

No.	該当ページ	当該箇所	ご意見等	ご意見の要旨	市の考え方	修正の有無	流山ぐりーんバス運賃改定(案) 修正案
1	資料3のP3	(2)松ヶ丘・野々下ルート(表2)	運賃改定(案)の(2)、松ヶ丘・野々下ルートに関する運賃案は、競合する電車区間(南柏駅～柏駅～流山おおたかの森駅)と比較して運賃が非常に高いものとなっています。 現状の同区間は現金の場合鉄道320円、バス220円となり、所要時間は電車12～13分、ぐりーんバスで約40分となっています。 ルート全線を乗り通しする利用者は少数ではありますが、同区間において電車などバスの運賃差が存在することはバス利用を選択する際の要素として必要なものであると考えます。 しかし改定案では、バスをこの区間で利用した場合、現金420円となり電車と比較して『時間もかかるのに運賃も高い』という状態になり、バスという選択は実質的に消滅してしまいます。 昨今の市財政に鑑みて公共交通たるぐりーんバスの運賃改定という考え方にやや同意は出来ませんが、現状の改定案は「民間バス」を競合とみなしていると受け取れるものであり、市内交通の一つである鉄道との競合が全く考えられていません。 同ルートについては再分割を行い、松ヶ丘ルート・野々下ルートとし、乗り継ぎ割引制度を適用させるか、運賃改定を鉄道未満にする必要があると考えます。	運賃改定案にはやや同意できるが、鉄道との競合が考えられていない。 松ヶ丘ルートと野々下ルートに分割し、運賃を鉄道未満にするべき。	流山ぐりーんバスは、道路幅員が狭隘であることなど、民間路線バスの運行が困難な住宅地と鉄道駅間を結ぶことを目的とした公共交通であることから、鉄道と競合することはありません。 どの公共交通を選択するかは、利用者が判断するものであることから、松ヶ丘・野々下ルートを分割する考えはありません。	無	
2-1	資料3のP4	割引制度一覧(乗り継ぎ券利用を除く)(表3)	初乗り運賃の値上げ、対距離区間制(循環路線の運賃配慮)は諸事情から、やむなしと思いますが、障がい者および妊婦の運賃を民間路線バスの割引制度を参考にする必要はないと思います。 この方々への配慮を厚くするのが行政の力と考えます。…反対意見	障害者及び妊婦の運賃は、改定すべきではない。	「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。 そのため、障害者及び妊婦の方については、対距離区間制運賃の半額としています。	無	
2-2	—	—	近隣他市のコミュニティーバスには、回数券(柏市)や一日券(野田市)の運賃設定がありますが、この運賃改定議論の中では検討俎上に上がらなかったのでしょうか?…質問	回数券や一日券の運賃設定は検討したのか。	回数券や一日券については、市及び流山市地域公共交通活性化協議会において、協議・検討していきます。	無	
2-3	—	—	流山市のグリーンバス6路線の中で乗り継ぎ可能なのは①と②(江戸川台西/東、③と④と⑤(西初石/美田・駒木台/松ヶ丘・野々下)で北部、中部・東部、南部が分断されています。例えば、北部地区の市民が市役所や南流山に行くコミュニティバス路線はありません。鉄道駅を中心とした路線設計から、市内全体をグリーンバスでつなぐ新しい路線の検討をお願いします。…要望	市内全体をつなぐ流山ぐりーんバス路線を検討して欲しい。	流山ぐりーんバスは、道路幅員が狭隘であることなど、民間路線バスの運行が困難な住宅地と鉄道駅間を結ぶことを目的としています。 また、市内の公共交通である鉄道、民間路線バス、タクシー、検討中のデマンドタクシー等には、それぞれ特性に応じた役割があることから、流山ぐりーんバスの導入は、「流山市地域公共交通計画」に定めた「流山ぐりーんバス導入ルール」(P26)に基づき検討します。	無	
2-4	資料3のP5	乗継券利用時の運賃(表5)	障がい者や妊婦の乗継券は、大人/小人と同じく現金運賃(a)から100円引となっていますが、この現金運賃(a)は障がい者や妊婦の現金運賃で、大人/小人の普通運賃の半額ですから、例えば乗り換えルートの普通運賃が200円の場合、障がい者や妊婦は100円(半額)で、乗継券は100円引なら運賃はゼロ円になるということですか?…質問	障害者や妊婦の方が乗継券を利用した場合の運賃が知りたい。	現金運賃から100円を引いた額の半額となります。(パブリックコメント資料の資料3のP5参照)	無	
2-5	—	—	高齢者の運転免許返納者に対する優遇制度(無料券、割引券、回数券など)を要望します。…要望	高齢者の運転免許返納者に対する優遇制度を要望する。	市では、高齢者運転免許証自主返納助成制度を令和5年度中に実施する予定です。	無	
3	—	—	今回の運賃値上げ検討となった背景については理解しますが、今後の売上(利用者数)向上やコスト削減に関する対策案が説明されていない点に問題があると考えます。 このままでは同じことを繰り返し、一部路線が廃止となることが予想されます。 本当に必要としている一部の利用者(移動弱者)のためにも、今後の業務継続について踏み込んだ検討をお願いしたいです。 1つ黒字路線の確保として、流山IC西側の物流センター地域での営業を検討してはいかがでしょうか。また流山ICに関しては近い将来、自動運転車の実験運用等も予想されるため、それを見据えた取り組みを検討してはいかがでしょうか。	運賃値上げの背景は理解するが、利用者数向上やコスト削減に関する対策案がなく、今後の業務継続について検討してほしい。 流山IC西側の物流センター地域での営業を検討してはどうか。	利用者数向上やコスト削減に関する対策については、市及び流山市地域公共交通活性化協議会において、継続的に協議・検討しています。 流山ぐりーんバスは、道路幅員が狭隘であることなど、民間路線バスの運行が困難な住宅地と鉄道駅間を結ぶことを目的としています。 流山IC付近の物流センター地域では、流山ぐりーんバス・江戸川台西ルートが運行しているほか、民間路線バスが朝晩を中心に運行しています。	無	

No.	該当ページ	当該箇所	ご意見等	ご意見の要旨	市の考え方	修正の有無	流山ぐりーんバス運賃改定(案) 修正案
4	資料3のP1	1. 運賃について	運賃値上に賛成(その背景、根拠) 1. 基本的考え方 ・グリーンバスは、交通弱者の利用を目的としている ・したがって、路線の維持及び利便性の向上を図ることは最重要視されるべき 2. 民間路線バスとの関係 ・相互に併存し、住民の利便性に寄与すべき ・必ずしも民間運賃より低く設定する必要はない ・但し、民間運賃を上限とすることも必要 3. 割引率について ・割引率設定に当って、合理的基準はないでしょう。 ・これはむしろ市の「政治的判断」に任せるべきです。	運賃値上げに賛成する。	—	無	
5-1	資料3のP1	1. 運賃について	路線バスよりも自宅近くに停留所ができ、それだけでも便利に思っていました。その上、料金が路線バスより低額なのは過剰じゃないかと以前から思っていました。 料金が安いことは利用者の誰もが意見を言いません。しかしこんな運営を続けていたならいずれ破綻するでしょう。	運賃値上げに賛成する。	—	無	
5-2	資料3のP4	割引制度一覧(乗り継ぎ券利用を除く)(表3)	高齢者の運賃半額は、絶対に廃止するべきです。(障害手帳の提示者だけは配慮) 今の世の中は高齢者が優遇されている政策が多すぎる。 30~40年前の高齢者優遇政策はさっさとやめ、その原資は子育て世代や働き世代の支援政策に活用するべきと考えます。 道を歩いても電車・バスの中でも一昔前にはあまりなかった高齢者の横暴なふるまいをよく目にするようになりました。	高齢者割引は廃止するべき。	流山ぐりーんバスの後期高齢者に対する福祉施策として、半額制度を継続します。	無	
6-1	資料3のP1	1. 運賃について	私は昨年10月に流山市松ヶ丘に転居して参りました一人暮らしの79才になる高齢者です。残り余生の一時自分だけの自由な時間を持ちたいと云う贅沢な希望が叶えられ今日、満足な日々を過ごさせて頂いております。流山ぐりーんバスにつきましても、運転免許を返納した私にとりましては、朝早くから、夜遅くまで運行時間も定期的で、とても利用しやすく便利に使わせて頂いております。 運賃改定案につきましては、今の御時世妥当な処置ではないかと思いません。無くなつては困ります。	運賃値上げに賛成する。	—	無	
6-2	—	—	一つ運行ルートについて希望するならば、流山市の行政の中心である、市役所、保健所、図書館等に向かうルートの繋がりが無い。 おたかの森から歩いていか、エキスパレスでセントラルパークに行き、徒歩で向かうか、少し不便に思います。乗り継いででも行ければいいなと思います。	市役所、保健所、図書館等に向かうルートの繋がりが欲しい。	流山ぐりーんバスは、道路幅員が狭隘であることなど、民間路線バスの運行が困難な住宅地と鉄道駅間を結ぶことを目的としています。 また、市内の公共交通である鉄道、民間路線バス、タクシー、検討中のデマンドタクシー等には、それぞれ特性に応じた役割があることから、流山ぐりーんバスの導入は、「流山市地域公共交通計画」に定めた「流山ぐりーんバス導入ルール」(P26)に基づき検討します。	無	
7-1	—	—	燃料代、運転者不足で苦しいのは判るがコミュニティバスの使命として市が助成金を出して運賃のUPをおさえて欲しい。 市として無駄をなくしてその分を助成金を増やして欲しい。	市の助成金を増やして、運賃値上げ幅をおさえて欲しい。	市では、流山ぐりーんバスの運行を存続させるため、コロナ禍の令和2年度は約1億2千万円、昨年度は約9千万円の税金を投入しています。 「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。	無	
7-2	—	—	東武バスだけでなく他のバス会社とも交渉してもらいたい。	他のバス会社とも交渉してもらいたい。	流山ぐりーんバスは、東武バスセントラル(株)(4台)と京成バス(株)(4台)と協定を交わし、全6ルートを実行しています。	無	
7-3	—	—	75才以上の半額がいいが、それ以外の年金生活者にも配慮してもらいたい。	年金生活者にも配慮してもらいたい。	75歳以上の後期高齢者に対しては運賃が半額となる割引制度がありますが、拡充は考えていません。	無	

No.	該当ページ	当該箇所	ご意見等	ご意見の要旨	市の考え方	修正の有無	流山ぐりーんバス運賃改定(案) 修正案
8-1	—	—	高齢者は免許返納することが多く、通院や買い物などに足の確保が欠かせません。物価が高騰し、家計がますます苦しくなっており、わずか20円でも負担が増えることはとても困ります。	高齢者は免許返納することが多く、負担が増えることは困る。	市では、高齢者運転免許証自主返納助成制度を令和5年度中に実施する予定です。流山ぐりーんバスの後期高齢者に対する福祉施策として、半額制度を継続します。「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。	無	
8-2	—	—	民間のバスを参考にと言いますが、そもそも市が作ったぐりーんバスの位置付けが間違っていると思います。福祉の観点から考え直していただきたいです。	ぐりーんバスの位置付けを福祉の観点から考え直していただきたい。	流山ぐりーんバスは、道路幅員が狭隘であることなど、民間路線バスの運行が困難な住宅地と鉄道駅間を結ぶことを目的としている公共交通機関であり、位置付けを変更する考えはありません。	無	
8-3	—	—	もっとルートを増やしてほしい。	ルートを増やしてほしい。	市内の公共交通である鉄道、民間路線バス、タクシー、検討中のデマンドタクシー等には、それぞれ特性に応じた役割があることから、流山ぐりーんバスの導入は、「流山市地域公共交通計画」に定めた「流山ぐりーんバス導入ルール」(P26)に基づき検討することとします。	無	
8-4	—	—	高齢者の半額のための保険証提示ではなく証明書を配布してほしいなどの要望に応じてほしいと思います。	高齢者割引を保険証提示ではなく、証明書を配布してほしい。	現行のとおり、証明書を配布する予定はありません。	無	
9-1	資料3のP1	1. 運賃について	運行経費が以前よりかかって、それに反比例して利用者が減っている背景は理解しました。しかし、バス運賃だけでなくいろいろなものが値上がりしているのに、労働賃金は上がっていません。給料も上がるならバス運賃の値上げに賛成します。住民税を充てても運行経費が足りないのでしょうか。	給料が上がるならバス運賃の値上げに賛成する。	流山ぐりーんバスの運行経費は、平成17年度から令和5年度までに約45%増加しています。「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。	無	
9-2	—	—	ふだん、江戸川台駅と自宅の行き来には徒歩か自転車ですが、雨が降っている日、とても寒い日だけぐりーんバスを使っています。自家用車は一家に一台しかないのでは他の家族が車を使っていると私は車が使えませんし、二十年后には年齢的なことで運転免許を返納するかもしれないです。私には車で送迎してくれる家族はいないので、グリーンバスは今後一層頼りになるでしょう。本当はもっと本数を増やしてほしいぐらいです。グリーンバスの運行が難しいなら、市が補助金を出してタクシーを安く利用できるのが一番効率がいいのかもかもしれません。あとは、テレビコマercialでやっているオンデマンド・タクシーや、ロシアで普及している「マルシェルートカ」という路線タクシーはどうですか。マルシェルートカは小型のバンで5-6人乗れて、走る区間は決まっている、どこでも乗り降りできるシステムです。料金は定額です。	将来の免許返納を考えると、ぐりーんバスが必要となる。または、市が補助金を出してタクシーを安く利用できるようにするべき。デマンドタクシー等を検討したらどうか。	流山ぐりーんバスの運行が困難となった場合、必要に応じてデマンドタクシーを含めた代替交通の検討を行います。	無	
9-3	—	—	他に普段よく思うことは、江戸川台に行かなくても東深井から野田市(ホームマック)、柏の葉(ヨークマート)、物流センター(江陽台病院のあたり)に行ける公共の「足」が欲しいということです。	東深井から、野田市や柏の葉、物流センターに行ける公共交通がほしい。	個別施設の移動には、タクシーを含む既存の公共交通をご利用ください。	無	
10	資料3のP4	割引制度一覧(乗り継ぎ券利用を除く)(表3)	私共(80代)の者として運賃を半額として頂いている恩恵を受けております。ありがとうございます。しかし今回の事案で半額を撤廃していただき是非お願いします。少しでもお役に立てたら今までにお礼に返ささせていただきます。存じます。	高齢者割引は廃止の方がよい。	流山ぐりーんバスの後期高齢者に対する福祉施策として、半額制度を継続します。	無	
11-1	—	—	①流山広報には、グリーンバスの価格改定について内容が記載されておらず、ホームページを見るか市役所等へ取りに行き、その内容を見るようにとのことでしたが、グリーンバスを利用する我々高齢者はホームページを見ることも市役所へ出向くことも困難です。価格改定のような大事なことは広報の紙面で明らかにすべきです。	広報の紙面に価格改定内容を掲載すべきである。	流山ぐりーんバス運賃改定(案)については、市民の皆様のご意見を募集するため、市役所、各出張所、各公民館、各図書館等、主要公共施設のほか、流山ぐりーんバスの車内にも配架しました。	無	
11-2	—	—	②市長は市長選前、市民の足の確保に力を入れと約束されていました。約束守っていただきたい。	市民の足の確保に力を入れるという約束を守ってほしい。	市民の生活の足である流山ぐりーんバスの運行を継続していくため、運賃を改定するものです。	無	
11-3	資料3のP1	1. 運賃について	③値上げに反対です。	運賃値上げに反対する。	「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。今回の運賃改定は、流山ぐりーんバスの運行を存続させるため、これまで約45%増加してきた運行経費の一部を、利用者に負担していただくものです。市では、流山ぐりーんバスの運行を存続させるため、令和2年度は約1億2千万円、令和4年度は約9千万円の税金を投入しています。	無	

No.	該当ページ	当該箇所	ご意見等	ご意見の要旨	市の考え方	修正の有無	流山ぐりーんバス運賃改定(案) 修正案
12-1	—	—	・毎日、ぐりーんバスを利用しています。 ・毎回、10分～15分位遅れてきます。それ以上の時も多々あります。 ・「八木北小南門入口」で待っている時に反対の駒木台へ行くバスが来ましたので乗りました。柏の葉を廻って「八木北小南門入口」を通って「おおたかの森西口」へ行ったこともありましたが、20分以上も遅れてくるバスを待つのはとても大変です。時間通りに来たことは殆んどないです。 ・美田駒木台ルートは利用者が少なく路線を廃止するとの噂を聞きました。もしバスがなくなったら、出かけることができません。直ぐ介護が必要になってしまうと心配です。赤字路線かもしれませんが廃止しないでください。 ・もっと利用が増えるような工夫をしてください。午前中だけでも、おおたかの森駅北口へ寄るとかしたら、通勤の人がもう少し利用するのではと思います。 ・現在バスは40分間隔です。30分間隔にしてほしいです。年々車の運転をやめる人も増えてますので是非よろしく願い致します。	時刻表通りに運行してほしい。 美田・駒木台ルートを廃止しないでほしい。 おおたかの森駅北口へ寄る等、利用者が増えるような工夫をすべき。 美田・駒木台ルートを30分間隔にしてほしい。	美田・駒木台ルートにおいて、慢性的な運行の遅延が生じていることは認識しており、定時運行を確保するためにルート見直し等を検討しています。	無	
12-2	—	—	「おおたかの森西口」からバスを待っている時ですが、椅子が3人掛けです。発車25分前から待っている人もいて、20分前では座れません。高齢者には荷物を持って5分でも立って待つのはとても大変です。高齢者の利用が多いです。是非、6人掛け以上の椅子をお願いします。	おおたかの森駅西口の停留所に、6人掛け以上の椅子を設置してほしい。	ご意見として承ります。	無	
13-1	—	—	・収支比率で路線毎の経営状況を把握するのは公平で、ある面やむを得ないのかもしれませんが、一方で利用人数の状況でも評価していただきたい。理由は流山市の場合、高齢者半額としており、比支比率で評価すると高齢者利用の多い路線は不利となると考えているからです。福祉政策の一環として是非ともご検討ください。	高齢者利用の多い路線もあるため、利用人数の状況でも評価してほしい。	流山市地域公共交通計画において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、評価基準は収支率を採用しています。	無	
13-2	資料3のP7	4. 市内民間バス路線の運賃について	・グリーンバスのみ高齢者半額とするのではなく、東武バス、新京成バス等の民間事業者のバスも半額とする政策を試みてほしいものです。	民間路線バスにも高齢者半額とする政策を試みてほしい。	民間事業者に伝えます。	無	
14	—	—	おはようございます。件名につきまして、グリーンバスは高齢者や障害者など、交通弱者と言われる人達の、重要な移動手段であり、福祉的な側面もあるかと思えます。経営上の問題だけで判断せず、利用者の実態を把握して頂きたいです。白みりんミュージアムだの、物流センターやアミューズメント施設だのを作るお金があるのであれば、社会的弱者のために、もっと予算を回してください。よろしく願いします。	高齢者や障害者などの重要な移動手段であるため、経営上の問題だけで判断せず、利用者の実態を把握してほしい。	高齢者に対しては「高齢者等移動支援バス」、障害者に対しては「福祉タクシー」等の福祉施策を実施しています。 流山ぐりーんバスは、道路幅員が狭隘であることなど、民間路線バスの運行が困難な住宅地と鉄道駅間を結ぶことを目的としています。 運賃改定案では、高齢者、障害者及び妊婦の方は運賃が半額でご利用できます。	無	
15-1	資料3のP1	1. 運賃について	①ぐりーんバス運賃改定案には賛成です 流山市民になって半世紀、最近の市の発展には心強さを感じております。「ぐりーんバス」は運転免許返納後は私共のなくてはならない足となっています。アンケートにもありますが通院・買い物・市役所への用事、選挙の投票といろいろあります。	運賃改定案に賛成する。	—	無	
15-2	資料3のP4	割引制度一覧(乗り継ぎ券を除く)(表3)	②高齢者割引きとても有難がたいですが他を節約しますので割引はカットで良いと思います。	高齢者割引きは廃止してもよい。	流山ぐりーんバスの後期高齢者に対する福祉施策として、半額制度を継続します。	無	
15-3	—	—	③「三田・駒木台ルート」は利用者が少ない様ですが、これからは増えることでしょう。存続を切に願います。	美田・駒木台ルートの存続を願う。	流山ぐりーんバスの運行継続基準については、流山市公共交通計画(P29)で定めています。 運賃改定による収支の改善のほか、美田・駒木台ルートについては、ルートの見直しを含めた収支の改善を図り、運行が継続できるよう努めます。	無	
16	資料3のP1	1. 運賃について	ぐりーんバスは高齢者にとってかけがえのない足となっています。買物や通院などに使うことが多く、値上げは大きな負担増となります。流山市内には電車の駅まで歩いていけない地域が多く、ぐりーんバスが利用できなくなると大変困る方が多くいらっしゃいます。是非定額の料金のまま使い続けられるようにしてほしい。 そもそも市としては、公共交通の充実にもっと税金を使うべきだと思います。今回の改定案は逆行しています。 他の無駄づかいをへらせば、値上げしなくてもいいのではありませんか。物価高騰の中、市民の負担を増やすことは大反対です。	運賃値上げに反対する。	「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。	無	
17	資料3のP1	1. 運賃について	今値上げラッシュの中、値上げはきびしいです。絶対やめてください。	運賃値上げに反対する。	「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。	無	
18	資料3のP1	1. 運賃について	値上げはなるべくしないでほしいです。よろしく願いします。	運賃値上げに反対する。	「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。	無	

No.	該当ページ	当該箇所	ご意見等	ご意見の要旨	市の考え方	修正の有無	流山ぐりーんバス運賃改定(案) 修正案
19-1	資料3のP1	1. 運賃について	(1)費用について、利用者が公平に負担するという意味から、すべてのルートにおいて、「対距離区間制運賃」の導入は当然必要と思います。	対距離区間制運賃の導入は必要。	改定(案)では、全路線において「対距離区間制運賃」としていません。	無	
19-2	資料3のP1	1. 運賃について	(2)民営のバス会社が参入してこなかった地域なので、民営のバス会社と同様な考え方に基づく運賃の改定はうまくいかないと思います。 ①初乗り運賃と上昇する運賃について。 全国的に、鉄道・バス会社は赤字になると初乗り運賃を値上げしますが、総じてその後は利用者が減り、さらに赤字が発生するという負のスパイラルに陥っています。 したがって、流山市においては、まず、利用者増を期待できる運賃改定であることが必要と思います。 流山市においては、おたかの森地域を除き高齢化が進んでいると思いますので、今後ぐりーんバスを利用したい高齢者は益々増加するものと思います。「ちょっとそこまで、数停留所間でもぐりーんバスを利用したい。」と思いきや簡単に利用できる運賃体系にしていきたい。 具体的には、 i)初乗り運賃を現行より下げワンコイン「100円」にし、 ii)料金のアップを10円単位にしていきたい。 なお、バス乗車中に運賃の支払い状況を見ますと、利用者のうちSuicaかPASMOを利用しない方はいた場合でも1人程度ですので、10円刻みの運賃であっても運転者が料金支払いを確認する負担は大きくならないと思います。 ②提案されている値上げには、絶対に反対。 税金投入にも限界があると思いますので、ある程度の値上げはやむを得ないと思いますが、私が利用しているルートでいうと、現行220円区間が440円と2倍以上に値上げするのは、上げ過ぎです。これでは私も利用を控えますので、益々利用者減を惹起することになります。絶対に反対です。値上げ幅については、全体的に再検討を求めます。 なお、仮に値上げをするにしても、激変緩和措置を講じるべきと思います。	初乗り運賃は100円にし、10円単位の料金アップとする。 運賃改定案には反対。値上げ幅について再検討を求めます。	「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。 改定後の運賃は、市内民間路線バスの運賃を参考にしています。	無	
19-3	—	—	③ぐりーんバスとは？ ぐりーんバスの利用者はぐりーんバスしか移動手段を有していない高齢者が多くと予想されることから、流山市においては、ぐりーんバスは公共事業として計画され、運営されてきたのではないのでしょうか。 制度開始以来これまで17年間運賃を改定してこなかったからといって、これまでの差を一気に埋めるような今回のような大幅な改定、大きな値上げは正当化されるものではないと思います。 以上です。流山市民が末永く利用できる、利用したい「ぐりーんバス」を、今後よろしく願います。	ぐりーんバスとは何か。 これまでの差を埋めるような大幅な改定は正当化されるものではない。	流山ぐりーんバスは、道路幅員が狭隘であることなど、民間路線バスの運行が困難な住宅地と鉄道駅間を結ぶことを目的としている公共交通機関です。 「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。	無	
20-1	資料3のP1	1. 運賃について	1. グリーンバスは公共のものなので、守るのは市の役割。だから反対します。	運賃値上げに反対する。	「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。	無	
20-2	資料3のP1	1. 運賃について	2. 高齢化が進み、車を手放している人が増えているので、安く便利なグリーンバスは必要。値上げは年金生活者にはつらい。だから反対します。	運賃値上げに反対する。	「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。	無	
21-1	—	—	1. 市長選の公約で「高齢者の足の確保をする」としていたのに、当選したら、公約を破るのはおかしいと思う。	高齢者の足の確保をする公約を守るべき。	高齢者の足でもある流山ぐりーんバスの運行を継続していくため、運賃を改定するものです。	無	
21-2	資料3のP1	1. 運賃について	2. 民間バスに、運賃を近づけるようなことを言っているが、市のグリーンバスは民間バスとは性格が違う。住民の福祉を向上させるのが自治体の役割のはず。市のお金を使ってでもやるべきだと思う。	民間バスとぐりーんバスでは役割が異なるため、運賃を近づける改定案には反対である。	「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。	無	
21-3	—	—	3. ルートを新設してほしい。(西深井の方)	西深井にぐりーんバスのルートを新設してほしい。	市内の公共交通である鉄道、民間路線バス、タクシー、検討中のデマンドタクシー等には、それぞれ特性に応じた役割があることから、流山ぐりーんバスの導入は、「流山市地域公共交通計画」に定めた「流山ぐりーんバス導入ルール」(P26)に基づき検討します。	無	
22	資料3のP1	1. 運賃について	1. 東京都のように無料に近いところもある。流山市も東京都のように安くしてほしい。値上げは反対。 2. 京成、東武バスのようにグリーンバスの料金を上げるのは問題だ。	運賃値上げに反対する。 東京都のように安くしてほしい。 民間路線バスを参考にした運賃設定は問題である。	「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。 東京都が運営する都バスの運賃は、一律210円です。	無	

No.	該当ページ	当該箇所	ご意見等	ご意見の要旨	市の考え方	修正の有無	流山ぐりんバス運賃改定(案) 修正案
23-1	資料3のP1	1. 運賃について	松ヶ丘・野々下ルートを利用者です。四季野公園入口から、おおたかの森駅西口又は、南柏駅西口を週に3、4回往復利用。月に1回おおたかの森病院前を利用しています。片道現行160円で、上記3停留所まで行く事が出来ます。今回の値上げ案では、南柏駅西口280円(1.75倍)、おおたかの森駅西口240円(1.5倍)、おおたかの森病院前200円(1.25倍)となり、とんでもない値上げです。値上げするにしても、せめて1.25倍以内にしたいと思います。	値上げ幅をせめて1.25倍に抑えてほしい。	「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。	無	
23-2	—	—	また、前回改定から西松ヶ丘1丁目停留所を新設されましたが少ないと思いますので、廃止する事により距離が少々短くなります。ご検討をお願いします。	西松ヶ丘1丁目停留所は、利用者が少ないと思うので廃止すべき。	西松ヶ丘1丁目停留所は、令和4年度に実施した乗車数調査により、松ヶ丘・野々下ルート全31バス停留所のうち10番目に利用者が多いことから、廃止は考えていません。	無	
24	資料3のP1	1. 運賃について	年金生活者です。諸物価高騰の折、私も年寄りにとってグリーンバスは大へん有難い存在です。感謝しております。値上げしないで下さい！切にお願いします。	運賃値上げに反対する。	「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。	無	
25-1	—	—	運賃の値上げはやめていただきたい。これから年々年寄りが増え、年寄りには車をやめなるべく公共機関を使うように言われています。私達年金生活者にとっては、物価は上がる一方バスまで値上げは、どうかと思います。補助金がかかると言いますが、おおたかの森及びその周辺の開発に使う税金をまわしていただいた方が流山市民全体への公平に税金が使われるものだと思います。運賃を上げるのではなく、バスの運行を1時間に3回にしていただければ、利用者ももっと増え、利益につながると思います。	運賃値上げに反対する。運行を1時間に3便にすれば利用者が増え、利益につながる。	増便により利用者は増加しますが、松ヶ丘・野々下ルートに運行車両を増やすことで運行経費は約2,600万円増大するため、この運行経費を上回る運賃収入が確保できなければ、さらなる値上げが必要となります。	無	
25-2	資料3のP1	1. 運賃について	市バスは便利性とやすさが売りだと思いますので、ぜひ現状の運賃でやっていただきたいと思います。	現状の運賃で運行してほしい。	「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。	無	
26	資料3のP1	1. 運賃について	「流山グリーンバス」の利用者の一人として。現在の運賃も安くならないのかと考えている。補助金のおかげによって、低額での利用になるが、収入の少なさ、様々の税金の増額によって、低額とは思えない。市民の足として定着したバスである。現状の存続を意見として提出する。	現在の運賃より安くしてほしい。流山ぐりんバスの存続を求める。	「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。運賃改定は、流山ぐりんバスの運行を存続させるために行うものであり、赤字補填は皆様の税金で成り立っています。	無	
27-1	—	—	<南柏駅⇄流山おおたかの森駅>始発朝7時から利用して5年以上になります。週4日以上通勤で利用していますが、豊四季駅に7時29分に着く事はほとんどありません。(障害の高校生豊四季で降ります。)ショッピングセンターに7時33分に着く事は全くこの5年間ありません。始発を南柏6時40分1本増やせたら、通園、通学、通勤利用が増えるかもしれません。雨の日は、混み合い遅刻するのでは毎回ハラハラです。朝6~8時 夕方 16時半~18時半バスの本数を増やしてほしいです。	時刻表通りに運行してほしい。松ヶ丘・野々下ルートで、始発便及び朝夕の増便してほしい。	引き続き安全に配慮し、定時運行に努めます。松ヶ丘・野々下ルートに運行車両を増やすことで、運行経費が約2,600万円増大することから、増便は考えていません。	無	
27-2	—	—	バスの停車時刻のチェック 東部近隣公園乗り降りする人いるのか？いないのであれば、その停留所は撤去しても良いのでは？ 野々下5丁目西と野々下4丁目北どちらかにしたら時間的に良いのでは？ 2022年6月流山おおたかの森にニトリがオープンして勤務する人も増えた為、バス利用者も増え、ローソンからの通りと豊四季の大通り渋滞も考慮の上バスの本数や朝6時台の始発時間の見直しをお願いします。グリーンバスで沢山の人が助けられているのは事実なので、一個人の意見ではありますが、ドライバーさんには、頑張してほしいと思っています。	松ヶ丘・野々下ルートについて、乗り降りのないバス停は撤去し、バス停の集約を検討すべき。渋滞を考慮し、本数やダイヤの見直しをするべき。	乗り降りのないバス停はありませんが、乗客数が少なく、近隣にバス停がある場合は、利用者に考慮しつつ、撤去や集約による効果を検討します。慢性的な渋滞により定時運行が確保できていない場合には、ルートの見直しやダイヤの変更を検討します。	無	

No.	該当ページ	当該箇所	ご意見等	ご意見の要旨	市の考え方	修正の有無	流山ぐりーんバス運賃改定(案) 修正案
28-1	資料3のP4	割引制度一覧(乗り継ぎ券利用を除く)(表3)	①グリーンバスの価格につきまして定額制の廃止については、乗降時に障害者・妊婦、高齢者等の弱者の方々の把握が困難になる為、定額制の廃止について再度検討をお願いしたい。 距離制を導入する場合には、下記の点について車両の改善、ドライバーへの教育について行政より強く申し入れをしてほしい。 ア)障害者・妊婦、高齢者への声掛け等で弱者に対する配慮と認識をしている事の把握に努めてほしい イ)乗車時に整理券やカード等の登録作業がスムーズにできるように声掛けや確認をしてほしい。 ウ)下車場所などの把握に努めてほしい。料金などの案内も的確にしてほしい。 オ)グリーンバスは、交通弱者の利便性を担保するうえで必要な物である為、民間の交通機関の競争で価格等を検討するのはやめてほしい。	障害者、妊婦の方の運賃は、定額制のままとして欲しい。 障害者・妊婦・高齢者等に配慮した車両の改善やドライバーの教育について、行政から強く申し入れしてほしい。	流山市地域公共交通計画において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、バス運転士等の人件費及び燃油価格の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。 運転士には、運行を委託しているバス事業者を通じ、障害者や妊婦の方を含む全ての利用者が安心して利用できるよう、丁寧な案内・接客を引き続き要請していきます。	無	
28-2	—	—	エ)車両にカメラ等の設置でドライバーが障害者・妊婦、高齢者等の安全を確保できるよう努めてほしい。	車両にカメラを設置し、障害者等の安全を確保してほしい。	運転士から乗降客の安全確認ができるよう、カメラの設置を検討します。	無	
28-3	—	—	②年間バスポートなど一枚のICカードで自由に乗車ができる仕組みづくりをしてほしい。よろしくおねがいいたします。	年間バスポートなど、一枚のICカードで自由に乗車できるようにしてほしい。	利便性向上については、流山市地域公共交通活性化協議会において協議・検討していきます。	無	
29-1	—	—	ぐりーんバスの値上げに反対します。また、民間路線バスの運賃改定に合わせて、ぐりーんバスの運賃の段階的な値上げを検討することにも反対です。 ・地域住民の足を確保する事を目的としてぐりーんバスが導入されていると理解しています。とりわけ、運転免許や自家用車がない高齢者、障害者や子どもなどの日常生活にとって必要なバスです。電気代などの光熱費を含め多くの品物が値上がりし、一方で年金は実質減額です。物価高騰のいま、流山市は無駄な事業を見直し、住民の生活に密着している事業(公共交通など)にこそ、私たちの税金を使ってほしいと思います。	運賃値上げに反対。無駄な事業を見直し、公共交通にこそ税金を使ってほしい。	「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。	無	
29-2	—	—	・私の住んでいる前ヶ崎地域にはぐりーんバスが通っていません。地域には高齢者が多く、免許を返納したり、そもそも免許を持っていない方が多くいます。車のない住民にとっては、前ヶ崎地域から市役所方面に行くのはとても不便です。市役所や生涯学習センター方面へのぐりーんバスを早期に運行してもらいたいと思います。	前ヶ崎地域から市役所方面へのぐりーんバスを運行してほしい。	市内の公共交通である鉄道、民間路線バス、タクシー、検討中のデマンドタクシー等には、それぞれ特性に応じた役割があることから、流山ぐりーんバスの導入は、「流山市地域公共交通計画」に定めた「流山ぐりーんバス導入ルール」(P26)に基づき検討します。	無	
30-1	—	—	改定案について拝見しました。まず最も申し上げたいのは周知の方法です。ちいき新聞は全員に配布されているわけではなく、ホームページも普通は見ません。知らない人がほぼです。意見を募るのであれば、関係する自治体に知らせる等が必要ではないでしょうか？これでは勝手に改定したと同等です。	改定案の周知方法が不十分である。	パブリックコメント実施の実施については、広報ながれやまにて公表しました。流山ぐりーんバス運賃改定(案)については、市民の皆様のご意見を募集するため、市役所、各出張所、各公民館、各図書館等、主要公共施設のほか、流山ぐりーんバスの車内にも配架しました。	無	
30-2	—	—	改定運賃につきましても高すぎます。市のバスとは思えず、一般のバスと同じです(そもそも一般に倣っているようですのでそこも疑問ですが)。市バスは市民の足として必要な方が利用しているものですので、再検討いただきたくお願い申し上げます。せめて、現状から一律+20円ではないでしょうか。遠い方ほど利用したいはずです。	運賃の値上げ幅が大きすぎる。一般のバスに倣うことが疑問である。	「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。 改定後の運賃は、市内民間路線バスの運賃を参考にしています。	無	
31-1	—	—	運賃改定案に反対します。理由はこれから高齢化がさらに進むと車を手放す人が増え、益々バスの必要が高まってくるのに、一番身近な交通機関があまりに高いと外出を控えなくならなければならなくなります。現在私は利用を必要とする回数はまだ少ないですが、近い将来にはとても大切なものとなります。しかも安い運賃であれば、たくさん使いたいと思います。そのための提案です。 ①まず運賃は初乗りは100円ワンコインとする。 ②そして上限は300円。 安くすることで乗客を増やして収入を増やしていくのです。それでももちろんこれでは赤字は解消されないと思います。	運賃値上げに反対する。初乗り運賃を100円、上限を300円とする。	「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。 改定後の運賃は、市内民間路線バスの運賃を参考にしています。	無	
31-2	—	—	③赤字解消のためにはクラウドファンディングを毎年度初めに募るのです。10000円単位で。 そして10000円につき1年間有効の乗車券を10枚発行して差し上げる。きっと今ぐりーんバスを使わない方でも私のように近い将来にたくさん使う予定の方たちは多くいると思いますので、多額の寄付が集まるものと思われれます。 そして安ければ利用者はさらに増えると思います。 今使わない人にとってもぐりーんバスはとても大切なものなのです。いつまでも使いやすい形で欲しいのでよろしく申し上げます。	クラウドファンディングにより寄付を募り、運行を維持する。	ご意見として承ります。	無	

No.	該当ページ	当該箇所	ご意見等	ご意見の要旨	市の考え方	修正の有無	流山ぐりーんバス運賃改定(案) 修正案
32	—	—	<p>駒木台第二自治会ぐりーんバス利用向上委員会では、ぐりーんバスが使いやすい公共交通機関とすることが前提だと考えています。</p> <p>今回の値上げ検討がぐりーんバスの収支改善が目的のはずですが、値上げを前提に話しが進んでいるようで、値上げの額が大きく、利用者数の減少がどこまで考慮されているのかわかりません。仮に値上げをして、収支率が改善しなかった場合、それを理由にバスの廃止が進んでしまう可能性があることは納得できません。</p> <p>現在、美田・駒木台ルートにおいては、進めている定時運行(それに伴うルート改正等)の検討を最優先していただくことを強く希望し、値上げ検討については事を急ぎすぎないよう、市民に納得のいく形で進めていただくよう、重ねてお願いします。</p> <p>詳細な理由は以下のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、美田・駒木台ルートは収支率改善に向けて、流山おおたかの森駅までのルート短縮と変更の議論の真っ最中。それなのに、160円だったものが、駒木台では240円～260円になってしまうのでは、せっかく収支率改善に向けた住民側の動きに水を差すことになる。 ・特に駒木台では、柏駅までのバスで行った場合と、ぐりーんバスで流山おおたかの森駅を経由した場合に、柏駅や北千住駅、その先まで費用合計が似たようなものになっている。柏方面へのバスの方が運行本数が断然多く、深夜まで運行している状況。それが、ぐりーんバスが値上げになることで、ぐりーんバスを利用せず、柏へ向かう人が多くなることが予想される。 ・流山市、それも駒木台は特に、買い物などは柏市を利用することが多い場所。それなのに、値上げにより流山おおたかの森から足が遠のけば、市内店舗の利用機会損失につながっていく。 ・4月に発表されたシミュレーションでは、値上げによる利用減少で収支率の改善はほぼない状況だったが、4月よりもさらに値上げ幅が大きい今回の案では、さらなる利用減少も見込まれ、本当に収支改善につながっていくのか疑問。 ・高齢者の足という意味では、値上げ後であってもタクシー利用よりも割安に違いない。そのことに前提として、値上げを軽く考えているのではないか。 ・値上げ後、収支率が改善せず、それを理由にぐりーんバスの廃止を進めることになってしまった場合、誰がその責任をとるのか、どういう責任をとるのか、その後の対応策が示されていない。 ・これまで、収支率改善について話し合いをするなかで、関連自治会と連絡を密にしていくという話だったが、今後の収支率に大きく影響があるはずの値上げ検討について、市役所側から駒木台第二自治会側にまったく相談や連絡がなく、値上げについて本当に誠意をもって検討しているのか疑問。 	<p>美田・駒木台ルートは、定時運行やルート改正を最優先としてほしい。収支率改善のための値上げは、十分な検討をお願いしたい。</p>	<p>「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。</p> <p>美田・駒木台ルートの収支改善策や定時運行については、ルート短縮や変更の検討を進めています。</p>	無	
33-1	—	—	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃改訂(値上げ)は「やむを得ず」と考えます。 ・但し、障害者、高齢者等の割引は継続されたい 	<p>運賃値上げはやむを得ない。障害者、高齢者の割引は継続すべき。</p>	<p>目的地まで遠い場合は運賃が高くなる対距離区間制運賃が本改訂の基本的な考えであるため、障害者及び妊婦の方も同様に対距離区間制運賃の半額としています。</p>	無	
33-2	—	—	<ul style="list-style-type: none"> ・夏季、冬季は特に高齢者の利用が多いと見受けられる。時間帯によって便数増(20分間隔)を希望する(松ヶ丘・野々下ルート) 	<p>季節・時間帯による便数の増便を希望する。</p>	<p>ご意見として承ります。</p>	無	
33-3	—	—	<ul style="list-style-type: none"> ・本アンケートは、偶々最前列に座り見付けた次第、もっと広報して多くの利用客の意見を募るべし。 	<p>パブリックコメントの周知方法を工夫すべき。</p>	<p>流山ぐりーんバス運賃改定(案)については、市民の皆様のご意見を募集するため、市役所、各出張所、各公民館、各図書館等、主要公共施設のほか、流山ぐりーんバスの車内にも配架しました。</p>	無	
33-4	—	—	<p>その他、京成バスでの英語によるアナウンスは不要。不正確な発音と表現は「流山ぐりーんバス」と銘打っているので、外聞が悪い(続けるなら専門家のアドバイス必要)、又英語アナウンスを必要とする外人は見かけない。</p>	<p>英語アナウンスは不要。</p>	<p>ご意見として承ります。</p>	無	
34	資料3のP1	1. 運賃について	<p>毎日利用させてもらっていますのでこれ以上色んな物が値上がりするとまじります 今回はみなおして下さい</p>	<p>運賃値上げに反対する。</p>	<p>「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。</p>	無	
35	資料3のP1	1. 運賃について	<p>※流山ぐりーんバス運賃改定の改定前と改定後の運賃差が大きいにおどろきました。 ※もし、運賃が値上げするのであれば現在1時間に2回の運転を3回にしてほしいです。よろしく願いいたします。</p>	<p>運賃値上げ幅が大きすぎる。値上げするなら運行便数を増やしてほしい。</p>	<p>「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりーんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保することが必要です。</p> <p>改定後の運賃は、市内民間路線バスの運賃を参考にしています。</p> <p>松ヶ丘・野々下ルートに運行車両を増やすことで、運行経費が約2,600万円増大することから、増便は考えていません。</p>	無	

No.	該当ページ	当該箇所	ご意見等	ご意見の要旨	市の考え方	修正の有無	流山ぐりんバス運賃改定(案) 修正案
36-1	—	—	・おおたかの森駅への通勤交通手段としての位置付けではなく市民の足の確保の観点から見直してほしい。	おおたかの森駅への通勤交通手段としての位置付けではなく、市民の足の確保の観点から見直してほしい。	流山ぐりんバスは、道路幅員が狭隘であることなど、民間路線バスの運行が困難な住宅地と鉄道駅間を結ぶことを目的としている公共交通機関として位置付けています。	無	
36-2	—	—	・とりわけ高齢化がすすむ北部地域の買い物、通院、高齢者の社会活動を保障することは健康維持促進、ひいては医療費削減に必要。 ・高齢ドライバーの事故防止のため、免許証の返却を求めるなら値上げは逆行する。 ・議会答弁をきいたが、値上げした場合の乗客減を含めた収支改善とは思えない。 ・民間バスとの競争を避けようとする先には現在のバス、トラック運転手不足を考えるとバス路線縮小の危険を感じる。	高齢ドライバーに免許証の返却を求めるなら、値上げは逆行する。値上げした場合の乗客減を考えると、収支改善になるとは思えない。	「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保する必要があります。市では、高齢者運転免許証自主返納助成制度を令和5年度中に実施する予定です。	無	
37-1	資料3のP1	1. 運賃について	「住んでよかった」をもっともっと！との井崎市長の基本政策の想いはその通りと思います。何もかも物価が値上がりして生活が苦しくなっている今、グリーンバスの値上げはきびしいです、絶対にやめてください。	運賃値上げに反対する。	「流山市地域公共交通計画」において、流山ぐりんバスの運行継続基準を収支率50%と定めている(P29)ことから、人件費及び燃料費の高騰による運行経費の増大に見合った運賃収入を確保する必要があります。	無	
37-2	—	—	グリーンバス運行について、南柏駅からセントラルパーク行き、市役所行きを強く求めます。	南柏駅からセントラルパーク・市役所行きのぐりんバスを運行してほしい。	市内の公共交通である鉄道、民間路線バス、タクシー、検討中のデマンドタクシー等には、それぞれ特性に応じた役割があることから、流山ぐりんバスの導入は、「流山市地域公共交通計画」に定めた「流山ぐりんバス導入ルール」(P26)に基づき検討します。	無	
38-1	資料3のP1	1. 運賃について	価格改定に積極的に賛成というよりは、諸物価高騰の折から、やむ無しという考えである。	運賃値上げはやむを得ない。	—	無	
38-2	—	—	拙宅は江戸川台駅から、江戸川台西ルートでわずか2つ目のバス停が最寄りだが、荷物が多い、疲労困憊、荒天の時は、大変ありがたいと思う。防犯の意味でも。 この路線、西口商店街—15号公園間はバス停を設けられる道路線形ではないので、西二丁目交差点から、セブンイレブン西三丁目店、エステート方向を経由して途中で停留所を作る等の案は如何か？ 自分も高齢者の仲間入りをし、さらに進む超高齢化社会において、最寄りの公共施設はキープしておきたい。そのためには、自分ももっと利用し、またある程度の価格見直しも認めざるを得ないと思う。	江戸川台西二丁目交差点から、セブンイレブン西三丁目店、エステート方向を経由して途中で停留所を作るのはどうか。	流山ぐりんバスのルートや停留所の見直しについては、「流山市地域公共交通計画」で流山ぐりんバス見直しのルール(P28)を定めています。	無	
38-3	—	—	このエリアは、ここ半世紀以上暮らしている人が多い。それだけ代々「都市計画税」を支払い続けているということ。 おおたかの森エリアの開発ばかり注ぎ込むだけでなく、従来からの住民の足回りにも、引き続き配慮願いたい。	おおたかの森エリアの開発ばかりでなく、従来からの住民の足回りにも引き続き配慮願いたい。	引き続き配慮します。	無	
38-4	—	—	また、路線バスにも補助金を出していると聞くと、(私が利用しているのは京成バスの流02系統)減便、土日祝の運休というのは、乗客数を見れば致し方ないかと感じるが、利用しにくいダイヤが、さらなる利用減につながるのではと危惧する。補助金を出しているなら、バス会社にも口を出すべきかと。こちらに対しても、乗って残したいと考えている。	市が民間路線バスに補助金を出しているなら、民間路線バス事業者に口を出すべき。	現在、市は民間路線バス事業者に補助金を出しておりません。民間路線バスの運行継続については、引き続き要請していきます。	無	