

令和6年度流山市地域公共交通活性化協議会第2回会議

【日時】 2024年8月6日（火）13:30～16:30

【場所】 流山市 南流山センター 2階ホール

【資料】 資料0：説明スライド

（令和6年度流山市地域公共交通活性化協議会第2回会議）

資料1：新たな公共交通サービスの検討に係るアンケート調査（案）

資料2：代替手段の検討に係るアンケート調査（案）

資料3：流山市地域公共交通活性化協議会 実施予定事業

【議事】

藤井会長（日本大学）

会議成立について、事務局に定数の確認をする。

事務局

出席は28名、欠席が1名である。欠席委員1名からは委任状を提出いただいている。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）

会議成立ということで進める。

会議の公開・非公開について、特に個人に関わるものはなく、公開の形で進めたいがよろしいか。

【異論なし】

藤井会長（日本大学）

本日の傍聴希望の方の入場をお願いする。

【傍聴者入室】

<議題第1 マタニティタクシー利用助成制度・高齢者免許返納一時金制度の対象事業者の追加について（報告）>

藤井会長（日本大学）

説明をお願いします。

事務局

（資料0を基に説明）

藤井会長（日本大学）

何かご質問等はあるだろうか。

それでは、報告事項なので次に進めていく。

議題2は議決事項なので、皆様にお諮りした後、挙手にて議決・確認したい。

<議題第2 公共交通検討地域における検討の進め方について（議決）>

藤井会長（日本大学）

それでは事務局より説明をお願いします。

事務局

（資料0・1・2を基に説明）

藤井会長（日本大学）

交通の不便地域に相当する公共交通の検討地域で地域のニーズをどう把握するのか、挙げた個別案件に対して、一定程度の地域の実情を把握する手立てを計画に位置づけていこうという提案である。それを第1段階、第2段階という代替手段の導入検討フローまで組み込む形の提案だが、何かご質問、ご意見等はあるだろうか。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

資料4ページの一般化時間の説明で、一度指定された検討地域が、どうなれば検討地域でなくなるのかが分からない。資料にある徒歩、バス、鉄道、タクシー以外に、ぐりーんバスや病院バス、福祉有償車、自家用などの乗り物があっても、交通検討地域に指定されたら検討しなくてはならないのか。そうだとすると、5ページの検討フローの右上「民間事業者によるサービスの提供」について、既にいろいろな公共交通が走っているのに検討しなければならないのか。

事務局

検討地域については、公共交通計画の4ページに載っており、4ページ一番下の注意書き

に、「民間バス路線の新規開設や既存路線バスの経路変更・路線の廃止、土地区画整理事業の進捗に伴う道路の整備・宅地の供給などに合わせ、公共交通検討地域は、適時見直しを行います。」とある。計画を作成した時点ではそうだが、今後適宜見直しをして、変わることもある。ただし、根本的な一般化時間の考え方は、今のところこの計画に基づいて行うので、様々な交通機関等がある地域であっても、一般化時間が30分以上であれば検討地域に該当する。

検討地域が解消する方法は、一般化時間が30分を切るようなものでなければならないので、基準としては非常に厳しい。5ページの民間事業者によるサービスの提供を検討した場合、果たして一般化時間が30分を切るものかどうかは議論の余地がある。一般化時間が30分を切る方法は非常に厳しいルールになるので、アンケート調査によって見えてきた地域の需要に合ったサービスで、一般化時間30分に満たないかもしれないが、地域が望む形でバスの本数が増えるようなものに結びつくのであれば、検討地域の解消は難しいかもしれないが、地域のニーズに合った交通サービスができるのではないかと読み取れると考える。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

そうなるとタクシーはかなりきつい。資料に書いてあるようにタクシーだけで行くと47分かかる。それ以外は一般化時間47分以下の数字が出ているので、このルールではタクシーの仕事がなくなってしまうがどうお考えか。

例えば、交通検討地域があったとしても、何かしらの公共交通機関があれば検討地域から外す等、考えられないか。

事務局

申し訳ないが、今の時点では事務局としてはこの計画に基づいてとしか言いようがない。

藤井会長（日本大学）

先ほどの鈴木委員のご質問に「福祉有償」というキーワードもあったが、それは障害者等級とか、要件に合致する方しか運用上使えないので、公共交通として一般というところには該当しないという位置づけになる。ただし、バスの運行路線があっても所要時間がかかっているところが、便数を増やすことによって一般化時間が減少する方向が考えられるか、あるいはバスルートの変更で再編に相当するものが地域として可能か。ただしバスルートが変わった場合は他の地域の一般化時間も変わるので、一遍に答えが出るものではない。

タクシーの場合は、流山では地域全体をカバーできる個別交通手段になっているが、個別サービスが対応できる場所を公共交通の位置づけとしてこの計画時間の中にどう組み込んでいるか。そうなると一般化時間の算出方法そのものにある程度の検討事項、課題があるのか、再検討していかなくてはいけないと思う。

一般化時間がいいか悪いかは以前からこの検討会議でも議論が出ている。サービス性を組み込んでいる計画手法としてとてもいいもので、単に運行便数が何便あるかとか、バス停から何m離れているかというだけではなく、個人が移動するときにある共通の時間に置き換えて移動のしやすさ・しにくさを評価できる。ただそのときの換算式がこの地域に見合うものかどうかの精緻化がきちんとできているかは課題があり、それは今後きちんと検討しなければいけないことは、以前から話が出ている。

それと併せて、タクシーの一般化時間には配車時間も含まれるので、配車時間の検討の妥当性も組み込み、事務局で計画自体を、トータル5年の計画のうちあと2年ないし3年の中で改定していく間に、一般化時間を継続するのであればその具体的な算出方法が流山に合致しているかどうかの検討をまず事務局でしていくことは必要かと思う。

現状はそのような状況だが、鈴木委員、いかがか。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

会長が藤井会長になって3年目なので、藤井会長の考えに沿った基本計画に早く変えていただきたいと、タクシー側は願っている。

藤井会長（日本大学）

私が正しいかはまだ分からないので、流山の公共交通がタクシー、バス、その他交通モードとしてバランスが取れているか。ぐりーんバスを含め問題があることは私も十分感じている。その中で、今回の場合も公共交通の検討地域が、「この地域だけやみくもに先行的にやってみよう」ということではなく、地域の問題をきちんと捉えたうえで、具体的な対応方法を地域と事務局と一緒に考えることを公平なスタンスでやっていかなければいけないことを加えた。そういった面では、現状で動いている計画を、次なる計画の改定をする際に、こういったところが問題か常に事務局に上げていただき、お気づきの点は本会議でなくとも事務局に伝えていただければありがたい。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

一般化時間は非常に分かりにくい。今ここにいる皆さんで分かっている人がどれだけいるのか。お願いしたいのは、同じレベルの立地の野田、柏、松戸で一般化時間30分で計算したときのマップを事務局に作ってもらいたい。この流山がどれだけ不便か便利なのか、比較対象があったほうが一般化時間に対してはつきり分かるのではないか。便利なのか不便なのか、比較対象がないと分からない。それが分からないと議論の基となる部分分からないことになり、これで進めていいかどうかの判断ができない。それがいつも同じところで引っかかっている理由だと思う。その資料を作ることは可能か。

藤井会長（日本大学）

この一般化時間は、他の自治体でやっている例からするとレアである。サービスレベルにチャレンジしたという面では、交通工学的にはとてもいいアプローチで、地域のサービスレベルを交通モードを組み合わせる形で評価できる仕組みである。それが分かりやすいかどうかは、他市と比べることが難しい点がある。公共交通の満足度評価をすると、使っている満足度が地域ごとに大分違うので、一般化時間で算出した数値が、松戸にとって精緻なものが流山ではなかなか精緻化しない問題もあり、難しい。

もしやったとしても、他市での一般化時間がどのぐらいのレベルなのか、参考値で換算する程度ならいいが、それが本当に地域の市民の利用とマッチングした数値での比較評価になるかという、そうはならないという問題が出てきてしまうので、一般化時間については難しい問題があることだけご理解いただきたい。

いずれにしても難しい表現になっているので、事務局はきちんと丁寧に説明していくアプローチはしなければいけない。

また、この流山の公共交通会議の計画は、75%以上、4分の3以上の議決をもって3年前に決定した。他の自治体では2分の1以上のところだが、各委員の皆様が賛同していただいた計画書として動いているので、この5年間だけは、まずこの計画書の中でアプローチしなければいけないことはご理解いただきたい。ただし、それが市民にとって分かりにくいということであれば、次の計画でそれを変えていくことについては、計画の枠組が変わったときに交通検討地域が変わってしまうと問題になるので、どういう検討地域が流山にとって望ましいのか、きちんと評価する意味でも事前に精査しておく必要性は高いと思う。

一般化時間を継続するのか、他の自治体がやっているような基本的な枠組の交通不便地域の算出で検討してみるのかといった是非もたくさん出てくると思うが、今回やっていること自体は決して間違った方向には進んでいない。ただし、30分プラスの換算式が流山市民にとって公共交通の枠組のメリットの一番高い数値かと言われると、そこまでの確たる保証がないところの難しさは内在している。

細山委員が言われた他の事例との比較は、出すことはできないということはないかもしれないが、出すに当たってはコンサルティングベースで調査しなければいけない等、いろいろな問題が出てくるので、そこまでやるかどうかは事務局内部で検討いただきたい。

分かりにくいということは、間違いなく委員の声であるので、検討していただきたい。

細山委員、よろしいか。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

5年間の計画に基づいてということは分かるが、変更も可能と書いてあるので、ぜひ考えてもらいたい。

杉浦委員（市民公募）

私はこの一般化時間を7月19日に初めて聞いた。家に帰って一般化時間の概要と等価

時間に対するものを国土交通省の国総研のものをプリントアウトしたが、全然違うレベルの話だった。要するに一般市民は理解できない。

事務局に聞きたいのだが、ぐりーんバスの関係で出前講座をやると前におっしゃっていたが、そのときにこの一般化時間を65歳以上70歳ぐらいの人にどうやって説明するのか。公共交通の出前講座のことが前にあったが、そのときに一般市民が、細山委員が言われたように、これを理解できるかということだ。

徒歩で15分以上のために評価対象外というのはどういう意味か。今朝、事務局に聞いてやっと理解できた。だけど、これを一般の人が読んで分かるか。乗るのは市民で、市民が中心にいるわけで、そこに運営側と業者側がいる。この2つで話していても、乗る側が解釈できなかつたら意味がない。それをもう少し考慮してほしい。

私は前日も言ったが、6回傍聴して、1回、地域組織の代表として協議会に来たが、ずっとこの調子である。乗る側のことをもう少し考えてほしい。私は頭が悪いから理解できない。だけれども、乗る側がいなかつたらこの会議は成立しない。いかによくするかを今討議しているわけで、その中において市民が一番中心にいることを前日も申し上げた。分かりやすくやってほしい。

これは会議だからこういう文章を書いていると言うが、では言い方を変えてどうやって市民にアピールするかを伺えればと思う。

事務局

基本的には、本日の資料も極力一般の方が分かりやすいように丁寧につめたつもりである。正直、私ども事務局としてはこれ以上丁寧に分かりやすくというのは、今のところ思いつかない。さらに市民に分かりやすくという点では、一般化時間というなかなか分かりにくい表現もあるが、市民に分かりやすく説明するとしか言いようがない。

杉浦委員（市民公募）

分かった。それでは一度試してみてほしい。はっきり申し上げて、私は分からなかった。本当に理解できない。なぜなら「評価対象外」という言葉が分からなかった。どういう意味で言っているのか。評価する対象外というのだから、15分未満なら距離が近過ぎるからだと思うが、15分以上、それで30分というのが、頭の中でつながらない。いかに人に教えることが難しいかということだと思う。皆さんは分かっているからいいが、一般市民は分からない。皆さんは分かるか。問題はそこである。市はそういう細かい計算の下にこう発しているのだとなればいいが、皆さんが分かっている、聞いているほうが分からなかつたら意味がないだろう。もう少しかみ砕いた形で、「そうなんだね」と言える形にしてほしい。

藤井会長（日本大学）

要望という形で、一般化時間を私も先ほど説明したが、やはり表現としては難しい。そう

いった中で、利便性評価というところを非常に加味した評価指標になっている面では、通常見えていない徒歩圏だけの利用圏で見ると、交通不便地域になっているような、あるいはならない地域だとしても、極端な話をするとバスが1日に1本しか来ない所でも、バス停が1つあれば交通不便地域ではないという評価の仕方もある。それは市民にとっての利便性からするとアウトだと。そういった面ではきちんとバスの本数が確保されているという利便性の評価の時間というところに換算して補おうとしたのは、事務局のアプローチとしては正しい方向である。

それをいかに市民の方に説明するかというところで、今問合せがあったので、この表の中の文言だけで書いてしまうと、切れて分からないところもある。計画書から持ってきたところもあるかもしれない。具体的に地域の説明会（出前講座）といった話もあったが、そこで具体化した一般化時間の説明が必要かどうかというのは、現地の状況は分からないので私は分からないが、この地域はバス停圏として考えたときに、通常1日型の利用のしやすさというものが利用しにくい地域だということを、どういう表現で説明するか。その辺を事務局でも工夫する必要性はあると思う。易しい言葉で表現できるような意味づけも検討してもらえればと思う。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

視点が少し違うが、3ページの公共交通の検討地域というところで、前回も同じようなことを言ったが、公共交通で移動ニーズが高い目的地として拠点駅を8か所記載しているが、例えば松戸市だから入れないとか、柏市は入らないのかという話をした記憶がある。例えば3ページの赤色の検討区域を見ている、豊四季駅は拠点駅には入っていないが、ここから行ける範囲に赤い色はかなりあったり、北小金の近くにも同様な色がある。柏駅の利用者もかなりの人数がいるのではないかと思うが、そういう駅も入れて、アンケートにも駅名があるので、この8駅の中から選ばなければいけないのか、戸惑う方もいるのかなということも含めて、豊四季とか北小金とか柏を入れていただいたほうがいいと思う。

事務局

3ページの資料の位置づけは、計画を策定した3年前に遡る話になるが、移動ニーズが高い目的地でなぜこの8駅が選ばれているかという、計画策定時に市内全域無作為で市民の方を抽出し、目的地となる駅をアンケート調査している。3,000世帯へのアンケートを実施した結果である。その中で移動ニーズが高い目的地の上位を選んだ形であるので、この8駅から漏れている豊四季駅、北小金駅等については、この上位の8駅の中には含まれなかったということである。もちろん需要はあると理解していただければと思う。

あくまで検討地域抽出の最初の段階では、この8駅を中心に計画を位置づけているので、今後、例えば豊四季駅と北小金駅、柏駅等、ここに挙げていない地域、目的地があるのであれば、先ほどのフローに基づいたアンケート調査で具体的に分かってくると思う。その中で

は実際に皆様が利用する駅として選ぶことも可能である。

藤井会長（日本大学）

今、一般化時間とかその他のもともとの計画手法についてのご質問が多く、今回事務局としては、この計画を評価していく上でのアンケート調査を2回に分けて組み込んでほしいというのが、今回の議決事項として皆様にご審議いただく範疇になるが、いかがか。

成田委員（千葉県バス協会）

5ページを見ると、計画の25ページと見比べて、今回ご提案のアンケートをやる前に、計画の中では25ページになるが、地域組織の立上げが前提であると理解している。今回、アンケートの話が先に説明があるが、現在流山市内の検討が必要な地域で、地域公共交通計画の25ページにある地域組織の立上げが既にあるので、事例があるのであればそれも参考に伺いたい。

私もこの委員を結構長くやっていて、まだないのではないと思うが、地域組織の立上げが、利用される市民にとってみれば大変ハードルが高いように見受けられる。25ページを見ても、地域の代表として継続的に活動できる、また市民の方が5名以上含まれる等々、条件として7項目ぐらい挙げられている。

また、地域の組織を誰が組織として判断したのか。この協議会なのか、流山市長が決めるのか、そうしたものがまだ明確でない。ルールとしては書いてあるが、運用がどこまで進んでいるかという部分も非常に重要だ。

一方、26ページの流山ぐりんバスの導入ルールでは、地域組織においてアンケートまでやって、住民アンケート等により利用意向を把握し、収入を試算するまでをこの地域組織に与えられている。今回これから初めて導入しようとする交通をどのようにするか、地域の方々が立ち上がれば、手探りで不安を抱えながら「どうしようか」ということで、先ほど一般化時間の話もあったが、情報が非常にない中で不安ばかり募るのではないかと気がする。

地域の組織の方だけをお願いしたいという意味で、一般的なアンケートを考えるということなら理解できるが、そうでない場合はある程度アンケートの定型化については、もう少し慎重であるべきだと思う。今日提案のアンケートの内容を見ても、一般的な計画を作るときの年齢とか、性別とか、どのような意向か、それよりも実際に地域組織が立ち上がって、新たな民間事業者のサービス提供の可否を聞く前後に関しては、このくらいのアンケートでは意向を把握しきれないのではないかと。すなわちその地域だけの意向を聞くよりも、市全体でどのくらいの方々がいて、この地域ではこうだからこの交通にしようという、いわゆる定型的なアンケートによってどれだけこの検討フローの中に役立つのかという部分が、なかなか理解が得られないのではないかと。

意見としてだが、まず地域の組織が立ち上がっていない、新たなものを模索するときは、

この計画にはこのように書いてあるが、流山市が地域組織に任せっぱなしではなく、まず一つの事例としてやるには、いろいろなテストケース、プロトタイプという意味で、どうやったら分かりやすい情報を出せるか、どのような利用意向を取ったらいいかという部分は、一緒にやっていくほうがいいのではないか。ある地域でそれができれば、いろいろなケーススタディとしてほかの地域にも波及する。定型的なアンケートを2回やるということだが、もう少し議論して進めたほうがいいのではないか。

質問としては、地域組織が今あるのかということと、流山市内で検討中の地域がどれくらいあって、組織を立ち上げるために流山市の担当部局にご相談があるのか等、具体的な現在の情報をお伺いしたい。

事務局

地域組織の事例としては、これまでこの協議会の中で、2つほど地域組織が立ち上がった事例をご紹介している。その中でも、本日の議題にも含まれる八木南団地の自治会を中心とした地域組織の事例については、継続事項ということで昨年度から継続的に協議いただいている。

また、地域組織の届出についても、事例も紹介したことがあるが、組織としての届出が市の事務局に提出されたが、それが市長宛てなのか、協議会会長宛てなのかは今確認しているので、もしこの会議中に分かればご報告したい。(→市長宛であることを確認した)

続いて、アンケートの形だが、先月、分科会を2回開催した中で、我々はアンケート票を案として提示した。そのときは数ページにわたる形で質問項目も非常に多く、この資料1・2では2回に分けているが、1回で多くのことを聞いてしまおうというアンケート項目も挙げてた。しかし、委員からもご意見があったとおり、市民の方が答えるには質問があまり多過ぎると答えにくいということで、1ページ両面程度がいいのではないかということで質問項目も大分減らし、答えやすい、回答率の上がる形で分科会等でご説明し、協議いただいた事項を反映させてきたという認識で我々は動いている。

地域組織の立上げについても、計画の25ページの下に出ている「公共交通検討地域を含む一団の地域」を前提とした中だが、それ以外の地域も当然妨げるものはない。また、対象地域の市民等により、自治会等の形でもいいと思うし、地域組織というのは市民等による5名以上であれば設立できるとなっている。組織としては比較的立ち上げやすいように私は感じているが、この計画に基づいて立ち上がったのは、先ほど申し上げた2つの地域組織の届出があったのが現状だ。

長橋委員（流山商工会議所）

公共交通検討地域の決め方については、見直しが必要というのは私も感じるところがあるが、まず一つ質問として、公共交通検討地域の位置づけを計画でしておくことが1つで、計画の中で「ここは公共交通検討地域だ」という位置づけで、赤がついていると考えればい

いのか。

事務局

そのとおりである。

長橋委員（流山商工会議所）

今回、地域検討における検討の進め方についてということで、決議する事項が幅広くなっている。その中で事前準備で地域の組織が立ち上がった際に、アンケートを定型的にやるということで検討したい。これが今日決めたいことか。そこが、今日は何を決めるのか、何を検討するのが、ぼやけてしまっているので、話がよく分からなくなっているのだが、その点を教えてほしい。

藤井会長（日本大学）

決めたいことは、アンケート調査を計画の中に組み込みたいというのが事務局の提案で、その例として、資料1・2のアンケート調査票を組み込んでいる。ただし、これまでの検討会議の中で、全体像を計画で進めるのであれば、例えば5ページに検討フローがあるが、どういう位置づけで動いているのか、最初から説明をしてくれという要望が事務局に上がっていたので今回全体を説明している。非常に広範囲の説明をしてポイントがどこかが分かりにくくなってしまったのはご指摘のとおりだと思う。

長橋委員（流山商工会議所）

そういうことであれば、事前準備をしてアンケートを採るという進め方でいいのではないかと思う。ただ、公共交通検討地域の一般化時間などの考え方については、今後見直しも必要だというのが私の意見だ。

藤井会長（日本大学）

今、ちょうどご質問をいただいたが、公共交通の枠組の中で検討地域がどう位置づけられ、その中で計画としてどういうアプローチを今後取っていくのか、その全体像を説明した上で改定する場所を指摘してほしいという意向があったので、非常に説明が長くなった。説明が長くなったのは決して悪い話ではないが、この枠組を作っている検討地域の設定方法にも課題がたくさんあるので、そちらについてご意見がかなり出たのが現状だ。そういったところは事務局にぜひ受け止めていただきたい。

今回の場合は、地域の声をきちんと聞いて、検討地域になっているところが交通の不便を感じているのであれば、地域ごとに問題、課題はきっと違う。そういった問題意識が出たところを、まず事務局が把握できる仕組みとして地域の声を聞くというアプローチを計画手法の中に組み込みたいということなので、それについて皆様に協議いただく形で進めてい

きたいというのがここまでの経緯である。

成田委員（千葉県バス協会）

先ほど事務局の答弁で理解したが、本日、アンケートの資料1・2は事務局側で把握したいということだが、このフロー図にあるとおり、地域組織が立ち上がっていることが前提である。地域組織の方々が、この定型的な様式に加えて、私たちの地域組織としてはこういうことも聞いてほしい、追加して質問したいという内容は、この様式の中に加えることが許されるのか許されないのか。

藤井会長（日本大学）

アンケートの裏面に、「以降は、必要に応じ地域の実情に合わせた質問を追加する。」と記載されている。事務局もやはり地域で個別に問題、課題があるというところは認識している。

成田委員（千葉県バス協会）

失礼した。

藤井会長（日本大学）

アンケートの書式等については、これから誤字脱字を含めて精査するというところに入ってくるかと思う。例えば資料2であれば、問1-3と問1-4に分かれているが、外出を行きと帰りで分けている。例えば、行きと帰りが同じ文章で入っていると気づきにくい。逆に言うと、行きと帰りをかぎかつこして、時間帯は表の中で見れば分かる話なので、行きと帰りが明確に読み手に分かるようにとか、そういった内容については事務局を含めて少し精査させていただきたい。それから、地域ごとに必要事項が加わるという前提の中で、皆様方にお諮りしていきたい。

今回、地域へ丁寧聞くようなアプローチを、この計画書の中に組み込みたいということについてお諮りしたい。

小倉委員（市民公募）

アンケートで意見を酌み取って決めていくのは普通にオーソドックスな決め方だと思うが、アンケートの内容の選択肢が気になっている。例えば資料1の問1で、「～64歳」とか、「65歳～69歳」のように5歳ずつ分けていくことにどれだけ意味があるのかがよく分からない。それなら10代、20代、30代、40代と分けたほうがいいのではないか。

また、このアンケート自体が記名と選択アンケートを併合しているが、今まで市が採ったアンケートで、計画の参考の6ページ、7ページにイトーヨーカドーや南流山駅周辺という選択肢が7～8個出ている。例えば問2-2であれば、目的地を書かせるのではなく、選択肢を作ったほうが取りまとめも楽で、傾向をつかみやすいのではないか。

あと、問2-3もバス、タクシーという区分けでなく、もう少し乗合タクシーとか、タクシーも区分けできるのであれば区分けする。自転車も、ただの自転車か電動自転車かとか、もう少し丁寧な移動手段の機能の区分けをしたほうが、より実態がつかめるかと思う。

あと、高齢者に寄った形での意見の酌み取りの形があると思うが、障害を持っている方やその保護者の方の視点も入れたほうが、公共交通を利用したときにより役立ててもらえるのではないかと思うがいかがか。

事務局

問1の年齢については、元は非常に細かく区分していた。それを2回の分科会で、あまり細かく区切る意味はないだろう、知りたいのは移動がしにくくなる年齢で、免許返納をしていく年齢とか、足腰が弱くなって自転車に乗れなくなってくる年齢にアプローチするだけでいいだろうというところからこのようにしている。それを64歳までと、それ以降5歳以降で区切っているが、70~74歳の方が非常に多いということであれば、例えば75歳以上の方々が困りごとがあるという選択が多ければ、70歳の人もあと5年後にはそのように変わっていくのかという予測ができるという観点から、5歳ごとに区切っている。

また、手段として、乗合タクシーの話もあったが、流山市では乗合タクシーは動いていないことや、電動自転車についても選択肢を多くすること自体が、回答者の方々が悩んでしまうのではないかというところから、選択肢もある程度シンプルな形にし、私たちが知りたい情報に絞っている。

目的地を自由記述ではなく選択肢という話があったが、以前の3,000世帯アンケートを調査したのも自由記入だった。それを集計する際にピックアップして数を集計したという経緯がある。それが選択式になると膨大な選択肢が出てしまう。地域ごとであればある程度は絞れるのかと思うが、自由記入でも集計をうまくまとめれば問題はないかと思っている。

事務局

補足として、障害者等の方の話については、まず地域組織が立ち上がってからのという前提のアンケートにはなるものの、地域組織等で協議をしていく中では、そういった声があるかもしれない。そのときの方法としては、先ほど事例として紹介した高齢者等移動支援バスという、病院バスの空席を利用できるシステムとか、福祉有償運送、福祉タクシーとか、障害をお持ちの方が利用できる福祉施策も市の事業としてあるので、福祉部門と連携を図りながらご紹介できればと思っているので、アンケートには反映していない。

また、困りごとの項目は資料1の裏面、問2-5のところにあるので、その中に挙がってくれば、そういったご案内もできると考えている。

藤井会長（日本大学）

公共交通検討地域が非常に点在しているということなので、目的地を記入してしまうとエリアがかなり偏ってしまったり、使えないものになってしまうことがあるという気もする。例えば、必要に応じて地域の実情に合わせた質問を追加するということがある。実際に検討地域の方が立ち上がって、具体的にアンケートをする際に、目的地を、こういったところがこの地域の一般的な利用なので、選択型として追加で入れてほしいというものについては、事務局としては柔軟に対応するという考え方でよろしいか。

事務局

よろしい。

小倉委員（市民公募）

最初のほうに、年齢の64歳、65歳、69歳というところが分からないのだが、これを選んだときに、その先にあることとか、その次の選択肢になることとおっしゃった。それがあるとすれば、それが分かるような形の設定にしたほうが良いと思う。それだけだとその意図が分からないし、その意図が分かる形で書いたほうが分かりやすいと思う。

これから議論に出てくると思うが、八木南にはすぐそばに流山の特別支援学校があるので、障害をお持ちの方に特に配慮しなくてはいけない地域だと思う。そのあたりはぜひご一考いただきたい。

藤井会長（日本大学）

基本的に地域の実情に合わせたところで組み込んでいくような柔軟性を持ってほしいという意見だ。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

基本計画の25ページの下、地域組織の責務のところ、「対象地域の市民等により地域組織を設立し」と書いてあるが、「等」とは何か。市民しかあり得ない気もするのが1点。

その下に、「地域内の市民等が5名以上含まれている」こと、「地域内の自治会の同意を得ており連携が可能である」だったらもう自治会でいいのではないか。例えば、地域組織を立ち上げた5名が、すごく新しい移動手段を誘致したい、しかし連携を取っている自治会はそこまで本気ではない。今でも別に不便ではないし、あなたたち5人が何かやってくれて新しい乗り物が通ったらラッキーぐらいの関わり合いでやられても、それをずっと協議するのともうどうかと思うので、この「市民等が5名以上含まれている」という文言が必要なのかなと思う。自治会でいいのではないか。

事務局

当初計画の話で、今回の議題ではないが、「市民等」の意図については、恐らくこの当時、

例えば市内に勤めている方を対象としたといったことが読み取れるのでないかと考える。こういった事例は、今は市民の方しか事例がないのが現実的な状況である。

また、自治会がない地域も市内にはあるので、自治会という組織に完全に決めてしまうと問題が生じる。5名以上については、現状、計画にあるなので、例えば今後計画を見直し等のときには議論のポイントになると理解している。

藤井会長（日本大学）

他の自治体では、「等」というと地域のNPOを組み込んだ例もある。そういった面では、「等」が計画書策定時にどういった思いで書き込まれたのかは、事務局として確認しておく必要性はあると思う。今回の案件とは別のところだが、具体的に地域が動き出したとき、このアンケート調査をやるときに、市民の立上げのところが動いてくるので、事前確認をしておいたほうが良いと思う。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

説明が分かりにくかったが、自治会がないところから要望があった場合は協議はするのか。自治会がないから協議しないということか。

藤井会長（日本大学）

自治会がないところがあるので、「自治会」と書き込んでしまっただけではいけないという趣旨である。市民が集まって組織化すれば、提案はできるという理解だ。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

分かった。

藤井会長（日本大学）

かなり時間も押してきたが、皆さんにお諮りしたい。内容的には枠組という定型的なものを地域の個別のところにはぴたっと当てはめるものではない。地域の実情に合わせて変えていくが、こういった調査を、地域の声を上げるための1つの手立てとしてやるということを皆様方にお認めいただくという形で進めていきたい。

流山市は委員の4分の3以上の賛同が得られなければ認めることができないので、大変恐縮だが挙手をもって確認させていただく。アンケート調査を基本計画に組み込むことに賛同いただける方は挙手をお願いする。

【賛同者挙手】

藤井会長（日本大学）

冒頭でお話のあった欠席者の委任状も含めた数で、事務局から報告いただきたい。

事務局

先ほど会長からお話しいただいたとおり、委員の4分の3以上である22以上の賛成で可決となる。先ほどの挙手が、欠席委員を含めて25名となるので、可決となる。

藤井会長（日本大学）

それでは、可決されたので、今後こういう検討地域が立ち上がった際には、地域の声を聞きながら進めていくアプローチを取らせていただきたい。ただ、ご意見がかなり出ているので、事務局には丁寧にご対応いただきたい。

それでは続いて、議題3は協議事項である。

<議題第3 八木南団地の公共交通導入検討について（協議）>

藤井会長（日本大学）

事務局より説明をお願いします。

事務局

（資料0を基に説明）

藤井会長（日本大学）

17ページで示しているようにということで、先ほど議論いただいた内容に準じた手続きで運用してみると、この八木南団地の代替手段の導入検討に、1つの枠組を事務局として考えている。その手順の中で8月、9月とさらに地域の中で検討を進めていきたいということである。こちらは議決を採る案件ではないが、ご質問、ご意見があれば承りたい。

長橋委員（流山商工会議所）

質問だが、17ページの最後の最後の②「予約時運行型」は多分「デマンドタクシー」という言い方になるかと思うが、例えば週3回で決められた日に予約した人だけ運行するというイメージか。

事務局

事務局のイメージとしてはそのような形だが、詳細はこれから利用者となる地元と協議したい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

17ページの検討案を見ると、乗合タクシーで話が進んでいるかのような印象を受けるが、この問題はずっと議論しているので、タクシーとしても何か案を出したい。皆さんに説明したいのだが、今事務局から説明があったが、この八木南団地は、過去にぐりーんバスが走っていたが収支率が悪く、乗る人がいなくて廃止された過去がある。東葛病院のバスも走っていたが、利用者がいなくてルート変更したという事実もある。

今ここは東武バスさんが走っていて、東武バスさんも前回の会議で、利用者がいないのでかなり減便したという話も聞いている。その上で住民アンケートを採ったら、不便と感じている人が30%しかいなかったという事実がある。これを踏まえると、タクシーとしては、どうしてもこの地域は乗る人がいないのではないかという結論になる。これまでの会議を見ていても、バスさんも同じように考えているのではないかと思う。

ここでどうしても何かをやらなければいけないのであれば、タクシーで何かをやってもいいが、もしタクシーがやった場合、東武バスさんが今後撤退する可能性もある。タクシーも、もし利用者がいなかった場合、撤退させてほしい。それを約束できるのであれば、タクシーで何かやってもいい。でも、タクシーも撤退してしまった場合、ここは本当に何もなくなる。それでもこの話を進めるかということだ。そこまで覚悟があるのであれば、タクシーで何かやるが、どうか。

藤井会長（日本大学）

質問だが、「やりますけれどもその後、交通手段がなくなります」という意味が私はよく分からない。タクシーとして一般利用も行わないということか。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

一般利用はやる。ここに載っている乗合タクシーは撤退させてほしい。一般のタクシーは電話をもらえれば行く。

藤井会長（日本大学）

こういう新しい取組をするときには、実際にどういう形で利用するのか、実施するのか。実施するに当たってはどのような条件下で継続するのか、地域合意を含めた形の中で検討していくことが大事なので、この場の中で、今、約束事項でやめる・やめないという議論ではなく、きちんと提案の中で、そういったものを含めた形で事務局が提案したものを、9月以降、地域公共交通会議の中でどういう内容の具体的な計画手法として実施して、それぞれの運用条件といったもの、例えば1回の乗合率がどれくらいあるかとか、そういったものを目標値設定するか、あるいはトータルとしての収支でやるのであれば収支率といったところの利用率が何%を目標としているとか、そういった基準を出した中で運用条件といったものを提示していくという形を取らなければいけない。これはぐりーんバスでも50%の収支率を基準としている。

そういった面では、この地域の中で代替交通手段で行くときに、どのような交通手段で運用していくかという運用条件まで、活性化協議会の中で検討していくということになるので、その場で具体的に提示するスタンスになる。今事務局から、直接的にこういう形だという案は決まっていないので、恐らく回答できないと思うが、鈴木委員がご懸念されているような内容、ある意味この中で実際に実施したけれども、実証実験で終わってしまう例もあるし、あるいは本格的になったとしても、先ほど5年ピッチで利用客の推移をある程度把握できるよという話があったが、実際には地域の方たちの健康寿命が延び、そういったものを使わなくても移動できる人たちがいる場合もある。そういった中では地域の中で継続していくかどうかという事業性も評価軸の中に入れて、この検討会議の中で、やめるならやめる、継続するなら継続するということを判断していく形になるかと思う。そういった位置づけでぜひご検討いただければと思う。

タクシー事業者様から提案していただくのはとてもありがたい話で、固まった話ではないので、例えば事務局のほうに、「こういう案ならできそうだ」ということがあればどんどん上げていただく形で進めていただければいいと思う。また、「今こういった案がある」ということであれば、この場でもご説明いただくことでも結構かと思う。

小林委員（東武バスセントラル）

近々のバス運転手の人員不足ということで、弊社も本数の減便とか、もろもろご利用のお客様におかれては大変ご迷惑をおかけしていることと思う。その点に関しては改めておわび申し上げたい。

今、鈴木委員から話があったとおり、弊社はこの部分はバス路線がある。また、本数も当然少なく、ご利用も少ないのが実態である。もし乗合タクシーが実施された場合において、弊社のバス路線のお客様のご利用にどのような影響があるか、当然注視しなければならないし、何かしら対策を取らなければならない状況もあるかと思うが、まずはバスと乗合タクシーのすみ分けがしっかりできればいいと思っている。ただ、これはタクシー事業者様のご都合、ご事情もあろうかと思うので、きちんと皆様が納得いく形でスタートできれば、八木南団地の皆様においても利便性が高まり、いいことだと思っている。

新しい案ではないが、一番関係が深いので一言お話した。

三浦委員（京成バス）

ご質問だが、今後の予定で、東武バスさんの利用状況を確認したりアンケート分析をすることをもって地域組織と協議とあるが、鈴木委員からも、タクシーとしてもいろいろ考える用意があるというお話があった。利害関係者で当社もいる中で、ここには「地域組織と協議」としか書いていないが、運営会社（交通事業者）との関わりや協議の仕方によって、案①の定時定路線型なのか、案②の予約時運行型なのかがあると思う。運営会社はどのようなスキームという流れで具体的に検討していくか、今お答えできる範囲で教えていただきたい。

事務局

17ページには今後の予定、「地域組織と協議」としか書いていないが、当然、運行形態を決める中では事業者さんも含めた形での協議と考えているので、今回の場合はタクシー事業者さんにご協力いただけるようであれば、地域組織としてだけで決めるのではなく、タクシー会社さんとの協議も含めてここで作っていきたいと考えている。

前田委員（流山地区タクシー運営委員会）

ご存じのようにバスもタクシーもそうだが、ドライバーの確保が非常に大変な時代になってしまった。デマンドタクシー、乗合タクシーをやるに当たっても、今、流山地区で走っている車は限られている。それもみんな時間で非常に忙しく走っていて、車が足りない状況の中で、もし乗合タクシーをやるということになれば、その影響を受ける流山市民の方、1台当たり40人を1日乗せるとすると、週3日やると120人の方に迷惑をかけるということも考えられる。その辺も考慮していただいて、よくご検討いただければと思う。

藤井会長（日本大学）

言っている意味が分かるようで分からないのだが、公共交通ということで一般利用客、あるいは乗合でも一般の利用客のニーズに応じて交通事業者として移動を担うということは、どの地域であっても基本的に共通だ。ただ、今お話のところでは、今非常に台数も少なく限定されているので、そういった面では、ここに一般タクシーの乗合で定時運行でやるときに何台確保してくださいというふうにやると、その他の影響で予約が取りにくい地域が出るといったことが生じる、影響が出てくるということは事務局も理解しておいてほしいという意見でよろしいか。

間違えて伺うと、交通事業者さんとしてはあまりよろしくない範疇に入ってしまうので。

前田委員（流山地区タクシー運営委員会）

タクシー事業者としては、もちろん協力する前提でいるのだが、これが1つの前例になっているところなど、そういうことが始まるとなると、結局、流山地区を走っている車がなくなってしまうことも考えられるので、その辺も考えていただければと思う。

例えば、10か所でこういうことが始まったら、10台は必ず確保されてしまうので、そういうことも長期的に見て考えていただければと思う。

藤井会長（日本大学）

懸念事項として、そういうこともきちんと想定した形で考えてほしいというご意見である。

志賀委員（流山市観光協会）

今後の予定の中で、「組織との協議」とあるが、先ほどの利用率が30%ぐらいではないかというところで、タクシーとバスで取り合っても大変だと思うので、協議の中で、ぜひとも利用される皆さんには、利用促進をどのようにするかとか、どのように30%上げていくということを、我々の協議会の中に提案していただくようお願いできないだろうか。

事務局

利用率、また利用する場合の促進の方法で、どうやって利用率を上げていくか、基準等を設けたらそれに向けてどういう方法を考えられるかは、この協議会でご報告したい。

藤井会長（日本大学）

大事なところなので、ぜひよろしく願います。

小倉委員（市民公募）

3点あり、1つは藤井先生に許可をもらいたい。今すごくローカルな話題だが、この八木南団地に行ったことがある人はどれぐらいいるのか、素朴な疑問がある。挙手で聞いてもよろしいか。

藤井会長（日本大学）

何のためか。その必要性は。

小倉委員（市民公募）

実際にローカルな話題で決めようとしているのに、行ったこともないのに決めようとする人がどのぐらいいるのかという関心がある。

藤井会長（日本大学）

現場を知っている・知らないというところは、これは計画論として議論しているので、全委員が行っているかどうかではなく、まずは計画の位置づけとしてこれまで説明をきている。公共交通が検討地域だという枠組のところは、一般化時間は難しい条件ではあるが、交通不便地域だということは皆さんが認知している。そういうことで1つの共通認識は持っているということで、現地を見たかどうかは直接関係する話ではないので、質問をすることではないかと私は思う。

小倉委員（市民公募）

分かった。それでは控える。

2つ目は、なぜこの場に八木南団地の自治会の関係者がいないのかを疑問に思った。八木

南団地の当事者の意見を実際に聞いてみたかった。

3つ目は、そもそもこの団地への導入について、路線バスが少ないから評価の対象外ということだが、私はこの辺に住んでいるので中学校も小学校も特別支援学校もよく分かるが、実際に柏6という路線が走っている。柏6を使えば、1日5本ぐらい走っていて、それで八木南団地には行けるが、新規に路線を開設するほうがコストがかかると思う。今既存の路線を一時的に増やす考え方で代替することはできないのか。

あの辺の地域にはすごく大きな組織で免許センターがあり、免許センターに一番最寄りで行く鉄道の駅は流山セントラルパーク駅で、南流山駅より近い。だから、八木南団地だけ単体の路線バスについて考えてもシュリンクしてしまうだけである。近くにある免許センターを含めた形での路線であれば、長期的に見てある程度の需要を酌み取れると思うがいかがだろうか。

藤井会長（日本大学）

これは東武バスさんにも関連する路線かと思うが、まず事務局から。

事務局

2点目というか、1点目の八木南団地の関係者について事務局のほうでお答えしたい。八木南団地の自治会、地域公共交通検討委員会が設立したのが、先ほど申し上げた昨年6月26日で、これを踏まえて、令和5年度第2回活性化協議会を、昨年7月25日に開催している。この中の議題で、地域組織の立上げがあった地域公共交通の検討について、地域の組織の代表の方をオブザーバーという形で招き、この地域に関してなぜ立上げをしたかという思いの部分も含めてご説明、お話しいただいた機会があった。

それ以降は具体的な交通手段になっていくので、まずは事務局のほうとして、地域のほうと協議をして、また具体的な案が固まれば事務局から発表できればと考えている。

小林委員（東武バスセントラル）

確かにバスの便数を厚くすることが解決方法として一番早いと思う。今、運転手の不足であるため、どこか輸送力を増強する場合、どうしてもスクラップアンドビルドの形で別のところから輸送力を持ってくる方法しかない。純増というのが今非常に厳しい状況である。

今、小倉委員が言われたとおり、今回の地域に限らずほかの部分も含めてダイヤ再編ということになれば、当然しっかり実態を踏まえて検討するのも時間がかかるが、貴重なご意見としてお受けしたい。これは中期・長期含めてもっと効率のよいダイヤのルート設定というのは、お客様の利便性を高める意味で私どもの仕事であるので、ありがたくお受けしたいと思う。

今回に関しては、この部分に関してバスの増便は物理的に純増が難しいのと、人員の部分で厳しいことがあり、代替手段を検討していただく結果にはなっているが、ありがたく参考

にさせていただきます。

成田委員（千葉県バス協会）

八木南団地における検討案の資料の中身について、ご提案の部分は今後詳細は討議されると伺っているが、(1)～(3)の内容はもう少し具体的な情報がないと、既存の事業への影響とか、利用する方が利用できるのかどうかという想定も、まだそこに行くまで非常に少ない内容であるので、参考として情報を述べたい。

まず、運行形態については、①②とあるが、定時定路線、予約時運行型と提起されているが、運行頻度が週3回では、定時定路線で週3回でもなかなか利用につながらない。予約時でも毎日やっているわけではないので、予約と、ライフスタイルをどう変えるかということも非常に難しいと思う。週3回が予算に応じたものだと思うが、その部分は利用する方のイメージが難しい部分があるので、検討されるときは材料としてほしい。

また、目的地の流山セントラルパーク駅については、バス、タクシーの旅客の事業では大体500mぐらい駅から離れると、雨の中を行ったりするので、乗降場所をどこに置くかによっても利用頻度も変わってくる。その部分も今後協議するときは情報提供してほしい。

乗合タクシーで非常に重要なのは、会員制なのか、誰でも乗れるのか、事前予約が必要なのか、何分前までに予約申し込みをしなければいけないとか、いわゆる利用者の方が利用する際に当たっての視点も重要だ。運賃も、協議するのは別の場かもしれないが、バス事業、タクシー事業との調整を図るためには、対価として新しい交通についてどれぐらいの金額かというのは、この協議会に事前に提出して協議いただくことが必要だと思うのでよろしくお願ひしたい。

藤井会長（日本大学）

まさに内容がまだ全然固まっていないといったところなので、地域のニーズそのものがどういう形であるのか。最小単位なのか、もう少し需要が多いのか、その辺の見極めも必要だし、今ご指摘の内容については、これから地域協議へ入っていった際にぜひ丁寧にやっていただくことと、この場にフィードバックしていただくことが非常に大事なことだと思うので、よろしくお願ひしたい。

それでは、こちらについては随時この場でご報告いただく形で進めていただければと思う。

少々長くなったが、議題4に移らせていただく。

<議題第4 流山ぐりんバス（西初石ルートバス停の設置）について（協議）>

藤井会長（日本大学）

事務局から説明をお願いする。

事務局

(資料0を基に説明)

藤井会長（日本大学）

これまでの経緯を含めて、バス停の設置についてご説明があった。こちらも協議事項である。ご質問、ご意見等があれば承りたい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

これまでの議題は全部、交通不便地域とか、交通検討地域などの名の下に議題に上がってきたが、バス停の設置については、その文言がどこにもない。この基本計画に則って議題に上げているのは分かるのだが、本来ぐりーんバスと路線バスは趣旨が違うと思う。路線バスのほうがバス停を増やすのは何の問題もないが、ぐりーんバスというのは交通不便地域に住む方を駅まで運ぶのに必要だと、我々は市長から説明を受けてスタートした経緯がある。なのに、今回のこの案は、交通不便地域でも検討地域でもないのにバス停を増やしてくれというのはいかがなものかと思う。

要望の中で、「踏切西」「水道局入口」はバス停が廃止になり、徒歩による流山おおたかの森駅までの移動が大きな負担と書いてあるが、10分である。駅まで10分の距離が大きな負担という判断でバス停を設置したら、10分以上あるところは全部認めなくてはいけなくなってくる。1個認めれば、2個、3個は絶対出てくるから、これを議題に上げるのは反対だと思っているが、いかがか。

事務局

この件を協議議題として上げた理由として、公共交通計画の28ページをご覧ください。「流山ぐりーんバス見直しのルール」という項目がある。ぐりーんバス見直し基準という表の右の縦に、提案主体としては市民等という項目になるが、バスの停留所ということで、市民等から提案されるバス停留所が明記されている。ただし条件は先ほど申し上げたようなことで、ここで見直し基準に則っているのも、市民から提案を受けたものを議題とする理由になるのではないかということが1つある。

もう1つは、スライド資料の18ページの最初にご説明したとおり、このルートは昨年度の収支率が53%という結果を受け、2年度目は需要確保策を検討・実施する検討フローとなっている。この確保策の検討の1つの方策として、バス停を増やすことにより利用者が増える、これが1つの確保策の検討になるのではないかということも、我々事務局としては議題に上げる1つの目安、基準になるのではないかということで、今回議題として上げたところである。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

先ほど私が言ったように、この計画に則って上げているのは分かるのだが、本当に必要かという質問である。

藤井会長（日本大学）

実際には、19ページを見ると赤い破線が以前から問題視されていた、運休しなければいけないような渋滞を招いてしまうといったところで、運行ルートを右側の黄色いラインのほうにルート変更した経緯がこれまでであった。グリーンバスそのものの定時運行を確保するための施策によって、この自治会区域の緑の上部のところのバス停がどこまで利用されていたかという実態の数値は上がっていないけれども、この自治会のバス停が廃止されたことによって、その地域の一定の利便性が欠如した。それに対して、初石ルートというルート変更されたところで、この自治会区域の方たちが利用できるようなところの要望につながった。

そういった面では、路線がなくなったことによって、代替できるものを検討するという1つの位置づけも組み込まれているところと、鈴木委員がよく言われている、計画は現行であるのは理解できるといった中で、その手順に基づいて、流山市でこういう計画の手順に基づいて運用するということを市民に向けても開示している。計画書に則ってやらなければいけないというスタンスがあるので、ここは前提条件としてクリアしているというのが事務局の説明かと思うが、その点を含めていかがか。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

そういった形でグリーンバスのバス停がどんどん増えていけば、タクシーの仕事はなくなる。

藤井会長（日本大学）

その点のところ、実際にどういう利用があるかというところについては、これから調査をしましょうというのが事務局から説明である。廃止されたことによって実際にどういう使われ方に変ったのか、それがタクシー利用等につながっているということであれば、モビリティ転換が起きた。逆に言うと、そこで例えば10分の距離の中でタクシーとバス、あるいはグリーンバスというモビリティ選択が起きているのは、運賃差によって生じているものなのか、利便性によっての差なのか、個別住宅の対応ができるようなタクシー利用のニーズが本来必要な形に変わって行って、逆に言うとグリーンバスには戻らないということもあり得る。そういったところをこれから丁寧に調査しようというのが事務局の考え方かと思う。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

調査していただくのは構わないが、ぐりーんバスの趣旨とずれてきていると思う。やはり交通不便地域にかかっているところが大前提だったのに、バス停の新設だけ、それがどこかへ行っているのはどうかと思う。最初に走らせた段階で私は間違っているように思うが、それを今までもこの4年間の会議の中で、例えば水道局入口のバス停を廃止にするとか、タクシーからしてみれば、こうした交通不便地域ではないところのバス停は減らしたいのに、やっと減ったと思ったらまた増えるような、あちらへ行けばこちらに行くような、そういうことをずっとやっつけていいのかと思う。

藤井会長（日本大学）

ぐりーんバスに関しては、これまでの議論の中でも、運行しているぐりーんバスの走行している沿線の住居の張りつき状況が民間路線バスとほとんど変わらないということも、私も説明したことがある。そういった面ではぐりーんバスの位置づけは基本的に考えなければいけないことは、事務局にも次の計画の位置づけの中で考えてもらわなくてははいけない。

ただ、今のお話の中で言うと、これまで利用できたものが利用できなくなったところに対する代替手段の中では、バス停の新設という形ではなく、あくまでもバス停がなくなったことによる代替がぐりーんバスの中で運用できていくという考え方は、やはりこの地域にとってみては、事務局として考えていかななくてははいけない。そういった面では、単なる新設ではないということをタクシー事業者さんとしても少し理解してもらわないと進まない案件かと思う。

やみくもにバス停を新設しろという議論ではないということだけは、ご理解いただかなければいけないと思う。いかがかと言ってもなかなか回答がしにくいところだとは思うが。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

これが前例になり得るということも十分考えていただきたい。

藤井会長（日本大学）

ご意見としては事務局は痛いほどその辺はよく分かっているかなと思う。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

分科会にも同じような話をしたが、工事費のところ以案内板ということで評価されているが、できるかできないかは私は分からないが、ユニバーサルデザインの観点で、例えばひさしが作れないとか、プラットフォームまでは無理だと思うが、そういう考え方を取り入れて、工事費で看板だけではなく、プラス何かを検討していただけないかと思う。

成田委員（千葉県バス協会）

私からは2点ほど。事業者分科会に出たときに、このバス停の設置についてもお話があり、

見直し基準は見たが、地域組織もしくは自治会等の要請があった場合にバス停の設置ということだった。よくある要請者の費用負担について、鉄道でも駅を作ってくれという要請した方々が募って、それに関する費用負担をしてやっていくのが国内の一般的なルールである。今回はバス停ということで金額もそれほど多くないと思うが、これから要請があれば作ってくれるということになれば、要請する側の責任というか、変えた以上はある程度乗っていただくこともある。そうした費用負担のルールを、要請する側にも検討するようなことを分科会の中でもお伺いしている。これについての検討というか、工事費についても一定の金額を予定しているようなので、どのように検討されたかは補足して説明いただきたい。

もう1点は、候補地がA、B、Cとあって、その中に②安全性がある。事務局の比較検討の中で○とか△など書いてあるのだが、バス事業から言うと、最近でも神奈川県内でバスの後ろから子供が出てひかれて亡くなるという大変痛ましい事故もあって、日本全国でバス停の設置に関しては、国土交通省からいろいろな調査を受けて対応しているところだが、評価が△で認めるといった場合、万が一事故が起きたときに、この協議会の責任ということになりかねない部分もある。やはり安全性は何よりも優先することは堅持した上で、こうしたバス停設置については協議を進めていただければと思う。これについて、事務局のお考えをお伺いしたいと思う。

事務局

まず1点目の、要請者の費用負担のルール化についてはまだお答えできる段階ではないが、コミュニティバスという観点から考えると、これから要請に対して費用を負担するのはなかなか難しいというのが、率直な私の考えである。

2点目の安全性の観点では、安易に表現し過ぎたかもしれないが、十分検討した上で、今後も継続事項として報告していきたいと考えている。

成田委員（千葉県バス協会）

安全性についてはぜひ検討を進めていただければいいのだが、費用負担については、いろいろご懸念があるようなので、今回は移設だからということがあるが、今後は要請があった場合に費用負担を求めるかどうかについては、ぜひ検討を進めていただいて、次のときには、ずっと要請者の費用負担を求めないのであれば、それはこの協議会にかけて、ご了解の上で調整を進めていただくようお願いしたい。

藤井会長（日本大学）

流山市にとってかなり助かるご意見なので、ぜひ考えていただきたい。

先ほど、バス停の新設という提案にも関係してくるところなので、事務局で新設をする意味とバックグラウンド、どれだけの費用負担が生じるか、その辺は想定した形の中で検討しておく必要性はあると思う。ぜひよろしくお伺いしたい。

【暫時休憩】

藤井会長（日本大学）

長時間になって恐縮だが、再開する。

先ほどの議題4についてはご意見が大分出たが、これから地域に入ってかなり精査しなければならない案件ということで、事務局に取り組んでいただくことになる。

具体的には「令和6年度協議会に上程」と書いてあるが、こうなるかどうかは地域に入っ
ての調査以降、これにも関わってくるので、これにこだわりを持ってやるのではなく、地域
のニーズに応じたことを、それに対応できる考え方をきちんと提示していただく準備がで
きた形で上げていただければと思う。

議題4に関してはよろしいか。それでは議題5に移る。

<議題第5 東西初石戦（流01・02）廃止後の公共交通について（協議）>

藤井会長（日本大学）

事務局より説明をお願いします。

事務局

（資料0を基に説明）

藤井会長（日本大学）

民間路線バスの廃止に伴い新たに生まれてくる公共交通検討地域について、ここにお住
まいの方たちは、現在はこの検討地域に該当するという認識は全くない。そういった地域に
地域公共交通計画の枠組の中で運用が計画されていることを丁寧に地域の方々にお伝えす
るところまでを、まずは実施したいという事務局のお話である。

その後、地域がやはり具体的に必要だという組織化が図られると、先ほどの八木南団地
のように、具体的な交通の取組の必要性を検討することになる。ただ、その声が上がらな
ければそのまま検討地域のままで残っていくという状況下である。

まずはきちんと丁寧に市民の方に情報を提供したいというのが事務局からであるが、
ただいまのご説明に対してご質問等あれば承りたい。

長橋委員（流山商工会議所）

この赤い丸3つは、今後公共交通検討地域に指定されるということであるが流01・02
が廃線になったのは、バスに乗らなかったからである。しかし、公共交通検討地域になる
ということで話が今後進んでいき、ぐりーんバスを充実するという話になったときに、私は矛

盾を感じる。

ここは取りあえず位置づけをするということだけか。

事務局

この2路線が廃止になってなくなった場合、新たに検討地域という位置づけが計画上発生することや今後の検討の進め方について、説明、お知らせすることを考えているところである。

藤井会長（日本大学）

気持ちは分かる。使わなかったからなくなったのに、なくなったから今度は個別の運用がすぐできるということはちょっと違うというニュアンスである。やはり計画としてある条件下の中で、それを周知することはやはり事務局としての説明責任を果たさなければいけないということの今回の提案なので、そこはご理解いただく必要があるかなと思う。

杉浦委員（市民公募）

もし今の話の中でぐりーんバスが復活できるのであれば、我々は今取り下げているが、13年前に真和団地を通る路線が1年で廃止になった。それは前回話したと思うが、我々は「自治会で乗車券を50万でも買うから通してください」「それはできません」と。結局、どうすればいいのかというと、「最低3人乗ってください」と。だから、1年でなくなったのである。

これは今、長橋委員がお話しになったように、路線がなくなるからぐりーんバスを入れるのというのは、ちょっと安易過ぎる。決まったわけではないが、そういう方向になってしまうと、今まで廃路になったところはどうするのかということになってしまうわけだ。

三浦委員に聞きたいのだが、今の大型バスをぐりーんバスの大ききで走らせても、運行継続は無理なのか。

三浦委員（京成バス）

当社のほうが廃止させていただいている立場なので非常に心苦しいが、2路線とも運行開始10年以上たって、1回も黒字にならず赤字だった。車両の形の問題ではなく、もはや運転手というリソースを入れても全く収支が合わない状況である。

ぐりーんバスという検討は今後も形上はあるとは思いますが、結論から言うと多分、当社がそれはできると言ったら、ではなぜやめたのだということになる。ぐりーんバスは補填があるという関係もあるが、多分そういう議論になったとしても、ぐりーんバスを走らせるという結論になることは極めて可能性が低いかなと思っている。

杉浦委員（市民公募）

分かった。最後だが、我々も過去のことだから振り返す気はないが、結局、過去はそういう乗車率で、先ほど言ったように3名乗ってくださいと。乗車がなかったらとって、1年でぱっと消えて、ずっときたわけである。たまたま江陽台病院が乗せてくれるようになったので、去年の4月に申請したが解散した。それは2つ問題があり、うちの自治会の人4人ぐらい、バスを通すなということで市役所に電話を入れている。これは反対ということである。みんな5人で集まって、やめようということで下りたわけである。その前に市のほうでも、ちょっと無理だ、路線を変えてまでと。だけど我々は、午前3本、午後3本でやってくれと言ったのも通らなかった。だけど今、長橋委員がおっしゃったように、これがもし京成バスさんが撤退し、ここにグリーンバスを通すとなったら、今後の話が全部変わってくると思う。

藤井会長（日本大学）

グリーンバスを通すことを前提にご議論されても、計画として成り立たない議論なので、そこは控えていただければと思う。というのは、今回は不便地域ということを地域全域の中で、統一したルールの中で運用しているのが地域公共交通計画であり、市民にとってどういう位置にお住まいの中で、移動が担保されているのか、それをまず知ることが大事なことだと。そういった面では、今回路線がなくなることによって生まれてくる公共交通検討地域を知らないということではいけないというだけなので、それを周知するのが大前提である。

その後は、その方たちが地域としてまとまって、移動交通のニーズが出てくれば、それに対する声が上がるという1つの段階。そうすると今度は、先ほどのルールの中で、一般の路線バスで対応できるのか、グリーンバスで行くのか、代替交通なのかということも順次考えていくという手順を取る話になる。そういった運用をきちんとやるために、まずは周知が大事だということで周知のご提案をしているので、グリーンバスを走らせるどうこうの議論は、今されてもこの議論の場にはなじまないということだ。

杉浦委員（市民公募）

分かった。ただ、話を聞いていると、後ろにそういうことがちらちら見えてくる。

藤井会長（日本大学）

見えてくる議論をされても議論にならないので、やめていただかないといけない。

杉浦委員（市民公募）

否定するわけではないが、江戸川台と初石の間で、ちょうど真ん中、位置がちょうど約700mの距離である。そこに今後のことで申し上げておきたいのが、グリーンバスの影が出てくるのではないかと思った。

藤井会長（日本大学）

影の話はやめていただきたい。何度も同じ話で、私も大分いらついできていることについては、失礼した。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

資料の点で、私に変な見方をしているのかもしれないが、協議資料だからいいのかと思いつつ、これまでの経緯のところ、路線廃止の申し入れがあり、市で補填し、運行を継続してくださいという話をした4か月後に運行便の変更の申し入れがあり、実際にそうしたのだと思うが、今度1か月後に運輸局に路線の廃止の提出をしている。運行業者さんが勝手にどんどん進めている印象がある。

この間に、市のほうに例えばこういう動きをすとか、届出をするという相談、報告のようなものはなかったのか。

事務局

経緯の一番上に、昨年の令和5年6月に廃止の申し入れ、予定が約1年前に市のほうに申し入れがあり、ここが最初の機会と捉えていただいている。この間も当然、細かい協議はしているが、昨年6月にこうした廃止の予定の申し入れがあったことから、市のほうとしても一部補填することで運行を1年間継続していただいている。今までも協議会の場で報告している。

突然、昨年で廃止するのではなく、こういった検討、協議する時間も設けられる形で、十分な時間を申し入れからいただいていると、市としては考えている。

藤井会長（日本大学）

恐らくこれまでの経緯の中で、委員継続している方は全体の流れが分かるが、委員の交代とか新規で入った方は、突然廃止の議論だけが見えてくるので、その間でどういう議論がなされたのかが見えてこない。現実的にぼつと切られてしまったような印象がどうしても見えてしまう。協議事項だけれども、上げるに当たってはもう少し丁寧に書いてねといったことでよろしいか。

具体的にこちらが次の検討という形で報告される際には、初めての委員でも分かりやすい形で表現していただければと思う。

成田委員（千葉県バス協会）

令和5年度の活性化協議会の中で、この東西初線（流01・02）の廃止の取扱いは、道路運送法に基づく手続きについて私が質問して、この活性化協議会で議決をして、流山市内だけの路線なので、道路運送法も改正されて、1か月前に届出をしてできるという規定を使うのかと伺ったら、事務局からはそれでやるということだった。今回、令和6年6月に京成

バスから運輸局のほうに届出が出たという報告なので、この協議会には廃止に関する議事は運輸局のほうでお願いして、ないということに変わったということでもいいのかが1点。

あと、自治会に8月17日に説明会をやると案内があり、先ほどの議事の中では、流山市内には自治会のないエリアもあると。今回の路線の廃止にかかる説明会で、自治会にということで漏れはないのかどうか。どこが主催して説明会をやって、影響を受ける皆様にちゃんと周知がされるのかどうか、事務局にお伺いしたい。

事務局

まず1点目の、今回の廃止の届出の話だが、過去に事務局の説明が間違っていたら申し訳ないのだが、廃止に関しては協議会での議決事項という形では考えていないので、通常の手続期間等を踏んでいただく形で、6月の届出に至っていると考えている。

2つ目の説明会の範囲は、幸いこの2路線沿線は全て自治会があったので、接する自治会全てを対象とした説明会を予定している。

三浦委員（京成バス）

廃止する事業者としてお伺いするのは大変恐縮だが、公共交通検討地域は3か所あると思うが、右下の美田団地入口の東初石3丁目のところは、ぐりーんバスも通っていて、多分一般化時間も30分以内だと思うが、ここが検討地域だというのは何か理由があるのか。

事務局

3か所を示した赤い検討地域の、右下の一番大きい部分は、ご覧の図のとおり美田・駒木台ルートが変更になっているのが、まだ図面上は反映していない。昨年度末に変更した上で、今年の4月からルートを変更している。また、この赤い場所にバス停も新設させていただいている。

それを反映した検討地域は今作業中で、若干変わるかもしれない。今赤塗りの検討地域の範囲は、美田・駒木台ルートを変更する前の段階での範囲図となっているので、今後、最新の情報に修正していきたいと考えている。

藤井会長（日本大学）

では、更新すると北側の2か所といったところが残るというイメージか。

事務局

現時点でははっきり言い切れないが、右下はなくなるかもしれない。

藤井会長（日本大学）

その辺を精査していただき、具体的なエリア、また自治会といったところが周知の段階で

必要になれば、8月の説明会にも利いてくるので、急ぎ対応していただきたい。

小倉委員（市民公募）

西初石ルートについて、ほかの委員の指摘もあったが、廃止に伴い新しく作るかどうかという話だと思うが、そもそもここが不便なのかどうかという話が出ていたと思う。10分歩けば着くので不便ではないという意見はもっともだと思う。

この議論をするときに、どうして一般化時間のアプローチがないのかが不思議だ。一般化時間という切り口を決め方の1つの基準にするなら、この西初石ルートについても一般化時間が幾つだから、それほど不便ではないが諸般の事情で作るということがないと、一般化時間の決め方を公平に作っていかないと、公平ではない気がした。

2つ目は、今流山市内に4事業者40ルートの路線がある中で、今回のように廃止後の不便地域が出てきて、いろいろな仮説検証しなくてはいけないことがあるが、今実際40路線あって、危険な周域とか、グレーとか、全然大丈夫な周域と、ある程度順位づけされていると思う。そういった全体を把握する上では、モグラたたきのように毎回やっていくよりは、全体図を把握して、どこの路線が危険で、どこの路線が大丈夫なのか、データとしてあったほうがより深い議論ができるのではないかと思った。

藤井会長（日本大学）

まずは一般化時間は組み込んだはずだが、その辺を含めて事務局から。

事務局

1点目の一般化時間の考え方、設定した方法だが、結論としては、今、赤いハッチングしたぼんやりした形でしか出していないが、実際は計画にあるように100mメッシュで細かく範囲を設定している。また、それぞれ計算式を踏まえた上で設定している。その結果はこれまで協議会で示したことはないのだが、次の協議会、分科会等までには、右下の検討地域が果たして存在するのかどうかも含めてきちんと精査して、さらにその根拠となる一般化時間の計算式は準備させていただきたいと考えている。

2点目の今後廃止の可能性がある路線とか、そういった路線も視野に入れながら検討地域全体を知る必要があるのではないかというのはあると思うが、やはり今後、路線維持が困難となる事象が発生した場合は、速やかに協議会の事務局のほうまでバス事業者様から連絡をいただくようになっているので、今後の動向は情報が入り次第、我々も時点更新等はしていきたいと考えている。

藤井会長（日本大学）

それでは、こちらについてもデータ分析がまだ完全に出来上がっていないようなので、こちらを精査していただきながら、ただ住民の説明会がもう予定されているので、そこでは丁

寧な説明に至ることができるようにお願いします。

それでは、議題6以降は事務局に戻して進めていただき、私の進行はここまでとする。

<議題第6 令和6年度実施予定事業について（報告）>

事務局

議題6について説明する。

（資料3を基に説明）

事務局

今の説明について、ご質問のある方はいるか。

杉浦委員（市民公募）

前回のときに、東武バスさんに宿題を出したが、東武バスさんは把握されているか。

事務局

事務局から説明しようと思って漏れてしまっていた。ぐりーんバスに関連する事項ということで、前回の第1回会議の中で委員からご質問があり、その点について回答させていただきたい。

第1回会議の中で、ぐりーんバスの美田・駒木台ルート¹の運行経費について、平成30年度と令和元年度の差が約840万ほどある理由のご質問があったと思う。これについては事務局から説明したいと思っている。

運行する東武バス株式会社さんのほうと情報共有・確認したところ、平成21年3月からこのぐりーんバス、美田・駒木台ルート¹の運行を開始しているが、平成30年度までの約9年ほどについては、運行経費の一部に一般管理費という事務員の方の²人件費を計上していない状態だった。これは運行経費を抑えるために、東武バスさんと協定を交わす中で、既に東武バスさんとして運行していたほかのルートで、この美田・駒木台ルート¹の事務員さんの人件費を補うという考えの下に計上していなかったと聞いている。

しかし、令和元年度になると人件費がかなり高騰してきたため、他のルートでは補いきれず、さらに運転手さんの人件費も上がってきたということで、一般管理費の中に事務員の人件費を、本来の形³というか、美田・駒木台ルートは美田・駒木台ルート¹で人件費を計上し直したということで、運行経費が平成30年度から令和元年度に800万ほど一気に上がったように見える形になったということで回答させていただく。

<その他（連絡・報告事項）>

事務局

それでは、その他、報告・連絡事項がある委員がおられたらお願いします。

志賀委員（流山市観光協会）

流山市の花火大会の日程が、皆さんご存じだと思うが10月5日に決定している。またいつものとおり、交通規制等で皆様にはご迷惑、ご協力いただくことになるが、よろしく願いしたい。

あと、事務局のほうにお願いしたいのだが、会議のやり方で、もともと僕が最初に誘われたときに、市民分科会と事業分科会と別々にやっていたと思う。ここ最近、この本会議の縮小版みたいな形をやってから、またこの会で同じような議案をやられると、こちらも辟易してしまうというか、同じことを何回行ったり来たりしてやっているのだろうかという気になる。

新しくなられた市民の役員に関しては、オリエンテーションをやってくださいという要望を出した。前後のことが分からないでここに出ると、いろいろと不都合が生じると思う。僕が入ったときは、市の職員とマンツーマンで、資料について説明がなされたので、そのぐらいやってからここに参加してもらわないと、困る方もいらっしゃると思うので、ぜひ会議のやり方について事務局で検討してもらえるようお願いする。

事務局

会の在り方については、今後また検討させていただきたい。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

私事ではあるが、このたび60歳を迎えて定年となる。次に、私に代わり荒井という者が関わるのでよろしくお願いしたい。

事務局

次回の協議会は10月頃を予定している。決まり次第、また通知をするのでご出席をお願いします。

以 上