

令和7年度流山市地域公共交通活性化協議会

第3回会議

令和7年9月17日(水)

午後2時開始

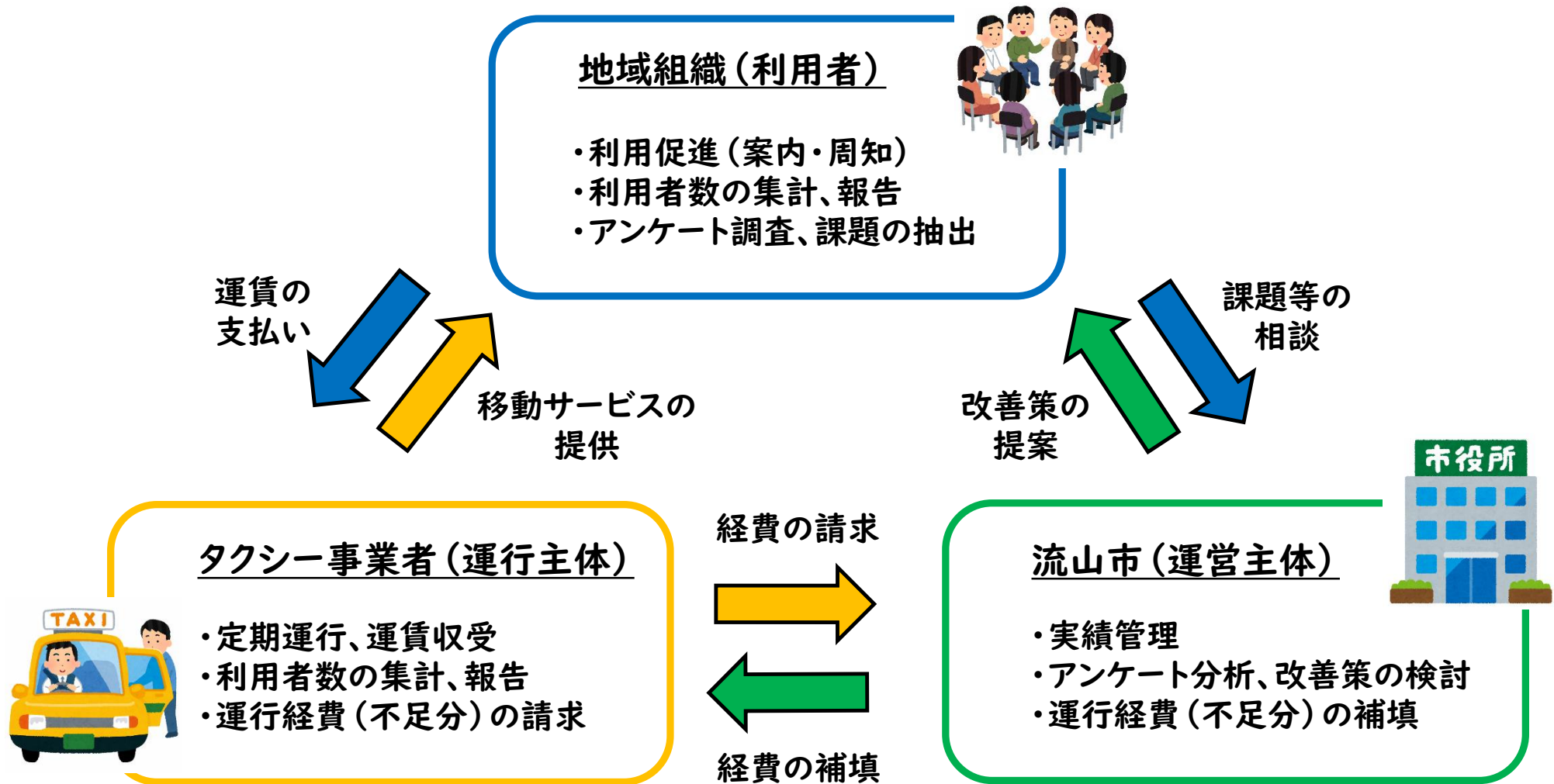
流山市中央公民館

議題1 八木南団地の公共交通導入検討について(議決)

議題2 前ヶ崎みどり地域の公共交通導入検討について(報告)

議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(議決)

◆ 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(議決)

◆ 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)
※シートベルトの着用を推奨
- ・ 荷物は「買い物袋程度」

【定員の数え方】

12歳未満 1名 → 1名
// 2名 → 2名
// 3名 → 2名
// 4名 → 3名

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) ※小学生以上



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(議決)

◆ 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(議決)

◆ 実証実験の運行計画(案)

6. 運行エリア ※ 停留所設置位置



- ・ 停留所への「ベンチの設置」等を自治会と協議



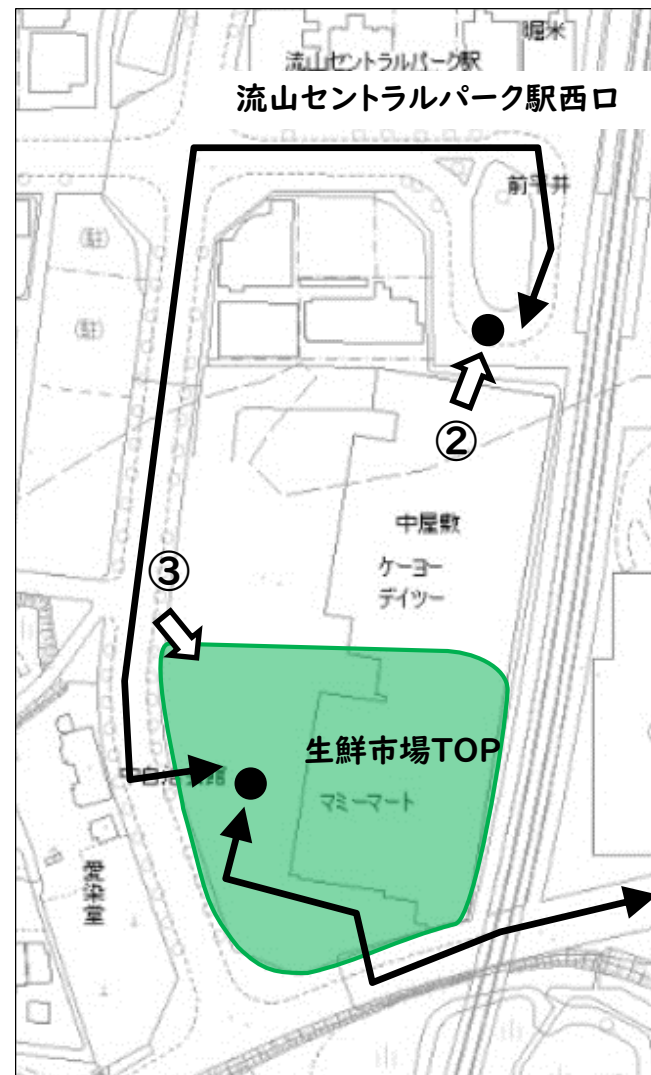
議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(議決)

◆ 実証実験の運行計画(案)

6. 運行エリア ※ 停留所設置位置



- ・ 停留所の設置とあわせ、「ベンチの設置」等をTOPと協議



議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(議決)

◆ 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	
		降車のみ	駅と同時刻	※ ()は到着時刻
(往路 1便)	9:00 →	9:05 (9:05) →	(9:07)	1往復 20分
(複路 2便)	(9:17) ←	9:12 9:10 ←	9:10	
(往路 3便)	9:20 →	9:25 (9:25) →	(9:27)	1往復+休憩 30分
(複路 4便)	(9:47) ←	9:42 9:40 ←	9:40	
	時間調整・休憩(約10分)			運行時間 計90分
(往路 5便)	9:50 →	9:55 (9:55) →	(9:57)	
(複路 6便)	(10:07) ←	10:02 10:00 ←	10:00	
(往路 7便)	10:10 →	10:15 (10:15) →	(10:17)	
(複路 8便)	(10:27) ←	10:22 10:20 ←	10:20	

議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(議決)

◆ 実証実験の運行計画(案)

7. 運行ダイヤ(発車時刻表)

■ 往路 「八木南団地自治会館停留所」 発車時刻表 (流山セントラルパーク駅西口行き)

停留所名	1便	3便	5便	7便
八木南団地自治会館	9:00	9:20	9:50	10:10

■ 復路 「流山セントラルパーク駅西口停留所」 発車時刻表 (八木南団地自治会館行き)

停留所名	2便	4便	6便	8便
流山セントラルパーク駅西口	9:10	9:40	10:00	10:20

■ 復路 「生鮮市場TOP停留所」 発車時刻表 (八木南団地自治会館行き)

停留所名	2便	4便	6便	8便
生鮮市場TOP	9:10	9:40	10:00	10:20

議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(議決)

◆ 実証実験の運行計画(案)

8. 運賃

■ 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 220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)

※ **小学生以上は一律運賃、未就学児は無料とする**

→ 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)

→ 先進市には、「小学生料金」を設けている事例もあるが、**本実証実験で利用実態を把握・分析する**

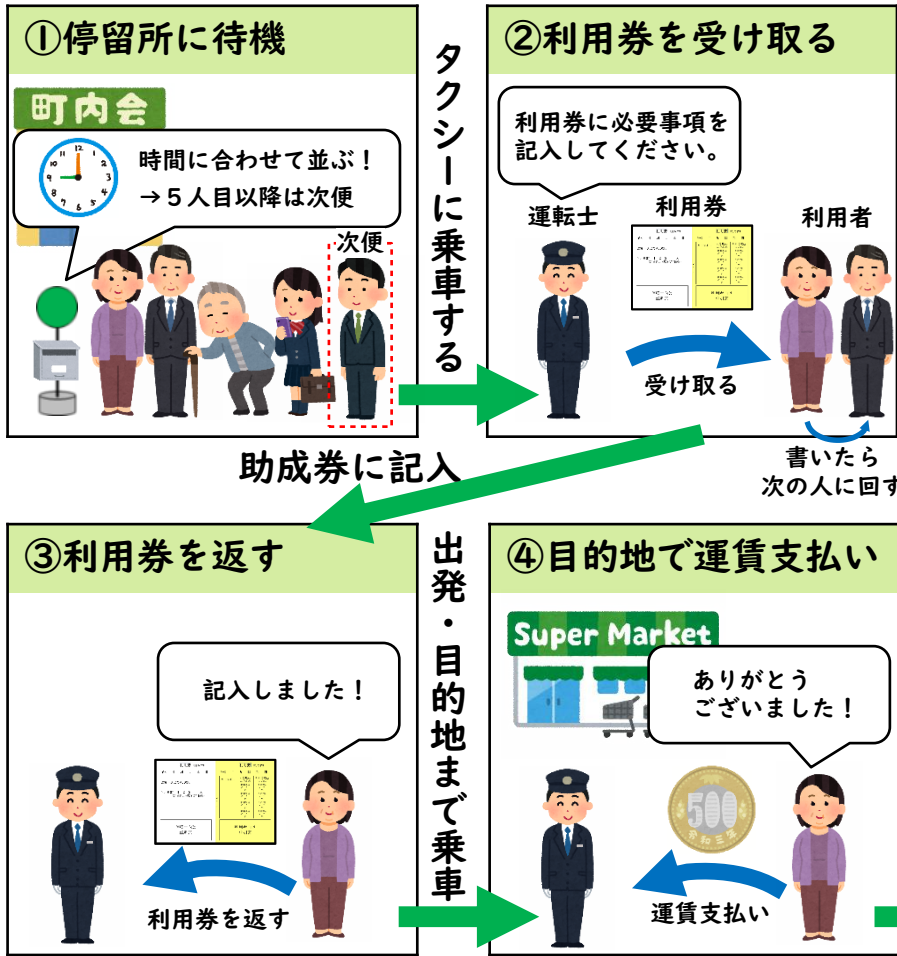


議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(議決)

※小学生以上(登録カード所有者)
黄色い紙は利用者が記入

◆ 実証実験の運行計画(案)

9. 利用方法(利用者視点)



利用券(案)

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: 0 1 2 3 4 5 (該当する人数を○で囲む)			
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(議決)

◆ 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

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: 0 1 2 3 4 5 (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)

※小学生以上(登録カード所有者)

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
	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

※白の半券は持つておく

議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(議決)

◆ 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、地域の需要と運行計画を擦り合わせていく

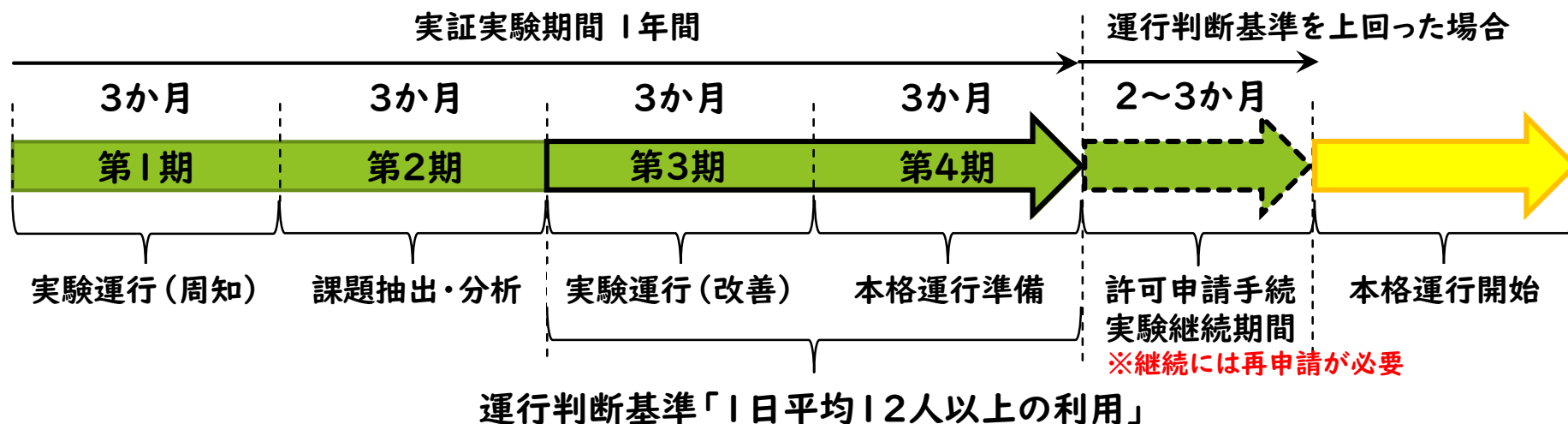
議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(議決)

◆ 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



※ 第4期終了時に運行判断基準を下回った場合は、実証実験を終了し本格運行は行わない

議題Ⅰ 八木南団地の公共交通導入検討について(議決)

◆ 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

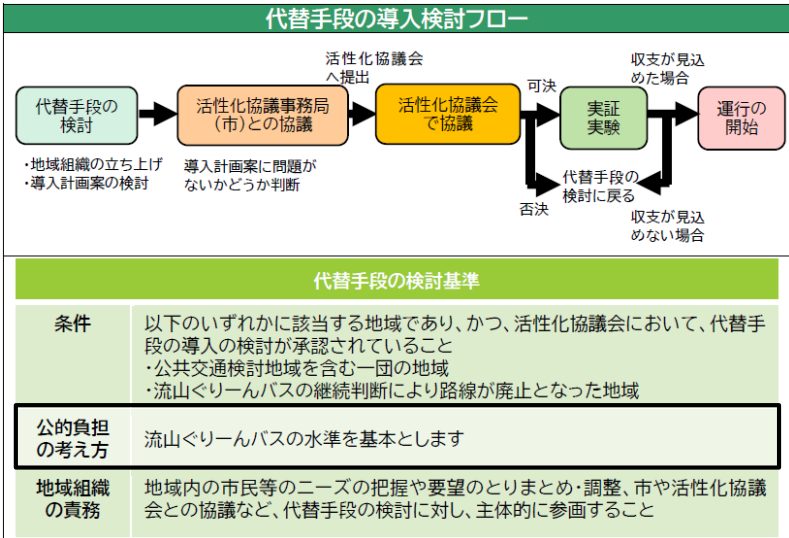
- ・ 時間制(貸切)運賃:30分あたり3,680円
- ・ 実証実験の運行時間:1日90分
→ $3,680\text{円}/30\text{分} \times 90\text{分} = \underline{11,040\text{円/日}}$

■ 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、流山ぐりー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(議決)

◆ 今後の予定

- 令和7年9月17日 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
(令和8年1月末まで) 運行準備(広報・周知活動、事前登録など)
- 令和8年2月から 実証実験運行開始

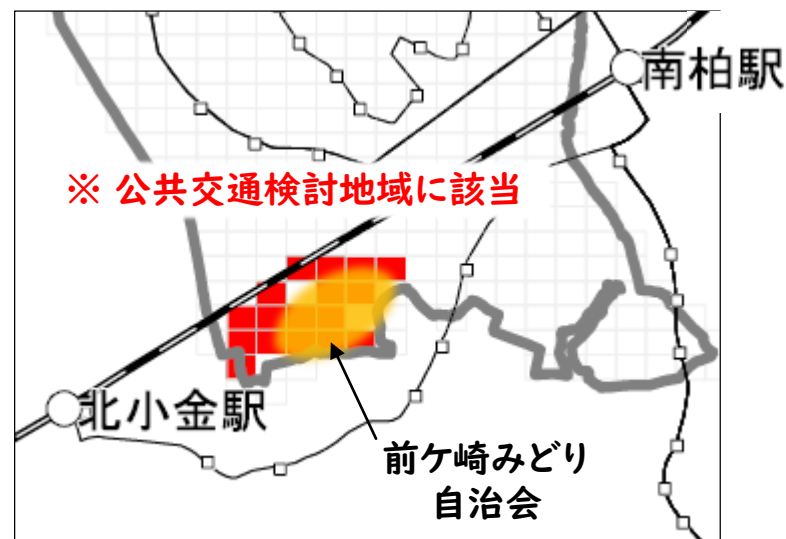
議題2 前ヶ崎みどり地域の公共交通導入検討について(報告)

◆ これまでの経緯

- 令和6年8月9日
「前ヶ崎みどり自治会地域組織」が設立
- 令和6年11月12日
「活性化協議会第3回会議」において、
地域組織の設立および地域の概要を報告
- 令和6年12月末
アンケート調査完了
- 令和7年5月27日
「活性化協議会第1回会議」において、
アンケート調査結果の概要を報告



公共交通マップ



公共交通検討地域 (計画4ページ)

議題2 前ヶ崎みどり地域の公共交通導入検討について(報告)

◆ アンケート結果の分析 (まとめ)

- 「外出(移動)に困りごとがある人」は全体の21%で、このうち44%が65歳以上の高齢者
- 「外出(移動)に困りごとがある高齢者」の外出目的は、通院が35%、買い物が29%
- 徒歩圏内に「買い物施設」や「バス停」はあるが、急な坂を上らなければならない

◆ 地域に必要な移動手段(案)

① 誰もが利用できる「公共交通」

- 外出に困りごとがある人は高齢者が多いものの、どの年代も困りごとを抱えている

② 目的地は「南柏駅」「北小金駅」

- 駅周辺に買い物施設がある
- 路線バスや流山ぐりんバスを乗り継ぐことで病院への移動も可能

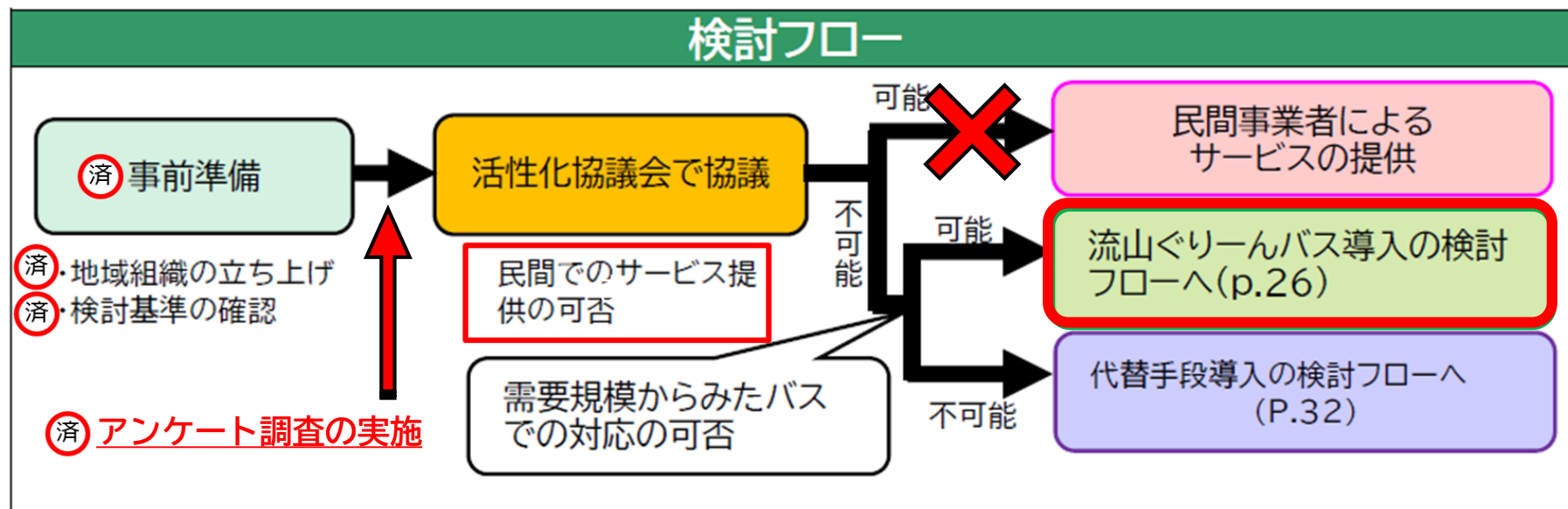
③ 発着点は「自治会館」

- 地域内から坂を上らずに利用が可能

議題2 前ヶ崎みどり地域の公共交通導入検討について(報告)

◆ 検討フローの進捗

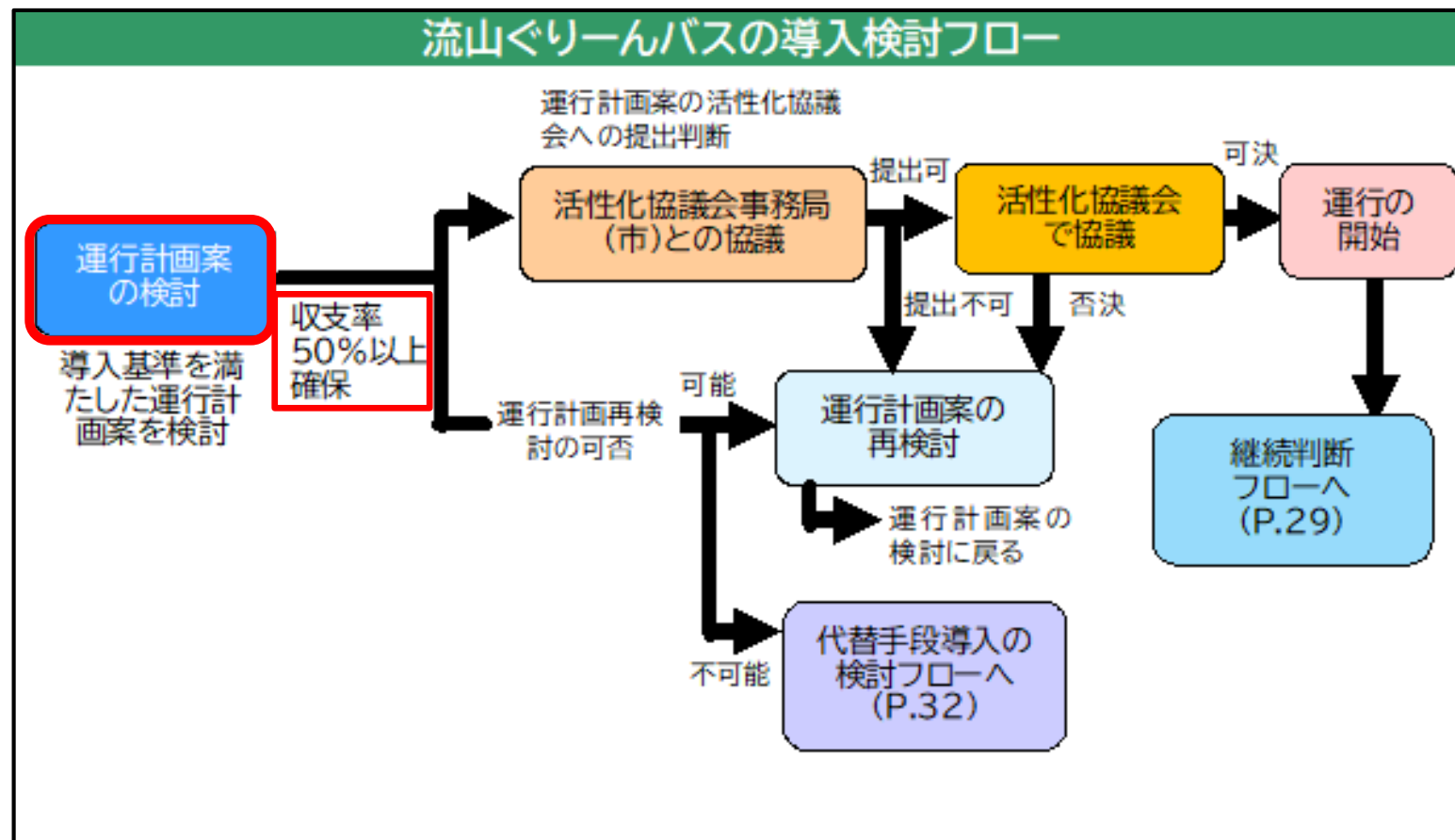
- 前回の報告以降、「民間事業者によるサービス提供」について意見なし
→ 「民間事業者によるサービス提供」は不可能
- 検討フローに基づき、「流山ぐリーンバス導入の検討」へ



公共交通検討地域における検討フロー (計画2 5 ページ)

議題2 前ヶ崎みどり地域の公共交通導入検討について(報告)

◆ 流山ぐりんバスの導入検討



(計画26ページ)

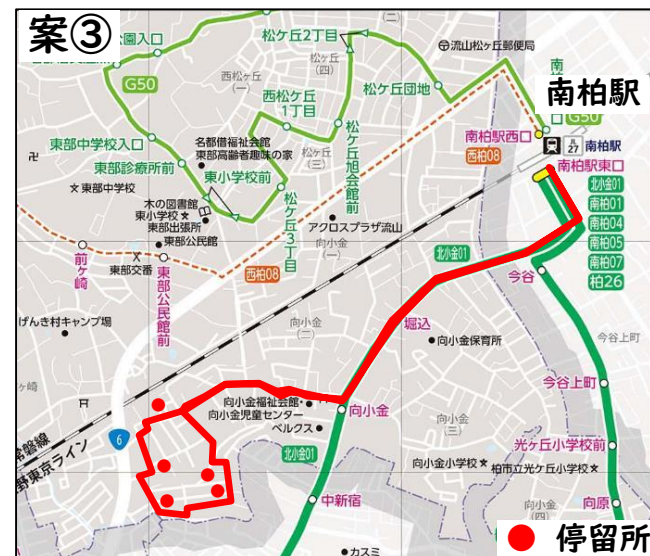
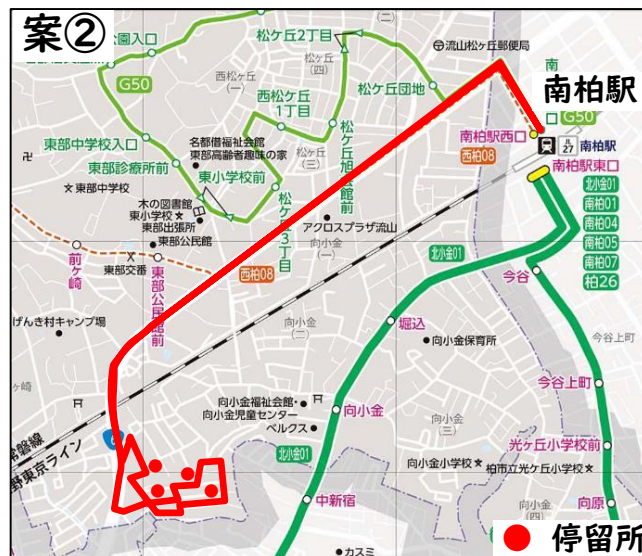
議題2 前ヶ崎みどり地域の公共交通導入検討について(報告)

◆ 流山ぐリーンバスの導入検討

1. 運行計画(案)

(検討条件)

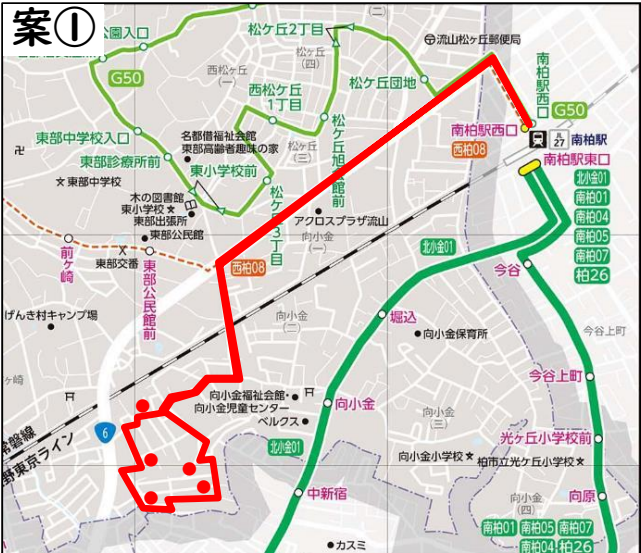
- 発着点：南柏駅(拠点駅)
- バス停：自治会区域周辺(途中にはバス停を設置しない)
- 運行間隔：30分に1便
- 運行経費：令和6年度流山ぐリーンバス(東武バスセントラル(株))の1kmあたりの単価



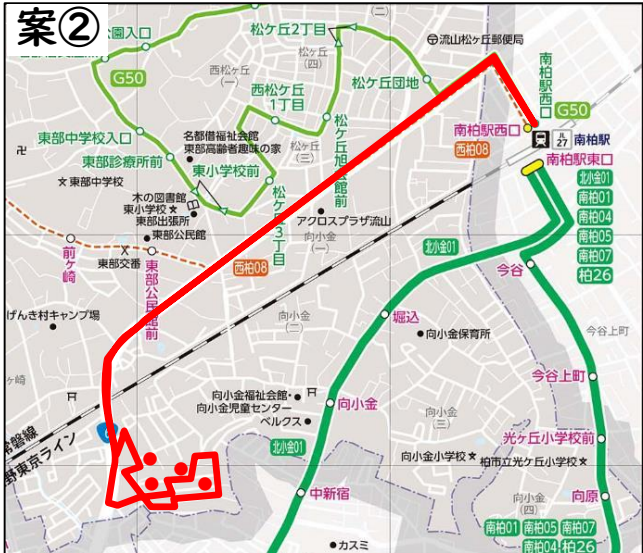
議題2 前ヶ崎みどり地域の公共交通導入検討について(報告)

◆ 流山ぐリーンバスの導入検討

2. 収支予測(年間) ※シミュレーション結果



運行距離・バス停	4.6km・5箇所
運行経費	2,030万円
乗車人数	2万4,155人
運賃収入	435万円
収支率	21.4%



運行距離・バス停	5.0km・4箇所
運行経費	2,207万円
乗車人数	1万4,669人
運賃収入	264万円
収支率	12.0%



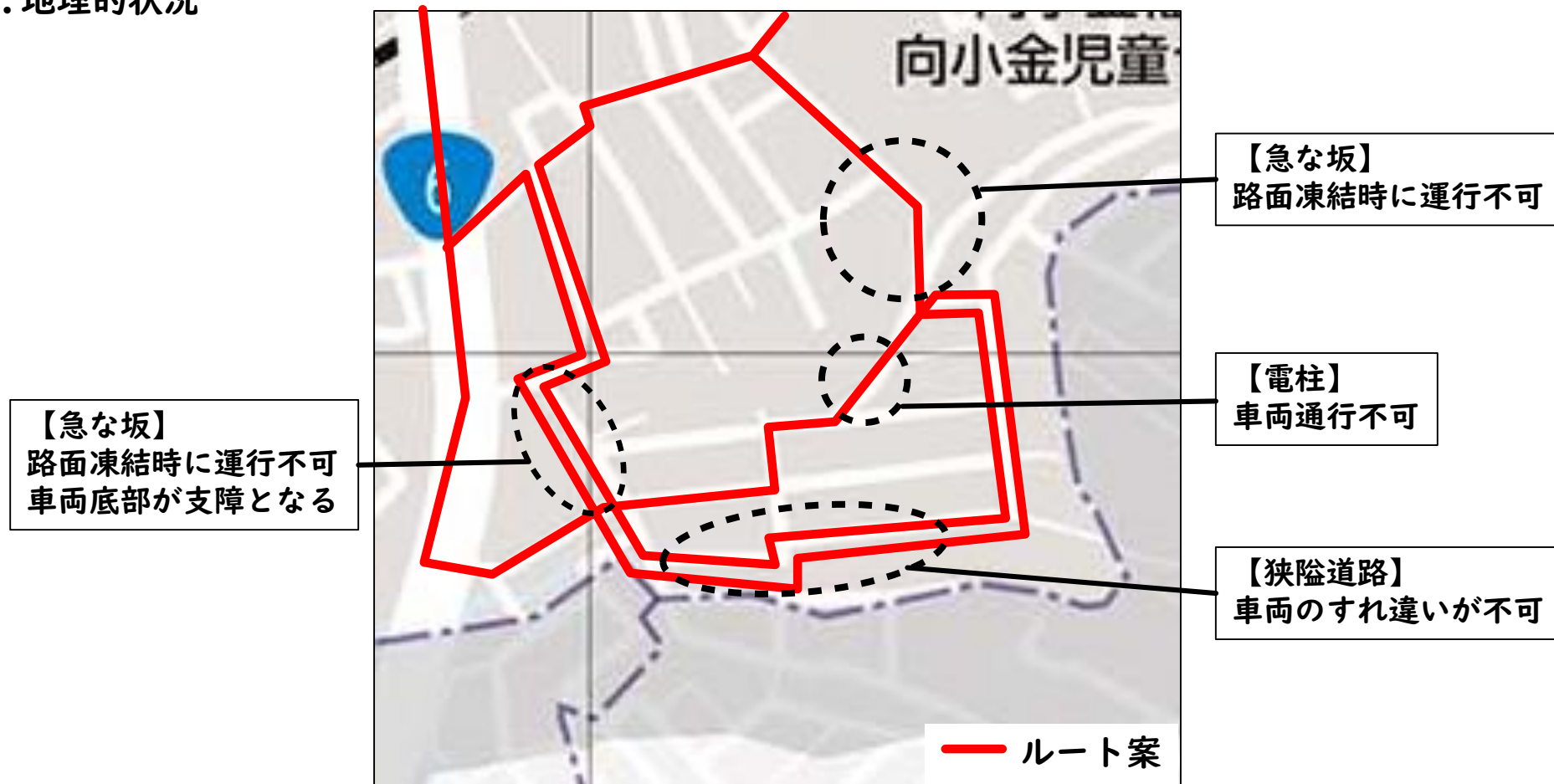
運行距離・バス停	4.4km・5箇所
運行経費	1,942万円
乗車人数	2万0,111人
運賃収入	362万円
収支率	18.6%

→ すべての案で、流山ぐリーンバス導入基準(収支率50%)を下回る

議題2 前ヶ崎みどり地域の公共交通導入検討について(報告)

◆ 流山ぐりんバス導入検討

3. 地理的状況



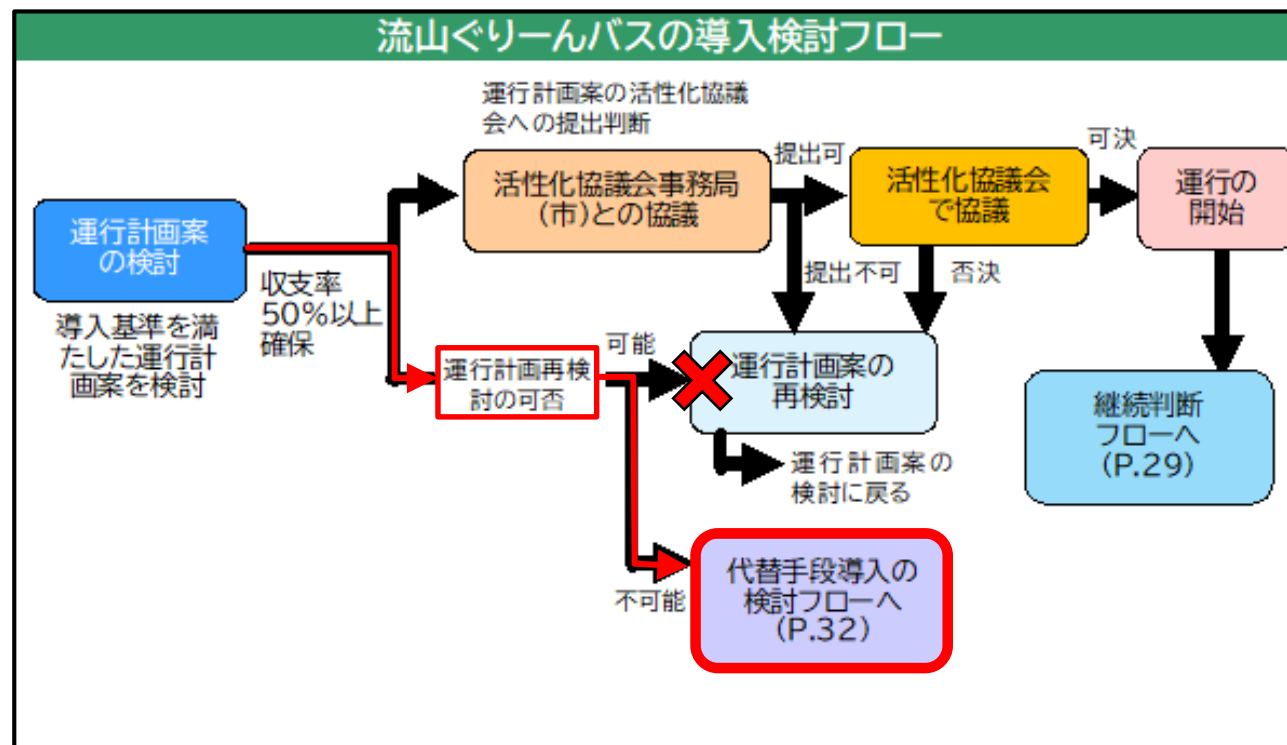
→ 自治会区域周辺に支障箇所が多く、流山ぐりんバス車両（ポンチョ）では**走行不可能**

議題2 前ヶ崎みどり地域の公共交通導入検討について(報告)

◆ 流山ぐリーンバスの導入検討

4. 検討結果

- 収支予測では、流山ぐリーンバス**導入基準(収支率50%)を下回る**
- 地理的要因により、現在の車両で**走行することは不可能**
- 運行計画案の再検討は困難であることから、「**代替手段導入の検討フロー**」に進む



議題2 前ヶ崎みどり地域の公共交通導入検討について(報告)

◆ 代替手段導入の検討

1. 検討フロー

