

公共交通で気軽におでかけできるまち
～おでかけクオリティ向上宣言～

流山市地域公共交通計画(案)

流 山 市

令和4年3月(予定)

目次

第1章. 計画の背景:流山市における公共交通の課題.....	1
1-1 公共交通を利用しにくい地域の改善.....	3
1-2 交通需要の多様化への対応.....	5
1-3 交通事業者間の連携を促す環境の変化.....	6
1-4 公共交通サービスの持続的な維持・確保.....	7
1-5 行政による公共交通サービスの基準の明確化.....	7
第2章. 計画の位置づけ.....	9
2-1 関連法令・計画と本計画との関連性.....	9
2-2 各法令・計画を根拠とした交通に関する施策.....	10
第3章. 計画区域と計画期間.....	13
3-1 計画区域.....	13
3-2 計画期間.....	13
第4章. 基本方針と目標.....	14
第5章. 公共交通施策(事業)と実施主体.....	15
5-1 各目標を達成するための公共交通施策.....	15
5-2 個別施策の概要と実施主体.....	16
5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー.....	22
(1)公共交通のサービス維持・確保検討ルール.....	23
(2)導入検討地域での民間事業者による新規サービス提供の検討ルール.....	24
(3)流山ぐりーんバス導入ルール.....	25
(4)流山ぐりーんバス見直しのルール.....	27
(5)流山ぐりーんバスの継続判断(継続・変更・廃止)ルール.....	28
(6)代替手段の検討ルール.....	31
第6章. 計画の達成状況の評価.....	32
第7章. 推進方針.....	35
第8章. 活性化協議会の運営方針.....	37
用語解説.....	39
参考資料編	
参考1 市民アンケート調査.....	参-1
参考2 一般化時間による交通利便性の評価.....	参-10
参考3 計画策定までの経緯.....	参-16

第1章. 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(市内の主要拠点駅を結ぶ基幹的路線、準基幹的路線及び一般路線)並びに流山ぐりんバス、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っています。(表1-1、図1-1)、市域に占める公共交通のカバー率は高いものの、そのサービスは各事業者個別の提供であり、一体感に欠け、利便性が損なわれている点に課題があります。

国は、地域の移動ニーズを踏まえ、地域が自ら交通をデザインし、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下、活性化再生法)を令和2年11月に改正しました。この改正により、地方公共団体は、地域の運送サービスの持続可能な提供に係る基本的な方針を定める、マスタープランとなる「地域公共交通計画」の作成が努力義務となり、市の公共交通に対する関与が一層重要となりました。さらに、いわゆるコロナ禍等社会経済情勢の変化に伴う公共交通サービスの需要縮小等により、地域が主体となった公共交通の維持・確保の重要性が高まっています。

これらを背景として、市内の多様な公共交通を貴重な“資源”と捉え、これらの一体化を図り、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です。

表1-1 本市における各公共交通機関等の役割

交通機関		本市における役割等
鉄道		公共交通の主軸。東京方面等への広域な交通を担う。
バス	市内基幹的路線	民間バス路線で、市内主要拠点駅※1(流山おおたかの森駅、南流山駅、江戸川台駅、南柏駅※2)を起点又は終点とし、主な運行区間が流山市内であることが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(※3)
	市内準基幹的路線	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民間バス路線(極端に本数が少ない路線は除く)
	地域間路線	複数の市にまたがる民間バス路線
	特定施設路線	特定の民間施設を主たる目的地とする路線
	流山ぐりんバス	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
タクシー、福祉タクシー		鉄道駅への端末交通及び需要規模が小さな地域におけるドア・ツー・ドア輸送を担う

※1 市民アンケートにおける日常的な移動の目的地において上位の鉄道駅。

※2 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。

※3 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に基づき設定。また、本数と利用者数の関係から、市内における公共交通サービス水準として、利用者目線で効果的な路線の目安となる本数として整理。

1 計画の背景

2 計画の位置づけ

3 計画区域と計画期間

4 基本方針と目標

5 施策と実施主体

6 達成状況の評価

7 推進方針

8 協議会の運営方針

用語解説

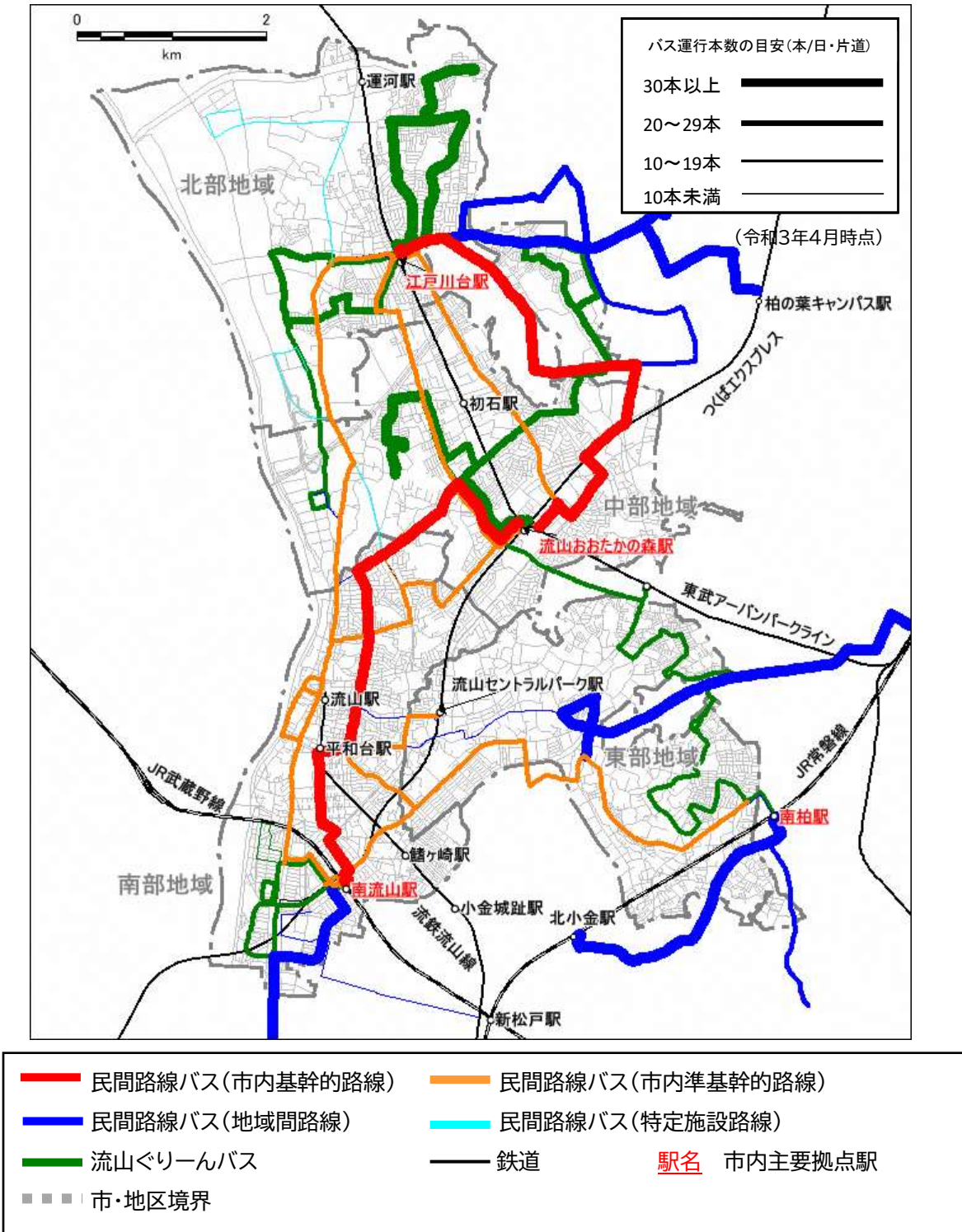


図 1-1 本市の公共交通網

1 計画の背景

2 計画の位置づけ

3 計画区域と計画期間

4 基本方針と目標

5 施策と実施主体

6 達成状況の評価

7 推進方針

8 協議会の運営方針

用語解説

第1章 計画の背景:流山市における公共交通の課題

1-1 公共交通が利用しにくい地域の改善	1-2 交通需要の多様化への対応	1-3 交通事業者間の連携を促す環境の変化	1-4 公共交通サービスの持続的な維持・確保	1-5 行政による公共交通サービスの基準の明確化
-------------------------	---------------------	--------------------------	---------------------------	-----------------------------

1-1 公共交通を利用しにくい地域の改善

本計画策定のために実施した市民アンケート(参考資料 P.1)において、「日常的によく行く目的地」、「公共交通を利用して行けると便利だと思ふ目的地」について把握を行ったところ、鉄道駅、スーパー、商業施設、医療施設、健康関連施設、市役所等が多く挙げられました。挙げられた施設について鉄道駅との位置関係を調べたところ、以下に示す鉄道駅から徒歩圏内に多く立地していることが明らかとなりました。そのため、本計画では、以下に示す鉄道駅周辺施設及び市役所等を公共交通での移動ニーズが高い目的地と定義しました。

公共交通での移動ニーズが高い目的地のうち、日常的な利用としては、各地域で最寄となる駅の周辺に立地する施設へのニーズが高く、流山おおたかの森駅周辺施設及び市役所等については、非日常的な利用として、市内のいずれの地域(北部、中部、南部、東部)においてもニーズが高いことが分かりました。

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
- ・初石駅
- ・南柏駅
- ・南流山駅
- ・流山セントラルパーク駅
- ・新松戸駅
- ・江戸川台駅
- ・平和台駅
- ・市役所等(出張所、窓口センター含む)

※赤字の目的地は、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
黒字の目的地は、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

これらの移動ニーズを踏まえると、日常的には、各地域の最寄となる拠点駅までの行きやすさを確保することが必要であり、非日常的には、流山おおたかの森駅周辺施設に対して、市内全域からの行きやすさの確保が必要であると考えられます。また、市役所については、出張所・市民窓口センターにおいて、戸籍や住民登録、印鑑、税、児童手当等の事務手続き、証明書発行、届け出に対する取次ぎ業務等がなされていることから、非日常的に、各地域から最寄となる市役所もしくは出張所・市民窓口センター(以降、「市役所等」という。)への行きやすさを確保することで、移動ニーズに概ね対応できるものと考えられます。

1 計画の背景

2 計画の位置づけ

3 計画区域と計画期間

4 基本方針と目標

5 施策と実施主体

6 達成状況の評価

7 推進方針

8 協議会の運営方針

用語解説

1-1 公共交通が利用しにくい地域の改善	1-2 交通需要の多様化への対応	1-3 交通事業者間の連携を促す環境の変化	1-4 公共交通サービスの持続的な維持・確保	1-5 行政による公共交通サービスの基準の明確化
-------------------------	---------------------	--------------------------	---------------------------	-----------------------------

公共交通での移動ニーズが高い目的地に対する現状の公共交通のサービス水準を把握するため、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(参考資料 P.10)を算出しました。算出結果より、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、日常・非日常の利用に応じ、以下のように『公共交通検討地域(参考資料 P.14)』と定義しました。

公共交通検討地域の定義	
日常利用	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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、現状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(図 1-2)。

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。

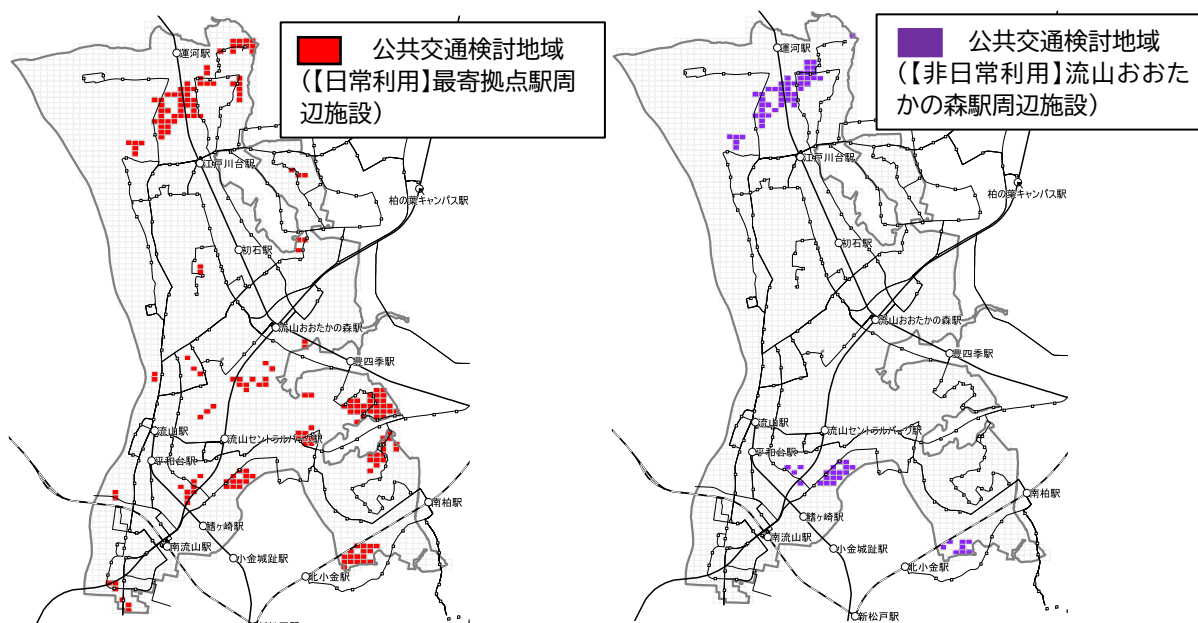


図 1-2 公共交通検討地域 (令和2年4月時点)

(左:【日常利用】最寄拠点駅周辺施設に対する 右:【非日常利用】流山おおたかの森駅周辺施設に対する)
 ※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。

1 計画の背景

2 計画の位置づけ

3 計画区域と計画期間

4 基本方針と目標

5 施策と実施主体

6 達成状況の評価

7 推進方針

8 協議会の運営方針

用語解説

第1章 計画の背景:流山市における公共交通の課題

1-1 公共交通が利用しにくい地域の改善	1-2 交通需要の多様化への対応	1-3 交通事業者間の連携を促す環境の変化	1-4 公共交通サービスの持続的な維持・確保	1-5 行政による公共交通サービスの基準の明確化
-------------------------	---------------------	--------------------------	---------------------------	-----------------------------

1-2 交通需要の多様化への対応

つくばエクスプレス沿線での土地区画整理事業が進展し、人口増加が続いています。特に、子育て世代等の若い世代の流入が顕著で、それに伴い、東京区部への鉄道での通勤等の需要が増加するとともに、駅への端末交通としてのバス利用も増加しています(図 1-3)。

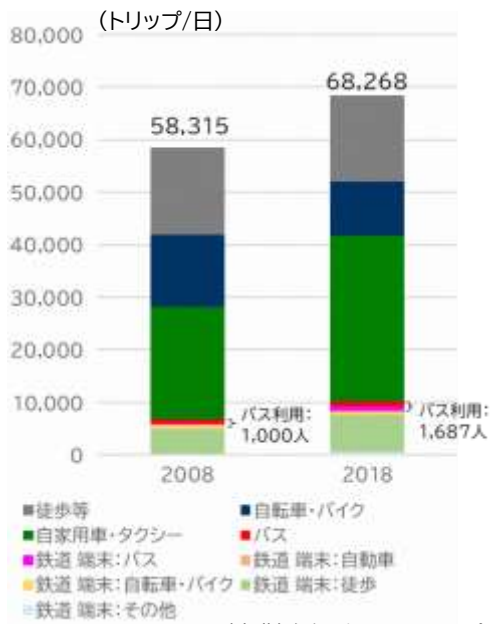
一方、高齢化の進展により高齢者の外出も増加しており、それに伴い、バスの利用も増加しています(図 1-4)。

また、イベントの開催時には、市外から多くの来訪者が訪問しています(図 1-5)。

このように、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です。



(出典)各年パーソントリップ調査
図 1-3 非高齢者の市内から東京区部への交通需要



(出典)各年パーソントリップ調査

図 1-4 市内高齢者(65歳以上)の全目的交通機関別発生量



(出典)流山市 HP(イベント来場者実績)

図 1-5 イベントにおける来訪者数及び市外来訪割合

1 計画の背景

2 計画の位置づけ

3 計画区域と計画期間

4 基本方針と目標

5 施策と実施主体

6 達成状況の評価

7 推進方針

8 協議会の運営方針

用語解説

1-1 公共交通が利 用しにくい地域 の改善	1-2 交通需要の多 様化への対応	1-3 交通事業者間 の連携を促す 環境の変化	1-4 公共交通サービ スの持続的な維 持・確保	1-5 行政による公共 交通サービスの 基準の明確化
---------------------------------	-------------------------	----------------------------------	-----------------------------------	-------------------------------------

1-3 交通事業者間の連携を促す環境の変化

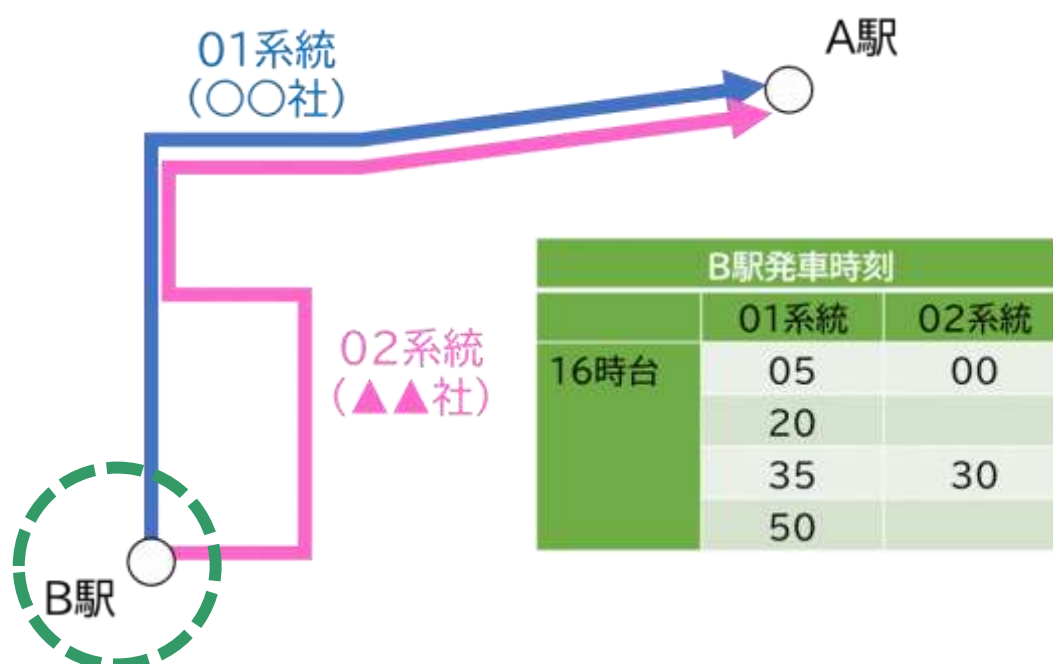
市内には多様な公共交通が存在し、複数の交通事業者によりサービスが提供されています。

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、鉄道とバスとの調整は実施されてきましたが、バス事業者間の直接的な調整については、独占禁止法の制約もあり困難でした。このことにより、例えば下図に示すように複数の事業者が同一区間で運行する路線において、運行間隔にバラつきがあるなど、地域の公共交通サービス全体の観点から課題がありました。

しかしながら、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し、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となり、事業者間の連携強化により、効率的に利便性の向上を図れる可能性が広がりました。

異なる事業者による運行で課題となる例

B 駅周辺から A 駅までバスを利用する利用者の一部はどちらの路線も選択できると考えられる。現状ではバス事業者間による調整が難しいが、これらの路線を共同で経営する認可を受けることで、ダイヤ調整が可能となり、公共交通サービスの向上が見込まれる。



- 1 計画の背景
- 2 計画の位置づけ
- 3 計画区域と計画期間
- 4 基本方針と目標
- 5 施策と実施主体
- 6 達成状況の評価
- 7 推進方針
- 8 協議会の運営方針
- 用語解説

第1章 計画の背景:流山市における公共交通の課題

1-1 公共交通が利 用しにくい地域 の改善	1-2 交通需要の多 様化への対応	1-3 交通事業者間 の連携を促す 環境の変化	1-4 公共交通サービ スの持続的な維 持・確保	1-5 行政による公共 交通サービスの 基準の明確化
---------------------------------	-------------------------	----------------------------------	-----------------------------------	-------------------------------------

1-4 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、交通事業者は大打撃を受けています。市内のバス路線においても利用者数は、令和2(2020)年度で対前年比約30%減となっており、公共交通サービスの維持が厳しい状況になっています(図1-6)。

そのため、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移動できる施策等について、行政・交通事業者・企業・市民が連携・協力して検討することが重要になっています。

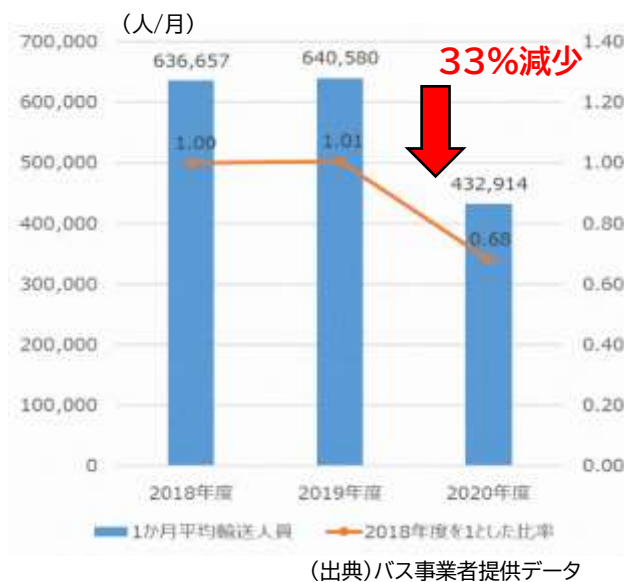


図1-6 市内を經由する民間バス路線の利用者数の推移

1-5 行政による公共交通サービスの基準の明確化

流山ぐりーんバスは、収支率が50%以上見込まれる路線において運行してきましたが、一部路線においてこの基準を満たさなくなりつつある(図1-7)一方、今後新たに導入が必要となる地域も想定されます。現在、流山ぐりーんバスについては、導入や継続等に関する検討プロセスが明確になっていないことから、これらを明確にする必要があります。

また、流山ぐりーんバスは、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があります(表1-2)。流山ぐりー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、運賃水準の見直しが必要になっています。

1 計画の背景

2 計画の位置づけ

3 計画区域と計画期間

4 基本方針と目標

5 施策と実施主体

6 達成状況の評価

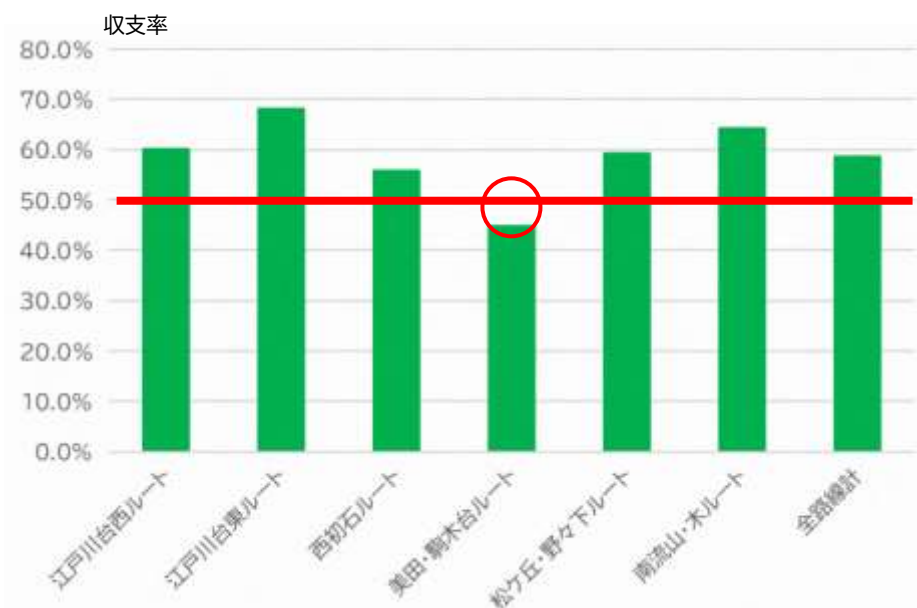
7 推進方針

8 協議会の運営方針

用語解説

第1章 計画の背景:流山市における公共交通の課題

1-1 公共交通が利 用しにくい地域 の改善	1-2 交通需要の多 様化への対応	1-3 交通事業者間 の連携を促す 環境の変化	1-4 公共交通サービ スの持続的な維 持・確保	1-5 行政による公共 交通サービスの 基準の明確化
---------------------------------	-------------------------	----------------------------------	-----------------------------------	-------------------------------------



(出典)流山市データ

図1-7 令和元年度における流山ぐりんバスの路線別収支率

表 1-2 市内公共交通における運賃・料金比較

交通手段	運賃・料金			
	東武バスイースト、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)

- 1 計画の背景
- 2 計画の位置づけ
- 3 計画区域と計画期間
- 4 基本方針と目標
- 5 施策と実施主体
- 6 達成状況の評価
- 7 推進方針
- 8 協議会の運営方針
- 用語解説

第2章 計画の位置づけ

2-1 関連法令・計画 と本計画の関 連性	2-2 各法令・計画を 根拠とした交通 に関する施策
--------------------------------	-------------------------------------

第2章. 計画の位置づけ

2-1 関連法令・計画と本計画との関連性

流山市地域公共交通計画(以下、「本計画」)は、流山市総合計画等を上位計画として、これらとの調和をとりつつ、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(図 2-1)。

なお、つくばエクスプレスの開業を見据え、市内公共交通体系の方針を検討した『流山市公共交通体系策定調査(平成 17 年 3 月)』における公共交通体系の方針も参考とします。また、施策を通じ「持続可能な開発目標(SDGs)」の達成にもつなげていきます(本計画と関連のある目標「3」「8」「11」「17」)。



図2-1 関連法令・計画と本計画との関連性

2-1 関連法令・計画 と本計画の関 連性	2-2 各法令・計画を 根拠とした交通 に関する施策
--------------------------------	-------------------------------------

表 本計画によって達成を目指す「持続可能な開発目標(SDGs)」のターゲット

目標	ターゲット	
目標3	3.6	2020年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。
目標8	8.9	2030年までに、雇用創出、地方の文化振興・産品販促につながる持続可能な観光業を促進するための政策を立案し実施する。
目標11	11.2	2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。
目標17	17.17	さまざまなパートナーシップの経験や資源戦略を基にした、効果的な公的、官民、市民社会のパートナーシップを奨励・推進する。

2-2 各法令・計画を根拠とした交通に関する施策

表2-1に、本計画に特に関連がある計画(活性化再生法に連携や調和の確保について規定されているなど、公共交通との親和性が高いまちづくりに関連する記述があるもの)等についてその概要を示します。

表2-1 本計画に特に関連がある計画等

※公共交通に関するものを抜粋

計画等	公共交通に関連する記載内容等
流山市総合計画 (令和2年3月)	<p>流山市総合計画(基本構想・基本計画)では、基本政策の一つである『良質な住環境のなかで暮らせるまち』において、「公共交通ネットワークの充実」を挙げており、施策の展開方向として以下のように記述されています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画の策定 ・流山ぐりんバスなど地域に適した公共交通の実現 ・超高齢社会に対応した新たな移動手段の確保 ・民間路線バス事業者に対する路線の新設・改善などの要望 ・バスマップなどの利用者に分かりやすい総合的な公共交通サービスの情報提供
流山市都市計画 マスタープラン (令和2年4月)	<p>分野別まちづくりの基本方針における『道路・交通網整備の基本方針』において、以下に示す公共交通網等の整備が掲げられています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通ネットワーク <ul style="list-style-type: none"> a.市内の公共交通の実態調査を行い、地域公共交通網形成計画を策定するとともに、地域に適した公共交通の実現を目指します。 b.超高齢社会に対応した公共交通体系の確保に努めます。 ・駅舎及び駅前広場 <ul style="list-style-type: none"> a.駅舎や駅前広場は、まちの玄関口及び人々が行き交う拠点であることから、利用者の利便性に配慮した整備を推進します。

- 1 計画の背景
- 2 計画の位置づけ
- 3 計画区域と計画期間
- 4 基本方針と目標
- 5 施策と実施主体
- 6 達成状況の評価
- 7 推進方針
- 8 協議会の運営方針
- 用語解説

第2章 計画の位置づけ

2-1 関連法令・計画 と本計画の関 連性	2-2 各法令・計画を 根拠とした交通 に関する施策
--------------------------------	-------------------------------------

1 計画の 背景
2 計画の 位置づけ
3 計画区域 と計画期間
4 基本方針 と目標
5 施策と 実施主体
6 達成状況 の評価
7 推進方針
8 協議会の 運営方針
用語解説

計画等	公共交通に関連する記載内容等																												
流山市立地適正化計画 (平成29年3月)	<p>『居住誘導区域』(※1)の設定および居住誘導を図るための公共交通施策が以下のように示されています。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>■ 居住誘導区域（市街化区域から以下の区域を除外した区域）の設定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害リスクが高い地域 ・用途地域の「工業地域」に指定されている区域で、実際に工業用地として利用されている、又は面的に人口の減少が見込まれている地域。 ・周辺に居住を誘導するような特性を持たない地域（流山汚泥再生処理センター） <p>■ 居住誘導を図るための公共交通施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基幹的な公共交通サービスを維持・確保するため、現在進められている土地区画整理事業の進捗や需要に合わせて、路線の変更・追加、本数の増加を関係機関と調整していきます。 </div> <p>※1 居住誘導区域：人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティ機能が持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域</p> <p>一方、『都市機能誘導区域』(※2)については、以下の鉄道駅から概ね半径 800m 圏内の区域として、この区域内に都市機能の誘導を図っていくことが示されています。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>■ 都市機能誘導区域</p> <p>以下の鉄道駅から概ね半径 800m 圏の区域。ただし、流山おおたかの森駅と流山セントラルパーク駅間は、都市計画道路が多く計画されている区域であるため、これらの駅から半径 800m 圏外となる市野谷地区について都市機能誘導区域と設定。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">流山市都市計画マスタープランでの位置づけ</th> <th style="text-align: center;">駅名</th> <th style="text-align: center;">都市機能誘導区域名</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">流山新拠点</td> <td style="text-align: center;">流山おおたかの森駅</td> <td style="text-align: center;">流山おおたかの森駅周辺地区</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">副次交流拠点</td> <td style="text-align: center;">南流山駅</td> <td style="text-align: center;">南流山駅周辺地区</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">スポーツ・文化交流拠点</td> <td style="text-align: center;">流山セントラルパーク駅</td> <td style="text-align: center;">流山セントラルパーク駅周辺地区</td> </tr> <tr> <td rowspan="6" style="text-align: center; vertical-align: middle;">地域生活拠点</td> <td style="text-align: center;">運河駅</td> <td style="text-align: center;">運河駅周辺地区</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">江戸川台駅</td> <td style="text-align: center;">江戸川台周辺地区</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">初石駅</td> <td style="text-align: center;">初石駅周辺地区</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">流山駅</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">流鉄沿線地区</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">平和台駅</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">緒ヶ崎駅</td> <td style="text-align: center;">緒ヶ崎駅周辺地区</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">豊四季駅(柏市域)</td> <td style="text-align: center;">豊四季駅周辺地区</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">南柏駅(柏市域)</td> <td style="text-align: center;">南柏駅周辺地区</td> </tr> </tbody> </table> </div> <p>※2 都市機能誘導区域：居住誘導区域内に設定されるものであり、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の拠点で維持・確保することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図るとともに、一定の機能を確保することにより都市の活力を維持していく区域</p>	流山市都市計画マスタープランでの位置づけ	駅名	都市機能誘導区域名	流山新拠点	流山おおたかの森駅	流山おおたかの森駅周辺地区	副次交流拠点	南流山駅	南流山駅周辺地区	スポーツ・文化交流拠点	流山セントラルパーク駅	流山セントラルパーク駅周辺地区	地域生活拠点	運河駅	運河駅周辺地区	江戸川台駅	江戸川台周辺地区	初石駅	初石駅周辺地区	流山駅	流鉄沿線地区	平和台駅	緒ヶ崎駅	緒ヶ崎駅周辺地区	豊四季駅(柏市域)	豊四季駅周辺地区	南柏駅(柏市域)	南柏駅周辺地区
流山市都市計画マスタープランでの位置づけ	駅名	都市機能誘導区域名																											
流山新拠点	流山おおたかの森駅	流山おおたかの森駅周辺地区																											
副次交流拠点	南流山駅	南流山駅周辺地区																											
スポーツ・文化交流拠点	流山セントラルパーク駅	流山セントラルパーク駅周辺地区																											
地域生活拠点	運河駅	運河駅周辺地区																											
	江戸川台駅	江戸川台周辺地区																											
	初石駅	初石駅周辺地区																											
	流山駅	流鉄沿線地区																											
	平和台駅																												
	緒ヶ崎駅	緒ヶ崎駅周辺地区																											
豊四季駅(柏市域)	豊四季駅周辺地区																												
南柏駅(柏市域)	南柏駅周辺地区																												

2-1 関連法令・計画 と本計画の関 連性	2-2 各法令・計画を 根拠とした交通 に関する施策
--------------------------------	-------------------------------------

計画等	公共交通に関連する記載内容等						
流山市公共交通体系策定調査 (平成17年3月)	<p>本調査において、流山市の公共交通体系の方針が以下のように示されています。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; vertical-align: top;">鉄道を主軸とした体系的な公共交通体系の構築</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道を主軸に流山市の幹線となる公共交通網を構築。 ・鉄道と末端交通(徒歩、自転車、バス等)との連携により、駅の近くだけでなく、広く市域に公共交通の利便性を広げる。 ・このような交通体系を構築することにより、つくばエクスプレスをはじめとした鉄道の利用促進及び自動車だけに頼らない交通体系を構築。 </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">駅の末端交通機関の充実</td> <td> <p>①駅周辺の歩行・自転車環境の充実 駅周辺では、徒歩及び自転車で駅に行くことができるよう、歩行・自転車環境等の充実を図る。</p> <p>②需要が見込まれる徒歩圏外の地区でのバス路線配置 徒歩圏外で、かつ人口が多く、バスの需要の見込まれる地区では、バス路線の配置を検討する。</p> <p>③需要が見込まれない徒歩圏外の地区での対応 徒歩圏外で需要の見込まれない地区では、バスを導入することは非効率となるため、個別の交通機関(自転車、タクシー、福祉タクシー等)での移動を基本とする。</p> </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">鉄道での移動不便区間の補完</td> <td> <p>上記に加えて、鉄道での移動不便区間でかつ多くの人の利用が見込まれる区間や、または、市内各地から市役所への区間など、戦略的に移動性を確保する必要がある区間は、バス交通の配置を図る。</p> </td> </tr> </table>	鉄道を主軸とした体系的な公共交通体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道を主軸に流山市の幹線となる公共交通網を構築。 ・鉄道と末端交通(徒歩、自転車、バス等)との連携により、駅の近くだけでなく、広く市域に公共交通の利便性を広げる。 ・このような交通体系を構築することにより、つくばエクスプレスをはじめとした鉄道の利用促進及び自動車だけに頼らない交通体系を構築。 	駅の末端交通機関の充実	<p>①駅周辺の歩行・自転車環境の充実 駅周辺では、徒歩及び自転車で駅に行くことができるよう、歩行・自転車環境等の充実を図る。</p> <p>②需要が見込まれる徒歩圏外の地区でのバス路線配置 徒歩圏外で、かつ人口が多く、バスの需要の見込まれる地区では、バス路線の配置を検討する。</p> <p>③需要が見込まれない徒歩圏外の地区での対応 徒歩圏外で需要の見込まれない地区では、バスを導入することは非効率となるため、個別の交通機関(自転車、タクシー、福祉タクシー等)での移動を基本とする。</p>	鉄道での移動不便区間の補完	<p>上記に加えて、鉄道での移動不便区間でかつ多くの人の利用が見込まれる区間や、または、市内各地から市役所への区間など、戦略的に移動性を確保する必要がある区間は、バス交通の配置を図る。</p>
鉄道を主軸とした体系的な公共交通体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道を主軸に流山市の幹線となる公共交通網を構築。 ・鉄道と末端交通(徒歩、自転車、バス等)との連携により、駅の近くだけでなく、広く市域に公共交通の利便性を広げる。 ・このような交通体系を構築することにより、つくばエクスプレスをはじめとした鉄道の利用促進及び自動車だけに頼らない交通体系を構築。 						
駅の末端交通機関の充実	<p>①駅周辺の歩行・自転車環境の充実 駅周辺では、徒歩及び自転車で駅に行くことができるよう、歩行・自転車環境等の充実を図る。</p> <p>②需要が見込まれる徒歩圏外の地区でのバス路線配置 徒歩圏外で、かつ人口が多く、バスの需要の見込まれる地区では、バス路線の配置を検討する。</p> <p>③需要が見込まれない徒歩圏外の地区での対応 徒歩圏外で需要の見込まれない地区では、バスを導入することは非効率となるため、個別の交通機関(自転車、タクシー、福祉タクシー等)での移動を基本とする。</p>						
鉄道での移動不便区間の補完	<p>上記に加えて、鉄道での移動不便区間でかつ多くの人の利用が見込まれる区間や、または、市内各地から市役所への区間など、戦略的に移動性を確保する必要がある区間は、バス交通の配置を図る。</p>						
流山市交通バリアフリー基本構想 (平成18年3月)	<p>重点整備地区(旅客施設を中心とした地区、高齢者・障害者などが利用する施設が集まった地区)として江戸川台及び南流山、重点整備候補地区として、運河駅、初石駅、流山駅が位置づけられています。</p> <p>これらの地区において、鉄道駅の昇降施設整備・多目的トイレの整備・誘導ブロック等の整備、駅前広場の誘導ブロック・案内サイン・歩道の段差解消等の整備を進めていくとされています。</p> <p>なお、つくばエクスプレスの鉄道駅については、今後の駅利用の変化を考慮し、公共公益施設までの経路の整備について検討していくとされています。</p>						

- 1 計画の背景
- 2 計画の位置づけ
- 3 計画区域と計画期間
- 4 基本方針と目標
- 5 施策と実施主体
- 6 達成状況の評価
- 7 推進方針
- 8 協議会の運営方針
- 用語解説

第3章. 計画区域と計画期間

3-1 計画区域

計画区域は、流山市全域とします(図 3-1)。

なお、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、近隣市とも連携し、取り組みます。

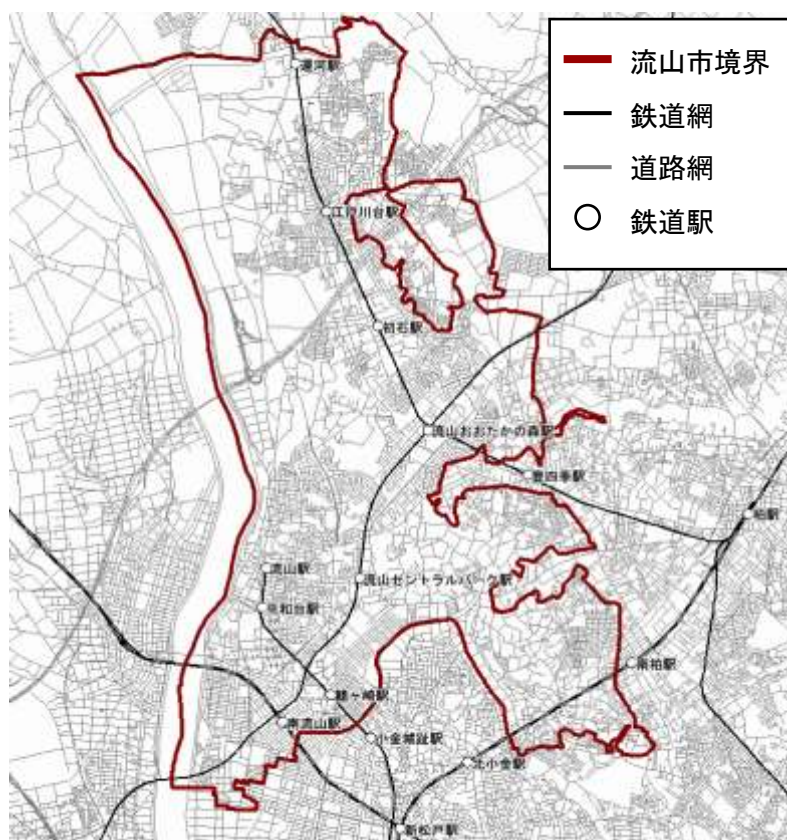


図3-1 計画区域

3-2 計画期間

本計画の計画期間は、令和4年3月～令和8年度(5年1か月)(※)とします。

なお、計画期間内であっても、必要に応じて見直しを行っていくものとします。

※計画期間:「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」(令和2年11月 国土交通省)において、原則5年程度とされていることに基づき設定。

第4章. 基本方針と目標

第1章に挙げた本市における公共交通における5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でかけできるまち～おでかけクオリティ向上宣言～』としました。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、おでかけをよりしやすいもの、より楽しいものにしていくことによって、公共交通で気軽におでかけできるまちの実現を目指します。

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(図4-1)、これらの目標を達成するための施策を実施していきます(施策の内容は第5章参照)。

公共交通の課題

- ①公共交通が利用しにくい地域の改善
- ②交通需要の多様化への対応
- ③交通事業者間の連携を促す環境変化
- ④公共交通サービスの持続的な維持・確保
- ⑤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しました。

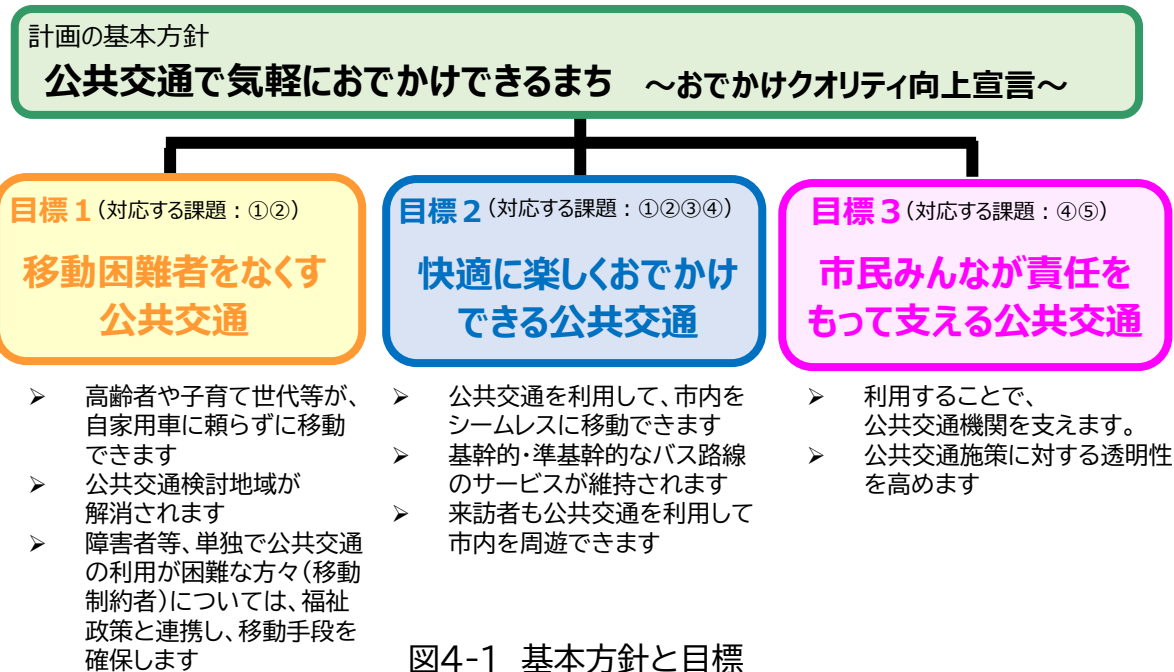


図4-1 基本方針と目標

■本計画における「おでかけ」の考え方

一般的に使われる言葉で「モビリティ(移動可能性)」というものがありますが、市民の生活を支える公共交通の役割として、単に移動できるだけでなく“移動自体が楽しく”さらに“行きたいところに行ける”ことが重要であると考えます。そこで本計画では、“移動”に“楽しい”という要素を含めた言葉として、「おでかけ」という表現を用いています。

- 1 計画の背景
- 2 計画の位置づけ
- 3 計画区域と計画期間
- 4 基本方針と目標
- 5 施策と実施主体
- 6 達成状況の評価
- 7 推進方針
- 8 協議会の運営方針
- 用語解説

5-1 各目標を達成するための公共交通施策	5-2 個別施策の概要と実施主体等	5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー
--------------------------	----------------------	---------------------------

第5章. 公共交通施策(事業)と実施主体

5-1 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に、5つの公共交通施策に取り組みます(表5-1)。

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(先行)施策**』と位置づけます(図5-1)。各施策の個別施策については、5-2 個別施策の概要と実施主体で示します。

表5-1 公共交通施策と各目標との関連性

	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 おでかけ 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
1.「流山おでかけシステム」のブランディング	○	○	○
2.市内公共交通サービスの一体化・ 見直す化	/	/	/
2-1.バス運賃制度の一元化		○	○
2-2.公共交通サービスの向上とその提供	○	○	○
2-3.公共交通の提供ルールの実用	○	○	○
3.公共交通サービスのユニバーサルデザイン化	○		
4.観光施策との連携		○	
5.モビリティ革命への対応		○	

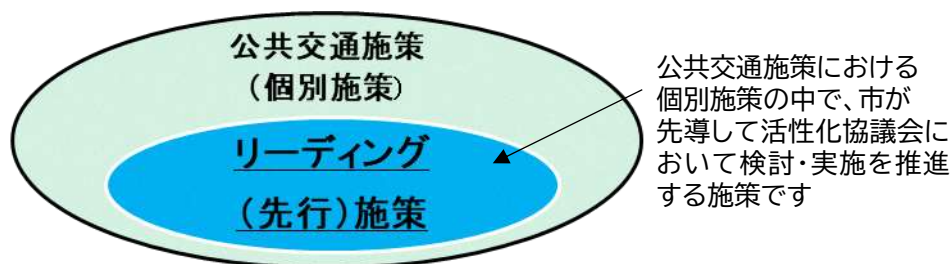


図5-1 リーディング(先行)施策の位置づけ

1 計画の背景

2 計画の位置づけ

3 計画区域と計画期間

4 基本方針と目標

5 施策と実施主体

6 達成状況の評価

7 推進方針

8 協議会の運営方針

用語解説

5-1 各目標を達成 するための公共 交通施策	5-2 個別施策の概 要と実施主体 等	5-3 公共交通サービ ス検討に係る全 体フロー
----------------------------------	------------------------------	-----------------------------------

5-2 個別施策の概要と実施主体

各施策に関する個別施策、実施主体、実施エリア及び実施年度を以下に示します。
 なお、各施策名の欄において、施策と関連する目標及び SDGs におけるターゲットを示します。また、リーディング(先行)施策については、**青字◎**で示します。

施策	1. 「流山おでかけシステム」のブランディング	目標1	目標2	目標3	SDGs への対応				
		○	○	○					
個別 施策	<p>①◎公共交通の利用状況・運行状況・取組状況の見える化</p> <ul style="list-style-type: none"> 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ります。 市内公共交通における新型コロナウイルス感染症対策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ります。 <p>②公共交通の魅せる化・モビリティマネジメントの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、利便性を魅せることで、自家用車から公共交通への転換や市外からの来訪者への PR を促進します。 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ります。 「公共交通の見える化」その他個別施策により構築を目指す、一体化された公共交通体系「流山おでかけシステム」について、モビリティマネジメントを通じ、ブランディング・魅せる化を図ります。 								
	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								
関連 計画	環境基本計画、自転車ネットワーク計画、交通安全計画								
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	市は準備事業として、「流山市公共交通マップの作成」、	→					
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	「流山ぐりーんバスの GTFS 化(※)」を実施	→						

※標準的なバスフォーマット

1 計画の背景
2 計画の位置づけ
3 計画区域と計画期間
4 基本方針と目標
5 施策と実施主体
6 達成状況の評価
7 推進方針
8 協議会の運営方針
用語解説

5-1 各目標を達成するための公共交通施策	5-2 個別施策の概要と実施主体等	5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー
--------------------------	----------------------	---------------------------

2. 市内公共交通サービスの一体化・見直し化

施策	2-1. バス運賃制度の一元化	目標1	目標2	目標3	SDGs への対応
			○	○	  

個別 施策	<p>①◎流山ぐりーんバスの運賃の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、民間バス路線に比べ安価となっている流山ぐりーんバスの運賃について、民間路線バスとの平準化を検討するとともに、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します。 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います。 協議が整った後、市は、市民参加等の必要な手続きを経て実施を進めます。
	<p>②◎公共交通運賃の定額制度(サブスクリプション)の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内の公共交通が一日乗り放題となる切符等、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、利用者の利便性に配慮したサービス内容(チケット形式・販売方法・対象路線など)を含めて、活性化協議会で検討し、導入につなげていきます。

実施主体	流山市、バス事業者、鉄道事業者(参画希望者のみ)
------	--------------------------






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		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の開始、変更結果の協議会への報告					↓			
		活性化協議会において課題等について検討				→		
		財源の検討(地域公共交通利便増進計画等)		↓				
		事業準備・実施				↓		

→ ……実施段階 - - - - - 検討段階

- 1 計画の背景
- 2 計画の位置づけ
- 3 計画区域と計画期間
- 4 基本方針と目標
- 5 施策と実施主体
- 6 達成状況の評価
- 7 推進方針
- 8 協議会の運営方針
- 用語解説

5-1 各目標を達成するための公共交通施策	5-2 個別施策の概要と実施主体等	5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー
--------------------------	----------------------	---------------------------

施策	2. 市内公共交通サービスの一体化・見直し化			
	2-2. 公共交通サービスの向上	目標1 	目標2 	目標3 
		SDGs への対応		
		  		

個別 施策	<p>① ◎サービス水準の維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> バス路線のサービス水準の維持・確保の考え方は、以下のとおりとします。 <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="background-color: #008000; color: white;">市内基幹的路線</td> <td style="background-color: #008000; color: white;">市内準基幹的路線</td> <td style="background-color: #008000; color: white;">地域間路線</td> <td style="background-color: #008000; color: white;">流山ぐりーんバス</td> </tr> <tr> <td>30本/日以上を維持※</td> <td>30本/日以上を検討</td> <td>現行水準維持</td> <td>30本/日以上を検討</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> このサービス水準は、今後の利用状況や開発等の進展に応じ、見直しを行っていくこととします。 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・喚起に努めます。 なお、事業者は、市内基幹的・市内準基幹的路線及び地域間路線のサービス水準の維持・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います。必要に応じ、「地域旅客運送サービス継続事業」等の活用について検討します。(P.22、23) <p>②事業者間におけるサービス内容の協議・調整</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、協議を行います。 市は、事業者間で異なるダイヤやルート等の調整について検討します。 <p>※施策の検討・実施にあたって、独占禁止法特例法による認可の必要が生じた場合、共同経営計画等を作成します。</p>				市内基幹的路線	市内準基幹的路線	地域間路線	流山ぐりーんバス	30本/日以上を維持※	30本/日以上を検討	現行水準維持	30本/日以上を検討
	市内基幹的路線	市内準基幹的路線	地域間路線	流山ぐりーんバス								
30本/日以上を維持※	30本/日以上を検討	現行水準維持	30本/日以上を検討									
実施 主体	流山市、バス事業者及び他の交通事業者(参加希望者のみ)											

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の検討 ・活性化協議会において協議 ・市内基幹的路線等のサービス水準の維持・確保		↓			
②		サービス内容の協議・調整						

→ ……実施段階 - - - - - ……検討段階

※30本/日：1時間あたり2本程度、30分に1本程度の運行頻度。

1 計画の 背景
2 計画の 位置づけ
3 計画区域 と計画期間
4 基本方針 と目標
5 施策と 実施主体
6 達成状況 の評価
7 推進方針
8 協議会の 運営方針
用語解説

5-1 各目標を達成 するための公共 交通施策	5-2 個別施策の概 要と実施主体 等	5-3 公共交通サービ ス検討に係る全 体フロー
----------------------------------	------------------------------	-----------------------------------

2. 市内公共交通サービスの一体化・見直し化

施策	目標			SDGs への対応		
	目標1	目標2	目標3	7	11	17
2-3. 公共交通の見直しルール の設定と運用	○	○	○			

個別 施策	<p>① ◎公共交通の提供ルールの運用</p> <ul style="list-style-type: none"> 本計画において、公共交通の提供ルール(基準、検討のフロー)(P.22~31)を明確化し、運用します。 また、バス運行が難しい地域に対するタクシーの活用(乗合、相乗り等)も含めた代替手段の詳細なルールについては、当該手段の検討にあわせて、活性化協議会において定めます。
	<p>② 流山ぐりーんバスの導入・継続・変更・廃止に関するルールの運用</p> <ul style="list-style-type: none"> 流山ぐりーんバスの導入・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します。(P.25~30) 市は、流山ぐりーんバスの収入増加に向けた取り組みを検討します。
	<p>③ 代替手段導入ルールの運用</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、乗合タクシーや相乗り等のタクシーの活用も含めた代替手段を市民と協働で検討します。 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、導入について協議します。(P.31)

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、流山ぐりーんバスが運行されている地域、路線バスや流山ぐりー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"> 流山ぐりーんバスのルールの周知・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、基金創設等、収入増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 		- - - - -→					

※流山ぐりーんバスの継続判断(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します。

—————→ ……実施段階 - - - - -→ ……検討段階

1 計画の
背景

2 計画の
位置づけ

3 計画区域
と計画期間

4 基本方針
と目標

5 施策と
実施主体



6 達成状況
の評価

7 推進方針

8 協議会の
運営方針

用語解説

5-1 各目標を達成するための公共交通施策	5-2 個別施策の概要と実施主体等	5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー
--------------------------	----------------------	---------------------------

施策	3. 公共交通のユニバーサルデザイン化			目標1	目標2	目標3	SDGs への対応	
				○				
個別施策	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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・拡充に努めます。 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(P. 9))との連携も図って施策展開を検討します。 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します。 <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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ます。 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ます。 							
	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)、警察						
実施エリア	流山市全域							
関連計画	バリアフリー基本構想、地域福祉計画、高齢者支援計画、障害者計画、障害者福祉計画、障害児福祉計画 等							
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	・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	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:障害のある子どもたち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



—————→ ……実施段階 - - - - -> ……検討段階

1 計画の背景
2 計画の位置づけ
3 計画区域と計画期間
4 基本方針と目標
5 施策と実施主体
6 達成状況の評価
7 推進方針
8 協議会の運営方針
用語解説

第5章 公共交通施策(事業)と実施主体

5-1 各目標を達成 するための公共 交通施策	5-2 個別施策の概 要と実施主体 等	5-3 公共交通サービ ス検討に係る全 体フロー
----------------------------------	------------------------------	-----------------------------------

1 計画の 背景
2 計画の 位置づけ
3 計画区域 と計画期間
4 基本方針 と目標
5 施策と 実施主体
6 達成状況 の評価
7 推進方針
8 協議会の 運営方針
用語解説

施策	4. 観光施策との連携	目標1	目標2	目標3	SDGs への対応
			○		
個別 施策	①観光・商工関連団体と交通事業者の連携強化 <ul style="list-style-type: none"> 観光・商工関連団体(流山版DMO・(株)流山ツーリズムデザイン、流鉄沿線活性化実行委員会、観光協会、商工会議所など)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、交通事業者と連携します。 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、回遊性の向上を図ります。 				
	②◎公共交通運賃定額制度の観光施策での活用 <ul style="list-style-type: none"> 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とあわせて検討します。 				
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・商工関連団体(株)流山ツーリズムデザイン、流鉄沿線活性化実行委員会、観光協会、商工会議所など)				
実施 エリア	流山市全域				
関連 計画	自転車ネットワーク計画				
実施 年度	①は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				
施策	5. モビリティ革命への対応	目標1	目標2	目標3	SDGs への対応
			○		
個別 施策	<ul style="list-style-type: none"> 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します。 				
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				

5-1 各目標を達成するための公共交通施策	5-2 個別施策の概要と実施主体等	5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー
--------------------------	----------------------	---------------------------

5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー

民間バス路線の継続・確保が困難になった地域や公共交通検討地域に対する公共交通施策の検討、流山ぐりんバスの導入・継続等の判断に関する検討については、以下の流れに沿って行っていきます(図 5-3)。

各地域における検討の詳細は、以下をご覧ください。

「民間によるバス路線のサービス維持・確保が困難となった地域」:P.23

「公共交通検討地域を含む一団の地域」:P.24-26、31

「流山ぐりんバスが運行されている地域」:P.27-30

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、市は交通事業者と、協議や検討を行います。

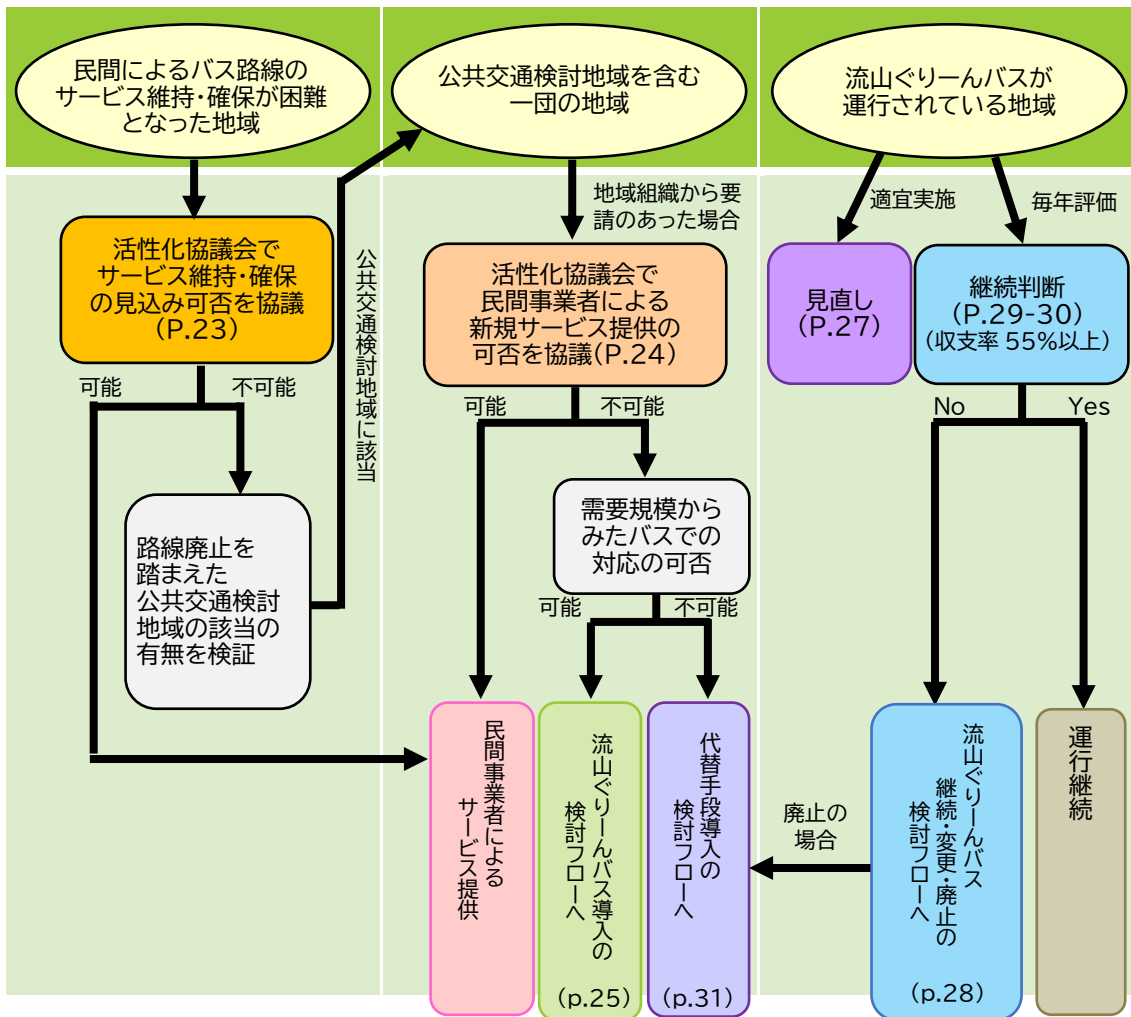


図5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー

- 1 計画の背景
- 2 計画の位置づけ
- 3 計画区域と計画期間
- 4 基本方針と目標
- 5 施策と実施主体
- 6 達成状況の評価
- 7 推進方針
- 8 協議会の運営方針
- 用語解説

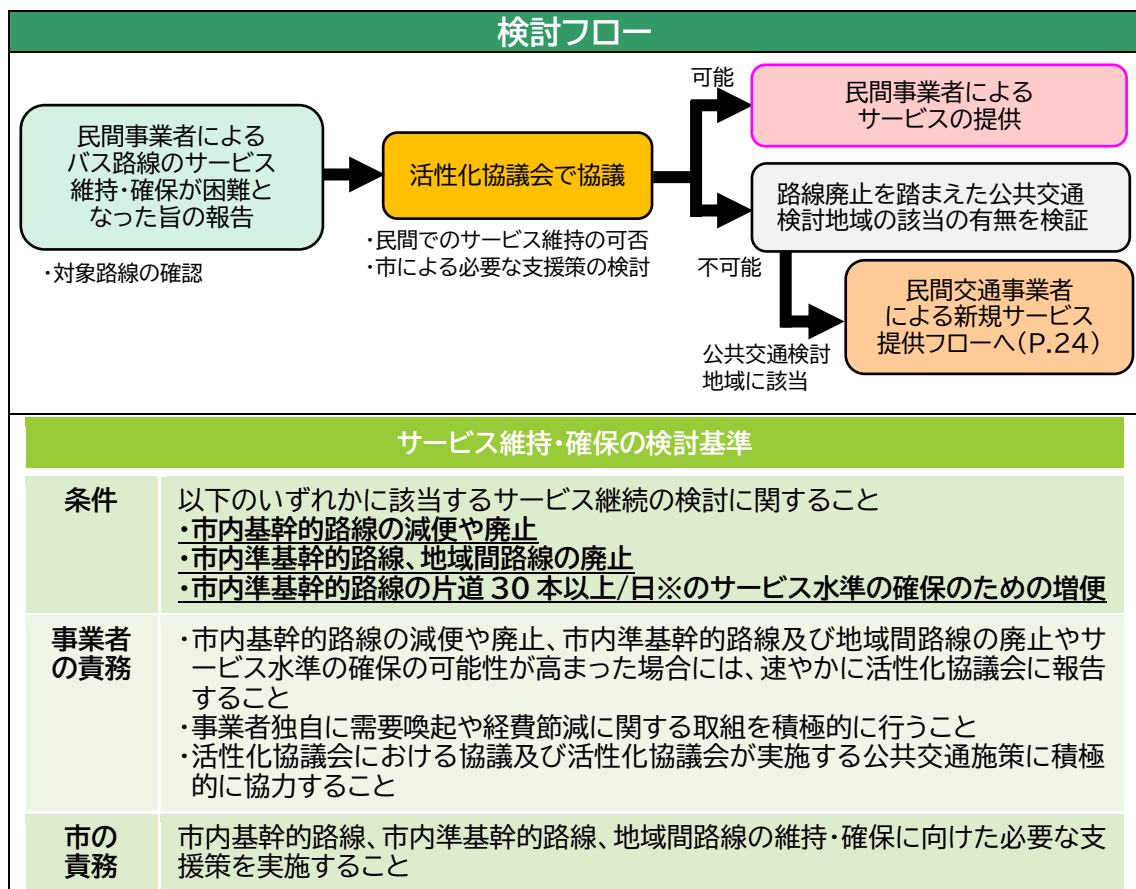
第5章 公共交通施策(事業)と実施主体

5-1 各目標を達成するための公共交通施策	5-2 個別施策の概要と実施主体等	5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー
--------------------------	----------------------	---------------------------

(1)公共交通のサービス維持・確保検討ルール

民間バス路線(市内基幹的路線、市内準基幹的路線、地域間路線)のサービス維持・確保が困難となった地域に対する具体的な検討フローを示します。

- 民間事業者より、市内基幹的・市内準基幹的路線、地域間路線のサービス維持・確保が困難になった旨の連絡があった場合、活性化協議会において、民間でのサービス維持の可否や市による事業者に対する支援策について協議します。
- その上で、民間事業者によるサービス提供が可能となった場合には、引き続き、活性化協議会においてサービス内容等についての協議を進めます。
- 一方、民間事業者によるサービス提供が不可能との結論に至った場合には、廃止される沿線地域において公共交通検討地域が生じるか否かを検証し、生じる場合については、P. 24 の「導入検討地域での民間事業者による新規サービス提供ルール」に沿って検討を進めます。公共交通検討地域が生じない場合は検討を終了します。
- なお、本検討の対象となる路線の基準及び、この検討を行う際の事業者及び市の責務は、下記に示す通りです。



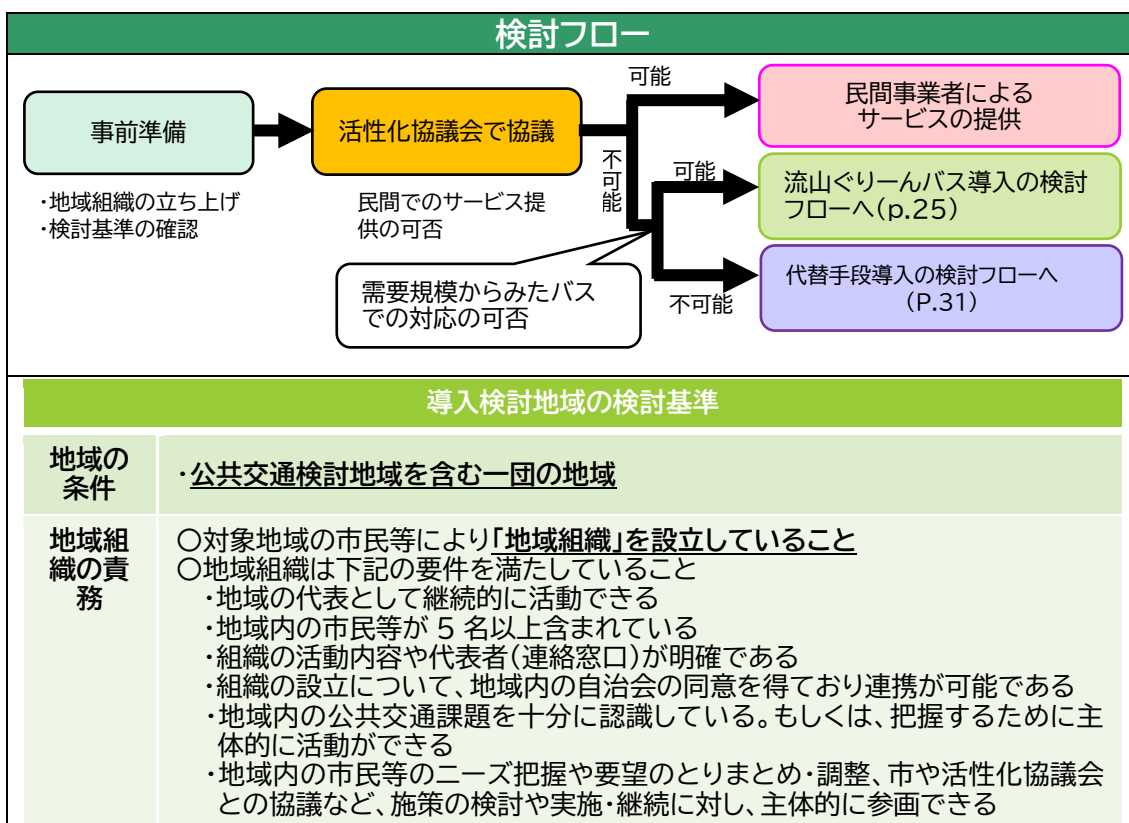
・※30本/日：1時間あたり2本程度、30分に1本程度の運行頻度。

5-1 各目標を達成するための公共交通施策	5-2 個別施策の概要と実施主体等	5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー
--------------------------	----------------------	---------------------------

(2)導入検討地域での民間事業者による新規サービス提供の検討ルール

公共交通検討地域(P.4参照)を含む一団の地域に対する検討フローを示します。

- 公共交通検討地域を含む一団の地域において、公共交通サービスの導入に関する要望がある場合、検討のための地域組織を住民主体で立ち上げます。
- 地域組織が立ち上がった段階で、活性化協議会において、民間でのサービス提供の可否について協議を行います。
- 民間事業者によるサービス提供が可能となった場合には、引き続き、活性化協議会において、地域組織の要望・意見も踏まえながらサービス内容等の協議を進めます。
- 一方、民間事業者によるサービス提供が不可能との結論に至った場合には、活性化協議会において、当該地域の需要規模を踏まえバスでの対応の可否について検証します。
- バスでの対応が可能となった場合には、流山ぐリーンバス導入の検討に移行し、バスほどの需要が確保できない場合には、代替手段導入の検討に移行します。
- なお、本検討の対象となる地域の条件、地域組織の責務は下記のとおりです。



1 計画の 背景
2 計画の 位置づけ
3 計画区域 と計画期間
4 基本方針 と目標
5 施策と 実施主体
6 達成状況 の評価
7 推進方針
8 協議会の 運営方針
用語解説

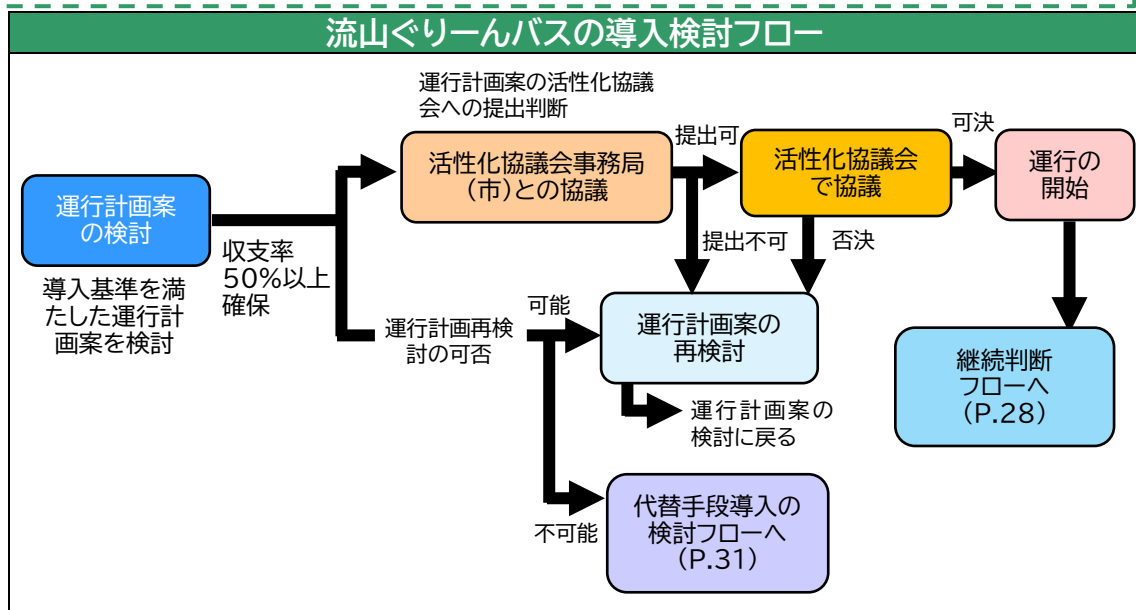
第5章 公共交通施策(事業)と実施主体

5-1 各目標を達成するための公共交通施策	5-2 個別施策の概要と実施主体等	5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー
--------------------------	----------------------	---------------------------

(3)流山ぐりーんバス導入ルール

活性化協議会において、流山ぐりーんバスでの対応が妥当との結論に至った場合の導入に向けた検討フローを示します。

- ▶ 地域組織は、流山ぐりーんバスに関する運行計画案を検討します。
- ▶ 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、収入を試算します。また、市より運行に係る経費等の情報を収集し、収支率(収入/支出)を計算します。
- ▶ 地域組織により収支率が50%以上確保できる見込みである場合は、活性化協議会事務局(市)と協議し、検討内容等が流山ぐりーんバス導入基準(次頁)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。
- ▶ 事務局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た上で、内容が可決された場合は、運行開始の手続きに入ります。
- ▶ 一方、収支率が50%に満たない場合、事務局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、活性化協議会において運行計画案が否決された場合は、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、代替手段の検討に移行します。
- ▶ なお、地域組織は、次頁に示す流山ぐりーんバス導入基準を踏まえて、検討を進める必要があります。



1 計画の背景

2 計画の位置づけ

3 計画区域と計画期間

4 基本方針と目標

5 施策と実施主体

6 達成状況の評価

7 推進方針

8 協議会の運営方針

用語解説

5-1 各目標を達成 するための公共 交通施策	5-2 個別施策の概 要と実施主体 等	5-3 公共交通サービ ス検討に係る全 体フロー
----------------------------------	------------------------------	-----------------------------------

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 ○ <u>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</u> ○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 ○ <u>既存の公共交通と競合しないこと</u>
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>

- 1 計画の背景
- 2 計画の位置づけ
- 3 計画区域と計画期間
- 4 基本方針と目標
- 5 施策と実施主体
- 6 達成状況の評価
- 7 推進方針
- 8 協議会の運営方針
- 用語解説

第5章 公共交通施策(事業)と実施主体

5-1 各目標を達成するための公共交通施策	5-2 個別施策の概要と実施主体等	5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー
--------------------------	----------------------	---------------------------

(4)流山ぐリーンバス見直しのルール

流山ぐリーンバスの見直しについては、下記の基準(以下「見直し基準」という。)により、利用者数の増加、収支率や安全性の改善に向けて、適時実施します。

見直し基準		
流山ぐリーンバス見直し基準		
提案主体	市・協議会	市民等※
共通条件	見直しにより、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、「流山ぐリーンバス導入基準」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"> 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"> 運賃の見直しについては、リーディング(先行)施策「流山ぐリーンバスの運賃見直し」において実施 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 地域組織から要請があった変更であって「流山ぐリーンバス導入基準」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

※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 計画の背景

2 計画の位置づけ

3 計画区域と計画期間

4 基本方針と目標

5 施策と実施主体

6 達成状況の評価

7 推進方針

8 協議会の運営方針

用語解説

5-1 各目標を達成 するための公共 交通施策	5-2 個別施策の概 要と実施主体 等	5-3 公共交通サービ ス検討に係る全 体フロー
----------------------------------	------------------------------	-----------------------------------

(5)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継続・変更・廃止に関する検討フロー(継続・変更・廃止検討フロー)を次頁に示します。見直し基準に則ったサービス内容見直しの案の検討は、適時実施します。

- 流山ぐりーんバスの継続判断は毎年実施します。収支率が55%以上の場合は、次年度も同様のサービスで運行を継続し、更なる利用者増に向け、需要喚起を行います。
- 収支率が50%以上55%未満の場合は、収支の安定化を図るための需要確保策を検討します。需要確保策を実施後の収支率が55%以上となる場合は、同様のサービスで運行を継続しますが、引き続き50%以上55%未満となる場合は、見直し基準に基づき、サービス内容の見直し案の検討を行います。
- 一方、収支率が50%未満である場合は、変更運行計画案を検討した上で、活性化協議会において協議し、運行計画が承認された場合は当該計画に則り運行を実施します。この運行での収支率が50%に達しない場合もしくは運行計画が活性化協議会において承認されない場合は廃止及び代替手段での検討に移行します。
- なお、需要確保策の実施や変更運行計画案の作成については、本計画策定時点で運行されている流山ぐりーんバスについては、市が主体となって実施します。今後、新たに導入される路線については、地域組織が主体となって実施します。

■変更・見直しの対象となる路線の基準

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が実施可能な路線
------------	--

※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。

なお、収支率が100%以上(黒字)となった場合や、バス事業者から申し出のあった場合は、民間事業者によるサービスの提供への移行について、活性化協議会で協議の上、検討します。

1 計画の
背景

2 計画の
位置づけ

3 計画区域
と計画期間

4 基本方針
と目標

5 施策と
実施主体

6 達成状況
の評価

7 推進方針

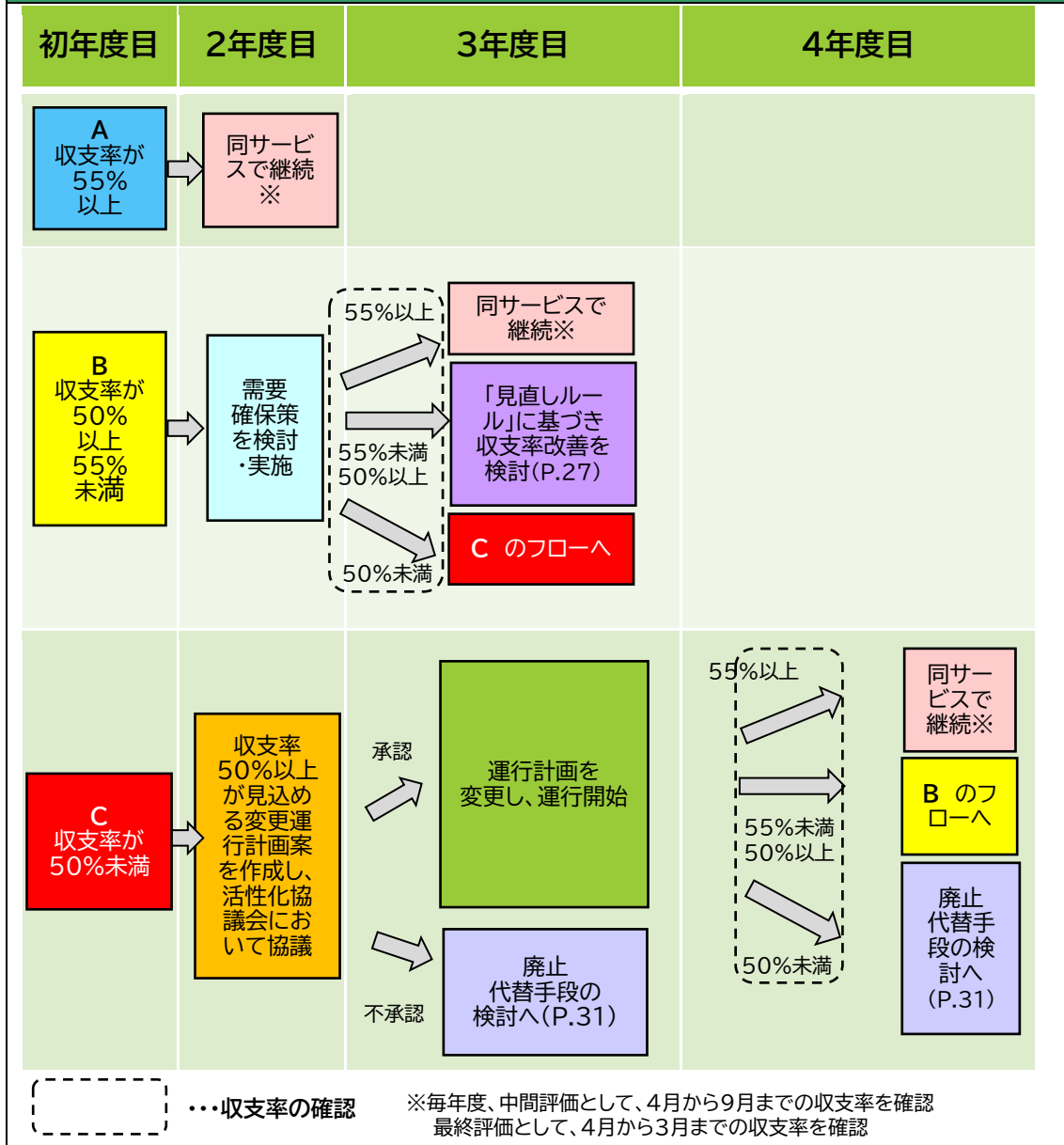
8 協議会の
運営方針

用語解説

第5章 公共交通施策(事業)と実施主体

5-1 各目標を達成するための公共交通施策	5-2 個別施策の概要と実施主体等	5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー
--------------------------	----------------------	---------------------------

流山ぐりーんバスの継続・変更・廃止検討フロー



流山ぐりーんバスの継続判断(継続・変更・廃止)ルールの運用開始は令和4年度を想定していますが、新型コロナウイルスの感染状況を鑑みて翌年度以降に延期する可能性があります。

※見直し基準に則ったサービス内容見直しの案の検討は、適時実施します。

1 計画の背景

2 計画の位置づけ

3 計画区域と計画期間

4 基本方針と目標

5 施策と実施主体

6 達成状況の評価

7 推進方針

8 協議会の運営方針

用語解説

5-1 各目標を達成 するための公共 交通施策	5-2 個別施策の概 要と実施主体 等	5-3 公共交通サービ ス検討に係る全 体フロー
----------------------------------	------------------------------	-----------------------------------

■継続、変更、廃止の対象・手続き・基準

区分		内容
継続路線	対象	・ <u>初年度の収支率が55%以上となった路線</u>
対策路線	対象	・ <u>初年度の収支率が50%以上55%未満となった路線</u>
	手続	・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年度目の9月末までに実施</u> ・中間評価時点において、2年度連続収支率が50%以上55%未満となる見込みの場合、市は(※3)、「見直し基準」に基づき収支率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。
	基準	・2年度目の収支率が55%と以上の場合「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	・ <u>初年度の収支率が50%未満となった路線</u>
	手続	・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、初年度の収支率が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、 <u>3年度目に運行の変更を実施</u>
	基準	・3年度目の収支率が55%以上の場合「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	・ <u>「変更路線」の場合で、3年度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年度目の収支率が50%に満たなかった場合</u>
	手続	・3年度目の収支率が50%未満となった場合、4年度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	・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、代替手段の検討へ(P.31)

※3:本計画策定時点で運行していない路線で、「流山ぐりーんバス導入基準」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、「流山ぐりーんバス導入基準」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

1 計画の
背景

2 計画の
位置づけ

3 計画区域
と計画期間

4 基本方針
と目標

5 施策と
実施主体

6 達成状況
の評価

7 推進方針

8 協議会の
運営方針

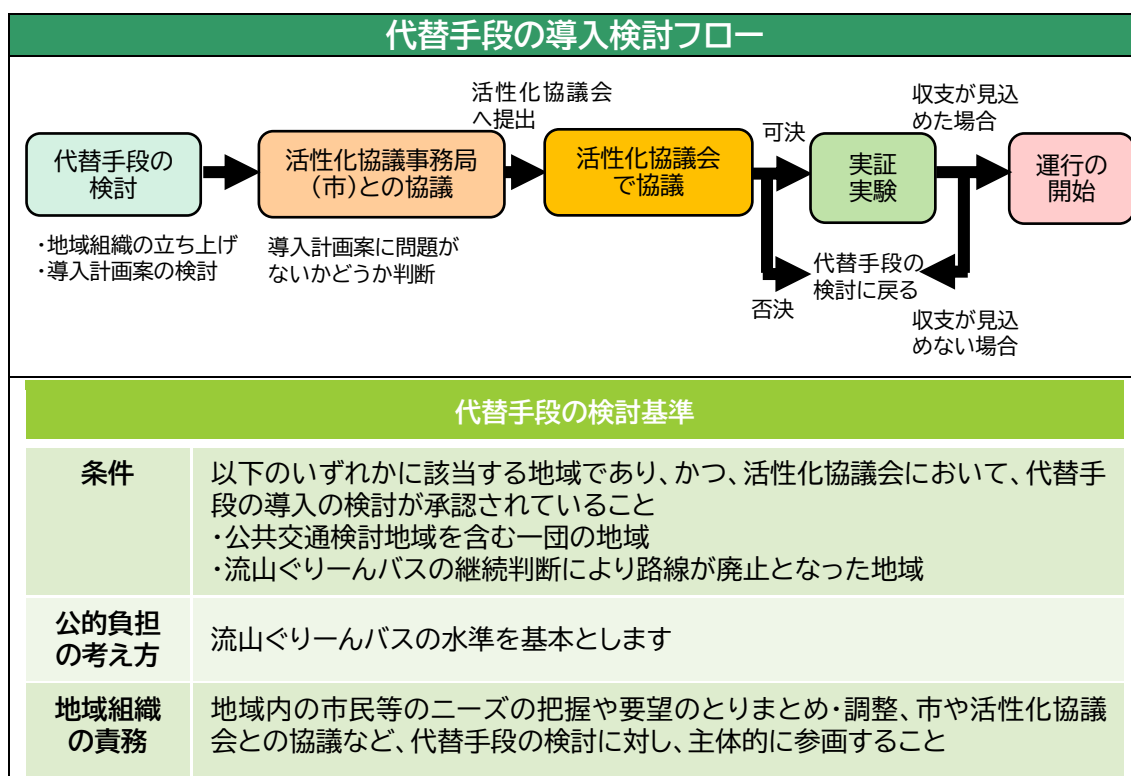
用語解説

第5章 公共交通施策(事業)と実施主体

5-1 各目標を達成するための公共交通施策	5-2 個別施策の概要と実施主体等	5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー
--------------------------	----------------------	---------------------------

(6)代替手段の検討ルール

活性化協議会において、代替手段での対応が妥当となった場合の導入に向けた検討フローを示します。なお、本計画では基本的な考え方を検討基準として示しますが、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を行っていきます。



1 計画の背景

2 計画の位置づけ

3 計画区域と計画期間

4 基本方針と目標

5 施策と実施主体

6 達成状況の評価

7 推進方針

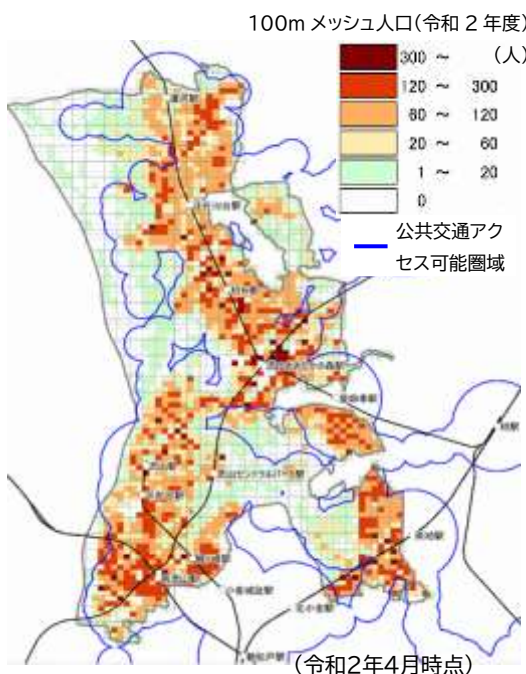
8 協議会の運営方針

用語解説

第6章. 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、以下の指標を設定します。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を評価し、進捗状況を管理していきます。

表6-1 計画の達成状況の評価する指標

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
公共交通 アクセス可能 圏域内人口 カバー率 (タクシーを除く)	<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します。</p> <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、鉄道駅については半径 800m、バス停については半径 300m を徒歩圏として設定。</p> 
運転免許を 持っていない 人の外出回数	<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する頻度を表します。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ます。</p> <p>※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。</p>

- 1 計画の背景
- 2 計画の位置づけ
- 3 計画区域と計画期間
- 4 基本方針と目標
- 5 施策と実施主体
- 6 達成状況の評価
- 7 推進方針
- 8 協議会の運営方針
- 用語解説

1 計画の背景

2 計画の位置づけ

3 計画区域と計画期間

4 基本方針と目標

5 施策と実施主体

6 達成状況の評価

7 推進方針

8 協議会の運営方針

用語解説

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>→ <u>目標値:609,000人/月(令和8年度:令和元年度の約85%)</u>^{※3}</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します。</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・ルートを検討数	<p>現状値:なし → <u>目標値:複数路線(令和8年度)</u></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ります。</p>

※1 市内を経由する民間路線バス(注)と流山ぐりんバス利用者の合計値

※2 令和2年度は流山ぐりんバスは4~11月の平均、民間路線バスは4~8月の平均から算出
(注)対象となる民間バス路線は以下の通り

東武バスセントラル:西柏 03/04/06/08/09/10/12、柏 06/07/26/、南柏 01/04/05/06/07、北小金 01

(旧:東武バスイースト)

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

※3 テレワークの定着等によるコロナ後の利用者を令和元年度の80%程度と想定し、そこから公共交通施策によって5%の回復を目指す。民間バス事業者等の意見を踏まえて設定

目標3:市民みんなが責任を持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	【再掲・目標2に同じ】
流山ぐりんバスの収支率	<p>現状値:59%(令和元年度)</p> <p>➡ 39%(令和2年度:令和元年度の66%)^{※1}</p> <p>➡ 目標値:50%(令和8年度:令和元年度の85%)^{※2}</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します。</p>

※1 令和2年度は4～11月の平均から算出

※2 テレワークの定着等によるコロナ後の利用者を令和元年度の80%程度と想定し、そこから公共交通施策によって5%の回復を目指す。民間バス事業者等の意見を踏まえて設定

1 計画の背景

2 計画の位置づけ

3 計画区域と計画期間

4 基本方針と目標

5 施策と実施主体

6 達成状況の評価

7 推進方針

8 協議会の運営方針

用語解説

第7章. 推進方針

本計画で設定した公共交通施策を推進し、基本方針及び目標を実現していくために、本計画策定にあたり地域公共交通活性化再生法に基づき設置された『流山市地域公共交通活性化協議会』を、計画に基づく公共交通施策(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ます。

活性化協議会は、行政(市、県、国)、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、その他関係者を構成員とし、各主体の基本的な役割を表7-1のように定め、目標の実現に向けて取り組んでいきます。

表7-1 活性化協議会構成員の主な役割

主体	主な役割
行政	目標の実現に向け、関係者との調整役を担うとともに、公共交通の維持、改善の取組を実施します。
学識経験者	協議会運営にあたってのコーディネート役を担うとともに、本計画に示す施策・事業の実施について助言を行います。
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、公共交通施策について、交通事業者間や行政と協議・調整を行いながら、実現に向けた検討を行うとともに、情報提供・発信を行います。
運転者が組織する団体	運転手の労働環境等の観点から、公共交通施策に対し助言を行います。
市民	公共交通サービスを楽しむだけでなく、市内の公共交通を維持していくために、主体的に公共交通の需要確保等に取り組むとともに、他の関係者とも連携・協働します。
道路管理者 交通管理者	公共交通施策について、道路行政の観点から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について評価を行います。
その他関係者	行政や交通事業者等と連携した取組に協力します。

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・調整が必要になること、また、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、施策の推進を図っていきます(図7-1)。また、実務者と市民の議論の場を設けることも検討します。

また、関連する協議会、委員会とも連携し、公共交通の利便性向上、利用者増につながる施策等について協力して検討を行っていきます。

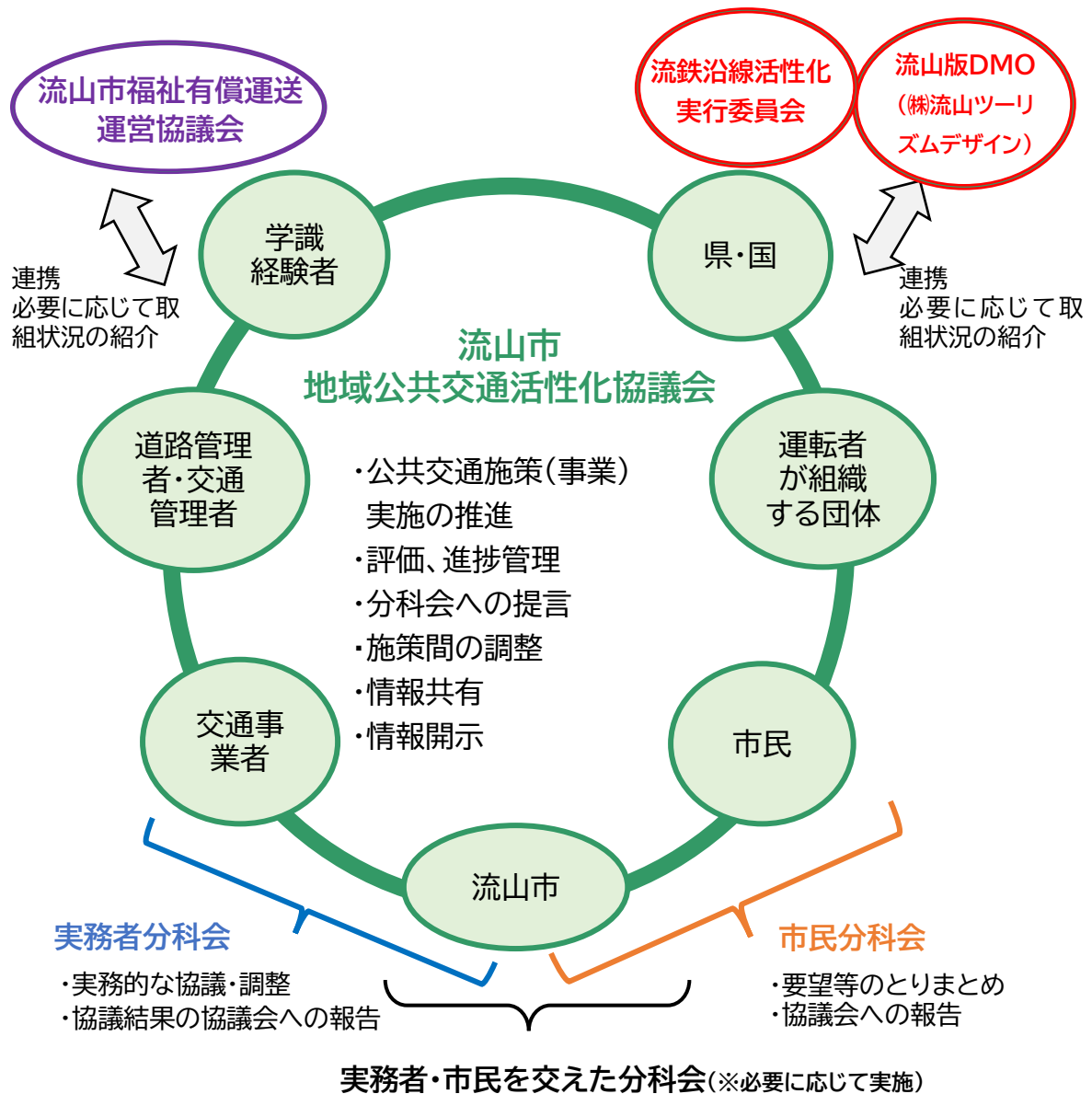


図7-1 流山市地域公共交通活性化協議会の推進体制

1 計画の背景
2 計画の位置づけ
3 計画区域と計画期間
4 基本方針と目標
5 施策と実施主体
6 達成状況の評価
7 推進方針
8 協議会の運営方針
用語解説

第8章. 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）のタイミングで活性化協議会・分科会を開催します。

- 1 計画の背景
- 2 計画の位置づけ
- 3 計画区域と計画期間
- 4 基本方針と目標
- 5 施策と実施主体
- 6 達成状況の評価
- 7 推進方針
- 8 協議会の運営方針
- 用語解説



図8-1 活性化協議会・分科会運営の進め方

令和4年度以降の活性化協議会、分科会での検討内容のイメージを下表に示します。

表8-1 活性化協議会・分科会の検討内容のイメージ

時期	活性化協議会	分科会
7月	<ul style="list-style-type: none"> ■本年度検討・実施する公共交通施策の確認(内容、スケジュール等) ■次年度に取り組む公共交通施策(事業)の検討 →市は、協議会での協議結果に基づき、次年度予算の検討を進める ■流山ぐりーんバスに関する昨年度収支率の最終評価報告 	<ul style="list-style-type: none"> ■本年度検討・実施する公共交通施策(事業)について、実務者・市民の意見を聴取(必要に応じて、実務者と市民を交えた分科会の開催を検討する) ■活性化協議会に諮る次年度の公共交通施策(事業)の検討
10月	<ul style="list-style-type: none"> ■本年度事業の中間評価、分科会で検討された改善点に対する対応策に関する協議 ■流山ぐりーんバスに関する本年度収支率の中間評価報告 ■流山ぐりーんバスの継続判断(継続・変更・廃止)ルールに基づく「運行見直し」や「変更運行計画」に関する協議(案件がある場合) 	<ul style="list-style-type: none"> ■本年度事業の進捗状況の確認 ■本年度事業の中間評価と改善すべき点の洗い出し・対応策の検討
1月	<ul style="list-style-type: none"> ■本年度事業の最終評価 ■本年度事業の結果を踏まえた次年度事業における実施方針の協議 ■流山ぐりーんバスの継続判断(継続・変更・廃止)ルールに基づく「運行見直し」や「変更運行計画」に関する協議(案件がある場合) 	<ul style="list-style-type: none"> ■本年度事業の最終評価の検討(活性化協議会前の事前評価) ■次年度事業における実施方針の検討

※上記の他、「5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー」における活性化協議会での協議等、必要に応じて協議していきます。

1 計画の背景

2 計画の位置づけ

3 計画区域と計画期間

4 基本方針と目標

5 施策と実施主体

6 達成状況の評価

7 推進方針

8 協議会の運営方針

用語解説

用語解説

公共交通

不特定多数の人々が利用する交通機関を指し、流山市においては鉄道、バス、タクシーを指す。

持続可能な開発目標(SDGs)

2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標である。17のゴール・169のターゲットから構成される。

GTFS(標準的なバスフォーマット)

公共交通機関の時刻表と地理的情報に関するオープンフォーマット。GTFSのフォーマットで情報が公開されることで、複数の公共交通機関の情報を利用する経路検索などが可能となる。

自動運転技術

人間の操作無しでも自動で目的地まで走行できる自動車。レベル0からレベル5に区分されており、レベル5は「完全自動運転」と呼ばれ、常にシステムが全ての運転タスクを実施できる状態のことである。

地域公共交通活性化再生法

地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進するために定められた法律。

正式名称は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」である。

超高齢社会

65歳以上の人口の割合が全人口の21%以上を占めている社会を指す。

土地区画整理事業

道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。

独占禁止法

私的独占、不当な取引制限、不公正な取引方法などの行為を規制している法律。

正式名称は、「私的独占の禁止及び構成取引の確保に関する法律」である。

独占禁止法 カルテル規制

「カルテル」は、事業者又は業界団体の構成事業者が相互に連絡を取り合い、本来、各事業者が自主的に決めるべき商品の価格や販売・生産数量などを共同で取り決める行為。

独占禁止法特例法

正式名称は、「地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律」である。この法律は、人口の減少等により乗合バス事業者が持続的にサービスを提供することが困難な状況にある一方で、当該サービスが国民生活及び経済活動の基盤となるものであって、他の事業者による代替が困難な状況にあることに鑑み、合併その他の行為について独禁法の特例を定め、特定地域基盤企業の経営力の強化、生産性の向上等を通じて、将来にわたってサービスの提供の維持を図ることにより、地域経済の活性化及び地域住民の生活の向上を図り、もって一般消費者の利益を確保するとともに、国民経済の健全な発展に資することを目的とした改正。

ヘルプマーク

障害や疾患などがあることが外見からは分からない人が、支援や配慮を必要としていることを周囲に知らせることができるマーク。

モビリティマネジメント

市民や組織・地域の移動状況を「過度に自家用車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと変えていくための、コミュニケーション施策を中心とした取り組み。

MaaS

モビリティのサービス化。利用者が多様なモビリティサービス(鉄道・バス・タクシー・自転車・自家用車・カーシェアリングなど)に対して、「1つのサービス」としてアクセスし自由に選択できるようにすること。

1 計画の
背景2 計画の
位置づけ3 計画区域
と計画期間4 基本方針
と目標5 施策と
実施主体6 達成状況
の評価

7 推進方針

8 協議会の
運営方針

用語解説

參考資料編

参考1 市民アンケート調査

(1)アンケートの概要

1)配布数、回収数

- ・流山市内の 3,000 世帯(中学校区かつ世帯主の年齢階層別世帯数の割合に合わせて無作為抽出しました)を対象として、公共交通の利用状況に関するアンケート調査を、10月6日～23日にかけて実施しました。
- ・配布世帯の約40%にあたる1,215世帯(2,638人)からご回答をいただきました。

※流山市民86,275世帯(197,041人)(令和2年4月1日時点住民基本台帳人口)を母数とするアンケート調査の場合、許容誤差5%、信頼度99%とすると661世帯(664人)で精度が確保される計算となるため、今回の収集結果で統計上の精度は満たしています。

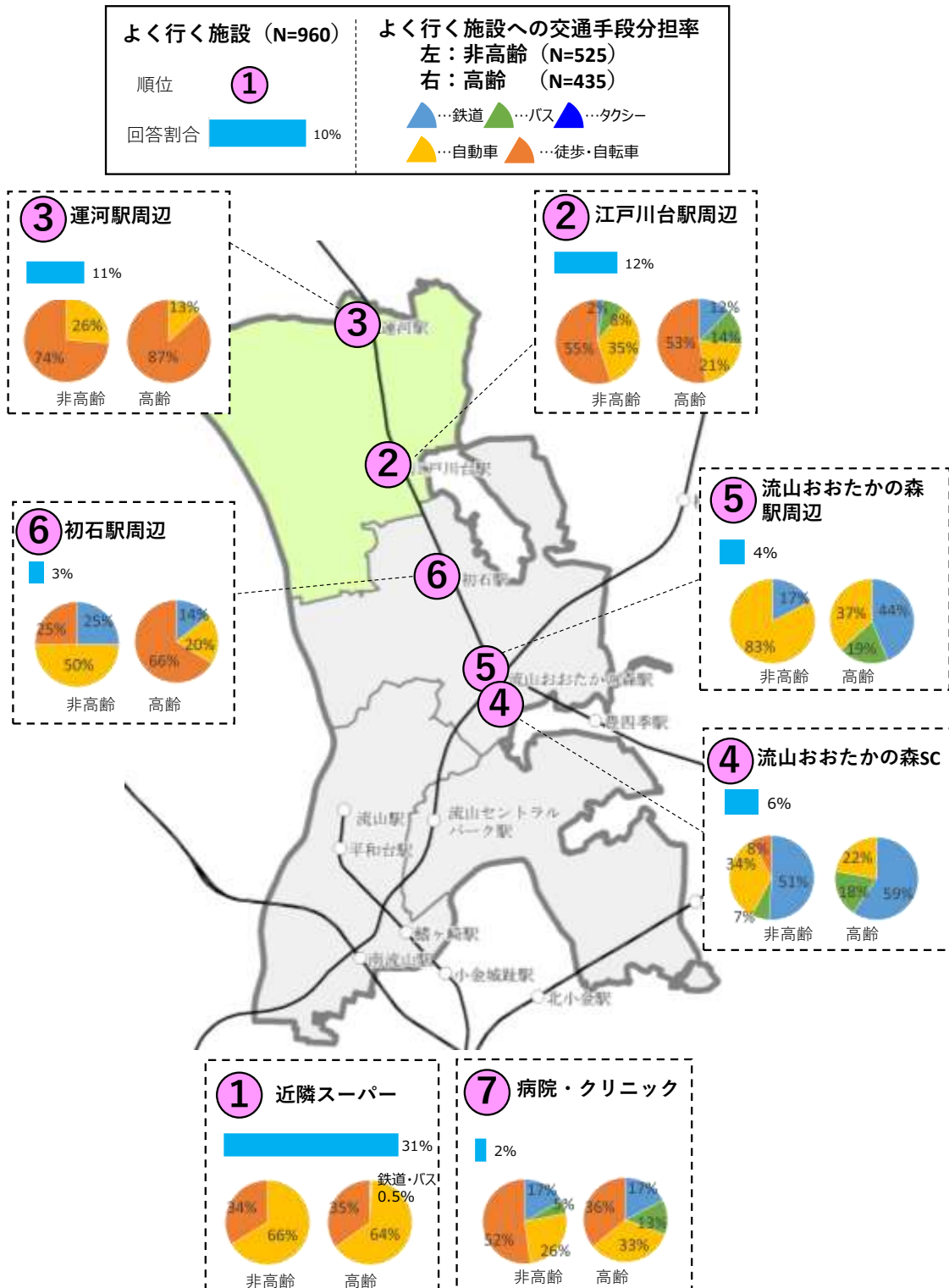
(2) 日常の移動実態

1) 北部地域からの回答集計

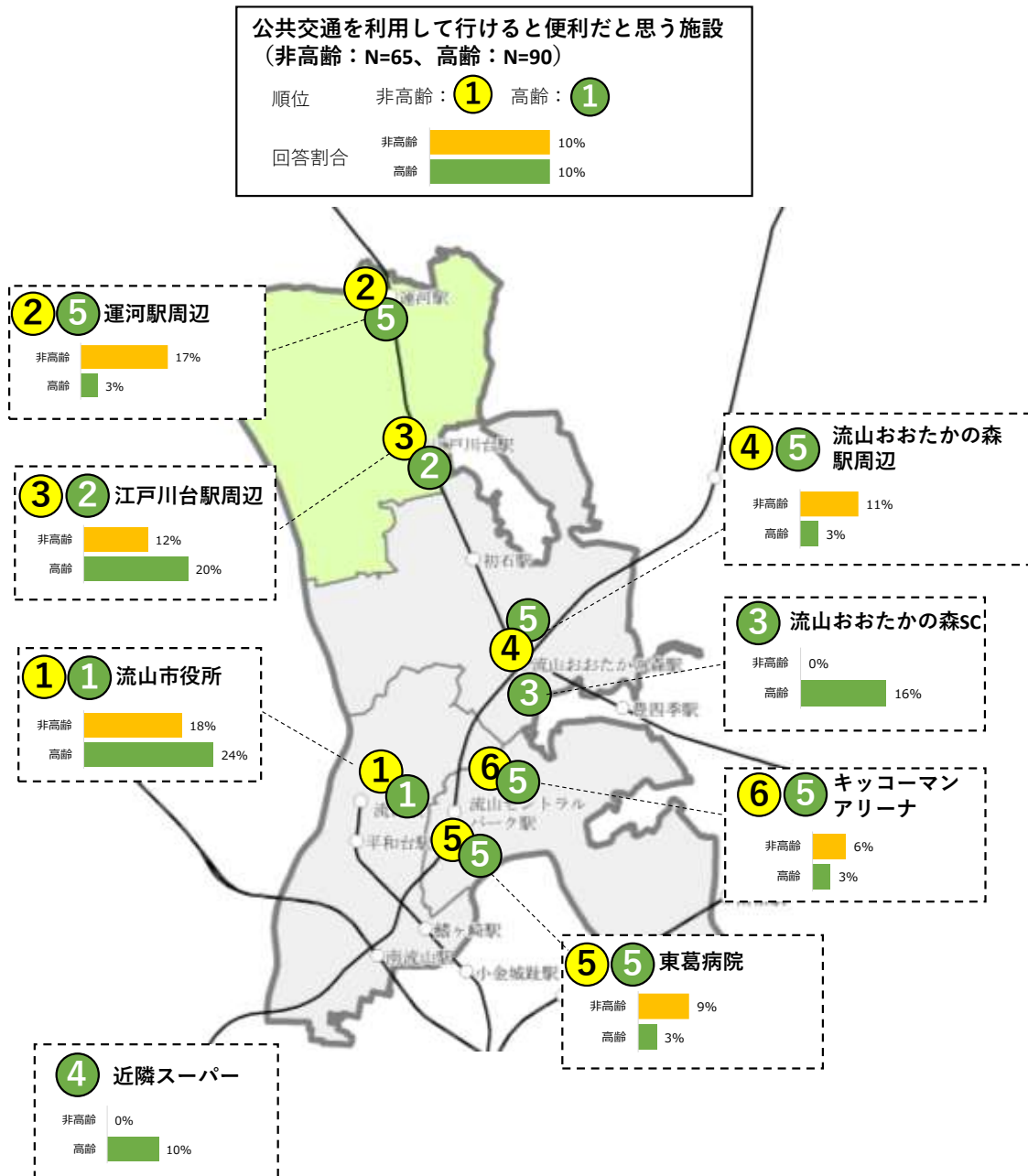
高齢：65歳以上
非高齢：65歳未満

① よく行く施設

近隣スーパー及び地域内の駅周辺を目的地とする移動が多く見られます。



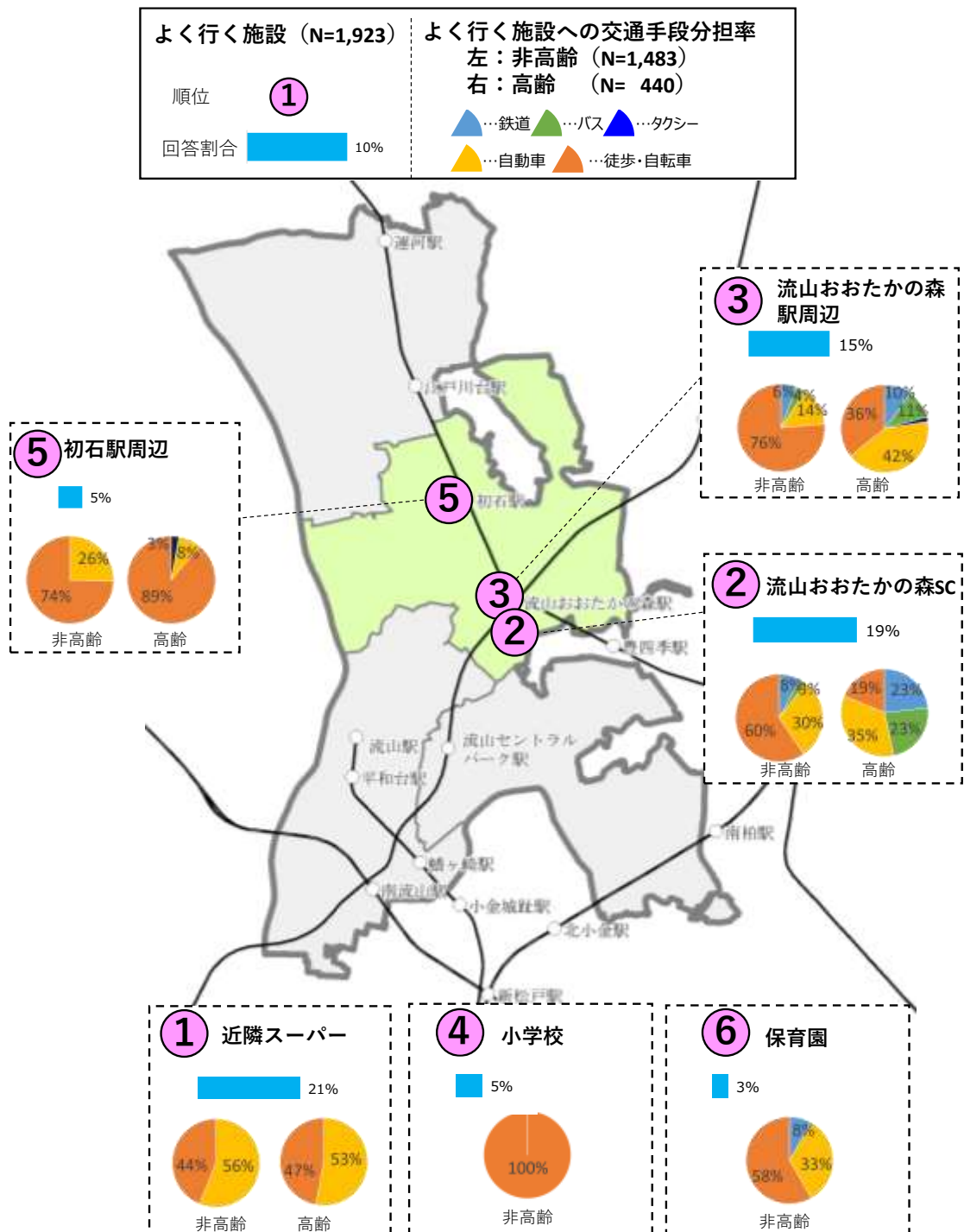
②公共交通を利用して行けると便利だと思う目的地
市役所のほか、地域内鉄道駅周辺の割合が高くなっています。



2) 中部地域からの回答集計

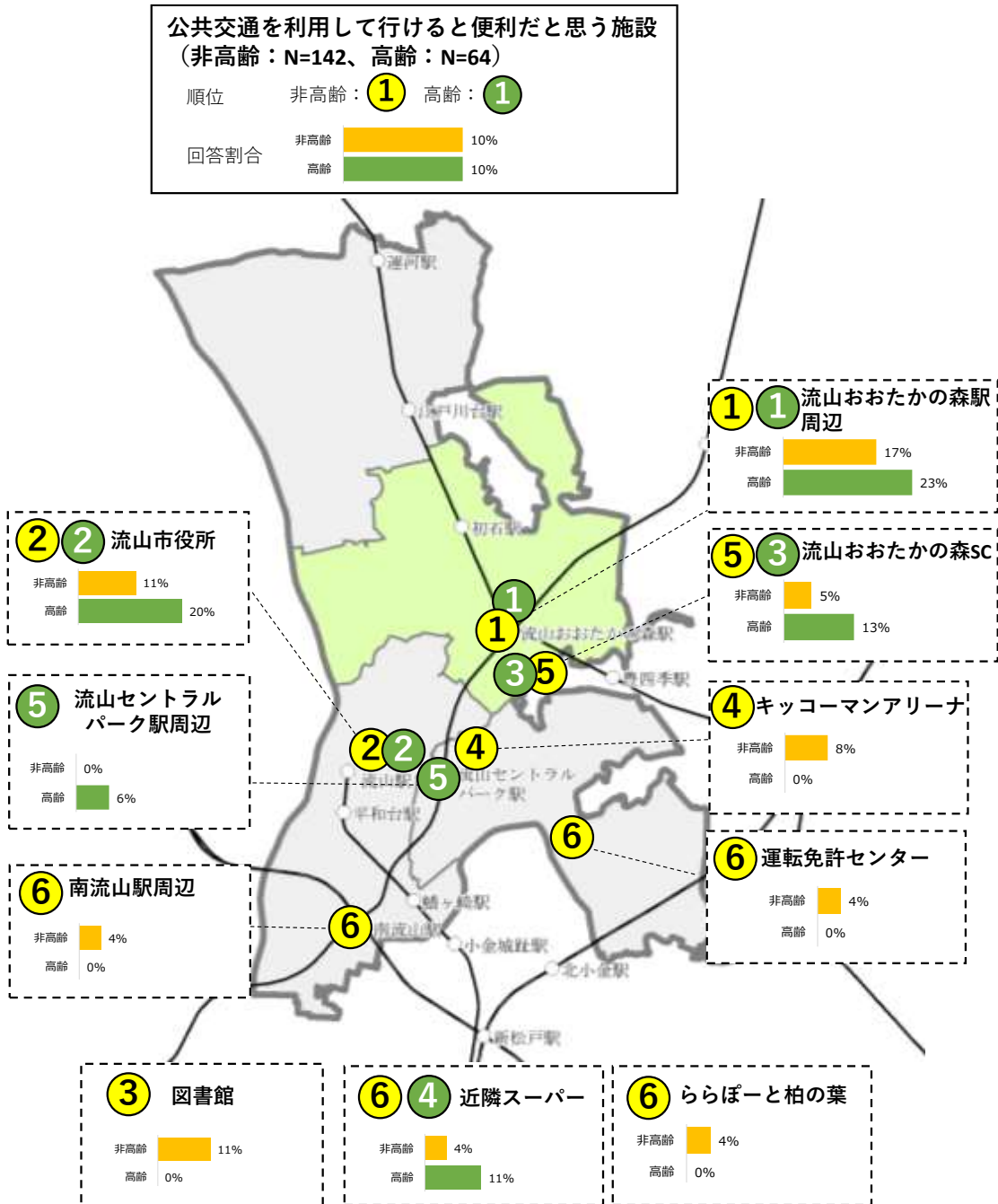
① よく行く施設

近隣スーパー及び流山おおたかの森SC、流山おおたかの森駅周辺を目的地とする移動が多く見られます。



②公共交通を利用して行けると便利だと思う目的地

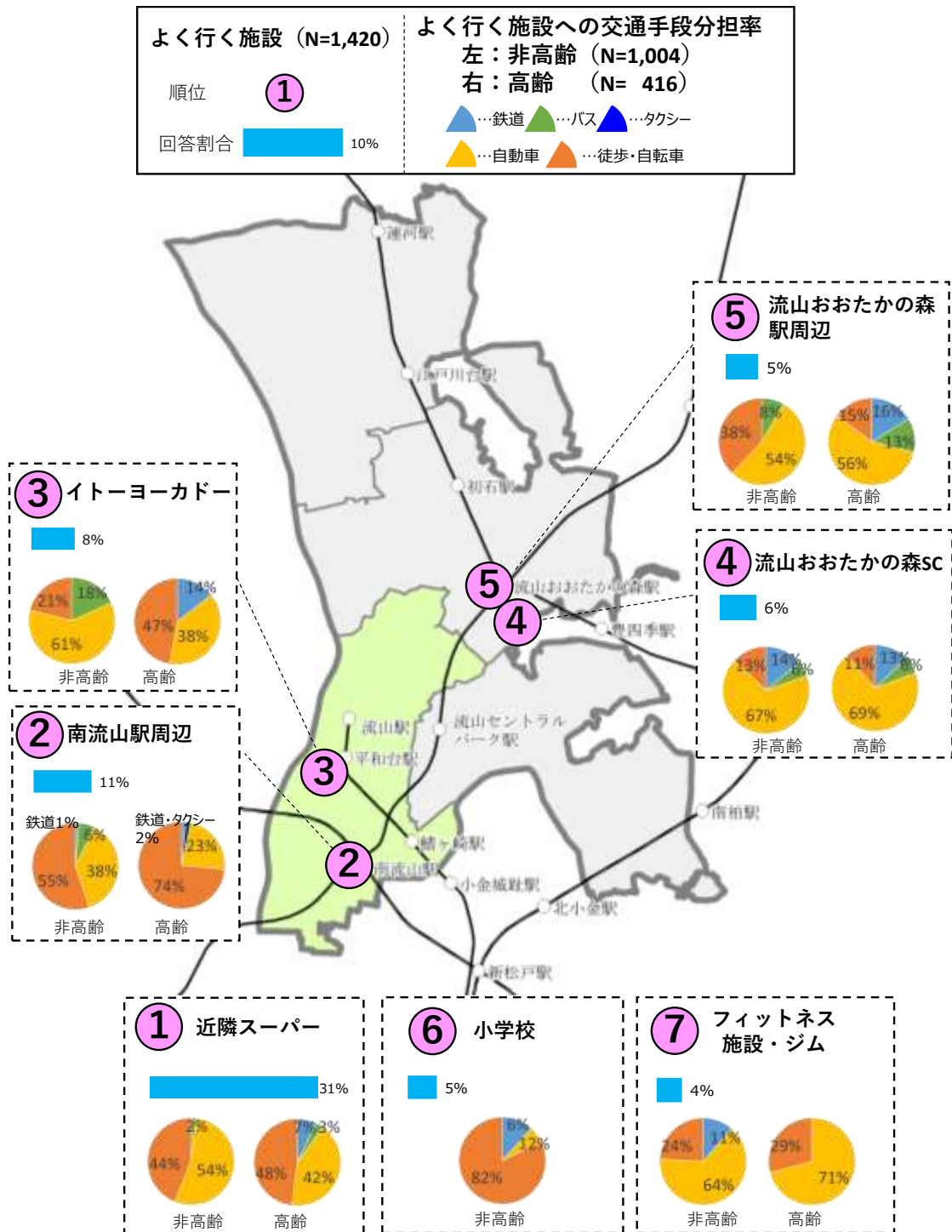
市役所のほか、流山おおたかの森駅周辺の割合が高くなっています。



3)南部地域からの回答集計

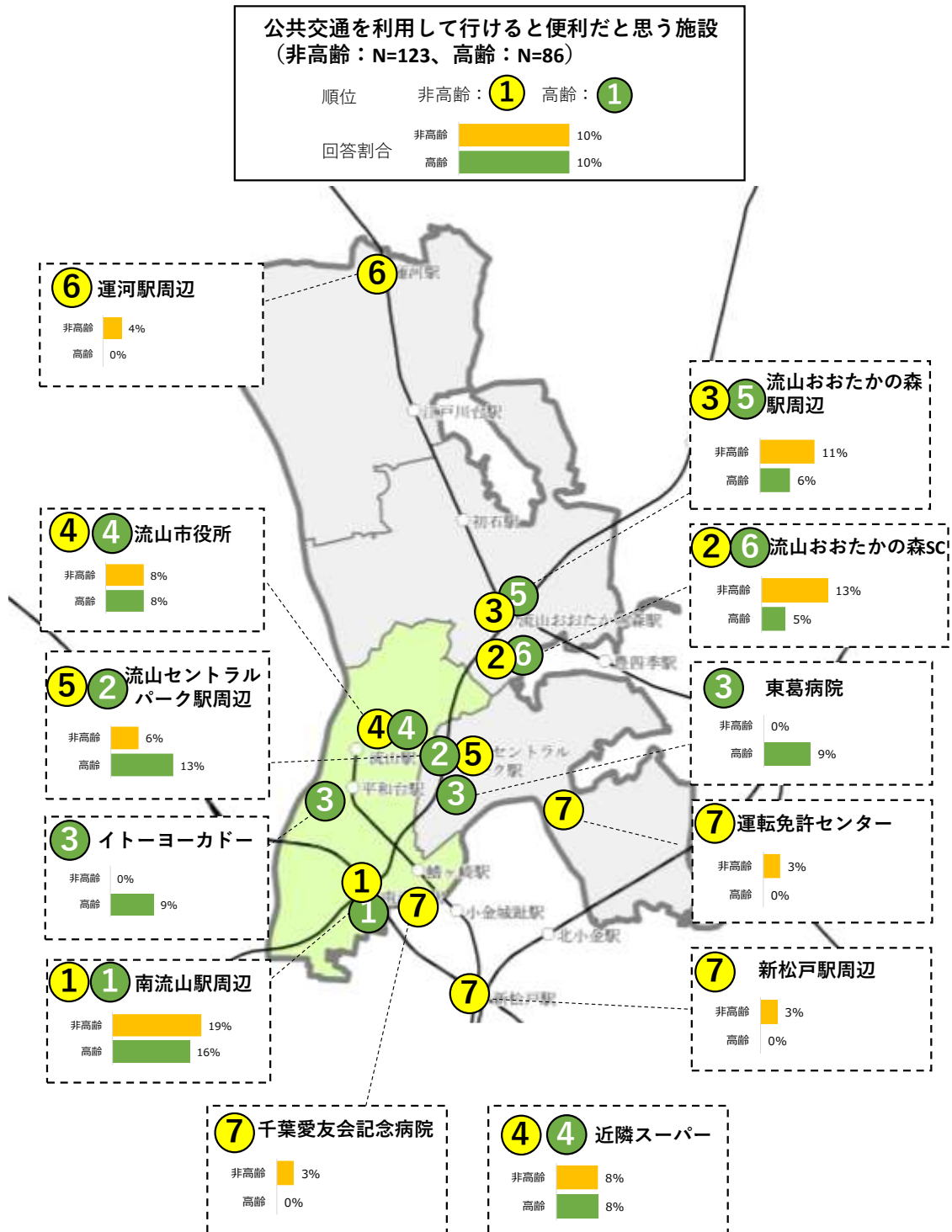
①よく行く施設

近隣スーパー、イトーヨーカドー(平和台駅周辺)及び南流山駅周辺を目的地とする移動が多く見られます。



②公共交通を利用して行けると便利だと思う目的地

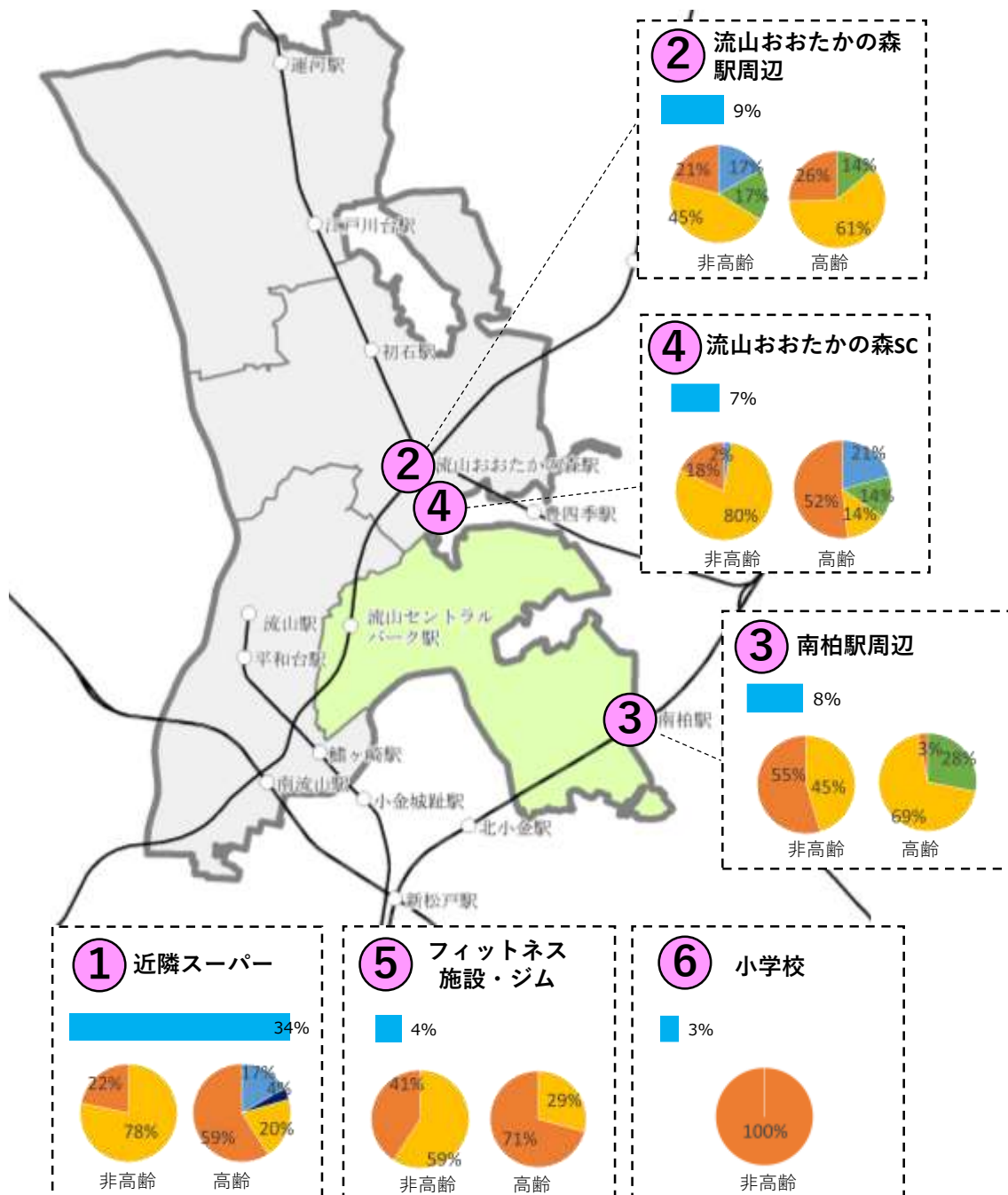
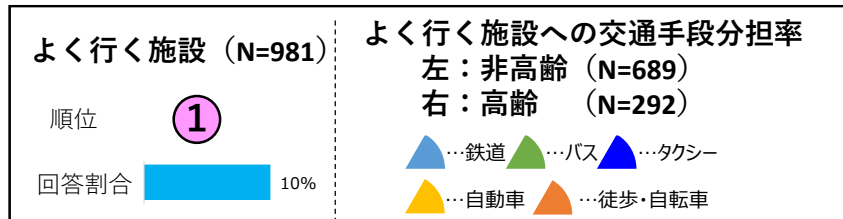
南流山駅周辺の割合が高く、高齢者では流山セントラルパーク駅周辺・イトーヨーカドーの割合も高くなっています。



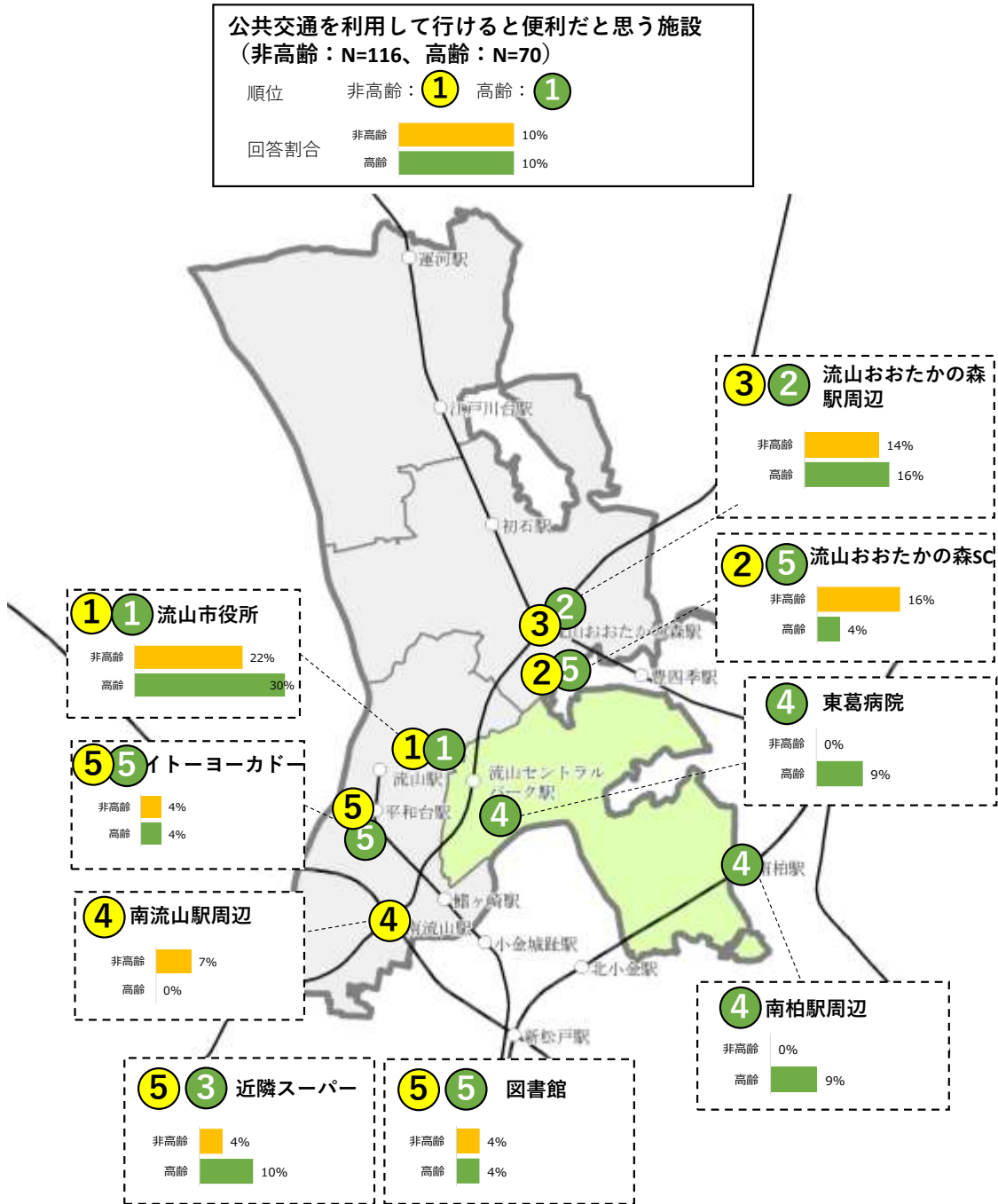
4) 東部地域からの回答集計

① よく行く施設

近隣スーパー及び流山おおたかの森駅周辺、南柏駅周辺を目的地とする移動が多く見られます。



②公共交通を利用して行けると便利だと思う目的地
市役所の割合が高く、次いで流山おおたかの森方面への回答が見られます。



参考2 一般化時間による交通利便性の評価

1) 公共交通サービスの評価方法

- ・公共交通に対するニーズが高い目的地に対し、現在の公共交通サービスのレベルがどの程度あるかを分析しました。
- ・評価に当たって、『一般化時間』という考え方を適用します。(時間算出は「高齢女性」をモデルとします。)

『一般化時間』とは

- ・交通に係る費用を時間換算し、所要時間と合計して評価する考え方です。
- ・評価に当たっては市内を 100m 四方のメッシュに分割し、各メッシュから目的地までの、以下の時間及び費用を計測し、時間に換算しました。

○徒歩

メッシュから目的地までの道路距離を歩行速度で除して時間を算出しました。

道路勾配による身体的負担を時間算出に考慮しました。(※1)

歩行速度については、高齢者の平均速度である 58m/分を適用します。(※2)

ただし、15 分以上の徒歩は、評価の対象から除外しました。

○バス

メッシュから乗車バス停、降車バス停から目的地までの徒歩による時間を算出しました。算出方法は「徒歩」参照。

乗車バス停から最終降車バス停の乗車時間は道路距離より算出します(※2)。

乗車バス停での待ち時間を算出します(待ち時間 = 運行間隔の 1/2 として算出)。

(※3)

運賃は普通運賃を設定しました。

○タクシー

配車待ち時間は、最寄駅から配車されるとの仮定を置き、メッシュと最寄り駅との道路距離から算出します。(ただし 5 分未満の場合は 5 分と設定)

走行速度は、道路交通センサ調査結果をもとに設定しております(※2)。

迎車回送料金は一律 300 円と設定します。

料金は初乗り 500 円(1.27km まで)、その後 0.263km ごとに 100 円加算します。

○鉄道

メッシュから乗車駅、降車駅から目的地までの所要時間を算出。交通手段としては徒歩とバスを比較し所要時間の短い方を採用します。

乗車駅から降車駅までの乗車時間をダイヤより算出しました。

乗換駅での乗換時間については大都市交通センサス（※5）をもとに設定しました。

乗車駅での待ち時間は運行間隔の1/2として設定しました。

運賃は普通運賃を設定しました。

- ・上記で算出される費用に時間換算値（0.03分/円）を乗じて金額に換算し、所要時間と合計し総額を算出しました（※6）。
- ・なお、一般化時間の算定に当たっては、交通弱者である可能性の高い高齢者に焦点を当てました。移動手段として自転車も考えられますが、起伏のある地域での利用は高齢者にとって体力的に困難であるとともに安全面にも課題があります。そのため、計算に当たっては移動手段として自転車を想定しておりません。

<参考> 計算根拠の出典、計算にあたっての制約条件

※1: 身体的負担を考慮した徒歩時間の算出方法

- ・同じ距離を、平地歩行した場合と勾配のある坂道を上り下りした場合との身体的負担の差異から、所要時間の等価換算係数(坂道での所要時間が平地歩行に変換すると何倍か)を求めた既往研究があります。本調査では、当研究成果を歩行時の所要時間算出に適用しました。
- ・本分析に当たっては、高齢者に着目し一般化時間の算出を行っており、その際右表の女性の60代以上の値を使用しました。

出典) 田中克・松井寛・藤井貴浩: 歩行形態別身体的及び心理的負担量の計測に関する研究,

土木計画学研究・論文集 Vol.24 no.3, pp.397-403, 2007

表 平地歩行に対する等価時間係数

	男性			女性		
	20代以下	30-50代	60代以上	20代以下	30-50代	60代以上
平地歩行	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
坂道上り(勾配4%)	1.42	1.35	1.31	1.30	1.48	1.49
坂道下り(勾配4%)	1.03	1.07	1.24	1.00	1.20	1.30
坂道上り(勾配9%)	1.59	1.59	1.75	1.35	1.60	2.31
坂道下り(勾配9%)	0.96	1.01	1.29	1.13	1.18	1.55

※2:高齢者の平均歩行速度、道路の走行速度について

- ・高齢者の平均歩行速度 :出典)建築設計資料集成【人間】
- ・道路の走行速度 :出典)道路交通センサス
- ・バスの走行速度 :交通政策審議会答申第198号の検討において、バスの走行速度が東京駅からの距離帯別・最寄駅からの距離帯別に設定されており、その速度を適用
出典)鉄道需要分析手法に関するテクニカルレポート

※3:バス、鉄道の待ち時間について

- ・運行間隔の1/2と設定:例)1時間に4本である場合、15分間隔のため待ち時間は7.5分と設定しています。
- ・ただし、1時間あたりの運行本数が3本未満1本以上である場合は、待ち時間を10分と設定します(10分以上バス停で待つことはなく、乗車するバスにあわせてバス停に来る)。1時間あたり1本未満のバス路線については評価の対象から除外しました。
- ・なお、バスについては始発~10時、10時~17時、17時以降の3つの時間帯で1時間当たり平均本数を算出し、鉄道についてはピーク、オフピークの2つの時間帯で平均本数を算出しました。

※4:バス停までのアクセス、鉄道までのアクセスについて

- ・バスを利用する際のバス停までの徒歩時間が15分以上かかる場合は、バスを評価の対象から除外します。同様に、鉄道駅へのアクセスでバスを利用する際もバス停までの徒歩時間が15分以上かかる場合は、バス+鉄道を評価の対象から除外しました。
- ・鉄道を利用する際の鉄道駅までの徒歩時間が15分以上かかる場合は、徒歩+鉄道を評価の対象から除外しています。

※5:大都市交通センサスについて

- ・昭和35年より5年毎に首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏において、鉄道・バス等の大量公共交通機関の利用実態を調査することで、旅客流動量や利用状況(経路、端末交通手段、利用時間帯分布等)、乗換え施設の実態を把握するものです。直近は第12回(平成27年度調査)。
- ・国土交通省ホームページ「大都市交通センサス」より引用

※6:時間換算値について

- ・千葉県毎月勤労統計調査による、現金給与総額と総実労働時間より算出しています。

	現金給与総額 (円)	総実労働時間 (時間)	時間換算値 (分/円)
全産業(事業規模 5 人以上)	255,083	132.2	0.03

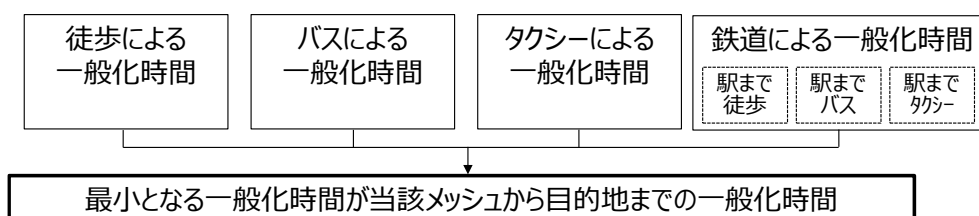
(時給換算:1,930 円)

参考)千葉県毎月勤労統計調査地方調査(令和2年9月)

※労働時間と労働賃金との考え方から、時間換算値(もしくは時間を費用に換算する金額換算値)を算出する方法は、「所得接近法」と呼ばれ、鉄道プロジェクトの評価において適用される方法の一つです。(国土交通省鉄道局:鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012 年改訂版)

2)公共交通検討地域の考え方

- 各メッシュから目的地までの一般化時間を交通手段別に算出し、その中で最小となる最終交通手段の一般化時間を代表値としました。



- 評価対象は以下の通りです。
 - 最寄拠点駅周辺施設 :各メッシュから最も一般化時間が小さい駅周辺施設
 - 流山おおたかの森駅周辺施設 :市内全地域
 - 市役所等 :各メッシュから最も一般化時間が小さい施設

<参考> 公共交通検討地域について

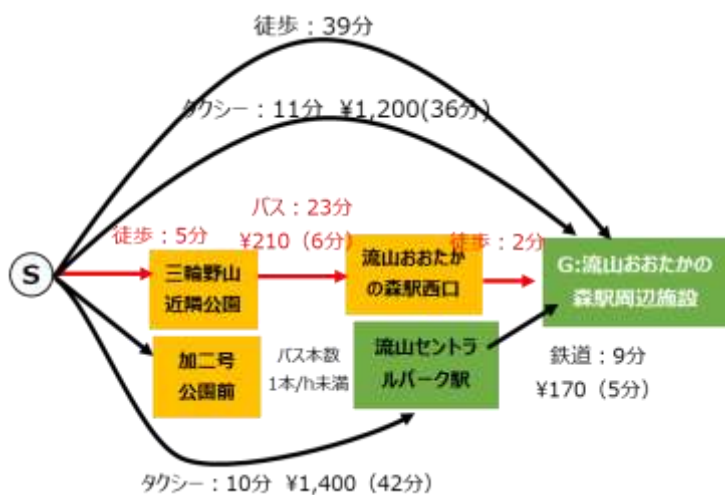
- 国土交通省自動車局の「地域公共交通づくりハンドブック」によると、公共交通が空白である地域を、『駅やバス停から一定の距離を越えた地域』と定義しておりますが、地方部や中山間地域等公共交通が疎である地域を念頭においた考え方となっております。
- 流山市については、地方部等と比較すると公共交通は比較的密であるものの、バス系統の行先により、目的地までの移動に対する利便性が十分でない地域が存在すると考えられます。
- そのため本調査においては、ニーズの高い目的地を設定し、そこまでの一般化時間が、ある一定の基準以上ある地域を流山市における公共交通検討地域と考えることとしました。

【参考:最小一般化時間の計算例】

赤色で示す矢印が、一般化時間が最小となる移動手段

※本算出では、高齢者女性をモデルとしている。他のモデルでは、一般化時間が本ケースよりも小さくなります。

最小一般化時間が30分以上となるメッシュ 加四丁目⇒流山おおたかの森周辺



※鉄道・バスの所要時間は駅での待ち時間も含まれます。

※タクシーの時間には配車時間も含まれます。

最終交通手段	一般化時間	評価結果
徒歩	39分	15分以上のため評価対象外
バス	36分	◎一般化時間最小交通手段
鉄道	バス	一般化時間最小とならない(バス本数が1本/h未満のため)
	タクシー	一般化時間最小とならない
タクシー	47分	一般化時間最小とならない

参考3 計画策定までの経緯

1)流山市地域公共交通活性化協議会について

流山市地域公共交通計画については、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第6条第1項の規定に基づき組織した「流山市地域公共交通活性化協議会」による協議を経て、策定したものです。構成員は、下表のとおりです。

表3-1 流山市地域公共交通活性化協議会 構成員

委員の区分	委員（令和3年11月現在）
学識経験者	名古屋大学大学院環境学研究科 教授 加藤 博和(会長) 日本大学理工学部 教授 藤井 敬宏(副会長)
公共交通事業者、 及びその組織する団体	京成バス株式会社 東武バスセントラル株式会社 松戸新京成バス株式会社 流鉄株式会社 東日本旅客鉄道株式会社 東武鉄道株式会社 首都圏新都市鉄道株式会社 千葉県バス協会 千葉県タクシー協会 流山地区タクシー運営委員会 (富士タクシー有限会社) (流山タクシー有限会社) (エミタスタクシー柏株式会社)
運転者が組織する団体	東武バス労働組合
公共交通利用者 (流山市民)	公募市民（1名） 流山市身体障害者福祉会 流山市老人クラブ連合会 流山商工会議所 流山市観光協会 流山市社会福祉協議会 NPOながれやま子育てコミュニティなこっこ
道路管理者	千葉県東葛飾土木事務所
地方運輸局長	国土交通省関東運輸局交通政策部、千葉運輸支局
関係行政機関	千葉県総合企画部交通計画課、千葉県流山警察署
流山市	まちづくり推進部、土木部

2)計画策定までの経緯

日にち	事項	主な内容
令和2年4月※	令和2年度第1回会議	・協議会の立ち上げ
令和2年10月	市民アンケート	・公共交通利用に関するアンケート
令和2年10月	令和2年度第2回会議	・調査の進め方等
令和2年11月	市民・事業者分科会	・市民・事業者からの意見聴取
令和2年12月	第1回庁内検討会議	・調査結果の報告
令和2年12月	令和2年度第3回会議	・調査結果の報告 ・基本方針、公共交通施策の検討
令和3年3月※	令和2年度第4回会議	・公共交通施策個別意見聴取
令和3年5月※	令和3年度第1回会議	・計画骨子(案)個別意見聴取
令和3年7月	令和3年度第2回会議	・計画骨子(案)について
令和3年7月	第2回庁内検討会議	・計画(案)について
令和3年10月	令和3年度第3回会議	・計画(案)について
令和3年11月 ～12月	パブリックコメント	・計画(案)に関するパブリックコメント
令和4年1月予定	第3回庁内検討会議 令和3年度第4回会議	・パブリックコメント意見への対応方針について
令和4年3月予定	計画書公表	

※新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言等に鑑み、書面会議として実施。

流山市地域公共交通計画(案)

発行年月:令和4年(2022年)3月 (予定)

発行者:流山市

編集:流山市まちづくり推進部 まちづくり推進課

〒270-0192 流山市平和台1丁目1番地の1

電話:04-7150-6090

ファクス:04-7158-9777