

令和 7 年度流山市地域公共交通活性化協議会 第 1 回市民分科会

【日時】 2025 年 7 月 11 日（金）14:00～15:30

【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 回市民分科会）

資料 3：流山市地域公共交通計画の見直し（案）

【議事】

藤井会長（日本大学）

事務局から議題についてご説明いただきたい。

事務局

定数の確認をさせていただく。出席者は 7 名、欠席は 3 名うち 2 名の方から委任状を提出
いただいている。委員の半数以上の出席があるので会議は成立していることを報告する。

藤井会長（日本大学）

会議は基本的に公開という形のスタイルをとらせていただきたいと考えている。

【異論なし】

藤井会長

現段階で、傍聴希望の方はいらっしゃっていない。もしいらっしゃったら、その都度、事
務局より声をかけていただければと思うので、よろしく願いしたい。

では、協議事項ということで「流山市地域公共交通計画の見直し」について、事務局より
説明をお願いしたい。

<議題 1 流山市地域公共交通計画の見直しについて（協議）>

事務局

（資料 2、資料 3 を基に説明）

藤井会長（日本大学）

皆様方から頂いたご意見等を踏まえた中でということで、改善の視点ということでいくつか指摘を頂いた。そういった中では、拠点駅を増やしていくという方向性を今考えていると。拠点という考え方をどのように位置づけるかということについてはいろいろな方々のご意見があるかなと思う。乗換拠点で考えるのか、都市計画的な市街地の中心拠点として考えるかなど、いろいろな位置づけがあるので、生活感の中で今回はご意見として上がったところをとにかく盛り込んだということ。そうする形で移動支援というものにこれがどのようにリンクしてくるかということも併せて考えなければいけなくなってくるということだが、率直なご意見という形で自由にご発言いただきたい。

どの観点からでも結構なので、ページ数と考え方などご意見、あるいは分からない点があればご質問を頂きたい。

長橋委員（流山商工会議所）

まず、1 ページのシェアサイクルの中でよく出てくる言葉だと思うのだが、「ラストワンマイル」、「ラストワンマイルの解消」となっているが、これはどういう意味なのか。表現的によく使われるのだが、よく分からないので、ここは変えていただけないか。

4 ページの計画のところの「公共交通検討地域の見直し」、メッシュが変わるかもしれないというお話があったが、前回の会議の中で江戸川台の東と西に走っていたバス路線がなくなって、その部分が公共交通検討地域に入ることだった。前までバスが走っていて、それがなくなったら公共交通検討地域に戻るという。そうすると、1 ヘクタール当たり50人住んでいないところの地域は最初から入っていないのに、公共交通がなくなった途端に公共交通検討地域になるというのは、バスはあったけど乗らないから廃線になったということからすると、バスがなくなったのですぐ公共交通検討地域に戻るというところが、どうも納得できない。例えば公共交通があって、それがなくなった場合は公共交通検討地域にはすぐ戻らずに、3年とか5年とか、その間は入れないというものがないと、何でもかんでもOKになると大変なのではないか。そうすると、より不公平になるのではないかという感じがするので、その点は検討していただけないか。

事務局

1 点目、1 ページのシェアサイクルの表現、確かに「ラストワンマイル」という表現はよく出てくる。詳しくこの場で説明できるほどの材料はないのだが、もっといい表現、もっと分かりやすい表現があるかもしれない。「ラストワンマイルの解消」というよりも「日常的な短距離移動」とか、この辺だけの表現のほうが分かりやすいのかなというのも考えられる。これを残すか残さないかという点も含めて、ご意見としてお預かりしたい。

2 点目、4 ページにあった公共交通検討地域の地図は、まだ更新はしていないが、東・西初石線という言い方をしているかもしれない。これがなくなったということで検討地域に

新たに位置づけされたというところまでが前回の会議であった。利用者が少ない、乗らなかったからなくなってしまったという言い方も確かにあるかもしれない。一定期間を設けて検討地域にする、ではどのくらいの期間にしたらいいのか。利用している方もいたという事実もある中で、4ページの上の方に人口がヘクタール当たり50人以上のメッシュという表現がある。長橋委員がおっしゃるのは、例えば西深井とか、そういった人口密度の低い場所にも不便な方がいるということで、そういうこととも関連すると思う。もしやるとしたらヘクタール当たり50人、この辺の数字を変えることによって、まずは西深井など人口密度の低いところも位置づけとしてはされるのかなというのが1つある。そこと、東・西初石線で新たに生まれた検討地域、考え方としては別とは言わないが、利用していた方もいる中でバスという乗り物がこの地域にはそぐわなかったのではないかという考え方でもできると思う。今、八木南団地でも検討している少し規模の小さな乗り物になると、地域の方の需要に合った乗り物になるのではないかという考え方もあると思う。現に、検討地域ということで組織ができて、届出があったほど、やはり困っている方がいるのかなと思っている。そういった意味では、一定期間というのは難しいというのが、率直な事務局の意見になる。参考として、もちろんご意見は頂戴する。

長橋委員（流山商工会議所）

そのように検討していただければいいのだが、もう一つは、路線バスがなくなった途端に公共交通検討地域になる。なった途端に組織が立ち上がって、協議会で検討してくださいという要望がすぐ上がってくる。そうすると、検討することが非常に増えて大変なのではないかというところもあるので、それも含めて、認める期間を設けることは難しいのは分かるのだが、外れました、すぐ公共交通困難地域について協議会を立ち上げて、どうかしてくださいというのがあると、とても協議会が大変なのではないかなというのも心配の一つだったので、出させていただいている。

藤井会長（日本大学）

交通不便地域になっても、他の自治体の例でもそうなのだが、実際に協議会が立ち上がらない地域もある。というのは、それこそ、バス路線がなくなっても通常使っていなかったで、自分たちで車を使っているから今の普段の生活は変わらない。こういったところについては、例えば互助の仕組みという形でご近所さん同士で乗って行ったりとか、そういったことが根づいているような地域では協議会はあまり立ち上がらないで、自分たちでそのまま生活が進む。そういう面では、一概に協議会として地域で立ち上がるかどうかというのは、実際に移動困難者がどれだけいるか、その辺の人たちの地域の声が、その地域ごとにどれだけ上がっているかによってくるので、そういった面では、そういう声をきちんと聞く場が必要だと思う。

それから、公共交通機関でバスがなくなると。しばらく公共交通がない状況が続くと、

次のステップのときに公共交通を利用するという側面で地域に働きかけをすると、もう公共交通がないことが前提とした移動がその地域で成り立っているので、公共交通に移行しないという例もある。いずれにしても、問題意識としてはいろいろな観点からあると思うが、その地域を見て、地域のニーズを把握して、本当に手を差し伸べる必要があるのか、あるいは伴走者としていろいろな声を聞きながら必要なものを手当てすることが必要なのか、何とかなっているから少し様子を見てようかという、その空気感を事務局がどのように把握するかが大事なという気がする。

志賀委員（流山市観光協会）

前回の会議のときに、先ほど出た初石のバス路線について廃止するときに、住民説明会のようなものを開いたと思う。自治会に対する説明だと思うのだが、そのときに出了ご意見の資料を見せていただいたような記憶があるのだが、その部分が分からないので事務局の方で調べておくという回答を得たと思う。そこについてはどうなのか。

事務局

私のほうの認識不足で、説明会は行ったのだが、協議会でその説明会の報告をしたということが確認できなかった。説明会の内容とご意見はホームページにも出ているので、ホームページをご覧くださいのが一番早いかもしれない。

その当時、出た内容は、バスを利用している人もいるのだけど、全然乗っていないという意見が出たのも記憶している。地域としても、バスは走っているけれども使えていない、使っていないというご意見も出たので、地域の中でも二分化していたというか、「使っている。どうしてもバスを残してほしい」という方もいらっしゃるれば、一方で、「バスには全然人は乗っていない」という方もいた。地域の中でも温度差があったかなということを意見交換会の記憶として覚えている。

杉浦委員（公募委員）

西深井の真和自治会だが、一昨年に再度申請して、1軒1軒全部回って希望時間、希望する理由などを聞いたが、今はもう完全に醒めている。どうしてか、もう市から見放されたと。確かに、今126世帯あるが、一人住まいというのが増えた。だから、今、長橋委員がおっしゃったように、次へというのがないわけだから、皆さん、悪いけれども全部撤退することによってやめた。そういうところが増えてくると思う。見直しにかかるアンケート結果を1週間かけて5回読み直した。コメントを全部書いている。若い世代の地域と高齢世帯の地域というふうに変わってくる。もともと、ぐりーんバスのスタート地点は「交通不便地域に」ということだった。それからなぜか、19年になって今度は「高齢者」となった。それはいいと思うが、地域が衰退していくところと伸びていくところと考えると、1つの線を引いていくようなことをしないとだめだと思う。私は車を持っているので、近所のおばあちゃんに

「どこ行くの？ 乗っけてやるよ」と言って乗せていく。そういう家もある。「一緒に行こうよ」ということで連れていったりしてくれる。そのように、うちの自治会を例にとると、もう醒めている。「バス」という字が出てこない。嫌味ではないのだが、「市から見捨てられた」という人も中には、笑い話ではある。そういう状況なので、そういうことをもっと把握すべきだと思う。

最後に一つだけお願いしたい。ぐりーんバスの最初の目標はどうなったのかを一番聞いたかった。今すぐでなくても後でも結構である。「不便地域に」というのがうたい文句だったはずだ。それでバスが公共交通とぶつかっているところは、どちらも乗らなくなったところが出てきている。そうすると、民間バスは利益追求だから当然撤退することになってくると思う。その辺りが重要な部分ではないかと思う。「これで、京成さんがなくなったらもう、どうするの、流山市は」という事態も考えなければならない。まして、人口もどんどん減っている。去年の12月で流山市では218人が外に出てしまっている。入ってきた人と出ていった人との差が281増えている。それはどんどん進展すると思う。そういうことも見ていくことが大事ではないかと思う。

それから、できれば、本日配布された資料は事前資料と一緒に同封してほしかった。一生懸命読んだ。1週間かけて5回。蛍光ペンに、ああだ、こうだとコメントを書いている。こちらになっちゃったら、またこれを読まなければならない。ただ、「議題」と書いただけ。これが先に欲しかった。

事務局

3点ほどあったが、まず、不便地域がどんどん増えてしまうと、それだけ組織も増えてしまう。それが解決するのかわからないのかという中で、市からは見放された感覚になってしまうという、真和団地の事例。真和団地についても、我々としては、問題が解決したという認識はしていなく、当時、「ぐりーんバスを通す会」という名称の中でぐりーんバス等も含め検討する中で、あそこは、杉浦委員にまさしく調べていただいたとおり、病院バスというのが、ちょうどコロナ禍が終わって再開したということで、1つそれが解決ではないものの、地域の方々が望んでいる方向と合致したのかということで、一旦今は中断という認識でいる。バスという形が難しいのは確かかもしれないが、市として見放したということではないので、そこはご理解いただきたい。

ぐりーんバスの考え方については、計画にある役割の位置づけ等の話もあるが、ぐりーんバス導入の前にタウンバスなどいろいろ、TX開業前にもあったりしたが、実は平成20年にぐりーんバスの導入後の運行の事業評価というものをしている。事業評価書というものがある。今、ホームページに出ているか、確認はしようと思うが、そのときに、「ぐりーんバスは、駅から徒歩圏外で一定の人口集積があり、高齢者が多く、路線バスが運行されていない住宅地と駅を結ぶことを基本とする」、このような今と若干違う表現があるかもしれない。運行開始当初はそのような表現で運行を始めたところだ。ただ、これについても、実情

と合っているかという、なかなか全て合っている部分はないと思う。これを先ほどの文言で整理させていただいたとおり、「今後、他の公共交通とのバランスを考慮しながら整理していかなければいけない」ということは、言葉で表現させていただいた。当時の目的が達成されたかどうか、また、高齢者という考えが突然途中から出てきた。それはあったかもしれないが、今現状としては、高齢者割引という形で高齢者の利用もこれで促進しているということもあるし、まず、駅と、路線バスが走っていない住宅地を結ぶ、ここは変わっていない。ただ、走っている部分ではこういった目的も達成されていると思うので、一定の評価はしていいと思っている。

杉浦委員（公募市民）

地図で見ていると、うちの住んでいるところの北部は、私は昨日 Google Earth で距離を測った。全部道順に累積して測って、直線で 1, 640 メートルある。細かく測っていったら約 2 キロメートルある。2 キロメートルあるとかなりかかる。私の足で歩いても 30 分かかる。今、ぐりんバスを見ると、南流山は、500 メートルとかやっていると、これは通勤通学バスだよねとなってしまう。高齢者の方も乗るし、病人の方も乗ると思う。だんだん主旨がずれていっているような気がする。大きなずれではなくて。本来は高齢者の足として。ここにあるのは 2017 年 12 月第 4 回定例会の議事録である。このとき、森議員が、「高齢者バスをお願いします」と市長に言ったら、市長は拒否した。「高齢者割引制度の導入により利用者が増加する可能性がある一方で、収入の減少も見込まれる」と言っている。それが、突然、高齢者向けに始まった。この先は言わないが。だから、ぐりんバスの目標が当初からずれてしまっているという。ただし、それが市民にどういうふうに伝わっているかということが一番言いたい。スタートの時点のものを部分的に変えていくこともあるかもしれない。だけど、変わったなら変わったなりに、「広報ながれやま」の、あの小さい字を見るか。そういうのは大事なことのだから大きな字で入れるとか、そういう周知は必要なのではないかと思う。だって分からないのだから。高齢者は理解できない。私も、はっきり言って、まだ理解していない。そういうところは、机上の問題ではなくて、実態はどうなのかということも加味していただいてやってくれないと、北部地区はもう足がない。うちの前にバス停を作ってくれと言った人がいたが、「タクシーじゃないんだよ」と私は言った。必要性が変化してしまっているような気がする。地区ごとに違いがあると思うが、北部の人間として言わせていただいた。

藤井会長（日本大学）

ぐりんバスの位置づけが当初という形で記載されていて、交通不便地域、路線バスとの競合がない。その前提の中で、どこまでそれを修正していくか。「段階的に」というキーワードで入っているの、まずは、どういう方向性で次のステップで競合路線を浮き彫りにしていった、そこをどのように民間事業者が運用できるような仕組みに転換していくのかと

か、そういった大きな流れをつくらなくてはいけない。そういったところでまず、ここは第1章なので、現状どんな問題があるのか、あるいはどういう方針で行くのか。今回その中で、改めて、もう一度ぐりーんバスについての位置づけを、役割に即した運行になるように段階的に整理するということを盛り込んだところが1つ大きなところで、今度はそれが、次のプロセスでどのようにつながるか、これは第2章以降のところで見えていかなくてはならない。

さらに、エリアの交通不便地域とか、そういったところを検討する上で、例えば50人/ヘクタールとか、そういうメッシュの扱いがある。立地適正化計画というものが、都市の集約、あるいはコンパクトシティプラスネットワークみたいな言い方をする。そのときの人口1人当たりどれぐらいのところの集約性を持つかみたいところで、1ヘクタール当たり何人というのを決めているのだが、流山市は立適だとどれぐらいの人数になっているのか。というのは、50人/ヘクタールというのは結構集約度の高いような地域性を持っている自治体さんもある。そういった面ではかなり集約の高いところの交通問題を考えようという位置づけにもなっているように見える。そういった面では、本来は交通手段が乏しいところに対する移動支援するのが今回のぐりーんバスであり、その他の問題のところときちんと見合っているかと。以前も公共交通会議のときに、大分前になるが、一般路線バスとぐりーんバスの沿線の住居の張り付き状況をキロメートルベースで見ると、それほど差がないという話を私は発言したことがあるのだが、そういった面では地域の連担性みたいな問題であったり、集約性であったり、そういったところの数値も将来的には見ていかないといけないかなという気はする。ここが1つの方針になるので、ぐりーんバスそのものについては現状のスタイルでいいのだという考え方を書かれていると、「これは問題だよ」ということになるのだが、一気に全部ドラスティックに変えられるかというと、今、利用している人たちは明日から違う方向になってしまう。これは非常に大きな課題になるので、問題はどこかということをもっと明らかにした中で、どういう手だてを次にプロセスとして見せられるか、ここを計画の中で示していく、そういう過程づくりをしなければいけないと思うので、そういった段階では、まず方向性は1つうたっているかなという気はする。

あと、資料としては、たくさん読んでいただいたところは、2章以降に関わるところのコメントも相当入っている。そういったところでは、これから随時、事務局から、この計画案の修正案等も出てくるので、そのときに、ちゃんと、その問題の声が上がっているかどうかをぜひチェックいただければと思う。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

数点あって重複する部分もあるが、1ページのデマンドタクシーの説明のときに、「福祉タクシーは除いた」というお話があったが、これは理由があってそういうことになったのか。

7ページのぐりーんバスの話だが、私はこの会議に来てちょうど1年目だが、最初からぐりーんバスの扱いがしっくりしないなという感じがしている。どういう目的でぐりーんバスの運用が始まったのか、改めてお聞きしたい。障害者も含めて移動弱者のためという面が

多分にあるかと思うが、収支率が50%という、ここで線を引いて、こういう問題を他の一般の公共交通という括りの中で議論するのは場違いではないのかと思っている。以前、牛久のかっぱ号の話もしたし、近くでいうと、野田のまめバスは100円だ。ぐりーんバスを走らせようという発想は収支率以前の問題なのではないかと思う。ここに収支率が出てくるのは私としては納得できない面がある。

参考の10ページで、徒歩時間が15分以上は評価の対象から外したとあって、80%の人は15分歩けると。歩けるのかもしれないが、では、あとの20%は、私などは完璧にその20%に入るのだが、この人たちはどうなのか、この議論から外してしょうがないという発想になっているのか。

その下では、待ち時間は運行間隔の1/2というのは甚だ何かよく分からない話だと思う。運行数が多ければ1/2も納得できるような気がするが、1日に例えば10本未満だという場合の1/2というのは相当な実質的に開きがあるのではないか。だから、1/2という表現は、では何分までということが議論としては出てくるのかもしれないが、この1/2は乱暴な数字ではないか。

事務局

1点目の、1ページ目の変更後に「福祉タクシー」という表現を消させていただいた理由だが、現計画を見ると、タイトルが「本市における各公共交通機関等の役割」とあった。「交通機関」という意味合いで、「福祉タクシー」という特殊な表現、限られた方しか利用できないものをここに載せるのが果たしてよいのかどうかを再考した。福祉タクシーをなくすということでは当然ない話だが、タクシーと福祉タクシーの違いは、利用者の観点からはもちろん違うのだが、交通機関としては同じタクシーという位置づけでこの表現はいいのではないかということだ。それだけなので、もし福祉タクシーを残したほうがいいというご意見であれば、それを踏まえて、次の我々の検討、修正等に反映していきたい。理由としてはそのようなことだ。

2点目、7ページのぐりーんバスの位置づけ、目的。先ほど杉浦委員から頂いたご意見とも重複する部分かもしれない。我々はぐりーんバスに関してはもう20年目を迎えるが、市民から様々な意見、要望等を頂くというのがまだ続いている。この計画が出来上がって4年目がたつが、いろいろお手紙、問い合わせを頂く中で我々が徹底して言っているのは、この1ページにある表現、「道路幅員が狭隘であること」それから「民間バス路線の運行が困難な住宅地内と鉄道駅間を結ぶこと」がぐりーんバスの目的であると、ここに書いてあることをそのまま我々はお伝えするようにしている。さかのぼってしまうと、現状はそうではないだろうというご意見が確かにあると思う。ただ、そこを我々は認識はしており、今後役割に即した運行になるような段階的な整理をここで申し上げさせていただいたので、我々の認識としては、もちろん、役割は変えずにやってきたし、これからもこの計画を見直した後も続けていこうとは思っているので、そういった形で我々は徹底していく。それが位置づけ、目的だ

と思っている。

また、よくあるのが、「高齢者の方のためのぐりーんバス」という、ちょっと誤った表現だ。「高齢者のためのバス」という限定的な表現ではない。ただ、そういったことをよく言われることもある。高齢者割引が制度としてある以上、高齢者の方にも利用していただく、促進する面もあるのだが、あくまで、高齢者の方も利用はできるが、ぐりーんバスは1ページの目的、ここは我々としては変えずにお話はしているつもりだ。

収支率の条件等に関連する部分については、1章には収支率の考えはなかなか出てこないで、先に進んでいった中で収支率の話はあると思うし、また、他市では収支率50%という高い水準を置いていない事例も我々は把握している。この件については2章以降、そのときに随時、ご説明、また市の考えも述べていきたい。

最後に、参考の10ページ、15分以上、これが評価しない部分になるかどうか。小西委員も仰っているように、どこかで線引きをしなければいけない部分はあるのかなと。内閣府が言っている世論調査が果たしていいのかどうか、そういう議論はあるかもしれないが、なかなか、正直、これ以外の根拠が今見つからない。そのまま引き続きというのが我々の今の考えだ。

藤井会長（日本大学）

「福祉タクシー」という位置づけは、今、国の方向性でも「公共ライドシェア」という言葉が出たりする。「公共ライドシェア」とは何かというと、基本的には福祉有償運送事業と自家用有償運送事業、この合わせ技を「公共ライドシェア」と言う。そういった面では、福祉の側面も入った形のものも公共交通の位置づけの中にきちんと組み込まれている。そういった中で今回、「福祉タクシー」という言葉を切ってしまうことが本当にいいかということとはぜひ考えていただきたい。実際には、利用者にとって移動支援をする、それがミニマム的な運用のところで需要がまとまるところとまとまらないところがある。まとまらないところにおいても、暗にタクシー利用ができるところと、要支援、要介護等の資格要件によって移動そのものに困難性を持っていて、特別な車両で来てもらわないと移動ができない人、そういったところの関係があるので、そこは区別するのではなくて内包する考え方で組んでおいた方がいいかなという気がする。

収支率は他の自治体でも、ある意味、引き下げているところもあるし、逆に言うと、下がり過ぎていて、もう切らざるを得ない自治体もある。何が正解か、よく分からないというのも現状だ。ただ、収支という考え方だけではなくて、総運行経費に対して一人当たりどれだけのコストがかかっているかという「一人当たり負担」を基本的に見ていく形にして、ぐりーんバスではどうか、あるいは、市が補助しているその他のものがあれば、そういうところにどれだけの費用がかかっているか、そういう見方もする。そういったところが少しずつ増えてきているので、計画の改定に当たってはいろいろなことをご参考にしていただければと思う。

あと、「一般化時間」、これは、私が関わっている自治体では流山だけだ。バス停から30メートルとか、一律そういった線を引いてしまうと交通不便地区だけが見えてしまうのだが、本当はそのサービスレベルで1日何便運行しているのかというところが見えないと、本質的なブアな状態かどうかは分からない。そういった面では、それにチャレンジしたところなので、ここの15分がいいかどうかはもちろん議論するところなのだが、あとは、いかに分かりやすく説明するかという認識だと思う。

志賀委員（流山市観光協会）

1ページのシェアサイクルだが、今回新しくシェアサイクルということで、前回の会議のときに、ここは民間がやるという話だった。私が役員を務めているツーリズムデザインという株式会社では、やる方向でということで、先日の株主総会で説明を受けたのだが、この会社はどちらかというと流山本町と運河を中心とした観光をということでやっているの、キックボードと同じく、本町中心と、あとは運河に続く道をということで配置すると思う。であるとすると、それ以外をカバーするシェアサイクルはどのように市は考えているのか。

事務局

ここで述べたシェアサイクルは、我々のイメージとしては、市内全域を対象に使えるシェアサイクルということで考えている。近隣だと、松戸市、柏市、三郷市も含めて、もっと言うと市川市や船橋市も含めて、実は同じ民間事業者さんがシェアサイクル事業を行っている。それが流山にも伸びてきたというイメージである。基本的には民間事業者が行う事業ではあるものの、実はシェアサイクルを停める場所、サイクルステーション、自転車置場、こういったものは市内の公共施設を中心に今設置の検討を進めている。そういった意味では、市と民間事業者がタッグを組んで協定を結ぶ中でやっていくことを今前提に考えている。ほとんどの近隣市もそのような形だ。

我々は一方で、ツーリズム推進課が行っているシェアサイクルはキックボードを中心に、本町と流山セントラルパーク、それから、おおたかの方、エリアを限定的にしたシェアサイクルを別の事業者さんがやっているというのも情報交換している。仕分けはしない。同じエリアを走ることもあると思う。ただし、利用者が乗り物を選んで利用すると思うので、また、自転車の形も違うなど、いろいろ聞いている。なので、競合ではなく共存するような形で、会社が違って、これはシェアサイクルが成り立つのではないかとということで情報交換をしながらやっている。その辺はまた今後課題が出るようであれば、お互いに協議をした上で解決に向けて調整していきたい。我々がやるのは、市内全域で使えるシェアサイクルというのが今回の話である。

志賀委員（流山観光協会）

そうすると、今、電動キックボードがあるところ以外は別の会社が、別の事業者がやると

いう認識でいいか。

事務局

正確に言うと、電動キックボードのエリアも含めて、別の事業者がシェアサイクルをやるということで、今事業が進んでいる。実際、電動キックボードをやっている会社さん、事業者さんとも話はしていて、重なってしまうことについて問題ないかということで情報交換した。ただ、先ほど申し上げたように、利用者がどちらを乗りたいか選ぶということもあるので、特に問題としては捉えていないという情報も頂いたので、共存という形で考えている。別の業者さんということで間違いない。

志賀委員（流山市観光協会）

答えがかみ合わないのだが、私たちが今考えている流山の電動キックボードというのは、電動キックボードとシェアサイクルは同じエリアだと思う。それ以外をカバーするのはどういうふうに考えているのか。本町を中心にセントラルパークとかおおたかの森とかは今電動キックボードが走っているが、そこと並行して、今度そこにシェアサイクルという形で入れようと考えているが、それ以外の、例えば北部地域とか東部地域のほうに関してのシェアサイクルはどういうふうに今考えているのかを聞いたかった。

事務局

本町地域を除いて考えた場合、例えば東部地域や北部地域、南部地域、そういった地域を中心に民間事業者さんがシェアサイクル事業を今進めていく形で、市と協定を結んで進めることを考えているが、それはあくまで、電動キックボードの本町エリア以外をやるというイメージではなく、本町も含めてやることになる。なので、我々としてはどちらでも使える。

志賀委員（流山市観光協会）

我々の会社が行おうとしているもの以外に別の会社も市内に入ってやるということか。

事務局

そのとおりで、別の会社が入るということだ。

志賀委員（流山市観光協会）

分かった。

藤井会長（日本大学）

先ほど「100円」というキーワードも出てきたが、先日、講義をしているときに研究室の大学院の学生が、「印西市が大変なことになりそうですが、先生はどう思いますか」と言

われたことがあって、あそこは「ふれあいバス」という、こちらでいうと「ぐりーんバス」のようなものを取り組まれている。これは市長が替わってからの公約で、地域に「ふれあいバス」が面的に広がってきていると。また新しい申請が出たらしくて、民間事業者さんのバス路線とほとんど競合していると。そういった中で運用していて、「先生、第二の流山になりそうなのですけど」と言われて、どんな状態か私も見ていなかったから、「じゃ、見てみようか」という話をしたが、ふれあいバスは100円という形で動いている。「流山は運賃を改定したんですよね」ということで、「競合するところの問題を解決するためには当然運賃格差で民間の事業者が成り立つ考え方を持たないと運用できないんだよ」という話をした。そうすると、「印西はこれから大変なことなるみたいことを協議会で聞いてきた」という話だった。

ということは、100円がいいかどうか。ワンコインは乗りやすい。ただし、それが民間路線バスの撤退につながってしまうようなことが本当に起きてしまうと、それはいいかどうかを考えないといけない。そういった面では、運賃の妥当性というものが、本協議会とはまた別に運賃協議会というものが開催されるが、その中で適正運賃を見ていかなければいけない。それで交通モードを選択していくような仕組みをきちんと位置づけなければいけないということがあるので、ぐりーんバスの問題で、運賃をもう少し高めにしないと危なそうというのも今事務局で考えているようなので、そういった面では、トータルのバランスとしての交通モードを選択していくときに、どのような運賃設定も含めた妥当な地域の利用というものを考えていくのかをぜひ第2章以降でも市民目線で考えてもらいたい。安いにこしたことはない。安いのにこしたことはないのだけど、維持、継続できる交通の仕組みが残らないと、それは逆に市民に戻ってきてしまうことなので、ぜひそれはまた一緒に考えさせていただきたいのでよろしくお願いします。

志賀委員（流山市観光協会）

前回、南流山の路線で京成バスとぐりーんバスが重なる路線があって、京成バスとぐりーんバスと離そうという話をしたのだが、私は意見として、同じ路線を走っていても京成バスが走っていない時間帯もあるので、その時間帯にぐりーんバスが走る分には、我々利用者としては利便性が上がるのですごくいいことだと。何かというと、民業圧迫だということで反対される方が多いのだが、そこは違うよという話をしたら、初めて京成バスの方が、実は民業圧迫ではなくて、利便性が上がると我々としてもプラスになることがあると言われたので、今後もそういう路線は出てくると思うが、ぜひそこは、我々利用者からすると利便性が上がるということであれば、線を替えたりとかする必要はないのだと思うが、先生、いかがか。

藤井会長（日本大学）

全く同感だ。というのは、路線重複というのは、単に線を引いたときに重なるだけではな

い。これが時間重複になっていたりすると、通勤時間帯に合わせてとか移動時間に合わせる形の時刻表になっていることが問題だ。そういった面では、時間空白を埋めるための移動支援に特化するのであれば、路線が重なっていても特に問題はない。その辺のところの明確な位置づけも今まで見えていない。ただ、一つ運行の問題があるのだが、限られた朝、昼の時間帯だけではなくて、中を定時的に運行しなければいけない。そうしないとコミュニティバスとしての運行を認めないという運輸支局の1つの基準もある。そうすると、日中時間帯だけ動かすとか、そういったところが、ある意味、特例的な運用でやらなくてはいけなくなったり、その辺は注意しなければいけないのだが、基本的な考え方としては、そういうことができれば相乗効果を生む形で運用できる仕組みかなとは思う。制度上のこともあるのでその辺は精査しなければいけないかなと思う。

杉浦委員（公募市民）

最後に一つ。事務局をお願いしたいが、ぐりーんバスの本数をもっと増やせとある。市民がぐりーんバスを間違えている。だから、ぐりーんバスはどういう意味で存在しているのかということをもっとアピールするべきではないかと思う。増やすということは経費がかかる。結局、民間との競合の問題もある。市民がそれを勘違いしている。タクシーではないのだと私はよく言う。それをもっと周知徹底してアピールしていかなかったら、もっと増やせもっと増やせといったらどうになってしまうのか。それをもっとアピールしてほしい。

藤井会長（日本大学）

まさしく、実際の利用。利用者さんは今の生活よりも、もっと便利になることを望むというのは習慣なので、そこを行政計画の中でどのように判断していくのか。きっちりそれを説明していくというスタイルをとらなくてはいけないかなと思う。

では、進行を事務局に戻したい。

<その他（連絡・報告事項）>

事務局

委員の皆様で、その他、連絡、報告等があれば挙手をお願いします。

次回の協議会は8月19日火曜日14時から、生涯学習センター1階の多目的ホールで開催するので、ご出席をよろしくお願いします。

以　上