

令和5年度流山市地域公共交通活性化協議会施策検討会
(第2回事業者分科会)

【日時】 2023年7月10日(月) 13:30 ~ 16:00

【場所】 流山市 生涯学習センター(流山エルズ) A102

【資料】

資料1: 会議次第

資料2: 出席者一覧

資料3: 会議資料(議題1~4)

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9名。代理出席1名の計10名が出席となっている。欠席委員4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。本日も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)

それでは議題の1番目、高齢者運転免許証自主返納助成制度について、事務局より説明願う。

<議題1 高齢者運転免許証自主返納助成制度>

事務局

(議題1の資料を説明)

補足

昨年度までの協議会等では、路線バスを利用する際に半額にする形で話を進めていたが、タクシー事業者も追加とした。路線バスの半額制度については、当初は半額券等のチケットの話であったのが乗り放題のフリーパスに行き着いた経緯は、この制度を利用した対象者を抽出するのが難しかったという点と、チケットが運賃箱に詰まってしまうという2点の懸念があったからである。協議の結果、フリーパス購入の一部助成となった。また、ヒアリングしたところ、流山市民に関してフリーパスを購入している人数が、思いの外少なかったという実情もあり、これから広報活動したとしても極端に増やすことは難しいため、委員の皆様からご意見いただいていたように、タクシーに関しても、同様に助成できればと考え、今回追加で提案したところである。

1 ページ目に戻っていただいて、4 の助成額の3つの案について説明する。

案①は、現行の福祉タクシーと同額の720円券とする案。

案②は、タクシーの運賃改定を見込んで900円券とする案。

案③は、利用しやすい金額をして500円券とする案。

案①と②は今後の運賃改定に左右される。案③は運賃改定に左右されないため、事務局として、一番良い案だと考えている。

事務局からの説明は以上である。

藤井会長（日本大学）

ではまず運用の仕方がバスとタクシーで違うため、バスの方から順次お話を伺っていきたい。質問、意見等はあるか。

三浦委員（京成バス）

路線バスフリーパス購入助成はそれぞれ1人当たり1万円程度を上限とするということは、1つのバス事業者からしか購入できないということか。

事務局

その通りである。

三浦委員（京成バス）

当社グループの場合、購入期間が決まっており、数か月払い戻しができる。払い戻しの対象となると、購入金額以上が戻ってきてしまい、本来の目的から逸れるため調整が必要である。

事務局

今後の検討材料とする。

高山委員（千葉県タクシー協会）

この補助制度は単年度を想定しているのか、或いは複数年継続する予定か。

事務局

対象者1人につき1回までであるが、事業としては毎年度行う予定である。

高山委員（千葉県タクシー協会）

目的でメイン・サブと表現されているが、運転免許返納による移動困難者の外出支援、或いは安全な都市の構築というような目的の方がわかりやすいのではないか。

藤井会長（日本大学）

警察や様々な自治体から免許証の自主返納が提案されているが、やはり交通事故の懸念が問題になっているため、免許を返納しても不安のない移動ができるように支援するということが訴えられるようにした方がよい。

高山委員（千葉県タクシー協会）

タクシー運賃については秋に改定を目指して現在審査中である。現行は1,270メートルで500円、263メートルで100円という加算である。それを、物価高騰や人件費高騰ということで、値上げ申請をしている。基本的には、初乗りの500円と事後運賃の100円について変更はなく、距離の短縮で認可され、概ね10%程度の値上げを想定している。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

福祉タクシーと同じようなシステムだと乗務員としては負担にはならないが、料金改定等を控えているため、500円で継続する方が運用しやすいと思う。ただ実際にやってみないとわからない。また、福祉券と重複して使えないため、金額の高い方から使っていくことになるが、福祉券を全部使い切れぬ人もいると思う。そうするとこの制度が役に立ってこないかもしれない。

藤井会長（日本大学）

福祉タクシーの対象者と、今回のタクシーチケットの交付者の集合体で、重なるの部分はどれぐらいか。

事務局

今具体的な人数は押さえていないが、把握したいので、次回までに調べる。福祉タクシー

対象者は、身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳を所持している方で、1ヶ月当たり6枚までと限度も決まっている。また詳細の人数は整理するが、それほど重複していないと思われる。

(→分科会後に調査したところ、福祉タクシー利用者は約1,250人いるが、そのうち運転免許証を保有している人数は把握していない)

藤井会長（日本大学）

福祉タクシーの利用券と丸かぶりということはなさそうである。500円券を運用となった場合、明確に色を分けるなどして、ドライバーの方に周知できるような仕組みで始めるのも第一段階としていいのではないか。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

券の色というよりも券面に単純明快な記載をするなどで間違いはなくなるのではないか。

事務局

券面は分かりやすく記載するようにする。また、福祉タクシー券には助成額が細かく書いてあるが、例えば今回500円と決まった場合は、500円という欄と、それ以外の欄の2つを設けて、基本的には丸を付ける形にし、500円以外の時だけ金額を記載してもらうと手間的には少なくなると思っている。500円以外になる場合は初乗りの500円かつ、他の割引制度を使った場合で、レアケースだと思う。また、運転士の名前を書く欄は流用する上では不要と考えているため、今回は簡略化を考えている。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

初乗りの500円に障害者手帳を出された場合、1割引になるが、障害者割引を優先するのでなく、助成券の500円を優先するようにすれば、単純な運用にできるかどうか。

事務局

今即答はできないが、タクシー会社としては、そのような区別をつけることは特に問題ないか。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

問題ない。障害者割引の申請が必要なくなり、500円券の助成券の申請のみになると逆に簡素化に繋がる。

事務局

しかし初乗りの500円の場合だけ特別ルールになるのは避けたほうがいいと思う。また、

千葉県の障害者割引制度が優先だと考えるため、10%値引きされた額に対して、補助するのがよいと考える。

藤井会長（日本大学）

まずは運転士さんが混乱しないように、運用ルールを事務局で再検討してもらったほうがよい。

高山委員（千葉県タクシー協会）

500円未満になるのはレアケースだとも思うので、一律にわかりやすく500円券を使いやすいという提示で、処理をしていただければ混乱しないと思う。

藤井会長（日本大学）

それでは方向性としては500円券をベースにして、わかりやすいチケット券面にすることで事務局に検討いただきたい。

2点目、迎車の扱いについて事業者はいかがか。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

東葛地区において各自治体で違うため、乗務員が間違えてしまい返金しにくいなど、事務手数料もかかっている。柏市においては、迎車料金含めての助成になっており、初乗り500円で迎車があると720円助成される。流山市においては、迎車があっても対象外なので、助成額は450円となる。野田市に関しては、すべて料金を徴収し、チケットを記入して乗務員が野田市役所に提出することによって、上限金額の半額まで支払われる。制度が複雑なので各自治体に運用方法を揃えてほしいと要望を出しているが、揃っていないという実情がある。

500円の助成とすると、基本的には初乗りが500円のため、運賃に左右されず運用しやすい。

事務局

確かに障害者割引を使用した場合でも500円券をそのまま使用するとすると、そもそも議論の必要がなくなる。

高山委員（千葉県タクシー協会）

対象者を75歳以上の方と限定しているが、申請日の1年より前に返納した方も助成を受けたいなど、市民の声があるのではないか。

事務局

近隣市の事例を見ると、申請日から1年前までにさかのぼって、その時点の運転経歴書の有無というのが一番多いパターンであった。場合によっては、運転経歴証明書は、5年前までさかのぼることができるため、5年前までさかのぼって対象者を増やす考えもあると思う。ただ、どこで線引きをするかは難しいところで、今回は交付日から1年前までという区切りをさせていただいたが、考え方がいろいろあると思う。

藤井会長（日本大学）

これは分科会で議論すべきというより、庁内会議で検討していただければいいかと思う。対象者の総数が多くなければ、5年前まで対応すればよい。そのためには、母数のある程度想定し庁内会議で検討してほしい。

三浦委員（京成バス）

庁内の議論など、今後のスケジュール感を教えてほしい。

事務局

まずは次の協議会までに、制度設計を固めていきたい。そして次の協議会もしくは、書面開催で採決をいただく。事務局の予定としては11月から運用できればと考えている。昨年度から議論していただき、市としては予算が確保されている状況なので早い段階での制度の運用をと考えている。

藤井会長（日本大学）

利用客側と、実際に携わる運転士への周知など丁寧な対応をお願いしたい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会（富士タクシー））

利用可能タクシー事業者のうち、飛鳥交通千葉株式会社は流山市に配車していないと思うが何か理由があるのか。

事務局

当初は記載していなかったが、マタニティタクシーを利用した方が、エミタスタクシー柏を依頼した際に、その傘下の飛鳥交通のタクシーが配車されたということがあったため追記をした。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会（富士タクシー））

それでは京成グループも全て追記しないといけなくなるため、事業者の都合で別の事業者のタクシーが配車されることはあっても、記載する事業者は市内鉄道駅に配車している直接的に関係している事業者でよいのではないかと考える。

<議題2 公共交通の維持（民間事業者への補助）について>

事務局

議題2、公共交通の維持（民間事業者への補助）について説明する。

新型コロナウイルス感染症や世界的な物価高騰の影響を受け、市内においてもバス路線の維持ができない路線がでてきている。今回、京成バス株式会社から令和5年6月6日に流01、流02路線について令和5年12月末をもって廃止したい旨の報告があった。

三浦委員（京成バス）

流01、流02路線について、開設してから1回も黒字になっておらず、数年前に、運転手を2名から1名ずつにし、朝と夕方だけの運行にして省力化を図った。それでも収支が厳しいということで、本年の1月からは、休日は運行取り止め、平日のみで運行にしたが、赤字の規模が若干縮小するものの、黒字なることもありえないということで今般廃止を申し出た次第である。

事務局

（議題2の資料を説明）

藤井会長（日本大学）

この分科会では、こういったルールが公共交通計画に記載されていて、申し出がありその条件に合致しているので、運用していきたいという意図である。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

これはなるべくしてなっており、結局この路線バスの運行は、当然需要が減れば運行便数は減る。それに影響しているのは、グリーンバスとタクシーと路線バスのバランスであり、そのバランスを整えることが、大事だということがわかる。代替案というような話が何度も出てくるが、もともとはタクシー事業者と、路線バス事業者でバランスが取れていたところに、グリーンバスが走るようになった。過剰供給になると、タクシーの台数が減って、結果的に必要としているお客様を待たせることになってしまう。ある程度の供給バランスが保たれて初めて円滑な配車ができる。バスが廃線になる分をまた代案で埋めると同じことの繰り返しになってしまう。過剰供給ではなくバランスのいい供給をしないといけない。どこかが強くなって、どこかが弱くなってしまう。

私は、自分のところの利益だけを考えているわけではない。この公共交通協議会では皆さん（他の交通事業者）の利益を考えている。

藤井会長（日本大学）

ぐりーんバスの位置付けが、過剰であるという問題は当然直していかないとはいけない。ただ現状のその運用させている仕組みとして一応あるので、まずは補助事業という形で、廃線により現利用者が困るところはフォローしなければいけない。代替案をぐりーんバスとするのはおかしな話になるため、そもそも代替案が必要な地域なのかも一度検討することが大事である。定時定路線が成り立たない地域は、個別の移動を中心的に考えないとはいけない。ただ京成バスで経費縮減のために、土日、日中をカットしてきたとなると利用者は、通学、通勤である。小学校中学校はスクールバスの運用等を各自治体が考えるが、高校生になると、公共交通を利用することになる。通学の足を確保するためにも、この地域の実利用などデータを持っていると思うので、事務局は立ち返って行ってこの地域にとって本当に必要なモードは何かを、ぜひ検討していかないとはいけない。

バスの再編といった考え方の中で、例えばぐりーんバスでも、収支率が70%を超えているところは、民間路線バスの運用に切り換えていくことも考えていきながら、市が分担する位置付けをもう一度見直そうと、ずっと言い続けてきているので、そういった方向性の中で、この地域の問題を考えなくてはならない。まだ具体的に実像が見えていないので、代替案が何かが出てこないで、丁寧に事務局がやらないといけない。

三浦委員（京成バス）

ポイントが2つあると思っていて1つは、流山市地域公共交通計画のp32の公的負担の考え方というところで、「流山ぐりーんバスの水準を基本とします」と書いてある。単純に言えば、ぐりーんバスとして維持するという読めなくもなく、それであれば、全部ぐりーんバスいいという乱暴な議論になりかねないため、水準とすべきではないとすることも含めてそこは相当慎重に検討する必要があると思っている。

それから、フローのスタートが「代替手段の検討」・地域組織の立ち上げとあるが、立ち上げていくべきなのか。入口を相当慎重にする必要があると思うが、事務局の検討の仕方について教えていただきたい。

事務局

我々の方としては安易にぐりーんバスを導入することを当然考えていない。ただバス路線がなくなった時に、交通検討地域がどのくらい出てくるかの検証を、していく必要があると思っている。その後はフローに基づいて、代替交通等の検討を慎重に考えていきたい。

三浦委員（京成バス）

実態として、通学の方や通勤定期を持っている利用者がほぼいない。通勤時のおおたかの森駅方向で席が半分あるかどうかなので、公的負担を求めてまでやるかどうかも含めて、慎重にご検討いただきたい。

成田委員（千葉県バス協会）

路線定期運行は赤字が累積するので、手続きに従ったスケジュール感を持つことが大事である。該当の2路線は、流山市の中だけで完結するのか。自治体を跨ぐような部分があれば千葉県バス対策地域協議会にも1年以上前に申し出ることが求められている。また千葉県の交通計画課に情報提供が必要だが、そうした公的なルールの手続きが、すでに行われているのか。そして、こうしたスケジュール感は、流山市の公共交通計画に従って、千葉県のバス対策協議会とは別に行われる理解でいいのか。

あと市内運行分の赤字の補填について、事業者の実績による赤字額なのか、ぐりーんバスの実績に基づく補填なのか、あるいは国と県で補助している額なのか。協議会で議決審議をかける前に、当事者である京成バスや協議会で情報として入れていただきたい。

それから、赤字補填額が最長で1年間とあるが、代替交通が1年で決まらないことを想定しないとイケない。ぜひ、早めに運営するバス事業者と十分な調整をしていただきたい。

最後に、代替交通の運行を路線定期でやるのかデマンドか、タクシーでやるのか、様々な形態があるがこれを決めないと、1年間で決定できないと思うのでこうした協議会、分科会で積極的に情報を出していただければ、調整も進むのではないかと思う。

事務局

まず、路線としては市内で完結しているが、県とは具体的に調整はしていないので、直ちに情報共有を図っていききたい。

また2つ目、事業者の実績に応じた形での赤字補填というのを、事務局案として持っているが、制度設計をしていく中で固めていききたい。1年間運行続けていただくだけの補填をできるように、事業者と協議を詰めていききたい。

また3点目、確かに1年で決まるとも限らないので、12月の廃線までの期間を有効に使いながら、検討していききたい。最後に4点目、代替交通は今回具体的な提案ができていないが、まずは需要などの現状把握をデータ分析でした上で、検討に進めていききたい。

成田委員（千葉県バス協会）

市内で完結する路線でも、千葉県交通計画課に申し出が必要なので、早めに事業者か流山市が申し出ただければと思う。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会（富士タクシー））

京成バスへ質問したいのだが、赤字を補填してもらえれば、1年間継続できそうなのか。つまり、人員不足は原因というわけではないか。

三浦委員（京成バス）

1年間かは別にして、何とか運営はできるという判断である。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会（富士タクシー））

流 02 に関して、三浦委員の話だと、最初から赤字だったという路線に、さらにグリーンバスが走っているのが甚だ疑問しかない。ずっとこの会議で取り上げているのであえて言う必要はないが、そもそもグリーンバスを走らせる際にもう少しいろんなことを調査してやるべきだったと行き着いてしまう。タクシー・バス・電車も含めて何とか利益が上がるようにしていかないといけない。

藤井会長（日本大学）

おそらく、思いは皆さん一緒だと思う。以前も、グリーンバスを引いた経緯等のご説明をいただいた。グリーンバスの運用と、民間路線バス或いはタクシーのネットワークの再編といったようなところを位置付けていく考え方を持っていかないと、公共交通は成り立たないのが大前提である。計画を作ったが、計画を変えていく方向性をぜひ検討していこうというのがこの会議の進め方そのものでもあるので、ぜひ事務局そういう方向性の中で考えていっていただければと思う。

<議題 3 地域組織の立ち上げがあった地域の公共交通の検討について>

事務局

（議題 3 の資料を説明）

藤井会長（日本大学）

真和団地では、自治体と提携を組んで、地域医療がなされているという理解をしてよいか。また八木南団地は何世帯ぐらいの、地域になるのか。さらに、運用方法の詳細は決まっているのか。

事務局

高齢者等移動支援バス事業が、市の福祉部門にあり、病院の業務サービスとして運行している送迎バスがある。これを活用して、あくまで病院側のご協力によって 65 歳以上の高齢者が空席に無料で乗車できている事業がある。市としては、病院のバスの傷害保険を年間お支払いしているだけの事業になっている。

また、八木南団地は約 200 世帯と聞いており、詳細についてはまだ提案を投げかけ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））

当社は豊四季駅にタクシーを配車しているため、6、7 分で八木南団地に到着でき、また、路線バスもあるが、デマンドタクシーをする必要があるのか。

事務局

柏方面に向かっている柏 06 というのは、本数がかかなりあるが、逆にセントラルパーク方面に向かっている 07 系統は 1 日 1 便しかないはずである。総合的に考えたところ、検討地域ということで抽出されている。またこの（検討地域となった）根拠が一般化時間ということで、料金等、各地域の最寄りの拠点駅までの一般化時間が 30 分以上かかる地域である。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会（富士タクシー））

東葛病院のバスやぐるりんバスも走っていたがなくなってしまったということで、本当に需要があるのか。最低利用者数の担保というのはあったが、また同じことの繰り返しなのではないか。まして富士タクシーも対応しているので、正直タクシーが減収になるのではないかという不安もある。慎重に議論していただきたい。

小林委員（東武バスセントラル）

06 系統は 1 日 4 往復で 07 系統は 1 日 1 往復が実際の運行回数である。

三浦委員（京成バス）

今同じことの繰り返しをしているのではというところの懸念があると思っている。もしオンデマンドを導入して東武バスセントラルが撤退した場合でオンデマンドのスキームも撤退した場合、東武バスセントラルが再開する可能性はない。そこまでの懸念も含めて、このオンデマンドを検討されるのか。今後のリスク意識を持った中で検討していただきたい。

事務局

了解した。

成田委員（千葉県バス協会）

「導入計画案について事務局と協議し、活性化協議会へ提出。」とあるが、デマンドタクシーの詳細が書かれていない。事業者の方で、事前に導入計画案を具体的に見てからでないで活性化協議会に提出できない部分である。またデマンド方式は近隣の自治体でもかなり進んでいるが、一度低い金額にすると固定化してしまうので取り扱いは慎重にしていた方がいいと思う。それゆえ今後のスケジュールの 3 行目（次回の活性化協議会に導入計画案を提出すること）については修正してほしい。

藤井会長（日本大学）

導入計画案についても、活性化協議会で検討していくこととしたい。

<議題4 令和4年度流山ぐりーんバス事業報告及び 美田・駒木台ルートについて>

事務局

(議題4の資料を説明)

藤井会長 (日本大学)

公共交通計画の中で、PDCAを回しているということである。

成田委員 (千葉県バス協会)

ぐりーんバスの運賃を変更する話があったが、運賃は利用動向に大きな影響を与えるため、それも盛り込んで見直しを検討しないといけない。一部の民間路線バスにおいて7月に運賃改定が行われるので、今後ぐりーんバスをそれに合わせるのかどうかという点なども協議会で出すべきである。何か準備しているかお伺いしたい。

事務局

ぐりーんバスの運賃改定についてはパブリックコメントを実施している最中である。その意見を踏まえて、市の方針等も固めていくつもりで、運賃改定で値上げをしたことによる、収支率の改善が見込まれることも想定されるので、その様子を見てからという考えもあると思う。

ただ美田・駒木台ルートは、昨年度から、渋滞等による運休が続いていることや定時で来ないということで、利便性が非常に下がっているというお声が市民の方から多くいただいているため早急に改善していかないといけないため、具体的に運行計画変更を提案させていただいているところである。ルート変更に関しては時間がかかるものなので、できれば運賃改定による収支経過を少しでも見て、ルート変更、再編等を考え直す材料とできればと思うので慎重にしていきたい。

成田委員 (千葉県バス協会)

そうすると美田・駒木台ルートの運行計画の変更の項目で、時間をかけるものと緊急性のあるものを並列にしない方がよいと思う。また、松戸新京成バスの運賃改定も詳細が確定していなかったと思うので、調整を進めてほしい。

細山委員 (流山地区タクシー運営委員会)

需要が少なくて採算がとれないなら、便数を増やすというのは方向性として逆なのではないか。過剰供給になり、タクシーの需要が激減してしまうことになる。

事務局

ルートを短縮して利便性や収支を改善しようとしていたが、タクシー事業者の意見を踏まえ検討する。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

それでは運行便数を増加すると記載するのではなく、検討するという表現にする必要があるのではないか。

小林委員（東武バスセントラル）

実際に運転士をしていると渋滞があり所要時間が足りていない状況である。ただし、安全が第一なので、ルートを変えるなどして所要時間の余裕が必要である。

以 上