

令和 7 年度流山市地域公共交通活性化協議会 第 2 回会議

【日時】 2025 年 8 月 19 日（火） 14：00 ～

【場所】 流山市生涯学習センター（流山エルズ） 多目的ホール

【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 2 回会議）

資料 3：委員名簿

資料 4：出席者一覧

【議事】

藤井会長（日本大学）

会議を進めていくが、まず定員の確認をさせていただきたい。

事務局

出席委員は 22 名、代理出席 1 名、欠席が 6 名である。なお、欠席委員 6 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）

それでは、会議を進めてまいりたい。

会議の公開・非公開については、公開という形で進めてまいりたいが、よろしいか。

【異論なし】

藤井会長（日本大学）

傍聴の方がいらっしゃるのではお入りいただければと思う。

【傍聴者入室】

藤井会長（日本大学）

傍聴の方が入られたので、早速進めてまいりたい。

それでは議題 1 「令和 6 年度実施事業の評価について（報告）」について、事務局より説

明をお願いしたい。

<議題1 令和6年度実施事業の評価について（報告）>

事務局

（資料2を基に説明）

藤井会長（日本大学）

両制度について結果報告の説明があった。どちらからでも結構なので、ご質問、ご意見があれば承りたいと思う。

高橋委員（公募市民）

質問だが、マタニティタクシー利用助成制度と高齢者の免許返納について、それぞれ申請があったのは全体の何%だったのか。

藤井会長（日本大学）

対象者に対してどれだけ申請があったのかということかと思うが、お手元に数値はあるか。

事務局

お答えできるデータが今手元にない。全体の母数は、そのような統計をまだ取ったことがなく、免許返納に関する全体の母数、対象者が何名いるのか、またマタニティタクシー利用助成制度に関して対象者が何名いるのか、担当課にヒアリングしたこともないので、今後、この母数について確認した上で、次の機会にご報告させていただきたい。

高橋委員（公募市民）

マタニティタクシー利用助成制度は、令和5年度で申請者数が275名、令和6年度で387名ということで、増えていることはよく分かったが、これが全体のどれぐらいかという数字が、今後いろいろな政策を考えていく上で大切になっていくのではないかと考えて質問した。

藤井会長（日本大学）

「子育ての街」という形で、TXの沿線のまちでも特化している制度をとっているの、それが数値としてどのように乗っているのか、その辺はぜひこの場でご紹介いただきたい。

井田委員（NPO ながれやま子育てコミュニティなこっこ）

マタニティタクシー利用助成制度の拡充をしていただいて、大変ありがたく感じているところだが、実際に子育て支援をしている立場から、タクシーを使いましたという方にはあまりまだ会ったことがなくて、令和6年度で利用が387人ということは、妊産婦さんが減ってきているとはいえ、まだ何千人という子供は生まれているはずなので、全然まだまだかなと。私どもも制度の周知が、私たちの立場からも足りないなと思っている。報告を聞いて、これから市外のタクシー事業者さんも対象にしてほしいという意見は結構切実だと思っていて、流山市内で出産できる産院の数が足りていない。柏市、松戸市、三郷市の産院で出産したという方に結構会う。なので、市外のタクシー事業者さんを使いたいという意見は多分多いだろうなと思うので、支援する立場からそれはぜひお願いしたい。

事務局

まず周知がまだ行き渡っていないということで、もう少し普及が必要というのは今改めて感じたところだ。

また、マタニティタクシー利用助成制度利用者については、例えば母子手帳の交付部数などから比較することもできると思うので、その辺は先ほどの高橋委員の質問と同様に、調査してご報告していきたい。

また、市外の利用についても、例えば3ページの助成制度の実績をご覧くださいと、表の右下、1人あたりまだ6,586円しか使われていなく、2万円の上限に対してまだこれだけという見方がある。つまり、例えば市外に行ったときに帰りに使えないという実情もあるかもしれない。この点も十分このデータから読み取れるので、今後また協議していきたいと思っている。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

1点目、マタニティタクシー利用助成制度の中で、対象になるタクシー会社をもっと増やしてほしいという意見が出ているが、2ページに、助成対象のタクシー事業者が12社とある。高齢者免許返納一時金のタクシー券が使えるところも、偶然なのかどうか知らないが、12社と明記されている。これはリンクしているのか。

2点目、昨年8月のときに、助成券が使えるタクシー業者は7社、個人が3で、10個の窓口という説明を受けた記憶があるが、どうなのか。

3点目、先ほどの説明で納得したのだが、高齢者免許返納一時金制度の中のタクシー利用券の利用率が37.2%というのは変な数字かなと思ったのだが、発行枚数が5,856枚と訂正されて、これに基づいて計算すると多分39%になるのだろうなと推測するのだが、そういうことなのだろうと理解した。

4点目、同じところでタクシー利用券の発行枚数に関して39%しか使われていない。その利用期間が1年間というのが大きく足を引っ張っているのではないかと思う。利用期間が1年間しかないという条件は見直していただく必要があるのではないかと強く思った。

事務局

1 点目の、タクシー事業者の数が、マタニティタクシー利用助成制度、免許返納、どちらも 12 社ということで、これは同じ会社になっており、リンクしている。

2 点目の、以前の協議会の中で 10 社という報告があったかもしれないが、これはマタニティタクシーの開始当初と免許返納の開始当初と数が違うように、その都度、タクシー会社の統合等により変更となっているので、今の最新の時点で 12 社ということでご理解いただきたい。

3 点目の、免許返納一時金制度の利用率 37.2% は、先ほど報告したように、発行枚数の修正をさせていただければ数字は合っている。

4 点目の、タクシーの利用率が 37.2%、これは利用期間が短いことが原因ではないかと。私どもも評価させていただいたときに、それも一因ではないかと考えているが、まだこれを延長するという結論は出せないなので今後検討していきたい。

三浦委員（京成バス株式会社）

13 ページの高齢者免許返納一時金制度の「制度の評価」の一番最後のところで、「制度があるから免許を返納した」という方は 1 割なので、「後押しになっているとは言い難い」とあるが、必ずしもそうではないのではないか。この中で見ると 10% だが、流山市の中の免許返納者数が何人から何人になったという見方をしていただければ、ひょっとしたら、10% と違う数字が出るかなと思っている。大体 70 歳から 75 歳以上の免許返納率は警視庁のデータを見ると 5% ぐらいが通例で、この 27 人が流山市の中で何% になるのか分からないのだが、流山市でも同じ 5% とすると、それは、7%、8%、10% になったとしてそれは十分に効果があると言えると思うので、そういう形での数字をまたどこかのタイミングでお教えいただければ参考になると思う。

事務局

先ほど高橋委員からご質問のあったとおりで、これについても確かに市内の返納者に限るのかとか、母数を出しにくいところだったのだが、流山警察さんにも確認した上で、母数となる数字、また、免許返納率等がどう動いていくか、これも確認して今後ご報告できればと思う。

櫻井委員（東日本旅客鉄道株式会社）

高齢者免許返納一時金制度について、大きく 2 つ論点があると思う。まず 1 つ目は、そもそも 75 歳以上の高齢者で免許を持っている全体の人の何割がこの制度を使っているかという論点。もう 1 つは、制度を活用して配布された枚数の利用率をいかに高めていくかという論点。この 2 つの論点が重要かなと思っているので、そこをしっかりと書き分けて評価いた

できればいいのではないかと思う。

あと、瑣末な話で恐縮だが、8ページ目の下半分の助成券の種類の助成対象者数というのは、最初ぱっと読んだときに75歳以上の高齢者で免許を持っている人が対象者数かなと思っていたが、「助成を適用した数」の方が正確ではないかなと思ったので、そこを確認いただきたい。

事務局

1点目の、75歳以上の免許保有者、2点目のそもそもの利用率については、先ほどと同様、現況を確認して報告する。

3点目の、8ページにある下の表の左から2番目は「助成対象者数」となっているが、おっしゃるとおり「助成適用者数」の方が正しい。

藤井会長（日本大学）

今、いろいろ数値の捉え方についてご指摘があった。これは、次の地域公共交通計画を策定していくときに、アウトカム指標あるいはアウトプットとかいろいろな表現をするが、毎年毎年どういう実績値が上がったかなというところでPDCAを回していくと。そういった計画をつくるときに、どういう評価指標を立てたらいいかということの1つの参考値になる。そういった面では絶対数を把握しておくことが大事だというご指摘があった。

別の自治体で、東久留米市さんは子育てに特化する形のデマンドタクシーを動かしている。流山はデマンドタクシーがまだ現実には動いていないが、東久留米市の場合は、申請対象者に対して実際に手続をして登録している人は、やはり妊婦さんが一番多くて、対象の大体30%をちょっと超えるぐらいの方が申請している。子育て、0から6歳児は30%をちょっと切るぐらい。それから70歳以上の高齢者も利用できるという形の申請にしているが、そこだと11%ぐらいで、そもそも高齢者の人数が多いということがあがあるのだが、どういう対象者に届いた制度なのかということの評価することで、妊婦さん、あるいは子育ての世帯が実際にどういう利用実態なのかを把握しようという、そういう数値の評価を行っている。今制度ができたばかりなので、これをどのように継続していくかといったときに、どういう数値目標を立てるのか。そもそも数値目標を立てるべき水準なのかということもある。というのは、各個人の移動を支援する、これは市の絶対方針であるのであれば、特に数値目標で下限値になったからやめるというものでもないということになってくるので、その辺の具体的な計画策定はこれから行っていくことなので、ぜひ事務局はいろいろな数値の見方を検討いただいた中で取捨選択する形をご検討いただければと思う。

早川委員（流山市社会福祉協議会）

意見というか要望なので、お答えは結構だが、地域公共交通を審議する場なので、そういった観点からは、高齢者免許返納一時金制度については、交通安全、事故防止等々を図るた

めの目的としてこの制度を運用していくということで、その目的を達成できるのだと思うが、事、私のような福祉の観点からすると、それだけではなくて、75歳で車の運転を諦めざるを得ないとなると、そこから、閉じこもり、介護、虚弱化が進んでいく。だから、この場での取組というのは、これをいかに効率的に、効果的に運用していくかというところが論点だが、そこから先にある市の施策の取組としては、高齢者福祉の部門で切れ目のないアプローチ、例えば申請をしてチケットをお渡しするときに、介護予防の機会、拠点、そういったところが地域のこんなところにありますよと。車の免許を返納なさって遠くまでお出かけになれなくなったかもしれないけれども、自分の足腰を鍛える意味でも、このような近くのところにお通いになってはどうでしょうかというようなアプローチも一緒に提供することが厚みのある福祉の施策になってくると思うので、そういったところも忘れずに、市全体として取り組んでいただけるとありがたい。

藤井会長（日本大学）

要望ということだが、事務局、いかがか。

事務局

公共交通という観点からの制度になっているが、高齢者福祉の観点からということで、いただいた貴重なご意見の情報共有をしたいと思う。

藤井会長（日本大学）

実際に公共交通という枠組みの中に高齢者福祉の予算を活用する形で運用している事例は、他自治体でも大分出始めている。最近だと、前橋市で「マイタク」という形でやっているが、これもデマンドタクシーで、デマンドに特化する形で今地域でやっているものだが、75歳以上の高齢者の申請者、さらに65歳以上で免許返納をした方について対応できるような仕組みである。そもそも移動できない人を、どのように移動を支援させるかという制度にシフトする形で運用している事例なども出始めている。

そういった中で、公共交通という枠組みとして考えるのか、福祉といったものの素養をどの程度入れていくのか、また個別輸送という観点で見えるのか、あるいは、今回地域公共交通計画の改定に向けても議論になっているグリーンバスであるとか、そういったものの裁量を含めた形の交通モードのバランスをどのように考えるのか、その辺を併せた形の中で、事務局としてもちょうど今検討をし始めているところなので、そういった意味では、いろいろな情報を、この会議の後でも結構なので、お気づきの点があれば事務局に上げていただければと思うので、よろしくお願いいたします。

それでは、報告事項の1つ目を終了する。

<議題2 八木南団地の公共交通導入検討について（協議）>

藤井会長（日本大学）

議題２「八木南団地の公共交通導入検討について（協議）」について、事務局より説明をお願いします。

事務局

（資料２を基に説明）

藤井会長（日本大学）

ただいまの説明に関して、ご質問、ご意見等があれば承りたい。

長橋委員（流山商工会議所）

１点目は、往路のダイヤの中で、八木南団地自治会館から乗って、生鮮市場ＴＯＰで降りるのみで乗車はないというお話だったが、逆方向も駅から乗って生鮮市場ＴＯＰで降りるというのもないというふうに考えるというか、そういうルールにするのか。

２点目は、もしそういうふうにするのであれば、利用券のところだが、往路の方は乗る場所を自治会館だけにして、降りる場所はスーパーと駅。復路は乗る場所は駅とスーパーで、降りるところは自治会館にすれば、記入ミスもなくなって、その方がいいのではないか。要は、駅からスーパー、スーパーから駅というところの利用はさせませんよというルールが必要なのではないかという質問と意見だ。

事務局

駅と生鮮市場ＴＯＰの間は非常に距離が短いということで、実際にこの区間で乗り降りする方はいらっしゃるだろうということが想定される。だから、今長橋委員が言われるような、ルール化する、また利用券もそのようにするというのも案の１つとして検討したいと考えている。

三浦委員（京成バス株式会社）

２点ほど質問したい。１点目は確認だが、２８ページの補填額のところで、１１，０４０円の運行経費に対して運賃収入６，０００円の場合は５，０４０円の補填額だが、あくまでも１２人だった場合はということで、５，０４０円しか出しませんよというふうに見えるので、１日に１人もいなければ１１，０４０円補填するということでよろしければ、「場合」という表現があった方がいいかなと思うが、どうか。

事務局

おっしゃるとおりで、「場合」という言葉が必要だったと思う。

三浦委員（京成バス株式会社）

もう1点は長橋委員の関連で、利用券は、運転士さんが、利用者数の項目で1から4人のところを丸で囲むと。0人の場合はどうするのか。

事務局

0人の場合は、利用者数0という選択肢を作っていないので、利用券自体がその便は存在しないということになると思う。

三浦委員（京成バス株式会社）

この利用券自体で請求するのであれば、0のところも丸するようにしてあった方が、請求のときに確実な気がするのだが、どうか。

事務局

0人の場合は、この利用券自体は提出不要と考えていたところだが、各便に1枚というルールを作って、要は0人であっても各便ごとに利用券は作る、こういった工夫も必要かもしれないので、これから協議していきたい。

高橋委員（公募市民）

22ページの運行ダイヤだが、1日8便で1時間30分貸し切り。これはもうタクシー業者さんと決まったことなのかもしれないが、もし私が実際、八木南団地に住んでいて利用したいと思ったとき、どういったときに乗るかなと考え、生鮮市場にお買い物に行ったり、もしくは東葛病院に通院したりというときに利用するのではないかなと思う。市場は9時から21時まで開いており、開店とほぼ同時ぐらいに入店はできるのだが、行きは1便に乗り帰りに最終便の8便に乗ったとしても、10時22分に生鮮市場で乗らなくてはいけない。こうなると、なかなか時間がたつぷり取れない。お買い物だったら、小一時間で何とかかなかなと思うが、病院の場合だと、1便、3便に乗ったとしても、受診してお薬をもらったりしていたら、多分最終便に間に合わないかなと思うので、ここはもう少し、例えば1時間30分しか貸し切れないのであれば、ちょっと間を開けて設定していただいた方が、実証実験でも実際に利用する人が利用しやすい時間なのかなと思う。

こちらに住んだことがないのでバスの便を調べてみたのだが、まず、既存の八木南中学校からセントラルパーク駅の運賃は現在210円と出てくる。それより高くしてタクシーの運賃より安い金額で、早い、安い、分かりやすい500円というのはとても納得がいく、合点がいく金額なのだが、往復で考えると1,000円ということ。1,000円を投じて1時間そこいらのお買い物に使うかな、最終便に乗って帰れない病院に使うかなとなると、もう少し利用者視点のダイヤを、実証実験の場合だと考えていただければ、多分こちらの住民の

方はうれしいのではないかなと思う。

事務局

まず、1日8便、90分という運行時間、連続的に90分という運行時間については、タクシー事業者の方々、そして地域組織の方々とも我々は情報共有、協議した上で決めた形になっている。今回の実証実験を開始する時点ではこの90分、9時から10時30分という形でまずはスタートしたいということで協議が進んでいる。

また、利用者にとっては、例えば1便、9時に乗って、最終で戻れるのは駅でいえば10時20分、生鮮市場TOPでいえば10時22分の、1時間半ないくらい。これでは病院利用としては難しいのではないかなと、確かにそのとおりかもしれない。ただ、実証実験でスタートする段階では、まず、このダイヤで始めさせていただいて、例えば行きは病院の利用としてこの乗合タクシーが使えた、ただ、帰りは長引いてしまったのであれば、通常の交通機関、バスであるとか通常のタクシーを利用させていただくということが実証実験段階では必要かと思っているし、地域にもそのように説明はして、内諾はいただいている。

また、路線バスの運賃だが、我々の情報が古かったかもしれない。現状210円ということかもしれない。これは確認して訂正させていただく。

また、利用料金が往復の場合は、ワンコインであっても1,000円という運賃がかかる。これが高いか安いかなという話もあるのだが、設定した基本的な考えは、路線バスよりは高価、通常のタクシーよりは廉価、その範囲に収まっているのかなと思っている。

利用者、地域組織の方にも、この金額等はまだお伝えはしていないが、ワンコインであれば、今言った金額、通常のタクシーよりも安い金額なので、一定のご理解を頂けると思うし、今後、意見交換等でも同様の意見があるかと思うが、我々としては500円でご提示を変えつつもりはないし、これを、例えば200円、300円等の金額にしてしまうと、それ以降、恐らく金額を上げるのは難しくなっている。500円という金額が最も適しているということで、事業者様、それから地域組織の方々とも話していきたいと考えている。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

あくまでも案ということなので、いろいろな案があった方が進めやすいのかなという観点から申し上げたい。

1点目は、16ページに実証実験期間が1年間という表があるが、第1期は実験運行、第2期で課題抽出・分析という、この間は多分実験運行をしていない間なのかなと読み取れるが、実験運行そのものはずっと続いていて、第2期のこの3か月のところで課題抽出や分析をするというふうに私は勝手に解釈しているが、それで合っているのか。

2点目は、スタートと到着点、スタートは八木南団地自治会館の1か所と想定されているが、団地そのものは高低差もかなりあるし、それなりの広さがあるということで、スタート地点は複数設定していただいた方が、より利便性が高いのではないかと感じる。スタート地

点の八木南団地自治会館のロケーションと、21ページの流山セントラルパーク駅西口、私的にはセントラルパーク駅西口には停めてほしいと思っているのだが、このロケーションから見て、今のぐりーんバスの路線と比べると非常に条件がいいように思われる。

3点目は、周りに何もないフラットな場所ということで、例えばこのところに屋根を付けてもらうとか、あるいはベンチが欲しいというような、ユニバーサルデザインみたいなものが許されるロケーションと解釈しているので、ぜひ今回そういうことも検討して導入の計画、案に入れていただきたいと思う。

事務局

1点目、16ページというお話だったが、27ページをご覧いただいた方がいいかもしれない。27ページの実証実験の棒グラフを見ていただくと、1期、2期、3期、4期の1年間、運行については継続的にずっと続いているとお考えいただきたい。運行しながら課題を抽出・分析し、第3期の前には改善した形での運行を検討していくという形で通年で動いている。さらに言うと、1年後の運行で平均12人以上の利用があり、基準を満たした場合は、その後、2～3か月の許可申請手続実験継続期間も運行は続けていくという形で示している。

2点目、往路については自治会館1か所ということで停留所を設けているが、おっしゃるとおり団地内には高低差があるし、複数にするべきではという考えも検討の段階ではあった。ただ、実証実験の第1期を始める時点では、まずは自治会館1か所という形で始めたい。これが例えば第2期の段階で課題として抽出されて、必要ということになれば、その数を増やすという協議も出てくるかもしれないが、それは第3期になる前にご協議していただく内容かと思っている。どうしても、いい条件で始めてしまうと、これが当たり前になってしまう。必要最低限という言い方がいいのか分からないが、そういった形で始めるというのが今回のスタートの基本的な考えとご理解いただきたい。

3点目、例えば駅側の停留所に屋根やベンチ等を設置するというお話。実はこれまでも分科会等でご意見をいただいた。すぐ「設置します」とはなかなか言えないが、ご意見をいただいたことは把握しているので、設置できるような検討はしていきたい。ただ、屋根の設置については建築基準法等もあり、なかなかそう簡単にはいかないルートもあるので、できる限りの待合所の整備という形の検討はしたい。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

承知した。

杉浦委員（公募市民）

質問だが、今は小学校、中学校は夏休みで、お孫さんが遊びに来ている。これは1年間の実施だから、そのときに「おばあちゃん、私も一緒に行く」となったとき、子供料金という

のはあるのか。ない場合、何で子供料金はないのという話が出てくることも予想しておいた方がいいのではないかなと思う。もし子供が2人となると4人中3人となる。そういう対応も、起きるという想定のもとに対応策を考えておかないと、その場で、子供だから子供料金でしようと言われると運転士さんは困ってしまうと思う。

それから、タクシー業界の皆さんにお伺いしたいのだが、この制度の実証実験をこれから行うわけだが、何か負のものが発生するということは考えられないか。やってみないと分からないということはあるが、例えば先ほどの子供料金をどうするというのも出てくると思う。そういうこともタクシー業界の方でも、こういうときにはこうした方がいいのではないかなという、そういう執行部との共通性を持った方が、話がうまくいくのではないかなと思うが、いかがか。

事務局

1点目の、運行に関して子供料金の設定を想定すべきではないかと。おっしゃることもご意見としては承りたいと思うが、まずは実証実験で第1期、第2期とあるので、この中で例えば子供の利用がどのくらいあるか、これも把握できる機会になるかなと思う。そういった意味では、まずは500円という一律運賃で始めたらいかがかなということで今想定しているが、ご意見は確かに承った。

2点目については、タクシー事業者様の方かもしれないが、これまでの協議の中では我々の方としては、例えば運行判断基準というのは12人という設定があったので、子供料金を設定した場合であっても、タクシー事業者さんには、我々の方としては補填は間違いなくするので、金銭的な不利益はタクシー会社さんには生じないはずだ。ただこれは設ける設けないという話になる。運賃面でいえばタクシー会社さんへの不利益は発生しないと思う。

高山委員（千葉県タクシー協会）

今回行う乗合タクシーは運転士1人ということで、お客様を安全に目的地までお乗せするというところに専念するため、実証実験の「周知」というところで、子供料金のこと、あるいは定員は4人で、もし乗れない場合は次の便をご利用くださいという、事前のアピールをしていただきたいと思っている。タクシー運転士は皆さんを安全にお送りすることに専念したいと思うので、事前の周知方、よろしく願いたい。

長橋委員（流山商工会議所）

確かに子供料金の話があるが、今回はタクシーである。タクシーは基本的に子供料金の設定はない。それはもうないという前提で説明を地元の方にさせていただいて、「子供料金はないよ」というふうに決めてやらないと、運転士さんは大変だと思うので、そこはもう「タクシーですから」ということで子供料金はなしにした方がいいのではないかなという意見だ。

杉浦委員（公募市民）

子供料金の設定をと申し上げたいのではなくて、子供だから安くなるのではないのと、おばあちゃんやおじいちゃんが言ったときに、運転手さんは対応が困ってしまうと思う。だから、今、長橋委員が言われたように、案内するときに、「子供料金の設定はございません。一人の乗車として考えます」ということを言ってあげないと、ドライバーさんとの間で問題が出てくると思う。子供料金はないわけだから、それはきちんと書いてあげないと、ドライバーさんが立場上困ってしまうのではないかということで申し上げた。子供料金は設定されていないわけなので。

藤井会長（日本大学）

実際には、乗合いタクシーという形で運用する。ということは、一つずつの席を確保して、そこで運行する。その場合、実際に事例として行っているものでは、子供も正規の運賃をとる自治体もあるし、正規の運賃と子供運賃を設定している自治体もある。実証実験として今回行うので、運用に当たっては、タクシー事業者、自治体、そして地域という三者で今協議しているので、地域組織で、実験運行に当たってはこういうルールでやりますということとを徹底的に利用者の方にも周知していただく、そこをさせていただかないと混乱が起きる。タクシー運転手さんに全部それをかぶせてしまうというわけにはいかないので、地域の方たちに、どういう運用を行う実証実験だということの思いを伝えることが大事。

さらに、今回、実証実験なので運賃は500円というルールで決めた。利用者が想定されて、きちんとそれが運用されてきたということで1年後、または2か月ぐらいの継続で実施する場合の判断のときに、正規運賃を決めていく場合には、当然運賃協議会でどういう運賃をここに課していくのかということとを協議しなければいけない。それはここではなくて別の運賃協議会で行う手続になるので、そういうところの段階まで、どういう課題、どういう利用があるかということとを丁寧に確認していくことで、1年間の中で実証分析などいろいろ行うということだと思うので、そういった面では、例えば「こんなことは起きないの、ちょっと心配だよ」ということはぜひ事務局に上げておいていただくと、「ああ、こういう見方についても周知が必要だよ」とか「こういった例が出てきてしまったのか」ということの確認にもなるので、そういったご意見はぜひ事務局に寄せていただければと思うので、引き続きよろしくお願いします。

蒲澤委員代理（東武バスセントラル株式会社）

24ページの利用券について、停留所に時刻に合わせて配車。利用者を乗せると書いてある。利用者に乗っていただく際に利用券を渡して必要事項を記入していただく。例えば時間ぴったりに着いてしまい、満員で4人乗った場合に、利用者の方に書いてもらうまでに時間が1分、2分と過ぎていく。その中で、書き終わるまで発車させないのかというところが疑問にあったところ。また、走行中に渡すのか、それとも降りるときに最後の方が渡すのか、

そこが疑問点だ。

バスにありがちなのが、バスというのはきっちり時刻に発車するものなので、乗務員は発車時間をかなり気にする。1分、2分遅れると、もうそわそわしてしまう。それが事故につながるといことがあるので、こういったことを併せて、記載を全部終えてから発車することを決めるのかをよく協議した方がいいのかなと思う。これによって、運行時刻の設定、例えば途中の生鮮市場TOPで時刻を設定するのであれば、そこもよく協議して時刻を設定した方がいいと思った。

事務局

24ページで示している利用券については、記入が全て終わって、運転手との利用券のやりとりが終わってから発車というのが、安全を考慮した最善策だと思うので、これについてはタクシー事業者と改めて確認したい。

また、時刻表について、満員の場合の書類のやりとりがどの程度時間に影響があるかというのは考える必要があると思うので、時刻表についても再度確認したい。

福浪委員（国土交通省）

先ほど、子ども料金の設定の話があったが、座席を占有しないような未就学児の利用も考えられるため、座席を使う場合は有料、使わない場合は無料等、周知はしっかりとしてほしい。また、資料27ページに実証実験終了後、本格運行までの移行期間として2～3か月運行を継続するとあるが、21条許可は許可の日から1年間となっていたはずで、基本的に期間の更新は不可となっていると思う。移行期間の2～3か月について、どのような手続きが必要となるのか申請前に支局の輸送担当に確認しておいてほしい。

事務局

1点目の、未就学児の関係についてはきちんと整理した上で地元の方での説明でも周知していきたい。

27ページの1年間の実証実験が終わった後の2か月から3か月の許可申請手続期間、先ほどの説明では運行は継続したいということでお話したものの、おっしゃるとおり、実証実験期間は1年間で切れている。これを続けるためには、1つの方法としては、この3か月分を新たに実証実験期間として許可をいただく必要があるという考えがあると思う。その方法にするか、または、一旦この期間、運行をやめる、止めるかというのは今考えていなかったのだが、なるべく継続する方法で、先ほど申し上げた案でいきたいと思うので、今後、細かい点についてはまた支局さんの方と協議したい。

志賀委員（流山市観光協会）

今の国交省の方からの質問でふと思ったのだが、二種免許のタクシーの場合はジュニア

シートとかチャイルドシートというのはつけなくて大丈夫なのか。そのつけ外しで、時間は大変だと思う。

藤井会長（日本大学）

これはタクシー事業者さんに伺った方がいい。

荒井委員（流山タクシー株式会社）

タクシー利用については、チャイルドシートは免除されている。

志賀委員（流山市観光協会）

分かった。

藤井会長（日本大学）

私の関わっている自治体の中で、先ほどご紹介した東久留米市さんはデマンドタクシーを運行しているところで、ハイエースを使っているのだが、1席にチャイルドシートを常設して、子供の移動支援を、もう名乗ってやっている、そういった事例があるぐらいで、他は基本的にはない。

小西委員（流山身体障害者福祉会）

皆さんのお話を伺っていて、ふと私も思ったのだが、人数としてカウントする料金を払うという問題について、例えば介護の方が一緒に乗らざるを得ないということもある。あるいは、例えば車いすでいくと一人分のスペースは取らなければいけないという問題についても案を練る中で検討していただければと思う。

藤井会長（日本大学）

要望という形でよろしいか。

小西委員（流山身体障害者福祉会）

はい。

藤井会長（日本大学）

先ほどの予定では、9月に議決を伴う形でまたお諮りさせていただく。それまで事務局の方では、本日いただいたご質問、ご意見、要望という中で、地域の方たちと、またタクシー事業者さんと再度協議を重ねていただいて、案として出していただくので、またその際に皆様でお諮りしたいのでよろしくお願いします。

それでは議題3「流山ぐりーんバスのダイヤ改正（減便）について（報告）」について、

事務局より説明をお願いします。

<議題 3 流山ぐりーんバスのダイヤ改正（減便）について（報告）>

事務局

（資料 2 を基に説明）

藤井会長（日本大学）

ただいまの説明に関してご質問等はあるか。

周知の問題はかなり丁寧に行っていたということだ。利用者に伝わるような形の周知をぜひ丁寧に行っていければと思うので、よろしくお願いいたします。

それでは、本日の協議事項 1 件、報告 2 件が終わったので、以降の進行は事務局に戻したい。

<その他（連絡・報告事項）>

事務局

その他、報告、連絡事項があれば挙手をお願いしたい。

ここでお手元のカラーの冊子について紹介したいと思う。本日、皆様のお手元に「つくばエクスプレス」というるるぶの特集号、特別編集版を置かせていただいた。こちらは、TX さん、首都圏新都市鉄道つくばエクスプレスさんの方と、その沿線の市区、流山を含めた 11 市区の方で協力して費用を出し合って、特別編集版、無料だが、これを発行して各駅と公共施設に配布している。もしお持ちでなかったらと思い、皆様に本日はお持ち帰りいただきたい。各市区の特徴等が出ているのでご覧いただきたいと思う。

続いて次回の協議会についてお知らせしたい。次回の協議会は 9 月 17 日水曜日午後 2 時から、流山市中央公民館 3 階第 2 会議室で開会する。ご出席いただくようよろしくお願いいたします。

本日は以上で閉会する。

以 上