

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3回事業者・市民分科会(併催))

【日時】 2022年12月19日(月) 15:00 ~ 17:00

【場所】 流山市中央公民館 第2会議室

【資料】

資料1: 会議次第

資料2: 出席者一覧

資料3: 会議資料

藤井会長(日本大学)

会議に先立ち、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、15名の出席があるので、会議が成立していることを報告する。

藤井会長(日本大学)

それでは早速だが、これから概ね2時間程度で会議を進めて参りたい。「議題1 流山ぐりーんバス運賃改定」について、事務局から説明願う。

<議題1 流山ぐりーんバス 運賃改定について>

事務局

(1ページ)

それでは、「議題1 流山ぐりーんバス運賃改定」について説明する。本件は、10月24日に開催した第4回会議にて検討を継続することとした事項である。

まず、今回の運賃改定の趣旨についてまとめている。今回の運賃改定は大きく2つの趣旨があり、1つ目が流山ぐりーんバスの収支安定化、2つ目が民間路線バスとの運賃格差解消である。

収支安定化の具体的な内容は、昨今の経費増への対応や、市から赤字補填としている支出金額の補償費の縮減である。これに合わせ、収支率が改善し、収支が安定すれば運行の安定化が可能になるという側面もあると考えている。

次のページに進む。

(2 ページ)

事務局が最初に検討していた運賃案を2つ示している。この2つの運賃案は、それぞれ現行の運賃形態をそれぞれ保った状態で一律に値上げを行う想定をしたもので、運賃案①では20円、運賃案②では40円の値上げをした場合を想定している。

それぞれの案での運賃額として、定額運賃路線については180円もしくは200円の均一運賃採用する想定で作成したものである。松ヶ丘・野々下ルートは対距離制運賃を採用しているため、運賃案①の場合180円から240円の間で、運賃案②の場合200円から260円の間で、運賃額が変動する想定である。

また、現行の運賃制度からの変更点として、美田・駒木台ルートについても、松ヶ丘・野々下ルートと同様対距離制運賃を採用することを検討している。

次のページに進む。

(3 ページ)

3ページでは、運賃案のポイントについて補足している。運賃案の検討においては、コロナ禍以前と比較した、経費の上昇幅を元に決定した。

昨今、燃料費や人件費の上昇に伴い、流山ぐりんバスの運行経費も上昇傾向である。運行経費が上がれば上がるほど、運行補償費として必要な金額も上昇することから、上昇した経費の一部を利用者にも負担していただくため、このような設定としている。

なお、美田・駒木台ルートについて、先程、対距離制運賃を採用したいと申しあげたが、現在の路線距離が長いことと、収支状況等から総合的に判断したものである。

シミュレーションの結果は、資料には示していないが、口頭で説明する。

まず、現行の運賃で運行を継続した場合の1日あたりの利用者数は(全ルート合計で)約2,300人である。運賃案①を採用した場合、これが2,250人ほどとなることが見込まれ、運賃案②を採用した場合は約2,050人となることが見込まれる。基本的に運賃の値上げ幅が大きくなればなるほど利用者は減少するという結果となっている。

次に、収支率については、運賃案①を採用した場合は59.7%前後、運賃②の場合は59.6%前後が見込まれており、大きく差が出ないような状況である。ただし、これはあくまでシミュレーションの結果であるため、必ずしもこの通りになるとは限らないことはご留意いただきたい。

次のページに進む。

(4 ページ)

4ページには、現在検討している2つの案についての課題点を示している。

先ほど提示した運賃案については、現行の民間事業者の運賃形態とは大きく異なるため、事務局としてはこれを一つの課題と考えている。

民間事業者では、運賃を非常に細かく区切っている一方で、現在の流山ぐりんバスは初乗り5.5キロ未満で160円という形の運賃を採用しており、民間と乖離が発生している。事務局では、

このような運賃形態の差異自体を是正すべきであると考えており、民間の運賃形態に近い運賃になるような形の検討を追加で実施したい。

改めて整理をすると、先ほど運賃案①、②を示したところだが、運賃案③としてもう1つ、新しく民間の形に沿った運賃を検討しようとしている。この場合、全路線を対距離制運賃に変えることも含めて検討している。ただし、対距離制運賃の循環系統への導入方法や、時間帯によって周回ルートが変わる路線の運賃設定方法などの検討が必要となるため、民間の運賃事例の研究を継続し、運賃案の作成に努めたい。

今後、運賃案③の詳細が決定次第、シミュレーションを実施し、また改めて会議等で報告する。事務局からの説明は以上である。

藤井会長（日本大学）

基本的には運賃案についてさらに検討したいとの説明である。運賃案①、②については、初乗り運賃が、20円、或いは40円上がることが示されている。さらに、運賃案③としての基本的な枠組みはまだ事務局で出ていないが、現在の運賃は民間のバスと比べると非常に大幅に割引されたような形になっているので、対距離制運賃をグリーンバスにも適用することを検討すると示されている。

ただし、今の運用条件としては、循環ルートといったところに一つ課題がありそうだというような事務局の報告であった。お気づきの点があれば、どの観点からでもご意見を伺いたい。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

この料金改定を実施する話になった基本的な考え方であるが、従来の民間のバス路線を守るという意味でも、料金がこんなに安いのはおかしいじゃないかということがあったかと思うが、それが言及されていないのはなぜかお聞かせ願いたい。

藤井会長（日本大学）

事務局いかがか。

事務局

民間バスを守るという観点は、まさしく流山市地域公共交通計画にも書いてある通りである。先ほど、運賃改定の趣旨を大きく2つ説明した中で、1つ目の項目は確かにグリーンバスの収支安定としたが、2つ目の項目として民間バスとの運賃格差解消をあげている。

運賃案①、②については、金額でいうとわずかな運賃改定という形ではあるが、運賃案③がまさしく対距離制運賃の採用ということで、その運賃形態をどうするかを検討することとした。

どのような形態とするかについては、まさしく計画書にも記載があるが、10円から20円と距離ごとに細かく料金設定することを検討している。

事務局としてもそういった点は配慮しており、グリーンバスについても先述したような民間

とそろえた形の運賃にできないかという観点で運賃負担を考えている。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

ただ、民間の路線バスの時刻表を見ると、ここのところ非常に減便が目立つ。そもそも、この料金を同じ程度にしようと話したのは去年の4月であり、2年前の分科会の中でもこの話が発生したと記憶している。今現状を見たところ、そこからまた路線バスの減便が進んでおり、深刻な状況である。

このままいくと、路線バスが廃線になるおそれもあり、ここを事業者とよくすり合わせをして、もっと料金を上げたほうがいいのか、例えば、③案にとどまらず、④案を作るべきだとか、いろいろな策があると思う。

料金を上げるほか、もしくは駅に入るバスを少し減らすなど、路線バスを温存して考えないと、この協議会があるがゆえにこのぐりーんバスが走れるわけであるから、この協議会の責任というのはすごく重いと思う。路線バスがなくなってからでは遅い話で、減便になっている時点でもう反応していかないといけない。

また、議題にも上がってこない話だが、おそらくきちんと区別しているのだろうとは思いますが、事務局がぐりーんバスの運営をしているように見える現在の体制もどうかと思う。

とにかく、路線バスの減便にもっと反応していかないと手遅れになる。そうならないためにも、この協議会があるわけだから、やはりきちんと協議していくべきではないか。やはり交通に関わっている人間からしたら、これは深刻であるというところまで来ていると思う。我々は、タクシー会社なので、当然上からの資金援助もなく、大きな会社に所属している会社でもないで、赤字が続けば当然辞めるしかない。

結局、それと同じような瀕死の状態にバス会社になっているということを、今ここでちゃんとリサーチして、その上でこの話を進めていくべきではないかと。議題にも上がってこないのもおかしいなというようなところである。

藤井会長（日本大学）

国交省の運輸局の方で、「競争から共創へ」というキーワードがある。民間のバス事業者は、それぞれの営業努力の中で線を引いて、公共といった名のもとに、やはり民間としての経済性確保をしなければいけない。そういった中で競争していく、お互いに切磋琢磨しながら路線を維持していくという考え方である。

これができないところは交通空白地という形で、他の力を借りながらも、行政主体でも運用できるような仕組みとして、これまで成り立ってきた。それが、勝負したくても、或いは競争したくてもできないという状況が出てきた。そういった中で、共に創造するといったところで、路線の再編といったところに根本的に自治体として踏み込まないといけない。そういった時代になっているといったところである。

この流山市を見ると、分科会でも委員会でも、京成バスの三浦委員から、流山ぐりーんバスの

西初石ルートの具体的な路線検討の時に、「京成さん大丈夫ですか」という話が出たときも、ルート変更の影響よりも、そもそもその路線を維持できるかどうか心配事であるということは、もう何度も意見として出していただいている。

実際に、市の中で動かす話と、他市連携型で動いていく路線とを基本的な枠組みとして、事務局として、路線再編にどこまで踏み込んでいくのかを検討していかなければならない。それは民と実際合わせ技でやらなくてはならないが、流山市の場合には、流山ぐりーんバスが非常に大きな市民の利用の足を担っているということは間違いないが、そこはかなりウエイトが置かれているところが率直なところであり、それを是正していかななくてはならないと考えている。

私も沿線を見たときに、民間バス路線が走っている沿線と流山ぐりーんバスが走っているところは、その土地利用状況は大きく変わらないと感じた。そうすると、本来は、民間バスが運営しても成り立ちそうな路線を流山ぐりーんバスが運営していることになる。

ただ、市民感情としては、今の流山ぐりーんバスが定着しているので、なかなか離れるということも難しく、もどかしさが出始めているのだろうなという気はしている。

タクシー事業者から、今回の流山市地域公共交通計画の中には民間バスと流山ぐりーんバスの是正だけで、タクシーの問題を取り扱っていないという指摘も出た。

まず第1ステップとして、この流山ぐりーんバスをどういう形の位置付けにするかということをして市としてきちんと考えないと、今後の公共交通計画が基本的に立てられない状況にあるというのが、今の流山市の状況なのではないかと考えている。分科会も、市民の分科会と交通事業者の分科会を今回一緒にやって、ある意味利害競合といったところが当然出てくるところであるが、交通事業者としてはどこまでできるか、或いは市民としてはどこまでの利用を想定しているか、その辺の意思の共通理解を得るような場に分科会がなっていった上で、それを具体的に計画に落とし込んでいくのが、事務局の役どころになってくる。

その役どころの中には、まずこの5年間は、この計画に基づいて具体的に流山ぐりーんバスの位置付けを大きく変える。そこをまず大きなステップでとらえているので、まずそこを改革していかななくてはいけない。ただし、改革する上で指摘のような問題点は確実に残っており、そこを次のステップでどう変えるのかをイメージしておかないといけない。

ただ、その5年間、路線を継続できないバス路線があるということが出てくるかもしれない。そういった時には、本来市民部会と公共交通部会、別々にやっているといったところは、事業の独立性といった話や、或いは事業の存続性といった問題、非常にデリケートな部分もあるといったようなときには、事業者さんだけの分科会の中で、6ヶ月前の提案の中で路線を廃止するとか、そういった議論も出てくる可能性もあるので、そうなる前に、事務局の中で意見交換できるような場として、そういったものを活用していく。そのように丁寧にやっていくしか、今の段階はなかなという気はしている。

他の自治体だと、路線が限定されていたりして、そこをどう残すかというような形に議論が集約できる。だが、流山市は、これだけ事業者が路線を確保していて、かつコンパクトな町で、そしてバス路線が、柏や松戸に向けて繋がっている。こういった自治体はそう多くはない。

そういったところでは、常に現状どういう問題があるかを上げていただいた声を事務局の方でまずはストックしていき、どのタイミングで、一つの土俵に並べて、再編といったところまで本当に議論できるのかを丁寧にやるしかないと考えている。

あとは事務局の方で、今、話をしたところ、それから、細山委員からの指摘のようにこのままでいいのかといった投げかけに対して、事務局の本気度といったような側面を持ちながら、どこまでこの会議体として動かしていくかということを決める必要があると考えている。

更に、民間路線バス事業者として、やはり流山ぐりーんバスといった独特のものが動いているといったことは、交通不便地区だからやむを得ないという、もちろんそれはどのバス会社も思っていたらと思うが、それが逆に、自社の営業にマイナスになっているといったところが当然出てくる可能性もある。

運賃格差については、武蔵村山市のところでコミュニティバスを導入した後、運賃を下げ、ワンコインで乗れる制度としたときに、バス停から 600 メートルほどのエリアもコミュニティバスの商圈になってしまい、最終的に民間バス路線にとっては年間で 1000 万円を超える減収となった事例もかつて経験した。どういう政策をやることによって、民間の路線バスを維持できるのか、或いは負債を抱えさせるのか。

今回、運賃改定をすることによってどれだけ民間路線バスに影響が及んでいくのか。その辺は検証していった上で前に進めないといけないので、運賃を改定したら必ずそれを評価するようなセットの調査を合わせていく。そして、会議の場に出していきながら、流山ぐりーんバスの運賃を改定しても、民間バスでの収支の影響といったものが改善されないといったようなところなども、設定した取り組みの中では検討していかないといけない。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

言われたことも、5年間のスパンで考えているという話も理解はしている。ただ、時代が非常に早く変化しており、近年の赤字も莫大な金額になっていると思う。

いくつものバス停が重複しているという話も、民間のバスと流山ぐりーんバスが競争をしており、戦ってどうするという話である。こういった場合は、一方に集約すべきであって、一方は廃止すべきである。そのような整理が全然なされてないまま路線変更などが始まっているのが現状で、このままいくとどう考えても民間バスが弱い立場のままとなってしまう。

以前にも言ったが、税金を投入できる流山ぐりーんバスの方が資本力として強いので、このままだと市内のバスは全て流山ぐりーんバスが担うような形になってしまうように見える。そこを考えて進めるようにしないと、この先民間の事業者がなくなってしまうという危機感を持って会議を進めてほしい。

きちんとリサーチして、民間がどれだけ復活したのかといったところを公表していただき、収支率に関しても、もっと細かく、何%というだけではなくてその根拠も示すべきではないか。

藤井会長（日本大学）

事務局は今のご意見の受けとめについてよろしいか。

事務局

受け止めさせていただく。

郡司委員（市民公募）

民間のバス会社さんの意見もわかる。ただ、利用している市民としては、流山ぐりーんバスの停留所は区間が結構狭く、自宅から歩いて行きやすいためどうしても流山ぐりーんバスを利用してしまふ。流山ぐりーんバスも民間バスも、全部利用させていただいているが、確かに、民間路線バスと比較して、流山ぐりーんバス停留所がずいぶん細かくなっている。

全体的に長年、私も利用しているが、多分そういうところも考えて、結局、駅も停留所も違うと思う。また、流山ぐりーんバスは多少時間がずれてもバスが来る印象があるが、路線バスの場合、時刻表に、「道路事情によってすごく遅れる、もしかしたら走らない、運行休止」などの記載がある場合があり、利用しづらい印象を受けることがある。

赤字経営なのは本当にわかるが、やはり市民の利用者にとっては、そういうことも細かく考えていただきたいと思う。

藤井会長（日本大学）

ご意見という形でよろしいか。

米澤委員（市民公募）

はい。

藤井会長（日本大学）

その他いかがか。

三浦委員（京成バス）

皆様の意見を伺ってマップを見ながら考えている。この協議会自体が、流山ぐりーんバスの活性化協議会ではなく、あくまで、地域公共交通の活性化のため協議会という観点で考えたときに、流山ぐりーんバスの運賃はやはり変更せざるを得ない。細山委員がおっしゃった通り、この地域の交通をどうしていくのかを考えた時に、流山市が作られた公共交通マップで、便数によって線の実線とか太線が分かれるのだが、流山ぐりーんバスと、一部の東武バスセントラルの路線が一番太線になっているが、当社（京成バス）の路線はほとんどが、細い線や点線になっていて、こういう路線はおそらく、何もしないといずれ廃線となるのだろうなど思っている。

それは収支の観点もあるのだが、直近で言うと、多分東武バスセントラルも松戸新京成バスも

同じだと思うが、運転手が不足していて、黒字路線ですら便を削らなければ運転手を確保できず、そうでなければ、労働基準法を破って走るしかないという深刻な状況になっている。

そういった中で、流山ぐリーンバスのあり方だけではなくて全体の交通をどうしていくのか。それはバスだけでなくタクシーや流鉄も含めて、その議論した中の一つのピースとしての流山ぐリーンバスがどうあるべきかという議論があつてしかるべきだというふうに思う。このままだと、当社でいうと流山の路線が全くなくなって、だけど流山ぐリーンバスは残っている状況になる。それが本当に市としてあるべき姿なのか考えていくべきである。

そういう観点では、流山ぐリーンバスの運賃を仮に変更した際に、ある程度市の財政負担が減ったときに、流山市として、財政的なところで、それを何かにまた活用することも検討し得るのかどうか、或いはそれを単純に市の財政として支出を抑えられてよかったというところで終わりのか含めて検討してほしい。

流山ぐリーンバス以外での、今後議題に出てくる免許の返納とかがあがあるが、それもバス・タクシーに対して何か新たな活用助成制度として、地域の足として残すという検討すべきかどうかというような広い観点も含めて、やっていければいいのかなというふうに思う。

藤井会長（日本大学）

労働環境から考えると、これから運転士さんの運行に対する労働時間が非常に厳しくなってくるので、運転手自体を確保できない状況がやってくる。実際に、現状の運行本数を維持しようとすると、運転手をもっと増やさないと運営できないという運送事業者さんの声を、どの会議体に行っても伺っている。今のご指摘のように、本来どう再編していくのかという全体像の考え方を持っていないと、どこも残らなくなってしまう。

今、三浦委員からお話のあつた、運賃改定したところのその収益の是正分といったところを、公共交通の地盤のところに活用できるような仕組みといった面では、その再編の一つの運用という考え方に持っていけるが、それが一般財源として入ってしまうということになってしまうと、流山市にとっての公共交通としての、或いは安定的な 50%を確保できたとしても、将来的な市民の足を考えると、公共交通の活性化や維持継続にはなかなか使えない。

そのような指摘もあるが、まだこの歳入歳出の部分の経済的なところの考え方のところまでは、おそらくこの計画では言及していないと思うが、事務局はどのように考えているか。

事務局

確におっしゃるように、我々の流山市地域公共交通計画が流山ぐリーンバスだけを優先しているように見える、そのような答え方があつたかもしれないが、あくまで民間事業との共存は我々が考えなければいけないことで、この値上げ等をしたことによって、多少補填額の削減が生まれたとすれば、それを皆様がおっしゃるように、民間事業者の減便となった路線、廃線の危機に瀕している路線に回せるというのが一番理想的だと思う。

確約は今この場ではできないが、そういった意見があつたことを我々はきちんと報告する。今

後も、そのバランスを取り、路線の変更や運賃改定等は十分検討していきたい。

藤井会長（日本大学）

基本的に、共存というキーワードが出たが、共存は、「共にそこに存る」というのが大前提になる。本来は、民間が活躍できる路線があって、そのエリアとして、利用できない区間を、行政側が採算路線としてそれを担保するというのが、基本的な枠組みである。民間がもっと路線として活用できるところが流山市にあるということであれば、流山ぐりーんバスを積極的に民間活用という形の方に切り換えていくとか、そういった考え方もできなくはない。

市原市の方で、コミュニティバスを実際動かしていたが、団地の利用者の通勤通学で一気に使うという形になり、収支率が上がった。一昨年ごろから、収支率が8割を超えたことを受け、民間路線バスのバス路線という形に、市のコミュニティバスから切り換えをした事例がある。このように、民間で頑張っていたところに、流山ぐりーんバスを転換していくというやり方も実際にはある。そういった面ではそれが再編といったキーワードの中に出てくるところであると言える。

今、運賃の上げ幅（による補填額削減）の活用については、すぐに回答できるものではないにしても、いかにそれを地域の中に還元させていく仕組みとするのか、或いは、もしもその費用的な還元がないとすると、路線的な位置付けを変えていくようなものであるかなど、民間バスも含めた形の中で議論できる場を持たなければならないと思う。ただ、こういう意見が出るということはすごくいいことだと思うので、また、ご指摘いただきたい。

先ほど話がでた、民間バス路線のバス停間隔とコミュニティバスのバス停間隔について、武蔵村山市のMMシャトルは、非常に区間の短いバス停のところで、収支率が高く、民間バスとも路線が競合していない住宅地の中を巡るということで、有名になった事例であるが、それを受けてコミュニティバスを運行している事例の中で、成功している事例はほぼ存在していない。

多くの自治体において、民間バス路線との競合が出てきてしまい、今、民間バス事業者との再編の部分のところでの調整が、多くの自治体で発生している。流山市の場合においては、バス路線の密度が高く、このような競合が起きる可能性が高いことから、今後かなりの調整が必要なところかなというふうに思う。

また、補助金が必要だという考え方も、決して悪い話ではないと考えている。

収支の安定化というキーワードと民間路線バスとの運賃格差解消とこの二つの柱で来たときに、その格差解消の考え方はもっと丁寧の説明しないといけない。

事務局

市には市民の方からいろいろな問い合わせが来るが、その中で多いのが、流山ぐりーんバスの通っていない地域の方々からの、自分たちの地域にも、流山ぐりーんバスを通して欲しいというご要望である。流山ぐりーんバスをなぜ望まれるかというのは、やはり流山ぐりーんバスは30分に1本という頻度で走っていて、料金が安いというのがある程度定着してしまっているところ

があると思う。この運賃改定で値上げをすることによって、流山ぐりーんバスだけではなくて、民間のバスなりタクシーなり、いろいろな公共交通手段があるということに、ご利用される方の認識・意識が変わってほしいと考えている。

藤井会長（日本大学）

流山ぐりーんバスに限らず、コミュニティバスの路線において、市議会議員からの路線要望などの大きな力が働いたことでコミュニティバス路線が増え、その結果苦しんでいる自治体は今確実にある。

住民要望は間違いなくいいことではあるが、住民要望で実際に路線を引くことが本当に必要な路線かどうかという、その辺を評価するような仕組みが流山市にあるのかも考え合わせないといけない。

交通不便地域の方たちや、民間路線バスとのエリア重複を考えた上で、この地域にとって、本当に30分に1本の流山ぐりーんバスといったものを運営した時の地域の利用者サービスが提供できるのかとともに、実際に収支の全体像の50%目標を担保できるか。その辺を、市民の方にもルール化したものが提示されてご理解いただいているのか。こういった仕組み自体も作らないといけない。

別の自治体では、それぞれの地域の中で不便地域があったときに、2分の1補助するということが市が明確に打ち出しており、高くても、低くても2分の1補助するという事例がある。

例えばコミュニティバスのようなものがあるとして、同じ自治体であったとしても、利用者が多い路線などでは経費の2分の1補助されたら、残りの2分の1分は利用者の運賃などで賄うことができ、追加補助が要らない路線という路線もある一方で、ある路線では子供たちだけ乗るので通学のときだけ乗せているため、収支率はほとんど上がらないという路線もある。

その路線では町会で、年会費、1世帯二千元を全部出し合って穴埋めをしており、その町会の会費と市からの経費の2分の1補助を合わせて運営している事例もある。

そういった面では、地域それぞれに抱えている問題を、どう市民が理解した上で公共交通として維持させるのかという意識づけを含めた理解に、この流山市の施策がどう向き合っていけるかもあわせて考えなくてはならない。要望型だけでいくとなかなか、負担だけ増えてしまう。

やはりまずは、先ほど話のあった、路線として残りそうかどうかはかなり意識して考えないと民間を潰してしまう形の流山ぐりーんバスの運営になってしまう、このことをやはり十分に配慮して取り組まないといけないことは間違いない。

他、意見等はないか。

（意見なし）

それでは、次の議題に進む。

<議題2 運転免許自主返納制度（案）について（経過報告）>

藤井会長（日本大学）

「議題2 運転免許自主返納制度（案）」の経過報告について、事務局から説明願う。

事務局

（5ページ）

議題2、運転免許自主返納制度（案）について説明する。

5ページ目に、これまでの制度案という形で、第2回分科会や第3回会議で挙げた案をまとめている。当初は、対象者に対して運転免許証を返納したことを証するパスを発行し、パスを見せてくれた人に対して運賃を半額にするという制度案を提案した。

この案については、運賃箱システムの対応や、運転士への負担というところで、再考することとなった。第2案について、バスチケットの制度を提案したが、こちらも、やはり運転士への負担や、チケット発行管理、乗降時の混雑の課題があることから、再考を重ねている状況である。次のページに進む。

（6ページ）

6ページでは課題点のまとめという形で深く掘り下げを行った。いずれの案でも、運転士に負担がかかってしまうという点が最重要課題と考えている。

バス事業者からは、運転士には、運転業務に専念していただくために、運転以外の作業は極力避けたいという意見が多く出ている。

また、運賃箱システムの都合でICカードを利用した利用者数などの把握というのは困難であり、システム改修が必要となる。また、ICカードの履歴を活用することについては、駅に行くとき駅の券売機で履歴情報を取得できるものの、情報が限定的であり、本件には活用が困難である。

3つ目の金券発行だが、こちらは管理集計が大変だという話が出ている。昨今のキャッシュレス化という流れで、現金すら持たないような時代になってきている中で、新しく紙で金券を作るのはいかかがなものかという話も前回の会議でも出ていた。前回の会議で、こういったことの解決に向けて検討継続という形で報告した次第である。

その後の検討状況についての経過を報告する。12月14日に、本日も会議に列席しているバス事業者3社にご協力いただき、意見交換会を開催した。その際の意見を抜粋しているが、紙のチケットを扱う制度をすでに廃止してしまっている事業者もあり、これから紙のチケットの制度を創設することは困難であるという意見があった。

また、運転士の負担を考えると、チケットを収受する制度を避けたいという意見や、運賃箱に入れるとしても、運賃箱の仕様によっては内部で詰まるケースがあり、あまり好ましくないのではないかという意見があった。

加えて、集計等の事務作業に関しても、人件費がかかる。現在、コロナ禍などを経て人件費が上昇傾向であり、集計等の事務作業を減らすためにも、チケット制度は避けた方がいいという意

見もあった。

意見交換会の内容を総合すると、基本的にはチケットの収受ではなく、「パスなどを運転士に見せるだけ」という制度が良いということで、利用者の把握方法をどういうふうにするかということは再検討が必要になってくるが、当初の運転半額の制度に立ち返った形で制度設計を改めてやり直してみてもう一度どうだろうかという結論となった。

利用者の把握方法についても、まだ細かい制度ができているわけではないが、例えば運転士にとって「その日の乗務で利用者が何人いたのか」を数えてもらうようなことであれば対応可能かなど、どの程度の作業量であればその負担が少ないのかということも、各社にも確認していただきながら今後検討していきたい。

本日、改めて本事業に関する進捗を何一つ申し上げられない部分が大変申し訳ないと感じているところだが、当初案に立ち返った形で、もっと簡素化し、ブラッシュアップした制度の詳細がまとまり次第改めて報告させていただきたい。

藤井会長（日本大学）

現在、キャッシュレス化が推進されている中で、人的作業を要する制度は取り下げるべきという方向での確認が進んでいるということや、運転免許を自主返納した人がどれぐらい実質的に利用されるのだろうかといったところも含めて、運用面で何かもう少し簡素化できるような仕組みがないかについて、これからバス事業者とも詳細を協議していきたいとのことであったが、バス事業者として、何か追加して、この場で発言いただくようなことはあるか。

事務局

先日の意見交換会の際にいろいろ持ち帰っていただいたうえで検討していただいている部分もあり、現状で追加の報告は困難であると考えているが、現在検討していただいている案がある。

これは、運転士に運転免許証返納パスを提示することは変わらないが、運転士は「パス利用者が、その日の業務中に何人いたかを数えるだけ」にするのはどうかという案である。

それに対してどのように、バス事業者に補填をするかを考えていくのはこれから先の作業になるが、そういった点をバス事業者に検討していただいているという状況である。

藤井会長（日本大学）

少し進めていただいたところでまたご報告いただくというほうがよさそうである。

中嶋委員（松戸新京成バス）

検討した3案の中の1つの細かい部分だが、チケット制度の採用は難しいのではないかとこの意見をさせていただいた理由のうち、ここに書かれてないものを一つ述べる。

今、主にバス乗降はIC化されており、乗降スピードが非常に早くなった。終点で満員の状態でも、大体1分半から2分の時間があれば、スムーズに乗り降りができる。

これが例えば10円券や端数の金券が発生した場合、その切り取り作業や、確認作業によって、せっかく早まった乗降スピードが低下し、定時運行の妨げにもなってしまうということも、チケットは難しいのではないかと意見した要因の一つである。資料に記載がない部分ではあるが、補足をさせていただきたい。

藤井会長（日本大学）

やはり利用者にとって確かに便利になることには間違いがないが、それで負担が増えることになってしまえばそれこそ意味があまりないので、その辺の運用の仕方をぜひご検討いただきたい。

（※ここから、議題1に係る追加確認）

先ほど、議題の1で、確認しておかないといけなかったなということがあったので、立ち戻らせていただきたい。バスの運賃改定のところで、循環路線で、右回り左回りになった時に、対距離制運賃になった時に何か問題・支障が出ないかという点について、ICカードを使っている分には問題は起きない気はするが、バス事業者としてはどのように考えるか。

古姓委員（東武バスセントラル株式会社 武藤委員代理）

当然のことながら、循環路線では行きと帰りで乗車時間が大きく異なる。

例えば、いくなれば円の端と端であれば、行きと帰りの乗車時間は同じになるが、そこからずれたところを移動する場合だと当然、行きは5分で行けるところを、帰りに10分かかるといったケースが発生する。

おそらく京成バスも松戸新京成バスもそういった路線があると思うが、実際そういった路線についても、確かに単純に乗車距離だけで運賃を算出すれば、乗車距離が長ければ運賃は高くなるのは当然である。

ただ、東武バスセントラルとしては、基本的には行きと帰りで運賃が違うことはありえないという考えを持っていることから、行きも帰りも運賃が同額になるように運賃を調整している。

なお、バス事業者は基本的に、対距離制運賃を導入している路線については距離に対する上限運賃を設定しており、距離ごとに徴収できる最大運賃を定めているが、その範囲内で、先述のような運賃調整を行っているものである。

おそらく、今回の西初石ルートについても、流山市は同じような運賃設定でシミュレーションしているものと考えている。

また、もし流山市から、他の路線どうなのか、参考意見を求められた場合については、私どもは循環路線等を運行しているため、我々の方から情報提供が出来るほか、運賃設定において不便はきたさないという認識でいる。

藤井会長（日本大学）

事務局は路線を検討する上で、ぜひバス事業者の方にも伺いながら、その適正運賃を検討していただきたい。

（ここまで、議題1に係る追加確認）

それでは、次の議題に進む。

<議題3 マタニティタクシー利用料金助成制度について（経過報告）>

藤井会長（日本大学）

それでは、「議題3 マタニティタクシー利用料金助成制度について」の経過報告を事務局から説明願う。

事務局

（8ページ）

「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、経過報告を行う。

こちらは前回の会議において皆様から承認いただいた事業である。

新しくこのマタニティタクシーの補助制度という形で制度を選出するにあたり、新しく規則の制定の作業を進めている次第である。現状の予定では3月中に告示を行い、4月から開始できるように準備している。予算についても、議会を通じて要求中であり、すべて整えば、4月から事業を開始したい。

今後、規則に関する議論が進む中で、疑問点があればまた皆様にご意見をいただく場合があるかもしれないが、現状は、母子手帳の交付を受けた日から出産に係る退院時までにご利用したタクシーの運賃及び料金を助成する制度とする方針である。この中で、私どもの目的の一つとして、市内地域内の地域公共交通の利用促進というものがあるところから、利用できるタクシー事業者を限定することが意見として上がっている。

この、「利用できるタクシー事業者」について、現在事務局で考えているのは、流山市内で営業を行っているタクシー事業者に限定をするという方針である。「営業を行っている」という考え方は非常に難しく、市内各駅の構内権をお持ちの事業者および、流山市内の個人タクシーという形で、ひとまず私どもの方で考えているところである。それを受け、今、私の方でピックアップをしたリストが9ページに記載があり、ここに記載のあるタクシー事業者を対象とすることを検討している。

このリストは流山地区タクシー運営委員会に所属しているタクシー事業者の他、市内駅に乗り入れを行っている事業者として把握している、江戸川台駅の構内権を持つ京成タクシーと運河駅の構内権を持つ丸川タクシーを含めた形でリストアップした。過不足がないか等について、タクシー事業者の皆様にはご確認いただきながらご意見等いただきたい。申請フロー等も今後作っていく予定ではあるが、困ったときには皆様のお力添えをお願いするかと思うので、その際

はよろしくお願ひしたい。

藤井会長（日本大学）

4月から開始できるように進んでいるといったところであるが、タクシー事業者として、運行事業者の枠組みは今検討している方向性でいいか等について、事務局でも確認をしたいといったところだが、タクシー事業者としてはいかがか。

実際にタクシーとして今回、市内の各駅で構内権を持つ事業者と、個人タクシーといったところで、実際にこの制度を適用するような事業者を、流山市で運行されているところを対象としたということ、まずそういう考え方でいいか、さらに、事業者として漏れがないかといったところか。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

個人タクシーについて、高齢の方で営業しているのかがはっきりせず、リストアップされていないであろう方がいらっしゃるの、確認させていただきたい。

タクシー事業においても、不景気で、かなり向かい風であり、乗務員の確保と、いろいろなアンケートを見ても、なかなか対応が難しいようである。マタニティタクシーの場合いち早く来て欲しいというのが、お客様の需要の元になると思う。

そこに対応するべく、これからも、乗務員を集めるためには待遇を上げる必要があり、待遇を上げるということは、仕事を供給する必要がある。そこに流山ぐりんバスが非常に関わってくる。バランスの問題ではあるが、野田市においても、6社あったタクシー事業者が、5年間ほどで4社つぶれてしまった。

また、身体障害者等が頼りにしているのはバスではなくタクシーである。バスが充実し過ぎてしまうとタクシーは弱くなってしまふ。このバランスについては、この協議会で取っていかねければ、守られない。市民が高齢となり、歩けなくなったらタクシーを利用する機会は増えると考えているが、その時に供給が出来なくなってしまうと問題である。そのため、そうならないように、福祉の視点からも、声を大にして言わなくてはいけない立場にあると思うので、これからも意見を言わせていただきたい。

藤井会長（日本大学）

個人タクシーについては、これからまだ調べていただくわけだが、構内タクシーの枠組みについてはよろしいということであろうか。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

その通りである。

藤井会長（日本大学）

あとは利用する立場で、現状、タクシー事業者の名前や現実も上がってきているが、利用にあ

たって問題なさそうかについても、もしご意見等あればお伺いしたい。

事務局

市内各駅に乗り入れをしている事業社は全てリストアップしたことから、基本的には問題ないのではないか考えている。

また、制度の詳細で一部補足すると、この制度を4月から始めるということは、市民の皆様、妊産婦の方々に十分な周知期間というのも当然設けたい。おそらく3月中に告示を行う関係で広報等でお知らせも今考えているところである。

母子手帳の交付のときにこの制度の説明ができるが、例えば今現在も妊娠されている方々も対象になると思う。母子手帳をすでにお持ちの方々に対する制度の周知方法を現在検討しているが、対象となる方々についてはもれなく周知できるよう、徹底していきたい。

藤井会長（日本大学）

やはり丁寧な対応は必要だと思う。

米澤委員（市民公募）

私の周りに3つ子のお母さんがいる。その場合母子手帳3冊受け取ることとなるが、この場合、3人分使える想定でいるのか。

妊娠した際の通院は、最初は3ヶ月に1回といったペースだが、だんだん出産近くになると、2週間に1回など、頻度が増えることとなる。

これが、3つ子のお母さんの場合だと多く通院していたように見受けられたので、そういった配慮があった方が優しいのではないかと思った。

藤井会長（日本大学）

事務局はおそらく考えていなかったことだと思うがいかがか。

事務局

おっしゃる通り、そこまで深く考えきれていなかった。事務局の考えとして、妊産婦の方を対象として制度の利用回数を決定したいと考えていたというのが正直なところである。

藤井会長（日本大学）

妊産婦の段階で健診回数が増える可能性があるという意見であるが、事務局としてはどのように考えるか。

事務局

そこまで把握しきれていなかったなので、詳細についてこれから考えさせていただきたい。

藤井会長（日本大学）

やはり話を伺って見ないとわからない部分が多い。ご意見をいただき、ありがたい。

三浦委員（京成バス）

「市内の駅に構内権を持つ事業者」とのことだったが、流山市作成の公共交通マップだと、タクシーの配車地に豊四季駅と南柏駅も入っている。それらの駅の周辺に住んでいる方だと、そこから辺のタクシーも使われる方もいると思うが、その点はどうか。

竹門委員（一般社団法人千葉県タクシー協会）

豊四季駅周辺も同様で、駅自体は柏市にある。なお、豊四季駅には富士タクシーが配車している。

郡司委員（市民公募）

南柏は柏タクシーがある。

藤井会長（日本大学）

先ほどその辺が構内タクシーという枠組みの話と、地域内の話と、それから市の縁辺部に相当するところの考え方。また、市民がどう利用するかと利用促進といったところで、支援できるところに実際に使えないことが起きるのかどうか、その辺を事務局はどう考えるのかといったところだ。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

根本的なところとしては、南柏駅を含めるか含めないか、そこはきちんと決めていただかないといけない。含めるとなると当然業者が大きく増えると思う。

柏市域で営業している事業者は、千葉タクシー、柏タクシー、エミタスタクシー柏などがあるが、その他に南柏駅には結構入っているので、それを確認するのはあくまでも柏市の地区運営委員会の方で問い合わせさせていただく必要がある。

藤井会長（日本大学）

実際にこのマタニティタクシーを利用する方は、流山市内にお住いの方であり、それで使えないということになってしまっただけは計画の趣旨が成り立たない。

ただし、南柏に妊産婦が多く集まっているかという点とそういう訳ではないので、実際に妊産婦の方がこられたときに利用できる状況を事務局が形作る中で、今の柏のエリアのところのタクシー事業者さんに、流山市のこの計画自体を実行していただけるように、枠組みとして拡げるのかどうかなどの調整を検討しないといけないということかと思う。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

流山市民は基本的には市内のタクシーを使うことが多いと思うが、地区の形がいびつなので、やっぱり柏の業者を主に使っている地域があるのは事実である。

藤井会長（日本大学）

実際にはその辺もあるかなど。今私が関わっている八千代市の例では、高齢者の75歳以上のタクシー料金の助成を行っているが、市街化調整区域が市の北半分全部ある。そのところは、八千代市内に行くよりも印西市の方か佐倉とか違う自治体に行くというところがあったため、周辺市の自治体のすべてのタクシー事業者を利用できる仕組みとした。行き帰りどこ使っても大丈夫という、そういった運用もできなくはない。

事務局としては、流山市のタクシーをきちんと担保したいという思いが非常に強いので、どちらをとるか。そういったところの計画案として、指摘のように、その縁辺部の駅は外れてしまうので、そういった時にどうしても抜けがあったのかどうかなど、その辺の考え方のところかなど思う。

事務局

検討していく中で、まず誰に対しての支援かという部分で考えると、当然妊産婦の方もだが、タクシー事業者への支援という意味合いもある。例えば、江戸川を渡った埼玉県に通院される妊産婦の方もいる。行きは流山市内のタクシーが使えても、帰りはなかなか難しいことは承知している。だが、今回の制度としては、通院や入院等も含めて、すべての通院等に補助をするわけではなく、回数制限や金額制限を設ける予定である。なので、行きだけでも助成をし、帰りは自腹になってしまうが現地のタクシーを使って頂くという形としたいと考えている。

ただ、南柏駅や豊四季駅というのは市外ではあるものの、流山市域に非常に近いこともあるので、ここに乗り入れている、営業されている会社、そもそも流山市に本社を置くタクシー会社に限った話ではないので、今あったように、柏地区の運営委員会とも話を進めながら精査していく。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

富士タクシーは柏に営業所があるので、柏にも進出している。南柏の駅にはエミスタタクシーが入っているので、網羅していないわけではない。確かにそう言われてみれば、運用ができないわけではない。

藤井会長（日本大学）

結論としてまずどういう方を利用者としていくかということ、市内の妊産婦が利用しやすい仕組みを作るというのは大前提なので、その中で、タクシーが使えないハードルが出てしまうと、何のための政策わからない。指摘があったが、柏のところ、今ちょうど、細山委員の方からもエミスタタクシーは両方入っているから大丈夫そうだという発言もあったが、エリアとし

ての依頼事項をタクシー事業者に展開する意味でも、調整を進めていっていただきたい。

事務局

この検討の中で、課題が見えたことが一つある。例えば里帰り出産の方。流山市に現住所があるが帰省先で出産されるというような方が、流山市民であれば帰省先のタクシー会社も助成対象になってしまうという点が一つの課題としてとらえられる。そのため。今は「流山市民」という言い方はしないようにしている。

三浦委員（京成バス）

逆に考えて、市外在住の方が流山市に帰ってきて出産される場合はどうなのだろうか。

事務局

そうすると、流山市民ということになってしまうかもしれないが、対象者をどうするかというところはもう1回精査したい。

藤井会長（日本大学）

例えば、母子手帳を持って市に行けば、制度対象者である証明などを交付してもらえるような仕組みにするなど、制度設計を検討してほしい。せっかくだいいいことなので、遅らせるという考えではなく、どんどん拡大、拡充していけばいい話だと思う。まずは4月に運用できる仕組みで、今挙がっているところは最低限クリアしていきながら、これから具体的に里帰りなどの相談があったときに、それを組み込めるような考え方で計画制度を変更する方法も決して悪くないと思う。

そのために必要な事項であれば、例えば、全体会議ではなく書面会議だけでも賛同を確認し、枠組みを拡げていってもいいと思うので、柔軟に考えていただければと思う。

今日、議決事項はなかったが、各制度についてたくさんの意見をいただいた。課題の方が多かった気はするが、事務局は、次の会議に向け検討事項を整理して、クリアできる問題と、それから、現計画の中できちんとやるべきことと、さらに問題を認識した上で、民間バス路線やタクシー、公共交通全体の枠組みを今後どのように検討していくのか、根本のところを考えていかないといけない。まだまだ課題が大きいですが、こういう分科会を進めながら、検討していきたい。

その他、会議全体を通しての意見や発言などはあるか。

三浦委員（京成バス）

1点目の運賃改定についてというところで、全体的については、ぜひ進めていただきたいと思うが、運賃案③以降も検討されるということだと思うが、今現在提示されている案で言うと、単純に一律20円、40円改定するという方法はざっくりすぎるかなと考えている。

例えば当社が運行しているルートでは20分で1周出来る距離のルートがある一方、松ヶ丘・

野々下ルートは片道 50 分かけて運行するルートもある。これらを比較した際に、現行の運賃だと、乗車距離に比べて運賃の差が少なく、長距離の人に対して余りにも安すぎると思っていた。

例えば運賃案②で、現行運賃から 40 円上がったとしても、流山おおたかの森から南柏まで 260 円で行けてしまうというのは安すぎると思っている。やはり、近場の人の運賃運賃は低く抑え、遠くに行く人にはそれなりの運賃をいただくというのが交通のあるべき姿だと思う。

たとえば近場は 200 円だとしても、例えば遠方へ行くと上げ幅を 50 円、60 円、70 円に上げていくような距離に応じたご負担をいただくというところはぜひご検討いただきたい。路線によっては地元の方だけではなく、例えば江戸川台西ルートはGLP（新川耕地に建築された物流施設）に向かう方もいるので、そういう方も同じ負担でいいのかということも含め、お客様のご利用状況を踏まえた検討をしたいと思う。別に負担をいただくとか、ルートごとにどういう方がいいのかということの検討を是非していただければ、順調に調整が進むかなと思う。

藤井会長（日本大学）

民間バスと流山ぐりーんバスの対距離制の運賃の比較を見る限り、相当の差が現実起きているというのはおそらく委員の方々もよくご理解いただけたと思う。どこが適正なのかは非常に難しいが、路線ごとに考え方をきちんと持っていくということも大事である。特に運賃案③は検討中なので、その上げ幅について、また、運賃案①と②については、利用者にとってみると運賃は安いほうがいいに決まっているが、それでは結論ありきのところ、方向性としておかしいので、そのメリットデメリットといったところを考え、特に民間路線の影響、それから人が1人移動する際の公平性の利用負担をどう考えるのか、そういったところも、今後は考えないといけない。

それでは議題は以上であり、事務局に進行を戻す。

事務局

事務局としても意見をもとに課題を整理しながら、また皆様に提示をさせていただきご意見をいただければと思う。

次に、報告・連絡事項に移る。報告や連絡事項がある方は挙手を願う。

古姓委員（東武バスセントラル）

以前の活性化協議会の中で、私どもバス事業者の方で、運行回数の変更等があれば積極的に情報を提供していただきたいという話があった。東武セントラルの方で、江戸川台駅から流山おおたかの森まで運行している路線【西柏 06】について、12 月 26 日からの減便の告知を、ちょうど本日東武バスのホームページとバス停留所にした。会議の前半にもあったように、乗務員不足とか、収支状況の悪化、特に世間一般論としてそうであるが、夜の遅い時間帯、8 時以降、9 時以降のバスの利用の方が非常に減っている。実際コロナ前に比べて、道路交通自体も 8 時、9 時以降は交通量がかなり落ちている。おそらくタクシー会社も同じ認識だと思う。そういったこと

もある関係で減便という形をとらせていただいた。平日ベースだと、今現在、1日40往復運行しているところが33往復半、片道が1回少ないという状況である。土日については現状27往復が24往復に減る、1日ベースでのこの変更になる。特に夜の遅い時間帯では、先ほど申し上げたように、終バスが早くなっている状況であり、その旨はご承知おきいただければと思う。

事務局

その他、意見はあるか。

米澤委員（市民公募）

西初石ルートの新ルートを見学して思ったが、西初石小学校・中学校を過ぎた細い道にカーブミラーがなかったような気がする。カーブミラーを3つぐらいつけて欲しい。結構狭いので、スピードは出さないように走っているが、急に来られたら怖いなど思った。

事務局

場所を確認して、カーブミラーを所轄している道路管理課等の方とも一緒に現地を見て、検討する。

これをもって、令和4年度、流山市地域公共交通活性化協議会、第3回、事業者市民分科会を終了する。

以 上