

令和８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】 令和８年７月３日（金） 午後１時３０分～

【場所】 流山市上下水道局 大会議室

【資料】 資料１：議事次第

資料２：スライド資料

（令和８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：出席者一覧

【議事】

藤井会長（日本大学）

出席委員の定数について事務局より確認をお願いしたい。

事務局

出席者は９名、欠席は０名で、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）

早速進めてまいりたい。この会議は基本的には公開で進めていくが、いいか。

（「はい」の声あり）

藤井会長（日本大学）

今日は傍聴の方は。

事務局

いらっしゃらない。

藤井会長（日本大学）

それでは、このまま進めてまいりたい。

<議題１ 流山市地域公共交通計画の見直しについて（協議）>

藤井会長（日本大学）

「議題１ 流山市地域公共交通計画の見直しについて」の協議事項、事務局より説明をお

願いたい。

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）

かなり専門的な視点での説明もあったので少々分かりにくい箇所もあったかと思うが、これまでの分科会等を経て、この計画の位置づけを具体化するためということで、特に位置づけについての変更を重ねてきた。次の協議会に向けてという形の中で、今回また御意見を頂いて修正等をかけていきたいということなので、どの点からでも構わない。ここが分からなかったということでも結構なので、御意見等を頂きたい。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

身体障害者福祉会の小西だが、前回、会議に参加できなくて申し訳なかった。1つ、よく分からないのだが、意見1から意見10までであるが、去年の2月のアンケートで、かなりの件数が出てきていたと思う。その中から意見1から10というのは事務局で主な意見ということで取り上げて、それに対する事務局の考えを出されているということなのだろうと思うが、もしかしたら、答えやすいものを意見にしているのかなという気がしたものだから、意見1から10を選んだ基準みたいなものがあるのであれば教えていただきたい。

事務局

意見1から10、各ページにあるが、実はこの項目については令和7年度、昨年度に既に事務局案は一度御提示している。一度見ていただいた見直し案について令和7年度の分科会で頂いた意見である。具体的に言うと、市民分科会は昨年度、令和7年度は2回実施している。昨年7月と今年の3月。この中で頂いた意見が、意見1から10に含まれている。また、事業者分科会も3回実施している。ただ、見直しについては2回かもしれない。事業者分科会で出た意見も意見1から10に含まれている。基本的には一度お見せした事務局の見直し案について意見を頂いたものと御理解いただきたい。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

分かった。

藤井会長（日本大学）

そのほか、いかがか。

吉野委員（公募市民）

吉野だが、何点かあるのだが、1点目は、3ページ目の「日30本以上」の記載だが、今の事務局の御説明を踏まえると理解はできた気はするのだが、「日30本以上」というものを市民にぼんと出したときに納得感があるかどうかと言われると、今の記載だとかなり淡泊なのかなという印象を受けたので、何かしらフォローの可能性があるので伺いたい。

2点目は、2ページ目と4ページ目に絡むが、今回、各公共交通機関の役割ということで交通機関の記載の見直しをされて、その中で例えば公共ライドシェアみたいなものは、本計画の特性上、今の時点では明記しないという話を伺ったが、例えば前回の法定協議会の中で、代替手段を検討される際に公共ライドシェアとか互助輸送みたいなものも可能性としてはあり得るというお話があったと思う。計画にのっとってそういった手段が考えられる場合、このリストの中に入れなくていいのかが気になったが、この考え方を教えていただきたい。

3点目は、12ページの「公共交通検討地域」の考え方だが、50という数字について立地適正化計画から持ってこられたというのは理解できるが、立適の中でこれを目指すという考え方のように受け取ったが、例えば今、立適の居住誘導区域で50を下回っているようなところがあるのであれば、交通を便利にして50に到達させるみたいな、まちづくりと交通を一体的に運用することで人口密度を高めてあげるみたいな取組も重要だと思う。そうなったときに、今50に到達していないから検討地域から外していいのかというのは少し気になって、例えば誘導区域に設定されているのであれば、そこは検討地域に含めるとか、そういう考え方はないのか。

事務局

1点目、3ページの1日30本以上というバスの本数を基準で続けるということの表現だが、市民にはこれだけでは理解しにくいかなというのもおっしゃるとおりだと思う。今お答えできることとしては、3ページの左真ん中にあるような、国の基準、ハンドブック等を参照しているという文言で片づけるのは簡単過ぎかなと思っている。例えばバスの本数の推移、この数年でどのようにバスの本数が変わってきているかを皆様にお示しする。あとは近隣の状況。ただ、一方で減ってきている現状で、では30本でいいのかという、逆効果もあり得るので、その辺、今お答えはできないが、何か分かりやすい方法を工夫したいということで宿題にさせていただきたい。

2点目、2ページ目と4ページ目、「役割」の部分だ。代替手段を検討するというのがこの後出てくるのは間違いないのだが、その際、ライドシェアというのが上がってくる可能性もある中では、「役割」に最初から入れないのはいかがでしょうかという話だと思うのだが、今のところ、入れる予定はないというのは、先ほど申し上げたように、公共ライドシェアを具体的に入れた場合には既存の公共交通への影響、悪い影響があるということで今入れない方向にはしている。ただ、今後、5章の中でフロー図をつくっていく、代替手段を検討していく中で、そういったライドシェアの御意見等があれば考えてはいきたいと思うが、初めから「役割」の中にライドシェアを入れるということは抵抗があるのではないかなということは、こ

れまでの協議会、分科会等で事務局としては感じているところなので、「役割」にはあらかじめ入れるようなことは今しないのかなと考えている。

ただ、5章のフロー図に行ったときに、またここに追記する必要があるかもしれないので、その際はまた対応していきたいと考えています。

3点目、12ページ目の「検討地域」の部分だ。h a 当たり50人という基準を立地適正化計画から持ってきている。これは現計画もそのようになっているし、実は見直し後もそのように使おうと思っている。おっしゃるように交通の便利さによって人口密度を高めるといふ、計画の逆効果というか、逆に考えるという方法も確かにあるかもしれないが、管轄する都市計画課とよく相談させていただきたい。専門的な部分になって、私も全てお答えできないのだが、おっしゃる意図は分かったので、担当部署と相談の上、またこの機会があればどこかで御説明、報告したい。

吉野委員（公募市民）

よろしくお願いします。

藤井会長（日本大学）

立地適正化計画に関してはなかなか難しい。20年ぐらいを目指した先の人口分布に誘導していくという考え方なので、ある意味、規制ではない。いろいろな諸条件をそろえることによって皆さんに選択してもらって、確かにこちらに移動してきたほうが住みやすく、暮らしやすくなると、そういったところの施設配置を提示しながら移住なりあるいは住み替えをしていただく、そういった制度になる。今から20年先を考えたときに、交通はどうしても今から5年後ぐらい、直近の問題に対してどのように改善していくかというのはどうしても来る。今回の計画でも、5年、10年という少し先の問題を考える。その時にh a 当たり50人という人口の話をごれぐらいの年次の位置づけに持ってくるかによって、直近の課題としての交通アクセス型の取組ができる、交通が街をつくるという形ができるか、あるいは街をつくることの基盤ができてから初めてそこにニワトリと卵の関係性が出てくるのか。この辺がなかなか難しい。そういった面では、計画論としてどのように位置づけるのかというときの1つの基準が、今計画として上げられているh a 当たり人口をどのように維持していくか、それが1つの見方になる。

あとは、グリーンバスが通っているところも、50人を超えているところが多々走っているので、そういった面では集約型の都市構造になっているといったときの役割と位置づけとか、実際の運用など、そういったところでは少し具体的なところも将来的には見直しをかける。それが直近としてできるのか、都市計画的な配置の中でできるのか、これまた難しい問題を抱えているという、流山の独特な課題かなど。だから、その辺は都市計画課とうまく調整を図っていただけて進めていただけるとありがたい。

そのほか、どうか。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

８ページの真ん中の「事務局の考え」に添付されているグラフだが、なぜか１８歳から２９歳に始まり、７０歳以上。１７歳未満は公共交通を使わないと、そういう意味ではないと思うが、これが抜けているのは何か理由があるのか。

あと、N値というのは分母のことかなと単純に思ったが、もしそうだとすると、合計Nの１８９９というのは１８歳から７０歳の数字を足してもこの数字にはならない。この辺のロジックがよく分からない。

人口密度の５０の話だが、５０未満が１３ページのグレーにあるが、テーブルに乗ってこない人たちが出てくるのではないかという危惧をしている。１２ページの事務局の考えとして「地域組織による検討は可能となっている」という表現をされているが、今、地域組織、自治会そのものの弱体化というか、自治会そのものがないという状況のところもあると思う。だから、地域組織から上がってくるまで待っているというふうにどうしても私には見えてしまうので、逆に、行政のほうから働きかける、「何か問題があるような気がするのですが」とか、そういう投げかけをして、漏れがないような運用をぜひお願いしたい。

事務局

２点目からお答えする。人口密度ｈa当たり５０人という図は１３ページでお示した。グレーの部分は人口密度が５０人未満ということで色分けしている。１２ページも、人口密度が低い地域でも地域組織の検討は行えるということだが、積極的に検討を行う場所という意味では、検討地域、黒塗りの濃い部分が優先的な検討の場所になるのかなと思っている。もちろん、地域組織が同時に発生すればどちらも同じレベルなのだろうが、一般化時間を使った方法では、他市に比べると黒く塗られた部分、検討地域が狭くなっているということは、より移動ニーズに沿った検討ができる地域ということで抽出されていると思うので、逆に、この範囲が狭くなっているということで、本当に検討が必要な地域、不便な地域というのが示されているので、ここの色塗りの仕方は変えなくてもいいのかもしれないが、ただ、地域組織はどこでも立ち上げられるというのは、もう少し分かりやすく表現をしてもいいのかなと。

また、市から積極的に働きかけとなると、黒い濃い部分、検討地域、こちらが優先順位的になるのかなと今考えているところだ。

社会システム

業務委託を受けている社会システムの奥ノ坊だが、こちらのグラフで、まず１７歳以下がないという点については、もともと内閣府の世論調査の対象が１８歳以上となっているので、事務局のほうで１７歳以下を削除しているわけではなくて、もともとの対象は１８歳以上であることと、あと、合計が一致しない点については、２行目の年齢が１８～２９歳とな

っていて、その次が20歳から29歳となっていて、この2行目が内数になっている。表現が分かりづらかったのだが、なので、18～29歳が177人、30～39歳が264人で、それ以下を合計すると1,899で一致する。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

分かった。

藤井会長（日本大学）

質問というか、要望は大丈夫か。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

基本的に私は一般化時間というのがどうも素直に納得できなくて、9ページのところ、偶然というか結果的にということなのだろうけれども、例えば柏市の基準、松戸市の基準を当てはめると、検討地域がぐっと増える。現在の一般化時間を使用すると黒の升目のところだけになるということで、これを狙って一般化時間にしたわけではないだろうけれども、ほかの自治体の数字を当てはめると意外なくらい多いというふうに私には見えてしまって仕方がないのだが。

藤井会長（日本大学）

見せ方だと思う。というのは、今回の場合、柏と松戸の基準でいくと、流山でやった○で括られているところは交通空白地域でも何でもないという位置づけになる。本来、住民から協議会のほうに交通不便地域だという声はかなり上がってくる中で、移動不便性が上がってきた声が、通常のバス停から何百という形でやると拾えないというのが現実にある。そういったところが、17ページで見ると、「拠点駅から自宅へ向かう移動を対象とした評価」ということで、タクシーの黄色、バス及びタクシーの緑、徒歩の朱色とか、こういったところの交通圏になってきたときに、それぞれの地域からこういったところに課題があるのだろうというときに、交通の役割分担、タクシーがカバーできるエリア、バスがカバーしているエリア、こういったところが一般化時間ではきちんと出てくる。そこが特徴的な要素。タクシーでも、時間をかければどこでも行かれることは確かに間違いない。しかし、一定のサービスを受けられる範囲はここまでというところが黄色の端のエリアで出てくるという形になる。そういった面では、この色の見せ方を、先ほどは絞り込み方として抽出するために出てきた見せ方と、今回の17ページのように、流山ではどういう交通役割分担をもって地域の方たちの移動を支えているのかという見方をしていくという、その両面を見比べていくという形をとると、本来、どこの地域の移動の支援を具体化していけばいいかというのが、より明確に見えてくるだろう。

そういった面では、9ページの特徴的なところが、スポット的に交通検討地域が飛び出し

てくるところを最優先に流山としては地域の声を聴くところという形でまず進める。次のステップとしては、今度は優先順位でいくと、先ほど1hあたり50人でどうかという話もあったが、そういった薄い地域のところでも移動支援が必要なところでは伴走者として寄り添う形で行政側が聞き取りをしていきながら進めていく、そういうやり方を併用していくことが必要になるのかなという気はする。

一般化時間は、千葉県の中でもここだけしかやっていない。ただし、やったことによって、とてもスポット的な移動の困難地域がより明確に出てくるという特性が明らかになったので、これはぜひ活用していきたい。それがプライオリティ、優先順位の一番目のところとしての地域。逆にいうと、住民の方たちが声を上げなかったとしても、このようにスポット的に出てきたところは、行政側がアウトリーチして問題を解決していくぐらいの心意気を持たないといけない地域という形になっているのかなという位置づけとして御理解いただくしかないかなという気がする。なかなか難しい。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

一般化時間に対して何でそうこだわるかというと、8ページの意見6のところ、「バス停までの歩行時間が15分(1,200m)」と。多分健常者の方は問題なく15分で1,200m歩けるのだろうと思うが、私は、1,200m歩けと言われたら30分くらいかかりそう。こういうファクターが一般化時間の中に組み込まれて数字が出てくることに対して個人的には非常にひっかかる場所があって、そういう意味で、一般化時間というのはあまりうれしくないなということを正直なところ思っている。意見だ。

藤井会長（日本大学）

そのほか、どうか。

吉野委員（公募市民）

6ページ目の「段階的な」という記載について教えていただきたいのだが、下の市民分科会の意見とも通じる場所があるかもしれないのだが、これは徐々にグリーンバスのサービスの中身を変えることを段階的なのか、ルールを変えることを段階的なのか、これはどちらを示しているのか。それから、初見でちょっと分かりにくいので、その辺を説明の中で工夫できないかなと思った。

事務局

この計画を策定した後というか、これまで約5年の協議会、分科会の中で話が及んだのは、グリーンバスの走っている位置、ルートが話題がよく出てきた。グリーンバスが平成17年度から運行を開始したことによって、ほかの公共交通機関への悪い影響があったということからよく御意見を頂いていた。その意見のとおり、メインとなる駅からの道路、駅に直

結するようなぐりーんバスルートが、確かに既存の公共交通への影響を及ぼしたこともあるのかもしれない。証明はできないが。一般の路線バスと重複して走っている場所は今もある。また、当時はバス停が重複している場合もあった。こういった部分については御意見のあったとおりで、ぐりーんバスのバス停をなくしたりという工夫は既にしてきている。恐らく、路線としては重複していてもバス停はもうかぶることはないとか、そういったものがほとんどになっているのだが、一部、南流山の木ルートの方ではまだバス停を共有しているところもある。そういった事例を1つ、代表的に今考えているので、例えば運行ルートの段階的な再編も含まれるという表現になっていると思う。

また、サービスの内容というか、直接駅に行く乗り物、役割がそうなのでそこを変えることはなかなか難しいものの、御意見があった中では路線バスへの二次的なアクセスというか、そのような直接駅に行く行かない、その辺の根底の部分も含めて段階的な整理というのは含んだ言い方に——なかなかはっきり言えない部分だが、そういったものも含めた「段階的な整理」という表現をしたので、正直、はっきり決められていないというのが今の時点の話だ。

吉野委員（公募市民）

6 ページの文章だと、前半で収支率の話が書かれていて、その一方でサービス水準がという話だと思うので、50%という収支率のサービス水準の閾値を段階的に見直すなど、そういうニュアンスは入っていないということか。

事務局

文章の前後まではよく確認しないといけないと今再認識したところだが、50%という基準を変えるということはここには含まれていない。

吉野委員（公募市民）

あくまでも、このサービス水準を見直しながら、ほかの交通手段ときちんとバランスを取りながら共存させていきましょうということ——分かった。

藤井会長（日本大学）

そこがまた難しい。以前のように交通事業者がまだ頑張り切れる状況下であれば路線を担っていただくというアプローチ。これも他の自治体でもコミュニティバスに相当するものの収支率が上がってきたと。八千代市さんも80%ぐらいまで収支率が上がったところは民間路線バスに転換した。それはもう2024問題の前の段階だ。そういった、まだ路線バス事業者が人員であるとかいろいろなものに対して頑張り切れる状況のときにはそういう対応ができたのだが、今この状況下の中で、この後また交通部会、事業者部会があるが、では今お話があったように、本来であればぐりーんバスは二次的な位置づけの中で、駅まで

は本来は路線バスに頑張ってもらいたい、そこを頑張り切れる路線に代替できるかと言われたときに、なかなか事業者さんに手を挙げてもらえない状況が今どうしてもあると。そういったときに、さらにだめになってしまうような路線づくりになってしまっはいけないので、それであれば、段階的にでも少しでもグリーンバスが路線バスを支援できるような仕組み、こういったときにフォローできる仕組みへの転換をしていかなければいけない。なので、少しトーンダウンしていることは間違いない。なので、恐らく事務局は説明に苦労しているところはその辺だと思う。

あと、収支率の問題。実際に70%ぐらい確が行っているところもある。あと50%ぐらいと。県内で見ると、収支率50%を超えているというのはそう数多くあるわけではない。隣の柏市では30%ぐらい。市川市は今40%の収支率を目標にしているが、それを下げようと今努力している。ほかはだんだん下げていく方向性だ。

そういった面では、グリーンバスは、コンパクトな街に人口が今増えている流山の中での移動手段というところで、今、減る要素はあまりない。こういった中での収支率の考え方を段階的なサービスレベルとしてどこに本当に置いたらいいのか、これもまた難しい問題になっている。その辺はもう悩みながらつくしかないかなと。その辺は事務局も本音をぶつけていただいて、今このような状況下で、どうしてもここまでは変えたいのだけれども、ここまでは体力的に事業者さんに任せることができないので、グリーンバスはこの段階までは現状維持でやりたいとか。ただ、先ほどコメントがあった。路線バスと重複している一部区間については、もう段階的に変えていくことをして維持していただけるようなサービスレベルに変えていきたい。その辺の具体的な明示を持ってこないといけない。

あと一つやっかいなところは、首長さんの思いが、このグリーンバスには相当強く、これまでもずっと来ている。それをずっと、事務局にも私も投げかけてはいるのだが、首長さんにもいろいろな状況を説明していく中で、そこの落としどころのラインを具体的にどこに持ってくるかを決めなければいけない。

公共交通会議は法定協議会になるので、その場で基本的に決めたものという形で進めていくのだが、別の自治体さん、首長の思いが成り立たないのだったら法定協議会はやめちまえなんて言ったような首長さんもいらっしゃるような状況もあるので、まさかそれにはここはならないと思うが、どこを具体的な目標値に設定するかについては、もうしばらく皆様方と御意見を交わしながら進めていきたいという思いでいる。

そのほか、いかがか。

石幡委員（流山市老人クラブ連合会）

老人クラブ連合会の石幡だが、20ページにグリーンバスの路線別収支率が出ているが、以前は50%かつかつというところが多かったと思うが、これを見ると今、60%台、江戸川台東ルートは71%と。美田・駒木台ルートは50%かつかつで危ないというのが、路線変更の効果が出ているのだと思うが63%になっているということで、民間バス、タクシー

と比べて運賃が安価であったことで、ぐりーんバスの運賃改定ということで来たが、何%ぐらいだったら変更なしということ、その辺の目安、見通しについて。変更したばかりで、また民間バス、タクシーから見て路線バスを上げるという見通し。いつぐらいそのような状況が考えられるのか。

藤井会長（日本大学）

状況は分かるか。運賃改定していたよねというところがある。民間路線バスも、久しぶりに今回上げた。それに伴ってぐりーんバスも運賃を上げるということ。それが今後どういう見通しの中で展開していくのか。収支率が7割かかると言っているのであれば、とんとんとなってしまう。別に上げる必要はないのではないかということにもなる。

石幡委員（流山市老人クラブ連合会）

8割ぐらいいったら上げる必要はないのかな。

事務局

まず、標準的、一般的な考えとしては、収支率50%のところにラインが引いてあるということで、皆さん、計画をお持ちであれば30ページにその基準が出ているのはもしかしたら御存じかもしれない。この収支率が50%以下となった場合、未滿となった場合、直ちに検討を開始して運行計画、つまりルートを変えたり、場合によっては運賃の話にも関わってくるかもしれない。1ルートではなかなかそれはないかもしれないが、50%を切った時点でそういった検討が発生する、いろいろな検討をするということは皆様、御承知のことかもしれない。

一方で、令和7年度は収支率が50%を超えているということで安定しているように見える。ただ、令和6年度に比べ全体的には低下している。というのも、運行経費が年々増大している。運賃収入等が上がるような形の運賃改定を行ったが、運行経費はどうしても年々か上がってしまっている。要は運転士の人件費やガソリン、燃料費などが上がっているということで、このまま放っておくと、たとえ利用者数が変わらなくても自然と収支率が下がっていつてしまうかもしれない。事務局のほうで考えるべきこととしては、ただ見守っているだけではなく、推移を注視していくこと。50%を切る路線が出れば、何が原因なのかをとにかく早めに考えていくところからやっていく方法しか今のところはない。

また一方で、収支率が71.9%と20ページに出ているが、非常に高い結果が出ている。以前、事業者分科会等の中でも、どこで民間バスへの転換ができるかというお話をしたことを御記憶されているかもしれないが、100%超えれば黒字が出るということだと思うが、現状としては71%であっても、これは民間バス事業者としては赤字である。であれば、やはり民間への転換は難しいというのは以前、意見としてあった。

我々としては、全ルート、常に50%以下にならないかどうかを注視すること。また、そ

ういう路線が出てきたら、計画にも、28ページに出ているのだが、例えばバス停の検討であつたり、ルート変更の検討であつたり、このような検討を随時していくことしかないのかなと考えている。

藤井会長（日本大学）

先ほど八千代市の例で80%で民間に行ったというのは、80%になったので自主運行でお金を出しているのと、民間に頑張ってもらって民間に補助金を出すのと、どちらがいいのだろうねというのを選択したときに、民間の事業者さんに地域で頑張ってもらおうという公共交通をきちんと伸ばす政策をとったほうが、八千代市にとって有意義なんだよねということで、どちらにしても赤字にはなるのだけど、それはちゃんとフォローしましょう、そういったアプローチを選択した。まだまだ事業者の体力を考えたときに、もっと今厳しいかなという感じがする。

そのほか、いいか。

小西委員（流山市身体障害者福祉会）

私も、ぐりーんバスについては収支率50%というのは全くちょっと、同意はできないのだが、ただ、収支率あるいは利用率ということで、どこかでぐりーんバスの路線を廃止する、あるいは撤廃しなければいけないという意味で、どこかに線を引かなければいけないのだろうと思うが、これが廃止になって乗合タクシーを導入してみた。しばらくたったら、こちらのほうも利用者が思うように増えてこない、それも廃止せざるを得ない。そういうふうになった場合に、それで取り残される人がいなければいいのだが、必ずどこかでそういう問題が出てくるので、公共交通のこの場で検討する事項ではないのかもしれないが、取り残された人の処遇というか、例えば福祉審議会みたいなもののテーブルと横の連携をとって、取り残しのないような進め方、方針、検討をぜひ頭に入れていただきたい。意見だ。

藤井会長（日本大学）

公共交通と福祉交通の線引きはなかなか難しい。どこに引いたらいいのか。そういった中では、今回のぐりーんバスでも、高齢者支援の費用に補填される形の中で実際に地域の収支率改善につながられている。なので、地域それぞれのパーセンテージが下がったときに何が問題なのかということを、一発ばーんと切るのではなくて、何が原因なのかを必ず事務局で確認するプロセスが入るので、そういったときに現状の運用の仕方が続けられるのか、あるいは高齢者の方たちが、買い物とか病院に特化した移動しなくなりってしまったと。そういうのであれば、今、朝から晩まで行っているものを、例えば曜日別に動かすだけでも、もしかしたら機能するのかもしれない。そういったところのダウンサイジングするような仕組みも併せて地域の中で維持していくなど、いろいろなことが考えられる。柏市では、1週間に一度、買い物でタクシーを出す、それだけで地域が成り立っているところもある。そう

いった面では、地域の方たちがどういう移動の仕方をしたいのかという声をきちんと吸い上げる仕組みがあって、それをちゃんとフォローできるような計画論になっていればいい。

そういった面ではデマンドタクシーが実証運行されるが、あれが地域の中でどのように機能して動き出すかを注意深く見ることによって、どういう移動を具体的に支えられるのがこの交通なのかというところも実験的に事務局のほうで、実証実験でやるので検証して、次のプロセスにつなげられるようにつないでいく。もうそれしかない。ぜひ、思いは汲んでいただいて頑張っていたいただければと思う。

そのほかいいか。

そうしたら、今回は枠組みができたので、今度は一番大変なところは、公共交通サービスの機能化に向けた全体フローに次のプロセスは向かっていく。まずは、協議会で、この方向性で進めたいということを事務局で諮らせていただきたいので、今御意見を頂いたところで少しフォローしたほうが、またこの後、事業者分科会もあるので、指摘された内容については少し盛り込んだ形で協議会のほうに資料提供した形で議論を進めたいと思うので御了解いただきたいが、よろしいか。

それでは、事務局は今の御意見等を汲んだ形の中で進めていただければと思う。

では、進行を事務局に戻したい。

<その他>

事務局

その他、報告、連絡事項のある委員がおられたら、挙手をお願いします。

事務局

事務局から1点。事前に皆様のテーブルに置いてあった資料について説明したいが、封筒が置かれていたと思う。これが次回の活性化協議会の御案内になっている。7月28日火曜日14時からということで設定している。出欠の御回答を頂けると助かる。

<閉 会>

事務局

本日は、お忙しい中お集まりいただき、誠にありがとうございました。「令和8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」を閉会する。

以 上