

令和7年度流山市地域公共交通活性化協議会

第2回事業者分科会

令和7年10月24日(金)

午後2時00分開始

流山市中央公民館

議題1 流山市地域公共交通計画の見直しについて(協議)

議題Ⅰ 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 計画の見直しに係る「委員アンケート結果」を基に、事務局が「計画の見直し方針（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、見直しにあたっての「重要な点、根底となる考え方」を抽出し協議する
- ③ 分科会で協議を重ね「計画の見直し方針（見直し案）」を更新し、適宜、活性化協議会で協議・議決する

③ 活性化協議会で協議・議決

② 分科会で協議を重ね…

① 事務局（案）の作成



議題Ⅰ 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 見直し方針（見直し案）について の協議	活性化協議会における 見直し方針（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～10月	第4回会議 （令和8年1月頃開催）
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8年2月	第5回会議 （令和8年3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8年4月	令和8年度第1回会議 （令和8年5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6月～令和8年7月	令和8年第2回会議 （令和8年8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		

計画書項目「1. 各公共交通機関等の役割について」

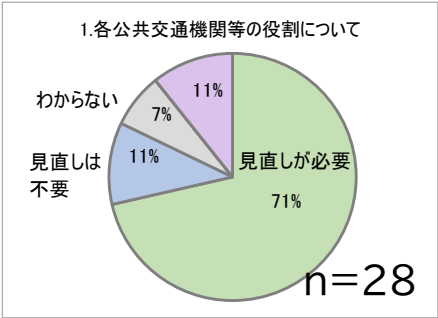
過去の協議会等で頂いた意見

- ① 地域公共交通を活性化するためには、鉄道、路線バス、ぐりーんバス、タクシーのバランスを整えていくことが必要である。
- ③ 民間路線バスも含めた再編をイメージし、役割分担を考えていかないといけない。

上記意見に対する委員対象のアンケート調査結果

質問1 上記のご意見のとおり、計画の見直しが必要と考えますか。

1: 見直しが必要
2: 見直しは不要
3: わからない
1、2: 見直しが必要な項目と不要な項目ある
1、3: 見直しが必要な項目とわからない項目がある
無回答



アンケート調査で頂いた意見

見直しが必要

要約①: 運転士不足を踏まえた見直しが必要

- ・ 運転士不足は深刻な状況であり、その点を踏まえながら、バランスを調整することが必要。
- ・ バランスの良い公共交通網の整備が必要だが、今後、路線バス運転士の不足は加速するため、運転士の配分を基幹的・準基幹的の路線に優先せざるを得なくなる可能性もある。タクシーの役割の増加の他、シェアサイクル、サイクル&バスライド等も含めて検討することも必要かもしれない。
- ・ 路線バス・タクシー等運転手不足が深刻なため、流山ぐりーんバスの位置づけ及び民間路線バスも含めた役割分担を考えた方がよい。

要約②: 国の方針等を踏まえた見直しが必要

- ・ 通達「地域公共交通会議に関する国交省としての考え方」の改正を踏まえた、記載をお願い致します。1. 地域旅客運送サービスの安全性及び継続性の観点から、旅客自動車運送事業者による路線定期運行、路線不定期運行、区域運行や乗用輸送サービスを組み合わせ、利便性及び効率性のバランスの取れた公共交通ネットワークの構築を第一に検討すること。特に、タクシーに関しては、「役割」についてはより具体的な記載。「鉄道・バスの稼働時間外、急いでいる場合、悪天候時、荷物が多い時、怪我をされている時、高齢者の移動の場合、身体障害者の移動、ドアツードアの輸送など、他の交通機関と有機的に連動した公共交通機関」

要約③: 各交通機関の役割と連携を考慮した見直しが必要

- ・ 各公共交通機関の特性を活かした役割分担の中でバランスを整え、民間公共交通の営業に及ぼす事のないバランスを作っていく必要がある。
- ・ 特に路線バス、タクシーが撤退すると、交通が不便になることは、間違いない。ぐりーんバスが増えれば、タクシーが減り、バスの運行以外の時間、悪天候時などタクシーが減ると不便になると思う。
- ・ 特にタクシーは任意の時間にドアツードア輸送で利便性はとても良い。料金は高額になりがちであるが鉄道バス整っている地域でも需要はあると思うので先細りさせてはいけなと考える。
- ・ 市民からするとぐりーんバスは交通不便地域に行政が補助を出して市民の足をサポートしている手段といったイメージしかなく、それが既存の交通機関に影響することは知らないのではないか。限定的な利便性を追求すると、全体的なバランスが崩れる可能性があることを認識してもらうべき。
- ・ 鉄道、路線バス、ぐりーんバス、タクシーの複数事業者が連携をして利用者の利便性を高め、利用頻度をあげるような方策は必要かと思う。また、オンデマンド交通など検討も考えられる。
- ・ 公共交通機関で足りない部分を補うのがぐりーんバスであるが、市民の方は一番目がぐりーんバスになっている。

その他

要約④: 「何の」バランスを整えるかの議論が必要

- ・ 議論の前に、各交通機関の「何の」バランスを整えていくかを明示することが必要だと思う。例えば、人口減少社会の中では、量のバランス確保は難しいと考えており、メリハリを付けながら政策効果の最大化を目指すべきだと思う。他自治体の協議会でも意見が出ていたが、地域公共交通会議の議題(コミュニティバス、デマンドタクシーをいかに持続可能とするか)と交通事業者の抱えている課題(人材不足、厳しい収支状況にどう対応するか)にミスマッチが生じているように感じる。このミスマッチが解消されない限りは、打ち手が中途半端になり、政策効果も高まらないのではないかと。

計画書該当箇所:p1をご参照ください。

計画見直し方針(事務局の考え)

見直しを行う内容	・ 交通事業者が考える自社の役割や意見等を踏まえ、各公共交通機関等の役割を見直し、新たな交通手段となりうる「デマンドタクシー」について追記する。 ・ 「福祉タクシー」や「シェアサイクル」などは、各公共交通を補完する移動手段として追記する。
見直しを行わない内容	※流山ぐりーんバスの役割については、1-②(次ページ)に記載



見直し案

表1-1 本市における各公共交通機関の役割

交通機関		本市における役割等
鉄道		公共交通の主軸。東京方面等への広域な交通を担う。
バス ※4	市内 基幹的の路線	民間バス路線で、市内主要拠点駅※1(流山おおたかの森駅、南流山駅、江戸川台駅、南柏駅※2)を起点又は終点とし、主な運行区間が流山市内であることが主に住民の利用を想定している路線のうち、30 本/日・片道(≒1時間あたり2本程度)以上ある路線(※3)
	市内 準基幹的の路線	基幹的の路線ほどの本数はないものの、上記主要拠点を起点とする民間バス路線(極端に本数が少ない路線は除く)
	地域間路線	複数の市にまたがる民間バス路線
	特定施設路線	特定の民間施設を主たる目的地とする路線
	流山 ぐりーんバス	道路幅員が狭隘であることなど、民間バス路線の運行が困難な住宅地内と鉄道駅間を結ぶことを目的として、市が路線運行を行うコミュニティバス
タクシー		鉄道・バスの稼働時間外、急いでいる場合、悪天候時、荷物が多い時、怪我をしている時、高齢者の移動、身体障害者の移動、ドア・ツー・ドアの輸送など、他の交通機関と有機的に連動した交通機関
デマンドタクシー		需要に応じて運行するタクシーで、複数の利用者を効率的なルートで運行することで、公共交通機関が手薄な地域での移動手段や高齢者の通院・買い物支援といった役割を担う交通機関

- ※1 市民アンケートにおける日常的な移動の目的地において上位の鉄道駅。
- ※2 市外であるが、本市の市民の生活圏の一部を担っている駅として設定。
- ※3 国土交通省による都市構造の評価に関するハンドブックにおける基幹的路線の基準に基づき設定。また、本数と利用者数の関係から、市内における公共交通サービス水準として、利用者目線で効果的な路線の目安となる本数として整理。
- ※4 その他に東京の都心部や空港等と市内を結ぶ高速バス・深夜バスが広域な交通として利用されている。

追加表 公共交通機関を補完する移動手段の役割

交通機関	本市における役割等
福祉タクシー	高齢者や障害を持つ方等、通常の公共交通機関の利用が困難な方々の移動をサポートする専門のタクシーである。車椅子やストレッチャーに乗ったまま利用できるなど、通院やリハビリ、買い物等の際の移動手段として、利用者の社会参加を支援する役割を担う。
シェアモビリティ (シェアサイクル等)	公共交通機関の補完や駅から駅付近の自宅までの短距離移動および日常的な短距離移動の利便性向上、観光客の回遊性向上等を担う。
送迎バス等への 混乗サービス	企業や学校、病院など、それぞれが個別に手配していた送迎バスを、複数の組織や市民等で共同利用する仕組み。バスの空席を減らして運行効率を向上させるだけでなく、送迎コストの削減や環境負荷の低減にも貢献する。

計画書項目「1. 各公共交通機関等の役割について」

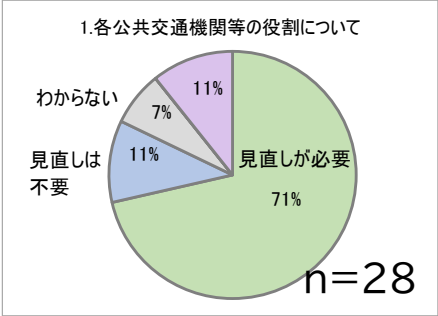
過去の協議会等で頂いた意見

- ② 第1ステップとして、流山ぐりんバスの位置づけを変えていかないといけない。

上記意見に対する委員対象のアンケート調査結果

質問1 上記のご意見のとおり、計画の見直しが必要と考えますか。

1: 見直しが必要
2: 見直しは不要
3: わからない
1、2: 見直しが必要な項目と不要な項目ある
1、3: 見直しが必要な項目とわからない項目がある
無回答



アンケート調査で頂いた意見

見直しが必要

要約①: 運転士不足を踏まえた見直しが必要

- 路線バス・タクシー等運転士不足が深刻なため、流山ぐりんバスの位置づけ及び民間路線バスも含めた役割分担を考えた方がよい。

要約②: ぐりんバスの当初目的を踏まえた見直しが必要

- ぐりんバス開業から(2005年11月21日)20年が経過。ぐりんバスの導入定義付けが、開業時と比べるとズレが生じていると思う。20年経過した今要望事として「原点回帰」の時期ではないかと思う。本来の趣旨は、当初交通不便地域の市民の足を補うという事と、これからどんどん高齢者増加に対して移動手段の確立を一日も早く進める対策を構築して行くべき。

要約③: 地域の実情や利用者視点を踏まえた見直しが必要である

- 人口増加地域、高齢者割合の多い地域など、地域の実情の変化に対応したバランスの取れた地域公共交通に見直しすべき。
- 各議論で毎回タクシー業者とぐりんバスが競合している印象である。ぐりんバスが運行するならタクシーは撤退せざるを得ない意見が繰り返されているが、一市民としては、用途に合わせてバス(民間バス・ぐりんバス)かタクシーを選んで利用できるのが理想である。
- ぐりんバスの目的駅について、近隣市の駅が含まれていない点は見直す必要があると思う。

要約④: 民間交通機関への影響を考慮した見直しが必要

- 流山ぐりんバスに対する市民からの要望も大切だと思うが、民間公共交通の存続をおびやかす位置づけにはなってはいけない。
- 公共交通機関で足りない部分を補うのがぐりんバスである。しかし、市民の方は一番目がぐりんバスになっている。
- グリーンバスありきで、路線バス、タクシーはグリーンバスで対応できない所をカバーしてほしいような感じがする。タクシーも路線バスも需要があるところで仕事をしている。

見直しは不要

要約⑤: 現状維持を求める意見

- 位置づけは適正と判断されることから、見直しは不要。
- 流山ぐりんバスの位置づけを変更することは現時点では難しいと思われる。

その他

要約⑥: ぐりんバスの位置付けを「なぜ変えるか」についての議論が必要

- グリーンバスの位置づけをなぜ変えなければならないのか、という議論が必要と考えます。

計画書該当箇所:p1をご参照ください。

計画見直し方針(事務局の考え)

見直しを行う内容	流山ぐりんバスの役割が実態と合っていないことがあるため、計画書p7「公共交通サービスの持続的な維持・確保」に「流山ぐりんバスについては、各公共交通機関とのバランスを考慮し、役割に即した運行となるよう段階的な整理も必要」を追記。 ※各公共交通機関等の役割を見直しについては、1-①・③(前ページ)に記載
見直しを行わない内容	流山ぐりんバスの役割(位置づけ)は、正しいものであるため見直しは行わないが、実態と合っていないルートがあれば、ルートの再編を行う必要がある。(上記、「見直しを行う内容」参照)。 ※国交省「コミュニティバス導入に関するガイドライン」には、「交通利便地域の解消等を図るためのものであり、路線バスと実質的に競合することのないように十分に検討すべき」(要約)とされている。



表1-1 本市における各公共交通機関の役割

交通機関		本市における役割等
鉄道		公共交通の軸。東京方面等への広域な交通を担う。
バス ※4	市内 基幹的路線	民間バス路線で、市内主要拠点駅※1(流山おおたかの森駅、南流山駅、江戸川台駅、南柏駅※2)を起点又は終点とし、主な運行区間が流山市内であることかつ主に住民の利用を想定している路線のうち、30 本/日・片道(≒1時間あたり2本程度)以上ある路線(※3)
	市内 準基幹的路線	基幹的路線ほどの本数はないものの、上記主要拠点を起点とする民間バス路線(極端に本数が少ない路線は除く)
	地域間路線	複数の市にまたがる民間バス路線
	特定施設路線	特定の民間施設を主たる目的地とする路線
流山 ぐりんバス		道路幅員が狭隘であることなど、民間バス路線の運行が困難な住宅地内と鉄道駅間を結ぶことを目的として、市が路線運行を行うコミュニティバス
タクシー		鉄道・バスの稼働時間外、急いでいる場合、悪天候時、荷物が多い時、怪我をしている時、高齢者の移動、身体障害者の移動、ドア・ツー・ドアの輸送など、他の交通機関と有機的に連動した交通機関
デマンドタクシー		需要に応じて運行するタクシーで、複数の利用者を効率的なルートで運行することで、公共交通機関が手薄な地域での移動手段や高齢者の通院・買い物支援といった役割を担う交通機関

※1 市民アンケートにおける日常的な移動の目的地において上位の鉄道駅。
※2 市外であるが、本市の市民の生活圏の一部を担っている駅として設定。
※3 国土交通省による都市構造の評価に関するハンドブックにおける基幹的路線の基準に基づき設定。また、本数と利用者数の関係から、市内における公共交通サービス水準として、利用者目線で効果的な路線の目安となる本数として整理。
※4 その他に東京の都心部や空港等と市内を結ぶ高速バス・深夜バスが広域な交通として利用されている。

計画書項目「2. 公共交通検討地域について」

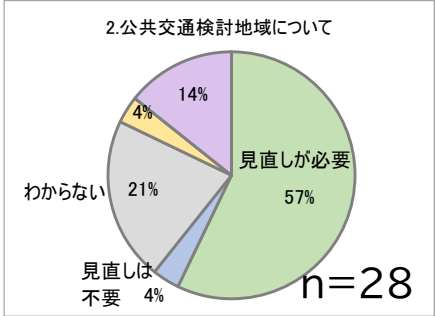
過去の協議会等で頂いた意見

- ①「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。
- ②「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。

上記意見に対する委員対象のアンケート調査結果

質問1 上記のご意見のとおり、計画の見直しが必要と考えますか。

1: 見直しが必要
2: 見直しは不要
3: わからない
1、2: 見直しが必要な項目と不要な項目ある
1、3: 見直しが必要な項目とわかない項目がある
無回答



アンケート調査で頂いた意見

見直しが必要

要約①:人口集積がない地域のカバーの観点、複数基準の考慮等を踏まえた見直しが必要

- 公共交通検討地域の位置づけが、人が住んでいないと検討地域にならないので、人が多く住む地域により集中し、人が少ない地域は、どんどん利便性が落ちていく点をそのままにしているのか疑問に思います。市内での過疎化が発生するのではと思います。
- 公共交通検討地域と位置付ける考え方を複数の判断基準の中から総合的に公共交通検討地域と位置付ける。一定の条件(数字上の)を満たすと公共交通検討地域とする考え方に数字上には出ない困難さや、公共交通のバランスに問題が生じる。
- 現状の需要にもとづく分析だけでなく、公共交通利用を積極的に促したいルートや渋滞解消にも役立つルートなど、行政として目指したい公共交通体系を議論し、そのうえで公共交通検討地域を設定したほうが良いと思います。 また、「公共交通の持続可能性をとことん追求する」という観点に立てば、空白地地域の市民にとって更に利便性を高める施策を検討することも必要ではないかと思います。

要約②:民間事業との連携・関係性を踏まえた見直しが必要

- 市民の中にはグリーンバスを誘致したいために、路線バスやタクシーをジャマ扱いする人もいる。たとえ「公共交通検討地域」でも新しいものを始めたら、路線バスやタクシーがその地域からいなくなるなら、新しいものを走らせる意味がない。
- 「公共交通検討地域」だからと言って グリーンバスを走らせるとタクシーがその地域からいなくなる可能性がある。お客様が減れば乗務員は仕事のできる所にいってしまう。
- 市民の声が多いところの意見を聞くだけでなく本当に困っているなら少数意見でも検討するのが行政の姿だと思う。
- 民間路線バスが赤字を理由に廃止となった地域は、少なくともバスによる輸送サービスは不要であると地域が判断したものとみなし、一定期間は「公共交通検討地域」の対象外とすることの議論は必要かもしれない。

要約③:現在の交通網や社会情勢を反映した再算出が必要

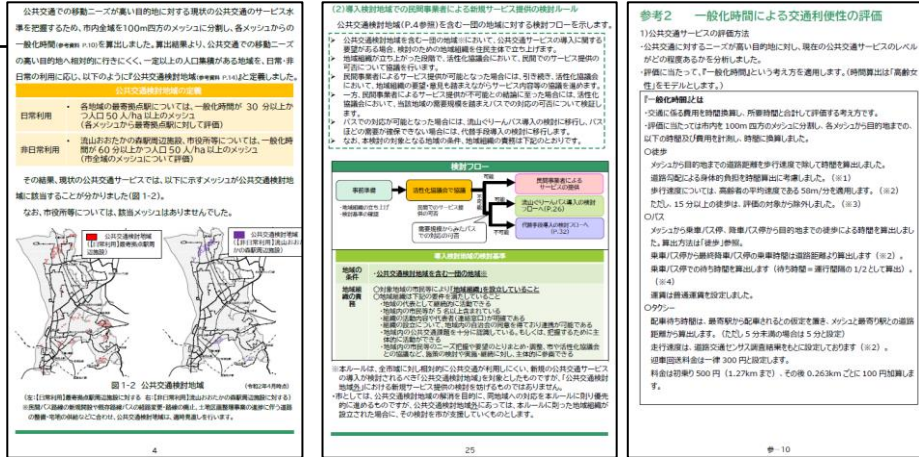
- 令和4年度以降、ダイヤ改正や路線の休止がある。今年3月に運賃改定も実施したので再度算出する必要がある。
- 社会情勢の変移等を反映する必要があることから、見直しを要すると思慮する。
- 公共交通検討地域については令和2年4月時点のものであり現在の交通網や社会情勢に合わせて見直す必要があると考えます。
- 住民の年齢層、活動時間や目的等、見直しを行い、社会情勢を反映したうえで再度算出する必要があるのではないかと考えます。
- 繰り返しになるが、将来に向けて継続可能な状態を意とするなら「原点回帰」するべき。
- 「公共交通検討地域」については、高齢化率の高い団地や住宅地、新たに出来た住宅地など、今の流山の実情に合わせたものも考える。
- バス路線廃止などにより、公共交通を利用できなくなった地域も増えていくと思うので、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のでは。

見直しは不要

要約④:現状維持・見直しは不要

- 位置づけ等は適正と判断されることから、見直しは不要。
- 位置づけではすでに明確化されていると認識しています。対応方針の明確化については、その必要性を含め議論が必要ではないかと考えます。

計画書該当箇所：
p4、p25、
p参考10～13を
ご参照ください。



計画見直し方針(事務局の考え)

見直しを行う内容	- 人口集積がある地域とない地域それぞれの状況に応じた公共交通の検討を行えるようにするため、以下に示す変更を検討する。 <現計画> 人口50人/ha以上のメッシュに限って公共交通検討地域を設定 <変更案> 人口50人/ha以上のメッシュを対象とした公共交通検討地域①を設定 人口50人/ha未満のメッシュを対象とした公共交通検討地域②を設定 - 現在の市内公共交通網と社会情勢を反映させ、一般化時間を用いて公共交通検討地域を見直す。
見直しを行わない内容	—

見直し案

見直し方針に沿ったものに改訂する。

計画書項目「2. 公共交通検討地域について」

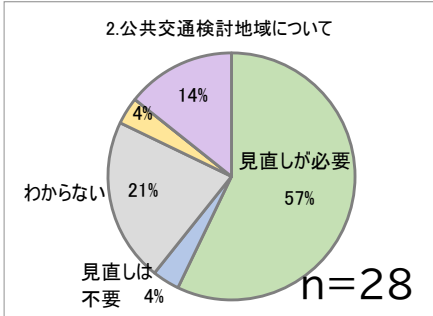
過去の協議会等で頂いた意見

③「一般化時間」の計算基準などを見直す必要がある。

上記意見に対する委員対象のアンケート調査結果

質問1 上記のご意見のとおり、計画の見直しが必要と考えますか。

1: 見直しが必要
2: 見直しは不要
3: わからない
1、2: 見直しが必要な項目と不要な項目ある
1、3: 見直しが必要な項目とわからない項目がある
無回答



アンケート調査で頂いた意見

見直しが必要

要約①:計算基準、考え方等の見直しが必要

- 「一般化時間」の概念に便数・頻度が加味されていないことから、計算基準以前に、「一般化時間」以外の基準の是非を検討すべき。
- 便利ではないかもしれないが、実は交通手段があるのに検討地域になってしまうこともあるのが今の計算基準であるため、見直しの議論は必要だと思う。
- 「一般化時間」については、公平な基準として大変評価できるものと考えますが、時間の基準が30分ではなく、あと少し短縮していただけたらと感じます。(私個人は20分＝徒歩圏、25分＝少し負担に感じる距離感)

要約②:わかりにくさの解消に資する見直しが必要

- 「一般化時間」という言葉が出て来るが、この言葉の意味、市民に理解出来るだろうか疑問。市民が理解出来る説明をするべき。
- 「一般化時間」が分かりづらいため、分かりやすい計算方法に見直した方がよいと考えます。
- 一般化時間よりもっと分りやすい表現方法はないのだろうか？
- 一般化時間はわかりづらい印象。違うアプローチがあってもいいのでは。
- 一般化時間の計算基準について、なかなか理解できない人が多い感じがするので誰が見ても分かりやすい基準にさせていただくとありがたい。

要約③:他市と同様の方法にする見直しが必要

- 近隣の市と同じ計算方法にしてほしい。
- 一般化時間の計算基準については近隣の地域と同じにした方良いと思う。

見直しは不要

要約④:現状維持・見直しは不要

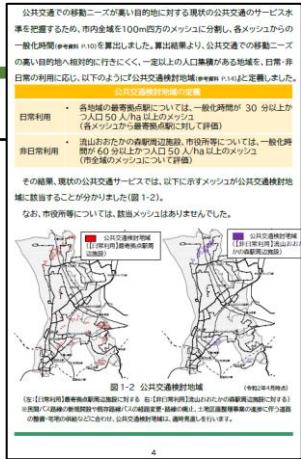
- 適正と判断されることから、見直しは不要。
- 「一般化時間」は幾つか算出方法や考え方が有ると思われるが、何らかの方法での算出が必要と言う意味で現状で良いと考える。具体的対案が解からない。

その他

要約⑤:議論が必要

- 計算基準の見直しが必要であるか否かについて議論が必要ではないかと考えます。

計画書該当箇所：p4をご参照ください。



計画見直し方針(事務局の考え)

見直しを行う内容	—
見直しを行わない内容	・「一般化時間」は、バス停等までの距離だけでなく、目的地までの所要時間や運賃、運行頻度を考慮した移動のしやすさ(しにくさ)を時間の単位で表した評価指標であるため、流山市における地域の移動のしやすさを評価する上で、「一般化時間」を引き続き用いる。

一般化時間の計算方法 計画書 参-10～13を元に作成

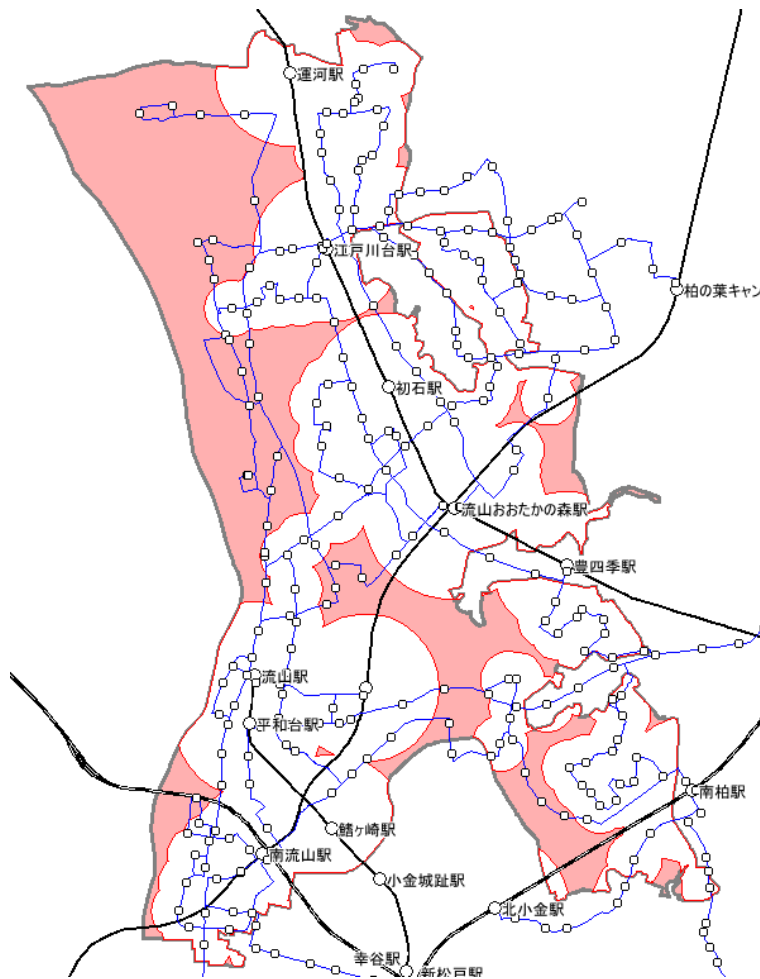
	徒歩	タクシー	バス	鉄道
各メッシュからバス停・駅までの時間	0分	0分	徒歩時間 (高齢者を想定)	徒歩、タクシー又はバスの時間
乗車までの待ち時間	0分	最寄り駅からメッシュまでの配車時間 (最小5分)	運行間隔の1/2 (最大10分)	運行間隔の1/2 (最大10分)
乗車・移動時間	徒歩時間 (高齢者を想定)	乗車時間	乗車時間	乗車時間
移動時間合計				
費用の時間換算値 ※それぞれの値に0.03分/円を乗じたもの				
費用	0円	タクシー運賃 + 迎車料金	バス運賃	鉄道運賃
一般化時間 ※各交通機関のうち最小の値を採用				

計画書項目「2. 公共交通検討地域について」

近隣市の基準を用いた公共交通検討地域の例

柏市基準

- 可住地域(流山市では市全域とする)
- 鉄道駅から800m(主要駅は1km※流山おおたかの森駅とする)の範囲より外側
- バス停(片道15本/日以上)の路線)から300mの範囲より外側

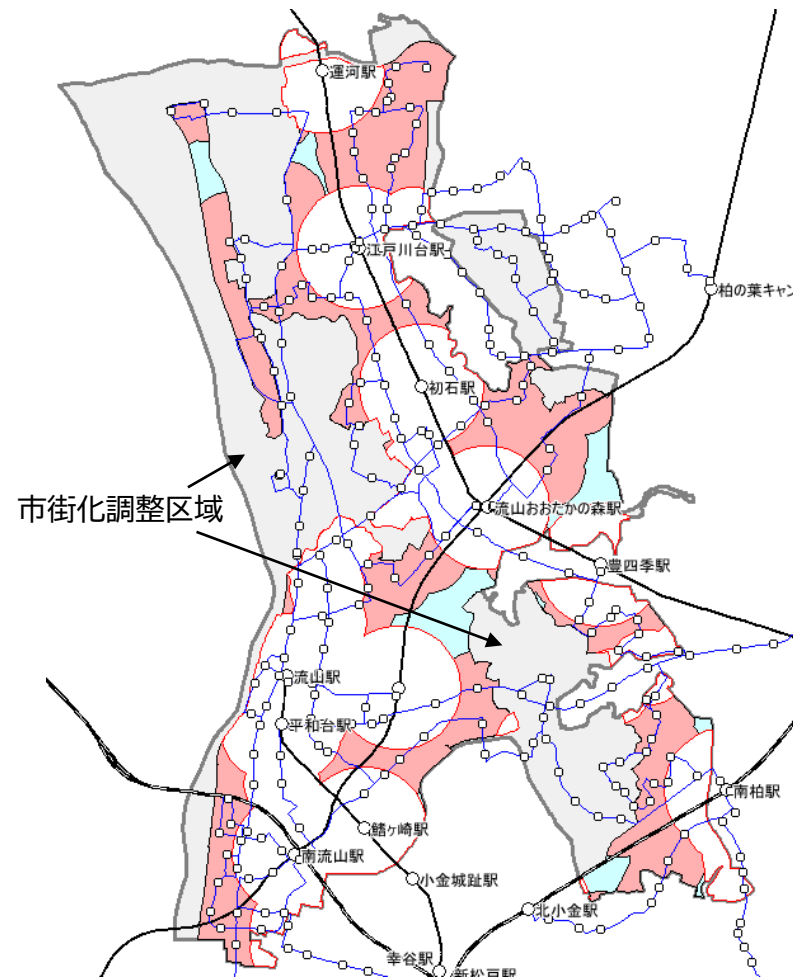


※バスネットワークはR6年9月時点

公共交通空白不便地域
※柏市による名称

松戸市基準

- 市街化区域
- 鉄道駅から670mの範囲より外側
- バス停から410mの範囲より外側
⇒公共交通空白地域
- かつ、バス停(往復76本/日の路線)から410mの範囲より内側
⇒公共交通不便地域

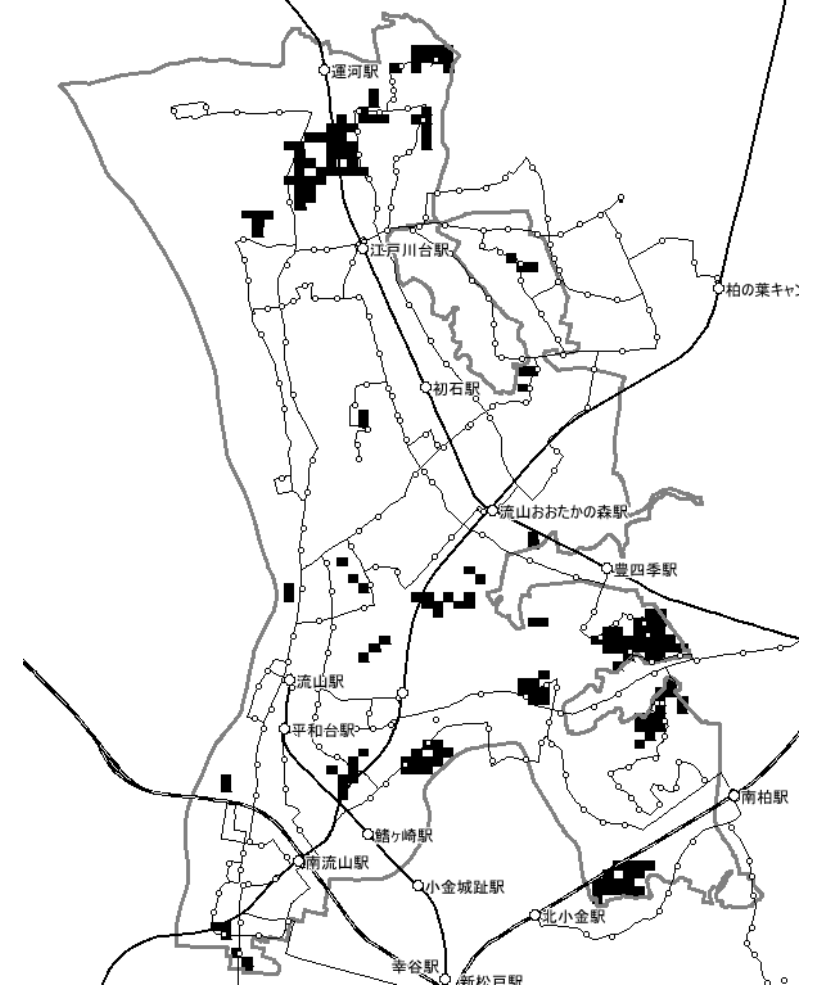


※バスネットワークはR6年9月時点

公共交通空白地域
公共交通不便地域
※松戸市による名称

参考:流山市公共交通検討地域

- 各地域の最寄り拠点駅までの一般化時間が30分以上
- 人口が50人/ha以上



※バスネットワークはR2年4月時点

どちらもバスの運行本数は考慮されているものの、目的地までの所要時間や運賃、運行頻度を考慮した総合的な移動のしやすさという観点での評価はされていない

計画書項目「2. 公共交通検討地域について」

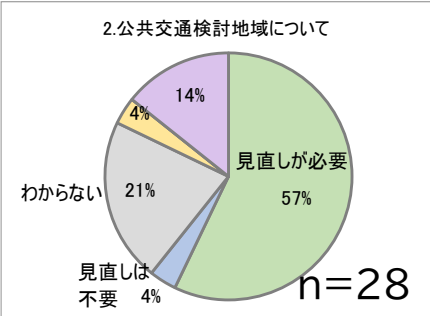
過去の協議会等で頂いた意見

④「拠点駅」について見直しが必要である。

上記意見に対する委員対象のアンケート調査結果

質問1 上記のご意見のとおり、計画の見直しが必要と考えますか。

1: 見直しが必要
2: 見直しは不要
3: わからない
1、2: 見直しが必要な項目と不要な項目ある
1、3: 見直しが必要な項目とわからない項目がある
無回答



アンケート調査で頂いた意見

見直しが必要

要約①:拠点駅の追加等の見直しが必要

- 人の流れも変わってきていると思いますので拠点駅についても見直しが必要と思います。
- 拠点駅についてですが、ぐりーんバスを市外で走行するのは可能ではないと思われますが、「公共交通検討地域」かどうかを考えるにあたっては”市内の駅から”ではなく市外の駅からであっても”実際に利用している駅”から算出すべきだと思います。現実には交通が不足しているかどうかが見えてくるであろうし、空白地域も近々に対応すべき場所が明確にわかるかと思います。
- 最寄り駅についての検討をする必要があると思います。市外の駅を除外している点は、再考が必要であると考えます。
- 拠点駅については、近隣市の駅も含むべきと思います。
- 都市計画や駅周辺の開発状況により今後検討すべき。
- 生活圏内の目的地(移動の為)としては運河・豊四季の追加を希望する。
- ニーズが高いところは民間の交通事業者に任せて、ニーズの低いところを行政が担うのが普通。
- 拠点駅とされる駅に民間の公共バスが乗り入れているのか公共交通検討地域内に民間公共バスのバス停は存在するのか。50人ha以上の根拠は何なのか。

見直しは不要

要約②:現状維持・見直しは不要、議論が必要

- 「拠点駅について見直し」とあるが、主要駅は運河、江戸川台、初石、豊四季、おおたかの森、南柏の6駅。外す事の出来ない駅である。
- 適正と判断されることから、見直しは不要。

その他

要約③:議論が必要

- まずは、拠点駅の見直しが必要であるか否かについて議論が必要ではないかと考えます。

計画書該当箇所：p3をご参照ください。

公共交通での移動ニーズが高い目的地

・流山おおたかの森駅
・初石駅
・南柏駅
・南流山駅
・流山セントラルパーク駅
・新松戸駅
・江戸川台駅
・平和台駅
・市役所等(出張所、窓口センター含む)

※赤字の目的地は、非日常利用として、市内のいずれの地域においてもニーズが高い
黒字の目的地は、日常利用として、各地域の最寄となる拠点駅に対してニーズが高い

計画見直し方針(事務局の考え)

見直しを行う内容	• 拠点駅を追加して、公共交通検討地域を見直す。 • 具体的には、市民アンケート結果の上位8駅を拠点駅としていたが、以下2つの基準のいずれかに該当する鉄道駅を拠点駅とする。 ① 市内の鉄道駅 ② 市内を運行するバス路線がアクセスする鉄道駅
見直しを行わない内容	—

見直し案

公共交通での移動ニーズが高い目的地

・流山おおたかの森駅
・初石駅
・南柏駅
・南流山駅
・流山セントラルパーク駅
・新松戸駅
・江戸川台駅
・平和台駅
・市役所等(出張所、窓口センター含む)

・運河駅
・豊四季駅
・鰯ヶ崎駅
・北小金駅
・流山駅
・松戸駅
・柏の葉キャンパス駅
・柏駅

※赤字の目的地は、非日常利用として、市内のいずれの地域においてもニーズが高い
黒字の目的地は、日常利用として、各地域の最寄となる拠点駅に対してニーズが高い