

令和6年度第1回流山市地域公共交通活性化協議会

【日時】 2024年5月13日（月）13:30～16:00

【場所】 流山市 生涯学習センター（流山エルズ） 多目的ホール

【資料】 資料0：説明スライド

資料1：委員名簿

資料2：関連規約集 出席者一覧

資料3：令和5年度決算書

資料4：令和6年度予算書

資料5：令和6年度実施予定事業

資料6：アンケート調査表

【議事】

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、代理出席を含め25名出席で、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

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、議題第1 令和5年度決算および令和6年度予算(案)について(議

決)を、事務局より説明願う。

<議題第1 令和5年度決算および令和6年度予算(案)について(議決)>

事務局

(議題1の資料3及び資料4を説明)

藤井会長(日本大学)

この決算と予算という形で、令和5年度について説明いただいたが、決算報告があるので、議決自体は本来別で扱わなければいけないのかなと思う。まずは、小谷野委員から決算報告をしていただければと思う。

小谷野委員(流鉄)

先ほど事務長から説明のあった令和5年度決算について、私からも、令和5年度監査委員として、会計報告を申し上げる。

流山市地域交通活性化協議会の令和5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、決算報告の通り相違ないことを認める。会計監査報告は以上。

藤井会長(日本大学)

それではまず令和5年度年決算書と監査報告について、質問等あったら承りたいと思うが、いかがか。

小西委員(身体障害者福祉会)

国庫補助金というのはどういう条件がそろると、支給されるものなのか。

事務局

国庫補助金については、直近で言うと、令和5年に策定された、地域公共交通計画である。この計画作成については、国の方から補助金が出る。それ以外については、補助金等の対象になるというものは現在ない。

藤井会長(日本大学)

なので令和5年度は国庫補助金が0という形で該当する事業がなかったということになる。

鈴木委員(流山地区タクシー運営委員会)

素朴な疑問だが、決算書の歳出のところで予算額86万4,000円としていたところを、

結果的に48万6,080円、約半分しか使わなかった。当初予算額はどのように見込んでいたのか、またもしくは見込みに対してどうして半分になってしまったのかその辺を聞きたい。

事務局

86万7,000円という予算額については、令和4年時点と同等の金額を設けさせていただいている。またさらにさかのぼると、令和3年度も同額の金額等で予算は計上していた。今回、委員の改選等もあるため、今年度の予算については、委員も代わって、報酬の受け取り有無、交通手段が公共交通かどうか正直見切れない部分もあることから、まず今年度の予算については昨年度と同額に、当初予算と同額にさせていただいている。また半分くらいしか決算額が出なかったというところは、2年前の開催、前回の開催の時に、委員の方々が代わられて、報酬の有無、交通費の有無が変わった関係で、48万6,000円で決算されたということになっているため、今年度も、決算額は未定だが予算額は、一昨年、昨年、と同様の額を予算計上させていただいた。

藤井会長（日本大学）

それではお諮りしたいと思うが、まずは令和5年度の決算書について、お認めいただく方、挙手をいただきたい。それでは、お認め頂く方、挙手を願う。

【挙手全員】

藤井会長（日本大学）

全員賛成である。

それでは続いて、令和6年度予算書。最初の負担金、歳入の部分については、前年度同額という形で、86万7,000円という形で運用していると。

こちらについても、委員報酬あるいは交通費等の支給といったところがこれから各委員の状況下によって変わる形の中で、残金が生じる可能性があることを念頭に置いた額という理解で、皆さんにお諮りしたいと思うが、こちらの予算について質問があれば承りたいと思うが、いかがか。

【意見無し】

藤井会長（日本大学）

それではお諮りしたいと思う。こちらも挙手により諮りたい。予算書をお認めいただける方、挙手を願う。

【挙手全員】

藤井会長（日本大学）

全員賛成である。

それでは、令和5年度決算書、令和6年度予算書については、お認めいただいたという形で進めて参る。

それでは続いて議題の2番目、令和5年度流山ぐりーんバス収支状況について（報告）、事務局から説明願う。

<議題第2 令和5年度流山ぐりーんバス収支状況について（報告）>

事務局

（議題2の説明スライド3ページを基に説明）

令和5年度流山ぐりーんバスの収支状況については、お手元に配布したスライド3ページに示した通りであり流山ぐりーんバス全体の運行経費は2億2,530万6,000円、運賃収入等は1億3,062万70円、収支率としては、58%となっており、対前年比でプラス1.6ポイントとなっている。これは令和6年11月16日から実施している、運賃改定等による初乗り運賃等の変更などにより増収となったことなどが理由なのではないかと考えている。

次にルートごとに収支率を見ていくと、江戸川台東ルート、西初石ルート、松ヶ丘・野々下ルートの3ルートは対前年度比で収支率が改善している。特に西初石ルートについては、収支率が対前年度比でプラス6.4ポイントとなっており、運行継続基準となる収支率50%を上回る結果となっている。これは先ほど申し上げた運賃改定のほか、令和5年4月1日から実施しているルート変更などによる定時性の確保によって、バスが利用しやすくなったことなどが理由であると考えている。しかし、西初石ルートについては、収支率が改善されているものの、収支率55%に至っていないことから、流山地域公共交通計画30ページに記載されている検討フローに基づいて、引き続き需要確保策等の検討などを実施する必要があると考えている。

次に、江戸川台西ルート、美田・駒木台ルート、南流山・木ルートについては、対前年度比で収支率が低下している状況となっている。特に、美田・駒木台ルートについては、運行継続基準である、収支率50%を下回る結果となっているが、本ルートについて先述の検討フローに基づいて、昨年度の協議会においてルート変更の協議を行い、本年4月1日からルート変更を実施している。本年度は、検討フローの3年度目に当たることから、ルート変更の効果などを注視していきたいと考えている。

藤井会長（日本大学）

今の説明の中の50%とか55%といった数値の意味づけと、それから改善をしていくというフローが、計画書を見てもまだつながらないところがあるので、簡単に補足説明していただければと思う。

事務局

交通計画の30ページをご覧ください。同じものが本日の資料のスライド5ページ、スクリーンにも映している。流山ぐりーんバスの継続変更廃止検討フローだが、まず収支率という算出の仕方がある。例えば一番上に江戸川台西ルートがある。右から二番目、1,906万7,251円。これが運賃収入。これを運行経費、2,730万2,000円で割り算すると、69.8%という数字になる。運賃収入と運行経費が同額の場合、100%ということになる。

運賃収入が、例えば今1,900万ほどだが、これの倍の3,600万ほどの運行経費であれば収支率は50%になる。この算出の仕方が収支率になる。要は、半分は税金等で補っていかうという考えがある。

30ページを見ていただくとまず一番上に青く表現された初年度A、収支率が55%以上という表現がある。収入割る経費が55%以上となった場合、45%分が運賃で不足する分なので流山市の税金を投入して100%になる。簡単にわかりやすくすると赤字補填するのが45%。これだったら2年度目もサービス継続しますよ、ということ。

一段下がっていただくと、Bという黄色い項目がある。収支率が50%以上、55%未満。計算の仕方は一緒。収入割る経費。これが50%は超えているが55%に届いていない場合、この場合は翌年度右に進んで、需要確保策を検討していかうと、何か収入・収支を上げるための確保策を検討しなくてはいけないということで、2年度目、またその結果を踏まえた3年度に引き続いていく。

表の一番下C、赤くなっているところがある。収支率が50%未満と書いてある。収入割る運行経費が50%を下回ってしまった場合、2年度目に収支率が50%を見込めるような変更の運行計画案を作成し、当協議会で協議し、変更の運行計画が承認された場合、それに基づいて運行を始めていく。またそれが承認されない場合は、廃止代替交通手段の検討という形で進んでいくが、昨年度実施させていただいた具体的な例は、美田・駒木台ルートというルートがあり、こちらが50%を超えるような形で、つまり2年度目の変更計画案というのを昨年度作成させていただいている。今年度、3年度目として運行計画を変更した形での運行を4月から開始した。この結果、4年度目の一番右、55%以上であれば同サービスで継続、また55%未満50%以上であれば、先ほどのBのフロー、需要確保策の検討を行う。また50%を切ってしまった場合、そうすると廃止代替交通検討へということで、またこの先に進んでいくことになる。

藤井会長（日本大学）

今説明いただいた見直し方で考えていくところで、流山市のぐりーんバスの収支状況についてはまずは皆さんに確認いただいているところである。それでは今の事務局の説明に関して、質問等あったら承りたいと思う。

杉浦委員（市民公募）

昨年の令和5年度は差額の9,468万6,930円を（市が）補填している。今年の流山市議会令和6年度予算表の中で、ぐりーんバス運行事業に関しては9,915万となっている。ところがその中で、補填費として8,832万円予算を用意している。この差について、昨年は9,400万かかった、今度8,800万でできるのかということ。ただしそれは、昨年11月に料金改定し、距離で徴収すると。それとまた、減便をすることの調整だと思うが、この差が600万ある。この8,800万で、令和6年度は賄えるのか、去年は9,400万捻出しているのに。その辺が疑問だ。

その中で一ついえるのは、これはちょっと私の知識不足だが、この松ヶ丘・野々下ルートは今何便走っているのか。何台バスが走っているか。確か3台と聞いた。この3台を2台に削るだけで1,200万円低減できる訳だ。その計算の根拠はどうなっているのかということがよくつかめない。ということで、結果的に去年と同じで9,400万になってしまった、となる可能性もあると思う。それはなぜかということと人口減少が始まっているから。これも全部調べたが、私は明らかにクリアできないと思う。市が出している年齢別の人口推移表がある。それを見ると減少していくことになっている。それを地区ごとにどうお考えなのか伺いたいと思う。

藤井会長（日本大学）

令和5年度の収支状況と、また別の観点ということ。自治体の歳入歳出の差分、計画しているところの費用といったもので、次年度はどのくらいか。

事務局

順番にお答えさせていただくが、令和5年度の決算では、おっしゃる通り、9,400万円ほどの不足額が生じているのでこれを市が補填した。

令和6年度の予算については、8,800万ほどで、600万ほど減額をした形で予算計上しているが、一つの理由としては、減便等があったが、運賃値上げをご存じのとおり昨年の11月に実施している。現在運賃収入は想定よりも多い結果となっている。収入は減便で利用者が減り減収となると想定していたが、収入が多くなり、600万ほどは補填が少なくて済むだろうという想定をしているところである。

また美田・駒木台ルートについては、先ほど申し上げた通り、ルートの変更等を今年度から実施している。昨年度、交通渋滞等による運休が大分出ていた。これにより、利用者数が減っていた部分があった。ルート変更後は定時運行になるため、美田・駒木台ルートが利用

しやすいルートになるということが想定されているので、昨年度等よりも総合的に考えた結果、収入が増えるという、我々の方で想定して作成したものになっている。

またもう一つ、松ヶ丘・野々下ルートについてもご質問があったが、このルートについては、バスが3台走っている状況。当初このルートは、松ヶ丘・野々下ルートができる前には、2つのルートを合併してできたルートであり各々1台2台が走っていたのを合算した形でこのルートだけ3台になっているが、当然運行経費等が高い。ただ、台数を2台に減らすと当然、運行便数が減る。また利用者の観点ということでも、利便性が低下してしまう。この台数について今即答はできないが、ここに限らず、各ルートでのバスの運行台数、この辺はバス事業者と協議をして参るが、現在のところは、このルートは3台で運行を続けるという風に考えており、収支率についても、55%を超える、安定した運行を続けているので、この形で今は続けていきたいと考えている。

杉浦委員（市民公募）

令和5年度、6ルートの平均収入、近況を執行部はどのように計算されているのか。私の計算だと、6ルートの平均乗車賃は135円である。一方、運行経費を乗車人数で割り返すと1人当たり233円11銭となる。これを令和5年の乗車に合わせるとぴったり合う。ただそれは収支率が100%となる計算だから、難しいと思うが、令和5年度は一人当たりの乗車賃が135円である。これを改善していかなかったらだめだと、しかし私の感覚を申し上げますと、今まではこんなにかかるの、って思っていたが、逆に何人か私のところに聞きに来る方がいらっしゃるわけだから。

逆に考えたら、高齢者割引は高齢者に対する還付金と思えばいいのではないか。そうすれば、高齢者、先人のための還付金と思えば、それを市が赤で切っても大丈夫なのではないかという話になった。ただこの135円値が続くという計算上どうなのか。平均135円。3年くらい前から市の毎年の収支決算書には、たまたま同じものが書いてある。私知らなかったの自分で夜な夜な、朝4時まで一週間ずっと計算した。この135円をどう捉えていらっしゃるかを聞きたい。

事務局

令和5年度の1人当たりの単価、運賃収入等の計算結果が手元に無いが、おっしゃる通り135円ということであれば、それに対応した形、比較した形の令和6年度というのを当然出さなければいけないと思っている。現在手持ちでは令和6年度の一人当たりの運賃収入等の計算結果はないが、もしよろしければ別の機会に、一人当たりどのくらいを見込んでいかをお伝えできる機会があればと思っている。

小西委員（身体障害者福祉会）

非常に基本的な話なのかもしれないが、収支率が55%。それから、50%以上55%未

満、それから50%未満ということで三つに分けて、同サービスで継続する、あるいはCフローというふうに分けられているが自治体によってこういう数字は違うのか、あるいはどこかで決められた数値なのか。私はたまに牛久に行くことがあり、牛久沼の方にちょっと遊びに行く場合には、かっぱ号というのがあり、それで行く。100円。

市民の足ということでこのぐりーんバスとかタウンバスというのはいろいろ自治体によって、基準が違うのだろうと思うが、当市の場合、例えば近隣の野田や柏だ、松戸、我孫子も55%とか50%とか線引きをしているのか教えて欲しい。

事務局

収支率の基準については、各地方自治体によって様々である。近隣で言うと40%台のところもあるし、30%台等様々。流山市の場合は、先ほど申し上げたように公共交通計画で定めた、55%以上で運行の継続、50%以上55%未満の場合は需要確保策等検討して運行を続けるという基準を作っているのだから、全国一律の基準ではないと考えている。

杉浦委員（市民公募）

答えは次回で結構だが、古い話なのであれだが、2017年に市長が話したとき、高齢者割引制度をやってくれないかと議員が質問したときには、市長はやらないと言っていた。2019年の4月、高齢者をスタートさせたわけだ。そこから逆計算していくと、今全期間の収支決算書がここに全部あるが、19年度から悪化している。やっぱり高齢者割引で90円引いている。それは先ほど申し上げたように還付金だと思えばいい。

次回で結構だが、東武バスさん京成バスさんにお伺いしたい。2018年と2019年で運行費がすごい差が出ている。京成バスは江戸川台西ルートで差額が59万1,000円。東武バスが西初石ルートで2018年が2,120万5,000円と出ている。ところが2019年、2,626万5,000円。この差が506万円ある。また美田・駒木台は2018年が1,728万1,000円なのに2019年が2,571万9,000円、これは1年で840万の差が出ている。京成バスは59万1,000円。この差は一体何なのかと思う。片方が506万、片方が843万8,000円、下手するとこれは江戸川台東の1年分の差額になってしまう。これはちょっと信じがたい数字だから、今答えられないだろうが次回で結構だから、答えが出たらぜひお聞かせ願えればと思う。

藤井会長（日本大学）

運行経路とか内容自体が大分変わっているのかなと推計できる。ぜひご確認いただければと思う。

それでは議題2の方は終了させていただきたいと思う。

続きまして議題の3番目。一部私の方で少し前倒しして、具体的なぐりーんバスの継続あるいは変更・廃止といったところ、説明を先にしていただいたが、それに関連する案件であ

る。令和6年度事業、予定事業という形で、事務局より説明願う。

<議題第3 令和6年度実施予定事業について（報告）>

事務局

（議題3の資料5及びスライド資料4～7ページを基に説明）

それでは流山市地域公共交通計画に基づく、令和6年度の主な実施予定事業を説明する。初めに、公共交通の「見せる化」、これは「見える化」と訂正したい。見える化として、①番、公共交通マップの更新。②番、情報面の掲載内容変更ということ。2年前辺り、市内の全戸配布という形で公共交通マップを配布させていただいた。現在、この1年半、2年ほど経って、バスの交通状況等はいろいろ変わってきているため、ルート変更や1日の便数等を反映させた形でこの地図を更新していこうというのが①である。また②番のところ、マップの裏面に、現在は駅前に限った形で時刻表を掲載している。先ほど申し上げた通り、時刻表等がやはり大きく変わってきている部分があり、これは果たして時刻を表示するのが正しいのかというのもあるため、前回か前々回の会議で皆さんにご提案をさせていただいたが、具体的な記載内容は次回以降、事務局の方で提案をさせていただきたいと考えている。

続いて2つ目。サービス水準の維持、確保の観点として、右図に示した通り、右側の点線の方、京成バス様の流01という路線、それから流02路線、この2路線の廃止に伴って発生する公共交通検討地域、赤く示した三カ所あると思う。最後の対応。当該路線については、市が経費を補填することで、年内の運行を継続していただいているが、廃止後の、来年以降、交通手段については、例えば地域へのアンケート調査を実施するなど、そういった協議を進めていきたいと考えている。

ページ変わって5ページ目。こちらは流山ぐりーんバスの継続の基準。先ほどの説明と一部重複するが、まず初めに①番の西初石ルートについて。こちらについては、昨年度ルート変更したことにより収支率が回復し、53.7%まで改善している。ただし、先ほど申し上げた流山市地域公共交通計画には、右のフロー、55%未満の場合は需要確保策を検討・実施することとなっているので、これを具体的にお示ししていきたいと考えている。次に②番美田・駒木台ルート。こちらは令和6年度、今年度、この4月からルートを変更させていただいている。今回これを踏まえて、収支率等を注視した上で、中間評価を報告するとともに、その先の展開について、協議したいと考えている。

ページ変わり6ページ。続いて、公共交通検討地域に対する移動手段の検討として、①番の八木南団地の交通手段導入について、昨年度に引き続いて検討を進めたいと考えている。この件については、議題の5で詳細を報告したいと思っているが、検討フロー等については下にあるとおり、まず左から事前準備ということで、地域組織が立ち上がり、また検討事項の確認、その後、活性化協議会等協議会で協議をしていただき、民間でのサービス提供が可能かどうかを、可否を皆様に協議いただく。民間でのサービスが可能であれば、その提供を

していただく。不可能であった場合、フローを進んでいくと真ん中、一番右の真ん中、流山ぐりーんバスの導入が可能かどうかを検討していく。あとこれは需要の規模からこうしたバスの必要性、対応の可否。それが難しい場合は、一番右下、代替手段の導入検討フローへ進んでいくフローがある。

次の7ページ。まず上、昨年度までに協議会で採択いただいた、流山市マタニティタクシー利用助成制度、そして下にある通り、流山市高齢者免許返納一時金制度、こちらについては、今年度も制度を継続していく。制度の利用者からは、電子申請の導入だとか、あとは利用できるタクシー会社の拡充など、という声が寄せられており、こちら制度の効果の検証と併せて、よりよい制度となるように検討を進めていきたいと考えている。

藤井会長（日本大学）

それではただいまの説明に関して、質問等あったら承る。

杉浦委員（市民公募）

今の話にでなかったが、オンデマンドというか代替交通のことで、流01・02のところ
に運行維持のために、昨年度330万円充当している。今年度が970万円の予算をとって
いる。これは最終的に12月までか。そのあとどういう考えなのか、そこでオンデマンドタ
クシーという言葉が出てくる。私もいろんなところ取材した。草加市も取材に行った。野
田も行った。遠くは藤井教授はご存知だと思うが、大阪には金剛バスがあったが去年撤退し
た。いろいろなところ取材して出てきたのが、野田では、デマンドタクシーをやりたいかっ
たが、タクシー協会ではドライバーが不足し対応できないため諦める方向でいると、ネット
上で出てくる。

今現在流山市で、デマンドタクシーをやろうとしても、ドライバーいないというのが現実。
そうなった場合、流01、02はどうするのか。結局ぐりーんバス通す形になると思う。そ
うな場合、この流01・02にぐりーんバス通すことによってどういう結果が出るか、
これは事前調査すべきだと思う。なくなったから入れるというのは安易ではないか。もっと
根底的なことを考える必要があると思う。これは私が流山市の半径500メートル、1,0
00メートル、1,500メートルで円を描いたもので、下の方は被っている。ところが、
流01・02は被らないところがある。この流01・02が改善できなかった場合、デマン
ドが第一にでてくる。ましてやライドシェアはできないから、デマンドは本当にできるのか。
そここのところの準備状況というのを、やっぱり市民に公開して欲しい。今デマンドは柏市が
すごい、旧沼南町は特に。バス停に料金表がAプラン500円、Bプラン300円と書いて
ある。そういうのも見ていると思うが、もし流01・02が駄目だった場合、代替交通はど
うするのか、どういう状況にあるのか具体的な策を聞かせていただきたい。

藤井会長（日本大学）

先ほど事務局の説明では、これから検討するという話だったが、それはどうなっているのという確認。今現在考えている内容について少し紹介頂けたらと思う。

事務局

こちらについては資料の4ページをまずご覧いただきたいと思う。先ほど申し上げた通り、サービス水準の維持確保のため、流01・02、2路線の廃止に伴う検討地域への対応について説明した。廃止後の来年以降の交通手段等については、まだ具体的に申し上げられることはない。これから、アンケート調査等を実施するなどして、この協議会で我々の方で案を提示させていただいて、皆様と協議をこれから進めていくという段階である。

ただ実際は半年しかないため、これ以上の延長をして運行していただくのは難しいと思うので、まずは、現在の計画では赤く塗った3ヶ所に限った形で検討地域を算出している。この3ヶ所だけ解消すればいいのかなど、いろいろな考え方があると思う。

また昨年度の会議でこの流01・02の利用実態についても、一度ご報告させていただいた。朝の、特に6時台7時台の便だけが2桁の乗車人数で、あと昼間、夕方にかけては1桁しか乗っていないという事実も分かってきた。その状況を踏まえて、どのような公共交通手段をここに導入するべきなのか、これは6ページのフローになるが、まずは右上にあるとおり民間事業者として、例えばタクシー等のサービスで賄えるものなのか、ここはひとつ考えるべきである。次に進むとぐりーんバスの方の導入の検討だが、ぐりーんバスを導入ということは今考えていない。ぐりーんバス導入にふさわしい乗車人数と利用実態50%等、収支率が取れるかどうか判断基準になる。デマンドという話を具体的にまだ申し上げるつもりはないが、それがあるとすれば、一番下の代替手段の導入の一つではないかというふうに考えている。

小林委員（京成バス）

流01・02系統について。今流山市から説明があったとおり、弊社としては運転手の充足状況とか、路線の経営状況等あるので、12月での路線の撤退というのは、現時点で会社としては持っているところである。

ただ今年の4月に運転士の労働条件の見直し等の法改正、告示の改正があり、それに対して弊社で対応を行っており、5月の下旬に京成バス全体でのダイヤ改正を行う予定で準備を進めている。流01・02系統についても、ご利用のお客様には大変ご迷惑をおかけして申し訳ないが、さらに一歩進めた運行便数の減便を今計画しているので、この場を借りてお知らせさせていただいた次第である。

杉浦委員（市民公募）

今京成バスの方から減便という言葉が出たが、流山ぐりーんバスの本数があまりにも多くてびっくりした。野田のまめバスは午前3本、午後3本か4本。ところがぐりーんバスは

あるルートだと21本。恐らく減便されていると思うが、いろんなところを調べても流山は一路線当たりの本数が一番多い。

去年の1月に自治会フォーラムに参加したときに、8つのグループに分かれて討論した。南流山地区の方が、今自治会長をやっている、家の前にバス停を作ってくれと言って笑っていた。たまたまご近所の方と講談行くのに通った道。市民の方は限界しかないと思う。これは先ほど最初に、市民の立場、事業者の立場、行政の立場、と申し上げたが、逆に市民のわがまま、要望をちょっと飲みすぎているのではないかと。野田市では午前三本、午後三本で路線バスとかぶっているのは関宿城ルートだけだそう。今年の秋に運賃の改定をする。コースも一部変更するという回答を得ている。

流山は便数があまりに多く収支率を圧迫している。19時でバスが止まり、その後タクシー業界の方にお任せすればいいわけだ。そうじゃないと三位一体ができない。草加市は三位一体と言っている。タクシー業者など、みんなが平等になるようにやるべきだ。私はそういうところの配慮がない気がする。市民が要望するからどんどん出す、そういう問題じゃないと思う。やっぱり市民のわがままを聞いたらきりがない。市民も我慢する。せつかく行政がお金を出してくれて、もともとは高齢者の買い物等のためのことでやってたはずだ。それがいつからか通勤なり、通学なり、自分の希望する時間帯が欲しいとか、どんどんグリーンバスの状況が変わっている。タクシー業界にはひどいものだと思う。やっぱり三位一体で考えていかないと。市民が言ったから要望で聞いてやるのではなく、できないことはできない、やるべきじゃないと私は思うがいかがか。

そうではないと、本当にタクシー業界がなくなるし、これから路線バスがなくなってくる可能性がどんどん出てくる。なぜなら人口はどんどん減るから、もう出ている、流山市でも。そういうことの先を読んで、三位一体でできるような体制を一回構築する必要があるのではないかと私は思う。

藤井会長（日本大学）

今お話があった案件、冒頭私もおあいさつさせていただく中で、公共交通のバランスが悪いといったところを少し表現していただいた。具体的な中身の話はなかったが、現在グリーンバスの収支率はかなり高い。実際に計画策定の状況も拝察すると、民間バス事業者が走っている路線の沿線人口と、グリーンバスが走っている沿線人口はほとんど差がない。ということは、本来であれば、公共交通事業者さんに担っていただくような路線もある意味、自主運行バスという形で、行政側が中心となって運行している。そういったところの弊害も当然出てくる。

鉄道バスタクシーといった交通手段のバランスを考えると、公共交通が消えていってしまい、一番困るのはやはり市民。最終的に移動できないところは、個別輸送を担保しない限り、高齢者の移動も成り立たない。そういった意味では、かなりグリーンバスに指向した形の計画策定になっている。これは昨年度も、協議会で何度も話が出ていて、私自身もコメン

トした。例えば70%の収支率になっているところは、民間事業者さんに担っていただき、路線として展開して、バスと、それからぐりーんバスとタクシーといった、バランスのとれた仕組みに変革していかなくてはいけない。

そこをどういう形で考えるか丁寧に、やはり中間評価という形で見ていきたい。お手元にある計画は、先ほど冒頭言った（委員の）4分の3以上の可決に基づいて、それだけの思いをもって作られたものであり、これは単に委員の協議会ではなく、法定協議会であることから、その法に基づいて、審議のための場にする。他の自治体と比べると極めて高い賛同率で作ったものだから、それはやはり賛同しないといけない。しかし改善しなければいけないところはきちんと改善の目を持っていくというスタンスをとる。次なる5年間の計画に向けて3年目の中間年の中で少しずつルート変更等含めて対応すべきである。さらにはバスの考え方は新たな次の計画策定のときに盛り込んでいくのだということを常に事務局と共有してやっていく必要がある。

継続して委員をしていただいた方にはそんな思いはつながってはいるが、新委員の方には、おそらく初めてお話をさせていただくと思うし、冒頭、全文筆記という形で、議事録が公開されているので、昨年度、この協議会でどんなことが議論されているのか、そういったこともちょっとお手数お時間はかけてしまうが、お時間のある時にちょっと眺めていただだけでも、この協議会が今ある計画に対してぐりーんバスをどういう形で動かそうとしていくのか、このままいくと個別輸送が担い手としても非常に厳しい状況に陥るといった状況はきちんと受けとめるということをご理解いただけるとありがたい。その方法でまずは今事務局が考えている。そういった面で事務局から改めてコメントは求めない。そういうことでよろしいか。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

先ほど杉浦委員の方からタクシーにとってありがたい発言があったので、ちょっと一言言わせてもらおうと思った。資料の5ページの流山ぐりーんバスの計画変更廃止検討フローというところ。これは4年後まで行っても、結局ぐりーんバスが継続する案ではないか。今言ったように、タクシーは4年も待てない、はっきり言って、現状として。1年目とは言わないが、2年連続収支が上がらなかつたら、もう廃止にしてもいいのではないかと。そのようなことを我々タクシー事業者は思っている。

井田委員（ながれやま子育てコミュニティ）

マタニティタクシーについて、質問というか、意見差し上げる。利用助成制度を継続してやっていただいてだんだん認知度が上がってきたなという感じは受けている。「知ってます」とか「案内ありました」という声だんだん増えてきていると思うので、これを引き続き、ここに書いていただいているような対応なども検討していただければと思う。

アンケートなど、どのような利用状況かというのは、数とか、どんな要望があるかお聞き

することはできるのか、というのが一つと、せっかくアンケートをとっていただいているのであれば、もう少し拡充するというか、出産後も幼児をかかえての移動だったり、お子さんが大きくなってからもお子さん一人で移動することができたら、完全に移動の足があったらいいというのは、日々実感するところで、もし子育てタクシーだとか、お子さんまで含めて何かタクシーを使いやすいような制度があれば、そのあともタクシーを使うという層が増えていくのではないかなと思っている。もしそういうニーズを拾えるようなことができたかなと思っているため、その辺もちょっと考えていただけたらと思う。

事務局

まずこの認知度については、昨年度も報告させていただいたが、マタニティタクシーの利用者に関するアンケート結果、こちらは昨年時点だが、77%の方が「この制度があったからタクシーの利用回数を増やした」という回答だった。また、母子健康手帳を配布するときに、同時にこの制度のお知らせを配りはじめた。そういったことを踏まえて認知度が上がってきたのだと我々も実感しているところだ。

ちなみに昨年度、令和5年度の申請者の数だが、284名の方から申請いただいている。金額にばらつきがあるが、155万4,300円ほど、助成をしているという実績がある。

また利用できる範囲としては、母子手帳を受け取ってから退院の日までとなっているが、アンケートの中にはそれ以上の、子育て、実際に子どもが生まれてからの通院にも利用したいという声があるのも確かだ。そういった制度の拡充については、当然予算とも関係がしてくるので、この会で提案できる段階になったら提案していきたい。

藤井会長（日本大学）

子育てに関連する各自治体のサポートは、明確に出している自治体がそんなに多くない。実質的には千葉県にはないという気がしている。私が関わっているところだと、一つだけ、東京の東久留米市だけは明確に、子育て支援という形の中で、タクシーをデマンドタクシーとして動かしている。そこは子育てというキーワードだから、当初0～3歳児を抱えているご家族、それと妊産婦、もう一つは高齢者支援という形で、70か75か忘れてしまったが、その年代以上の方、という形でデマンドタクシーを動かしている。実際の利用を見てみると、手続き率でみると、妊婦さんと子育て世代の方が、シニアの方たちより手続き率が高い。切実な問題として手続をしていると。さらに利用率も高くなっている。

妊婦さんの場合には定期健診といったところで病院を中心として動くが、ある一定時期を過ぎると、もう一般の人たちと同じ行動パターンをするため、妊婦さんの場合は朝の病院の通院というのが前半半年くらい、半年以降は日中型で帰りも含めて外出行動をとられると。その代わりに子育て世代の人たちは午後の1時から3時から4時くらいまでという形で、生活支援をしている子育てわくわくプラザとか、そういったところに子どもたちを連れて学びに行ったりする。

そういったように、タクシーの利用の時間帯が全部バラバラなため、需要が重ならなくて現実的な運用がなされる。今要望としては0～3歳児だと、5歳からその子は利用できなくなってしまうため、未就学児まで幅を広げて子供たちを支援する仕組みにしている自治体もある。ただしやはり、予算がかかるから、その必要度に依拠してということ。全国的にシニア交通に対する高齢者支援がかなり偏った形で動いているという反省を元に東久留米市では若者、子供たち、こういう移動の軸足をもっていない人たちをどうサポートするかに公共交通の大きな柱の方向転換をした自治体もあるので、この流山において、プライオリティをどう捉えていくかというのはぜひまた次なる計画の中でも、あるいは今回の制度の拡充といったところでも変更できる範疇でもあるかもしれないので、ご検討いただけたらと思う。

前田委員（エミタスタクシー柏）

マタニティタクシー、妊婦タクシーについて、流山のほとんどはエミタスタクシー柏が担当させていただいているところだが、流山の方だと、結構くぼのやさん（くぼのやウィメンズホスピタル）に行かれる方が多い。そのようなとき、車が手配できないということも実際起きている。

2月から、エミタスタクシーグループとして、利用できるタクシー事業者の拡充ということで柏タクシーの80台がエミタスグループに入ったため、今後業者を加えて、妊婦タクシーの配車状況の改善を考えていけたらと思っている。利用できる範囲が広がっていくのではないかと思っている。

藤井会長（日本大学）

拡充されるという理解でよいか。

石幡委員（流山市老人クラブ連合会）

高齢者の免許返納制度で、制度の効果検証と言うことで、1年間1万円程度ということだが、問題はそれを使い切ったあと、これを利用された方の外出状況はどうだったのか。おそらく、感じるころでは使い切った後外出は減っている。というのは、1年たてば高齢者、80歳が81になるわけだから、80過ぎていた高齢者の1年の体力の低下というのはものすごい、私自身も感じているが、外出で階段を上ることを気にする。これを使い切ったあとの外出の状況はどうだったのか、そういう検証は出したのか。これはぜひやって欲しい。

私の意見、案だが、1年で1万円ほどでは額が少なすぎるため、3年間、一連の最初の年は5,000円、2年目は1万円、3年目が15,000円。こうすれば皆さん外出する機会が減らずに続くと思う。3年間で合計3万円くらいまで増やしておけば。外出機会が増えればタクシー利用する機会も増えると思う。免許返納して、外出する機会、足を奪うと自宅から外に出ない、買い物にも出ない、引きこもりになる、認知症になる、介護のお世話になる。世間では高齢者は事故起こして危ないからということだが、逆に高齢者の外出機会を奪う

ことによって引きこもり、認知症がむしろ逆に進むと思う。だから免許返納した後、この調査では1年で外出がどうなったのか、増えたのか、減ったのか、それをぜひ検証していただきたい。

藤井会長（日本大学）

後半の方はどちらかというと、こういった提案があるといったことだが、まずは免許返納した中で、その後についてもきちんと調べるべきというご提案である。

事務局

令和5年度の高齢者免許自主返納制度における申請者の実績として、279名の方が申請されている。11月16日から開始された制度だが、利用された方の金額としては、タクシー利用が24万4,350円、バスの定期券購入に関しては、5万4,000円、合計で29万8,350円助成している実績がある。ご提案、質問のあった、この助成券を使い切ったあとの移動手段や効果検証について、検討していきたいと思う。

まだ制度として半年しかたっていないため、今年度この計画の中間報告を今後できればと考えている。また使い切ったあとの移動手段、そもそも制度は免許を所持している方が対象になっていると思うが、使い切った後も、公共交通の利用を促進していきたいという目的もある。またひきこもり等でかけなくなってしまう、こういった部分に関しては、市の方の福祉制度もあるので、既存の福祉制度と、健康福祉部門と連携を図った上で情報共有をしていきたいと考えているところである。

藤井会長（日本大学）

それでは議題3は以上で終了させていただく。

それでは続いて議題4、流山ぐりーんバス西初石ルートのバス停の設置要望について、事務局、説明をお願いします。

<議題第4 流山ぐりーんバス西初石ルート バス停の設置要望について（報告）>

事務局

（議題4の説明スライド8ページを基に説明）

それでは資料8ページ、議題の第4、流山ぐりーんバス西初石ルート、バス停の設置要望について報告する。令和5年12月、おたかの森西四丁目自治会、スライドの真ん中に緑色で囲ってある自治会区域、おたかの森西四丁目自治会からぐりーんバスの停留所新設に係る要望書が提出された。対象の自治会は今示したとおり。

西初石ルートについては昨年度からルートを変更しており、現在は青色で示した経路で運行している。また、美田・駒木台ルートについても、今年度4月から、黄色で示した経路

に変更して運行を開始している。この二つのルート変更は赤色の点線で示した場所になっている。この点線で示した変更前の経路上にあった停留所2箇所が廃止になっている。真ん中上の方に踏切前というのが赤点線上にある。そしてその下にスーパーベルクがあるが、この水道局入口2箇所が廃止になっている。このことにより、特に高齢者の方々の駅への移動手段、移動が大きな負担になっているというのが、地元自治会からの要望だった。

先ほどの議題の第2、それから第3、こちらで令和5年度の西初石ルートの収支率は53.7%と申し上げた。フローに基づくと、需要確保策の検討を実施すると説明をさせていただいたところである。今回の自治会の要望である、バス停の設置が需要確保策の一つとして、効果的な手段になり得るのかどうか。また設置の位置、そもそも設置するかしらないかもあるが、運行ダイヤへの影響等も考えられるので、こちらについては関係者の皆様とまず協議、意見を伺った上で、今後、本協議会で議題として挙げられればと考えている。

藤井会長（日本大学）

こちらについてはこういう要望が上がってきて、そのあと検討していくからご承知おきくださいという、そういった情報提供という理解でよろしいか。只今の説明に関してなにかご質問等あるか。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

この自治会に住んでいるお年寄りが利用したいという話だったが、一体何人くらいのお年寄りだったのかというのが一つと、ぐりーんバスがお年寄りしか利用できない乗り物だったらわかるが、結果的にバス停ができてしまえばお年寄りじゃない若者も乗ることができるわけで、流山ぐりーんバスを誘致したい人、バス停を作りたい人があえてお年寄りという名前を出しているようにも私は聞こえてしまったが、その辺いかがか。

藤井会長（日本大学）

事務局、今現在わかっている状況があれば、説明ください。

事務局

まず要望されている高齢者の方々の人数については、確認・把握していない。ぐりーんバスは高齢者用のバスではないので、先ほど申し上げた通りフローに基づいて考えた場合、需要確保策の一つになり得るのではないかということで、今話させていただいた。これから具体的な方向は皆さんと協議していきたいと思う。

藤井会長（日本大学）

実際には、流山の場合にはこの協議会とまた別に、交通事業者部会と市民部会の下部組織で運営させていただいている。それぞれを単独でやる場合、合同でやる場合があり、委員の

皆さんにかなりご負担をかけながら、協議を進めていく形になる。まずは、住民からの希望に対してどういう対応をするかを、路線として成り立つかという話だから、事業者ベースで交通事業者部会からスタートさせるという意味でよろしいか。

また次回以降に、地区の状況をきちんと精査した上で、本来バス停を設置できるのかできないのかを警察協議を含めて確認しないと進まないの、協議事項を整えていきながら、その必要性について、そもそも必要なか必要ではないのか、あるいは需要増にならない、ということであれば別の方策でこの地域の方たちの運用を考えなければいけないのかとか、そういった面も検討しなければと思う。

小西委員（身体障害者福祉会）

変更前のルートにバス停がある。新しくなった青いルートのところにバス停の印があるが、基本的にその新しくした所のルートというのは、何個でもいいから古いルートのところ、バス停をそこに決めたわけだから、なるべくその近くに新しいルートのバス停も設定する考えるのが普通だと思う。

車いすの方がぐりーんバスにはちょっと乗せにくいということもあるが、いずれにしろ今まで、そのバス停を利用していた人が、新しいルートになれば、どこに行けばいいのかと単純に思う。健常者の方はあまり感じないかもしれないが、当事者が言うと、歩くことは正直とても大変。何かの事情で変更せざるをえないのかもしれないが、変更したのであれば、今まで利用をしていた人が1人でも2人でも取りこぼしてはいけないと思う。だから新たに設定したルートのバス停は、今までの経過や場所も含めて、決めて欲しい。

藤井会長（日本大学）

これから検討する要望という形でよろしいか。

杉浦委員（市民公募）

執行部にお願いしたいことがある。何かあると収支率がいいから配慮します、という言葉がでてくる。しかし市民バスは市民が乗るためのものを運行している。何でこうなるかという理由があまり聞こえてこない。美田・駒木台ルートは、2017年から2018年頃を見るととても収支率が高い。諸経費が掛からなかったということあるが、なぜここは配慮するのか、なぜここはバス停を削るのかとか、その理由を今おっしゃったようにちゃんと説明してくれなかったら、市民は分からない。

市民が乗るバスであって、そして第一の主体だ。それに対する説明責任が絶対にあるはずだと私は思う。例えば京成さんにしても東武さんにしても乗車賃がなかったら経営できない。市民バスというのは市民が納めている税金を元にして使っている。今年度では確か836億の予算ではないか。去年は856億だった。それはみんな納税している金額だと市民全員権利を持っているはずだ。ただ単に「収支率に配慮します」ではなく「できないことはで

きない、なぜならば、こうだからできないですよ」、と100%納得は無理かもしれないが、理由を説明して欲しい。

私のところの自治会では、去年バスを走らせる会を開催した。市民が、「そうだね、やっぱり乗らないと赤字になって市が大変だからね、みんなの税金使うんだから」と市民が納得できるようちゃんと理由を言って欲しい。ただ単に基準だけの問題でぱっと片すのではなく、こうだから、こうなんだと。タクシー業界からしたら大変だと思う。夜10時に行ったら江戸川台駅にタクシーはいない。私も何回か流山からタクシーに電話した時に、これから野田まで行きますから、と言われた。

「なぜならば」、ということをちゃんと明確にして欲しい。市民だってお年寄りには理解できない、オンデマンドだ、サブスクだとか理解できない。市の会誌とかにサブスクがとか書いていない。訳の分からない言葉がでてくる。市民が見て分かるような、説明責任があると私は思う。「だからしょうがないね」、と納得できる形にしていきたい。これは要望である。

藤井会長（日本大学）

要望ということで。相互理解といったキーワードかと思う。

それでは今日の最後の議題の方に移らせていただく。議題の5番目、八木南団地における公共交通導入検討について、報告願う。

<議題第5 八木南団地の公共交通導入検討について（報告）>

事務局

（議題4の説明スライド9～19ページ及び資料6を基に説明）

それでは資料の9ページをご覧いただきたい。議題第5、八木南団地の公共交通導入検討についてご報告する。昨年度からの継続議題となるが、右図に示した八木南団地、赤く囲ったところは、流山市地域公共個通計画において、公共交通検討地域というものに該当しているところだ。この公共交通検討地域を簡単にご説明すると、料金と運賃等を時間に変換して、通常かかる移動時間、これを足し算して30分以上かかった場合、その一般化時間の中で表されるところを公共交通検討地域としている。空白地域とか不便地域という言い方もあるが、こういったところに該当している。そして公共交通検討地域というのが、この場所と言うと最寄りの拠点駅となるのが流山セントラルパーク駅だが、ここまで30分以上かかっている地域になっているということだ。これまでの経緯だが、ここにある通り令和5年6月26日、八木南団地自治会、地域公共交通検討委員会が設立された。令和5年7月25日には、令和5年流山市公共交通活性化協議会、第2回会議において代表の方にご説明をいただいている。

令和6年1月24日、日常の移動に関する実態アンケート調査が完了した。こちらについ

ては、本日の別資料で資料6を皆様に事前にお渡ししている。アンケートの詳細についてはそちらに書いてあるとおりである。本日は、アンケート調査のまとめと分析結果を報告させていただきます。

10ページは、アンケートにお答えいただいた454件の方の基本的な情報になる。真ん中のグラフをご覧ください。お答えいただいた方の56.1%、258名が高齢者、65歳以上という結果が挙げられた。

11ページには、先ほどのアンケートの問2-1というのを抜粋して、日常的にどのような外出をしていますか、というのを2つまで選択できる形でアンケート調査を実施した。この結果、左のグラフの回答者全体のアンケート結果、816件のうち、通勤通学利用が173件、21%ほど。続いて2段目に買い物が369件、45%。

続いて、下3番目の通院が209件、25.6%。この3つの回答で、すでに全体の92%を占めている。また右のグラフはアンケート結果で65歳以上の人が多かったため、65歳以上のみ抜粋して、回答総数471件の結果をまとめたもの。上から、通勤通学が26件で5.5%。買い物が220件、46%。通院が181件、38.4%。これもこの3つが全体の90%を占め、順番としては、買い物、それから通院、通勤通学と繋がっている結果がわかった。

12ページは、先ほど選んだ外出において、移動が不便と感じているのかどうか、を書かせていただいている。左側の回答者全体でいうと、24%から34%までの割合の方が不便だと思っているという結果。右のグラフの65歳以上の方でも、15%から35%ほどの割合の方が移動に不便と感じているという結果が出ている。

13ページは、外出目的ごとの具体的な目的地。上から通勤通学に関しては、柏駅、それから流山セントラルパーク駅などの駅。そして2番目の買い物に関しては、流山おおたかの森周辺のショッピングセンターや、それからセントラルパーク駅周辺のスーパー・ホームセンター、また豊四季駅だとか南柏駅方面のスーパーなどが具体的に挙がっている。最後病院の方だが、セントラルパーク駅前の東葛病院、それからおおたかの森病院や愛友会記念病院などという結果が見られた。

14ページは、外出が不便と思う理由、それから不便だと思わない理由というのを幾つか抜粋している。まず、左側の不便だと思う理由。先ほどの通勤通学、それから買い物、通院の3つに特化した形だが、共通するのが現状バスの本数が少ない、減ってしまったと、それからバス停が遠いだとか今までは車を使っていたがもう運転ができなくなった方、こういったものが共通している感じだった。そして通勤通学はやはり同じく駅まで遠いと、買い物も近くにスーパーがない、通院は夜間のバスが減ってしまい病院についてもバスの時間が合わない、というような理由が左側にある。右側の不便だと思わない理由、こちらはどれも共通するが、自家用車や自転車など自分で移動できる交通手段を持っている、というのが主な理由になっている。

15ページは、それぞれ選んでいただいた外出によって、外出する頻度というのも事前に

アンケートしているのでこれを先にちょっとお伝えしておこうと思う。まず、通勤通学に関して。左側、回答者全体の173件の中では、グラフで最も多かったのは、42%を占める、週5日以上、平日毎日というイメージ。また青で示した、毎日というのも同じ。この毎日、週5日以上というので、合計76%を占める結果になった。右側の65歳以上の方、こちらに関してもほぼ同様だが、毎日、週5日以上移動するというのが、合計して53%の回答結果だった。

16ページは、同様の質問だが、買い物に注目した形のグラフ。左側の回答者全体で言うと、多かったのは116件31%の週に3、4回、それから黄色で示した128件35%の週1、2日ということで、週1、2日と週3、4日を合わせると66%。右側の65歳以上に抜粋しても、ほぼ同様である。やはり、週1日から3、4日というのも合わせると、69%となる。

17ページは、病院への通院に関するグラフである。通院の人に対しては左側、回答者全体で見ると、これも大きな数字であるが、56件、27%が月に2～3日移動する方々である。65歳以上のみでも26%の方が、やはり月に2～3日というような形である。

18ページは、アンケート調査のまとめである。今回のアンケート結果から、高齢者が多い地域というのがわかる。二つ目に外出目的としては、日常的な外出目的は買い物、通院、通勤・通学と続き、65歳以上に限定すると、通院が若干増える。また目的地については、比較的どの目的地も鉄道駅に近かったのではないかなと感じている。

続いて、交通が不便だと思う理由については、バスの現状の本数が少ない、またバス停が遠いということ。最後外出頻度については、通勤・通学は週5日以上が多く、買い物では週1～2回程度。65歳以上の高齢者では、週3～4日が多く、通院では月2、3回が多くなっている。

19ページは、今後の検討である。本日は報告事項であるが、今後、目的地、それから運行する頻度の多さ、ルートをどうするかが一番左の「事前準備」にあたる。

その後活性化協議会での協議を踏まえて、民間のサービス提供が可能かご検討いただければと思う。それが難しいのであれば、流山ぐりんバス導入検討を需要規模から、やはり利用率等も踏まえて、流山ぐりんバス導入が可能など、この検討に進めていきたい。最後、それも難しいようでしたら、代替手段導入の検討フローということで検討を進めたいと思う。

藤井会長（日本大学）

ただいまのご説明に関して、個々の観点からでも結構だが、ご質問等ございましたら承りたい。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

65歳が基準のところはかなり多い、65歳だと今現在皆さん現役、普通の生活をしてい

る年齢ではないかと思う。運転適性が落ちてくる年齢というのは75歳くらい。そうするとこの65歳という標準はいまいちピンとこない。

それと75歳以上の人たちは40%を超えているというデータがある。75歳以上の方々の中で免許返納は何%いくのか。

あとはバスのステップ、買い物の荷物を持ったまま乗降できる方が何%いるのか。またバス停まで歩ける人は何%なのか。75歳を超えると恐らく運動能力がかなり落ちてくると推測される。その人たち、75歳以上の方々が全員乗れるわけではない。そういったところが肝だ。そこが分からないのに進めていくというのは、はっきり言って違うと私は思う。

私が実務で、タクシーのお客様のお話を聞いたところ、八木団地のお客様だったが、買い物で近所の人にみられたくないとか、プライバシー的なことを言っていた。それと、ドアツードア、結局、皆足悪い人が多いと、そこでバス停から乗るのではなく、家の前まで来て欲しいというのがやっぱり希望なのかなど。それとプライバシーの問題があるから、今のタクシーの制度というのは非常に優れている。乗り合いにしたらやっぱりドアツードアにはなかなかならない。できないことはないかもしれないが。

そうであれば、私は30%くらいの助成をしてもらった方がよほど便利に使えるというような話をしていた。これはあくまでも1意見である。あと、その方が私もそのとき簡単に計算するとバスを走らせたり、デマンドをやるよりは予算が少なくて済むのではないかという試算が何となく頭に浮かんだ。今言ったシンプルなやり方であれば今日の議題の3、4、5すべてに当てはまる。全部それで解決ではないかというところもある。

ただ、そこを走行することも危険なところがあるので、これからいろいろな議論が進むと思うが、タクシーというのは、やはり需要が減ると供給は減る。それと乗務員の給料が減れば、やる人が減る。保有台数ではなく、稼働台数が重要である。そうなってくると障害者の方とかそういった方々が当然困ってくる。

例えば南流山の木地区のバスが運行した。南流山に付けているタクシーが減った。どういうことかという、雨が降ったり、需要が多い時間には「車が駅にいないよ」、と電話がかかってくる。それはそうだ。どうしても需要が減ってそののザルの金額が減れば、そこに付けている乗務員が減っていくのは当たり前。それでたまたま需要が多いときに、タクシーが足りなくなるというのは絶対起き得ることであって、また電話のお客様への供給にも時間がかかってしまう、その悪循環。

だから、あまり需要を削るような政策をするのであれば、その代わりに補助する部分が必ず必要になる。そうでないと今の利便性は保てない。またタクシーの供給システムが守られなくなってしまうことを危惧している。私が今乗務してお客さんの話を聞いたりしている中では、ここで話し始めていることはちょっと的がずれていると感じるので、ここで報告させていただきます。

藤井会長（日本大学）

今ご指摘のように75歳が一つのキーワードだというのはある。アンケートではきちんと年代区分があるので、その状況がどうかといったところを事務局は確認することが必要だと思う。その中で免許保有率は当然変わってくるし、実態、実質的な利用者だとか、今現在いつまでも利用はできないといったところ、代替でどういったことを実際に自分たちでやっているのか。それが現実的にできている人たちという対象がモビリティに転換するかというとなかなか期待薄といったこともあるため、その辺は慎重に考えなければいけない。

それから今後半の方で出てきていた補助の考え方については他の自治体でも色々な補助のやり方を考えている。流山にとっては、交通検討地域と言っているエリア、他の自治体では交通不便地域とか交通空白地とかそういった表現を使っていたりするが、その地域を共通型でやるのか、もしくは、私は今柏の方でやっているが、柏の方でも交通不便地域に相当するところでは、そのニーズに応じた形で利用を考えていいということで、ジャンボタクシーが必要なところもあれば、あるいは週一回地域の買い物ができればそれで自分たちの移動はいいという自治体ではデマンドタクシーが週一回集まるようなことをタクシー事業者によって頂いている所もある。だから一律型で導入する考え方で行くのか、あるいは地域のニーズに応じた形の中の最適な移動をとったものをどう考えていくのか。あるいは、公共交通に一人でも希望者がいたら公共交通としてやるのかというのは、それは私は首をかしげてしまうことも現実にあると思う。

そういった中では、高齢者の福祉施策として、これにどう取り組むのかといったところと、福祉部門との取り組みを協調性を持った形で進めていくとか、色んなバランスのやり方があるから、ぜひ事務局は流山にとって必要なものは何か、丁寧にやっていただきたいと思う。

今のご指摘のところはそういう方向性で検討していくという、ご要望を含めて、やらなければ取り遅れてしまう。先ほどの鈴木委員からも、計画で今、中間年に入るが、1年2年3年といった時間まで現状の交通機関が耐えられない時期が今来ているというアラートが出ているから、前倒しできるものは前倒していく検討も必要だとか、ぜひ、本協議会の下部組織である交通事業者部会といった審議会の中でもご議論していただけたらと思う。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

質問の2ページの間2-2で、1つ目に選んだ外出で不便と感じるところに、バスの運行本数が少ない、タクシーの運賃が高いなど書いてある。これは必要だったのか。事務局側がアンケートの答えを誘導していないか。バスとタクシーのイメージを敢えて悪く書いたような、そのような質問でしかないと思う。これはタクシー事業者から言わせてもらおうと事務局の大失態なのではないか。

これと、以前の回の中で私は八木南団地地区の福祉券を利用の方が何人いて、年間72枚配っている中で利用は何枚だったのか、その辺の利用率を社会的立場からデータを取ってという話があったが、その辺りのことが書かれていない。それを教えて欲しいのが1つ。

それから確か交通が不便だと感じている人が約30%くらいだったと思うが、導入を検討するきっかけとなった移動サービスを行っている「ふたば」がなくなったのか、ということで移動サービス負担が同じような乗り物、移動サービスをしている事業者についても、以前「確認します」ということで話が終わっているが、それがどうなったのかを教えて欲しい。

それと今柏行きのバスだとか、本数は少ないながらも平和台行きのバス南柏行きのバスがあると思う。毎回言っているが新規参入があると既存の事業者はなくなるかもしれない。そうすると、議題5の14ページ、この中に柏行きのバスを利用しているから不便だとは思いませんという人がいる。新しいものが入って柏行きのバスが無くなったならこの人が不便を感じる。その辺のバランスが全く取れていないように思う。以上の4つをお答え願いたい。

事務局

まずアンケート調査の内容については、前回の協議会等でもご意見をいただいたところだが、まず事務局と地域の組織の方だけでこのアンケートの項目を決めてしまったところでは我々反省すべき点だと思っているため、このような表現にしたことについては、我々単独ではないものの、表現として正しかったのかどうか、これは今後反省すべき点だと思っている。次回以降アンケート調査については、項目についてもこの協議会の方に我々が報告したいと考えている。

また、福祉券の利用実態の報告、また他の移動サービスの確認については、今回のアンケート結果を踏まえて改めてまとめてご報告を次回させていただきたい。

また南柏、平和台の方は、数は少ないもののバス等の本数は現状あるが、地域公共交通計画の4ページ目の下の地図にあるとおり、公共交通検討地域というのをこの計画に基づいて算出している。そこの左の図に赤色で示すところがこの八木南団地も該当しているという現状である。

わかりにくいのが一般化時間というのは、交通にかかる費用を時間に換算するところから始まる。それを所要時間と合計して評価する。例としては、出発地、今回の八木南団地のところ。出発地から所要時間10分、これは単純に10分かかれば目的地に行ける、というのがまず1つ。移動手段が徒歩であったりバスであったりタクシーであったり鉄道であったり、色々あると思うが、運賃が500円かかるとする。では今度500円を時間に換算する。1円当たり0.03分という換算の仕方。この500円かかったものを時間に、この計算式に当てはめると、15分という数字が出る。上の所要時間10分、実際かかる10分という時間とこの換算値、運賃を時間に変えた15分、これを足し合わせて一般化時間25分という、これは1つの例。これが30分以上の場合、この計画ではその箇所を交通検討地域と表している。

次のページ。では八木南団地はどうだったかということで、八木南団地はこの計画を作る時点で、まず市内の主な駅を今回目的地として選んでいるので、これは流山セントラルパーク駅になる。所要時間は約10分かかる。移動手段として一番最も経済的なのはタクシー利

用の場合だった。600円という運賃を支払って1.6キロ、さらに300円という迎車も含めると900円運賃がかかるという形になる。900円に0.03分、27分という換算値が出てくる。所要時間を足すと37分になり、ここで最初の一般化時間が30分を超えたため、交通検討地域になる。

市内全域でこのような算出方法で実際にやっている。まずそういう大前提がある中で30分を超えている交通検討地域という場所で配布していたので、八木南団地はこの検討フローに載せて今後検討していくということで載せている。考え方として、福祉施策、我々は65歳以上とアンケート結果は抽出させているが、これは地域の声もあったので、本当なのかどうかという確認も含めて算出したが、公共交通検討地域だから、高齢者の施策とはまた1つ違うと考えているところである。どなたでも年齢制限なく利用できる交通手段が必要な地域ではないかというのが計画に定められた理由である。

今後福祉部門と連携して、情報共有等をしていく上では、まず我々は公共交通の導入ということで、この地域を考えているが、結果的に高齢者に特化したサービス等が必要であれば、福祉政策等もあり得ると思っているので、それを協議会において検討できればと思う。

藤井会長（日本大学）

鈴木委員、次回以降の報告、プラスアルファでいかがか。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

言葉は悪いかもしれないが、結果1人のお客さんの取り合いが始まってしまうと思う。その中で、撤退した事業者はいなくなってしまう。そこを今回言っていて、一般化時間というの、以前藤井会長が言っていたと思うが、一般化時間を使っているのは流山だけだと、他の地域は使っていない、では他の地域と同じやり方で計算したらどうなるのかを事務局は計算したのか。

事務局

あくまでも現在の計画に基づいた形で検討したものだ。

藤井会長（日本大学）

この一般化時間はなかなか難しい。実際に他の自治体では何をやっているのかというと、公共交通のバス停、バス停圏という、圏域があるサービスの中でエリアを交通空白だとか交通不便だとかそういう形に位置付けている。一般化時間自体が悪いわけではない。というのは公共交通を利用するサービスの仕方、今どれぐらいサービスされていますかといったことを数値化しようということで、バス停があれば一日一運行しているバス停も、20本走っているバス停も地図上で見れば一緒だ。

ただしそこを、路線の線の太きを変えて、幹線交通軸のところのバス停と、その他沿線の

ところ、支線になるようなところなどを、クライテリアという階層をもって評価したい。そういうことを通常やっている。そのこのところを一般化時間という最前線を組み込んだ形なので、とても先進的なアプローチをしている検討である。

ただし、これは評価がいいかどうかというのがまた難しい。それから掛け率、この辺が、精緻化した意味で正しいかどうかの判断も必要になってくる。チャレンジはいい、ただ地域全域を評価するに当たっては、ある意味1つの尺度としてやるとやりやすい、こんなメリットがある。

ただし、それが実感を伴ったものかどうか、あるいはバスが実際に路線を走っているのに、方面があっていないからこれはまたサービスレベルと一致しないとか、その辺の評価がなかなかつきにくい。こういった問題があるので、今話にあったように八木南地区はバスルートがぐるっと一回転しているため、バスルートがないわけではないが、目的地に合致しているかどうかといった話がある。

さらに利用頻度という形でつながって、路線として本当に必要なのか、あるいは個別輸送で対応するレベルなのかといったことをきちんと対応しないといけない。それは先ほど話にあったように堅実な需要として乗かって、顕在化需要、今まで潜んでいたものが顕在化する、見えるようになる、今まで使っていない人は使わないよね、使えなかった人で使えるようになった人がどれくらいいるのといったところを正しく見極めなくてはいけない。その辺のところは75歳というキーワードであったり、あるいは免許証所有、それから通院といったキーワードは日々取り組まないといけない。

また、さらにほかの自治体では地域の中に移動する場が入ってきているというエリアがあって、日々の生活の中では買い物というのは、たまに1か月に一遍自分で選択できるような買い物をしたいという利用に役立てていければいい、という地域もあることを含めて、本来出てくる需要の方を精査していかなくてはならないはず。そういう方のことがまだアンケートでは見えないところがあるため、今こういった調査で分かるところは年代を区切った形で少し絞り込み、さらに公共交通になり得ないところは福祉事業として展開するような対象者がいるのかどうかといったことを精査する必要がある。あとは見えないようなところは最後までやるしかない。

一般化時間についてはちょっと難しいところがある。また、路線を引いたからと言ってその地区が交通不便地域になっている場合もある。目的とあっているかあっていないかを差別化しないといけない。そういったときには、先ほど行き先といった言葉が出てきた。

私はこの地域に住んでいないものだから、行き先のイメージが沸かず、駅の近くというキーワードだったが、通常はODパターンという形で、起点終点という形で線をつないでどっち方面に移動のニーズが展開しているのか、それが全体的にこういった形で広がっているのか、あるいは限定されているのか、こういったところを見極める作業をまずは今現在の資料の中で当然できるはず。その辺は事務局の方でがんばっていただけたらと思う。

小倉委員（市民公募）

この資料を一通り読まさせていただきました。わかりやくて勉強になった。私は日々つくばエクスプレス、バス、タクシーを利用させていただいて、今日運営（事業者）の方とお会いさせていただいて興奮している。私自身娘が二人いて、八木南小学校というこのスライドの近くに住んでいて、あの辺の道路の事情、結構道がせまくて、特にコミュニティセンターの近くは渋滞が長期化していて、今日みたいな雨の日だと、あの辺は通学路でボランティアの人が立っているが結構危ない。今日は結構雨が強くて朝娘をタイムズのカーシェアで送った。

手段としてはそういうモビリティも私たちの世代では、タイムズだと15分で200円かかるから、送迎などは大体できてしまうところがある。そういうことも踏まえるといろんな立場の合意形成をしていく議題だと思うが、やや高齢者に寄った議論になっているのではないかというふうに思う。もう少し現役世代とか若い世代の子育て、みな共働きだから結構かつかつで保育園や小学校の送迎などをやっているため、そういった視点、観点もリソースは限られているため、高齢者のリソースをどれくらいの割合で考えていくかというのは少し考えて欲しい。

あといろいろな議題があり、事前に読ませていただいているが、どういった議題がこれから1年間ありそうかということが前もってわかるともう少し準備ができる。

八木南団地の導入については僕自身が近くに住んでいるのでぜひ導入して欲しいと思う。特に八木中学校などに行く途中、子供たちにとっても結構危険なため、こういうことを行う中であの辺りの道路も整備されるのではないかという期待感を持って申し上げると、ぜひ検討して欲しいと思う。

他の地域と比較してどうなのか、あるいは過去はどうなのかということが分からないため、事務局にお願いすると、八木南団地の件を検討するに当たって、過去他の団地の場合どのような検討があって、どういう決定事項がなされたのかがわかると比較ができるので、時代が変わって、色んなファクターが変わると思うが、そういう形で比較すれば考えやすいので、そういった面でアンケートとか、価値の比較という形で出してくれるとわかりやすいかと思う。

藤井会長（日本大学）

すごく大事な要望である。新規の委員だから現状が分かっていないまま、継続の委員と同じように議題に入るから、今流山が抱えている問題は何かといったことは事前に共有していただけると助かる。

さらに、先ほど鈴木委員のときに、次やります、という話があったが、次に大体どのようなことを想定しているのかとか、年内にどういう検討をするのか、例えばどれくらいの取組をしないと運行できないとかが分からない。

そういった面では、事業者さんたちはプロだからもうわかっているが、初めての方たちはそこら辺の事情がわからないから、事前説明だとか資料だとか、勉強していただくという

非常に恐縮だが、そういったようなことを事務局の方で情報提供していただくということをぜひやって頂ければと思う。

話のあった地元住民としての視点の中から、特に高齢者というキーワードも出てきているが、そうじゃない側面もある、と広い意見として集約しておかないと、先ほど委員の質問で子育てということもあったが、どのあたりのバランスをとるかは非常に大事で悩ましい。こういうことはどんどんでてるが、そこの中のプライオリティをどうするかこの会議の中で提案していただかないといけない。

杉浦委員（市民公募）

先週10日、私は八木南団地を2時間くらいかけて全部歩き、写真を撮った。執行部に聞きたいが、八木南橋から八木中学校に行くメインストリートの道がある。ここはバスが通るところだ。この傾斜はどれくらいかご存知か。道路傾斜は5度だ。長さは342メートルある。そのメインストリートの幅が7.35メートルだった。そこを中心としていくと、枝葉に住宅街に入っていくが、そこは幅が3.2メートルしかない。車がすれ違えない。両方向から来たら、どちらかがバックするしかない。

私は前、柏高島屋にいたため、頻繁にそこを走っていたが、中まで入っていったことはなかった。メインストリートは何回も通っている。初めて歩いたが2時間半くらいかかった。どういう状況なのか上がったり下がったりぐるっと回って見た。これは今議員に頼んでいいるが、八木南団地から豊四季駅に行く途中に約450メートルの傾斜がある。そこに街灯が一ヶ所もない。資材置き場とか、右側は田んぼでとても夜は歩けない。行政がやることは、市民の安全が第一。母のための流山だから、安全を言っているわけだから。安全がまず第一。それを優先していただかないといけない。これはグーグルアースで撮ったものだが、八木南団地の真ん中から豊四季駅、直線、距離が1.48キロメートル。おおたかの森に直線で行くと4.97キロメートル。セントラルパーク駅が1.42キロメートル。ところが八木中学校の前は以前大変細い道だった。問題は執行部は歩いてこの地域を見たか。これは航空写真だから高低差が分からない。八木南橋が海拔6メートル。ところが八木南団地の最高地点は海拔16メートルある。高低差が9メートルある。八木中学校に行く方には階段があるが、八木南橋に行く方は傾斜が5度あるから、雪が降ったら転ぶ。安全という観点からもう一度時間をかけて形状を調べて欲しい。図面で見ると、平面図で見るとはではなく、実際に皆さんが歩いてみて、ここは安全なのか安全じゃないのかということも含んで検討していただきたいと思う。

流山セントラルパーク駅に行く道は非常に危ないと思う。セブンイレブンもなくなり、今は日立造船かどこかの事務所になっているがあそこは怖くて夜は歩けない。夜と昼、どれだけ違うかということである。それでここの地区は車がせまくて入っていけない。多分なかなかタクシーも呼べない。メインストリートが7メートルくらいしか幅がない。判断材料になると思うから夜と昼、一旦足を運んでみて欲しい。足を運んでいると思うが、昼間じゃなく

て夜で。街灯の本数が付いていない。そういう問題を1つひとつやっていくのが必要なのではないかと思う。1つ意見を申し上げる。

藤井会長（日本大学）

公共交通だけではなく範疇、事業としての検討、確認をして欲しいといったところであり、そこはぜひ事務局の方で、自治体の中で情報共有して欲しい。

小西委員（身体障害者福祉会）

私は話がよく見えず、皆さんの話を聞いててぼんやり分かってきたが、資料の9ページの紫色の柏駅から免許センターに来ている路線。私はこれがなくなってしまうから、どうしようかと、そういう話になるかなと最初思っていた。そうではないということがよくわかり、八木南団地そのものはかなり古い団地である。今この問題が出ているということは住民の方は高齢者も増えているという背景があって注目されているのであれば、似たようなことがいろんなところでこれから出てくるという危惧を感じている。この場で公共交通導入の検討をしている場所というのは、他にもあるのか。似たような話が出てきそうな気がするため伺う。

事務局

例えば資料の6ページをご覧ください。この6ページが、まさしく公共交通検討地域に対する移動手段の検討ということで、代表例として今年度実施する八木南団地を挙げさせていただいている。

まず1番左のフローにある通り、事前準備ということで地域組織を立ち上げ、これはまさしく八木南団地の自治会。同様の地域が他にあるかという、現状として進行しているのは、流山本町の流山1丁目から9丁目の自治会で地域組織がもう立ち上がっている。ただし、この地域に関しては、先ほど申し上げた計画に基づく検討地域の色塗りがされていない。だからこの会議の議題として我々は挙げていない。公共交通検討地域には該当していないので、また別の方法、交通手段が考えられる。公共交通の観点からは、今、我々は積極的には考えていない、そういった地域が1つある。

これ以外にも、3年前、この計画が策定される前からできていた、地域組織等ができた場所として、東部地域の前ヶ崎、前ヶ崎みどり自治会の周辺がある。そちらについても交通検討地域に該当しているため、今はまだ地域組織まではできていないが、たびたび我々と協議を進めている地域である。

小西委員（身体障害者福祉会）

地域組織という言葉が出たので、八木南は自治会が解散したという話を聞いていて、まどめる受け皿が組織としてあるのかどうか、方向が変わってしまうが今それを思い出した。

藤井会長（日本大学）

それではこれは報告事項なので、また検討をした上で、協議会の方に常に情報提供しながら議論を進めていく形になっていく。またその回に議論でご意見いただければと思う。

それでは、議題5まで終了したので、本日の議題に戻る。私の進行は以上とさせていただきます。進行を事務局に戻したいと思う。どうもありがとうございました。

事務局

最後に次第4、その他連絡報告事項。報告連絡事項のある委員がおられたら挙手をお願いします。

小林委員（京成バス）

従前からこの会議で弊社の計画として伝えている、流山おおたかの森駅から出ている路線（流03）の市役所への乗り入れの方は社内で検討の方を進めている。明日バスを流山市役所の方に持って行ってバスが実際に走れるのか検討したいと思っていることを報告する。

事務局

事務局の方から報告事項がある。次回の協議会は8月頃の開催を予定しているので、出席をお願いします。詳細の日時、会場については決定次第改めて委員の皆様にお知らせする。

以上をもって、令和6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。