

令和 4 年度流山市地域公共交通活性化協議会施策検討会
(第 2 回事業者・市民分科会 (併催))

【日時】 2022 年 10 月 7 日 (金) 13:30~15:30

【場所】 流山市ケアセンター 4 階 研修室 1

【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

藤井会長 (日本大学)

それでは会議を進めたい。今回は第 1 回の事業者並びに市民分科会ということで、それぞれ分けた形で計画案に対する意見を皆様からお聞きしたところである。

市民の方からすると、どういう形で事業が展開されるのかといった話や、具体的に事業者の取り組みを聞いてみたいという話があった。

また、交通事業者側からすると、コロナ禍の中において、今非常に運営が厳しい中で、利用者に理解いただきながら事業展開するにあたってはどうしたらよいかということがあったため、今回は一緒に検討する形とした。

会場の関係で、対峙する関係性のように座っておられるが、そういうことではなく、基本的に意見を皆様方に諮りながら、利用者の立場からするとこういった点の改善がもっと良くなる、あるいはこういうこともご理解していただきながら地域の公共交通を維持して、また継続していきたいといったような、意見をいただきたい。

今回、皆様方に諮るのは、事務局より 4 件の議題が出るが、いずれもこの場で決定するものではなく、基本的な議事は本会議で進めていくが、それに向けてお気づきの点等について、齟齬がないように意見の集約をしたい。

なお、本日ご出席いただいた会場にいらっしゃる、またオンラインでご参加いただいている議員の皆様方は委員名簿でご確認いただきたい。

それではまず会議成立を事務局に確認する。

事務局

現在委員 22 名のうち、13 名の方の出席があるので、会議は成立をしていることを報告させていただきます。

藤井会長（日本大学）

それでは早速だが、これから概ね 2 時間程度で進めて参りたいと思う。本日まで出席いただいている、事務局の紹介をお願いしたい。

事務局

（事務局長より、事務局員の紹介を行った。）

藤井会長（日本大学）

それでは早速議題を進めて参りたいと思う。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、事務局より説明願う。

<議題 1 流山ぐりーんバス 西初石ルート ルート変更について>

事務局

議題に入る前に、第 4 回会議の付議予定の事項について、先にお話をさせていただく。10 月 24 日開催予定の第 4 回会議では議題 7 点が付議される予定である。本日、赤でアンダーラインを引いている 1・2・3・6、この 4 つの議題について、皆様のご意見をいただきたくこの会議を開催している。

それでは、議題 1、「流山ぐりーんバス西初石ルート ルート変更」について説明を申し上げる。本件はこれまでの会議でも継続して協議しているものである。

まず、ルート変更案について、運行キロ程及び所要時間が東武バスセントラル株式会社の協力により確定したので、報告をする。

運行キロ程は一周 6.48 キロメートルとなる。所要時間としては、一周約 21 分である。現在、道路混雑等による遅れが発生していることもあり、余裕を持つために運行間隔は 30 分に一本とし、現行と変化はない。

次のページに進む。

こちらは今までの会議の中で出ていた、他の路線との取り合いがわかるようにしてほしいという意見を踏まえ、本年 7 月に皆様に配布した交通マップを一部加工し、新しい西初石ルートの路線を書き加えたものである。

資料及び画面の青い太線が、新しい西初石ルートの予定路線である。またオレンジ色の線が東武バスセントラル株式会社の民間バス路線で、もう一方が京成バス株式会社の民間バス路線である。

他には、付近を流山ぐりーんバスの美田・駒木台ルートも走っているという状況が見て取れるかと思う。

次のページに進む。

おおぐろの森中学校に新設予定のバス停の位置について、写真を用いて示す。画面向かって左の写真が駅方面行き、右の写真がコミュニティプラザ方面行きのバス停の一覧として示している。

こちらの道路だが、おおぐろの森小学校と中学校の間を通る道路である。駅方面行のバス停、左の写真を見ると、3基ほどの小さなベンチがあり、駅の方に向かう方々が休憩に利用できるということも踏まえて検討している。

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ついては、ガードレールのような形でポールが立っている状況だが、こちらは設置の決定がされた時以降、撤去していく。

また、写真に横断歩道が映っているが、こちらの横断歩道からは30メートル以上離れた箇所で、バス停設置可能との見解を得ている。これらについては、道路管理者及び警察の立ち会いのもと協議、決定したものである。

次のページに進む。

新規経路周辺へのご説明という形で、バスが新しく通行することとなる道路の周辺の自治会の自治会長に挨拶し、こちらに関してのご意見というものを拝聴させていただいた次第である。

8月から9月の間に、「大畔自治会」、「西初石五丁目第2自治会」、「おおたかの森西4丁目自治会」、「市野谷自治会」の各自治会長にご説明を差し上げたところである。ご説明したところ、このルート変更に対して反対のご意見はいただいておらず、概ね皆様に了解いただいているという状況である。また市民全体に対する説明については、協議会での議決後に広報等を用いて周知する予定である。

次のページに進む。

民間路線とのバス停の重複で、ご意見があった点について私どもの考えを示す。

まず、京成バス株式会社との重複の状況だが、西初石3丁目から流山郵便局前の3つのバス停が重複している状況である。流02系統というバスになるが、こちらのバス系統、現在朝・夕を中心に運行しており、昼間の時間帯は運行がない。この昼間の移動手段を確保するために、西初石ルートでもこれらのバス停を残したい。

ただし、ダイヤを作る際になるべく利用者を取り合わないよう設定し、路線の共存を図りたい。

また、運賃について、京成バス株式会社と流山ぐりーんバスを比較すると料金が現在同じ状況である。これは、本日議題の4で上げさせていただくが、今後流山ぐりーんバスの運賃については改定する予定であり、改定の結果おそらく流山ぐりーんバスの方が運賃が高くなるので、それを踏まえてまたこういった形で利用者が変わっていくのかを注視したい。

次のページに進む。

東武バス株式会社との取り扱いについて、説明する。まず、大畔バス停の位置だが、今お示しさせていただいているのが、今年度作成した公共交通マップを一部編集したものである。

バスマップの方に示している大畔のバス停だが、これは南流山や、クリーンセンターから流山おおたかの森駅の方に向かうときのバス停が示されているが、今回取り扱いで特に問題となるのが、流山おおたかの森駅を発車したバスにおける重複である。

流山おおたかの森駅を発車したバスのバス停は、地図で示されている位置より、流山おおたかの森駅寄りに位置している。そのため、流山おおたかの森駅から発車したバスのバス停の距離は比較的保たれた状況になっていると考えている。

ただし、こちらの新しいバス停の方はなるべく、学校側に寄せるような形で設置し、現状、例えば大畔の近くに大きなホームセンターがあるが、そういったところの利用者と、競合しないように配慮していただきたい。

またもう1点、駅の方から大畔バス停を降りると、学校に向かうまでに大きな通りを渡らなければいけないという状況であり、これも学校の方に新しいバス停を寄せていくことにより、大通りを通らなくて済むというメリットがあると考えていることから、先ほど示した場所でバス停を新設したいと考えている。

なお、運賃については、現状は東武バスセントラル株式会社の方が10円高い状況だがこちらも今後流山ぐりんバスの運賃を改定することにより、縮まるもしくは逆転すると考えている。

以上が、流山ぐりんバス西初石ルート変更に関する事務局からの説明である。

藤井会長（日本大学）

一部、この後に出てくる運賃改定とも関係するが、基本的にぐりんバスの運賃値上げを前提とした上で、民間のバス路線との影響についても、やはり交通事業者の路線としても維持継続のところに向き合っていくと、そういった計画を検討しているということである。また、各種バス路線との関係性を今説明いただいたが、これに関してご意見ご質問等があれば承る。

三浦委員（京成バス）

今ご説明いただいたように、関係性を整理していただいたと認識している。弊社の方では3か所バス停が重複するということだが、確かに弊社の線は朝晩しか走っていないというところである。

以前も分科会で申したが、こちらの路線は、もともと非常にご利用される方が少なく、採算性が非常に厳しいという状況であるので、流山ぐりんバスの重複が残っても残ってなくてもあまり関係ないぐらい、ほとんど利用者がいないという状況である。

この計画については特に異存はないが、そもそものこの私どもの路線が継続できるかどうか、これが今後の交通計画のいろいろ検討していく中で一つの材料として、継続して意見交換させていただきたい。

藤井会長（日本大学）

それでは、影響はないということだが、今後の全体の交通の幹線軸、市として交通事業者さんの路線といったものをどう維持継続していくか。そこの考え方で今事務局として考えがあれば、ご説明いただきたい。

事務局

重複については、特段影響はないということでおっしゃっていただき、ありがたいところだが、既存のバス路線の維持という意味では、流山市地域公共交通計画でも書かれている通り、非常に大きな問題であると思うので、大きな話、全国的な話で言えば、民間路線バスの方にも、例えば支援金、補助金、そういう補填の仕方等もあるとは思う。

現在のところ、流山市ではそこまでの計画は持っていないが、今後の状況を注視しながら、検討を進めていければと思う。

藤井会長（日本大学）

今、色々な自治体で、民間の交通事業者の路線をどういう形で維持継続していくかという議論の中で、例えば上位計画という形で、コンパクトシティといったような形を形成するために、立地適正化計画があり、その計画に基づいて、コンパクトにその拠点をきちんと位置付けた上で、そこを幹線の公共交通の事業者さんの路線として維持していくという考え方がある。

流山市は基本的に既にコンパクトな都市の形成をしているので、どういう路線を市の基本的な位置付けとなるような路線であるか、幹線系であるかを計画の中に再認識していくということが重要である。

流山市だけの運用ではなかなかいかない側面があるので、他市連携型の路線、例えば松戸や柏であるとか、そういった路線と事業路線をどういう形で明確に残していくのか、それについてのところも、他市の公共交通会議との関係性を踏まえないといけない。

特にタクシーでも、松戸、柏、流山は、事業者が基本的に競合していくような関係性の地域性があるので、ぜひ全体の計画の中で、路線の維持継続のところの柱や、あとさらにこのぐりーんバスの見直しといったところがこれから出てくるので、ぐりーんバスの見直しをした際に、本来交通事業者さんとして維持していくような路線をどうしていくかもぜひ事務局としてご検討いただければと思う。

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）

新しいルートで、西初石 5 丁目交差点で市道 112 号線を横断するところに信号はあるか。

事務局

当初は信号がない交差点であったが、先日新しく設置された。

藤井会長（日本大学）

より安全に通過できないといけないというご指摘かと思う。

それではご質問、ご意見等がないようなので、議題の 2 に移らせていただく。運転免許証自主返納制度（案）ということでこちらについて、事務局より説明願う。

<議題 2 運転免許証自主返納支援制度>

事務局

こちらの件も、これまでの会議で継続して協議してきたもので、まず、これまでの内容のおさらいとして、前回の会議までに提示していた当初案を示している。本制度は、令和 5 年度からの実施をしたいと考えているところである。

まず、対象者は 75 歳以上の流山市民で運転免許を自主返納した方としている。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制度とは、対象年齢が異なっている他、流山市民という形で限定しているところが、異なる部分である。

また、東武バスセントラル株式会社の運行路線に関しても半額にする形で、当初提案をしていたもので、この案をもとに、バス事業者様にヒアリングし、この制度の課題点や懸念点について指摘いただいた。

次のページに進む。

当初案における課題点・懸念点を示している。

大きく分けて、「京成バスグループの制度との重複をどのように考えるのか」、二つ目として、市外を走行する路線を割引対象とするかという形で書いているが、要するに「どういった形で割引対象路線を決めるか」。三つ目が、私どもとバス事業者間の話ではあるが、「制度を利用している方や、どれくらい割引として使われたのかを把握するか」という 3 つが、課題として挙がっている。

順番に説明する。まず、京成バスグループの制度との重複をどのように考えるかである。これについては、本市の制度に適合する 75 歳以上で免許返納された場合は、両制度とも利用ができるようにすれば、齟齬はないと考えている。

ただし、流山市内の京成バス路線をご利用いただくときに 2 枚とも提示して無料になることや、半分の半分で四分の一になるというような、同時に利用することはできないようにすることで、解決可能と考えている。

2 点目、割引対象路線の決め方という点については、私どもの案として、割引対象路線を「市内にバス停があるバス路線系統」とする形で考えている。対象路線であれば市外から市外へ利用する場合も割引対象とする。例として、南流山駅を発車し松戸駅に向かう、市をまたぐ京成バス株式会社の路線があるが、南流山から松戸市の方に出る際は、当然割引の対象となるほか、対象者が同路線の松戸市内にある大学病院のバス停から松戸駅に移動する際も割引の対象にしたい。理由としては割引対象者が流山市民という形で限定されており、市民の生活圏内の移動の補助を主眼にしている点と、もう一つは実務上の問題だが、乗車バス停など運転手に確認させることは困難であり、可能な限りわかりやすい制度とすべきであるという意見があったことにより、このような形とした。

3 点目は、利用者数や割引利用額をどのように把握するかというところだが、現在検討している制度では、課題の解決が非常に困難であるとの意見が出たところである。

現在のバスの運賃箱のシステムでは、割引運賃でバスに乗車した利用者が、どのような理由で割引の対象となったかの判別が困難とのことである。

例として、子供なのか、障害を持った利用者なのか、もしくは本制度を開始した場合本制度を利用した結果割引されているのかなどの判断ができないとのことである。

この点の解決法については色々と意見交換をしたが、本制度では課題の解決が困難という結論となり、制度の変更を検討することとなった。

赤字で記載している部分に変更する予定の部分である。1 点目が、運賃を半額にする制度自体の見直し。2 点目が、制度利用者数を把握するために、チケットを導入する。この 2 点に制度を変更したい。

次のページに進む。

変更後の案がどのような形になるのかを提案する。

「運転免許を返納した 75 歳以上の流山市民」という点には変更がないが、バス乗車時に利用できる金券を発行する制度に改めることを検討している。提示している金額はあくまで例なので、この通りいくわけではないが、例えば 100 円券のバスチケットが 40 枚、10 円券のバスチケット 100 枚、合わせて 5000 円分という形でバスチケットを発行し、このバスチケットをバスに乗る際に、運賃箱に入れていただくような方法を検討している。

利用時は、運転免許返納時に、警察から受け取る運転経歴証明書というカードの提示によって、運転免許を返納済みである旨を明示した上で、バスチケットを利用する。この金券だが、例えば運賃 160 円のバスの区間に乗った場合、この 160 円をすべてチケットで払うこともできるほか、一部だけ一チケットで払うことも可能としたい。

このチケットの有効期限は発行してから 2 年間とし、チケットがどれぐらい利用された

のかを、各バス事業者様において集計し、市に提出してもらう。集計の頻度は未定だが、この金額などをもとに、補填金を請求する制度にすると、諸々の課題が解決できると考え、変更後の制度を提案したい。

今までの内容から大きく変わった部分もあるため、市民委員からは、発行額についてや、発行枚数についてなど、いろいろな意見を忌憚なくいただきたい。

また、事業者委員からは、制度の実務上の問題点など、色々な意見をいただきたい。

藤井会長（日本大学）

実際の免許自主返納制度と割引を組み合わせる際に、実務的に難しいところがあるので、今回ご検討いただいた。基本的には、バスに乗るときの回数券利用という考え方と一致してくる。

回数券が非常に細かい金額設定になっているが、路線によって違うという話と、今後の運賃改定も見据え、どのような金額に設定したらいいかという課題があるが、各路線という形の運用の話で、市外に活用できるという点も含めて、実際に利用する際に、運転士が混乱しない仕組みとしてもらいたい。

安全運行は大前提であり、利用者がわかりやすく、かつ運転士が混乱しないような仕組みとする必要がある。

また、チケットは金券として扱われるが、使った方が本当に免許返納をした者であるかの確認とともに、きちんとそのチケットによって行政からの支払いが完了できる仕組みにしないといけない。

その点を考えての今回の案ということだが、使う側から見た問題や、あるいは事業者としては、運賃箱から回数券などが出ると、請求の際に手間がかかるなど、色々な問題点があると思うので、ご意見をいただきたい。

石幡委員（流山市老人クラブ連合会）

チケットの件は非常に良いアイデアだと思うが、発行後 2 年間経って未使用のチケットが残った場合の取り扱いはどうするのか。残ったチケットを換金してもらえるのか、あるいは 2 年後に、総額 5,000 円となるように新たにチケットを発行してもらえるのか。

事務局

この 2 年間という期限だが、まずは他市の事例などを参考に設定している。

また、この免許返納した方々には、今まで自家用車を使っていた方の公共交通への円滑な移行といった意味を兼ねているので、この 2 年間の間で使い切りたいという思いがある。

つまり、2 年間で使えなかった部分は換金等できないものとしたい。

前田委員（流山地区タクシー運営委員会）

利用者がチケットを出すと、入口などで高齢者がすごく時間がかかったり、他のお客様にご迷惑になったりすることが考えられる。自身がバスに乗る際に、近年は運賃の支払い方法が増え、非常に便利になったと感じているが、そこでチケットなどを使うと非常に時間がかかる。

逆の発想で、例えば、普通に乘ってもらい、運転士の側から、例えばバスに乗った場合、運転経歴証明書を提示すると、運転士からチケットを渡してもらうようにして、それを利用者が後で市に請求する。その形であれば結構乗り降りもスムーズになるのではないかな。素人考えだが、そのような発想もありうるのではないかな。

事務局

そのような方法も確かにあり得る。しかし運転士に負担をかけないほうが良いという考えがある中で、チケットを渡す手間が、負担となる懸念があった。

三浦委員（京成バス）

おっしゃる通り、運転士が今までより安全確認あるいは運賃箱の操作など、やるが増えているという状況である。

まず、お客様を安全かつなるべく定時制をもってお運びする、これが本当に求められている状況の中で、当初、半額云々というところはなかなかその運賃箱の操作というところでも課題があり、今回この案をいただいたというところがある。

今ご意見いただいている、運転士がものを渡すのも一長一短で、お客さんはすぐ降りられるが、東京都内と随分違う運賃区別があるので、運転士が色々な券を持つ必要が出てくる。新型コロナウイルスが流行しているこのご時世なので、運転士も金券などをさわりたがらない。

また、万が一の不正がなくても紛失した時どうするという点も問題になるので、お渡しするよりは、受け取る方がまだいいかなと思っている。

ただ、本当はICでできればいいが、なかなか、PASMO・Suicaでも使い勝手が悪く、便利にこういう制度が使えないというところもあり、紙に戻らざるをえないのは時代の趨勢の真逆だが仕方ないところはある。

ただ、チケットを受け取った後に、結局営業所の方で毎日運転士が何十人も来てチケット受け取って集計する方法は、事務上は単純作業だが時間がかかってしまう。流山市としては、どの程度利用されているか把握されたいというのはあるのだろうが、それで当社の手間が増えるのが懸念点である。

あくまで一例だが、東京都内の場合はシルバーパスがあり、1年間、地下鉄やバスが乗り放題となる。これは、1年間どこの電車に乗ったのかやどのバスに乗ったのか全くカウントせず、発行した時点の1日走る距離を単純に按分している。どこを走ったなどは関係なく、

走っているバスの距離で按分して精算するという方法である。

東京都の場合は、バス事業者が非常に多いので、事務手続きが相当煩雑になることを回避するために、このような制度を採用しているため、このような制度を採用してもえれば、我々は券を受け取ったらもうそれで終わりとするだけで、事務作業は最初に行えるということで、そういう観点で事務局にも再度検討いただけたらありがたいというのは率直な意見である。

藤井会長

今一長一短という形で話があり、今はバス事業者さんのメリットデメリットといったところ、メリット面としては今話があった東京都でやっているような仕組みというのがあり、あるいはデメリットとしては後作業が出てくる。それから、先ほど前田委員の方からご提案があった逆側の発想といったところも、利用者からすると、貯めたものを申請しないといけない。そのところで全員がきちんと申請していただけるようであればきちんと、その分の負担分、軽減分を還元できるのだが、なかなかそれが全員に求められるかということ、その点の難しさも出てくるといったところで、頭を悩ませることしか出てこないと言ったところである。

その時に、シルバーパスのような仕組みというのは、自治体単独では事業化していくのは難しいと思われるが、今のＩＣＴなど、色々な形の仕組みが動いていく中で、まさしくモビリティ・アズ・ア・サービス（MaaS）という、移動のシームレス化を図り、乗り継ぎは簡単にすることなどを謳っている割には、アナログベースとなってしまう自治体も、現在、全国にある。

そういった面では、利用者にとってわかりやすく、かつ事業者として、スタートする上で、運転士への負担がないように、極端な話だと、請求する側と、それを支払う側で、事務負担が大きくなる場合は、事務を一部本協議会の事務局が代替して費用負担を計算するなど、今後、そういったアプローチを検討していく必要がある。

この場合、WIN—WINの関係性をつなぐというよりも、どこにどれだけの負担がかかっているか、などのマイナス面を少しずつどうやって減らしていくかという考えの中で、利用者にとって利用しやすい仕組みを目指してくる方がやりやすく、皆さんの中で動き出しやすい仕組みになると考える。

私も細かい金券が出てきてそれを集計して、齟齬がないように求めていくのが難しいことは非常によく分かる。その部分の一部を事務局の方が担えるかどうかなどそういうことも含めて、調整してほしい。

また、利用者にとってみると、使いきりの方がよっぽど楽である。そういったことも併せて検討願う。

古姓委員（東武バスセントラル）

事務局への質問だが、制度利用者数の把握について話が出ているが、実際にはどの程度の実数の把握を求めているのか。

事務局

この把握については、まずは人数の把握が一つである。また、一人一人が、例えばどのバス停からどのバス停ということで、幾らを利用したか、あるいは幾ら半額だったか、それを知りたいところである。

藤井会長（日本大学）

現実的に難しそうである。

古姓委員（東武バスセントラル）

チケット制ということにはなっても、お客様がどこからどこまで乗ったというのを把握するためには、チケットにそういった情報が一切ないので、結局は乗務員のマンパワーとなってしまう。そのため、チケット制に変えても正直負担は変わらないと感じている。

事務局

私の言い方が悪かったかもしれないが、本来はそのような情報の把握ができればよかったが、それが難しいということだったため、最終的にはチケット制度で総額を把握することとしたものである。

藤井会長（日本大学）

今回、制度利用者の把握が事業者のシステムの仕様上基本的に難しいということが前提条件であったので、それを解消するために、こういう回数券を採用したものと理解している。

回数券を採用したとしても、利用人数については基本的にはわからない。そのかわり、それを使った利用客による利用総額がわかり、それは事業者が負担した分になるので、その分をきちんと還元制度とすることで、総費用の把握方法を議論するものである。

かつ、それを路線ごとに集計する場合は、料金箱を持ってきて積み上げるなどの方法で計算できるが、この業務を事業者に求めると負担となるため、私が提案したのは、事業者はチケットを集めるのみとし、事務局がバス事業者ごとの割引総額を計算するような方法としなければ、なかなか現実感をもたないと思うので、ぜひ事務局で運用の仕方考慮してほしい。

米澤委員（公募）

プリペイドカードを作るというのはどうか。

S u i c a は記録が残り、自分がどれだけ使ったかなどの記録が取れるので、プリペイド

カードも同様にするのはどうか。

機械については明るくはないが、おそらく可能ではないか。そのようにすれば、利用区間の判別も可能であるし、例えば1万円の金額を5000円で買えば、買っている人は半額で乗れているということだから、それでいいのではないかと思った。

事務局

プリペイドカードや、他市の事例として、SuicaやPASMOに、例えば一万円をチャージする方法もあった。

しかし、そのカードを果たしてこの我々の対象としている路線、流山市内を走っているバス路線だけで使えるような形と出来るかが課題である。例えばSuicaやPASMOのように買い物で利用できてしまう場合や、市外で使えてしまうと問題となるため、限定的に利用できるカードシステムがあり得るかという部分が問題となる。

三浦委員（京成バス）

電車は今でも一応プリペイドカードが利用できるが、バスはプリペイドカードを読み取る機械を過去に廃止した経緯があり、現在は機械が存在しない。1から作るとなると何億単位という費用がかかる。

藤井会長（日本大学）

おそらくその費用があれば、タクシーチケットなどで還元した方がよほど多くの市民の方が受け取れると思う。

実際に今の話だと、プリペイドカードは機械的に難しく、Suica、PASMOは、多目的利用の支払いが可能なので、交通に対する利用が担保できない。こういったところを考えた結果、アナログに戻る必要が出たというものである。

実際にSuica、PASMOの制限つきや、利用する際の性善説に基づくなど、そういった腹決めができればできないが、税金を使う中で、公共交通支援といった目的に対してきちんと使っていただけるルール化ができてこない、なかなか運用が難しくなる。

その点を踏まえて事務局が考えた中で、今のこの時代に、アナログベースに戻ってしまうものの、現状の制度で運用するにはベターだということとして現在の案が提示されたものである。

ただし、これから改良していく考え方は当然持たなければならないため、ぜひその辺は事務局としても検討し、事業をスタートする中でどのような運用をしていくかという中で変えていけば良いと考える。

志賀委員（流山市観光協会）

今までの流れをひっくり返すようで申し訳ないが、民間の制度に合わせた形の割引事業

として、このような案が出てきたと思うが、チケット制を採用するのであれば、タクシー業者も混ぜたら良いのではないか。

今まで、高齢者の話聞いていると、道の狭いところまでバスが入っていけない、かといって高齢者の方は、バス路線のところの大通りに出てくるのが大変だと言っているのであれば、両方使えるなら、無駄なく消化できるのではないか。せっかくチケット制にするのであれば、そういうことも可能と思われるのでご提案したい。

事務局

前回の協議会で同じような意見があったと記憶している。現時点では、市の考えとなってしまうが、この制度に関してはバス会社さんのみということで考えている。

タクシー事業者を対象とする考え方はもちろんあると思っているが、現在はバス会社だけというふうに考えている。その代わりと言ったら何だが、この後説明するマタニティタクシーに関してはタクシー会社さんしかできないと思っているのでタクシー事業者の制度とし、運転免許返納制度はバス事業者にお願いしたいと考えている。

藤井会長（日本大学）

バス・タクシーの別にこだわる理由がよくわからないという意見であるが、その点はどのように考えているか。

事務局

我々もタクシーチケットなどを考えてはいるが、まずバス事業者にご協力いただいて、将来的にタクシーの方も考えていきたいため、今回に限ってはバスを念頭に進めたいと考えている。

志賀委員（流山市観光協会）

先程どこから乗ってどこで降りたという話があった。それはタクシーのほうが統計を取りやすい、一対一だから、利用者の把握も可能となるのではないか。

藤井会長（日本大学）

まず本来、統計を取るためにやるのではなく、運転免許を返納する方は高齢者が基本的には多いと思うが、そういった方の外出支援をどのように担えるか、運転免許を返納したことによって家に閉じこもってしまうということではなく、社会参加をしていただく方法の一つとして、公共交通を利用して外出していただき、健康寿命を延ばしていただくというのが基本的な考え方にあるのであれば、先ほど指摘があったように、公共交通による支援という考えに立つと、バスでもタクシーでも、外出行動を支援するという意味では基本的に同一である。

ただし、どの程度の金額を支援するかという点が一つの問題であり、金額がある程度潤沢にあるのであればタクシーの活用が広まることが想定される。

例えば、現在 24,000 円や 36,000 円などのタクシー補助を行っているような自治体は、交通不便地域に該当する自治体が多いが、そのようなところは 1 度使ったらなくなってしまうような額の補助金ではあまり意味がないため、金額を増やしてタクシーを活用できるようにしている。そもそも、そのような地域はバス路線が貧弱なケースが多く、このような支援の形となるものである。

流山市の場合は、環境としてバス・タクシーの両方が利用できるような地域となっているため、どちらかに限定しなければいけない理由はないように、私は感じている。

先ほど、それにこだわるようなにかというところで、事務局が困ってしまう質問をしてしまったかもしれないが、本来は、外出支援をするといったところであれば、バスとタクシーの両方が利用できて良いと考えている。

5,000 円という金額の中で移動する際に、出発地が必ず流山市、もしくは到着地点が流山市であるなど、利用方法を限定するルールを課していればできないことはない。

例えば、周辺の地域の中で、松戸や柏に行く際も、そこに関連するタクシー事業者に共通券で流山市発、流山市着といったときには、共通券が利用できる旨を事務局から事業者に説明し、協力を依頼するアプローチをとれば、できなくはない。

議会などにおいてバスに転換する旨の説明をしていたとしても、その点にこだわる必要はないと考えているため、事務局においてどのような運用とするかを改めて検討してほしい。

郡司委員（公募）

私は以前から、民間のバスもグリーンバスも利用している。私は、運転手をもっと増やすべきだと感じている。話を聞いていて、運転手の負担が大きく、大変であるように感じる。降車時に、後期高齢者を受けたい利用者が並んでいるが、交通事故を起こさないよう注意をしなければならないし、タクシーの運転手も同様だと感じている。

だから、いい制度だとは思いますがやはり運転手のことを考えてあげていただきたい。利用している側からすると、非常に強く感じる。

藤井会長（日本大学）

ご意見でよろしいか。それではその他いかがか。

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）

もしタクシーで使えるとしたらという観点で疑問点・問題点を考えたのだが、チケット制を導入することで、半額ではなくなり、全額チケットで賄うということか。その際にちょうどどの額がなかった場合、現金を足すことができると言っていたが、おつりを返すことができ

るのか。

もし、おつりを返すことができるとすると、それを利用して現金に換金できてしまうことになるため、倫理的に問題があるように思う。

また、5,000 円というのは、2 年間で 5,000 円使いきったら再度 5,000 円交付するのか。

さらに、5,000 円ぶんを有効期限までに使いきれなかった場合は無効になるのはわかるが、期限切れのチケットを回収するのかどうか。チケットを回収しなかった場合に、期限切れのチケットを使ってしまう人がいると思う。

最後に、これは仕方ない面もあるかもしれないが、他の市に引っ越した場合はどうなるのか。

75 歳時には流山市民だが、その後例えば 76 歳の時に違う市に引っ越してしまった場合、それでも対象になってくるのか。

運転経歴証明書はおそらく、どこの市に在住していても様式が変わらないため、判断がつかないのではないかと。例えば松戸市民になっているのにもらうことができちゃうのではないかと考えているが、どうか。

事務局

まず 1 点目だが、チケットに関してのお釣りの話、先ほど説明でもあったが、例えばこれも検討段階だが、100 円券と 10 円券ということで 2 種類を出すことによって、基本的にはお釣りのないように使っていただきたいと考えている。

ただし、お釣りがやはり現金で出てしまうとおかしな話になることは承知しているので、そこも含めてチケットの発行方法を考えていく必要があるが、おつりが出ないというのが大原則と考えている。

2 番目の、2 年間で 5,000 円なのかという点だが、あくまで 5,000 円を 1 回限りで、その有効期限が 2 年間とご理解いただきたい。

3 点目、使い残してしまったチケットを回収するのか、それともそのまま使えてしまうのかということだが、回収は今のところ考えていない。ただし、古いものが使えないように、例えば有効期限の日付を入れる方法や、我々でロット番号を振る方法など、何かしらチケットで判断できるような形をとっていきたい。

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）

使えないのは分かっているが、知らずに使ってしまう人がいる。

事務局

その点については、運転士に判断していただくことになってしまう。

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）

福祉券が1年間有効だが、4月には古い福祉券を使う利用者が必ず出てくる。

乗務員も流れで受け取ってしまい、その場合に、市の方に問い合わせて何とか対応してもらえるのか。悪意があるわけではなくつい使ってしまったときに、何か対応してもらえるのか。

事務局

今即答できないため、課題ということで本日は受け止めさせていただきたい。

最後4点目、制度申請後に他市に引っ越してしまった場合、これも今なかなか思いつかないところだが、我々としては75歳以上の方、その時点で、免許返納した方を対象に発行しようと思っているので、申請当時を基準とする考えでいくべきと考えている。

藤井会長（日本大学）

実際に運用するにあたっていろいろ問題点が出てくると思うが、制度として、2年間という形で実施している自治体もあれば、1年という形で実施している自治体もある。

4月時点での申請という形で統一し、その年度のチケットの色を例えば緑にして、その次の年度は黄色にするなどの色分けを行い、そしてその年度の色で、使える期間を限定するという方法で、ドライバーの方が認識しやすい制度とすることが考えられる。

例えば、いつもは緑色のチケットが使われている中で、突然去年の赤のチケットが提示されたケースがあった場合などに、すぐに運転手が気づいて説明できるようにするなど、チケットの仕様を考えていく必要がある。その際、チケットの有効期限が2年だとズレが出てくるので、その判断をどうするかというところはでてくる。

三浦委員（京成バス）

免許返納者という点から見ると、通年で申請が想定されるため、申請があった際に発行するチケット全てに日付を記載するのかという課題があるほか、1枚のチケットのサイズは非常に小さくなることが想定される中で、運転手による確認はほぼ不可能だと思われる。

そのため、有効な期間と日付を記載するのかという点は非常に重要な点となると思われる。

藤井会長（日本大学）

ご指摘のとおりである。そういったところで、どちらかというと1年間としている自治体が多いと思う。

特に、運転をしていた方の、公共交通へのスムーズな移行を前提に考えるといったところなので、多くの年数を活用する必要性はないだろうと考えている自治体が多い。端的に言うと、車がなくなって運転できなくなったが、1か月2か月の間で公共交通をどんどん使ってくださいねという、早い段階で公共交通に慣れてくださいという仕組みの話となる。

それが今、三浦委員から話があったように、申請された日付から 1 年という制度にすると、有効期限の確認においては面倒な部分が出てくる。

私が先ほど話したように、年度初めの申請で制度が使えるような仕組みにしてやるとまだ負担は減ってくる。

ただし、この仕組みは本来の目的からすると違ってくる部分があり、免許返納したその時からすぐ使える仕組みではないので、それがいいかどうかとも考える必要がある。

この 5,000 円といったチケットの束が、物理的に大きな束になってくるので、それを持って移動するというのが新しい問題になるため、現実としてどれぐらいの大きさになるのか、一度作ってみるといいと感じる。

そして運転士の確認がとりやすく、年度を越えたときに間違えないような仕組みとしてどうするか。

例として、2 年間有効とするのであれば 2 年分を一度に渡さず、1 年経った時点で必要となる分を 2 年目に追加で発行するなど、配布の方法などを検討していただくと、懸念点が少なくなってくる。

また、悪意がなく利用されてしまった期限切れのチケットについては例えば半年分くらいまでは許容範囲として、清算していただくなどの工夫が必要だと考える。ぜひご検討いただきたい。

中嶋委員（松戸新京成バス）

今回、新しい案をいただいて率直に思ったのが、バス業界もキャッシュレス化を進めようとしている中で、例えば弊社の場合、現金と IC カードで 100%とした場合に、IC カードによるお客様が 93%という状況であり、結果として乗降の時間が非常に短縮され、バスの定時運行に大きく寄与しているところがある。

これが、チケットを途中の停留所で受け取る制度とすると、かなり時間がかかってしまい、時には遅延などの影響が出てしまうのではないかと感じたところである。

また、できればキャッシュレス化を推進して、将来的には現金を扱う運賃箱を撤去したいと考えている。QR コードや顔認証など、色々なキャッシュレス化を進める中で、制度がこういった流れに逆行してしまうことへの違和感も少し感じている。

そういったことを前提にして、事前に流山市から当社にも相談があったので、提案させていただいたのは、免許返納した方に対しては、流山市の窓口や支所などで証明書を発行し、証明書を持っている利用者がバスに乗車する際は通常通り IC カードを利用してもらうが、都度駅の券売機などで IC カードの利用履歴を印刷してもらい、その利用履歴に基づき市に運賃相当額を請求する方法を提案したところである。これによって、バス事業者、バスの利用者は、いつも通り IC カードを御利用いただき、いつも通りのスピードで乗降していただける。事務局側の事務負担がかかるデメリットはあるものの、当社としては事前にそのような提案をしたので、参考までに、この会議の場でも一つの考え方として皆様に共有させて

いただきたい。

藤井会長（日本大学）

先ほど前田委員からあった、運転手がチケットを提供する形とＩＣカードを連動させることで、利用者自体が申請者となるやり方の提案である。

事務局として、今回の対象者の方に、どのようにすればなじみやすい形で提供できる仕組みになるかどうか、その辺の感覚といったところで今回は、回数券の方に踏み切ってきたと思うが、事前に話があったということも含め、考え方について説明願う。

事務局

検討はさせていただいている。

確かに、キャッシュレス化を進める意思は我々もあるが、提案のあった通りＩＣの証明さえ出れば、利用状況もわかるので、利用者への償還払いすることも可能かと思う。

ただ、そういった償還払いの経験が我々にはなく、人数の規模感や事務費などについての想像がつかなかったことから、今回は検討から除外した経緯がある。

しかし、これも一つの方法として、考えていくべきと認識している。

藤井会長（日本大学）

今回、回数券の場合には、使い切るかどうかは利用者次第ではあるものの、5,000円という一つの金額設定があり、利用料金の半額分が還元されるという制度とは大きな違いがある。

歳出部分で、回数券の場合には固定的な費用が出るが、実際の利用がない場合はその金額よりも支出額が少なくなる。

ただし、先ほど提案があったＩＣベースだと、利用者が増えるとそれに応じて、市の負担が逆にどんどん増える可能性もある。全体の量の把握ができていない中で、金額をどのように設定するかという点のほか、先ほど話題に上がったような実務的な側面で、利用者に、確定申告のように個別に領収書をとってもらい、申請にもとづき清算をするという作業は、確実に出てくる。

さらにそれを、行政側として一フォーマットをしっかりと作った上で、事務的にそれを償還できる仕組みにシステムアップできるか、事務局の中でそういった仕組みの運用が可能か考える必要がある。一度にやると大きな混乱を招く危険性がある。

支払い方式の違いによって、この自主返納の制度そのものの意味づけが根本的に変わってくるので、システムができる前の段階としてこの運転免許返納制度をどうしていくのか、位置付けを明確にしたほうがよい。

いきなり5000円にしたよというような具体的な制度案に議論を持っていかず、本来は流山市ではこういう形を目指しているが、そこに至るまでにはこういう課題があるので、引き

続き検討はするものの、今すぐ運転免許を返納し、運転をやめる方への支援は、即時的に対応していきたいので、それを交通事業者や利用者にご理解いただく形で、まずはキックオフという形でスタートしていきたい。

そのような形で説明をしないと理解を得にくいと思われるため、ぜひ事務局の方で再整理をしてほしい。

梅木委員（流山市身体障害者福祉会）

免許証の早期返納ということは、交通安全の話から来ていると思う。5,000円が年間払われるとの趣旨のことだが、どうなのか。有効期限が2年で使い切らなかった場合は失効するという事なので、チケットを使わなければそのままということになる。

例えば、返納した最初に、金額は別として、用途の区別をせず、金券のような形で支給するというのは駄目なのか。

また、現状障害者はすでに半額になっている。例えばバスに乗っても半額、電車が100キロ未満は半額であることから、そういった恩恵はすでに受けている。

あまり細かくなくて問題ないので、予算も何人今年は返納するかということである程度でてくるのではないかな。

事務局

我々もちょっと認識が浅いことがあったかもしれないが、すでに半額となる利用者がいる中で、そういう利用者に対しては、以前までの半額制度は、確かにあまり効果がなかった。

今回チケット制度ということで提案したものに関しては、これは半額と別の話になるため、金額は仮の話だが、御意見をいただいたような、すでに半額となっている利用者にも利用してもらってよいと考えている。

藤井会長（日本大学）

まず、指摘の第1点、交通事故を低減させるということが大前提に考えたのであれば、早期免許返納の人にインセンティブを与えるような制度設計をしたらいいというのが今の指摘である。

それに対して、この公共交通会議としては、公共交通を推進していくために、免許返納した人の移動を確保するといった支援という形で特化することを考えており、先ほど話題に上がったようなSuica、PASMOに転換できない理由は、外出時の移動に直結させ、交通に特化した形で使ってほしいという考え方が事務局にあり、その想いが出ているものである。

さらに例として、先ほどあったようなチケットの制度とした場合、障害者割引による割引後の金額に対してチケットを利用出来るというのが事務局の考え方にあるため、両方の制度をきちんと利用できようになる。

これは、この公共交通会議だけではなく、市の政策として、流山市の交通事故ゼロ政策を伴った中で、免許返納者へのインセンティブをきちんと行政側として提供するという方針が決まれば、一律幾らの給付をするというやり方としても構わないことだと思うが、交通に関連している事業費の中で行うと、その制限がついてくるという理解をいただいた方がいいように思う。

今回いろいろ課題が提示されたため、事務局には本会議までに、ぜひ検討願う。

その他意見のある委員はいるか。

(意見なし)

それでは3番目のマタニティタクシー利用料金助成制度について説明願う。

<議題3 マタニティタクシー助成制度について>

事務局

それではマタニティタクシーの利用料金助成制度案について説明する。本件についても今まで各会議で議論してきたものであり、こちらも令和5年度からの事業実施を目指していきたいと考えている。

なお、本制度については、これまで検討を進めてきたが、今まで提案をしてきた内容から大きな変更点はない。

資料11 ページに市が考えている制度概要を示しているが、これまでの会議で提案してきた内容に加え、市の方で研修や講座の手配をしたいと考えている。本市の健康増進課に勤務している保健師や、消防で救急救命の担当をしている職員により、皆様に講座や研修を行い、運転手が安心して業務にあたれるような状況を作りたいと考えている。

また、陣痛タクシーとしての対応について意見をいただいたところだが、事業者ごとに営業体制に差があることや、配車状況によってはタクシーが全部遠方に出払っていることもあり得るため、対応が難しい場合があると聞いている。よって、その時々で可能な範囲で、皆さんにご対応いただきたいというような形で、お願いベースになると考えている。

また、助成方法についてはタクシーチケットの制度なども含めた検討を行ってきたところであるが、本制度については、あくまで妊産婦に対する補助を目的としたものであり、タクシー事業者はご協力をいただく立場であり、チケット制度を採用すると事業者の事務量が増えてしまうという結論に至ったため、チケット制度は今回除外とした。

今後、助成金額や助成方法について皆様にご意見いただきつつ検討していきたい。

藤井会長（日本大学）

金額等についてもご意見をいただきたいといったところだが、意見はあるか。事務局の説明に対して質問等あれば、頂戴したい。

前田委員（流山地区タクシー運営委員会）

流山市のどの辺りの範囲までを考えているか、ドライバーにどこまで求めるのか、その辺りがはっきりわからない。

また、流山市に住民登録のある妊産婦と記載があるが、里帰り出産も多いように思うが、そうした場合には適用されないとかいうことか。

さらに、通院・検診などにタクシーを利用した際に助成するとあるが、今実際によく言われるが、退院時にチャイルドシートが必要なため、チャイルドシートを付けてほしいという要望がある。それをつけるとなると、営業所に寄ってつけないといけないので、かなり手間がかかる。そこら辺までやらなくてはいけないのか。運転手からすると、そういう対応で時間をとってしまうと困る。このような点について伺いたい。

事務局

まず1点目の、ドライバーにどこまで求めているかだが、各タクシー事業者から話を聞いた中で、事業者によって事情は違うほか、それぞれの会社によってシートを用意する・しないといったところまで細かくなると、一律にお願いすることは難しいと思っているところである。今のところは、各事業者が対応できるところまでということで考えている。

2点目の、里帰りの方が対象外になってしまう点だが、11ページにある通り、流山市に住民登録のある妊産婦の補助なので、単純に考えると里帰りの方は対象外となる。

3点目、チャイルドシートを求められることについては、我々も考えが及んでおらず、話を聞く中で改めてそういった可能性について気付かされた部分であり、今思いつく限りにおいては、協力願うと共に、いろいろな事情について課題として教示を願いたい。

藤井会長（日本大学）

今の点に関しては第1回市民分科会でも、タクシー事業者にどこまで依頼できるのかという意見があった中で、利用者が各事業者に対して同じサービスを受けられるような期待を持っていたとしても、当然事業者間で差はあり、夜間などにおいては同一事業者内でも場合によって利用できることもあれば利用できないこともある。

それを利用者が理解していれば特に問題は起きてこないが、それを一律という形で謳ってしまうと、サービスを利用できなかった際に「なぜできないのか」と利用者から問題に思われてしまうことから、相互理解が得られるような形での運用をしなければいけない。

これらを受け、事務局としては、基本的にはタクシー事業者の仕組みの中で、こういったマタニティタクシーという形で支援を進めていくが、個別の具体的な内容については基本的に各事業者の体制に応じた形の中で支援をいただくということだと思う。

なお、支援金の支払い方法については、先ほどの回数券と異なり償還型という形なので、通院時や健診時に自分が使ったといったことに対して、申請をして補助してもらう運用となる方向性だが、その点について住民の方々から意見等はあるか。

志賀委員（流山市観光協会）

具体的に、今陣痛タクシー事業の対応をしている範囲を、どのぐらい告知しているのか。利用にあたって、流山市全部はおそらくカバーできていないはずなので、それも、妊産婦の方は知っているのかどうか。その点について教示願う。

前田委員（流山地区タクシー運営委員会 ※エミタスタクシー柏株式会社）

私共はエミタスタクシー柏で、本拠地は柏にある。流山市では流山おおたかの森と初石で運行しているが、ホームページで陣痛タクシー申込可能エリアを表示している。

そのエリアを外れてしまう方は、基本的には対象外ということで断っているが、最終的に、今まで利用者の送迎実績があるエリアか否かで判断している。

現在、流山市内だと流山おおたかの森、西初石や平和台、東初石を対象としている。また、南の方では常磐線の線路の東側が主な対象になるが、西側は時間もかかってしまうことで断っている。このように告知はしているので、申し込まれる方は承知で申し込まれ、対応可能かどうかという問い合わせもあるので、メールなどで対応し、場合によっては断っている。

志賀委員（流山市観光協会）

現状、市内全域はカバーできていないということか。

前田委員（流山地区タクシー運営委員会 ※エミタスタクシー柏株式会社）

その通りである。当社だけでは全市内をカバーすることは難しい。

事務局

我々の方でも、ホームページ等から確認をしたところ、北柏タクシーさんが流山市の一部で出産支援タクシーを実施している。地域としては、青田・駒木台・美田・駒木が対象地域である。

志賀委員（流山市観光協会）

今後、鈴木委員の会社も導入していく方向はあるのか。

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）

今後については考えている。ただ現状は乗務員が不足し、なかなか新しいサービスに手を回せないのが現状である。乗務員が増えれば、陣痛タクシーも考えにある。

ただ、陣痛タクシーと謳わなくても、一般タクシーの中で、妊婦さんの送迎をしているので、その中で利用していただきたいという部分はある。

例えば、陣痛は深夜にくることも多いと思うが、現在は深夜タクシーが少ない。弊社でも、深夜は2、3台しか動いてないので、当然タクシーの配車依頼があっても対応できないこと

も多い。

もし陣痛に不安があるのであれば何社か電話をかけておいてもらい、事前に登録してもらうとか、そういったことが今は必要だと思う。

藤井会長（日本大学）

この辺は難しいところである。鈴木委員の話にもあったが、マタニティタクシーという形での需要は、地域の中で実際にあるため、そういったところに交通事業者として、提供していくような考えはある。

しかし、交通事業者としての労働環境も含めて考える必要があるため、非常に難しい問題だといったところかと思う。

おそらく現状でもなされているとは思いますが、まずは母子健康手帳の発行時に直接妊産婦に対して、タクシーの利用情報などを周知ができるような仕組みを考えることが必要である。例えば、先ほど意見があったような、複数のタクシー事業者に登録をするなどといったことについてもフォローアップするような対応をしていくことも必要である。

また、流山市では曜日関係なしに健診を行っているかもしれないが、通院・健診に市の特定の病院を活用し、健診日を設定しているような自治体もある。その場合、集中的に妊産婦の搬送を担う必要が出てくる。

例えば、私が関わっている東久留米市では、水曜日と木曜日に健診が集中している。その他、0～3 歳児を育児中の方々のタクシー利用が非常に多いが、水曜日と木曜日は検診で妊産婦が多く使うことから、その曜日のみタクシー事業者の配車を妊産婦中心にして考えていくなど、そういった運用もできるので、ぜひ健診の仕組みそのものも事務局で確認し、そういった部分のサポートも含めて妊産婦への情報提供の方法を検討してほしい。

最後に金額だが、通院先の病院によって、金額が違うというところがあるが、利用者として、どの程度の支援があったらよいと感じるか。

たとえば、1 ヶ月に1 回の利用を考えたとき、往復で 24 回、そう考えると1 回 1000 円使っても 2 万 4000 円ぐらい必要となることが想定されるが、金額的にどのくらいの支援が欲しいかという意見はあるか。

逆に、事務局として金額の案があるのであればその金額の提示があると議論がしやすい。

事務局

今回、事務局で金額は特に出していないが、市で実際予算想定している額があるため、その点を説明する。

最初に一つの事例だが、隣の松戸市が子育てに力を入れており、こういったマタニティタクシーの制度を導入している。1 回の乗車につき 3000 円までと金額を設定して、最大 30 回、合計 9 万円の金額が補助されるというのが松戸市のホームページでわかっている。それを踏まえると非常に申し上げにくいですが、私どもが想定している内容は1 回の乗車につき 2 0

00円、最大10回を想定している。全体の合計限度額が2万円となるが、あくまで一つの案である。

藤井会長（日本大学）

そういう金額を前にして具体的な金額について意見しづらいかもしれないが、意見はあるか。

前田委員（流山地区タクシー運営委員会 ※エミタスタクシー柏株式会社）

実際に陣痛タクシーを実施しているが、特別な料金は受け取っていない。その上で優先的な配車をしており、混雑時でも陣痛タクシーの依頼があれば、他の利用者を断ってでも優先的に配車をしている。行先の病院は陣痛タクシーの利用申請時に登録をしてもらっているため、何も言わずとも運転士がすぐに向かえるようになっている。

利用者から特別な料金を受け取ると、責任問題等の問題が起きる可能性があるため、あくまでも早く配車する対応としている。

そのほか、エリア外の方々からも、何とか登録してもらえないかという問い合わせもあるので、何かあった時のために登録してそれで安心できるという形で利用していただきたい。実際に週に何回かは対応している。

藤井会長（日本大学）

基本的には陣痛タクシーとしての仕組みとしてのほか、健診などで定常的に利用する運賃に対し支援を行うことで、子育てという意味で将来的な流山市民への助成を図るような支援事業である。

なので、タクシー事業者に迷惑がかかるという話ではなく、妊産婦の移動費用への補助という運用方法の中で、2万円という金額が出てきたときに、高い・安いといった様々な意見があると思われる。

たとえば先ほど私が例にだしたような、1回1000円で行ける病院であれば、この2万円の補助であればほぼ賄えるといった状況であるが、そういったところの感覚のズレの有無について伺いたい。特に積極的な反対は、あまり声に上げづらいところかもしれないが、特別意見があれば承りたい。

井田委員（NPO ながれやま子育てコミュニティなっこ）

具体的にはどうかなと考えていたところ、2万円という数字が出てきて、具体的に考えていただいているのが嬉しかった。私は何となく償還払いで半分ぐらい戻ってくるかなという感覚でいた。2万円だとある程度カバーできると思う。

それから、先ほどのバスケットのところから考えていたが、利用者が自分で申請するということなのだが、タクシーの場合は、一対一なので、領収証を発行してもらい、それを元

に利用者自身が申請するという方向で検討しているという理解で良いか。この場合も、本人が使っているかどうかの証明などを考える必要があると感じた。

金額についてはそのぐらい支援していただけると、子育てを応援してもらっている感じがあるのではないかというのが実感である。

事務局

使った金額の確認は、領収書でいいと考える。ただし、この領収書とあわせて、母子健康手帳で検診に行った日付がわかると思うので、あわせて提示していただく方法を考えている。

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）

事務局が提案しているマタニティタクシーはいい制度で、我々タクシー事業者としても是非やって欲しいと思う。

おそらく一番肝心なのは乗務員が受講できる研修・講座を市が手配するというところだが、その場合は、この講習費用は市が負担するということによろしいか。

事務局

こちらの方は市で開催するので一切事業者には負担がかからないと考えている。

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）

そうすると、以前タクシー協会の方で提案した講習があると思うが、それを行うというところか。

また、1回切りなのか、それとも定期的にやっというところか。

事務局

その辺りは今後も協議していきたいと思っているが、1回限りということではなく、事業者の希望に応じた回数でもいいと思っている。保健センターにもこの件は協議しているほか、消防に救急救命の研修があることもわかっているので、どちらも対応可能だと思っている。

藤井会長（日本大学）

以上、他に意見はないか。

（意見なし）

それでは、最後の流山ぐりんバスの運賃改定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 運賃改定について>

事務局

議題4、「流山ぐりーんバスの運賃改定について」説明する。

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、流山ぐりーんバスの運賃改定に関する検討の進捗報告である。

目的は、「民間路線バスとの運賃格差の解消」であり、基本的に流山ぐりーんバスの運賃を上げる方向性での検討と考えている。

なお、改定するあたり、流山市の市民参加条例に基づいた市民参加の手続きが必要となる。この条例内で複数の市民参加を求められているところから、今回は地域公共交通計画を策定した際と同様に、パブリックコメントと意見交換会の実施を予定している。これらを含めて今後のことを進めるにあたり、まず委員各位に報告するものである。

現在、本年最初の会議で申し上げた事業の中にあった、「流山市内バス路線利便性向上検討調査業務委託」の中で、運賃案のシミュレーションを行っている。運賃を上げることによって、利用者がどのように転換するのか、ぐりーんバスの値段が上がったから民間のバスに行くのか、それとも自転車になるのかなど、色々な可能性をシミュレーションしている。

金額も、たとえば200円のようにわかりやすい金額がよいのか、もしくはその場合収支率が下がるなどの問題が出るため、別の額がよいのかなど、多角的な視点から検討を行っている旨を御理解いただきたい。

この業務委託については、本日業務支援として参加している社会システム株式会社の支援を受けているところであり、次回の会議にて報告したいと考えている。

次に、本件に係るスケジュール案を5ページに記載している。このスケジュールはあくまで最短期間で改定を行った場合のスケジュールであるため、状況等により変更もあり得る。

次回の会議で当初案を提示し、早ければパブリックコメントを来年の2月～3月頃のタイミングで実施したい。それを踏まえると、1月頃を予定している会議で、パブリックコメント案を作成したいと考えているため、我々としても引き続きシミュレーションなどを実施する。こちらについても、委員各位のご協力をいただきたい。

藤井会長（日本大学）

この運賃改定に関しては、流山市ではぐりーんバスに関して収支率 50%という目標設定がある中で、運行経費の5割の運行収入を担保できるようにするために、今現在160円で運用しているところだが、目標を達成するためには利用者を伸ばすか、もしくは運賃を上げていくか、どちらかの手法を考えていくということである。

もう一つは、一番大きなところが民間バス路線との競合といったところを是正する必要がある。同じような路線を並走している場合には、運賃格差を収支とのバランスを見ながら検討していき、運賃の適正化を検討しないといけないということで、今回見直すものである。

具体的な金額は、シミュレーションをしたうえで決定するとのことだが、先ほど話にあった200円や、他自治体では220円の事例などいろいろな案がある中で、具体的な運賃改定に伴う影響などについても次回以降の会議で事務局より説明があった中で各位にご判断いただくこととなる。

先ほど提示のあったスケジュールなども含め、異見があれば伺いたい。運賃改定がやむを得ないというところについては、市民に向き合いながら丁寧に説明をしていくこととなるが、根拠がない中では説明をしづらいことから、収支のバランスを取ることを大前提として、市民に対して見える化を図りながら進めてもらいたい。

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当然安い方がいいのは決まっていると思うが、流山ぐりーんバスを導入する時の条件が、交通不便地域に住んでいる方を送迎する、交通不便地域の高齢者を駅まで送迎するというところからスタートしている。

当時、その説明を受けて、タクシー業界としてもこういった流山ぐりーんバスのようなものはやめていただきたいがやむを得ないものと判断し、賛成はしないが、反対もしないというところでスタートしていったという経緯がある。そのため、利用する際には、まずタクシーや路線バスが選択肢としてあり、そこで対応できないところに流山ぐりーんバスという順番でないと、タクシーや路線バスが仕事上儲からない。

市民の皆さんの頭の中にまず流山ぐりーんバスとなってしまうと、我々は衰退し、流山市から撤退していくような方向になってしまうので、タクシー、路線バスの後に流山ぐりーんバスが来るような考え方を持っていただけるとありがたい。

藤井会長（日本大学）

ありがたいではなく、そういう考え方を持たないといけないと私自身は感じている。

地域公共交通計画の中で、国交省の考え方にに基づき、「交通の総動員」というキーワードが入っている。それにはNPO法人や自動車教習所、あるいは地域住民が自家用有償運送事業という形で運送を担うといったことも成り立つが、これらは千葉県の中でいうと君津市や富津市をはじめとした房総半島の南側地域において必要となってくるものである。

先日、富津市の会議があったが、そこでも自家用有償運送が動き出すとのことであった。そこでは、タクシーの配車が駅前1台しかできておらず、迎車という形で呼ばれても対応できない現状がある。そういった場所は、実際に地域の中で、公共交通支援を別の取り組みでやるが、基本的にはタクシーでできるところはタクシーで賄うというのが大前提である。

しかし、国交省の考え方に文言が入ったことで、何でもできそうだという感覚に陥る自治体さんが出始めているのが現実である。

この流山ぐりーんバスが、沿線の張りつき状況で見ると、民間路線バスの路線とほとんど変わらないところを走っている。こういったところは、土地利用の観点からしてもあまり好

ましくなく、本来であれば民間のバス事業者が運行すべきところである。

また、収支率の関係で、どうしても民間のバス事業者さんが参入できないといったところはフォローするが、個別の移動サービスを担えるタクシーが運用できるところの領域を食い潰していつてしまうということは決して好ましくないと思っている。

ぜひ今回この公共交通計画の中では、鈴木委員から話があったように、流山ぐりーんバスそのものにももう一步踏み込んだ形で、次の計画策定時には組み込まないといけない話であり、事務局としてはその辺も、常に問題意識を持って取り組むことが大事かと思う。

それでは、どういう金額設定が出てくるかといったところも、次回重きを置いた形で、判断いただいて進めてもらいたい。

それでは1から4全体通したが、発言できなかったという委員がいれば、発言を願う。

郡司委員（公募）

私としては、流山市内では西深井方面の交通が不便かと思う。

また東部地区では、交通問題に対する検討事業が取りやめになったとは聞いているが、向小金小学校方面をはじめとした南柏駅の東口側の地区も同様だと感じている。この地域は、雨が降ると水が溜まってしまう地域であるという状況などもある。

この活性化協議会ではそういったことも含め、市内全域を考えた議論をしていただきたい。

藤井会長（日本大学）

地域別格差があるということだと思う。公共交通計画を立てるときに、全体の計画を立てる方法と、地区別構想を立てる方法と、それぞれのやり方がある。

特に、中山間地域のように地形的な要素が強い地域や、あるいは昔からの既成市街地を抱えているような地域があったり、新興住宅地として組まれたところではそもそもの道路等のネットワークを含めて、インフラの質が違っているなど、地域によって公共交通のサービスレベルが異なっている自治体もある。

地区別に問題があるのであれば、別の計画を作る中で、事務局に将来的にどのような点の位置づけを考えなければならないかについて整理してもらい、話を聞いてみたいと思う。その中では、もちろん流山ぐりーんバスとの関係性が出てくるのが予想されるほか、個別の運送で対応できる内容なのか、あるいは抜本的な道路計画を組み込まなければならないのかなどといったことも考慮する必要がある。

全体会議でも分科会でも構わないので、事務局から地区別の問題点について話を聞きたい。それが全て改善に向かうということではないにしても、共通の問題意識を持っていることが重要となってくる。

それでは、事務局の方に進行を戻す。

事務局

運転免許の返納に関することや、マタニティタクシーに関することについて、本日各位からいただいた意見を基に、課題を事務局で整理し、その結果については、随時報告し、改めて各位から意見をいただきたい。

10月24日に、「地域公共交通の活性化協議会 第4回会議」を開催するため、各位の参加をお願いしたい。

それでは以上をもちまして、令和4年度、流山市地域公共交通活性化協議会、第2回、事業者・市民分科会を終了する。

以 上