

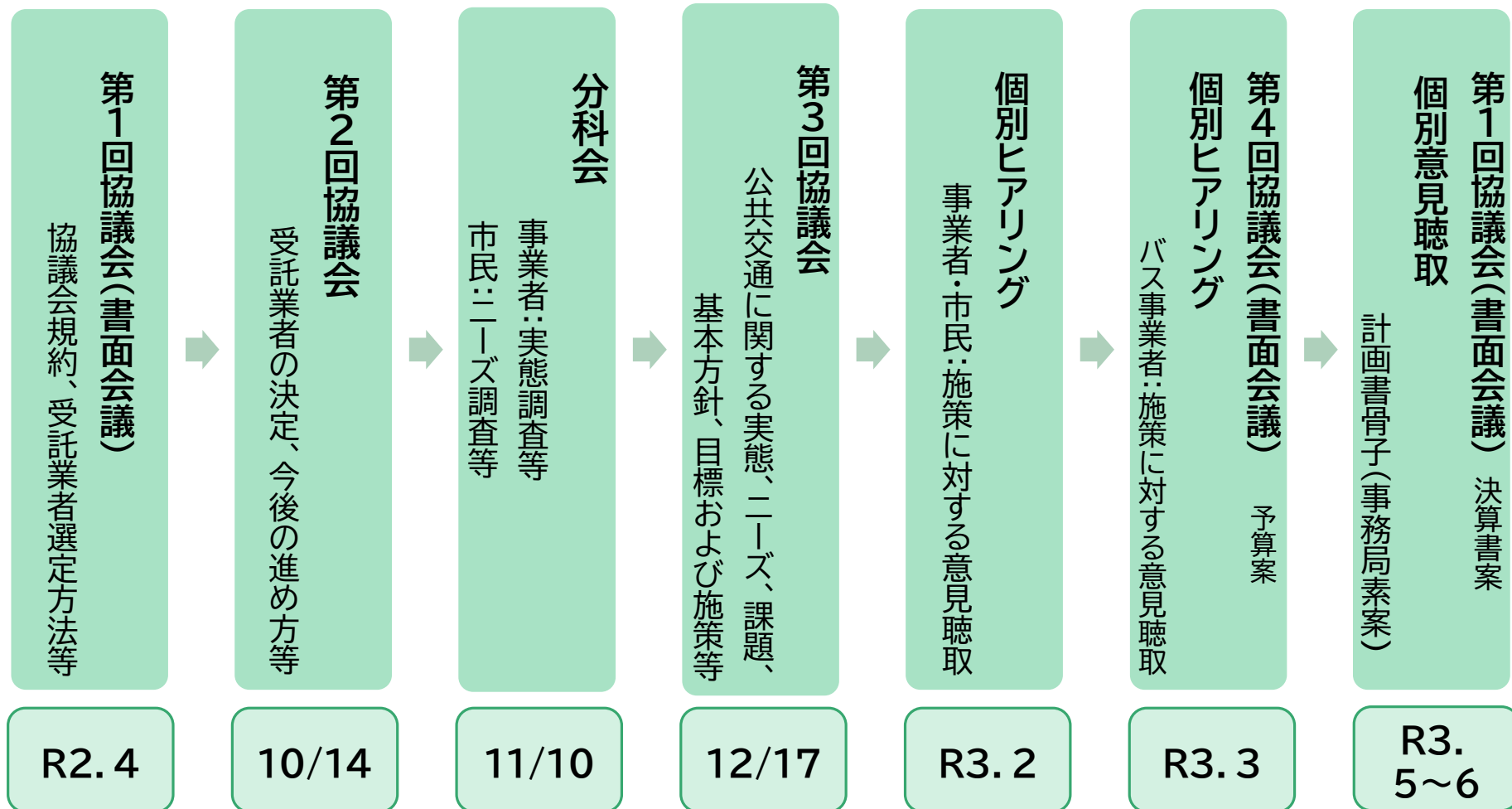
流山市 地域公共交通計画

計画書骨子 (案)

令和3年7月16日

令和3年度第2回流山市地域公共交通活性化協議会 資料

これまでの協議状況



流山市地域公共交通計画書の目次構成

- 1.計画の背景:流山市における公共交通の課題……………P. 4-8
- 2.計画の位置づけ……………P. 9
- 3.計画区域と計画期間……………P. 10
- 4.基本方針と目標……………P. 11
- 5.公共交通施策(事業)と実施主体……………P. 12-28
- 6.計画の達成状況の評価……………P. 29-31
- 7.推進方針……………P. 32
- 8.活性化協議会の運営方針……………P. 33

1.計画の背景:流山市における公共交通の課題

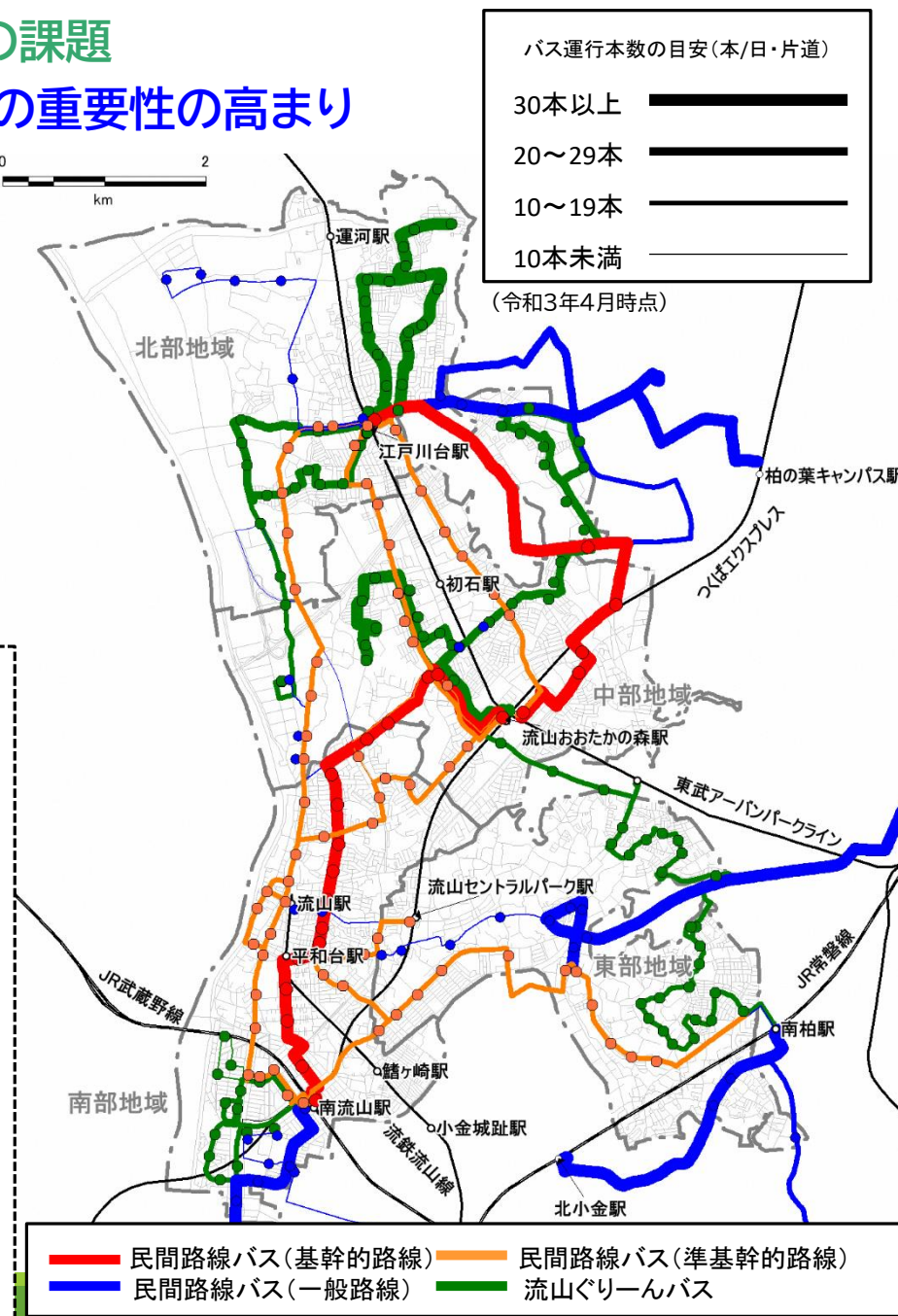
①地域が自らデザインする地域公共交通計画の重要性の高まり

- 地域公共交通活性化再生法の改正(R2. 11)により、地方公共団体は、**地域公共交通計画の作成が努力義務**となり、市の公共交通への役割が一層重要となった。
- 本市の公共交通網については、平成17年に市が行った流山市公共交通体系策定調査において、整理したが、その後、15年以上経過しており、**市内の公共交通網の状況が変化**しているため、これらを踏まえた公共交通体系や施策の検討が必要である。
- こうした背景の中、本計画において、下記のとおり、**本市の公共交通体系を整理**した。

- 流山市の公共交通網は、**鉄道を主軸**とし、**バスやタクシー、自転車、徒歩が、鉄道駅への端末交通**とし公共交通を補完する役割を担っている。また、バスについては、**鉄道が利用しづらい区間の補完交通**としての役割も担っている。
- 民間バス路線のうち、市民の移動に大きな役割を担っているものを、**基幹的路線と準基幹的路線**として整理した。(※右図参照)
- 流山ぐりーんバスは、上記におけるバスとしての役割の中でも、**道路幅員が狭隘であることなど、民間路線バスの運行が困難な住宅地内と鉄道駅間を結ぶ輸送**を担っている。
- 需要規模が小さな地域やドアトゥドアの移動に対しては、**タクシーや自転車、福祉タクシー等が移動の足**としての役割を担っている。

※民間バス路線の中でも、市内主要拠点(流山おおたかの森駅、南流山駅、江戸川台駅、南柏駅※1)を起点もしくは終点とし、主たる運行区間が流山市内であることかつ主に住民の利用を想定している路線のうち、30本/日・片道(≒1時間あたり2本程度)以上ある路線を基幹的路線とする。また、基幹的路線ほどの本数はないものの、上記主要拠点を起点とする路線を準基幹的路線とする。(極端に本数が少ない路線は除く。)

※1:市外であるが、本市の市民の生活圏の一部を担っている駅として設定。



②公共交通が利用しにくい地域の存在

- 公共交通での移動ニーズが高い目的地(※1)を市民アンケートより把握し、各地域から目的地までの公共交通サービス(※2)を評価したところ、相対的にサービスが低い地域が存在(※3)。
- 本計画では、これらに該当する地域を、公共交通施策の検討が必要な地域として、『公共交通検討地域』として位置づけ、整理した。(右図参照)**

※1:公共交通での移動ニーズが高い目的地

- ・流山おおたかの森駅周辺施設
- ・流山セントラルパーク駅周辺施設
- ・南流山駅周辺施設
- ・初石駅周辺施設
- ・江戸川台駅周辺施設
- ・平和台駅周辺施設
- ・南柏駅周辺施設
- ・新松戸駅周辺施設
- ・市役所等(出張所、窓口センターを含む)

⇒赤字の目的地は、市内のいずれの地域においてもニーズが高い
 黒字の目的地は、各地域の最寄となる拠点駅に対するニーズが高い

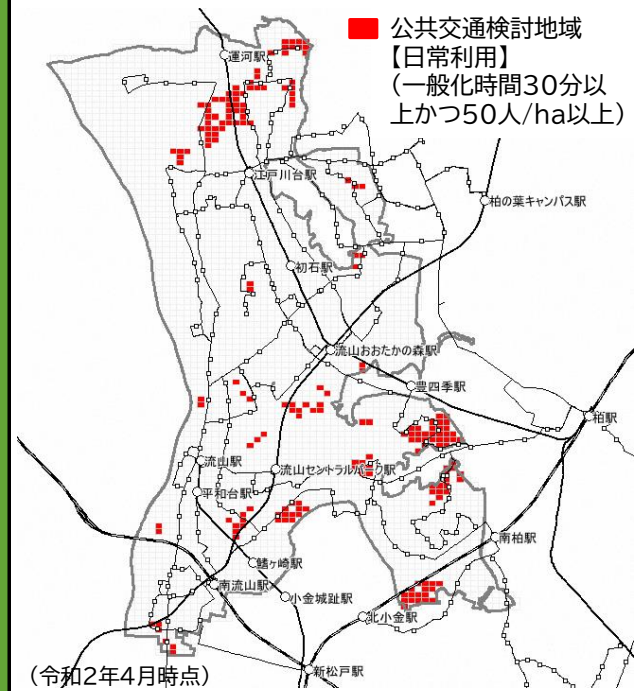
※2:公共交通サービスの評価方法

一般化時間という指標で評価。流山市内を100m四方のメッシュに分割し、各メッシュから※1で挙げた目的地までの各交通機関(徒歩、バス、タクシー、鉄道)での所要時間、費用を計測し、費用を時間換算し、所要時間と合計したもの。一般化時間が最も小さい交通手段の値を代表値として評価。

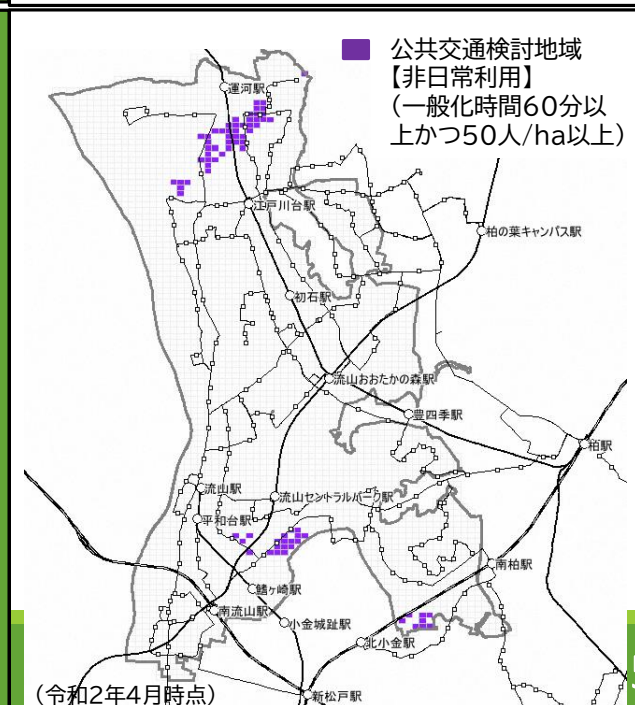
※3:評価結果

- ・流山おおたかの森駅周辺施設、市役所等(出張所、窓口センターを含む)については、市内すべてのメッシュからの一般化時間を算出し、一般化時間が60分以上かつ人口50人/ha以上のメッシュを利便性が低い地域として抽出(市役所等については該当するメッシュなし)。
- ・各地域の最寄拠点駅については、一般化時間が30分以上かつ50人/ha以上のメッシュを利便性が低い地域として抽出。

最寄拠点駅周辺施設までの公共交通検討地域



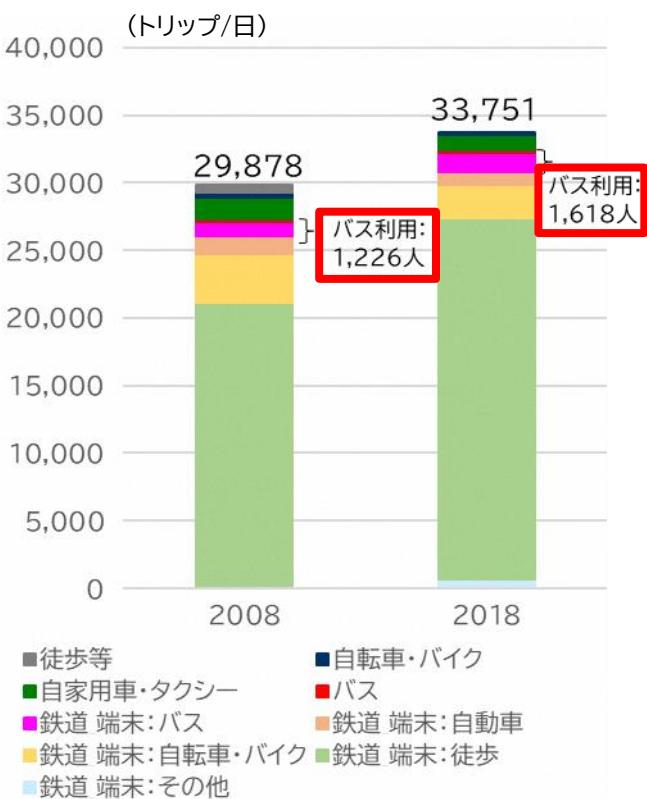
流山おおたかの森駅周辺施設までの公共交通検討地域



③交通需要の多様化への対応

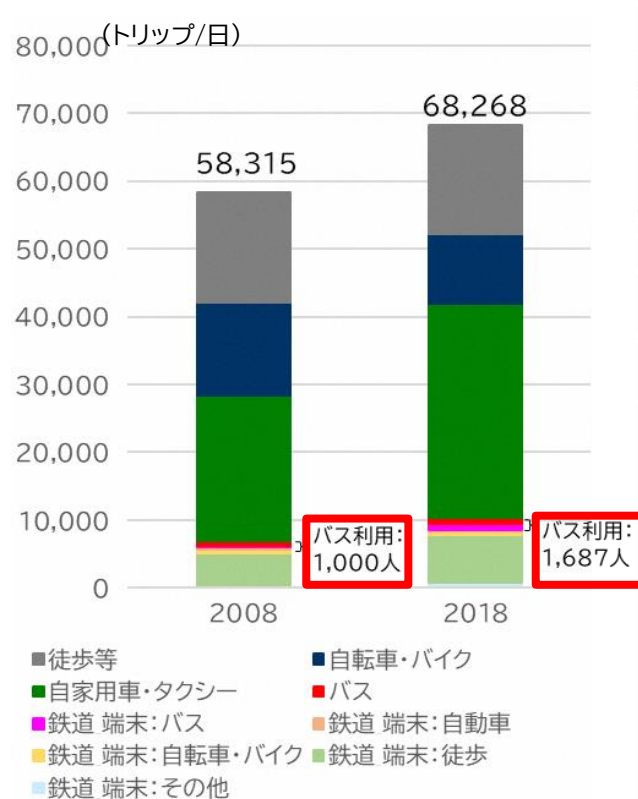
- つくばエクスプレス沿線で子育て世代等の若い世代の流入が顕著。これに伴い、東京区部への鉄道での通勤等の需要が増加。それに伴い、端末交通としてのバスの利用も増加している。
- 一方、高齢化の進展に伴い高齢者(65歳以上)の外出も増加。高齢者の免許返納などの社会情勢も伴い、バスの利用が増加している。
- また、イベント等の際には市外から多くの来訪者が訪問。(2019年度は約6.8万人が市外より訪問)
- 交通需要の多様化に対応した公共交通の確保が必要。**

非高齢者の市内から東京区部への交通需要



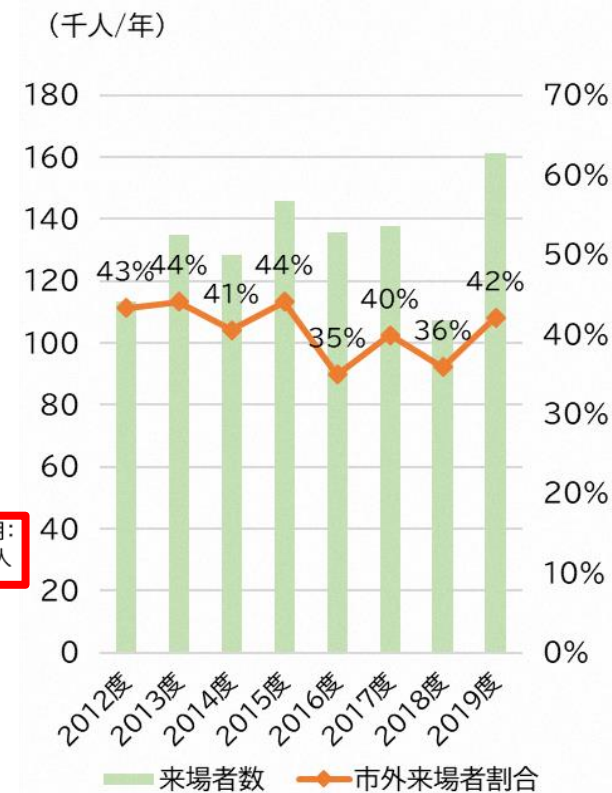
(出典)パーソントリップ調査(各年9~11月)

高齢者の全目的交通機関別発生量(流山市内発)



(出典)パーソントリップ調査(各年9~11月)

イベントにおける来場者数及び市外来訪割合



(出典)流山市HP(イベント来場者実績)

④交通事業者間の連携を促す環境変化

- 市内では、鉄道、民間路線バス、タクシー、流山ぐりんバスと複数の公共交通機関がサービスを提供。
- これまで鉄道のダイヤにあわせてバスのダイヤを見直す等、鉄道とバスの調整は実施されてきたが、バス事業者間の直接的な協議は独占禁止法の制約もあり困難であった。
- 令和2年の地域公共交通活性化再生法改正により、国土交通大臣の認定を受けることで、バス事業者間のダイヤ・ルート・料金の調整が可能となったことから、事業者間の連携強化により、効率的に利便性向上を図られる可能性が広がった。



加台郵便局前や加二号公園前を利用する利用者はどちらの路線も選択できると考えられる。ダイヤの調整を行い、10分間隔での運行とすることで利用者の待ち時間短縮が図れる。

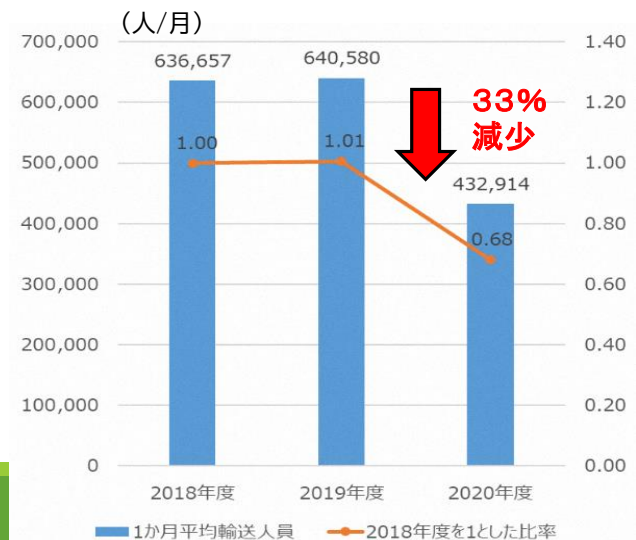
流山おおたかの森駅
発車時刻

	南流02、 西柏07 (東武バ セントラル)	流03 (京成バ ス)
18時	05	00
	20	
	35	30
	50	

⑤公共交通サービスの持続的な維持・確保

- 新型コロナウイルスの感染拡大による外出自粛等により、交通事業者は大打撃を受けている。市内のバス路線においても利用者数は対前年比約30%減。
- 公共交通サービスの維持が一層厳しくなると見込まれる。
- 公共交通サービスの維持・確保に向けて、公共交通サービスの周知や公共交通を乗り継いで気軽にお出かけできる施策等について、行政・交通事業者・企業・市民が連携・協力して検討していくことが必要。

市内を経由する民間バス路線の利用者数の推移



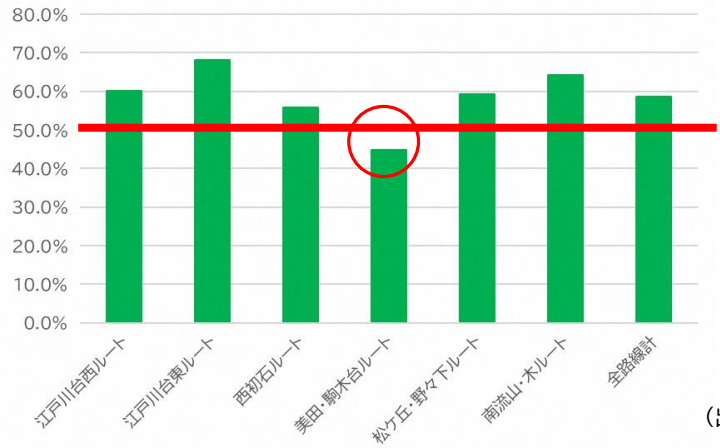
(出典)バス事業者提供データ

⑥行政による公共交通サービスの基準の明確化

流山ぐりんバスは、収支率が50%以上見込まれる路線において運行してきたが、一部路線でこの基準を満たさなくなりつつある一方、今後新たに導入が必要となる地域も想定され、**流山ぐりんバスの導入や継続に関する基準を明確化する必要が生じている。**

一方で、流山ぐりんバスは、民間バスやタクシーと比べ運賃が安価であり、官民でのサービス格差が生じている面もある。流山ぐり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は、**運賃水準の見直しが必要。**

令和元年度における流山ぐりんバスの路線別収支率



(出典)流山市データ

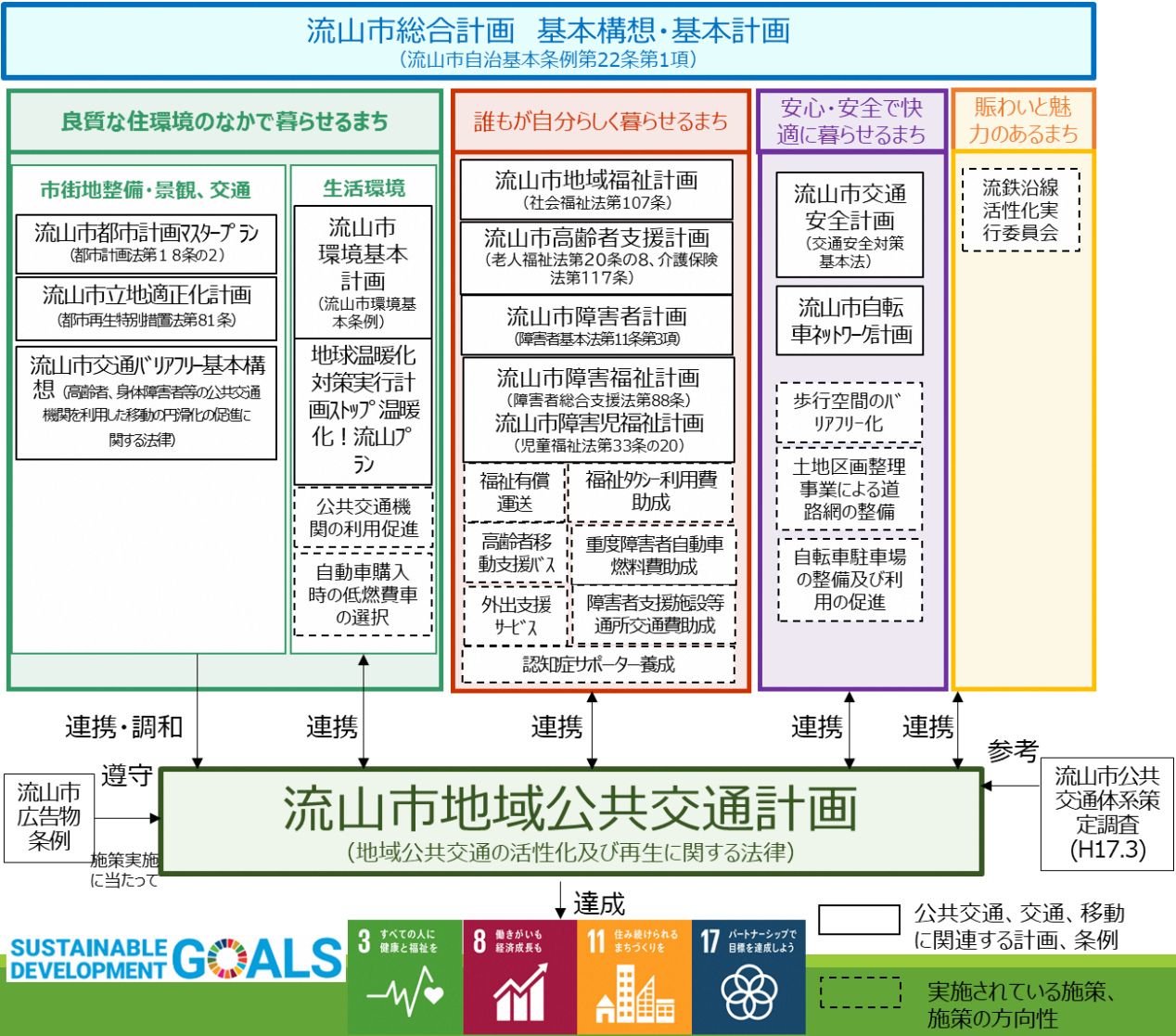
市内公共交通における運賃・料金比較

交通手段	運賃・料金			
	東武バスエース、東武バスセントラル		京成バス	
路線バス	0.1-2.1km	170円	0.1-0.7km	170円
	2.2-2.3km	180円	0.8-1.0km	200円
	2.4-2.5km	190円	1.1-3.8km	220円
	2.6-3.3km	210円	3.9-5.7km	310円
	3.4-3.7km	220円	5.8-7.5km	350円
	3.8-4.1km	240円		
	4.2-5.5km	270円		
	5.6-6.3km	300円		
	6.4-6.6km	330円		
6.7-7.3km	350円			
タクシー	迎車回送料金 300円 料金:1.27kmまで500円(その後0.263kmごとに100円加算)			
流山ぐりんバス	■松ヶ丘・野々下ルートを除く5ルート 現金払い:160円(大人)※75歳以上高齢者は80円			
	■松ヶ丘・野々下ルート(大人現金払い、75歳以上高齢者は大人の半額)			
	5.5km未満	160円	7.5-8.5km	200円
	5.5-6.5km	180円	8.5-9.5km	210円
	6.5-7.5km	190円	9.5km-	220円

(出典)バス事業者、流山市HP (令和3年4月時点)

2.計画の位置づけ

- 流山市地域公共交通計画は、流山市総合計画等の上位計画との調和を図るとともに、関連する計画で実施されている施策との連携を図る。
- つくばエクスプレス開業時に検討された市内公共交通体系の考え方を参考とする(流山市公共交通体系策定調査)。
- 計画における施策実施により、SDGsにおける関連する目標・ターゲットを実現する。



3.計画区域と計画期間

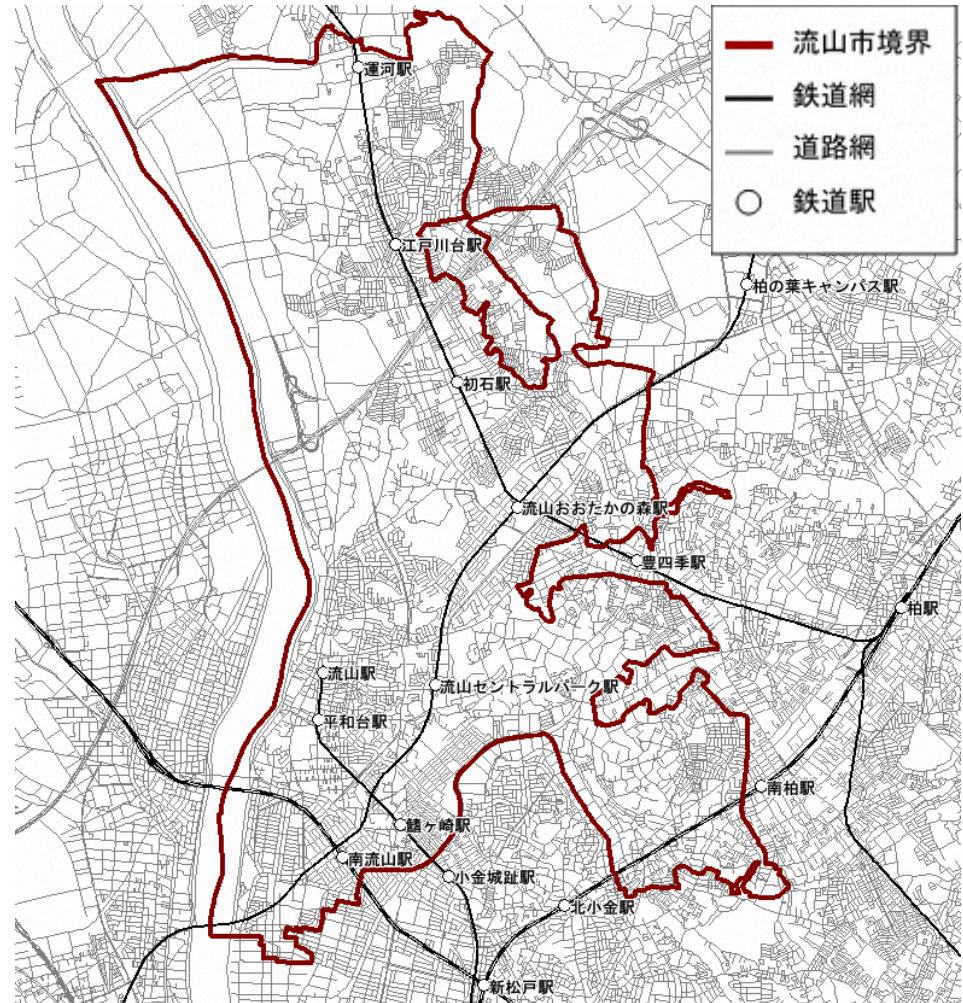
計画区域

□ 流山全域

※隣接市内の一部の駅周辺が流山市民の生活圏域となっている現状を踏まえ、施策展開に当たっては、必要に応じて、近隣市とも連携

計画期間

□ 計画期間は、令和4年3月～令和8年度



4.基本方針と目標

以上の課題認識を踏まえ、流山市地域公共交通計画における基本方針と目標を以下のように設定。

- 公共交通の課題**
- ①地域が自らデザインする地域公共交通計画の重要性の高まり
 - ②公共交通が利用しにくい地域の存在
 - ③交通需要の多様化への対応
 - ④交通事業者間の連携を促す環境変化
 - ⑤公共交通サービスの持続的な維持・確保
 - ⑥行政による公共交通サービスの基準の明確化

これらの公共交通の課題を踏まえ、計画の基本方針、目標を以下のように設定

計画の基本方針
公共交通で気軽にお出かけできるまち
～お出かけクオリティ向上宣言～

目標 1 (対応する課題：①②③)
移動困難者をなくす公共交通

目標 2 (対応する課題：①②③④⑤)
快適に楽しく移動できる公共交通

目標 3 (対応する課題：①⑤⑥)
市民みんなが責任を持って支える公共交通

5.公共交通施策(事業)と実施主体

(1) 各目標を達成するための公共交通施策

各目標を達成するための公共交通施策を8つ設定。

公共交通施策

目標1
移動困難者
をなくす
公共交通

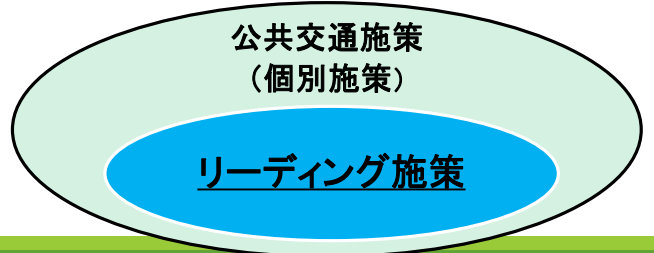
目標2
快適に楽しく
移動できる
公共交通

目標3
市民みんなが
責任をもって
支える公共交通

公共交通施策	目標1	目標2	目標3
1.市内公共交通サービスの一体化		○	
2.基幹的路線サービスの維持・確保	○	○	○
3.バス運賃制度の一元化			○
4.市が事業主体となる公共交通のルールの明確化	○	○	○
5.公共交通サービスのユニバーサルデザイン化	○		
6.公共交通について知る機会の提供	○	○	○
7.観光施策との連携		○	
8.モビリティ革命への対応		○	

■リーディング施策

公共交通施策には具体的な個別施策を位置付け、活性化協議会において、市が先導し、優先的・重点的に検討・協議を進めるものとして、リーディング施策を設定する。



個別施策

①◎サービス水準の維持・確保

- 本計画で整理(P. 4)した本市の基幹的路線に対し、1日あたり片道30本以上のサービス水準を維持する。また、本市の準基幹的路線に対し、基幹的路線と同等の1日あたり片道30本以上のサービス水準の確保を検討する。
- サービス維持・確保のため、市は事業者に対し必要な支援策を検討するとともに、事業者は経費削減や需要維持・喚起に努める。
- なお、事業者は、基幹的・準基幹的路線のサービス水準維持・確保が困難となった場合には、速やかに協議会へ報告し、協議会は、サービス維持に向けた検討を行う。廃止の際は、「地域旅客運送サービス継続事業」等の活用について検討する。(P. 21-22)

実施主体

流山市、バス事業者

実施エリア

流山市全域

実施年度

施策	実施事項	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
①	・市において必要な支援策の検討		→				
	・活性化協議会において協議 ・基幹的路線のサービス水準の維持・確保		↓	→			

①◎流山ぐりーんバスの運賃の見直し

- 現在、民間バス路線に比べ、安価な運賃となっている流山ぐりーんバスの運賃を民間路線バス並みの運賃水準に引き上げるとともに、割引制度を含めた運賃体系を見直すことで、流山ぐりーんバスの持続的な運営を可能にする。
- 市は、市民(利用者)や関係者等から意見聴取を行い、運賃の変更案を作成し、活性化協議会において協議を行う。
- 活性化協議会において協議が整った後、市は、市民参加等の必要な手続きを行う。

個別施策














実施主体

流山市、バス事業者、市民

実施エリア

流山市内全域

実施年度

実施事項	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
• 運賃変更案の検討						
• 市民参加等必要な手続きの実施		 				
• 変更運賃による運行開始 変更結果の協議会への報告						

4.市が事業主体となる 公共交通のルールの特化



① ◎ルールの特化

- 本計画において、流山ぐリーンバスの導入・継続・変更・廃止のルール(基準、検討のフロー)を特化する。(P.21,23-27)
- また、バス運行が難しい地域に対するタクシーの活用も含めた代替手段の詳細なルールについては、当該手段の検討に合わせて、活性化協議会において定める。(P.21,28)

②流山ぐリーンバスの再編

- 流山ぐリーンバスの導入・継続・変更・廃止について、市民の意向も踏まえながら、市は本計画で定めるルール(基準、検討フロー)に沿って検討し、活性化協議会で協議する。
- 市は流山ぐリーンバスの収入増加に向けた取り組みを検討する。

③代替手段の検討

- バスの運行が難しい地域に対して、ルールに基づき、市民の要請に応じて、タクシーの活用も含めた代替手段を、市民と協働で検討する。
- 検討内容については、活性化協議会に報告し、ルールを含めて、導入について協議する。

施策

4. 市が事業主体となる公共交通のルールの特化

実施主体

流山市、市民、バス事業者、タクシー事業者

実施エリア

市内の公共交通検討地域、流山ぐりんバスが運行されている地域
路線バスや流山ぐりんバスの廃止により新たな公共交通が必要となった地域

実施年度

施策	実施事項	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
①	<ul style="list-style-type: none"> 流山ぐりんバスのルールを周知・運用 代替手段の検討ルールについて、活性化協議会において協議検討 		→				
②	<ul style="list-style-type: none"> 既存路線の評価及び変更・廃止の必要があった路線の協議 提案された新路線について協議 協賛金や基金創設など収入増加に向けた取り組みの検討 		— —	— —	— —	— —	— →
③	<ul style="list-style-type: none"> 代替手段の導入・継続・変更・廃止のルールを検討 代替手段導入検討の必要性が生じた場合、同ルールに沿って手段を検討 		— —	— —	— —	— —	— →

※流山ぐりんバスの継続判断(継続・変更・廃止)ルールは、令和4年度の収支率から対象路線基準として判断する。

個別施策

- ①障害者、高齢者、子育て世代に対する移動支援施策の周知・拡充**
- 市及び交通事業者は現在実施している移動支援に関する取組の継続に努めるとともに、障害者・高齢者に対する施策の周知・拡充について検討する。
 - なお、協議会・市は、福祉施策や子育て施策(高齢者移動支援バス、福祉有償運送、福祉タクシー、外出支援サービス等)との連携も図って施策展開を検討する。
 - また、市、タクシー事業者及び関係団体は、子育て世代や通級時※における子どもの学校間移動のタクシー利用について検討する。
- ②公共交通の利用のしやすさ・分かりやすさ・安全性の改善**
- 交通事業者が実施するバス路線の行先表示やバス停留所の待合環境の改善について、市は関係者間の調整等の面で協力して進める
 - 走行環境などの安全性の改善について、道路管理者・警察・交通事業者間で協力して進める。

実施主体

流山市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、市民(関係団体)

実施エリア

流山市全域

実施年度

施策	実施事項	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
①	<ul style="list-style-type: none"> 移動支援に関する人員・予算等の確保 拡充策について、活性化協議会で協議 		■	■	■	■	■
②	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者における検討状況に応じて、必要な調整等を実施 		—————▶				

※通級による指導:障害のある子供に対する指導及び支援において、大部分の授業を在籍する通常の学級で受けながら、一部の時間で障害に応じた特別な指導を実施すること

個別施策

①公共交通の利用状況・運行状況・取組状況の見える化

- バスの利用状況や運行状況に関するデータを、市のホームページやSNS等で公表し、利用実態が把握できるようにするとともに、流山市内の公共交通サービスを一元化したポータルサイト等による分かりやすさの向上を図る。
- 市内公共交通における新型コロナウイルス感染症対策に関する取組や乗務員確保に関する取組、公共交通の利用方法等に関する情報等、事業者の取組内容を実施主体のホームページで公表し周知を図る。

②モビリティマネジメントの実施

- 協議会は、市民への流山市公共交通マップの配布、経路検索サイトやアプリの周知・拡充、バスの乗り方教室等を通じて、市内の公共交通に対する認知度を高め、自家用車から公共交通への転換を促進する。
- また、公共交通の安全な運行環境の確保に向けて、交通ルールに関する啓発を行い交通安全に対する意識の向上を図る。

実施主体

流山市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、市民(関係団体)

実施エリア

流山市全域

実施年度

施策	実施事項	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
①	• 公共交通の利用者数や事業者の取組内容等について公開		→				
②	• 流山市公共交通マップの配布及び市HPで公表 • バス乗り方教室の実施		→				

個別施策

①観光・商工関連団体と交通事業者の連携強化

- 観光協会、商工会議所、流山版DMO(株流山ツーリズムデザイン)は、イベント実施時等において、必要に応じて公共交通事業者との協議や活性化協議会への周知を行い、来訪者の移動が円滑になされるよう、交通事業者と連携する。
- 公共交通を補完するシェアサイクルなどの活用を検討し、回遊性の向上を図る。

② ◎公共交通運賃定額制度と観光との連携

- 来訪者に対する市内公共交通の1日乗り放題切符の販売等について、施策1. ①と合わせて検討する。

実施主体

流山市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、観光協会、商工会議所、(株)流山ツーリズムデザイン

実施エリア

流山市全域

実施年度

①イベント開催等に応じて協議、②は1. ①の施策と合わせて実施を検討

個別施策

- 交通事業者は、MaaSや自動運転技術等の新たな技術について、実証実験を行っている場合、活性化協議会に対し情報提供を行い、今後の市内公共交通施策に対する新たな技術導入検討の参考とする。

実施主体

流山市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

実施エリア

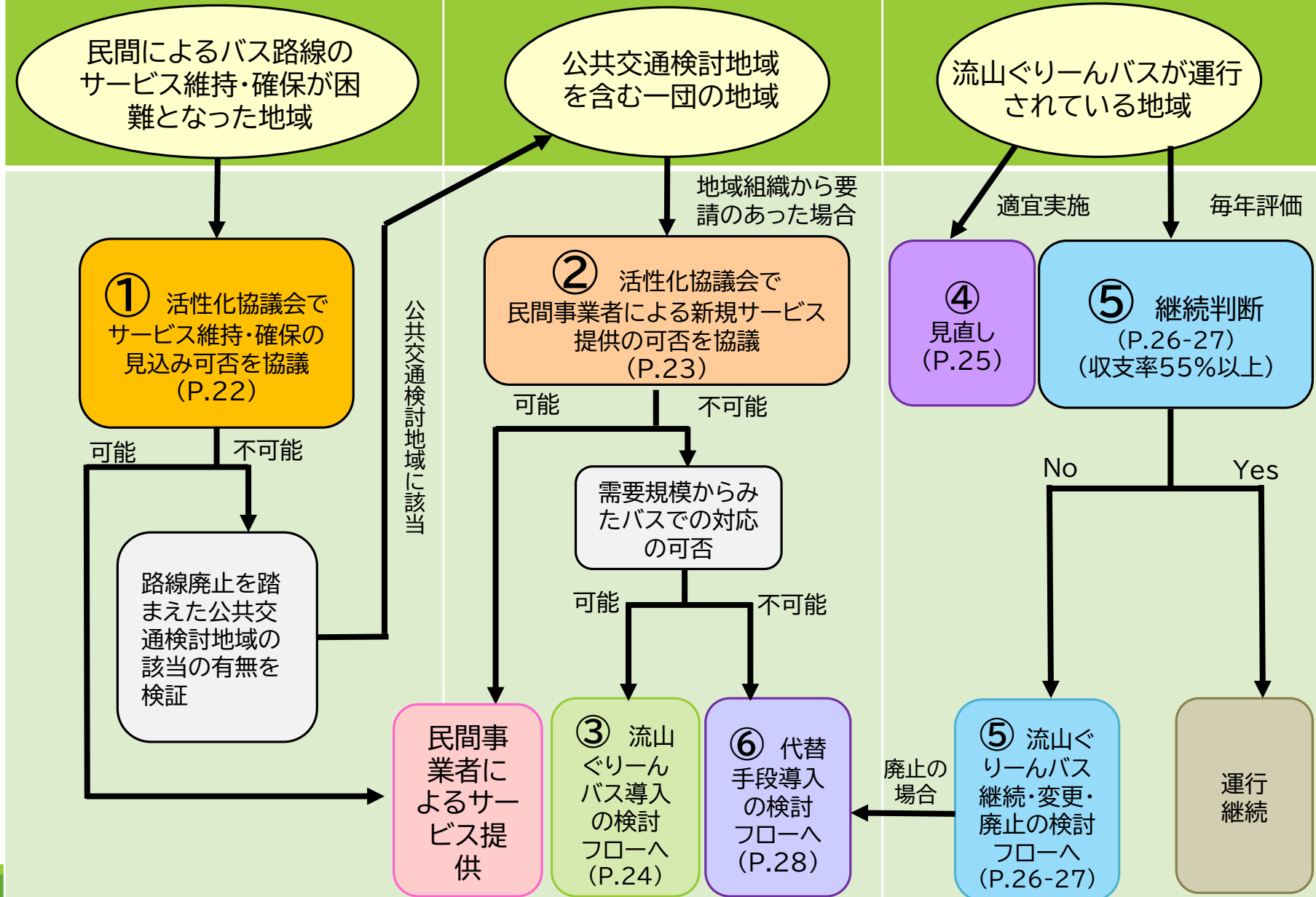
流山市全域

実施年度

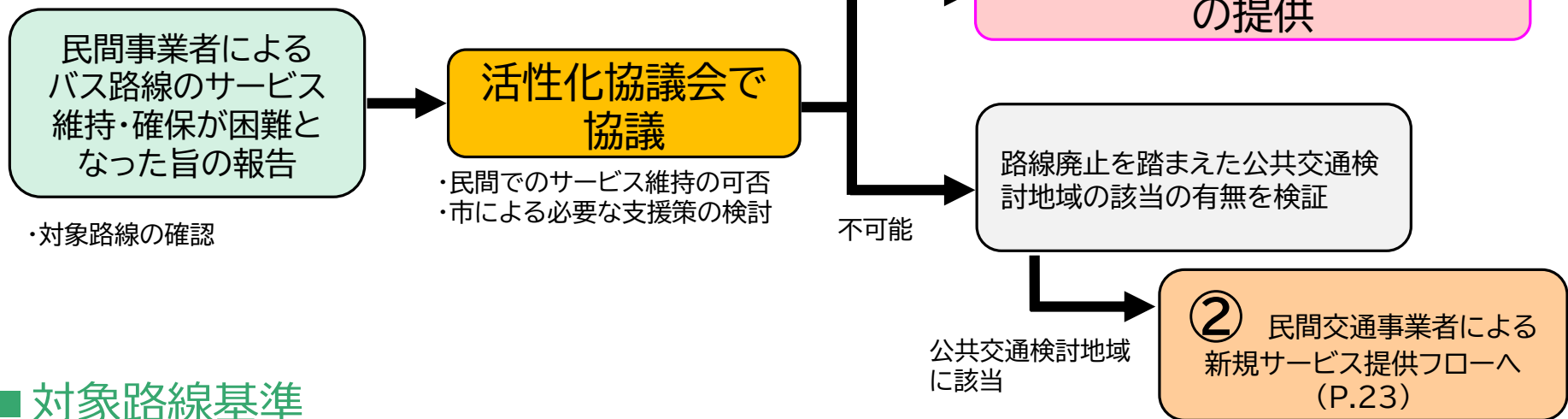
必要に応じて情報提供、協議

(3) 公共交通サービス検討に係る全体フロー【公共交通施策「2. 基幹的路線サービスの維持・確保」P.14, 「4.市が事業主体となる公共交通のルール明確化」P.16-17】

対象地域



■ 検討フロー



■ 対象路線基準

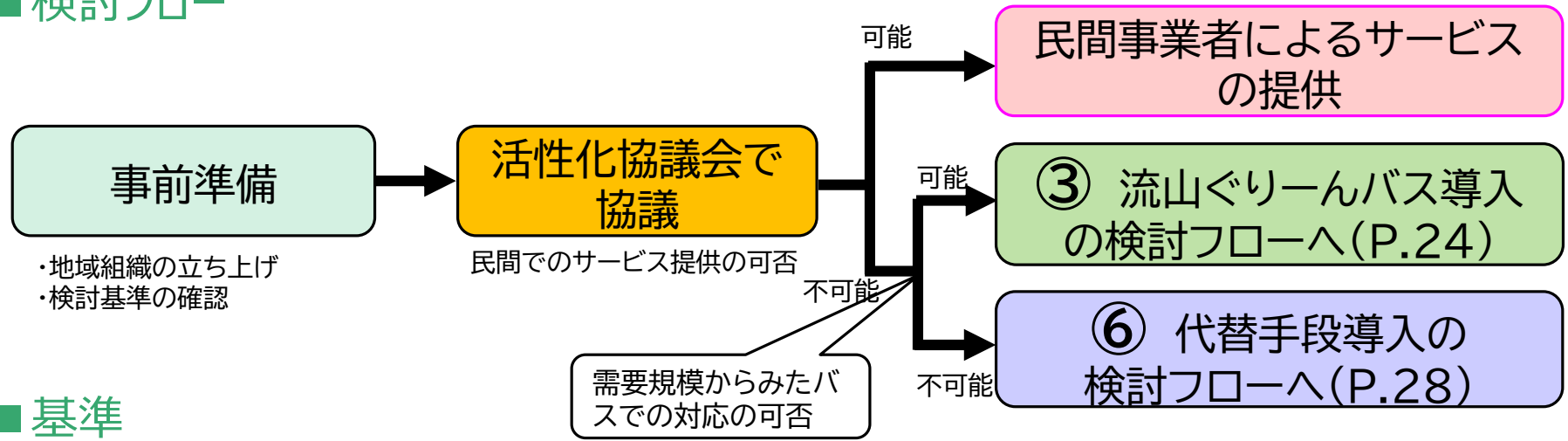
サービス維持・確保の検討基準

条件	以下のいずれかに該当するサービス継続の検討に関すること <ul style="list-style-type: none"> ・<u>基幹的路線の減便や廃止</u> ・<u>準基幹的路線の廃止</u> ・<u>準基幹的路線の1日あたり片道30本以上のサービス水準の確保のための増便</u>
事業者の責務	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基幹的路線の減便や廃止、準基幹的路線の廃止やサービス水準の確保の可能性が高まった場合には、速やかに活性化協議会に報告すること ・ 事業者独自に需要喚起や経費節減に関する取組を積極的に行うこと ・ 活性化協議会における協議及び活性化協議会が実施する公共交通施策に積極的に協力すること
市の責務	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基幹的路線、準基幹的路線の維持・確保に向けた必要な支援策を実施すること

②導入検討地域での民間交通事業者による新規サービス提供の検討ルール

【公共交通施策「4.市が事業主体となる公共交通のルールの明確化」P.16-17】

■ 検討フロー

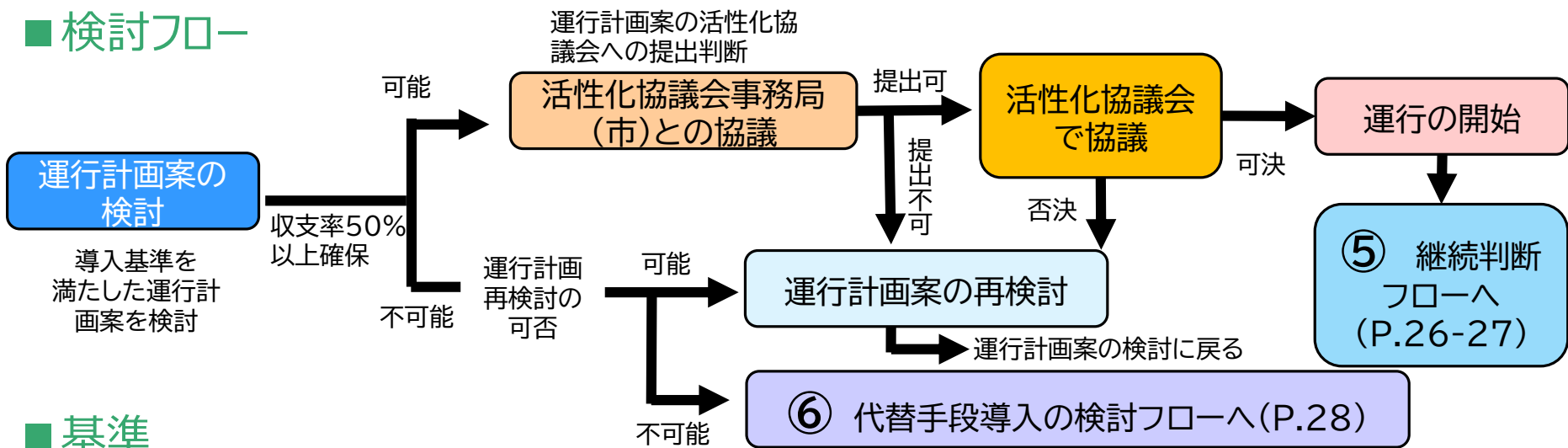


■ 基準

導入検討地域の検討基準

地域の条件	以下のいずれかに該当する地域であること ・ <u>公共交通検討地域を含む一団の地域</u>
地域組織の責務	<ul style="list-style-type: none"> ○対象地域の市民等により「<u>地域組織</u>」を設立していること ○地域組織は下記の要件を満たしていること <ul style="list-style-type: none"> ・地域の代表として継続的に活動できる ・地域内の市民等が5名以上含まれている ・組織の活動内容や代表者(連絡窓口)が明確である ・組織の設立について、地域内の自治会の同意を得ており、連携が可能である。 ・地域内の公共交通課題を十分に認識している。もしくは、把握するために主体的に活動ができる ・地域内の市民等のニーズ把握や要望のとりまとめ・調整、市や地域公共交通活性化協議会との協議など、施策の検討や実施・継続に対し、主体的に参画できる

■ 検討フロー



■ 基準

流山ぐりーんバス導入基準

地域の条件	公共交通検討地域を含む一団の地域であり、かつ、 <u>地域公共交通活性化協議会において、流山ぐりーんバス導入の検討が承認されていること</u>
地域組織の責務	導入に対し、以下の要件全てについて、地域組織の責務として認識しており、必要な事項を実施していること。 ○ルート、サービス水準等を定めた運行計画案の作成に関すること ○利用意向を踏まえた収支計画書案の作成に関すること ○ <u>運行計画案について沿線自治会の同意を得ること、またバス停留所の設置については周辺住民の同意を得ること</u> ○運行後も継続して運行状況の把握や利用促進に努めること ○収支率が55%に達しない場合、需要確保計画案を作成すること
ルート・バス停留所	○駅と住宅地とを結ぶルートであること ○ <u>公共交通検討地域の利便性向上を主たる目的とする</u> こと ○バスが安全に通行できるルートであること ○バス停留所が安全に設置できること ○既存の公共交通と競合しないこと
サービス水準	○既存の流山ぐりーんバスと比べ大きな差異がないこと ○既存の公共交通と競合せず、補完する内容になっていること
関係機関への確認	協議会事務局において、運行計画書案について、運行事業者や警察等の関係機関への確認が済んでいること
収支率	<u>50%以上の収支率が見込まれること</u>

④流山ぐりーんバス見直しのルール【公共交通施策「4.市が事業主体となる公共交通のルールの明確化」P.16-17】

流山ぐりーんバスの見直しについては、下記の基準により、利用者数の増加、収支率や安全性の改善に向け、適宜、実施する。

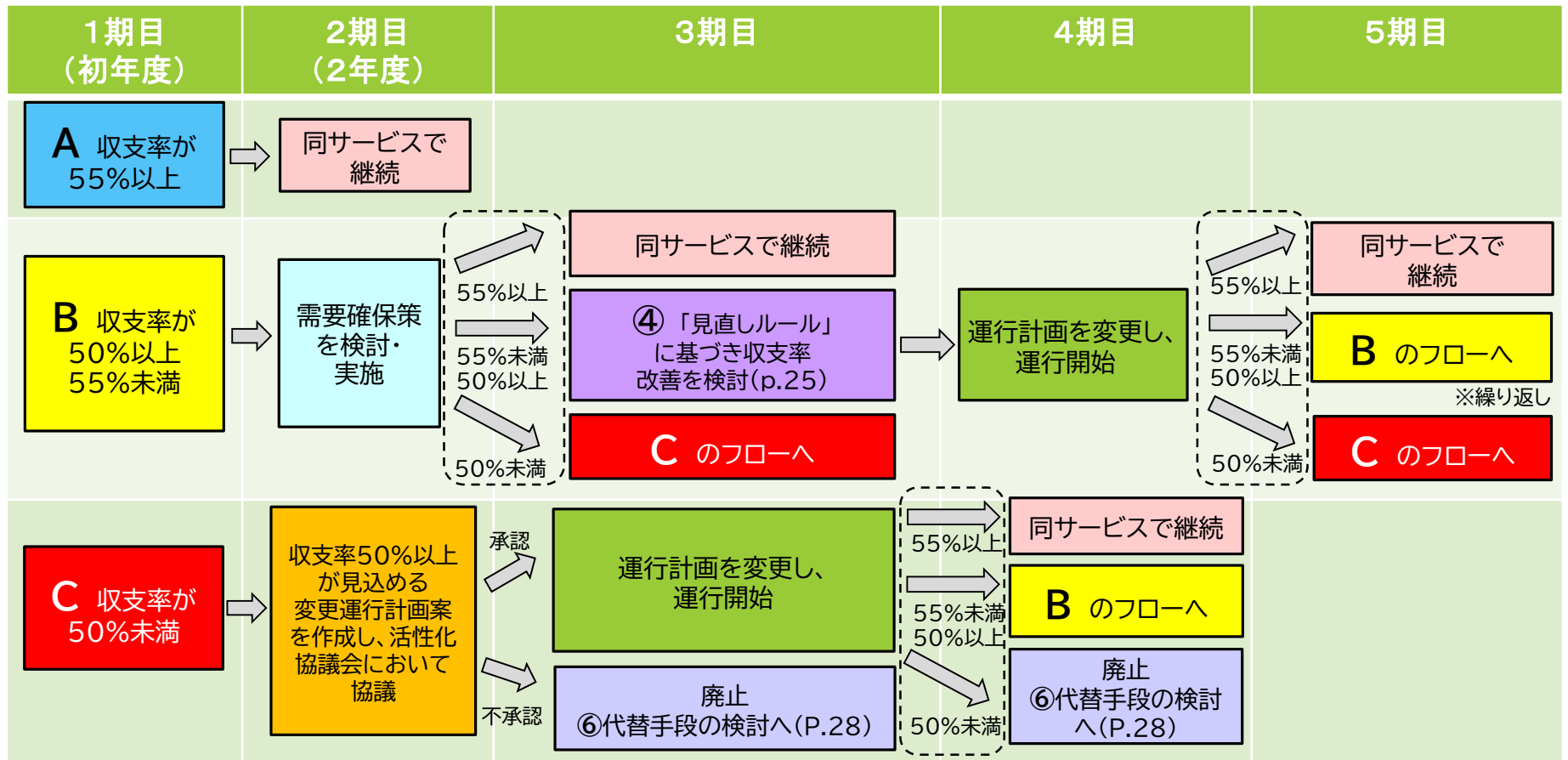
流山ぐりーんバス見直し基準

提案主体		市・協議会	市民等
共通条件		見直しにより、 <u>利用者数の増加、収支率や安全性改善が見込め、活性化協議会において、見直しが承認されること</u>	
バス停留所		<ul style="list-style-type: none"> 乗降調査などの結果から路線の効率化が図れる見込みのあるバス停留所の新設・変更・廃止 バス停留所の安全性の改善による変更・廃止 	<ul style="list-style-type: none"> 地域組織もしくは沿線自治会から要請があったバス停留所の新設・変更であって、設置に関して周辺住民の合意があり、かつ、安全に設置できること
ルート		<ul style="list-style-type: none"> 民間バス路線との重複の解消などの効率化・改善を目的に、活性化協議会(その下部組織も含む。)において協議されたルートの変更 	<ul style="list-style-type: none"> 地域組織から要請があったルートの変更であって、「流山ぐりーんバス導入基準」における「地域組織の責務」及び「ルート・バス停留所」の要件を満たしていること
サービス水準	運賃	<ul style="list-style-type: none"> 運賃の見直しについては、リーディング施策「流山ぐりーんバスの運賃見直し」において実施 	<ul style="list-style-type: none"> 原則として実施しない
	運行本数 運行時間帯 運行日 運行車両 その他	<ul style="list-style-type: none"> 原則として、現行のサービスを維持するものとするが、経済状況・社会状況の変化が生じた場合には、活性化協議会において協議を行い変更 	<ul style="list-style-type: none"> 地域組織から要請があった変更であって「流山ぐりーんバス導入基準」における「地域組織の責務」及び「サービス水準」の基準を満たしていること

⑤流山ぐりーんバスの継続判断（継続・変更・廃止）ルール

■ 検討フロー

【公共交通施策「4.市が事業主体となる公共交通のルールの明確化」P.16-17】



■ 対象路線基準

流山ぐりーんバス継続検討対象路線基準

検討対象路線 **1期(※1)の収支率が、55%未満(※2)となった路線**
 もしくは、利用者数の増加や収支率の改善が見込める見直しを実施可能な路線

※1:4月～翌3月までを1期とする。なお、新規路線については、運行開始日から次の3月末までの期間については除くものとする。
 ※2:経済状況・社会状況により、著しく収支率が低下した場合は、この限りでない。

区分		内容
継続路線	対象	<ul style="list-style-type: none"> 1期の収支率が55%以上となった路線
対策路線	対象	<ul style="list-style-type: none"> 1期の収支率が50%以上55%未満となった路線
	手続	<ul style="list-style-type: none"> 市は(※3)、検討対象路線の沿線住民に対し、<u>需要確保策を2期目の9月末までに実施</u> 中間評価時点において、2期連続収支率が50%以上55%未満となる見込みの場合、市は(※3)、④「見直しルール」に基づき収支率改善の見直し案の検討を進め、2期連続収支率が50%以上55%未満となった場合、速やかに見直し手続きを進め(※4)、市は、3期目の10月もしくは1月に開催される活性化協議会に提案し、協議の結果、承認された場合、<u>4期目に運行の見直しを実施</u>
	基準	<ul style="list-style-type: none"> 2期目の収支率が55%と以上の場合は「継続路線」、50%以上55%未満の場合は「対策路線」、50%未満の場合は「変更路線」へ
変更路線	対象	<ul style="list-style-type: none"> 1期の収支率が50%未満となった路線
	手続	<ul style="list-style-type: none"> 中間評価時点において、収支率が50%未満の場合には、市は(※3)、収支率50%以上が見込めるルートやサービス水準などの変更内容(地域による広告や協賛金による支援等の施策も含む)を記載した<u>変更運行計画書案を検討</u>を進め、1期の収支率が50%未満となった場合、速やかに手続きを進め(※4)、市は、2期目の10月もしくは1月に開催される活性化協議会で協議を行い、協議の結果、承認された場合、<u>3期目に運行の変更を実施</u>
	基準	<ul style="list-style-type: none"> 3期目の収支率が55%と以上の場合は「継続路線」、50%以上55%未満の場合は「対策路線」、50%未満の場合は「廃止路線」へ
廃止路線	対象	<ul style="list-style-type: none"> <u>「変更路線」の場合で、3期目に運行の変更が実施できなかった場合</u> <u>「変更路線」の場合で、変更運行計画に基づき運行した3期目の収支率が50%に満たなかった場合</u>
	手続	<ul style="list-style-type: none"> 3期目の収支率が50%未満となった場合、4期目に活性化協議会において、運行の廃止について協議を行い、協議の結果、廃止について承認された場合、<u>廃止手続きを実施</u>
	基準	<ul style="list-style-type: none"> 活性化協議会で協議を行い、廃止について承認された場合、必要な手続きを行い、速やかに<u>路線を廃止</u> 活性化協議会において、代替手段の検討が承認された場合、⑥代替手段の検討へ(P.28)

※なお、1期の収支率が100%以上(黒字)となった路線については、活性化協議会で協議の上、民間事業者によるサービスの提供への移行について検討する。

※3:本計画策定時点で運行していない路線で、「流山ぐリーンバス導入基準」に基づき、導入された路線の場合は、導入時に設立された地域組織が実施

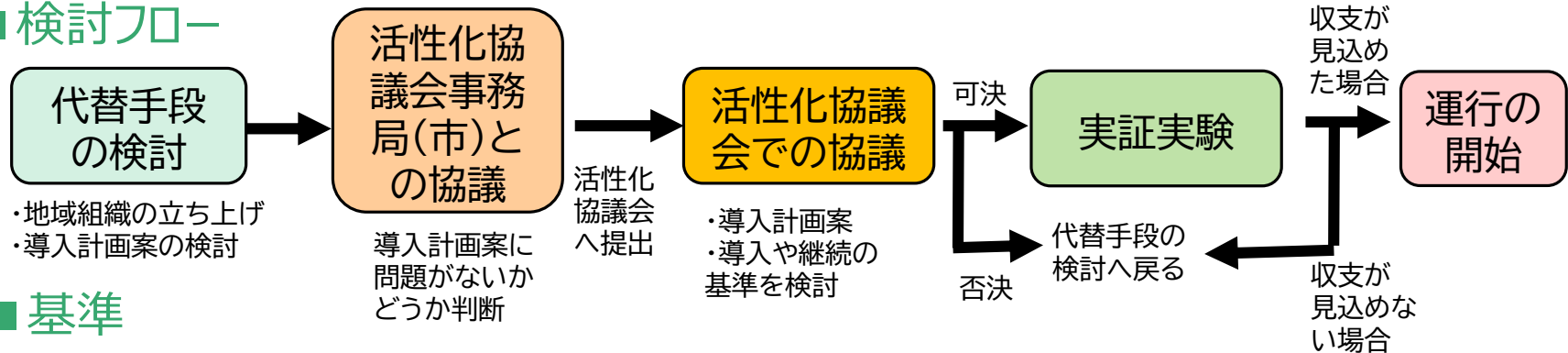
※4:本計画策定時点で運行していない路線で、「流山ぐリーンバス導入基準」に基づき、導入された路線の場合は、地域組織は対象期の6月までに市へ案を提出

⑤代替手段の検討ルール

民間事業者によるサービス提供や流山ぐりんバスの導入が難しい地域に対しては、代替手段を検討する。

基本的な検討フロー及び基準を示すが、活性化協議会で協議の上、事案ごとに詳細を検討する。

■検討フロー



■基準

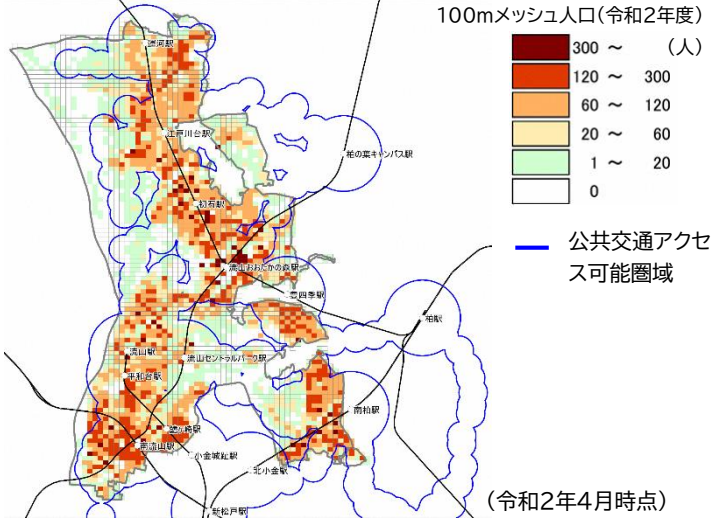
代替手段の検討基準

条件	以下のいずれかに該当する地域であり、かつ、活性化協議会において、代替手段の導入の検討が承認されていること <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通検討地域を含む一団の地域 ・⑤流山ぐりんバスの継続判断により路線が廃止となった地域
公的負担の考え方	流山ぐりんバスの水準を基本とする
地域組織の責務	地域内の市民等のニーズの把握や要望のとりまとめ・調整、市や地域公共交通活性化協議会との協議など、代替手段の検討に対し、主体的に参画すること

6.計画の達成状況の評価

各目標に対する評価指標及び目標値、計測方法を以下のように定める。

目標1:移動困難者をなくす公共交通

評価指標	現状値・目標値・計測方法
<p>公共交通アクセス可能圏域内人口カバー率</p>	<p>現状値: 93.7%(令和2年度) → 目標値: 95%(令和8年度)</p> <p>鉄道駅から半径800m、バス停から半径300m(※1)圏内を公共交通アクセス可能圏域として、圏域内人口が市全体の人口に占める割合のこと。この値が高まると、公共交通へアクセス可能な市民の割合が高まり、逆に移動困難な市民の割合が小さくなっていることを意味する。</p>  <p>100mメッシュ人口(令和2年度)</p> <ul style="list-style-type: none"> 300 ~ (人) 120 ~ 300 60 ~ 120 20 ~ 60 1 ~ 20 0 <p>公共交通アクセス可能圏域</p> <p>(令和2年4月時点)</p>
<p>運転免許を持っていない人の外出回数</p>	<p>現状値: 3.1回/週(令和2年度)※2 → 目標値: 3.5回/週(令和8年度)</p> <p>運転免許を持っていない人の公共交通を利用しての外出頻度を表す。この値が高まることは、運転免許を持っていない人の公共交通を使った外出が増えていることを意味し、移動困難な状況が改善されていると解釈できる。</p>

※1:都市構造の評価に関するハンドブック(平成26年8月 国土交通省都市局都市計画課)より、鉄道駅については800m、バス停については300mを徒歩圏として設定した

※2:本計画策定で実施した市民アンケート結果より、免許非保有者で最も頻度の高い移動において公共交通を利用している人の、当該移動の外出頻度から算出

目標2:快適に楽しく移動できる公共交通

評価指標	現状値・目標値・計測方法
市内バス利用者数(※1)	<p>現状値:716,787人/月(令和元年度)</p> <p>→ 485,834人/月(令和2年度・令和元年度の68%)※2</p> <p>→ 目標値:609,000人/月(令和8年度・令和元年度の約85%)</p> <p>新型コロナウイルス感染症の終息に伴う外出の増加及び流山ぐりーんバスの再編などにより、令和元年度の85%まで需要を回復させることを目標とする。</p>
公共交通アクセス可能圏域内人口カバー率	【再掲・目標1に同じ】
実務者分科会でのダイヤ・ルートの検討数	<p>現状値:なし → 目標値:複数路線(令和8年度)</p> <p>活性化協議会の下部組織として、市・交通事業者による実務者分科会を設置し、バスのダイヤやルートの調整・協議を行い、乗継等の利便性向上を図る。</p>

※1:市内を経由する民間路線バス(注)と流山ぐりーんバス利用者の合計値

※2:令和2年度は流山ぐりーんバスは4~11月の平均、民間路線バスは4~8月の平均から算出

(注)対象となるバス路線は以下の通り

東武バスイースト :西柏03/04/06/08/09/10/12、柏06/07/26/、南柏01/04/05/06/07、北小金01

東武バスセントラル:西柏07、南流01/02

京成バス :流山線、東初石線、西初石線、三輪野山線

松戸新京成バス :新松戸線6

目標3:市民みんなが責任をもって支える公共交通

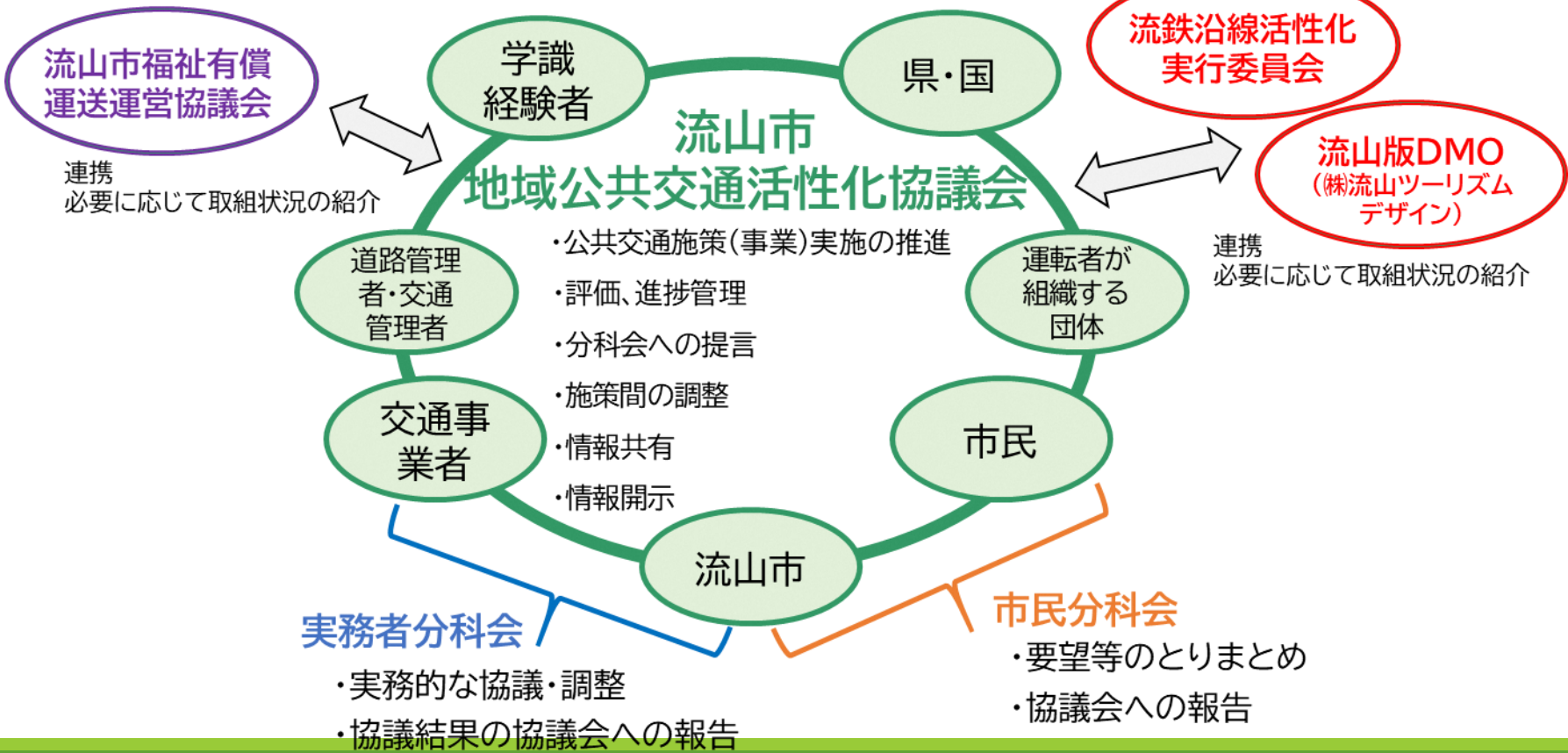
評価指標	現状値・目標値・計測方法
市内バス利用者数(※1)	【再掲・目標2に同じ】
流山ぐりーんバスの収支率	<p> 現状値:59%(令和元年度) → 39%(令和2年度・令和元年度の66%)※2 → 目標値:50%(令和8年度・令和元年度の85%) </p> <p> 新型コロナウイルス感染症の終息に伴う外出の増加及び流山ぐりーんバスの再編、流山市内公共交通一日乗り放題切符の実施および流山ぐりーんバスの運賃の見直し等により、令和元年度の85%まで収支率を回復させることを目標とする。 </p>

※1:市内を経由する民間路線バス(注)と流山ぐりーんバス利用者の合計値

※2:令和2年度は4~11月の平均

7.推進方針

- 本計画策定において設置された、「流山市地域公共交通活性化協議会」を、計画に基づく事業実施の推進及び評価、進捗管理、施策間の調整等を行う組織として位置づける。
- また、活性化協議会の下部組織として、実務者分科会(交通事業者間や行政との間での実務的な調整を行う場)、市民分科会(利用者としての公共交通に対する要望等を取りまとめる場)を設置し、円滑な施策実施に向けた調整を行う。
- 活性化協議会は、関連する協議会、委員会とも連携を図っていく。



8.活性化協議会の運営方針

活性化協議会の運営は下記のとおり進めることを基本とし、次年度事業検討(7月頃)、中間評価・事業中間見直し(10月頃)、評価・検証・改善策検討(1月頃)のタイミングで協議会・分科会を開催する。

	令和3年度				令和4年度				令和5年度				令和6年度				令和7年度				令和8年度							
	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1
計画・事業 検討 (Plan)	計画書策定 次年度事業検討 ●●●●				計画策定・公表 次年度事業検討 ●→				次年度事業検討 ●→				次年度事業検討 ●→				次年度事業検討 ●→				次年度事業検討 ●→				計画書の見直し 次年度事業検討 ●●●●			
事業実施 (Do)	準備事業 検討・実施 ●→				事業実施 ●→				事業実施 ●→				事業実施 ●→				事業実施 ●→				事業実施 ●→							
事業評価 (Check)	準備事業 評価、検証 ●●→				今年度事業 評価、検証 ●●→				今年度事業 評価、検証 ●●→				今年度事業 評価、検証 ●●→				今年度事業 評価、検証 ●●→				今年度事業 評価、検証 ●●→							
事業見直 し・改善 (Action)					事業見直し ●●→				事業見直し ●●→				事業見直し ●●→				事業見直し ●●→				事業見直し ●●→							
活性化協 議会の 開催	①	②	③	④	①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③	④		
分科会の 開催					①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③	①	②	③	④		

今後の流れ(予定)

