資料2

令和8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

議題1　流山市地域公共交通計画の見直しについて（協議）

日時：令和8年7月3日（金）
午後3時30分開始
場所：流山市上下水道局

本資料の内容

本資料は、計画の見直しに向け重点的に協議が必要な項目のうち、「計画 1-1 公共交通を利用しにくい地域の改善」において核となる、以下(1)～(3)を対象に、計画の見直し方針と見直し案を作成・更新したものである。

（1）各公共交通機関の役割等について
（2）一般化時間について
（3）公共交通検討地域について

1. 計画の該当箇所

計画書目次	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～6月	令和8年7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		
1-5 行政による公共交通サービスの基準の明確化	8		
第2章.計画の位置付け	**9-12**	令和8年8月～9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**		
第5章.公共交通施策(事業)と実施主体	**15-32**	令和8年6月～8月	令和8年9月頃
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**		

2. 見直しの進め方

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. 本資料の凡例

事務局において、見直し方針（見直し案）を作成した箇所

これまでの分科会において、意見のあった箇所

文字　意見を受けて修正した箇所

1-1 公共交通を利用しにくい地域の改善　(1)各公共交通機関の役割等について

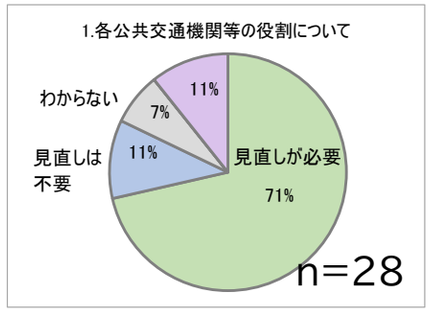
過去の協議会等で頂いた意見

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て、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いと考える。
- 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

4ページへ

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。

計画の1ページをご参照ください。

計画見直し方針（事務局の考え）

見直しを行わない内容	• 流山ぐりーんバスの「役割」は変わらない。
見直しを行う内容	• タクシーの役割を、国の通達を踏まえた表現とし、新たな交通手段となり得る「デマンドタクシー」を追記する。 • 「福祉タクシー」や「シェアサイクル」などは、公共交通を補完する移動手段として追記する。

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

3ページへ

※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、観光客の回遊性向上等を担う。 ※ラストワンマイル：最寄りバス停や鉄道駅等から最終目的地までのわずかな距離
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。

	内容
意見1	運転士不足等の現状を踏まえ、現行の「1日片道30本・片道」といった基幹路線の数値基準を維持すべきか、実態に即して議論すべきではないか。
事務局の考え	• 以下、①・②の理由から、基幹的路線の基準（30本/日・片道）を変更しない方針としたい。 ① 現計画の基準設定に用いた「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」が令和8年に改訂されたが、基幹的公共交通路線の基準は30本/日から変更されていない。 ② 「地域公共交通計画のアップデートガイダンス手順書（国土交通省）」は、運行本数目標値の例として、利用者がダイヤを気にせず利用できる30本/日を示している。

都市構造の評価に関するハンドブック（改訂版）
（令和8年1月 国土交通省都市局都市計画課）

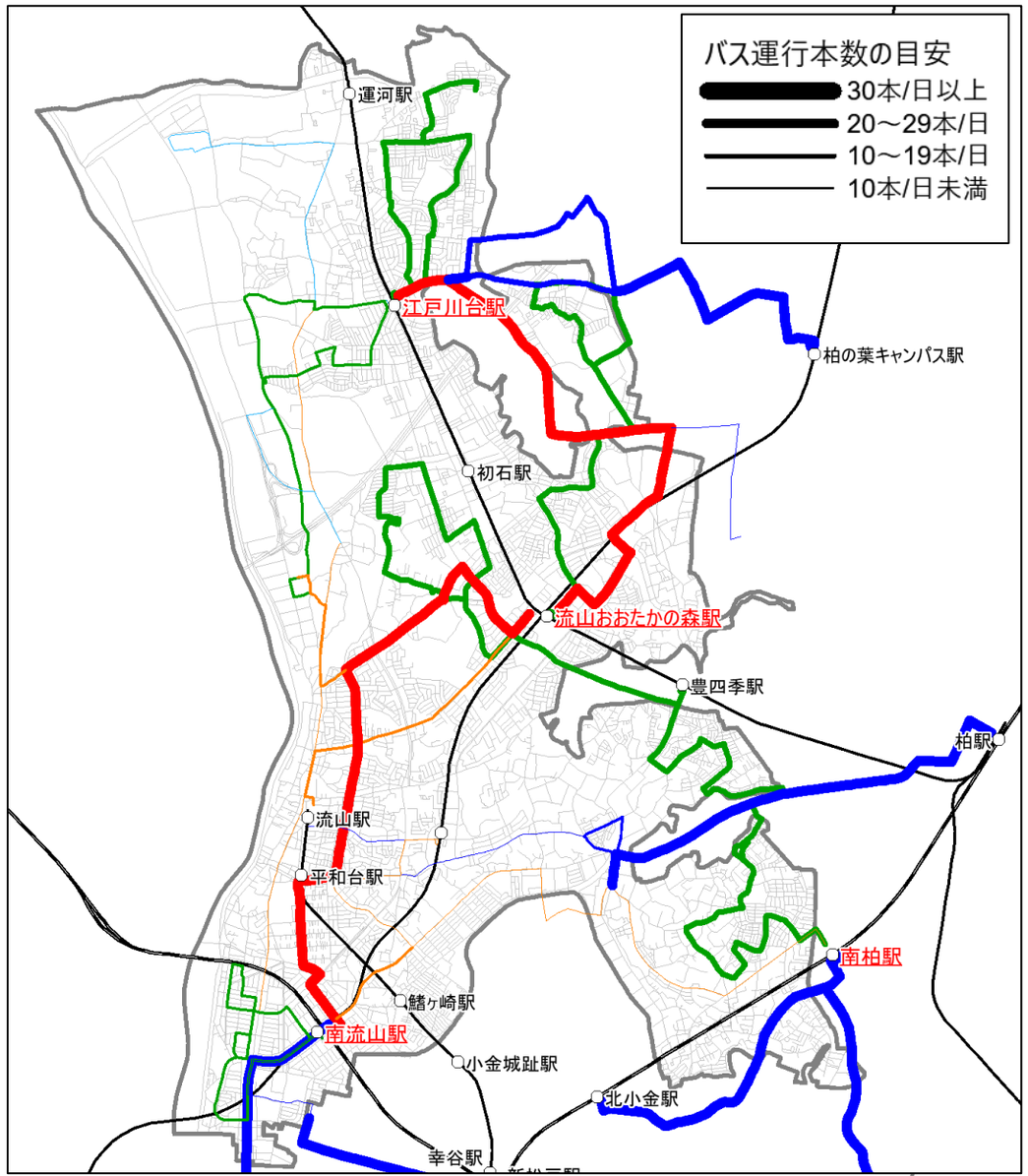
■基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	基幹的公共交通路線の鉄道駅、バス停の徒歩圏に居住する人口の総人口に占める比率 基幹的公共交通路線：日30本以上のサービス水準を有する鉄道路線、バス路線

※日30本以上は、片道

	内容
R8年3月事業者分科会意見1	都市構造の評価に関するハンドブックに記載されている運行本数の表記について、「片道」を補足すべき。
事務局の考え	• 補足した。

	内容
R8年3月事業者分科会意見2	公共交通網の路線の色分けについて見直しを検討してはどうか（豊四季駅等の拠点駅追加に伴い、路線を「市内（オレンジ）」と「地域間（青）」で分ける必然性が弱まっているのではないか）。
事務局の考え	• 路線が「市内完結」か、「他市をまたぐ」かにより、市が施策を検討する枠組みが変わるため、従来通り、路線分類を明確化しておきたい。

流山市の公共交通網（R8.4時点）



	内容
意見2	交通計画上の役割から「福祉タクシー」の文言を削り「タクシー」に集約することの是非について、公共ライドシェアの視点を含め再考する 。
事務局の考え	• 「追加表　公共交通機関を補完する移動手段の役割」に、福祉タクシーを明記することによって、タクシーとの違いを示した。 • 公共ライドシェアの導入の主たる目的は、交通空白地域（移動手段がない地域）の解消だが、流山市における交通空白地域（交通検討地域）は限定的のため、公共ライドシェア導入を促進すると、他の公共交通機関に影響を及ぼす可能性がある。現時点では、明記しないこととした。

	内容
意見3	シェアサイクルの説明等で使われる「ラストワンマイル」という言葉を、「日常的な短距離移動」など、市民に分かりやすい表現に変更するか、注釈を設けるか検討する 。
事務局の考え	• 「追加表　公共交通機関を補完する移動手段の役割」に、ラストワンマイルの注釈を設けた。

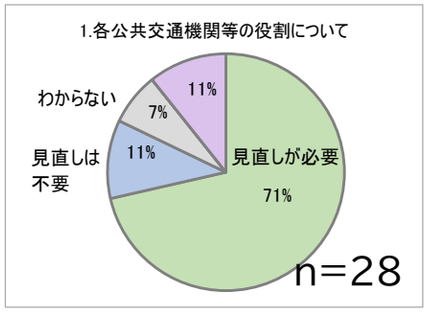
過去の協議会等で頂いた意見

② 第1ステップとして、流山ぐりー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：ぐりーんバスの当初目的を踏まえた見直しが必要
- ぐりーんバス開業から（2005年11月21日）20年が経過。ぐりー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ーんバスが競合している印象である。ぐりーんバスが運行するならタクシーは撤退せざるを得ない的な意見が繰り広げられているが、一市民としては、用途に合わせてバス（民間バス・ぐりーんバス）かタクシーを選んで利用できるのが理想である。
- ぐりー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
- 流山ぐりー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ーんバスである。しかし、市民の方は一番目がぐりー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。
- 流山ぐりー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：ぐりー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。

計画の1ページをご参照ください。

計画見直し方針（事務局の考え）

見直しを行わない内容	• 流山ぐりーんバスの役割（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。 ※ 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。
見直しを行う内容	• 流山ぐりーんバスの運行体系について、計画7ページ「1－5 行政による公共交通サービスの基準の明確化」の項目に、「流山ぐりーんバスについては、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。

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

6ページへ

※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。

	内容
意見4	「駅と住宅地を結ぶ」という従来の目的に縛られず、基幹バス路線への接続（フィーダー機能）など、段階的な整理・再編に向けたスタンスを明確にする。
事務局の考え	・ 流山ぐりーんバスの役割が実態と合っていない場合、計画7ページ「1－5 行政による公共交通サービスの基準の明確化」の項目に、「流山ぐりーんバスについては、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」を追記することで、スタンスを明確にする。

現計画

計画　7ページ

1－5　行政による公共交通サービスの基準の明確化

流山ぐりーんバスは、収支率が 50%以上見込まれる路線において運行してきましたが、一部路線においてこの基準を満たさなくなりつつある（図 1-7）一方、今後新たに導入が必要となる地域も想定されます。現在、流山ぐりーんバスについては、導入や継続等に関する検討プロセスが明確になっていないことから、これらを明確にする必要があります。

また、流山ぐりーんバスは、民間バスやタクシーと比べ運賃が安価であり、官民でのサービス格差が生じている面があります（表 1-2）。流山ぐりーんバスの持続的な運行や、民間事業者による交通サービスとの格差を是正するために、運賃水準の見直しが必要になっています。

見直し案

1－5　行政による公共交通サービスの基準の明確化

流山ぐりーんバスは、収支率が 50%以上見込まれる路線において運行してきましたが、人件費や燃料費等の高騰による運行経費の増大が見込まれ、この基準を満たすことが困難となる（図 1-7）一方、今後新たに導入が必要となる地域も想定されます。また、流山ぐりーんバスについては、各公共交通機関とのバランスを考慮し、役割に則した運行となるよう段階的な整理も必要です。

また、流山ぐりーんバスは、民間バスやタクシーと比べ運賃が安価であったことから運賃改定を実施しましたが、未だに官民でのサービス格差が生じている面があります（表 1-2）。流山ぐりーんバスの持続的な運行や、民間事業者による交通サービスとの格差を是正するために、引き続き運賃水準の見直しが必要です。

	内容
R8年3月市民分科会意見1	段階的な整理の具体化について検討すべき（収支率が高いぐりーんバスを民間に以降することも視野に入れ、運行補助の考え方等を検討）。
事務局の考え	・ 現時点で、具体化を計画に明記することは困難。

1-1 公共交通を利用しにくい地域の改善 （2）一般化時間について

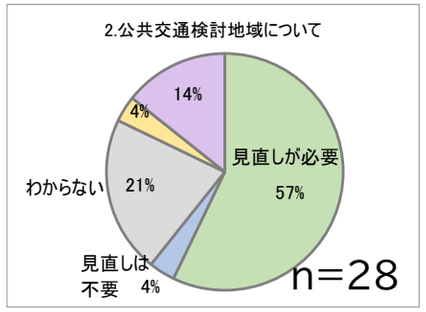
過去の協議会等で頂いた意見

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」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）
- 「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。

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し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

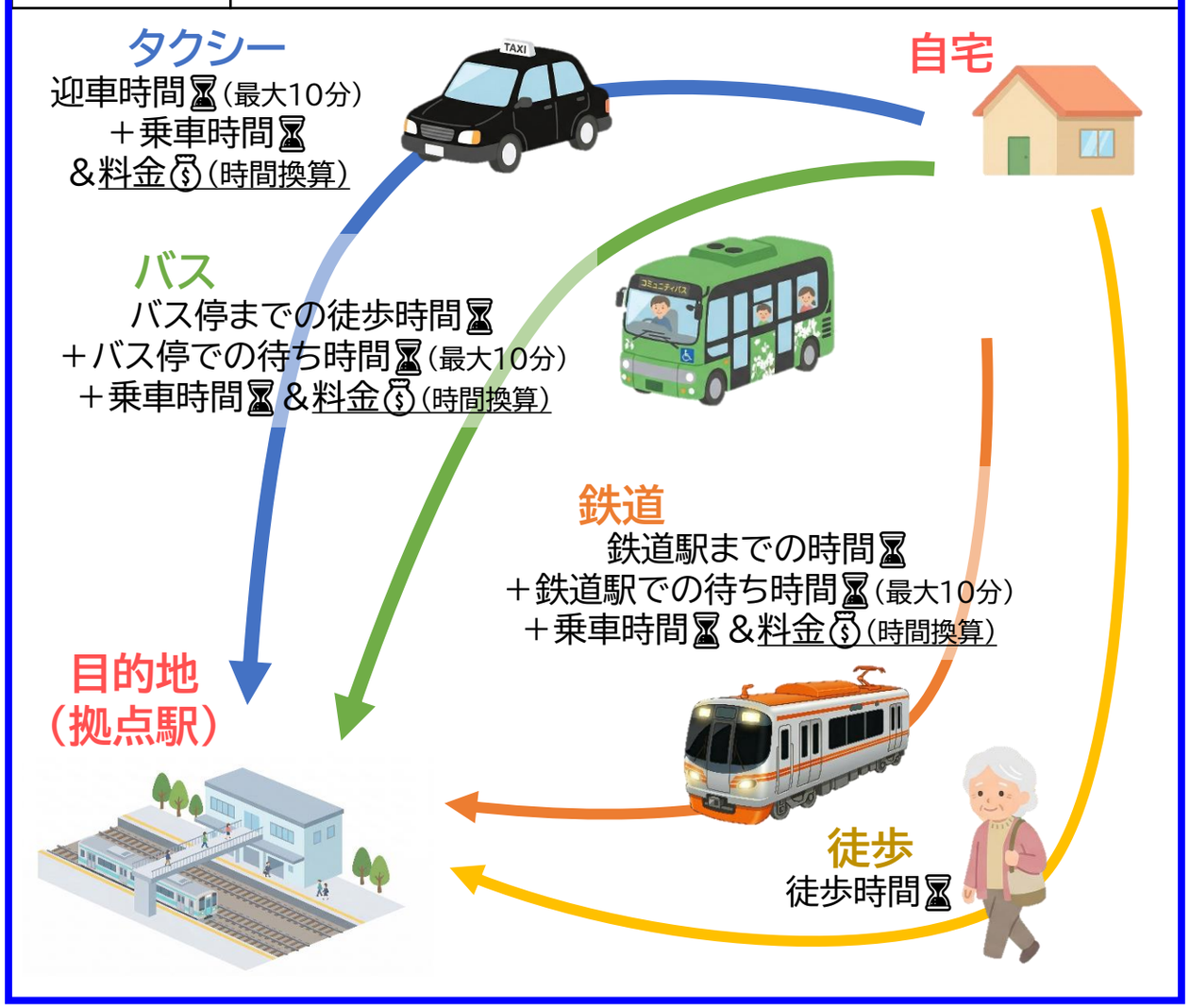
- 計算基準の見直しが必要であるか否かについて議論が必要ではないかと考えます。

計画4ページをご参照ください。

計画見直し方針（事務局の考え）

8ページへ

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や目的地までの所要時間だけでなく、運賃や運行頻度を考慮したうえで移動のしやすさ（しにくさ）を表した評価指標であり、市内を相対的に比較することができるため、図化するなど工夫し、引き続き「一般化時間」を用いる。

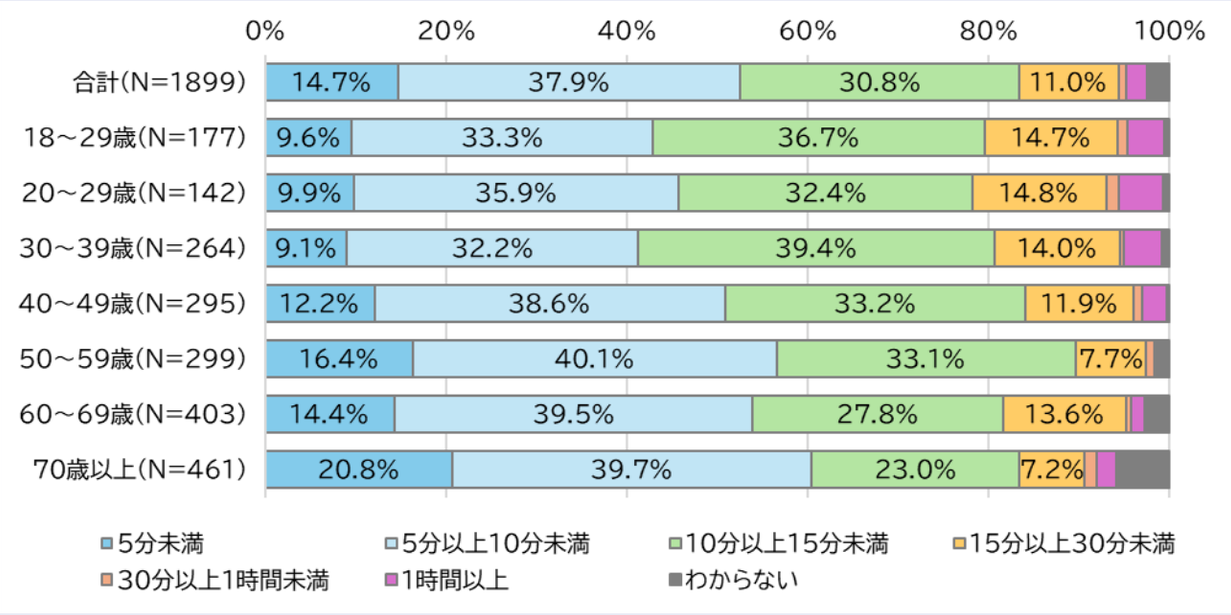


見直しを行う内容	・タクシーの最寄り駅からの配車時間の考え方を「最小5分」から「最大10分」に見直す。（バス・鉄道の待ち時間と同様の考え方による）

1-1 公共交通を利用しにくい地域の改善　(2)一般化時間について

	内容
意見5	「一般化時間」を継続する場合、それによって何が見える化され、どのようなメリットがあるのかを、市民や委員に分かりやすく説明することが必要。
事務局の考え	• 一般化時間は、乗車時間や待ち時間に加えて、支払い料金を時間換算することで、公共交通を利用した移動を数値化したものであり、市民の移動ニーズに対する公共交通サービスのレベルを時間評価することができる。 • 分かりやすさを向上するために、一般化時間の算出イメージ図(7ページ)を追加する。 • 他市と同様の基準を用いた場合、バス停周辺であれば行先に関わらず公共交通検討地域でなくなるなど、市民の移動ニーズに即した評価とならない恐れがある(9ページで図示)。

	内容
意見6	バス停までの徒歩時間が15分(1,200m)以上を評価対象外とする根拠について、市民に納得感のある説明を行うことが必要。
事務局の考え	• 平成28年に実施された内閣府世論調査(右図)において、回答者の8割以上が自宅から駅やバス停までの許容時間を15分未満と回答している。特に70歳以上では、82%が15分未満であれば許容できるとしていることから、現計画同様、15分以上の徒歩時間は対象外とする。



	内容
意見7	待ち時間を運行間隔の1/2とする計算手法が、本数の少ない路線で実態と乖離していないか精査し、説明を工夫することが必要。
事務局の考え	• 計画「参考2　一般化時間による交通利便性の評価」には、右図のとおり記載している。 • 「ただし、1時間あたりの運行本数が3本未満1本以上である場合は、待ち時間の上限値を10分と設定します」と修正する。

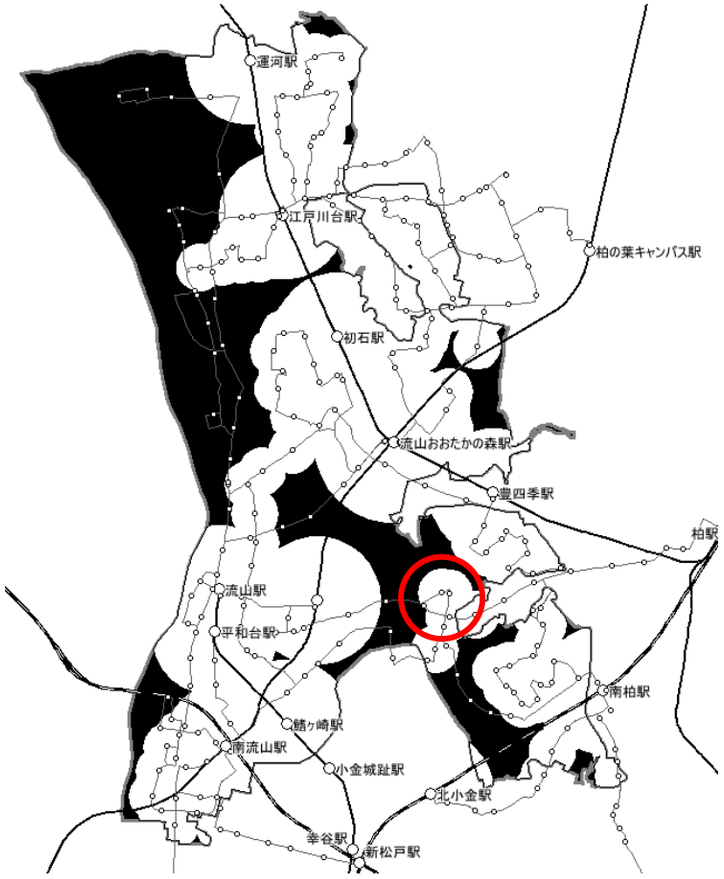
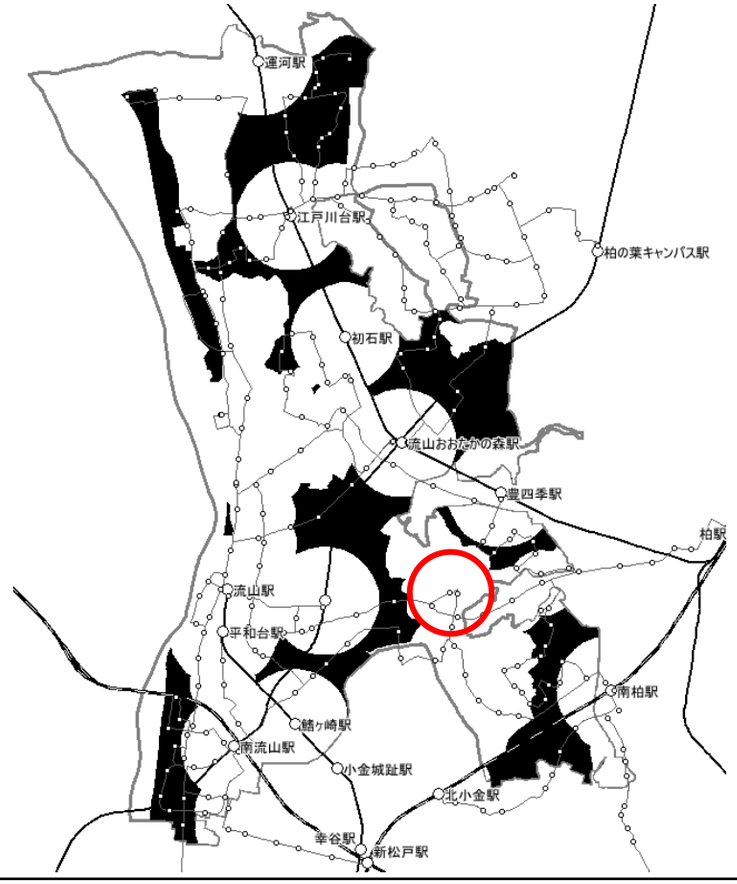
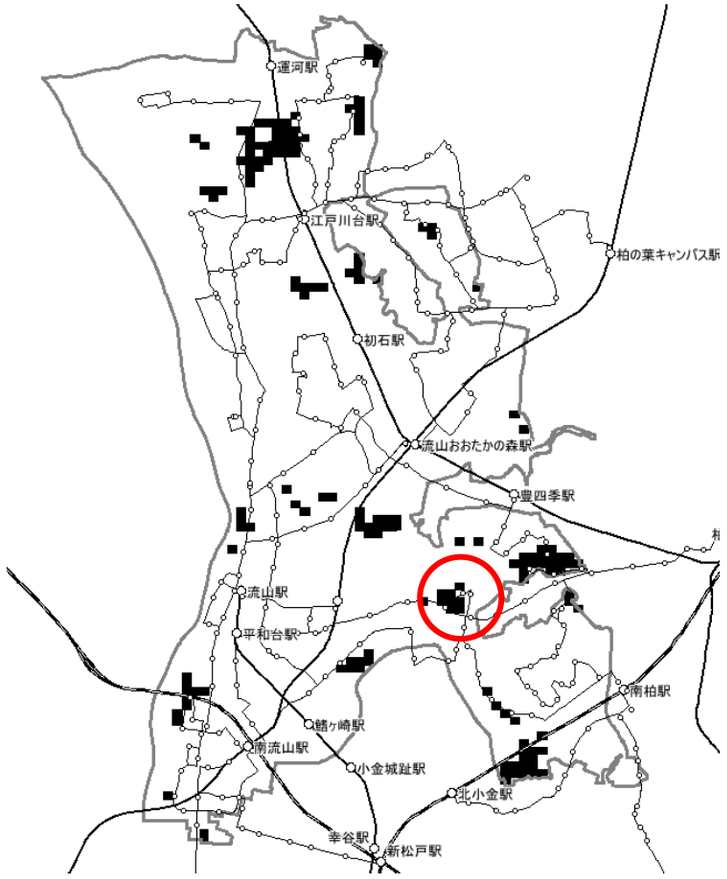
※4：バス、鉄道の待ち時間について

・運行間隔の 1/2 と設定：例)1 時間に4本である場合、15 分間隔のため待ち時間は 7.5 分と設定しています。

・ただし、1 時間あたりの運行本数が 3 本未満 1 本以上である場合は、待ち時間を 10 分と設定します(10 分以上バス停で待つことはなく、乗車するバスにあわせてバス停に来る)。1 時間あたり 1 本未満のバス路線については評価の対象から除外しました。

・なお、バスについては始発～10 時、10 時～17 時、17 時以降の 3 つの時間帯で 1 時間当たり平均本数を算出し、鉄道についてはピーク、オフピークの 2 つの時間帯で平均本数を算出しました。

近隣市の基準を用いた公共交通検討地域の例(拠点駅は現計画を適用)

基準	柏市	松戸市	流山市
名称	公共交通空白不便地域	①公共交通空白地域 ②公共交通不便地域	公共交通検討地域
対象地域	可住区域	市街化区域	人口が50人/ha以上の100mメッシュ
距離基準	・鉄道駅から800m以上 (主要駅は1km) ・バス停(片道15本/日以上)から 300m以上	・鉄道駅から670m以上 ・①バス停から410m以上 ・②バス停(往復76本/日以上)から 410m以上	なし
一般化時間	なし	なし	拠点駅から30分以上
地域			
メリット	• 基準がわかりやすい • 運行本数を考慮している	• 基準がわかりやすい • 運行本数を考慮している	• 住民の移動ニーズに合わせた評価が可能 • 移動に係る時間だけでなく費用負担も考慮している
デメリット	• バス路線の行き先や住民の移動ニーズを考慮していない	• バス路線の行き先や住民の移動ニーズ考慮していない • 市街化調整区域が対象外	• 考え方や計算方法が一般的でなく分かりにくい

1-1 公共交通を利用しにくい地域の改善　(2)一般化時間について

	内容
R8年3月市民分科会意見2	「一般化時間」の表現変更を検討してはどうか。　例：各種交通機関を利用したサービス圏域など
事務局の考え	・これまでの協議会や分科会のほか、地域組織や市民からの問い合わせ等においても「一般化時間」で説明してきたこと等を踏まえ、さらに広く浸透していくことへの期待も含め、「一般化時間」の表現を継続したい。

1-1 公共交通を利用しにくい地域の改善 (3)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

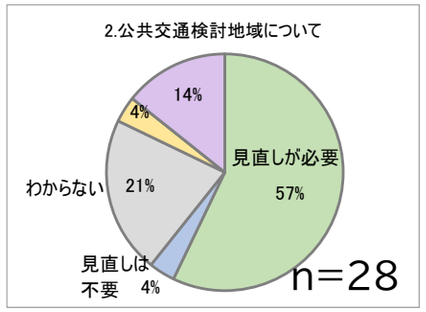
①「公共交通検討地域」の位置づけと対応方針を明確化する必要がある。
②「公共交通検討地域」について、現在の交通網や社会情勢を反映したうえで再度算出する必要がある。

計画の4ページ、25ページ、参考10～13ページをご参照ください。

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い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

- 市民の中にはぐりーん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 ぐりーん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。

計画見直し方針（事務局の考え）

見直しを行わない内容	• 公共交通検討地域の位置付け → 12ページ
見直しを行う内容	• 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。

	内容
意見8	立地適正化計画等との整合性を再確認し、なぜ50人を基準とするのかについて確認する。また50人未満のメッシュを対象とした場合の検討地域を確認する。
事務局の考え	・ 計画策定時は流山市立地適正化計画による流山市の都市構造分析における、「公共交通沿線地域の人口密度＝51人/ha」を参考に、「50人/ha」を設定した。 ・ 50人/ha未満とした場合の検討地域は13ページの通り。

参考：流山市立地適正化計画　P.59抜粋

【公共交通に関する目標値】

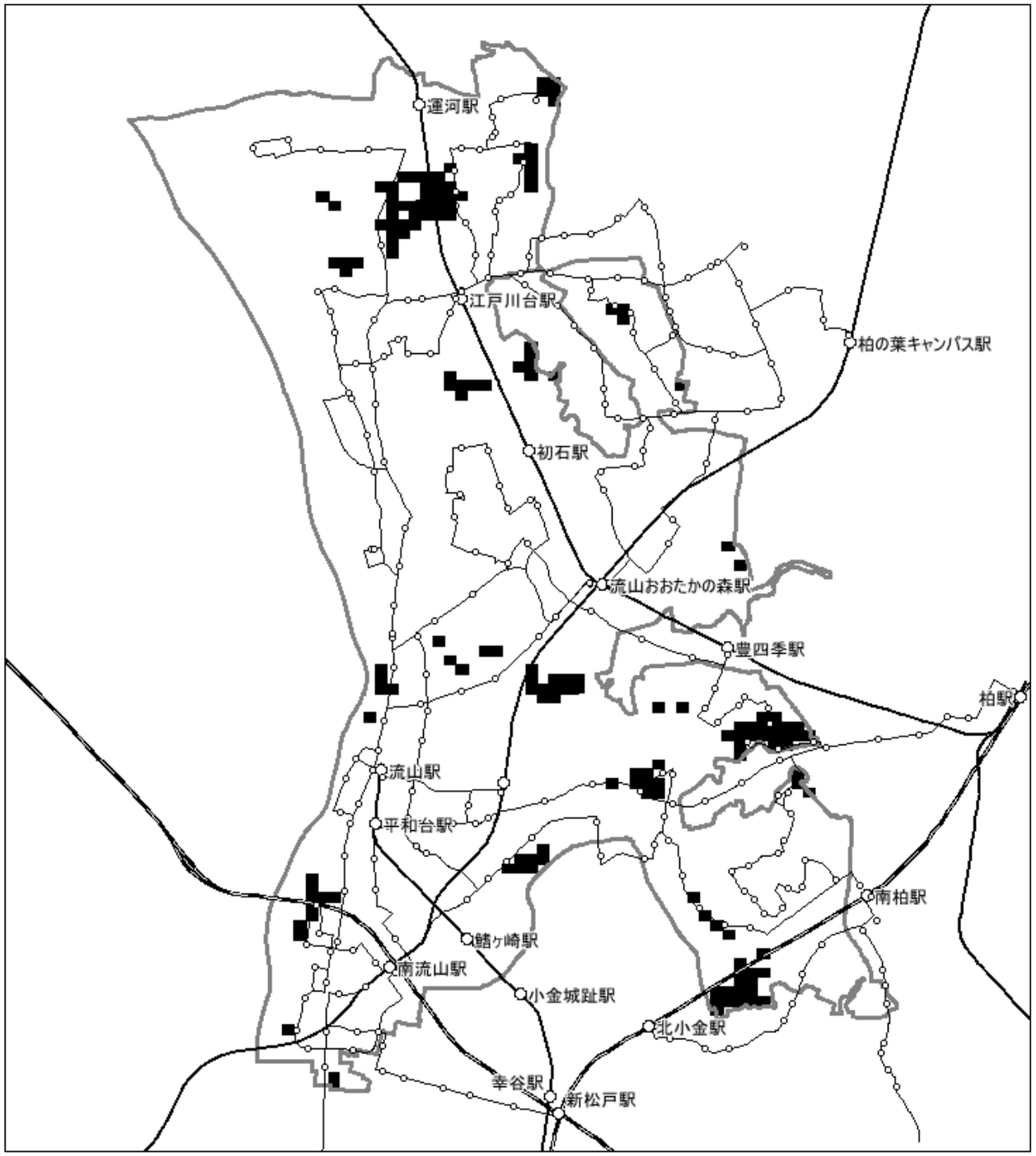
目標とする内容	単位	基準値	目標値
		平成 28 年	平成 42 年
公共交通沿線地域の人口密度	人/ha	約 51	約 55

目標人口を達成し、公共交通の維持・向上を図ることを目的に、目標人口を達成した際の、公共交通沿線地域の人口密度を目標とします。

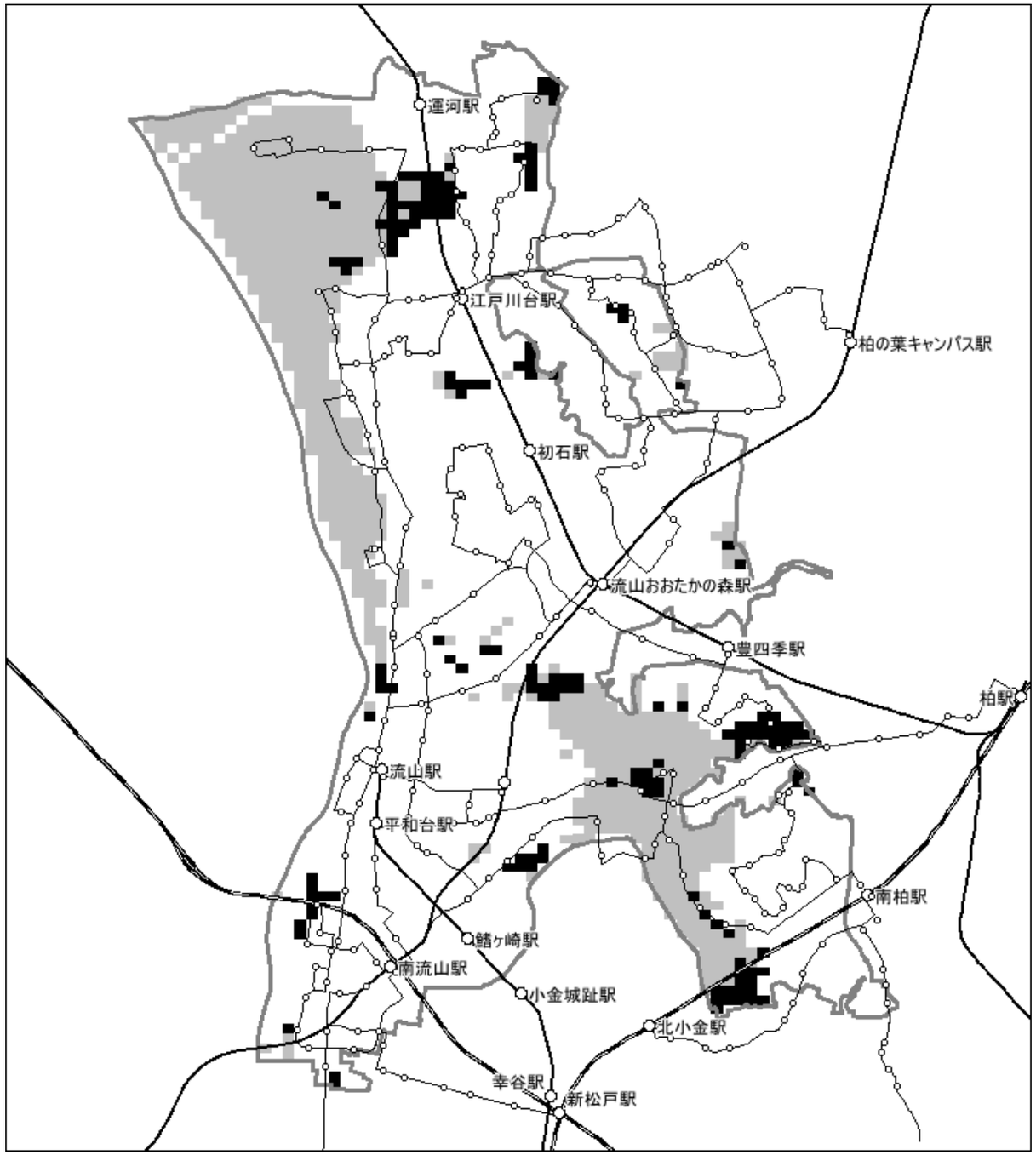
※目標人口は、【居住に関する目標値】と同じ。平成 42 年の公共交通のルートは、基準年と同じと設定。

	内容
意見9	人口密度の低い地域（西深井等）の不便さを解消するため、基準値の見直しや個別事情の考慮について検討する。
事務局の考え	・ 現計画においても、『本ルールは、全市域に対し相対的に公共交通が利用しにくい、新規の公共交通サービスの導入が検討されるべき「公共交通検討地域」を対象としたものですが、「公共交通検討地域外」における新規サービス提供の検討を妨げるものではありません。』とあるように、人口密度が低い地域においても、地域組織による検討は可能となっている。

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



人口50人/ha未満のメッシュも対象とした
公共交通検討地域を追加(灰色部分)



（3）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

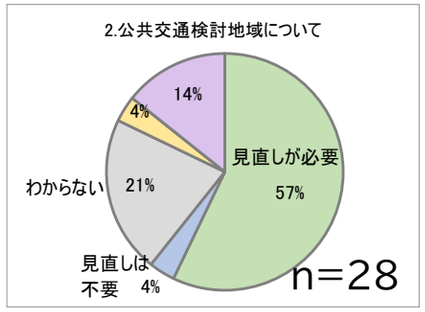
④「拠点駅」について見直しが必要である。

計画の3ページをご参照ください。

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。

計画見直し方針（事務局の考え）

見直しを行わない内容	―
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 ※ただし、上記は案であり、今後、駅ごとの利用者実態を検証の上、拠点駅に追加する駅を検討する。

見直し案

公共交通での移動ニーズが高い目的地

【市内駅等】

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

【市外駅】

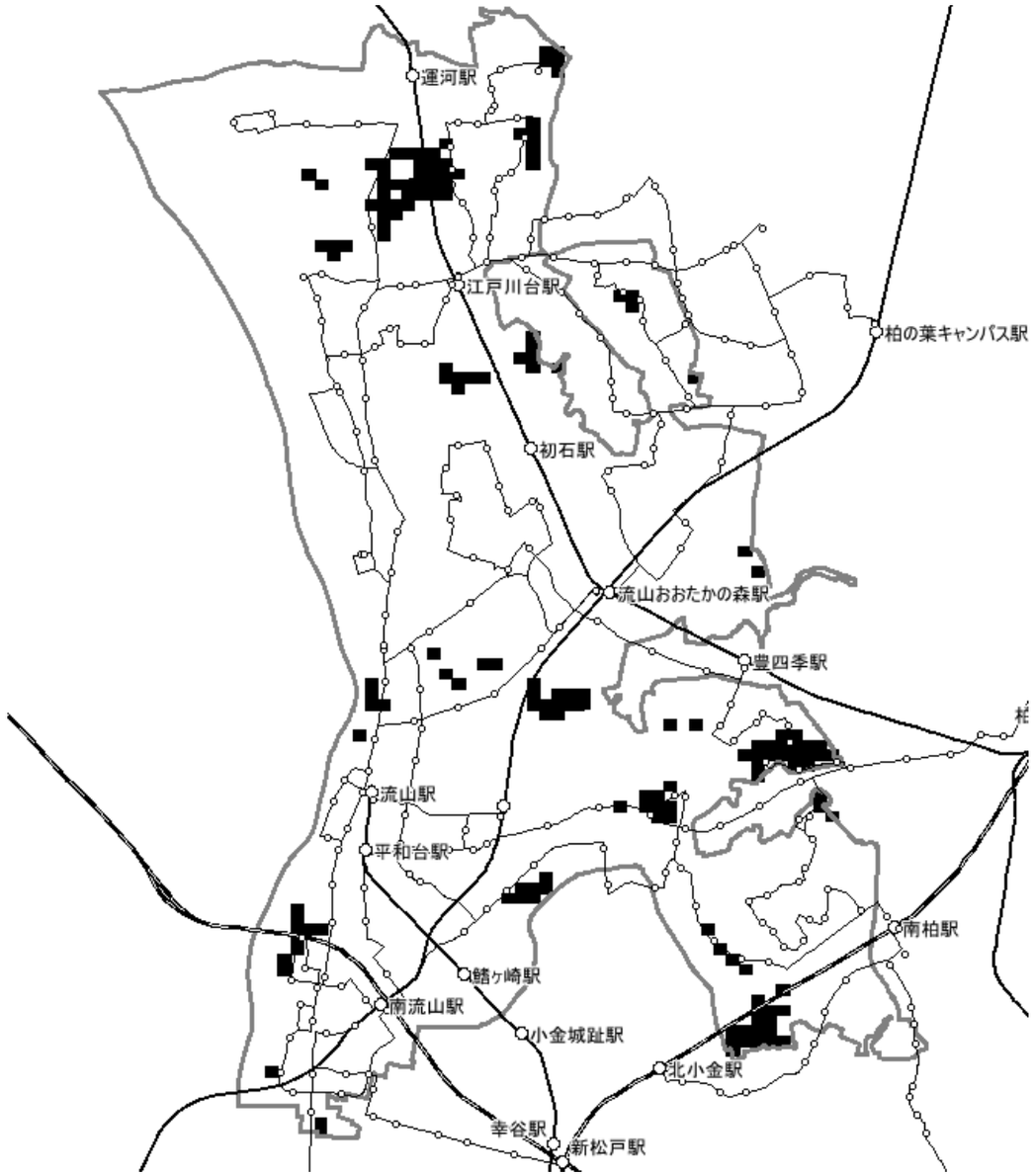
・松戸駅　・柏駅　・新松戸駅
・南柏駅　・北小金駅　・柏の葉キャンパス駅　・豊四季駅

※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

15ページ

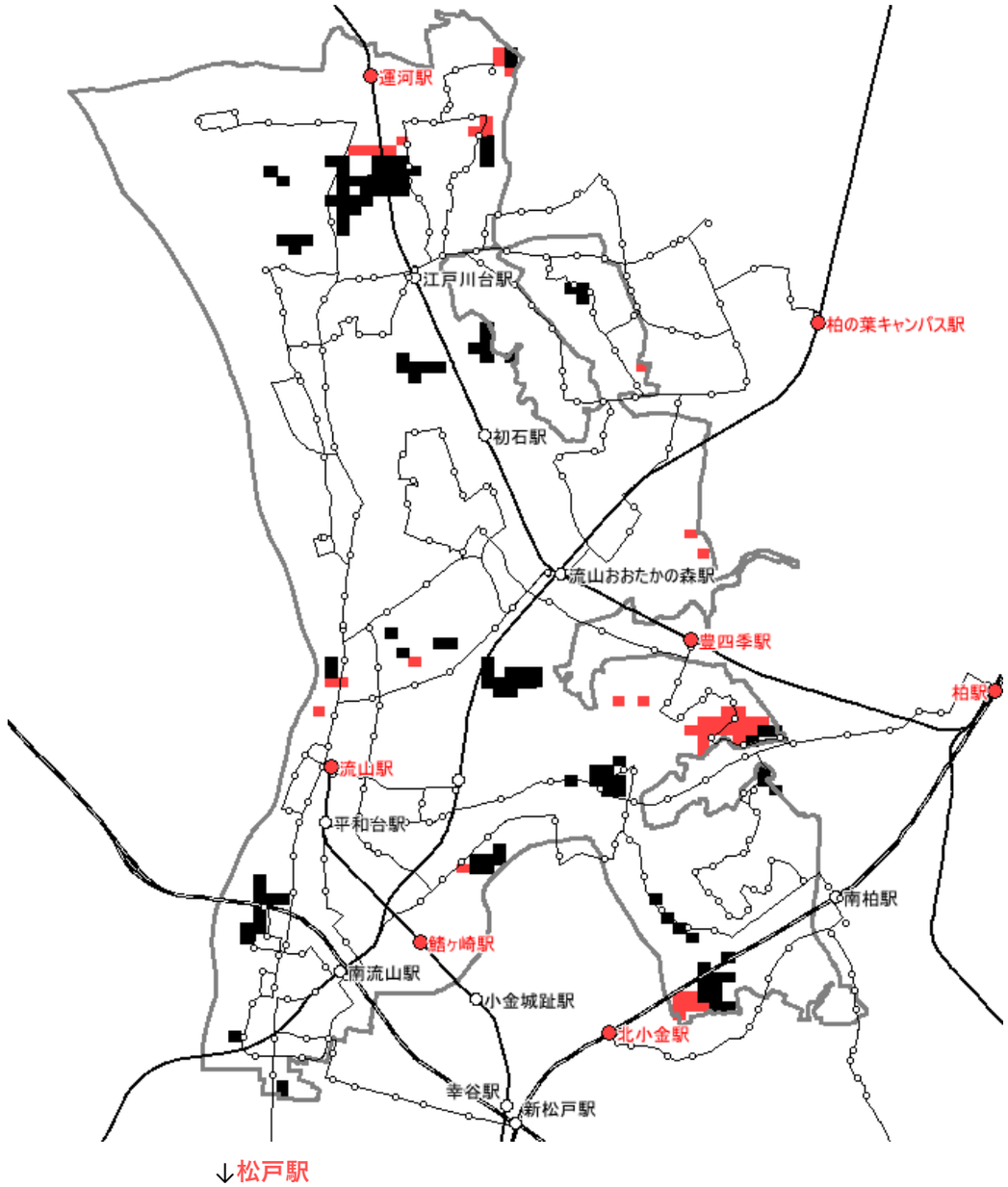
	内容
意見10	・市外駅を拠点に加えることで、現在「検討地域」とされている場所が対象外となる等の影響範囲を精査する。 ・市外駅を拠点とする際、各駅のタクシー構内営業権や、アクセスの片寄りによる事業者への不利益が生じないよう配慮した位置づけを検討する
事務局の考え	・ 拠点駅を追加したことによる公共交通検討地域は以下のとおり。特に、豊四季駅周辺や北小金駅周辺で公共交通検討地域ではなくなる地域が見られる。

拠点駅追加前



※黒色メッシュが、公共交通検討地域

拠点駅追加後



※赤色メッシュが、拠点駅追加により公共交通検討地域ではなくなる地域

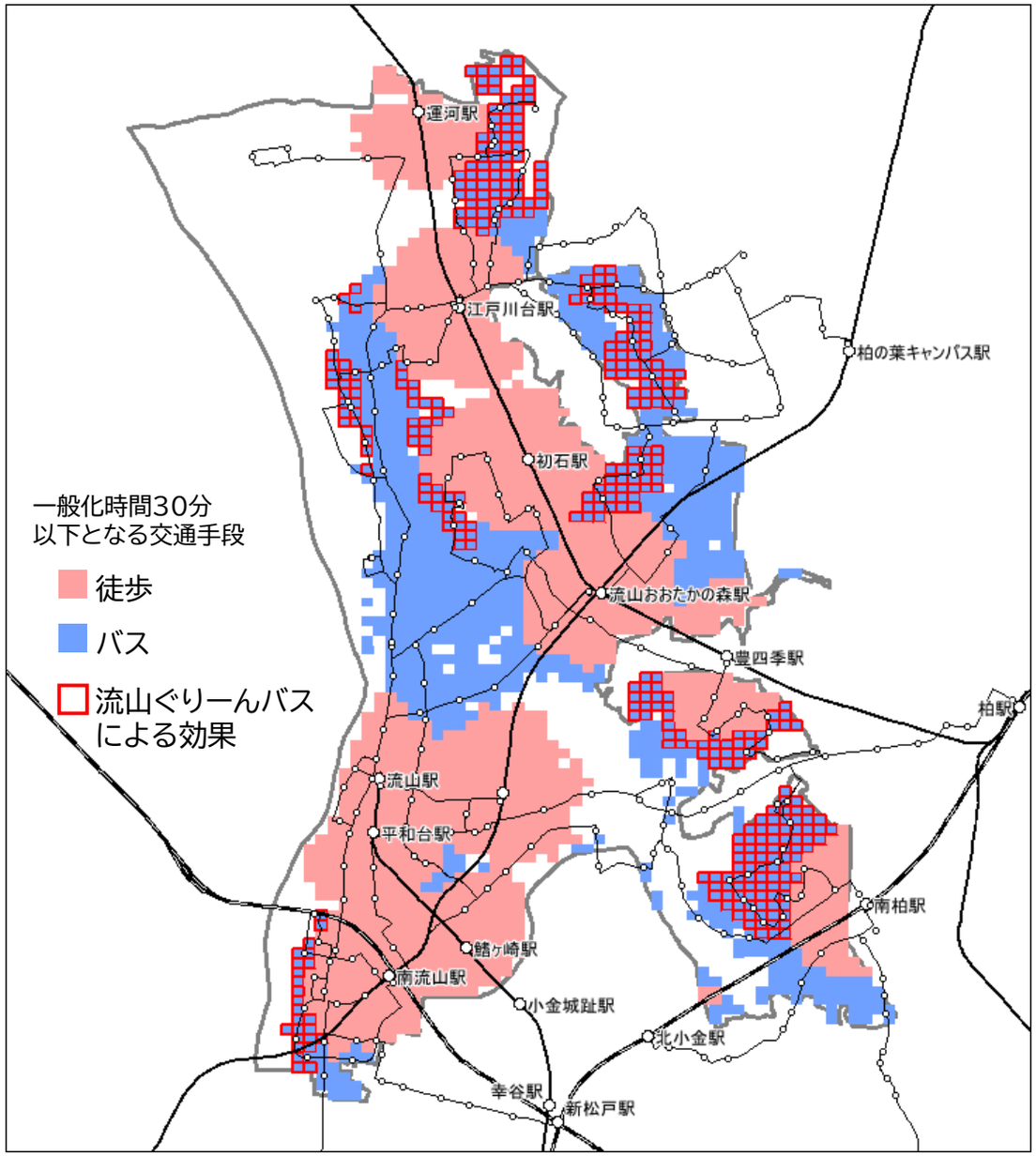
※黒色メッシュが、公共交通検討地域

	内容
R8年3月市民分科会意見3	鉄道駅の掲載順序等を工夫してはどうか。
事務局の考え	・ 乗客数の多い順番に並び替えた(14ページのとおり)。

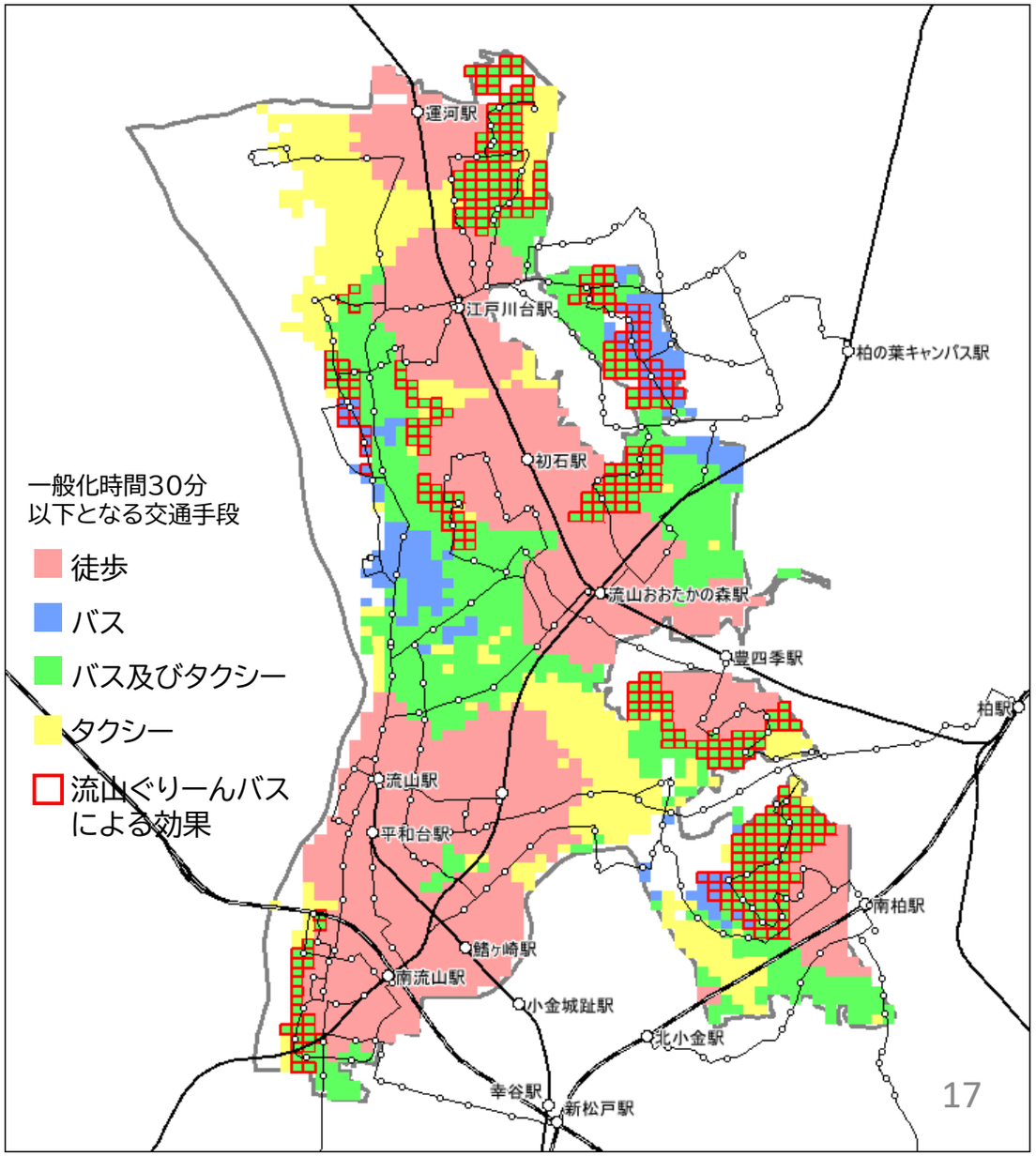
	内容
R8年3月市民分科会意見4	一般化時間により作成される公共交通検討地域図について、各交通手段のカバーエリアやサービス水準等に応じた色分けを検討してはどうか。
事務局の考え	・ 一般化時間が30分以下となるエリアに関して、各交通手段のカバーエリアを表す色分けを行った。路線バス及び流山ぐりーんバスのサービスによってサービス水準が確保されるエリアを可視化し、またタクシーについても駅から自宅へ向かう移動を対象とした場合（迎車料金を見込まない）場合は、タクシーによって一般化時間30分以下となるカバーエリアがあることを確認した。

一般化時間30分以内となる交通手段別カバーエリア

現計画と同様の評価（タクシー迎車料金あり）



拠点駅から自宅へ向かう移動を対象とした評価（タクシー迎車料金なし）



1-1 公共交通を利用しにくい地域の改善　タイトルについて

	内容
R8年3月市民分科会意見5	計画3ページのタイトル「利用しにくい地域の改善」という表現が、市民に過度な期待を抱かせないよう、タイトル変更や補足事項の追加を検討してはどうか。
事務局の考え	・「公共交通を利用しにくい地域の特定」とした。

第1章　計画の背景：流山市における公共交通の課題

1-1 公共交通を利用しにくい地域の改善	1-2 交通需要の多様化への対応	1-3 交通事業者間の連携を促す環境の変化	1-4 公共交通サービスの持続的な維持・確保	1-5 行政による公共交通サービスの基準の明確化

1－1　公共交通を利用しにくい地域の特定

本計画策定のために実施した市民アンケート(参考資料 P.1)において、「日常的によく行く目的地」、「公共交通を利用して行けると便利だと思う目的地」について把握を行ったところ、鉄道駅、スーパー、商業施設、医療施設、健康関連施設、市役所等が多く挙げられました。挙げられた施設について鉄道駅との位置関係を調べたところ、以下に示す鉄道駅から徒歩圏内に多く立地していることが明らかとなりました。そのため、本計画では、以下に示す鉄道駅周辺施設及び市役所等を公共交通での移動ニーズが高い目的地と定義しました。

その他

	内容
R8年3月事業者分科会意見3	地域特性や規模に合わせた個別モード（デマンドタクシー、公共ライドシェア、地域主体の互助の仕組み等）を直接検討できるような仕組み・ルーティンを検討してはどうか。
事務局の考え	・ 計画書第5章の見直しにおいて検討する。

	内容
R8年3月事業者分科会意見4	運転手不足や待遇改善等の観点から、運行時間が長すぎるルートの短縮・余裕をもったダイヤへの見直し等について、事業者からヒアリング等を行い検討してはどうか。
事務局の考え	・ 計画見直しへの意見ではないため、今後の検討事項とする。

	内容
R8年3月事業者分科会意見5	首長との意思疎通およびクローズド（非公開）型会議の検討してはどうか
事務局の考え	・ 計画見直しの進捗は随時報告する予定。会議形式での出席は未定。

1－2 交通需要の多様化への対応

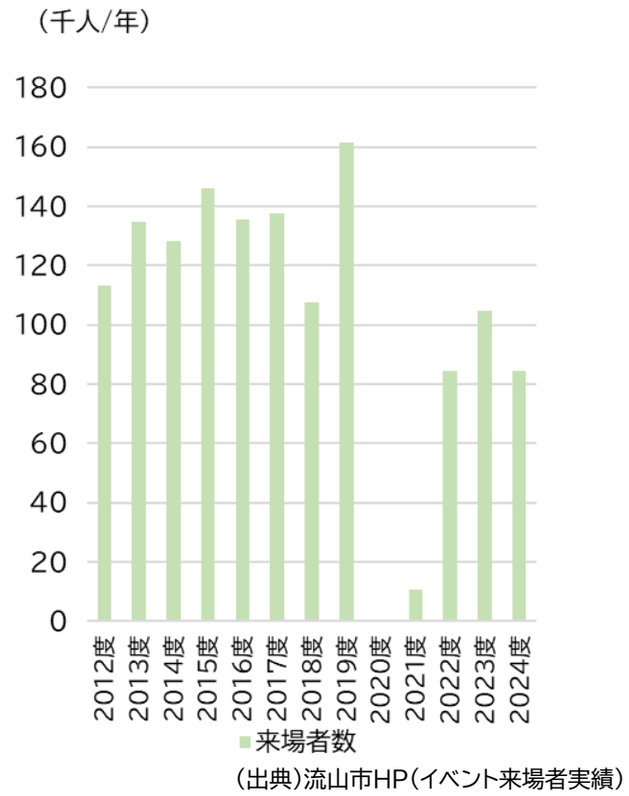


図1-5 イベントにおける来訪者数

1－4 公共交通サービスの持続的な維持・確保

新型コロナウイルスの感染拡大による外出自粛等により、交通事業者は大きな打撃を受けました。現在はその影響が落ち着き、利用者数は回復傾向にありますが、新しい生活様式の定着もあり、コロナ禍前の令和元年（2019）年と比較すると、約3%減少しています（図1-6）。

また、バス事業では慢性的な運転士不足に加え、令和6年4月からバス運転士の労働環境改善を目的とした労働規制強化の影響により、公共交通サービス（路線やダイヤ）を維持することが困難となっています。

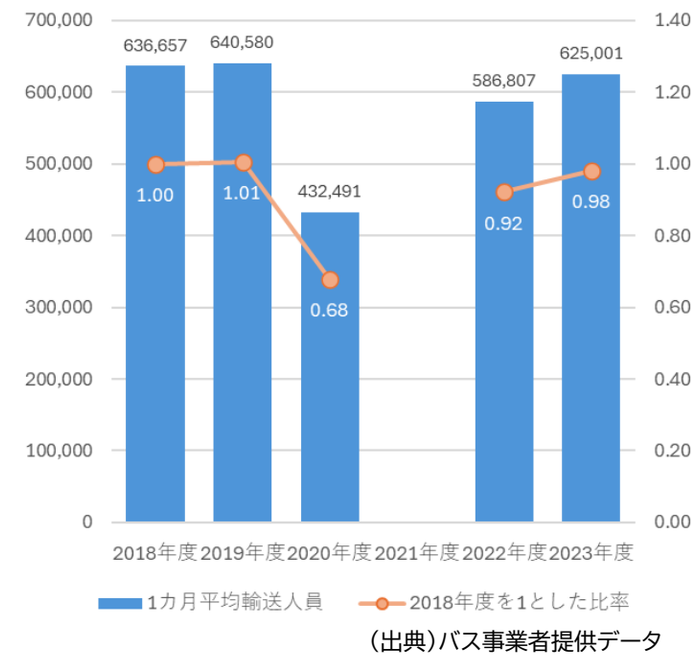


図1-6 市内を経由する民間バス路線の利用者数の推移

1－5 行政による公共交通サービスの基準の明確化

流山ぐりーんバスは、収支率が50%以上見込まれる路線において運行してきましたが、人件費や燃料費等の高騰による運行経費の増大が見込まれ、この基準を満たすことが困難となる（図1-7）一方、今後新たに導入が必要となる地域も想定されます。また、流山ぐりーんバスについては、各公共交通機関とのバランスを考慮し、役割に則した運行となるよう段階的な整理も必要です。

また、流山ぐりーんバスは、民間バスやタクシーと比べ運賃が安価であったことから運賃改定を実施しましたが、今後の物価高騰等を踏まえて、流山ぐりーんバスの持続的な運行のために、引き続き運賃水準について検討が必要です。

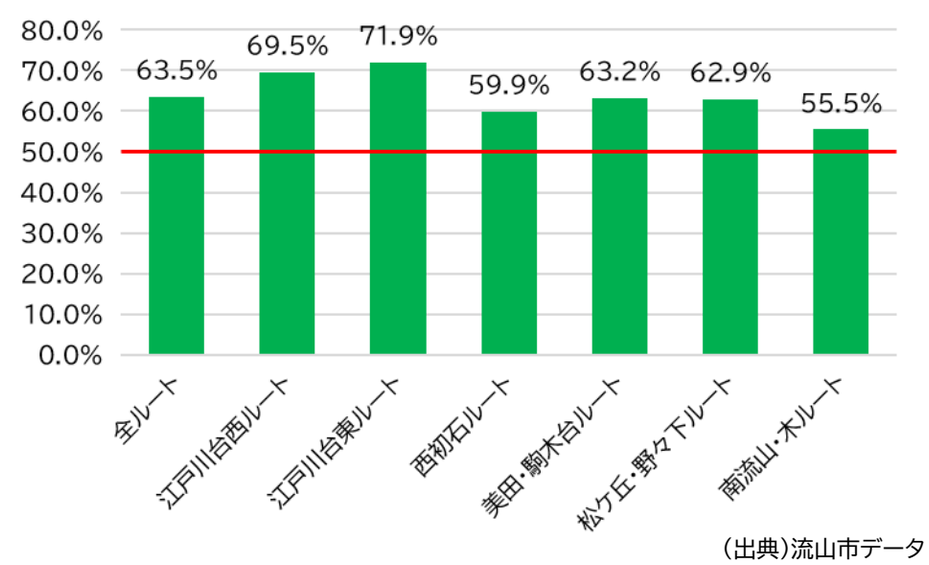


図1-7 令和7年度における流山ぐりーんバスの路線別収支率