

令和7年度流山市地域公共交通活性化協議会 第1回会議

【日時】 令和7年5月27日（火）14：00～

【場所】 流山市中央公民館 3階第2会議室

【資料】 資料1：議事次第

資料2：スライド資料

（令和7年度流山市公共交通活性化協議会 第1回会議）

資料3：会計監査報告

資料4：新たな公共交通サービスの検討に係るアンケート調査

資料5：委員名簿

資料6 出席者一覧

【議事】

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

藤井会長は所用により欠席となり、私、流山市まちづくり推進部長の梶が進行の代理を務めさせていただきます。

今回は5件の議題があり、うち1件が議決事項となる。定数を確認願う。

事務局

出席は24名、欠席が5名である。欠席委員5名からは委任状を提出いただいている。流山市地域公共交通活性化協議会規約第7条第2項に基づき、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。

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

続いて、会議の公開・非公開についての確認である。原則公開となるので、この会議について公開と決定する。

傍聴の可否について確認し、可能と決定する。

【傍聴者入室】

<議題1 令和6年度 決算について（議決）>

事務局

(資料 2 を基に説明)

梶副会長 (流山市まちづくり推進部)

監査委員を代表して小谷野委員から令和 6 年度決算に対する会計監査報告を願う。

小谷野委員 (流鉄株式会社)

監査委員を代表して会計監査の報告をする。

流山市地域公共交通活性化協議会の令和 6 年度歳入歳出決算に関する会計事務について関係証拠書類を監査したところ、決算報告のとおり相違ないことを認める。

梶副会長 (流山市まちづくり推進部)

ただいまの監査報告を踏まえ、事務局より説明のあった議題 1「令和 6 年度決算について」ご質疑、ご意見等はあるか。

小西委員 (流山市身体障害者福祉会)

私は今年で 2 年目なのでよく分かっていないところもあるのだが、返還金の 3 1 万 7, 0 9 7 円というのは、委員報酬を辞退された方の費用ということなのか。それとも、会議の回数が少なかったのかなど、そのような要因があつてこういう数字が出てきたのか。

事務局

基本的には、この返還金については委員の報酬費または旅費等を辞退された余剰分とご判断、ご理解いただきたい。

梶副会長 (流山市まちづくり推進部)

議題 1 については議決事項なので、採決を諮る。

議題 1「令和 6 年度決算について」、賛同する委員は挙手をお願いする。事務局で、集計と結果報告を願う。

事務局

結果を報告する。出席者の挙手 2 4 名となる。本日、会長委任の委員が 4 名、会長は副会長に委任のため、合計 2 9 名となる。流山市地域公共交通活性化協議会規約第 7 条第 4 項に基づき、全委員の 4 分の 3 以上である 2 2 名以上の挙手があつたので、可決となる。

梶副会長 (流山市まちづくり推進部)

以上のとおり、議題 1「令和 6 年度決算について」は、可決された。

続いて議題2「令和6年度 流山ぐりーんバス運行事業評価について（報告）」について、事務局から説明願う。

<議題2 令和6年度 流山ぐりーんバス運行事業評価について（報告）>

事務局

（資料2を基に説明）

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

議題2については報告事項とはなっているが、各委員からご質疑及びご意見等があれば挙手を願う。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

3ページの割引額の合計が1,613万4,545円というのは数字が合わない。

事務局

松ヶ丘・野々下ルート of 横の計算に誤りがあった。松ヶ丘・野々下ルート of 割引額が今214万5,764円と記載されているが、正しい割引額の数字は482万2,609円である。ここを修正すると、全ルート合計1,613万4,545円となる。

高山委員（千葉県タクシー協会）

1点確認だが、2ページ目、収支率で、下のほうに、高齢者割引の運賃を「大人運賃」としたためということが書いてあり、対前年度比という形で記載があるが、令和5年度の比較対象がそもそも違うのだから、この対前年度比何ポイント増えたという表現は不適切ではないかと思う。というのは、4ページ目は、いつからこうしたから増えた、減ったという記載があるのが、ここだけを市民の方が見たら、ぐりーんバスは収支率がよくなっているかのような誤解をしてしまうおそれがあると思った。

事務局

令和5年度までは高齢者割引運賃というのが「大人運賃」として含まれていない中での数字と比較しているので、このような上昇の数字が見られるのは当たり前かもしれない。そういった意味では、5年度も同じような考え方に合わせてみて、そういう比較の仕方をすれば、より活きた数字が出たかもしれないので、来年度になってしまうかもしれないが、今後はこの点に注意しながら比較を作成したい。

成田委員（千葉県バス協会）

今、資料2の議題2の報告の数値が変わったということだが、欠席委員への連絡や公開される際の取扱いについてはご説明がなかったが、これはどうされるのか。

報告の内容が、ぐりーんバスの運行事業の評価ということなので、流山市の公共交通計画に定める、市の助成を受けていない路線バスやタクシーも走っている中で、一般の公共交通にどういう影響が与えられたという部分を、今日は説明がないのだが、今後事業者のヒアリングをするのか。評価するには流山市ぐりーんバスは確かに利用が増えたということもあるのだが、市の公共交通にどういう影響があったかという部分も評価のポイントになるのではないかと思うが、これについてお話を伺いたい。

事務局

1点目の、今回の資料について公開の方法をどうするかというお話だが、これについてはまだ公表はしていないので、本会議終了後、議事録と合わせて公開というのが通常の流れになる。その時点で正しい数字に直したものを公開したい。また、皆様には今手書きで直していただいたかもしれないが、改めて正しい資料は送付させていただくのでご理解をいただきたい。

2点目、ぐりーんバスの評価が路線バスに与える影響をどのように評価するかという点だが、具体的に今お示しできるものはないが、この計画自体は、令和8年度までの公共交通計画がある。この中に計画の目標、指標、達成状況の評価というのが33ページ以降出ている。公共交通計画の34ページに路線バスを含めた市内バスの評価をどのようにしていくかという形で、具体的には月当たりどのくらいの人数になったかを今後示すことになっている。ここを示すことでぐりーんバスと一般の路線バス、それぞれの人数を、計画を始めた時点からどうなったかという点を比較する。このことで評価がある程度できると考えている。

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

その辺の評価を実施してほしい。

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

次に、議題3「令和7年度 実施予定事業について」説明する。こちらについても報告事項となる。事務局から説明願う。

<議題3 令和7年度 実施予定事業について（報告）>

事務局

（資料2を基に説明）

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

議題3について、報告事項となっているが、各委員の皆様からご質問、ご意見等があれば挙手を願う。

志賀委員（流山市観光協会）

6ページのサブスクリプションの京都の事例の乗り放題チケットということだが、私は大阪にいたときに同じようなチケットがあって、それには大阪市内の通天閣、大阪城などの入場料の割引、あと道頓堀川のクルーズの割引など、そういったアトラクションの割引、あと物販の割引がついていた。計画書には市内の商工業者と観光協会とのコラボみたいなことも書いてあるので、そういったところも含めて検討してもらいたいと思う。

シェアサイクルの導入だが、DMOのツーリズムデザインのほうでも、今は電動キックボードをやっているが、その先にシェアサイクルもやりたいというような考えもあることをお伝えしておく。

7ページの「重複する路線の見直し」というところだが、前からもやもやしていたのだが、我々利用者としては重複しても利便性が上がるのでいいと思っている。例えば京成バスの本数が大分減便されていて、運行されていない時間帯もある。そこにグリーンバスが補完的に入ってくるのであれば、我々利用者としては歓迎すべきことだと思っている。全体的に流れとして事業者側に配慮し過ぎかなというところも利用者としては思っている。

事務局

1つ目のサブスクリプションについて、他市等にも事例があるということで、我々もこの研究を進めていきたい。また、例えば施設等の割引もついたような形も含めて今後検討の材料として我々からご提示できればと考えている。

2点目のシェアサイクルについて、こちらは流山本町を中心とした、DMOでも同じようなシェアサイクルを検討されているということで、情報共有は図っていきたい。いろいろな形で重なる部分があるかもしれないが、それぞれが役割分担を明確にすることで共存もできると思うので、情報共有していく。

3点目、グリーンバスと路線バスと重なる路線について、路線バスを補完する意味合いでのグリーンバスの重複は、利用者の観点からはありではないかということのご意見だと思うが、計画に基づいていけば、グリーンバスが路線重複を避けるというのが、単純な考えだが、今の利用者側からの観点や意見も踏まえ、交通事業様も含めて、慎重に検討していきたい。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

10ページに「松ヶ丘・野々下ルートはノンステップバス（スロープ格納式）で運行して

おります」というふうにあって、ぜひこれはほかの路線にも導入できるような方向で検討していただきたいと思っている。停留所側でユニバーサルデザインを考えようとしても、道幅が狭いとか、余計なものをつくとほかの交通手段に支障が出るということであれば、バス側で対応していただきたいと思っている。

11ページだが、「市内イベント等への参加」ということで、市民まつりで車両展示とあるが、ぜひ実行していただいて、なおかつ、ノンステップバスで実際に車いすの乗り降りを体感できるような形の企画をしていただければと思う。

事務局

まず、10ページにあった車いすの利用できるバス停を増やす話については、増やせるものは増やしていきたい。バス事業者様だけでは難しい部分があると思うので、行政の方と協力して、少しでも利用しにくいバス停は減らしていくべく研究を進めていきたい。

2点目、11ページに記載した市民まつりでの車両展示についても、交通事業者様協力のもと、できればということで、今検討している。市の担当部署とも既に調整を始めている。

また、ノンステップバスだが、これは全車両で対応しているので、その点はあらかじめご了解いただきたい。

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

小西委員からもお話があったが、お祭りとか車いすの乗り降りの関係もあるが、どなたでもご利用ができる姿にするのが、我々流山市としての仕事でもあるので、これもいろいろ協議をさせていただくと思うが、よろしくお願い申し上げます。

ほかに、ご質問、ご意見のある方はいるか。

石幡委員（流山市老人クラブ連合会）

9ページの高齢者免許自主返納一時金制度の件だが、1年間の利用ということと、その後、1年間終わった後、利用者の外出状況がどうであるのかというところを検証する必要があるのではないかと思う。というのは、私ども老人クラブ連合会は、最近特に運転免許証の返納ということで、いろいろな催し物への参加者が顕著に減っている。理由は「足がなくて行けない」という現状だ。そのようなことで高齢者免許返納の恩典は1年間。1年間、それを使って外出できるが、その後の利用者の外出状況はどうかを一度検証してほしい。それによってシェアタクシーとかほかの利用促進を図るなど、そちらのほうにつなげていただきたい。ということで、免許返納のチケットを1年間使った後の外出状況はどうだったのか、どういったところに行ったのか。その人たちが、1年間終わった後の外出状況は増えたのか。恐らく足がなくなってしまうわけだから減っているはずだ。どのくらい外出頻度があるのか、どういったところに行っているのか、その辺のところを追跡して検証していただいて、高齢者の交通、足の確保、利便性の方向に検討いただきたい。

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

本市は、今のところは1年限りということで対応しているが、1年では足りないという情報は幾つもいただいている。それを踏まえて事務局で何か意見があればお願いしたい。

事務局

9ページの免許返納一時金制度については、制度自体、チケットを発行してからそれを1年以内に使うという形になっている。タクシー券でいうと24枚を1年間で使っていくという制度になっている。

ご要望が多いのは、1年間しか使えないのか、1回限りかということ、私どももよく受けている。これを踏まえてどうするか、拡充するかというのは、正直、まだお答えできる段階にはないが、実は今回の会議ではご提示できなかったが、高齢者免許自主返納一時金制度、それからマタニティー助成制度も含め、制度を実施した効果を検証している。これを次回の会議でご提示したいと思う。ただ、チケットがなくなった後はどうなったかというのは、まだアンケート等にもそういった項目がないので今分かる状況にはない。例えば今後利用者の方にヒアリングをしてみる。1年たって利用されてみて、その後どうなったか、このようなアンケートを実施してみることも1つの方法かなと思っている。この制度は、免許を返納した方が1年間、このチケットを活用して利用しておでかけしていただき、公共交通を利用するきっかけにさせていただきたいということで、1年間1回限りということで始めた制度である。その後というのも、確かにこれが本当のきっかけになっているのかということもあるので、石幡委員がおっしゃったアンケート調査の実施は検討していきたい。

三浦委員（京成バス株式会社）

先ほどの志賀委員のご意見に対しての補足意見ということで述べさせていただきたい。7ページのぐりーんバスの変更とルールの運用の2点目の「重複する路線の見直し」で、先ほど志賀委員からも、京成バスの便数が減ったというお話があり、ご迷惑をおかけして大変申し訳ないと思っている。先ほど志賀委員から事業者に対して配慮し過ぎではないかというご発言があったが、今まきに出ている南流山・木ルートで、ぐりーんバスと我々の路線バスが被っているが、我々、運転手も含めてリソースが限られている中で、のべつ幕なしにバス路線を引くというのは困難になっているという状況を考えたときに、我々としても、ぐりーんバスと当社の路線バスのルートが被っているというのは必ずしもデメリットではなく、メリットもあると思っている。南流山で武蔵野線を降りた方が木地区に帰ろうと思ったときに、ぐりーんバスと京成バスを足すと、それなりの便数がある、相互補完があることで利便性が高いということで、やはり幹を太くして、ある程度バス停まで距離があったとしても、そこに行けば相当便数があるということで、バスとして利用していただくことで、ぐりーんバスが行ってしまった直後であれば京成バスに乗るという形で、実はそこにバス

の幹が太いことが相当利便性になっているというのは、ほかの事例でもある。

なので、ぐりーんバスが京成バスルートから外れたルートを走ると、それぞれ便数が減ってしまっていて、中途半端で使いにくくなってしまふ。前よりも便数が少ないからタクシーで行くか、あるいは自転車で行くかとなっていくと公共交通の意義がなくなってしまうところもあるので、我々としては、相互補完ということも含めて、このままでもいいのではないかとこの視点もぜひ持った議論を検討していただきたい。それによって、幹が太くないところはタクシーを使っただけという役割分担が非常に重要ではないかと考えているので、ぜひその視点でもご検討をいただければという意見である。

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

確かにここは、今三浦委員が言われたように、便数が増えるという利便性のお話もあるかと思うが、こうではない部分については、また我々としても南流山・木ルート以外のルートでもあると思うので、その辺は検討していきたい。

小倉委員（公募市民）

3点あって、1点目は、「寄附金制度」を活用したいということがあったが、具体的にどういう形のものなのか、イメージが湧かないので、もう少し具体的に教えていただきたい。

今、クラウドファンディングなど公共性のあるものだと、ネットを通じて、その目的に応じて資金が集まるような仕組みもあったりするのだが、そういったものを活用する選択肢もあったりすると思うが、そのあたりはどう思っているのか。

2点目は、「流山おでかけシステム」のユニバーサルデザイン化というところで、障害者、高齢者、子育て世代と書いてあるが、障害者というのは恐らく身体障害者の方を指しているのかなと私は思っているが、本年度から精神障害者の方も割引制度の拡充の対象になっている。この辺り、精神障害者の方についてはどのような形で考えているのか。

3点目は、先ほど来、シェアサイクルについて話があったが、今既に電動キックボードというのが市内に走っていると思うが、危険な乗り物だという一般の認識があり、使われている所をあまり見ない。近隣の市ではダイチャリさんが使われていたりするので、そのあたりの連携を図っていくと思うが、既存の移動手段として電動キックボードがあるが、それプラス、シェアサイクルを考えているのか。それとも、今、キックボードはあまり使われていないのであればダイチャリ等で代替していくという考え方なのか、その辺の見通しをお聞かせ願う。

事務局

まず、7ページ、②の「ぐりーんバスの寄附金制度の導入」ということで、1つの事例としてクラウドファンディング等もあるということだが、寄附金制度について具体的な方策等はまだ決めていない。他市の事例等を見たところ、単純にこの路線を存続させたいために

寄附するという方法もあったし、流山市のぐりーんバスでいうと、例えば副バス停名、バス停名の下に括弧書きで自由に名前をつけられる制度や、車外のラッピングといった広告制度がある。これを拡充する形で寄附金という制度を導入できないかというのを、昨年度、地元説明会等を実施した中で、こういった寄附金を受け入れる体制はできていないのかというようなご意見があった。それも踏まえて、他市の事例を参考にしながら寄附金の導入を検討できないか、具体的に今後考えていきたい。クラウドファンディングというのも参考にさせていただきたい。

2点目、9ページ、主に福祉施策になるかもしれないが、障害者の方々に対する移動支援策ということで、特に精神障害者の方に対して。こちらについても、本日お答えできる内容はまだない。ただ、精神障害者の方にも、これもやはり先進事例を参考にするのが最初かもしれないし、委員からご意見を頂くのが始めかもしれない。具体的に公共交通利用促進等につながるものがあれば、また移動支援等の施策等の拡充で救われるものなのか、そういったことも検討していきたい。

3点目、11ページ、シェアサイクルについて。こちらは民間事業者が主体となって導入していくものが近隣で進んでいる。そしてこのシェアサイクルは公共交通を補完する乗り物と位置づけている。今は、キックボードもあり、流山本町を中心に、おおたかの森、セントラルパーク等を行き来できる乗り物として利用できると思うが、利用する方はあまり少ない印象があるのかもしれない。なお、電動キックボードについては公共交通として位置づけていない。また、ダイチャリという、シェアサイクルの一環なのか、会社によって言い方も違うが、他市・他県では事例があるというのは研究している。シェアサイクルを流山市に導入となった場合、これはキックボードと共存するというのが基本的な考えだと思っている。キックボードは流山本町、おおたかの森ということでエリアを限定して行っているサービスと理解している。シェアサイクルというのは、市内全域どこでも乗れるもの、また市をまたいで市外にも行ける乗り物と理解している。なので、入れ替えるという形ではなくて、利用者の方が目的に応じて、またはご自身の判断で乗り物を選んでいただくものと考えているので、「共存」ということで我々は考えている。今後も担当部局、部署とは、キックボードの関係については情報共有を図っていく。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

10ページ、「バス停留所の待合環境改善」のところ、ここはタクシー乗り場のことも考えていただきたいと思います。特におおたかの森駅西口に関するところだが、タクシー乗り場の直前、すぐ前、すぐ後ろに自家用車が止められてしまうケースがある。そうすると、タクシーがなかなか出られなかったり、あるいは乗る面につけられなかったりということがあるので、そこは線の引き方一つで改善できるのでないかとも思っている、そこはひとつ何とかしていただきたい。

それから、弊社でもそうだが、今、車いすごと乗れるジャパントクシーという車もどんど

ん導入している。その際に、タクシー乗り場から車いすを車内に乗せる場所がない。今、利用者が少ないこともあるので、そんなに影響はないのだが、今後検討していただきたい。特にトヨタ車のジャパントクシーは車いすを横から乗せる。横から乗せるということは、車を少し右にずらさなければいけない。車を右にずらすと、後ろから走ってくる一般車の邪魔になるなどいろいろな問題があるので、タクシー乗り場を少し左側に寄せるように削るなど、そういうことも考えていただきたい。

2点目は、11ページ、「市内イベント等への参加」について。交通に関するイベントはもちろんタクシーも参加したいと思うし、今言ったジャパントクシーの車両を展示してくれと要望があれば、もちろんしたいと思っはいるが、「流山ぐりんバス20周年記念イベント等」というネーミング、これは正式決定ではないと思うが、タクシーから言わせると、バス、タクシーがあつて、その足りないところ、補完するものとして第二、第三の乗り物としてぐりんバスがあると思う。ぐりんバスが前面に出たイベントというところに違和感がある。やるのであれば、流山市内の公共交通全体のイベントとしてやっていただきたい。「ぐりんバス」という特定の名前だけ出てしまうと、タクシーがどこか追いやられているような気もするので、流山市の公共交通全体のイベントとして何かやっていただけるのであれば、タクシーは喜んで協力するので、その辺はご検討いただきたい。

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

タクシー業界の方にも、ぜひ市民まつりに参加していただけると盛り上げていけると思うので、よろしく願い申し上げる。

事務局

1点目の10ページ、タクシー乗り場について、おおたかの森駅の西口のほうで一般車の方がタクシー乗り場に非常に近く駐車されてしまう点は以前から、鈴木委員からご指摘を頂いていた。まだ対策ができていないので、ここは改めて担当部署のほうとも情報共有した上で、対策等は考えていきたい。

同じく10ページに、車いすごと乗れるジャパントクシーについて、我々は情報を把握していなかったのので、この点についても、今後各広場でそういった敷地が取れているのかどうかを含め、担当部署と情報共有しながら進めていければと思う。

3点目、市民まつり等への車両展示についてのご協力ということで、感謝を申し上げます。「ぐりんバス20周年」というものを大々的に出したが、この表現の仕方は工夫した上で民間事業者者に配慮し、同じ立場で展示等に参加、協力できればと考えている。

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

車いすに対応可能なジャパントクシー、私もそういうのはあまり見たことがないので、お恥ずかしいが、ぜひそういう車を広場に持ってきていただいて、どれぐらいスペースが足り

ないとか、そういうのももし実証的に見させていただけると我々も対応のしようもあるので、その際は協力願いたい。

ほかにご質問のある方はいるか。

成田委員（千葉県バス協会）

6ページの「②公共交通運賃の定額制度（サブスクリプション）の導入」について補足してお伺いしたい。流山市地域公共交通計画が策定されて大分たつのだが、その後、令和6年10月に施行された運賃に係る道路運送法の改正があり、バスの運賃も、この協議会で決める際には一定の関係者や制約が加わるなど変更があったのだが、今回、計画策定時の内容で進めるというふうにとられるのだが、この辺の軌道修正はあったのか。

あと、今回、6ページに「京都市地下鉄・バス乗り放題」という事例が示されているが、これは京都市の地下鉄がやっていて、そこにバス事業者が入るのか、それとも、別の団体などが入ってやったのかという部分が分からなくて、実は定額運賃制度を行う場合には個別の事業者ごとに運賃を設定すると多岐にわたってくるので、この京都市の事例がどういうものだったのかということをお伺いした上で計画書の18ページを見ると、今の時点でいいのだが、鉄道事業者は参加希望者となっているのだが、流山市内の全鉄道事業者はここに入るということでもう決まっているのかということと、計画の実行では令和8年までの計画なのだが、国の財源を検討して「地域公共交通利便増進計画等」という、財源も同時に検討することが計画の中に定義されていて、現時点で具体的な案は今ご説明がなかったので、これからという回答だと思うのだが、こうした公的な財源を一緒に併せて、それがなくてもやるのか、それとも財源ありきで財源をセットでやるとなると、かなり駆け足で今年度中にはある程度、案をつくらないと、令和8年の春の、こうした予算の駆け込みでも入れるにはかなり駆け足になるものだから、この辺、全く別でやるということであれば慌ててやらなくてもいいのだが、その辺、今年度の実施事業ということだから、考え方だけでもお伺いしたい。

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

今年度のスケジュール的なものもあると思うので、分かっている範囲で説明願う。

事務局

1点目の、6ページの定額制度についてだが、今、現時点では7年度の実施予定事業ということで1つの事例として京都市の事例を挙げただけなので、具体的には、ヒアリング等もしていないので、どういった事業体系でやっているのかというのは今把握していない。今後、調べてみたい。

また、例えば事業者ごとによって、それぞれ今定額運賃等をやっていると思うが、これを会社をまたいだような形、これはハードルが非常に高いというのは我々も分かる部分がある。例えばそこを実施していくためにはどういったことを解決していかなければいけない

のか、こういうこともまたヒアリングをした上で、実際に実現可能な方法を見つけていきたい。具体的にはないのだが、また財源の話、公的財源等の検討もあったが、ここについてもまだ具体的にはない。補助金活用がもし可能であれば、そういったものも我々として勉強した上で、どのような形でこれに関係していけるのか、ここは研究していきたい。

計画の18ページにあった、定額運賃制度を行う場合の事業主体、流山市バス事業者、そして鉄道事業者、参画希望者と書いてあるので、ここについてはまだ鉄道事業者様と具体的に話は当然していない段階である。制度によってはもしかしたら参画できる形がとれるかもしれないので、これもまず分科会での協議になると思う。分科会等から皆様のご意見を聞きながら実現に向けた取組、またスケジュールを立てた上で協議を進めていきたい。

また、この計画策定時から変わった内容として、道路運送法の改正があり、運賃については運賃協議会で決めることとなった。当時とはこの辺の話が変わってきているので、もしかしてこういった定額制度の仕組み自体はいいのだろうが、こういった運賃にするかというのは、恐らく事業者だけの、また市民委員等も含めた形の運賃協議会で決める形になるので、その辺も踏まえたスケジュールを考えていきたい。

成田委員（千葉県バス協会）

よく分かった。計画に定額が出ているということで、観光地でも、関東管内でも、フリーきっぷというのも実例としてあるが、交通事業者だけではなくて観光に関する団体など、様々な関係する方々が一堂に会して打ち合わせして合意形成を図るのが一番早いことだと思うので、こうした関係者の、今流山市の協議会には利用者の分科会と事業者団体の分科会と2つあって、こうした中で関係する方が定額に関するご理解のある方々のご協力を得られるような協議する形というのが非常に重要だと思うので、そういうものをぜひご検討いただきたい。

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

ぜひ、我々のほうでも検討していきたい。

早川委員（流山市社会福祉協議会）

2つの質問と1点の要望である。

まず、質問のほうからだが、1点目は、9ページの「福祉施策との連携」のところでは高齢者の移動支援サービスの周知・拡充の検討と説明があった。ここに明示しているところだと、市内各病院と提携している高齢者の病院送迎バスの拡充について、既に例えば病院法人与自然と協議を始めているとか、そういったところの動きが既にあるのかどうか。それともまだ、この協議会の意見の集約の方向性などを見極めてから、そういった病院法人に働きかけていくということなのか。

2点目の質問は、同じページの高齢者免許自主返納一時金制度の申請件数381件、これ

は恐らく実数であろうと思うが、それでいいか。それから、マタニティタクシー助成制度。申請件数が410件というのは恐らく延べ人数ではないかと思うので、これももし実数が分かれば教えていただきたい。

要望としては、10ページだが、先ほど精神障害者に係るバス停の利用のしやすさということで質問、要望があったが、視点をもう少し広く持っていただいて、バス停のユニバーサルデザイン化、視覚障害あるいは聴覚障害、あるいは障害ではないがベビーカーの乗り降りやすさ、利用のしやすさ、そういったところにも視野を広げていただいた環境改善を検討していく必要があるのではないかと思った。

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

病院バスの拡充の関係、高齢者の免許返納一時金制度、マタニティタクシーの数字の関係、あと精神障害などに関してはどなたでもご利用ができるようなものを目指すのが大事だと思うので、それも含めて事務局から回答願う。

事務局

まず、ご質問の1つ目、9ページの「福祉施策との連携」という観点。先ほどの説明の中で、現在ある福祉施策の制度、高齢者等市内移動支援バスというものを事例として挙げさせていただいた。これについては、病院のご好意により、空席があった場合、高齢者が無料で乗車できるという制度になっているので、現段階では、この拡充についての協議は我々の交通担当部門では分からないので、福祉部門のほうで状況が聞ければと考えている。

2つ目の、「高齢者免許返納一時金制度」の申請件数381件は、実際に申請があった人数ということで、実数という表現で正しい。

「マタニティタクシー助成制度」の申請件数410件は、実際に利用した後に上がってきた件数なので、延べ人数である。

ご要望の、ユニバーサルデザイン化を図っていくことについては、我々のほうとしてもどんどん進めていければと考えている。

早川委員（流山市社会福祉協議会）

マタニティタクシーの利用実数は分からないか。一人の方が2回、3回使うことがあるが、その実数は調べていないか。

事務局

申請件数には確かにおっしゃるように重複して申請されている方がいらっしゃるのですが、実数は今お答えできないが、調べれば、確認すればできる状況なので、またご連絡という形でいいか。また、議事録のほうでそれを明記させていただくという形でもよろしければ、そうさせていただきます。（事務局追記：実数は387人であった）

早川委員（流山市社会福祉協議会）

願います。

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

先ほどの議題3「令和7年度 実施予定事業について（報告）」は、今、各位からご意見、ご質問をいろいろ頂いたので、そちらを参考にさせていただきながら今年度も進めていきたい。

続いて議題4「前ヶ崎みどり地域の公共交通導入検討について（報告）」について、説明願う。

<議題4 前ヶ崎みどり地域の公共交通導入検討について（報告）>

事務局

（資料2を基に説明）

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

議題4の説明が終わった。こちらも報告事項となるが、各委員の皆様からのご質疑、ご意見等があれば挙手をお願いします。

長橋委員（商工会議所）

今の説明で疑問に思うのが、困っている方が全体の21%。逆に言うと、79%の人は問題がないということになるかと思うが、その中で21%の人のために協議をしなければいけないという言い方は失礼かもしれないが、そうなのか。そこが理解に苦しむのだが。

事務局

現在のところ、22ページをご覧くださいと、左のグラフでは「困りごとがある」と答えた方が14%、両方に○をつけた方を入れても21%。困っている方は21%に留まるという結果である。ここで、21%であれば検討協議をしないとか、では何パーセントなら協議をするか、こういった基準を我々の計画では持ち合わせていない。この協議会の中で、この21%をどのように捉えるかというのはあると思うが、困っている方があり、かつ公共交通検討地域に該当していると思う。検討地域に該当している以上は、ここの検討はフローに基づいて進めるということで今回は議題に上げさせていただいている。

長橋委員（商工会議所）

では、それは検討するという事は分かるが、21%なので、乗車率と言うか、利用率、

利用する人数も少ないかなというのが安易に想像できるが、代替手段も検討した結果、難しいのではないかという結論もありでいいのか。

事務局

27ページのフローに基づいて、この後、民間事業者はこの数字等を捉えた上で、また我々の考え方、分析の仕方等も踏まえた上で、民間事業者はどのようなサービスが提供できるかというのを可能か不可能か、まずこの辺の判断をしていただくためには、これから我々と協議をさせていただきたいと思っている。

数字だけを見ると、利用人数としては少なく見えるのだが、ただ、例えば民間事業者で何かサービスを始める、またはグリーンバス導入がある、また代替交通、どれかの交通手段が決まれば、そこについて地域のほうが本当に利用するのか、そういったことはもちろん確認する必要はあると思う。我々は、協議会にこのような案をお出ししたが、地域組織にも同じ報告はしており、この結果を地域としてどのように捉えたか、また乗り物によって本当に利用する方がいるかどうか、再度アンケート調査をするよう、これまでの協議会で決定された事項もあると思うので、そこで明らかになってくるのではないかと考えている。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

長橋委員と少し被るかもしれないが、例えば26ページで困りごとがある人が全体の21%、このうち44%が65歳以上の高齢者、この表現は問題があるのではないかと思う。全体の21%という表現をしたのだったら、65歳以上は全体の何パーセントかで表現しないと、これだともう半分近くの人が高齢者かのような錯覚に陥ると思う。まるで、公共交通導入を目指すかのような表現の仕方はどうなのか。

それから、この地域組織が立ち上がったエリアだが、タクシー会社の立場で言わせてもらうと、恐らく南柏駅に待機しているタクシー、北小金駅で待機しているタクシーは呼ばれれば行くと思う。行く以上、移動手段が存在しているわけである。手段があつて、なおかつ、21%の人しか困り事がないのであれば、果たして本当に「これ、やるの？」というのは、長橋委員の言うとおりで、我々のタクシーはどこに行ってしまったのかと言いたくなるのだが、いかがか。

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

2点の質問のうち、表現の仕方については我々のほうでまた検討しなければいけないと思う。

もう1点について、事務局から回答願う。

事務局

まず、1点目について、重複するかもしれないが、全体の何パーセントという表現は13

ページに示したとおりで、分析する上で困っている人にスポットを当てて数字化したもので、この表現が皆様に、捉え方として悪いように映ったら申し訳ない。別の方法があれば、どういった分析等が必要かというの、もしご意見を頂けると、そういった方面での分析も進められると思うので、今回、このような表現をした。

2つ目の、既存の公共交通を活用することについて、確かに周辺の地図の状況を見ると可能なようにも見えると思う。ただ、事務局として判断できることではなく、公共交通検討地域であって、そこに対してフローに基づいてアンケート調査を実施した。この先については分析結果等も踏まえた上で協議会委員の皆様でどういう判断をされるか、または事業所様でどういう判断をされるかということなので、本当に必要かどうかという判断は事務局ではできない。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

今の状況では分かった。ただ、これで導入が決まると、恐らくどんどん、また導入の話ができ上がってくると思うので、その辺は検討課題かと思う。

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

承知した。今こちらも地域組織が立ち上がっている状況でもあるので、我々としてはこのフローに則り進めていくという状況にはあるが、今、言われたように今後また詳細についていろいろ皆様にもご相談していきたいと思うので、その際にはよろしくごお願い申し上げます。ほかに質問等はあるか。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

12ページの前ヶ崎みどり自治会のエリア、その近隣の部分の検討地区、赤い部分だが、みどり自治会の方の意見のほかに、自治会区域から漏れている赤い部分の方の意向というか、意見を吸い上げる方法は、自治会がないから無理だということになってしまうのか。救済というよりも自治会区域から漏れている検討地域を加えて分母を大きくして、もう一度数字を出していただくような方法はないのか。

事務局

経緯を更に細かく言うと、12ページの右下の図をご覧くださいと、前ヶ崎みどり地域というのは検討地域の全てには該当しない。おっしゃるとおり、隣接している自治会も含まれている。ただ、今回地域組織としての届出があったのは前ヶ崎みどり自治会のみである。ここが地域組織として立ち上がる過程の中において、我々は隣接する自治会の方も同席した会議等に出席し、説明している。地域組織を立ち上げる段階で、この周辺自治会の方々と協議した中で、結果的に前ヶ崎みどり自治会だけが届出があったとご判断いただきたい。

小倉委員（公募市民）

誰もが利用できる公共交通ということで、もし分かれば、最近、流山も外国人が増えてきて、アジア系の中国人やクルド人、インド系の人などが増えてきていると思うが、外国にルーツのある方はどのぐらいいて、彼らもルーツが外国にあるから、なかなか地元の公共交通機関は利用しづらいと思うが、そういった方たちに対してどのようなフォローを考えているのか。

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

事務局として何かわかることはあるか。

事務局

26ページの「①誰もが利用できる「公共交通」」に関連したご質問だと思うが、今おっしゃったような外国人等の情報は今回持ち合わせていない。

高山委員（千葉県タクシー協会）

地域組織が立ち上がったということにもご回答いただいて、近隣地域は、その組織が立ち上がらないから、立ち上がったところだけということなのだが、地理的には分からないのだが、地理的に見るとほとんど同条件のような地域かなと思っている。これで今アンケートをし、次のステップというところ、まずここで一回止まって、もう少し検討を頂いたほうがいいのかなと思う。21%の数字があるのだが、実数は十何人のことかなというふうに、アンケートだけを捉えるとそうなのだが、それがパーセンテージで表示されると、地域は、大変な地域だなというふうに思うのだが、実数で捉えるとなかなか現実は離れてしまうのではないか。私も、この地域はどういう地域、あるいは人口がどの程度で、高齢化はどの程度で、高齢人口はどの程度あって、どうだということところがまだ、そのベース資料がないので何とも言えないのだが、今アンケートを示した次のステップはこれ、あれと言うと、地域の期待感もどんどん高まるだけであって、本質的議論をしっかりとここで立ち止まって、いろいろな意見を皆さんはお持ちだと思うが、その上で一步進むことがいいのではないかと感じている。

事務局

参考の情報として、この地域の、65歳以上の方が占める割合は29.3%である。これはみどりではなくて前ヶ崎という地域になるので、少し範囲が広いと思っていただいていると思う。一方で、市全体の65歳以上の割合は22%であるため、前ヶ崎みどり地域は高齢化率が若干高い地域というふうにご判断いただければと思う。

また、このフローの進め方については、事務局としてはこれ以上、意見できることはないが、この先の進め方、アンケート結果の数字で判断するような何か考え方を設けるのか、絶対数の人数で何か考え方を設けるのかななどの判断は我々で今お答えできる状況ではない。

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

我々としてもいろいろなパターンで考えていく必要があると思っており、こうだからこう、機械的に進めていくようなやり方はもちろんやるつもりはないので、今後とも情報を共有させていただいて進めてさせていただければと思う。

それでは議題5「西初1・2丁目地域の公共交通導入検討について（報告）」について事務局から説明願う。

<議題5 西初石1・2丁目地域の公共交通導入検討について（報告）>

事務局

（資料2を基に説明）

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

議題5は報告事項となるが、ご意見、ご質問があれば挙手を願う。

長橋委員（流山商工会議所）

たしか流山01と流02路線がなくなるときに、ここはバスに乗らなくなるから廃線になることを明記しておいて欲しいということを、意見として以前出したと思う。この流02がなくなって交通困難地域になるというのは分かるのだが、バスに乗らなかった地域ですぐに、バスがなくなったから困難地域に指定し、アンケートを実施して公共交通を検討してほしいというのは、何かずれているのではないかという気がするのだが、それでも検討しなければいけないのか。

事務局

事務局としては、地域組織が立ち上がったという時点から、計画書に基づいて今回ご報告させていただいたところなので、この地域、路線バスが廃止になったことを受けて検討地域が発生した。その後、地域組織を立ち上げる。これが果たして公共交通計画でいう、今後の協議のフローに乗っていくか。この辺については事務局から判断というか、お答えすることはできないが、今回提示したのは、フローに基づいて届出があり、計画に基づいた準備段階、事前準備の条件を満たしていたということで出させていただいたまでなので、今後、先ほどのテーマと同じかもしれないが、こういった地域が増えた場合、どこまでを協議対象とするかというのは委員のほうで協議していただく内容になると思っている。

長橋委員（流山商工会議所）

そうであれば、事前準備のところの地域組織を立ち上げるという段階で、例えば今回の西

初石地域で地域組織が立ち上がったら協議しなければいけないというやり方自体を一度協議会で検討して、そこのルールの変更も必要なのではないかと思う。

事務局

計画でいうと、25ページが導入検討地域における新規サービスの検討ルールであり、下のほうに導入検討地域の検討基準と、緑色でハッチングされた部分に該当するかというのが事前準備で、これを事務局としては満たしているという判断をした。今の長橋委員のご意見は、この検討基準に例えば項目を追加するなど、そういった協議が必要ではないかというご意見だと思うので、この意見を受けて、次の協議会または分科会で協議に上げられるような進め方を検討したい。

荒井委員（流山地区タクシー運営委員会）

八木南団地からしても、そうなのだが、これは多分一般化時間という考え方と、公共交通検討地域の考え方、それから先ほど言われた地域組織の立ち上げというものがそろると、こういう形で話し合いの議題になり、報告事項になってくる。今この段階で3つあるわけだが、今後バス路線がなくなってくるなどの状況が多くなってくると、声を上げたら公共交通検討地域になる区域はたくさんあるような気がする。全部このようにこの場で話し合うことに恐らくどこかで限界が来るのではないかという、私の個人的な懸念がある。それをやり切れなくなる前に、ではどうしてそういうことが起きるのか、どうしてこういう状況で地域組織が立ち上がって検討しなければならないというこの会議の場も、年間の数は限られていると思うので、その中で本当にこれをやり切れるのか。

先ほどの前ヶ崎もそうだが、特に私の会社からすると前ヶ崎の向小金のほうの地域はタクシーでお迎えに上がらせていただくにも、かなり距離を要するエリアになってきたり、あとは、以前にもまちづくり推進課の方にもお話したが、東深井であるとか西深井であるとか、市の端のほうになってくると確かに移動に困っていらっしゃる方はいると思う。ただ、その方の人数は決して多くない。では、多くないから放っておいていいのかという問題もある。でも、多くないから組織が立ち上がらない、立ち上がらないから検討もしない。だけど、この西初石地域のように人数が多ければ組織が立ち上がる。バス路線がなくなったら移動困難区域に指定されて検討材料になる。いろいろなところで矛盾を感じるのと、本当に誰に向かって公共交通というものの組織をつくっていくのかというのが、私は1年間ぐらいこの会議に出させていただいて、流山市のまちづくり推進課自体がどこに向かって考えているのか、1年たっても何となく見えてこない。目的は何なのか。本当に少人数でも移動に困っている人たち、障害者も含め、高齢者も含め、子育て世代も含め、その人々を助けようと思って考えている公共交通なのか、杓子定規に、条件を満たしたから、では検討する、検討した結果こうだった、実証実験をするというものなのか、その辺をもう一度考え直すには、多分皆さんお気づきの部分があると思うが、今言われた25ページの検討

フローというところに私は問題があるのではないかと思う。だから、これを議論する前に、まず検討フローというのは一体これでいいのかというところをいま一度立ち止まって考える必要があるような気がするし、そこからでないと、こういう場所がこれからたくさん出てきたときにどうするのかというふうに私は思う。

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

貴重なご意見ありがたい。公共交通の計画の中では、今のような流れになって事業は進めているところではあるのだが、今、荒井委員からもいろいろご指摘を受けているところもあり、この計画自体を今後もちろん見直していったりしていくので、そのときに、またこういう部分については皆様といろいろとご意見を頂きながら、我々も少しでもいいほうに、いい計画にしていきたいと思う。

志賀委員（流山市観光協会）

以前、流01と02が廃線になるときにアンケートを取ったような気がする。皆さんにも開示したと思うが、そのデータは無関心で廃線になってしまって、どうしようもないというときのデータと、今度新しくアンケートを取るときと、多分数字が大分変わってくると思う。だから、その対比もしたいと思うので、そのときのデータも一緒に添付してやっていただけると参考になると思うので、よろしく願いしたい。

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

事務局として対応可能か。

事務局

廃線に当たってのアンケートというのが今思い当たらなかったのだが、もう一度過去の資料を振り返ってみるので、もしそういった結果があれば、それと照らし合わせてアンケートを行う行わない、また併せて行うか、確認させていただく。

(→事務局追記：会議後確認したところ、アンケートは実施していないことが判明した。)

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

28ページの西初石の地図を見て、自治会館から初石駅まで660m、西初石3丁目のバス停が530m、それから江戸川台のバス停が950m、大したことないのではないかとと思われる方もいるかもしれないが、高齢者、障害者、妊婦にとっては大変な距離である。多分今後、同じような状況のところはかなり出てくるのではないかと思うが、これは、一つ一つ丁寧に検討していただかなければいけない、それも含めての協議会ではないのかと私は思っているので、出てきたらみんなテーブルに乗せよう、そのように個人的には思っている。

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

先ほどの荒井委員、小西委員からいろいろなご意見があると思うので、今後こちらの計画を見直していくので、その際にも、今あったようないろいろなご意見を出していただければ、我々としても一つ一つしっかり受け止めながら進めていきたいと思うので、ご協力をよろしくお願い申し上げます。

それでは、今日の議題1から5まで全て終了とする。

ここで、傍聴の方についてはご退席願う。

【傍聴者退席】

梶副会長（流山市まちづくり推進部）

以上をもって、議題は全て終了になる。ご協力に感謝する。

それでは、進行を事務局に返す。

<その他（連絡・報告事項）>

事務局

事務局からの連絡・報告である。昨年度末から今年度にかけて、委員の皆様には流山市地域公共交通計画の見直しに係るアンケートにご協力いただき、感謝を申し上げます。現在皆様から頂いたご意見を考慮した上で、市の考えをまとめているところである。本日は、委員のご意見だけになるのだが、個人名が特定されないような配慮した形で集計、集約したものを用意したので、今配付するので後ほどご覧いただきたい。

今後、市の考えがまとまり次第、分科会においてまずは計画見直しに向けた協議を行った上で、本協議会での協議に進めていきたいと考えている。様々な意見を頂いた中で、本日の議題に上がったようなことも全て見直しに関係してくると思っている。我々事務局としては、現在の計画に基づいて議事を進めていくしかないのだが、今後は見直しをまずすることが、それが先決というのも今日の会議の中でよく分かったので、見直しについては早急に我々も検討を進めていきたい。

また、分科会の開催日程についてはまだご報告できていないが、決まり次第早めにお知らせするので、その際はよろしくようお願い申し上げます。

次回の協議会は8月頃の開催を予定している。詳細の日時、会場については決定次第、別途、各委員にお知らせさせていただくので、その際にはご出席のほど、よろしくお願いしたい。

以上をもって、令和7年度流山市地域公共交通活性化協議会 第1回会議を閉会する。

以 上