

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

【日時】 令和 6 年 10 月 24 日（木）午後 2 時～午後 3 時 30 分

【場所】 流山市 生涯学習センター 1 階 A 101・102 会議室

【資料】 資料 0：スライド資料

（令和 6 年度流山市公共交通活性化協議会第 3 回分科会）

資料 1：分科会の運営方針について（案）

資料 2：流山ぐりーん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）

【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

本日の出席は 14 名、欠席が 10 名である。欠席委員 10 名からは委任状を提出いただいている。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。

藤井会長（日本大学）

会議の公開非公開の確認をする。基本的な枠組みは公開だが、内容によっては非公開も選択できる。本日の案件は非公開にする要件はないので、公開で進めたい。よろしいか。

事務局

異論なし。

<分科会の運営方針について（案）（協議）>

藤井会長（日本大学）

本協議会との関係性の中での分科会の運営方針について、説明をお願いする。

事務局

（資料 1 を基に説明）

藤井会長（日本大学）

「(案)」はどういう形であれば取れるのか。

事務局

この件については、次回の協議会で「(案)」を取る形で報告したい。それが報告になるのか、協議になるのかは考えさせていただくが、特に問題がなければこのまま協議会に上げたいと考えている。

藤井会長（日本大学）

ただいまの説明でいかがか。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

過去に何度も意見したが、このメンバーで決めるのであれば集まる意味があるが、ここで話を何も聞いていない人が、本会議の場で採決に参加する。それなら分科会では内容を整理するに留めておき、本会議で全員が参加している場で、いろいろ言ったほうがいい状況になっている。分科会の意味があるのかと皆さんが言っているが、それに触れていないと思う。

事務局

文章でうまく説明できなかつたかもしれないが、分科会を踏まえての協議と、協議会での協議が二重になっていると皆さん指摘されている。なるべく活性化協議会で協議を重ねることを基本のベースとして考えていきたい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

それでは、分科会ではあまりしゃべらなくていいことにならないか。

事務局

分科会に上げる議題、テーマは重複しないようにしたい。今回も議題については3つに絞り、これまで八木南団地等、継続的な協議を分科会でお願いしていたが、二重の協議になるため、分科会では議題として設けず、鈴木委員の言われる形に事務局として運営方法を変えていきたい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

皆さんがそれぞれの立場で言った意見は、本会議の場には伝わっているのか。今日、分科会で話し合われた内容は、ここに参加していない人にはどのように伝えるのか。

事務局

基本的には分科会の内容も、議事録を作成して共有したいのだが、どうしても1～2週間で協議会に入ってしまうので、すぐ共有することは、議事録を起こす段階からなかなか難しい状況である。ただ、例えば分科会で上げた議題をまた協議会で上げるようなことがあれば、我々のほうで分科会で出た意見を集約した形で協議会に報告するとか、それを踏まえた協議会資料にするよう努めたい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

分かりづらいが、これまでよりはいいということか。

藤井会長（日本大学）

これまでよりはいいという議論ではなく、この場で議論したことが本協議会の中で議論されていくことは、系列として、交通事業者の部会、市民の部会のそれぞれの要望意向を受ける形の中で、この方針についてどういう意見交換があったかを分科会で意見集約した上で、本協議会に上げていかなくてはならない。その上げていく過程でうまく説明ができていなかったので、それぞれの委員から繰り返し意見が出るという経緯があった。

今回は、分科会での議論を少し絞ることと、議論した内容を事務局できちんと整理して上げるという過程をクリアにしていくということだ。

本協議会で何度も繰り返されていたことは、今の地域公共交通計画を変えるべきといった議論が結構出ていたが、公共交通活性化協議会は既に策定された計画を、5年単位の中で、途中で見直しもかけながら、計画に沿った中でどういう形で地域の移動を担保していくかを進めていく組織体である。公共交通事業者の方にとってはバランスにかける部分も否めないが、計画の改定の方向に向けて議論していかなければならない。

まずはこの分科会の中で、次の改定に向けた具体的なご議論をいただきながら、どこを改定すべきかの枠組みをきちんと示し、それを本協議会に上げていくような運用のスタイルを、事務局としては考えていきたいという提案である。

最初の段階では、抜けているところが出るかもしれないが、事務局に言葉を添えてもらいつながら、意見をきちんと集約して効率的に回っていく運営体制に向けて変えていきたいということを理解いただきたい。その趣旨を本日欠席のメンバーの方にもきちんと伝えて、会議を進めていきたい。

その分、事務局もきちんとした資料作りをする責務を負うため、丁寧に取り組んでいただきたい。

それでは、議題1、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ということで、事務局に説明をお願いする。

<議題第1　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（協議）>

事務局

（スライド資料を基に説明）

藤井会長（日本大学）

ご質問・ご意見があれば伺いたい。

小林委員（東武バスセントラル）

既にぐりーんバスが走っているところなので、バス停が増えることによる運行コストはそこまで大きく増えないと思う。周時間が少し延びることはあるかもしれないが、そういう中で1人でも利用が増えれば、収支改善にはつながるかと思う。

アンケートの問3で利用の頻度を聞いているかと思うが、この利用の頻度と新たに利用するという57人の方をぶつけていただき、実際に乗車人数がどれくらい増えるか、協議会までに把握されたほうがより効果的かと思う。

事務局

本日ご用意できなくて申し訳ないが、協議会にはきちんと準備したい。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

単純な話かもしれないが、このアンケート結果は、分母の数字が1,150名で、アンケートに答えてくれた方が425名の37%だが、この有効性というか、イコール民意、皆さんのお意見ということか。

他に検討するものがないから、これを民意と言わざるを得ないかと思うが、50%に満たない回収率をベースに、基本の数字として進めていいのかという単純な疑問がある。

事務局

全体の37%という数字は、住民基本台帳から算出しているので、1,150人という数字は精度としてはかなり高いのだが、割合として37%が高いか低いのかどうかというところだが、統計学的な話になるのかどうか分からぬが、母数としては37%は比較的、十分全体に反映できる割合だと思っている。

我々としては、アンケートの結果の37%は、十分有効的な割合だと考えている。

藤井会長（日本大学）

通常、公共交通の利用を問うようなアンケート調査では、各自治体での回収率は大体30%いくかいかないかぐらいである。特に、公共交通を使う層は「使いたい」という思いで、

関心を持ってアクセスするし、あるいは家族の中に利用させたい方がいれば答える。

関心のない人は全く使う要素にならないので、需要としては、利用者になるか、あるいはふだんは使っていないけれども雨のときは使うといった、潜在的にバスがあれば使いたいと思う人であって、まるきりバスに依存しない人は基本的に答えないというパターンが通常である。私は37%は比較的高いという印象を持ち、まずは問題ない範疇かと思う。

特に、ここのバス停に設置するという問い合わせになるので、そこで利用したいかしたくないかといったところの利用者数になる。

統計学的に言うと、1,150人に対して、年齢構成別に母数を掛けて、拡大係数で人数を増やすことをするのだが、現実的にこのバス停周辺の人ではない利用者にも、人数として拡大してしまうので、過大評価になりがちである。

そういう面では、今回は現状の数値からの算出といった見込み値だが、これでも住民の方の期待値があるので、ここまで本当に大きな実需要になるかといったところは、少し関心を持って見ておかないといけない範疇かと思う。

それぐらいの位置づけだとご理解いただければと思う。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

承知した。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

前回も意見を言わせていただいたが、これはぐりーんバスであって、路線バスではない。路線バスがバス停を新たに設置するのなら誰も文句はないと思うが、ぐりーんバスは、井崎市長から、交通不便地域に住むお年寄りを駅まで運ぶのに必要なのだという説明を受けている。

この西初石ルートのバス停は、交通不便地域でも何でもないところに設置するとなると、これは歩いて10分のところにぐりーんバスのバス停を新たに新設した場合、今後10分以上のところから、新設してくださいという要望があったら、認めなければいけないと思う。

これが前例になることを考えた場合、議論に上げるのはどうなのだろうかと、前回も思ったのだが、その辺はいかがか。

事務局

この点については、まず一つ、地域、自治会から要望書が上がってきた。これは流山市の地域公共交通計画に基づいたルールになるので、我々事務局としては、これを議題に上げること自体は計画に基づいたことだと思っている。

また、この西初石ルートについては、収支率が53%ほどということで、55%という一定の基準を下回っている段階もあるので、これもやはり公共交通計画に基づくと、55%にいっていない場合は見直しルールに基づき収支率の改善を検討することが、計画の30

ページにも出ている。市としても 55% 以上にするための改善の計画の一つにも該当する。

そして、先ほど言ったように、地元の自治会からの要望というのは、計画の 28 ページに、バス停留所の設置があるので、計画に基づいたものということで協議していただきたいと考えている。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

バス停の設置とはどこか。

事務局

計画の 28 ページの真ん中に「見直し基準」という表があり、その中に「バス停留所」という太字の黒字をご覧いただけるかと思う。ぐりーんバスのバス停留所については、市民等ということで、ここが自治会になるのだが、地域組織もしくは沿線自治会から要請の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。ここに基づいて、今回、議題として上げさせていただいた。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

ぐりーんバスを走らせるルールの中で、交通不便地域とか交通検討地域が前提にあると思う。その前提がある中で 28 ページのバス停の新設という話ではないのか。

事務局

このページは前段からずっと続いているが、限定した地域にバス停の新設を協議できるとは読み取れないと思う。このバス停の見直しルールについては、要望があれば我々のほうは議題として上げさせていただき、アンケート結果と、もちろん安全に設置できるという条件も満たしているので、それを踏まえて、皆様にご協議いただく形になると思う。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

そうしたら、何でもありになる。住民から要望が出たら、絶対設置するかのような話になってしまう。協議会もいらないような内容になってしまわないか。

事務局

見直し基準の一番上、提案主体の後、共通条件があり、見直しにより利用者数の増加や収支率の改善が見込め、活性化協議会において見直しが承認されるということがあるので、これを協議会の議題として上げないということは、事務局としては考えていない。この計画に基づき、議題として上げられる条件を満たせば、我々としては活性化協議会に上げさせていただく。その結果、こういった条件等を踏まえて、委員の皆様がどのように判断されるか。承認されればということなので、議題として上げること自体は、特に計画から逸脱したこと

ではないと考えている。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

藤井先生は柏のほうも会長をされているので、柏の例を挙げさせていただく。

柏市でもこういう協議会があり、市の交通政策課が担当しているが、そこに聞くと、たとえ市民からの要望であっても、それをやることによって、その公共交通機関、タクシーなりバスなりがいなくなってしまうのであれば、やる意味がないから、市としては取り上げないという意見をもらっている。

しかし流山市になると、この基本計画にうたってあるから、市民から要望があれば絶対上げるというのは、交通事業者に対して失礼な考えなのではないかと思う。

事務局

我々、市事務局が単独で考えたことではなく、あくまでこの公共交通計画に定められた内容を、我々としては議題として取り扱っていただきたい。そして、全て、何でも要望があれば議題に上げるということではなく、28ページにあるとおり、要望があったところで、設置に関して周辺住民の合意があって、かつ安全に設置できることという条件もあるので、まずこれ一つをクリアしないと、我々としても議題として上げることはしない。

そして、30ページ目にあるとおり、ぐりーんバスの継続フローでは、3年度目に「見直しルールに基づき収支率改善を検討」とある。これは、西初石ルートは3年度目であり、先ほど申し上げたとおり50%以上55%未満、まさしくここに該当している。これもやはりこの計画フローに基づいて、我々は53%というものを反映した収支率改善の検討ということで、バス停の設置、新設はあり得るということで、これも計画に基づいた形で今回、上げさせていただいている。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

ずっとこれを言っているのだが、結局これがおかしいのではないかという話で、結局、どうしてもそこに戻ってしまう。

藤井会長（日本大学）

分科会で、公共交通計画そのものを改善すべきだということであれば、こういったところで議論していただき、それで、変更要點みたいなところを次の計画のときに直していく。そういう意見で動くのが基本かと、私は思う。

特に、この地区は徒歩圏だという認識はかなり強いという印象を持つ。ただ、以前ぐりーんバスがルート変更する前は、バス停を利用していた地域であるといったところで、以前あったものが今度使えなくなる地域であるということで、その辺が恐らく考慮事項にもなって、検討という形になってるのかなと思う。

不便地域といったところ限定型で、徒歩圏地域は含めないといったことを明確に記していくかどうかは別のアプローチになるかとは思うが、今回はそういった含みがあるのかなと、私自身は思っている。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

今、私の意見が合わないが、合わなかつたことに対して、これもまた今後、議論していくということか。

藤井会長（日本大学）

皆さん方で、こういう方向で上げていいかという確認は取らせていただく。その中で、もし分科会から活性化協議会に上げるというときには、こういった分科会での意見があつたということは、きちんと事務局から報告をしていただく。そういった面についても、この公共交通計画の改定とか、そういったことの必要性の有無も、今後分科会の中で検討していくような要望事項という形で組み込まれたことを、事務局で報告していただく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）

そうであれば、今後の意見として言わせてもらえば、こういったぐりーんバスのバス停設置については、あくまでも交通不便地域、検討地域に限るということが絶対必要だと思う。そうでないところにバス停を設置するというのは、今後どんどん出てくると思う。切りがないと思うので、ぜひともそういったルールづくりをしていただきたい。

藤井会長（日本大学）

ご要望という形でよろしいか。その他はいかがか。

荒井委員（流山地区タクシー運営委員会）

この「スピード落せ」の先はT字路だと思うが、大通り方向から入ってきてこの通りに出るところに、カーブミラーはあったか。

事務局

今おっしゃっていた場所は、元ラーメン屋さんがあったところで、今は更地になっている。私の知る限り、現状はまだカーブミラーはついていないと思う。ただ、市の道路管理課のほうで、そういった要望が地元から出ていることは聞いている。今後、設置について検討している段階と私は認識しているが、今は確認できない。

荒井委員（流山地区タクシー運営委員会）

恐らくついていない。ここは「スピード落せ」と書いてあるとおり、住民の生活道路で交通が比較的少ないと書いてあるが、セキチューの交差点の通りが時間帯によって非常に混むと、ここが抜け道として有効な手段で、タクシーは結構ここを通ることが頻発している。確かに、弊社でもこの周辺で事故も起きている。

ここはバスが停まっているときに、駅方向というところでバスを回避して、右に車線をはみ出して、その先のT字を右折する際に、T字路方向から来た車との接触事故の危険性が、バスが停車した際は非常に高まるのではないか。

安全性についてカーブミラーを設置するなりの方向で考えていかないと、場所的には、我々からすると若干危険な場所にバス停ができ、見通しが悪くなるバスが停車する危うさを感じている。

藤井会長（日本大学）

交通管理者と、道路管理者という形で現場を見たと思うが、その辺はいかがか。

事務局

この候補地のBを選定するに当たり、先ほどもご報告したが、7月4日に、警察、道路管理者である市と、バス事業者さんで事前に立ち合いをして、一応安全性について内諾はいただいているところだが、おっしゃるとおり、バス停車時の安全対策については、具体的なバス停の設置位置を決めた後、再度立ち会いは必要かと思っている。それに必要な安全施設等があれば、指示に従って我々のほうも検討したい。

藤井会長（日本大学）

その他はいかがか。

それでは、活性化協議会のほうに議題として上げたい。決議ということではないが、そういう形で、議題として上げさせていただくことをご了承いただきたい。ただ、上げるに当たってはということで、先ほど申したように、分科会でこういう意見があったということは申し添えいただくという形で進めさせていただきたいと思うが、よろしいか。

それでは、議題2、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ということで、事務局に説明をお願いする。

<議題第2　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）>

事務局

（スライド資料を基に説明）

藤井会長（日本大学）

運賃収入の考え方でご説明をいただいた。何かご質問等はあるだろうか。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

今の高齢者割引運賃の考え方で、実際に高齢者割引がなかったときに、「では、利用しないよ」という人もいると思うので、丸々そのまま運賃収入に組み込むのはどうかというの一つ。

それと、藤井先生の考え方で、ぐりーんバスの収支率が上がって、7割、8割になってくれば、路線バスのほうに切り替えるという考え方もあると、以前からおっしゃっている。そうした場合に、路線バスでやっていない割引を、ぐりーんバスでやっていることが、今後、その辺が足かせになるのではないかと思う。今すぐやめろとは言わないが、今後、路線バスに切り替えるときに、この高齢者割引の扱いがどうなってしまうのか。その辺も大きく左右されると思うが、いかがか。

事務局

3点あったかと思う。まず1点目、この割引制度がなかったら、利用しない人もいるのではないか。確かにそういう想定もできると思うので、今回の考え方、収入としてみなすような形の考えがどうかというご意見は、これはご意見として承りたい。

2番目に、路線バスへの切り替えは、確かにたびたびご意見をいただいている。それが100%という収支率を超えると、当然、それは黒字になるので、一般的には路線バスの運行に切り替えできる。ただ、そこまで満たなくても、路線バス、民間のほうでやっていける部分があれば、その都度協議をしたいと思う。その数値が、明確には表されていないので、今のご意見等は、先ほど申し上げた今後の計画の中で明確にするというのも一つの考え方かもしれない。

3点目に、このぐりーんバス独自の割引制度は、確かに全国的に見ても、75歳以上の全ての方に割引を継続するような形、1年限りでもという制度は、流山はなかなか珍しいということで、我々も認識している。独特の事例だと聞いている。

ただ、これを民間の路線バスに切り替えたときにそのまま制度を引き継ぐのか。これは民間バスの収入にも、経営等にも影響してくるので、ここは慎重に議論が必要な部分だと、我々も認識をしている。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

分かった。ただ、少し趣旨がずれるが、ぐりーんバスは高齢者割引以外にもいろいろな割引をされている。障害者割引とか、小学生以下半額とか、妊婦さんも半額をしていると思う。もちろん利用者にとってはいいと思うが、あまりにも割引をするサービスが多いと、今後路線バスに振り替えるときに足かせになるのかなと思うので、その辺は検討していただきたい

いと思う。

事務局

了解した。

藤井会長（日本大学）

その他はいかがか。

荒井委員（流山地区タクシー運営委員会）

冊子の27ページの流山ぐりーんバス導入基準に「50%以上の収支率が見込まれること」と書いてある段階で、この見直し案と同じ考えがあったとは思えないところで言うと、ここは結構大きいのではないか。高齢者割引の補填額を収支率の中に反映するか・しないか。これをしない段階での50%という約束事が前提としてあったのに、これを入れることによって収支率が上がったという、計算の元の公式自体を変えてしまうのは、50%の意味がまるきり変わってしまうと思う。

ここ自身のパーセンテージが、今後どうなっていくのか。このままでいってしまって、例えば改定後の71%が77.8%とか、45.7%が、美田・駒木台ルートで本来であれば収支率の約束事で言えば成り立たないのに、これを入れることによって成り立つということは、これでうたっていたときとは計算の仕方が違うと思う。

ここが変わってしまうのなら、この元も変える必要はないのかという疑問が湧く。

事務局

おっしゃることは我々も認識はしている。今回、考え方を変えたのは、まず大本として、収支率50%の算出の方法もあるが、まず考えたのは高齢者割引運賃の補填額は、本来収入として見ることができるのではないか。我々はまずここに焦点を絞って考えた。

先ほど申し上げたとおり、ここはやはり運賃収入として見込める部分ではないかということで、運賃等収入に含めたい。これについて今後、議論・採決等をお願いする予定である。

当然、それに連動して、27ページにある収支率の基準50%を、今の基準で言えば上げる方向だが、それについては変える予定はない。あくまで収支率50%というのは、計画に基づいて運行継続基準は変えずに、収入等の考え方を変えるというところに、今回議論を絞っていただいた上で、確かに結果としてこれが50%基準でいいのか、それを55に上げるのかどうかという議論が出てくると思う。

そういうご意見を今回いただいたので、次の協議会ではそういうご意見があったということで、我々も報告を踏まえた上で、協議会でご意見をまとめていきたいと考えている。

藤井会長（日本大学）

平たく考えると、50%という計画書を出したときに、運賃収入というものは、現金収入で入るものというイメージしか、恐らく事務局は持っていたいなかったと思う。私もこの話を伺ったときに、流山はこうだったのだと初めて気がついたのだが、他の自治体でも補助金対応といった中で、福祉課等が実費を出しているものについて運賃に組み込むといった事例のほうが多い。

そういう中では、その方向性に切り替えていくことにシフトしたほうが確かにいいという話をした。そうした中で、今ご指摘された、それでは50%という数字がいいのかどうかといったところについては、やはり全体の収支率の考え方を含めて、次の計画策定のときの位置づけとして見直しをかけていく必要性はあるかなと思う。

それから、これまで私も少しお話をしてきた。市内循環バスのような、市が運行するようなバスについて、収支率をどこまで見るのか。流山の50%というのは、県内で見ても一番高く、隣の柏市では30%といったところに落としている。市川市でも40%だが、次の計画の中では地域別に分けて、少し差別化した収支率に変えていくと模索し始めている。そういう面では、本来こういう収支率の考え方方がいいかどうか、それをまた次の計画で考えなくてはいけない。

それと、他の自治体でも市民バスに相当するものを運行したときに、利用率が上がって、収支率が非常に高くなったところは、既に私が関わったところでは八千代市、市原市で、こちらは民間のバス事業者の方に路線が変わった。市原市は80～90%ぐらいの収支率になって、具体的に民間のバス事業者に転換することを検討する形で進め、転換したところだ。八千代市は50%を超えた段階で考えた。民間バス事業者の運行に切り替え、補助金を出す形の中で、どちらが損得か、支出を抑えられるかという観点の考え方をした。

自治体によって、収支率でも、補填の仕方で考え方方が大きく違うので、流山ではどのようにするかを考えなくてはいけない。ただ、その中で7割、8割というのは、沿線の住民が張り付いている状況、立地している状況は、民間のバス事業者が立地しているところとほとんど遜色ないぐらいの、キロメートル当たりの世帯数がある。そういうところでは民間の路線バス事業者が、本来は通ってほしいような路線だというところが、中にはあるということは当然認識している。

だが、市原市と八千代市はコロナの前に転換していったので運用ができているが、今はバス事業者も運転士不足等の対応で、路線縮小とか、いろいろな形で、バス事業者の体力がどこまで広げられるかという非常に難しい状況がある。そういうことも併せて考えた中で、収支率といったものを次の段階でどのようにするか。これはぜひ丁寧に考えなければいけない範疇かと思う。

今のご指摘の50%については、そのとおりだと思うので、内訳的な考え方も含めて、事務局は丁寧に検討していただきたい。

その他はいかがか。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

先走った話かもしれないが、例えばぐりーんバスで100%のような数字が出て、民間バスに移行した場合に、諸々の制度も変わるのでないかというご心配の意見があつたが、我々としては、当然そのまま引き継いでいただきて、諸条件を含めて民間のバスに移行するのであろうと思っているが、それでいいのだろうか。

藤井会長（日本大学）

検討はこの後の話になる。さらに、何がいけないかというと、基本的には民業圧迫が一番よくない。実際に交通事業者たちが頑張れるところを、ある意味、行政が、言葉は失礼かもしないが横取りして運用しているような領域になるところが出てきてはいけない。民業としてきちんと運営できるところは、率先して地域の中の交通事業者として運用してくださいというところを、明確に再編していくようなプログラムを組まなくてはいけない。

そういうときには、どういう形で切り替わっていくかについても、もしごりーんバスが民間に替わるとしたらどういう運用の仕方に変わるかというところも含めて、地域に対する丁寧な説明とか運用方法をきちんと事務局からも示していかなくてはいけない。そういうところについては、次のプロセス、方針が出てきてからという形になる。

今の話では全部「たられば」の話になってしまって議論にならないので、その辺はご承知いただきたい。

その他はいかがか。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

先ほど藤井先生から、今後、収支率50%についてもう一回検討していく話があり、それはいいのだが、やはり今のルートがあつての50%だと思う。この見直しを図るということは、路線も今後変えていくと僕たちは解釈してしまうが、それでよろしいか。

藤井会長（日本大学）

ぐりーんバスの問題だけではなく、次の計画のときには、民間路線バスも含めたトータルとしての再編をきちんとイメージした役割分担といったものを、本来考えていかないといけないはずである。こういう分科会で交通事業者に入つてもらっているのはそういう意味合いがあり、では実際にどういう運用をしたらいいのか、あるいは現状の体力の中でどこまでできるのか。

前段では、京成さんのところの撤退という話があったが、そうするとやはりその地域の問題で、新しいものを復活させるのは難しいとか、ある意味、協議会の中で議論できない案件等については、例えば、ここでは公開の形で会を進めているが、非公開という形にした中で、実際にどういう運用ができるかを議論していくてもいいと思う。

そういう面では、まだ方向性として、公共交通計画の全体の具体的な再編イメージはま

だ全然でき上がってはいないが、どういう問題点、課題があって、この公共交通計画を変えなければいけないのかというところを、これから事務局として整理していくかなくてはいけないと思う。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

分かった。いつもタクシーがぐりーんバスを攻撃しているような感じになっているが、やはりタクシーや路線バスが対応できないところをぐりーんバスが走っているのであれば、私は収支率30%でもいいと思う。ただ、かぶっているからこそ50%というハードルだと思うので、そこは今後、どのルートにするかということも検討していただきたいと思う。

藤井会長（日本大学）

収支率の考え方として、高く上げておくというところは、そういった意味合いが入ってくる。その辺のところも含めてという形で、ぜひ事務局、次なる課題は大きいが、よろしくお願ひしたい。

これはまだ具体的には検討事項が必要な案件なので、事務局のほうで再整理して、またお話しする機会が出てくると思うので、よろしくお願ひする。

それでは、議題3、流山市地域公共交通計画の見直しについて、事務局より説明をお願いする。

<議題第3　流山市地域公共交通計画の見直しについて（協議）>

事務局

（スライド資料を基に説明）

藤井会長（日本大学）

公共交通計画策定に当たっては、通常はコンサルなどが事業作成について当たってくるが、今回の計画はちょうど3年目で、5年計画なので、あと2年という時間軸の中で、この全体像を作る。そのときに、通常のコンサルタントが現状の評価をして運営すると、地域カルテみたいなものを作った中で、問題点、課題の中からいろいろなものを抽出して、現状の評価を行った上で作っていく。

流山の場合には、これまでの協議会、分科会の中でも、いろいろご指摘いただいている事項がある。そういったところを具体的に、分科会の皆様にかなりお力添えいただく形の中で、この辺は問題があるという共通認識の中から、どう変えていくかという方向性を示して、その枠組みを作った上でコンサルタント会社に全体の計画の策定に移行していただくような流れを作りたい。そういう考え方で、ぜひとも皆さんにこういう問題意識の共有を図った上でのアプローチを取りたいという考え方の説明である。

今回は、これまで上がってきた項目だけを事務局として抽出したところではあるが、まだ漏れがあるかもしれない、その他意見も含め、次回の分科会までに。また、事務局のほうから、指摘事項に対してこういう考え方はどうかという意見集約をさせていただくような質問状などを流していただきながら、問題の段階を系列に分けた形で議論を進めさせていただきたい。

「嫌だ」と言わずに、ぜひお願いしたいというお願いだが、何かご質問等があるか。

今日は1個1個の中身については議論せず、こういった枠組みのテーマが出てきて、さらに漏れがないかといったところについては、各委員にお目通しいただいた後で事務局にということだ。ただ、具体的に問題意識を共有化しておかないと、流山は他の自治体に比べると全然違う問題があり、非常に難しい地域である。

私も今、静岡も含めて23の地域公共交通会議に関わっているが、難しさでは断トツで1位である。ただし、そこが達成すると、それなりの交通体系としての役割分担が見えてきて、特に人口増加が非常に顕著なところなので、これまでの需要と、若い世代が入ってくる分はいいが、それとともに高齢者の人口が、数年するとどんどん変わってくる可能性がある。私も高齢者なので、自分自身のことで負担と言ってもいいかと思うが、負担の要望になってくる。そういうことも併せて考えなければいけないので、次なる5年はどういう方向性を持ってやるかを、きちんとらまないといけないかと思う。

こういうアプローチでこの分科会で検討させてほしいということだが、いかがか。よろしいか。

それでは、ぜひお力添えいただきたい。もし事務局の力が足りないということであれば、ぜひ叱咤激励していただくということも含めて、お願いできればと思う。

それでは、こういう方向性で、事務局は作業ワークが増えてくるかと思うが、ぜひ丁寧な対応で、恐らく1か月、2か月で進むものではなく、1年単位ぐらいの中で、まず方向性をしっかりと見つめていって、最終年度にはきちんとしたコンサルタント事業者に、その問題意識をちゃんと手渡しできるような、そのレベルまで議論を深めることに注力していただければと思う。よろしくお願いする。

その他、全体を通して何かあるか。

<その他（連絡・報告事項）>

志賀委員（流山市観光協会）

今日の議題の2番目は、たしか今回の流山市議会決算委員会で要望として各会派から出て、ここに議案として出たのだと思う。それ以外に、今回のぐりーんバスに関わることで、バス停のネーミングライツとか、マタニティタクシーの利用制度についてという意見が出ているが、そこについて事務局から考え方だけお聞きできればと思う。

事務局

本日は皆様にお配りする資料が用意できていないが、今回の市議会での指摘・要望ということで、確かにこの収支率の考え方以外にもいろいろな意見があった。私は全てを手元に用意していないが、この協議会に諮る案件、また分科会で協議いただく案件があれば、その都度議題として上げさせていただきたい。今日はご用意できず申し訳ない。

藤井会長（日本大学）

私が関わっている自治体の中では、そう多くはないが、やっているところはある。

三島市ではサポーター制度という形で、コミュニティバスが走っている路線の沿線の方を中心に、サポーター資金という形で、10万円をバス利用の促進といった形で募金、サポーターとして寄付していただけないかと。今年度、4月の段階で6社、60万ぐらい入り、あと小口の形で、地域の方で1万円でも、という形での取り組みをしている。

あと、富士宮市は、サポーター制度というよりもネーミングライツを既にやっている。年間で1バス停6万円ぐらいの金額という形で取って、全体で400～500ぐらいのトータル金額を確保する。ただし、それが年々減ってきてている。というのは、やはりだんだん体力がなくなってくる。当初は頑張っていたがということでも、それぐらいの金額がある。

あともう一つは、富士宮市では、イオンのほうで、一極集中型の商業施設になっているので、そこが全てコミバスと、デマンドタクシーの起点・終点になっている。来た方に、1,000円以上の方には100円チケット、2,000円以上使うと200円チケットを渡すような取り組みをしている。イオンの場合はトータルで80～90万ぐらいのものが提供されている。そういうところもある。

ただ、イオンの場合には、地域によって、やっているところとやっていないところがあるということで、全てのところで同じようにできるかというと、できるわけではない。

あと、今、流山でもやっているが、ポスターなどの費用という形で捻出するパターンが多いかなというところである。

あとは、あまりコミバスで、広告媒体をボディペインティングのようにやるのはあまりないが、そういう形で、年間トータルでやっている事例もないことはない。あまり美しくはないのだが、それをやるかどうかは、またこれからいろいろな検討が入るかといったところかと思う。

その他はいかがか。よろしいか。

それでは、本日の議題は以上である。進行を事務局に戻したい。

事務局

それでは、その他、特に連絡事項等がある委員がおられたら举手願いたい。よろしいか。

次回の活性化協議会は、11月12日火曜日の13時30分から、南流山センター2階のホールで開催を予定しているので、ご出席をよろしくお願ひしたい。

以上