議題3　流山市地域公共交通計画の見直しについて（協議）

資料3

1. 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

2. 重点的に協議が必要な項目

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**		

3. 今回の協議内容

■　重点的に協議が必要な項目のうち、「計画 5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー」において基軸となる以下3点を中心とした「見直し案」について、協議いただくもの。

（1）流山ぐりーんバス見直しのルール

（2）流山ぐりーんバスの継続判断

（3）代替手段の検討

4. 本資料の凡例

事務局の「見直し案」

分科会において「委員から意見のあった箇所」

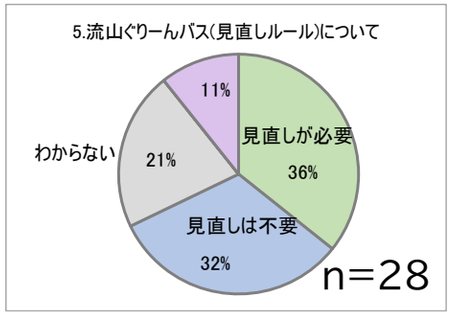
(1)流山ぐりーんバス見直しのルール

過去の協議会等で頂いた意見
① ぐりーんバスのバス停設置については、公共交通検討地域に限ることが必要ではないか。

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：設置場所の限定、計画全体の整合を図ることが必要
- ぐりーんバスは補完的な役割であるため、公共交通検討地域以外でのバス停設置は、本来の趣旨に反するのではないか。
- 公共交通検討地域外を通るルートであっても、新規のバス停設置は不要であり、既存の民間バスやタクシーとの競合を避けるべき。
- ぐりーんバス導入基準「ルート・バス停留所：p27」には、「公共交通検討地域の利便性向上を主たる目的とすること」と記載されているが、**ぐりーんバス見直し基準「バス停留所：p28」には、公共交通検討地域や既存の公共交通への影響等に関する記載がなく、不整合**である。

要約②：多様な観点で、設置場所を見直すことが必要
- 国土交通省の指針に基づき、タクシー等を含む多様な輸送サービスを組み合わせ、利便性および効率性の取れた公共交通ネットワーク構築を第一に検討すべき。
- 特定の地域住民のためだけでなく、市内の施設や観光スポットを巡る「周遊バス」へと役割を広げることで、民間交通との棲み分けと市民全体の利便性を両立すべき。

見直しは不必要

要約③：柔軟性を重視することが必要
- 公共交通検討地域に限定することは、将来的な地域の変化や利用ニーズに応じた施策の柔軟性を損なうため、見直しは不要。
- 拠点と検討地域を結ぶ中間地点にバス停を設けるのは自然であり、利用促進や利便性向上が見込まれるのであれば、設置場所を限定する必要はない。
- 市民の足として既に定着しており、利用者の要望に応えることが重要であるため、検討地域のみに縛るべきではない。

要約④：既存交通機関への影響がなければ、現状維持でよい
- 現状の路線バスやタクシーへの影響が少ないのであれば、現行の基準を変更する必要はない。

その他
- 公共交通検討地域の選定そのものをより慎重に行うべきである。
- 設問の意図が不明確、あるいは判断できない。

流山市地域公共交通計画　28ページ参照

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バス停設置地域 「公共交通検討地域」に限定することは、将来的な地域の変化や利用ニーズに応じた施策の柔軟性を損なう。
見直しを行う内容	• 流山ぐりーんバス見直し基準の「共通条件」 「見直しにあたっては、既存の公共交通への影響を検討すること」を追加。

見直し案

流山ぐりーんバス見直し基準

		市・協議会	市民等※
提案主体			
共通条件		・見直しにより、利用者数の増加や収支率の改善が見込め、活性化協議会において、見直しが承認されること ・見直しにあたっては、既存の公共交通への影響を検討すること	
バス停留所		・乗降調査などの結果から路線の効率化が図れる見込みのあるバス停留所の新設・変更・廃止 ・バス停留所の安全性の改善による変更・廃止	・地域組織もしくは沿線自治会から要請があったバス停留所の新設・変更であって、設置に関して周辺住民の合意があり、かつ、安全に設置できること
ルート		・民間バス路線との重複の解消などの効率化・改善を目的に、活性化協議会（その下部組織も含む。）において協議されたルートの変更	・地域組織から要請があったルートの変更であって、「流山ぐりーんバス導入基準」における「地域組織の責務」及び「ルート・バス停留所」の要件を満たしていること
サービス水準	運賃	・運賃の見直しについては、リーディング（先行）施策「流山ぐりーんバスの運賃見直し」において実施	・原則として実施しない
	運行本数 運行時間帯 運行日 運行車両　その他	・原則として、現行のサービスを維持するものとするが、経済状況・社会状況の変化が生じた場合には、活性化協議会において協議を行い変更	・地域組織から要請があった変更であって「流山ぐりーんバス導入基準」における「地域組織の責務」及び「サービス水準」の基準を満たしていること

(2)流山ぐりーんバス継続判断

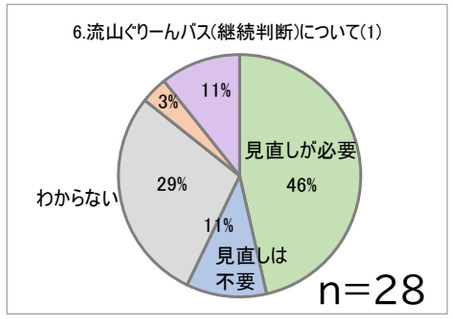
過去の協議会等で頂いた意見

① 高齢者割引を収入として収支率に反映する場合、ぐりーんバスの継続基準である収支率50%も見直す必要があるのではないか。
② ぐりーんバスの収支率基準を50%としているが、元々不便な所の利便性を確保することが目的ならば、基準はもっと低くてもよいかと思う。
③ 他の自治体のように、収支率50%を超えた路線を民間事業者に移管する仕組みを作る必要がある。

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:収支率の引き下げが必要

- 50%に固執せず、利便性向上や将来的な利用者増を見据えて基準を、30～40%程度に引き下げる検討が必要。
- 他自治体の事例を参考にしたり、バス事業者の現状(運転手不足や車両サイズ等)を鑑みた全体的なボリュームダウンを検討したりする余地がある。

要約②:収支率の引き上げが必要

- 高齢者割引を収入に反映させるのであれば、実態に合わせて基準をより厳しく設定し直すべき。

要約③:抜本的な見直しが必要

- 現在の運行エリアが本当に交通不便地域なのかを精査し、民間事業者への影響を避ける観点から数値の正当性を再検討すべき。
- 収支率50%は、民間では赤字水準であり、民間に移管したとしても行政の補填がなければ継続は困難なため、基準のあり方自体を議論すべき。
- 一定の収支が維持できる路線については、基準に達しなかった際の廃止フローを含め、民間移管を前提とした新しい仕組みを構築すべき。

見直しは不必要

要約④:現行基準は、妥当。公平性を維持することが必要

- 運行開始当初に設定された50%という基準は、受益者負担の観点からも妥当であり、現行のまま維持すべき。
- 基準を緩和しすぎると、市内どこでも運行が可能になってしまう恐れがあるため、非効率な路線の廃止基準として現行数値を守るべき。

要約⑤:民間移管が現実的に困難であることを踏まえることが必要

- 収支率50%程度の路線を民間事業者が単独で維持することは極めて難しく、基準を見直して移管を進めても結局は廃止に至る可能性が高い。

その他

- 「50%」という基準が財政的観点なのか福祉的観点なのか不明確であり、算出式の変動要素も含めて今一度しっかり議論を深める必要がある。
- 現時点では判断がつかない、あるいは協議会の中でさらに詳細なデータをもとに検討すべき。

流山市地域公共交通計画　29～31ページ参照

計画見直し方針(事務局の考え)

見直しを行わない内容	• 収支率50%の基準(意見①②) 高齢者割引額は、本来バス事業者が得られる運賃であるため、運賃等収入に含める。 50%は、受益者(利用者)が半額負担、税金による市の補填を半額以内とする合理的な基準値。 • 民間事業者に移管する仕組み(意見③) 民間事業者への移行は、収支率が100%以上(黒字)となった場合に検討。 計画29ページ抜粋 →「収支率が100%以上となった場合や、バス事業者から申し出のあった場合は、サービス提供の移行について協議の上、検討」
見直しを行う内容	―

(2)流山ぐりーんバス継続判断

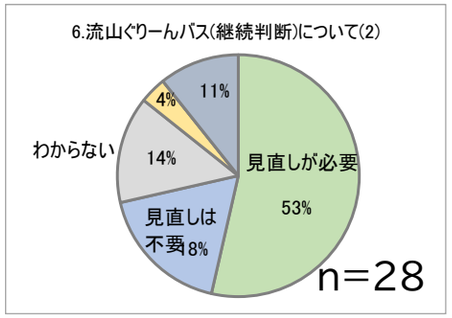
過去の協議会等で頂いた意見

④ 2年間収支率が上がらなければ廃止にするなど、継続ルールを見直す必要がある。
⑤ ぐりーんバスのルート見直しや継続の判断は、収支率だけで判断するのではなく、既存のバスとの関係(路線の重複)なども考慮するべきではないか。

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:他交通機関との重複や柔軟な変更を検討することが必要

- 既存の路線バスやタクシーとの重複は、民間事業者への圧迫や輸送効率低下を招くため、収支率だけでなく多角的な関係性を考慮してルートを再編すべき。
- 収支率が改善しない場合は、単なる廃止だけでなく、利用状況に応じた便数の削減やデマンド交通への切り替えなど、弾力的な運用ルールを設けるべき。

要約②:財政負担と社会的ニーズの再検証が必要

- 税金による運営であることを踏まえ、2年という期間にこだわらず、より短い期間(半年等)での状況確認や、収支に見合ったコスト管理を徹底すべき。
- 「交通不便地域の解消」という本来の目的に照らし、ニーズがない(収支率が上がらない)路線は速やかに継続の是非を判断する仕組みが必要。

見直しは不必要

要約③:現行ルールによる慎重な判断を維持することが必要

- 廃止等の判断は慎重に行うべきであり、現行の「2年」という期間や収支率基準は、利用者への影響を考慮すると妥当。
- 路線重複の問題については、既に過去の協議において考慮・整理されており、改めて見直しを行う必要性は低い。

要約④:基準の複雑化は避けるべき。また、現在の基準は合理的

- 収支率以外の要素(重複考慮など)を判断基準に加えると、議論が複雑化し客観的な判断を妨げる恐れがあるため、現行の収支率基準を主軸とすべき。
- 収支率が上がらないことは地域ニーズの欠如を意味しており、現在のルール通りに廃止や代替手段の検討を進めるのが合理的。

その他

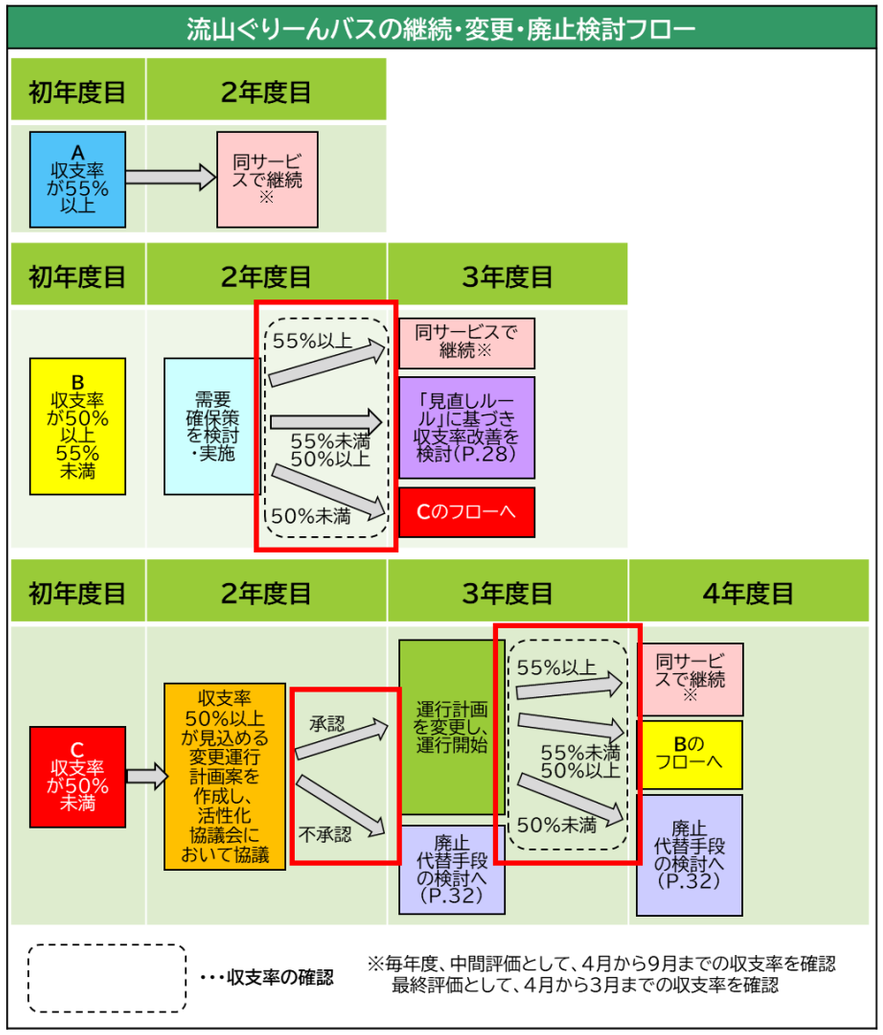
- 収支率の数字のみで判断するのではなく、住民ニーズの変化や「移動の権利」を保障する福祉的観点をどの程度優先すべきか、今一度根本的な議論が必要。
- 燃料費や人件費の高騰といった外部環境の変化を考慮し、事業者が撤退しやすい条件整備や、他市の事例を参考にした新しい継続モデルを検討すべき。
- 現時点では判断材料が不足しており、議論の必要性は感じるが、即座に「見直し」か「維持」かを結論づけるのは難しい。

流山市地域公共交通計画 29～31ページ参照

計画見直し方針(事務局の考え)

見直しを行わない内容	・継続判断ルール(意見④⑤) 収支率が50%未満となった場合、移動ニーズ、利用者数、利用頻度、沿線地域の特性などを、総合的に勘案し検討する必要があるため、現在の基準や期間(最大4年)は妥当。 「民間バス路線との重複の解消」については、路線の効率化および交通資源の適正配置の観点から、「流山ぐりーんバス見直し基準(計画28ページ)」に基づき、適宜協議・実施する。
見直しを行う内容	・継続・変更・廃止検討フローの修正(意見③) 計画31ページ「継続、変更、廃止の対象、手続き・基準」と整合。

見直し案



(3)代替手段の検討

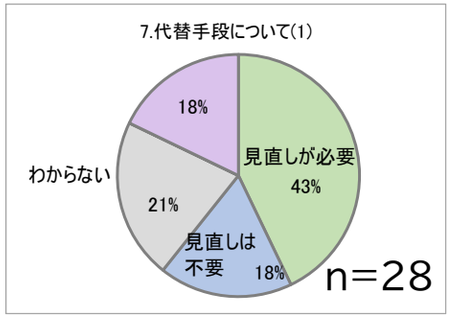
過去の協議会等で頂いた意見

① 代替手段の導入において、自治会に負担を求める制度があっても良いのではないか。
② 代替手段導入には、既存の公共交通に対する配慮が必要である。
③ 代替手段導入フローを見直す必要がある。現行では、代替手段の導入(実証実験)が可決されるまで検討が繰り返されるが、検討を終了する手順があるべきではないか。

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:要望を出す自治会等が負担を担うことの検討が必要

- 要望を出す自治会や団体に対し、運営費の一部負担や取りまとめの役割を求めることで、利用者の意識向上と責任ある運営を目指すべき。
- サービスコストを受益者が負担する考え方に基づき、自治会費等の活用を含めた「地元も責任を負う制度」を構築する必要がある。

要約②:検討プロセス終了手順策定および効率化が必要

- 実証実験の結果や将来の利用頻度が見込めない場合、際限なく議論を繰り返すのではなく、早期に検討を打ち切るための明確な手順(デッドライン)を設けるべき。
- 収支率基準の引き下げとセットで代替手段のフロー自体を簡素化・撤廃し、より現実的な交通資源の配分にシフトすべき。

見直しは不必要

要約③:自治会負担への慎重な配慮と公平性の担保が必要

- 自治会が負担する場合、非自治会員は、その手段を利用できないと考えられるため、自治会の負担は、賛同できない。
- 「自治会負担」ではなく、あくまで実際の利用者が応分の負担をする「利用者負担」の原則を守るべきである。

要約④:継続的な検討と慎重な判断が必要

- 代替手段の導入は地域にとって重要な問題であり、安易に打ち切るのではなく、見切り発車のリスクを避けるために納得がいくまで検討を繰り返すべきである。
- 公共交通以外の手段を含め、地域交通を確保するための検討は、困難であっても継続していく姿勢が必要である。

その他

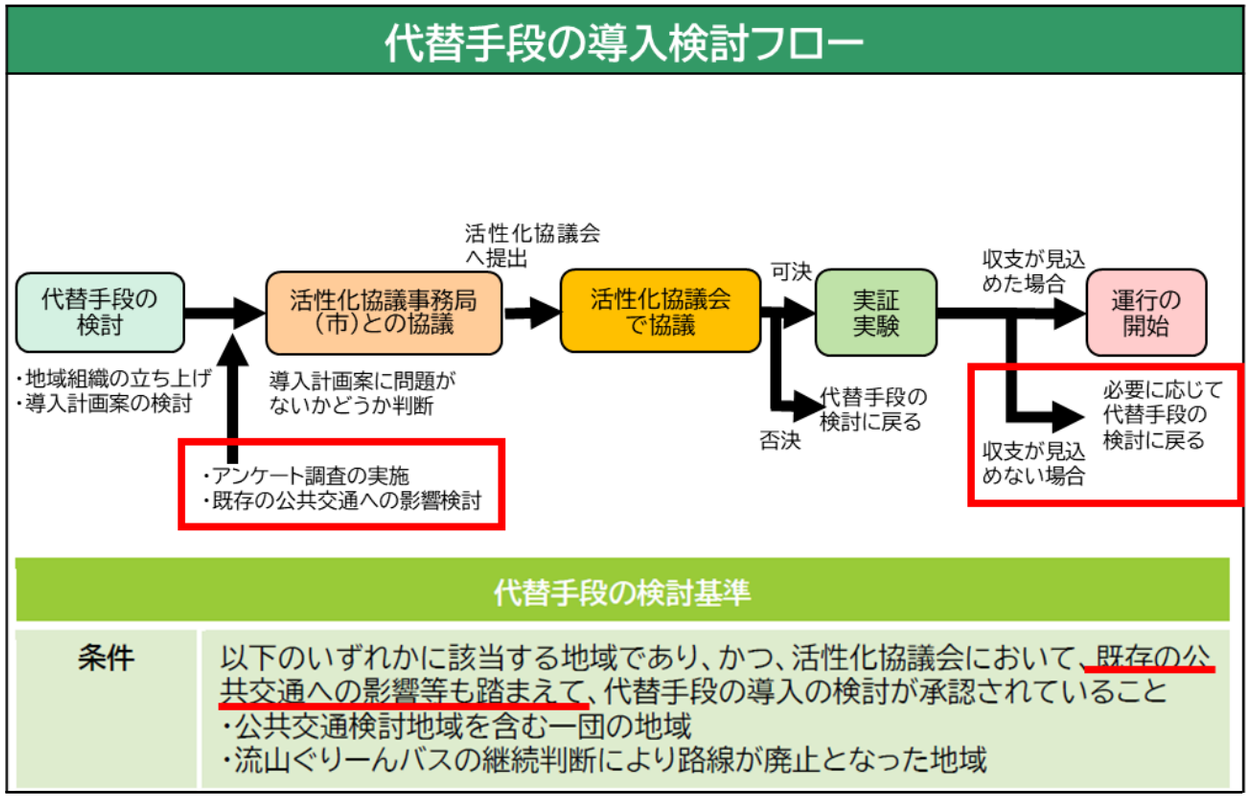
- 既存の民間バス・タクシーとの重複や影響については、代替手段の検討において当然考慮されるべき事項だが、民間側も地域ニーズに応える努力が必要。
- 代替手段が「どのような交通モード(タクシー、ワゴン等)」になるかによって検討内容が大きく変わるため、一律のルール化は難しい側面がある。
- そもそも既存の民間交通で対応可能な地域であれば、行政サービスとしての代替手段導入自体の必要性を今一度精査すべき。

流山市地域公共交通計画 32ページ参照

計画見直し方針(事務局の考え)

見直しを行わない内容	• 「自治会負担」は明文化しない(意見①) 地域の実情や利用者実態等に応じて、代替手段ごとに検討。
見直しを行う内容	• 代替手段の導入検討フロー(意見②③) 「アンケート調査の実施」、「既存の公共交通への影響を検討」を追記。 実証実験で収支が見込めない場合、「必要に応じて代替手段の検討に戻る」を追記し、検討が終了する手順を示す。

見直し案



(3)代替手段の検討

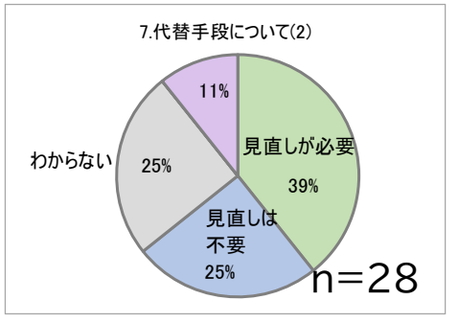
過去の協議会等で頂いた意見

④ 事業者から、新しい公共交通は不要である旨の意見を出せるようにしてほしい。
⑤ 「公的負担の考え方」に「流山ぐりーんバスの水準を基本とする」とあるが、ぐりーんバスとして維持するとも読める。記載の表現は慎重に検討する必要がある。

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:民間事業者への影響を踏まえることが必要
- 公共交通の導入は既存事業者の死活問題に直結するため、多数決で押し切るのではなく、事業者の意見を十分に尊重・反映させる仕組みが必要。
- 鉄道・バス・タクシーがそれぞれの役割を有機的に分担できるよう、国の通達改正を踏まえ、既存事業を保護しつつ効率的なネットワークを構築する視点を明文化すべき。

要約②:公的負担水準の定義と表現の明確化が必要
- 「ぐりーんバスの水準」という曖昧な表現は誤解を招く恐れがあるため、具体的な収支率や公的負担の限度額を明記するか、参照先を明確に示すなど慎重な記載に見直すべき。
- ぐりーんバスありきの基準ではなく、代替手段(ワゴン車、カート等)の特性に応じた適切な公的負担のあり方を再検討し、表現を整理する必要がある。

見直しは不必要

要約③:現在の計画は、妥当
- 代替手段は、もともとぐりーんバスの導入が困難な地域を対象としているため、検討の出発点として「ぐりーんバスの水準」を基本に据えることは合理的であり、見直す必要はない。
- 「一人も取り残さない」施策として現在の公的負担の考え方は概ね妥当であり、特定の事業者の意見により、検討そのものが打ち切られるような仕組みは避けるべき。

要約④:事業者は、協議会で意見できるため、あえてルール化する必要はない
- 事業者の意見は現在の協議会の場でも十分に発言・聴取が可能であり、あえてルールとして「不要である旨の意見を出せる」と特出しして明文化する必要はない。

その他
- 事業者が「不要」と主張する真意(空白地のままを望むのか、自社サービスで対応可能という意味か)を明確にしなければ、適切な議論ができない。
- 本当に移動に困っている「社会的弱者」が誰なのかを再定義し、市と民間事業者が協力して地域公共交通計画そのものを抜本的に見直すべき時期に来ている。
- 50%という収支率(水準)自体の妥当性については、依然として委員の間でも意見が分かれており、数値目標の再検証を求める声がある。

流山市地域公共交通計画 32ページ参照

計画見直し方針(事務局の考え)

見直しを行わない内容	• 事業者の意見を聴取する仕組み(意見④) 協議会において意見していただく。
見直しを行う内容	• 代替手段の検討基準 「公的負担の考え方」(意見⑤) 「地域の実情や利用者実態等に応じて、代替手段ごとに検討する」に変更。

見直し案

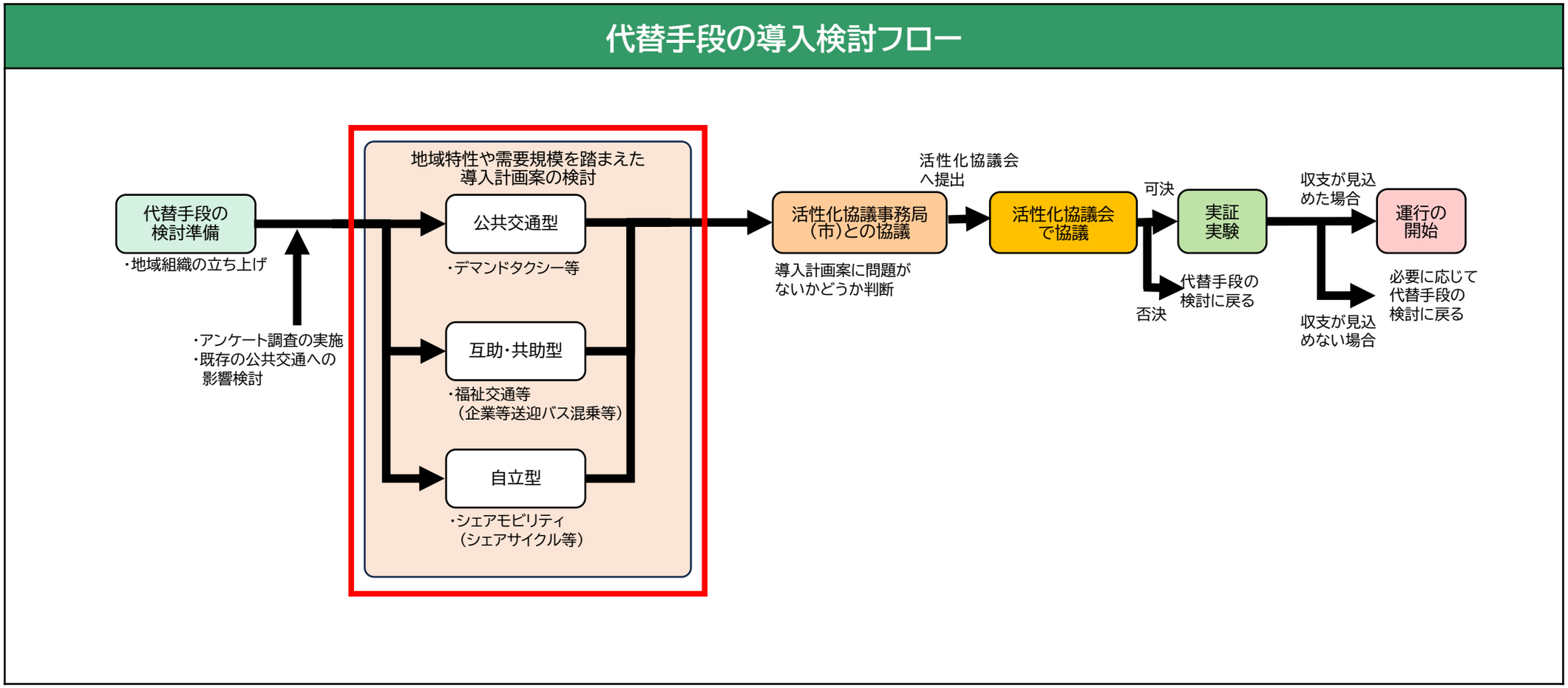
代替手段の検討基準	
条件	以下のいずれかに該当する地域であり、かつ、活性化協議会において、代替手段の導入の検討が承認されていること ・公共交通検討地域を含む一団の地域 ・流山ぐりーんバスの継続判断により路線が廃止となった地域
公的負担の考え方	地域の実情や利用者実態等に応じて、代替手段ごとに検討する。
地域組織の責務	地域内の市民等のニーズの把握や要望のとりまとめ・調整、市や活性化協議会との協議など、代替手段の検討に対し、主体的に参画すること

(3)代替手段の検討

	内容
意見1	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	• 代替手段の導入検討フローを修正 検討フローにおける導入計画案の検討を「地域特性や需要規模を踏まえた導入計画案の検討」に変更し、「公共交通型」、「互助・共助型」、「自立型」の検討を明記することによって、多様な検討が促進されるよう配慮した。

流山市地域公共交通計画　32ページ参照

見直し案



(4)その他

	内容
意見2	バス路線が廃止された直後に「公共交通検討地域」となった場合、公平性の観点から、「検討地域としての指定」まで一定の猶予期間を設けてはどうか。
事務局の考え	• 猶予期間は設けない 移動に困っている住民が存在する可能性があることから、「公共交通導入を検討できない」期間の設定は望ましくない。