催することとしているので、主に我々の方で案は示すが、分科会を会議の前の検討の場として捉えていただきたい。

## 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）

必ず、話を通してほしい。議題の内容を会議で初めて知るような状況だと、意見を通すには既に遅いということとなるので、その点気をつけるようにしてほしい。

## 藤井会長（日本大学）

私がこちらの会長を仰せつかってから、流山市のこれまでを見てみると、市民分科会、それから事業者分科会が、当初は別々で動いていたが、市民と事業者が相互理解をすすめながら、交通事業を展開するために、2者の分科会を共通で実施する形に変更した。

その中で、経営状況についてなど、市民分科会と事業者分科会を別々でやったほうがいいといったことがある場合はこの限りではないが、基本的には市民分科会と事業者分科会を併催し、そこを議論の場として展開するという流れは、本協議会の中では既にでき上がってきていると思う。

その中で、この検討会は形式的に開催されているというものではなく、皆様方が感じるように、実際にいろいろな問題がこの会議の場で議論されているので、法定協議会として、ここで決定されたことが実際の市民生活の公共交通の足に直結するという、重い責務を受けている。

分科会は、会議で議決をする前の段階で、いい面悪い面含めて議論しあおうという目的で組織されているので、事務局はぜひこのスタイルの継続をお願いしたい。

## 志賀委員（流山市観光協会）

総体的なことでのお願いだが、先ほどの細山委員からのお話を聞いていて思ったことがある。

先ほど話があった平方地区に、バスを出す、出さないという話があるとは思いますが、タクシーの方、業界の方からも、前の会長からも、委員は「責任を持ってください」と言われている。

しかし、委員の多くは流山ぐりーんバスの運行が開始されたそもそもの経緯を知っているわけではなく、その状態で「責任を取ってください」と言われても困ってしまう。先ほど、「アイマスクされた状態で連れていかれる」という話もあったが、まさにそのとおりである。

議題として出てくることは協議対象として考える余地があるが、既に決定したものに関しては、我々としてはどうすることもできないというのが実情である。

また、現在観光行政に関わる中で、いろいろな会議などに参加しているが、施策の発端の部分がわかっておらず、トップダウンで来た話について疑問に思うということが起こって

いる。

先ほどの資料の中にも、「庁内の合意形成」という言葉が使われていたが、施策について部長は知っていても課長が知らないとか、庁内の合意形成に関する齟齬が見られるケースが幾つもある。

そのため、流山ぐりーんバスなどに関するそもそも論の部分を次の分科会などで教えていただかないと、こういう平方地区の協議も、なかなか上手く進まないと思うので、ひとつよろしく願いたい。

#### 藤井会長（日本大学）

ぜひ、経緯の部分は知りたいところである。次回の分科会で、整理したものでなくても構わないので、少し説明があるとありがたい。

その他如何か。オンライン参加の委員もよろしいか。

（会場・オンライン共挙手なし）

年明け早々、議論がこれだけ展開されるといったところは流山独特だと思う。これは決して悪いことではなく、みんなで地域の交通を考えるとといったところは、本来の協議会のあり方に則ったものだと思っているので、ぜひ今日発言されていない委員の皆さん方も、こういったものがあるといったようなことは、この協議会の中で言いつらいのであれば、事務局に直接伝えても結構なので、発言をしていただくという方向性を持ちつつ次回以降も進めていきたい。

それでは本日の議題は以上である。傍聴の方は、これで傍聴が終了となる。私の扱う議題は以上で終了である。事務局に進行を戻す。

#### 事務局

会議を終了する前に、連絡事項に移る。まず、委員各位から連絡事項があれば、挙手願いたい。

#### 池田委員（関東運輸局）

席上に配布した、「謎解き地域鉄道の旅」について、地域交通の活性化という取り組みとしてこの場で紹介したい。

この度、関東運輸局では地域鉄道の謎解き企画の取り組みを行った。

取り組みとして、過去にもスタンプラリーなどを実施した経緯がある中で、謎解きもすでに鉄道会社や、大手の会社等では実施している事業者もあるのだが、地域鉄道の皆様は少ない人数で日々運行を維持していただいている中で、関東運輸局の方でもお手伝いできないかということで、こういう取り組みを企画したところである。



この取り組みは、関東管内で地域鉄道3社にご協力をいただいているが、今回、流山市内を運行している流鉄にもご協力をいただいている。ちょっとした仕掛けというか、謎を解きながら、沿線の駅や街中をめぐるっていただくものである。

流山市の皆様は、もう地域のことはご存じかとは思いますが、案外地元だとは行かない地域などもあったりするかもしれないので、これを機に是非お散歩がてら参加していただきたい。

秩父鉄道と伊豆箱根鉄道でもやっているのだから、流鉄をやって、他の地方鉄道も地域鉄道もやってみたいという方は、そちらの方もぜひご検討いただきたい。

## 事務局

他に連絡事項がある委員はいるか。

(挙手なし)

最後に、事務局からの連絡事項として、次回の会議の日程について説明する。本年度の会議については、本日の会議で、今年度は終了となる。次回の会議については、令和5年度第1回会議として、4月ごろの開催を予定している。また、会議に先立ち、分科会の開催をする予定である。日程の詳細が決定したらお知らせをする。事務局からの連絡事項としては以上である。

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5回会議を終了する。

以 上