

令和7年度流山市地域公共交通活性化協議会 第3回会議

【日時】 令和7年9月17日（水）14：00～

【場所】 流山市中央公民館

【資料】 資料1：議事次第

資料2：スライド資料

追加資料（流山市高齢者免許返納一時金制度、流山市マタニティタクシー利用助成制度）

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）

出席委員の定数確認を、事務局、よろしくお願いいたします。

事務局

出席委員が18名、代理出席が4名、欠席が7名で、なお、欠席委員7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、早速進めてまいりたい。

会議の公開・非公開については、これまで原則公開ということで公開してきた。本日も公開でよいのか。

（「はい」の声あり）

それでは傍聴の方にお入りいただきたい。

（傍聴者入室）

傍聴の方3名ということで入場されたので、早速進めてまいりたい。

議題に入る前に、本日机上配付された「高齢者免許返納一時金制度」についてはどのタイミングで説明する予定か。

事務局

最後を予定している。

藤井会長（日本大学）

承知した。

<議題 1 八木南団地の公共交通導入検討について（議決）>

事務局

（資料 2 スライド資料を基に説明）

藤井会長（日本大学）

まず最初に確認だが、実走していただいて、ダイヤどおりは、現実的な運用ではなかなか難しい、記入事項等を含めた形ではこれからもタクシー事業者さんと相談して時間調整を図りたいということで、例えば数分ずつ時間が延びる。そうすると、14 ページのところの考え方にも関係してくるが、3 分、8 台ずれたとして、 $3 \times 8 = 24$ 分と考えると、約 30 分、時間制の貸切運賃が延びてくる。そうすると、今回の実証実験ではぐりんバスと同等水準、ちょっと下回る可能性もある。そういう中で、1 日の利用者数 12 人については、実車率相当という中でこの基準は考えずに、まずは予算確保も含めて事務局としては、時間が延長した分に関しても運用して検討していきたいという考え方でいくということでもいいか。——承知した。

それでは、これから議論させていただくが、あともう 1 点だけ。利用者のところは、前回の皆様方のご意見等を踏まえて修正していただいたが、利用者ゼロということも含めて、今回プラスの利用者の 5 というところも追加されているが、利用者数ゼロになった場合には半券は切り取らずに運転士さんが持って帰るという理解でいいか。それとも、ゼロの場合でも運転士さんは切り取って、乗客はいないので運転士さんがポストに入れなくてはいけない、この辺はどうか。

事務局

切り取る必要はないかもしれない。切り取らずに運転士に持ち帰りいただくという考えがいいと思う。

藤井会長（日本大学）

承知した。

それでは、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。

高橋委員（公募市民）

1 点目は、3 ページの対象者で「制限なし」とあるが、流山市民外の方でもオーケーとい

うことか。

2点目は、登録制だが、実際にどこに申請するのか。

事務局

1点目、3ページの対象者については、おっしゃるとおり、市外の方でも対象となるので、市民の方以外、どなたでも利用できることになる。市外の方も利用できる。

2点目、登録の申請方法については、まだ詳細は詰め切れてはいないが、窓口としては流山市のほうで窓口となって申請を受け付ける予定だ。現時点ではそこまでしか決まっていない。

高橋委員（公募市民）

市外の方もオーケーということだが、市外の方も役所に申請する予定になるだろうということでもいいか。

事務局

おっしゃるとおりで考えている。

高橋委員（公募市民）

登録制ということなので、もし登録をしないで当日乗りたいという場合には、全面的に却下ということでもいいか。

事務局

今回の実証実験では、登録カードがないと基本的には利用できないことを考えている。利用券にも利用者番号を書くことが必須になるので、その辺については説明会等で十分周知を図っていきたい。

高橋委員（公募市民）

実証実験で、乗車・降車に思ったより時間がかかったというお話だったが、その場合、運転士さんが困るような事態でも、さほど時間がかからないという見通しでもいいか。

事務局

実走した結果、時間をやや要してしまったという結果があるが、ここは、正直、乗り降りの仕方、乗り降りする方によっても時間は変わってくるかもしれない。その辺はまだ我々是一回しか実験できていないので、本格的に実証実験をする前には、もう一度タクシー事業者様と協議をした上で、より余裕というか、実証実験が可能な時刻を設定してまいりたい。

藤井会長（日本大学）

そのほか、どうか。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

何点かあり、今の高橋委員とラップするかもしれないが、定員数の数え方ということで、12歳未満は1名は1名とするというお話だが、未就学者も1名というカウントをした場合には、入金というか集金というか、お金と乗った人との齟齬が出てくるような気がするが、その辺は別に問題はないのか。

自治会館とTOPさんのほうに停留所への「ベンチの設置」等を協議ということで、私は非常にうれしく思っている。ベンチを設置したら座布団も置きたいなとか、雨のときにはやはり屋根が欲しいよななんていうふうな方向に行ってほしい。これは希望だが、そのように思っているので、ぜひ協議を進めていただきたい。

乗車券の受け継ぎの件だが、例えば介助は必要ないが、記入が困難な方も乗客として乗れる可能性があるのではないかと思う。そういう場合に、例えばドライバーさんがちょっと手を貸してあげるとか、あるいは、前後ろの方に協力して何とか書いてもらうとか、書くことにちょっと問題のある方に関する対応というか、何か考えていただければうれしいなと思っている。

事務局

1つ目の、定員の数え方と運賃との齟齬というか、そういった関連のお話だと思うが、ある程度切り離して考えたほうが分かりやすいかもしれない。定員は4名。この定員の数え方というのは、先ほど申し上げたとおり、12歳未満になると少し数え方が変わってくる。でも、あくまでシートベルトの着用を促していくので4名という形で乗っていただくことを推奨していく。これはあくまで乗れる人数だ。一方で、運賃というのは、小学生以上であれば運賃は払っていただくということなので、この人数がもしかしたらずれることがあると思う。ただ、我々が知りたいのは、運賃を取った方に登録カードを発行しているので、どういった年齢の方、どういった利用をしているかの実態把握をすることが重要になってくるので、ある程度分かりやすく、定員と運賃を取る方の人数が違ってもおかしくないという考え方のほうが分かりやすいかもしれない。

2つ目、ベンチの設置を協議していく中で屋根や座布団とか、そういったお話があるかもしれない。この辺は自治会、スーパーとも協議をしていく中で、どういった意見があるか、聞いてみようと思う。

3つ目、利用券の記入自体が困難な方もいらっしゃるのではないかと。ただ、運転士の方がそこを手伝うという負担をというのは、我々は難しいかなと思っていて、できることとすれば、説明会で丁寧にこの書き方を利用者の方に十分分かるように説明すること。そして例えば記入しやすさ。今も極力、実は記入しやすいように考えてはいる。番号を書く、そして

○で囲むだけ。ここだけなので、このぐらいならできるのではないかなというつもりで、今この券は作ったが、また、よりよい方向に改善できる策があれば、ご意見なり、また我々のほうも意見は募集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）

ありがとうございます。

長橋委員（流山商工会議所）

質問だが、12歳未満のカウントもあるのだが、赤ん坊というか、3歳ぐらいまでの子どもを乗せた場合、直接、椅子には座らせないで、親がだっこしたりして乗せるという場合もある。1人は1人と数えるから、その場合、大人3人乗って、あと子どもが1人乗ったら、もう乗れないということになるのか。

事務局

事務局のほうでは全てお答えできるかどうか分からない部分。実際の、タクシー会社さんの運用の仕方とも関連するので、あまりはっきりとしたことは言えないのだが、我々としては、今ここで決められることは12歳未満の数え方、この定義をこのように設けることしかできないのかなと思っているところで、実際の、3歳の子どもの数え方、乗せ方、その辺は、我々はこの場ではなかなか申し上げにくい部分かなと思う。

長橋委員（流山商工会議所）

多分、今度地元説明会をしたきにも質問や意見が出てくると思うので、そこだけはタクシー事業者さんとルールを決めて、ちゃんと説明できるようにされておいたほうがいいのではないかなと。人数の数え方と乗車する方法で、乗れるではないかみたいな意見が多分出てくるのではないかなと思ったので、そこだけ。

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、高橋委員のお話とも関連するが、利用する際に登録カードを持っている方しか利用できないというお話があったが、登録カードは利用時には運転士さんに提示、確認する形になるのか。

事務局

ご説明した中では、登録カードの提示というのはなかったと思う。今のところ、なくても運用はできるのではないか。その個人の方がその番号を覚えていれば利用券には記入できると思うので、カードの提示というのはこの流れの中には入れていないという状況だ。

三浦委員（京成バス株式会社）

そうすると、どこまで悪意を持った人を前提に考えるかにもよるが、登録していなくても適当な番号を書いて○をつければ利用できてしまうという前提になるのか。それで大丈夫なのか。

事務局

恐らく、本人確認等を根拠にするのであれば顔写真つきなりいろいろな情報が必要になってくるのではないかと考えられる。なので、ここはある意味、性善説という言い方が正しいのか分からないが、利用者が御本人のカードを持っていच्छやるという意味で、このカードは発行する計画だ。

三浦委員（京成バス株式会社）

今の話を聞いて、結構首をかしげる方が多いようにも見受けられるのだが、顔写真まで求めるかは別にして、それを所持しているかどうかという最低限のラインを引いておいたほうが、私はいいのではないかなと思うので、これはほかの委員の方で御意見があれば補足していただければというので、疑問の提示という形で一回とどめさせていただきたい。

もう1点の質問は、7ページのダイヤのところ、前回の協議会で生鮮市場TOPの乗降についていろいろご意見、ご質問があった。自治会館から駅に行くときには、生鮮市場では降りるしかできないと書いてあるが、逆に、駅から乗って生鮮市場で降りることはできるのか、できないのか、どちらが正解なのか。

事務局

例えば2便だと、9時10分に駅を発車。そして生鮮市場TOPに降車、降りることはできる。今の計画ではできることになっている。ただ、実際の利用があるかという、やはりないのではないかなと思っている。

三浦委員（京成バス株式会社）

そうすると、生鮮市場TOPと駅の間は、駅向きは乗れないけれども、駅からは乗れるという扱い。市場から乗って駅で降りることはできないけれども、駅から乗って市場で降りることはできる。片方向しかできない、何か変ではないかなと思うが。

事務局

2便の生鮮市場TOP、ここも乗るだけということでも確かに問題はないかもしれない。そのように最初から設定しても、おच्छやるとおり、いいかもしれない。

三浦委員（京成バス株式会社）

個人的には往復で運用は変えないほうが浸透しやすいと思うので、そこを受け止めていただければと思う。

登録カードを提示するかどうかも含めて、ほかの方でご意見があればお願いしたい。

藤井会長（日本大学）

問題提起も含めてということで、3ページのところで登録カード、これはあくまでも案ということで、恐らく流山市発行みたいなものも併せて付記されたカードにはなるのかなと思うが、こちらについて乗降時、実際に番号を忘れる云々もあるよねと。また、きちんと登録して、どういう方が、具体的にどんな時間帯にどういう利用をしているのか、それは実証実験だからこそ丁寧に見ていくべきではないかということで、カードを提示しながら、乗車時に持っていったいただく。そこを前提にして考えてみたらどうかということだが、ほかの委員の皆様方で意見はあるか。

杉浦委員（公募市民）

今の三浦委員と近いものだと思うが、1つ伺いたいのは、TOPと駅にかける看板はどういう文面を考えているのか。なぜかという、いないとは思うのだが、ずるをしているわけだ。「タクシーがない、でもあそこに止まっている、じゃああれに乗ろうよ、乗っけてってお願いだから」という人も予想できる。それを運転士さんが、「いや、これはこうなんです」と言っても、「いいじゃない、そこまで行くのだから乗っけてってよ」と言われたとき、運転士さんに負担がかかる。だから、看板はどういうふうを書くのか。先ほど、市外の方でもオーケーという話があった。でも、看板に例えば「流山市市民限定の」とか、そういう文面が入っていると、では、先ほどの部分と違ってくる。先ほど乗車条件はないと言っていた。看板にもし「流山市市民限定の停留所だ」と入れたらおかしい話だ。だから、そういう悪い人がいるとは思わないが、ずるをする人は結構いる。そのときに一番困るのはドライバーさんだ。幾ら説明しても分からない。「いいじゃない」と必ず言う。それに対して、こちらのほうもそういうことが起きるだろうという予測で、ドライバーさんが運転しやすい、業務しやすいようなことを決めておくというか、ルールをはっきりしておいたほうがいいのか。

藤井会長（日本大学）

今のご質問の中に「流山市民に限る」みたいな看板をという、これは全体的に基本的でないということ。そのためには、先ほど三浦委員が言われたように、停留所に着くところには、「会員登録を事前登録した方に限る」とか、そういったことが書かれているはずだ。流山市民ではなくても会員登録した方であれば利用できる、これをちゃんと明記しておく。明記した以上は、それを確認するというのが本来の姿ということなので、そういった面では、これ

はまだ運用が決まっていないので、私も言わなかったが、実際には会員登録制をした場合には、ドライバーの方のご負担になる——どこまで明示するかというのはあるが、「会員登録証をお持ちですね、そこにご記入ください」という一言でその番号を書いていただく。そういった術をワンクッションつけばいいだけの話なので、その辺はぜひ丁寧にやっていたけるといいかなと思う。

それから、一般の方にその車両の運用がきちんと伝わるように。というのは、町内会のほうには一生懸命丁寧にお話をするのだけれども、知らない方たちのほうがほとんどなわけ、そういったところが、同じロータリーを使う公共の空間の中で、一部特定の運用をされるという話なので、そこで混乱をしないための仕組みをきちんと周知する方法を丁寧に見せていかなければいけない。その辺のところは課題という形もあるが、やらなくてはいけない内容になるので、ぜひご検討いただきたい。

会員登録の運用は、まだ事務局もあまり考えていなかったようだが、ぜひ、実際に乗るときには会員登録ということを今回の実証実験で重きを置いて、どういう方の利用を特定した時間帯別の運用であったり、そういったところも確認する上で必要なもので、ぜひその辺は付記するような形をご検討いただきたい。そこまで必要ないよというご意見があれば別だが、この件についてはいいか。

古姓委員代理（東武バスセントラル株式会社）

今の会長、三浦委員、杉浦委員からのご意見に重なる部分があるかと思うが、ご承諾いただきたい。

まず、三浦委員から話がありましたとおり、セントラルパーク駅からTOPまで制度上は乗れるとなっているかと思うが、そもそも今回の実証実験の本来の目的は、八木南地区の公共交通の確保ということなので、今のケースは考えにくいというケースではあるが、セントラルパーク駅からTOPということであれば、今回の公共交通の検討には明らかに、そういった範疇が外れる利用の仕方になるかと思う。そういった方々にご利用の可能性を残しておいたままでの制度設計というのは、今回の実証実験の意図から離れるのではないかと思いますので、その点について、たしかにいないだろうという性善説があるかもしれないが、その点は、はっきり明記しておいたほうが後々の問題にもならないかと思うので、その点はぜひ事務局にもご検討いただきたい。

もう1点は、登録カードの関係だ。こちらについても、提示するということであれば顔写真という話があったが、流山ぐりーんバスの高齢者割引制度は今年の8月から割引証を発行するというふうに、今までは柏市の方でも流山市以外の方でも利用することができた。ただ、8月からは流山市の方の割引証を発行された方のみという取扱いとさせていただいているかと思うが、今確認したら、割引証に顔写真は無い。そういうことで、なおかつ、そこらには登録者本人以外は御利用できないというような文言が実際に割引証に明言されている。ということであれば、今回の登録はあくまでも実証実験ということであっても、本来の

姿を把握するのであれば、登録カードをご提示いただくことが筋ではなかろうか。提示することによってドライバーの方の業務量が格段に増えるということであれば、それはまた話は変わってくるかと思うが、これから地元自治会の方にもご説明されるという話もあるので、その際に、例えば登録カードだけはご持参いただきたいということを最初の段階で徹底していただければ、ある程度その辺の地元住民の方々への周知については、かなり進んでいけるかと思う。あくまでも今回の公共交通の実験という部分が、ある程度限定するということであれば、限定の枠内という部分ははっきりさせていただいたほうがよろしいかと思うので、その点は意見として、質問としてさせていただいた。

事務局

まず、先ほどから意見のあった、駅からTOPの間の利用は実際にあり得ない、あるいは考えにくいというのもある中で、もう初めからこの利用はできないというふうに確かに周知等も含めてしたほうがいいのかというのは、このように修正できればと私も考える。

また、登録カードには、本人以外は利用できないという文言を付け足すことによって、運用としても生きてくるものだと思うし、今回、委員の皆様から意見があったように、登録カードの提示というのは乗り方の流れの中に入れるべきと考えて、改めていきたい。

藤井会長（日本大学）

今日は議決事項になるので、事務局としてはそれを案の中に組み込んだ形で再提案させていただくという趣旨ということでもいいか。

事務局

はい、ご意見を受けてそのように修正、訂正した上で議決に諮らせていただきたい。

長橋委員（流山商工会議所）

先ほどの登録カードの提示を求めるということで、車両のほうにもマグネットシートということでマグネットで貼られる。そこに例えば、登録カードがないと乗れないような言葉を、今いい言葉が思い当たらないが、そういうのも実証実験の間はつけていただいてやれば、なおかつそれで、カードがないと乗れない。乗る人がカードを見せると、ずるして乗る人に対しても、乗れないのだなというのが分かるのではないかと思いますので、検討していただければと思う。

藤井会長（日本大学）

ご提案という形でいいか。

長橋委員（流山商工会議所）

はい。

福浪委員（国土交通省）

7ページの時刻表のことなのだが、今回の修正でTOPとセントラルパーク駅西口で復路便で同じ時刻にしたと。その理由が早発を防ぐためということなのだが、実際に10分に駅を出て信号が1回あって、曲がって生鮮市場TOPに入るのに0分で行けるのか。もしTOPで乗ろうとした人が毎回毎回遅れてくるなというような話があって、毎日遅延していると。その苦情がもし運輸局に入ったら、運行会社に対して時刻表どおり運行せよと、当然そういう指導になるのだが、それができるのならこれでもいいが、もし実現不可能な時間だったら元に戻したり、10分と12分とかにさせていただいたほうがいいのかなと思う。同じ時刻にするという理由が早発を防ぐというためだけだったら、どこのバス会社も早発は違法なので防ぎたいということで1個目のバス停を出て0分後に2個目に出る、到達するみたいな時刻を設定してくるのだろうけれども、普通のバス会社はそんなことはしないので、ぜひそこは見直しをお願いしたい。

あと、私も登録カードは確認すべきと思う。

もう1点、13ページ。テクニカルな話になるのだが、今回、実証実験の期間は12か月で置いておいて、その期間が終わったら継続するか、恐らくそれが前提だと思うのだが、継続するためにはもう一回手続をする。これは手続上全く正しいのだが、実はこういったコミューバスの実証実験については原則1年というのがあるのだが、もともと計画上、例えば15か月間運行するという計画であれば15か月で許可することもできる。そうすれば、2回申請する手間は省けるだろうし、15か月で申請していったって、例えば14か月でもうやめるという場合には、そのときに届出を一回出してもらえれば済む話なので、運行事業者さんの手続的には最初から見込まれる期間で出すのも1つの方法なのかなと思った。これは特に意見というわけではないのだが、アドバイスのものだ。

時刻のほうは意見だ。

事務局

1点目の、7ページの時刻表の件だが、前回も早発を防ぐための手段としてご提示差し上げて、今回このような時刻表を設定したが、おっしゃるとおり、例えば9時10分に2便が駅を発車した車が、そのまま9時10分に生鮮市場TOPを発車できるかということ、なかなかそれは現実的に難しいというのは、皆さん、もうお分かりのとおりだと思う。ここを11分にするのか、もとの12分にするほうがいいのか。これは先ほどの時刻表を見直ししなくてはいけない、再度精査しなくてはいけないことと連動するので、ここで元の12分に戻すかどうかどうか、ここは改めてタクシー事業者様と協議した上で、正しい、無理のない、また早発等もそれほど気にせずに行けるような理想的なダイヤを確認して、再度設定していきたいと考えている。

2 点目にご意見をいただいた 13 ページの、この 1 年間で申請を出すか、1 年 3 か月等で出すかどうか、この辺についてはアドバイスということで受け止めたので、この出し方についても参考にさせていただきたい。

藤井会長（日本大学）

そうすると、13 ページのほうはかなりテクニカルなことだということで、委員のほうも言われていたので、申請に当たってという形で、いずれにしても 15 か月を目途として実証実験は進めるという事務局の判断があるという理解でいいか。

事務局

はい。補足すると、あくまで実証実験期間は 1 年間というのは変えず、申請の仕方としてそれを上回る期間の申請が要と考えている。

藤井会長（日本大学）

承知した。それでは、議決事項の中で ダイヤに関しては記入する際の時間、これは遅れ時間を含むということがあった。それと、公共交通として運行する上で早発防止という、基本的にはこれは思いということもあるが、遅延というものとつながってしまうということで、そういったことも含めた形の中で、ダイヤが 90 分で行くのかどうか、これが少し長引く可能性もあるということで、現実に合わせて形の中で時間調整を図るというのが今後の課題として残っている。これを皆様方は受け止めていただいた上、かつ、この表記に関してタクシー事業者さんとして早発ということの懸念事項がかなりあるということであれば、今回の運行の、さらにこの後、実走されるのかどうかも含めて事業者さんとはよく相談していただいた上で、無理のない時間をここの中に組み込んでいくという前提を事務局として今回ご提案いただくという理解でいいか。――

はい。それでは、かなり含み事項が多いところではあるが、今回、議決に進めていきたいと思う。というのは、この運行計画でいくと、また次回、3 か月云々と、遅れてしまう。そういった中で、本来、公共交通会議の中の実証運行というのはきちんと確定した中で、相互に皆様方にお諮りしていくことが大前提だと思うが、今度の場合には改めての実証実験の中で、動き出しながら各地域の方に理解を得ながら進めなければいけない案件を含んでいることもあるので、今回、議案の中で複数箇所、今回御提案いただいたところを変える形の中でお認めいただくような形を図らなければいけないいうところも含めて、皆様方に今後お諮りしていきたいと思うが、何か全体を通して、この議題についてほかにあるか。

成田委員（一般社団法人千葉県バス協会）

前回は、会議が重なって出られなかったのだが、今回の議題については、この案で私も理解して、手探りのチャレンジという部分なので見えない部分があるので、今会長が言われた

とおり、含みを持たせた議決がいいと思うが、あえてマイクを取らせていただいたのは、週に1回、火曜日だけということで、通勤通学でもなかなか毎日ではないから、想定された利用者数はここでは1日12人としているが、使う方からするとなかなか使いにくいケースもあって、こうした実験の中で利用者数がある程度あって、どのように整理してやろうかというはあるのだが、少ない部分をこの1年間で上げるというのは、物すごく、各委員というよりも八木南団地の方々が自ら使うといっても、公共交通なのですぐにはいかないという点もある。

それで、私のほうで言わせていただくのは、13ページについて福浪委員からもテクニカルな話ということで実験期間があることについては、私もそこは賛成で、継続で手続が要るということはあるが、もう少し幅をもって実証実験期間があったほうがいいと思う。ただし、一番下に「第4期終了時に運行判断基準を下回った場合は、実証実験を終了し本格運行は行わない」と断言している。第1期と2期で、改善点も書いてあるが、第1期と第2期でどのくらい乗ったというのも分からないままで、今12人で、1年でやめると議決してしまっているのか。「本格運行を行わない」までは——なぜかという、この活性化協議会の各委員が全く関与しないで途中の段階で誰が判断するかも、数字だけでも今日決めてしまっているのかということだ。やはり第1期、2期の状況を見て、それが半分にも満たないときには、ここに「改善」と書いてある、実験運行（改善）。改善してもあと6か月でどれだけ回復できるのかと。手前でもうこの12人という数字で輸送量も限られているということであると、例えば第4期の手前で12人を下回ってしまうから、今回はいろいろやっても無理だというのが見えてしまうようなシステムだ。そういう意味でいうと、「本格運行を行わない」まではいかなくて、「本格運行をするしないの検討を行う」ぐらいでないと、大変厳しいのではないかと。私はぜひ続けていただきたいと思っている。だから、公共交通は利用者が定着するまでに、走ったから、はい乗るというものではなくて、一定の期間が必要なものだから、今日議決されるときに「本格運行は行わない」とアンダーラインまで入っているから、ここまで4分の3で議決した場合、どういうふうに、いつ、公共交通活性化協議会を開いて、第3期と4期の中のどこの会議でやるのかまでも詰めた議論をしないと、これは書けないのではないかという気がして、ここはご検討いただきたい。

藤井会長（日本大学）

ありがとうございます。事務局、いかがか。

事務局

13ページの「本格運行は行わない」というのは、そもそも1日平均12人以上という運行判断基準を設けたのも、今回ポイントであると思うが、1年間の実証実験の中で前期の6か月でいかに課題等を抽出、また人数が1日平均12人に対してどのくらいの人数があるかを知る重要な期間になると思う。そこで、前期6か月の中で、今設ける基準、1日12人

にいくよう計画なり見直しなりはやってみるべきかなということで、この案はつくった。ただ、1日12人がいいのか、また今後ダイヤを細かく決めていった中で、これが果たして、14ページにも該当するぐりんバスと同水準となるのか、この辺については今の段階ではなかなか読み切れないところがある。ただ、何も基準を設けなくて実証実験に臨むというのはいかがかと思ってこの基準は設けたが、私からこれを取り下げるといえるところは言えないところなので、こういった案ということで我々は提示するしかないと思っている。

成田委員（一般社団法人千葉県バス協会）

基準を設けることについては、私も12人を目標にするのはいいと思う。ただ、12人に行かなければやめちゃうよというのは、今日決めることではないのではないか。私も県内の多数の自治体に言っているが、仮にこれが3人とか4人でも、毎週火曜日、楽しみにして乗る方がいて、1年後にやめたとなった場合に、ゼロとなる。そういう混乱というのが、公共交通に対する信頼度が裏切られたみたいな形になってしまう。15ページに令和7年12月から運行準備として「広報・周知活動、事前登録など」とあって、ここの中でかなり丁寧に、12人にいかなかったらなくなるということを最初にちゃんとやっている。途中段階で今何人ぐらいだというのが分かるようにWeb サイト上で出すとか——公共交通というものは使い出すと、少ない人数でも愛情が湧く。それが急になくなるということを、やる前からこのように決めることについては、「多分これはなくなるよ」みたいな形で誤解も受けやすい。第3期に「改善」と書いてある。せめて、改善してから1年ぐらい見て、「ああやはりこのぐらいお客さんがいるのだから続けましょう」という、もう少し事務局は調整が取りやすいようなスケジュール感をもったらどうか。1年でも15か月でも、やはり追い込まれたときのほうが辛いと思うので、そこは活性化協議会にも今の状況を報告して、こういうことなので、1年で約束どおりやめるといようなことをその場で議決すればいいと思う。そのような調整をとっていただければありがたいと思っている。

藤井会長（日本大学）

13ページの下※は消しても全然問題はないかなと。というのは、上のほうに「実証実験期間の第3期、第4期における「1日平均利用者数」を運行判断基準に設定し、本格運行への移行を判断する」というふうに書いてあるので、判断するという段階では、基準の適正も含めた形の見直し関係も含めているというところがあるので、※のこの1文だけ消しておけば、私は目標設定に対してもちゃんと対応できるのではないかなと思うが、事務局、いかがか。

事務局

この会の中でそういったご意見を頂けるのであれば、そのように対応したい。

藤井会長（日本大学）

皆様、いかがか。上の文章で「判断する」と書いてある。ここではもう決定しているわけではないので、実際には実証実験結果に基づいてやると。さらに、もう一つお話をすると、今回、午前中の運行しか基本的には実証実験は行えない。そうすると、午前中で行って来いという形で、往復利用される方はいいのだが、行きで使って帰りを使っていない方も当然出てくる。そういった面では、実証実験の中で登録番号を実際に使っている人が行きだけ使っているという人が出たら、その人たちの帰りはどうなったのかということの追跡調査をする。その方たちが例えば1日利用という形を想定に拡大するような場合に関しては、どのような利用者として実数値が見込めるのかとか、そういったことも含めて本来調査していかなければいけない話なので、そういったことを考えてみると、1日の平均利用者数、ただしその場合には、今回午前中でやるときの12人というところが、1日になると利用者数は増えてくるということもあるので、その辺の勘案も当然出てくるが、今の段階では、1日平均利用者数を1つの運行判断にするというのは決して悪い話ではないので、それについて実績値に基づいた形で最終判断をして継続申請するかどうかというところに持っていく、こういう方向性でお話ししていきたいと思うが、いかがか。特に問題がなければそういう方向にしたいと思うが。

では、事務局、その旨でいいか。

事務局

はい。

藤井会長（日本大学）

それでは、そのほか、いかがか。

荒井委員（流山タクシー株式会社）

この間、高梨室長がおっしゃられたときに、この実証実験にあたって運行時間の関係が結構厳しいのではないかという意見を言わせていただいて、実は私が運転して2時間ほどお試しをしてみたのだが、やはりかなり時間のスケジュールに厳しさが正直見えてきたところがあった。なので、2時間程度私が運転しながら高梨室長とかが乗客の役割という形でやってみたが、その2時間の間でもかなり、ここはだめだよねとか、ここは改善しなければだめだよねという、場所にしかり、時間にしかり、それだけの時間でもかなり多くのいろいろな問題が見えてきたことを踏まえると、この1年間あるいは15か月という実証実験の中で、最初の3か月で結構いろいろなものが、当初想定していたものよりも違うよねと見えてくるものがかなりあるのではないかという、そのときの私の実感なので、その都度、いろいろ改善を踏まえて、最終的には運行できる1つの形というものをつくっていくのが、理想論かもしれないが、そういう形に持っていく改善というのが一番重要なのではないか。先ほど

の利用券のこともしかり、最終的に判断するというのは、いろいろなものが形になった上で、12名というところが1日1便で毎回毎回乗れない人が出てくるよということであれば、便数を増やさなければいけないという1つの課題が見えてくるだろうし、そういうことの積み重ねによって実証実験の意味もあるのかなと思う。

あと、シートベルトのことは非常に難しくて、乗車定員というのは、はっきり言うとゼロ歳からもう1カウントだ。ただ、シートベルトについては大体140cm以上の方がシートベルト着用の有効性があると言われていて、そうすると、ではどちらなのかという話が出てきて、我々はタクシー事業者としてシートベルトを着用できない体の大きさのお子様については、例えばお母さま、お父さまがシートベルトした上の膝上ということには一応なっているが、あまり推奨されているケースでは実はなくて、できればチャイルドシート等を利用したちゃんとした安全確保が求められていると思う。なので、定員の部分でいうと、大人3人、子ども1人でも、もう4人で定員なのだ。なので、大人4人、ゼロ歳児だから膝の上に乗せて5人ということは定員オーバーになってしまう。ただ、シートベルトでいうと、大人3人、子どもが膝上1個でいうと、恐らく座席が1個余る、シートベルト数が余るという現象も起きてくるとは思うので、その辺もある程度、実証実験を含めてどのぐらい、未就学児であるとかお子様の利用があるのかも踏まえて、ではチャイルドシートをどこかに装着するべきなのかというのも判断していけばいいのではないかな。その辺の幅が、支局に届けるのに、あらかじめ何か形になったものはだめなのか、途中変更が不可能なのか、私は勉強不足で分からないのだが、そういう変更を重ねていって形にしていくことが一番重要かなというふうな感想を持っている。

藤井会長（日本大学）

とても大事なところで、実証実験であるがゆえにどんどん地域に根づく形で、利用できる形に変えていく。また、より安全にするということであれば、今ご指摘のように、子どもの利用で未就学児が多いということがあれば、そのような運用をすればいいということになるので、これはどんどん事務局を含め、実証実験を地域の方たちとどういう使い方をするのかというところで形にしていく、それがこの1年間の中で4期に分けて具体的な利用度を把握するということが今回の目的なので、そこはぜひ丁寧に事務局のほうも取り組んでいただきたいし、それを見守っていきたい。

定員に関しても、非常に悩ましいところのご説明をありがとうございました。

そのほか、いかがか。

それでは、「お諮りします」というのもなかなか、ずっと私も言いにくいところはあるのだが、「お含みおきください」みたいなところがたくさんありながらだが、議事録としてはしっかり残っている。全てを復唱することはしないが、実証実験という形で進める中で、今回の運用の中では、生鮮市場TOPを降る専用にしていく、基本的に乗ることをしないという大きな話。

それから、ダイヤに関しては、時間というものをタクシー事業者さんともう一度再検討していただくとともに、具体的な設定時間についても踏み込んで事務局としても書き込みをしていただく。

またさらに、手続に関しても、ぜひ実証実験が本格運行に移行することに向けたアプローチをしていただきたい。

さらに、本格運行に移行するかどうかの判断は、現段階では決めるのではなくて、つくり上げていったところを地域の中で確認して育てていくものだ、そういったところをきちんとした数字で追えるように、かつ、地域の方もそれを理解できるように、そういったアプローチを事務局で展開していく。

また、一般の方たち、流山市民が多く利用される駅なので、混乱しないようにということも大前提だ。それに当たっては、運用の仕方としての登録カード、この仕方もきちんと丁寧に、今後事務局から町会へといったところ、また市民向けの開示を丁寧にさせていただく。

もろもろあったが、トータルを含めて皆様方にお諮りしていきたい。

この議決は4分の3の賛成を頂かないと認められない。今回委任状を頂いているのは皆様方の出席の今回の事前配付のところに、誰に委任されているかというところもあるので、挙手いただいた後、定数がちゃんと確保できているかを事務局のほうで確認いただければと思う。そういった関係で、しばらく手を挙げる時間が長くなることを前提でお願いしたい。

それでは、議題1について賛成いただける方は挙手をお願いします。

〔賛成者 挙手〕

事務局

結果を報告する。

まず、出席者の皆さんの挙手が22名。本日欠席の方で会長委任の委員が5名、鈴木委員委任の方が2名、合計29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22名以上の挙手があったので可決となる。

藤井会長（日本大学）

ありがとうございます。

これまで協議会を進めてきたが、委員定数29で29の賛同を得られた。初めてのケースだ。

それでは、課題多き中で動き出している。事務局は地域に丁寧な対応を図っていただくようよろしくお願いします。

<議題2 前ケ崎みどり地域の公共交通導入検討について（報告）>

藤井会長（日本大学）

議題2「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、説明をお願いしたい。

事務局

（資料2スライド資料を基に説明）

藤井会長（日本大学）

ただいまご説明があったが、ご質問、ご意見等があれば承りたい。

高橋委員（公募市民）

21ページのシミュレーション結果だが、乗車人数はどのようにして割り出されたのか。というのは、案①、②、③とあって、①と②では停留所数が5点と4点で違ってくるのだろうなというのはおぼろげながら分かるが、案①と案③は5点でほぼほぼ一緒で、駅に行く経路が違うだけで、年間4,000人ぐらい違ってくるものなのか。

事務局

バス停の箇所数については、ルートごとに確かに差はつけているが、①と③は同じ5か所だ。①の人数についてはコンサルのほうから回答させていただく。

コンサルタント（社会システム）

このシミュレーションの考え方については、計画策定のとに行ったのと同じ考え方、需要予測の考え方で、バス停内から南柏駅まで移動する際の運賃、移動時間を基に計算している。案①と案③で差が出る理由としては、自治会内から駅に向かうときに若干ルートが違ふことで、国道6号線を通るルートと県道を通るルートでは、特に自治会館付近から南柏駅まで向かう際の時間に若干差が出るもので、年間にすると4,000人、1日ですと数十人ぐらいの差が年間の差になっているということだ。

高橋委員（公募市民）

申し訳ないが、「ああ、そうですね」とは。乗車人数の割り出し方がどうしても、さつと頭に思い浮かばなくて、「はい、分かりました」と、この場で言いづらい感じはあるのだが、回答はありがとうございます。

事務局

ここについては、おっしゃるとおり、案①、案③はバス停の数も一緒、距離も200mしか変わらない中でバス停の位置もほぼ一緒。なぜこれだけ人数に差が出るかについては、この表では表し切れなかった部分もあるので、例えば次回提示する中で、もう少し詳し

い、理解しやすい内容に修正は加えさせていただきたいので、数字が間違っている、予測の仕方が違うというわけではないことだけのご理解いただければと思う。次回、もう少し詳しく、分かりやすく説明する。

高橋委員（公募市民）

数字が間違っているのではないかという疑いの目で見ただけではなくて、素朴な疑問で、ちょっとルートが違うだけで開きがあり過ぎるなという素人目を持った素朴な疑問だった。

藤井会長（日本大学）

そのほか、いかがか。

鈴木委員（富士タクシー有限会社）

ぐりーんバスが導入できなくて代替手段を検討ということだが、22ページを見ると、当然、そうするとタクシーのデマンドがという話になってくると思う。ただ、右のほうを見ると急な坂で路面凍結時に運行不可とか、電柱で車両不可とか書いてあるが、これはタクシーでも難くなるのではないかとと思っている。一般のタクシーであれば、この道は通れないので迂回していくと言えるが、デマンドになるとルートが決まってくるので、今載っているところを避けたルートを果たしてつくれるのかなというのが1つ疑問にある。

では、避けたルートをつくったときに、利用者にとって、こちらのルートでは困るのだけとか、そのような意見が出るのではないかとと思っているが、その辺、タクシーのデマンドというのは考えているのか。

事務局

今の段階ではデマンドタクシー、乗合いタクシーということは検討材料としてはあるかもしれないが、我々としては具体的にはそういった考えはない。1つの手段としては認識している。

ルートについても、ぐりーんバスの今の車両で考えたものの、確かに凍結等についてはどの車も共通だと思うので、ルートについてはまた改めて違う乗り物に乗った場合のルートは検討のしようがあるのかなと考えている。

鈴木委員（富士タクシー有限会社）

分かった。結構だ。

成田委員（一般社団法人千葉県バス協会）

高橋さんのご質問とも関連するのだが、私は計画も見て、流山ぐりーんバスの導入検討

の21ページの乗車人数はどのように出したかという質問に対して、受託した会社の答弁では、計画策定のときの需要予測の手法を使ったと言われたが、3年もたつ。流山市内のバスも運賃も変わっていたり、大分状況が変わってきている点もある。今回は、収支率は21%、12%、18%と、それぞれ50%には全く達していないということなので特にはないのだが、将来、50%ぎりぎりのようなときには、こうした乗車人数によって導入の可否をこの場で決定するということもあり得るわけなので、こうした報告の中にも、どういうふうな指標で、パラメータとしてどういうものを入れてこの人数が出てきたのかというのは、参考として報告の中で出していただくとありがたい。今日は多分用意していないと思うのだが、今後はそのようにしていただいたほうが、各委員の理解も進むのではないかな。ぜひお願いできればと思う。

藤井会長（日本大学）

先ほどの高橋委員のときも、次回の報告の中でそういう形で詳細を説明していただけるということなので、事務局、大丈夫ですね。

事務局

はい。

藤井会長（日本大学）

そのほか、いかがか。

志賀委員（流山市観光協会）

そもそもののだが、この検討課題の中にぐりーんバスの検討なのだが、前々回の会議のときに東武バスさんから、運転手が不足してバスをこれ以上、現状維持できないということで減便という話を聞いた。その上で、ぐりーんバスはちょっと難しいということなのだろうけれども、ぐりーんバスはこれ以上増やすことはできないと思うが、それなのに、こういう検討するというのは何かおかしいような気がするのだが、そこは事務局的にどのように考えているのか。

事務局

あくまで皆様に決めていただいた計画に基づいて、やはりこのフローにのっとりやるというのが、我々事務局の必要な業務と思っているので、実際は運転士不足という中での話もあるが、ご提示する必要があると考えている。

志賀委員（流山市観光協会）

では今後、もともとの計画書を改訂するときには、こういう作業がなくなる可能性もある

と考えていいか。

事務局

現段階では言い切ることはできないが、現状を踏まえた計画にする必要があると考えている。

志賀委員（流山市観光協会）

分かった。ありがとうございます。

藤井会長（日本大学）

社会的なバックグラウンドがどんどん変わっている中でというところの問題認識も、計画の中にどのように組み込むか、非常に難しい話ではある。ただ、現実的に、今東武バスセントラルさんのほうで見ていただいているのだが、まず需要がまとまるものなのか、まとまらないものなのか、単発の利用として移動というものを担うべきなのかどうか。そういった面では、地域に入って需要の動向を調べることはどんな場合でも必要になってくる。そのときに手順として毎回同じことが今後も必要かどうかは検討していかないといけない。地元の要望を受けた形の中で、そこから計画手法として、もう身近な交通として展開できるようなものがあればそれを推進していくほうがいいのか、そういったことも併せて、今改訂の時期に向き合っている最中なので、いろいろな案を出していただきながら次なるところへの改訂に向き合っていきたいと思うので、またご意見をたくさんいただければと思う。

そのほか、いかがか。これは報告事項で、継続的にという形で地域の交通問題を事務局で把握してまた上げていただいて、ご議論いただければと思うので、よろしく願いたい。

以上で、私のお預かりした案件は終了したので進行を事務局に戻したい。

3. 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。

事務局から1点、ご報告がある。

事務局

皆様に本日お配りした「流山市高齢者免許返納一時金制度」、裏面が「流山市マタニティタクシー利用助成制度」の説明をしたい。

まず、1ページの「流山市高齢者免許返納一時金制度」から、前回会議でご提示できなかったものになるので、それを今回ご提示させていただきたい。

「流山市における運転免許保有者・返納者の状況」ということで、全体では市内の免許保

有者はどれほどいて、この制度はどれほどの方に利用されているかという分母を知ることがご質問にあった。それにお答えできなかったのを改めてご用意した。特にご覧いただきたいのは、流山警察署さんにご協力いただいてご提示するのだが、令和5年に関していうと、75歳以上をご覧いただきたい。というのも、この制度自体が75歳以上が対象なので。75歳以上でいうと、免許保有者Aとあるが、市内の市民としての免許保有者は9,158人と聞いている。これが全体の母数、分母になる部分。この中で令和5年に免許を返納した方は75歳以上で357人。これが結果的には返納の割合としては3.75%という結果になっている。右に表が少し離れているが、「流山市高齢者免許返納一時金制度」を令和5年に申請された方は194人。これを単純に357人のうちの194人という見方はできない。というのも、この申請制度が始まったのが令和5年11月16日からということもあるし、例えば令和4年、令和3年に返した方も申請の対象にはなり得る。なので、この194人には令和5年の方もいれば、令和4年の方、令和3年の方、様々いらっしゃるということをご理解いただきたい。あくまで数字の比較という意味で見ていただければと思う。

令和6年も同様だ。75歳以上の方、免許保有者は9,835人、免許を令和6年に返納した方は378人、返納した割合が3.7%という結果が出ている。一時金制度の申請者は令和6年に限ると339人まで増えている。当然4月からということなので、1年間でこれだけの数まで増えている。ただし、これも令和6年という返納者378人のうち339人とは限らない。令和5年の方も含まれる。返納したのがいつの時期か、さかのぼることは可能なので、そのような捉え方は難しいと思うので、やはり数字として参考という形で見ていただければと思う。

裏面の2ページ。同じく前回会議で報告した「流山市マタニティタクシー利用助成制度」も、全体どれくらいの人数がいるかという回答ができなかったので報告する。

令和5年度、妊婦届出数は1,976人、流山市でいらしやった。そのうち助成制度を申請された方は275人。

同様に人数を比較すると、令和6年度は、妊婦届出数は1,955人、うち助成制度申請者は387人。この人数が多いのか少ないのか、割合としては出していないが、やはり必要な方は利用いただくとご理解いただけるのいいのかなと。自家用車で行く方もいるだろうし、様々な移動手段があると思う。

また、この制度の周知方法については、母子手帳を交付したときに同時にこの制度のご案内をしている。なので、皆さん、一度は目に触れているとは思う。それを踏まえた上でのこの申請者となっているのかなと見ていいと思う。

以上が追加の資料の説明になる。

事務局

今の説明について、ご質問、ご意見のある方は挙手を。——（挙手なし）

4. 閉 会

事務局

それでは、「令和7年度流山市地域公共交通活性化協議会第3回会議」を終了する。本日はありがとうございました。

以 上