

令和7年度流山市地域公共交通活性化協議会 第2回事業者分科会

【日時】 令和7年10月24日（金） 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2回事業者分科会)

【議事】

藤井会長（日本大学）

定数確認について事務局より御説明をいただきたい。

事務局

本日の御出席者は6名、代理出席は2名、欠席は7名。欠席委員の6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）

当日配付型の資料ということで、お目通しいただくのに時間がかかったりするかもしれないが、逐次進めてまいりたい。

会議はこれから進めていくが、議題は1件である。

また、傍聴の可否だが、基本的に公開という形で進めているが、よいか。

(「はい」の声あり)

藤井会長（日本大学）

今日は傍聴なしということで、早速、議題1「流山市地域公共交通計画の見直しについて（協議）」ということで、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スライド資料を基に説明)

藤井会長（日本大学）

まず、A4のところの「見直しの進め方」「見直しに係るスケジュール」についてどうか。

今回、こういう形式でアプローチしたいと。また、協議会日程についても来年8月を目指として分科会と協議会を連動させながら行いたいということだが。

進めてみないと分からぬといふのが現実ではあるのだが、今、こういう方向性で枠組みをしているということなので、ここは御了解というわけではなくて、まずはこういう動きをしているということを御理解いただいて、その都度、検討事項に応じて、このタイミングでいいかどうかを確認しながら前に進めるという形をぜひ御理解いただけたとありがたい。

目次構成を見ると、具体的に個別のところのイメージが湧いてくるが、これから、役割、方針、地域などの位置づけの話が具体的に出てくるので、その都度、このスケジュール感でいいかどうかをフィードバックしながら修正していきたいと思うので、そういう点で御理解いただければと思う。

あと何かあれば、後ほどでもお声がけいただきたい。

では、資料のA3に入って3ページ、4ページについて御意見を頂きたい。「役割」について。鉄道、路線バス、ぐりーんバス、タクシーのバランスをとるべきだと。そういった中で流山の交通モードを含めた形で再整理していく。ただし、まずは考え方としては、ぐりーんバスの表記については、考え方で書かれていることは問題ないのだが、運用は問題ということで、その運用を具体的にこれからは後半のほうで書いていく、そういった枠組み。追加した交通機関の位置づけ等を含めて何か御指摘事項、御質問があれば頂きたい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

3ページの右下に福祉タクシーとあるが、これに自家用有償は入るのか。

事務局

福祉有償運送は市が行っているサービスで、簡単に概要を述べると、社会福祉法人の非営利法人が自家用自動車を使用して、介護を必要とするお年寄りや障害のある方の通院、通所に有償で行う運送サービスだ。自家用自動車を使用してということで、自家用有償は含まれるものだと考えている。自家用有償の中の福祉有償運送という形で福祉タクシーがある。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

福祉タクシーの中に含まれているという考え方か。

事務局

はい、そのように我々は考えている。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

分かった。

藤井会長（日本大学）

今日の午前中、東金市の公共交通会議があって、初めて枠組みの変更があった会議だった。それは何かというと、国交省の基準が変わって、福祉有償運送事業については協議会を設置しなくても公共交通会議の中でその内容について議論すればいいという方向性に制度が変わっている。かつ、国交省では自家用有償運送事業と福祉有償運送事業を合わせた形のものを公共ライドシェアという枠組みで、公共交通の中で議論しよう、そのような位置づけに入ってきた。公共ライドシェアが必要な地域か否かということはもちろん検討しなければいけないところではあるのだが、公共交通の中に、これまでの福祉タクシープラス福祉有償運送事業のレベルも、一地方自治体のところで合わせ技の協議会に変わってきた。ということは、これから少しずつ福祉系にも近づいた公共交通計画ができる可能性がある。そういった中で今回福祉タクシーを位置づけたことは大きなことかと思う。

ただ、鈴木委員が言われたように、そこに福祉有償運送事業がフィットしているのかということについては、では、福祉タクシーはどういう方たちのドライバーが運転しているかというところで、タクシー事業を担っている方たちプラス民間の講習を受けた人が運転する、こういったものの一緒の合わせ技になっている。その辺の位置づけはちゃんと考えなければいけない。ただ、枠組みとしての福祉タクシーという概念で入っているという、そこまで詰めるかどうかということはぜひ御検討いただきたい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

私は福祉有償運送の委員もやっているので、今回会議があったので、タクシー協会と打合せした。私も知らなかつたのだが、そもそも運輸規則に縛られていないという話だったので、例えばアルコールチェックにしても、タクシーもバスも厳しくしていると思うのだが、結構緩い。そういうものを一緒にやるのはちょっと違和感があるというか、どうなのだろうなと思ったものだ。

藤井会長（日本大学）

私が関わっている市川市の福祉有償は非常に厳しい。チェックを全部やるので。それこそ、今の時代からするとおかしなところである。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

直行直帰の場合はアルコールチェックをドライバーで持たせる。それを電話で報告するだけでいいらしい。「それはテレビ電話でなくてはいけないのではないか」と言ったのだが、テレビ電話でなくてもいいと。その人がアルコールチェックした結果、数値は0だったと。音声で報告して、それでいいという。それはちょっとどうなのかと思ったものである。

藤井会長（日本大学）

それはそうだ。数値データの報告というところのデータをきちんと残す、そのような対応をしておかないといけない。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

流山はそれでよしと。

藤井会長（日本大学）

ちょっと緩い。そういう面では、緑ナンバーの意味をどう考えるかというところをやはり常に意識していないと私はいけないと思っている。そのかわり、緩和された部分については、緩和されたものをどういう形できちんと管理、運営していくかということを常に意識する。そういう面では、先ほど公共ライドシェアの話をしたが、もう一つ、日本版のライドシェアというのがある。あれをタクシー会社が運営管理していくというアプローチをとる。そういう中で、飲酒を含めてチェック機能がそこで働くのだが、公共ライドシェアになって、地方に行けば行くほど、それが緩く広がったら大変だという問題意識がある。流山で本当にそれが必要かというと、「うーん」と私は首をかしげてしまうが、ただ、役割分担の中で公共交通の位置づけの中で議論する枠組みに少し組み込まれたよという。流山は要らないという考え方かもしれないし。そういうところの中では福祉タクシーをちゃんと位置づけて、福祉タクシーの運用ベースを加筆していくという、そこは間違いないかなとは思う。ただ、運用するに当たっては厳しい基準が必要になる。

そのほか、3ページ、4ページあたり、いかがか。

これは計画としては5年であるということで、自動運転はまだ出てくる段階ではない。そういう面では、今の公共交通のモードとしてはかなり網羅されて具体的な位置づけがきちんと、流山で役割分担できるかが非常に大きな課題になってくる。

皆様方のアンケートで頂いた疑問点、課題点についてどうか。当日配付で何とか議論してと無理を言っているので、少し目を通してくださいながら。

アンケートで頂いた御意見に対してのアプローチとしてはおおむねよさそうか。

小林委員代理（京成バス株式会社）

毎回出ているわけではないので外してしまうかもしれないが、今回、鉄道やバス、タクシーのバランスというところを重視しているように思うのだが、例えば人口が少ないけれども移動が不便だと訴えている方がいるとか、そういうところはデマンドタクシーとか、例えば送迎バス等での混乗サービスで対応するとか、そのような意味合いでバランスを整えていくという考え方と理解していいか。

藤井会長（日本大学）

これから具体的なアプローチの仕方ということ。

事務局

おっしゃるとおりの役割を明確に今回デマンドタクシー等を加えたことによって、もちろん、どの地域で、どの手段というのは地域特性もあるし、計画に基づいて決まっていくものとは思うが、現状等も踏まえてこのような役割を具体的につけさせていただいたところだ。

藤井会長（日本大学）

それは、これまでぐりーんバスが民間路線バスとかなり重複、もしくは、独立していても、民間路線バスが事業者主体となってできそうな沿線人口の張り付いているところにばんばんできているというところもあった。そういう中で再編見直し。本当はバス事業者が今、運転手不足で厳しいので、新規路線についてカバーしていくとなると、なかなか縦に首が振れないという状況がある。そのバランスといったときに、ぐりーんバスそのものの本体を再編という枠組みの中で検討していくという。これまでではどちらかというと難しい状況があったのだが、事務局としては、そこまで踏み込んだ形は今後少し考えていく余地はあるという理解でいいのかどうか。

事務局

御質問にお答えできるかどうか分からぬが、今回、役割という形で表が載っているが、まずバスの部分を御覧いただくと、市内の基幹的路線、準基幹的路線、このような位置づけは変えていない。名称は変えていない。ただし、運転手不足等を踏まえた現状を考えると、では、バスの基幹的路線というのは1日片道30本、これが今でも現状使えるのか。こういった議論は今回まだ至っていない。ここもまた今後議論する部分とは思っている。ただ、基幹的路線がなくなるわけではなく、位置づけているが、少し数字的な意味合いは変わってくる。また準基幹的路線等も同じ考えだ。ぐりーんバスについてもこのままの表現ということで書かせていただいて、タクシーの中身、タクシーの役割を具体的に書かせていただいた、そしてデマンドタクシーを書かせていただいた分は、より具体的に示すことによって、御意見にもあったとおりドア・ツー・ドアの交通として、特にタクシー事業者にお願いする交通手段が多くなってくるのではないかということも踏まえて、このように今回は修正したところだ。

藤井会長（日本大学）

ストレートな質問で、なかなか答えにくいところがあるとは思っているが、以前お話を伺ったときに、首長そのものが、ぐりーんバスをまた新たに沿線のところに追加していきたいみたいな意向が以前にはあると聞いていた時期があったものなので、そういうとききに、この計画を作ったことによってバランスを考えるときに、本来のぐりーんバスの在り方を

必要とする地域に適用するという考え方に基づいて計画の見直しとしていくというスタンスが事務局として取れるのか取れないのかで大分アプローチは違うのだが、そういうスタンスは持っているか。

事務局

4ページを御覧いただいて、右側、「見直しを行う内容」というところ。具体的な表現として2行目にあるとおり、「流山ぐりーんバスについては、各公共交通機関とのバランスを考慮し、役割に即した運行となるよう段階的な整理も必要」という形で書かせていただいた。これは事務局というか、流山市の考えとして御理解いただいて結構かと思うが、今のところ、ここを書くにとどまっているが、書かせていただいた。

藤井会長（日本大学）

「見直しを行わない内容」の2行目のところに「実態と合っていないルートがあれば、ルートの再編を行う必要がある」と、そういった位置づけを書いてるので、再編というものをイメージしているという理解を共通で持って進めていきたいということかと思う。どうしても、ぐりーんバスについてずっと手が出せないという状況がこれまであったかなと思うが、そのときに、実情と合う、実態と合うというところをどのように評価していくのかということが難しくなってくると思うが、そこは皆様方に交通モードとの組み合わせの中で、バランスの中で、どういう位置づけが本当にこの地域にとって代表とする交通手段として成り立つかというところについての御意見を、具体的な地域別を検討するときに少し御検討いただくという形になるかなとは思う。そういう位置づけを取っているということを御理解いただきたい。

こういう役割分担の考え方はよいか。今まで、事務局から、見直しを検討するなどということはあまり出てこなかった。

前田委員（流山地区タクシー運営委員会）

今のお話だと、見直しもあり得るということなので、実際問題、バス会社も、これ以上運転手を増やして、ぐりーんバスを増やすことはできないという話があった。ということは、今、既存で走っている路線をやめても、本当に必要とされているところに回すつもりはあるのかということなのだ。そういうところは市としてはどうなのか。

事務局

事務局として発言してよろしいかどうかというところはあるのだが、まず、再編、見直し等を行う中では、ぐりーんバスの位置づけ、実態を合わせていく中では、民間バスの基幹的路線、準基幹的路線を次の計画でどの程度まで考えればいいのか。修正が必要かどうか。そういうふういったところも1つポイントになってくると思う。もし仮に現状の運転手不足等が進ん

で、基幹的路線が著しく減少または準基幹的路線が減っていくとなると、それを補完するぐりーんバスも限界が来るのではないかという考え方がある。なので、考え方としては、民間の路線バスがあって、それを補完する形のぐりーんバスという考え方があるが、その根本となる民間の路線バスは今後どのような見通しでできるかというのが、今、前田委員からの御意見があつたところには関係してきてしまうと考えている。

藤井会長（日本大学）

言葉としてはなかなか難しいが、弱いところには補強しなければいけない。例えばぐりーんバスの需要がまとまらない地域を走っているということであれば、その内在する交通手段に切り替えていく。実際、路線としてぐりーんバスが走っている運転手のところは、本来の民間のバス事業者の路線としてもっと運用してもらえるような検討をしていくとか、本来はそういう再編というのは自治体主体の交通モードではあるが、本来は民間路線の再編ネットワークの中を一緒になって検討しようという取組だから、どこまでできるか、なかなか難しい。ただ、それにチャレンジしていくという姿勢がないと前に進まないので、そういった面では、この分科会を含めてどういうことができるか、一緒になって考えていく。全く何もしないという形で最初から議論していくと前に進まないので、何ができるか、ぐりーんバスをやめてしまって大丈夫か。そしたらほかの移動スタイルで、タクシー事業者でカバーできるぐらいのパワーができるのか。セダン型で対応はできないけれども、ジャンボタクシーベースのところでエリアを囲んでもらうような協力体制が組めるなど、いろいろなことを考え合わせなくてはいけなくなるので、そういった、少し幅広の概念で、その事業サイズに合わせた形の中の再編計画みたいなものがどこまでできるかというのがあるのだが、検討していきたい、そういうスタンスだと思う。

蒲澤委員代理（東武バスセントラル株式会社）

今、お話を聞いて、本市における各公共交通機関の役割ということになるが、今後ぐりーんバスのお客様が減ってきた場合にはどんどん減っていくという考え方がある。そういう中でぐりーんバスのほうでも、路線を再編するというときに、本市における役割等でぐりーんバスについては、途中から読むが、「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を目的として」とうたっているということは、なかなか再編は難しいのかなと、私は個人的に思っていて、「鉄道駅間を結ぶことを目的」とうたっているので、これを例えれば「バスの基幹路線につなぐぐりーんバス」とか、そういった柔軟なことができるよう、こここの言葉を変えないと、これに縛られると、すべて駅に行くぐりーんバスということになってしまうのではないかなど感じた。

藤井会長（日本大学）

補完交通としての位置づけを、いろいろなバリエーションで考えようと。駅直結型という

幹線型ではなくて。人数が少ないフィーダーの部分はタクシーで賄えるのだけど、逆にいようと、ある程度まとまってしまうと、バスを活用しないと難しいよねと、そういうことも含めて汎用できる考え方があってもいいかなということで、今の段階ではそれを事務局は否定する状況ではないね。

そういう形で、バス自体の先ほど30本／日というところもあるので、またその都度、具体的なこの路線は維持できるけど、こちらは難しいよとか、バス事業者の中でもそれぞれ位置づけが出てくると思うので、そこはその具体的な路線の再編のときに、また細かいアドバイスをいただければいいかなと思う。ただ、方向性はきちんと、何を補完する交通手段としてぐりーんバスを活用するのか。これがまた首長の思いとちゃんと整合性を取らなければいけないので、事務局からきちんとその辺の考え方を伝えるようなことも合わせ技でやらなければいけない、ここがちょっと難しいところだが、前に進められるように検討したい。

そのほか、どうか。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

3ページの左側の「見直しが必要」というところで「運転士不足を踏まえた見直しが必要」と書いてあって、確かに今、運転士不足なので保有台数は全部は動いていないと思う。そこをデマンドとかで補っていくということはいいと思うのだが、運転士が増えてきたときに、運転士不足でやった計画が、増えてきたときにどのように変えていくのか、この辺がちょっと気になるところかなと思う。今の段階で分かることがあれば教えてほしい。

藤井会長（日本大学）

今、稼働率は大体どれくらいなのか。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

大体60～70%である。

藤井会長（日本大学）

比較的戻ってきてる。いろいろな自治体に聞くと、まだ3割、4割ぐらいかなといったところが南側に行くと結構あり、やはり首都圏に近いところが戻っている。6割から7割。事務局、どうか。

事務局

現段階でお答えできることはないというのが正直なところだが、例えば運転士不足が解消されて増えてきたときには、その都度、計画は見直してもいいのかなと思っている。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

分かった。運転士不足だから、今働いてもらっている乗務員は稼げているという側面がある。なので、給料が増えなくなってしまうと充足率が止まってしまう。止まってしまうと、またこちらも困るなというところがあって、そこからデマンドということを考えたのだろうが、あまりやり過ぎると運転士は増えないなと思ったものだから発言させてもらった。

藤井会長（日本大学）

悩ましい問題としてね。コロナ前の稼働率はどのぐらいだったのか。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

コロナ前は80%程度である。

藤井会長（日本大学）

やはり高い。そうすると、まだそこまでは戻っていない。そういったときに、どういう足を確保していくのか。我孫子市は、最終電車が着いたときのタクシー、こういったところの確保で考えているが、稼働率がぐっと下がったので配車が全然できなくなったと。では、シャトル便みたいなものを考えるかといつてみると、今度はその時間帯で稼げるはずのドライバーの方たちの収益が上がらなくなってしまうという、その辺の難しさもあるので、どういう稼働の立て方をするか。日中型なのか深夜型なのか、そういったものにも関わってくるし、あるいは子育てを中心とした流山の政策の中で、マタニティタクシーとか、それに対する補助もやっているが、そのような新たな方向へのサービスレベルを高めるようなこと。ただ、あれも、お話を伺うと、移動中の破水であったり、そういったところだと装備をつけなくてはいけないとか、運転士そのものの配慮の仕方だとか、そういったときのスキルレベルを上げなくてはいけないとか、あるいは、いつ、どのタイミングでもつていったところの、運転士を確保するには非常に難しいというお話を伺っているので、どこの稼働率に合わせて考えるかというのは非常に難しいのだが、その都度、そういった問題提起をしていただけだと、この分科会はぜひ自由度を持った形でお話しいただけるとありがたい。

そのほか、いかがか。

では、「役割」は本数等を含めていろいろ協議させていただくのでよろしくお願いしたい。

それでは、5ページ、6ページ、7ページ、これはもう以前から言われていたものだ。不便地域はどう考えればいいのということで、一般化時間という概念を、私も協議会のほうでサービスレベルを組み込んだ新しいアプローチなのだと、なかなか理解してもらうには難しいねという話をするのだが、7ページのところで今回初めてこういう図が出てきた。他市でやられている例を書き込んでみると、流山に適用すると、交通空白地域、不便地域といったもののエリアはこうなるよと。流山の場合には100mメッシュでやっているので、スポット的な問題箇所が上がってくる。そのスポットで上がってきたものを、ある意味でエリア運行型にするときに、少し枠組みを広げた町丁目単位を広げるというアプローチを現実に

はやると。ただ、バス路線の点から 400m かな、いろいろあったが、そういう基準でやるところの違いが出てくる。今日初めて出たのだが、皆さん方、どれが分かりやすいかといったこともあるが。例えば今回バス事業者とタクシー事業者がいるので、こういう交通不便地域の絵が出てきたときに、どういう基準がいいのかなと率直に思われるか。その辺も伺ってみたいなという気がするのだが。そこにこだわらなくても大丈夫だ。

8 ページのところまで、拠点を増やすというところまで、お気づきの点があれば何なりとお声かけいただきたい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

柏市は単純に鉄道、バスを尊重してくれているなという思いがある。駅から遠いところとかバスが走っているところは、そんなに公共交通空白不便地域になっていないなという印象だ。それを踏まえた上で、流山市の今のものを見てしまうと、ぐりーんバスが走っているところにも交通不便地域がまだ残っていたり、逆に交通不便地域でぐりーんバスを通しても交通不便地域は消えないという変な矛盾もありながらで、私は柏市のはすっきりするなと思ってしまった。

藤井会長（日本大学）

そういう見方もあるということ。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

松戸は全て内側か。

事務局

2 点目、3 点目は 670m、410m よりは外側が対象ということ。そしてその次の 4 点目、バス停 76 本から 410m の範囲より内側。

藤井会長（日本大学）

内側だから若干不便ということ。

事務局

青色の部分が一番不便。どこよりも外側で、距離も最も離れている。赤色の部分は、そこまでは離れていない。表現はそのまま載せていたが、不便には変わりはないということで、赤い部分は青い部分に比べれば内側と。

藤井会長（日本大学）

柏市の場合、バスのサービスレベルというので、15 本以上というキーワードでやってい

るので、バス路線があっても 15 本ないところは空白地域であると。

事務局

あくまで基準自体が柏の基準、松戸の基準を当てはめているので、バスの本数も実はそのままにしている。一方で、拠点駅というのは今の流山の基準でやっているので、拠点駅を増やせば、柏の基準、松戸の基準にのったとして、少しこれが減ってくるかもしれない。

また、バスの本数は、特に松戸は 1 日 76 本という本数。これは流山市では本来使うべきではないものかもしれない。そうすると、全体的にこの色塗りがやや減ってもいいのかなというのが実情というか、流山に合わせると、そういうような見方もできる。

藤井会長（日本大学）

全体にもっと松戸式を流山の運行している本数レベルに合わせると、もっと白っぽくなる。そうすると、かなり一般化時間のほうに寄ってくる。

事務局

はい。

藤井会長（日本大学）

柏市のほうは、交通空白地域を設定するときにどういうことが起きたかというと、交通不便地域を設定するといったときに、不便地域は他の交通モードを考えるという、そういった交通モードの選択に切り替える予定だったが、柏市タクシー協会は、「柏には交通不便地域はない。タクシー業界は全ての交通不便地域をカバーしている」という申し入れを柏市に出した。それがあったので、買い物タクシーを含めて、不便なところはどんなに小さいところでも、とねっこタクシーのところは最初 3 社か 4 社入った。実際にどのタクシー会社も協力体制を組んで、その地域の移動を支えると。そのような全体の役割分担をここまでつくった。だから、今も広げてという形で別のところに買い物のために、やよいタクシーというのが動いているが、そこはタクシー事業者に近いところを、そこをエリアとして飛ばしましょうという形の実績があるので今運行している。そういった意味では、あそこのところはコミュニティバスだ。柏に来るのもタクシーベース、それから、ワゴンタクシーのようなものも走っている。いろいろなものと地域別に分けて選択するというルール作りをしている。そういう面では、イメージとして空白のイメージのところはタクシーでカバーするというのが色々出やすいルールではあるかもしれない。

ただ、面積とか市街化調整区域など、いろいろなものが柏にもある。手賀沼のほうはほとんど真っ白だから。そういった地域の移動支援と、流山のようにぎゅっと密になって密度が高いところとは同じ扱いはなかなかできない。その辺の難しさはある。

小林委員代理（京成バス株式会社）

個人的な意見だが、一般化時間の考え方は非常に進んでいるなと思っている。ただ、私も「一般化時間で何？」と説明しろと言われるとなかなか難しくて、そういう意味では柏市や松戸市の基準のほうがシンプルで、一般の方には理解しやすいかなと思っている。

あと、先ほどバランスという話もあったが、バスを運行するにせよ、タクシーを運行するにせよ、どうしてもコストがかかってきて、バス代も電車賃もタクシ一代も、そこまで高いものではないというか、高級な料亭で何万円もお食事するというものではないので、やはり移動に必要なコストというものが、受益者負担の部分も必要かなと思うので、一般化時間の中から費用の考え方というのは、そこまで重視しなくてもいいのかなというふうに、個人的には思っている。

藤井会長（日本大学）

なかなか分かりにくさというものがどうしてもある。コストが高いと、高い移動時間のところがどうしても抜けていってしまう。地域サービスとして時間価値みたいなところの、時間単価での、といったところと、30分圏以内、といったところの扱い方がある。そこが難しい。今回の場合、運賃単価も入れてということなので、いいところと難しいところがある。

他市で一般化時間をなかなか取り入れられていないというのは、そういった課題もあるかもしれない。ただ、具体的にスポット的に問題箇所を明示することも、分かりやすいと言ってはいけないが、明確にその辺のサービスの足りないところが見えてくる。なので、行政的なアプローチとしてどこに問題があるかというところを探すためのツールとしては非常にいいのだけれども、一般説明をするときには、ちょっとそれを加工した形の表現の仕方で示さないとなかなか分かってもらえないかもしない。そのつなぎをどうするか。流山のように密度が高くて、高低差もあってという形になってくると、単に同じ6mだからとか300mだからそれでオーケーというと、いやいや、高低差を考えたときに高齢者の移動はそうはいかないよねと、といったところはどうするのかなど、いろいろ考え始めると、サービスレベルにくつづけていかなくてはいけない、その辺の難しさがある。

事務局としては、一般化時間でこれまで実際に交通不便地域として検討して、今回、デマンドタクシーという形で運用するところもスポット的に挙げて、地域の方たちの主体もまとまってという形で、それで運行に至る経費もあるので、そこは大事にしたいということの考え方だと思う。その辺の枠組みはよしとしても、見せ方の工夫をやっていかないと、なかなか理解が進まないかなと思う。

そのほかいかがが。

荒井委員（流山地区タクシー運営委員会）

先ほど鈴木委員がおっしゃったことにすごく共感があるのだが、稼働率は会社の経営に

大きく影響する部分なので、60%でも、正直言うと経営はかなり厳しい状況である。固定費などいろいろな経費がかなり上がって、以前と比べてキャッシュレス決済あるいはアプリ事業者の普及によって、タクシーにかかる経費はものすごく上がってきてている。これを60%ではなく、70、80、あわよくば90%ぐらいの稼働率に上げていかないと、会社 자체の存続が厳しい状況がある。今後も経費は恐らくどんどん上がっていきそうだというところになると、確かに一般化時間というものの考え方で移動困難区域、いや、交通検討地域というものが場所としては設定されるのだと想うのだが、そこが、検討地域になった、組織が立ち上がった、デマンドを通すとなると、先ほど鈴木委員がおっしゃられたように、ここで営収を稼いでいた運転士たちの給料が下がる。下がるとタクシーは稼げない。稼げないから入ってこないという、かなり厳しい状況も生まれてしまふ可能性を秘めている。

柏市を見ると、運河駅周辺の東深井辺りは区域に入っていない。この辺でうちの会社が入っている、東深井・西深井というのは結構需要が多くて御依頼が多いところで、駅まで多少距離があるので、例えば運河駅だったら近いのだが、流山おおたかの森駅まで行くと、いい金額が出てくるということでは、営収のところになってくるという、何というか、既存の民間の公共交通を維持できるレベルもどこか検討に入れていただかないと、交通検討地域だから民間の事業者というバランスよりも、区域が選ばれている以上は検討する、組織が立ち上がる、デマンドが通る、民間のタクシー会社の需要が減る、タクシー会社がなくなる。そうすると、移動困難地域ではなくて移動手段困難地域みたいな、バスもない、タクシーもないということになりかねない危うさがどこかにあるのかなという気がするところはある。

藤井会長（日本大学）

そちらについては、鈴木委員が以前からずっとと言われている、タクシーがなくなったという、そういった危機感。流山だって常にタクシーがあるかどうか分からぬということはよく言われていて、どういう存続の立ち方をするのか。デマンドタクシーでも、今回の場合は時間貸切という形で運用する。デマンドタクシーの場合には、他の自治体でやっているものとしては、需要サイズが少ない場合には実際に単価形式で、1回ごとにあったときにはしましよう、予約が入ってきていないときには一般タクシーとして活動してくださいということで収益を担保するやり方。それが、需要がある程度粗な場合は対応できる。ある程度増えてきたときには、今度は借り上げ方式という形で一日単価で3万円から3万5,000円ぐらいの費用で1台を貸し切るという形で。そうすると、ドライバーは固定型の利益は入るという形をとる。そういった面では、そういうまとまりの単位のアプローチがとれる地域があるのかないのか、そういったことによっても大分変わってくる。そういったときに、一般化時間のスポット的なところで出てきたところは、ある意味エリアがまとまっているので、移動の集約が見込めるところであれば、一日借り上げ型でタクシーを専属でやってくれと、そういった運用ができるかもしれない。

ただし、他の地域でやっているような薄い色がついているところは需要がばらばらに点

在するようになるので、そうすると、借り上げ型にすると、今度は自治体負担額が上がってしまって、そうすると、しんどいということになる。そうすると一般タクシーという形の併用型でやっていくか、そのような方針も考えなくてはいけない。そういった意味で、同じデマンドでも、その運用の仕方を考える。あるいは、今だと、行く場所がかなり限定されているけど、本当にそれでいいのかということ。ただ、それを拡大してしまうと、今度は他の交通モードとのバッティングが出てくる。その制約条件を含めてやらなくてはいけない。

そういう面では、今お話をあった借り上げ方式的なところのまとまったデマンド対応を期待できるようなところを探るには、この一般化時間は結構使えそうだなという感じがするのと、全体像の交通のバランスを考えるときには合わせ技を少しかけてあげたほうが見やすくなるかもしれない。その辺、事務局で工夫してみてほしい。タクシー事業としての永続というものをどう考えるかということがあるので、よろしくお願いする。

そのほか、いかがか。

前田委員（流山地区タクシー運営委員会）

今のところと関連するかもしれないが、一般化時間30分以上と、あと、人口が1haで50人以上ということだが、こちらの指標はどういった意図を参考にしたものがあるのかをお聞きしたい。

社会システム

30分という基準については、国などにマニュアル等があるものではなくて、当時策定した際には30分ではなくて35分、40分、25分、様々なパターンについて図を出した上で、事務局及び会長とともに見た上で流山市に、妥当であろうという時間を設定したものだ。30分でなければならないということではない。

前田委員（流山地区タクシー運営委員会）

1ha以上50人についてはどういった意図だったのか。

事務局

前回、お答えしたかもしれないが、立地適正化計画というのが流山市にはある。恐らくそこから取ったのではないかということでお答えはしたのだが、確定できるような確認はできていなかったので、この50人はもう一度、次回までに確認させていただきたい。

前田委員（流山地区タクシー運営委員会）

1haというと1万m²だから、そこに50人いたとすると、それなりに、どういうイメージを持ったらいいのかなと。それなりに住んでいるところみたいなことで、それが、この点

を増やそうというか、なるべく不便だと感じられるところを多く出していこうということなのか、絞っていこうということなのか、その考え方は何かあるか。

藤井会長（日本大学）

ここの人數を減らすと、わっとまた広がりが出てくる。恐らく立適だと思う。いろいろな自治体で $h\ a$ 当たりの人口が出てきているのは基本的には立地適正化計画で、集約するところの人數をどれぐらい考えるか。柏で 80 人かな、そのような、自治体レベルによって全然数字が違う。ただ、 $h\ a$ 当たり 50 人という表記が本当に、例えばぐりーんバスを走らせている沿線の張りつき状況を見てみると、路線バスが走っているところとほとんど変わっていない。だから、そういう面では、面積的に非常に小さいエリアなので、密に住んでいるので、全体像としても $h\ a$ 当たりの人口は極端には地域差が出てこないのが、この流山かなという気はする。

これは動かすと、いろいろ変わってくるので、そうすると、不便地域の拡大につながっていくかなという気はする。

事務局

今回の変更案、見直しを行う内容にも書かせていただいたのだが、50 人以上のメッシュは現状のまま。50 人未満も示したらどのくらい増えるのか。これは次回にまたお示しできればと思う。

藤井会長（日本大学）

どれをベースとして、本当に地域の人たちの暮らしを支える、移動を支える仕組みを交通モードと組み合わせていくのか。流山として一番フィットするのは何ということを見ていかないといけないから。問題は特定型には使えるのだけれども、一般的な説明するときには分からぬといふことがあるので、そこの壁をクリアしたい。

拠点の追加というのもあったが、他の自治体で少しづつ今増えているのは、自分のところの駅だけではなくて周辺自治体との連携を考えた交通計画の位置づけみたいなものができないかということも増えてきている。特に流山の場合には、流山単独で交通が完結するものではなくて、周辺の柏、松戸、あるいは都心型というところに全部引っ張られているところがあるので、そういう面では拠点というものを増やそうではないかというのが今回の提案なのだが、これについて事業者はどう思うかということなのだが、何かあるか。

前田委員（流山地区タクシー運営委員会）

市境のすぐ近くの駅もあるので、基本的な考え方としては、私はこれでよろしいのではないかと思っている。

先ほどの人口 50 人の件なのだが、50 人以下のところも検討していくというのは、市民

の方にとっては非常にありがたいことかなと思うが、一人も取り残さないみたいな考え方をしてしまうと切りがないことになってしまうので、そうならない、バランスのいい表現を期待している。

藤井会長（日本大学）

ナショナルミニマムというか、最低限の移動保証みたいな、そういった議論になってくると、これは公共交通なのか、いや、冒頭出てきた福祉交通のかと、そういった側面になる。かつ、大量交通あるいは中量交通、あるいは個別運送、こういった部分の位置づけも変わってくる。その辺の枠組みは、分科会なので、もう遠慮なくいろいろなものを出していただいて、これはフィットする、これは事業者としてちょっと受け入れない、難しいかな、そのような御議論でも構わないので、そういうものを出していただきながら少しづつぼめていくという考え方をしてもいいかなと思う。ぜひ遠慮しないで事務局も出していただけるとありがたい。

事務局

前のスクリーンを御覧いただければと思うが、先ほど文章で追加する駅の候補を示した。市内の駅を全て出してみた。もう一つ、市内を運行している路線バスが隣接地にアクセスしている。これは今の計画に出ている図面だ。計画の2ページにあるものを表示した。青く塗られている路線が、流山市内の駅から市外、隣接する市、柏、松戸に向かっている民間バスを示している。右上の青い路線は柏の葉キャンパス駅。その下にある青い路線は柏駅。同じく右下に行くと北小金駅と南柏駅を結んでいる。左下には松戸駅に向かう。まさしくこれが追加してもいい駅ではないかということで、これを根拠に今回追加した。

藤井会長（日本大学）

この太さが、先ほど冒頭説明のあった基幹路線の位置づけになっているということか。

事務局

太さは路線の本数、便数と表現されているので、この地域間路線は非常に本数の多い路線というふうに御覧いただきたい。ただ、名前的には基幹路線ではなくて、市をまたいでいるので「地域間路線」と称している。

藤井会長（日本大学）

地域間路線の1つの拠点という形で位置づけているということ。

この図を見ると、流山市民の移動ということを考えると、ODのトリップベースから考えると、それこそ拠点として追加しても悪くないかなという気はする。バスネットワークという考え方で見ると。

タクシーベースで見ると、よく駅に入れるか入れないかで、どこの駅も、拠点になってい るところはタクシー事業者としては大丈夫か。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

拠点になることで、どうなるかというのは見えてこないなというのがあつて、思っていたのは、例えばＪＲの南柏駅はＪＲの私有地だ。そこで仕事をするタクシー会社はお金を払ってその権利を取得しているので、そこをあまりやられると辛いなという。東武線もそうで、豊四季駅、初石駅、運河駅は東武鉄道にお金を払って、そこで働く権利を取得しているので、そこはあまり拠点駅としていろいろやられてしまうと面倒だなど、そのような感じなのが。

藤井会長（日本大学）

バスネットワークとしての拠点駅としての機能はするけれども、タクシーとしては、それぞれ行きと帰りがあって、アクセス型のとイグレス型のものと、その違いがあるということ。そういう面では、移動サービスとして実際に例えば拠点駅に送るという行為は現実にタクシー事業者としてあることは間違いない。帰ってくるときには、どういう方が利用されているか分からぬけれども、構内に入っているタクシー事業者が流山に入る、そういった営業権の問題がある。だから、拠点の位置づけのときにタクシーを位置づけるときに、その辺のところの配慮が必要になってくる。

事務局

今、鈴木委員がおっしゃった拠点駅が増えると、どういった影響があるのかというイメージに対してお答えできると思うが、八木南団地、それから前ヶ崎みどり団地というのは、まさしく検討地域となっている。これが拠点駅に含まれていないこと、市外が拠点駅に含まれていないがゆえに検討地域になる。つまり拠点駅を増やせば、検討地域が減るということが一番分かりやすいというか、そういう考え方だ。市外の駅を拠点駅とすることで、もしかしたら検討地域が増えることはなくて減る方向になる可能性もある。そういうことが考えられる。

藤井会長（日本大学）

そういうトリップベースがあればということ。一般の人に理解してもらうにはなかなか難しくなってきた。

今回はこういう形で、通常のバス停から何mとか、そういった基準運用でやつた場合と、その違いが一般化時間との兼ね合わせで見えてきたねということがあるし、拠点を追加するとしたときに、どういう具体的な効果が現れてくるのか。あるいは、八木南団地といったところが、拠点駅があったときに検討地域ではなくなるという可能性もあるとすると、住民

主体として何とかうまくやろうという人々はできなくなってしまうという理解になるのか。

事務局

そういう可能性がある。そういう地域がある。

藤井会長（日本大学）

それはいい方向なのか、悪い方向なのかをよく考えなければいけない。

恐らく鈴木委員が懸念されているのは、拠点の効果はプラス効果が出るのか、マイナス効果が出るのか。それは事業者にとってのプラス、マイナスだけではなくて、市民の移動サービスとしてのプラスが出るのか、マイナスが出るのか、その辺を考えなくてはいけない。それがロジックとして交通不便地域対策で、そのスポット的なところの主体がきちんと育ってきたところは、ちゃんとフォローアップするよという姿勢を流山はとっていたので、それが拠点形成をすることによってできなくなってしまうとなると、これは問題になってくることになる。そういう面では、バス路線という線の移動、まとまった需要の移動のところの拠点の扱いと、それから、個別輸送で関わるところの拠点との連携の仕方は、市外というアプローチのところは別枠で考えなければいけないかもしれない。一緒に対応はできない。というのは、アクセスとイグレスが両方できるのであれば問題ないけど、これが片方型になってしまふので、そうすると、両面の交通をフォローアップできる事業者が流山市内にいなくなってしまうと、拠点に位置づけしてもあまり意味がないことになる。そこは分けて考えないといけない。

事務局

参考までだが、計画策定後、約4年間で地域組織の届出が5件ある。そのうち、協議会に報告しているのは4件である。これが全てこの検討地域に該当している。検討地域以外で不便という地域組織は、実は流山駅の周辺では1地区だけである。そう考えると、この検討地域の色塗りというのも地域から上がってくる、立ち上がるものは非常にマッチしているというのも参考になる。

藤井会長（日本大学）

いい面と悪い面と両方ある。なかなか難しい判断をしていかなくてはいけない。ただ、一般化時間の使い方のいい点というのはきっと出てくるのだけれども、理解してもらう上の見せ方の工夫をしないとなかなか分からぬ。

それから、拠点を拡大するといったところの市民の移動のODが幹線軸を使って現実のトリップとしてあるのだから、それを位置づけてあげることは決して悪いことではない。だから、そういう面では、交通事業者としても、路線系の事業者は確かに幹線系の意味合い

といったものも広がってくる。その移動のこの数自体も、数を何本、担保していくかといつたところの再編のときの1つの基準として拠点に位置づけられているところは、それなりの本数を確保することに努力していきましょうとか、そのような議論ができるてくる。拠点に位置づけられていないところは、流山市としてはそれほどの本数を用意しなくてもいいということが言えるのかどうか、そういった面の拠点のつくり方というのは路線系のときに非常に大事になってくる。こういうことがタクシー事業という形になると、今度は個別輸送になってくるので、ちょっと位置づけが違う。その運用の仕方を分けて考えていただけたらと思う。

そのほか、何かお気づきの点はあるか。

荒井委員（流山地区タクシー運営委員会）

そもそも論になってしまふと思うが、柏市と松戸市が「公共交通空白不便地域」という言葉を使っている中で、流山市は「公共交通検討地域」という言葉の違いといふところで、これは一般化時間で出てきたもの等による検討される地域というものがイメージとして湧くのかなということと、今のフローからすると、そこで地域組織が立ち上がると検討されるというところでいうと、人がいないと立ち上がらない。その中で、民間の公共交通がどれだけそこにカバーできるかという要素が入って、鉄道とかバスは当然駅があつたりバス停があつたりでできるのだが、タクシーは電話していただければ、ある意味、体力があればどこでも行きますよと。そうすると何が問題かというと、お金を払うことができるかできないかみたいな問題が利用者側にあって、公共交通であれば安く移動できるみたいな考え方になると、だんだん民間の利用者が移動していってしまうというようなことで、ここでも流山の物流倉庫から工業団地のほうに抜けていく辺りというのは、検討地域には上がってはいないのだが、働き方からすると相当不便地域だ。でも、働く人が地域組織を立ち上げるかというと、立ち上げない。本来の意味の民間の公共交通機関が網羅できないところをどのように公的な機関が手を差し伸べていって、全体のバランスとして移動がなかなか難しいところは少ない市ですよみたいなものをつくり上げていくという考え方からすると、一発目で「交通検討地域」と言ってしまうことに若干違和感がある。まずは、ワンクッシュン「交通空白地域」みたいなところで、さらにそこでもう一度論議した上で、ではそこに、検討する材料を、条件があって検討するかと構えるのもいいのではないかと思うところはある。

藤井会長（日本大学）

御意見という形。空白というのが合っているかどうかはあるが、不便があるのは間違いない。だから「不便地域」という位置づけとして考える。「検討」という言葉が、検討するのだから、ある意味、公的機関からすると、検討することは何もないことと思われてしまうこともあるのだけれども。「検討」というのは検討するぞという直接的な言葉として入る。その辺の位置づけも御意見があったということで御検討いただければと思う。

今回、御欠席の委員もいらっしゃるので、御欠席の委員の方にも、今回こういう議論が出たのだが、どうかという投げかけをしていただいて、前回、方針を検討する上でということで、タクシー協会の高山氏のほうから、目次構成でなくて、全体の位置づけ的なことにアプローチをという御意見があつて、今回このような展開をしていただいたので、そういう意味では、御欠席の委員の皆様方に今回の議論を踏まえて、こういう意見が出たのだがどうかという意見交換をぜひしていただけるとありがたい。

では、見直しについては以上とさせていただければと思う。この後の進行は事務局にお願いしたい。

3. その他（連絡・報告事項）

事務局

報告・連絡事項がある委員がおられたら、挙手をお願いしたい。

今回の協議会及び分科会の開催日時は決まり次第お知らせするので、また御出席のほどよろしくお願いしたい。

また、「流山市地域公共交通活性化協議会第3回会議」の議事録の確認については、11月19日までに確認をいただくようお願いしたい。

4. 閉会

事務局

それでは、以上で「令和7年度流山市地域公共交通活性化協議会第2回事業者分科会」を閉会する。

以上