令和6年度流山市地域公共交通活性化協議会第3回会議

【日時】 令和6年11月12日（火）午後1時30分～午後4時

【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3回会議）

資料1：分科会の運営方針について

資料2：流山市公共交通マップ

資料3：流山ぐリーンバス西初石ルート新規バス停設置に係るアンケート調査（案）

資料4：流山ぐリーンバス高齢者割引制度改正に係る利用者等及び利害関係者の意見等と市の考え方

資料5：新たな公共交通サービスの検討に係るアンケート調査（前ヶ崎みどり自治会地域）

資料6：令和6年度流山市地域公共交通活性化協議会 第3回分科会における意見と回答（令和6年10月24日開催）

【議事】

藤井会長（日本大学）

それでは出席委員の定数確認について事務局よりお願いする。

事務局

本日の出席者が25名、欠席者が現時点で4名である。欠席委員のうち3名の方からは委任状の提出をいただいている。委員の半数以上の出席があるので、会議が成立していることを報告する。

（最終的には「出席者が26名、欠席者が3名。欠席委員のうち3名の方からは委任状の提出あり」）

藤井会長（日本大学）

それでは早速進めてまいる。これより議事を進めていくが、まず会議の公開、非公開について、特段個人、あるいは各委員に関連するような議案・事案はないかと思うので、公開と

して進めさせていただきたいと思うが、よろしいか。

【異論なし】

藤井会長（日本大学）

それでは傍聴の方へ入室していただければと思う。

【傍聴者入室】

藤井会長（日本大学）

傍聴の方が入室されたので会議を進めていきたいと思う。

まず議題に入る前ではあるが、協議会および分科会の運営方針について、事務局より説明をお願いします。

事務局

それでは議題の前に協議会・分科会の運営方針について報告する。8月に開催した活性化協議会第3回会議において、委員より活性化協議会および分科会の運営方針に関する意見があった。

ご意見のとおり、分科会での説明・協議内容が活性化協議会と重複し、非効率になっていたことから、改善を検討した。その一つとして、10月11日において、新たに委嘱された市民委員の方々に集まっていただき、意見交換会を開催した。計画策定から、これまでに実施した施策、そして現在協議中の議題について説明し、意見交換を行った。この意見交換の議事内容については、後日協議会の皆様に共有させていただく。

本日、事前に配布した資料1「分科会の運営方針について」に記載しているとおり、分科会は、流山市地域公共交通計画における施策や事業実施にあたり、交通事業者と行政間での実務的な協議調整や、公共交通の利用者である市民の要望を把握する場として設けられた活性化協議会の下部組織に位置づけられている。この位置付けは変わらないが、今後、分科会で協議する議題については、まず、①令和4年2月に策定した流山市地域公共交通計画について、協議会等におけるこれまでの意見を集約し、計画の見直しに向けた協議を継続的に行う。計画の見直しに関する意見は、分科会に協議する場を設け、適宜、活性化協議会で取り上げる。そして②・③については類似しているが、②活性化協議会において議決を控えた議題に対し、最終的な協議・調整を行う。③その他、特に協議を必要とする議題について協議調整を行う。今後はこのような運営とすることで、分科会並びに協議会の円滑な運営に努めてまいる。なお、活性化協議会については、計画から抜粋した右の図のとおり、これまでと同様、地域公共交通計画に基づき施策事業の実施実現に向けた協議決定の場として、引き続き運営をしていく。

また資料6について、後ほど説明するが、これは先日開催した第3回分科会における意見と事務局の回答である。本日のスライド資料にも反映している。今後は分科会の協議内容がきちんと伝わるよう、このような資料を用意させていただきたいと思っている。報告は以上。

藤井会長（日本大学）

特に大きな問題だった点として、現在動いている公共交通計画が、かなり、ぐりーんバスの運用に特化した形の取り組みになっていることが挙げられる。公共交通全般の仕組みとしてバランスに欠けているのではないかとといったような指摘は逐次いただいていたが、分科会、また協議会の中でも繰り返し他の議論の中でもそれが繰り返されるということがあった。そのため、分科会の中でしっかりと、次の地域公共交通計画の策定する方向性をきちんと改定していく課題を分科会の中でしっかり積み上げていこうという場にした。その中で各委員の皆様方からのご意見・ご質問については、逐次事務局の方に上げていただく、もしくは分科会の中でしっかり議論して、それを協議という形の中で積み上げていく、そういった体制を作ろうということである。それから、分科会の中でも、全員一致というのはなかなか難しいので、どういう意見がその中で反映されたのかといったことは、本協議会の中でも分科会の中でも議論した。なぜそれをこの計画の中にどのような形で反映したのか、そういった思いがきちんと伝わるような仕組みを事務局から提案していただくと、そういった流れをきちんと作っていこうと考えている。そしてこの協議会と分科会が、その協議案件についてもフィードバックしながら、常に議題といったものが市民の公共交通といったものに向き合う形の中でビルドアップされていく、そういった流れを作ろうというのが今回の事務局の案である。しばらく慣れるまで、この運用については、事務局もまだこれから検討しなければいけないことはあるかと思うが、ぜひ委員の皆様方にも協力していただきながら進めていきたいと思うのでご協力をお願いします。ただいまの説明に関して何か質問等があれば受けたいと思う。

三浦委員（京成バス）

前回の協議会での意見を反映させた形で、ある程度、本協議会と分科会の役割が明確になったかなと、大変ありがたく思っている。藤井会長がおっしゃったが、また齟齬が出て、そんなのおかしいじゃないか、とならないように確認したかったが、分科会はいくまで本協議会で議決案件についての協議・調整を行うとなっているが、まさに会長がおっしゃったとおり全ての議決がないような分科会で全員が納得してやろうということは実際なかなか難しいと思っている中で、そもそも練られてないし疑義があるから分科会では調整がつかなかったため本協議会で諮らないでくれと、もしくはもう少し時間をかけて協議させる、そういった意見があったときに、どういう進め方をされるのか。それでもやっぱり議決内容なので次に行くというステップを踏まえざるを得ないということなのか、そこはある程度、多数決という言い方が適切かどうかわからないが、ある程度やむなしというような空気を作れ

るまで分科会で揉むことになるのか、そこを共有しておいた方がこの後また齟齬が出ない
と思い確認させていただいた。

事務局

分科会で細かい議論等を調整させていただいた後に、そこで多数決また議決をとるとい
うことは分科会では考えていない。なので、今言えることは十分に分科会での協議・調整を
していくこと、そこで協議会に上げるタイミングについては、その内容にもよるが我々事務
局の判断だけでなく、分科会に出席される委員の方々と十分相談させていただく上で、協議
会に諮るということしか申し上げられない。

藤井会長（日本大学）

なかなかその辺の運用が難しいかもしれないが、まずは、しっかり分科会の中で議論をす
ると、そして、その中で議論した結果について、きちんと本協議会の中で、委員の皆様方、
分科会以外の委員の方もここにいるので、その共有をさせていただいて、決を取っていくの
がこの協議会になるので、分科会の思いもきちんと理解いただきながら、議決化案件に関し
ては議決を進めていくと。その前にきちんとした丁寧な上程をするような考え方を分科会
の中で持っていくということである。

成田委員（千葉県バス協会）

私は8月の協議会も出ていたので、この運営に関しては、意見のとおりでいいと思う。説
明の中で分からなかったのが、資料1について、あまり今までと変わっていないところがあ
って、もし可能であれば資料1の部分は、言葉では伺ったが、今までの協議と、この資
料1のどこが変わったかについて、補足していただきたい。

もう一点は、今回、計画の見直しをせず、運用を変えるという提案なので、全く異論はな
いが、意見として述べさせていただきたいのは、分科会で協議する議題、協議する議題の①
で意見を集約して、会長からもあったが、計画の見直しに向けた、というと、計画の見直し
よりも、計画の進行にあたって課題についての協議を行うぐらいにしておかないと、最初か
ら皆さんで議論した計画が最初から進行に従って、途中で見直しをする必要があるという
のはあるが、まずは計画の目標年次に向けた、計画に向けたこの協議をしていくと伺ってい
るので、そこは解釈で結構なので、この資料を変えなくてもいいが、そのようにしていただ
ければと思う。

あと②の議決を控えた課題に対し、最終的な協議・調整、最終的なという表現だと、活性
化協議会で何があるのかなというのもあるので、私も先ほど事務局からあったとおり、あく
までも議決を取らない調整という解釈であるというふうなことを確認させていただきたい
と思う。二つ目の話は確認ということをお願いする。

事務局

まず一つ目の資料1、運営方針について、どこが変わったかというのを明確に一言で申し上げると、成田委員おっしゃっていた協議する課題①の部分、これを明確にしていなかったもので、ここで見直しという表現の解釈はあるが、意見の集約、それから協議については、公共交通計画は分科会を主な場とするということで、ここで表現したことが大きな変わった点、表した意見である。

そして2点目、同じく課題についての協議という表現にしているが、見直しということもあり、協議・議論という言い方もあるので、ここはどれも含めた解釈というふうにご理解いただければと思う。

最後は意見だったが、最終的な議決というのはこの分科会では取らないので、「最終的な」という表現は先ほどのご説明でご理解いただきたいと思う。

藤井会長（日本大学）

現在の公共交通計画は、きちんとその考え方に基づいて運用することが、大前提になっているので、それで計画年次といったものが終わった段階で見直しをかけていくものと思う。課題についてはそれを変えていく方向性、これをきちんと分科会の中で、定常的に議論していく場をちゃんと作ろうと、そこは基本的な枠組みの趣旨かなと思う。これまではどこで議論するのかといったときに、この場でもあり分科会でもありいろんなところで交錯していたところを、きちんと検討する場所を設けていこうということなので、理解いただければと思う。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

三浦委員の意見と少しかぶってしまうが、前回の分科会の意見を資料6にまとめてあるが、私としては出席していた者としてどれも継続審議のつもりで終わっていた気がする。ただこれを見ると、分科会での意見というものに対し、事務局の「回答」となっている。そうになると、もうそこで答えが出てしまったかのような印象があるので、これは「回答」ではなく説明とした方がよろしいのではないか。

事務局

その表現については我々も「説明」でもいいと思うので、次回からは説明という形でここには明記させていただく。

藤井会長（日本大学）

そういった案件があったのでそれに答えなくては、という思いがここに現れたのかなという感じがする。

それでは議題の前ということで分科会の運営について議論いただいた。これから議事の方を進めていく。

<議題第1 流山市公共交通マップの更新について（報告）>

藤井会長（日本大学）

議題の一番目は流山市公共交通マップの更新についてということで、こちらは報告事項である。事務局より説明をお願いする。

事務局

（資料0・2を基に説明）

藤井会長（日本大学）

現在作業中のマップについてということで、12月に各委員に最終確認をしていただくということで今準備段階ということの説明である。まだ十分反映していない部分があるということなので委員の皆様方には、12月の段階で事務局案をご確認いただく作業が一つ入るが、ご協力いただければと思う。

説明に関して何か質問等があれば承りたいと思う。

できるだけ早めに、事務局の方でマップの素案を構成して、委員の皆様方にじっくり構成していただける時間、それから修正してマップの印刷等にかかる時間等の確保をお願いできればと思うのでお願いします。

それでは続いて議題の2に移っていききたいと思う。

<議題第2 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）>

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・3を基に説明）

藤井会長（日本大学）

議題2は協議事項ということで、住民の合意が進めば、次回、令和7年2月に開催されるこの協議会の中で議決事項として上げたいということであるが、当然住民合意が得られない場合は、延期になるということである。

また分科会の中で、資料6を見ていただければ分かると思うが、バス停の設置基準といったものに本来合致するのかどうかといった意見もあった。ぐりーんバスで、住民がバス停を設置して欲しいといったら簡単にバス停が設置されてしまうのかといったような意見もあった。この地域は12ページの地図で見ると、元々赤い点線で走っていた旧西初石ルートが

あったところで、この自治会区域の一番北側のところに設置されていたバス停が廃止されたこともあり、地域の方たちの利用ができなかったところであるといったところも加味しており、基本的にはバス停の設置基準は、住民要望があればすぐできるものではない。ただし今回の場合は、そういった方向性を一定程度考えようということで住民合意という形の後、B という場所、ここへの設置が警察並びに道路管理者、交通事業者さんの確認がとれ、その設置についての方向性が出たところである。

それではただいま事務局より説明いただいた件に関して、質問意見等あったら承りたいと思う。

成田委員（千葉県バス協会）

私から2点ほど、一つは意見、もう一点は質問という形になる。

まず一点目は、資料の7ページを拝見すると、①の合意形成に当たって自治会等の方にも説明された中で、この写真の上にあるが、主に住民の生活道路であり、交通量が比較的少ない、これがバス停の設置に伴う安全面への配慮が求められているということについてである。これは反対側の車線だけということだが、継続した調整が必要な旨の説明が今事務局からあった。

この資料の12ページ、今後の予定ということがある。既に、令和7年2月予定の議決事項として上程する旨が記されている。私もバス事業を担当していて、安全面というものは大変慎重に、かつ何らかの事故が起きるとシステムそのものが全部否定されるようなこともあるので、十分配慮が必要だが、この安全という部分について大変短い時間で対応が可能なかどうかという点が非常に心配である。ここには、以下可決の場合しか書いてないが、安全面で懸念が残った場合、第4回会議では上程されないということでもいいのかどうか。

それからさらに伺うと、今回もう1年以上こうした協議を進めているので、この2月までに安全が確認できなければ、この要望のあったバス停の取り扱いは、また一から降り出しに戻るのか、それとも引き続きこの要望に基づいて時間をかけて進めていくのか。この辺については可決ありきで書いてあるものだから、駄目だった場合の予定も補足してご説明をいただければというのが一点目の質問である。

もう一点は、この12ページの一つ上に、今回利用が見込まれる地域の方にアンケートについて、調査をされて利用者の数がある程度分かってきたということだが、意見として申し上げたいのは、特にこの「調査等の結果（まとめ）」、「③新設された場合の利用予測調査」というところで説明されている、この中で新たにぐりんバスを利用する方が57人増加するというのが、アンケートの数値をもとに出されていると思われるが、アンケートはあくまでもアンケートであって、実際に利用する方がこのアンケートとおりに利用されるかどうかというのは未知の部分がある。これについてはそのまま載せて、それにより収支率9.8%の向上が見込まれる、ことまでを断言していいのかどうか。この収支率で10%に近い数値というのは、バス事業で上げるのは大変な努力が要るが、通常、アンケートについては、

やはりあると便利だから期待する部分の数値というのがあり、アンケートでは答えたけれど実際には生活の中で使わないケースもあるので、若干下に補正したりするが、「9.8%の向上が見込まれる」は書き過ぎじゃないかと思う。これは意見として述べさせていただく。以上2点についてお願いします。

事務局

まず一点目、バス停設置に係る安全面の懸念等について、こちらは当初、これまでの議論の中で、ABC3ヶ所の候補地があったのは皆さん記憶の中にあると思う。その中で今回Bというところを選んだところだが、どの地点も事前に道路管理者、バス事業者様、それから交通管理者の皆様事前に立会いをお願いしている。事前ではあるが、安全性を確認できているものとしてまずは候補地として設けたところである。これからBについても具体的に細かいバス停の位置等が決まってくると思うので、その際には改めて道路管理者、交通管理者、バス事業者様立会いのもと、きちんと安全面に対しての課題も解決した上で、今後の協議会に上程をさせていただきたいと考えている。また今後の流れは可決に対してしかないが、分科会等でも先日説明を行ったところだが、また変わることがあれば、十分に分科会等、それからこの協議会で説明をした上で、議題に上がる、また採決・議決の方に事項としていきたいと思うので、それまで十分丁寧に説明していきたいと考えている。

そして2点目、アンケートから見えてきた57人という新たに、ぐりーんバスを利用するという方は説明の中で、最大9.8%という形で私が説明したところだが、表現は断言にもなるので、ここを最大という形で今回表現すべきだったことは今後の参考にさせていただきたいと思う。

成田委員（千葉県バス協会）

丁寧に説明していただき感謝する。1点だけ伺いたいのは、バス事業者、交通管理者、警察に立ち会ってもらって、このBのバス停についてまた安全を確認するという話だったので、今回令和7年2月開催予定の協議会までに調整がつかなくても引き続きそうした調整をつけて設置に向けて今後も継続するという事で、もうやらないということはないのかどうか確認させていただきたいと思う。

事務局

やらないということではなく、十分説明等をした上で、必要な対策を経た上で議決を図りたいと考えている。

成田委員（千葉県バス協会）

いろいろと安全を図るために白線を書く等のソフト面だけでは対策できないような事象が発生する可能性があるが、そうした部分については市の方でもいろいろとバス事業者の負

担にならないように調整を図っていただいて安全保安の確保という点で、いろいろご支援のほどよろしく願います。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

このアンケート結果を見て、12ページに「調査等の結果（まとめ）」と書いてあるが、結局これは例えば②番の「既存交通の利用状況」のところは2.1%しか影響がないからやるということなのか。また③番の収支率9.8%向上が見込まれるからやるということなのか。裏を返せば、逆の数字になったらやらない、というふうに取れてしまう。例えば既存交通の影響がもっとあったら、やらないという判断をしていいのか。収支率が全然上がらなかったらやらないということなのか。この数字は前例になるような気がするが、その辺いかがか。

事務局

今回議題として取り上げた部分で説明したのは、あくまで純粋なアンケート結果である。このアンケート結果を踏まえて2.1%が高いのか、また大きいのか小さいのか、またはこれを踏まえて皆様委員の方々がどう判断するかというのは、これは上程させていただいて採決のときになると思う。事務局としてはアンケート結果をそのまま数字として報告を今回させていただいたところである。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

最初に戻ってしまうかもしれないがこの西初石ルートの子バス停の新設について、一体何人の方から要望があったのか。結局アンケートを取っても10ページにぐりーんバスのバス停ができて「現在と変わらない」が63%もある。「(雨の日のみ)ぐりーんバス」が23%。これはほとんど「変わらない」というふうにも見えるが、一体何人ぐらいの人からの要望なのか。

事務局

これまでも議題等で取り上げてきたが、何人の方という表現というより、自治会からの要望書ということで我々は扱っている。自治会の要望という形でいうと、流山地域公共交通計画、この計画の28ページを見ていただくと、「流山ぐりーんバス見直し基準」というところで、表になったものがあると思う。この表の右側、市民等が提案主体という中で、上から3段目ぐらい、バス停留所、「地域組織もしくは沿線自治体から要請があったバス停留所の新設・変更であって、設置に関して周辺住民の合意があり、かつ、安全に設置できること」、この計画のこの部分に基づいて今回議題として取り上げてきたところである。そのため、何人からの要請と要望というわけではなくて、自治会からの要請、要望ということで今回取り扱っている。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

この基本計画に則って考えると、自治会からの要望ということになると思っていたが、何人の人が自治会に言ったのかというところを知りたかったが、これは分からないのか。

事務局

人数までは把握していない。自治会長名で要望書をいただいている。

藤井会長（日本大学）

基本的には、現行の計画のルールでいくと、自治会長から要望が上がれば、それを事務局の方で検討する、その手順に乗っているということなので、人数の把握はしていないというのは、これは決して事務局が怠っているわけではない。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

ぱっと見た限りだが、自治会からの要望であればアンケート結果で現在から変わる人がもっと多くなるのではないかと思った。結局63%が「現在と変わらない」と回答しているということは、設置しなくてもいいのではないかと思ってしまった。

藤井会長（日本大学）

ここの問題は、先ほど私が触れたが、元々ぐりーんバスが走っていた地域で北部にバス停があったということで、元々一部の方は、この自治会の中でも利用されていた方がいたと、これが現実だと思う。その中で今回Bという場所に移ったので、そういった面では北部地域の人だけではなくて、バス停が新設される予定のところに近くに住んでいる方、とくに高齢者、移動しにくい人も利用する形で以前より増えたのか、あるいは減ったのか、その辺の数字は把握できていない。自治会が元々駅まで徒歩圏に近い地域であることは各分科会でも委員の皆様から指摘があり、そもそも交通不便地域ではないところ、こういったところにこういったバス停という公共交通の設置をするべきなのかどうかということもあったが、元々バス停があった地域のぐりーんバスの利用客、そういった地域の高齢者利用、こういったところをこの地域にとってその地域要望があったところはそれを今回事務局の方で受け入れる形の中で運用する。これは決して悪くはないのかなと思う。そういった面では元々徒歩で利用できる方たち、健常な方たちは、現状の利用を継続するし、ぐりーんバスがバス停として設置されたことによって、これまで何とか無理してでも歩いていた人たちが公共交通に転換をする。これを数字として少ないと見るのか多いと見るのか、これはそもそものパイがこの地域では、他の地域に比べると少ないかもしれないが、一定の利用があるということの見込みだと思う。

ただ先ほど成田委員がおっしゃったように、トータル9.8%の収支改善に繋がるというのは少し大き過ぎるというのが率直な感想である。というのは、他の自治体さんで私もいろ

いるバス停のアンケート調査結果の利用動向、こういったところから現実化する、即ち潜在的な利用が顕在化するといったときに、そのままの数字で顕在化した例というのはほとんどない。そういった面では、極端なところでいくと、このすぐ近くの市川市では10分の1の利用になった。地域の方たちの残したいという思いが強すぎて、逆に顕在化しなかったというところもある。あるいは南の地域に行くと、生活に困窮していたといったところもあって大体57人の方が使うといったところで55人の方が利用されているところもある。

そういった面では、今回アンケート調査結果の精度といったもの、こちらをどう見るかということだが、地域の方の中で、近いけれども徒歩からの転換ということなので一定の利用が見込まれるかなと思う。

「雨の日のみ」に、という方たちは通常は歩ける方たちなのでそれがバスに直接転換するというのはなかなか難しいと思う、余程ひどい雨であれば別だが。そうすると収支は下がってくる。そういったところを見て今回来年の2月の段階でもし議論が整って運用がされたとしたら、そのあとPDCAをしっかりと回していかななくてはならないのでどれぐらいの収支の改善に繋がるのか、そもそも、この路線全体がグリーンバスで求めている収支率、この改善をすべき路線に位置づけられているので、そういったところに一定程度の寄与がなされるかどうか併せて確認をしていく、セットで検討しないといけないのかなと思う。余分な話もしたが、一定の利用をこの協議会の中で受け入れていくのかどうかということを経済的には皆様方に協議が整った形で案件として上がった段階でお諮りするということになるかと思う。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

最後に一点確認させて欲しい。これはバス停の新設でよろしいのか。移設ではなくて新設でよろしいのか。

事務局

新設である。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

新設だったら地元住民の要望なので、費用は住民に負担してもらった方がいい気がする。以前もそういう話が出たと思う。

事務局

バスの新設に係る地域の要望に関して、その費用負担を求めるという規定は現在どこにもない。これまで移設等も行ってきたし、撤去等も廃止等も行っていたが費用を地域等に求めた事例はないので今回もそういったことは考えていない。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

移設と廃止なら分かる。新設で、しかも地元住民からの要望という話だったのでそれはどうなのか。以前バスさんは地元の要望の時には地元の方に費用を負担してもらった話もあったし、何かそこが違うのではないかなと思う。

藤井会長（日本大学）

まず新設か移設かというところだが、廃止したところから別ルートで代替するところにバス停の位置づけを変えるところなので、そこについては同じグリーンバスの位置づけの中での運用という形を事務局がまず考えているところである。その辺のところ過去に事務局として費用負担を求めた例というのはあるか。

事務局

費用を求めている例としては直近でいうと、3年ほど前、グリーンバスの南流山木ルートで路線の延長と同時にバス停を新設している。その際はこういった議論もなかったと思うし、設置については市の方で負担をしたという事実がある。

藤井会長（日本大学）

市民の方に求めた例もあるということか。

事務局

求めた例はない。

藤井会長（日本大学）

ということである。よろしいか。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

分かった。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

9. 8%とかいろいろな数字が出ているが、8ページのところの隣接の自治会、黄色の部分の皆さんの意見を聞いてみようという動き、アクションは今考えてはいないのか。

藤井会長（日本大学）

今のアンケートは黄色いところも含めて調査しているのではないか。

事務局

している。

前田委員（流山地区タクシー運営委員会）

市の方に1点伺いたい。バス路線の新設、新しく延長することはこれからもあるのかなと思うが、その基準、例えばアンケート結果を取って、自治会の要望があれば、今回のようにアンケートでほとんどの人が歩くというような回答であっても、自治会の要望があれば検討して新設するように思えたが、市として自治会に対しこれは検討できないというような答えはあり得るのか。要望があれば全部考えて通すかのように聞こえてしまう。

事務局

まず事務局としては自治会等からの要望があればこの協議会の方に諮る、説明をするというのが義務だと思っているというのがある。どこでもこの設置基準に則った形で上がってくれば、この会議に諮るかというとは決してそうではないと思う。既存のバス等の設置状況によるし、また今回の西初石ルートについては、前年度収支率が確か52%程度だったと思う。地域公共交通計画の30ページに、ぐりーんバスの運行継続基準というのが出ている。この30ページには、初年度、2年度、3年度、4年度ということで、ぐりーんバス継続の運行基準、収支率で判断する数字が出ている。西初石ルートについては、50%以上55%未満だったので、表のBの真ん中に該当し、それが昨年度2年度目だったので、「需要確保策を検討・実施」というところに該当した。つまりは55%以上になるような何らかの収支改善策を検討するというところ、3番目の紫のところを該当してきたところである。そのため、今回のバス停設置は需要確保ということで、収支率向上に向け継続基準を満たすような新たな方策でもあったので、今回議題として挙げさせていただいているところである。

前田委員（流山地区タクシー運営委員会）

大体的話は分かった。基準は収支率と仰っているが、既存のバスとの競合とか、いろいろな交通機関との競合があった場合、私は柏市に関わっているので、柏の市役所の人と話したとき、近くに路線バスが走っている場合はいけないと、はっきり断るといふように市の方が仰っていたが、流山の基準としては収支率とかではなくて、既存のバスとの関係とかそういうことまで考えて決定しているのか。何か収支率だけで決定しているような感じに聞こえてしまう。

事務局

今回の事例でいうと、このバス停の設置、ABCという候補地それぞれで道路の幅員や、既存のバス停との距離、それについても以前ご説明させていただいたと思っている。このBについては、既存のバス停までの距離が300メートル離れているということで今回も挙げさせていただいている。一般的に国の方で出しているガイドラインも300メートル程

度と確かあったと思い、それに合致しているということで、ある一定程度離れているバス停になるというふうに我々としても判断した部分がある。また議題としては上げているが、計画にあるとおり、今回このバス停の設置に関しては協議会において、見直しが承認されることが前提になるので、我々事務局だけでは設置の良し悪しの判断はしないということが基本となっている。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

会議の進め方についてなので、ずれてしまうかもしれないが、先ほど高梨さんの方から協議会に諮るという言葉があった。でも協議会の委員が何か言っても、全部事務局で答えを出している時がしばしばあると私には思える。協議会の委員に諮ってないのではないかとということが、しばしばある。

藤井会長（日本大学）

協議会に諮るというのは議決事項なので、最終的にこの案で皆様賛同いただけるかということで、挙手になってここは4分の3で可決すると、それが諮るという意味である。そのため、今話をしているのは、質問に対する事務局としての回答をしているわけなので、それを諮るという形に理解されてしまうと、事務局との意思の齟齬が出てくるかなと思う。

事務局が否定するのではなく、今回の案については、今のお話ですと一般の路線バスとかの影響は考えてないのかといったところでは、通常の国が示すようなバス停300メートル、例えば鉄道駅から自治体によって違うが900メートルとか1キロとか、そういった範疇でのバス停設置、こういったものに準拠した形で検討しているという回答なので、これは意見を潰しているという話ではない。なので、そういった理解は違うかなと思う。説明をしているだけなので、あとは皆様で最終的に来年の2月にもしもこの議案として上げられたときに、それが妥当かどうかは4分の3の議決の中で運用していくかどうかを判断するという形になってくるかと思う。

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）

これは協議事項である。まだ案件として揃っていない、片側のバス停の住民合意、これが取られていないので、まずその確認を取っていただくということと、再度、事務局から道路管理者、交通管理者それから交通事業者での再度確認をし、設置に対する安全性、安全性を考慮した運用の考え方を、丁寧に確認した上で、次回に上げるか否かといったところで議案として上がってくるかと思うので、またその中でご検討いただければと思う。

それでは続いて議題の3、こちらは報告事項である。

<議題第3 流山ぐりーんバス高齢者割引制度の改正について（報告）>

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）

はい、ただいまご説明ございましたご質問ご意見等があったら承りたいと思う、いかがか。

高橋委員（国土交通省）

今回の流山ぐりーんバス高齢者割引制度については、運行しているバス事業者、それから我々国と、しっかりと余裕を持って協議したのか。

また、流山市民の方以外については、今回の高齢者割引制度の対象にならないというところで、運転手さんをはじめとするいろいろな関係者への周知が時間的に十分にあったかどうか少し疑問がある。今回の案件の道路運送法の手続きについては、事業者から実施することなので、事業者と国との協議については、しっかり時間に余裕を持って実施していただければと思う。特に回答はらない。

藤井会長（日本大学）

実施に向けての懸念事項といったところである。特に質問ではなかったが、事務局としては、周知について何か今現在考えていることはあるか。

事務局

まず、利用者の方への周知については、ぐりーんバス車内に提示等をしている。またこの改正で市民以外の方は対象外になるということについても、事前に周知していた。その準備期間等、周知期間等については、やや短い部分もあるかもしれないので、十分参考にして今後、改善していきたいと考えている。

藤井会長（日本大学）

ただ保険証による割引の廃止は経過期間があるということなので、その期間は、市外の方も保険証を見せれば利用できる、そういった状況が残るという理解でよろしいか。

事務局

その点についても、12月2日からは市外在住の方は対象外であることをホームページ、また広報等で周知を図ったところだが、行き渡るかどうかわからないので我々としては12月2日をもって市外の方は対象外というふうに制度を決めている。

藤井会長（日本大学）

制度は、決めているが、実際にそういう方がいらっしまった場合に、それをバス事業者さんの判断で駄目だ、とするとトラブルになるということもあるかと思うので、経過の措置といったところもぜひ事務局の方で交通事業者さんとよく相談をして運用を考えていただければと思う。

成田委員（千葉県バス協会）

高齢者割引制度の改正について全く異論はないが、これから始まってからいろいろと混乱してもいけないのであえて質問させていただきたい。まず一点目は、資料の14ページ、事務局でも説明があったとおり、改正日12月2日からの経過措置が記載されている。この経過措置の対象についての説明はあまり聞こえなかったが、流山市民だけが経過措置の対象で、今回の制度改正は流山市民しか使えないという説明なので、流山市以外の方は保険証提示でも乗せないのかどうか。対象を明らかにする必要があるのではないかというのが一点目である。

それからもう一点目は、今回割引証の案が15ページにある。不正利用があった場合の取り扱いについて説明はなかったが、バス事業でも時には約款で不正利用があった場合の取り扱いを定めている。例えば登録者本人の知らないところで家族が割引証を持って半額で乗っていたことがずっと後でわかった場合に、運賃を安く払っていたわけだから、増運賃として回収するような取り扱いがあるのか。それとも今日は方向性の報告だから、今後バス事業における約款を参照して不正利用があった場合の取り扱い等についても定めていくのかどうか、この辺について今後も話があると思うので伺えればと思う。

それから3点目は大事なことだが、75歳以上の方でも引っ越しして、流山市に入ってくる方がいる。出ていく方は返還してくれればいいが、流山市民になるときに、高齢者福祉課のような健康保険証を出す課があると思うが、そうした保険制度の適用を受けるときに、こうした高齢者割引制度の取り扱いについても、そういう高齢者を担当する課の方でも対応していただけるのかどうか。この3点について伺えればと思う。

事務局

まず一点目、こちらは先ほど申し上げたかもしれないが、基本的には12月2日以降は市外在住の方は対象外となるので、14ページに書かれている経過措置は市外の方は対象外ということになるので、そこは明らかに我々がもう少し周知の工夫をすべき点だということ

とで、意見を承った。

また2点目、例えば不正利用等に関する防止策についてだが、これは市の方で定めたぐりーんバスの高齢者割引の要綱があり、その取り扱いの中に、登録者は他に譲渡してはいけないとか、貸してはいけないとか、そういった禁止項目がある中で、罰則というのは具体的にはない。今後、特に罰則を設ける予定はないが、現在防止策については、15ページにあるぐりーんバスの割引証をコピーすると、コピーという文字がにじみ出るような形で、防止策は考えているところである。

それが実際に渡す中での実務的な防止策になると考えている。

また3点目、75歳以上の転入の方への案内については現在もお願いしている部分があるので、市民課等また高齢者が関係する部署、関係各課には協力を求めていると考えている。

成田委員（千葉県バス協会）

まず一点目は、市外の方に経過措置はないということだと、乗降される客が保険証を見せて、運転者が他の市の方だ、と言うと、トラブルが起きて運行自体にも影響が出ると思うので、市外の方は乗せない、もう厳格にやるのであれば、バス事業者との調整等の準備がかなり要ると思うので、その辺の対応については十分やっていただきたい。

もう一点は、不正利用があったときの罰則を決めてないというのは理解した。ただ対象ではない方が乗った運賃を半額にしたら、これは罰則ではなく、例えばお金がないのに乗ったのは無賃乗車ということで犯罪になりかねない。そういう面で運賃は、増運賃を取らなくても、この割引証を不正に借りて家族が乗った場合は運賃を支払っていただくのが筋だと思うが、これは意見として述べさせてもらおう。

藤井会長（日本大学）

最後の内容は、意見という形だが、先ほど私も懸念という形で少し話させていただいたが、やっぱり経過措置のときの市外在住の方、ここで事務局、市としてはいいが、実際には現場でトラブルが起きてしまうことに対して、どういったことが起きそうか、ちゃんと想起できるかどうか、それに対する対応ができるかどうか、そこまで事務局がフォローしてあげないと、これは運転手さんだけの問題では済まなくなってしまう。その代わりに、誰が見ても市外の方は使えないことが乗った瞬間にわかるような承知、案内をすると言うのであればまた話は別だが、そういった全体を含めた形のやり方を、この12月2日は近づいてきているので、ぜひ急ぎ検討していただければと思う。

長橋委員（流山商工会議所）

先ほどの高齢者割引証の不正利用の件で顔写真等を入れる予定はないのか。顔写真等を入れれば不正利用の防止策になるのではないかなと思ったが、その点はどうか。

事務局

現在のところ顔写真を入れることは考えてない。というのもこちらの割引証の発行は市のまちづくり推進課の方で発行事務をこれから行っていくが、実は、対象者として当初2,000名ほどを予定していた。実際の申請が8月から始まって、現在までにもう3,000名を超え、想定以上の申請が来ている。皆様は、もちろんぐりーんバスを利用される方だと思うが、こういった事務手続き等も必要なので、我々としては、登録ナンバー、そして氏名、利用開始日を市の中できちんとデータ管理することにしたいと思っている。

長橋委員（流山商工会議所）

割引証を使う人はいいが、先ほど成田さんが言っていた、家族が使うとかそういう不正利用、悪い考えで使う人がある。それを何か防止する、その人たちが使いづらくなるような方法を考えておかないと、不正利用する人がいるのではないかと心配というのが意見だ。

藤井会長（日本大学）

性善説に立つか性悪説に立つかそれによってだいぶ変わる。

古姓委員（東武バスセントラル）

本日委員の小林の代理ということでこちらの会議に参加させていただいている。先ほど会長と成田委員の方から話があった、流山市以外の利用者に関する周知について事務局の方に確認させていただきたい。ぐりーんバスの路線を見ていただくとわかるが、ルートによっては、特に柏市の市域と接している部分での市外利用者がかなり多い。おそらく今現在も高齢者割引を使って市外在住の方が乗車しているケースがかなりあると思う。今の周知方法だといわゆる市民の方へ、こういうふうになると内向きに説明していただいているかと思うが、逆に市外の方への周知方法について、市内の方への周知がかなり評価されているが、対外的な部分はどうかかなど。先ほども意見があったが、間違いなく、何で今まで乗れたのに乗れなくなった、というような、市外の方のトラブルが発生するケースはかなり多いと考えられるので、その辺の告知方法をもう一段検討していただければと思うが、いかがか。

事務局

利用者への周知については、現在行っているのはバス車内での掲示、そしてホームページ、これまでに行った広報、という3点になると思う。ただこれだけでは市外の方への周知方法が不足している部分も確かにあるかもしれない。今後バス事業者様と、具体的にどういった方策があるかをぜひ協議させていただいた上で、何か改善できる点があれば改善したいと考えている。

藤井会長（日本大学）

バス停とかそういったところでの周知については考えられてないのか。

事務局

バス停への掲示はまだやっていないので、それも一つの方策として考えたいと思う。

藤井会長（日本大学）

その辺に関してはおそらく東武バスセントラルさんとかいろいろ事業者さんと相談をしてやらないといけないところが出てくるかと思うが、何かフォローアップできそうな案件はあるか。

三浦委員（京成バス）

今の話でいくと、我々の経験則上だが、車内にポスターを出しても見る方は極めて少ない。みんなスマートフォンをいじったり外を見ていたりするので。例えば車内放送に入れていただくという形で耳に届ける方が効果は高いのかなと思うので、それが直近では一番いいかなと思う。御検討いただければと思う。

藤井会長（日本大学）

この協議会が終わった後で結構なので少し交通事業者さんに具体的に、フォローアップの施策にどういったものがありそうか、今車内放送という一つのキーワードをいただいた。できることは丁寧にいくつも重ねて、齟齬が起きないように、どうしてもドライバーのところに集中して事案が発生するので、その配慮はぜひお願いできればと思う。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

私は割引証の申請制というのは非常にくせ者だと思っている。知らない人は損をするみたいな結果になりかねないので、個別に返送できるようなスタイルのものを後期高齢者、該当者に送って、申請をする方は返送してくださいとか、あるいはいらぬ方はそのまま結構と。ホームページあるいは車内、広報で確かにいろいろメディアを通じてアピールされてはいると思うが、ではみんなが見ているかというところ、正直見てない人もいるという感じが私はしている。個別に伝えられるような方法は、検討できないのか。

藤井会長（日本大学）

既に3,000名を超える方が手続きをされていることもあるが、その辺は事務局いかがか。

事務局

資料の4を見ていただきたいと思うが、この資料4の一番上、No.1、ここに意見聴取の中で意見が出た内容として、対象者が申請する必要があるのかという意見が実はあった。それに対する市の考え方で、先ほど3,000名以上という数値があったが、全体的な過年度の実績で見ると対象者として4,000名程度は想定される。ただ市内在住の75歳以上の方は約2万7,000人ということがあるので、ぐりーんバスは市内を網羅してはいるが、利用者が限られてくるというのも実情だと思う。こういった部分も含めて、今回割引証に関しては事務料、費用対効果を考慮し申請性という形にした。ただ申請受付自体は郵送でも当然受け付けているし、また各出張所でも受付・説明等ができるような体制は整えている。

三浦委員（京成バス）

最後に一件だけ、ぜひご検討いただきたいと思ったのが、この制度の件について、正式にこの協議会場で話すのは今日が初めてだと思う。ここにも書いてあるが、書面等で意見聴取していただいて、いろいろ意見があった中で最終的に決議していただいたという流れだと思う。冒頭の高橋委員や、成田委員や長橋委員が仰っていたように、こういう場だからこそこうした方がいいのではないかと、口頭で、対面だから出る案はあり、本当はそれを踏まえてできれば一番手戻りなく進められたのではないかなと思う。現実に割引証に写真を入れるかどうかといった各論は別にしながら、何が言いたいかという、今回の場合は市のスケジュールがあったので難しかったと思うが、なるべく協議会のスケジュールに合う形で1回は議論した上で大まかなやり方を決めるという形にした方がいいのではないかな。書面と実会場でだと議論も違ってくるかなと思う。可能な範囲でぜひ今後検討いただければありがたいと思う。

藤井会長（日本大学）

会議の運用の仕方について、事務局が丁寧な対応をやる上では、本来そういったことが必要だったかなという感じがする。ただ今現在動いているところと、それから12月と非常に目の前に迫っているので、齟齬が出ないように、また知らない人がいないように、できるだけ周知の話、それから問題が発生しないように事業者さんとの協議、この辺はまずは丁寧にやっていただきたい。その中で、ぜひ次回の会議のときに、これを運用したことによってどうスムーズにいったのか、あるいは具体的な問題といったものが顕在化したのかとか、その他事項で結構なのでぜひ次回に報告していただければと思うので、よろしく願います。

それでは、議題4は協議事項である。

<議題第4 流山ぐりーんバス高齢者割引制度に係る補填額の考え方について（協議）>

藤井会長（日本大学）

事務局から説明をお願いします。

事務局

(資料0を基に説明)

藤井会長（日本大学）

この新設は今の段階ではいつごろを想定されているのか。

事務局

まだ具体的に申し上げることはできないが、次は3月の議会があるので、直近だとそこになると思う。

藤井会長（日本大学）

そうすると今の段階では基本的に次年度からの運用が考えられるということになる。

それから分科会の中では、今回の補填額の考え方で基本的な方向性として、運賃負担、こちらについての考え方は是としたとしても、基本的には収支率が全体像として改善をしていく。このぐりーんバスの存続を考える基準といったものが、以前は収支率がある意味運行補助費だけ、という考え方から、今回別途のアプローチに変わっていく。そうすると次なる計画のときにはそこも含めた検討が必要であると、そういった意見もあったということは補足させていただきたいと思う。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

前回、分科会で初めてこの内容を知って、何かモヤモヤする、腑に落ちないなと思いながら帰ったが、これは実態にそぐわない数字になるということだと思う。前回の会議で割引をしなかったら乗らない高齢者がいるよね、という話をさせてもらった。そうすると、補填額が丸々収入になるわけではない、運賃収入になるわけではないよねという意見もあったと思う。そんな中でこれを丸々収支の計算の中に入れてしまうというのは、実態にそぐわない数字で今度我々はいろいろ議論していくのかという話にもなり、データ偽装ではないが、こういうことをやってしまっているのかと思う。だったら、まず1回実験でもいいから、高齢者割引をなくしてやってみたらどうかと思うが、そういった考えはないのか。

藤井会長（日本大学）

現行で高齢者割引という制度がある中での運用、その改善を図ることが大前提になっているわけである。ということは今の委員の意見としては、このぐりーんバスの高齢者割引制度をまずは取りやめる中で検討すべきだという、そういった意見か。

事務局

今回の議題にさせていただいた趣旨は最後にも説明したが、高齢者割引の有無、それを残す・やめるについての議論ではなくて、この補填額の考え方自体、これが本来運賃収入として考えられるのではないかというのが今回の議題のテーマになる。それが収支率に結びつく部分ということなので、収支率を変えるためにこの議案を上げていたのではなくて、今回要望があった趣旨でもあるが、あくまで高齢者割引というのは市の制度であって、これは運賃収入として見るものではないか、ということでその考え方を運賃等収入にしたので、確かに数字としては、実際の金額上の収支率の数字と、この利用率というか今回の考え方、で二つの数字が出るかもしれないが、そこについて我々はきちんと整理をしてやっていきたいというのが今回の趣旨になる。

藤井会長（日本大学）

先ほどの推計の話でもあった、数字の見積りのところに対してはアンケートに関しても、先ほど9.8%という数字が出ていたが、全体像がこの基準で動けばという、確かに最大の数字では見ているが、それが現行の数字の条件下ではこう書いてあったとしても、それが少なくなったとしても、比率としてなったとしても、現行の利用者がある意味負担している割合のところの比率分、これを今回の場合には市の別のところで補助金として充てるので、そちらについては運賃収入の方に含まれているものだという、単純に先ほどの丸付きの数字のところの議論で本来よし、のはずだ。改善すべき収支率のところまで本来は、必要性はないかなというところで、それがあがるがゆえに、鈴木委員の方からも、本来の収支率の考え方からすると、それを上げるための仕組みとして何か検討しているのではないかと。過大評価して、逆に本質的な議論と違うのではないかとといったところの指摘かと思うので、本来は先ほど示した17ページ、こちらが本来市の制度として取り組む仕組みの中で、補填額、高齢者割引運賃を今まで運賃収入に含めていなかったこと自体が、市の取り組みとしての、枠組みとしての問題だったので、それを改善したい、そこで止まっているレベルかなというふうに思う。なので、鈴木委員がちょっと極論的な話の、意見出しをされたのかなという気はするが、今回事務局で提示しているのはこの17ページの枠組み、こういったところの変更という理解だけでまずはよろしいのでは。

事務局

少し説明が多くなった部分があるが、会長のおっしゃるとおり、17ページの部分がメインの説明の趣旨になる。

藤井会長（日本大学）

18ページ、こちらは少しある意味踊った数字が見えてしまう。どうしても事務局としては、何か改善できるのだろうかといったところに目が向いてしまうが、それは本来違うとい

ったところなので、資料の出し方はもう少し配慮が必要かなという気はした。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

最初にこの割引制度を始めるときに、この割引制度で高齢者は半額であるということは倍乗らないと駄目ではないか、という考え方は絶対あると思う。それをこの状況で、今このタイミングでこういうふうに変えるというところも違和感があるし、こちらとしてみれば実態にそぐわない金額で数字を出されてもと思う。その辺がどんどん違う方向に行っているのではないかなと思う。

藤井会長（日本大学）

実態にそぐわない数字というのはどういう意味か。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

高齢者割引なしでやってみた場合の数字と、実際にこれを運賃として計算してみた場合の違いである。

藤井会長（日本大学）

ただ実際には高齢者割引が実施されていて、その高齢者割引運賃のところの負担分がある意味、新設されると考えられる健康福祉部予算という形で補填する、ということで補助の役割が、交通の方からと健康の方からと、二つになったというところで、さらに運賃でかかる分についてだけの収支の考え方に切り替えていきたいというところなので、高齢者割引制度をやめるとかやめないとかそういった議論は一切していないのだが、そこを実態にそぐわないといったところが、どうも私もまだ質問の意図がつかめてないのだが。

これが高齢者割引制度を変える案という形で、予算措置も検討したいとかいうことであれば、また別の議論が必要になるかなといったところだが、現状の高齢者割引は継続していく。ただし、その市の内部の補助費の考え方を分けて考えますといったところを、今回提示した。それに伴って収支率の計算の仕方が変わるので、そういったときには、これまでの存続の継続的な審査基準、こういったところも今後検討しないといけないという問題課題も今抱えている、ということ、現状の事務局として捉えているという考え方の中で、この補助費の枠組みだけ変えていくという議論だが。決してやめるといった議論では全くないので、そこはもう少し理解いただかないといけないかなと思うが。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

分かった。結構である。

長橋委員（流山商工会議所）

分科会は欠席していたので聞いてなかったが、この高齢者割引は違う部から出るということだが、結局お金は流山市のお財布から出るわけだ。

そうすると、現在合計すると40%ぐらいのお金が市から負担されているわけだが、その5.7%が運賃収入だ、ということだが、西深井地域はバスが走らないわけだ。ぐりーんバスの検討地域にも入らない。そういうところからすると、理解ができない。市でお金を出しているのだからそれを運賃収入とするというところが、その考えが全然納得できない。これは元々市で負担して出しているお金のわけだから、それを運賃収入として考えるよ、という考え方がぐりーんバスの検討地域にすらならない地域からすると、何でそこまで厚くしないといけないのかな、すごくえこひいきだな、というふうにしかならない、というのは意見だ。

三浦委員（京成バス）

今の関連で会長がおっしゃったことやある意味鈴木委員が言われたことに近いと思うが、この16ページから18ページ資料の流れがなんとなく私も飲み込め切れてないが、18ページだけを見ると、あくまで健康福祉部の予算措置としての割引と補償をしますよ、とあるわけだ。それと、この高齢者割引運賃の補填額を運賃収入に見直すかどうかという、16・17ページのところで、ここは市の中で切り分けられるのか。会長が先ほどそういうことを仰っていて、私は本来そう別れるべき、あくまで市の中の部署の中で、お金を切り分けるよ、という議論が一つあって、その先に、運賃の補填の見直しをするかどうかという二段階でやらないといけないような気がするが、一緒にそこに皆全部セットになっている感じがする。そこは市の中でとりあえず健康福祉部の予算から出すことだけを1回認めて、その先の議論はまた別で、というのはあり得るのか。

事務局

市の中の話にはなるが、この18ページの予算措置については、内部での協議は、あくまで市の中の話だが、この整理はついているところだ。この準備はできている。

ただ今後この予算の切り分けについては、議会等に諮らなくてはならない部分なので、現在のところ確定したことは言えないというのはご理解いただきたいところだ。

三浦委員（京成バス）

最終的にはこの補填額が運賃収入に入れない限りは福祉部の予算としては出ないということになるのか。その可能性がわからない。それは別物という理解でいいのか。

事務局

関連性はあるが、説明した順番のとおりで考えていただくと、まず17ページの補填額の考え方というのは、グラフで示したとおり2種類に分けられていた。これは、現在、補填額

の一つとして考えているが、高齢者割引分として分けて、また運行経費を補填するという形で、これは初めて分けてみた取り組みではあるが、こういう二種類に分けられるというところが今回改めて皆様にお知らせしたかったところである。これを明確に予算として分ける目的もそれぞれ違うので、ということで示したのが18ページになるので、市の方としては、やはりこれはまず補填額には2種類あって、高齢者割引運賃として補填している分については、これは運賃収入として考えられるものだろう、この整理をまず一つしていただきたい。それに伴ってそれぞれ目的も違うという意味があるので、予算措置もそれに準じて、健康福祉部の方できちんと目的に沿った形で措置をする。ということで言うてみれば同時に動かすべきものだというふうに我々は考えたところだ。

藤井会長（日本大学）

いろいろな意見が出ているので、これは協議事項なので、また事務局で少し示し方も含めて検討してもらいたい。私はこの17ページを見てそんなに違和感を持たないのは元々他の自治体のところで運賃収入として料金を払う人と、それに対して公共交通の検討会のところ以外、即ち長寿命課とか市民生活課とか、いろんなところから高齢者補助金といったものが組み込まれていて、そしてその収支率といったものを残額のところで検討するのが、これはどちらかという一般的な自治体が行っている取り組みである。

それなのにここがこのようになっているのが元々おかしいなというふうに感じてしまうので、この図を見ている限り、あまり私は違和感を持たない。ただやはりこれまでそういった組み方をされていて、先ほど、交通不便地域の考え方からも含めて予算措置の考え方にこの高齢者割引といった形の考え方が市民の移動支援といったところに、公平にちゃんと運用されているかどうかというような視点、こういったようなところからも、もう少し事務局の方でその意味づけ的なところも含めて少し再検討していただいて、また分科会、そして協議会という形で内容を精査していただければと思う。皆さんそういう形ではよろしいか。はい。

成田委員（千葉県バス協会）

時間がないので手短かに申し上げる。まず今回の18ページを少し拝見して本当に高齢者の、流山市を長く支えてこられた方々への思いが、今回健康福祉部の予算措置への調整が図られて、そういう高齢者の方への温かい、政策目的は別なので、そういう調整が進むということに、バス事業ではそういう部分についての、そういう種の予算の拡大に繋がるような内容については、本当にお礼を申し上げたいと思う。

その上で、まずスライドの予定を見ても三つ目のところで高齢者の運賃を補填する補償費の新設、これについては理解するが、公共交通を所管するまちづくり推進部の予算はぐりーんバス運行事業補償費「のみ」と、のみという書き方は、公共交通はいろいろと予算というのがまだ他にも見えないものがあると思う。そういう部分ではぐりーんバス「のみ」という部分は、今日は協議なので、もう少し幅を広げるようなことを検討いただきたいのが一つ。

それから収支率の考え方については、やはり高齢者の方の割合が多くなることによって路線の廃止とかの部分の境目を判断する者としては、こうした取り扱いが重要だというのは理解する。その上で、この補填などという考え方は、実質的には先ほどの議題の3でもあったとおり、市内に路線定期運行の一般乗合旅客自動車運送事業、バス事業者が運営局に割引の届け出を出して行っているというふうな形である。今回の高齢者割引のパスの取り扱いも届け出が既に済んでいるということだが、この補填額という考え方、17ページの図を見てもわかるとおり、運賃額を市が変わって負担するということになる、バス事業という制度の中では割引になるのかどうかという点が、これは非常に専門的、道路運送法の制度になるので、よく大学などでも生協クラブが学生のバス代を少し減らそうと言ったときに、食券みたいなものを配って、200円の運賃を生協が100円出して、本人から100円しかとらない。実はこれは割引ではない。バス事業者からすると200円いただいている割引ではない、いわゆる第三者負担という考え方で、あくまでも割引というのは、お客様からいただくのは本来もらう額より少なくていい、という部分をバス事業者の方で受け止める場合を割引というもので、もしこれで予算制度に伴ってこうして補填額だということをやっていくとなると、12月から施行の届け出が出てくるので、割引の考え方についてはまた運輸局との調整をした上で、必要に応じて届け出もまた出すことになるかもしれないので、これはバス事業者とも含めてよく調整をしていただければと思っている。あくまでも第三者負担というのは、バス事業者として運賃自体は取っているわけだから、その辺の考え方は整理をしていただきたいということである。

藤井会長（日本大学）

他の補助金もある。これは「のみ」は、まずはカットした方がよい。それと今の指摘のところは大切なことだと思うので、補填なのかどうか、その辺の意味づけをしっかりと持っていたいただければと思う。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

当事者としては高齢者割引も障害者割引も立派な権利だと思っている。だから福祉の方の予算、金額をここでごっちゃにされてしまうとんだかそっちの方面について違和感がある。割引を計上する、あるいは、しない以前の問題があるのかなというふうに私は今話を聞いて感じた。

藤井会長（日本大学）

私は今の意見の趣旨がうまく伝わってきてないが、基本的に割引という考え方という、この制度として流山の場合には高齢者割引運賃というキーワードが出ているが、割引という制度をバス事業に転換すると、ちょっと仕組みが違うよと、考え方は、一緒だけでも、第三者負担という形の中で、例えば健康福祉課とかそういったところから高齢者を割引する市

内の制度に基づいて、その部分を第三者負担します、ということであればこれは決して問題ではない。なので、高齢者の補助費用という概念は、今も継続している話になるので書いているような議論ではない。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

福祉面の話とそれからこの運賃で新規にポイントが上がるとかいうのをリンクさせてしまうと、私としてはちょっと違和感を感じているという意見である。

藤井会長（日本大学）

私はちょっとその違和感がうまく伝わってないが、事務局に伝わっていれば、ぜひそういった旨で理解しておいていただければと思います。

その他よろしいか。それでは議題を続けて参る。

<議題第5 前ヶ崎みどり地域の公共交通導入検討について（報告）>

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・5を基に説明）

藤井会長（日本大学）

現在動いている地域公共交通計画の運用基準に基づいて申請があつて検討するよ、ということなので、それは手順に乗っかってきているのでこちらについてはアンケート調査の実施がまとまった段階で、分科会そして協議会という形の中で、具体的な内容といったものを検討フローに基づいて進めていくということである。具体的な実施の可否等については、この分科会の中で丁寧に議論し、また協議会の中でお諮りをしていくという形、もしくは協議会の時期が、今現在では次回に開催するというものでは全く決まっていないので経過を見ながらいう形でまたお諮りをさせていただきたいということである。

それではこちら新しい地域ということで、こういう不便地域の問題がいくつか上がっていくので、また継続的な議論という形で進めてまいりたいと思う。

それでは以上、議題5つ終わったので、進行を事務局に戻したいと思う。

事務局

それではその他報告・連絡事項になる。報告・連絡事項等ある方がいたら挙手をお願いします。

高橋委員（国土交通省）

報告事項であるが、9月25日に、ドライバーの仕事に魅力がありますというところで、第3弾のプレスを実施した。昨年12月に第1弾、本年3月に第2弾ということで実施していて、ご存知のとおりバス・タクシーについては国民生活や経済生活の根幹を支える重要な役割になっているが運転手不足ということで減便等、今いろいろ非常に厳しい状況であり、しかしながら、悪い印象が非常にあるが、こうした課題に前向きに取り組み、今回は女性の声ということで、バス・タクシー・トラックで掲載しているので、もし時間があれば、千葉運輸支局のホームページを閲覧していただければ幸いである。

古姓委員（東武バスセントラル）

東武バスセントラルである。今高橋委員の方から、いわゆる運転士の確保、バス、タクシー、その他トラックも含めて各種取り組んでいただいているという事例を説明いただいた後に話すのは少し心苦しいことではあるが、私どもの方で、社内の運行形態の見直しということで、時期で言うと来週の月曜日、18日実施になるが、柏市内、流山市内においてバスダイヤの見直しを実施させていただく。流山市の路線については、南柏、南流山、流山セントラルパーク駅発着の路線、地区でいうと大きな影響が出るのが前ヶ崎、宮園、西平井方面の路線について減便を実施させていただく。公共交通活性化協議会の場でこういった報告をさせていただくのは本当に心苦しいことではあるが、依然としていわゆる乗務員の要員状況の方の改善が、一時よりは、底は若干見えてきた部分はあるが、今現在新人運転手を雇い入れても、今までのマイナス分はまだ全然埋め切れてないという実情がある。これは私どもに限らず、おそらく他社さん、こちらにいらっしゃる京成さん、松戸新京成さんも同じ状況だと思うが、そういった中で民間企業としてある程度利益を出さなければいけないという、公共交通との板挟みの部分もあるが、今回そのような事案を実施させていただくことになったので、その点ご理解いただければと思う。よろしく願います。

三浦委員（京成バス）

続いて京成バスであるが、今弊社が流山おおたかの森駅から市野谷・三輪野山地区を通過して流山駅の西側、旧市街を通過している路線があるが、活性化を図ろうということで、来年の1月6日から、予定であるが、一つは市野谷の小学校の前の道が開通するので、そこを直進する形で短絡をさせた上で、最終的に流山市役所の目の前に、正面玄関に入るという形の事業計画の変更を1月6日に実施をする。平日の市役所開所している日だけ市役所に乗り入れをして土休日は今までとおおり旧市街地（流山本町）を周るという運行形態になる。詳しくは近日中に弊社のホームページにアップする。こちらをご覧くださいければと思う。

事務局

次回の協議会については令和7年の2月頃を予定しているので、決まり次第、通知をする。
ご出席をお願いします。

以 上