

令和7年度流山市地域公共交通活性化協議会

第1回事業者分科会

令和7年7月11日（金）

午後3時30分開始

流山市中央公民館

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

活性化協議会で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

活性化協議会で「目的地」及び「運行頻度」の分析結果を報告

令和7年1月16日

分科会で「代替手段(乗合タクシー)運行の仕組み(案)」及び「実証実験の運行(案)」を協議



流山市公共交通マップ(R7.1.1時点)
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)

◆ 「代替手段導入の検討(案)」(アンケート分析結果)

Ⅰ. 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

Ⅱ. 目的地

流山セントラルパーク駅

Ⅲ. 運行頻度

週3回



実証実験の実施へ



流山市公共交通マップ(R7.1.1時点)
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)

◆ 実証実験の実施

■ 実証実験とは

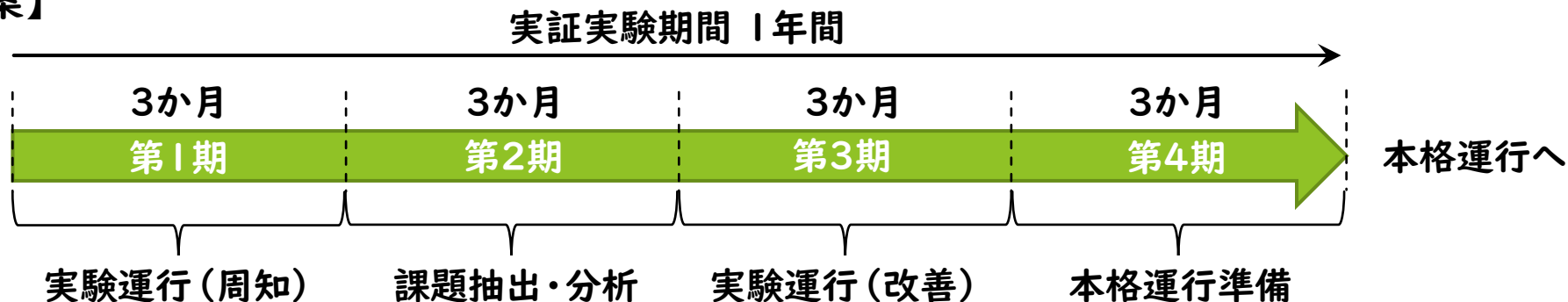
- ・ 新たな交通手段を本格導入する前に、場所や期間を限定して実験的に行うもの
(根拠法令：道路運送法 第二十一条)

■ 目的

- ・ 利用者に新たな交通手段に乗り慣れてもらう
- ・ 「乗合タクシー」導入の有効性や課題を検証する
- ・ 「乗合タクシー」が既存交通に与える影響を調査する

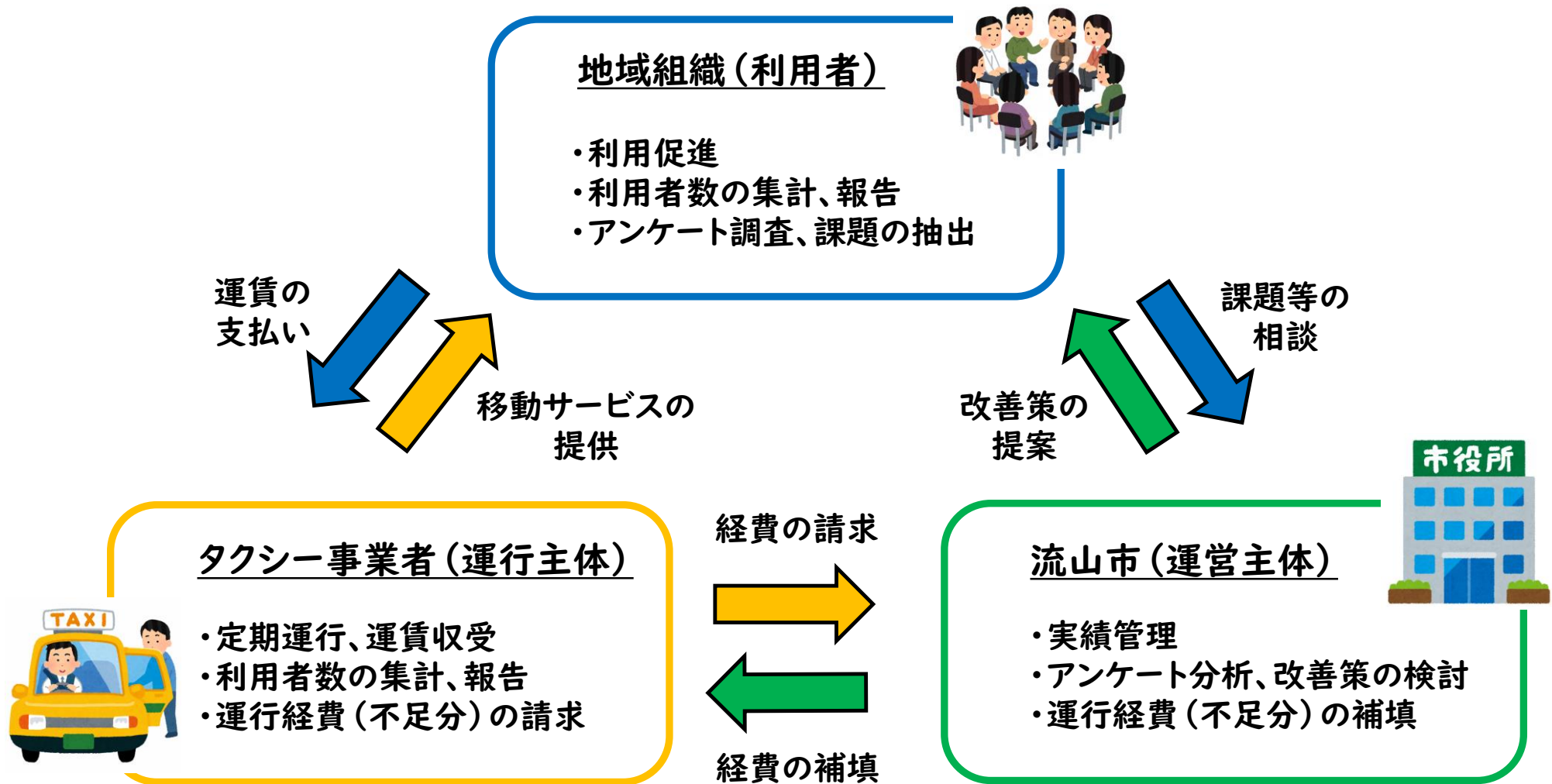
■ 期間

【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(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)

◆ 実証実験の運行計画(案)

1. 運営主体

- ・ 流山市(市とタクシー事業者で協定を締結)

2. 運行方式

- ・ 乗合タクシー方式(定時定路線型)※予約なし
- ・ 週1日 火曜日に運行
- ・ 午前9時から午前10時30分まで
- ・ 1日4往復(8便)を運行

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、一般タクシーと区別

4. 定員

- ・ 4名(定員を上回る場合は**次便を案内**)
- ・ 荷物は「買い物袋程度」

5. 対象者

- ・ 制限なし
- ・ 初回登録制(利用実態を把握するため、**登録カードを交付**)



マグネットシート(柏市の例)

登録カード	
登録番号	No.001
氏名	流山 太郎

登録カード(案)

議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について（協議）

◆ 実証実験の運行計画(案)

6. 運行エリア



議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

◆ 実証実験の運行計画(案)

6. 運行エリア ※ 停留所設置位置



議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

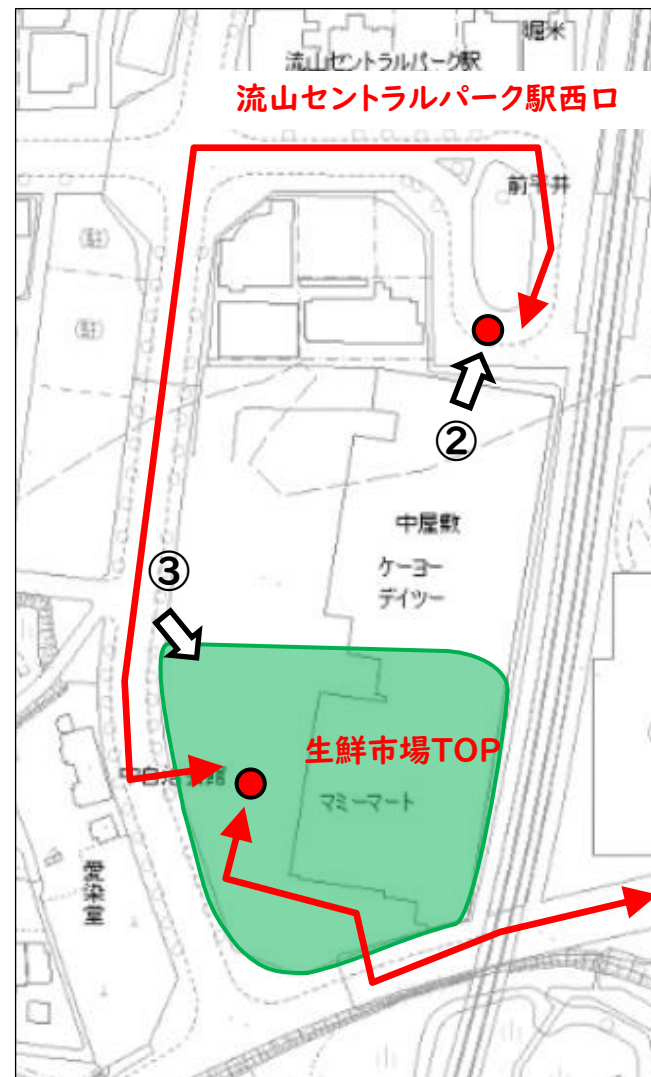
◆ 実証実験の運行計画(案)

6. 運行エリア ※ 停留所設置位置

② 流山セントラルパーク駅西口



③ 生鮮市場TOP(経由地)



議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

◆ 実証実験の運行計画(案)

7. 運行ダイヤ(時刻表)

	八木南団地自治会館	生鮮市場TOP	流山セントラルパーク駅西口	
(往路 1便)	9:00 →	9:05	(9:07) →	1往復 20分
(複路 2便)	(9:17) ←	9:12	9:10 ←	
(往路 3便)	9:20 →	9:25	(9:27) →	1往復+休憩 30分
時間調整・休憩(約10分)				
(複路 4便)	(9:47) ←	9:42	9:40 ←	
(往路 5便)	9:50 →	9:55	(9:57) →	1往復 20分
(複路 6便)	(10:07) ←	10:02	10:00 ←	
(往路 7便)	10:10 →	10:15	(10:17) →	1往復 20分
(複路 8便)	(10:27) ←	10:22	10:20 ←	

運行時間
計90分

10

【課題】
経路地におけるダイヤ設定
→ 早発が懸念されるため検討が必要

議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

◆ 実証実験の運行計画(案)

8. 運賃 ※ 別途運賃協議会で決定

■ 基本的な考え方

- ・ 既存の路線バス(八木南中学校前～流山セントラルパーク駅 190円)より、高価とする
- ・ 通常のタクシー運賃(八木南団地自治会館～流山セントラルパーク駅 1,300円 迎車料金込み)より、安価とする

■ 運賃の設定

- ・ 片道1人一律500円とする(現金払いのみ)
 - ワンコインとすることで、分かりやすさと現金やりとりの容易さを考慮
 - 先進市のデマンドタクシー運賃を参考
(千葉市「高津戸乗合タクシー」、柏市予約型相乗りタクシー「カシワニクル」、
旭市デマンド交通「きらりんタクシー」、成田市「オンデマンド交通」、
市原市、八街市、袖ヶ浦市など)



議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

◆ 実証実験の運行計画(案)

9. 利用方法(運転士視点)

①停留所に配車

時刻表に合わせて配車!



利用者に乗せる

②利用券を渡す

利用券に必要事項を記入してください。

運転士 利用券 利用者

渡す

③利用券を回収

記入しました!

利用券を受取

出発・目的地へ移動

④目的地で運賃受取り

Super Market

ありがとうございました!

運賃受取り

回収した利用券を半分に切る

⑤黄色の半券を利用者に渡す

停留所のポストに入れてください。

黄色の半券 最後に降りる利用者

渡す

利用者が降車

⑥(運行終了後) 白の半券を持ち帰る

事務所

※市への請求根拠

TAXI

利用券(案)

白い紙は運転士が記入

利用券(運転士)

令和○年○月○日 第1便

運賃:一人当たり500円

利用者数: 1 2 3 4 人 (該当する人数を○で囲む)

※その便の利用者数を○で囲む (全員降車後)

運転士向け 説明文

利用券(利用者)

令和○年○月○日 第1便

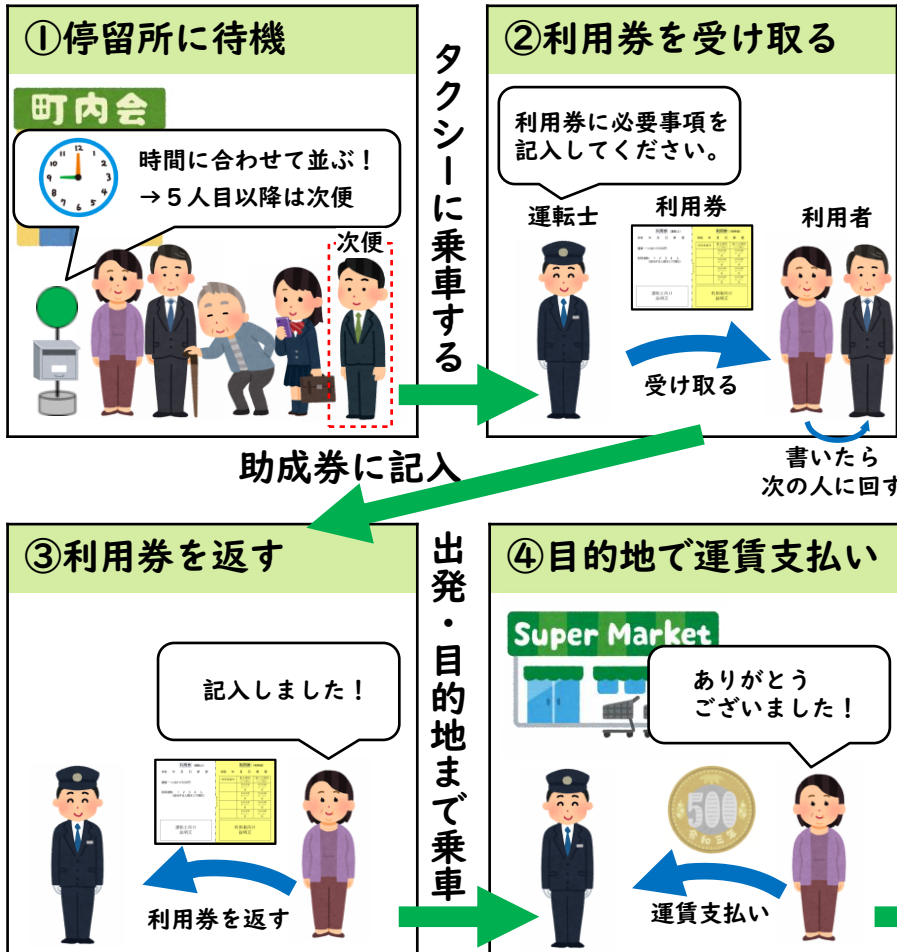
利用者番号	乗る場所 (○で囲む)	降りる場所 (○で囲む)
4	自治会館スーパー駅	自治会館スーパー駅
2 5	自治会館スーパー駅	自治会館スーパー駅
	自治会館スーパー駅	自治会館スーパー駅
	自治会館スーパー駅	自治会館スーパー駅

利用者向け 説明文

議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

◆ 実証実験の運行計画(案)

9. 利用方法(利用者視点)



利用券(案)

黄色い紙は利用者が記入

利用券 (運転士)		利用券 (利用者)	
令和 ○ 年 ○ 月 ○ 日 第 1 便		令和 ○ 年 ○ 月 ○ 日 第 1 便	
運賃: 一人当たり500円			
利用者数: 1 (2) 3 4 人 (該当する人数を○で囲む)			
利用券		利用者番号	乗る場所 (○で囲む)
			降りる場所 (○で囲む)
		4	自治会館 スーパー 駅
		2 5	自治会館 スーパー 駅
			自治会館 スーパー 駅
			自治会館 スーパー 駅
運転士向け 説明文		利用者向け 説明文	

※投函された半券は地域組織が回収

議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

◆ 実証実験の運行計画(案)

Ⅰ0.利用者数

■ アンケート結果からの想定

- 「外出頻度」に関するアンケート結果によると、「買い物・通院のために週1回以上外出するのは126人となっている

買い物 … 96人

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

通院 … 30人

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

左表:「外出頻度」に関する
アンケート結果

- このうち、「乗合タクシー」を利用するのは、1割程度の12人と想定
→ つまり、**想定される利用者数は1日あたり12人(1往復あたり3人、1便あたり1.5人)**
- 実証実験において、地域需要と運行計画を擦り合わせていく

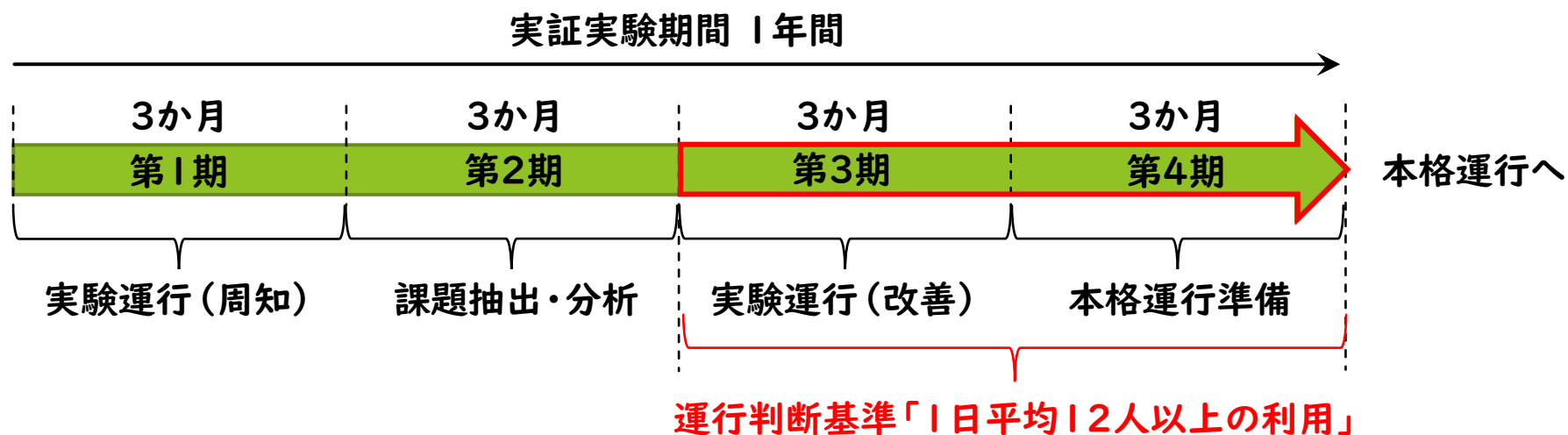
議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

◆ 実証実験の運行計画(案)

Ⅱ.運行判断基準

■ 本格運行への移行

- ・ 実証実験期間の第3期と第4期における「1日平均利用者数」を運行判断基準に設定し、本格運行への移行を判断する
 - 前段の「想定される利用者数」を準用し、**運行判断基準を「1日平均12人以上の利用」とする**
- ・ なお、第2期までは同基準を目標値に設定し、適宜、運行計画の見直しや改善を検討・実施する



議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

◆ 実証実験の運行計画(案)

Ⅰ2.公的負担の考え方(1日あたりで算出)

■ 運行経費

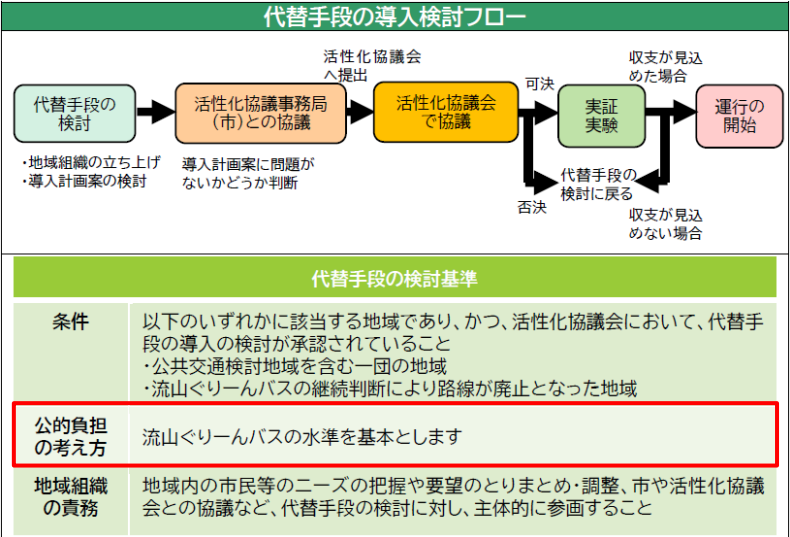
- ・ 時間制(貸切)運賃:30分あたり3,680円
- ・ 実証実験の運行時間:1日90分
→ $3,680\text{円}/30\text{分} \times 90\text{分} = 11,040\text{円/日}$

■ 補填額

- ・ 1日の利用者数:12人(運行判断基準)
- ・ 1日の運賃収入:12人×500円×=6,000円/日
→ 補填額=運行経費-運賃収入=11,040円/日-6,000円/日=5,040円/日

■ まとめ

- ・ 運行判断基準の「1日平均12人以上の利用」があれば、補填額は運行経費の半分以下
- ・ つまり、本実証実験の運行計画(案)における公的負担の考え方は、流山ぐりんバスと同水準と考えられる



流山市地域公共交通計画 32ページ

議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

◆ 今後の予定

- 令和7年7月11日 事業者分科会で協議
- 令和7年8月19日 流山市地域公共交通活性化協議会 第2回会議で協議
- 令和7年9月中旬 流山市地域公共交通活性化協議会 第3回会議で議決

以下、可決の場合

- 令和7年9月下旬 地元説明会(意見交換会)
- 令和7年10月上旬 運賃協議会
- 令和7年11月中旬 事業者と協定締結
- 令和7年11月下旬 運輸局に許可申請(処理期間2か月)
- 令和7年12月から 運行準備
- 令和8年1月末まで 広報・周知活動
- 令和8年2月から 実証実験運行開始

議題2 流山市地域公共交通計画の見直しについて(協議)

◆ 見直しの進め方(案)

- ① 「委員アンケート結果」及び「市の考え」を基に、事務局が「見直し(案)」を作成する
- ② 市民および事業者分科会において、公共交通計画を「章ごと」「ページごと」に協議する
- ③ 分科会で協議を重ね「見直し(案)」を更新し、適宜、活性化協議会で協議・議決する

① 事務局(案)の作成



② 分科会で協議を重ね…



③ 活性化協議会で協議・議決



議題2 流山市地域公共交通計画の見直しについて(協議)

◆ 見直しに係るスケジュール(案)

地域公共交通計画 目次	該当 ページ	分科会における 見直し(案)についての協議	活性化協議会における 見直し(案)についての協議
第1章.計画の背景:流山市における公共交通の課題	1-8	令和7年7月~8月	第2回会議 (令和7年8月19日開催)
本市における各公共交通機関等の役割等	1-2		
1-1 公共交通を利用しにくい地域の改善	3-4		
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	7-8		
第2章.計画の位置付け	9-12	令和7年9月	第3回会議 (令和7年9月頃開催)
2-1 関連法令・計画と本計画との関連性	9-10		
2-2 各法令・計画を根拠とした交通に関する施策	10-12		
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	令和7年10月~令和8年1月	第4回会議 (令和8年1月頃開催)
第5章.公共交通施策(事業)と実施主体	15-32		
5-1 各目標を達成するための公共交通施策	15-16		
5-2 個別施策の概要と実施主体	17-22		
5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー	23-32	令和8年1月~令和8年3月	令和8年第5回会議 (令和8年3月頃開催)
第6章.計画の達成状況評価	33-35		
第7章.推進方針	36-37		
第8章.活性化協議会の運営方針	38-39		

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

■ 実施根拠

道路運送法 抜粋

第二十一条 一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者は、次に掲げる場合に限り、乗合旅客の運送をすることができる。

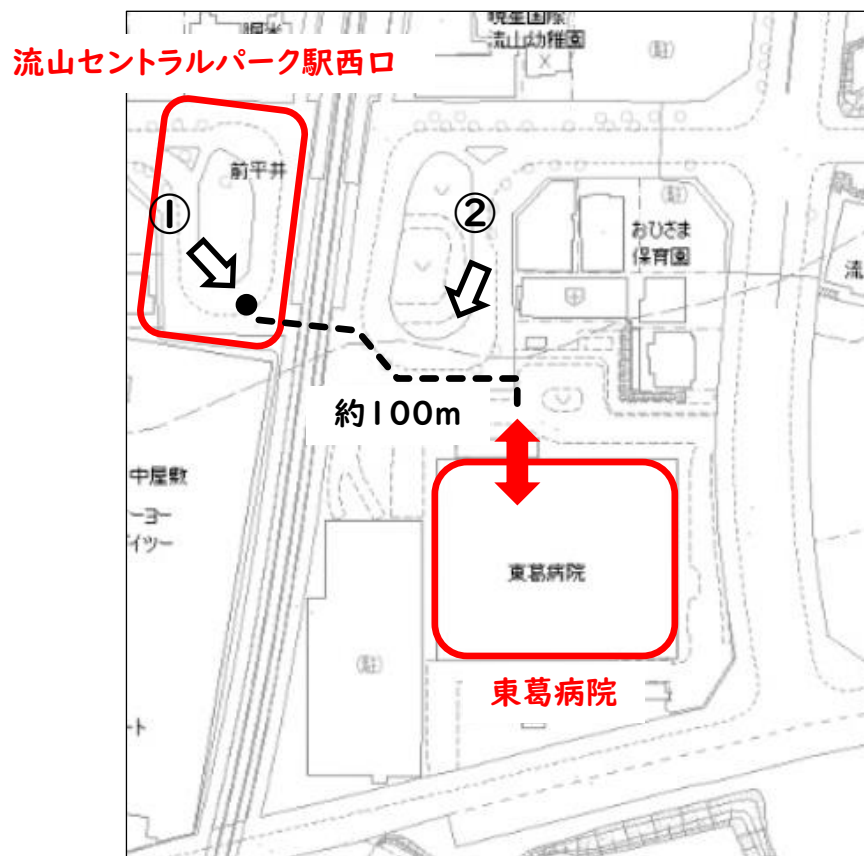
一 災害の場合その他緊急を要するとき。

二 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。

議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

◆ 実証実験の運行計画(案)

6. 運行エリア(セントラルパーク駅周辺)



①



②



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

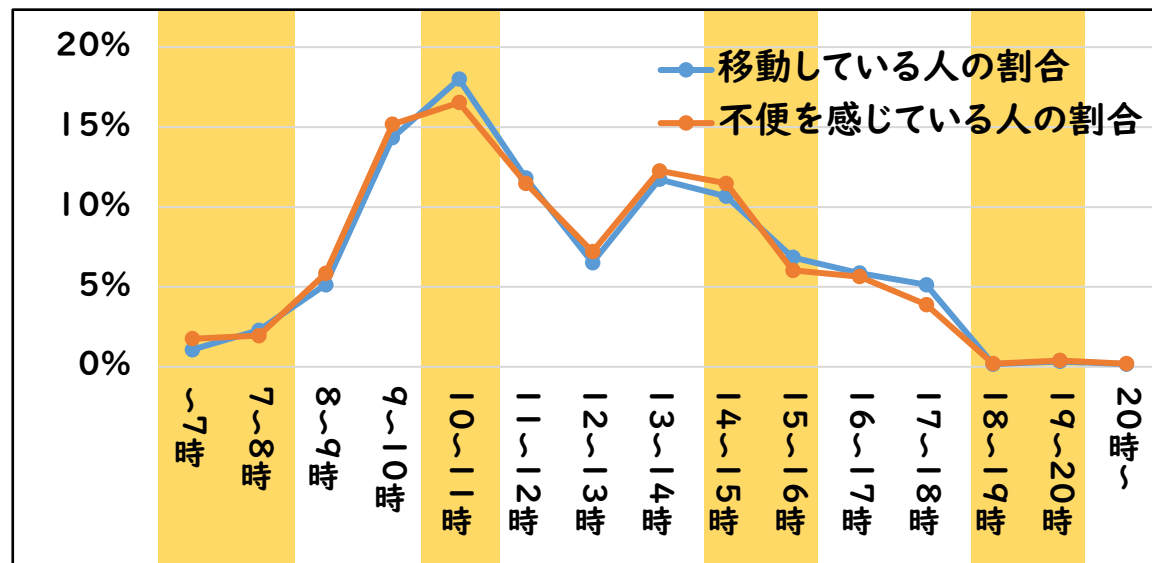
7. 運行日時

- ・ 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)

◆ 実証実験の運行計画(案)

ⅠⅠ.運行経費と補填方法

■ 運行経費

- ・ 時間制運賃(貸切料金)を採用

千葉A地区 時間制運賃

30分あたり3,680円

- ・ 本実証実験の運行時間:1日90分
→ $3,680円 \times 3セット = 11,040円$ … 1日あたりの運行経費

■ 補填方法

- ・ 「運行経費」から「運賃収入」を差し引いた金額を、市が事業者に支払う

(例) 6か月間の運行日数が24日、運賃収入が144,000円の場合

運行経費: $11,040円/日 \times 24日 = 264,960円$

補填額: $運行経費 - 運賃収入 = 264,960円 - 144,000円 = 120,960円$

- ・ 市は、地域組織および事業者から提出された利用券を突合し、整合性を確認する

議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

◆ 実証実験の運行計画(案)

Ⅰ.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

交通手段	運賃	備考
既存路線バス	190円	八木中学校前→流山セントラルパーク駅
乗合タクシー	400円	八木南団地自治会館→流山セントラルパーク駅(西口) ※一般化時間に基づく計算(下記参照)
タクシー	1,400円	八木南団地自治会館→流山セントラルパーク駅(西口) 運送距離:2km 迎車料金(500円)を含んで計算

- ・ デマンドタクシー運賃 計算根拠

$$\frac{10(\text{分}) + 7(\text{分}) + n(\text{円})}{\text{待ち時間} \quad \text{移動時間} \quad \text{運賃を時間に換算}} \times 0.03(\text{分}) < 30(\text{分}) \rightarrow 0.03 \times n < 13$$

(計画書 参-12)

$$\rightarrow n < 433 \text{円}$$

- ・ わかりやすさを優先し100円単位でまるめ、400円とする。

議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

◆ 実証実験の運行計画(案)

Ⅰ0.本格運行に向けた運行継続基準

- ・ 流山ぐリーンバスと同様、収支率に基づき利用目標を定める。
→代替手段の公的負担の考え方は「流山ぐリーンバスの水準を基本」(計画書32ページ)
- ・ 流山ぐリーンバスと同様、**収支率50%を目標**として設定。
→わかりやすさ向上のため、地域に示す際は**利用人数に換算して示す**ことを想定。

■ 利用目標(一期中の運行日数が12日の場合)

- ・ $\frac{11,040\text{円/日}}{\text{1日分の運行経費}} \times \frac{12\text{日}}{\text{一期中の運行日数}} \times \frac{50\%}{\text{目標収支率}} = 66,240\text{円/日} \cdots \text{運行継続に必要な収入}$

運行経費
11,040円/日

議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(協議)

◆ 実証実験の運行計画(案)

Ⅰ0.運行継続基準

■ 収支率の設定

- 代替手段の公的負担の考え方は、**流山ぐりんバスの水準を基本とする**(計画32ページ)
- そこで、運行継続(本格運行への移行)の判断は、流山ぐりんバス同様、**収支率**とする
- 流山ぐりんバス同様、**収支率50%以上を運行継続基準とする**

■ 1日平均運賃収入

$$\begin{array}{ccccc} \cdot & \underline{11,040\text{円/日}} & \times & \underline{50\%} & = & \underline{5,520\text{円/日}} \\ & \uparrow & & \uparrow & & \uparrow \\ & \text{1日の運行経費} & & \text{収支率} & & \text{運行継続に必要な運賃収入} \end{array}$$

■ 運行継続判断基準(第4期の**3か月間**)

$$\begin{array}{ccccc} \cdot & \underline{5,520\text{円/日}} & \times & \underline{12\text{日}} & = & \underline{66,240\text{円}} \\ & \uparrow & & \uparrow & & \uparrow \\ \text{運行継続に必要な運賃収入} & & & \text{3か月間} & & \text{運行継続に必要な運賃収入} \end{array}$$