

流山ぐりーんバス等
地域公共交通導入の手引き

令和4年4月
流山市

目次

1章. はじめに.....	1
2章. 本手引きの使い方.....	2
3章. 地域公共交通導入の検討手順.....	3
4章. 流山ぐりんバスの継続・変更・廃止について	10
5章. バス以外の移動支援手段の継続・変更・廃止等について	13

1章. はじめに

流山市では、社会情勢の変化等により公共交通サービスの維持・確保が難しくなる中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域のニーズを踏まえ、地域自らが交通をデザインし、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「流山市地域公共交通計画」を、令和4年2月に作成しました。

この計画では、市域の中で相対的に公共交通が利用しにくい、新規の公共交通サービスの導入が検討されるべき「公共交通検討地域(P3 参照)」について、本計画の推進により解消することを一つの目標としています。

本手引きでは、主として「公共交通検討地域」を対象とした、同地域の需要に対応する新規の民間サービスや流山ぐりんバス、バス以外の移動支援手段の新規導入に関する検討の手順や、流山ぐりんバスの既存ルート継続・サービス見直し・廃止の検討手順に加え、市民・行政・流山市地域公共交通活性化協議会(※)の役割分担について、明記しています。

新たな交通サービスの導入が必要とお考えの地域、流山ぐりんバスが導入されている地域、バス以外の移動支援手段が必要とお考えの地域の市民皆様、是非ご活用ください。

※流山市地域公共交通活性化協議会(以下、『活性化協議会』と略す)

行政、交通事業者、関連団体、市民代表、学識経験者により構成され、流山市内の地域公共交通に関する施策等について協議・調整を行う機関。

2章. 本手引きの使い方

本手引きの使い方について、ニーズごとに参照していただきたい章を整理しましたので、検討の際参考にしてください。

ニーズ	本手引きの使い方
民間交通事業者へ、 新たな交通サービスの提供を要望したい	3章
・新たに流山ぐりんバスの導入を検討したい ・既存の流山ぐりんバスを維持したい ・既存の流山ぐりんバスのサービス(ルート、バス停の位置、ダイヤ等)を見直したい	3章→4章
バス以外の移動支援手段について検討したい	3章→5章

3章. 地域公共交通導入の検討手順

(1) 検討に当たっての条件

地域の要望による新規交通サービス導入について検討が可能なのは、以下の地域です。

検討が可能な地域の条件	<ul style="list-style-type: none">・ 公共交通検討地域を含む一団の地域であること(※) (既存バス路線の減便や廃止により、新たに公共交通検討地域となった一団の地域を含む)
--------------------	--

※ 公共交通検討地域

流山市地域公共交通計画の検討に当たり実施した市民アンケートにおいて、公共交通での移動ニーズが高い目的地として、以下に示す鉄道駅周辺施設および市役所等が挙げられました。このうち、日常的な利用としては、各地域で最寄となる駅周辺に立地する施設への移動ニーズが高く、非日常的な利用としては、市内のいずれの地域においても、流山おおたかの森駅周辺施設および市役所等への移動ニーズが高いことが分かりました。

<ul style="list-style-type: none">・ <u>流山おおたかの森駅</u> ・ 南流山駅 ・ 江戸川台駅 ・ 初石駅・ 流山セントラルパーク駅 ・ 平和台駅 ・ 南柏駅 ・ 新松戸駅・ <u>市役所等(市役所、出張所、窓口センター)</u> <p>赤字：非日常利用として、市内のいずれの地域においてもニーズが高い 黒字：日常利用として、各地域の最寄となる拠点駅に対してニーズが高い</p>

これらの目的地に対する公共交通のサービス水準を把握するため、流山市内全域を100m四方のメッシュに分割し、各メッシュからの一般化時間を計算しました。一般化時間とは、運賃・料金を時間換算し、所要時間と合計した指標です。計算に当たっては、令和2年4月時点の公共交通のダイヤ、運賃をもとに、しました。

計算の結果、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く、一定以上の人口集積がある地域を『公共交通検討地域』と定義しました。具体的には、次頁図のとおりです。

※本ルールは、新規の公共交通サービスの導入が検討されるべき「公共交通検討地域」を対象としたものですが、「公共交通検討地域外」の検討を妨げるものではありません。

公共交通検討地域の定義	
日常利用	各地域の最寄拠点駅について、一般化時間が30分以上かつ人口50人/ha以上のメッシュ（各メッシュから最寄拠点駅に対して評価）
非日常利用	流山おおたかの森駅周辺施設、市役所等については、一般化時間が60分以上かつ人口50人/ha以上のメッシュ（市全域のメッシュについて評価）

その結果、令和2年4月時点の公共交通サービスでは、以下に示すメッシュが公共交通検討地域に該当することが分かりました。なお、市役所等については、該当メッシュはありませんでした。

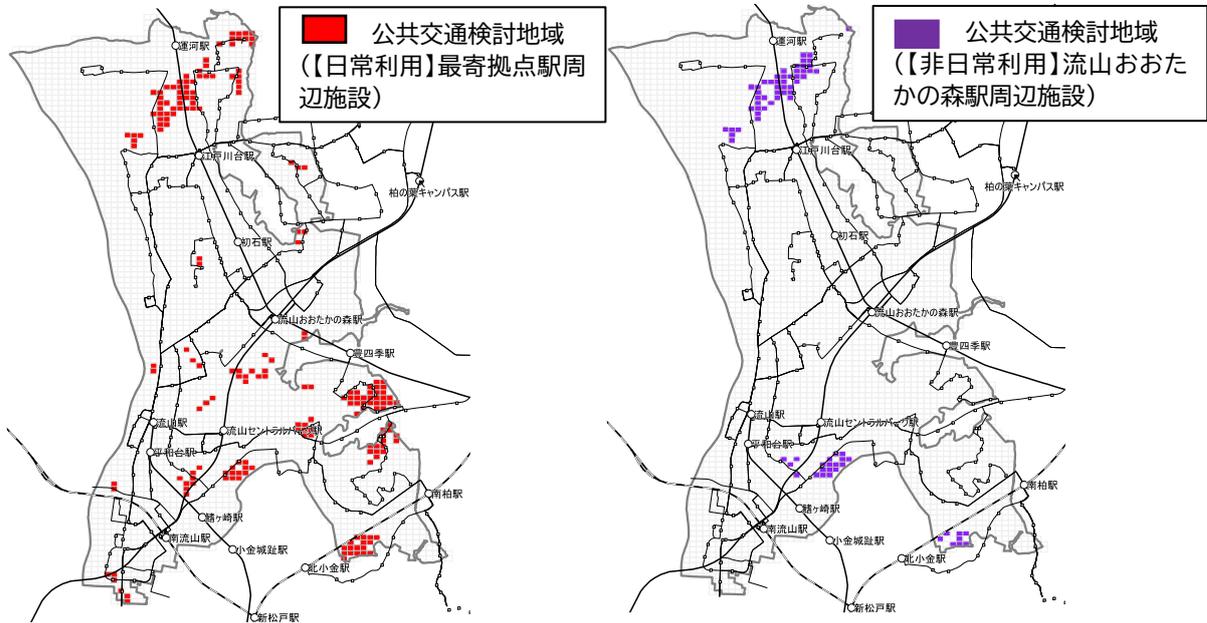


図 公共交通検討地域（令和2年4月時点）

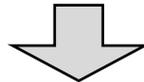
(2) 検討の手順

① 事前準備

対象地域の市民等により検討のための**地域組織を立ち上げ**ます。地域組織は、以下の要件を満たす必要があります。



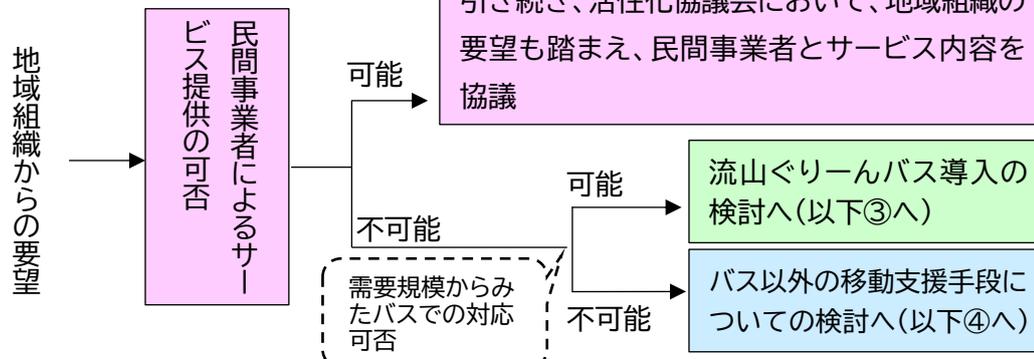
- 地域の代表として継続的に活動できる
- 地域内の市民等が5名以上含まれている
- 組織の活動内容や代表者(連絡窓口)が明確である
- 組織の設立について、地域内の自治会の同意を得ており連携が可能である
- 地域内の公共交通課題を十分に認識している。もしくは、把握するために主体的に活動ができる
- 地域内の市民等のニーズ把握や要望のとりまとめ・調整や活性化協議会との協議など、施策の検討や実施・継続に対し、主体的に参画できる



地域組織が立ち上がった段階で、市は活性化協議会を開催

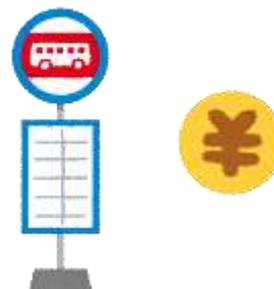
② 活性化協議会で協議

市は、活性化協議会において、地域組織からの要望をもとに、**以下の流れで協議**を行います。



③流山ぐりーんバス導入の検討

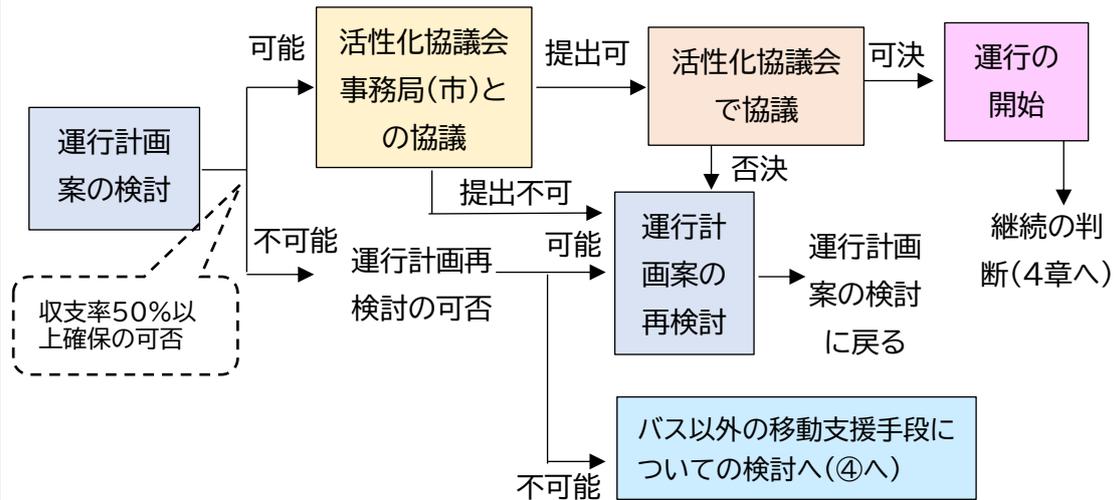
- 地域組織において、運行計画案を作成します。
(ルート、バス停位置、ダイヤ)
- また、地域組織は、その路線においてどの程度の収入が得られるかを把握するため、住民アンケート等により利用意向を把握し、収入の見込みを計算します。市より運行に係る経費等の情報を提供しますので、収支率(収入/支出)を計算します。
- 地域組織は、収支率が50%以上確保できる見込みがある場合は、市と協議し、検討内容等が以下の流山ぐりーんバス導入基準を満たしているか、また、運行事業者や警察等の関係機関等への確認を行います。
- 市が活性化協議会への議題として提出可能と認めた場合は、活性化協議会において、運行計画案を協議し、内容が可決された場合は、運行開始の手続きに入ります。



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、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
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 ○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 ○運行開始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 ○公共交通検討地域の利便性向上を主たる目的とすること ○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	活性化協議会事務局において、運行計画案について、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	50%以上の収支率が見込まれること

次頁につづく

- 一方、予想される収支率が50%に満たない場合など、市により活性化協議会への議題として提出不可とした場合や、活性化協議会において運行計画案が否決された場合は、**地域組織は運行計画案の再検討**を行います。
- 運行計画案の再検討が困難である場合は、バス以外の移動手段についての検討(④)へ移行します。バス以外の移動手段とは、乗合・相乗りタクシー等をいいます。



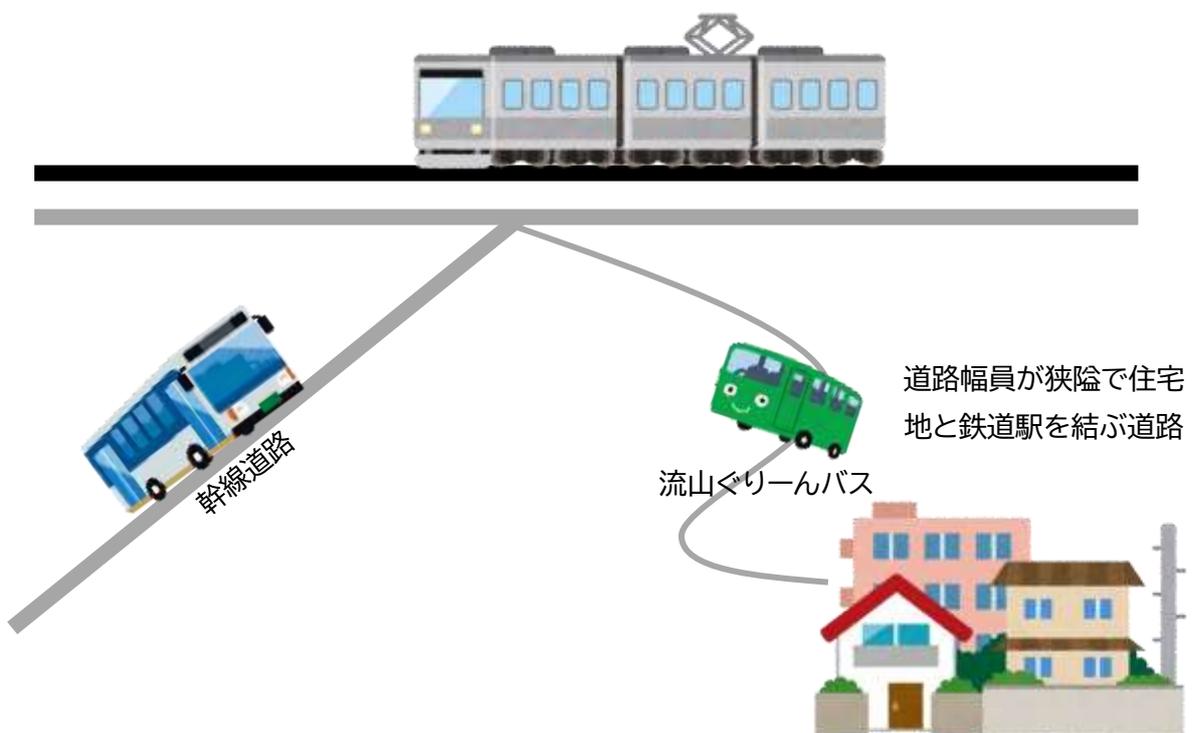
【参考】流山ぐりーんバスの役割

- 流山市内には、鉄道、民間路線バス、タクシー・福祉タクシー、流山ぐりーんバスの公共交通機関があります。
- これらの交通機関のなかで、流山ぐりーんバスは以下のような役割を担っています。

市内公共交通における流山ぐりーんバスの役割

道路幅員が狭隘であることなど、民間バス路線の運行が困難な住宅地内と鉄道駅間を結ぶことを目的として、市が路線運行を行うコミュニティバス(※)

- 流山ぐりーんバスの新たなルート導入や既存ルートの継続・サービスの見直しに当たっては、この役割に整合したものであることが必要です。
- また、流山ぐりーんバスは、既存の鉄道や路線バスとの共存が重要です。経路の重複を避け、既存の公共交通でカバーしきれない部分を、補うものです。



※「コミュニティバス」とは、交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、バス事業者に委託して運送を行う乗合バス等を言います。

活性化協議会での協議の結果、バス以外の移動支援手段での対応が妥当となった場合の基本的な検討手続きは、以下の通りです。なお、導入の可否等に関する具体的な判断基準等については、事案ごとに活性化協議会において検討します。

④バス以外の移動支援手段・導入計画案の検討

- 地域組織において、バス以外の移動支援手段(乗合・相乗りタクシー等)の導入計画案(車両、運行形態など)を検討します。
- 地域組織は、市と協議し、導入計画案に問題がないかどうかを確認します。
- 市が活性化協議会への議題として、提出可能と認めた場合は、活性化協議会において、導入計画案を協議し、内容が可決された場合は、実証実験の手続きに入ります。
- 活性化協議会において導入計画案が否決された場合は、導入計画案の再検討を行います。



⑤実証実験、本格運行

- 一定期間、実証実験を実施し利用者数や収支の状況をモニタリングします。
- 収支が見込まれる場合は、本格運行の手続きに入ります。
- 収支が見込めない場合は、導入計画案の再検討を行います。
- なお、収支の判断基準については、事案ごとに活性化協議会において検討を行いますが、行政としての公的負担の考え方は流山ぐりーんバスの水準を基本とします。

4章. 流山ぐりーんバスの継続・変更・廃止について

(1) 継続・変更・廃止の検討

流山ぐりーんバスについては、**毎年度、継続に関する検証を行います**。任意の年度(初年度目)の収支率に従い、以下のように手続きを進めます。具体的な手続きの内容を次頁の表に示します。

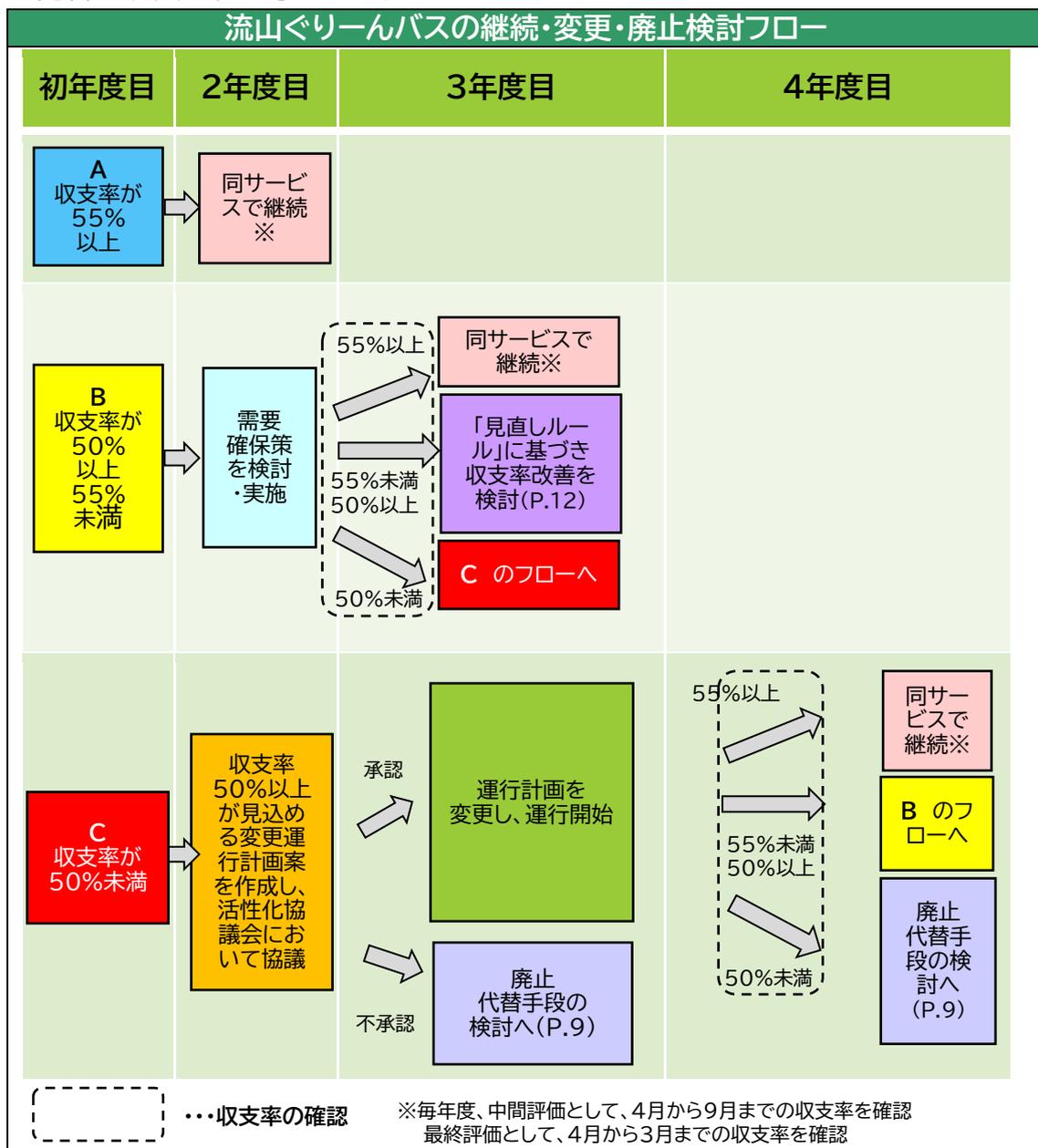


表 具体的な手続きの内容

区分	対象となる路線	手続き
継続 路線	初年度の収支率が55%以上となった路線	次年度も同じサービスで継続
対策 路線	初年度の収支率が50%以上55%未満となった路線	<ul style="list-style-type: none"> 市(※1)は、検討対象路線の沿線住民に対し、需要確保策を2年度目の9月末までに実施 中間評価(4月～9月)にて、2年連続で収支率が50%以上55%未満の場合、市は(※1)、「見直し基準」(次頁の(2)参照)に基づき収支率を改善する見直し案の検討を進め、2年度以降連続収支率が50%以上55%未満となった場合、変更路線への移行に備え、経路変更等の抜本的な見直し案(変更運行計画書案)の検討を進めます。(※2)。
変更 路線	初年度の収支率が50%未満となった路線	<ul style="list-style-type: none"> 中間評価(4月～9月)にて収支率が50%未満の場合、市は(※1)、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)を記載した変更運行計画書案の検討を進め、初年度の収支率が50%未満の場合、速やかに手続きを進める(※2)。 市(※2)は、2年度目の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、3年度目に運行の変更を実施する。 ⇒3年度目の収支率が55%以上の場合は「継続路線」へ、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」へ移行
廃止 路線	<ul style="list-style-type: none"> 3年度目の運行の変更が不承認となった変更路線 変更運行計画による運行の結果、3年度目の収支率が50%未満の路線 	<ul style="list-style-type: none"> 3年度目の収支率が50%未満となった場合、4年度目の活性化協議会において、運行の廃止について協議を行い、廃止について承認された場合、廃止手続きを実施する。 活性化協議会にて、バス以外の移動支援手段の検討が承認された場合は、その検討へ移行(3章)。

※1：令和4年3月時点で運行している路線については、市が実施。それ以降に運行を開始する路線については、地域組織が実施。

※2：令和4年4月以降に運行を開始する路線については、地域組織は、6月までに市へ見直し案を提出する。

(2)見直し基準

既存の路線について、サービスを見直す場合は、以下の基準に従って検討を行います。なお、サービスの見直しを提案できる主体は、「市・活性化協議会」、「市民等」であり、主体により見直しができる内容等が異なります。

表 具体的な手続きの内容

提案主体	市・活性化協議会	市民等
共通条件	見直しにより、利用者数の増加や収支率の改善が見込め、活性化協議会において、見直しが承認されること	
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」(7頁参照)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
運賃	<ul style="list-style-type: none"> 活性化協議会において実施 	<ul style="list-style-type: none"> 原則として提案できない
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」(7頁参照)における、「地域組織の責務」及び「サービス水準」の要件を満たしていること

5章. バス以外の移動支援手段の継続・変更・廃止等について

(1)継続・変更・廃止・見直しの手続き

乗合・相乗りタクシー等のバス以外の移動支援手段の「継続・変更・廃止・見直し」の手続きのルールについては、導入の検討に合わせ、活性化協議会において検討を行います。