

資料1

流山市地域公共交通計画(案)に対する意見と市の考え方

No.	該当ページ	当該箇所	ご意見等	ご意見の要旨	市の考え方	修正の有無	流山市地域公共交通計画 修正案
1-1				・提案主体が市民等である場合のバス停留所の新設・変更について、「周辺住民の合意」が要件とされるが、合意を得る際は、関係する全ての住民に確実に情報提供を行い、合意をとるようにしていただきたい。	・本ルールの運用においては、新設又は変更されるバス停の周辺住民とし、特にバス停前やその両隣の住民又は土地の所有者等へ情報提供の上、合意を得よう、地域組織もしくは沿線自治会の方へ要請の上、ルールを運用していきます。	無	
1-2	P27	流山ぐりーんバス見直しのルール	見直し基準に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とあるのはよいが、今まで合意なしに安全もおろそかにしてバス停留所が西松が丘に設置され、ルートが変更されていた。住宅地の中を通るため、特に安全面に関して懸念がある。住宅地には子たちの往来も多く、通行人、自転車で往来する人も多い。坂であるため、交差点でバスはスピードを出して通過する。何度か市に意見した際、改善を図るとのことであったが、一向に改善されず、スピードを出して通過し、危険である。ここは西松ヶ丘、名都借、松ヶ丘3丁目が入り組んでいるため、合意を得る際は全ての住民に確実に情報提供を行い、合意をとるようにしていただきたい。なおかつ、ルートの見直しを検討していただきたい。	・「松ヶ丘・野々下ルート」の一部、「西松ヶ丘1丁目」前後の経路について、特に安全面に懸念があるため、ルートの見直しを検討していただきたい。	・市民等を提案主体とする流山ぐりーんバスのルート・バス停の変更について、ルート変更は地域組織からの要請に依り、バス停の変更は地域組織又は沿線自治会からの要請に依ることとしています。 ・市民等を提案主体とする見直しの提案・要望については、内容によっては、市域全域に関することやサービス全般に関すること等、地域組織を通じての要請になじまないものもあることから、市民等からの提案・御意見等は、現在と変わらず随時受け付ける旨追記します。 ・なお、御意見のありましたバス停及びその前後の経路については、地元自治会連合会ほか多くの方からの御要望を受け、従前の経路を一部変更の上、設定したものであることから、見直しの検討にあつては、地元自治会など地域組織において話し合いをいただきたく、お願いします。	有	・計画書P27「(4)流山ぐりーんバス見直しのルール」について、以下の文章を追記します。 ⇒見直しに係る市民等からの要望や意見については、市ホームページの「市政へのご意見・ご要望 入力フォーム」等でも随時受け付けています。市民等を提案主体とする見直しについては、基本的には「地域組織もしくは沿線自治会」からの要請によるものとしますが、市域全域に関することやサービス全般に関すること等、地域組織を通じての要請になじまない内容については、必要に応じ、要望内容を受け、市で検討します。
1-3	P12	各法令・計画を根拠とした交通に関する施策	南柏駅西口周辺の流山市側に自転車置き場がない。柏市側には自転車置き場がいくつかあるが、流山市側にないため、不便である。自転車環境の充実として、南柏駅周辺に自転車置き場の設置を検討していただきたい。	・南柏駅西口に自転車駐車場の整備を検討していただきたい。	・南柏駅西口への自転車駐車場の整備のご要望について、柏市へ情報提供します。	無	

資料1 流山市地域公共交通計画(案)に対する意見と市の考え方

No.	該当ページ	当該箇所	ご意見等	ご意見の要旨	市の考え方	修正の有無	流山市地域公共交通計画 修正案
2-1	P2	本市の公共交通網	現在、土地区画整理事業が進められている流山セントラルパーク駅周辺は本計画の中で拠点駅に定められている一方、現在バス路線の乗入が限定的であり、駅勢圏の住宅地と同駅を連絡する路線が脆弱です。今後の整備進捗に合わせて、民間バス事業者の方が活発に路線再編を検討されることを期待していますが、再編時期を見誤ると、「公共交通が当てにされない住まい方(自家用車を前提とした住まい方)」が先に定着してしまう可能性もあると考えています。また、駅勢圏内である平和台や加台等、市内でも高齢化が進んでいる郊外住宅団地の世代交代等(30代~40代世帯の同地への住み替え促進)の観点でも、利便性の高い公共交通の存在をPRすることは有効だと考えます。今回の計画の中では明記されていませんが、まちづくりに合わせた戦略的な交通網の検討について、今後協議会等で議論される予定はありますでしょうか。	・流山セントラルパーク駅周辺について、バス路線の乗り入れが限定的で、駅勢圏の住宅地との連絡が脆弱である。 ・駅勢圏内の郊外住宅団地の世代交代等の観点で、利便性の高い公共交通の存在のPRが有効と考えるが、いかがか。 ・まちづくりに合わせた戦略的な交通網の検討について、今後協議会等で議論する予定はあるか。	・土地区画整理事業の進捗に合わせた交通網の検討については、幹線道路の開通や宅地供給見直しについて、協議会を通じた情報発信に努めて参ります。 ・施行地区内を通過する等の既存の「市内基幹的路線」「市内準基幹的路線」について、「30本/日以上」のサービス水準の維持・確保のため、地域組織からの要請に依らず、協議会にて協議・検討します。 ・既存バス路線の再編と併せての検討を要する場合には、独占禁止法特例法に基づくバス事業者間におけるサービス内容の協議・調整を図ります。 ・公共交通の存在のPRについては、計画書P16「施策1.「流山おでかけシステム」のブランディング」にて、対応して参ります。	有	・計画書P3、4「1-1公共交通を利用しにくい地域の改善」について、以下の文章を追記します。 ⇒「民間バス路線の新規開設や既存路線バスの経路変更・路線の廃止、土地区画整理事業の進捗に伴う道路の整備・宅地の供給などに合わせ、公共交通検討地域は、適時見直しを行います。」 ・P22「5-3公共交通サービス検討に係る全体フロー」の文章について、以下の文言を追記します。 ⇒なお、既存民間バス路線のサービス内容改善等の見直しや、新規路線開設等の新たなサービスの導入について、「2.市内公共交通サービスの一体化(見直す化)」を通じ、市は公共交通事業者と、協議や検討を行います。
2-2	P16		目標全てを達成する施策として、「流山おでかけシステム」のブランディングが筆頭施策として挙げられています。これは、基本的には現在展開されている公共交通サービスを大きく変えず、見える化・魅せる化を行うことで一体化を促進し、需要を引き出す施策だと理解しています。今後、運賃の見直しや、細かい調整を行うにしても、協議会としては基本的に現行の路線バス・ぐるりんバスのルート・ダイヤを基本とした地域公共交通体系が最適なものに近いので、あとは運用の部分で利便性を高める」という解釈をされているということが良いでしょうか。	・「流山おでかけシステム」のブランディングについて、基本的には現状の公共交通サービスを大きく変えず、見える化・魅せる化による情報の一体化促進により、需要を引き出す施策と理解する。 ・協議会としては、現行の公共交通体系が最適なものに近いという解釈をしているという理解でよいのか。	・地域公共交通活性化協議会としては、現行の公共交通体系が最適なものとは解釈していないことから、計画書P11に「一体感に欠け、利便性が損なわれている」と記載しています。 ・現案の施策について、現状の公共交通網を見直し、一体化を図ることで公共交通をより利用しやすいものにしてもらうものですが、この意図がより伝わるよう、表現を改めます。	有	・計画書P17~19の「施策2.市内公共交通サービスの一体化」について、以下のとおり表現を改めます。 旧)市内公共交通サービスの一体化 新)市内公共交通サービスの一体化・見直す化
2-3	P16	施策1.「流山おでかけシステム」のブランディング	GTFS化等による既存公共交通の一体化の推進により、若年層を中心に公共交通の利用推進が期待できると考えます。一方で、このようなサービスの恩恵を受けることができるターゲット層は、市内で公共交通を利用している方並びに利用したいと考えておられる方の全体数のうち、どの程度の割合を想定されているのでしょうか。また、もし仮に、ポータルサイトや経路検索サイト等にアクセスできない層が市内公共交通機関の主たるターゲットであるようならば、アクセスできない層への「おでかけシステム」側のフォローも併せて必要ではないかと考えていますが、何かお考えがございませうでしょうか。	・公共交通の一体化の推進により恩恵を受けることができるのは若年層が中心と考える。 ・市として、この恩恵を受けることのできるターゲット層は、市内公共交通利用者及び利用したいと考える方の全体数のうち、どの程度の割合を想定しているのか。	・御意見いただいたターゲット層の数値的な想定はしていません。	無	
2-4	P16			・ポータルサイトや経路検索サイト等にアクセスできない層への「おでかけシステム」側のフォローも併せて必要と考えるが、何か考えはあるか。	・計画書P16の「施策1.「流山おでかけシステム」のブランディング」の個別施策として、公共交通マップの配布やバスの乗り方教室等を通じての情報発信等を行うことで、モバイル端末等インターネット環境に依らない方法でも、公共交通に対する認知度の向上や利便性を魅せることを通じ、幅広い年齢層を対象とする「公共交通の魅せる化・モビリティマネジメントの実施」を進めます。	無	
2-5	P18	施策2-2.公共交通サービスの向上	サービス水準の維持・確保について、30分/日が閾値として設定されています。おそらく現行の市内基幹的路線の運行頻度を基準に設定されているのではと史料していますが、この水準を全市的に共通目標として設定することが妥当だと考えられた根拠を教えてください(例:30分/日以上にサービス水準の引き上げが必要な路線や、逆に30分/日までサービス水準を上げなくてもいい路線はないのでしょうか)。	・バス路線のサービス水準の閾値「30本/日」を全市的な共通目標として妥当と考えた根拠を教えてください。	・国土交通省による「都市構造の評価に関するハンドブック」における基幹的路線の基準を踏まえています。 ・また、「30本/日(概ね30分/本)」の運行頻度・間隔は、時刻表を見ずとも各バス停における発着時刻が分かりやすい・使いやすいことから、設定した数値です。	無	
2-6				・ぐるりんバスの見直しルールは制度化されるべきと考えるが、全路線一律の判断基準を置くことに問題はないのか。	・現時点では、行政サービスとしての公平性担保の観点から、地域によって扱いを変えることの必然性が見出せないため、全路線一律の判断基準が必要と考えています。 ・ルール運用の過程で、交通サービスへの需要と提供が著しく不整合となり、計画書P14に掲げる本計画の「基本方針と目標」と乖離が生じる場合、見直しルールの見直しを必要に応じ検討します。	無	
2-7	P28	流山ぐるりんバスの継続判断(継続・変更・廃止)ルール	ぐるりんバスの見直しルールは制度化されるべきだと考えます。一方で、現在、路線によって利用者属性や利用者確保状況が様々である中、全路線一律の判断基準を置くことに問題はないのでしょうか。また、閾値として定められている50%・55%の設定根拠を教えてくださいいただけますと幸いです。	・閾値50%、55%の設定根拠を教えてください。	・「収支率50%」については、平成17年の運行開始から2か年の試行運行事業評価により、当時の構想路線の導入コストと予算規模の許容額との兼ね合いから、50%と定め、今日まで運用してきました。 ・計画策定以前との運用の一貫性・サービス提供の公平性の点に鑑み、本計画でも50%の数値を踏襲するものです。 ・55%未満については、いわゆるコロナ禍前、令和元年度以前の収支実績・経験則による数値であり、翌年度の収支率が運行計画変更の基準値50%未満となる可能性を示唆する危険水域とし、設定するものです。 ・閾値50%、55%について、ルール運用の過程で、交通サービスへの需要と提供が著しく不整合となり、計画書P14に掲げる本計画の「基本方針と目標」と乖離が生じる場合、閾値の見直しを必要に応じ検討します。	無	

資料1

流山市地域公共交通計画(案)に対する意見と市の考え方

No.	該当ページ	当該箇所	ご意見等	ご意見の要旨	市の考え方	修正の有無	流山市地域公共交通計画 修正案
3-1	P8 P27 ～ 30	流山ぐりーんバスの見直しのルール、流山ぐりーんバスの継続判断(継続・変更・廃止)ルール	流山ぐりーんバスの美田・駒木台ルートの収支率が50%に達していないことが分かりました。そして、50%以下の場合、継続・変更・廃止が取り上げられています。そこで、廃止されるわけにはいきませんので収支率を上げる考えを下記しますので、検討をお願いします。 1. 現在の40分間隔を20分にすることで、ぐりーんバスが自分の足である認識を市民の皆に持っていただくことです。40分では自分の足にはなれません。 2. 通勤・通学市民の利用者は休み以外は便利であれば利用するわけで、このことを考えてのサラリーマンには定期券の発行と学生には学割の発行が有意義と考えます。 3. 高齢者の利用はほとんどが買い物と東京方面などのお出かけになります。市民に魅力あるスーパーマーケットの誘致(例えば、ジャパンミート・コストコ・ロピアなど)をぐりーんバス運行ルートに配置することで必然的に利用することになります。 4. ぐりーんバスの利用を自治会に依頼し、毎月の収支率の報告をする。また、停留所ごとの乗車率を公開する。 5. 以上の方策を実施しても収支率50%不可の場合は利用運賃の見直しを実施し利用者に理解を求める。廃止することは最後の・最後の手段だと思います。	・流山ぐりーんバス美田・駒木台ルートについて、20分間隔の運行を検討願います。	・計画書P18に記載のとおり、流山ぐりーんバスのサービス水準については「30本/日≒30分に1本程度以上の運行」としています。 ・計画書P27に記載の「流山ぐりーんバス見直し基準」に則ったサービス内容見直し案とし、計画書P28に記載のとおり適時検討します。	無	
3-2				・収支率向上のため、定期券や学割の導入が有意義と考える。	・計画書P17記載の「流山ぐりーんバスの運賃見直し」の検討において、民間路線バスとの運賃平準化の検討と合わせ、割引制度を含めた運賃体系見直しの一つとして、検討します。	無	
3-3				・ぐりーんバスのルート沿道に集客施設を誘致する、もしくは、ルートを集客施設沿道に設定するのが、収支率向上のため有効と考える。	・計画書P27に記載の「流山ぐりーんバス見直し基準」に則ったサービス内容見直し案の適時検討にて、集客施設の立地状況やその規模を考慮しつつ検討します。 ・ 集客施設の用地は都市計画によってある程度決まってくることや、実際に立地するには公共交通アクセスへの配慮が求められることから、施設の立地情報を収集しながら、施設に公共交通でアクセスできるような検討を進めて参ります。	無	
3-4				以下の策が有効と考える。 ・ぐりーんバス利用の自治会への依頼 ・毎月の収支率の報告 ・停留所毎の乗車率の公開	・自治会への利用喚起については、計画書P28・29に記載する「収支率実績が50%以上55%未満」となった翌年度に実施する「需要確保策」とし、実施します。 ・毎月の収支率の報告については、現在、各月ごとにホームページに掲載しています。また、コロナ禍により取り止めていた、バス車内への収支率の掲示を、新型コロナウイルス感染症の情勢を見定め、再開します。 ・停留所毎の定期的な乗車数の把握は、新規の機材導入等を要するため、運行委託先のバス事業者と協議・検討するとともに、停留所毎の乗車数のデータ取得が可能となった場合、そのデータの公開を検討します。	無	
3-5				・運賃の見直しは、No.3-1から3-4の方策を実施しても収支率50%を確保できない場合とすべき。 ・経路の一部廃止や路線そのものの廃止は最後の手段と考える。	・運賃の見直しについては、収支率の実績に関わらず検討を進めます。 ・既存の経路の一部廃止や路線そのものの廃止については、計画書P29「流山ぐりーんバスの継続・変更・廃止検討フロー」の「C.収支率が50%未満」の場合のフローに従い、年間の収支率実績が50%未満となった翌々年度にて、「運行計画の変更」もしくは「廃止・代替手段の検討」に依ることとします。 ・なお、このフローの運用開始は、計画書P29記載のとおり令和4年度からを予定しますが、新型コロナウイルス感染症の情勢に鑑み、令和5年度以降に延期する可能性があります。	無	