

令和6年度流山市地域公共交通活性化協議会

第3回分科会

令和6年10月24日（木）午後2時開始

流山市生涯学習センター

- 議題1 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2 流山ぐりーんバス高齢者割引制度に係る補填額の考え方について（協議）
- 議題3 流山市地域公共交通計画の見直しについて（協議）

議題1 流山ぐりんバス（西初石ルート バス停の設置）について（協議）

◆ これまでの経緯

令和5年12月

おおたかの森西四丁目自治会から、
バス停設置の要望書が提出

【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になっている

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

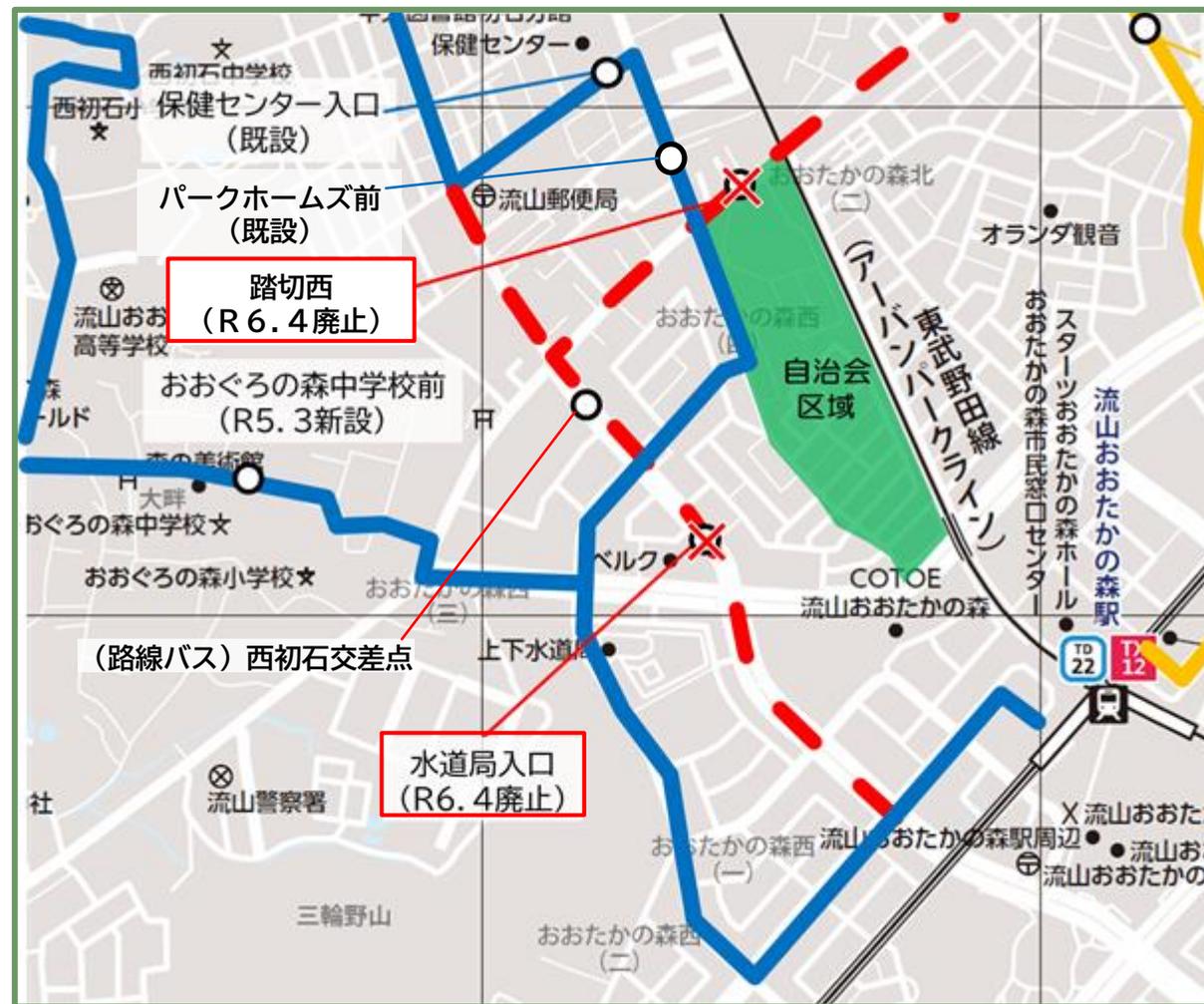
バス停候補地の現地確認を実施
（警察・道路管理者・バス事業者）

令和6年8月25日から9月20日まで

自治会がアンケート調査を実施

令和6年10月2日

自治会のアンケート調査結果を受理



— 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1 流山ぐりんバス（西初石ルート バス停の設置）について（協議）

◆ 前回からの進捗報告

- ① バス停候補地の合意形成
→ 候補地Bを選定し、交渉を進めた
- ② 既存交通の利用状況
→ アンケート調査により把握した
- ③ バス停が新設された場合の利用予測
→ アンケート調査により把握した



— 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1 流山ぐりんバス（西初石ルート バス停の設置）について（協議）

① バス停候補地の合意形成

- ・自治会の働きかけにより、バス停候補地Bに隣接する住民（片側）の内諾が得られた。（内諾は「駅と逆方向」のみ、「駅方向」は交渉中）
- ・道路の幅員 8.5m
- ・最寄りの路線バス停留所まで 300m
- ・主に住民の生活道路であり、交通量は比較的少ない。



- 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1 流山ぐりんバス（西初石ルート バス停の設置）について（協議）

◆ アンケート調査範囲



◆ アンケート対象者数（母数）

おおたかの森西四丁目自治会（左図①）

西初石五丁目第2自治会の一部（左図②）

・～64歳	980人（85.2%）
・65～69歳	30人（2.6%）
・70～74歳	40人（3.5%）
・75歳～	100人（8.7%）
・合計	1,150人（住民基本台帳から算出）

※アンケート回答者は、425人（全体の約37%）

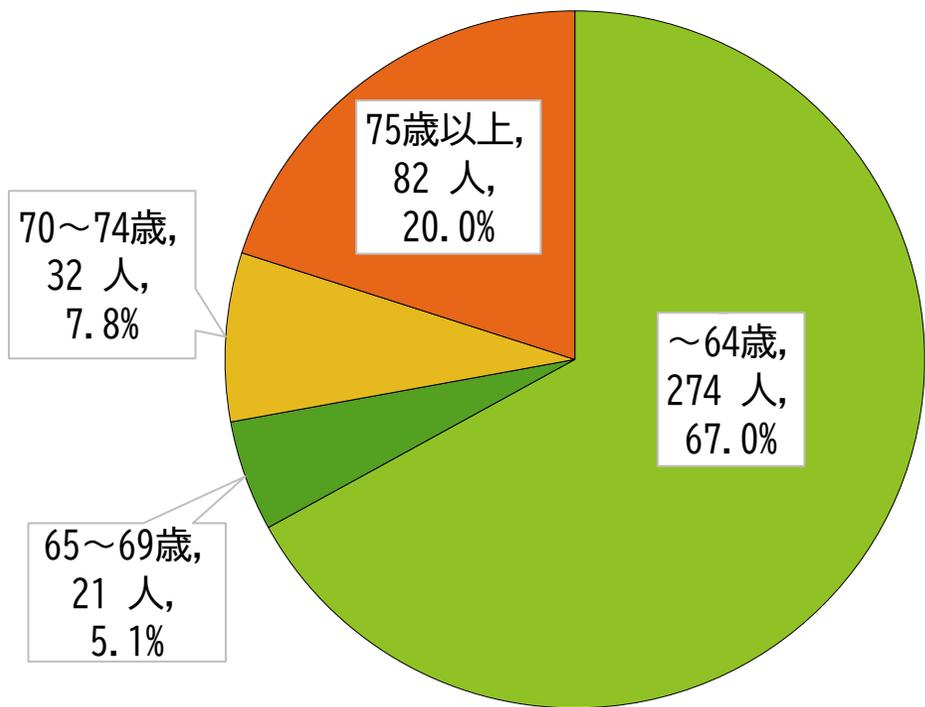
◆ アンケート内容（資料2）

- 問1 年齢
- 問2 おおたかの森駅まで移動する手段
- 問3 おおたかの森駅まで移動する頻度
- 問4 バス停候補地Bが新設された場合の移動手段

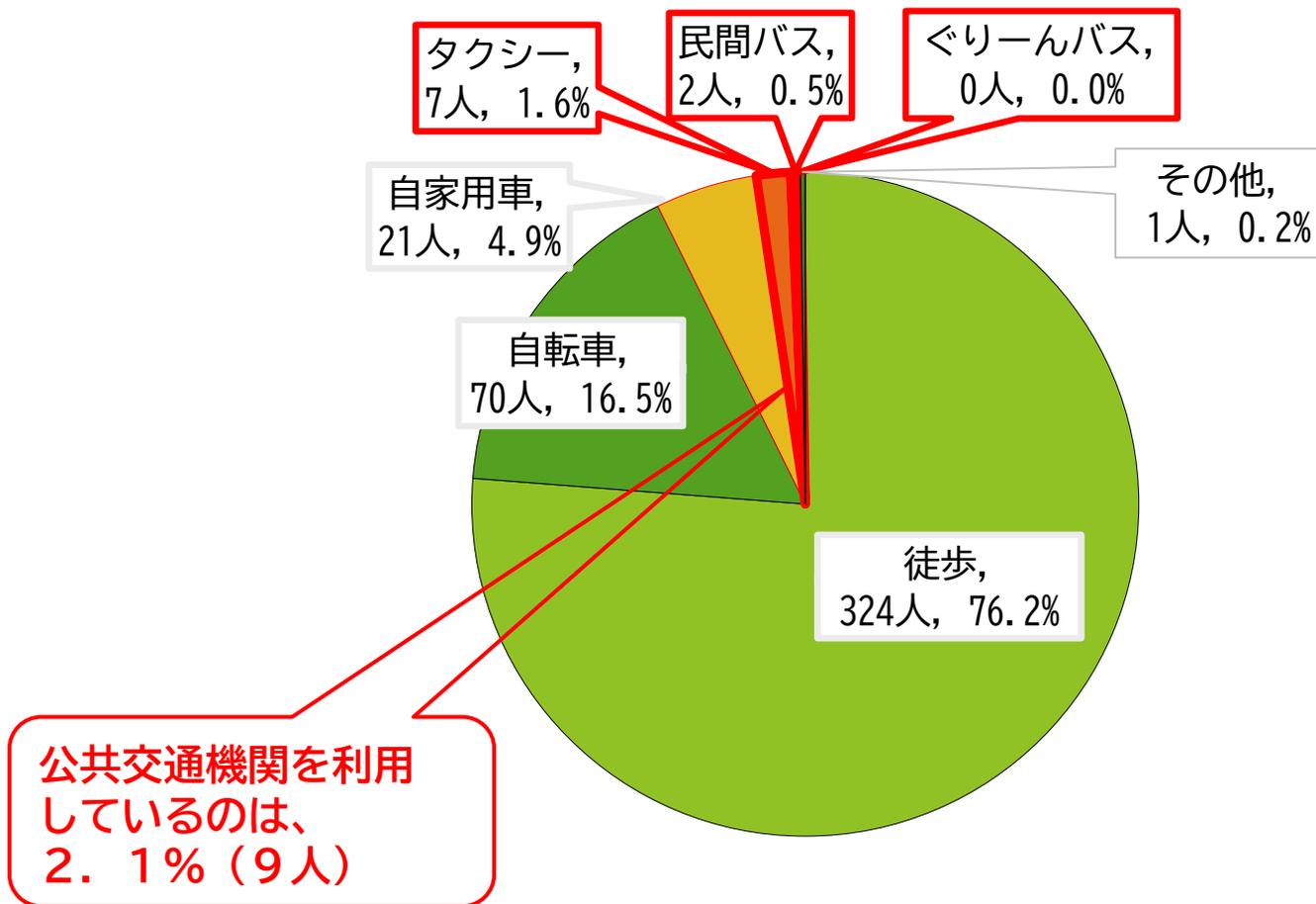
議題1 流山ぐりんバス（西初石ルート バス停の設置）について（協議）

② 既存交通の利用状況（アンケート結果）

【年齢層】（回答数：409人）



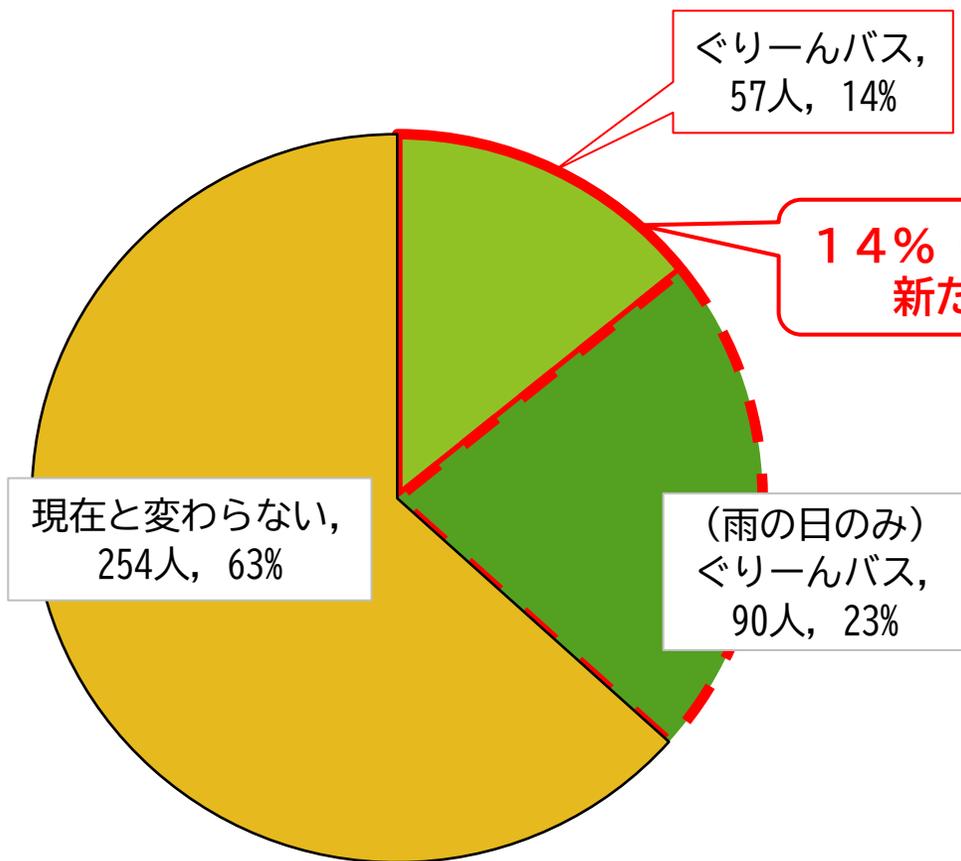
【現在の移動手段】（回答数：425人）



議題1 流山ぐりんバス（西初石ルート バス停の設置）について（協議）

③ バス停が新設された場合の利用予測（アンケート結果）

【バス停が新設された場合の移動手段】（回答数：401人）



14%（57人）が新たに利用

◆ 既存交通利用者の移動手段の変化

【民間バスを利用している方（2人）】

→ 流山ぐりんバス（2名）

【タクシーを利用している方（7人）】

→ タクシー（2人）

→ 流山ぐりんバス（4人）

→ 無回答（1人）

【現在の移動手段】

- ・ 徒歩 34人（59.6%）
- ・ 自転車 13人（22.8%）
- ・ 自家用車 1人（1.8%）
- ・ 民間バス 2人（3.5%）
- ・ タクシー 4人（7.0%）
- ・ 無回答 3人（5.3%）

議題1 流山ぐりんバス（西初石ルート バス停の設置）について（協議）

◆ 調査等の結果（まとめ）

- ① バス停候補地の合意形成
→ 候補地Bを選定（バス停片側は内諾あり）
- ② 既存交通の利用状況
→ 既存交通利用者は2.1%（9/425人）
- ③ 新設された場合の利用予測調査
→ 新たにぐりんバスを利用する方が57人増加し、
収支率改善に一定の効果が見込める（算定中）

◆ 今後の予定

- ・ 活性化協議会第3回会議（11月）に議決事項として上程
(以下、可決の場合)
- ・ 運賃協議会（令和7年1月）
- ・ 運用開始（令和7年4月）



— 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2 流山ぐりんバス高齢者割引制度に係る補填額の考え方について（協議）

◆ 高齢者割引制度の概要

- ・平成31年4月1日に開始した制度で、75歳以上の利用者の運賃を市が半額負担（バス事業者に補填）するもの

◆ これまでの実績

年度	乗車人数 (総数)	うち 高齢者割引利用者数	割引利用率	補填額 (全額)	うち 高齢者割引補填額	高齢者割引の割合
令和元年度	914,484人	165,816人	18.1%	80,601,303円	12,059,345円	15.0%
令和2年度	632,823人	118,887人	18.8%	127,190,766円	8,646,327円	6.8%
令和3年度	744,436人	123,914人	16.6%	112,843,215円	9,011,927円	8.0%
令和4年度	832,610人	130,477人	15.7%	90,093,420円	9,489,236円	10.5%
令和5年度	965,002人	167,446人	17.4%	94,445,930円	12,747,685円	13.5%

◆ 市民・市議会からの意見・要望

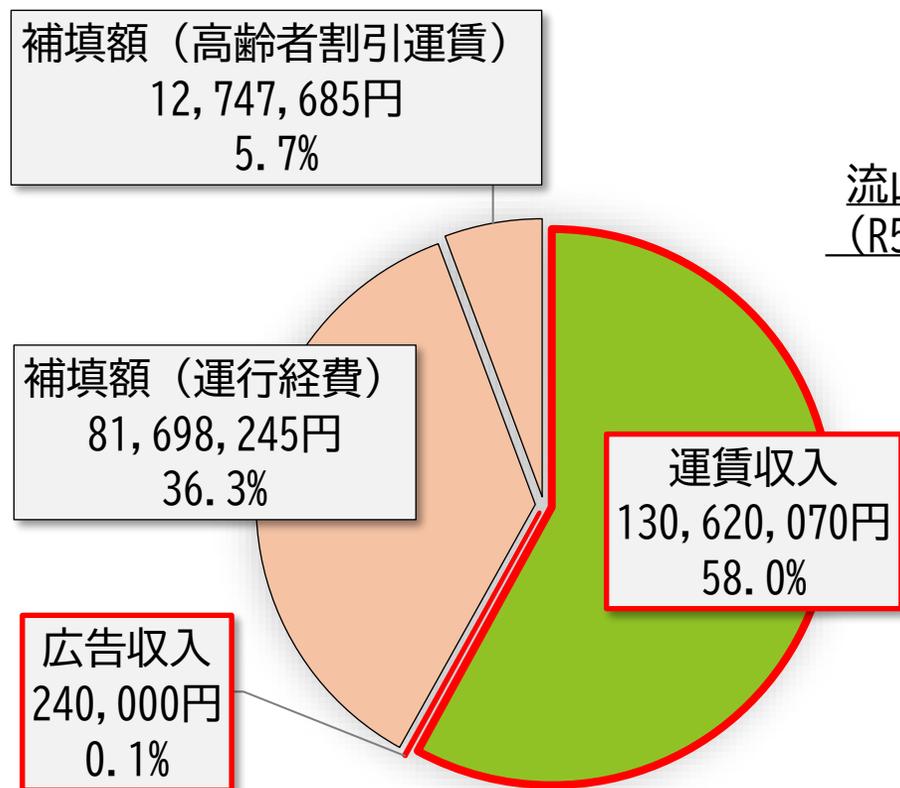
- ・令和6年8月に開催した沿線自治会長との意見交換会において、「高齢者割引後の運賃を運賃収入」として
いる現在の収支率算出方法に異議があるとの意見。
- ・地域の高齢化率によって収支率が左右され、運行が廃止になるのは本末転倒との意見。
- ・流山市議会令和6年度決算審査特別委員会において、議会全体の合意事項として、「収支率算出は、高齢者
割引が無いものとして算出されたい」との指摘・要望。

議題2 流山ぐりんバス高齢者割引制度に係る補填額の考え方について（協議）

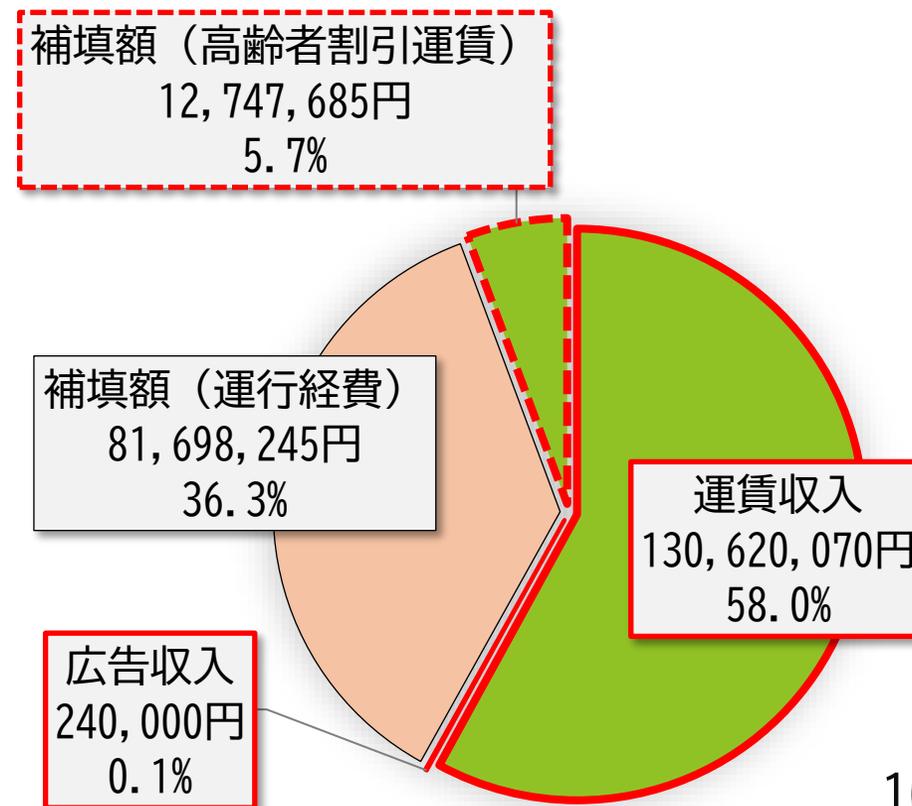
◆補填額の考え方（見直し案）

- ・「補填額」は、「運行経費」と「高齢者割引運賃」に分別される。
- ・「補填額（高齢者割引運賃）」は、**本来得られるはずの「運賃収入」と考えられる。**
- ・収支率の算定に用いる「**運賃等収入**」には、「運賃収入」と「広告収入」に「**補填額（高齢者割引運賃）**」を加える。

【現在】



【見直し案】



議題2 流山ぐりんバス高齢者割引制度に係る補填額の考え方について（協議）

◆ 予算措置（予定）

- ・「高齢者割引運賃の補填額」は、高齢者福祉の向上が目的でもあるため、予算の組み替えにより、用途を明確にする。
- ・健康福祉部の**予算措置として、高齢者の運賃を補填する「ぐりんバス高齢者割引運賃補償費」を新設**する。
- ・公共交通を所管するまちづくり推進部の予算は、**運行経費を補填する「ぐりんバス運行事業補償費」のみとする。**

◆ 収支率の変動（令和6年9月末時点）

- ・高齢者割引の利用者数：106,910人（全体474,476人の22.5%）
- ・収支率の変動（初乗り運賃180円の2分の1の90円として計算）

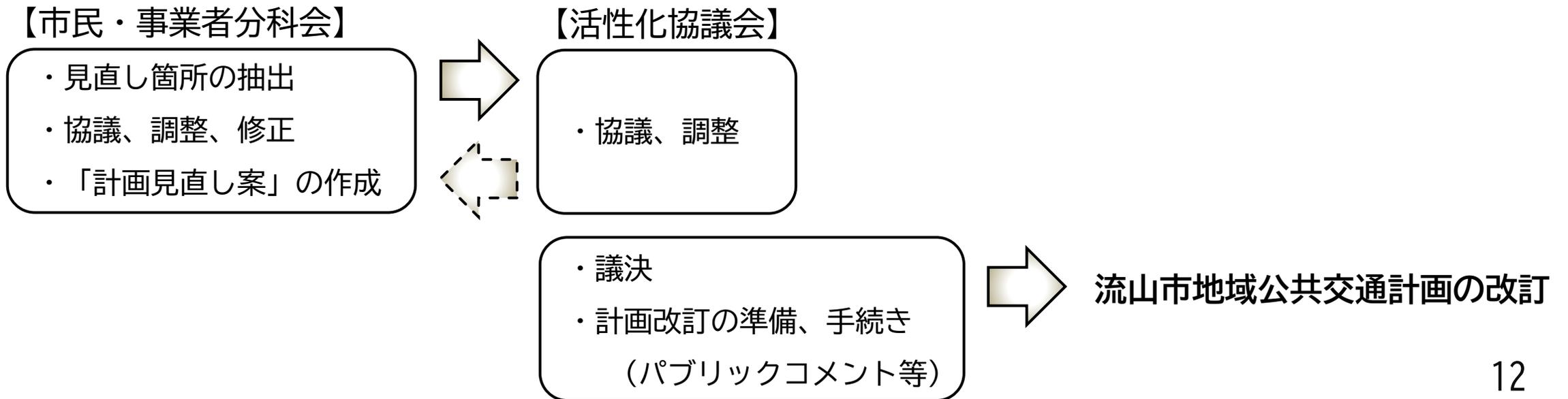
① 江戸川台西ルート	71.0%	⇒	77.8%	(+6.8ポイント)
② 江戸川台東ルート	61.1%	⇒	73.6%	(+12.5ポイント)
③ 西初石ルート	55.4%	⇒	62.8%	(+7.4ポイント)
④ 美田・駒木台ルート	45.7%	⇒	52.3%	(+6.6ポイント)
⑤ 松ヶ丘・野々下ルート	62.4%	⇒	68.8%	(+6.4ポイント)
⑥ 南流山・木ルート	57.5%	⇒	64.1%	(+6.6ポイント)

議題3 流山市地域公共交通計画の見直しについて（協議）

◆ 見直しを必要とする要因

- ・ 社会情勢の変化（慢性的な運転士不足、バス運転者の労働基準の改正）
- ・ バスの減便に伴う公共交通検討地域および一般化時間の再検討
- ・ 検討フローへのアンケート調査の追加
- ・ 道路運送法の改正（運賃協議会の設立等）
- ・ 計画達成状況を評価する指標の再設定（想定外の達成率） など

◆ 今後の進め方（案）



議題3 流山市地域公共交通計画の見直しについて（協議）

◆ 計画に対する意見（令和4年度協議会・分科会）

会議	意見要旨	計画書の 関連ページ
第4回協議会	運転免許自主返納、マタニティタクシー制度に関して、将来的にはバス・タクシー両方使えるようなものになっていくとよい。	P. 21
第5回協議会	地域公共交通を活性化するためには、鉄道、路線バス、ぐりんバス、タクシーのバランスを整えていくことが必要である。	-
第1回分科会	自治体として運営すべき路線なのか、民間路線バス事業者に頑張ってもらうべき路線なのかの位置づけを明確化しなければならない。 他の自治体で収支率50%を超えた路線を民間事業者に移管する事例がある。	P. 29
第1回分科会	流山ぐりんバスと民間路線バスの重複に関する差別化や、個別対応の必要性が出てくる地域に対する支援について見直しをしなければならない。	P. 23-32
第3回分科会	第1ステップとして流山ぐりんバスの位置づけを変えるということをしていかないといけない。	P. 20

議題3 流山市地域公共交通計画の見直しについて（協議）

◆ 計画に対する意見（令和5年度協議会）

会議	意見要旨	計画書の 関連ページ
第1回協議会	運賃体系の見直しをした上で、民間バス路線とコミュニティバスの路線とタクシーと いった全体の再編を考えるべき。	P.19
第1回協議会	（流山ぐりーんバスについて）運賃見直し後の収支率ではなく、一定程度の期間の データを元に継続の判断をした方がよいのではないか。	P.20
第2回協議会	2024年問題でバスの便数が減少する一方で市民からはバス便数の増加の要望がある。 補助ありきの運用ではなく、地域公共交通計画を改定することも検討したほうがよい。	P.19
第3回協議会	2024年問題で運転手不足で、バス事業者の運行も厳しい状況があるため、 交通事業者 が全体となってどのようなバランスで運用すればいいかを次の計画で検討する必要が 出てくると思う。	P.19
第3回協議会	他市では タクシー協会がチームを組んで交通不便地域・空白地域をカバーする仕組み をしている。本当にぐりーんバスが必要なのか、次の計画改正までに考えないといけ ない。	P.19

議題3 流山市地域公共交通計画の見直しについて（協議）

◆ 計画に対する意見（令和5年度分科会）

会議	意見要旨	計画書の 関連ページ
第1回分科会	ぐりーんバスの位置付けの明確化が一番の課題。流山の交通を検討するうえで、そこが決まらないと次の議論ができない。次の計画と連動してしっかりと検討したい。	P.20
第1回分科会	この協議会ではぐりーんバスの収支率の基準を50%と決めているが、元々不便な所の利便性を確保するという目的があるのであれば、もっと基準は低くてもよいかと思う。	P.29
第2回分科会	代替手段の検討ルールにおける「公的負担の考え方」に「流山ぐりーんバスの水準を基本とします」とあるが、ぐりーんバスとして維持するという読めなくもない。公的負担のあり方については相当慎重に検討する必要がある。	P.32

議題3 流山市地域公共交通計画の見直しについて（協議）

◆ 計画に対する意見（令和6年度協議会）

会議	意見要旨	計画書の 関連ページ
第1回協議会	流山ぐりんバスの収支率が高いルートを民間に移管する仕組みを作る必要がある。 市内公共交通を、バス、流山ぐりんバス、タクシーのバランスが取れた形にする 必要がある。	P. 29ほか
第1回協議会	流山ぐりんバスの運行継続フローについて、見直しを行う必要がある。 (例) 2年間収支率が上がらなければ廃止にする など	P. 30
第1回協議会	子育て世代向けの施策の優先度の見直しを行う必要がある。	P. 15 P. 21
第1回協議会	高齢者に限った議論だけではなく、現役世代や若い世代に向けた視点での議論も行う 必要がある。	P. 32
第2回協議会	一般化時間の計算基準について、精度を上げる必要がある。	P. 4
第2回協議会	拠点駅の見直しを行ってほしい。	P. 3
第2回協議会	地域組織ではなく、自治会で検討するようにしてもいいのではないか。	P. 25

議題3 流山市地域公共交通計画の見直しについて（協議）

◆ 計画に対する意見（令和6年度分科会）

会議	意見要旨	計画書の 関連ページ
第1回分科会 第2回協議会	代替手段の導入において、自治会に負担を求める制度があってもよいのではないか。	P.32
第1回分科会	公共交通検討地域の位置づけと対応方針を明確化する必要がある。	P.4 P.23～P25
第1回分科会	代替手段導入時において、既存の交通手段への配慮をしてほしい。	P.32
第1回分科会	代替手段の導入フローについて、見直す必要がある。 →現行だと、新しい交通手段を導入するまで検討をつづけなければならない。 (どこかで検討を終了する手番があるべきではないか。)	P.32
第2回分科会	公共交通検討地域における交通手段検討において、事業者として新しい公共交通は不要である旨の意見を出せるようにしてほしい。	P.25ほか
第2回分科会	公共交通検討地域について、現在の交通網や社会情勢を反映したうえで再度算出する必要がある。	P.4
第2回分科会	一般化時間の考えをみなおす必要がある。	P.4