

令和5年度流山市地域公共交通活性化協議会
(第1回事業者・市民分科会(併催))

【日時】 令和5年 4月 20日(木) 14:30 ~ 16:30

【場所】 生涯学習センター A102・103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

本日、出席が11名、WEB出席が1名、代理出席が2名、計14名が出席で、欠席委員8名からは委任状の提出があり、会議が成立している。

藤井会長(日本大学)

それでは早速だが、「議題1 流山ぐりーんバスの位置づけ」及び「議題2 流山ぐりーんバスの運賃改定」について、事務局から説明願う。

<議題1 流山ぐりーんバス の位置づけについて>

事務局

(資料1)

それでは、「議題1 流山ぐりーんバスの位置づけ」について説明する。
前回の協議会で流山ぐりーんバス(以降「ぐりーんバス」という。)の位置付けについて説明して欲しい、導入の経緯等を説明して欲しいということを踏まえて、今回説明させていただく。

まず、流山市におけるコミュニティバス導入の経緯は、平成17年8月につくばエクスプレスが開業し、それに伴い、市内の公共交通環境が大きく変化することから、平成16年度に流山市公共交通体系策定調査を実施し、鉄道とバスの連携による利便性の高い公共交通体系を構築することとした。

そこで駅等周辺市街地の移動の利便性を高める端末交通機関の充実を図ることを重点とし、バス交通の整備を図る中で、路線バス網の再編とあわせ、コミュニティバスの導入が検討され、ぐりーんバスが運行するということになった。

運行開始当初の基本ルールが、まず第 1 に、「駅から徒歩圏外で一定の人口集積があり、高齢者が多く、路線バスが運行していない住宅地と駅を結ぶこと」を基本としていた。第 2 に収支率が、原則として、路線ごとに 50%以上程度を基本にしている。そして第 3 に、運行事業費全体補填額を 5,000 万円以内とするという基本ルールがあったが、こちらは 6 ルート目が運行された時に廃止となった。

次にぐりーんバスの変遷について説明する。

先ほど申した流山市公共交通体系策定調査において、当初、6 路線の導入が検討されたが、市財政の影響を考慮する必要があることから、段階的な導入をすることとし、初期導入として、平成 17 年 11 月に、資料①～③の路線が選定され、運行開始となった。

その後、西初石ルートが平成 19 年 3 月に運行開始になり、美田・駒木台ルートが平成 21 年 3 月に運行開始し、6 番目の南流山ルートが平成 29 年 4 月に運行開始となった。

そしてぐりーんバスの現在の位置付け、役割としては、道路幅員が狭隘であることなど、民間バス路線の運行が困難な住宅地内と鉄道駅間を結ぶことを目的としている。

ぐりーんバスの新たなルート導入や既存のルートの継続、サービスの見直しにあたってはこの役割に適合したものであることとしている。

参考に、裏面に「流山ぐりーんバス導入ルール」を載せている。こちらは令和 4 年 4 月に策定した「流山ぐりーんバス導入の際の手引き」から抜粋している。真ん中付近に「市内公共交通におけるぐりーんバスの役割として、先ほど申し上げた役割が記載しており、こちらの役割を今のぐりーんバスは担っている。

ぐりーんバスの位置付けについては、以上である。

<議題 2 流山ぐりーんバスの運賃改定について>

事務局

(資料 2)

1 番目は、運賃改定の目的である。

主たる目的としては、民間路線バスとの運賃の格差である。現状はぐりーんバスの方が安いという設定を、運賃値上げによってこの格差をなくそうというのが 1 つ。もう 1 つは収支の安定化である。運行経費が年々上がっていく中で、今の料金体制では、収支率の方は、下がる一方ということで、収支率の安定化を図るために、運賃改定を行うことである。

2 番目は、運賃の考え方である。

現在は松ヶ丘・野々下ルート以外は定額制の運賃を取っている。前回の協議会では、定額制を続けるのか、定額制と対距離制の併用なのか、対距離制のみにするのかの検討があったが、民間路線との格差を是正する観点から、全ルートにおいて対距離制を取るということと

した。

ぐりーんバスは、循環路線が多くあり、その場合は、目的地までのバスの回り方によって、本当は目的地まで近いのに遠回りをするというパターンが考えられる。そういったときに、対距離制だからといって、高額な運賃を支払うのではなくて、短い距離で行った場合は幾らになるかっていうことを元に算出した運賃を設定するというのを考えている。そのイメージ図が資料の右に書いている。

3 番目は、新運賃案である。

左側が現行運賃で、右側が新運賃案である。新運賃案は、全 6 ルート同じ考えであり初乗りが、170 円、3 km 以上で運賃が上がっていく。更に右側の記載が各ルートの運賃価格帯である。全て対距離制であるが、結果的に南流山・木ルートは、ルートの距離がそもそも短いので、170 円の定額となった。一番長い松ヶ丘・野々下ルートに関しては、最高で 320 円としている。

こちら資料にはないが、昨今、民間路線バスも運賃の値上げの方向であり、現在、松戸新京成バスで 7 月を目途に運賃値上げの予定がある。京成バス東武バスセントラルの方は、今のところ値上げというのは発表されてはいないが、ぐりーんバスのこの運賃値上げが 10 月を想定しているので、その頃には、松戸新京成バス以外の民間路線バスも運賃値上げが想定される。その時にぐりーんバスが値上げしても、民間路線バスが高い運賃になってしまうと意味がなくなってしまうので、今回、スタートを 170 円という提案ではなくて 200 円スタートで、対距離で上がる運賃もプラス 30 円というものを提案したい。

4 番目は、初乗り 170 円の場合のシミュレーション結果である。

利用者数は約 6% の減小、収入額はプラス 4.2%、収支率はプラス 2.8 ポイントとなった。裏面は、今述べた利用者数などの各ルートの詳細である。

5 番目は、利用者数の変化である。

全ルート合計でいうと、約 5 万人減少が予測されている。

6 番目は、収支率の変化である。

こちらは全部、各ルートで収支がプラスもあればマイナスもあると予測されている。全部を合わせると、2.8 ポイントの上昇は想定されている。

7 番目は、運賃改定による他の公共交通機関等への移行である。

先程申しあげたぐりーんバスの利用者の約 5 万人減少が、どのような移動をするかを予測したものである。民間路線バスには約 3 万 5000 人、タクシー車には約 6600 人、その他には約 9000 人が、移行するだろうと予測される。

あくまでこれらシミュレーションの結果であることに留意いただきたい。

説明は以上である。

藤井会長（日本大学）

ぐりーんバスの当初の位置付けと運賃改定の現在の案と次の本会議に向けて提案する内容を

今精査しているとの報告であった。

その中で、ぐりーんバスの位置付けとして、これまでもいろいろと申ししてきた。なぜこの位置付けのことを検討しなければいけないかといったところについて、先ほど行われた交通事業者の部会でもやはり位置付けがよく見えない部分として、実際に現状の位置付けの役割といったところで、民間路線バスの運行が困難な地域を結ぶ、というイメージがきちんと、現状の路線といったところで担えてるのかどうかということは、逆に言うと、民間路線バス事業者が運行できるようなところにもぐりーんバスが踏み込んでいないかと。その辺の検証はきちんとできていないのではないかとといったものについては一度事務局の方で、この運賃改定とは別の動き方として、本来のバスネットワーク、民間とぐりーんバスがどういう状況になっているかということを一度、この分科会ベースの中で紹介してくださいということがあるで、そちらについてはまた改めて、皆様方にご紹介をしてもらいたい。

今回運賃改定については、ぐりーんバスそのものが 160 円という一定という形で基本動いていたところにおいて、民間バス路線との差別化というか、こういったものが非常に顕著に出てきたことによって、収支率 7 割を超えるような路線も出てきている。

本来、このコミュニティバスそのものというのは、交通不便地域といった所の移動支援として、民間路線バスの事業が展開できない所をどういう形で確保するかというものである。これに基づいて運用しているが、かなり収支率が高いところも出てきている。それでもやはり赤字が出ていることは間違いない。そういった中でさらに運送業では運転手不足と言ったようなところや労働時間が厳格化されるということもあり、本来の運行そのものができない。これはバス事業においても同じようなことがこれから予測されるという中で、きちんとしたその運行を維持するためにも、やはりその費用負担といったものが当然これから上がってくる。

現状で、費用負担を上げたとしても、その路線なのか、便数そのものが維持されるかどうか、これもままならない状況が今、目の前に迫っているという状況の中で、地域の中で、民間の路線バス、それからぐりーんバス、そしてタクシー或いはその他の移動手段といった形の位置付けを流山の地域公共交通計画の中できちんとその役割分担をちゃんと検討して、地域にみあった交通モードを考えていく中で、まずは第 1 ステップとして、民間路線バスとぐりーんバスの運賃逆転現象が起きていて、利用客が健全化されてないところを改善していく。

その方向性にまず立った中で、初乗り 170 円といった初期の段階で話が出たが、これは私自身が感じていたところで、後で市民の皆さんから怒られるかもしれませんが、基本的に民間のバスよりも下回っていると、税金を投じているものだからそうしろという声もあることは、当然かなという気もするが、やはり民間の路線バスと同等な形で、定時定路線ということで、市民一人一人の移動の足が確保されるといったところを前提に考えるべきものだろう。

それ以外であれば、個別輸送といったところにシフトしていくべきだという考え方を持っているので、そういった面で初乗り 200 円程度の運賃設定にこれから一般の民間事業者が上がってくる。

今回の資料では 170 円からスタートしているが、本会では 200 円スタートのシミュレーショ

ンした結果として、どういう利用動向で、市民の足のモビリティの転換が具体的に起きてくるかということも見せながら、地域の交通の足の健全化を図りたいと、今回提案があったところである。

それについて、市民目線を含めて、いろんなご意見があると思うが、忌憚のない意見、もしくは質問をいただければと思うのでよろしくお願いします。

志賀委員（流山市観光協会）

前回の協議会でぐりーんバスの導入の経緯がどういうことなのかということを質問した。タクシー業界の方は、コミュニティバスができる時の説明にて、良いも悪いも了承はしたという話であったが、バス業者さんはどうだったのか、ちゃんと皆さんの中で、現状を踏まえて、ちゃんと話し合いができていたのか。

そういうところが僕たちは知りたい。あとこの料金体系云々とかいろいろあるが、市民にとって、（交通）業界のそういうことがよくわからない。それで前回の協議会でも、細山委員から、責任論の話が出た。どういう責任を我々が取ればいいのか。

例えば申し訳ないなという気持ちなど、「気持ちの責任」になるか、タクシー業界がつぶれてしまって、「賠償的な責任」なのか。この「責任論」については前会長のときも、責任は皆さんとってくださいねという話があった。その責任は何の責任なのか、ちょっと私にはわからない。

出てきた問題に対して、市民目線として交通に対しての素人が、社会的通念の中で、いいか悪いかだけしか判断ができない。それなのに、全部の責任を負ってくれみたいな話になると、委員として出ること（出席すること）がマイナスになら、私は委員を辞めます。

自分の所属している団体にも迷惑がかかるし、（当初）やってくださいという時には、そんなに難しい話じゃなくて、意見を聞かせてくださいということで委員になったが、ちょっと今は違うようになってしまっているような気がする。

ですから、我々市民委員に対して、どの程度を望んでいるのか、どんな意見を望んでいるのか。例えば、170 円が妥当なのか 200 円が妥当のかは、あんまりよく分からない。どうですかって言われても、高いのかな安いのかなっていう、そのぐらいの漠然とした感覚しかわからない。その程度の感覚で我々は意見として出して良いのか悪いのか分からない。だからちょっと我々（市民委員）の立ち位置がよくわからない。

それで、分科会も全体会も呼ばれて参加するにあたって、何かちょっと違うのかなっていう気がする。まとまらないが、最初の参加してくださいの話とは違う方向に向かってて、我々（市民委員）の役割も変わってて、責任論が出てきて、その責任はじゃあどういう責任なのか、はっきりわかんないうちにどんどん話が先に進んでいく。今の状況が良く分からない。

藤井会長（日本大学）

事務局いかがか。

事務局

活性化協議会の規約等と言うと、協議会の委員の構成というのが、学識経験者、公共交通事業者、関係行政機関などがある中で、公共交通利用者という立場で、観光協会、商工会議所、老人クラブ等の団体の代表として、また、市民の代表として委員に組織させていただいている。

ただ、責任等の話もあるが、事務局としては例えば今回の運賃改定案を挙げると、これは1つの事務局の案として挙げさせていただく内容になるので、金額について率直に、市民の利用者の立場として意見を言うていただくということが、事務局としてはお伺いしたいところである。

あくまで、運賃設定はこの協議会で決めるはいいが、この後の手続きとしては、市民参加条例に基づき、市民生活に大きな影響を及ぼす制度の導入とか改廃、こういったものがあるときは、市民参加の手続きを行うこととなり、パブリックコメントということで、広く市民に意見を聴取していくのがこの後の流れである。

よって、この協議会で決定した事項がすべてではなくて、この後、広く市民に意見を伺っていくこともあるので、その点をご理解いただければと思っている。

藤井会長（日本大学）

国で決められているこの地域公共交通会議を推進するにあたっては、市民の生活感の中の交通問題として、どういう意識を持たれているかっていうことを、わからないことも含めて、「法律的なことももちろんわからない、或いは事業のこともわからない、ただし、自分たちの暮らしの中でどういう困り事があるか、或いは、どういうことだったら交通事業といったところにご参加できるか」、そういった生の声を上げやすくするような場という形で市民の方々にも入っていただくというのが、これがスタンスの第1条件です。

それで、責任といったところは、この協議会は法定協議会という形に位置付けられていますので、ここで決められているのは、例えばコミュニティバスに相当するぐリーンバス、或いは今後もしかすると出てくるかもしれませんデマンドタクシーとか、そういったことになった時の運行方式であったり、或いは利用料金であったり、ルートであったり、こういったものは、単なる事業者が作るのではなく、市民が使いやすい仕組みにもうちょっとこうしたらできるんじゃないかということの意見を添えていただくと、そういう形の場として議論を反映させていこうというのがこの協議会ということになる。

ただ、運賃というのは、通常は認可方式になるので、民間の路線バスは運輸に直接その事業認可を受けて運営するが、コミュニティバス等は市民の生活の足だから、その地域独特の問題があるだろうから、運賃自体についても、もちろん100円でやっているところもあれば、200円でやっているところもある。それはやはり地域によって、それぞれの事情があるから、その事情を聞いた上で、その中で法定という形で決めていきましょうよと。ただしその結果については、誰も責任をとる必要性は本来ない。それはきちんと運輸局の方に、年間どういう形の利用になっています、ということを自治体として結果を報告する。報告した案件がきちんと地域の利用交通手段

として、担い手になっているかを、運輸局から確認を受けた形で改善すべきこと、或いは、こういったところについては、さらに伸ばしましょうといったところを、常にフィードバックしていただきながら、その地域の改善、交通の改善を図っていくというのが、この公共交通会議に課せられた目的になっている。あくまでも、5年間程度の計画期間の中で自分たちの身近に近い交通問題を一緒に考えていただくという、そういったある意味伴走者でありながら、意見を自由に発していただく、そういった位置付けで受け取っていただきたいというのが、この市としての参加の位置付けだと私は思っている。

あと、市民の声を、事業者として運行できるサービスが提供できるのか、或いは、予算として、事務局がフォローアップできるのかといったところは、ある意味後付的になっても、形にしていける。もしくは逆の場合もある。これしかないので、市民の方たちでこんな形のものを利用計画として立てるけども、実際協力してやってもらえないだろうかといったようなアプローチをしたときに、これは市民だとか地域によって、なかなか受けられて入れられないかなとか、そういったような率直的な感想等含めて、ご意見を発言していただいても結構ですし、言っていただく場というのがこの会だと考えている。

皆様方の責任というのは、会議に出てきて、そのまま黙って帰られるのではなくて、一言でも二言でもいいから、地域の声を発していただくというのが、課せられた責任だと私は思うので、遠慮なく言っていただきたい。或いはここの中で、今までの協議会でもタクシー事業が非常に厳しいというのは、公共交通会議の場によって苦しくなったということではなくて、社会的な今の経済状況の中、或いはコロナ禍といった中で、稼働率が下がったことによる影響であったり、外部要因が非常に大きい中での問題で、その問題もちゃんと共有しながら、この中で、そういった事業しか健全に継続できるように、市民も一緒になってその問題を考えていこうじゃないかっていう、そちらの側面もこの協議会の中には課せられている、といったところである。(意見を)率直に出していただくということを、私はこの場の中でやっていくことがいいことかなと思っている。

責任は、皆さん方としては「ご発言いただく」というところであるので、市民目線の発言をしていただく、そこに限って私はいいと思っている。

志賀委員（流山市観光協会）

少し納得はしましたが、例えば、この分科会においてこの後協議される平方地区の公共交通の確保ということであるのあれば、例えば平方の代表は誰もここにはない。そのときだけでも結構なので、その地域の代表がどういうことを思っめぐりんバス出してくれという話をしているのか、我々も聞きたい。ここに呼ぶべきだと思いますし、例えば今、ぐりんバスが民業（民間交通事業者）を圧迫しているという話になるが、例えば社会福祉の方で、この間の広報ながれやまでは、ドライバー支援ボランティア募集というのがあった。病院なんか行くと、福祉タクシーみたいなものがいっぱい来て、患者さんはドア to ドアで運んでもらって安くて済む、としているわけである。そういったものが、ここの議題に上がってこない。そういうものがやっぱり民業を

圧迫しているのではないのか。

前に藤井会長からあったとおり、柏市とか松戸市は、そういうところはタクシーが補完してやっている、ぐりーんバスみたいな交通機関は走ってない。根本的にそういうところもちゃんと話を議題に乗せない、ちょっとバランスが悪いのではないかと思う。

藤井会長（日本大学）

会議全体の進め方と言ったところになるが、事務局と前に話を伺ったときには、本会議の時にはオブザーバーで地域の方が入られると聞いているので、正式な委員という形でなくても地域の思いといったものがやはり大事ですので、そういったところをきちんと、計画の中でこう判断していくという、それが大事かなと私も思う。

別々の自治体の中でも同じ交通改善策みたいなことを考えるというのが、非常に多かった。ただし交通不便地域でも、ちょっと困っているっていうところもあれば、移動そのものが全くできないという独居老人の方たちが多くて、もう全然移動ができなくなっているところだってある。

そういった面ではその地域ごとに違う交通手段のサポートもしてもいいよね、っていうふうにだんだんこう変わってきている。そういった面では、計画を作ったら一律で全部同じでやるっていう考え方ではなくて、ただし、今現状の大きな問題点は、コミュニティバスとしての位置付けのぐりーんバスがかなり網羅された形で入っていて、かつ、民間バス事業との差別化がなかなかついていない。まずここをクリアしないことには、他の交通手段との関係性といったものが整理できないよね、といったところの第1ステップとしてやっているの、今お話のあった側面は次の段階でどんどん議論していかなくちゃいけないと考える。

特に、今福祉の側面の話が出てきたが、他の自治体でも今や、いろんな形で動いてきている。公共交通でサポートするのか、福祉事業でサポートするのか、どちらがいいのかという境界線がなかなかつかない。

特にタクシーの場合でも、ジャパンタクシーと言われているような、ユニバーサルデザインタクシーが出て、乗降介助といったものがきちんとできるようなドライバーがいれば、要介助とかであっても、どんどん使うことが可能である。そうすると、公共交通機関としてこれまで福祉タクシーを活用しなければいけない方も利用できるような幅が広がってきているということは、公共交通の場で議論した方がいいのかといったところでは、市川市などでは、福祉有償運送事業を検討する会議の中に、公共交通担当者が委員として入って、そして全体像の共通体制を考えている。或いは柏市の場合には審議会形式をとっているの、公共交通審議会という、人の移動の交通を全体像で審議する。そして部会は、例えば公共交通とか、或いは福祉交通とか、そういったところが立ち上がってきたところを常に一つ一つの部会で検討したものを、全体の審議会で議論する。これは自治体の規模によったり、或いは自治体の今の組織体制によって変わってきているので、流山市がどういう方向性で、その辺のバランスを見るのかということは、今後の計画とあわせて考えなくてはいけないが、ぜひ医療とか福祉、それから買い物、この辺のところで、大規模小売店舗が出している無料のバスとか、さらに民間路線バスを苦しめていると言ったよ

うな自治体もかなり出てきていますので、そういったところをどういう形で、その一体型なのか。例えば、医療系の車両に運賃を支払ってでも、乗車させてもらうのかどうか。そうすると、個別輸送ができていくとタクシー事業とのバッティングがまた出るとか、いろんな問題が出る。

まずはその中でも一番大きな問題はこのぐりーんバスを今の位置付けから少し明確化していくアプローチをとらないと、次の議論ができないなっていうのが、私はこの流山市で交通を扱う上での難しいところと感じている。当面このここ1・2年ぐらいはその方向性を具体的に絞り込んで、次の計画との連動性みたいなところを事務局でしっかり計画づくりとして上げていただきたいと思っている。

特に、収支率7割を超えているようなところは、どちらかというと、民間事業者にお任せした方がいい路線という考え方も取れる。そういった面では、民間のバス事業者にタッチして、そして健全な運営をしていただくといった方向性なんかも含めて。

全体のバスネットワークの再編と、ゆくゆくは、交通の全般の再編といった形につなげられるような計画づくり、そのためにもやっぱり市民の方たちが今困っているという話と、もうちょっと今頑張れば何とかできちゃうからいいとか、そういったローカルな感覚をぜひ、この場で上げていただくことが大事なかなと思いますので、責任論だけの議論とは絶対いたしませんので、ご発言していただけるとありがたいと思う。

坂巻委員（流山市商工会議所）

志賀委員から出たお話と一緒にあるが、今回まで事業者からいろんな意見が出る中で、本当にスタートし始めたところで、きちんと決めてから進まない、一歩も進まないのではないかなという印象を持った。

今回このぐりーんバスの位置付けというのが出て、現在のぐりーんバスが、この位置付け、この基本ルールに照らしたときに、正しいかどうかっていうところがあって、逆にもし正しくない部分があったとすると、じゃあ次にこの運賃改定するとなると、事業者とすれば、民業の圧迫であって、これを整理してから運賃改定の議論をしていくっていうことにしていかないと、そもそも（ぐりーんバスの）ルートが正しいかどうかについては、のちのち検討していきますよと言いながら、運賃の議論をし始めて、それはそれで走らせてっていう中で、その先に進んだときに今度またルートを無くす無くさないの議論をするのかなというふうに思うが、進め方として、その入口のところをきちんと議論しないと、前に進まないのではないかなという印象を非常に強く持っているが、その点どうか。

事務局

我々（事務局）としても、この現在の6ルートについて過去の経緯等を考慮し、見ていく中で様々なことわかってきた。以前は、地元からの強い要望等を受けて、ルートを単純に作成しているところもあり、ルールが甘かったこともあったと思う。

ただこれからは計画が作られた中では、ぐりーんバスの位置付けからすると、簡単に導入でき

ないものになっている。

今後は、運賃改定の話は先にしているが、例えば地域ごと、路線ごとという見方をして、現状この民間路線バスと重複している路線やバス停など、そういったものの確認が必要ということは認識している。

これ（重複している路線やバス停の確認）も必要と思っているが、運賃改定で値上げをして、民間路線バスの方が安いのか、ぐりーんバスの位置がどの場所になるのか、路線バスよりも安いのか高いのかその辺によってもまた変わってくると思うが、重複している路線の確認の一つと、また並行してやっていけるものだと思っている。

坂巻委員（流山市商工会議所）

何度か出させていただく中で、必ずこの話に戻ってしまう。

事務局の方で、そういうことをしっかり受けとめながら、時に振り出しに戻すことも含めて、ということがあれば、（その説明を）受けとめます。

藤井会長（日本大学）

ぜひそう受けとめていただければと思う。

今回、実際に事業者分科会と市民分科会のこの合体版と事業者だけに分けさせていただいたのも、本当に事業者として、この地域の中の永続的な公共交通として維持運営していくにあたって、このぐりーんバスといったものをきちんとどういうふうに位置付けて、今後対策していくべきか、その辺を事務局ともしっかりこう話をしたいというところがあった。

そういった中ではやはり、重複といった考え方であるとか、今ご指摘のように、本来の目的として合致しているのかどうか、地域のニーズと言ったものだけをとらえていって、具体的なその位置付けのところからはみ出していないか、といったところの検証は今まで一切行われていないといったところがあるので、そこをきちんとすると。

ただし、現状の民間バス事業者としての、運賃格差が出てきているところは、最低限それを最優先として、改善しない限りなかなか前に進めないということで、まずはできることから一歩進めようとしている。

さらに、コロナが起きて、コロナ禍は基本的に利用客がガツと減った、減った傾向が本当に戻るかという、まだ戻らない状況が事業者内で続いている中で、適正な運賃といったものを、どうしても事業者としても変えていけなくちゃいけない状況がもう社会的な状況としてある。

こういったものを考えていくと、さらにぐりーんバスとの差が顕著に出てきてしまう。そうなることによって、ぐりーんバス優先型といったような、その自治体のコミュニティバスだからそれでいいんだという声もあるかもしれないが、それはちょっと本来公共公平性から考えてもちょっと違うという気がする、今やれることをまず第一歩として、運賃改定というところを進めて、そのあとルートの全体像の再編といったところに切り替わって切り出していく。これを間髪入れずやっていかないと、これ何のことないということになる。

というのも、ぐりーんバスとして運行できないところは、どういう交通手段を考えるのかというと、これは一般タクシーでフォローアップすべきところなのか、もしくは、先ほどの福祉関係の方でフォローアップしなければいけないエリアなのかどうかとか、そういった地域で支える交通手段といったものを具体的な形で、地域別に見ていくようなことを早急にでもやってかないといけない。

そういった面では、ここ1・2年の中でその方向性みたいなものを、こういった分科会の中で、形づけて、そして計画変更に大きく移行していくという流れでやっていきたい。そのための第一歩だというふうにご理解いただけるとありがたい。

石幡委員（流山市老人クラブ連合会）

高齢者の利用者の立場からの意見、発言させていただくが、私は老人クラブの会長している。現在最低金額 160 円ということだと、75 歳以上の高齢者だとその半額の 80 円である。80 円で今どき乗れるというのが非常に安い。非常にありがたいと思っている。

それが民間路線バスとの格差で、民間バス路線に悪影響与えているということで、ダイヤが減らされている、或いは本数がなくなるということであれば、むしろ困ってしまうわけだから、それをいわゆる共存するということではないかもしれないが、そういう面では、やはりぐりーんバスの運賃を上げていくというのはやむを得ないと思う。

ということで、今回の最低 170 円、高齢者 75 歳以上の場合 85 円、9km の場合ですと 320 円、それでも半額ですので、160 円ということなので、この辺のところは、やはり高齢者としても、民間バス路線、民間業者の協調を図るという意味では、（運賃値上げを）受けざるをえないと考える。

むしろ、（民間路線バスの）便数が減る、線が減るということで、逆に買い物が不便になるということであれば、私個人、75 歳以上利用者から見れば、妥当であると思う。

藤井会長（日本大学）

個人の思いという形でいただいたが、それで結構である。ありがたい。

共存というキーワードが出てこれがとてもいい話である。というのは、民間バス事業者だけで共存という言い方は成り立たないかなと思うが、共存というのは、都市計画的に言うと、用途地域といったようにエリアをきちんと区分する、分けるっていう考え方ともにそこに存在していると。差別化している中で区域分けをしてそこで生き残る考え方が、都市計画的には共存という考え方である。

そうすると、今の話のように、コミュニティバスに相当するぐりーんバスで生き残っている地域と、民間の交通事業者が頑張っている地域と、それぞれやっぱり独立してきちんと、この流山市全体の中で位置付けられている。しかし、ぐりーんバスでも、その定時定路線型でなりえない地域については、個別輸送といったところで移動を支えていくといった、きちんとしたそのエリア分けが今後できると、本来複数の公共交通の全体像の形ができ上がってくると思うので、

その辺のイメージや共存関係が崩れてしまうと、今共生という考え方とか、共創というこの共に創り上げようという考え方も、そこに生活圏がある中でそれを個別で崩してしまうと、やはり地域が継続しないということになるので、ぜひその辺の思いを大事にしていきたいと思う。

その他いかがか。

古姓委員（東武バスセントラル株式会社）

今度事務局から新たな運賃改定案をシミュレーションされるということで、シミュレーションの後に最終的には運賃案ということでご提示いただけるものかと考えているが、その中で事業者サイドとして1点ご検討いただきたい。現在運賃体系が、均一運賃のルートが基本で、松ヶ丘・野々下ルートが対距離制と2パターンあるかと思う。実は松ヶ丘・野々下ルートについては、高齢者75歳以上の方は普通運賃の半額という内容で、それと障害者手帳をお持ちの方と妊婦の方については、距離は変わるが運賃が一律という、いわゆる1つの路線で（割引の方式が）2パターンある。

他のルートについては、一律料金なので結果同じ料金になっているが、事業者サイドとしては、この異なる方式が1つの線に共存してるということで、非常に取り扱いに苦労している。

実際お客様から運賃多くいただいてしまったとか、そういったトラブルが正直発生している。我々としてもトラブル避けたいし、ご利用されているお客様にも不快な思いをさせてしまうところがある。

その辺を我々としては、これを機会に取り扱い方を統一していただきたい。ただ、（半額が良いのか、一律がいいのか）どちらがいいっていうことは当然我々も申し上げられない。

いろいろ皆さんのご意見等もあるので、そちら（半額が良いのか、一律がいいのか）については、今この場で申し上げるべきではないが、いわゆる一元化し、1つのパターンにまとめていただきたい。

藤井会長（日本大学）

実際に運行しているところで、トラブル事情があることから運用方式を改善できないかということである。そちらも含めて事務局案としてまとめていただい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））

先ほど志賀委員の方からの責任の話が出たのでタクシー業界の方から意見言わせてもらいたい。

例えば、今日のぐりーんバスの値上げに関する話というのは、もう我々3年以上前から言っているが全然議題に上がらない。3年経ってやっとあげてもらった。

西初石ルート変更の話や大畔小中学校の話とか、市民からの議題はすぐ議題になる。2回3回の話し合いで決まってしまう。

我々タクシー業界の意見を聞いてもらえないとそういう状態だった。それで、先ほど坂巻委員

が言った、ぐりーんバス6ルートを見直した方が良いのではないかとということも、私は言っていた。実は、この協議会ができる前から走っているルートは、もう1回見直すべきだと言っていた。でもなかなか聞いてくれなかった。

今、このぐりーんバスの運行開始時の基本ルールの中にも、駅から徒歩圏外と書いてある。実際は徒歩圏内にぐりーんバスと、バス停がいっぱいある、最初から。もうそれは守れてないでしょと。だったら1回見直してもいいんじゃないと。

(ぐりーんバスは)なくてもいいかなって私は強く言いました。でもなかなか議題に挙げてもらえないというのがあった。

地域公共交通活性化協議会っていう、会議の名前に公共交通で入っている。だったらまずは交通事業者だけで話し合いをして、こうだあだっていうのはある程度決めてから、市民委員に、これどうですかってやったらどうですかって私は言った。でもそれでも、いや最初からこの事業者間で話をしている声を、質問事項を市民の方に聞いてもらったほうがいいっていう、そういう事務局からの話だったので、こうなっている。

今私がずっと言っていたことが、今度は市民の皆さんから声が上がってきたってことで、すごく嬉しいことである。

事務局には3年もしたら入れ替わる。ずっと言い続けても入れ替わっていて、引き継ぎもされていない。前回、細山委員は、皆さん責任があるんですよという言葉に変えて、現状を伝えた。

藤井会長（日本大学）

今ご指摘のように事務局は変わってしまう。私も他の自治体で見ると、一番私が長い委員になっているようなところがたくさんある。

ただし、公務員の場合はそれを継続するという意味があるので、そういった面では事務局の中できちんと継続した体制を組んでいただく。これはもう絶対的なことである。

それと、流山市の場合には幸か不幸か交通事業部会とか市民部会、こういったものがそれぞれ部会として立ち上がって、また一緒になってやれる。そうすると、いろんな意見伺えるので、出てきていただく委員には大変回数が増えたりして恐縮ですけども、私自身も出て行く回数が増えるので、大変にはなるが、逆にこういった形で声を聞くことができるというのは、他の自治体の中ではあまりない。どちらかというと、こういう部会を持たずに本会議一本系統で行くところが非常に多い。

そういった中では、それだけこの流山市は、公共交通といった枠組みで考えたら難しい自治体である。私が扱っている自治体の中でも、非常に難しいところという認識がある。あとは公共交通が成り立たないという自治体も私は抱えているので、その難しさとはちょっと違った問題を抱えている。

だからこそ、いろんな意見をやはりここで交わしていただいた中で、その交わす意見をきちんと事務局は受けとめて、方向性としてステップアップするような形を常に出していただくような体制をとっていかないと、前に進まない。

3年経ってようやく出てきたという話もあった。そういった面では、時間置いて動いていても結果なかなか出てこないですね。

5年の計画ができたから、これで御の字でいきましょうではなく、やはり毎年のPDCAじゃないが、きちんと確認をしていきながら、今打てる手を打った形の中で、次に打つ手のための準備を始めるという体制を、この市民部会それから交通事業者部会、両方抱えた部会体制の中で、何とか形づけていきたいと思っているので、そういった思いで、こういった意見は幾ら上げていただいても構わないで、ぜひ、ご発言いただければと思う。

それを事務局は強く受けとめとして、必ずそういったものを形として、説明事項に転換していく、そういったことに心がけていただけるとありがたいかなと思う。

その他、いかがか。

梅木委員（流山市身体障害者福祉会）

向小金に住んでいる。障害者団体の代表で来ている。

ここ（生涯学習センター）に出てこようと、通常だと私の家から南柏まで1.4キロ歩く。足が痛いものだからバスを使って南流山駅、或いは柏に行ってからおおたかの森に行つてここに来る。

時間も30分以上かかるが、松ヶ丘・野々下ルートของバスを使わせてもらっている。そうすると、東小学校前から乗ると一律ですから160円、時間も紆余曲折曲がるが割と早い。

松ヶ丘野々下ルートに乗っていると、これじゃ大型バスは通れないよなとつくづく思うので、ぐりーんバスは私にとっては非常に有効だなと思う。

（ぐりーんバスは）安くの乗れてありがたいなということを言いたい。

藤井会長（日本大学）

実際に引かれている路線が、本当に目的と合致したところかどうかは、検証を踏まえた上で、地域の人にとって本当に使い勝手がいいものという形の位置付けといったところを、再度、検討していくということが今の流山市のぐりーんバスには求められていると、まずは思わないといけない。

連休明けの本会議の時には、先ほど事務局の方で、シミュレーションの結果170円スタートということだったが、もうすでに民間の路線バス事業者の方で、運賃改定について値上げといったものが動き出すというところで、そこを下回ってしまつてはやはりぐりーんバスの改善とならないので、200円スタートといった形のシミュレーションした結果をご提案させていただきたい。

それでは事務局の方で、その辺の趣旨がわかる形で、全体会議の資料まとめをぜひお願いしたい。

それでは続きまして、議題の3に進めて参りたいと思う。

公共交通確保についてということで、先ほど話題には出てきた。当事者という方たちがどうい

思っているのかと、そもそもぐりーんバスというキーワードが入っているので、ぐりーんバスと
いったものを本当に引くのかといったようなところを今、協議会の中でも、この分科会の中でも
感じてしまうかもしれないが、その辺の思いも含めて、どういう状況かという報告事項と、協議
事項なので検討しなくてはいけないところである。事務局から説明をお願いします。

<議題3 平方地区の公共交通確保について>

事務局

(資料3)

令和5年1月に行った活性化協議会でも報告したが、平方地区の概要等について、簡単なおさ
らいをする。

まず昨年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というものが
上がってきた。

そして平成令和5年1月の協議会にて、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するということを説明した。

前回の協議会にて話したとおり、地域組織の名前が「ぐりーんバスを通す会」となっているが、
すぐにぐりーんバスを通すということを検討するのではなく、まずは民間事業者の方で検討を
重ねていき、そのあとぐりーんバス・代替手段の検討と、そんな形で進めていきたいというこ
とで、話をした。

スクリーンをご覧いただきたい。

こちらのフローは、計画書に記載の個別施策にかかる検討フローで、まず事前準備として、地
域組織の立ち上げが平方地区からされたということで、今の段階はこちらになる。

次のフローに進んでいくと、活性化協議会で民間でのサービス提供の可否について検討する
ということである。先日、簡単に報告をさせていただいたが、民間でのサービス提供の可否につ
いて、特に京成バス、東武バスに検討を依頼している。

今回の要望について、各事業者の単独でのサービス導入が可能かの検討をお願いしているの
で、こちらの結果については次回の活性化協議会等にて、詳しく報告したいと考えている。

現在、この民間でのサービス提供についてのフローとして進めているが、こちらは可能・不可
能ということでフローが分かれている。不可能の場合、需要規模から見たぐりーんバスでの対応
の可否というようなところで需要がどのくらいあるかが重要になってくる。運行可能（導入基準
を満たしていれば）であれば、ぐりーんバス導入の検討というような形になるが、以前この地域
は、ぐりーんバスが運行していたが需要が足らなかったことで収支率25%を推移しており、ぐ
りーんバスの継続不可と判断し、廃線となった経緯がある。

このことから、高齢化によって公共交通の需要は増加すると思われるが、運行経費の増加及
び高齢者割引などを考慮すると、収支率50%を目指すぐりーんバスの導入というのは、難しい
のではないかなと考えている。

そしてぐりーんバスでの対応が不可能というようなところになると、代替手段も導入の検討

のフローに入る。こちらは、タクシーを活用した代替手段の検討というような形になる。こちらの検討にあたっては、タクシー事業者に相談の上で、まず地域での相乗りによる新規タクシー利用の需要調査をしていきたい。先ほど言った需要規模というようなところもあるので、新たな地域公共交通の導入を本当に必要しているのかということも、観測していくこととしたいと考えている。

藤井会長（日本大学）

今の説明を聞いていると、資料3のところの下ぐりーんバス導入の検討のところで「難しいと考える」という、ここの一文は不要な気がする。というのも、今バス事業にその地域で成り立つかどうかを検討してもらっているのに、すでにぐりーんバスが成り立たないというのは、こう答えがありきのとこでやっている感じとなる。

そういった面では、きちんとその事業者から、単独路線としても運行できるという話があればそれはそれで結構ですし、駄目なときは、今10年経ったということで、高齢化率が変わって、利用者ニーズが以前と比べてこれだけ上がっているとか、そういった状況をきちんと精査した上で、本当に成り立つかどうかを再度検討しなきゃいけないというステップがあるので、ここの文言は本会議の時にはカットした方がいいという気がする。

郡司委員（市民公募）

私は松ヶ丘・野々下ルートのごりーんバス使っているし、路線バスもいつも使っている。ただ、この平方地区が今どういう状況なのか住宅事情が分からない。その土地の事情が分からないので、その辺をきちっと話していただきたいと思う。

藤井会長（日本大学）

今現在で、その地域のことをお話できることはあるか。地域の情報、今10年前から比べると、どういう形で住宅地そのものが、推移してきたか広がってきたかとか或いは今土地の状況みたいな話があった。

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））

私、実は（平方地区）住民ですので話す。世帯数は、120世帯から130世帯ぐらいである。基本的には道路が狭い。

ぐりーんバスしか走れない。走らせたとしても、バス停の場所は公園のところとかになる。そういったところでぐりーんバスを通すことは可能かと思うが、状況としては、ここ（地域公共交通計画）でも規定があるが、集客の見込みがやっぱり薄いところがあって、今走ってる路線を使わないで、その地区専用で回す（ぐりーんバスを通す）っていうのは非常に困難な場所という認識である。

確かに不便な地区である。駅まで30分ぐらい歩く。ただ、今、（新川耕地に）物流倉庫が

できている。D P Lにあるユニクロが一番近くにあるが、そこの（従業員送迎バスの）時刻表がここにある。朝の時間帯 1 時間に 1 本、最後が午前中の 10 時 10 分というのが江戸川台駅まで行くのが、企業バスの時間帯である。このD P Lのユニクロの正面玄関の横から発着するバスは、この真和（平方）地区のちょうど外、江戸川側の玄関に当たるところである。多分歩いて真和（平方）地区の角から歩いて 50m ぐらいのところから出ている。

そのバスは流山のおおたかの森駅、江戸川台駅西口から発着しているが、皆さんの市民の税金で賄われている、構内（ロータリー）から発着しているのに、市民が乗れないのかというところに対し、事務局で頑張ってもらいたいが、何とか説得して乗れるようにしていただきたい。

そうすると、企業バスなのでただ（無料）である。メーターがついてないと思う。料金のシステムがついてない。なので、そういうバスに乗っていただいて、（駅方面への）行くだけであれば十分使える時間である、時刻表見ると。なので、それ（企業バス）で出かけてもらい、帰りは（企業バスは）ないので、タクシーをご利用いただきたい。そういうような役の立ち方があると思う。そういうのをやっぱり提案するべきだなと思ったので、調べてきた。

（企業バスの）朝の便ってというのは、駅からこの倉庫までのお客さん（従業員）がいっぱい乗っている。これは当然企業バスですから社員が乗って、でも帰りは空っぽである。なので、その空っぽのところに、乗せていただくことはできないのかなと。この話はここだけに限らず、アルファリンクのバスもすごい量が走っている。

これ（企業バス）を地域の方々に開放させていただいたら、ぐりーんバスはいらないと思う。駅から一番遠い一番不便な通りです。倉庫のバスの玄関には全部バスが入っているが、皆さんのお出かけの時間と（物流倉庫への）通勤の時間というのはずれる。だから空っぽで走っている。

だったら、市民の方に開放していただきたい。だって、駅前みんなの税金で賄われている。そこ（駅前ロータリー）を使っているのですから、それぐらいのことは事務局が頑張っているのではないかと思います。これが私の意見である。

藤井会長（日本大学）

今はいろんな取り組みとして、今話のあった企業系のバスと、或いは市原市の方だと、以前出てきたのは、ゴルフ場のバス、マイクロバス等、それか買い物或いは病院のバスこういったものと、ジョイントできないかといったところで、みんなで地域の中で移動支援を図ると、こういったところもちろん公共交通計画の中に謳われている。

そういった中で、それを実施すべきかどうかということはこの公共交通会議の中でも議論してなくちゃいけない。

それで地域の方のニーズが本来駅だけに向かっているということであれば、こういう方向性があるが、それが違った方面になってくると、なかなか難しいとか、使い勝手のところで問題が出てくる。市原市でもゴルフ場のバスを活用しようと思ったら、現実を利用

客のニーズと全く合わなくなってしまうと、運用できなかったっていうこともある。

ですので、一つのきっかけとして事務局が、その地域のニーズにこたえられる移動交通手段として、今、この地域でタクシーを含めた、相乗りの仕組みだとかそういったような話もご提案されているが、地域の方達にとって必要な移動ニーズの支援になるようなものがあるのか、この辺はぜひ今のご提案に対し、全体像として、この地域の方たちがどう移動といったものをこう考えて、そしてさらにそれが生活の中で利用できる仕組みになるか、ぜひその辺は検討していただけるとありがたいと思う。

そういった面では先ほど話のあった、地域の方たちがどういう思いでいるのかといったところがやっぱり直接的に伝わってこないとなかなか検討材料になってこないということもあるので、本会議の時には、オブザーバーとしてご参加いただけるようなので、ぜひこういった形の中でまず検討会がスタートした。その中で、今の事情（企業バスの件）もあった。

バスが難しいだろうという話もあったが、地域の実情も含めて少し話をいただいた上で、この検討ステップに入っていくという形を、全体像で皆さん方に認めいただくという形になってくると思うので、今日はこういうことが動き出しますという、私はこちら（本議題）が協議というよりも報告だと感じているので、そういう形で受けとめていただければと思う。

志賀委員（流山市観光協会）

そもそも論になるが、この協議会では（ぐりーんバスの収支率の基準を）50%っていうふうに決めて、ぐりーんバスは運行するということが決まっているが、先ほども藤井会長から、70%になったら、一般のバス業者に任せたいほうがいいというような発言があったが、ぐりーんバスが元々不便なところの利便性を担保するために、走っているのであれば、（収支率が）25%で走らせてもいいのではとも思う。

そこをきちんと税金を投じて、補助してやっている。その方（収支率が低くても走らせること）が正しいのかなって、私の意見としてはそう感じる。

藤井会長（日本大学）

そういう考え方ももちろんある。自治体によって、私もどちらかというと、潤沢に予算があれば幾らでも金を投じてもいいのではないかと。極端な話であるが。

ただし、（運行を）やめた事例でいうと、八千代市で運行をやめたのは（収支率が）12%。6路線走っているうちの1つが25%ぐらいで、あとが12%台であった。5路線全部コミュニティバスを一気にやめて、そして残っているのは1路線だけである。

その地域の方達がどういう形で使えるかを、地域の方たちでも考えてもらって使って、それが50%超えたので、今度は行政側から交通事業者が具体的な路線として運営できるような体制に切り換えていきたいと思いますというふうに判断した。

何%が市として基本的な負担する路線として考えるのかというのは自治体によって違う

が、本来は交通不便地域に住む方たちが移動しやすいためにどこまで税金を投じていいのか、極端な話いうと、1人当たりの移動費負担が何円までといったようなところをしっかりと出して検討している自治体もある。

1人に出す負担が1万以上かかっているような自治体もある。こういうところが本当に地域の公共交通として考えていいのかどうかというのを、それは政治的な判断の中で、議会で決めていくという形をとっているところもある。

ただ、どちらかというと、1人当たりの税金を公平に使う、こういったような考え方から、一定比率の収支率といったところは最低限担保しましょうと。そのため、そのほかに移動交通手段がないということであれば、やむを得ずそこに取り組まなくちゃいけないけど、定時定路線でまとまらないのであれば、個別輸送の方にしっかりと負担額を投じて行って、地域の足を確保していく。

そういった個別輸送の得意のタクシー輸送に転換していくという、その場合もやはり費用は当然上がってくわけですから、そういった使い方を検討しなきゃいけないということになると思う。

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））

私も、そもそも論をさせてもらうが、交通不便地域になるのであれば、固定資産税は安いのではないかなと思う。固定資産税が安くされているところに税金を入れて、ぐりーんバス走らせるのかっていう議論もある。それおかしいよねと。

本当に交通不便地域であり、バスもタクシーも網羅できていないような本当の交通不便地域だったら、収支率が25%であっても走らせるべきかなと思う。ただ、今のぐりーんバスはそうではないから、ぐりーんバス導入の基準が低すぎるから、これも導入できるのではないかなと思っている市民もいっぱいいると思う。そこをまず直さなきゃ駄目ですよっていうのが、そもそも私の考えである。

私も流山市に固定資産税を払っているが、ぐりーんバスがたくさん走ってしまって、タクシーが駄目になってしまい、すごく矛盾している。

藤井会長（日本大学）

そういった議論が本当にある。私が関わっている裾野市では、市街化区域と市街化調整区域、市街化調整区域に4割の方が住んでいる。そういったところでバスが走っても全然収支率が上がらない。

そうしたら、市街化調整区域に住まわれている方が発言されて、（発言者の）娘のところで、都内の狛江市の娘の家に行っただと。そしたら都内は（バスが）200円でとても移動しやすいし、バスは何便も来てくれて移動できたと。同じ日本に住んでいながら、なんでこの裾野市で自分がバスを使えないのかと。最低限200円の運賃で動かさせていう、そういった発言をされた。今まさしくこれと同じでどれだけの固定資産税を払っていますかという話で、

これだけの都市計画税を払って、インフラコストといったものを総じた形の中で、公共という形で返ってくるもの、これに基づいて私たちは生活しているのだから、そういう考え方おかしいよね、っていう話をしたら次から発言されなくなった。

そういうことをやっぱり 1 つ 1 つ知っていくってことも大事なことである。それは自治体によって収支率の考え方は、都市の形態含めてやはり全部違うので、やっぱり流山市はこういう方針でいくということを、きちんとやっぱり作っておかないといけない。

その辺がどうもこう曖昧の中でこうどんどん展開されてきたので、今の状態が起きちゃっているところが難しさだと思う。何としていきましょう

この平方地区の方には、ぜひ発言する機会も作っていただいて、こういう思いで、ニーズとしてこんな使い方がしたいといったようなところをぜひご発言いただけるように、十分準備をよろしく願いしたい。

それでは続いて議題の 4 である。こちらはマタニティ利用助成制度について報告事項である。それでは事務局よろしく願います。

<議題4 マタニティタクシー利用助成制度について>

事務局

(資料4)

マタニティタクシー利用助成制度については、4月1日から、もうすでに運用が開始されている。皆さんにも協議、議決をいただいて、議会の予算承認を受け開始されたところである。

資料は、市民向けの案内で、事業の内容や、こういった場合に助成が受けられますということが書かれている。昨日(4月19日)までで、すでに2件の申請があった。その申請に実際来たのが、旦那さんだった。

また、お手元にある名刺サイズの案内を作成した。こちらは、市の保健センター(母子手帳を発行場所)や、市内の産婦人科、あとは、タクシー事業者に協力をいただきたくて、タクシーの車内とかに置いていただくことを考えている。置くのが無理であれば1枚掲示していただきたい。QRコード読み取れる形になっているので、掲示等をしていただいて利用の周知を今後も図っていきたいと考えている。

前回までの協議会で説明していた内容から変更点が2点ある。1点目は、10回に制限を設けていたが、この条件については撤廃した。あくまで、1人当たり2万円という上限を設ける中で、何回でもタクシー乗っていただいても大丈夫な制度にした。

協議会で意見のあった双子や三つ子を妊娠された方は、病院に行く回数が増える可能性があることに対する割り増しの検討については、いろいろ調べた結果、双子でも最終的に健診回数というのは、ほぼほぼ変わらないという結論になったので、割り増しは設けないこととした。

また今後の予定だが、申請期限が母子手帳の発行日から1年としているが、出産してすぐ

にこういう申請に対し、お母さんになられた方からすると、結構負担が大きいと考えているので延長する予定である。

また、本助成制度の効果として、どれくらいタクシーを利用してもらえたかが現状計れないので、申請書の方に空きスペースにアンケート欄を設けて、助成制度があったからタクシーを利用したとか、制度があったからタクシーの利用回数が増えたとか、そもそもそういう助成制度がなくてもタクシーを利用した、とかが分かるようにして本制度の（タクシー需要に対する）効果を図っていきたいと考えている。

藤井会長（日本大学）

実際に動き出したというところで、まだ改善の余地があるのでどんどん変えていきたいといったところのご報告であった。また、タクシー事業者にはぜひご協力をしていただきたいと言ったところである。

ただいまの説明に何か質問等あるか。

井田委員（NPO ながれやま子育てコミュニティなっこ）

この制度が開始されて大変うれしく思っている。ありがとうございます。

今説明があったように確かに産まれてばかりでは申請というのがやっぱり大変であったり、回数の上限もなくしていただけたとか、改訂していただき嬉しく思っている。

既に申請された方が、どういう情報をみて申請まで至ったのかっていうところはすごく興味があるので、どこで情報を知ったかをアンケートで聞いていただければと思う。

私は子育て支援の場で、サポートセンターに関わっており、ここ数年、お子さんだけの移動の足っていうのはすごくニーズがある。お子さんだけで移動する手段っていうのは、タクシーなどの個別の輸送手段っていうのはすごくマッチングするものではないかと思っているので、その辺りも含めて、マタニティタクシー、陣痛タクシー、乳幼児やお子様含めての移動手段っていうところで、その辺も含めて全体像を考えていきたいと思っている。

私もまだ具体的に考えていることもありますが、今後もぜひ発言をさせていただきたいと思うので、今後ともよろしく願いたい。

藤井会長（日本大学）

2件、手続きされたということだが、手続きされた方の状況がもしもわかれば教えていただきたいといったところと、今後アンケートの中に、どういった媒体を使って、具体的にこの手続き制度、こういう結びついたのか、その辺をアンケートに組み込めないかと。

さらには、乳幼児といった、生まれた後のフォローアップも、一緒にこれは考えていきたいなといったようなところであった。

事務局、何か今現在、情報としてわかってるとあれば、ご報告いただきたい。

事務局

2 件中 1 件は、市長の SNS で知ったということは窓口来たときに話を聞いた。もう 1 件はそこをアプローチしなかったのではわからない。

どこで知ったかっていうことについては、アンケート入れようと考えている。今後母子手帳を受け取る方は 100% 知っていただけるように保健センターに申請書や案内を置いてもらう。今妊娠されている方に対しての周知は、今回作成した名刺サイズの案内であったり、市の公式 LINE や市子ども家庭課が所管している、子育て関連のラインがあるようなので、活用できないか相談していく。

子育て世代であったり、子どもに対しての何か移動支援策ということだが、地域公共交通計画にもあるように、障害者の方、高齢者の方、また子育て世代に対する移動支援施策の周知拡充ということもうたわれているので、この中で、通級というものがあって、障害のある子供たちが、学校間を移動するといったものもある。そういったときに、例えば、既存の福祉施策とも関連するので、そういった連携も図るが、各公共交通事業者との連携を図りながら、新たなこのサービス等も検討できればというふうに考えている。

藤井会長（日本大学）

それではこちらの方（マタニティタクシー利用助成制度）については推移を見守ってくつというのが、大事なところかなと思う。その都度状況がわかりましたら改めてご報告いただければと思うのでよろしくお願いいたします。

それではその他、議題に関係なくても結構でなので、何かご発言したいという件があれば、お伺いしたいと思う。

中嶋委員（松戸新京成バス株式会社）

最初の議題の運賃改定の件で市民委員の方から、設定する運賃額が適切なのか判断がつかない、わからないとあったが、当然のご意見かと思う。そのようなご意見があるままで、後日、本会議で決議の意思表示をしなければならないというのは、あまり好ましくないのではないかなと思うため、あくまでも一つの目安、参考として、かなりどんぶり勘定ではあるが、バスが 1 日 1 台で大体いくらかの売り上げがあれば収支がプラスマイナス 0 になるのかをお伝えする。

事業者ごとに人件費等が異なるため、あくまでも参考ということを強調させていただくが、大体 1 日 1 台 6 万円程度の売り上げで収支がプラスマイナス 0 になるといったところである。ということは、ある路線の運賃がいくらであって、1 日どのくらいの利用者がいて、何台のバスを使って、何便運行しているのか等がわかれば、その路線の運賃が適切であるのか、ないのかがわかると思う。その結果が 1 日 1 台 6 万円であれば収支率は 100% であり、3 万円であれば 50% ということになる。ぐりーんバスであれば流山市からデータをいただければ計算は可能だと思う。あくまでも、検討するうえでの参考の一つにということで意見

させていただいた

藤井会長（日本大学）

目安としての考え方として、判断材料の一つになってくるところである。
それでは、私がお預かりした案件は以上なので、事務局の方に進行を戻したいと思う。

事務局

以上をもって、分科会の議題は終了となる。

次に、報告連絡に移る。報告、連絡事項がある人がいれば挙手願う。

（挙手なし）

それでは最後に事務局から連絡事項を申し上げる。流山市地域公共交通活性化協議会、第1回会議を、9日の火曜日に開催する予定である。

それでは、これをもって令和5年度地域公共交通活性化協議会第1回事業者市民分科会を終了する。

以 上