

令和 7 年度流山市地域公共交通活性化協議会 第 1 回事業者分科会

【日時】 2025 年 7 月 11 日（金） 15:30 ～ 17:30

【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 回事業者分科会）

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）

まず定数について事務局よりご報告をいただきたい。

事務局

定数の確認をさせていただく。出席者は 7 名、代理出席は 2 名、欠席は 5 名。欠席委員の 5 名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が、いいか。

【異論なし】

藤井会長（日本大学）

現在、公開希望はゼロということで、傍聴希望者がいらっしゃったときには、その都度、ご連絡をいただければと思う。

では、議題 1「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たい。

<議題 1 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 2 を基に説明）

藤井会長（日本大学）

ご質問、ご意見等があれば承りたい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

市役所と協議を重ねているけれども、たしかこの話題が出たと思うが、5ページの運行の仕組みで、地域組織（利用者）に「利用促進」という言葉があるが、本来、こういった乗り物を必要としている人に対して導入するものだと思っている。必要がない人にまで、「これを使ってくださいね」という利用促進はどうか。そういう意味ではないかもしれないが、その辺をもう一回ご説明いただきたい。

それから、15ページで、1日平均12人以上を目安にとあるが、この12人は入れ替わり立ち替わり12人なのか、毎日同じ12人なのか、その辺でも判断基準は変わってくるのかなと。12人いくかいかないかのところに、先ほどの利用促進に戻るが、12人いかないと廃止になってしまうからということで、また必要のない人が乗るのではないか。この12人に、本来知らせなければいけないのだろうけれども、知らせたがために、利用しなくていい人まで利用しようということになるのではないかとということが疑問に思うが、その辺はどうか。

事務局

1点目、5ページの運行の仕組みに関する部分で、地域組織の「利用促進」という表現だが、先ほどの説明の中で「地域内外の方に運行を周知し」という言い方をさせていただいた。無理に乗っていただくというつもりはない。必要な方が、こういった仕組み、乗合いタクシーをやっていることを知っていただく。それを聞いた上で、必要な方が乗る。そういう認識でいいと思う。

2点目、15ページで、1日12人という設定。例えば偏った、同じ人が毎日続くことも考えられるのではないか。それが果たしていいのかということだと思う。これは実証実験の中でそういうデータで出てきたら、それを踏まえて検討するべきではないだろうか。今の段階でそれを判断するのは難しいかなと思っている。そのためにも、第1期、第2期が重要になってくると思うし、また、先ほど番号管理ということで、そこを正確にアンケート、利用実態を分析することが重要だと考えている。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

12人を超えるか超えないかというところが引っかかるところだが、その辺も検討していくということで、分かった。

福本委員（京成バス千葉ウエスト株式会社）

単純に利用方法の質問だが、初回登録制というふうに伺ったが、そのタイミングはどのような形で登録する流れになるのか、やり方を教えていただきたい。

事務局

時期については今明確にうたったところはない。ただ、登録カードの必要性ということは皆様に説明したとおりなので、初めて乗るまでというタイミングになるので、例えば17ページに示したスケジュールでいくと、実際の実証実験開始が令和8年2月からということであれば、遅くともそれまでには登録が必要になると考えている。その辺の周知は、例えば許可申請を出してから2か月間でもできるし、また、この仕組みについては令和7年9月下旬の意見交換会でも我々のほうで周知してくので、実証実験開始までには必要という形で今考えている。

藤井会長（日本大学）

その辺は、ある程度スケジュール管理のところで明示していくというスタイルが必要だということ。運行準備が12月からとなっているが、利用者が利用する仕組みが分かっていると全く使えない仕組みになってしまうので、そういった面では、その辺を明確にさせていただく。よろしくお願いします。

蒲澤委員（東武バスセントラル株式会社）

利用券について説明を聞いていて、わかりづらい点があり、最後のお客様がポストに入れると記載されているが、最後のお客様というのは、例えば4組乗った場合に、最後のお客様が4组分全てをポストに入れるという意味なのか、それとも、その都度、1組に対して1人が入れるのか。最後の一人がまとめて入れるというふうに私は捉えたのだが、それをどのようにお客様に周知していくのか。

事務局

そこは説明が不足していたかもしれない。13ページを見ていただくと、この利用券はあくまで案の段階で、様々なご意見を頂きたい。黄色い部分は利用者が記入する欄だが、まず、紙自体は半券で切り取るようになっていて、この利用券自体は運転士さんが各便1枚持っているという認識でいいと思う。右上のほうに、今「第1便」と書いてあるように各便でこの黄色と白の紙が1枚。ということは、人が乗るごとに、この右側の黄色いところの利用者番号、今4マスで、もしかしたら足りないかもしれないが、乗るごとにここが増えてくる。もしかしたら5マス目が必要かもしれない。最後の方が運転士から半券を受け取ってポストに入れるということなので、4组分とか4人分という形でなくて、1便に1枚。そして最後の方が黄色い券をもらってポストに入れるというイメージだ。

蒲澤委員（東武バスセントラル株式会社）

よく理解できた。

藤井会長（日本大学）

5マス目が必要とはどういう意味か。

事務局

今、黄色い紙に4人分のマスがあると思う。最大4人という利用を見込んではあるものの、乗り降りというものがあり得ると思う。一人途中で降りて、また別の人が乗ることが想定される。

藤井会長（日本大学）

想定はされるが、生鮮市場TOPのところで乗り降りするだけで、駅まで、あるいは駅間だ。実際それで4人しか乗れない。今の5マス目がよく分からない。乗った後に最終的に500円払うので、そういった面で利用者にとって損失はないのだが、5マス必要かというその必要性がよく分からない。実際にトリップが、バス停間が非常に離れていて、そういった面で乗り降りが生じた乗合いになるのであれば別だが、この系はまずないのではないかと思う。

事務局

この系統ではあり得ないかもしれない。

成田委員（一般社団法人千葉県バス協会）

公共交通には、路線定期運行以外にも道路運送法第21条の、いわゆる自治体等が乗合運送の許可を国から受けるものなどがあります。資料2の17ページでは、令和7年10月上旬に運賃協議会を実施することとなっていますが、道路運送法第9条4項が改正されたこの規定は、一般乗合運送事業の運賃の協議です。流山市地域公共交通活性化協議会の運賃協議会に関する要綱等の改正に際し、運輸支局の輸送担当から、21条許可の場合は運賃協議ではなく、活性化協議会で協議するものと聞いており、一般乗合旅客自動車運送事業の21条許可は運賃協議会では協議できないと思いますが、その点について国の指導があったのでしょうか。

あと、21条許可であれば車両が限定されると思いますが、いわゆる区域型乗合ということであれば事業者が許可を受けてやるものですが、マグネットシートを貼って保有車両に汎用性を持たせた実験をやるということで、それについての反対はないのですが、21条の許可は車両を限定した取扱いだったと思います。本件の協議は、車両限定の取扱いでなくてもいいのかどうかをお聞きしたいと思います。

あと、そもそも、この実験が1年間ということで、平均乗車人員を算定する。この資料だと15ページ。実証実験期間1年間で、分かりやすいのだが、第3期と第4期で平均12人以上ということで、この結果が出たら、では3か月後の線で、もうやめるやめないというのは事前に決めないといけないので、平均を取るのは第4期の手前でないと、1年と言いつつ、もう既に1年以上やるような計画ではないかなと思う。すなわち、運行判断基準というのは、場合によっては12人以下であれば1年後には走らなくなる。走らなくなるということは、事前に判断しなければいけないはずだが、あえてぎりぎりまで3か月・3か月で第4期までやるというのは、だから、実証実験期間を1年よりちょっと長くするぐらいの気持ちでないと、3か月ごとには見られないので、もし1年にこだわるのであれば、3期と4期は2か月ずつにして平均取って、残りの例えば1か月でなくなってもいいのかなど。それとも、少ないけれども、もう少し続けてやろうかと、そういう立ち止まる判断をする期間がないと、サンセット式でやるとなると事務局でそれを負うというのはちょっと重たいのかなと思います。

最後の質問は、この事業者分科会の前に市民の方の分科会があって、同じ議題を今日やられていると思うが、どんな感じだったのか、概要で結構なので伺いできればと思います。

事務局

1点目、最初のご質問、4ページ目の上にある「実証実験とは」というところ、根拠法令が道路運送法第21条と書いてある。細かく言うと、道路運送法第21条2項に該当すると思う。ここは実は運輸支局さんに協議しに行ってきた。この仕組み、丸ごと今と同じ形で事前に説明してきた。そしてこの21条2項に該当する形で実証実験をやらせていただきたいということで、概略、ご理解は頂いたところなので、そこについては問題ないと認識している。

ただ、21条については乗合い旅客の運送に関する法律、条文の部分なので、運賃の設定はここではないと思う。21条に基づくものではない。やはり運賃協議会に基づいて運賃は決めるという認識で、我々は説明もしたし、そのように今考えている。あくまで、運送に関して、この21条に基づき期間を限定して実験的に行う、そのようなつもりで書かせていただいた。

2点目、6ページに該当すると思う。写真にも出ているような形で、3の「車両」の通常業務と兼用、車体側面にはマグネットシートを貼り付けて、一般タクシーと区別する。これも、運輸支局さんには説明をし、ご理解いただいて、特に指摘等はなかった。車両限定というか、登録する車両は決めなくてはいけないという意見を頂いた。ナンバーというか、どの車でやるということを指定するようなことは伺っている。

3点目、15ページ、第4期直後に本格運行が現実的にできるかということのご意見だが、私もそのとおり認識している。最後のスケジュールも、ぴったり2月から始めたら、確かに4期ぎりぎりまでの結果を求めて、すぐ本格運行は難しいところだ。今結論は出せないが、

例えば3期、4期、丸ごと6か月を運行の判断基準の期間と見る。そして、ある程度期間を置いて本格運行を実施する。それも1つだと思う。あとは、成田委員がおっしゃったように、少し運行期間を変更して、そういった手続等も踏まえた期間を見るとか、それはいろいろな考え方があると思うので、実際に現実的な設定を今後詰めていきたいと考えている。

4点目、市民分科会の方には、まだこの議題は上げていない。我々は今回の事業者分科会からという認識でいたので、今日は事業者分科会だけ。次回の8月19日の活性化協議会で市民を含めて初めて協議される。

成田委員（一般社団法人千葉県バス協会）

1点目の私の質問は、道路運送法9条の4項で変わったのは、一般乗合旅客自動車運送事業の運賃を設定する場合に、運賃協議会等の公聴会などでこういうものが示されて、21条を否定するものではない。21条でいいのですが、乗合旅客運送事業ではない。一般乗用旅客自動車運送事業者が乗合い運送許可を受けて行うものだから、一般乗用旅客自動車運送事業の運賃の協議を運賃協議会でやるのであれば、法的な解釈と、あと流山市公共交通活性化協議会の設置要綱の条項の説明についても、運輸局に確認したのかどうかという質問だったのだが、そこは確認していないようなので、改めて確認して、これを拡大するのであれば、例えば自家用自動車による乗合いで行うのでも過疎地などはあるのだが、それは乗合旅客運送事業ではないので、何でも運賃協議会でやるということだと、既存のバス事業者が不在の中で、それを受託する事業者だけで決定するようなものです。ただ、乗合い旅客自動車運送事業であれば、公聴会等で既にどういう種類の運賃をするかは示された中でやるわけだから、私はこの21条の許可があれば、運賃協議会ではなくて活性化協議会で議決して決めればいいのかと思っていますが、なぜそれができないのかがまだ分からないというのが1点目。

それから、車両の限定であれば、何台使うかは、こうした協議の中では合意形成があったときに何台とか、予備車とか、そういう考え方を車両について必要な台数を示さないと、支局からの話でも、車の汎用性を持たせてもいいけれども限定すべきだというご指導があったのであれば、何台なのかというのはこの協議資料の中に入れるべきだと思うが、これも支局に聞いていただいた方がいいと思うが、そこは重ねて。

3点目、4点目は分かりました。ぜひ、いい方向にやっていただければと思います。

事務局

1点目は私が要旨を理解していなかった。まず、流山市のほうでも、流山市一般乗合旅客自動車運送事業運賃協議会規約というものを作っているの、そういう組織があるというのは皆さんご承知のとおりだと思う。成田委員おっしゃるとおり、ここに諮るかどう、21条に基づいた実証実験を果たして一般乗合旅客の運賃協議会に諮るべきか、そういう認識のもと、説明してしまったが、改めて21条に基づく、要は運賃協議会ではなくて活性化

協議会で協議する内容なのかどうか、ここは改めて確認しておく。次回の協議会までに確認したいと思う。

2点目、車両の限定ということで、台数。実際に運行は1台ということなので当然1台だけでいいのかという話もあるし、またタクシー事業者さんの方と、何台という形になるのか、これはまだ協議していない。これはタクシー事業者さんと協議した中で、また許可申請等を出す中で必要になると思うので、我々のほうでヒアリングした上で明示できる段階になれば報告したいと考えている。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

事業者側の問題になるのだが、質問したい。本格運行になったら、運行管理者の資格を持っている人が旅客で持っていないと本格運行はできない。実験の段階で旅客の資格を持った運行管理者を事業者に限定するかしないかを確認したい。

事務局

事前の運輸支局との協議の中では、21条に基づく実証実験の中では、旅客の資格はなくても大丈夫という確認は取った。ただ、本格運行には必要ということでは言っている。ご認識のとおりだと思う。改めて細かい話を今後協議に行くので確認したい。

藤井会長（日本大学）

本格運行ということを考えるときに、先ほど、今回の実証実験ではかなり限定的なところでの需要を継続できるかを調べると。例えば週3日というところが本来の地域ニーズとしての声がアンケートでは上がっていた。だとすると、本格運行は週1回ではなくて拡大する可能性についての検討であったり、あるいは今回の場合には時間運用で90分という形で、午前中の買い物支援にかなり行くと。あるいは鉄道駅利用の午前中のアクセス型の利用にかなり重きを置いていると。例えば将来的に事務局としては、今回の実証運行で、限られた時間だが、それ以外のところのニーズがあるのかとか、そういったものを併用的に調査するような仕組みは考えているのかいないのか。というのは、この形が実証実験でうまくいけば、そのままこれを、この地域だけの限定型で動かすのだという考え方なのか。もっとニーズが広がって、この仕組みがあれば、少し広げていっても可能性があるのかということ、実証スタート1年間の間で確認していく。余裕を持ったというか、動いていって、実証実験で確認するのも大変で、余分な仕事を言うような形で恐縮なのだが、ぜひ地域のニーズをぜひ確認していただきたい。

もう1点。5人になった場合には20分待たなければいけない。これはもう定員があるのでやむを得ない。だとすると、その方たちが来たときに待合いできる空間は事務局でどのように考えているのか。自治会館だから、自治会館の中でお待ちいただくようなことで考えるのか。駅のほうは駅の方のバス停などの停留所のところで対応できるような仕組みがある

のか、あるいはさらに5人並ばれていると乗れませんみたいなどのアナウンスであるとか、そういったものを導入する検討時期、12月の運行準備の時期にはかなり丁寧な対応をせざるを得ないのかなと思うので、そういった面では、それを形にするということで、住民の方たちが使えない仕組みだなと思ってしまうと、なかなか根づかなくなるので、その辺、検討いただけるとありがたい。意見、要望なのでぜひご検討いただきたい。

<議題2 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）

第1章の「計画の背景」の基本的な修正ということだ。これから具体的に第2章以降の中で計画な具体的な位置づけを運用策という形の中でどのように見ていくか、その柱になるところで、懸念されてきていたぐりんバスの重点などをどういう方向性で行くのかということで、もともとの立てつけに見直しの根拠をきちんと入れていくべきだろうということで改正しているところが中心かなと思う。

それでは、どの観点からでも結構だ。ご質問、ご意見等を頂きたい。

高山委員（一般社団法人千葉県タクシー協会）

今、ご説明いただいたが、前回の協議会の終了時に28名の協議会委員の、この見直しに関するアンケートのたくさんのものを頂いた。多分これが議題になって、そして今回、事務局の回答案というものがあるのかなと思っているが、そもそも公共交通計画で、円グラフでは「見直しが必要」だというのが過半数以上、「わからない」も入れると約4分の3以上が「見直しが必要」ということがあった。

私は個人的な意見もあったので皆さんの意見をくまなく見たのだが、大きい議論をしなければいけないなというところがあったが、その辺をまず整理した上でこういう形で見直し案を頂ければと思う。一般化時間についてもご説明を頂いた。一般化時間についてはかなりの意見があったというふうに報告があるが、その辺の議論はなしでこういうふうにしていくのが果たしていいのかというのが率直な疑問だ。

事務局

今回の進め方だが、皆様から頂いたご意見を全て見させていただいた。様々な意見がある中で、市の事務局の回答が出るのが遅くなってしまったが、今回お出しさせていただいた。

事務局の意見、意思是、大きく上2つの部分が該当している。ここに基づいて変更点、見直し点を上げた。当初、進め方についての説明をスライド資料で作成したと思うが、何もな

い中で、頂いた意見だけで見直しを議論、協議していただくのは難しいかなと思ったので、一つ目安になるのは、事務局案を提示するのがいいのかなと思った。そこで、今回このような形に至ったところだ。ただ、皆様の意見等、これを全てなくせるかという、事務局の考えになってしまっているのも、何も直っていないというご意見もあるかと思う。そういったご意見も頂ければと思う。ここは本来、大きく議論すべきではないかと。我々のほうで議論するポイント、囲い忘れていた部分があれば、ご指摘、ご意見をいただきたい。あくまで、事務局案がある方が協議がしやすいかなということで今回このような形を取らせていただいた。

藤井会長（日本大学）

恐らく高山委員が言われているところは、今回、アンケートで回答がたくさんあったとしたら、それが資料2のスライド資料の19ページで見ると、第1章から第8章まで構成されている。その中のどの部分についてまず議論するか。今回、あくまでも第1章で具体的な流山の公共交通の課題がどこかということの基本にするよと。それに対して、まずは市民意見、あるいは各委員の皆様の思い、こういったところがどういった点に集約されていたかという観点を何点か示してもらって、そこを受けた中でどのように修正したのかというところの改正案に、段階に1つステップを入れてもらえないかというような話かなと思う。今回は、アンケートをやったので、まずは1つ、どのように委員の皆様にご確認を頂くかということ考えたときに、修正していったところにその意見を反映しているのだという前提で、赤字修正されるような形で組んでいったけど、例えばどういう意見を参考にしたら、あるいは逆に、こういった意見はあったけれども、市に対してはこういう課題あるいは認識があるので、こちらについては組み込まないでこの運用計画を立てたとか、そういうワンステップを置いてもらえるといいかなと思うが。

高山委員（一般社団法人千葉県タクシー協会）

会長のおっしゃるとおりだが、一番懸念されているのは、この計画の基本の肝のところの部分かなと思って、先ほど会長が冒頭、市民からぐりーんバスについての意見もあったということなのだが、特に私が懸念しているのは、例えば今回の1番、2番という話であれば、委員の4分の3の方が見直しが必要だと言っていれば、どういうポイントで見直しを考えて、たたき台を提示したのかというところの説明を頂かなければ、28人いれば、見直してと言ったにもかかわらず、この提示だけが先行してしまうのは理解が追いつかないのではないかなと思っている。

藤井会長（日本大学）

示し方について調整が必要かなという感じがする。これは事務局と一緒に考えたいと思う。

成田委員（一般社団法人千葉県バス協会）

1つ目の話は、スライド資料の19ページで公共交通計画のページごとに、いつ分科会で決めるとなっているが、事務局説明では、前のものが出ればやるとおっしゃったが、ページごとに分けるのは、ものすごく膨大な作業を分けているというような感じがして、大事なことは、どこを変えるのかという時系列の修正は別に議論しなくてもいいと思う。今まで通らなかったけれども、運転者不足になったとか、そういうのは時系列である。大事なことは、議論になった一般化時間の取扱いとか、大きな計画の骨格となるところは今後こういうふうに改定していくというのをまず、それは合意形成を図った上で、あとは時系列については任せてくださいと。だからこのページ数で事務局がせっかく作っていただいているので、もしこれでやるのであれば、今日はもう既に1ページから8ページまであるのだが、この1ページから8ページまで説明したときに、その後ろではどういうことになるのかということのも併せて示していただいたほうが、順番に段階的にやっていくということのも必要だと思うが、改定する自治体もいくつかあるが、あまりこういうふうに分けないで、変更点だけ、重要なところだけ議論して、あとは事務局に任せてほしいというようなところもあると思うので、この段階的なやり方だと、大事なところがなかなか分からないまま行ってしまうのではないかなと思うので、これは意見だが、これで進めるのであれば、次の9月とか10月の部分はこうなるという予告みたいなものをして説明された方がいいのではないかなというのが1つ目だ。

それから、説明がなかったが、2点目は、一般化時間についてかなり時間を割いてご説明を頂いて、説明していただいた内容は理解した。一方で、私はアンケートに関する事務局の見解を一生懸命見たのだが、一般化時間については、このままでいいという人と直してくれという人が半分半分ぐらいだ。私はバス協会だから、一般化時間を直せという意見ではないのだが、事務局は既にこの一般化時間を少し直した上でやるということをおっしゃったので、今日の説明の中で聞こえなかったのは、なぜ変えないで一般化時間をそのままやるのかという説明を紙でちゃんと話して、分かりにくいから変えてくれという人もかなりいるので、一般化時間を変えないのだということをやった方がいいと思うのだが、今日はそれは資料にもない。それから、高齢の女性の徒歩が15分で、内閣府のものだったら15分が限界だというのだが、高齢の方がなぜ使ったかというのは書いていない。一般化時間をそのままいくというその理由の合意形成を図ったほうがいいのではないかなと思ったので、これはみんなで作業をシェアするという形ではなくて、事務局で負う作業なので、まず案としてお示しいただければそれを議論するということになるのだが、最初のスタートのときの、策定するときのエネルギーよりは改定ということでポイントを絞って、次の5年間はこうやるのだということに議論を絞っていただいたほうがいいのではないかなと思ったので、意見として述べさせていただきます。

藤井会長（日本大学）

まさしく、そこは大事だ。先ほどの市民分科会でも、一般化時間についてご指摘があった。それをやることのメリットが見えてこないで、それをやると、公共交通のサービスレベルをきちんと評価できる。そうすると、地域満遍なく利用者のニーズと具体的に提供するところのアプローチが可能になるみたいなことをちゃんと説明することに力を入れないといけない。

それから、先ほどの高山委員とも重なるところで、どこが改正の趣旨なのかということ、まず事務局として示さないと、部分改定の継続でいったときに、本当にトータルとしてその趣旨が伝わっているかどうか、ここが見えないということがある。そういった中では、改定するに当たっては冒頭から、現状のぐりーんバスの位置づけが本当にいいのかということ、これは再三、協議会の中でも言われ続けている。そういったところにどのように向き合うのか。今回の段階では、ある意味、本来の枠組みであったところをきちんと役割を認識した形で与するのだという言葉になっている。だとしたら、これは、先ほど市民分科会のときにも私は発言したのだが、どのような形で、一気にドラスチックに変えることはできなかったとしたら、段階的にどういう路線が本当に役割分担の中で、それこそ担うべきところと担うべきではないところが本当に共存しているのかどうか、そういうものを段階的に調べていく中で、そこをどういう手当てをしていくのかという方向性を示していかないと、この改善計画の評価はなかなか成り立たないのではないかという話をしていたので、その辺の趣旨をちゃんと見える化する形で、特にどの部分を改定していくのか。特に今ご意見があって、一般化時間の話とぐりーんバスの扱いはどうしても避けては通れない。これがこの協議会だと思う。先ほどの市民分科会でも、一般化時間を使っているところは、私が関わっている24の自治体では一個もない。ここだけである。ただし、サービスレベルを評価することにトライしているところに対してはとても面白い。でも、それが分かりにくさにつながっている部分があるので、そこをどのように見える化するか。チャレンジするのだったら頑張りましょうよという話を先ほど申し上げさせていただいたが、その辺のところで、バスとタクシーの合わせ技でサービスレベルに取り組めるといい。そういった面では公共交通というのは本当に一体だよねというところを評価する仕組みにもなるので、その辺をぜひ事務局はいつかちゃんと示していなくてはいけないと思うので検討してほしい。何かあれば発言する。

事務局

貴重なご意見ありがとうございます。今回、我々もこのような形を取らせていただいたものの、委員の皆様のおっしゃるとおりだと思う。これを作っていく中で、一言一句変えるというのは、キーワードを詰めることのご意見を頂くということが確かにあるので、そういった見せ方、見直しの提示の仕方を改めて考え直させてほしい。そういった中で、ぐりーんバスとか一般化時間をなぜ使うのか、そのメリットもきちんと示せるような形で、これから改めて分科会の方で協議させていただきたい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

具体的にどの部分がということではなくて、今、藤井会長がおっしゃったこととかぶるところもあって申し訳ないのだが、私は、令和元年にこの協議会が発足したときから参加させていただいている。利用者の方から、利用者にとっては選択肢が多いほうがいいという意見が出て、もう何年もたっている。中には、新しくバス停を作るときでも、たとえ利用者が2人でも3人でもいれば設置するべきだという意見が出たり、一生懸命事務局が考えてくれたのだけれども、なかなか伝わらない。タクシーの立場で言わせてもらおうと、この協議会は利用者側の意見がすごく強いなと感じていた。人数の問題なのか、あるいは出席する委員の立場の問題なのか、分からないが、例えば、普段タクシーを利用する人が利用者代表でいてもいいのかなとか、勝手に思ったりもする。

今回のぐりーんバスは、部分的にピンポイントで言わせてもらおうと、一番最初の協議会でもあった話なのだが、例えば長崎の野々下ルートなどは、流山おおたかの森駅を経て豊四季駅を経由して南柏駅まで行くという、この3つの駅を結ぶのが果たしてコミュニティバスの役割なのかというのが出た。あれから7年、8年経つのに、まだその辺が改善されていない。ここはやはり改善してもらいたい。タクシーから言わせてもらおうと、ぐりーんバスが通ってしまったがためにタクシーの仕事が減ってしまったというのがある。これは現実問題としてある。そこへ、今度、タクシーを呼んでもなかなか来ないと言われても、いや、そこにぐりーんバスが通っちゃったから、タクシーはどうしてもタクシーを必要としてくれる方に行ってしまうのですよと、これも何回も言っているのだが、結局その辺が改善されていない。

今やっと、ここで見直しのお話が出てきているので、何としてでも、タクシーもそうだが、事業者側の意見を利用者に分かってもらいたい、そういう思いがあつていろいろと意見を言っている。この中で一生懸命事務局は考えているのは分かるが、やはり何かちょっと理解しにくい、分かりにくいなと思ってしまったので、今、会長もおっしゃったように、何とか委員の胸に伝える方法をもう少し工夫してもらえたらと思う。個人の意見だが、ぜひよろしくお願ひしたい。

藤井会長（日本大学）

先ほど市民分科会でご意見があつたが、公共交通の利用者が自分の意見だけを言い過ぎると。そういった意見を市民委員の方も言われている。公共交通というのは限定された形の中で、それが維持されないと自分たちの地域移動はないのだということ。それから過剰なサービスを望むべきでは本来ないのだという趣旨の発言をされている。片や、もう一人の方は、移動するに当たってはワンコイン 100 円で移動したい。それをやっている自治体さんもあるみたいな話があると。そういった面では、いろいろな方が会議で言われるのだが、ただ、協議会の中で市民委員の一人として、そういった公共交通をきちんと理解してもらうこと

を進めなければ、その地域の公共交通はだめになるという発言をちゃんとされる方が複数いらっしゃる。そういった形もあるので、そういった面では、今回別々に行ったが、こちらに重きを重ねる意図が、かなり共通する部分があるなと感じているところなので、改正要点を絞り込む話と、それから市民が分かりやすい視点としてそういったものが伝わること、その辺のところを改正の趣旨として運用しないといけないかなと思う。ぜひ参考にさせていただければと思う。

あと、これも余分な話で同じ話をさせていただくが、大学院の講義のときに、研究室の学生が、印西市さんの地域公共交通会議の傍聴に行ったと。そのときに、ふれあいバスの拡充の話といったような話があった。路線重複という、民間事業者さんが走っているところとほぼ丸かぶりで運用していて、運賃が100円。「こんな形で本当にいいんですか、第二の流山になるかと思って心配になりました」と。「それは大変だよね。まだ流山はいいよね。運賃改定したからね」みたいな話をしたが、首長の思いが強過ぎることによって、公共交通のバランスが崩れてきている。こういったところに対してはちゃんと地域に見合う仕組みを公共交通会議の中で運用していかなくてはいけない。そこは大事にしたいと思うので、ぜひ、今回は、字句修正みたいな形のところだったが、ここの改正要点は、ここでとにかく行きたいといったところについては、柱をしっかり見せていただきながら議論を展開できるように、事務局の準備を進めてもらいたいと思うのでご理解いただければと思う。

成田委員（一般社団法人千葉県バス協会）

今日はスライドの後ろのほうになると思うが、個別の具体の施策の内容が、その時期までは見られないというのがあって、それは先ほど言ったのだが、その中で、5年間の計画を実行していく中で、例えば実際の運用はうまく事業者との調整がつかなくてできなかった部分とか、具体的に言うと、基幹的な路線というものを示していて、その便数が減った場合には、基幹的な30本以上に合わせて増やさなければいけないとか、それからもう何度か、民間バス路線で廃止にしたところがあって、その廃止したところをまた走っている。基幹路線なので、走らせる場合には補助金を出してお願いする。ただし、廃止したバス事業者はそこには参加できないと、こういう具体的な話も計画の中にあるのだが、実際は5年間のそういう事例は違う形で調整されている部分があるので、バス事業者の具体的な経営に影響のある部分については、今まで5年間でやっていなかった部分はそのまま残すのではなくて、時点修正というよりも、事業者との協議が必要になるがそもそもそういう項目自体を変えていただくような確認とか、この後の第4章、計画の目標を達成するための施策、この辺になってくと思うが、具体的な公共交通の民営バス路線に影響する部分は早目早目に情報を出していただいて、ぎりぎりで決めることのないようにしていただければと思う。これは要望という形でお願いしたい。

藤井会長（日本大学）

事務局、よろしいか。

事務局

はい。

藤井会長（日本大学）

そのほか、いかがか。今日は細かい中身の議論というよりも要望という形で。

荒井委員（流山地区タクシー運営委員会）

このアンケートの円グラフの中で、見直しが必要という割合が結構目立っていると思うが、委員28名のアンケートで、「わからない」と答えている人が結構いらっしゃる。公共交通検討地域についてわからない人が28人中6人。「無回答」を入れると10人。これは委員としてどうなのだろうという。アンケートに対して「わからない」という回答と「無回答」というところで、そこら辺がわからないのであれば説明が足りていない部分なのか、理由は何なのだろうというところもある。今回、見直しに関わるスケジュールも、これは（案）となっている割には意外ともうこれで行きそうな雰囲気資料が用意されている。答えは何となく、一般化時間は変えませんみたいなどころからの話のスタートになっているのかなと感じたのだが、大きなところから何となく問題はあるのかなと。一般化時間の考え方もそうだが、公共交通機関としてタクシーの役割、バスの役割、ぐりーんバスの役割、鉄道の役割、それぞれ役割が当然違うと思うが、それがうまくバランスのとれたところで一番理想的な答えを出していくための地域公共交通の活性化協議会であり、そういう指針であるこういう交通計画ではないかなと思うと、その辺のバランスをどうとるかというのは数字だけでは示し切れないものとかも、どこかで議論する必要があるのではないのかなと、見ていて思うところもあるので、数字で出す方が一番説得力があると思う。一般化時間で計算したから答えはこういうふうに出たというのは、分かりやすさもあるとは思っているのだが、人が移動するというのはそういうことだけではない気が、日頃業務をしていると、ここは多分一般化時間で計算すると弾かれるのではないかと、相当交通に不便しているよなという方が住んでいる地域が結構あって、そういうところに地域組織が立ち上がるのか、3人ぐらいしか住んでいないみたいなどころがあったり、その辺をどのようにうまく拾い上げて、ぐりーんバスという位置づけが、どこを走らせることが一番、クッション役がぐりーんバスではないかなというところで、既存のタクシーであれバスであれ、鉄道というのは、決められた区域、決められた路線で走っているわけで、その中で出てくる移動困難な方々をどのようにフォローするかというクッション材がぐりーんバスさんの役割としてバランス調整に一番幅を持たせられる考え方の幅が広がるような気がとてもするのだが、1つの意見でしかないが、まずはスケジュール（案）であるならば、どういう形で話を進めていくかをまず先に決めた上で、今後どうしていくかということで。これだともう最後まで決まってしまうわけで、

これで行くしかない雰囲気がすごくあって、エンドになってしまうのかみたいな話になってしまうので、その辺をもう少し触れていただければと思う。

事務局

このスライド資料を示したのは、あくまで（案）と言いながらも、そこまで皆様を感じてしまう内容であれば、確かにちょっとやり過ぎた部分があり、見せ方が下手だったと思う。18ページで示した見直しの進め方（案）も含めて、改めて我々のほうで考え直させていただくので、今回のご意見は重く受け止めたいと思う。

藤井会長（日本大学）

今日の議論としては、具体的に良し悪しということではなくて、どういう議論を展開するかというところを各委員の皆様からご意見を頂いた。これは非常に大きいかなと思う。そういった中でも、位置づけをどのように明確化するかということと、その位置づけが明確化できたとしたら、それにどのようにアクションプログラムのように具体的な方策を年次計画に織り込む形で検討していくのか、そこを落とし込んでいかなければいけない。その最終形のイメージについて皆さんで共有しながら、この部分についてはできそう、あるいはこの部分については残念ながら次の計画まで待たなくてはいけないかなとか、そういうものももしかすると出てくるかもしれない。その辺のところの強弱のイメージ、やるべきところはここということをしっかり見せていただきながらご議論を進める。そこをぜひ取り組みたい。

スケジュールについても、会議体に合わせたスケジュールとして今回メニューが出ているが、今回は議論の柱の絞り込みを見せていただいた中で、そこについて、実際にはもう1年半以上あるので、その1年半の中で最終形をどう考えるのかということである。ただ、事務局としては1年半ぐらいの余裕を持った形の中で意見が出てくると、それを調整できるよねという逆算の計算からすると安心できる修正をしたいという思いが結構見えているかなということもあるので、最初の方角性の議論を丁寧にやらせていただいて、あとはお任せというところで、それぐらいの位置づけで動かしていきたいと思うのでよろしく願います。

それでは、その他にご意見がないということであれば、進行を事務局に戻したい。

<その他（連絡・報告事項）>

事務局

委員の皆様の方から、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日火曜日午後2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