

# 令和6年度流山市地域公共交通活性化協議会

---

## 第4回分科会

---

令和7年1月16日(木)

午後2時開始

流山市生涯学習センター

議題1 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

---

議題2 流山市地域公共交通計画の見直しについて(協議)

---

# 議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

## ◆ これまでの経緯

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」の実施

令和6年5月13日

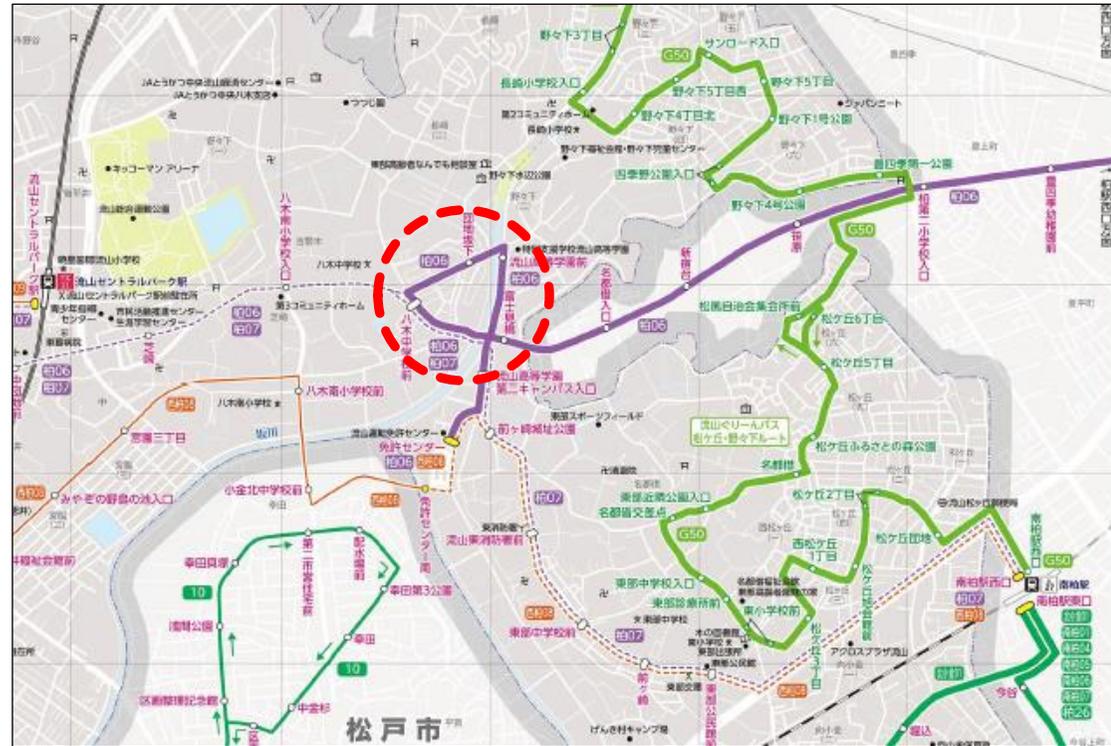
活性化協議会において、アンケート結果  
を報告

令和6年6月14日

地域組織にアンケート結果を報告

令和6年8月6日

活性化協議会において、「目的地」及び  
「運行頻度」の分析結果を報告



流山市公共交通マップ(八木南団地周辺)

# 議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

## ◆ 前回提示した「目的地」(アンケート分析結果)

### 1. 買い物

- 「駅」で最も多い回答は「流山セントラルパーク駅」
- 「施設」で最も多い回答は「ベルクス(豊四季駅周辺)」
- 「施設」で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付近)」

### 2. 通院

- 「駅」で最も多い回答は「豊四季駅」(市内主要駅ではない)
- 「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)」

### 3. 通勤・通学

- 最も多い回答は「柏駅」→市内主要駅ではなく、既存のバス路線も存在する
- 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仮定

# 議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

## ◆ 前回提示した「外出頻度」(アンケート分析結果)

### 1. 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

### 2. 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

以上の結果を勘案し、**外出頻度を週3回**と仮定

# 議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

## ◆ 前回提示した「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」で運行

#### 案② 予約時運行型

→「予約時」に運行

### 2. 目的地

流山セントラルパーク駅

### 3. 運行頻度

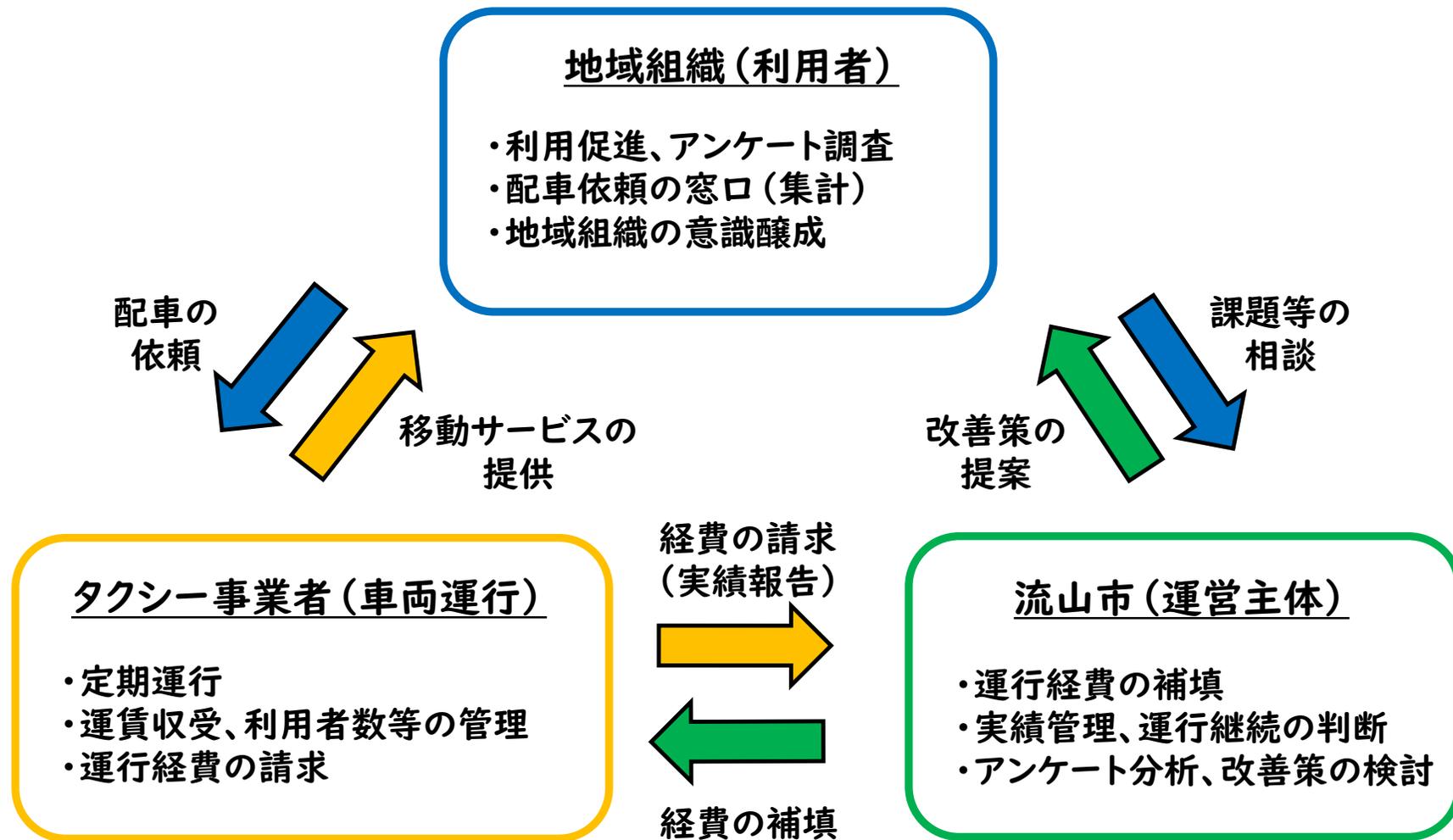
週3回



流山市公共交通マップ(八木南団地周辺)

# 議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

## ◆ 代替手段(乗合タクシー)運行の仕組み(案)



# 議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

## ◆ 実証実験の実施

### ■ 実証実験とは

- ・ 新たな交通手段を本格導入する前に、場所や期間を限定して実験的に行うもの。

### ■ 目的

- ・ 「乗合タクシー」導入の有効性や課題を検証する。
- ・ 利用状況や既存交通に与える影響を調査する。
- ・ 新たな交通手段に乗り慣れてもらう。
- ・ 地域住民等の移動ニーズの実態を把握し、持続可能な公共交通とする。

### 【例】



# 議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

---

## ◆ 実証実験の運行(案) ※検討中の事項を含む

### 1. 運営主体

- ・ 流山市

### 2. 運行方式

- ・ 乗合タクシー方式
- ・ 定時運行(予約不要)

### 3. 車両

- ・ 通常業務と兼用
- ・ 車体側面にマグネットシートを貼り付け、一般業務と区別

### 4. 定員

- ・ 4名(定員を上回る場合は追加配車)

### 5. 利用対象者

- ・ 制限なし
- ・ 初回登録制(利用実態を把握するため、利用チケットの交付なども検討中)

# 議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

## ◆ 実証実験の運行(案) ※検討中の事項を含む

### 6. 運行エリア

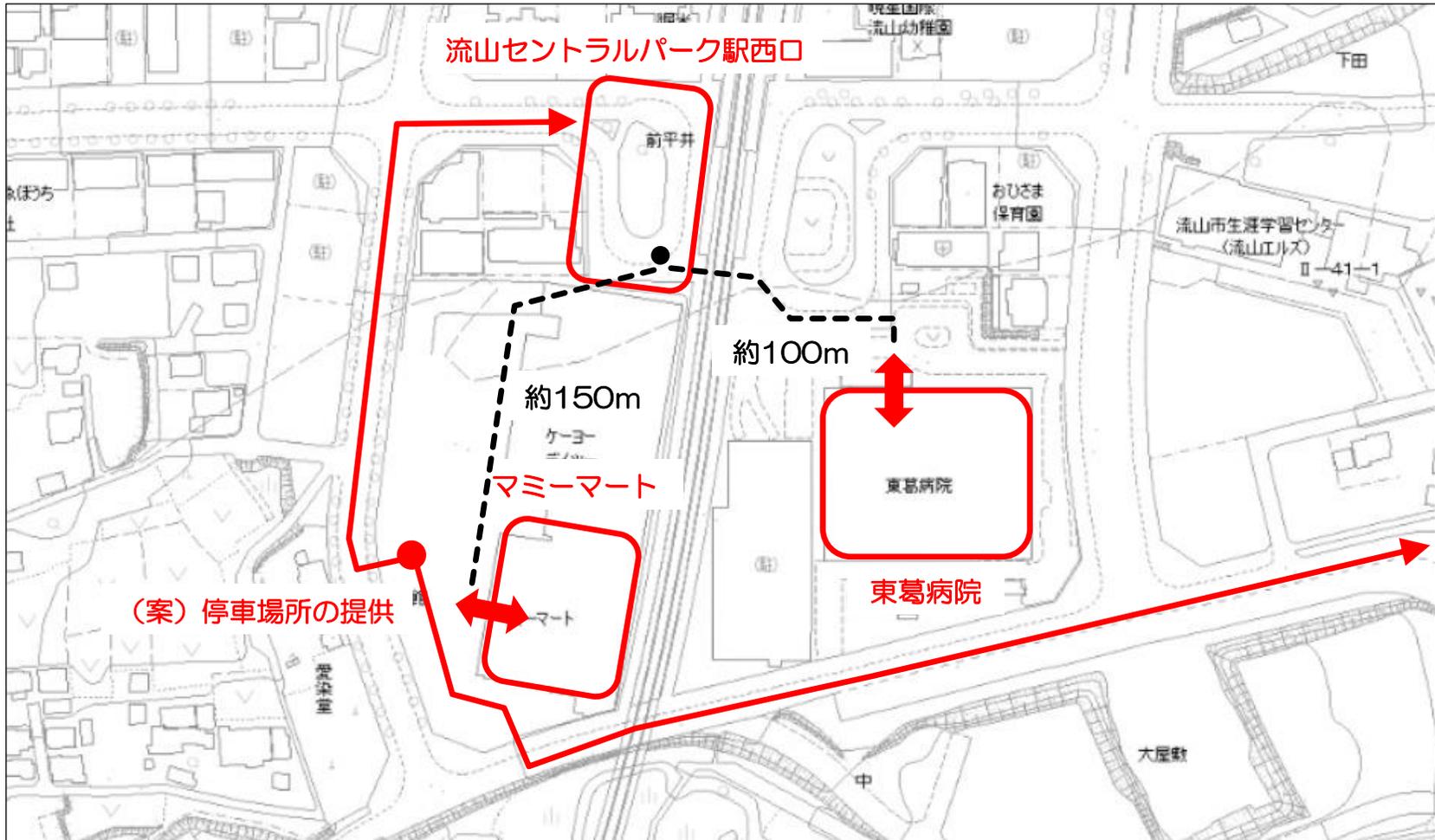
【往路】 八木南団地自治会館 → **経由地** マミーマート → 流山セントラルパーク駅西口 **徒歩圏** (東葛病院)  
【復路】 流山セントラルパーク駅西口 (東葛病院) → マミーマート → 八木南団地自治会館



# 議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

## ◆ 実証実験の運行(案) ※検討中の事項を含む

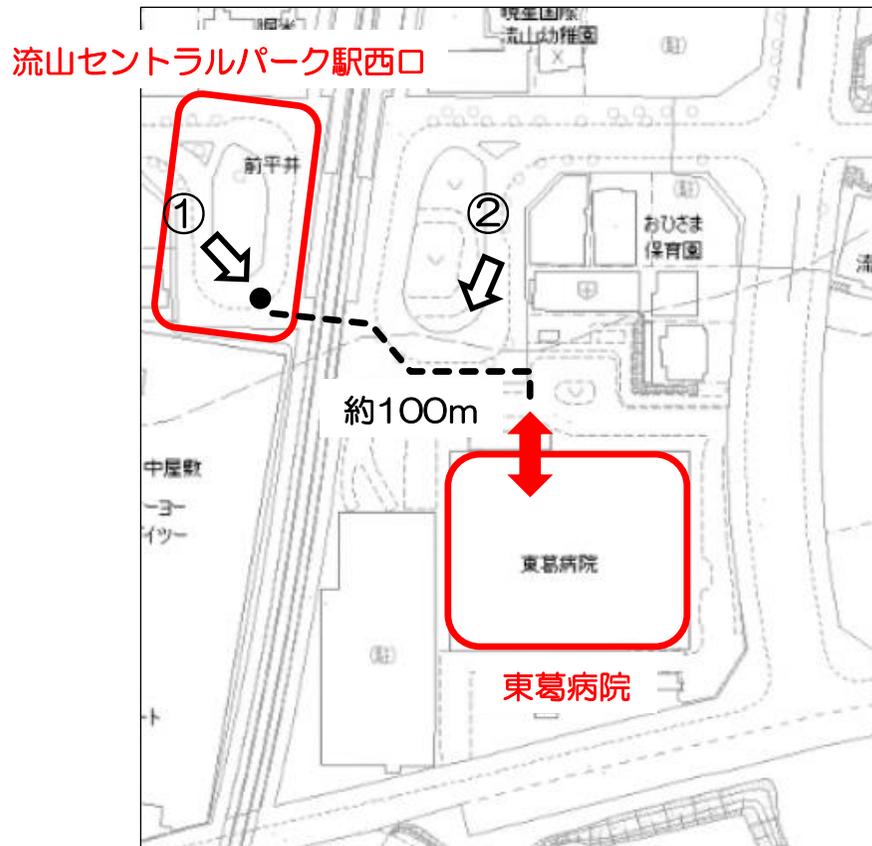
### 6. 運行エリア(セントラルパーク駅周辺)



# 議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

## ◆ 実証実験の運行(案) ※検討中の事項を含む

### 6. 運行エリア(セントラルパーク駅周辺)



①



②



# 議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

## ◆ 実証実験の運行(案) ※検討中の事項を含む

### 6. 運行エリア(セントラルパーク駅周辺)



①



②



# 議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

## ◆ 実証実験の運行(案) ※検討中の事項を含む

### 6. 運行エリア(八木南団地自治会館周辺)



①



②



# 議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

## ◆ 実証実験の運行(案) ※検討中の事項を含む

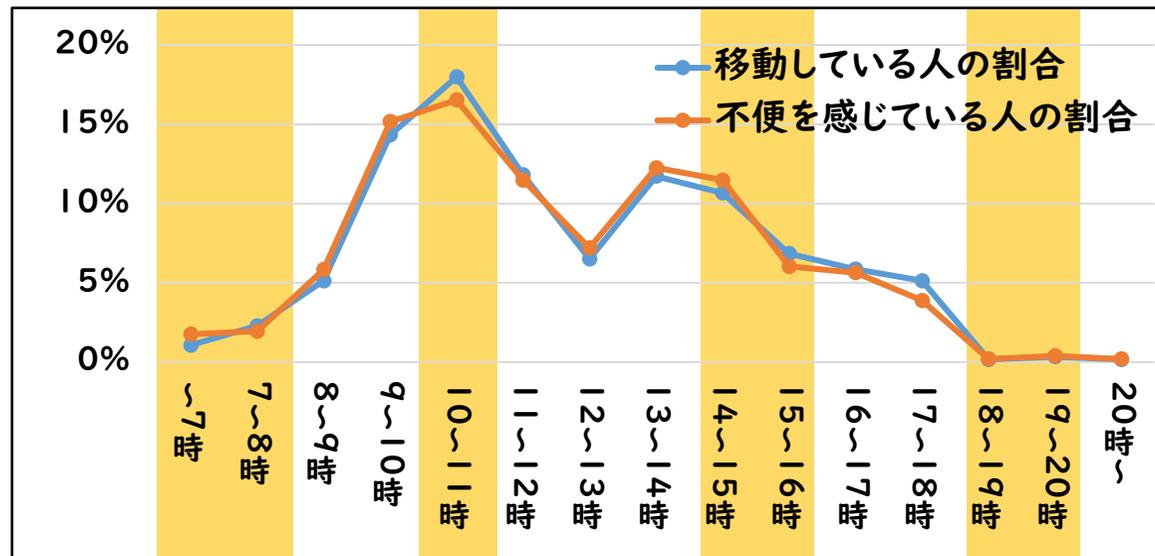
### 7. 運行日時

- ・ 週1日(火曜日)
- ・ 午前9時~午前10時30分(1往復)

【例】 午前 9時00分	八木南団地自治会館	出発
午前 9時20分	流山セントラルパーク駅西口	到着
午前 10時00分	流山セントラルパーク駅西口	出発
午前 10時20分	八木南団地自治会館	到着

右表：移動及び不便を感じている人の割合(アンケート結果)と既存路線バスの運行時間帯

既存路線バスが  
運行している時間帯



# 議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

## ◆ 実証実験の運行(案) ※検討中の事項を含む

### 8. 利用料金(運賃) ※別途運賃協議会で協議

- 片道400円/人(一般化時間30分未満となる設定)
- 往復800円/人となるが、割引などを設けるか検討
- 既存の路線バス(190円)と差をつける(高くする)ことを検討

## ◆ 今後の予定

- 令和7年1月～ 実証実験の運行内容を検討(タクシー事業者及び地域組織と協議)
- 令和7年8月まで 流山市地域公共交通活性化協議会において協議・議決
- 令和7年9月 運行事業者、地域組織、流山市の3者協定
- 令和7年10月 運輸局への申請
- 令和7年12月 広報活動(市広報、住民説明会など)
- 令和8年1月 実証実験の運行開始

## 議題2 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、グリーンバス、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	流山グリーン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グリーン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2 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	(流山ぐリーンバスについて) 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と。	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あると思う。	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。本当にぐリーンバスが必要なのか、次の計画改正までに考えないといけない。	P.19

## 議題2 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	ぐリーン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	この協議会ではぐリーン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「流山ぐリーンバスの水準を基本とします」とあるが、ぐリーン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2 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と。	P.25

## 議題2 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

## 議題2 流山市地域公共交通計画の見直しについて(協議)

### ◆ 今後の予定

- 令和7年2月 「計画に対する意見」について、委員の意見と修正案等のアンケートを実施  
↓
- 令和7年3月 アンケート結果の集計、「流山市の考え」を検討  
↓
- 令和7年5月 令和7年度第1回分科会において「見直し(案)」の協議  
↓
- 令和7年6月～ 分科会の意見等について再検討  
分科会において再協議  
活性化協議会において協議