

令和7年度流山市地域公共交通活性化協議会

第4回会議

令和8年1月30日(金)

午後2時開始

流山市上下水道局 3階大会議室

議題1 令和7年度実施事業の進捗について(報告)

議題2 流山市地域公共交通計画の見直しについて(報告)

議題3 令和8年度予算について(議決)

議題Ⅰ 令和7年度 実施事業の進捗について(報告)

◆ 実施内容

Ⅰ. 「流山おでかけシステム」のブランディング

(流山市地域公共交通計画 17ページ)

① 公共交通の利用状況・運行状況・取組状況の見える化

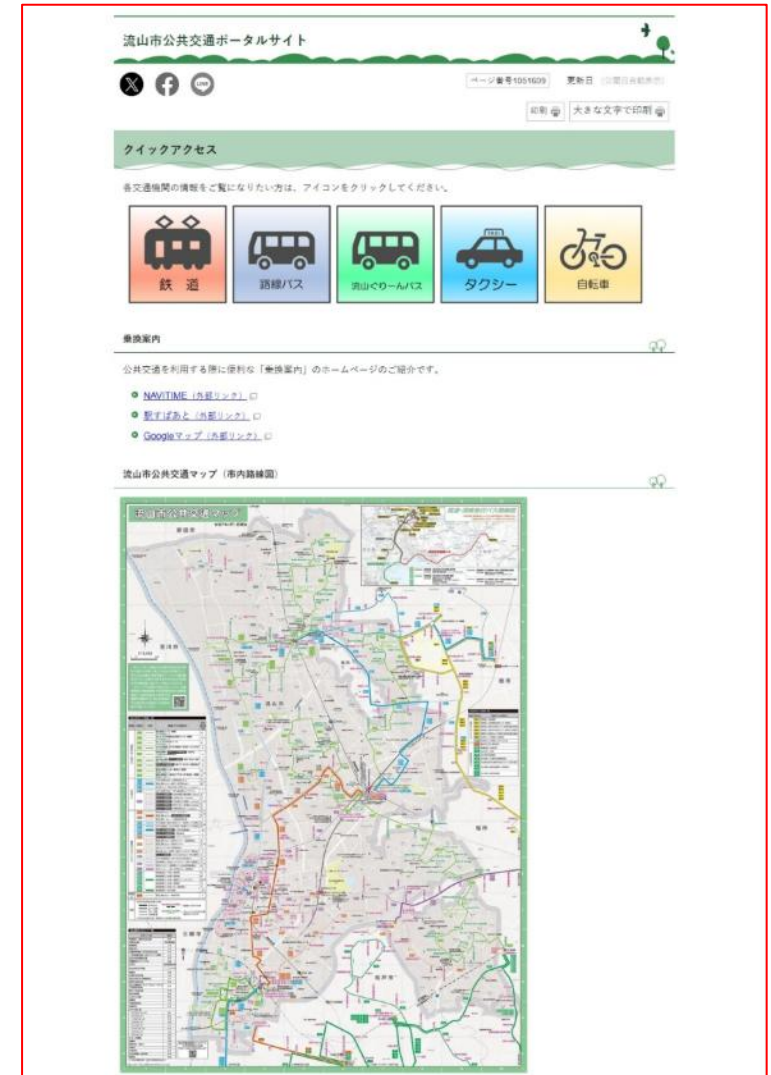
■ 公共交通ポータルサイトの作成

- 市ホームページ内に「流山市公共交通ポータルサイト」を作成中
- 令和7年度末に公開予定

② 公共交通の魅せる化・モビリティマネジメントの実施

■ 公共交通マップの更新

- 令和8年4月1日時点の情報に更新作業中
- 令和8年度に印刷・発行予定



流山市公共交通ポータルサイト(案)

議題Ⅰ 令和7年度 実施事業の進捗について(報告)

◆ 実施内容

■ 流山ぐりんバス「ぬりえ」の車内展示

- 令和7年11月1日(土)から30日(日)まで、車内に子どもたちのぬりえ作品を展示
- 中野久木保育所(江戸川台西ルート)
東深井保育所(江戸川台東ルート)
八木北保育園(美田・駒木台ルート)
森のまち南流山保育園(南流山・木ルート)



ぬりえ作品の車内展示

■ 流山ぐりんバス「運賃無料デー」の実施

- 令和7年11月21日(金)、運行開始20周年の記念事業として全6ルートで実施
- 当日の乗車人数は、合計3,874人
※前週同曜日に比べ996人(1.3倍)増加

朗報 流山ぐりんバス 全6ルート

運賃無料デー

2025年 11月21日(金)

20th ANNIVERSARY

運行ルートと時刻表はこちら⇒

流山ぐりんバスは、令和7年11月21日に運行開始20周年を迎えます。日頃利用されている皆様への感謝と、初めて利用する方のきっかけづくりとして、「運賃無料デー」を実施します。

【問い合わせ】
流山市まちづくり推進課
交通計画推進室
TEL: 04-7150-6090

20周年 企画

実施内容 どなたでも無料でご利用できます。
利用方法 乗車時...ICカードのタッチは不要です。
整理券は発行しません、そのまま乗車してください。
降車時...そのまま降車してください。

議題Ⅰ 令和7年度 実施事業の進捗について(報告)

◆ 実施内容

2. 「流山おでかけシステム」確立に向けた公共交通の見直し・一体化

2-1. バス運賃制度の一元化

(流山市地域公共交通計画 18ページ)

② 公共交通運賃の定額制度(サブスクリプション)の導入

■ 乗り放題切符等の研究・検討

- 他自治体事例の研究を継続し、本市に適した方法を検討する(資料3参照)

議題1 令和7年度 実施事業の進捗について(報告)

◆ 実施内容

2. 「流山おでかけシステム」確立に向けた公共交通の見直し・一体化

2-3. 公共交通の見直しルールの設定と運用

(流山市地域公共交通計画 20ページ)

② 流山ぐりーんバスの導入・継続・変更・廃止に関するルールの運用

■ 収入の改善(安定化)に向けた取り組み

・「見直し基準」(計画28ページ)に基づく検討

➤ 全6ルートで運行継続基準(55%以上)を上回る見込み

・寄附金制度の導入検討

➤ 寄附金制度は、目的などを慎重に検討

➤ 現在の広告(ポスター・チラシ等)制度の周知を推進

■ 重複する路線の見直し

➤ 南流山・木ルートは、路線バスを流山ぐりーんバスが「補完している」と捉え、見直しは実施しない



流山市公共交通マップ(南流山駅周辺)

議題Ⅰ 令和7年度 実施事業の進捗について(報告)

◆ 実施内容

③ 代替手段導入ルール の運用

■ 八木南団地地区

- 活性化協議会第3回会議において、「乗合タクシーの実証実験運行計画(案)」が可決
- 運行ダイヤは、乗り降り等に要する時間を考慮し、運行間隔を20分から30分に変更予定

当初時刻表(案)

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



修正時刻表(案)

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
八木南団地自治会館	9:00	9:30	10:00

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
流山セントラルパーク駅西口	9:15	9:45	10:15

復路

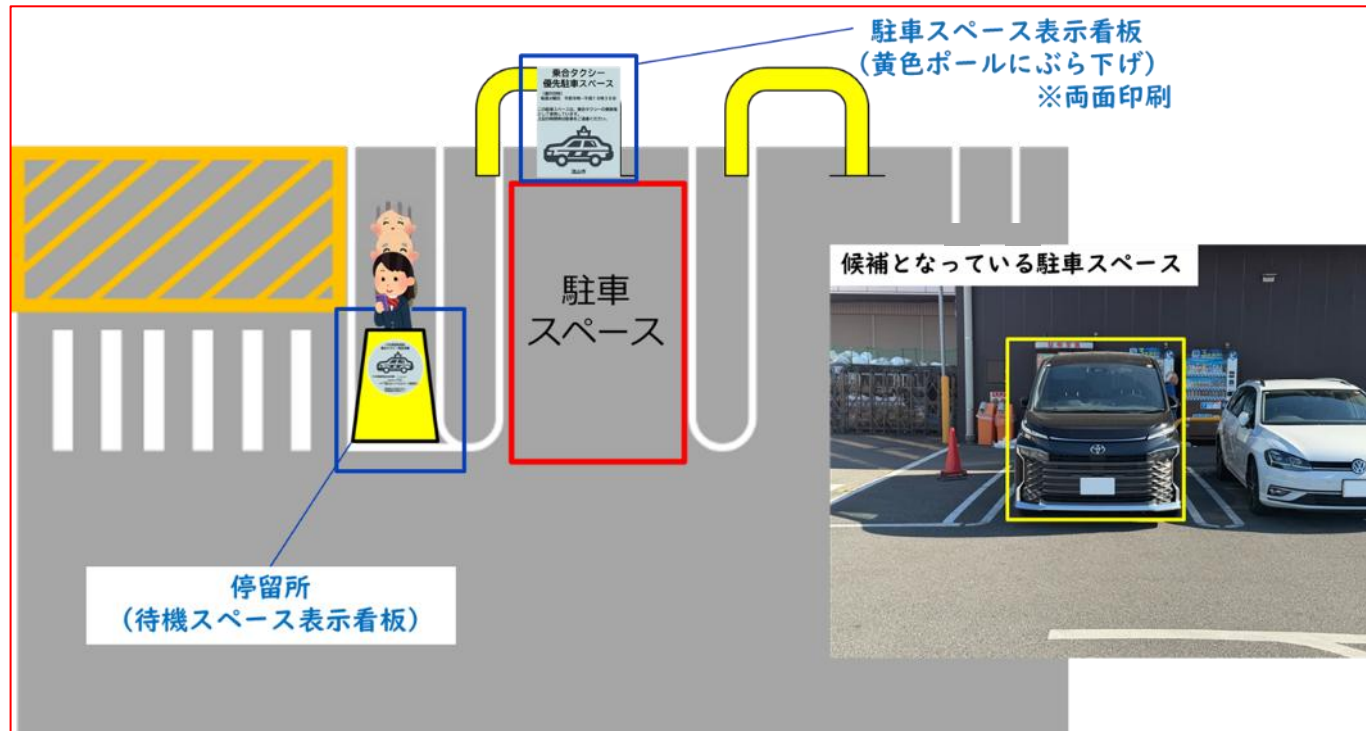
「生鮮市場TOP停留所」 発車時刻表
(八木南団地自治会館行き)

停留所名	2便	4便	6便
生鮮市場TOP	9:15	9:45	10:15

議題Ⅰ 令和7年度 実施事業の進捗について(報告)

◆ 実施内容

- 「生鮮市場TOP」停留所の設置については、事業者(管理会社)が停車スペース1台分の無償提供を内諾



「生鮮市場TOP」停留所設置予定図

議題Ⅰ 令和7年度 実施事業の進捗について(報告)

◆ 実施内容

➤ 今後の予定

令和8年 2月上旬	事業者と協定締結 運輸局に許可申請
令和8年 2月中旬	地元説明会 運行開始準備(広報・周知活動、利用者登録など)
令和8年 3月下旬	運輸局の許可
令和8年 4月	実証実験運行開始

議題Ⅰ 令和7年度 実施事業の進捗について(報告)

◆ 実施内容

③ 代替手段導入ルールへの運用

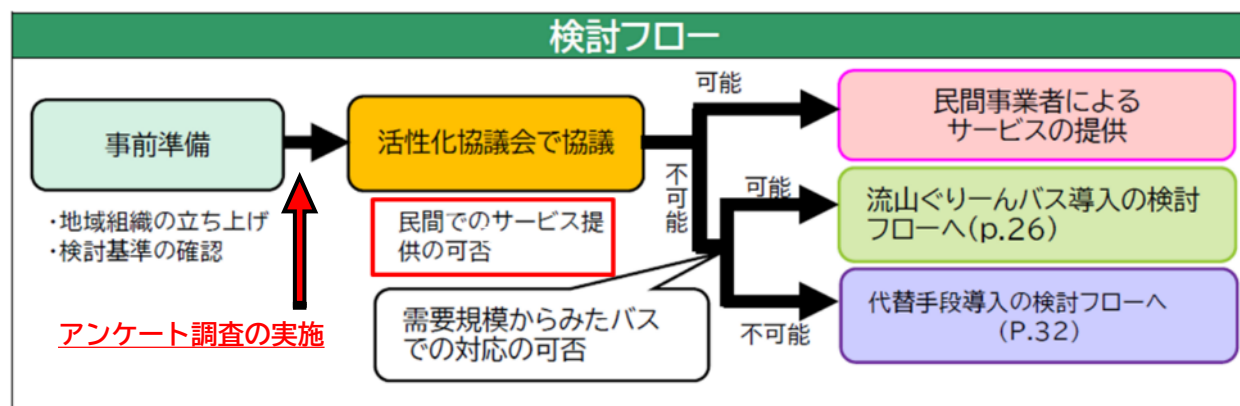
【参考】 公共交通検討地域において設立された地域組織

■ 前ヶ崎みどり

- 活性化協議会第3回会議の協議を経て、「代替手段の導入の検討フロー（計画32ページ）」へ
- 今後、地域組織と「導入計画案」の検討を開始

■ 西初石1・2丁目

- 公共交通導入の「検討フロー」（計画25ページ）に基づき、地域組織による「新たな公共交通サービスの検討に係るアンケート調査」の準備中



公共交通検討地域における検討フロー（計画25ページ）

議題Ⅰ 令和7年度 実施事業の進捗について(報告)

◆ 実施内容

3. 「流山おでかけシステム」のユニバーサルデザイン化

(流山市地域公共交通計画 21ページ)

① 障害者、高齢者、子育て世代に対する移動支援施策の周知・拡充

■ 福祉施策との連携

- ・ 現在、福祉施策として実施している移動支援サービスの周知・拡充により、公共交通検討地域等の課題解決に活用を検討

■ 高齢者免許自主返納一時金制度

- ・ 利用できるタクシー事業者の拡充
- ・ バス利用者増加に向けた工夫・検討

➤ 検討を継続

■ マタニティタクシー助成制度

- ・ 利用できるタクシー事業者の拡充

➤ 市内産婦人科等の意見を確認中

【参考：各助成制度令和7年度申請状況】
(R7.4.1～R7.12.31)

■ 高齢者免許自主返納一時金制度

申請件数 **285**件 ※対前年度比**10%増**
(タクシー**279**件、バス**5**件、申請却下**1**件)

■ マタニティタクシー助成制度

申請件数 **431**件 ※対前年度比**50%増**

議題Ⅰ 令和7年度 実施事業の進捗について(報告)

◆ 実施内容

② 公共交通の利用のしやすさ・分かりやすさ・安全性の改善

■ バス停留所の待合環境改善

- ・ バス停に「並び方」を明示
 - 松ヶ丘・野々下ルート「流山おおたかの森駅西口」に明示を検討
- ・ 車いすが「利用できない」バス停の改善を研究
 - 問い合わせのあった松ヶ丘・野々下ルート「おおたかの森病院前」で検討したが、移設による対応は不可能なため、検討を継続



「流山おおたかの森駅西口」停留所
改善(案)



「おおたかの森病院前」停留所

議題Ⅰ 令和7年度 実施事業の進捗について(報告)

◆ 実施内容

② 公共交通の利用のしやすさ・分かりやすさ・安全性の改善

- ・ 停留所の時刻表(表示板)改修
- 南流山・木ルートにおいて、今年度中に実施予定



南流山・木ルート 停留所表示板(例)



流山市公共交通マップ(南流山・木ルート)

議題Ⅰ 令和7年度 実施事業の進捗について(報告)

◆ 実施内容

4. 「流山おでかけシステム」による観光の活性化

(流山市地域公共交通計画 22ページ)

① 観光・商工関連団体と交通事業者の連携強化

■ 市内イベント等への参加

- 令和7年10月26日(日)開催の「流山市民まつり」に流山ぐりんバスを初展示
- 運転席での記念撮影・記念シールの配布・バス事業者による物販等を実施
- 展示ブースには約400組の親子連れが来場



流山市民まつり 出展の様子



運転席での記念撮影

議題1 令和7年度 実施事業の進捗について(報告)

◆ 実施内容

4. 「流山おでかけシステム」による観光の活性化

(流山市地域公共交通計画 22ページ)

① 観光・商工関連団体と交通事業者の連携強化

■ シェアサイクルの導入

- ・ 公共交通を補完する乗り物として、民間事業者によるシェアサイクルの導入

➤ 令和7年10月1日(水)からサービス開始

【サイクルステーション設置状況(公共施設)】

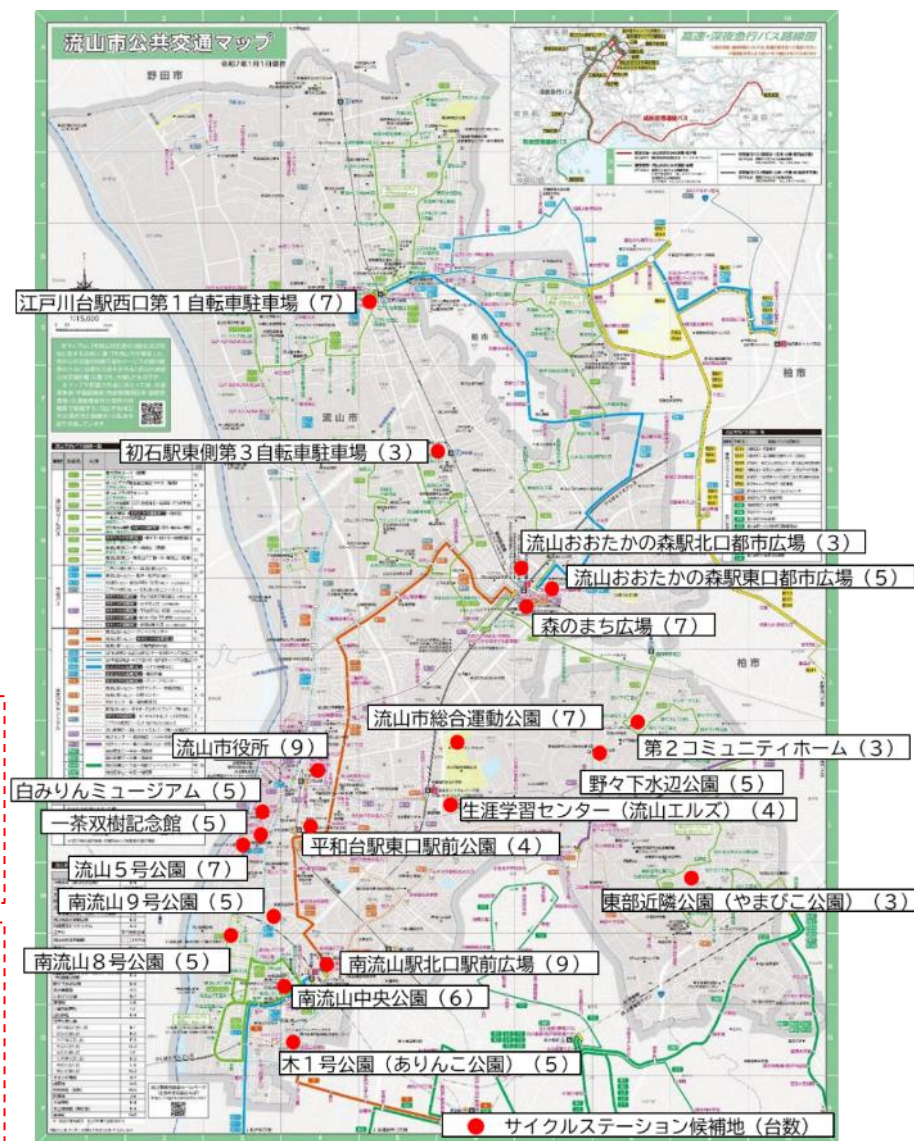
設置箇所:20箇所

車両台数:107台分

【利用状況(令和7年11月末時点)】

延べ利用回数:2,503回

貸出回数上位:南流山駅北口駅前広場、森のまち広場、
江戸川台駅西口第1自転車駐車場



議題2 流山市地域公共交通計画の見直しについて(報告)

◆ 見直しの進め方(案)

第1回市民・事業者分科会

- 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



現計画

見直し案

第1章. 計画の背景：流山市における公共交通の課題

現在の本市における公共交通体系は、4 事業者による鉄道を主軸として、3つのバス事業者によるバス路線(市内の主要拠点駅を結ぶ基幹的路線、準基幹的路線及び一般路線)並びに流山ぐりんバス、複数の事業者によるタクシーが鉄道駅への端末交通としての役割を担っています。(表1-1、図1-1)、市域に占める公共交通(用語解説 P.40)のカバー率は高いものの、そのサービスは各事業者個別の提供であり、一体感に欠け、利便性が損なわれている点に課題があります。

国は、地域の移動ニーズを踏まえ、地域が自ら交通をデザインし、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下、活性化再生法)を令和2年11月に改正しました。この改正により、地方公共団体は、地域の運送サービスの持続可能な提供に係る基本的な方針を定める、マスタープランとなる「地域公共交通計画」の作成が努力義務となり、市の公共交通に対する関与が一層重要となりました。さらに、いわゆるコロナ禍等社会経済情勢の変化に伴う公共交通サービスの需要縮小等により、地域が主体となった公共交通の維持・確保の重要性が高まっています。

これらを背景として、市内の多様な公共交通を貴重な“資源”と捉え、これらの一体化を図り、利便性を向上させ、人口増加等による交通需要の多様化に対応した、市内公共交通を持続可能な公共交通体系へと発展させていくために、地域公共交通計画の策定が必要です。

表1-1 本市における各公共交通機関等の役割

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。
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	道路幅員が狭小であることなど、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、福祉タクシー	鉄道駅への端末交通及び需要規模が小さな地域におけるドア・ツー・ドア輸送を担う

※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。

第1章. 計画の背景：流山市における公共交通の課題

現在の本市における公共交通体系は、4 事業者による鉄道を主軸として、3つのバス事業者によるバス路線(市内の主要拠点駅を結ぶ基幹的路線、準基幹的路線及び一般路線)並びに流山ぐりんバス、複数の事業者によるタクシーが鉄道駅への端末交通としての役割を担っています。(表1-1、図1-1)、市域に占める公共交通(用語解説 P.40)のカバー率は高いものの、そのサービスは各事業者個別の提供であり、一体感に欠け、利便性が損なわれている点に課題があります。

国は、地域の移動ニーズを踏まえ、地域が自ら交通をデザインし、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下、活性化再生法)を令和2年11月に改正しました。この改正により、地方公共団体は、地域の運送サービスの持続可能な提供に係る基本的な方針を定める、マスタープランとなる「地域公共交通計画」の作成が努力義務となり、市の公共交通に対する関与が一層重要となりました。さらに、いわゆるコロナ禍等社会経済情勢の変化に伴う公共交通サービスの需要縮小等により、地域が主体となった公共交通の維持・確保の重要性が高まっています。

【役割の見直し】

- 交通事業者が考える自社の役割や委員の意見等を踏まえ、各公共交通機関等の役割を見直した。

表1-1 本市における各公共交通機関等の役割

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。
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	道路幅員が狭小であることなど、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、デマンドタクシー	鉄道・バスの乗降時間外、急いでいる場合、雨天時、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携した交通機関
シェアサイクル	公共交通機関の補完やラストワンマイルの解消、日常的な短距離移動の利便性向上や、観光客の誘致向上を担う

※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。

議題2 流山市地域公共交通計画の見直しについて(報告)

◆ 見直しの進め方(案)

第2回事業者分科会

- 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



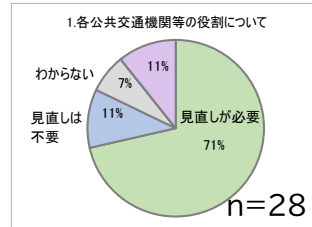
過去の協議会等で頂いた意見

- ① 地域公共交通を活性化するためには、鉄道、路線バス、ぐりんバス、タクシーのバランスを整えていく必要がある。
- 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・準基幹的路線に優先させ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: 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、荷物が重い時、怪我をしている時、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いと考える。
- ・ 市民からするとぐり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も検討も考えられる。
- ・ 公共交通機関で足りない部分を補うのがぐりんバスであるが、市民の方は一番目がぐり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るが、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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	道路幅員が狭小であることなど、民間バス路線の運行が困難な住宅地内と鉄道駅間を結びこすを目的として、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、荷物が重い時、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。

議題2 流山市地域公共交通計画の見直しについて(報告)

◆ 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8年3月~5月	令和8年5月頃
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8月~10月	令和8年10月頃
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5月~7月	令和8年7月頃
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		
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3 令和8年度予算について(議決)

◆ 令和8年度 流山市地域公共交通活性化協議会 予算(案)

■ 歳入

款		項		目	
1 負担金	867,000	1 負担金	867,000	1 負担金	867,000
2 国庫補助金	0	1 国庫補助金	0	1 国庫補助金	0
3 諸収入	1,000	1 預金利子	1,000	1 預金利子	1,000
合 計				868,000	

■ 歳出

款		項		目	
1 総務費	868,000	1 総務費	868,000	1 会議費	864,000
				2 事務費	4,000
2 事業費	0	1 事業費	0	1 調査研究費	0
合 計				868,000	