

令和6年度第2回流山市地域公共交通活性化分科会

【日時】 2024年7月19日（水）13:30～16:00

【場所】 流山市 ケアセンター 研修室

【資料】 資料0：説明スライド

（令和6年度流山市公共交通活性化協議会第2回分科会）

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）

【議事】

藤井会長（日本大学）

それでは、定数確認を事務局よりお願いします。

事務局

事前に連絡を頂いていた方だと、出席15名、欠席が8名であるが、現時点での出席が14名、欠席が9名になる。なお、欠席委員のうち、8名の方から委任状を提出していただいている。よって、会議が成立していることを報告させていただく。

藤井会長（日本大学）

それでは、これから進めていくが、会議はおおむね2時間を目安、目標で進めていきたいと思っている。よろしくお願いします。

本日の会議は、市の条例によると、基本的な内容としては公開が原則ということである。今日は市民部会、交通事業者部会、両方合わせてのところである。そういった面では公開で実施して問題ないと思うが、皆様いかがか。よろしいか。

【異論なし】

藤井会長（日本大学）

今日は傍聴希望の方はいらっしゃるか。

事務局

いらっしゃらない。

藤井会長（日本大学）

傍聴者はいないということなので、このまま進めてまいりたい。

それでは、議題の1番目「公共交通検討地域における検討の進め方について」である。事務局、説明をお願いします。

<議題1 公共交通検討地域における検討の進め方について（協議）>

事務局

（資料を基に説明）

藤井会長（日本大学）

これまで公共交通検討地域と言われているところに対しては個別対応で検討していくということであったが、流山市全域の中で不便地域に対して行政としてどういう手順で、どういう考え方でその地域の交通問題を考えるかをきちんと形にしておかないといけないということである。それをアンケート調査を組み込むことが今回の提案である。その辺の実施内容等について皆様からご意見を頂いて本協議会に上げたいということなので、ご質問やご意見をこれから頂ければと思う。どの点からでも結構だがいかがか。

長橋委員（流山商工会議所）

資料1の問2-5。「外出において、移動が不便と感じていますか」とあるが、「不便」だけ書くと、不便と感じていない人がちょっと答えづらいのではないかなということ、例えば「移動についてどのように感じていますか」とか、「不便」という言葉ではなくて質問の方法を「不便」でも「不便でもない」、どちらでも答えられるように言葉を変えたほうがいいのではないかなと感じたのだが。

事務局

「不便」という表現、これだとどうしても不便ということが前提になってしまうので、例えば「移動についてどう感じていますか」など、この辺の表現は次回修正したいと思う。

藤井会長（日本大学）

どうしても解決型で事務局は物を考えたいところで「不便」というキーワードが先に出てきているといったところか。その辺は調整していただきたい。

杉浦委員（公募市民）

これは前回のアンケートか。令和5年6月19日～7月18日、30日間取ったものか。

事務局

それは、運賃改訂時のアンケートである。

藤井会長（日本大学）

今回のアンケート調査は不便地域を対象とするものである。運賃改定のところとは調査の仕方が違う。

杉浦委員（公募市民）

今回のアンケートを取る趣旨というのは、「不便地域」は駄目だということだったのだが、一部の地域で取っているのか。公共交通検討地域のところだけを取っているのか。

藤井会長（日本大学）

取っているのではなくて、これから取るものである。

杉浦委員（公募市民）

これからやるものに対して流山市全体で取るわけではなくて、ある一部のところでのアンケートを取るわけだ。そうすると、そこに該当しない人はどうになってしまうのか。

長橋委員（流山商工会議所）

趣旨がずれている。ちゃんと事務局の説明を聞いていれば分かる。公共交通の不便なところで協議会（地域組織）が立ち上がって、そこから要望が出た場合にアンケートを取る。それで公平にやっていくという話なので、話をずらさないで質問や意見をしていただけか。

杉浦委員（公募市民）

それは要するに各自治会（地域組織）が立ち上がったところを対象にしているということである。

藤井会長（日本大学）

そのところのまず前提が交通不便地域に該当するか・しないかといったところで完全に分けて考えなくてはいけない。交通不便地域になっているところが2ページの赤いハッチングされた地域になるので、この地域の中で、今説明があったように、その地域の方たちが協議会として地域組織を立ち上げれば、その問題として解決策を事務局と一緒に考えていくといったスタンスなので、公共交通が利用できる地域の方たちの問題はそれとは全く別である。

杉浦委員（公募市民）

分かった。

結局何が言いたいかという、ぐりーんバスを立ち上げた過去に戻ると、いいわ、いいわで交通網をどんどん広げてきてしまった。何か偏っている。だから、それに対して今会長からお話があったように立ち上げた自治会（地域組織）の中で調査をやるということである。

藤井会長（日本大学）

はい。交通不便地域のところで検討するということである。

杉浦委員（公募市民）

では、交通不便地域だと思っている自治会だって、公共交通の導入活動をやったけれども、無理だよと言われたから申請しなかったというところは外すということである。

藤井会長（日本大学）

個別に事務局のほうでその地域に該当するかどうかの確認をしていくという形になる。

杉浦委員（公募市民）

それをちゃんと見える化してくれないと、結局偏る。偏るという言い方はおかしいが。

藤井会長（日本大学）

偏るというところの理由がよく分からない。

杉浦委員（公募市民）

結局交通網が本当に必要なところは、例えば TBS やよい団地なんていうのは端っこの端だから、ああいうところは必要だと思う。今通っているが。

藤井会長（日本大学）

どこが必要・必要ではないではなく、今回事務局が説明していただいたように、公共交通検討地域で、3番のところで移動がしにくいという地域がどこかということのを定量的に分析をして、この地域の方々は公共交通が使いにくい地域であるという位置づけを作っているわけである。その地域の方たちが自分たちは困っているから改善してほしいという要望があれば、そこを一緒になって取り組んでいくというのが今回の検討案の内容である。なので、ぐりーんバスが広がってしまったからという議論とは全く別の話になる。

杉浦委員（公募市民）

要は我々のところを通してほしいよという要望はいっぱいあると思う。

藤井会長（日本大学）

要望があったものについては事務局がきちんと現状の計画に合わせて、公共交通検討地域であれば、地域組織を作って頑張るその地域の要望をまとめて次の対策を考えようというアプローチを取るし、あるいは公共交通検討地域でなければ、こういう交通手段が利用できるので不便地域になっていない。皆さん、民間のバスであったりぐりーんバスであったり、その他のものを使おうということを地域の中に周知していく、そういった段取りになっている。

杉浦委員（公募市民）

では、自分が住んでいる自治会で言うが、去年4月に私のところの真和自治会が申請した。たまたま4月1日からコロナが明けたというので江陽台病院が走ってくれると。それで皆さん我慢しよう。平均年齢も75を超えている人はいっぱいいるから。だけれども、その後、別に事務局に文句を言うわけではないのだが、我々のところにその連絡が何も無い。

藤井会長（日本大学）

今回の議論はそれを言われてしまうとこの会議は前に進まない。

杉浦委員（公募市民）

分かる。

藤井会長（日本大学）

分かると言われたって、今回議論する内容と全然違う話である。

杉浦委員（公募市民）

分かった。これ以上はやめる。

藤井会長（日本大学）

ぜひやめてください。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

私は今回2度目なので、事前に前の議事録を少し見ておいてくださいねと言われたが、見られてないので同じような話が出てくるかもしれない。

これは1つ私の感想なのだが、事前準備のところの地域組織の立ち上げ、この地域組織がしっかりあるところと、あったのだけれどもなくなってしまったとか、あやふやでまとまらないよみたいなどころがありそうな気がするのでこれはすごい大変ではないかなというのが1つ。

あと作っていただいたというアンケート用紙、資料1の2-2のところで、「目的地まで鉄道を利用する方は利用する（自宅側の）鉄道駅名を記載してください」ということで下に目的地とあって、目的地と自宅の近くの鉄道の駅は違うケースがあるのではないかなと単純に思うのだが、これが1つ。

あと、裏側の2-5のところの例、線を引いて消えているところ、前回誘導的になるという意見があって線を引かれたという話なのだが、これはあってもいいのではないかなと私は漠然と思う。

それと、2-6のところの2つを1つにまとめてしまっているものだから、既存交通の拡充を選んでいるのか、あるいは新規交通サービスの2というほうの意見なのか、これのアンケートで例えば「利用する」が何件、「利用しない」が何件と出てきた場合に分けにくいのかなという感じが私はしている。

藤井会長（日本大学）

恐らくそのとおりだと思う。2-2のところも鉄道駅を記載してくださいといったところが書きにくいことは間違いない。その辺は配慮が必要だと思う。

それと、2-5について、時間帯といったところが、今回2回目の実施アンケートの中でどの時間帯に使っているかといったところをさらに深掘りしていくというところがあるので、改めてここで必要性はないのかなといったところで消しているところもある。本来不便を感じるような理由を問うときには、関連する項目をたくさん挙げておいて、そこから選択をするというパターンがいいのだが、1個2個でやっているとそこに固まってしまうということもあるので、そういった面では誘導型にならないように、その代わりに、具体的な地域の利用といったものを第2回目のところで聞いてみる、そういうスタンスでもいいのかないかなといったところでの事務局の案だと思う。

それから2-6は、どちらを選択しているか、間違いなく分からないので、ここについてはクロス集計でデータが取れなくなってしまうので、拡充を選択した人が利用するのか・しないのか、あるいは新規交通サービスを希望する人が利用するのか・しないのか、その辺がちゃんと差別化できるようにする。そういったところの配慮が必要ではないかといったところだ。事務局、いかがか。

事務局

資料のほうから説明する。

ご指摘のあったまです資料1の2-2、目的地というやつで駅名と違うようにならないのかという話があったが、例えば目的地が秋葉原にあるヨドバシカメラだという場合、そういったときに目的地を「秋葉原のヨドバシカメラ」と書いてほしくない。鉄道を利用する際は自宅側の鉄道駅、例えば「豊四季駅」とか書いてほしいので、それを書いてもらうためにこうしている。文面から読みづらいというのであれば、分かりやすく市民の方に示していき

いと考えている。

次に問2-6だが、分けたほうがいいのではないかというご質問だったと思うが、今回市民の方の目線でいうと、何か交通があればいい、それが既存のバスだろうが、新しい交通だろうが、まずは問わないという意味合いでここでは聞いていない。交通が自分の家の近くに来てほしいか・来てほしくないかみたいなどの趣旨で聞くものなので、今、事務局で分ける必要はないのかなと考えている。

三浦委員（京成バス）

今の関連なのだが、アンケートでいつも何のためにやるのかという視点が重要かなと思っていて、そういう意味では、このアンケートでいうと、問2-5、不便と感じているのか、そうではないのか、何に不便を感じているのかを聞くのがポイントかなと思っている。私は2-5と2-6がほぼ重複したことを聞いているのではないかなと思っていて、アンケートでありがちなのが、一生のうち1回利用するかもしれないから「利用する」にチェックしておこうという方がほぼ大半だ。結局利用しない。いざ何かサービスをやったけれども、全く事業が立ち行かない。これがよくあるケースなので、私はもう2-6は聞く必要はないのではないかなと思っていて、2-5で不便と感じていてこういう理由なのだと分かれば、では、そういう状況に応じて何ができるのだろうというのを次の活性化協議会で協議する、それで十分かなと思う。2-6を聞くことによって、「利用する」にチェックした人が75%いるから検討しましょうという流れは私はあまりよろしくないのではないかなと思うので2-5で止めるべきではないかなと思っているが、いかがか。

藤井会長（日本大学）

それも含めて事務局、いかがか。

事務局

今のご指摘・ご意見も確かに考え方としてはあると思う。我々が2-6を質問する意図としては、今三浦委員がおっしゃったように、新たな交通を例えば検討した場合、本当に皆さん利用するかと、その熱意というか、その熱量を知りたい意味で2-6を設けたのだが、確かにおっしゃるとおり、2-5で「不便と感じていない」「不便と感じている」、ここで同じような結果が得られるかもしれない。そういった意味では今ご意見があった2-5で終わりにする、これも1つあり得るので検討したいと思う。

あともう1つ。先ほど小西委員からの質問で1点目に地域組織の話があったと思う。この地域組織のルールというのは計画の25ページの下のほうに出ている。導入検討地域の検討基準というのが薄い緑で枠がある。公共交通検討地域を含む一団の地域、地域組織の責務ということで、どのような形、どのような規模であれば地域組織として届出・設立できるかというこのルールを設けているので、ここをご覧いただければと思う。

藤井会長（日本大学）

2-6に関しては、既存交通の拡充とか新規交通サービスとか、具体的に何かやるぞといったところに細かく突っ込むのであれば、どういう交通手段というのを明記していないと使う方向性が見えてこないし、中途半端にやるのだったらやらないほうがいいと私も思っているところだった。その辺、ぜひ事務局のほうで、今回特に1回目と2回目という形で具体的な深掘りをするわけなので、問題はどこにあるのだろう、問題を抱えている人たちがどれくらいいるのだろうということを知ることをまず大前提の1回目にして、その方たちがどういう行動をして、どういうサービスをサポートすればその方たちの移動の支援ができるのかというのを2回目という、その辺の大きな枠組みだけに限定したほうがよろしいかなと思う。ちょっとその辺検討していただければと思う。

高橋委員（公募市民）

私は1回目を欠席しているので今日が初めてなのだが、1回目のアンケートを見ていなくて意見するのはちょっとはばかれるが、資料1の問1-1で年齢を聞かれているが、これはざっくりと高齢者の分布を知るために聞かれているのかなと思う。ここに、表現としたらかなりデリケートにはなるかとは思いますが、歩行に不安があるかどうかというのがもし調査できれば、60代の方でも歩くのがちょっと不便だよという方もいるし、90歳でもシャキシャキ歩く方もいるので、一概にこの年齢層だけで区切るのもどうかと思う。この提案をしているのは、もしも民間事業者の提供は難しかった、ぐりーんバスも難しかった、では、代替手段を検討しようといったときに、もしも歩行に不安を抱える人が多いような地域であれば、時間が決まっているバスではなくてデマンド方式のほうがきっと利用者には利用しやすく優しいよねという協議もできていく、そういう資料になるのかなと思うので、交通弱者かどうかというのも加えてアンケートが取ればいいのかと思う。

藤井会長（日本大学）

年齢区分は基本的な枠組みで、ご指摘の歩きにくいとかなかなか歩くのが難しいんだというところは2-5のところできちんと上げていただく。そうすると、例えば買い物、行きはいいけれども、帰りの荷物が大変なんだとか、そういったことを書いていただける方もいらっしやると。そうすると、バス停からの移動だとちょっと難しいよねとか、そうすると、タクシーベースのドア・ツー・ドアが必要になるよねとか、そういった形のサービスの提供の仕方が考えられる。恐らく今のところは2-5のところできちんと具体的に丁寧に書いていただくところで拾えるかなと思う。事務局、そのような感じのイメージでよろしいか。

事務局

よろしい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

何点かあるのだが、4ページの検討フローで真ん中に活性化協議会で協議、可能だったら民間事業者によるサービスの提供、不可能だったらぐりーんバスとか代替手段検討となるが、可能か・不可能かということだけではなく、交通事業者から見てこの地域には新しいサービスは要らないのではないかという意見も当然あると思う。ここは必要ないよね、今の既存で十分よねという意見が出ているのにかかわらず、それが不可能という判断をされて、また新たにぐりーんバス導入、代替手段検討になるのはちょっと違和感があるのだが、その点はどうか。

事務局

ご説明でも申し上げたが、まずこの4ページのフローに乗る前段として、事前準備として地域組織の立ち上げから始まる。そもそもこの地域組織を立ち上げてこのフローに乗るには、資料の2ページにある検討地域である必要があるというところから始まると思う。なので、本計画上検討地域に該当するということで、その解決・解消に向けた動きを始める、そしてこのフローに乗っていくということなので、サービスが要るか・要らないかという議論はそもそもないのではないかと考える。アンケート調査の結果次第で協議会にどのように上げるかというのは事務局のほうでも判断する内容になると思うので、サービスが要る・要らないの協議はないのではないかなと思っている。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

そうすると、アンケートのところで新しい乗り物を導入した場合、既存のものがなくなるかもしれないという項目は必要になってくるのではないか。新しいサービスが入ってくれば、当然既存のサービスが撤退する可能性は十分あり得るわけで、それを我々は4年間ずっと言ってきたのだが、アンケートにも反映されてなく、このアンケートを見た住民の方は当然今のサービスが残る前提で新しいサービスを入れてくれと思ってしまう人がいると思う。でも、実際にバスは減便するかもしれないし、廃線になるかもしれないし、タクシーだって新しい乗り物がここに入るのであれば違う地域で始動するという考えも出てくるから、新しいサービスが導入されれば既存のサービスはなくなるかもしれないというアンケート項目は必要になってくると思うが、いかがか。

藤井会長（日本大学）

その辺の考え方だが、今回お示ししているところが、そもそも一般化時間を概念として使って、公共交通が利用しにくい、利用できないといった地域の方たちを対象とした移動手段を考えている。ただし、これは個別のタクシー事業者で行けば、実際には運賃をかけて移動できることは間違いなく対応できる。例えば不便地域の中で移動がまとまるのであれば、個

別輸送みたいなどころに対して、今回案のほうには出てきていないが他の自治体さんでやっているような、交通不便地域に対してタクシー補助をやってみようといった一律型の仕組みだとか、交通不便の一定の年齢以上の方たちにタクシーを活用できるような形で補助をするというアプローチもしている。そういった面では、この新しい交通手段を取ると、必要性ではなくて、既存の公共交通も使う仕組みとして次なる交通不便地域の解消のアプローチを考えようというのが事務局の考え方になってくるので、その辺のところを明記する必要性はないかなと私は感じている。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

2ページの公共交通検討地域についてなのだが、この赤丸というのは、今走っている公共交通を反映させた上でこの赤丸が発生しているのか、それとも、グリーンバスは計算に入れないと言うとおかしいが、グリーンバスはないものとして見た場合にこの赤丸が発生しているのか、どちらか。

事務局

この検討地域の色塗り、これは計画にも、4ページにも書いてあるが、小さくて見づらいかもしれない。令和2年の4月時点の公共交通の状況を踏まえて色塗りされている。これにはグリーンバスも当然含まれている。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

では、今グリーンバスが走っているところで赤丸が出ているところというのは、グリーンバスは走っているけれども、まだ検討地域に入っているということでもいいのか。

事務局

一般化時間の計算をした結果、赤く塗ったというところだ。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

では、そこでまた地域組織が立ち上がれば、グリーンバスが走っている地域なのにまた新しく乗り物を入れるかもしれないということか。

事務局

検討フローに基づいて進んでいくのが前提になるが、そういう地域で出た場合の事例がまだないが、もしグリーンバス等が走っている中で検討地域になっている、地域組織が出来上がったのだったら、4ページにあるフローに基づいて順を追って検討を進めていきたいと思う。それで、必ず何か新しい交通手段を導入するとはまだ言い切れないと思う。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

逆の言い方をする。既にグリーンバスが走っているところでこの赤丸が発生していないというのは、逆にグリーンバスを取ってしまったらどうなるのか。グリーンバスを取ってしまったら赤丸が発生しないということもあり得るのか。

事務局

明確なお答えはできないが、それぞれ場所ごとに一般化時間の計算を試みる必要があると思う。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

では、駅から離れたところに交通検討地域は生まれてくると思うが、グリーンバスが遠く離れた検討地域に向かって走っている路線の途中途中にグリーンバスのバス停がある。そこはなぜ必要なのか。検討地域でも何でもないとグリーンバスのバス停があるというのも自分の中ではおかしいと思っているのだが、やはりタクシー業界はバス停1個で全然変わってくるから、安易にバス停を多く増やすのは、ちょっと困る。

藤井会長（日本大学）

ちょっと話がずれてきてしまっはいるが、気持ちは分かる。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

この4年間私はずっと委員をやってきて交通検討地域というところがどうしても不可解で、例えば藤井会長もおっしゃったが、最初松ヶ丘のほうで、グリーンバスが走っているのにタクシーのオンデマンドもやるといったことがあった。グリーンバスが走っていて、松ヶ丘はたしか東武バスさんも走っている。さらにオンデマンドもやるという、一番最初にそれを検討した。何で1つの地域の中にあれもこれもとなるのか、そこはずっと不思議でしょうがない。最初の段階で何かその定義が欲しいなと思っている。

藤井会長（日本大学）

それは間違いなくそう思う。ただ、これはいろいろな自治体さんの事例があるが、例えば東金市さんの場合は、一般の路線バス、それからコミュニティバス、デマンド、全部全域オーケーになっている。その代わり差別化がされているのは、コミュニティバス、市内の循環バスみたいなものは時間がかかる。それと運賃で差別化を図って、時間を短く行きたい方は路線バスを使うし、ちょっと時間がかかっても到達時間に行けばいいやという人はコミュニティバスを使うし、あるいは移動しにくいからドア・ツー・ドアでという方はデマンドを使う。それ自体が本当は差別化されていないので問題だとずっと言い続けているが、変わらない自治体もある。あるいはしっかりその辺の線引きをしましょうという形で、デマンドは

エリア限定型でやるという自治体、こちらのほうが基本的には多い。

なので、そういった面では、今回デマンドの形がここでは動いていないので、不便地域が全てデマンドになるかという議論ではなくて、ソフト施策の中で運用できるような取組もたくさんあるので、そういったところを協議する形をまず進めなければいけない。ただし、不便地域かどうかということを引きちんと位置づけておかないと、どこもかしこも移動手段を求めてきたときに計画手法として成り立たないということである。この一般化時間がいかにどうか、あるいはバス停圏からのエリア限定型だけでいいのかどうか、こういったところはもちろん議論が必要などころではあるが、不便地域を限定しておく必要性は確実にあると思う。その不便地域の人たちがどういう移動手段を考えるのかといったときに、行政の人たちが寄り添って検討できるような仕組みを作らなくてはならないというのがまず1つ。それと、現在の交通事業者さんで拡充してできるようなところであるのか、あるいは共同型でやったらできる話なのか、そういったところについてはまた一歩深めなければいけないということで検討内容を具体化していくアプローチを取るわけだ。

なので、流山にとっては、ぐりーんバスが走っているところが一般の路線バスとほとんど沿線の張りつき人口は変わらない。ということは、そもそもがコミュニティバスとして走っているところは民間路線バスで担えない地域の移動サービスをフォローアップする、これが本来の基本原則なのだが、どうもそこのと違う意図でぐりーんバスがネットワークとして流山は引かれている。そう考えると民間路線バスとの競合や、さらに、本来であれば個別タクシーが利用ニーズを担うところが逆に言うと全部拾われてしまっているとなる。その辺の大きな問題があるというのは共通で皆さん方が、これまでの委員の方たちが感じていたところである。

ただし、そうであったとしても、例えばここでいうと、移動する時間といったところで見るときに移動しにくさがある地域は間違いなくあるよねといった中で、地域でまとまった方たちの移動手段を考える術を勝手に考えるのではなくて、皆さんが1つの合理的な考え方で問題意識をまとめて拾えるような仕組みを作ろうというのが今回の事務局の案である。新しいモビリティに帰着する話では一切ないということはぜひ事務局も委員の皆さんも共通でご理解いただかないといけないと思う。というのは、不便地域イコール全部デマンドを入れる、こういった議論の発想は成り立たない。デマンドは万能な交通手段ではないので、ある意味利用者ニーズに合わせた中で運用の考え方を変えていかななくてはならない話になる。そういった面では、お隣の柏市さんでは、柏市には交通不便地域はないということで、タクシー業界が柏の全域をカバーするということを宣言して交通不便地域のところでも買い物利用をタクシー事業者さんで共通で運用しているという例もある。なので、そういった面ではその地域、自治体ごとに交通不便地域の利用ニーズを聞いた上でどういう交通手段をそこにアテンドしていくかを考えていく必要がある。

ただ、どこの地域と話を進めていったらいいかといったときに、窓口となる地域組織といったような住民の方たちのまとまりがないと、事務局は、相談が個別相談になってしまう。

個別利用限定型になってしまうとなかなか議論が進まないの今回提案いただいたというところなので、その辺はご理解いただくしかないかなと思っている。

長橋委員（流山商工会議所）

鈴木委員に質問があるのだが、ぐりーんバスのバス停ができるとタクシーが減るというお話だったが、その中で4ページの民間事業によるサービスの提供が不可能だったら、ぐりーんバスとか代替案、代替案のところ6ページで事務局のほうで出ているのが乗合タクシー、ジャンボタクシーとかデマンドタクシーというところでタクシー業者さんも活用できるような提案も出ているが、そういうのはタクシー業者さんとしては前向きに考えられるということはないのか。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

時刻表があって、時間指定でタクシーもあるというのは結構マイナス面が大きい。例えば何時にここに来てくださいと予約をする。何時に来てくれと言われたら5分、10分前にタクシーは行かなくてはいけない。乗ってから5分で着くところでも20分、30分時間がかかってしまう。そういうのを踏まえたときに、このデマンドも予約とか定時とかという話になってくるが、一般のタクシー利用者に影響が出てくる。一般のタクシー利用者が駅で待っているのにこちらを優先しなければいけないという不便さ、つじつまが合わないというか、そういうことが出てくるのは事実である。

長橋委員（流山商工会議所）

ただ、それは現状のタクシーを使う場合ではないか。例えばジャンボタクシーだったらハイエースとかそういう別の車両になるわけではないか。そういうのもう少し柔軟に考えるとか前向きに考えるということではできないのか。どうもバス停ができるとタクシーが減る、そういう後ろ向きの話しか出ていないので、そこはタクシー屋さんがもう少し柔軟に考えたほうがいいのではないかなと思う。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

そのジャンボタクシーはどこが用意するのか。

長橋委員（流山商工会議所）

それはまた別の議論として、そういうのが考えられるじゃないかという話である。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

でも、そこは大事な話で、タクシー事業者側でジャンボタクシーを用意してくださいねといったらどこもやらない。

長橋委員（流山商工会議所）

それはそういう意見を聞かないと分からない。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

でも、以前も流山市さんの話があったが、とても予算が合わないのでできないと言った。

藤井会長（日本大学）

今お話ししているのはできる・できないの議論ではなくて、タクシーが地域の担い手になるといった要素、こういったところがあるということであれば、それはやはりサポートとして組み込んでいきたいというのが事務局の考え方である。ここには具体的に乗合といったキーワードが出ているが、その後のサービスといった、それこそ妊婦さんのためのタクシーであったり、そういったものもこの流山で補助事業として作ってきているわけだ。それは全体像として一般利用客が増えるといった数に見合うとは思わないが、地域サービスとしてのタクシー利用といったものを向上させる1つの支援策としてやっている。同じように交通不便地域のところをタクシー事業の中で個別輸送といったところで担えるような仕組みをハードとソフトで考えていくといったやり方が当然出てくるので、そこについてはそういう方向性はぜひご理解いただいて、では、具体的な施策としてどう展開するのか、これは他の自治体さんでもジャンボタクシーベースのものを自治体が用意して、それを運用するような仕組み、こういった形でやっているところもある。それが全てではないが、それは実施のレベルになってきたときに協議する話で、計画事項としてそれを全部ストップしてしまうというのは違うかなと思うので、それは少し柔軟にお考えいただけるとありがたい。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

整理すると、今までの流れから言って、江戸川台のぐりーんバスが走ることによってタクシーが撤退してしまった。おおたかの森、初石、江戸川台のルートバス01、02、今問題になっているが、これも廃業となる。これは皆ぐりーんバスの影響は多かれ少なかれ受けての話なのだ。そういう流れから考えたときに、結局デマンドをやってしまって、それがいろいろなところへ自由自在に、例えばタクシーをデマンドで活用できるとなったときに、それは結局バスに影響したりほかに影響するというのは十分加味した上での政策が必要である。そのバランスを今まで崩してしまったものも含めて修正するよう考えるべきではないか。その話と今の話とは論点がずれているとおっしゃるかもしれないが、全部つながってリンクしていて、バランスを取る上ではやはり必要なところではないかと思う。

藤井会長（日本大学）

交通というのは、本来はコンパクトシティ・プラス・ネットワークみたいな都市計画的な

大きな要素で時間軸を長く見るのだが、でも今困っている方たちの計画手法としてはもう5年単位で、極端な話、今の1年単位で移動支援していかなくてはいけないという両面を見ないといけない。そういった面では路線の再編といったキーワードは単純に1年、2年でできる話ではないので全体像を見ながら計画手法でやる。しかし、今困っている方、例えば現にお話が出てきたバスが撤退という形になったときに困る方にとって具体的にどういう支援をするか、そこはやみくもに全部に行かれるような仕組みではなくて、その運用の仕方自体は限定されるかもしれないが、地域の市民の人たちの要望にできるだけ合わせる形の移動支援を考えましょうというのが不便地域に相当したエリアにとってできる施策なのだから、それを併せながらいく。

今回ちょうどやっているところが今計画の3年目、そういった面ではいろいろな問題点が指摘されてきているから、あと2年後ぐらいには改善計画、地域公共交通計画を改定していかなくてはいけないので、そういったときに全体像の基本的なネットワークの再編まで含めた形。というのも、2024年問題がある中バス事業者さんにとっても路線を維持するのは非常に難しくなってきたり、時間運用のところを開いてきてしまったり、そういったことだつて否めないわけである。そういった面では、令和2年度のレベルの交通不便地域のマッピングだったところをある意味現時点に改良したときに不便地域が拡大しているか・いないか、こういったところの時間軸を合わせて再調整をしていくとか問題意識を持っていくとか、それは可変的にやっていかなくてはいけない。ただ、やり方は共通に考えているものを持っていないと前に進めないなので、そのやり方の方向性を今事務局は提案しているので、そこはぜひお認めいただくような形で考えていただけるとありがたいと思う。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

おっしゃることも分かるし、今までの流れもよく存じ上げている。ただ、バスを動かすほどではない、結局タクシーが貸切りとかそのような形でそういった不便地域を走るしかない。今、残っているところはそういうところだ。今残っている地域をそうやって全部カバーしたいとおっしゃるのであればタクシーしかないと思う。そこで協力できないわけではない。ただ、今までバス事業者が自分たちでぐりーんバスを請け負ってしまったがために影響を自分たちで受けたというところもあるわけで、そのようなところ、先見の明を持ってそれを精査しなくてはならない。（デマンドタクシー等を）やりたくないわけではないが、ちゃんとそういう趣旨が整っているのであればやらせていただきたい。

藤井会長（日本大学）

ぜひ前向きな思いで地域の中で一緒に検討の場に入っていただけるとありがたいと思う。

そのほかいかがか。よろしいか。

それであれば、先ほどアンケートに関してとか、この辺のところは修正があるので、その

辺を修正する形でご準備いただくということで、ただ、2 ページ目の検討の進め方のところの理解が委員の皆さん方で共通ですと入って来れなかったといったところもある。次回の協議会のときには、なぜこの地域なのかといったところをより明確にご説明いただくことで事務局はご準備いただければと思う。皆さん、そういうことでよろしいか。

それでは、2 番目「八木南団地の公共交通導入検討について」事務局より説明をお願いします。

<議題 2 八木南団地の公共交通導入検討について（協議）>

事務局

（資料を基に説明）

藤井会長（日本大学）

具体的に協議内容として検討案が固まっているということではないというのが大前提かと思う。先ほど議題の1のところ、これからそういう方向性で議論していきたいのだといったところでその考え方をまとめたわけであるが、先行的にこれまで申出があったところについてもそれを当て込んで地域の人たちが移動できる仕組みを考えると、こういった方向性が1つ手順で考えると出てくる。具体的な移動手段についてはこれから地域と具体的な検討を進めていくというアプローチになるということである。その辺をこの案が確定型ではないということはぜひご理解いただいた中でご意見等を頂ければと思う。ご質問でも結構だ。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

まず確認したいところは、柏06の民間事業者の方にお聞きしたいが、これで八木団地周辺から乗っている乗客が減ると予想されるが、それでも路線減便とか、または廃止とか、免許センターがあるから需要はそちらのほうである程度確保できるのかなとは思いますが、現状から分かる範囲で結構なので説明いただきたいと思う。

小林委員（東武バスセントラル）

確かにこちらセントラルパーク駅、それと八木南団地、こちらにこのような代替手段が導入されるということになると、バスに対する影響は当然あるかと思う。ただ、今既にこの部分の特に団地坂下、八木中学校前、あと流山学園、こちらも含めると、バスの利用そのものが少ないので便数自体も非常に少ない状況になっている。なので、新交通代替手段ができるからということのみでもってすぐにバス路線をさらなる減便なり撤退なりという判断には至らない。基本的には実施後の様子を見てということにもなるかと思う。

あとは、今は週3回という事務局のほうからの案もあるが、どの程度の頻度でこういった

ボリュームでやるのかというのもよく見えてきてからバス会社としては種々検討したいと考えている。まずはこのような形で代替手段がもしうまく導入できれば地域の皆様にとっては一番いいのかなと考えている。バスのほうに影響は絶対あると考えている。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

やはり影響はあると思う。結局経営者とか100%収支で動いている民間側から考えれば、ではここ（八木南団地）には入らないで免許センターから直接柏へ行ってしまおうというのは考えられるところではないかと思う。そのようになる可能性を重々加味した上で、それでもデマンドもしくはタクシーでの輸送を希望するのかといったところが先々のことも含めて、バスが入っている団地と入っていない団地ではまた住んでいる人の考えはばらばらにあると思う。そこがまとまるのかなというところがすごく不安だ。それについてお聞きしたかった。

小林委員（東武バスセントラル）

おっしゃるとおりだと思う。藤井会長からもいろいろあったが、今回の提案が、例えば柏市さんでやっているとねっこタクシーとか、あと柏市弥生町でも買い物支援をやっている。あとは、カシワニクル、ワニバスとか、あとはかしわビレジは自治会様が主体となって独自で運行されている。例えば万が一結果的にバスが縮小・撤退という方向になったとしても、タクシーさんのほうでしっかりと win-win の関係で需要と供給が満たされるのであれば、それもいいかと思うし、バスの場合は今運転手の不足という現状があるが、効率化ができれば、それもありがたいというのもある。あとは本当に需要があるところに輸送力を振り向けることができる可能性もあるので、今おっしゃったとおり、いろいろ自治会様のほうでもバスがなくなるという懸念もあろうかと思うので、それは本当に地元の皆様としっかり意見交換しながらやるべきだと思うので、うまくしかりすみ分けもできれば理想であると考えている。

長橋委員（流山商工会議所）

まず事務局に確認したいのだが、今回資料2にあるアンケートの2番目は八木南団地のほうではまだやっていないのか。

事務局

資料1、資料2というのは今回の分科会でしかまだ出していない資料である。資料1と2を足したような項目でアンケート調査をすでに実施している。

長橋委員（流山商工会議所）

分かった。資料2の曜日とか時間帯とかそういうのが分かれば、バス会社さんとか合わせ

てより協議ができるのではないかと。そういうのが資料として出ればもう少し突っ込んだ話し合いができるのではないかなと思ってご質問させていただいた。

藤井会長（日本大学）

まさしくそのとおりだ。具体的に希望されるニーズがまだ見えていないので、協議の場にもものらない。それから、地元にとって今ある交通をどう認知しているか、その辺のところがかきちんと地域に入って事務局もコントロールしていかないといけない、そういったところが大前提にあるので、やみくもに全て新しい交通モードに展開するということではなく、それをどう継続していくのか。

それから、限られた運用に限定するという、そういったやり方も地域のニーズに応える1つの形にはなる場合もあるので、ぜひその辺をご検討いただければと思う。

三浦委員（京成バス）

今のお話の関連になるのだが、先ほどお話ししたとおり、ここに新しい交通モードが入ることで東武さんの路線が減るかもしれない。今、富士見橋のほうから柏駅方向は相当な便数が、多いと1時間に6本ぐらい出ていると思う。これも減るかもしれない。ただ、今の東武さんのお話を聞くと、普通でいくと、自分たちの事業がある程度影響があるので、要はそういう交通モードはやめてください、再検討してくださいというニュアンスかなと思ったら、そうではなかった。極論で言うと、運転手の運用が厳しいから、それを機にやめてしまってもいいかなぐらいの感覚が正直あって、これが実態だと思う。こういうところも含めて、多分東武さんのそういう経営判断になる可能性も含めて地元の方にご理解いただくところも重要だし、それによって全く関係ない富士見橋から柏に行くほうの路線すらも影響を受ける可能性もある。そういうところを含んでご理解いただいた上で計画をしていただくということをご留意していただければと思っているというのが1つ。

あともう1個、今つくづく公共交通計画を作るときにもっと考えるべきだったなと思ったのが、一般化時間というのが合理的なようでくせ者だなというのがあって、30分という目安がある。そうすると、例えばだが、ある団地から最寄りの駅まで所要時間30分かかるといふ路線があると、そこが極端に5分ヘッドでも1分ヘッドでもバスがあっても検討地域になってしまう。そこで交通モードを作ったところで時間はより待ち時間が増えるだけだったりするので、そこを含めて一般化時間はどうあるべきかというのは今後別で議論したほうがいいのではないかなと思った次第である。

竹浪委員（東武バス労働組合）

私は運転手をやっているので実際にここを走っている。運転手目線でいくと、正直言って乗っていない。利用されるアンケートが出ているが、実際にこんなにいるのか、であれば現状もっと今乗っていただきたい。現状こういう形で、もっと利用してもらうためには逆に別

手段を使ったほうがいいのではない^か。バスだけではなくて、本当にタクシーさんの協力を得てドア・ツー・ドアでやっていただく、そういう方々が多いのかもしれない。本当にバスが必要があるのであれば、現状もっと乗っているはずだと思う。それが我々の目線から見るとない。はっきり言ってだからこんな本数になってしまったのではないのかと言いたい。

だから、もう少し別な考え方を持って、バスだけではなくてという方法も考えたほうがいいのではないか。それも週に3回あればいい。毎日走ることではないのではないか。では、月曜日はこの地区、火曜日はこの地区、水曜日はこの地区みたいに、私は運転手なので社的にどうなのか分からないが、そのようないろいろな考え方でやって、我々はやはり会社は収支が合わなければ運行はできない。それが運行できないのであれば、流山市さんでどうしてくれるのか、補償してくれるんだという話になってしまうのではないか。そういった面を考えてトータル的に皆さんが本当にこの流山をよくしようと思ってやっているわけだろうから。今本当に流山は注目されていると思う。そういった中でただ単にバスを走らせるだけではなくて、市民のため、我々事業者も、また、議員さんたちもみんながやってよかったねというような事業をしなければならないのではないかなと思う。

藤井会長（日本大学）

今ご指摘のように、地域に入るときに、今ある交通モードをきちんと理解するという話と、それが本来地域のニーズと本当にマッチングしているかどうか、アンケートだけではなかなか把握できないところもあるので、アンケートをベースにして深掘りをしていくような地域の入り方をぜひしていただきたい。

それと、この一般化時間は、私も前にお話ししたことがあるが、サービスレベルを形にするという1つの取組としてはとても先進的なアプローチの仕方である。ただし、その基準の掛け率を含め若干問題があることは間違いない。逆に、バス停からの半径300とか600とか、そういう形だけでやってしまうとサービスレベルが単純に表せないのも、エリアに入っているから交通不便ではないよねとか、そのような議論になってしまう。そうしてしまうと、本来の公共交通のサービスレベル、サービスを受けられない地域の人たちがいる。例えば1日5本しかないところでも、あるいは1日1本でもバス停から円を引いてしまえばバス停圏になってしまうといったところもある。

そういった面では、この流山は先進的にこういったアプローチをしたということは評価しなければいけないところである。ただ、それは問題があることは間違いないので改善をしていく、そこをしなければいけない。これを事務局は、難しいテーマだけれども、やらなければいけない。それこそ千葉県で出した消滅可能性都市になっていない流山だから、そういった意味ではこれからどんどん増えていくわけである。増えていくと、人口に合わせた形の利用者サービスは当然あるべきなのだが、現状の交通モード、インフラでそろえると、まだまだ今のバス事業に対しても運転手確保が難しいといった脆弱性があるので、そういった

面をみんなでフォローして頑張らなければいけないので、事務局は相当汗をかかないといけない。そういった思いでやっていただければと思う。

今回第1議案に基づいて地域の中に入っていきたいというのが事務局の思いなので、そういったところは受け止めていただきながら、ぜひこの地域に見合う形のもの、もしかすると、「いえいえ、必要ありません」という結論になるかもしれないし、あるいはバスを活用するようにしようとか、あるいはタクシーを活用した仕組みを入れる形になるかもしれない。ぜひそういった面をこれから協議していこうというステップに乗せたいということである。それで本協議会に上げるという形になるので、その方向性でよろしいか。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

ちょっと方向が違うが、たまたま6月21日の広報に、令和9年度中に八木南中学校の東側に急性期病床を備えた病院の開設を準備していて、令和9年度中の開院を目指すという市長の一般報告というのがあり、そうすると、今6年なので3年間の限定でという考え方になるわけなのか。それともこのまま進めて9年の段階で新たにまたテーブルに乗せ直して検討するということになるのか。その辺がよく分からないのだが。

藤井会長（日本大学）

今の問題と3年後の計画の問題と両方合わせてということだが、事務局、どうなのか。

事務局

現段階の予定で確かに公表はされているが、まだ具体的に決まっていない。これから決まってくる過程の中でそういった議論も出てくると思う。限定的な期間になるのか、先々を見越してそういった提案も我々はするかもしれない。計画の見直しというのも、今3年目だから、5年計画の中の3年目、あと2年後に先に計画の見直しが来ると思う。むしろその時点で、先ほどぐりーんバスの議論もあったが、全て含めた形の見直しが先になると思うので、その点は併せて検討は進めていきたいと思う。

藤井会長（日本大学）

それでは、議題2のほうはこのような形で上げさせてもらう形でよろしいか。

それでは続いては、議題の3番目である。「流山ぐりーんバス（西初石ルート バス停の設置）について」ということで、事務局、説明をお願いします。

<議題3 流山ぐりーんバス（西初石ルート バス停の設置）について（協議）>

事務局

（資料を基に説明）

藤井会長（日本大学）

バス路線がなくなったといったところでバス停が利用できなくなった地域で新たに近接するところにバス停設置を要望されたものである。

ご質問・ご意見等があれば頂ければと思うが、いかがか。

細山委員（流山地区タクシー運営委員会）

我が社のこの地区のデータでいくと、ぐりーんバスが走り出す前は1日10本以上受注があったところである。ぐりーんバスが以前のルートで渋滞するというルートで走り出したことで、そのバス停の位置関係で大体1日2本ぐらいに減った。今バス停がない、緑色の枠のところ、その状態で今1日5本ぐらい、半分ぐらい戻ってきた。でも、これでここにバス停ができると多分また2本ぐらいになってしまう。

藤井会長（日本大学）

現状の廃止云々があると、当然利用動向が変わってくる。特に南北に長い自治会なので、南側のところは徒歩圏のエリアもある。実際には北側のところは高齢者にとってみると徒歩ではなかなか難しいエリアである。そうなってくると個別利用のタクシー利用が当然発生する。その辺のところの競合性、ぜひその辺は丁寧に地区のところで議論していかないといけないということかと思う。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

前回の分科会でもお話ししたが、Bの位置からおたかの駅は歩いて10分ぐらいである。10分ぐらいのところに新たにバス停を1個設けてくれという要望が出たというのは、自治会がどういう目的でここに新しいバス停を作ってほしいと言っているのか。実際にバス停を作ってみて全然利用者がいないのでは話にならないので、Cの位置だと水道局の入り口が廃止された経緯として、当時利用者が2～3人しかいなかったからと私は記憶している。2～3人しかいないのだからということで廃止されたのに、またそこでCの位置にそのバス停を利用してきた人がそこに欲しいと言っているのか、そうすると、またそれは違った話かなと思うし、これはまた少しこれから検討していくことと思うので、その辺は少し感じていただきたいと思う。

藤井会長（日本大学）

恐らくこれは、地域からの要望があった場所を精査したということではなくて、バス停を設置できるとしたらどこだろうということで事務局が警察さんとも一緒になって現地確認をしたというのがここだと思う。なので、地域のニーズとマッチングしていない。恐らく自治会からすると、Cなんて要らないという声が出てくる可能性は高い。そういった面では本

当にどういう利用者があるのか。最後22ページのところで、需要が見込めないのだったらやる必要も当然ないし、そういったところをやはり地域の中で丁寧に議論していく。まずはバス停が設置できないところで議論をしていってもしょうがないので今回候補地を事務局で出したということだと思う。全てはこれからといったところである。そこをご理解いただけるとありがたい。

竹浪委員（東武バス労働組合）

以前、踏切前、ベルクのところの水道局バス停は正直言って乗っていない。我々が走っていて1日夕方1名あるかないかなぐらいではなかったかなという感じがする。そんなに乗っているというバス停ではなかった。タクシーさんはその1日1本、2本がかなり大きいと思うが、我々バス会社としてみれば、この3つ、どこにあっても別に問題ないと思う。ただ、強いて言えば、私が記憶にある中でお年寄りのおじいちゃんとかおばあちゃんがキャリーバッグを引っ張って水道局でよく降りていた。足腰も悪くて、キャリアカーみたいなものに乗せるのも一苦労で、我々が降りていって乗せてあげるみたいなおじいちゃんがいたりしたので、この自治会と別のところで降りていたので別の方だと思うが、そういった利用するお客様を増やすのであればベルクのそばのCが一番いいと思う。ただ単に自治会の要望だけに応えると、それは近いA、Bだねという話になる。ただ、利用するのは雨が降った日ぐらいだと思う。こういう暑いときは乗るかもしれないが、晴れている普通のときは大体歩いて行っていると思う。そういう感じである。

藤井会長（日本大学）

実際にタクシーの配車といったところとバスの利用といったところのお声を頂いたので、現地に当然入っての議論になっていくので、そこは丁寧に取り組んでいただければと思う。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

ちょっと先走った話で恐縮だが、写真を見てしまうとなかなか言いにくいですが、新しくバス停を作るという検討をされているという中で、ぜひ新しく作るという意味でユニバーサルデザインみたいな考え方をぜひ織り込んで、新規に作るものについては検討していただきたいと思う。

藤井会長（日本大学）

ご要望として受けるというところでもよろいか。これはなかなか回答できる話ではないかなと思う。

それでは、こういう地域要望が上がったといったところで、それに対する事務局の対応として精査したと、これから具体的にその必要性の有無も含めて地域に入って検討するという形で協議会のほうには上げてまいりたいと思うので、よろしく願います。

それでは、議題の4番目である。「東西初石線（流01・02）廃止後の公共交通について」ということで、事務局、説明をお願いします。

<議題4 東西初石線（流01・02）廃止後の公共交通について（協議）>

事務局

（資料を基に説明）

藤井会長（日本大学）

基本的に議題の1でいろいろご議論いただいた市内で点在する公共交通検討地域の対応を事務局としては共通型でやりたい。ただし、今回の場合には新たに公共交通検討地域を生み出すことになるので、そういった地域にはこういう手だてでいろいろな問題を一緒に考えろといったことを説明も併せてしていくということである。どれだけの声上がるかは分からない。組織化がなされるかもわからないということだが、地域の方への周知を兼ねたアプローチをするということである。

ただいまの説明に対してご質問等があればお願いしたいと思う。

杉浦委員（公募市民）

流01・02の状況がどういう状況だったのかというのは全く分からない。簡単に言えば乗らないということだ。でも、この路線は古い。僕も柏にいて高島屋に外商に行ったときはこの辺をよくちょろちょろ走っていた。だけれども、その状況が伝わってこない。例えば平均何人乗るのかとか、収支率の問題だってあるわけではないか。ただ京成さんがこういう申入れがあったと、ちょっと待ってくれと、去年は338万円充当して、今年は980万円充当する。悪いと言っているのではなくて、根源が分からない。それだけ投入しなければならぬ路線なのか、また代替と言っているけれども、結局グリーンバスしかないわけだ。だから、その辺のことが伝わってこない。判断のしようもないし、京成さんは随分極端に言うのだと思う人もいるだろう。でも、背に腹は代えられない。その辺、京成さんは事務局に言っていると思うのだが、我々は聞いていない。私もずっと傍聴では聞いていたが、言ったような気がない。ただそういう申出があったということは覚えているが。だから、結局採算が合わないということは致し方ないことだ。原因を究明しなかったらほかでも起きると思う。ただ一方的に廃路というのではなくて、やはりその理由を納得して、これはしょうがないよということだと思う。

もう1ついいか。これはもう時間もないが、一市民から言わせてほしいのだが、事務局も含めて、一番市民が中心である。市民が乗るわけである。利用者だから、我々としてはタクシーがなくなるとは困ってしまうわけである。だって、時間から時間しかバスは動かないわけである。その前後どうするのか。タクシーに頼るしかない。でも、それはさつきからずっ

と出ない。これは違う場所かもしれないが。

そうなったときに、私ははっきり言うが、住民のわがままはあると思う。中には1時間に1本でもいいと思う。だって、税金を投入するわけだから、いいわ、いいわでやってしまったら、結局初め3ルートから始まったのがこうなった。だから、それだけは市民委員として出ているならば、住民のわがままを聞き過ぎるのではないかと私は言いたい。少し抑制することも必要だと思う。だって、タクシーがなくなったら本当に大変である。マタニティタクシーがなくなってしまう。高齢者のタクシーがなくなってしまう。市はそれをやってくれるのか。そういうことも含めて検討していかないと駄目である。今、京成さんのことなのだが、そういう情報がないから質問した。

藤井会長（日本大学）

まずは1点目、事務局、願います。

事務局

具体的に利用者数の協議会の中でご報告させていただいた経緯は、昨年10月、令和5年度の第3回の協議会の中で別途資料で皆様にお配りしたと同時に公表している資料がある。

この廃止の申入れに当たる経緯は我々から申し上げにくいのだが、東初石線側が当時1日当たり片側10本走っていた。これが朝の6時台、7時台で平均1便当たり12人程度朝の早い時間には乗っていた。それ以降、8時以降、夜18時までの残り8本については1桁台の利用平均だったというデータは頂いて我々も発表させていただいた。

西初石側のルートに関してもほぼ同様である。こちらは11便当時あったと思うが、やはり朝6時台、7時台、そして8時台の早い時間までは11人、12人程度の利用が1便当たりあった。それ以降、8時の遅い時間、そして18時台になるともう1桁の利用しかなかったという現状の結果はすでに報告している。

三浦委員（京成バス）

もう少しお話しさせていただくと、そもそもこの両路線は、さっき、ほかの委員の方からお話があって訂正させていただくが、特に西初石線はぐりーんバスの西初石ルートが運行していた後に当社が純粋な民間事業として成り立つだろうという経営判断の下に敷設した路線になっている。結果的には朝のおおたか向きの通勤通学の利用、夕方以降のおおたかから各方面への通勤通学の利用があって、それでも一番乗っているバスは座席半分も埋まらなかったということで、逆方向はほぼゼロという状況で、正直言って当社は結果的に路線の収支の見通しが甘かったというのが現状ということで理解いただければと思う。

藤井会長（日本大学）

あと2点目のところは、これはもう以前からもずっと言われていることである。鈴木委員

からもいろいろ逐次ご提案いただいているが、今回の今現在動いている地域公共交通計画がどうしてもぐりーんバス主体を維持する形の仕組みに見えてしまう。本来の全体の公共交通のバランスといったところが欠けているよねといったところは共通の認識でこれまでの委員の皆さん方は持っていたいただいていると思う。そこを変えていかないと、この流山というところの公共交通がなり得なくなってしまう。実際に一番困るのは誰かと言われると、本当に個別の移送を希望している人たちが全く利用できなくなってしまう。そういう未来がここの流山にあっているのか、子育てというキーワードで全国的に注目を浴びているところであるが、実際にいろいろ困っているような方たちを生むような政策は変えていかなければいけないということが大きな柱になるかなという気がしている。それは事務局も十分認知した形の中で取り組んでいくものなので、またいろいろ計画の改定に向けてご意見を頂ければありがたいかなと思う。

そのほか、よろしいか。

それでは、議題の4につきましては以上で取りまとめを終了させていただく。

志賀委員（流山市観光協会）

議長、議題のほかに意見があるのでよろしいか。

藤井会長（日本大学）

事務局マターに切り替えた形でご発言いただく。

事務局

その他事項の前に1点、本日の出席委員の最終の確定をさせていただく。前田委員から欠席の連絡を頂き、委任をするということの連絡も頂いたので、最終的な出席者数をご報告させていただく。出席が14名、欠席が9名、欠席委員の委任状が9名頂いていて会議の成立をご報告させていただく。

それでは、その次に、その他報告・連絡事項がある委員がおられましたら挙手をお願いします。

志賀委員（流山市観光協会）

2点ほどあり、1点は、先ほどから最近住民がバスに乗らないということであったが、逆に利用者の私のほうから言わせていただくと、先日 Facebook にある議員が載せていた件があり、バス停でバスを待っていたところ、手を挙げて待っていたのにもかかわらずバスが行ってしまったと。そういうことを Facebook で書かれていて、大分反響があった。それも議員なので余計に反響があった。私もバスを時々使わせていただくのだが、この前も昼間に大体3時ぐらいのバスに乗ったのだが、バス停の時刻表より1分、2分早く来てしまった。それで、始発から2個目のバス停なので時間調整は多分できると思うが、そこで早く来てしま

った結果、ぎりぎりに乗ろうとしたお客様が乗れずに、20～30m 走ってからバスの運転手が気づいて、バス停ではないところで止まってお客様を乗せたということがあった。そのバスはまた乗せた後も恐らくバス停で乗る人がいないのでどんどん行ってしまっていて、僕が降りる目的地まで行ったときも、時計と見合わせたところ、若干早く着いていたような気がする。そういうことがあったので、やはりそういうところに気をつけていただくと、利用者の反感も買わずに、本当に少しのことだと思うのだが、お客様の声として乗る人が少しでも増えるようにそういうことをやっていただくと助かると思う。よろしくどうぞお願いしたい。

あともう1点、観光株式会社というのが流山にあり、そこで、ここには引っかかってこない2次交通ということで、キックボードを今年の暮れのほうに向かって、今運用しているのが本庁とセントラルパークの間だけで数台運用しているのだが、国からの補助金で今後100台程度増やしていく。おたかの森、セントラルパーク、本町、そこがやはり観光を呼び込むために物すごく交通の便がよくないということで、そういった2次交通的なものを導入するという話は事務局のほうには社長からしてあるということを知っているが、これはどのように扱ったらよろしいのか。やはりタクシーとかバスの方とかも多少なりとも影響はあると思う。そういったことはこの席で話すべきことなのか、議論するべきなのか分からないのだが、そういった情報があるということだけお伝えさせていただく。

藤井会長（日本大学）

私が話すべきかどうかあれなのだが、地域公共交通計画といったところでは、自転車とか、あるいは今の2次交通であるとか、そういったものも全体を含めた中で移動の問題に関わるというのが位置づけになるので、当然こういった場で議論していただいて構わないと考える。実際には本協議会のときには警察の方も入るので、やはり安全運行の視点の中で地域の安全の問題をどう考えるとか、そういったところが非常に大事になってくる。というのは、結構公共交通とバッティングするような場面も出てくる。自転車走行とバスの関係であるとか、キックボードの関係であるとか、そのルールが守れない中でいろいろな問題が発生する可能性があるので、そういうことを認知したり調整したりするといった場であってもいいかなと思うので、どんどん上げていただくと私はいいのかなと思う。

志賀委員（流山市観光協会）

主体の社長などをここに呼んで話させるということも必要か。

藤井会長（日本大学）

それは事務局にぜひご提案いただいて、オブザーバーという形で来ていただいて、こういうことを考えていると話してもらえばよい。その影響範囲がどの程度なのかとか、シェアリングというシェアサービスといったところはやはり日本全国どんどん展開しているので、

それが自転車であり、キックボードであり、いろいろな形で広がってきている。極端な話、ライドシェア的なところまで、千葉県はそうでもないが、静岡県の方はライドシェアを県として各自治体に進めなさいというアプローチを今取っている。そういった面では今後展開がなされてくるかもしれない。いろいろな情報を共有しながら流山にとって必要な交通問題を考えるということは重要な観点かなと思うので、その辺を事務局にぜひ要望を上げていただければと思う。

三浦委員（京成バス）

1点目に頂いたバスの早発、我々も日頃から指導しているが、どうしてもそういうのは出てきてしまう。もし今後あれば、個人宛てでも結構だし、いつどこだと言っていただければ、指導して、その積み重ねで信頼性を高めていきたい。ぜひ皆さん意見を頂ければと思う。ぜひよろしく願います。

志賀委員（流山市観光協会）

今のキックボードの件なのだが、キックボードの導入をされるということ自体はお聞きしているのだが、具体的な運用とか、料金だとか、そういったところについて我々のほうは把握次第、改めて先ほどご提案いただいたような所長をこちらに呼んでお話を伺うとか、その辺りも含めて検討させていただきたいと思う。地域公共交通計画の中で個別施策として施策の流山おでかけシステムによる観光の活性化、22ページ。個別施策として観光・商工関係団体と交通事業者の連携強化ということも位置づけをしているので、その辺りも踏まえて今後どのように情報提供をさせていただくかは検討させていただきたいと思う。よろしく願います。

事務局

それでは、ほかに連絡がある方。

では、鈴木委員、よろしく願います。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

私は聞いた話なので当事者ではないが、先ほどバスの早発の話があり、今日の議題に少しのったのだが、柏でのジャンボタクシーというのをやっている。これは柏の染谷交通さんがやられているのだが、染谷交通の専務さんから聞いた話なのだが、時間どおりに間違いなく出発していると。にもかかわらず早く出発してしまったというクレームが来るのだそうだ。そういうのはあるのだそうだ。そのときに染谷交通さんはどうしているかというと、タクシーを向けて無料で送迎している。そういうことをして対応しているという話も聞いた。別にどちらがどちらではないが、事業者側にも悪いところはあるのだろうが、利用する側のマナーも大事なのかなと思ったので一言言わせてもらった。

藤井会長（日本大学）

私は柏の公共交通会議の会長もしているものだからその辺の話も出ていて、実際にそういうサポートをしているということだ。

それともう1つ、1分先にとの話があったが、今はGPSとかいろいろな形で地図上にアプリとしてバスの移動状況が確認できるような仕組みになっている。そうなってくると、1分遅れただけでクレームが入るということで、バス事業者さんのほうで電話応答の作業に人を配置しなければいけないということが増えてきていて、今まさに早発の場合以外、ジャストオンタイムでないと受け入れない環境にいる市民そのものに問題があるといったところもだんだん出てきているかなと思う。その辺の乗り方の教育的なところは今後必要になるかと思う。

事務局

ほかに連絡事項がある方はいらっしゃるか。

【なし】

次回の協議会は8月6日（火曜日）の午後1時半から南流山センター2階ホールで開催するので、出席をお願いします。

以 上