

令和８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８年８月２５日（火）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年度流山市地域公共交通活性化協議会 第２回事業者分科会）

資料３：スライド資料

（令和８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）

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について事務局より説明をお願いします。

事務局

出席者は６名、欠席は６名。なお、欠席委員５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）

まず、会議の公開・非公開の確認だが、本日、傍聴を希望されている方が１名いらっしゃるということだが、基本的にこの会議は公開を原則としているのでよろしいか。

（「はい」の声あり）

藤井会長（日本大学）

それでは、傍聴の方に入っていただきたい。

（傍聴者 入室）

<議題１ 木三丁目地区における公共交通導入の検討について（協議）>

藤井会長（日本大学）

「議題1 木三丁目地区における公共交通導入の検討について（協議）」、事務局より説明をしていただくが、先ほど実施された市民部会において、アンケートの10%台の妥当性を含めてたくさん御意見を頂いた。そういった面では、市民部会であった発言も含めて事務局で御説明を頂いて、その後、皆様方から質問、御意見等を頂きたいので、どうぞよろしくお願いする。

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）

ただいま御説明いただいたが、先ほどの市民部会でもアンケートの妥当性、さらに実際にどれぐらいの方たちが本当に利用するのか。自転車利用ということを主な形で運用している、そういう人たちが平日型の通勤交通に転換するのか、この辺がなかなか読みにくい。そういった面では、それこそ「あればいいね」というスタンス、「天候が悪いときだけ乗るよ」という形で、そのような路線は引けるのかということの疑問のベースのところからの御質問があった。そういった面では、パーセンテージ全体を拡大する必要性がないかという話と、より具体的に地区内に新たな移動の交通が入ったときに、利用が平常型にきちんと乗るか、その辺のところの追加調査ができないかという御質問もあった。

それでは、ここからはどの観点からでも結構だ。御質問、御意見等があれば承りたい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

エミタスタクシーの鈴木だが、回答人数がとてつもなく少ない。これで果たして議題にのせるのかどうかについて、まず疑問がある。これまでの、ぐりーんバスを誘致する市民分科会の理由づけが、今までは高齢者が多いとか足の悪い人が多い、あるいは坂道が多いからなど、そのような理由が主だったのだが、今回は、30代、40代のばりばりのサラリーマンが通勤に使いたいという、これまでとは全然違ったテイストで要望を出している。果たして、これを困っていると捉えていいものかどうか。木地区というのは区画整理があつて、新しい人がどんどん移り住んできている場所で、昔から住んでいる人たちではない。全員とは言わないが。そういう人たちが要望を出してきたということで、ましてや、アンケート結果の中にバス、公共交通がないとか少ないと答えた人もいるが、結構ある。ただ、知らないだけではないかと思う。それをまず伝えることが先かなというのが、まず1点。

それから、一般化時間の話になるが、たしか松戸の話だと、1日30便以上の基幹路線だとバス停から300mは交通検討地域に含まないというのがあったと思う。そうすると、膝丸から300mは含まれないのではないかな。この一般化時間とは一体何かという、毎回会議のたびにこの話になるが、何かちょっとずれているなという思いもある。

それから、16ページ、公共交通検討地域が2マスだ。検討するのはこの2マスだけで済

むのか、あるいは木三丁目の赤く囲ってあるところは全部と考えるのか、その辺もよく分からない。

事務局

1点目、回答率12.7%の少なさについては先ほどの市民分科会でも出た意見だ。計画を見直しする中で、一定の回答率を求めるような基準化する、これを検討してみるが、数値化するのはまた難しい。

自治会の加入率という話が先ほどあった。住民基本台帳はあくまで総人口だが、自治会が取るアンケートは自治会員だけ。その誤差もあるということで、この数字の捉え方、基準の設け方は難しいかなというのが、先ほど私がお答えした内容だ。

また、今回は30代、40代の通勤ということで、これまでなかった事例。区画整理で新たに住まれた住民が多い地域かもしれない。そういった点も踏まえてバス停の今の路線の存在。実は地元に聞き取りしたところ、バス停があること、また本数についても理解はしているということだ。ただ、地域の組織の代表の方としか話をしていないので、既存のバス路線、ぐりーんバスも近くにあるので、こういったものの本数の存在を知っていただく取組があっても確かにいいのかなというのは私も感じたところだ。

2点目の、一般化時間の考え方だが、資料の16ページだ。あくまで現在の計画であったり、例えば拠点駅を増やすという議論を今している中なのだが、松戸市や柏市のように、バス停から半径何m以内は例えば検討地域に指定しないという基準は設けていない。あくまで運賃等の時間換算し、出た結果、これは計算上、100m四方の2マス分。現在の基準通りに出した結果としか、言えないところだ。

3点目の質問で、同じく16ページ、現在2マスということで木三丁目の地区内の2マスだけ。では対象はこの2マスの部分だけなのかというお話だと思うが、これは現在の計画の25ページに実は導入検討地域の検討基準というものがあり、ここに「公共交通検討地域を含む一団の地域」という表現をしている。「一団の地域」をどのように捉えるかということで※印にあるのだが、具体的に自治会なのか、検討地域の100m四方だけなのか、こういう表現は書いていない。「一団の地域」というのは、これまででは自治会単位、地区で区切っているというのがこれまでのアンケートだったり、導入検討のやり方と捉えていただければと思う。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

そうすると、地域組織の立上げが、市民等が5名以上から立ち上がってしまうというところがまた問題なのかなと。そこは議題が変わってしまうが、見直しをしていかなければいけない部分なのかなとも思う。少なくとも千何百人の方がそこにはいて、百八十何人、十何パーセントの方が返事を出した。では、その100人の人は地域組織のメンバーではないのかという気もするし、5人で地域組織が立ち上がってしまうというところは見直していこう

という考えはないか。

事務局

前回までの見直し案に関係する部分だと思うが、5名以上の部分は今回見直しの対象とはしていなかった。今頂いた意見を踏まえて、5名以上は何名にしたらいいのか、なかなか難しい。変える理由もないというのが正直なところだ。これまでの地域組織の在り方を見ると、最低5名というところも多々ある。5名以上と言っても、10名までしか枠がない様式で10名が限界なのかなというやり方になっている。

あくまで、地域組織の代表という形で窓口になっていただく5名という捉え方を我々はしているのだが、この人数については見直しの中で何か御提案できればと思うので、今日は御意見として頂きたい。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

今の話を聞いて、では地域組織は5名でもいいのだが、だったら、会員数というか、その人たちが100人だとか200人だとか、そういう、もう一個条件をつけるということも付け加えてほしいというのが私の意見だ。

藤井会長（日本大学）

自治会の通常の会議というか、役員会みたいなところの議事録で、公共交通が議案として上がっているというのは、事務局は把握しているのか。

事務局

今回の木三丁目に関しては、そこまで確認は取れていない。代表者2名と打ち合わせをしてアンケート集計をまとめていると聞いている。

藤井会長（日本大学）

我孫子市は、町会で、どういう形で交通の困り事が起きているか。年間の役員会等で、あびバスに対する不満、要望、あるいは新たな公共交通の必要性など、そういう困り事みたいなものは議事録として上がったかみたいなことを、これは毎年やっているわけではないが、どういう実態になっているかという、188町会あったと思うが、その実情を調べるなど、過去にもそういうことをやられている。そういったものとどのようにマッチングさせるかという、これは計画の中にそのまま移行するかどうかは別としても、5人というところが難しいというのは、地域が中心街でないところは自治会そのものの会員数が少なくてまとまらないとか、そういったところもある。そこが拾えなくなってしまうところがあるので、なかなか一律基準は難しいという問題点はあるのだけれども、ただ、10%の数字ということ。逆の見方をすると、今までの質的な利用が変わってきているよと。通勤利用に使いたい

という形になると、それは70人ぐらいいいそうだと。完全にその70人が毎日通勤利用すると、これは結構大きなパイになる。ということは、公共交通に乗っていただければ交通事業者さんにとってはプラスになる可能性が期待値としてある。こういった問題をどのようにバランスとして捉えたらいいか、その議論にもなってくる。

ただし、距離が1.3kmということで、若い人たちだから、一般化時間では24分だが、恐らく30代、40代は15分で簡単に歩いてしまう。こういったところの選択肢として公共交通がきちんと定常的に利用されるかどうか、これは甚だ疑問が生じてしまう。その辺のところの問題点をクリアしないとなかなか難しい。そういった点が先ほどの市民部会でも、実際にどういう方たちが毎日利用に転換するか、この辺のところの追加調査的なところは必要なのではないか、そういうものがなければ、新たな公共交通としての必要性というところまで、その地域の問題をなかなか把握し切れない、そのような御意見だったかなと思う。

高齢者利用等の移動困難者の方たちの移動支援というところでこれまで考えていたものが、通勤型の支援。先ほどの市民部会では、もう一つ突っ込んだ御意見もあり、そもそも区画整理した地域であって、駅から1.3kmと、その場所をきちんと理解した上で土地購入をされている。そういった面ではその実態を理解した中で30代、40代が住んでいるところに、なぜ新たな公共交通をプラスアルファしなければいけないのか。これだけ充実している公共交通があるにもかかわらず、何でそれが必要なのかという現実的な御意見もあった。

そういった点では、鈴木委員が言われたように、利用目的、組織の問題、集計する調査結果がまだちょっと足りない部分があるかなという感じはする。

そのほか、いかがか。

戸澤委員（京成バス千葉ウエスト株式会社）

鈴木委員から、私が思っていることをたくさん言っていただいたが、1,500名ぐらいの方が住んでいる地域での、185名の方からの回答だが、お困りごとがたくさんある、という話として、真摯に受け止めたい。

一方で、近くには新松戸駅に行く当社のバス路線があり、南流山駅に行く路線のバス停もあるので、もしよろしければ、そちらをご利用いただきたいと思うところでもある。

事務局からご提案いただいた上屋については、補助金の有無など、条件や検討すべきことがらが多々あると思うが、前向きに検討させていただきたい。

藤井会長（日本大学）

まず18ページの上屋については、ぜひ補助金を活用する形の中で何か、利用者にとってプラスになることだから、そういった面ではぜひ検討していただけるとありがたい。

あと、現在の実際の利用者としてのバス利用者は、アンケートの結果だと2人しか実際にはいない。ほとんど若い人たちだから自転車と徒歩で賄えている。雨のときに困るよといった、その問題を公共交通として、この地域に必要なかどうか、その辺の難しさがある。そう

いった面では、今あるバスの活用が地域の中にきちんと定着できないか、その辺の課題があるかなということの御意見かと思う。

そのほか、いかがか。

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、今、皆さんからの御意見のとおり、私も聞いていて、ちょっと首をかしげたところが正直、あった。

まず、雨、天候、暑さの時にだけ乗るというのは、思い切り怪であるなという印象を受けている。また、バス、公共交通が少ない、ないと、もう56名の方が言っていらっしゃるが、実際に膝丸というバス停があるので、実際に膝丸のバス停から南流山駅まで今何人乗っているのというのも京成さんの御協力をもとに出してみたほうがいいと思う。多分、バス事業者は民間事業者でバスを運行しているので、御利用実態に合わせた運行便数を出しているはずだ。それに伴って出しているにもかかわらず、どれだけ乗っているのかというのも調査をしたほうがいいのかなと感じていた。

駐輪場不足、自転車置き場ということも回答に出ているが、これも自転車を利用しているということを言っているようなものなので、雨が降ったときにどうしようと、そこに問題がつながっていることもあるので、雨だけで通常に常時いつでも、恒常的に乗っていただくような工夫があるといいなと感じた。

藤井会長（日本大学）

先ほど市民部会のほうでも、6時台から8時台の通勤時間帯で実利用がどれぐらいあるのかということも見てみる必要があるのではないかと御意見もあったので、ぜひその辺は事業者さんに事務局はよくお話を伺って、少し精査してみる必要があるかなという感じがする。

そのほか、いかがか。鈴木委員。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

今日の議題にはないのだが、このことを言わないと私の質問にならないので説明させていただきたい。

藤井先生が「乗る乗る詐欺」の話をよくされるが、今回、実はそのような気がしてならない。八木南団地で今デマンドをやっている。だけど乗らない。とにかく乗らない。あれだけ議論したのに。雨の日しか乗らないとか、そういうことも考えられるし、困ることの理由がこの地域に特化していない。全部の地域に当てはまってしまう。そうすると、本当に乗るのかなという。地域組織が立ち上がってやったはいいのだけど、議論したのはいいのだけど、結局乗らないのではないかなという気がしてならないというのが私の感想だ。

藤井会長（日本大学）

「乗る乗る詐欺」という話もあるのだが、実際に通勤型であって、通勤に活用するとなると、定期利用客になれば事業者としてはプラスになると。では、そういった意味の利用につながるかというところが問われる。雨の日だけ使うのであれば、180円なり、そういったものを活用した一回きりだけになってしまう。そうすると、公共交通を新たに引く必要性が本当にあるのか、甚だ疑問になる。その辺の利用の意向を、ワンランク上げた形でもう少し調査していかないと、これは定期利用まで含めた形でバス利用を活用していきたい、そういったところまで踏み込まないとなかなか難しい。月に1回病院に行くという高齢者の移動など、これだと話は全く別なので、平日型の利用で定常型で使うよと、そういった面では、そういう利用客が多いのであれば、特にそういった仕組みとしての利用転換を確実にするかどうかの再調査は最低限やるべきかなという気がする。

「乗る乗る詐欺」というのは本当に怖い。前にもお話しした市川では40%水準で35%は収支率が上がりそうだと。実際にやったけど5%しか乗らなかった。地域の方たちが頑張っているから、それに応えるようにアンケートをプラスしたと、遠慮なく言われてしまうと、何とも言いようがない。さらに、病院までつなげたらもっと乗るよということで病院まで入れたのだが、実質的に使っている人たちは収支率は3%と、逆に下がってしまった。このような事例もある。それがここと直結するかどうかは別だが、利用目的と交通手段がきちんとマッチングできるかどうか、この辺は精査しなければいけない話だと思う。

そのほか、いかがか。よろしいか。もうその辺に尽きる話かなという感じがするが。

<議題2 流山ぐりーんバス（美田・駒木台ルート）停留所の新設について（協議）>

藤井会長（日本大学）

「議題2 流山ぐりーんバス（美田・駒木台ルート）停留所の新設について（協議）」、こちら先ほどの市民分科会でも御意見がたくさん出た。案件の中では、こちらアンケートのパーセンテージが若干低いのだが、利用当事者で見ると、当事者ベースで見ると30%ぐらいの利用は、アンケートの回収はありそうだと。それに対して、今回、美田と駒木台ということで、美田のアンケート集計だけになっているということで、駒木台も含めた利用意向を、きちんと沿線全体としての利用意向としてまとめる必要性があるのではないかという御意見もあった。その辺を含めて細かい話を事務局、よろしくお願いします。

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）

ただいまの御説明に関して御質問、御意見等があれば承りたい。どの観点からでも結構だ。
鈴木委員、どうぞ。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

素朴な疑問だが、バス停の新設場所について美田自治会からの要望という解釈でいいのか。

事務局

要望の名称としては、先ほど19ページでお示した「ぐりーんバス協議会」という、幾つかの自治会がまとめた協議会からの要望と捉えていただいていいと思う。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

そうした場合に、新設してほしいバス停はそんなに需要がある場所なのか、素朴な疑問が生まれてしまい、そのバス停近くに何があるのかということで見たときに、23ページ、通院、飲食店、スポーツジム、その他となっていて、飲食店とかスポーツジムは、ある意味、余暇みたいなところがあって、通院は気になるところではあるが、そんなに、ここに行きたいのだというふうになるのかなというのが疑問に思っ、このバス停のところに何があるのかなと思ったときに、バーン・アンド・フォレストという結婚式場がある。そこからの要望というのはなかったのかどうか気になるところではあるのだが、いかがか。

事務局

今回いただいた要望の中では、あくまで美田自治会のアンケート結果というものについて、美田自治会のみアンケート結果というのものもあるが、特にバス停前の結婚式場からの要望ということはない。また、バス停設置箇所は美田自治会内ではない。先ほど言った別の自治会になるのだが、ここは設置についての了承は頂いている。ただ、設置要望というわけではない。その辺が、今回目的地がこの場所になるということで、これまでの設置要望とまた異なる内容かなと御理解いただいていいと思う。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

分かった。それを踏まえてというとおかしいが、新規のバス停を設置したら、同じ通りにもう一個、東初石五丁目というバス停が既にある。タクシーの目から見させてもらうと、この2つのバス停があることで渋滞が発生しないかなと。そうすると、単純に、安全だと言われても、交通渋滞が発生したら安全ではないという見方もあり、その辺の議論というか、見方はなかったのか。

事務局

資料の 20 ページに写真が載っているが、こちらは大きな交差点、十字路、また信号なしの丁字路も含め、このような場所になったが、安全性については、警察、市道路課、バス事業者と立会いの上、問題ないということだった。渋滞という御意見は特に当日はなかったと認識している。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

タクシーの目から見たときに渋滞が気になる。その辺はもう一回検討してほしい。

それから、毎回毎回、ぐりーんバスについては、バス停の新設というのは必ず出てくるものだから、私ももう 7 年、令和元年に協議会が発足してからずっと参加しているので、提案なのだが、1 路線のバス停の数を決めないかという提案だ。1 個つけるのであれば、利用の少ない、あるいはほとんど利用されないバス停をなくすとか、そういうバランスの取り方を提案したいと思うが、見直しのほうで入れてもらえないかというお願いだ。

藤井会長（日本大学）

事務局、今提案という話だが。その前に渋滞の件だが、利用頻度がどれぐらいあるかということ。特に 75 歳以上の方たちが利用すると。月に 1 回以下の利用となると、バス停では実質的な利用者はあるのだが、止まる回数としては、1 日に何回止まるでしょうという面では、止まる頻度は非常に限られている。通常平日型で見ると、片手の指で数えるぐらいで済んでしまう可能性があるということなので、本線交通に与える影響は極めて低いだろうなというのは想定される。

あと、今の御提案に関して、バス停の箇所は沿線の張付き状況と併せた形の中で運用しなければいけないということで、そういった面では、例えばバス停から 300m 以内の、流山でやっているヘクタール当たり何人とか、そのような形のものがあるので、そのような場合にはバス停を付けるのを検討するとか、そういった物の見方はあるのだけれども、今回のような形で、地域の方たちがバス停を設置する要望があるわけではない。しかし、バスを使っている方たちにとってみると、そこに利用目的地がある中で特に限定された高齢者の方たちが移動困難という形で提案されたバス要望になっているという、非常に特殊な例という形になる。そういったところを一律型基準でバス停設置の可否を基準に入れられるかという、なかなか現実的には難しいかなという気はする。その辺、事務局として少し検討してみる。バス事業者さんにもヒアリングをされて、例えば交通事業者さんとしての事業者内のバス停の考え方と、それから地域のコミュニティバスといった市内循環型の仕組みの設置基準、これはどちらかというと自治会要望でバス停の設置などが入ってくる。そういったところと基準差が本当にあるのかないのか。この点は一度事務局からヒアリング等をされて、実情としてどういう運用が可能かは少し検討してみてもいいかなという気はする。

事務局

バス停の数を決めるという1つの御提案の中で、見直しの部分に入れていけるかどうかという話だが、前回見直し案でお示した文書の中で、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に段階的な整理という文言を入れさせていただく予定だ。この中でと言っては申し訳ないかもしれないのだが、例えば既存のバス停の利用者数、これは我々は2週間調査ということでバス事業者さんに御協力いただき、毎年やっている。まずこの利用者数をバス停ごとに精査してみてもいいのかなというのが、段階的な整理の1つとしてあり得るのかなと思っている。

また、美田・駒木台ルートではないのだが、松ケ丘・野々下ルートというルートでは、流山おおたかの森駅、豊四季駅、南柏駅という長いルートを結んでいるルートなのだが、この路線の在り方というか、今運行上の課題等についてヒアリング、アンケートをさせていただいた。まだ結果を御報告できる段階にはないが、そこでも多数御意見を頂いている部分でもあったので、そういった部分の事例として、バス停の在り方、現状の利用のされ方から、今後分科会でお話しできる状態に持っていきたいと考えている。

藤井会長（日本大学）

今、御提案があったが、その辺を含めて検討した結果をまた分科会で提案してほしい。
そのほか、いかがか。蒲澤委員、どうぞ。

蒲澤委員代理（東武バスセントラル株式会社）

鈴木委員もおっしゃられたように、バス停のところの意見、要望があるから、どんどん乱立していくというのは、私たちは適正ではないと思っている。なぜかという、バスというのは必ず定時性確保、定時運行ということが基本となっているので、バス停が増えることによって速達性が損なわれて、お客様が、「何だ、こんなに時間がかかるのだったら乗るのはやめよう」ということで、お客様の減少にもつながる傾向もあるので、そこは個数ではなく、適正な停留所数というのが必要だと私は考えている。

藤井会長（日本大学）

そういう見方、判断の仕方。今回の場合、利用頻度から含めて現実的にはバスの時間延長がない形でいけそうだという事前の調査があると。そういったことを踏まえての判断という形になってくるということ。でも、この後の公共交通計画の改訂で、鈴木委員が言われたバス停の新設についても、どういう形でその枠組みとして考えるかということについても、また御意見を頂くところだが、今回は沿線からの要望型ではないという、ちょっと変わった御意見。ということは、沿線から駅までは極めて近いので、新規に新設されたバス停周辺からの利用者数ということは、あまりぐりーんバスには追加されてこない、そういった特徴的なところかなという気はする。

そのほか、いかがか。戸澤委員。

戸澤委員（京成バス千葉ウエスト株式会社）

31ページの試算の数値について質問したいが、こちらの数字、資料などは公開されるということであると、市民の方がこれを御覧になって、もしバス停設置が否決された場合には、こんなに利用が見込めるのにやらないなんてひどい話ではないかというようなことをおっしゃる方がいる可能性もあると思うのだが、実際見てみると、本当にこんなに年間で増えるのかなというか、あるいは、もし増えなかった場合には流山市さんが東武さんにこれだけお支払いされるのかなとか、心配になってしまうのだが、どのような根拠というか、検証など後にされて、この場合、御説明を後にされるのか、教えていただきたい。

事務局

具体的な計算式等をお示しできなくて申し訳ないが、これまでの予測等、例えばぐりんバスの停留所新設の場合、よくこのシミュレーションを、パーソントリップ調査を利用してということをやっていた。ただし、最大値なので、大きな数字ということなので、これが公開されたときに想定値が適正かということはいろいろな見方がされると思う。まずは、計算式を分かりやすく出してみる。この出し方の工夫は今後努めていく必要があるかなと考える。

戸澤委員（京成バス千葉ウエスト株式会社）

過去にこういった試算をされて、結果はどうだったかというものはあるのか。

事務局

答えられる範囲で申し訳ないが、これまでバス停の新設という意味では、西初石ルートというところで過去にバス停新設、これは、逆に駅に近いところだったかもしれない。駅に近いけれども駅に行きたいということで、たしかバス停の新設を一昨年議題として上げて、新設に至ったという事例があった。その人数が、想定していた人数まで満たなかったというのが私の記憶にある。例えば西初石でバス停を新設された事例、予測値に対して実績はどうだった、そういう見せ方はこれまでお示しできていないので、今後1つの事例としてお見せできればと考える。

藤井会長（日本大学）

需要予測はなかなか難しい。どれだけの頻度で利用するかということと、その利用者数。今回51人から拡大計算をして美田地域、さらにアンケート調査をしていない駒木台地域、このようなところまで拡大しているので、この拡大のパーセンテージという形でいくかという、なかなか難しい。ただ、一般的なODの需要推計をするよりも、高齢者で目的地が通院という形で限定されているような利用のところは、頻度として必ずのってくる率があ

る。どちらかという精度上は高い。そうすると、ここまで増えないけれどもマイナスにはならないよねというところの数値でどのように判断するかということかと思う。

駅利用という形の目的地利用と違うので、全体のトリップベースが格段に上がるわけではないのだけれども、月1回程度の利用みたいなものは確実に往復利用として、どうやら沿線で増える可能性がある、そのようなレベルだとは思う。

蒲澤委員代理（東武バスセントラル株式会社）

戸澤委員から言われた、実際にどれぐらい乗っていたのかということ。私もある程度想定して、数字は出していないのだが、どれぐらいだったかなというのを来る前にやってみたが、大体5分の1ぐらいの人数しか乗っていないなというのが見えていたので、これは確かに戸澤委員が言うように、6,900人も増加するのだったら、何でやめてしまうのと、それは絶対に言われてしまうなとも思ったので、最大という数字というの、よく見せようというふうに見えているので、実際のところがそれぐらいなので、ある程度の間ぐらいの数値を使うのも必要なのかなと思った。

藤井会長（日本大学）

では、その辺の表示の仕方、計算式から出てくるものの妥当性。過去には先ほど例があるということなので、そういういったことを1つの水準とか、流山市の基本的な見方みたいな形で提示しておくとか分かりやすいかもしれない。

そのほか、いかがか。

市民部会のほうでは、駒木台のほうまで含めた沿線調査は必要だよねということがあるので、そういったことについてはまた事務局のほうで持ち帰り、調査拡大という形で協議を進めていきたいということだが、よろしいか。

それでは、議題（2）については以上とさせていただきます。

<議題3 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）

続いて、「議題3 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、これまで第1章の枠組みの話が中心だったが、今回初めて、協議事項として5の3の交通のサービスの具体的、質的なところの運用に関わることについての変更点について、分科会で交通事業者部会として諮るものだ。こちらについても決定型ではない。気になる点、分からない点をどんどん御質問していただくという形で進めてまいりたいので、よろしくお願いする。

では、説明を事務局でお願いする。

事務局

(資料3 スライド資料を基に説明)

藤井会長（日本大学）

ただいまの御説明に関して、御質問、御意見等を随時いただきたい。

松葉委員（首都圏新都市鉄道株式会社）

つくばエクスプレスの松葉だが、5ページの「代替手段の導入検討フロー」で、「検討が終了する手順を示す」と書いてあるが、「検討が終了する」というのはどこに書いてあるのか。「必要に応じて代替手段の検討に戻る」とは書いてあるが、頂いた意見の中で「検討が終了する手順があるべきではないか」と言っているのに、こうやるとぐるぐる回ることになると思うのだが、明文化はしないのか。

藤井会長（日本大学）

言葉として、自然消滅型にするかということ。

松葉委員（首都圏新都市鉄道株式会社）

私は千葉県庁から出向してきているので分かるのだが、恐らくもめることになると思うのだが、でも、それは市の責任としてきちんと、今回いろいろ検討した結果、現状のままでという結論も十分あり得ると思うが、それを正面切って言うか言わないかだと思うのだが。

事務局

御察しのとおり、これはあえて直接的な表現を避けたというのが我々事務局の提案なので、御意見としていただければと思う。直接的な「終了」という表現を使うべきかどうか、それをあえて避けたというのが事務局の提案になる。

藤井会長（日本大学）

というのは、「終了」としてしまうと、もう計画として、その地域の公共交通計画について取り組まないということ、ある意味発信してしまうと。そうではなくて、検討の余地は残している、そういった側面を酌み取ってくれという計画案になっていると。それが今回の代替手段のフローの中で、代替交通手段だけを常に検討するような仕組み、ルーティン型の仕組みを変えるべきだということに対して、それでいいのかという、市民の最終的な伴走者としてある事務局の姿勢としてどうかということも含めての話かと思うが、その辺は、そういう思いで、また事務局で検討していただけるといいかなと思う。恐らくその趣旨。

松葉委員（首都圏新都市鉄道株式会社）

一旦検討を凍結するとか、ここは一旦ペンディングでということはよくあることなので、そういった趣旨が入れば、皆さんも納得していただけるのかなと思うので、その書きぶりをぜひ検討してほしい。我々も、ぐるぐる回っている、協議をするのも結構コストがかかるので。

藤井会長（日本大学）

そのほか、いかがか。

先ほど市民部会から、7ページの「代替手段の導入検討フロー」の枠組みで、一番下に「自立型」というのがあるのだが、シェアモビリティ、こういったところは別に代替交通手段として導入検討フローを回さなくても、別途事業という形でサイクルポートとかシェアサイクルは公共交通計画——「自立型」でできるといっても、これは代替交通手段の検討ではなくて地域ごとにどんどん導入できるものであれば、別に「自立型」というキーワードの中で検討するものでもなさそうという御意見もあった。

あとは、福祉交通といったときに、福祉有償運送事業とか自家用有償運送事業とか、ある意味、運賃をもらうものと互助のものと、運賃をもらう・もらわないを含めて、こういったところが混在型の表現になっているので、そういった面では分類の仕方を事務局で検討したほうがいいのではないかという御意見もあった。

そのほか、いかがか。鈴木委員、どうぞ。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

7ページの「代替手段の導入検討フロー」の中に出てくる公共交通型のデマンドタクシーのことだが、実際今運行してみて思うのは、今やっている八木南団地の件でいうと、朝9時から10時半まで1時間半でやっている。でも実際は、もう8時過ぎると、その車は仕事ができない。だから1時間半構想ではなく、もうさらに1時間ぐらいを拘束されているというふうに考えていただけると、なかなかデマンドは導入しにくいというのが実際に運営している業者に言わせると、そういうがあるので、運営は理解していただきたいというのがある。

藤井会長（日本大学）

1日の借上げ型でいくのと、単価契約で時間型でいくのと、全然変わってくると。ただし、ドライバー確保という観点からは確実にそこに運行しなければいけないということで、事前のところまで必要になってくると。今回実証実験なので具体的にタクシー事業者さんとして、今回の運用の仕方の中でどういう課題が出てくるか。こういったものは、今のようにな御発言をどんどん頂いて。デマンド交通は基本的に万能ではない。うまくいくところもあれば、全く機能していないところもある。今回、八木南団地の利用率が低いといったところで、

全てのデマンド交通が悪いわけでもない。この辺が難しいところ。そういった面では、今回の事例の中では特にどういった点がうまくいかなかったのか、あるいは事業者負担として発生するものは何か。一番はモチベーションが下がってしまって利用者がゼロになると。配車していてもいないという、このような大きな問題もあることを含めて、地域としてどういうものをきちんと根付かせないと、こういったものが運用できないのか。そういうところは例えば見直し案の代替手段の導入検討フローの地域組織の立上げ。先ほども御意見があったが、そこがきちんとどういう形で上がっているかによって問題意識をきちんと交通計画に落とし込んで、実際の実利用につながるというところまでが、地域組織の立上げいかに非常に大きくかかっている。また、それをサポートする組織がどういう運用をするか、そこにも非常に効いてくるので、こういった面では、このフローチャートで見ると、地域組織の立上げというのがあるのだが、ここは今回非常に大きな課題を各委員の皆様から頂いたところかなと思うので、そこについても改めて事務局のほうでもいろいろ検討してみたいだけだと思う。

そのほか、いかがか。鈴木委員。

鈴木委員（流山地区タクシー運営委員会）

6 ページの左上、「過去の協議会等で頂いた意見」で、「④事業者から、新しい公共交通は不要である旨の意見を出せるようにしてほしい」、これは多分タクシーが言ったような記憶があるのだが、ちょっと意味合いが違って、さんざんここで検討しても、やるドライバーさんがいないと話にならない。なので、まず最初に、これができるのかどうか、その辺を検討する機会があってもいいのではないかな。そういう意味で言った覚えがあるので、ちょっとこの意味合いが違うので、言うておく。

藤井会長（日本大学）

事務局、その辺の、次回以降のところで表現が変わってくるかなと思うので、よろしくお願いしたい。

そのほか、いかがか。戸澤委員。

戸澤委員（京成バス千葉ウエスト株式会社）

今回、変えていただきたいところでは全然ないのだが、今後検討していかなければいけないことの要素として収支率の考え方だが、物価が上がっていて、私たちの経費がどんどん上がっている状況になっている。利用者の方が仮に増えなくても減らなくても、経費のほうがかつていっているので収支率がどんどん下がっている。バスなので、運賃をどんどん上げていくというのは結構厳しいところもあるので、物価と連動するというか、そういった仕組みも今後導入の検討をしていただければと思っている。今回やってほしいということではない。

藤井会長（日本大学）

私からも。事務局と事前に話をしたときに、私はもう今回からその辺は検討しなければいけないのではないかという趣旨で事務局にはお話ししている。どの自治体でもそうだが、利用者数が増えているのだから収支率が下がっていることが、私が関わっている自治体でもいっぱい出てきている。利用者がいるのに収支率が下がっているからコミュニティバスはだめだよなんて、そういったところが結構ある。本来はそうではないよねと。では、その算出根拠をきちんと見直そうと。燃料代、人件費代のような社会的な外部費用が上がっていったときに、本来それをどのように含めて検討するか。それを事務局としては検討しないといけない。当面、流山の場合には人口減少が起きるような自治体ではないので、公共交通といった考え方でいくと、5年サイクルでのルーティンな検討をしているので、5年段階で劇的に利用者数が減るようなルートは現段階ではそれほどないのかもしれない。ただし、そういったことが起きることを前提とした事務局対応はしておかないといけないという話はさせていただいているので、ぜひ事務局としては、どういう運用の仕方、考え方を事務局として腹決めを持つかは大事なことだと思うので御検討いただけるとありがたい。

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）

今、収支率の話が出たので、3ページの「過去の協議会で頂いた意見」の「②ぐりーんバスの収支率基準を50%としているが、元々不便な所の利便性を確保することが目的ならば、基準はもっと低くてもよいかと思う」と。これは表現が違うのではないかなと思っていて、たしかこれもタクシーが言ったのだが、駅から歩いて1時間以上かかるような人口の少ない不便なところをぐりーんバスが走るのであれば、基準はもっと低くてもいいのではないかという意見を言ったのであって、この文章を見ると、今走っているぐりーんバスが不便なところの利便を確保すると言ったように見えてしまうので、今ではなくて、人口の少ないところを走った場合、もっと低くてもいいという言い方をしたので、そこは訂正したい。

藤井会長（日本大学）

これも私も協議会の中で発言した記憶があるのだが、民間路線バス事業者とぐりーんバスは、実際に走っている路線の沿線のヘクタール当たり人口はほとんど変わらない。そういった面で見ると、本来交通事業者が担うべき路線をコミュニティバスとしてフォローしている。それがフォローなのか、どんどん積極的にやっていったことによって、本来の交通事業者が自主路線として運用できるところを奪っていったのか、この辺はこれまでの経緯の中ではなかなか分からないが、ただ、地域性として流山市の場合には、交通空白地域の面積が少ない。そういった面では交通不便地区が非常に限定されている。本来、そういったところの移動支援に路線が入っている場合には収支率が下がってもやむなしで、公共交通がな

いのでぐりーんバスで運用すべきだという判断の基準設定をすべきだと。そういった趣旨と、一律型で見るとちょっとニュアンスが違う。本来持っているぐりーんバスの今の特徴からすると、50%水準はある程度担保せざるを得ない。それを水準に考えざるを得ないのが現状かなと思うので、ニュアンスを検討してほしい。

そのほか、いかがか。おおむねよろしいか。分科会はまた次回もあるので、またお持ち帰りいただいてということと、先ほど八木南団地の実際のデマンドの話も出てきたが、実際にぐりーんバスが運行されている中で、こういう課題認識を持っているとか、今後改善したほうがいいよねという、具体的なものでも構わないので、事例という形で御説明いただいても、そうすると非常に分かりやすい話になるので、交通部会という形ではその辺のところも含めた議論を進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

戸澤委員（京成バス千葉ウエスト株式会社）

先ほど議題1の中で、私は膝丸バス停について補助金があればつけさせていただくことを検討させていただくと申し上げたが、もう少し付け加えると、乗降等も調査して。というのはアンケートが全体の10%という御回答を頂いているので、もしかしたら、反対側のバス停のほうが御利用が多いかもしれないので、あるいは、別のバス停のほうが御利用が多かったりすると不公平になってしまうので、その辺も検討させてほしい。

藤井会長（日本大学）

実際には、バス停のプライオリティというか、全てに上屋をつければいいと、これは予算があればどんどんやっていただきたいのだが、利用者数が多いところを事務局と一緒に協賛していただいて、例えば病院の前であるとか、そういったところは優先的にについてくるわけなので、そういったところのプライオリティをぜひ検討していただいて、この地域に該当するかどうか。アンケートで、雨とか天気による代替的な希望が非常に高く、公共交通を欲しいという地域なので、そういう声だけを反映させていいかという、その辺の難しさもあるので、ぜひその辺は事務局で御検討いただきたい。いいことであることは間違いのないのだが、それがこの地域に特化してできるかどうかということとは、またちょっと別な話になるので、全体路線の中での位置づけをぜひ御検討いただきたい。

そのほか、全体を通していいか。

それでは、協議事項3件は以上とさせていただく。あとは事務局に進行を戻したい。ありがとうございました。

<その他>

事務局

傍聴の方の退出をお願いしたい。

(傍聴者 退出)

事務局

その他、報告、連絡事項のある委員がおられたら、挙手をお願いしたい。

<閉 会>

事務局

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２回事業者分科会」を終了する。

なお、次回の分科会は１０月５日月曜日の１５時から、同じく上下水道局で開催を予定しているのでもよろしくお願いいたします。

本日は長い時間、ありがとうございました。

以 上