

流山市地域公共交通計画(概要版)

計画区域：流山市全域(必要に応じて、近隣市とも連携)

計画期間：令和4年3月～令和8年度(5年1ヶ月間)

地域公共交通計画とは、いわゆるコロナ禍等により公共交通サービスの維持・確保が難しくなる中、地域公共交通活性化再生法に基づき、本市にとって望ましい公共交通サービスの姿を明らかにし、持続可能なサービスの提供を確保するために必要な方針を定める、公共交通のマスタープランとなる計画です。

流山市総合計画等を上位計画として、これらと調和をとりつつ、関連する計画に基づき実施されている施策との連携を図ることにより、本市の公共交通施策の方向性を定めるものです。

● 計画の背景：流山市における公共交通の課題

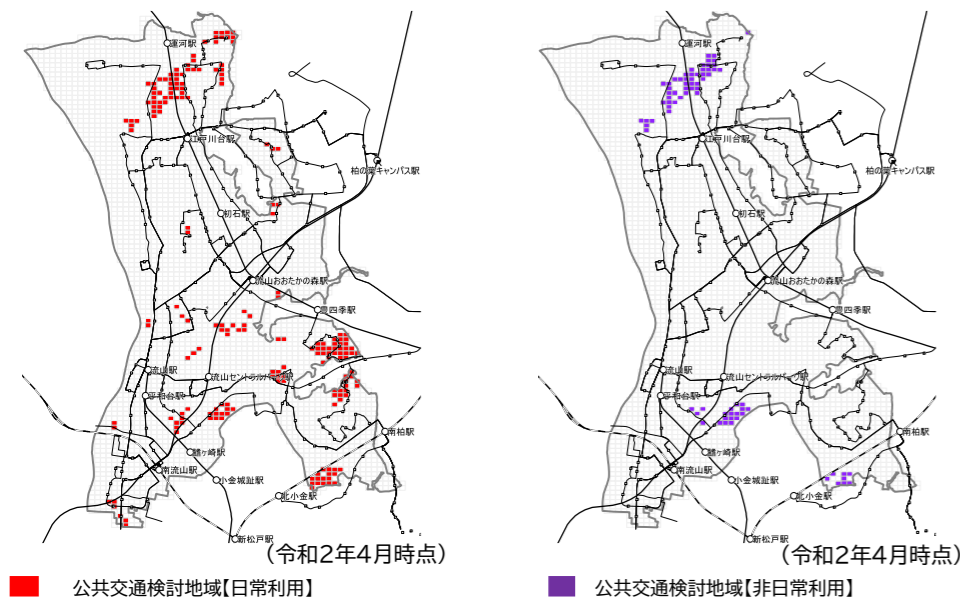
現在の本市における公共交通体系は、4事業者による鉄道を主軸として、3つのバス事業者によるバス路線、流山ぐりんバス、複数の事業者によるタクシーが鉄道駅への端末交通としての役割を担う。

サービスの提供は事業者個別で一体感に欠け、利便性が損なわれている点が課題。

市内の多様な公共交通の一体化を図り、利便性を向上させ、人口増加等による交通需要の多様化に対応した、市内公共交通を持続可能な公共交通体系へと発展させていくために、地域公共交通計画の策定が必要

①公共交通が利用しにくい地域の存在

一定以上の人口集積がありつつも、当公共交通での移動ニーズの高い目的地へ相対的に行きにくい、当該地域に対応する公共交通施策が検討される必要がある地域を、日常と非日常との利用に応じて、以下のように『公共交通検討地域』と定義。(下図)



②交通需要の多様化への対応

子育て世代等の若い世代の流入や高齢化の進展、イベントの開催時における来訪者等、本市における交通需要は多様化しており、これらに対応した公共交通の確保が課題。

③交通事業者間の連携を促す環境変化

令和2年に、地域公共交通活性化再生法の改正とあわせ、独占禁止法の特例法が成立。国土交通大臣の認定を受けることで、バス事業者間によるダイヤ・ルート・運賃等の調整が可能。バス運行の利便性向上を図れる可能性が拡大。

④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、交通事業者への影響が大きい。公共交通サービスの維持・確保に向けた、行政・交通事業者・企業・市民が連携・協力による検討が重要。

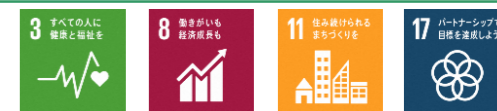
⑤行政による公共交通サービスの基準の明確化

流山ぐりんバスの導入や継続等に関する基準の明確化や、流山ぐりんバスの持続的な運行・民間事業者による交通サービスとの格差是正のための運賃水準の見直しが必要。

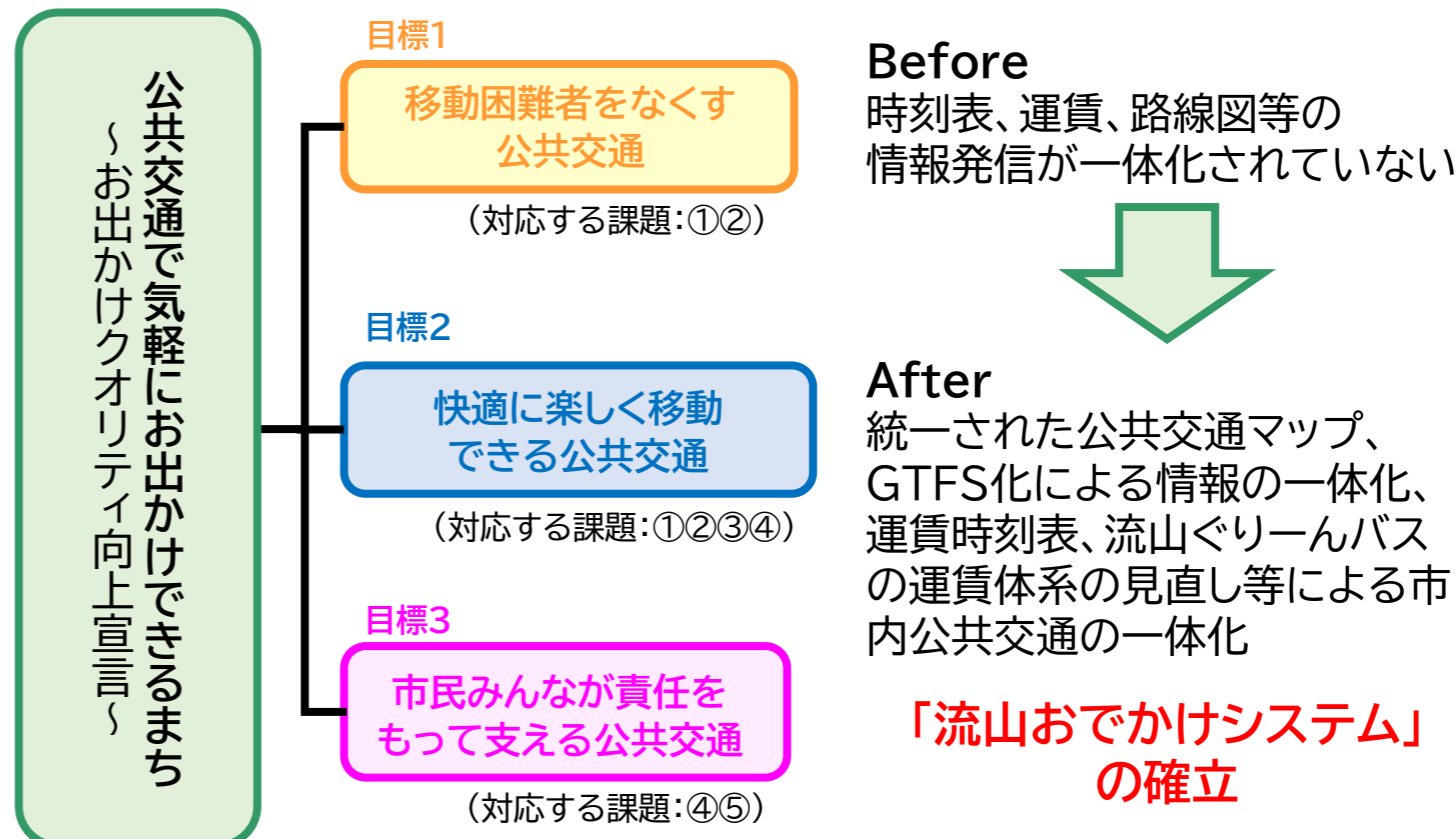
● 5年後に目指すべき将来像(基本方針と目標)

計画の背景に挙げた本市における公共交通における6つの課題を踏まえ、本計画における基本方針を『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～』とした。本計画では、市内公共交通の一体化による「流山おでかけシステム」を確立し、公共交通の利用のしやすさを高め、お出かけをよりしやすいもの、より楽しいものにしていく、公共交通で気軽にお出かけできるまちの実現を目指す。また、この方針に沿って本計画で達成すべき3つの目標を掲げ(下図)、これらの目標を達成するための施策を実施。

本計画における施策を通じ「持続可能な開発目標(SDGs)」の達成に寄与することを目指す。



計画の基本方針



● 計画の達成状況の評価

本計画に位置づけた各目標に対する評価指標として、以下の指標を設定。毎年、協議会において、実績データ、アンケート調査データ等を用いて達成状況の評価し、進捗状況を管理。

公共交通アクセス可能圏 域内人口カバー率	現状値：93.7%(令和2年度) ➡ 目標値：95%(令和8年度)
運転免許を持っていない 人の外出回数	現状値：3.1回/週(令和2年度) ➡ 目標値：3.5回/週(令和8年度)
市内バス利用者数	現状値：716,787人/月(令和元年度)➡485,834人/月(令和2年度・令和元年度の68%) ➡ 目標値：609,000人/月(令和8年度・令和元年度の約85%)
実務者分科会でのダイヤ・ ルートの検討数	現状値：なし ➡ 目標値：複数路線(令和8年度)
流山ぐりんバスの 収支率	現状値：59%(令和元年度)➡39%(令和2年度・令和元年度の66%) ➡ 目標値：50%(令和8年度・令和元年度の85%)

● 公共交通施策(事業)と実施主体

各目標を達成するために、5つの公共交通施策に取り組む。なお、各公共交通施策の中の個別施策において、市が先導して、活性化協議会において検討・協議を進める施策を『リーディング施策』と位置づけ。

個別施策における青字◎はリーディング施策

公共交通施策	個別施策の概要	実施主体
目標1 移動困難者をなくす公共交通 施策1.「流山おでかけシステム」のブランディング ① ◎公共交通の利用状況・運行状況・取組状況の見える化 ② 公共交通の魅せる化・モビリティマネジメントの実施	①バスの利用状況等に関するデータの公表や、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り、分かりやすさの向上を図る。 ②令和3年度に作成する公共交通マップの配布等を通じて、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。	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)
目標2 快適に楽しく移動できる公共交通 施策2. 市内公共交通サービスの一体化 2-1. バス運賃制度の一元化 ① ◎流山ぐりんバスの運賃の見直し ② ◎公共交通運賃の定額制度(サブスクリプション)の導入 2-2. 公共交通サービスの向上とその提供 ① ◎サービス水準の維持・確保 ② 事業者間におけるサービス内容の協議・調整 2-3. 公共交通の提供ルールの実用 ① ◎公共交通の提供ルールの運用 ② 流山ぐりんバスの導入・継続・変更・廃止に関するルールの運用 ③ 代替手段導入ルールの運用	①流山ぐりんバスの持続的な運営を可能とするために、流山ぐりんバスの運賃の引き上げや割引制度等を含めた運賃体系の見直しを図る。 ②一定の運賃で市内の公共交通が利用できるサービスの導入について、活性化協議会で検討。 ①基幹的バス路線等のサービス水準の維持・確保を検討。またサービス維持・確保に向けて、市及び事業者は支援・需要確保を検討。 ②分かりやすいバスの案内・周知方法など、サービスの一体化に向け、市及びバス事業者は、協議を行う。	流山市、バス事業者、鉄道事業者(参画希望者のみ) 流山市、バス事業者及び他の交通事業者(参加希望者のみ)
施策3. 公共交通サービスのユニバーサルデザイン化 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 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	①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、各種施策の周知・拡充について検討。 ②バスの行先表示・待合環境の改善等の利用しやすさの改善や、走行環境の安全性の改善について、関係者間で協力して推進。	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)、警察
目標3 市民みんなが責任をもつて支える公共交通 施策4. 観光施策との連携 ① 観光・商工関連団体と交通事業者の連携強化 ② ◎公共交通運賃定額制度と観光との連携	①イベント実施時等に、来訪者の円滑な移動に向けて、関係者間で連携。 ②来訪者に対する市内公共交通1日乗り放題切符の販売等について、施策2-1. ②とあわせて検討。	流山市、鉄道事業者、バス事業者、観光協会、商工会議所、タクシー事業者(流鉄沿線活性化実行委員会、(株)流山ツーリズムデザイン)
施策5. モビリティ革命への対応 MaaSや新技術等の実証実験に関する情報提供	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。	流山市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

● 推進方針と活性化協議会の運営

活性化協議会は、以下の構成員とし、各主体の基本的な役割を以下のように定め、目標の実現に向けて取り組む。
 なお、公共交通施策(事業)実施に当たっては、交通事業者間や交通事業者と行政間での実務的な協議・調整や、公共交通の利用者である市民の要望を把握する場が必要であることを踏まえ、活性化協議会の下部組織として、実務者分科会及び市民分科会を設置し、施策の推進を図る。

主体	行政	学識経験者	交通事業者	運転者が組織する団体	市民	道路管理者・交通管理者	その他関係者
主な役割	・関係者との調整役 ・公共交通の維持、改善の取組を実施	・協議会運営にあたってのコーディネート役 ・施策・事業実施の助言	・行政等と協議・調整 ・実現に向けた検討 ・情報提供・発信	・労働環境等の観点から、公共交通施策に対し助言	・公共交通を維持に向けて、主体的に公共交通の需要確保等を実施	・公共交通運営の正当性、妥当性、道路交通に対する安全性等を評価	・行政や交通事業者等と連携した取組に協力

活性化協議会の運営においては、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)のタイミングでそれぞれ活性化協議会・分科会を開催。