

令和6年度流山市地域公共交通活性化協議会

第2回分科会

令和6年7月19日（金）13時30分開始

流山市 ケアセンター

- 議題1 公共交通検討地域における検討の進め方について（協議）
- 議題2 八木南団地の公共交通導入検討について（協議）
- 議題3 流山ぐりーんバス（西初石ルート バス停の設置）について（協議）
- 議題4 東西初石線（流01・02）廃止後の公共交通について（協議）

議題1 公共交通検討地域における検討の進め方について（協議）

◆ 公共交通検討地域とは（計画P4）

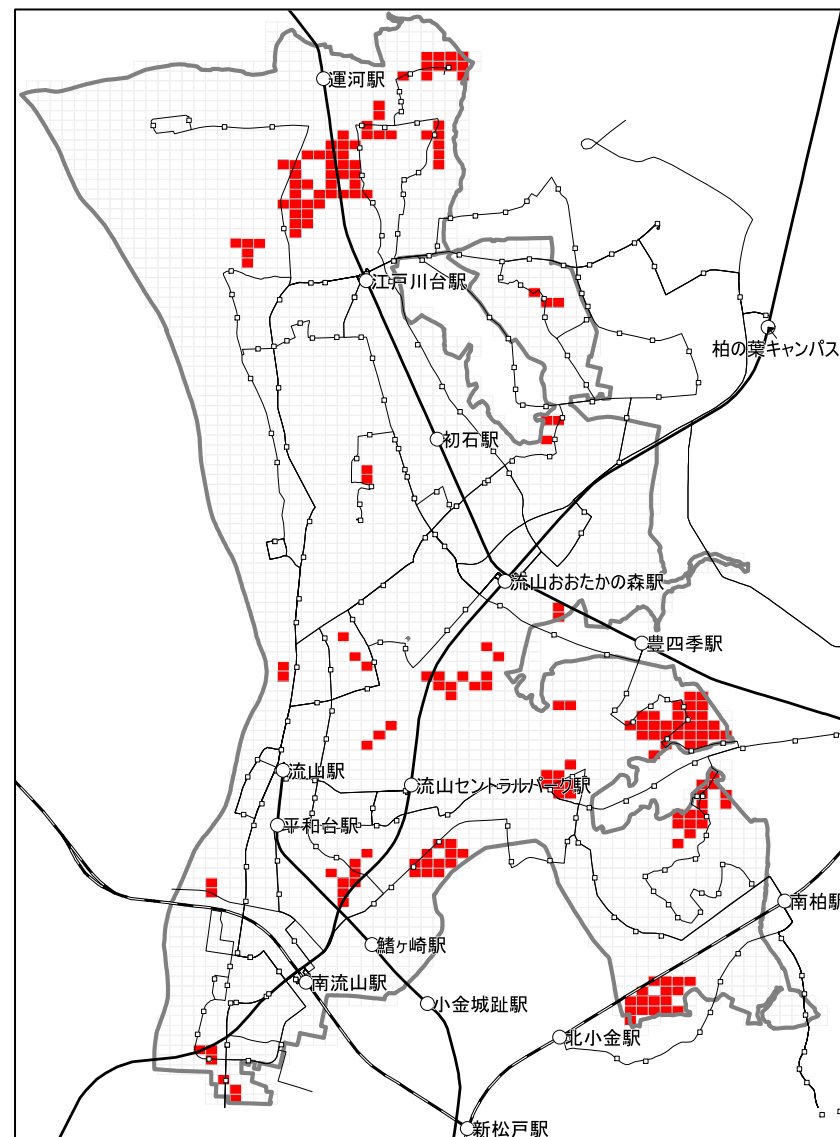
- ・公共交通での移動ニーズが高い目的地へ相対的に行きにくく、一定以上の人口集積がある地域のこと

◆ 公共交通での移動ニーズが高い目的地（計画P3）

- ・流山おおたかの森駅
- ・江戸川台駅
- ・流山セントラルパーク駅
- ・南柏駅
- ・南流山駅
- ・初石駅
- ・平和台駅
- ・新松戸駅

◆ 公共交通検討地域の定義（計画P4）

- ・各地域から最寄り拠点駅まで、一般化時間が30分以上かつ50人/h a以上の地域



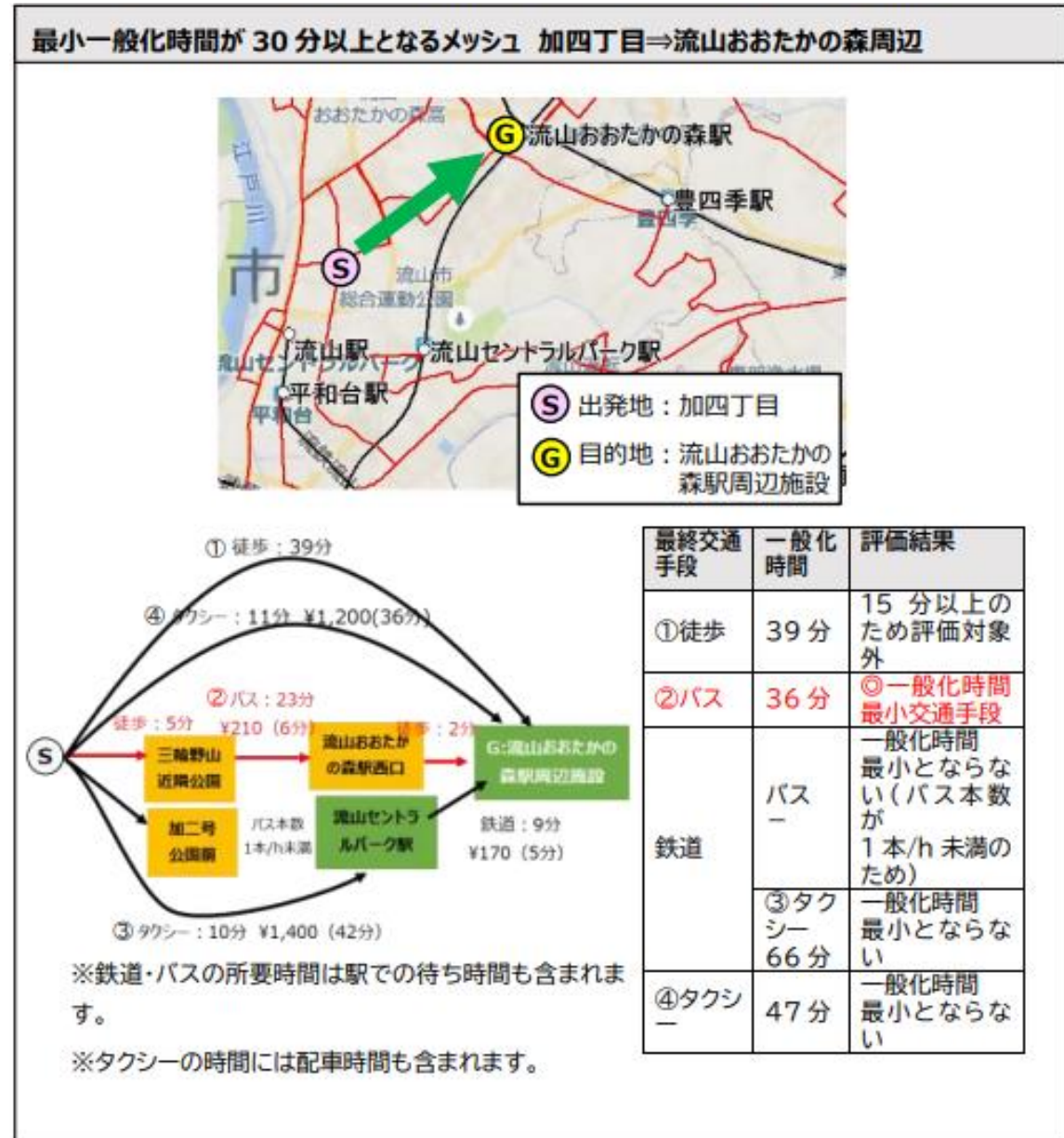
議題 1 公共交通検討地域における検討の進め方について（協議）

◆ 一般化時間とは（計画P参-10～）

- ・ 交通に係る費用を時間に換算し、
所要時間と合計して評価する考え方

（計算例）

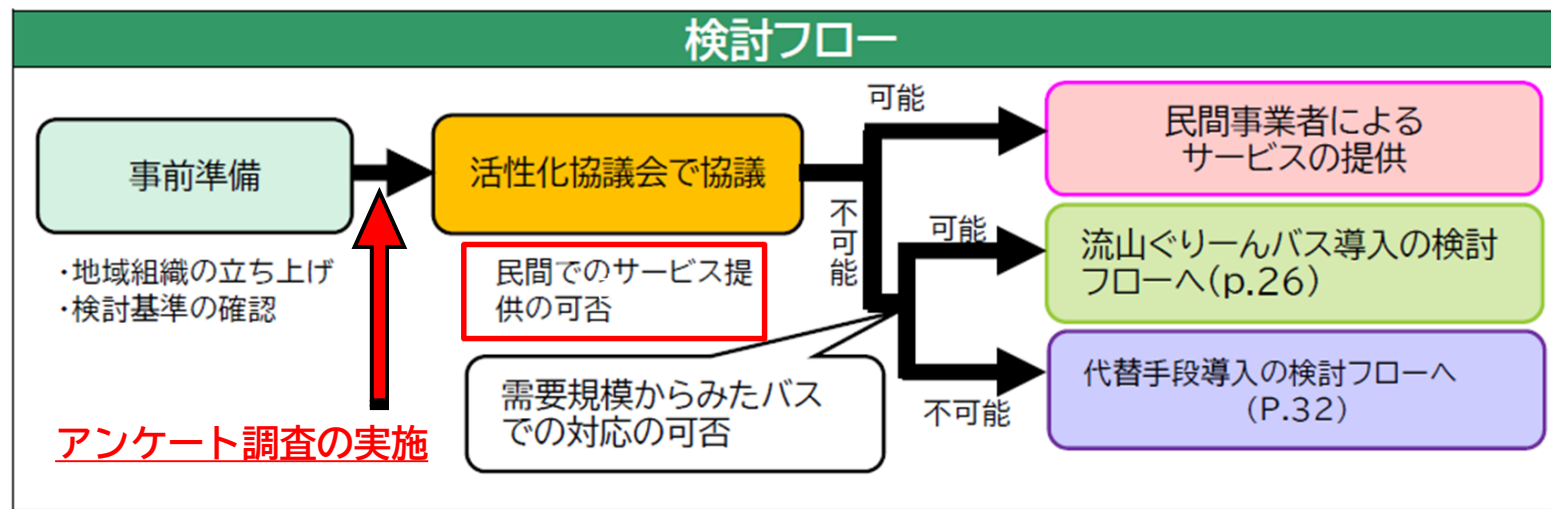
$$\underbrace{30分}_{\text{所要時間}} + \underbrace{(210円 \times 0.03分/円)}_{\text{費用を時間に換算 (6分)}} = 36分$$



議題 1 公共交通検討地域における検討の進め方について（協議）

◆ 公共交通検討地域に、新たな公共交通サービスを検討する場合

- ① 計画P25に基づき、活性化協議会において公共交通検討地域に新たな公共交通サービス導入を協議・検討する場合、協議会での協議に先立ち「アンケート調査を実施」することとしたい
- ② 「アンケート票」を様式化し、地域特性を明確にすることで円滑に協議・検討を進める



公共交通検討地域における検討フロー（計画P25）

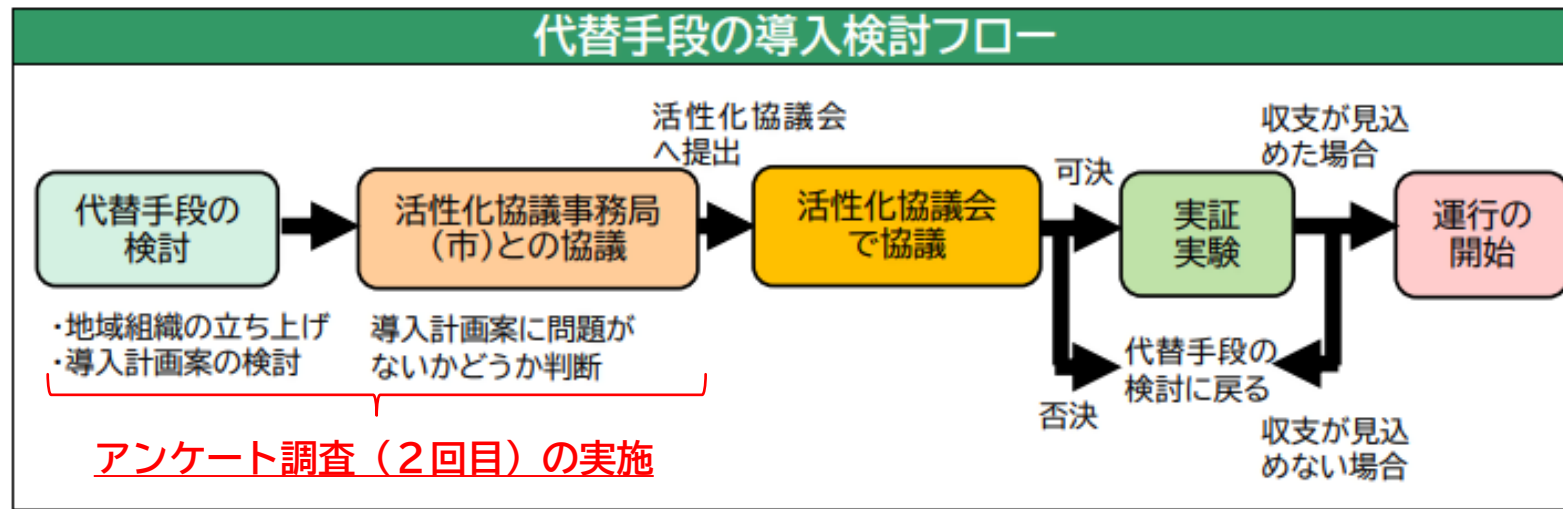
◆ 標準様式（案）

- ・別紙「資料1」参照

議題 1 公共交通検討地域における検討の進め方について（協議）

◆ 代替手段導入を検討する場合

- ① 計画P 3 2に基づき、導入計画案の検討に伴い「アンケート調査（2回目）を実施」することとしたい
- ② 「アンケート票」を様式化し、地域特性を明確にすることで円滑に協議・検討を進める



代替手段の導入検討フロー（計画P 3 2）

◆ 標準様式（案）

- ・別紙「資料2」参照

議題1 公共交通検討地域における検討の進め方について（協議）

◆ 代替手段の検討（例）

① 乗合タクシー

- ・ 定時定路線型 … 「時刻表」に基づき運行（柏市ジャンボタクシー等）
- ・ 予約時運行型 … 「予約があった場合のみ」運行（デマンドタクシー）

② 送迎バスの活用

- ・ 民間企業（病院や自動車教習所等）が送迎用として運行する車両の活用

【活用例】

市の福祉施策「高齢者等市内移動支援バス事業」

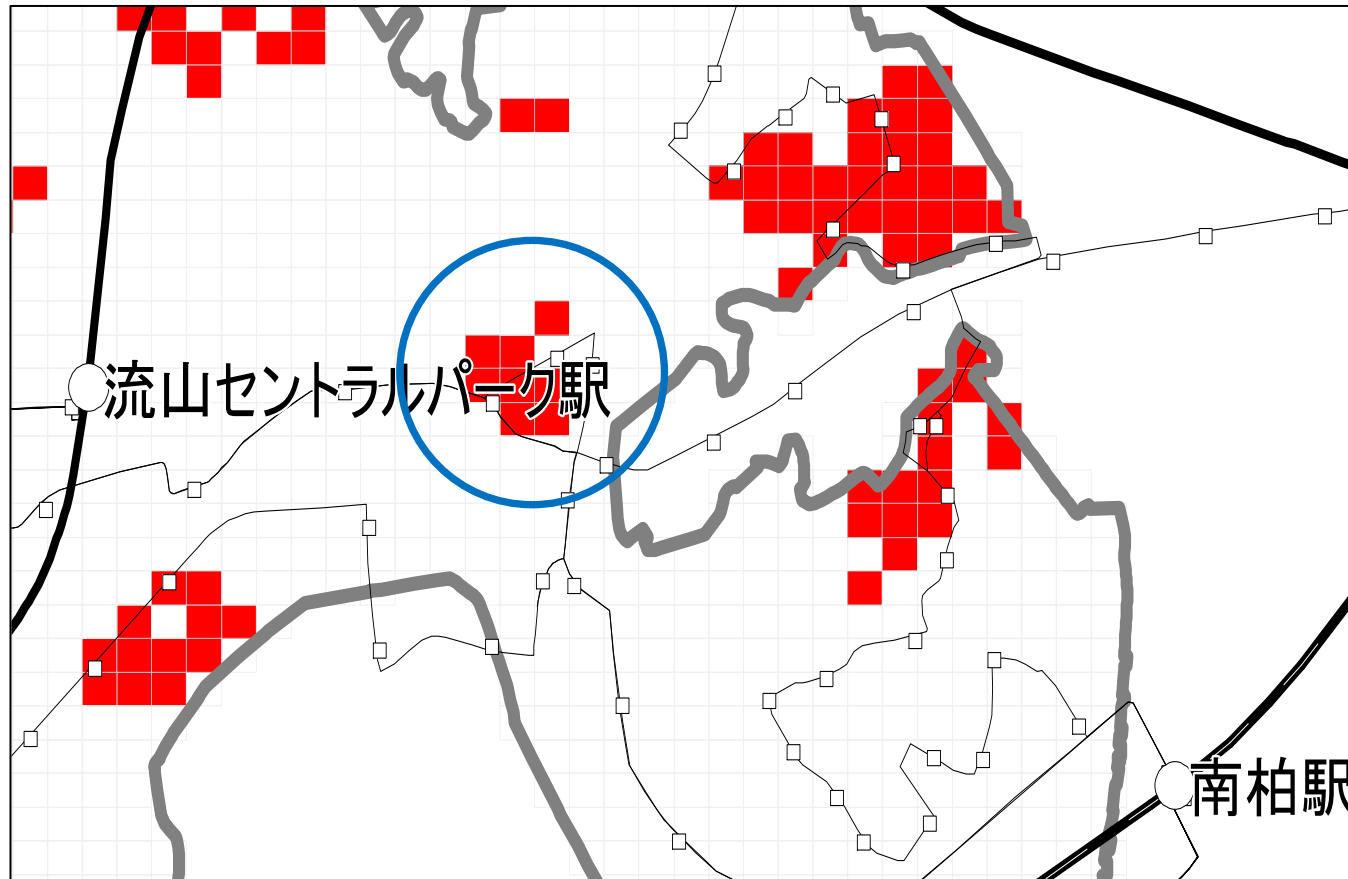
→ 65歳以上の市民が、病院バスの空席に無料で乗車できる移動支援

③ 自家用有償運送（過疎地等に多い事例）

- ・ 住民の自家用車による有償運行
- ・ 行政が車両を準備し、地域が有償で運行

議題2 八木南団地の公共交通導入検討について（協議）

◆ 八木南団地の位置付け（計画P4）



■ 公共交通検討地域【日常】
※最寄り駅まで行きにくく、
一定以上の人口集積がある地域

最寄り駅：流山セントラルパーク駅

議題2 八木南団地の公共交通導入検討について（協議）

◆ 八木南団地 ⇔ 流山セントラルパーク（約1.6km=1,600m）間の移動に係る一般化時間

一般化時間 ⇒ 交通に係る費用を時間に換算し、所要時間と合計して評価する考え
公共交通検討地域 ⇒ 最寄りの拠点駅まで一般化時間が30分以上

① 徒歩の場合

所要時間 : $1,600\text{m} \div 58\text{m/分} \div 27.5\text{分}$ → 徒歩15分以上のため、評価から除外（計画P参一10）

② バスの場合

バスの運行本数が1時間に1本未満のため、評価から除外（計画P参一10）

③ タクシーの場合

所要時間 : 10分

移動費用 : 運賃600円（1.6km）+ 迎車料金300円 = 900円

一般化時間 : $10\text{分} + 900\text{円} \times 0.03\text{分/円} = 37\text{分}$ → 30分以上のため公共交通検討地域に該当

議題2 八木南団地の公共交通導入検討について（協議）

◆ 八木南団地 ⇄ 流山セントラルパーク（約1.6km=1,600m）間の移動に係る一般化時間

④ バス・鉄道併用の場合 ※富士見橋バス停から南柏駅に移動する場合

所要時間：【バス】富士見橋→柏駅西口 … 16分

【鉄道】柏 駅→南 柏 駅 … 3分

移動費用：【バス】富士見橋→柏駅西口 … 250円

【鉄道】柏 駅→南 柏 駅 … 150円

待ち時間：【バス】富士見橋→柏駅西口 … 9.5分 ※運行間隔（19分）の1/2

【鉄道】柏 駅→南 柏 駅 … 4.0分 ※運行間隔（8分）の1/2

一般化時間：16分 + 3分 + $\frac{250\text{円} \times 0.03\text{分/円}}{7.5\text{分}}$ + $\frac{150\text{円} \times 0.03\text{分/円}}{4.5\text{分}}$ + 9.5分 + 4.0分 = **44.5分**

7.5分

4.5分

※富士見橋バス停から流山セントラルパークを計算した場合、一般化時間は**59.5分**

議題2 八木南団地の公共交通導入検討について（協議）

◆ 経緯

令和5年6月26日

「八木南団地自治会地域公共交通
検討委員会（地域組織）」の設立

令和6年1月24日

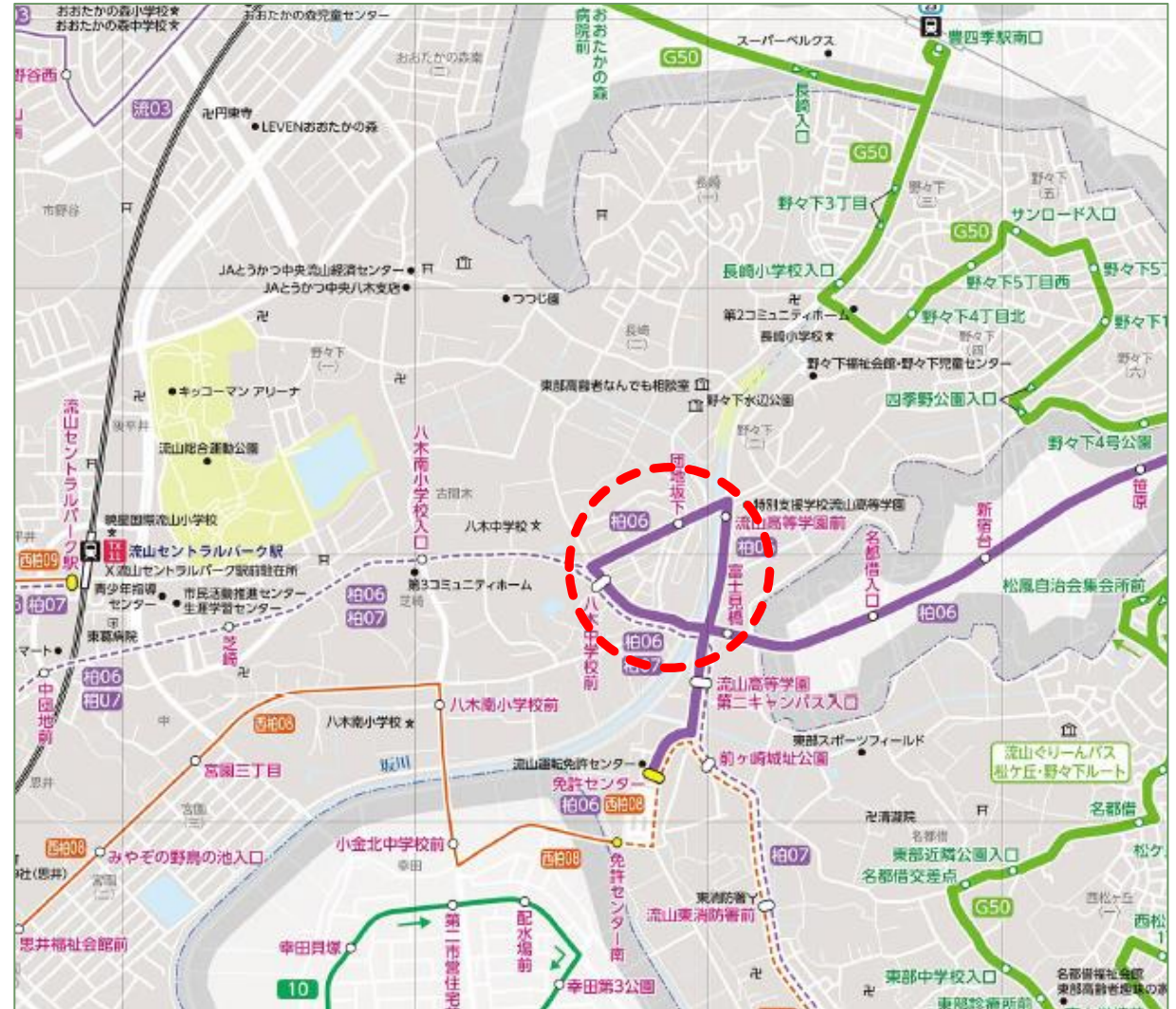
「日常の移動に関する実態アンケート
調査」実施

令和6年5月13日

令和6年度地域活性化協議会第1回会議
において、アンケート結果を報告

令和6年6月14日

地域組織にアンケート結果を報告



議題2 八木南団地の公共交通導入検討について（協議）

◆ アンケート結果のまとめ

○地域の概要

- ・ 高齢者が多い地域

○外出目的

- ・ 日常的な外出目的の最多は「買い物」、「通院」、「通勤・通学」と続く
- ・ 65歳以上に限定すると、「通院」の割合が増加

○目的地

- ・ 比較的鉄道駅に近い

○交通が不便だと思う理由

- ・ 「バスの本数が少ない」「バス停が遠い」

○外出頻度

- ・ 「買い物」は全体では週1～2回、65歳以上では週3～4日が多い
- ・ 「通院」は月2～3回が多い
- ・ 「通勤・通学」は週5日以上が多い

議題2 八木南団地の公共交通導入検討について（協議）

◆ 目的地

買い物

- ・ 特定の駅で最も多い回答は「**流山セントラルパーク駅**」
- ・ 特定の施設で最も多い回答は「ベルクス（豊四季駅周辺）」
2番目に多い回答は「**マミーマート（流山セントラルパーク駅周辺）**」

通院

- ・ 特定の駅で最も多い回答は「豊四季駅」
→市内主要駅ではない
- ・ 特定の総合病院で、最も多い回答は「**東葛病院（流山セントラルパーク駅付近）**」

通勤・通学

- ・ 最も多い回答は「柏駅」
→市内主要駅ではなく、既存のバス路線もある
- ・ 2番目に多い回答は「**流山セントラルパーク駅**」

以上の結果を勘案し、**流山セントラルパーク駅**を共通の目的地として仮定

議題2 八木南団地の公共交通導入検討について（協議）

◆ 外出頻度（移動に不便を感じている人）

買い物

外出頻度	人数	割合
毎日	4	3.5%
週に5日以上	9	7.9%
週に3～4日	50	43.9%
週に1～2日	33	28.9%
月に2～3日	12	10.5%
月に1日以下	2	1.8%
空白	4	3.5%
合計	114	100.0%
週あたり平均外出回数(回/週)	2.82	

→週3日程度

通院

外出頻度	人数	割合
毎日	0	0.0%
週に5日以上	1	1.4%
週に3～4日	10	14.1%
週に1～2日	19	26.8%
月に2～3日	27	38.0%
月に1日以下	8	11.3%
空白	6	8.5%
合計	71	100.0%
週あたり平均外出回数(回/週)	1.35	

→週1日程度

以上の結果を勘案し、外出頻度は週3回程度と仮定

議題2 八木南団地の公共交通導入検討について（協議）

◆ 地域が必要とする公共交通（アンケート結果より）

○目的地

流山セントラルパーク駅

○運行頻度

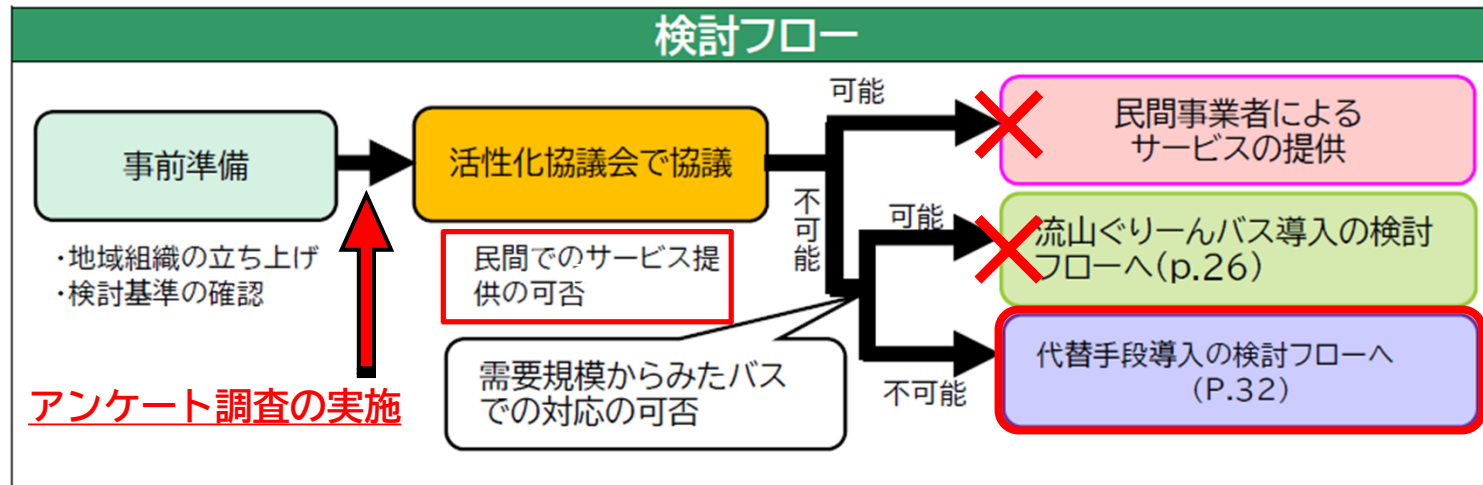
週3回

※アンケート結果を分析し、
既存交通への影響が最小限
となるよう、運行する曜日
や時間帯を設定する

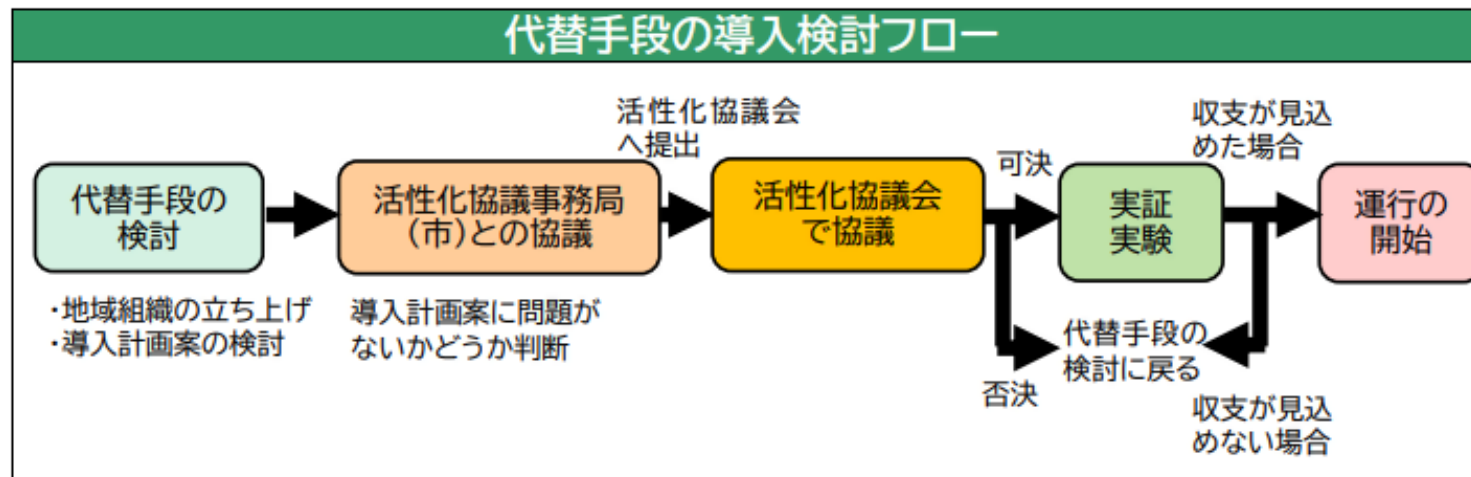


議題2 八木南団地の公共交通導入検討について（協議）

◆ 公共交通検討地域における検討フロー（計画P25）



◆ 代替手段の導入検討フロー（計画P32）



議題2 八木南団地の公共交通導入検討について（協議）

◆ 八木南団地における代替手段導入の検討（案）

(1) 運行形態：**乗合タクシー**

案① 定時定路線型

→ 「時刻表」に基づき運行

案② 予約時運行型

→ 「予約があった場合のみ」運行

(2) 目的地：**流山セントラルパーク駅**

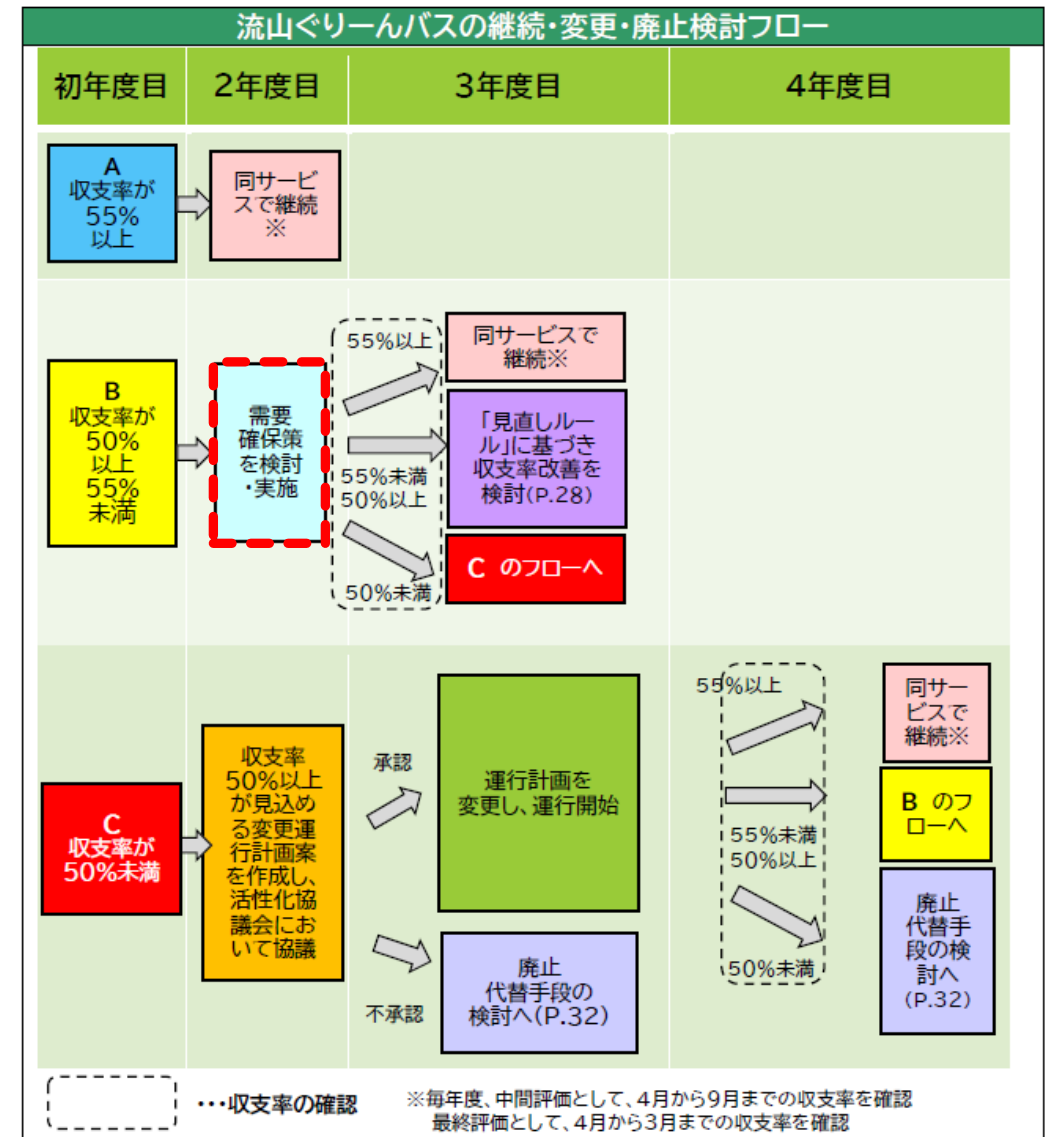
(3) 運行頻度：**週3回**



議題3 流山ぐりーんバス（西初石ルート バス停の新設）について（協議）

◆ バス停新設の基準（計画P28抜粋）

- ① 利用者の増加や**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
 - 昨年度の収支率が53%のため、**需要確保策を検討・実施**（右図・計画P30）
- ② 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
 - 自治会から要望書が提出
 - 警察・道路管理者・バス事業者と確認



議題3 流山ぐりーんバス（西初石ルート バス停の新設）について（協議）

◆ 経緯

令和5年12月

自治会からバス停新設の要望書が提出

【要望の主旨】

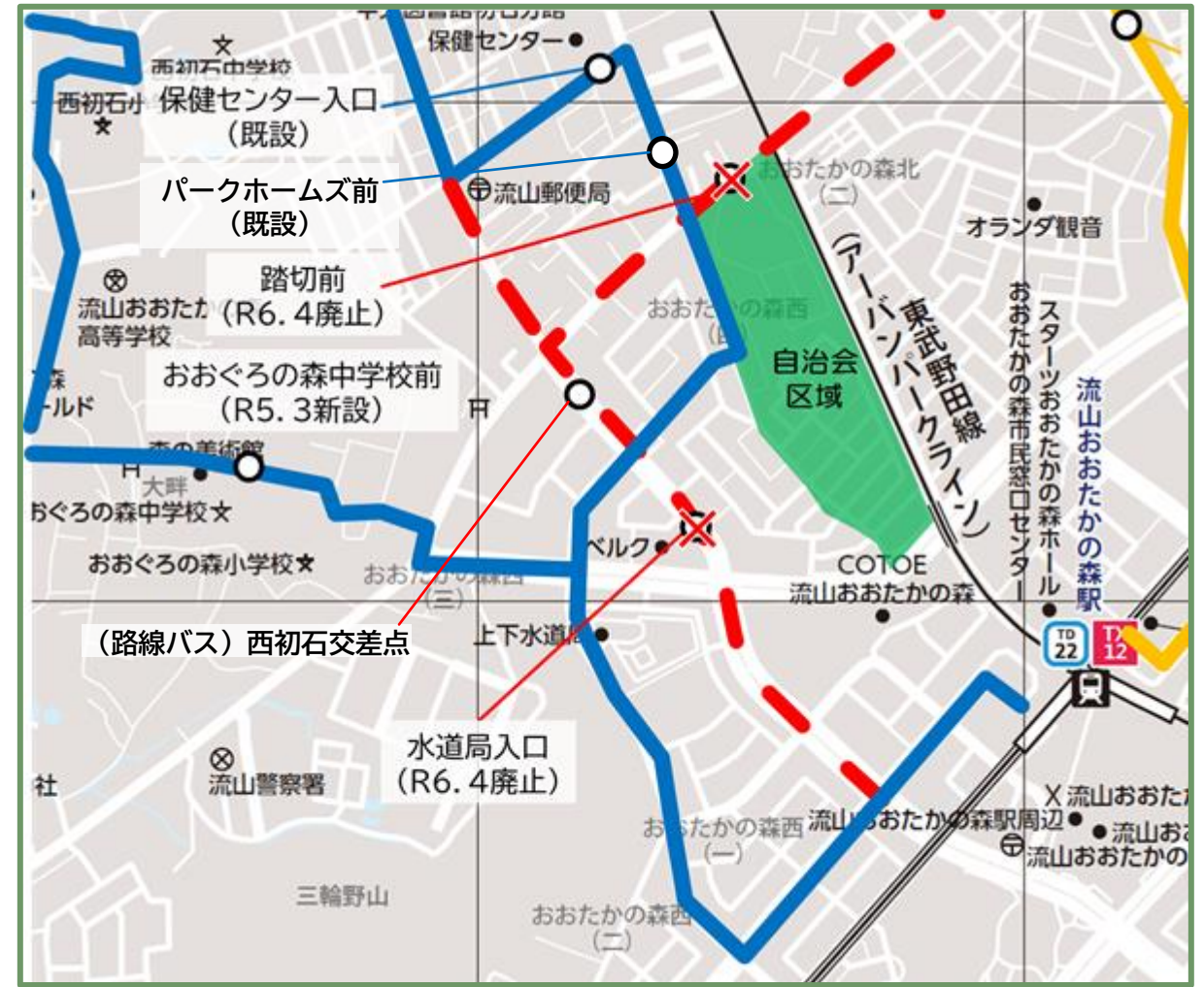
「踏切西」「水道局入口」バス停が廃止になり、徒歩による流山おおたかの森駅までの移動が大きな負担

令和6年5月13日

活性化協議会第1回会議で報告

令和6年7月4日

バス停候補地の現地確認を実施
（警察・道路管理者・バス事業者）



— 西初石ルート
- - 廃止されたルート（旧西初石・旧美田・駒木台）

議題3 流山ぐりーんバス（西初石ルート バス停の新設）について（協議）

◆ 候補地 A （道路幅員：8.5m）

- ① 最寄りバス停：220m ……評価 △
- ② 安全性：歩道なし ……評価 △
- ③ 工事費：案内板のみ ……評価 ○



— 西初石ルート
●●● 廃止されたルート（旧西初石・旧美田・駒木台）

議題3 流山ぐりーんバス（西初石ルート バス停の新設）について（協議）

◆ 候補地 B （道路幅員：8.5m）

- ① 最寄りバス停：300m ……評価 ○
- ② 安全性：歩道なし ……評価 △
- ③ 工事費：案内板のみ ……評価 ○



— 西初石ルート
●●● 廃止されたルート（旧西初石・旧美田・駒木台）

議題3 流山ぐりーんバス（西初石ルート バス停の新設）について（協議）

◆ 候補地 C （道路幅員：車道6m、歩道4m）

- ① 最寄りバス停：150m ……評価 △
- ② 安全性：片側歩道あり ……評価 ○
- ③ 工事費：案内板・植栽帯移設 ……評価 △

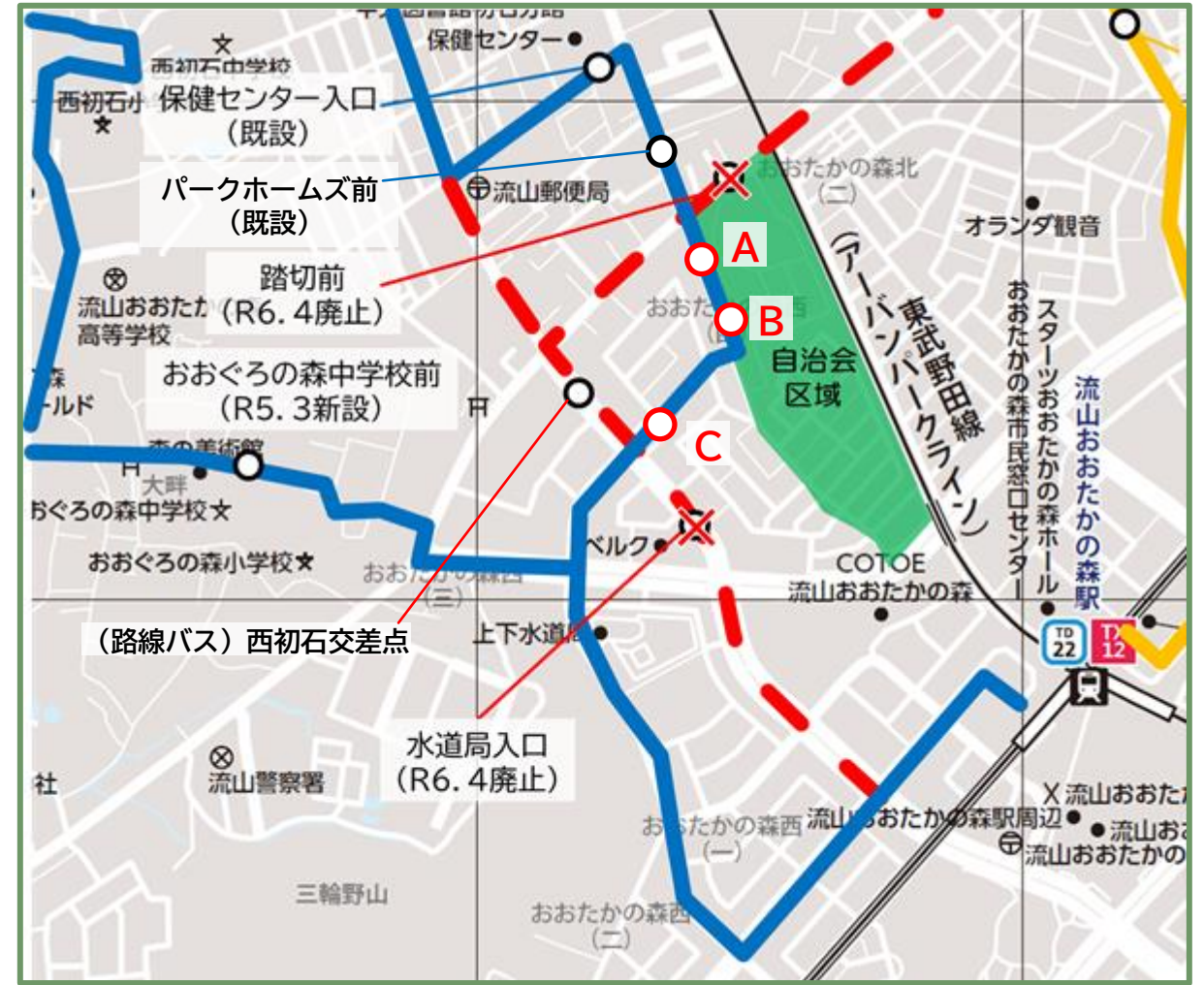


— 西初石ルート
●●● 廃止されたルート（旧西初石・旧美田・駒木台）

議題3 流山ぐりーんバス（西初石ルート バス停の新設）について（協議）

◆ 今後の予定

- バス停候補地の合意形成（自治会と共同）
- 既存交通の利用状況を確認
- 新設された場合の利用予測調査
- 令和6年度地域公共交通活性化協議会に議案を上程



— 西初石ルート
●●● 廃止されたルート（旧西初石・旧美田・駒木台）

議題4 東西初石線（流01・02）廃止後の公共交通について（協議）

◆ これまでの経緯

令和5年6月

路線廃止の申し入れ
（令和5年12月末で廃止）

令和6年1月

市が経費を一部補填し、運行を継続
（令和6年12月末まで）

令和6年5月

運行便数変更
（片道1日3便に減便）

◆ 今後の予定

令和6年8月

自治会に「廃止」のお知らせ（説明会）

◆ 参考

今後、地域組織が設立した場合…

- ・アンケート調査（資料1）の実施
- ・活性化協議会での協議

