

令和5年度流山市地域公共交通活性化協議会
第1回会議

【日時】 令和5年 5月 9日（火） 13:30 ~ 16:30

【場所】 生涯学習センター 多目的ホール

【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

本日、出席が23名。WEB出席が2名。代理出席2名。Web代理出席が1名の計28名が出席となっている。欠席委員1名から委任状の提出をいただいている。よって会議が成立していることを報告する。

藤井会長（日本大学）

それでは本日、傍聴の希望者出ているが、傍聴可として進めてよいか。

【異論無し】。

傍聴者入室

藤井会長（日本大学）

それではまず議題の1番、協議会の変更について事務局から説明願う。

<議題1 協議会の変更について>

事務局

（資料1）

新年度になり、5名の委員が変更となった。

千葉県東葛飾土木事務所、芦村委員。千葉県総合企画部交通計画課、小松委員、本日は代理で、

南氏が出席している。

千葉県流山警察署交通課の寺本委員。流山市から、土木部池田委員。同じく流山市まちづくり推進部、梶委員。

委員の任期が2年であり、今年度が2年目ですので、よろしく願います。

藤井会長（日本大学）

それでは新規の委員の皆様方、これから1年という任期であるが、ひとつよろしく願いたい。

また、副会長に関しては昨年度、流山市まちづくり推進部長の石野委員にお願いしていた。副会長は、会長の指名に基づくというのが設置要綱にあるので、その基準に従って、今年度もまちづくり推進部長である梶委員に副会長にお願いしたいと思うので、どうぞよろしく願いたい。

<議題4 流山ぐりーんバスの運賃改定について>

それでは、議題の4、流山ぐりーんバスの運賃改定について進めていきたい。

事務局、説明をよろしく願います。

事務局

（資料4）

1. 運賃改定の目的。

まず、民間路線バス運賃との格差を是正するものである。そのためには運賃値上げが必要だと考えている。

もう一つ、収支の安定化である。こちらは、運行経費が増加している中での対応となる。

2. 運賃の考え方である。

現在は、1ルート以外は定額の運賃制をとっている。これを改定後には、すべてのルートにおいて、対距離運賃制をとることを考えている。こちらは民間事業者の運賃の体系と同じにするという考えである。

また、ぐりーんバスは循環路線が多くあり、乗車距離がぐるっと回る中での、遠回りした際、その分の運賃を負担してもらうことは、不公平に当たるので、短い距離で走った場合にかかる運賃を、遠回りした場合でも、お支払いいただくという形である。それが右の図に書いてあり、バス停から時計回りで駅まで行くと、運賃200円かかる場所であるが、駅からバス停までは170円である場合には、バス停から駅まで向かった場合でも、安い方の運賃170円を採用するという考えである。

3. 割引制度の考え方である。

現在は、75 歳以上の高齢者及び小人に関しては、普通運賃の半額としている。また、障害者及び妊婦の方は、80 円の固定である。

改定後は、75 歳以上の高齢者及び小人については、変更なしと考えている。

障害者及び妊婦の方は、普通運賃の半額という考えで行いたい。こちらの障害者及び妊婦の割引については受益者負担の観点から、走行距離に応じた負担をしていただく、また、民間路線バスの障害者への割引制度が、普通運賃の半額としているので、半額制に変更したいと考えている。

4. 民間路線バスの運賃を参考に載せている。

5. 新運賃案であり、(1) (2) (3) と 3 つの案を出している。

まず案 1 は、初乗りが 170 円というものである。こちらについては、昨日行われた事業者市民分科会の方で説明したものである。資料右側が今回の初乗り 170 円に関しての対距離制運賃の考え方になる。表の右側に各ルートの運賃価格帯とあるのは、例えば、南流山・木ルートに関しては、3 キロメートル未満でおさまるので、結果的に対距離制運賃を取っても、全部固定で 170 円となる。江戸川台西ルートについては、170 円から 200 円間の運賃になるということである。

次に案 2 に行く前に次のページの案 3、初乗り 200 円という案を挙げている。

こちらは先日行った分科会で、事務局からも提案したもので、今後の将来的な民間バス路線が値上げを想定した価格である。

1 ページ戻っていただきたい。案 2、初乗り 180 円のものである。こちらは、現在の初乗り 160 円と、それに対して今度将来的な民間路線バスの値上げ想定額として 200 円と見込んだ場合にその中間となるものです。また、この額は現在の民間路線バスの初乗り運賃と近い額となる。

対距離の部分についても、民間路線バスは 300 メートルないし 400 メートルごとに運賃が上がっているので、1 キロという形はとらず、500 メートル刻みという形に変えたものである。

こちらは分科会後に、シミュレーションを出す中で、事務局の中で話し合っ、この案を 1 つシミュレーションで作成したものである。

次に 6. 新運賃の I C カード払いである。

(1) 180 円までの運賃に関しては、2 円引いた額。

(2) 200 円の運賃に関しては、1 円を引いた額。

(3) 210 円以上の運賃に関しては、値引きなしというのを取りたいと考えている。

高齢者の割引をした際は、I C カード払い運賃から半額で、1 円未満が出た場合は切り上げという形をとる。

下に参考で現在の流れぐりーんバスの運賃表をつけているが、この額を参考に設定したものである。

7. 利用者及び収入額、収支率の変化をシミュレーションによって求めたものになる。

(1) (2) (3) は先ほどの初乗り 170 円、180 円、200 円と分けている。

左側のグラフが利用者数である。当然であるが、運賃が上がれば上がるほど利用者は少なくなるという結果になっている。

右側のグラフが運賃収入と収支率のグラフである。こちらは、初乗り 180 円の場合が一番収入額が多くなっており、当然収支率も一番高くなっているという結果となった。

8. 各ルートの利用者数の変化である。

ルート別の詳細は説明しないが、初乗り 170 円の場合は、全ルートで約 5 万人減少、初乗り 180 円の場合は、全ルートで約 9 万 4000 人減少、初乗り 200 円の場合は、全ルートで約 19 万人減少するというシミュレーション結果である。

9. 各ルートの収支率の変化である。

初乗り 170 円の場合の全ルートの収支率では、2.8 ポイント上昇、初乗り 180 円では 4.8 ポイントの上昇、初乗り 200 円では、2.4 ポイント上昇するというシミュレーション結果である。また、ルートによってはマイナスとなる結果もでている。

10. 運賃改定により他の公共交通等への移行数を示したものである。

先ほど、何万人利用者が減るといった話をしたが、その減った人は、どういう手段で移動するかというものをシミュレーションしたもので、一番上の初乗り 170 円では、約 5 万人のうち、民間路線バスには約 3 万 5000 人が移行するだろうということを示している。

タクシー・車と記載のところは、システム上、タクシーのみの抽出ができなかったため一緒になっている。

11. まとめである。

民間路線バスの運賃との格差是正という目的に関しては、初乗り 180 円案が民間路線バス運賃と近い。

収支安定化という目的に関しては、初乗り 180 円案が 1 番収支が多いというシミュレーション結果になっている。

12. 事務局案。

案 2 の初乗り 180 円案で、パブリックコメント（市民参加手続き）を実施したいと考えている。ぐりーんバスの運賃改定は、民間路線バスの値上げの動向に合わせ、段階的に値上げを

行っていきたい。

また、今後のさらなる値上げについては、民間路線バスの値上げ、運賃を基準に再検討していきたい。

説明は以上である。

藤井会長（日本大学）

運賃を3パターン設定した中で、実際にその運賃改定したことによって、ぐりーんバスから離れるという人達がどのように利用行動するかといったときに、民間のバス或いはタクシーといった、公共交通側の方に移行していくというシミュレーション結果であった。

これからの質問等いただくが、事務局としては、3つのパターンで検討したが、その中でも、効果的であるとかを考えたときに、初乗り180円案をパブリックコメントという形で、市民に問いたいと言ったところである。

質問、意見等はあるか。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会（流山タクシー））

シミュレーションは、期間的にはどれぐらいのスパンで見ているのか。

事務局

このシミュレーションを行うにあたっての基本的な考え方は、1日の動きをもとに換算している。これを年間あたりで計算した結果を示している。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会（流山タクシー））

タクシー料金の改定などでは、料金を改定した時は非常に低迷するが、そのあと徐々に戻ってきて、半年ぐらいで、お客さんがある程度戻ってくるような状態となる。

そういうようなことを考えると、このシミュレーションに対しても、最初の3ヶ月から半年に関しては影響が大きいのかと思うが、徐々に戻るのはではないかと考える。

藤井会長（日本大学）

交通の場合は、価格弾力性という言い方をするが、そういうことはやはりある。料金設定した際に、どちらに振れてきますかと言った時に、（運賃が）高ければ、もうそちらに行かないという形になるが、段々それが移動手段として行動が慣れてくると、若干高くても、前の方が便利ということで若干戻ってくるとかがある。そういった弾力性をどう評価するか、なかなか難しいところではあるが、現状の評価の中で、民間路線バスと非常に近似的に路線があるといったところは、まずはぐりーんバスの運賃が非常に安かったので、民間のバス事業者は手も足も出なかったもので、ある意味競争が成り立つレベルまでまず上げていくというのが今回の改定になっていると考える。その中で、最終的にどれぐらいの段階で本当に交通が落ち着くのかは見えていなくて

はけない。3ヶ月、6ヶ月、また1年といったような形の中で、利用者数の推移がどうなったのかということ、きちんと事務局はフォローアップという形で調べておく必要があり、推計と合ってきているのか、運賃が（民間路線バスよりも）高め設定の方が、現実的な交通事業者との差別化が本来は図れるのではないかと、そういった検討を今後していく必要があるといった指摘だと思う。

その他あるか。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会（富士タクシー））

値上げの段階の話である。路線バスの値上げ動向に合わせて段階的に値上げをすると書いてあるが、実際に路線バスは何年に1回だと、例えば前回は何年前にしたとか、教えてもらいたい。

中嶋委員（松戸新京成バス）

当社における前回の運賃改定は、これまで2度あった消費税増税分の運賃への転嫁による改定を除けば、分社化前の新京成電鉄時代の平成9年4月に実施したものとなるため、26年前ということになる。

ちなみに当社では、本年3月23日に国土交通省関東運輸局宛に、26年振りの上限運賃の変更認可申請を行い、現在審査をいただいているところである。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会（富士タクシー））

前回、26年前なので今後26年間値上げしない可能性があるか。

中嶋委員（松戸新京成バス）

現在の制度上、簡単に言えば赤字でないとバスは運賃改定が出来ない仕組みになっているので、今後の収支状況によつての判断となる。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会（富士タクシー））

タクシーは、2、3年前に1回値上げしている。「組みかえ」というやり方を含めての値上げであるが、明らかにタクシー事業の方が値上げのサイクルが早い。その中で、路線バスの値上げだけで、ぐりーんバスの運賃も決めてしまっているのかどうか。

タクシー業界としては、タクシーの値上げの方も考慮して、ぐりーんバスの値上げも考えるという考えにならないか。

事務局

ぐりーんバスですと、非常に似た交通体系としては、路線バスになると思うので、基本的な料金設定、今回距離制に対応するという運賃体系の見直しも含めて、やはり路線バスと合わせてい

くのが基本の考えになると考えているが、タクシー業界の運賃値上げ等についても注視していきたい。

藤井会長（日本大学）

実際に他の自治体では、こういうコミュニティバスは、定時定路線型となるので、バス事業運行に準じる運用とし、料金体系を決めている。もしくは、首長の判断で、ワンコインといったような形を続けているようなところもあるが、経営状況が逼迫するということで、運賃改定を通常のバス料金と合わせるといった自治体が、私に関わっている自治体で多いかなという気がする。

さらに、個別輸送というサービスがタクシーになるので、タクシーとその運賃体系をどう見極めるかといったところでは、今後、導入するかどうかは別だが、デマンドタクシーであるとか、或いは柏市ではジャンボタクシーをやっているが、そういった個別サービスに近い「乗り合い」といったところが、バスとタクシーの中間的な、もしくは、公共交通と福祉交通、福祉有償運送事業などと言った障害者の移送サービスについては、料金体系はタクシーであると考え、グリーンバスの場合には、基本的にバスの運賃体系に準じた形をまず想定し検討するというのが妥当かなと私個人は考えている。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会（富士タクシー））

この3年、会議でいろいろ議論をしてきた中で、グリーンバスの1人勝ちの状態である。路線バスもそうだし、タクシーも今、グリーンバスにお客さんを持っていかれて衰退している中で、藤井会長が言ったように路線バスを参考にしていいのかなと（考える）。路線バスの邪魔をしない運賃体系をグリーンバスに持ってきてもいいのではないかと（考える）。

利用者が、グリーンバスを利用しようか、路線バスを利用しようか、タクシーを利用しようかと考えるのではなく、路線バスの邪魔をしないあり方が問われていると思う。グリーンバスはもっと値上げしてもいいのかなと（考える）。

グリーンバスよりも路線バスの方が安いから路線バスを使いたいという人もいて欲しいし、ドアツードアのタクシーは高いが、ドアツードアで行けるからタクシーの方ががいいとなる。

もう少しグリーンバスのあり方が、路線バスに準ずる形ではなく、タクシーも路線バスも対応できない網羅できないところを、グリーンバスが走って、そこで料金を決めてく方が、適当じゃないのかなと思う。

藤井会長（日本大学）

ご意見としてそういったのがあると思う。ただ、一つの考え方として、このグリーンバスの路線そのものが、バスと競合しているという問題も、この中にはかなり含まれている感じがしている。その中でまずは正当な評価をするにあたっては、料金体系を一律型という形でも、同じ運賃体系の中で、市民が移動できるといった交通のサービスレベルをきちんと確保した中で、次の段階でやはりバスの再編という形で、グリーンバスと民間バスとの差別化をどうやって図るのか

というのを、段階的にやってかないと、なかなか地域の中で、運賃改定によって交通の変動になったのか、ルート変更したことによって、或いは人の移動の行動が変わったのか、この辺の差別化がなかなかつきにくいところがあるかと思う。

まずはステップアップという形で、今の指摘のような、ぐりーんバスそのものに、(これは)個人的な会長としての意見としてなってしまうが、かなりぐりーんバスそのものの路線運用と行ったところにも問題あるかなと感じているので、やはりまず協議できるレベルまで運賃体系の見直しをした上で、その中で、民間バス路線と、それから、地域のコミュニティバスの路線と、そして、公共交通の担い手となる個別サービスのタクシーといった形の全体の再編といったものを考えるべきだと考えている。そういった趣旨の方向を事務局もきちんと、理解していただいた中で進める必要があると感じている。

いっぺんにやってもいいが、どれが効果として効いてきたのか、なかなか地域の中でハンドリングが取れないということがあるので、その辺は理解いただきたい。

鈴木委員 (流山地区タクシー運営委員会 (富士タクシー))

「路線バスの値上げ動向に合わせて」と記載があるが、路線バスが値上げしていなくてもぐりーんバスは値上げするかもしれないということか。

藤井会長 (日本大学)

極端な話、初乗り 180 円で今回、パブリックコメントをするという事で皆さんに諮るが、もっと運賃体系は高くしてでもやるべきだと言ったような声があれば、それを事務局が受けて運賃改定をさらに上げるということは当然出てくると思う。

もしくは、先ほど、松戸新京成バスから話があったが、運賃体系の改定を今申請中だということであるが、その他のバス事業者も今後運賃体系を上げていかないと体力的に厳しいと言ったところが、このコロナ禍の中で出てきている状況であるので、随時フォローアップできるように体制を事務局としてはとりたいというのが、この辺の文言だと思っている。

志賀委員 (流山市観光協会)

ちょっと論点がずれるかもしれないが、今回初乗り 180 円で改定後の収支率が 61%っていうことで、1 番効率がいいということだが、その中においても、西初石ルートと美田・駒木台ルートが 50%を切っている。そういった場合は、どの段階で路線の存続の話が出るのか。

事務局

江戸川台西ルートが運賃改定をしても、収支率がマイナス 3 ポイントほど下がる。あと美田・駒木台ルートは 0.6 ポイントほど低下してしまうということが想定されている。

まず江戸川台西ルートについては、運賃改定後の収支率、73.5%から 70.5%ということで、我々の基準である、50%は超えている状況なので、特に何かルート変更等を行う予定は考えてい

ない。

また美田・駒木台ルートについては、当初から 46.1%、改定後でも 45.5%ということで、収支が下がる前から 50%を切っている。

同じく西初石ルートも 48.8%で 50%切っている状況である。こういった 50%を切っているルートについては、地域公共交通計画に則り、まずはルートの変更とか、それに代わる収支率を改善するための方策を検討していく。

昨年度の実績はまだ今日報告できてないが、50%を切った路線があれば、今年度、ルート変更なり、対策を考えていくことで、次の協議会等で上げていこうと思っている。

米澤委員（市民公募）

話は違うが、6 番の新運賃の IC カード払いの場合、180 円は 2 円引きであるが、210 円以上は値引きがないのはなぜか。

事務局

6 番目の新運賃の IC カード払いについて、参考に載せている現在の流山ぐりーんバスの運賃の表を見ていただきたい。

現在でも対距離制の運賃体系である松ヶ丘・野々下ルートの現金払いの欄に、例えば 180 円の現金払いをした場合は、IC カードですと 2 円引いた 178 円という数字が出ている。同様に、200 円の場合も、1 円引きが現在と同じである。次に 210 円の現金払いというのがあるが、IC カード払いでもすでに 210 円ということで割引等はない。それ以降 220 円についても割引等がない。この考えの元、設定している。

藤井会長（日本大学）

現行の運行をそのまま割り当てたということかと思うが、利用者としては同じ運賃払っているのになんで割引がないのか、と率直に思うということである。その辺の感覚で、見直す考え方は何か事務局あるのか。

事務局

この点についても、パブリックコメントで市民に意見を聴取した中で、様々な意見も出ることも想定されるが、基本的には我々としては、この現在の距離を乗れば乗るほど割引は確かに低下しているが、以前と同様の運賃体系を継続したいという考えである。

藤井会長（日本大学）

距離に対して 20 円ずつ上がるという距離で正当な運賃を支払っていると考えると、距離が延びた分の割引率が下がるってのはどうも気持ち悪いという感じがするので、ぜひその辺は検討いただけるとありがたい。

またパブリックコメントに、そういった考えについて、きちんと示しながらやっていただけるとありがたいと思う。

南氏（千葉県交通計画課）

8番のルートの利用者数の変化のシミュレーションについて、利用者の増減率があるが、系統によって増減率にも結構差がある。おそらく利用者年齢とか、利用者の乗車キロとか、そういったところで増減率が変わると思うが、理由は何か。

事務局

一概になぜこのルートの結果が大きくこう変化したかというのは非常に示しにくいところだが、一つの考えられる要因としては、ルートごとに当然運行している地域が違うので、その地域によって、例えば高齢化の進んでいる地域であるとか、若い人が多いといった場合に乗り換える手段としては自転車や歩きになってしまう、その逆であれば引き続きバスを利用する、ということで、住んでいる地域の年齢等にも関与していることはいえる。

また、ぐりーんバスと近い（接近している）民間路線バスがある路線については、値上げすることによって、路線バスに移行する人数が多く、ぐりーんバスの利用者が減るという傾向も出るということになる。

成田委員（千葉県バス協会）

今回の運賃改定の中で、割引制度の考え方が、1ページ目にあり、現在と改定後というのが比較されている。

一般バスに非常に近づけるということで、割引も比較されているが、一般バス路線では、大人がお子さんを連れてくるときは、幼児が無料である。このように、（子ども連れに対する料金設定が、）別途あるが、ぐりーんバスはどうなっているのか。

また、次の協議会で今回の結果なり、見直し案を提案するという話があって、運賃改定については、公共交通計画の中のリーディング施策として、先行して運賃を見直す、その上で流山ぐりーんバス見直しのルールというのが28ページの計画にあるが、特に運賃を改定した後に、すぐ利用者の方が（運賃が）上がったからすぐ乗ったりとか降りたりというのが、ある程度一定の期間を見込まないといけない。いわゆる、鉄道でもバスでも新しいルートができた場合、利用する方は本当にあれが便利なのかとか、いろいろと口コミなどを聞いて、転移するのに一定の期間がある。

事務局の説明では、次回の会議でぐりーんバス見直しのルールに当てはめるといような話があったが、一般バスとこのぐりーんバスは、非常に近いところを走っている部分もあるので、一定程度のしっかりしたデータがない中で見直しをかけた場合に、この公共交通活性化協議会の中で議論してやるべきものが少し揺らぐのではないかと思う。

徐々に1個のデータを確認した上でやっていた方がいいのではないかという、これが意見で

ある。

それからもう1点は、どこのバス停で何人乗ったか（乗降調査）を受託するバス事業者の協力に基づいてやっていたが、今後は、定額ではなくなったため、乗ったバス停、降りたバス停で金額が変わってくるわけである。そうした乗降に関する調査というのは、段々複雑になってくるので、そうしたものを、今の車載器だけは物理的にできない。

（ルート等を）どのように見直すかという話が先ほどあったが、次の協議会で見直すためには、ある程度しっかりしたデータを収集して、その上でこの協議会にかけていただかないといけない。一方、バス運転者というのは非常に運転業務たくさんのことやっているので、複雑な調査をやるのは難しい部分もあるので、バス事業者に、「よろしくお願ひ」ではなくて、色々と配慮した上で、事業者ともよく調整して、データの収集をし、この協議会の方にかけていただきたい。

事務局

まず1点目の運賃体について、配布した資料6の新運賃というICカード払いのページがあるが、その表が一番下に参考でぐりーんバスの運賃表を載せている。こちらに書いてあるが、幼児については、保護者1名につき幼児2名までが無料である。なお、改定後も変更する予定はない。

そして2点目。収支率の観点だけを見た場合、50%切った場合はルートなどの見直しをすると話をしたが、おっしゃるとおり、運賃改定後一定期間必要という観点もある。今回、運賃改定をした場合には収支率50%を下回ってしまったら、直ちにルート変更を必ず行うということではなく、今後検討していきたい。

そして3番目。バス事業者の協力のもと乗降調査を毎年行っている。これは運賃改定が変わることによって調査が容易でないという話はバス事業者からもいただいている。今後、具体的なデータ収集の方法は検討していきたいと思っている。

藤井会長（日本大学）

それでは、意見、質問等が出尽くしたというところであるので、議決の方に進ませていただく。初乗り180円の案でパブリックコメントを実施することに賛同であれば手を挙げる形となる。参考までに、本日の出席状況から考えると4分の3の、賛成が必要なので、22名以上の賛成で可決となる。

中嶋委員（松戸新京成バス）

途中で割り込んでしまって申し訳ない。当社の流山市内の運行路線は、新松戸駅から南流山駅間で1日片道わずか6本程度と非常に少ない運行回数の路線であるが、この路線についても本年7月を目途に運賃改定を予定していて、流山市内の区間は現在の運賃170円に対して関東運輸局から認可を得られれば200円になる予定である。このうちぐりーんバスと重複する区間は船戸バス停から南流山駅の間で、バス停数としてはわずかではあるもの

の、前段の分科会では、初乗り 170 円案から当社の運賃改定の情報提供も考慮いただいたことで初乗り 200 円ベースから検討し直すというお話しが事務局から出されたことで若干安心していただけたところである。それが今日までの間で（事務局で）色々と模索した結果が 180 円案に変わったものであると察するが、当社の設定額を下回ることではやはり影響はあると考えている。

この提案をするとの判断に至るまでの間に、当社の 7 月以降の新運賃体系については事務局側でしっかりと考慮いただいたものなのか。

事務局

松戸新京成バスが 7 月から運賃の値上げをするということは我々も承知しており、今回の検討の中でももちろん考慮している。

中嶋委員（松戸新京成バス）

流山市全体で見れば、松戸新京成バスの路線は本当にわずかであり、京成バス、東武バスセントラルがほぼ主たる路線を占めている。この 2 社が今のところ運賃改定を予定していないので、（初乗り 180 円も）致し方ないかなとも思えるが、一部でも民間バスよりも運賃が安くなってしまうことについては、今一度、検討していただきたいと考える。

藤井会長（日本大学）

検討ということは、初乗り 200 円ベースでパブリックコメントを展開して欲しいという意見か。

中嶋委員（松戸新京成バス）

そうである。

藤井会長（日本大学）

分科会では、民間バス事業者の運賃改定がどう展開するかが議論になった。実際には、バス事業者が 3 社ある中で、具体的に今回上がるところが 1 社で、その他 2 社は、将来的には運賃改定する方向にシフトする可能性があるが、現状の段階では、上げる方向性がないとされた。

そういった中で、まずその第 1 ステップとして、民間路線バスの現行運賃よりも基本的には上げる形で、バス事業者が今後値上げをした時に、再度底上げをするという形の段階的な運賃改定を取りたいということで、事務局案として今回初乗り 180 円案が出てきたと思う。

よって、初乗り 180 円でそのままいくということではなくて、バス事業全体のその運賃改定との擦り付けを事務局ではやりたいと思うが、事務局としてはどのような考えか。

事務局

事務局としても、この初乗り 180 円というのを今回案として挙げたが、まずはこれでパブリックコメント実施させていただきたいと考えている。ただ、繰り返しが、やはり民間路線バスの値上げの動向を注視した上で段階的な値上げを考えている。

藤井会長（日本大学）

これはあくまでも私の考えであるが、パブリックコメントの段階で、現状でバス事業者の 1 社が申請中で値上げをするといった状況をまず 1 つ組み込む話と、流山市地域全体の半数以上のバス事業が基本的に値上がりをしていくというような判断が出たときには、「段階的に運賃の改定を今後継続していきます」とか、「民間バス事業に合わせた運用を行います」といったところも含めてパブリックコメントをしていく必要がある。

このままだと初乗り 180 円ありきという形で理解してしまうところに問題があるという気がする。運賃改定を段階的に検討していくことをパブリックコメントで示せば、中嶋委員としても一定の理解いただけると考える。

中嶋委員（松戸新京成バス）

当社の現状については認可申請中であり、現段階で新運賃が認められたわけではないことから、今日現在の初乗り運賃は 180 円である。今、会長が仰ったように初乗り 180 円ありきではなく、そういった条件（民間バス路線の運賃改定に合わせて見直すなど）を付してもらえるのであれば提案内容で同意する。

藤井会長（日本大学）

事務局はそういった方向性（民間路線バスの運賃改定に合わせて見直すなど）を組み込める余地があるのか。

事務局

パブリックコメントを実施する時には、「段階的な値上げ」というのも同時に表明していきたい。

藤井会長（日本大学）

それではパブリックコメントするにあたってはその辺の表記事項、私の方でも確認をさせていただきながら進めていきたい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会（富士タクシー））

中嶋委員がそれでいいのであれば構わないが、前回の分科会で私が言ったのは、この会議の名前に「地域公共交通」と名前が入っている。それで、利用される皆さんはこのバスの初乗り 180

円というのが適当なのか、当然判断をつかないという話も前回あった。

今、中嶋委員の方から、7月を目途に値上げという話があり、初乗り 180 円でパブリックコメントを実施するのは、違うのではないかという意見があった。

私としては、初乗り 180 円でパブリックコメントするのか、200 円でパブリックコメントをするのか、交通事業者の方にもう少し優先的に、決めさせてあげてもいいのかなと思う。全員で多数決を取るというよりも、バス事業者だけで、運賃案を決めてもいいのではないかと思う。

藤井会長（日本大学）

これ自体はバス事業者に決議をとるような話ではないので、ルールとして地域公共交通会議の中の運賃改定、或いは路線変更といったものは、全体協議の中で決めることが重要になるので、あくまでも、バス事業者からの部会提案で議論する分には構わないが、決議は全体総意で取り組むことになるかと思う。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会（富士タクシー））

理解はしているが、全体の流れとして、事務局の意見がとても強いような、せっかく我々委員が話をしている中で、前回の分科会でも、もう値上げが決まっているような前提で話をしたが、私も初乗り 200 円というのを想定しながら、会議をした覚えがある。しかし、今日になってみると事務局から初乗り 180 円という話が出てくると、我々はなんで会議したのだろうかという考えも出てくる。

あまり言いたくないが、この会議は事務局の意見が強くないかと思う。

藤井会長（日本大学）

前回の分科会時には、基本的にシミュレーションにかける運賃設定を初乗り 200 円を含めたベースとして考える。その中で運賃改定の影響度合いを今回 170 円、180 円、200 円の区分での数値を皆様に判断いただくための結果として示していただき、民間路線バスの現行運賃ベースの初乗り 180 円という提案であった。しかし、事務局としてはこのままではいけないという思いがあるので、バス事業者の運賃改定に合わせ（運賃改定の検討を）引き続き行うと思うが、その辺を考えると趣旨が間違っていなければ、分科会の議論を大きく逸脱している話ではないかなと考える。事務局はそういう方向性で間違いないか。

事務局

そのとおりである。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会（流山タクシー））

話は変わるが、料金改定というのは、毎年変えてもいいようなものなのか。ある程度、浸透するとかがありえるので、やっぱり毎年変えるべきではないと思う。

そうした時にこれから運賃値上げ計画をしているバス事業者の意見は、重要なポイントだと思う。将来的に上がるというのであれば、それに合わせておくのが、やっぱり先見の明があるという形になるのではないかと思う。

そうなるかと初乗り 200 円の話が出てる中で、初乗り 180 円で進めるというのはちょっとおかしいような気がするが、皆さんいかが思うか。

藤井会長（日本大学）

今、いかが思かという投げかけがあったが、皆さんがどう思われるか。

志賀委員（流山市観光協会）

それぞれの案に対して、多数決をとったらどうか。

藤井会長（日本大学）

民間路線バスの運賃改定予定があるから、ぐりーんバスも上げるという考え方、これはどちらかという、かなり地域の住民のぐりーんバスへの負担を上げるといったところに寄与するものである。

一般市民にパブリックコメントした時に、その考えが受け入れられる可能性、こういったところの抵抗値はもちろん上がってくる。

そういったところで、ある意味ソフトランディングという言い方が綺麗かどうか別でだが、（民間路線バスの）現行運賃ベースにまず標準を合わせて、さらに（民間路線バスの）運賃改定がされたところで、次のステップに踏むと言った段階的な運用というのが今回の提案である。

今回の事務局の初乗り 170 円程度というところは、基本的には現行運賃の以下の水準だから、これはまずありえないだろうと言ったところ、この辺をどう判断するかである。基本的にはこの会議の中で、パブリックコメントを終えた後、出た意見をまた皆様方にお諮りして、市民の直接的なコメントがどういう方向にあるかということ判断して、最終的にここで決めるという形になる。

よって、案を出すとする初乗り 180 円、それから、今後の運賃改定で想定される金額がこの初乗り 200 円ですと、こういったものについても視野に入れて、妥当性といったところを検討ください、というのが良いのではなかろうか。

事務局その辺はいかがか。

事務局

会長が言ったとおりだが、まず、志賀委員から話があった、多数決で決めるというのは、協議会の規約等がないので、議案の採決基準に「4 分の 3 以上の賛成」という基準に沿って採決を実施したいところである。

それから繰り返しとなるが初乗り 180 円でまずパブリックコメントをかけて、段階的な値上

げというのにも同時に示しつつ、またその（パブリックコメントの）結果を受けて、皆様に提示したい。

坂巻委員（流山市商工会議所）

パブリックコメントに出すと、元々160円のもの、距離によって段階的に後ろの方（長距離）の値上がりもかなり大きいので、おそらくパブリックコメントを出したとき、市民からの反応はどちらかというと反対の話が出てくると思うが、いろんな意見が出た後に最終的にどうやって金額を決めるようになるのか。

事務局

まず市民にパブリックコメントをかける段階で、やはり1つの根拠となるのは今回のシミュレーションだと思う。シミュレーションによって、どの運賃が効果的だという結果を説明するということが大事になると思う。

初乗り200円という設定は松戸新京成バスが7月からなりうるということもあるが、他社のバスの動向を見るとまだ170円という初乗りが現状である中で、やはり初乗り200円、さらに距離制ということで、対市民に対して（民間路線バスがこの運賃まで値上げするだろうといった）想定金額で今回値上げというのは非常に説明しにくいという部分が正直ある。

石幡委員（流山市老人クラブ連合会）

坂巻委員の発言と関連することだが、私は松ヶ丘・野々下ルートで、160円で今乗っている。運賃改定案で該当するところになると5.0から5.5キロで、280円となり120円アップになる。よって、今まで初乗り160円だったものが、私どもの近辺の人から見れば、初乗りが180円じゃなくて初乗り280円になるという感覚だと思う。

みんなが20円上がると思っていたら、実際乗ってみたら280円で120円値上げとなっているところを、市民の皆さんから理解がもらえるのか。

藤井会長（日本大学）

実際にこれでパブリックコメントをするにあたっては、なぜこの運賃体系で、或いはこれまでの一律から距離対制に変えるのかといった、そのところをきちんと書き込まない限り、理解はしてもらえないといったことになるかと思う。

そういった中で、収支率一辺倒で話をすると、本来このぐりーんバスが抱えている大きな問題というのと、ちょっとすり違えてしまうと思う。本来はやはり民間バス路線との（運賃）ギャップを埋めていことが、非常に大きな課題であるので、定時定路線型の運行しているぐりーんバスは、対距離制に基本的に位置付けに大きく変える。そうすることによって民間事業者が独立して運行できるような地域性の中の地域の公共交通を、交通事業者が担えるところはきちんと担っていただく。そういう体制を作りたいという方向性であることをまずきちんと打ち出すことと、

それから、運賃体系の仕組みとして、やはり収支率 50%を目指すということは、50%の残りの部分は財政負担として行っている中で、そういった中で健全化を図るということも1つの目的になっていますと言ったところを丁寧に読み込む人が分かるようにする必要があるので、そのようにパブリックコメントで展開しなければいけない。

それからもう1つは初乗り 200 円という1つのアプローチ。どちらかというが高めで設定してもいいかなど、個人的には思っているが、ただやはり、民間バスが 170 円で運行しているに 160 円からいきなり 200 円となると、ここのギャップの部分はなかなか一般市民としての受け入れは若干ハードルが高いという感触を持っている。

そういった中では、民間路線バスとの、そして今後可能性がある運賃の値上げに、きちんとフォローアップできるような仕組みをぐりーんバスの運賃体系の見直しの中に組み込んでおくことが、第1条件として最低必要と考えているので、その辺を理解いただいた中で、決断いただくということになる。

今回これで決定という話ではなくて、具体的にはパブリックコメントで、実際にいろんな市民の方の多くの声を伺った中で、再度、皆様に具体的な運用方法等を決めるかといったところについては判断いただく。またご判断いただくための資料を事務局で整理するという形になってくるかと思う。

気持ちがまだ納得できてない方もいるかもしれないが、前に進めないことには前に進まないものであるもので、幾ら議論しても、私は初乗り 170 円が良い、いや私は財政負担力あるから初乗り 300 円でもいいよという人もいるかもしれない。なかなか一律型でいかないものというのを、皆さん感じていると思うが、ぐりーんバスそのものの問題・課題を今後変えていく一歩に繋がるということで判断いただきたい。

それでは、いろいろ議論はあるかと思うが、初乗り 180 円で距離対製の運用すること、またパブリックコメントにおいては、丁寧な説明をするとともに、今後の民間バス事業者の運賃値上げに際し順応する形の段階的な運用といったものも検討することを付記する形の中で、パブリックコメントさせていただくということで、よろしいという方は挙手願う。

【権限委任を含め、賛成が 27 名、反対が 2 名】

事務局

協議会規則第 7 条第 4 項により、全員の 4 分の 3 以上の賛成で決することとなるので、全委員 29 人ですので、4 分の 3 である 20 人以上の賛成で可決となることから、初乗り運賃 180 円案で可決された。

三浦委員（京成バス）

今、初乗り 180 円でパブリックコメントを実施するという事になったが、特に距離長いところは 100 円以上値上げになる。バス運賃で 100 円値上げは結構ドラスティブなイメージがあ

るので、反対が多くなると思う。

今ずっといろいろ議論してきた中で 180 円 200 円の議論があるが、一番怖いというか懸念しているのは、市民の方の反対が多かったのも、やっぱり「運賃改定案はなし」ということあるのか。それとも意見は意見として捉えるが、運賃改定はするという前提で考えてよいのか。

事務局

民間路線バスに合わせたいということで基本的に値上げの話をするので、全く値上げしないという結論は今のところないと考えている。

【10分休憩】

<議題2 令和4年度決算について>

藤井会長（日本大学）

議題2、令和4年度決算について事務局から説明をお願いします。

事務局

令和4年度決算について説明する。資料は2-1である。

上の表は歳入になる。歳入の予算現額の合計が70万5833円。これに対し、令和4年度決算額は合計が70万4834円。差し引きマイナスの999円になる。続いて歳出である。予算現額70万5833円に対して、決算額70万4834円、差引マイナス999円になる。よって、歳入歳出の決算額の差し引きはゼロ円となる。

表の中の1款1項1目の事務費は、協議会開催時にお子様等を保育する際の費用になっている。結果、昨年度は発生していない。3款1項1目の返還金は、流山市が負担している負担金を返すという項目になる。

令和4年度の決算については、監査委員の小谷野委員、渡辺委員にて監査を実施し、決算書の通り相違がないことが認められている。それでは小谷野監査委員のから、監査報告をお願いします。

小谷野委員（流鉄）

令和4年度を監査委員として会計監査報告を申し上げる。流山市地域公共交通活性化協議会の令和4年度、歳入歳出決算に関する会計事務について、関係証拠書類を監査したところ、決算報告のとおり相違ないことを認める。

藤井会長（日本大学）

質問等はあるか。

【質問なし】

<議題3 令和5年度予算について>

藤井会長（日本大学）

議題の3の令和5年度予算について、事務局から説明をお願いします。

事務局

資料3、令和5年度の収支予算書である。上の表が歳入、下の表が歳出となっている。歳入の合計額が86万8000円、歳出も同じく86万8000円となっている。こちらについては、前回1月の協議会で、予算案についてすでに採決されているものと同じである。予算書のとおり、流山市からの負担金、86万7000円は、すでに協議会に入金がされている。

また、歳出予算の会議については、協議会4回、分科会4回を想定している。

藤井会長（日本大学）

質問等はあるか。

【質問なし】

<議題5 マタニティタクシー利用助成制度について>

藤井会長（日本大学）

議題の5、マタニティタクシー利用助成制度について、事務局から説明をお願いします。

事務局

資料5である。流山市マタニティタクシー利用助成制度について説明する。こちらは、昨年度から協議を重ねて、令和5年4月1日から運用を開始している。配布した資料5については、制度の概要等が書かれているものになる。

また、名刺サイズの案内を作成して、母子手帳を発行する保健師の保健センター、市内に産婦人科のある病院、また、タクシー事業者の協力をいただいてタクシーの車内に置いて頂くという事で依頼している。市内の産婦人科のある病院への依頼はこれからする予定である。

現時点で2件の申請をすでに受けている。いずれも旦那さんが奥さんの代わりに、窓口に来て申請をしに来た。

案内については、市のホームページ、広報等でもお知らせはしたが、今後、皆さんに多く知っていただくために、先ほど申し上げた名刺サイズの案内のほかに、1部はすでに実施しているが、市のSNS、LINE等を用いた情報発信を行っていきたい。

前回までの協議会の説明から、制度の変更点が2点ある。

まず1点目。今までは10回という、回数上限を設けるという話で説明していたが、こちらは撤廃した。あくまで、1回の妊娠当たり、金額上限2万円とした。

もう 1 点、双子等を妊娠された方に対しての助成金額の上限は割増した方がいいのではないかと、という話がでたが、その後事務局で確認したところ、健診回数は変わらないということであったので、上限の割り増しはしないということに決めた。

今後の予定としては、申請期限について現在は母子手帳交付から 1 年としているが、産まれてから間もなくでお母さん方が申請するにはかなり負担がかかるだろうということもあるので、1 年という期間を延長する予定である。

また、この助成制度があることによって、タクシーを利用する方が増えたとかという効果が検証できない形になっているので、申請書様式にアンケート欄を設けて、効果をはかる考えである。

藤井会長（日本大学）

質問等はあるか。

成田委員（千葉県バス協会）

参考として伺うが、先ほどの協議会の予算には、この助成制度はなかったもので、別の予算ということで理解した上で、令和 5 年 4 月 1 日から制度が始まっているが、令和 5 年度でどのくらいの流山市の予算が計上されているのか。

あと 5 年 4 月 1 日からスタートしているが、もう利用された方はいるのか。また市民の方から、何か意見みたいのが来ているのか。

事務局

まず 1 点目のマタニティタクシー利用助成制度の市の予算は、今年度は 560 万円が計上されている。

4 月からの申請者は先ほど申し上げたが、申請は 2 名いた。具体的な意見は特にないが先ほど言ったように、いずれもこの旦那様の方が申請に来たということで、申請までの期限が短過ぎるというのが今後の課題だと捉えている。

藤井会長（日本大学）

そうすると 280 人分ぐらいを想定しているという形よろしいか。そうすると、まだまだ申請してもらえない状況なので周知をするといったところかと思う。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会（流山タクシー））

助成金額は、おそらく把握できると思う。利用頻度ということを集計して、皆さんに報告をお願いしたいと思う。

藤井会長（日本大学）

アンケートがされるということで、どのように使われているかがわかるかもしれない。実際に

どう使われたかも報告いただきたいということなので、よろしくお願いします。

<議題 6 平方地区の公共交通確保について>

藤井会長（日本大学）

議題の 6、平方地区の公共交通確保について、事務局から説明をお願いします。

事務局

前回の協議会等でも話をしているが、平方地区の公共交通確保について話をする。

令和 4 年 12 月に真和自治会にぐりーんバスを通す会の地域組織立ち上げの報告が市にあった。そして前回の協議会にて、地域組織立ち上げについて報告し、今後平方地区の公共交通について、検討を開始したいということで、報告を差し上げた。

そこで本日はこの真和自治会にぐりーんバスを通す会の代表である杉浦様にオブザーバーとして来ていただいている。我々だけではわからない地域の抱えている問題や実情について、直接、杉浦様からお話をいただきたい。

杉浦氏（真和自治会内にぐりーんバスを通す会会長）

真和自治会でぐりーんバスを通す会の代表をしている杉浦です。

2013 年、14 年、15 年と自治会長を 3 期やっていた。ぐりーんバスは 2010 年に廃路（真和団地ルート）になった。その当時の自治会員の平均年齢が 64、5 歳。当自治会ほうなぎの寝床のような縦に長い。距離が 760 メートルで傾斜度が 6 度である。真和団地は（できてから）50 年経過しており、路面もガタガタである。その当時でもやはり、バスが通った際に、内部（真和自治会の人）からうるさいからバスを通すなというのが 4 件ほど市役所に電話がいつている。

私が自治会長の時に（再度）バスを通してくれないかと（地元の方から）言われたので市に要望活動を行ったが途中でやめた。なぜかという住民の（地元に強い）意識がない。

まだ自転車に乗れるから、車に乗れるから、歩けるから、ということでやらない（要望しない）ことにした。

廃路になった時の乗車率が最初は 3.3 人だったが 1.7 人に落ちた。当時自治会で乗車券を 50 万でも 60 万でも買うと言ったがバス会社から拒否された。プリペイドカードはどうかと言ったらそれを読み取る機会がないということで、（打つ手がないので）やめようとなった。

それから 10 年経った。私は（現在）自治会長ではないが、今になってその当時乗らないと言っていた人が足をひきずりながらうちに来る。

当自治会では今 75 歳以上の人口が 75%を超えている。足を引きずっている方が 4 名、車返納（免許返納者）が 8 名いる。知らないふりをしていたが、お願いだからなんとかバスを通してほしいと、自治会長ではないが（住民から）電話や自宅を訪問されている。

自治会長の時にかなり動いていた（市に働きかけていた）ので、（当時）安全のため道路や U 字構など直していただいた。でも今回はバスをお願いしたい。

真和自治会は江戸川台駅から行くと 2.6 キロメートルある。流山街道を歩いていくか細い道を抜けて行くかの 2 本しかない。

自転車もこわいのです。道路の一部、歩道がガタガタのところがある。だけど自治会員はまだ自転車に乗って、「足痛いんだよね、杉浦さんなんとかバス通らない？」と自宅に来るわけである。

そういうことで今回やろう（再度要望しよう）ということでこのようにやってきた。現在、自治会加入世帯は 124 世帯、未加入世帯 10 世帯、空き家 16 件である。去年の 2022 年だけで当自治会では 9 名の方がお亡くなりになっている。過去 10 年で最高数である。

真和自治会だけでなく、他の自治会に声をかけたら隣にある古谷自治会から、なんとかうちも参加させてくれないかと話があった。うちは(古谷自治会の住民)農家で倅は働きに行っている。お嫁さんも働きに出ている。自分は車の免許を返納してしまい身動きがとれないと。

西御門の自治会から私らも参加させてほしいと話があった。ここにそれぞれの自治会の署名がある。

我々がぐりーんバスを望むということは足がないということである。雨が降れば(江戸川台駅まで) 2.6 キロメートル歩ききれない。自転車も乗れない。ましてや自転車は傘をさしてはいけない。重い荷物を持って歩かないといけない。

だから私はトップというスーパーに(購入品の)配達をしてくれないかとお願いして、(トップから)やりますということで承諾をとっている。ですからバスが運行することでトップに買いに行つて夕方に届けてもらうというパターンを組もうと思っている。

そして、我々が望んでいるバスの時間帯というのは午前 3 本、午後 3 本。要するに生活の買い物と病院行くための足である。あとのレジャー等はタクシーを呼んでもらえればいいことである。あくまでも生活最優先ということでやっている(考えている)。

(本自治会の)地図をご覧ください。個人情報のため色を消しているが、75%以上が老人である。一番下のぐりーんバスのルートに関して、(真和団地に)延長した場合の経路がある。今の江戸川台西ルートだとビバホームセンターを右に曲がり、次の江戸川台食堂を左に曲がり、坂を下り、愛宕山公園を左に曲がり、雪印に上がってくると。以前は、ビバホームを右に曲がると、そのまま美原を抜けて、真和団地入口を左折し、団地の中を通り、下のDPLなどの新しい道路にでて、愛宕山公園の方までいっていた。ビバホームのところから江戸川台食堂を左に曲がらず、真和団地に向かって左に回ると距離は 6.25 kmある。

所要時間は流山街道を時速 40 kmで走り、信号も止まり、真和自治会に入り、予定しているバス停 1 箇所目と、2 箇所目に約 30 秒止まって、また発進して、下の新しい道路を左折し、愛宕山公園に行くまでの時間を計ったら 5 分 30 秒だった。

ぐりーんバスは高さがあるが、普通の幼稚園バスと同じ大きさである。ポンチョというバスだが、6.5 km/lです。ストップアンドゴーで考えれば 5 km/lだと思われる。

私は足を引きずっている住民を何人も乗せたことが(自家用車に)ある。なにももらっていない。ただ見てられない。そういう仲(互助)でやっているわけである。

先日2月の5日にコミュニティ課で主催の各自治会の会合があった。その時むっとしたことがあった。南流山地区の自治会長がこう言っていた。「うちの自治会の中のぐりーんバスの経路をもっと増やしてもらい、(自宅)のドアを開けたらバスに乗れるようしてもらえよう申請している」と。

なにか間違えていませんか。ぐりーんバスはタクシーじゃないですよと言った。皆さんはどう思われるか。公共交通ですよ。

そのような自治会もあれば、我々の北部地区は(主に)農家である。ましてや市街化調整区域にある自治会である。50年前に(真和自治会は)たちました。そこに今、75歳以上が75%以上いる。私も来週の日曜日で70歳になる。免許返納もあと5、6年であろう。そのなかにおいて、当自治会では新しい世帯が6世帯増えた。

しかし、私の推計だとあと8年後にはこの自治会は半分ぐらいになると思う。ですから私がお願いするのは、あと何年生きられるかわからない人がたくさん住んでいる。税金も納めている。住民税、固定資産税(も納めている)。選挙があれば市長は来る、(市議会)議員は来る、私に1票お願いしますと来る。じゃあやってくれるのか。

今傍聴に来ている方も(市議会)議員で。私が呼んだ。でも選挙が終わったらその他の議員は来ない。なんのための選挙ですかとなる。だから我々は我々の地区を守ってくれる議員を選ぶようにした。

我々は真和自治会とは謳っていません。(地域全体を考慮して)真和団地としている。となりは平方西自治会、右は古谷自治会、その先は西御門自治会、みんなが通してほしいと思っている。ましてや流山市の昔を作った先人の農家の家が多い。その方たちがちゃんと納税し、過去に市に貢献した人が、なんで報われないのか。報われているのはおおたかの森、南流山である。

先日、野田市のまめバスの令和5年度運営協議会の内容を見たが、語弊があるかもしれないが、料金の値上げなんて1行も出てこない。流山をモデルしたところが2箇所である。野田は今一生懸命やっているのはルートを変更し、いかに乗ってもらうかということを中心に話をしている。皆さんもぜひまめバスの令和5年度の会議報告をご覧ください。

最後に、愛宕山公園のバス停の時刻表をご覧ください。私は周辺の住民の1人1人にバスにのりますかと聞いた。雨の時は乗る。だけど冬になると暗すぎて怖くて乗れないと言う。1時間に2本ある。1度行ってみたい。今新しい信号がつかましたからすぐにわかると思う。

こちらのバス停の時刻表(流75路線)は、私も務めたことのある先のDPLに京成バスが入っているが、ほとんどいっぱいである。そしてDPLを出て、東深井のマクドナルドに向かう途中にある向陽台病院バス停と東葛農協のバス停である。1日4本である。ということはその間に乗る人がいないということである。なぜか。運河駅に歩いたほうが速いからである。

我々のところはちょうど運河駅と江戸川台駅を三角形にしたときの頂点である。そういったところでなんとか今日は土下座をしてでもお願いしようと思っている。あと何年生きられるかわからない。8年後には(地域住民は)半減するだろう。市民として納税し、選挙に参加し、そういう人たちをなんとか報いてほしい。

最後に皆さんに伺います。ぐりーんバスって何のためにあるのか。そしてぐりーんバスって誰のためにあるか。それが私は基本だと思う。

バスに乗らなきゃ運賃もない。違いますか。野田のまめバスは民間バスと競合しないよう運行していると書いてあった。でも流山は競合している。その違いかと思う。今日は警察の人も見えているが、当自治会内は4カ月に1度交通の取り締まりをしている。大体1日30件（オービスの取り締まり件数）。

なぜバスが必要なのか。何のためにあるのか。なんとか早いうちにバスを通過させて欲しい。我々には生きる時間がありません。どうか一つよろしく願いいたします。

事務局

杉浦様、ありがとうございます。

今まで平方地区の公共交通確保について、地図上での話をしてきたが、地域の思いだとか、高者が多い、安全確保しなければならないといった実情について話をいただいた。

話をいただいた問題を地域で抱えているとのことだが、改めて地域公共交通計画の中の「ぐりーんバスの導入の検討フロー」というところからサービス提供について話をする。

地域公共交通計画の25ページの「検討フロー」をご覧ください。

スライドの方にも映しているが、今回、事前準備というところで地域組織の立ち上げがされたところであり、現在（フローの中で）活性化協議会での協議を進めているところであり、地域組織の方からの思いや問題も話をさせていただいたところである。

そして、この活性化協議会で協議というところで、「民間でのサービス提供の可否」ということが書いてあるが、こちらについては、後ほど、京成バス、東武バスセントラルから、サービス提供の可否について、検討の結果をお話いただければと思う。

フローのおさらいすると、民間サービスで提供可能な場合は、そのまま民間事業者によるサービスの提供ということになる。不可能な場合、こちらは事業の規模から見て、バスでの需要対応の可否という判断になる。そして、流山ぐりーんバス導入の検討フローか、不可能な場合は代替手段導入の検討フローへ、ということになる。

資料6ページの説明になるが、流山ぐりーんバス導入の検討ということで先ほど杉浦氏からも話があったが、この地域は以前ぐりーんバスの運行をしていたが、実際には収支率25%を推移しており、継続不可と判断し、廃線となった。

高齢化による公共交通への需要は増加しているということは話の中でも、十分にわかったかと思うが、現在のぐりーんバスは運行経費も当時から増加しており、高齢者割引というものも導入されている。それらを考慮し、ぐりーんバスの収支率の観点からも、導入可能かを判断していくことになる。

そして、事業規模をどこで計るかによるが、ぐりーんバスのフローではない場合の代替手段の検討。こちらの代替手段は、様々な交通モードから検討されることとなる。

前回の分科会で、細山委員からお話いただいた、新川地区にある倉庫群の企業バスを利用

きるかどうかという話の提案があった。

こちらの回答にもなるが、利用についてはGLP、DPLともに企業バスに地域住民が乗ることはできないと回答をいただいているため倉庫群の企業バスの利用は、検討から外れることとなる。

そして他の代替手段の検討として「2. 自家用車を使用した運送」が挙げられる。こちらは制度として自家用有償の運送の制度があるので、活用ができると考えている。

ただし、課題としては、先ほど話があった地域住民が75歳以上の高齢者が多く占めている中、自家用車を使って運送することは、安全性、地域の担い手が不足するという継続性等の課題があることが挙げられる。

そして、「3. タクシー事業者と協力したデマンド交通」の検討である。こちらも制度としては活用できると考えている。

運賃設定、運行頻度等、タクシーの需要拡大が図れて、市民ニーズにも合致した制度設計を検討する必要があるということである。こちらも制度として活用できるが、このような課題がある。

代替手段の検討の中でもこれらの案が挙げられる。あくまでも民間事業者が不可能という場合にはなるが、このフローの中でいくと、需要規模を鑑みて、ぐりーんバスの運行を検討する。または、代替手段の中で検討していくことになる。

そして事務局では、代替手段の中で3つの案を今回提示したが、地域のニーズに合ったタクシー事業者と協力したデマンド交通を基本に代替手段の検討フローということで検討したいと考えている。

藤井会長（日本大学）

最後事務局で、実際の地域の利用を想定した場合に、これまでは民間バス事業者のところから、具体的に検討していく段階にはなっているが、地域サイズ、利用者ニーズ、量、頻度、そういったものを想定すると、ぐりーんバス以下の移動手段、こういったものを検討すべきだろうということであった。

民間事業者に、交通状況を検討していただきたいという依頼はかけているということだが、お答えいただいてもよろしいか。

三浦委員（京成バス）

先ほど紹介いただいたとおり、この付近を走る路線としては、江戸川駅西口を出て、DPLヤマト（運輸）に向かう流75という流山街道を北に進んでから降りていく路線がある。

大変お恥ずかしい便数で1日4便しかないという状況だが、当社がかねてから申し上げているとおり、流山市内の一般路線バスはすべて赤字という状況で、運転士不足も深刻な中では、なかなか新規の民間事業としてリソースを投資するのは相当難しいととらえている。

ただ現段階では、流山街道のバス停の間隔が少し空いているので、例えば、西深井小学校の東側の辺りに住民の方が歩くことになるが、バス停設置のコストをどうするかという問題はある

が、バス停を設置する程度であれば検討できるかなというところである。

いかに便数が少ないということ、それを増やすことはなかなか現在難しいところがあるので、それが今弊社の精一杯のさせていただける内容である。

古姓氏（東武バスセントラル）

先ほど、会の会長（杉浦氏）から、強いご要望ということで、切に皆様に響くご意見ということで話をいただいた。そのような中で当社の見解を申し上げるのは、少々心苦しいところはあるが、それをご容赦の上、話をさせていただきたい。

私どもとしてはこの地域の特性等、例えば道路が狭いとか、人口の張りつきというところも考えた状況で、ほぼ、新規に新たに路線を設定することが想定される。

ただ現状において、正直なところを京成バスと状況が似ていて、1から作り上げる、1から立ち上げることが実はできてない。ではよそで1から作っているものは何なのかという話になったときに、実はその他の部分をへこましている。いわゆるスクラップアンドビルドのような形で、路線設定等を行っているというのが実情である。

先ほども自治会の人口が減っていると話があったが、当社は柏に事業所があり、柏市内の路線がメインになっているが、それこそ、10年20年前、柏市内でもいわゆるドル箱と言われた住宅街、正直なところ平方地区よりも大規模な住宅地を走っているところもあったが、そちらにおいてもいわゆる高齢化、その他により、かなり利用が落ち込んでいるところもある。そういったところは、お客様には申し訳ないが、減便させていただいているところである。

今回の平方地区の検討においても、そういう状況を考えた段階で、当社の独自としてサービスを提供させていただくのは、厳しいというような検討をさせていただいているところである。

藤井会長（日本大学）

今民間路線バス事業者に回答いただいたが、エリアとして事務局が想定していた、ぐりーんバスのところで、収支動向、先ほどの第4の議題についても、ぐりーんバスの位置付けのところも含めて、検討・見直しをしなければいけない状況かといった議論になっている。

その中でも、この地区についてもぐりーんバスも1つの市の計画に合った形の中でまずは検討してみると。ただ、現状の中でそのぐりーんバスが、運用ができるかできないか、そこも加味した上で、さらに、地域のニーズをさらに詳しく地域の中に入り込む中で、タクシーと一体となった新たな運用策といったところまで幅を広げて、この地区の方たちの色々な足を考えたいというのが事務局の案といったところである。

その中で、先ほどコメントいただいたように、地区の皆様方が75歳を超えているといった中では、これも他の自治体ではあるが、千葉県でも南側に下りていく場合、下りていくほど80歳ぐらいまで運転される方はいるが、それはもうやむを得ることとして80歳ぐらいまで運転をする。そして、80歳超えると一気に運転率が下がってくる。そのあと自宅で過ごすかという、ほとんど施設に入られたりしている。

そうなる就先ほどの切実な声は、やはり 75 歳を超えた人たちが、健康寿命を生きながら地域活動するといった重要な思いがその中にあるということで考えると、先延ばしの検討はできない。早い段階で、その地域の人たちの利用の足を、どういう位置付けで具体的に考えることがこの地域の人たちの生活支援に結びついていくのか。

その辺を事務局として、まず検討する方向性であれば、その示し方を事務局から提案していただくということが大事なかなと思う。

そういった中で、皆様いろいろ感じることもあるかなと思うが、質問、意見等があれば伺いたいが、いかがか。

郡司委員（市民公募委員）

一度ぐりーんバスが廃線されているということである。その時にどうして皆さんを動かして、あと自分たちが 10 年後どうなるかを考えて、動かなかったのかなと私は感じた。

私も松ヶ丘で、ぐりーんバスを通したときに、最初の通行道路（運行経路）を住宅街に通すという話が出たが、その当時年齢が若いから、何で住宅街にぐりーんバスを通すのかと言っていた。

でも今は高齢化になって、その中（住宅街）を通してくれと。それは、わがままですよ。（言うのは）今じゃないと思う。正直こういう問題は何年か先に起きることですから、そこを考えて動いていかないといけないと思う。

ぐりーんバスを通して何年後かにもし、利用が悪かった場合、また廃線になる。

使う方がいるのはわかるがそこを考えて動いて欲しいと思う。

藤井会長（日本大学）

実際にこういう問題はいろんな自治体で起きている。そういった中で、地域公共交通計画というのは、一律型で計画を作る必要性はないと思っている。

実際には個別で困っているところ、或いは自分たちの自治体で 60 歳代、65 歳代で、自分たちの地域で何とかなるようなところ、先ほども、見かけたら「乗せていくよ」という、互助の仕組みが成り立っているならば、極端な話ほっておけばよい。

しかし、それが成り立たないという手を挙げたところにはきちんと公共交通として成り立つのか、或いは福祉交通でサポートするのか、そこを行政側がきちんと寄ってあげて取り組まなければならない。

なので、いろんな議論で地域の中で公共交通をやるときに、デマンドだとかコミュニティバスを、地区の中で必要としない場所は、地域によってたくさんある。いろんなところで、今必要なところ、10 年ほっておいてもいいところ、10 年ほっといたらアウトになるところもある。こういったところを、地域公共交通計画の中で、地区別構想みたいな形の中で、問題はどこかを事務局が想定し、そこにどういう支援策を考えるか。

それが今、国交省で考えられているような地域総動員といった仕組みの中でいろんな計画がどう組めるのか。こういったことを考える。

こういった大事なところであるので、ぜひそのような観点で、事務局が急いで考えましょうと。それこそ先ほど75歳で、人がどんどん地域の中で欠落してしまう地域性があるんだったら、それが極端な話、里山とかに行くと限界集落でまちがなくなるようなところはたくさんある。そうなったら公共交通は極端な話いらないので、今いる方たちの生活支援を、外出支援ができる仕組みとしてどう支えるのかも、地域の中で考えなくてはいけない。

なので、頑張れるところはどんどん頑張ってもらわないと、事務局がそれで疲弊してしまうので、逆に手を出さなくて済むところ、皆さんたちでいろいろ地域の中で組んでいただく。出来ないところをフォローアップする。こういったところの考え方に、事務局が寄り添ってもらえるとありがたいかなと思う。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会（富士タクシー））

タクシー業界代表として言わせていただくが、非常に困っているのは伝わってくるが、以前話をしたかもしれないが、江戸川台駅には以前、朝日タクシーがつけていた。

ところが、江戸川での西口東口両方にぐりーんバスを通してしまったら、タクシーの利用が激減した。激減して、結局朝日タクシーがどうなったかという、廃業した。やってられないと。

そのあと京成タクシーが引き継いでいるが、正直困っているのはわかるが、また、江戸川台かという気持ちになった。

あと野田のまめバスの話が出たが、野田も元々タクシー会社が6社あった。でも住民が困ってるからといって、バスをどんどん走らせた結果、4社廃業した。今、野田にはタクシー会社が2社しかない。なので皆さんタクシー利用するとき、今度はタクシーがない。本当にこれはバランス取ってやっていけるのか。

この平方地区に何とかぐりーんバスを通したとして、今度他の公共交通に、どんな影響が出るのか。それを十分見極めないといけないと思う。

藤井会長（日本大学）

ものすごく大事なところだと思う。そういった面では事務局は、今回ぐりーんバスで対応できるか、或いはその他のタイプ、タクシーを活用したデマンド交通、そういったところで、いろんな移手段を検討し、きちんと見える化していただきたい。

いずれにしてもこちらは早めの結論を、皆さん方に出せるような形で、事務局でいろんな情報を、会議体の中で提供していただければと思う。

<議題7 令和5年度の実施事業について>

藤井会長（日本大学）

議題の7、令和5年度の実施事業について、事務局から説明をお願いします。

事務局

資料7になる。一番左の列に施策番号、施設施策名、第2番目に、令和4年度実施事業、一番右には今年度実施事業予定となっている。

一番左の列に書かれている施策番号と施策名は、地域公共交通計画の交通施策、本書ページで言うと15ページから載っているものと連動している。

こちらの一覧表を用いて、今後、事業の実施等についての進捗状況または、実施した事業についての効果などを記載して、見えるようにしたいと考えている。

一つ一つの施策は時間の都合上省略するが、アンダーラインが引いているところは、今回追記したところである。今後も前回から変わったところにはアンダーラインを引く予定である。

右の令和5年度実施事業の中で、施策番号2-2、①サービス水準の維持確保の中で、路線維持が困難となりうる事象が発生した場合は、速やかに事務局に報告いただきたいと思っているので、よろしくお願いいたします。

藤井会長（日本大学）

これから動く事業といったことであり、こちらの表で進行チェックを行うというところである。

質問等はあるか。

【質問なし】

事務局

以上をもって、議題は終了となる。

次に、報告連絡に移る。報告や連絡事項がある委員がいれば、挙手願う。

小谷野委員（流鉄）

資料を配付したが、流鉄においては7月1日土曜日からダイヤ改正の方を実施するという報告である。

ダイヤの概要としては、現行ダイヤが2014年3月15日の改正以来、平日が72往復、休日が64往復運行していたが、今回コロナ禍における新しい生活スタイルや働き方による浸透によるお客様の利用状況を踏まえて、平日64往復と休日59往復として、あわせて各駅の停車時分を増加させ、終端駅できるだけ定時に到着できるようにするダイヤに改正したい。

減便ということになるのでお客様には大変ご迷惑をおかけするが、皆様にご理解いただければと思うので、よろしくお願いいたします。

事務局

他に連絡、報告のある委員がいれば、挙手願う。

古姓氏（東武バスセントラル）

事後報告になるが報告させていたく。

当社で流山市内、流山運転免許センター、柏駅の西口から、八木地区、八木中学校のそばを通過して運行している路線があるが、そちらについては3月27日にダイヤ改正を行った。

内容としては、以前はいわゆる八木南団地、そちらを柏駅から直接免許センターに行かないで、八木南団地地区を周回して、免許センターに入るという路線運行をしていた。路線回数としては、1日60回ぐらい運行しているが、八木南団地地区の利用実態がかなり落ち込んでいるところがあった。理由としては、通勤通学の利用がかなり落ち込んでいたというデータがとれ、1日当たりの利用者数が非常に落ち込んでいた関係で、バスの便数は残したが、今まで平日の日中で1時間に約3、4本を運行していた部分については、1時間に1本程度にさせていただいた。

その後に残りの便はどうしたかという、今までは運転免許センターに行かれる方が大回りしていたという、そんな意見もあったので、そういったところの見直しをして、免許センターに直接行く便とした。

効率化を図るダイヤ改正を行わせていただいたところである。

事務局

他に連絡、報告のある委員がいれば、挙手願う。

【挙手なし】

事務局

それでは、これをもって、令和5年度流山市地域公共交通活性化協議会、第1回会議を終了する。

以 上