

令和8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8年8月25日(火)

午後3時30分 開始

流山市上下水道局

議題1 木三丁目地区における公共交通導入の検討について(協議)

議題2 流山ぐリーンバス(美田・駒木台ルート)停留所の新設について(協議)

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 参照

◆ これまでの経緯

■ 令和7年6月16日

「木3丁目地区コミュニティバス導入検討協議会」が設立

■ 令和8年6月

アンケート調査が完了

回答者数:185人(回答率:約12.7%)

■ 令和8年7月28日

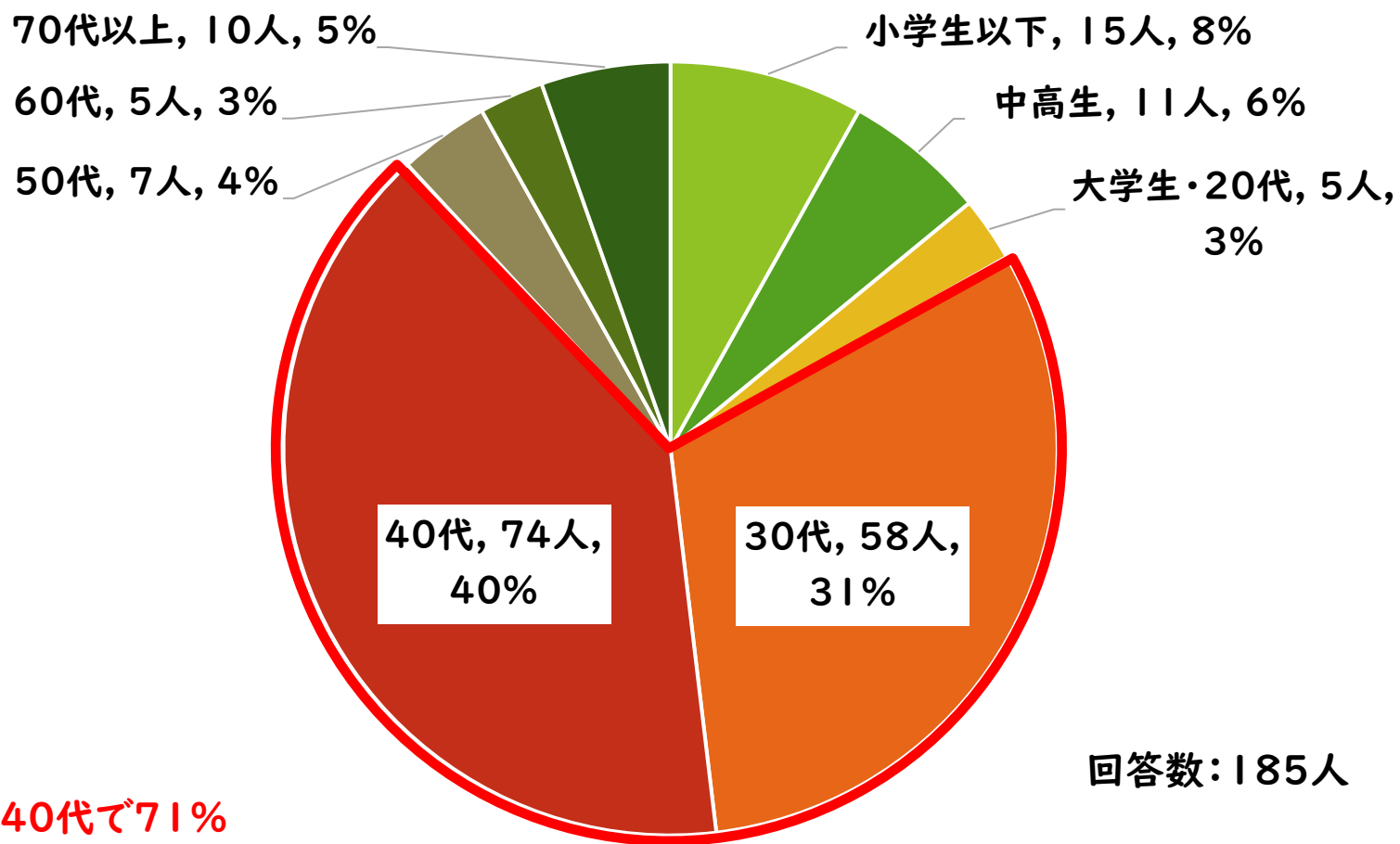
「令和8年度流山市地域公共交通活性化協議会第2回会議」において、地域組織の設立および地域の概要を報告



公共交通マップ

◆ アンケート結果(単純集計)

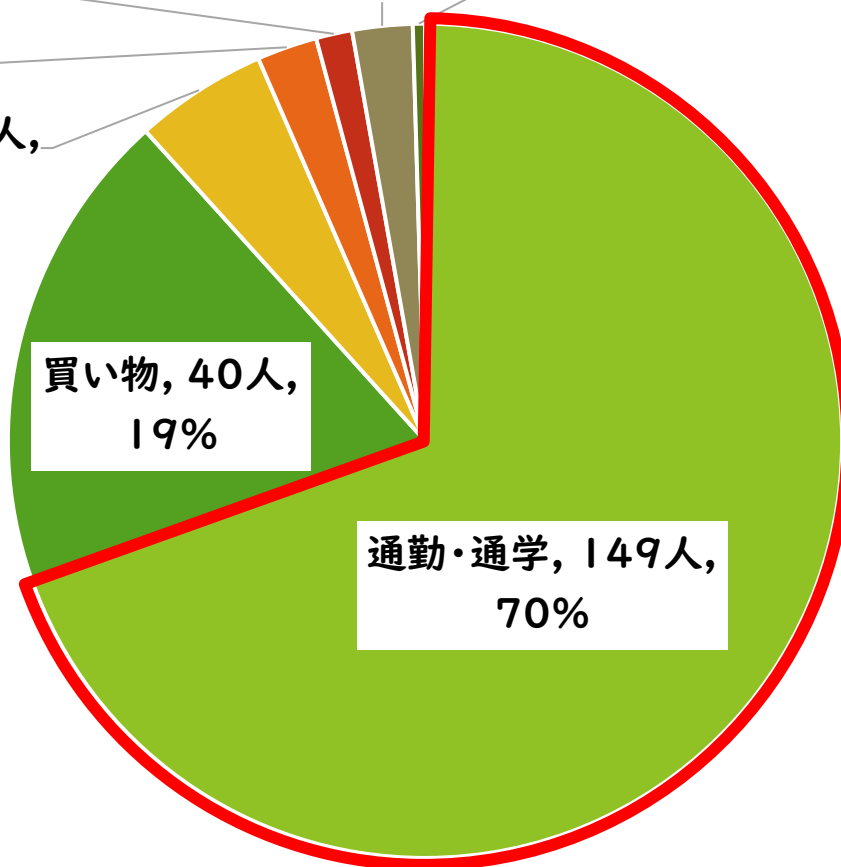
① 年齢層



◆ アンケート結果(単純集計)

② 日常的な外出

送迎, 3人, 1% その他, 5人, 2% 無回答, 1人, 1%
通院, 5人, 2%
趣味・習い事, 11人, 5%

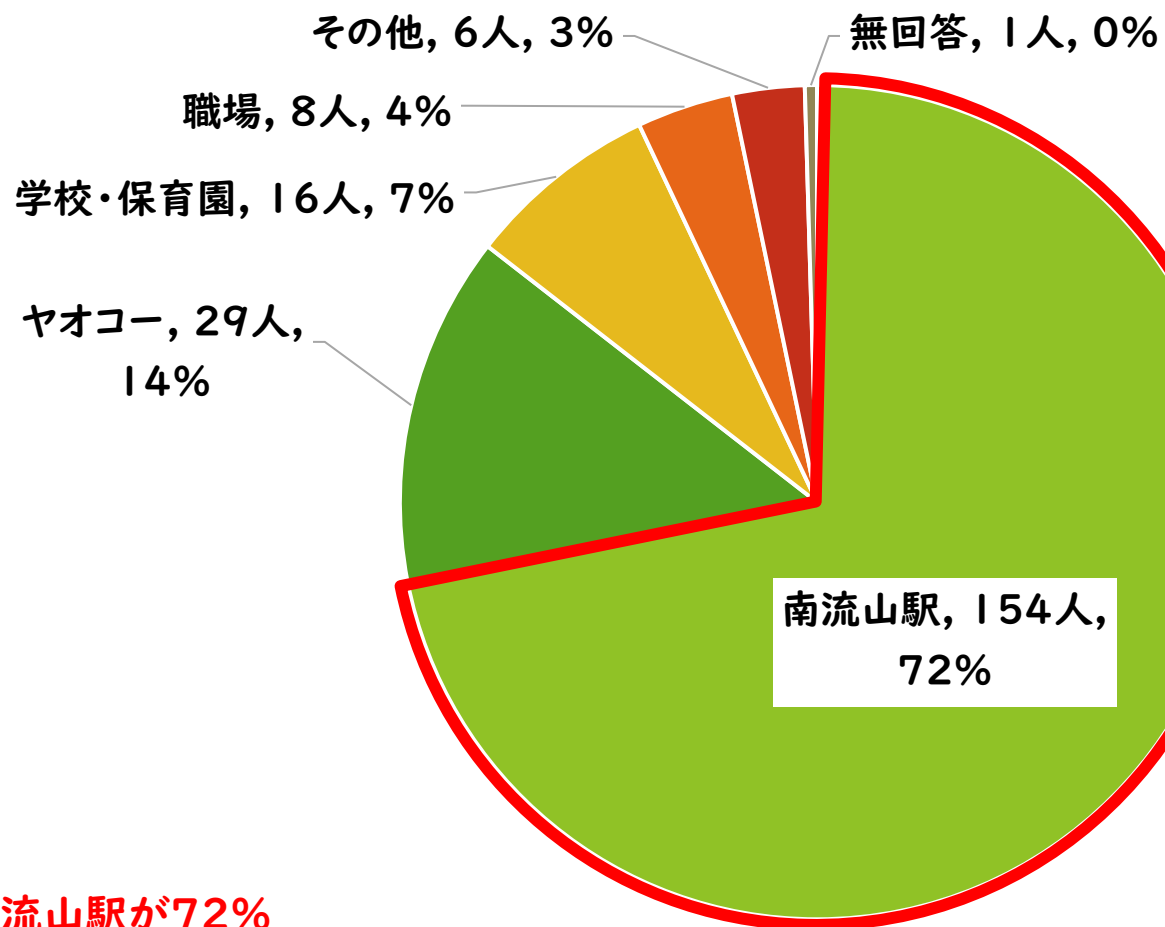


回答数:214人

⇒ 通勤・通学が70%

◆ アンケート結果(単純集計)

③ 具体的な目的地

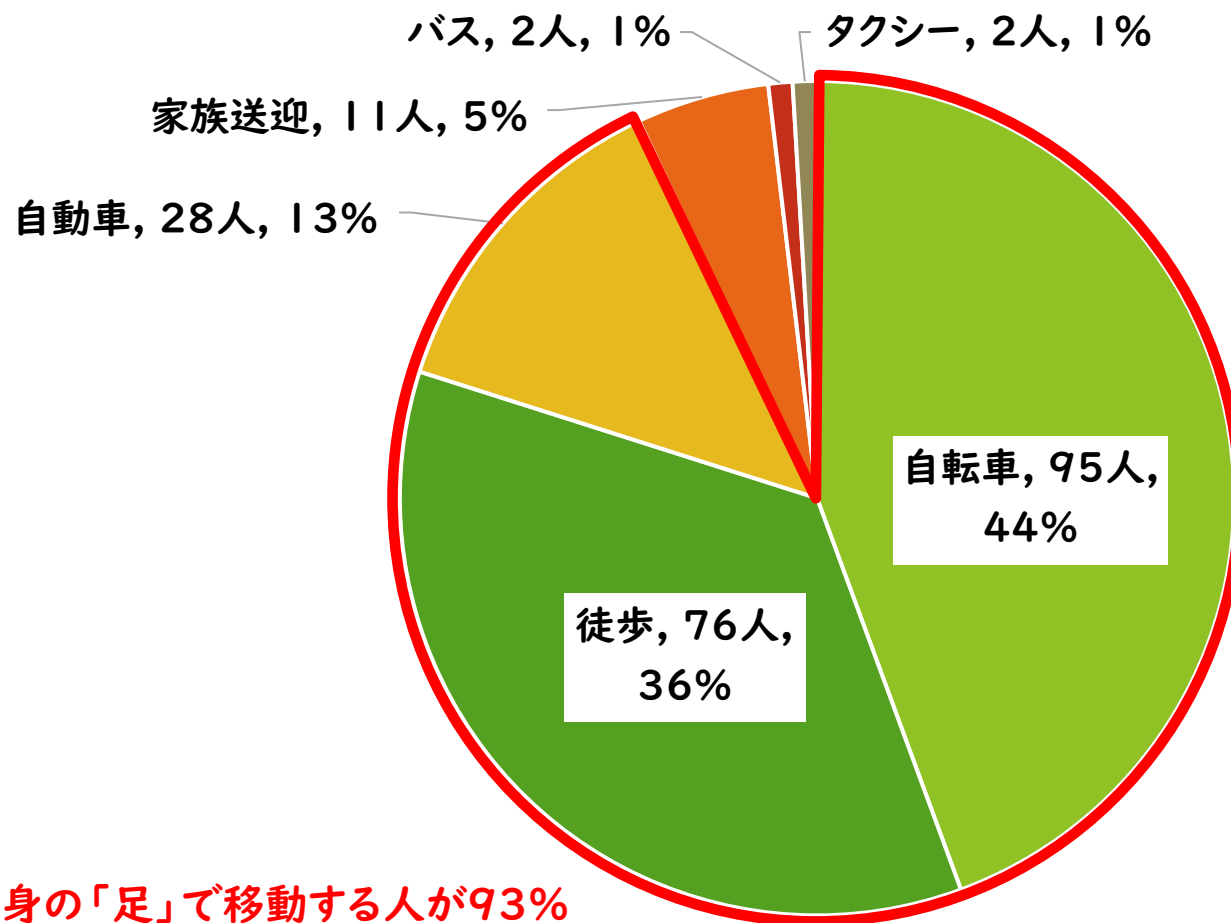


回答数:214人

⇒ 南流山駅が72%

◆ アンケート結果(単純集計)

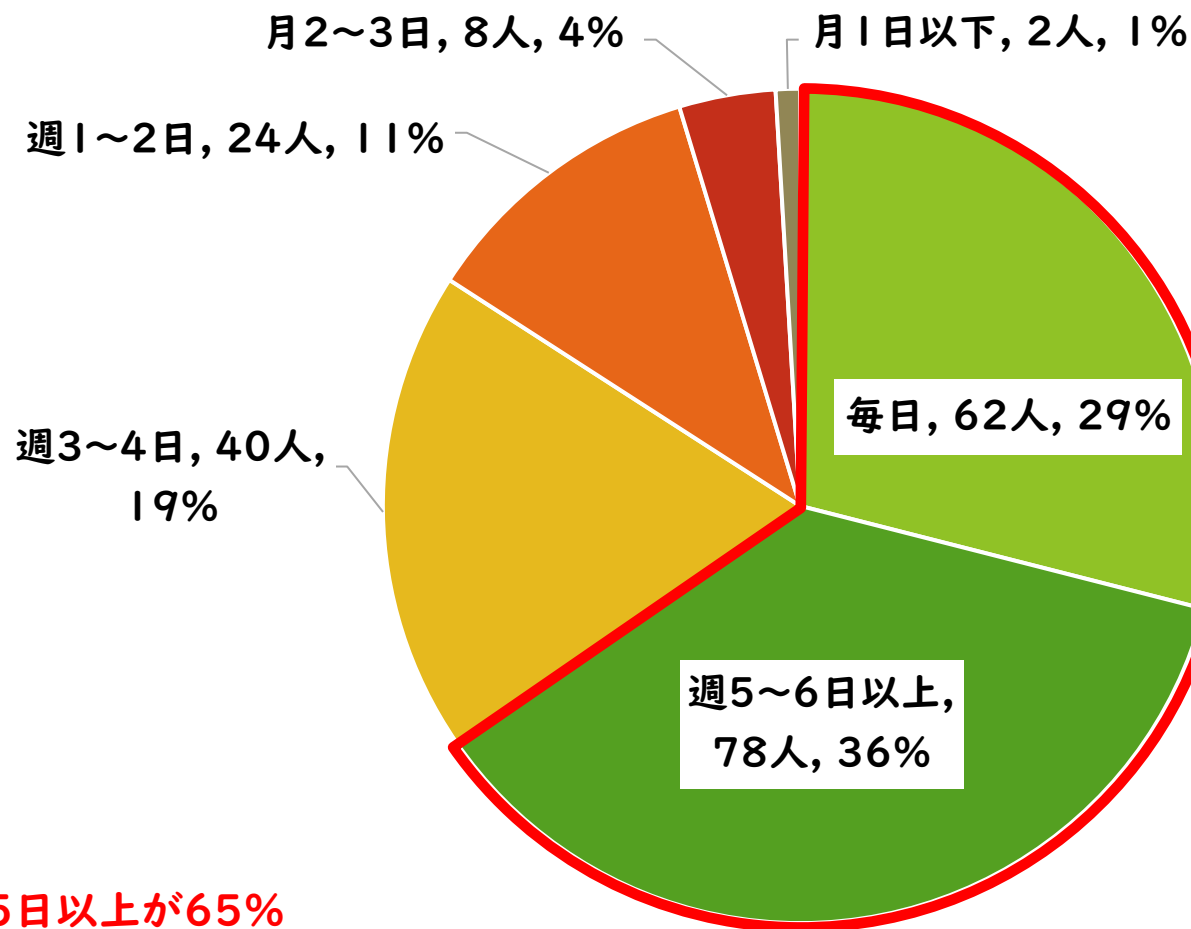
④ 目的地までの交通手段



回答数:214人

◆ アンケート結果(単純集計)

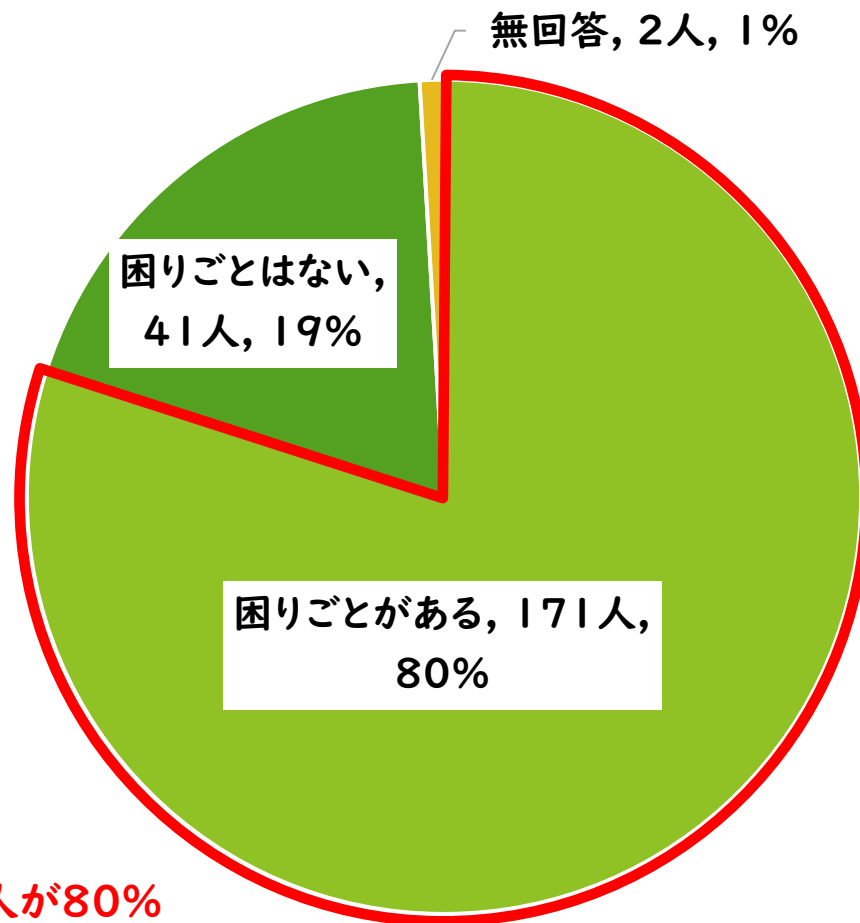
⑤ 外出頻度



回答数:214人

◆ アンケート結果(単純集計)

⑥ 移動に関する困りごと



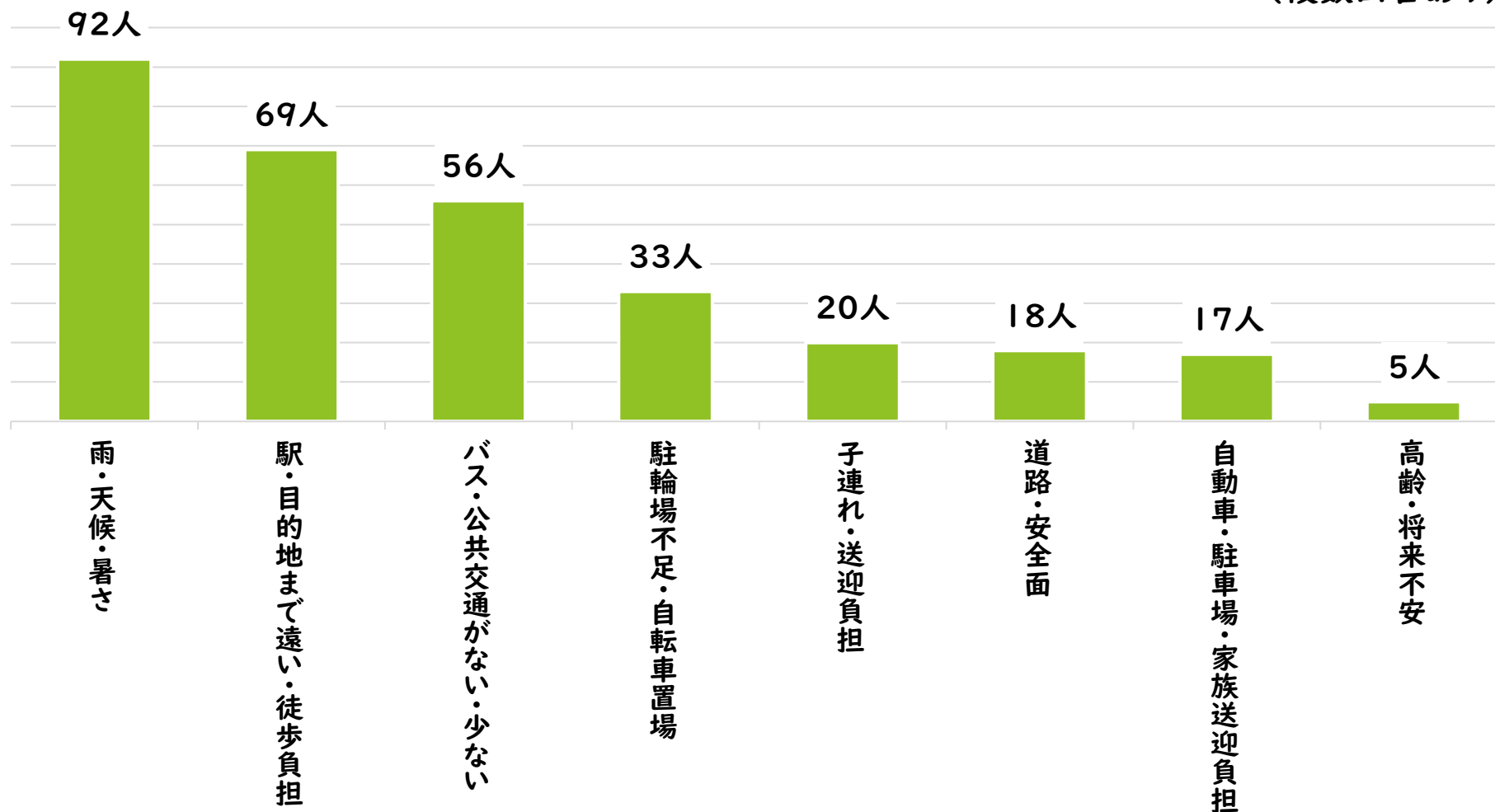
回答数:214人

⇒ 移動に困りごとのある人が80%

◆ アンケート結果（単純集計）

⑦ 移動に関する困りごと（具体例）

回答数：170人
（複数回答あり）

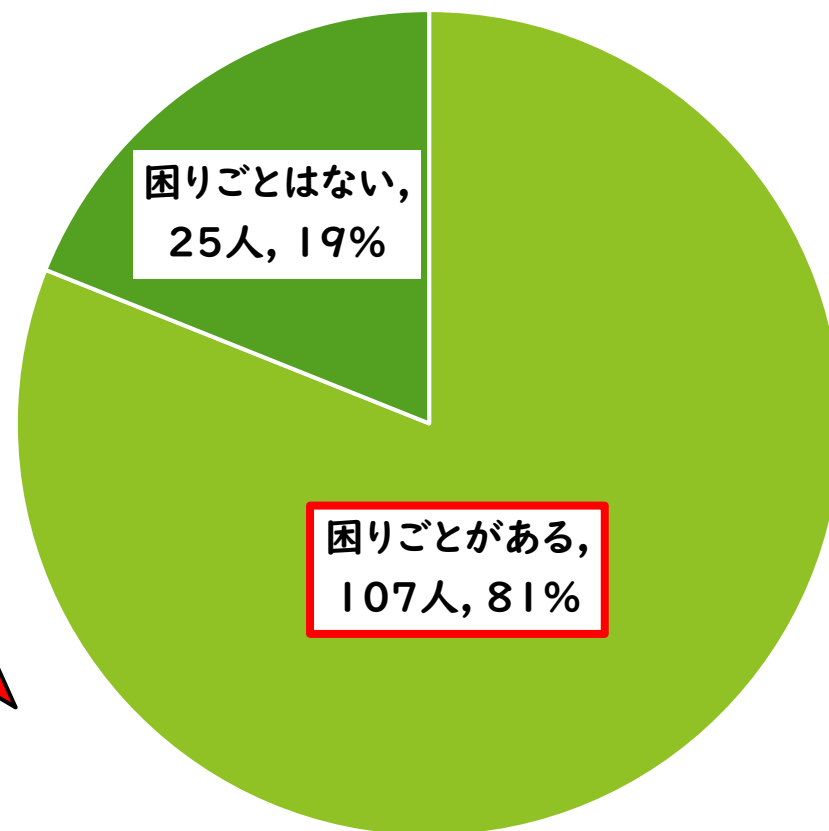
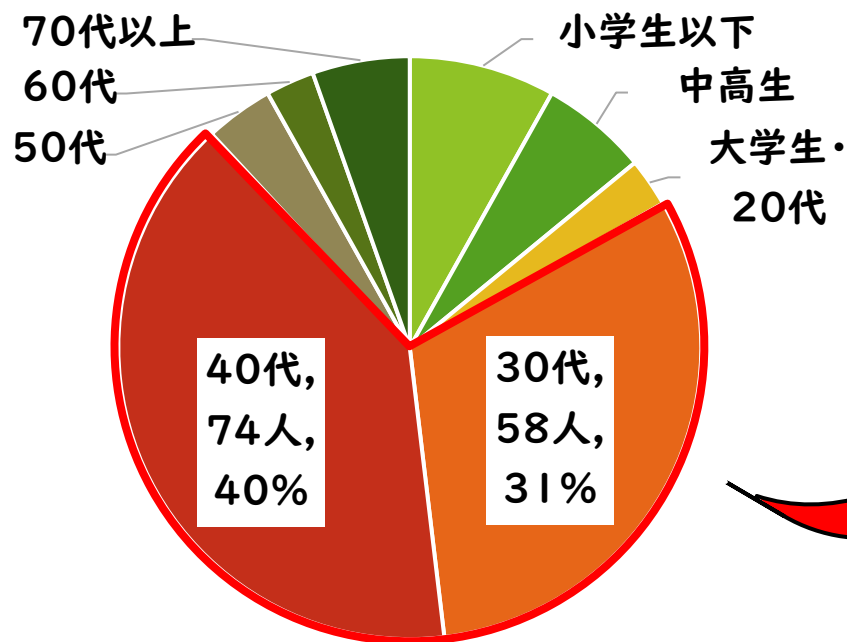


◆ アンケート結果（クロス集計）

※クロス集計：2つ以上の項目を組み合わせる集計する方法

① 年齢層 × ⑥ 移動に関する困りごと

⇒ 30代・40代で、移動に困りごとのある人



回答数：132人

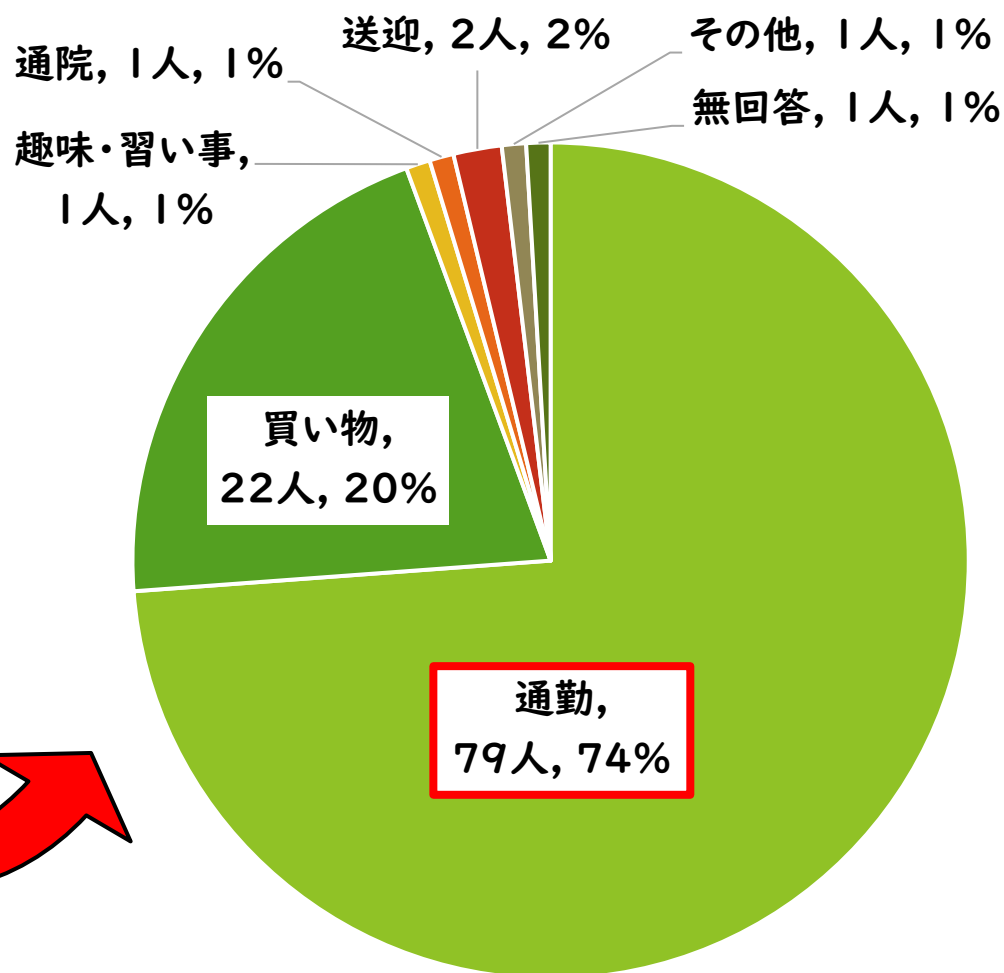
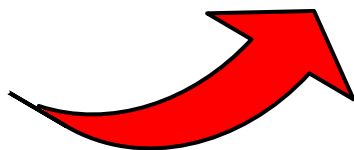
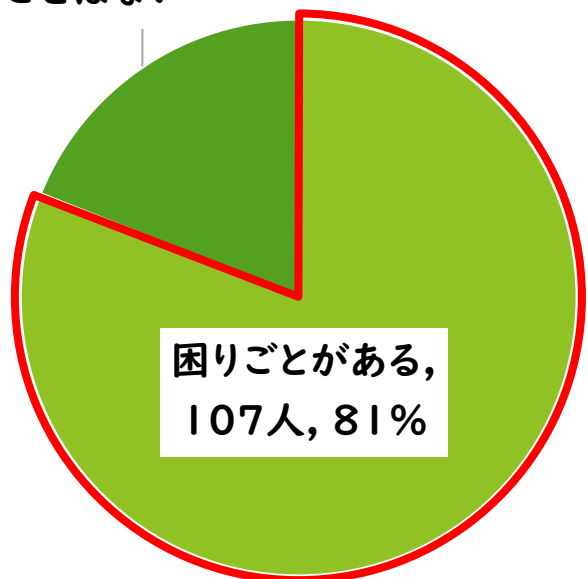
◆ アンケート結果(クロス集計)

① 年齢層 × ⑥ 移動に関する困りごと

× ② 日常的な外出

⇒ 30代・40代で、移動に困りごとのある人の
外出目的

困りごとはない



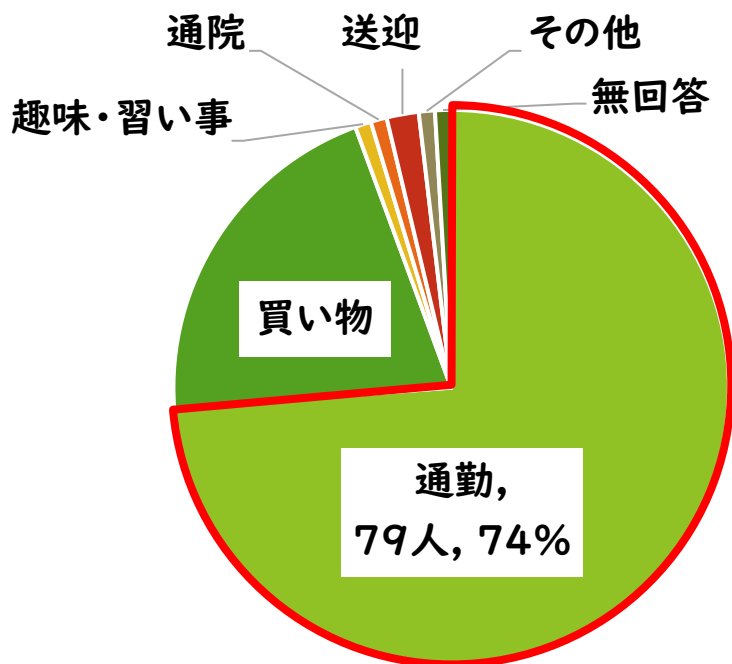
回答数: 107人

◆ アンケート結果(クロス集計)

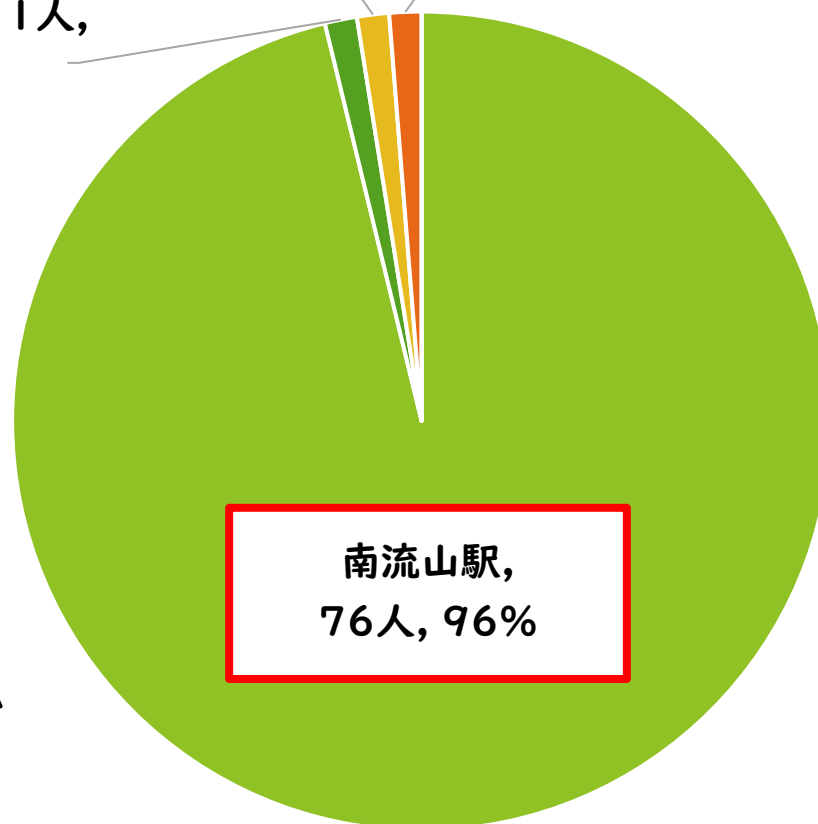
① 年齢層 × ⑥ 移動に関する困りごと

× ② 日常的な外出 × ③ 具体的な目的地

⇒ 30代・40代で、移動に困りごとのある人の
目的地



学校・保育園, 1人, 1%
職場, 1人, 1%
ヤオコー, 1人, 2%

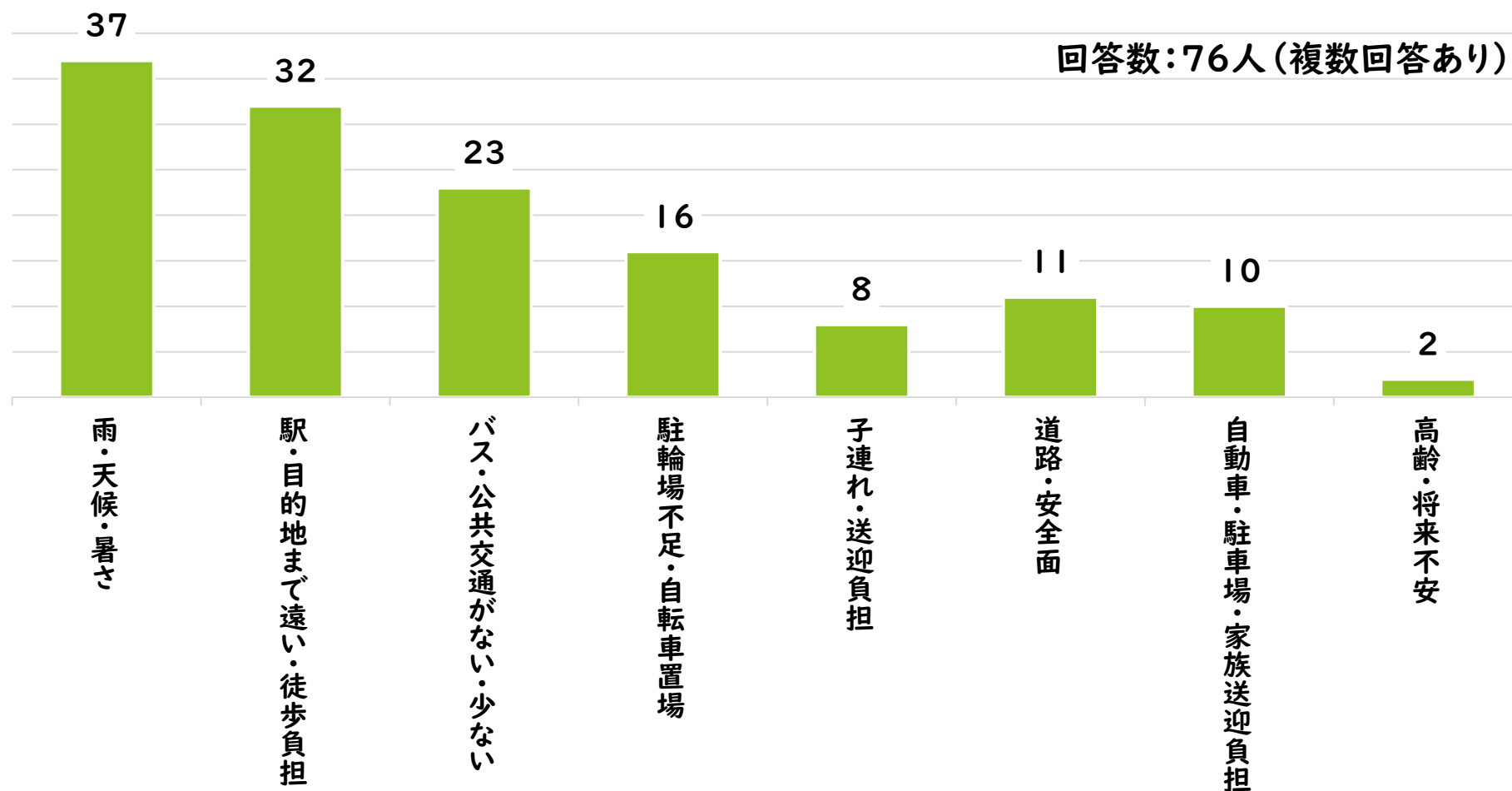


回答数: 79人

◆ アンケート結果(クロス集計)

① 年齢層 × ⑥ 移動に関する困りごと × ② 日常的な外出 × ③ 具体的な目的地

× ⑦ 移動に関する困りごと(具体例) ⇒ 30代・40代が、通勤目的で南流山駅に移動する際の困りごと



◆ アンケート結果の分析

- 30代・40代が多く居住し、ほぼ毎日、通勤のため「南流山駅」へ向かっている
- 駅までの公共交通が不十分のため、自転車や徒歩といった「自身の足による移動」に頼らざるを得ず、「悪天候時の移動負担」「駅までの徒歩負担」といった移動ストレス（困りごと）を生んでいる
- 困りごとで最も多いのが「雨・天候・暑さ」であり、主な移動手段である「自転車や徒歩」が天候によって破綻しやすい状況
- 中高生・大学生の「通学」についても、同様の傾向と考えられる
- 全年齢層においても80%が移動に関しての困りごとを抱えており、「公共交通検討地域」という地域特性も踏まえた検討が必要である

◆ 【参考】既存バス路線(R8.4.1時点)

■ バス停留所

- ① 京成バス千葉ウエスト「**膝丸**」
(木三丁目中心部から約**230m**)
- ② 京成バス千葉ウエスト「**流山街道入口**」
(木三丁目中心部から約300m)
- ③ 流山ぐりーんバス「**木**」
(木三丁目中心部から約500m)

■ 運行便数

- ① 主な行先：**南流山駅**、松戸駅
便数(平日)：**33便/日**
- ② 主な行先：南流山駅、松戸駅
便数(土休日)：1便/日
- ③ 主な行先：南流山駅
便数(平日)：35便/日



公共交通マップ

◆【参考】公共交通検討地域

■ 一般化時間

① 徒歩

⇒ 24分(15分以上のため対象外)

② バス(「膝丸」停留所利用)

- ・ 乗車時間 9分
- ・ 待ち時間 10分
- ・ 運賃 190円 → 時間換算 5.7分
- ・ バス停アクセス時間 5.3分(310m)

⇒ **合計:30分**

③ タクシー

- ・ 乗車時間 5分
- ・ 配車時間 5分
- ・ 運賃 700円 迎車料金 400円
- 料金計 1,100円 → 時間換算 33分

⇒ **合計:43分**

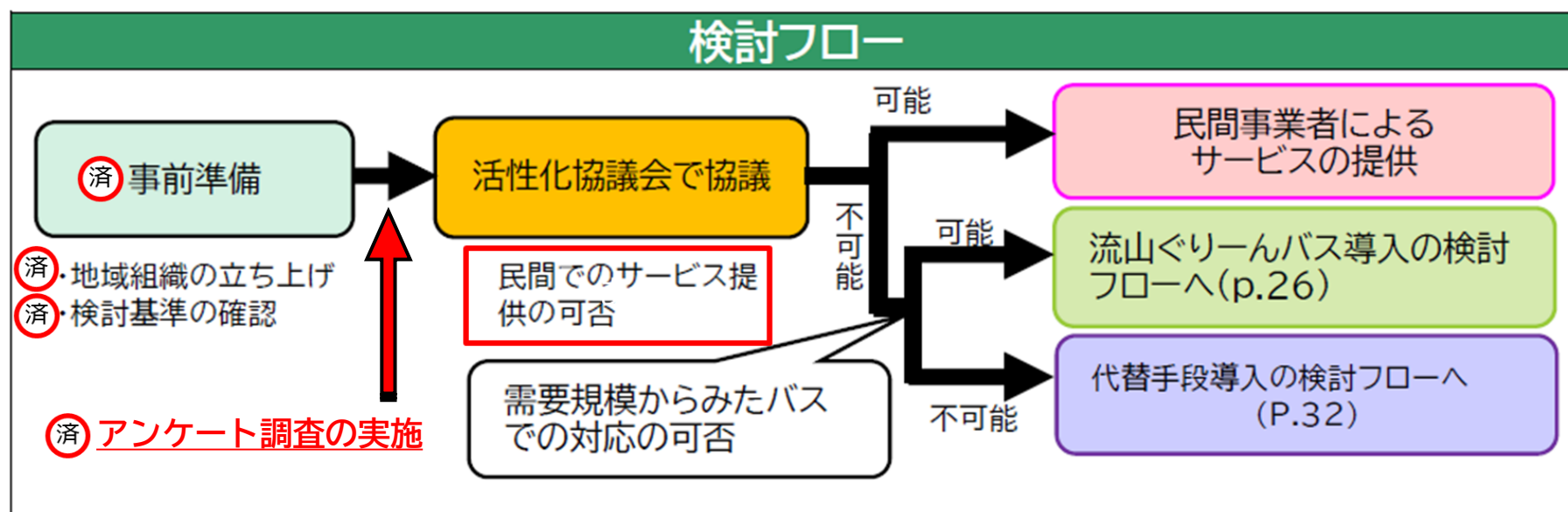
令和8年4月時点
(人口密度は令和6年度時点)



公共交通検討地域(100m四方)

◆ 今後の流れ

- 「アンケート調査の実施および分析」が完了したことから、「民間でのサービス提供の可否」を協議



公共交通検討地域における検討フロー（計画25ページ）

◆ 民間事業者によるサービス提供（案）

■ 既存停留所に「上屋・ベンチ」などを設置し、「雨・暑さ」による待ち時間の負担を軽減

松74 南流山駅南口行

時	平日	土曜
05		
06	00 21 35	20 南 45
07	12 27	08 26
08	13 33 45 53 ☆江	05 33
09	23 ☆江	18 58
10	08 47	13 ☆江
11	17 54 ☆江	31
12	05 23 49 ☆江	11 39 ☆江
13	30	03 46
14	04 21 ☆江 57	10 49
15	39	11 59
16	08 23 ☆江 53	18 江
17	22 47	29 59
18	09 ☆江 30	14 江 39
19	29	16 44
20	14	

「膝丸」 時刻表（令和8年8月17日現在）



「膝丸」 停留所（南流山駅行き）

◆ 経緯

■ 令和8年5月20日

「ぐりーんバス協議会(青田・青田第一、駒木台第一、駒木台第二、美田自治会)」から、停留所新設の要望書を受理

■ 令和8年7月

停留所要望箇所の現地確認を実施
(警察、市道路管理課、バス事業者)

■ 令和8年8月

「ぐりーんバス協議会」が実施したアンケートの分析が完了

◆ 要望理由

- 流山ぐりーんバスを利用し、医院、スポーツ施設、飲食店等を利用するには、「流山おおたかの森駅東口」や「東初石五丁目」からの徒歩移動距離が大きな負担

— 美田・駒木台ルート
○ 医院、スポーツ施設等

★ 停留所要望箇所



◆ 停留所要望箇所 現地確認結果



- 警察及び市道路管理課の意見 → 安全面等に問題なし
- バス事業者の意見 → 乗降客の安全確保のため、歩車道ブロックの切り下げが必要

◆ アンケート調査

■ 調査範囲



■ 対象者

美田自治会

■ 年齢構成及び人数(住民基本台帳より)

64歳以下	1,105人 (62.8%)
65～69歳	60人 (3.4%)
70～74歳	77人 (4.4%)
75歳～	517人 (29.4%)
合計	1,759人

■ 回答者数

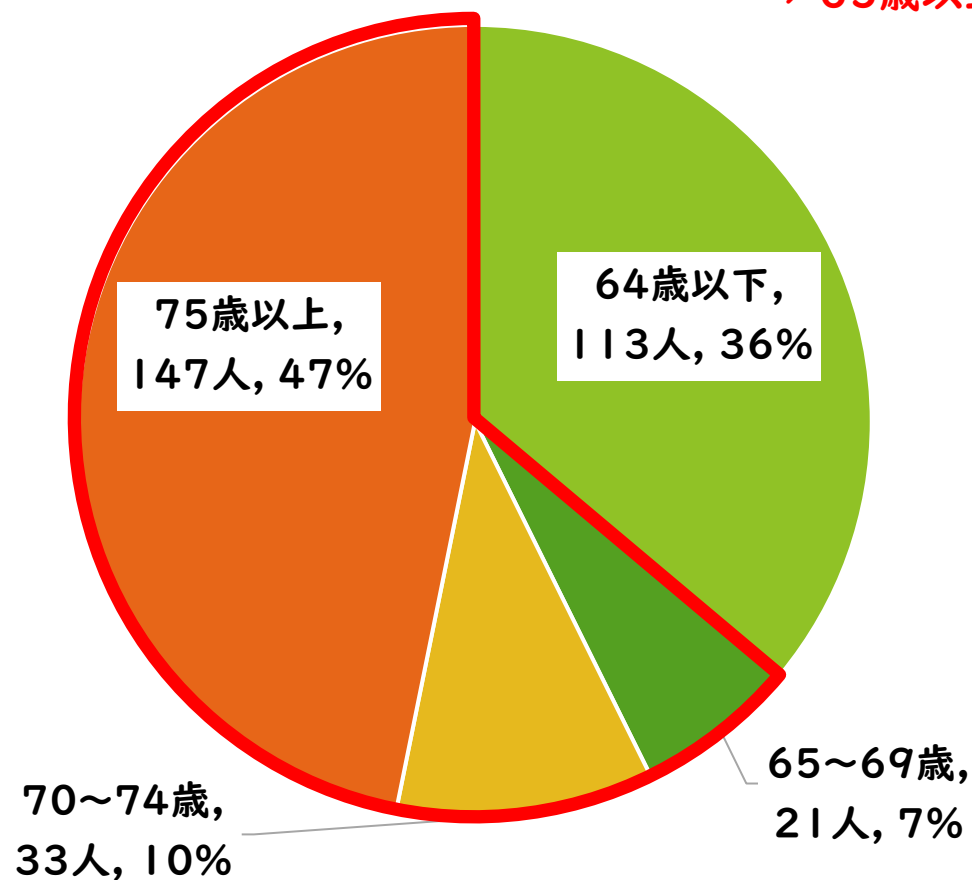
314人(回答率 約17.9%)

◆ アンケート結果(単純集計)

① 年齢層

回答数:314人

⇒ 65歳以上が64%

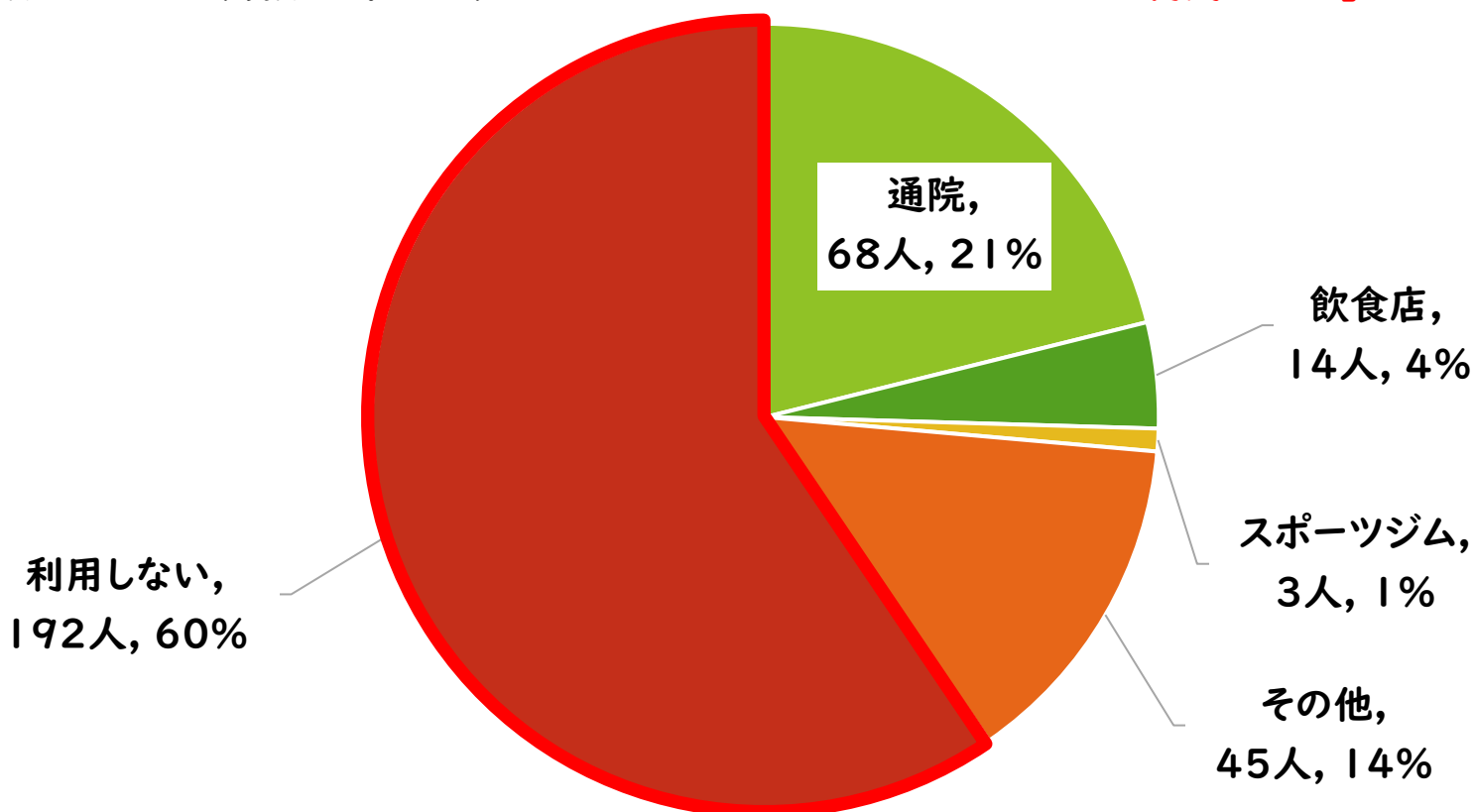


◆ アンケート結果(単純集計)

② 停留所が新設された場合の利用目的

回答数:307人(複数回答あり)

⇒ 「利用しない」が60%

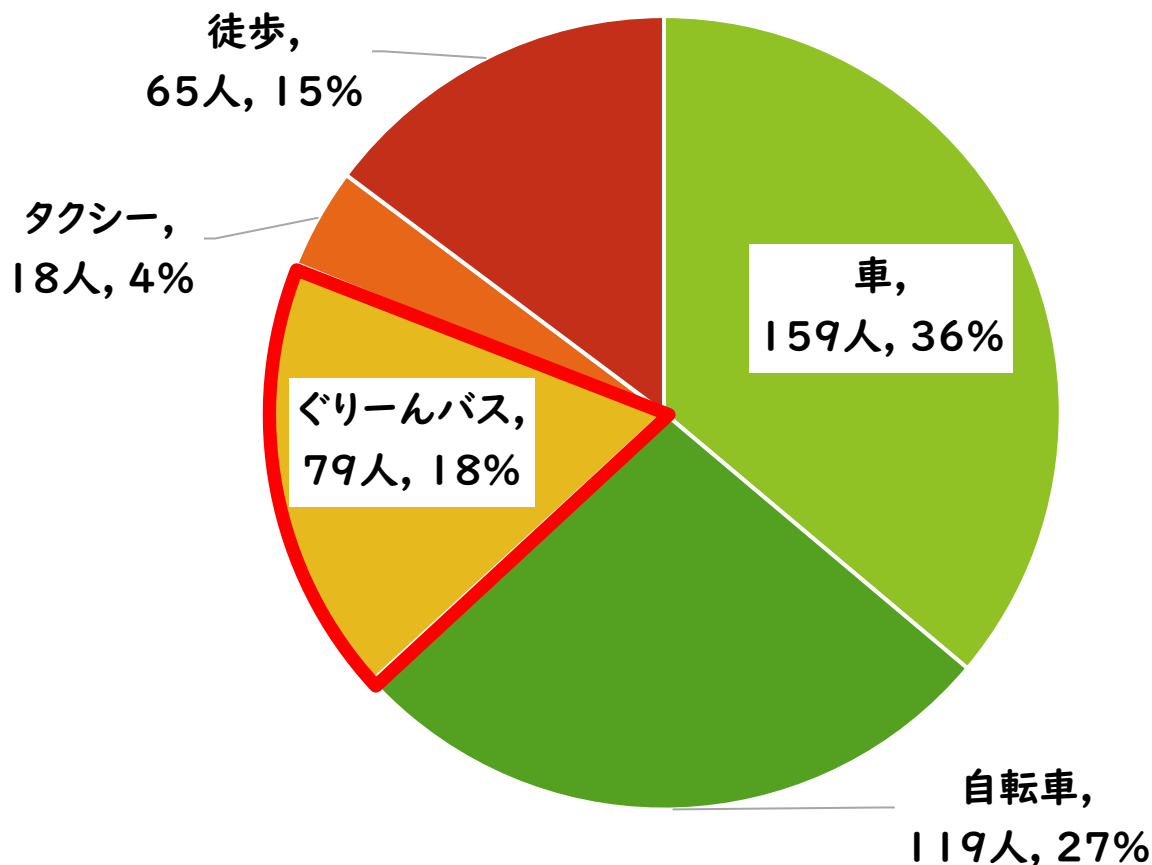


◆ アンケート結果(単純集計)

③ 停留所要望箇所までの現在の移動手段

回答数:305人(複数回答あり)

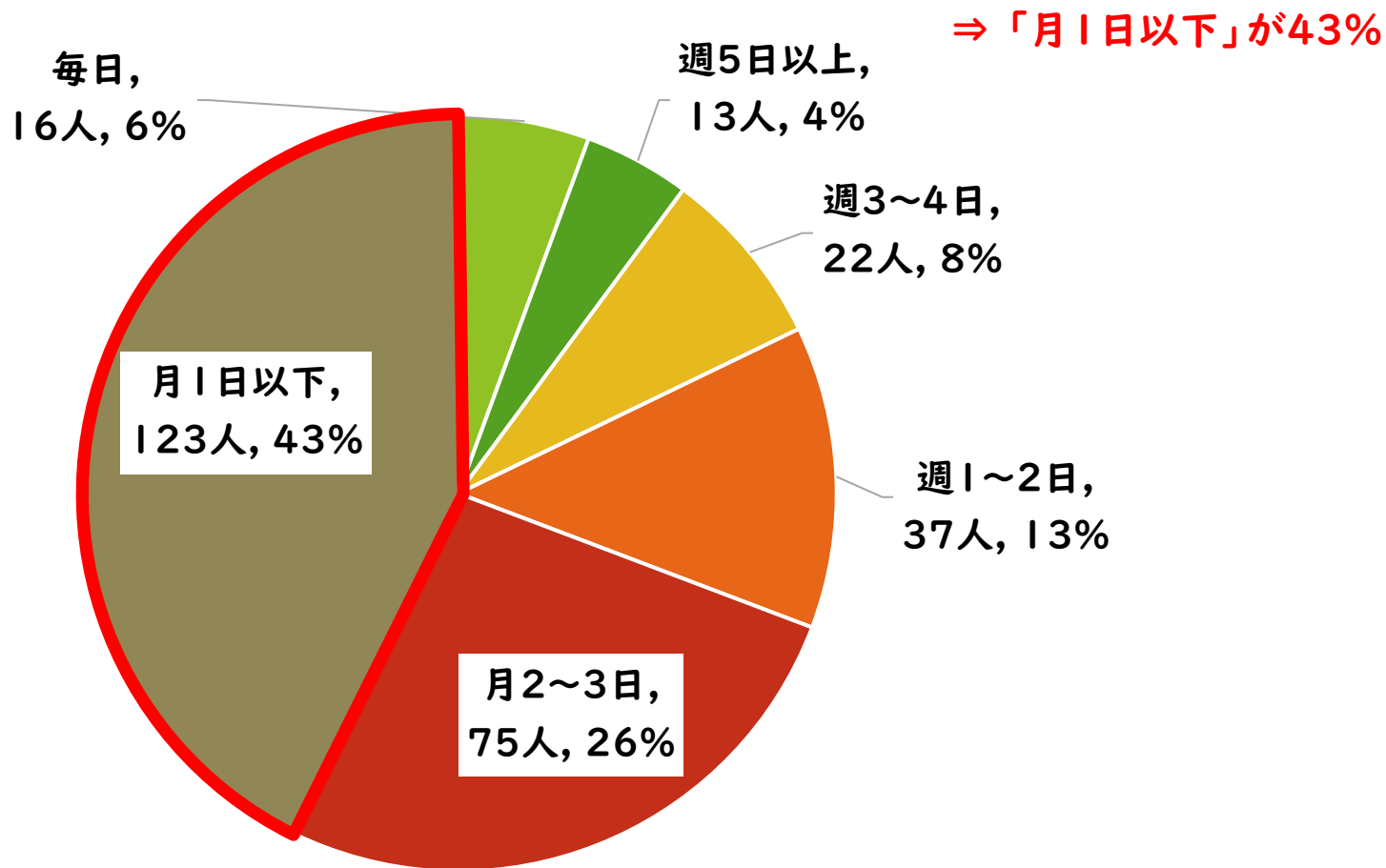
⇒ 流山ぐりーんバス利用者は79人(18%)



◆ アンケート結果(単純集計)

④ 停留所要望箇所周辺施設の現在の利用頻度

回答数:286人

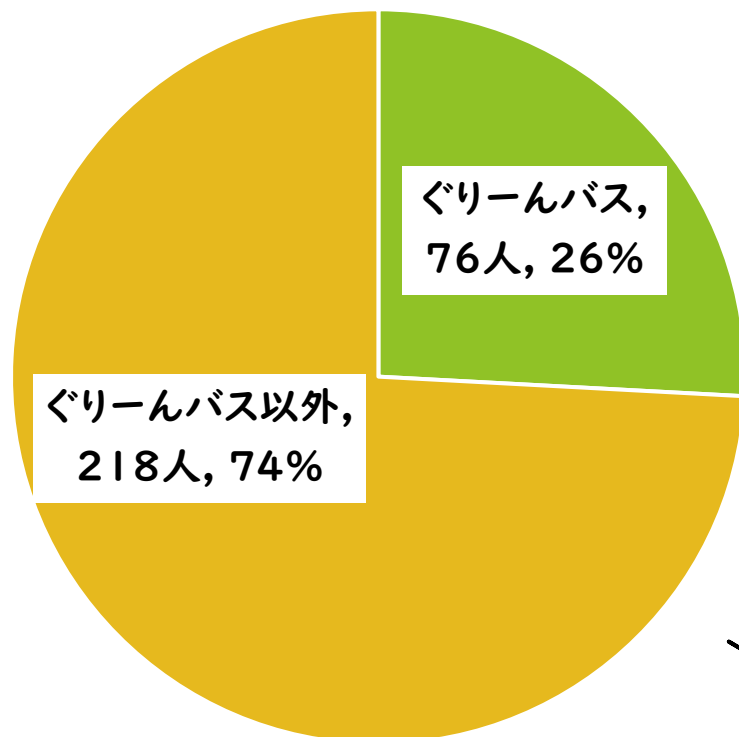


◆ アンケート結果(単純集計)

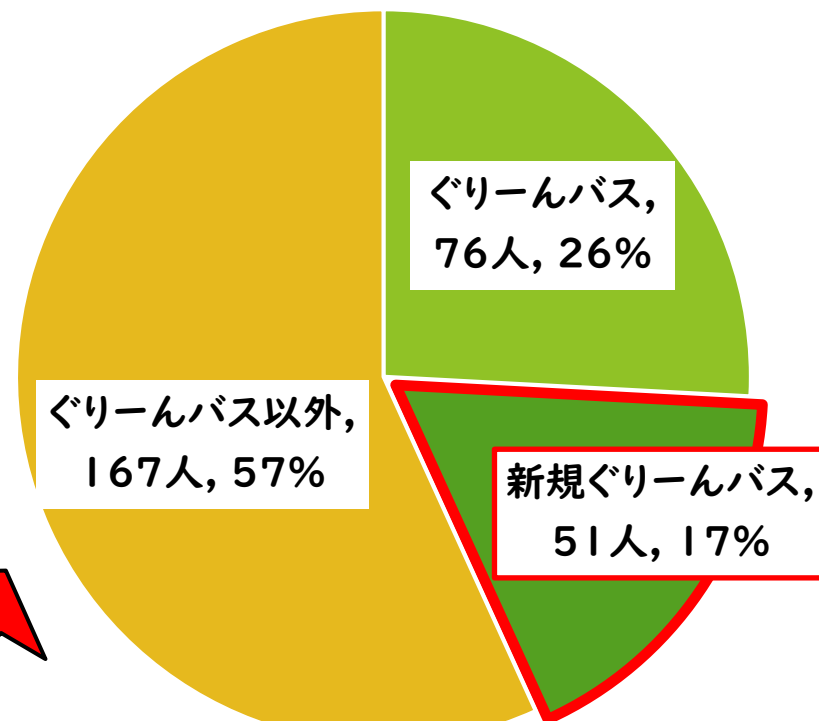
⑤ 停留所が新設された場合の移動手段

回答数:294人

■ 現在の移動手段



■ 新設された場合の移動手段



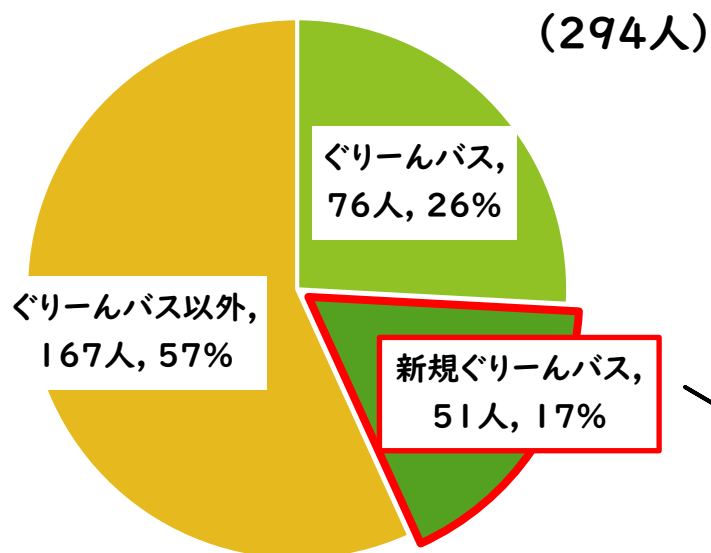
◆ アンケート結果（クロス集計）

※クロス集計：2つ以上の項目を組み合わせる集計する方法

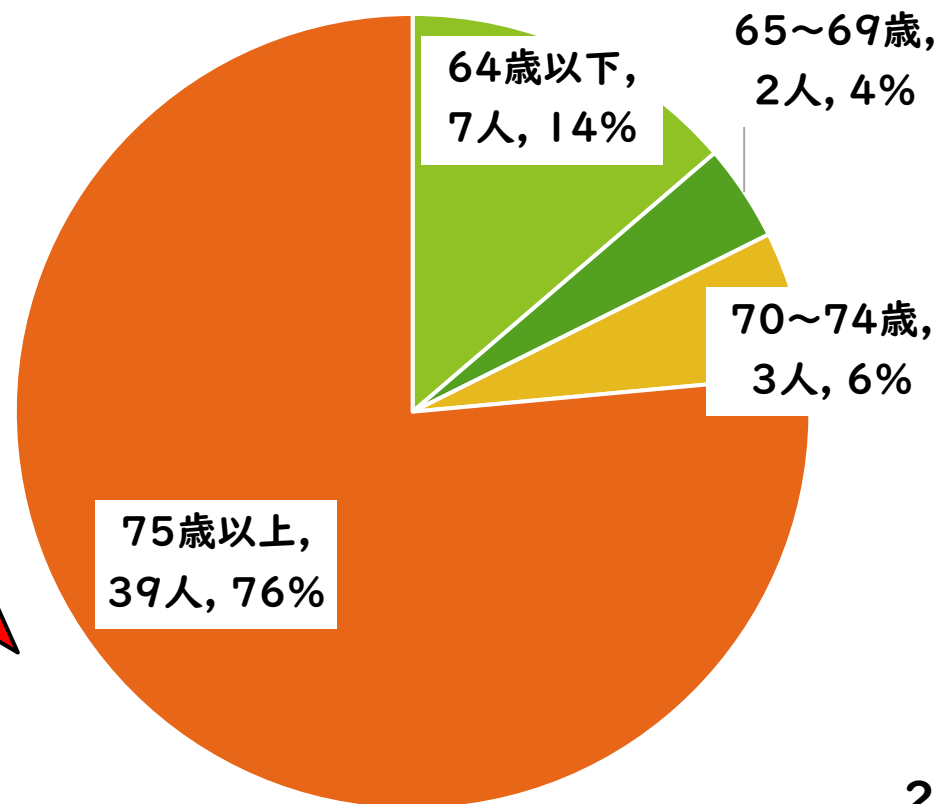
① 年齢層 × ⑤ 停留所が新設された場合の移動手段

⇒ 流山ぐりーんバスへの転換（年齢層別）

■ 新設された場合の移動手段



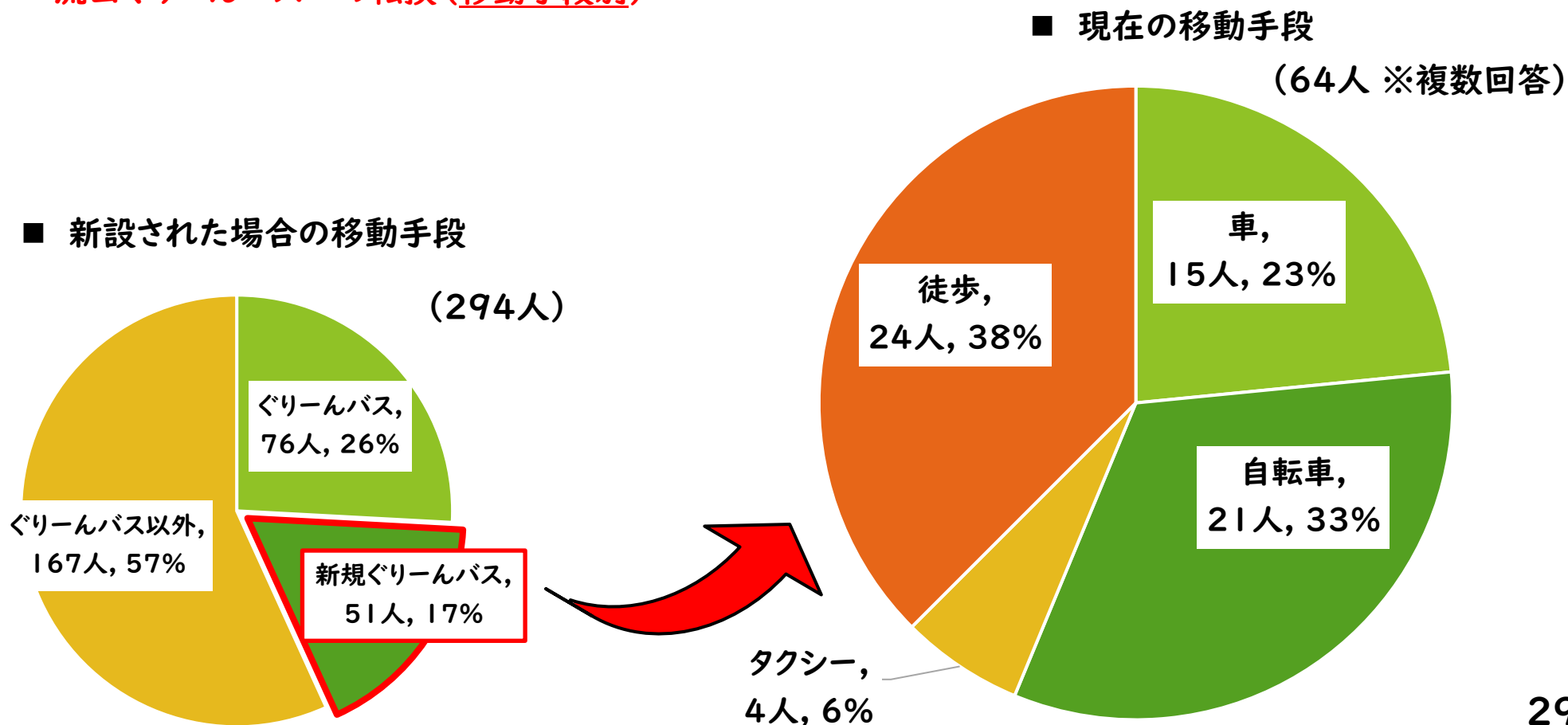
■ 年齢層 (51人)



◆ アンケート結果（クロス集計）

③ 現在の移動手段 × ⑤ 停留所が新設された場合の移動手段

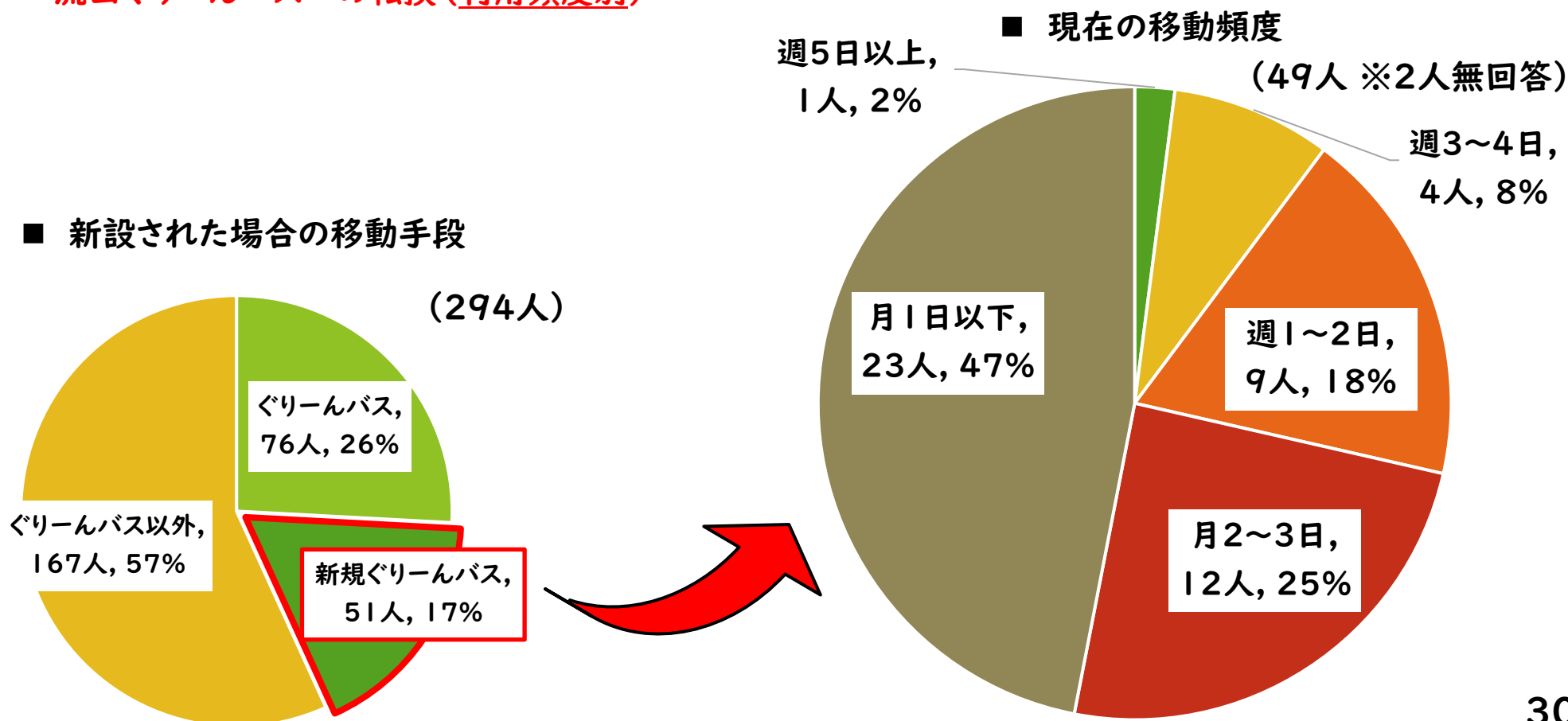
⇒ 流山ぐりーんバスへの転換（移動手段別）



◆ アンケート結果(クロス集計)

④ 周辺施設の利用頻度 × ⑤ 停留所が新設された場合の移動手段

⇒ 流山ぐりーんバスへの転換(利用頻度別)



◆ 運行ダイヤへの影響

- 40分間隔に変更なし（バス事業者確認済み）

◆ 想定される利用者数

- 年間 最大 6,950人 増加

※ 流山ぐりーんバスに関する需要予測シミュレーション結果より

◆ 想定される運賃収入

- 年間 最大 1,250,820円 増加

※ 片道180円と想定

◆ 収支率への影響

- 年間 最大 4.3ポイント 向上

※ 令和7年度運行実績から試算

◆ 停留所新設基準の確認

- 利用者の増加や収支率の改善が見込めること
→ 試算の結果、利用者増加・収支率向上
- 活性化協議会において、見直しが承認されること
→ 分科会の協議進捗を勘案し協議会へ
- 沿線自治会から要請があったバス停留所の新設であること
→ 令和8年5月20日、沿線自治会から要望書及びアンケート結果を受理
- 周辺住民の合意があり、かつ、安全に設置できること
→ 沿線の自治会の了承あり(停留所前は別途合意が必要)
→ 交通管理者・道路管理者・バス事業者と現地確認済み

流山ぐりーんバス見直し基準			
提案主体		市・協議会	市民等※
共通条件		見直しにより、 <u>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</u>	
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	・ <u>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</u>
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

流山ぐりーんバス見直し基準(計画28ページ)