

令和８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】 令和８年７月３日（金）午後３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回事業者分科会）

資料３：出席者一覧

【議事】

藤井会長（日本大学）

出席委員の定数確認について事務局よりお願いします。

事務局

出席は８名、欠席は４名。なお、欠席委員４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。基本的にこの会議は傍聴を可としているが、傍聴希望者は今現在いないとのことなので、このまま進めていきたい。

では、議題１「流山市地域公共計画の見直しについて（協議）」を、事務局から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）

全体を通してということで非常に幅広の説明があった。どの観点からでも結構なので、お気づきの点、質問等があれば頂きたい。

戸澤委員（京成バス千葉ウエスト株式会社）

京成バス千葉ウエストの戸澤だが、単純な質問で、14ページの拠点駅の見直しの中で市外駅の追加で、豊四季駅や柏駅を加えるというのは、地域からすぐアクセスできる場所なのでそうなのかなと思うが、松戸駅は少し距離があるように感じる。こちらを拠点駅に入れる理由について教えていただきたい。

事務局

14ページを御覧いただいた上で、市外駅の中でも柏駅は比較的距離的にも近いということで、併せて御覧いただくと、今日のスライド資料の3ページにその一部が出ている。図があるので併せて御覧いただければと思うが、松戸駅を追加する理由については、まずは単純にというか、14ページにも書いたが、①市内の鉄道駅は全て対象にする、②市内を運行するバス路線がアクセスする鉄道駅、これを単純にまずは全て対象としたことが大きな理由になる。そういう中で並べ替えの順番、松戸駅が実は一番左上にあるということは、市民アンケートの結果では松戸駅の移動ニーズというのが、むしろ柏駅より多いという結果も見取れる。なので、松戸駅を追加することは市民ニーズに合った内容でもあるのではないかと考えている。

藤井会長（日本大学）

恐らく、御質問の意図は、15ページを見ていくと、拠点駅を追加した後、松戸駅の影響がどこに出てくるのだろうと見ると、松戸駅はあまり影響していないよねということで、拠点駅の中でも公共交通検討地域という形に関わるところと関わらないところをきちんと位置づけしておいたほうがいいのではないかという思いがきつとあるのではないかなという感じがするのだが、その辺はどうか。

事務局

気づかずに申し訳ない。確かにおっしゃるとおり、15ページを御覧いただくと、赤色部分が、松戸駅に伸びている南流山駅周辺にはないので、そういった意味では効果は発揮していないかもしれない。ただ、需要が多いという移動ニーズのアンケート結果を反映したという意味では、掲載する意義はあるのかなと考える。

藤井会長（日本大学）

その辺の意図が明確に分かるようにしておいたほうがいいかもしれない。
そのほか、いかがか。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

3月の事業者分科会でも発言させていただいて、バス事業者さんと意見が一致したような気がしていたが、もともとあったぐりーんバスの路線、この協議会が立ち上がる前から走

っていた松ヶ丘・野々下ルートについて触れていないというとおかしいのだが、この路線がバスの運転手不足に影響しているかのような発言があったような気がしていて、路線が長く、くねくね曲がっていて、30分に1本なのでドライバーさんがやりたがらないとか、この路線をやるのだったらドライバーを辞めるとか、そのような話があったことを聞いていて、これ1時間に1本だったらバスにとってもタクシーにとっても win-win だよみたいな話をしたような気がする。その辺のことに触れていないなど。最後のほうで運転手不足についてはちょっと触れているが、今後検討していくみたいな感じで終わってしまっている。事業者さんにとって運転手不足というのはもう直近の課題だと思う。それをそんな先延ばしでいいのかという思いもあり、だったら、最初から走っていたぐりんバスの路線はもう少し直近の課題として取り上げてもいいのではないのかなと思っているが、いかがか。

藤井会長（日本大学）

それでは、お話しいただいたほうがいいかな。その他事項で少しお話を頂こうかなというところだった。思いは一緒だと思う。

戸澤委員（京成バス千葉ウエスト株式会社）

千葉ウエストの戸澤だが、実はこちらの趣旨と違うかなと思っていたところもあり、どこでお話しさせていただけばいいかなと思っていたのですが、こちらのルートについて運行時間を少し長く取っていただけないかなというお願いができないかなと思っていた。運行時間を取ってしまうと、当然本数が減ってしまったりということもあり、今、流山市さんの方針で30分に1本がある中で、運行時間を取ってしまうと、これが1時間になってしまったりする可能性もあるし、そういったことで方針とも合わないところもあるので、なかなか急にやるのは難しいのかなと思っていたのですが、そういったことで、時間のほうを見直していただくことをお願いしたいと思っていた。東武さんとまだ調整していなかったので、今日、明日にでもということではないのだが、そちらを検討のきっかけにさせていただければと思って発言の機会を頂くことになっていた。

藤井会長（日本大学）

思いをちゃんと共有していただいていたというのがすごいなと私は思って聞いていたが、やはり非常に大きな課題だと。運行継続するためには時間を大事にしていくのか、あるいは現状のドライバー確保から含めた運用の仕方そのものを変えていかないと、地域に密着型の移動サービスが展開できないのか、その辺のところのちょうど岐路に立っている。そういう点では、ぐりんバス、それからタクシーを含めた公共交通の1つの組み方そのものが地域性として変わってくる可能性がある。そういった中で、今回、交通事業者さんからの提案があったということで、30分という1つのサービスレベルをどうしていくのかということの課題も含めて、事務局のほうで、この方向性を維持、継続していくためには、現実的に

はもうここまで来てしまっているという、非常に苦しい状況下ということを経済局としてどのように受け止めるかということ。ぜひそれは経済局の中で検討していただいて。そうすると、30分圏域だとかそういったものも、一般化時間も当然変わってくるので、そうすると、地域サービスの質そのものをこの地域でどういうふうな形で提供するか、その辺のイメージ像がまた変わってくる。そこを協議会の段階で次のプロセスで展開するのかなどうか、そこまでに経済局として案がまとまるのか、そこも含めて。

今の段階では、交通部会としてそういう提案があったということで本来の計画事項について方向性を考える段階の中でお認めいただいて、協議会という形で進めていくのか。もしくは、もう30分といったところ、現状で運行ができないという状況が出てきているので、そのサービスレベルの考え方を今後変更するという前提の中でこういうアプローチをしていくというふうに言うのか、それによって大分トーンが変わってくるので、ぜひその辺は事務局で協議していただければと思う。

恐らく、その判断は今せよと言ってもなかなかすぐは難しいと思うので、7月28日の段階、これは協議会がもう設定されているので、その段階でこういう課題が出てきた、これに向かってこの改善計画をこういうアプローチで修正していくというところ、そこまで踏み込んで行ってもらえるかどうか、ぜひそこを御検討いただきたい。

そういう形で、鈴木委員、よろしいか。

はい、今の段階でお話しできてよかった。

そのほか、いかがか。

皆様方にも同じような文言をずっとこれまで見ていただいてきているので、かなり書き込み的には整理されてきているかなというところがある。ただ、これが計画に入ってしまったときに分かりやすさというところではまだまだ課題があるので、それについてはもう少し時間を丁寧な形で組んでいきたいとは思いますが、9ページを見てみると、先ほどの市民部会では、流山市のところは交通不便地域がもう限定されたところしか出てきていない、ある意味、作為的でないか的な思いを持たれている市民の方もいらっしゃる。交通空白地域はないのだぞという、そういう見せかけをしているのではないか的なイメージだったのだが、逆にスポット的な問題点が明確に出るという良さをどのように訴えていくかということを中心に考えると、もう一つ、併せて、17ページで、拠点駅を中心としたというアクセスとイグレスという形を考えると、バスとタクシーの役割分担がエリア的に明確に出てくるとい、これは今までの勢力圏的な交通のモビリティ分担みたいな形の例では、まず見たことがない図なので、そういった面では地域の役割を交通事業者さんが各交通モードでフォローアップできている地域ゾーンを明確化できるというメリットもある。いいのだけど、なかなか分かりにくいよねという、その辺の難しさをどのようにこれから改善していかなければいけないかなという課題は残っているかなとは思っている。

あとは、交通事業者さんの感覚として、確かにこの辺の図のこんな感じだよというものがフィット感として表れてくると、現実のものと一致してくるかなという気がするのだが。

そのほか、何か特に指摘事項があれば。

それでは、東武バスさんと京成バスさんとで、先ほどの問題点のところをまだ御協議されていないこともあるので、事務局を含めて検討を進めていただいて、どういう方向性で協議会に向き合っていくか、この計画論をどのように変えていくか、そういったところについても少し、協議会前に皆様方に御案内できるかどうかは分からないが、ぜひ協議会のときにその辺の一報が加えられるような形で前向きに進めていきたいと思うので、その方向性で進めさせていただいていいか。なかなか縦に首を振りにくいところだが。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

今、荒井さんと話をしているのだが、17ページの「一般化時間30分以内となる交通手段別カバーエリア」、左側の「現計画と同様の評価（タクシー迎車料金あり）」というところにタクシーが出てこない。だから、これだけ見ると、タクシーは全然行かないかのような、そのようなイメージにもなるのかなと。あくまで一般化時間を用いた場合の話なので、こういうことになるのだろうと思うが、図だけ見てしまうとタクシーがどこにもお迎えに行かないかのような気がしてしまうのだが、どうか。そうってしまうのは私だけなのかな。その辺はどうなのか、意見を聞きたいのだが。

事務局

左側は、タクシー迎車料金ありという観点であったり、一般化時間30分以内ということ、タクシーが出ていないのは我々も、この図を作成した中で分かった。一般的に見てしまうと、こういう比較でなおさら見てしまうと、タクシーの役割が明確にどうなっているのかというのは……。

藤井会長（日本大学）

例えば、青の部分を右側のように緑で「バスとタクシー」の両方ということで緑に変えてあげれば、そうするとタクシーのところは小さくなるが、出てくる。

事務局

そうだ。右ではそれが混じっているような部分があるので、もう一度ここは再度確認するので、その上でこの出し方、見せ方も含めて計画にどのようにのせていくか、その辺も判断したい。

藤井会長（日本大学）

恐らく迎車料金ありだと、黄色の枠が広がるということはまずない。内部化されてしまう。内部化されてしまうところを青を右側の緑にする。タクシーはこのエリア、または迎車料金があっても活用できると、そういう見せ方がある。ただし、これはアクセススペースの話で、

右側はイグレス、駅から自宅に戻るよといったときにはタクシーが迎車料金はなくてもできるとなってくると、その力を発揮して、こういうところにある、そういう図になる。そういう見せ方。

その辺、ちょっと工夫してみよう。

事務局

はい、工夫させていただく。

藤井会長（日本大学）

あとはいいか。この辺、バスとタクシーが明確に出てくるというのは見たことがない。おもしろいと言ってはいけませんが、地域の中で公共交通の役割としてエリアが分担できる。ただ、それが時間価値という形で同等な移動の仕方というのを市民が理解してくれるか。

ほかはいいいか。何か気になるところがあれば。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

一般化時間というのは分かったのだが、17ページの右側の図でいくと、例えば豊四季駅の下のところ、徒歩のピンクとかバス及びタクシーの緑、黄色、ぐりーんバスによる効果など、全部そろってきているのですね。ところが、交通不便地域になるとそこが出てしまう。そこが腑に落ちないというか、いろいろな交通手段がそこはあるにもかかわらず、交通検討地域にはなるのだなという気がするのだが。それだけ選択肢があるのであれば消えてもいいのになと思ってしまった。一般化時間30分以内というところで見ているので出てくるのだろうけれども、表現の仕方が違うのかなという気がしたのだが。

藤井会長（日本大学）

17ページの右側の図と重ねてみると入ってしまう。左側の図で見ると外れる。迎車料金を含む含まないで変わってしまう。自宅から移動しようと思ったときは、どうしても外れてしまう。その辺の難しさがある。行きは含んで帰りは含まないみたいなパターンで、そんな感じ。

とても細かいところがしっかり出ている。それをどのように活用するか。

高山委員（千葉県タクシー協会）

タクシー協会の高山だが、今さらという話ではないのだが、6ページの「現計画」「見直し案」で記載いただいているのだが、右側の見直し案の中で、「また、流山ぐりーんバスは、民間バスやタクシーと比べ運賃が安価であったことから運賃改定を実施しましたが、未だに官民でのサービスの格差が生じている面があります。流山ぐりーんバスの持続的な運行や、民間事業者による交通サービスとの格差を是正するために、引き続き運賃水準の見直し

が必要です。」という記載だが、そもそも運賃格差はあるはず。「運賃の見直し」という言葉よりは、「利用者の適正な負担」というようなイメージのほうが私はいいかなと思う。運賃が安いから上げる、見直しをするというようなことでいいのかなというのが気になった。

運賃格差があるから、だから運賃を見直すという直球勝負よりは、そもそも50%、税金が入っている路線なので、しかるべき負担をという。「運賃」という直球勝負よりは「適正な負担を検討していく」という表現のほうがいいかなと思ったところなのだが。

事務局

今の段階では、お答えは非常にしにくいのだが、「利用者の適正な負担」「応分負担」「しかるべき負担」、このような形で一度意見を頂いたので、修正案として協議会には上げてみたい。

藤井会長（日本大学）

移動に対して合計な考え方ということで一般化時間を出している。30分に対して、その時間価値に応じた形での移動負担。これは応分な負担を担保する地域性。そういったことから考えると、それぞれの、民間路線バス、グリーンバス、タクシー、こういったものがそれぞれの移動に対して適正な費用負担に基づいて運賃体系を地域の中で考えていく、そういうスタイルは基本的には悪くない。その言葉の盛り込み方かなという気がする。その辺は事務局、御検討ください。

事務局

はい。

藤井会長（日本大学）

「御検討ください」と、投げてしまって申し訳ないのだが。

そのほか、いかがか。

お持ち帰りいただいて、気になったら事務局に上げていただければ、その都度、私のほうにも事務局から連絡を頂くので、その中で、取り上げたほうがいいねということがあれば、28日までの中で、踏襲すべき範囲のものは採用したいと思うので、御意見等を頂ければと思うが、そういう形でいいか。

それでは、ぜひ、そのような形でお願いしたい。

この後、次回に向けてということも含めて、事務局に進行を戻したい。

<その他>

事務局

そのほかの委員の方で、御報告、御連絡があればお申し付けいただければと思うが。

蒲澤委員代理（東武バスセントラル株式会社）

東武バスセントラルの蒲澤だが、現在、東武バスセントラルという会社で事業を行っているところだが、このたび、10月1日に東武バスセントラル、東武バス、東武バスウエスの3社が合併することになり、東武バスセントラルが存続会社、東武バス、東武バスウエストが消滅会社として東武バスセントラルに吸収されるという形になる。10月1日になると東武バスセントラルに一度集まるのだが、その時点ですぐに商号変更しまして、「東武バス」という形にさせていただくことが今回の株主総会で決まった。皆様には次回の28日に全員にと思ったのだが、取りあえず事業者分科会で一言事前にお話ししたほうがいいかなと思ったので御報告をさせていただく。

今後については、事業体系など全て今とほぼ変わりはないということだけは御報告させていただきたい。それによって、もしかすると途中になってしまうかもしれないが、今、多田が委員になっているが、その変更が出る可能性もあるということだけ御報告させていただく。よろしく願いたい。

事務局

ありがとうございます。

事務局から1点、御報告、御案内があり、今皆様のところに封筒をお渡ししていると思うが、こちらは今月28日開催の協議会の通知文などが入っている。この中に出欠表も同封しているので、お手数だが、期限までの御提出をよろしくお願いいたします。

事務局からは以上となる。

荒井委員（流山地区タクシー運営委員会）

流山タクシーの荒井だが、1つだけ現状報告というか、このように話し合いを経た結果の実証実験の乗合タクシーを弊社で6月、1か月間運行させていただいたが、毎週火曜日、往復1便、2便ということで3往復する形で運行したのだが、初日に3名、御乗車いただいて、その3名のうちの2名が帰りに乗った以外は乗客なし、2週目は乗客ゼロ、3週目も乗客ゼロ、その後に、最初の日に乗っていただいたお二人が、行きに乗って帰りに乗って終わりというような状況だった。事業者の会なのでこういうお話もおいたほうがいいのかなと思って。今月からはエミタスタクシーさんが請け負う形になってくるかと思うが、その結果がどうなるかはこれから検証されることだとは思いますが、私の率直な感想からすると、乗らないのだなという。いろいろ長きにわたって、私の前任の担当の者も大分、地域の方から実情が分かっていないのだとお叱りを受けた、その担当者が乗務員として乗合タクシーを運行したら、乗客がゼロだったということにとっても憤慨しており、そういう状況であるということだけはこの場でお伝えさせていただいて、今後の議論の1つの参考にしていただければと

思う。よろしくをお願いしたい。

藤井会長（日本大学）

実証実験という形でやるとすれば、本格的にするかどうか大事な状況の中で、地域がきちんとそういった位置づけを理解した形で協力体制を持たないと、交通事業者さん単独では成り立たない話になる。地域ニーズをきちんと吸い上げる。

市川でもあったのだが、「乗る乗る詐欺」と私は言っていたのだが、本当に乗らない。収支率35%の見通しになるぐらいのアンケート結果。乗ります、乗りますが、実際にやってみたら3%。結局廃止になった。やはり、やめるにしても、その実績を見て、どのようにきちんとそれを住民に説明するか。やるにしたら、どういう条件だったらできるか、その辺の位置づけをきちんと事務局のほうで提示していただけることが大事かなと思う。交通事業者さんとしては、配車しているのにゼロと、こんな悲しいことはない。

事務局

せっかく御意見を頂いたので。現状報告は実は今お手元にある次第にも入っていて、次回の協議会で途中経過を報告しようとは思っている。ただ、ゼロという人数が見えた時点で、すぐ地域の代表には連絡はした。この実情をまず報告したし、2週目、3週目、ゼロということ。また、当初はトータル5名という、5回という利用はあったものの、それでも、12人という基準には到底満たされていないことを報告した。

何が原因なのかというところで、時間帯が利用しにくいのか、それとも、運賃が高いと感じてしまっているのか、そういった点は今後アンケートを実施することで我々も準備は進めている。実証実験1年間という中でも4期に分け、最初の3か月は周知等も兼ねている段階ではあるものの、説明会等を実施し、周知は行き渡っているというのが実情だと思うし、約60名ほど、この実証実験に参加するという登録も行われている。なので、なぜ利用しないのかはちゃんと把握していきたいと思っているので、また随時、皆様に御報告する。

事務局

そのほかにあれば挙手を頂きたい。——よろしいか。

〈閉 会〉

事務局

それでは、以上をもって、「令和8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」を終了させていただく。ありがとうございました。

以 上