

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3回会議)

【日時】 2023年10月30日(月) 14:00~16:00

【場所】 流山市ケアセンター 4階 研修室1

【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1~8)

事務局

議題7 流山市公共交通マップの更新については、(協議)ではなく(報告)に変更する。

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名の計25名が出席となっている。また、欠席委員4名からは、権限を会長に委任することの報告をもらっている。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

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、流山ぐりーんバス運賃改定及び高齢者免許返納一時金制度の運

用開始について（報告）を、事務局より説明願う。

<議題 1 流山ぐリーンバス運賃改定及び高齢者免許返納一時金制度の運用開始について  
（報告）>

事務局

（議題 1 の資料を説明）

【意見等なし】

<議題 2 流山ぐリーンバスのダイヤ改正について（報告）>

事務局

（議題 2 の資料を説明）

成田委員（千葉県バス協会）

最終的な運行計画は、国土交通省への届け出の前に、流山市地域公共交通活性化協議会で報告されるのか。

事務局

次回の流山市地域公共交通活性化協議会で報告後に届け出を出すことになると思う。スケジュールについてはバス会社とも相談しながら進めたい。

<議題 3 流山ぐリーンバスの令和 5 年度中間報告について（報告）>

志賀委員（流山市観光協会）

令和 4 年度の収支率において、全ルート合計の収支率が 48%となっているが合っているのか。

事務局

令和 3 年度の収支率を記載していた。正しくは 56.4%である。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

ぐリーンバスの収支率が上がるということは、バスやタクシーが減収しているということなのではないか。バランスが取れているかについてはどのように考えているか。

事務局

元々の目的は路線バスが走れないような細い道にぐりーんバスを運行するということがある。現在も路線バスと重複する箇所があるため、ルート変更など順次検討していきたい。タクシーとは役割が違うと思うが、駅付近のバス停を作らない等、今後も調整していきたい。

藤井会長（日本大学）

路線バスやタクシーと競合していないか常に確認していく必要がある。次の計画作成の際にどのように改善していくかも意識しないといけない。タクシー事業者や、分科会を通じて情報共有してほしい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

その方針で問題ないが、収支が 70%となったのは、ぐりーんバスを走らせたことで、その地域のタクシー会社が廃業したからということもあると思う。タクシー会社が廃業にならないようにバランスをとってほしい。

藤井会長（日本大学）

市で取り組む必要があるのか、民間で成り立つのかも常に考えないといけない。2024 年問題で運転手不足で、バス事業者の運行も厳しい状況があるため、交通事業者が全体となってどのようなバランスで運用すればいいかを次の計画で検討する必要があると思う。その意識は常に持って議論を進めてほしい。

成田委員（千葉県バス協会）

利用者数の実績値を踏まえ、どのように分析していくのか方向性を知りたい。

事務局

各バス会社において、ある時期において 2 週間、バス停ごとの乗車数調査をしている。便ごとでも乗車者数を把握しているのでその数値を参考に運行計画を検討していきたい。

<議題 4 流山ぐりーんバス 美田・駒木台ルートの見直しについて（協議）>

事務局

（議題 4 の資料を説明）

藤井会長（日本大学）

令和 6 年 1 月に採決をとることもあり、ご意見をいただきたい。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

減便することによって収支率が上がるはずだが、変更運行計画（案）の中に減便が含まれていないのはなぜか。

#### 事務局

距離が長い特性があり、運行間隔が 40 分間隔である。減便するとさらに運行間隔が空き、収入も下がると思う。本来の定時運行を見込み、利用者数、収支が上がることを期待している。

#### 細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

減便して利用者が減るかはあくまで予測であり、実際には変わらない可能性がある。収支率は重要であるため、50%未滿が続いているのは税金の無駄遣いであり、協議会で話して改善する必要があるのではないか。

#### 成田委員（千葉県バス協会）

定時運行が困難な状況や運休の発生状況の概要の資料があるとよいのではないか。p 8 の運行計画を変更し、運行開始をしない場合のプロセスを詳しく知りたい。また、利用者数の目標値、廃止になる基準の数値なども知りたい。

今後のスケジュールで地元等への説明とあるが、新たなルートを定める際には警察や道路管理者等の了解が必要である。地元への説明の際には許可を得ている段階を想定しているのか。また、地元等への説明で反対された場合も想定しているのか。

#### 事務局

買い物客により、土日は特に終日混雑しており運休が発生していた。

協議会において運行開始が承認されなかった場合は、グリーンバス以外で代替手段を検討することになる。現時点で具体的な事例や方向性は決まっていない。

地元等への説明の前に警察や道路管理者等へ事前協議ということで同時に進めていきたい。また先月すでに地元の方に説明をしており、ルート変更について概ね合意を得られている。

#### 成田委員（千葉県バス協会）

あと何人で収支率 50%に達するかなど、利用者数の目標値を知りたい。

#### 事務局

収支率 50%が目標の基準であるが、減便や運賃改定がある。具体的な人数をある程度想定して次回の協議会で示したい。

#### 石幡委員（流山市老人クラブ連合会）

成田委員と同じく、1日何人増やせれば収支率50%に達するかなど具体的な目標値を出すと、わかりやすい説明ができると思う。

#### 竹浪委員（東武バス労働組合）

ルート変更によって収支率が上がる、利用者数が増えるとは限らない。また、ルート変更があったが所要時間がそれほど変わらない。令和6年4月まで待たずにすぐに改善してほしい。

#### 事務局

ルートの変更に至るまでの過程として、ルートの短縮が考えられる。しかし流山おおたかの森駅から遠い方々から、ぐりーんバス存続を望む声が大きく利用者数も多い。また、令和6年4月頃が最短のスケジュールであると思う。

#### 藤井会長（日本大学）

利用者数増加に結び付く対策ができるとうい。ただし、沿線の民間バスとの競合しないように、路線バスの利用者に影響があるかも確認してほしい。

#### 鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

収支率を基準に意見を述べると、これから経費が上がっていくため、利用者数が増えても収支率が上がるのかが疑問である。変更運行計画案が4つ示しているが、これらを実施することで収支率がどれくらい上がると見込んでいるのか。また他に方法はないのか。

#### 事務局

運賃改定の影響もあると思うが、提案している4つの方法で収支率50%を超えると想定している。

#### 鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

もし収支率が50%を超えなかった場合は、代替手段を検討するのか。

#### 事務局

代替手段を検討する。もし他に案があればご意見をいただきたい。

#### 藤井会長（日本大学）

ぐりーんバスを残すことを目標にするのではなく、地域全体のことを考えてほしい。また改めて1月にお話ししたい。

## <議題5 公共交通の維持（民間事業者への補助）について（報告）>

### 細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

便ごとの利用者数は把握しているようだが、公共交通検討地域のバス停の利用者数を把握していないと検討しようがないと思う。

### 事務局

データ収集に努めたい。

### 鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

赤字の把握方法はどのようにするのか。また、赤字補填してもバス事業者は儲からないし、人員不足で大変な状況なのになぜお願いするのか。ぐりーんバスのルートを変更することもあり、1年程度状況をみるということは検討していないのか。

### 事務局

状況を見るということは検討していない。赤字補填は最大1年間なのでできるだけ早く代替手段を検討案としてあげたい。またどれくらいの需要があるか調査し、運行の最適化を検討したい。

### 鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

ピーク時でも利用者数が10人程度であり、近くにバス停もあるため代替手段が本当に必要なのか。なぜ公共交通検討地域にこだわり、ルート変更の影響の様子を見るということをししないのか。

### 事務局

公共交通検討地域が発生する限り、流山市地域公共交通計画に則り現時点では検討に進もうと思っている。ただ、地元で需要調査をすることで、本当に代替交通手段が必要か見えてくると思う。

### 鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

柏市や松戸市などの他の大きな市でも、コミュニティバスが1本しか走っていない場合があり、公共交通検討地域が現れている。しかしそこで代替手段を検討すると、タクシーやバスに影響がでるため様子を見ていると思う。なぜ流山市は代替交通の検討を急ぐのか。

### 藤井会長（日本大学）

柏市では確かに交通不便地域はあるが、タクシー協会がチームを組んで交通不便地域・空白地域はなく、タクシーですべてカバーするという意見を出して、実際とねっこ号という貸し切り型の買い物移動ができるような仕組みをしている。本当にグリーンバスが必要なのか、次の計画改正までに考えないといけない。また路線バスと競合する路線にも手を打たないといけない。

#### 成田委員（千葉県バス協会）

公共交通検討地域への対応については、引き続き活性化協議会で協議するとあるが、道路運送法に定められた路線の廃止に伴う協議が明記されていない。

道路運送法の規則が改正され、市内で完結する路線であれば、活性化協議会で廃止の協議をして合意されれば、30日前に関東運輸局に廃止の届け出を出せる。

バス廃止の協議は、千葉県バス対策地域協議会に協議するのか、それともこの活性化協議会で協議するのか確認したい。

#### 事務局

バス廃止の協議については、本協議会で1年間代替案を検討する中で、あわせて協議していきたいと考えている。

#### 三浦委員（京成バス）

美田・駒木台のルート変更では、東武バスの既存路線の利用者が減るかもしれないが、運行する立場とすると、定時性が担保されると運転手の労働環境はよくなるという二律背反な状況となっている。本来は1つ施策を行うと利用者と事業者どちらにもメリットとなるはずだが、グリーンバスではそうならない現状がある。

また京成バスの運行を維持することは、見方によればグリーンバスに近くなるということであり、路線バスとグリーンバスの境目が曖昧になっている。グリーンバスで唯一意義があるのは、交通不便地域で、バス路線も重複がない江戸川台東ルートくらいである。運転手不足や人口減少があり税金も限られているためどうしていくか、自立している路線をどう残すか議論が必要である。

### <議題6 八木南団地の公共交通導入検討について（協議）>

#### 事務局

（議題6の資料の説明）

#### 前田委員（流山地区タクシー運営委員会）

一般化時間の算出方法で、移動手段がバスもあるはずなのに、なぜタクシーで算出されて

いるのか。

#### 事務局

流山市公共交通計画に記載しているとおり、一般化時間の算出方法について、「1 時間あたり 1 本未満のバス路線については評価の対象から除外しました。」としている。バスも検討した上で一般化時間を算出している。

#### 鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

第3回分科会では議論しないということになっていたが、なぜまた報告されているのか。

#### 事務局

分科会では、具体的な代替案を念頭にして提案してしまっていたが、今回は順を追ってご説明をして、代替手段について議論したいという次第である。

#### 鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

路線バスやぐりんバスの存続の際には、タクシーの話がでてこないのに、なぜ代替手段を導入する際にはタクシーが基準になっているのか。タクシーが悪者になっているようである。流山市公共交通計画とおりであるならば、前会長が作成したということもあり、計画を改訂したほうがいいのではないか。

#### 藤井会長

検討の仕方が間違っているわけではない。現状八木南団地自治会地域公共交通検討委員会が立ち上がり、そこでの要望がデマンドタクシーであったということである。デマンドタクシーが本当に必要かはまだわからないため、事務局が調査をしないといけない。また、前会長とやり方は違うかもしれないが、考え方の本質は同じである。ただし、路線バスやタクシーとぐりんバスのバランスについてや、コロナ禍の前後でも運用方法が変わってくることもあるため、次の改善計画で変えていかないといけない部分があるかもしれない。一般化時間を用いているのは流山市だけである。

#### 鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

八木南団地にデマンドタクシーが走った場合、東武バスが撤退してしまう可能性がある。デマンドタクシーを誘致するようになると、タクシーの配車すらなくなることに繋がるが、それでも誘致をするのか。過去にはぐりんバスや東葛病院のバスが走っていたのに利用者がおらずなくなった。また同じことになるのではないか。

#### 事務局

デマンドタクシーを事例としているが、もし実現する場合はタクシー事業者の通常の運営に支障がないように導入を検討したい。利用者の観点では、デマンドタクシーにした場合は、時刻表をある程度決めることもできるため、地元の利用者の方と十分に協議を重ねて実現可能な実証実験に向けて検討していきたい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

交通検討地域に住んでいる方は、固定資産税が安い。駅前に住んでいる方のほうが高い固定資産税を払っている。駅前の方はグリーンバス等の恩恵を受けずに、固定資産税を優遇されている方のところに税金を投入して何か走らせるのは、筋が通らないと思う。民間のタクシー等が対応しているところなのに、バランスが取れないと思う。私は八木南団地から電話があっても行かない。

藤井会長（日本大学）

後半の意見は言い過ぎである。交通事業者の立場としてわきまえて発言してもらいたい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

申し訳ない。ただ、タクシーを利用する人もいると思う。タクシー利用者の意見を無視していると思ひ意見した。

藤井会長（日本大学）

思いは伝わる。オンデマンドありきの考えが突然出ると違和感がある。この地域が本当にどのような利用手段を必要としているのか、根底がないので分からない。

地域でどのようなニーズがあるのか、具体的な目的地の確認、実態把握を行う必要がある。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

八木南団地にはこれまで自家用車を使用したサービス（ふたば）があったが、高齢のため運行サービスを中止したとのことであったが、代わりとなる会社はないのか。

事務局

再度確認する。

成田委員（千葉県バス協会）

一般化時間について、タクシーは複数人で乗ると値段が異なると思うので、考慮することも考えられる。また、まずはバスやタクシーなどの公共交通を優先にして、自家用車を使用したサービスは最後の手段で選ぶようにしてほしい。

小林委員（東武バスセントラル）

デマンドタクシーを代替手段とすることによって、東武バスが撤退してしまうのではないかということについてだが、運転手不足のためルートの変更ができればと思う。タクシー会社にもデメリットがないようにしてほしい。また事前の需要調査と実態が異なる可能性もあるため調査してほしい。

<議題7 流山市公共交通マップの更新について（報告）>

事務局

（議題7の資料の説明）

【意見等なし】

<議題8 令和5年度実施事業の中間報告について（報告）>

事務局

（議題8の資料の説明）

【意見等なし】

藤井会長（日本大学）

全体の報告事項はあるか。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

令和5年11月20日より、物価高騰に対応するとともにタクシー運転者の労働環境の改善・人材確保を図るために、タクシー会社の運賃改定が予定されている。

事務局

以上をもって、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3回会議を終了する。

以 上