議題3　流山市地域公共交通計画の見直しについて（議決）

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。

（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

■ 「1-1 公共交通を利用しにくい地域の改善」における、「公共交通検討地域」の見直し案の修正について協議いただく。

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」

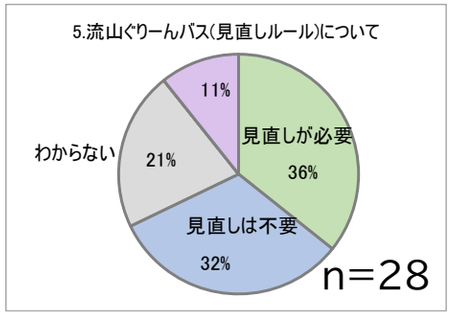
5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー　(1)流山ぐりーんバス見直しのルール

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

3ページ①

- 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

5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー　(1)流山ぐりーんバス見直しのルール

	内容
① 第2回市民分科会の意見	【ぐりーんバスのバス停新設について】 • 「検討地域以外でのバス停設置はそもそも反するのではないか」との意見が、仮に交通事業者からであれば、バス停新設等ができない状況になる気がする。交通事業者は許容できる意見なのか、実態はどうか。
事務局の考え	• 見直しにあたっては、既存公共交通への影響を検討する。 • 交通事業者から意見を頂きたい。

5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー　(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

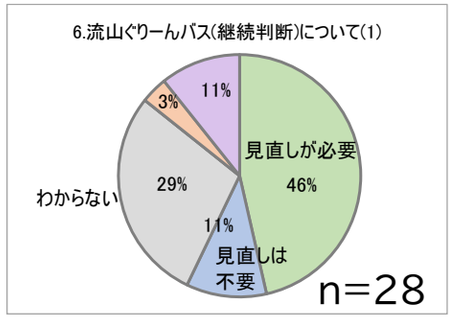
5ページ②

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	―

公共交通サービス検討に係る全体フロー　(2)流山ぐりーんバス継続判断

	内容
② 第2回事業者分科会の意見	＜委員意見の修正について＞ • 「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」については、意図と異なるため修正したい。 • 現状の路線ではなく、「今後、駅から徒歩1時間以上かかるような人口の少ない不便な地域を走らせる場合であれば基準をより低くしてもよい」という趣旨の発言であったため、内容が正確に伝わる表現へ訂正してほしい。
事務局の考え	• ・分科会及び協議会において、意見の意図を共有する。

5-3公共交通サービス検討に係る全体フロー　(2)流山ぐりーんバス継続判断

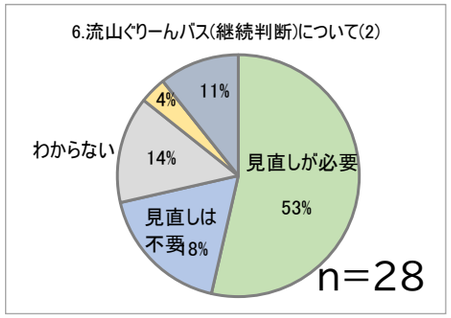
過去の協議会等で頂いた意見

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。

7ページ③

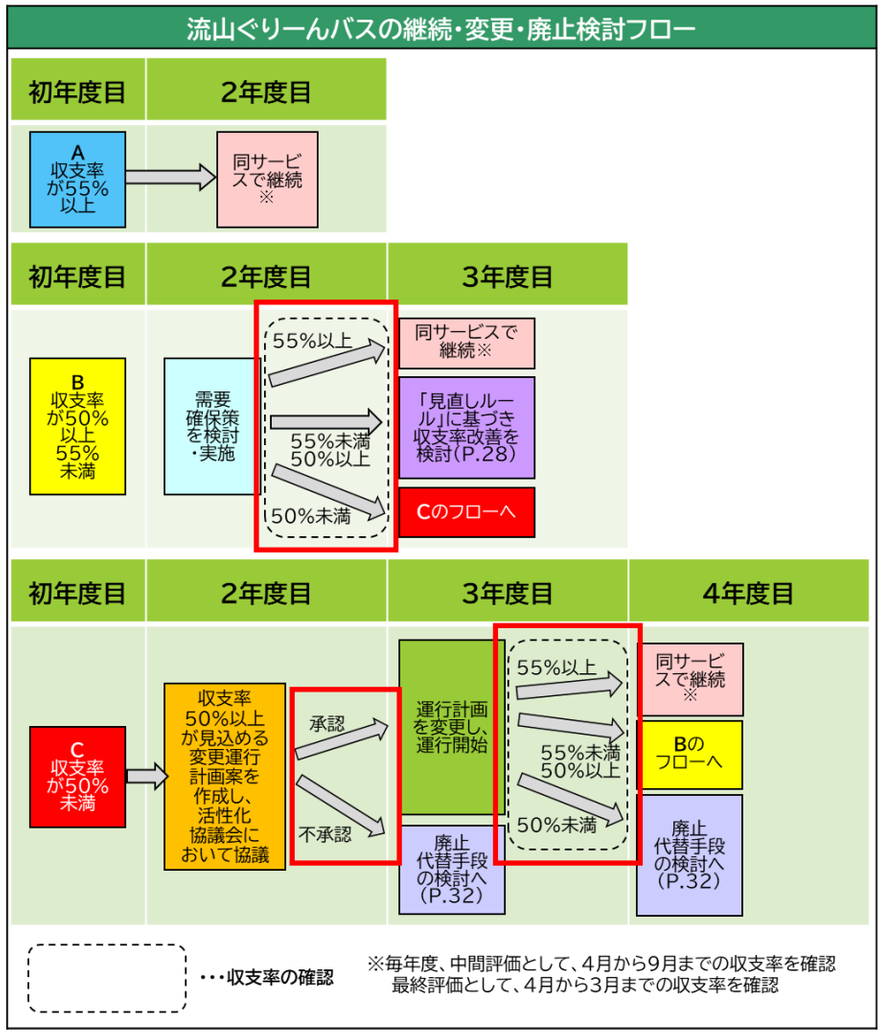
流山市地域公共交通計画　29～31ページ参照

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。

7ページ④

見直し案



5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー　(2)流山ぐりーんバス継続判断

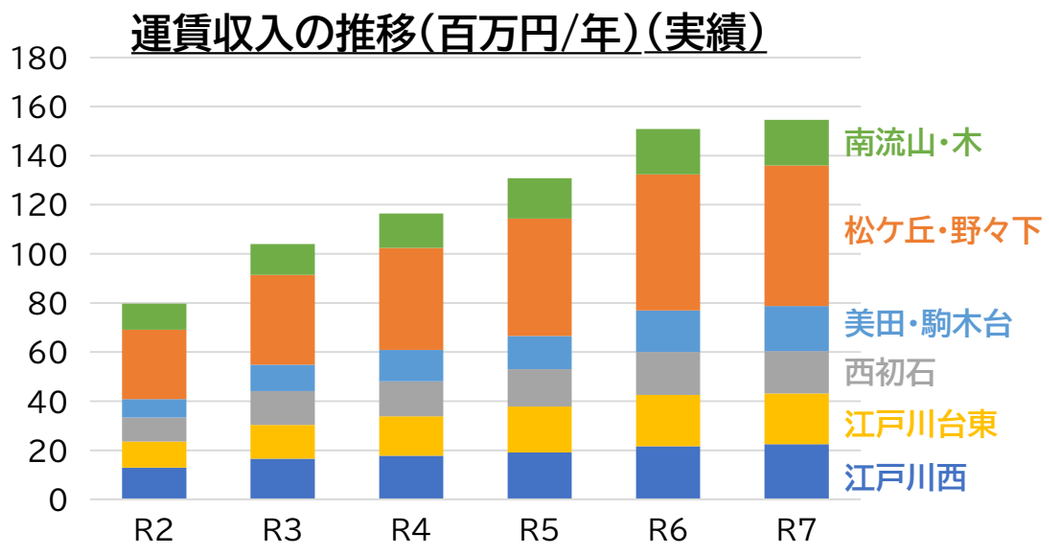
	内容
③ 第2回市民分科会の意見	＜委員の「その他の意見」について＞ • 「その他」で挙げられた意見について、見直し方針に組み込めるものがあるのではないか。
事務局の考え	• 「その他意見」も踏まえた見直し案を作成していく。

	内容
④ 第2回事業者分科会の意見	＜収支率の基準について＞ • 燃料費や人件費などの経費高騰により、利用者数が変わらなくても収支率は悪化するため、物価や社会的コスト上昇と連動した柔軟な評価仕組みを検討してほしい。
事務局の考え	• 今後、コスト上昇に連動するような収支率の考え方を検討していく。

【参考】流山ぐりーんバス　コロナ禍以降の収支率変化（実績）と今後の見込み（推計）

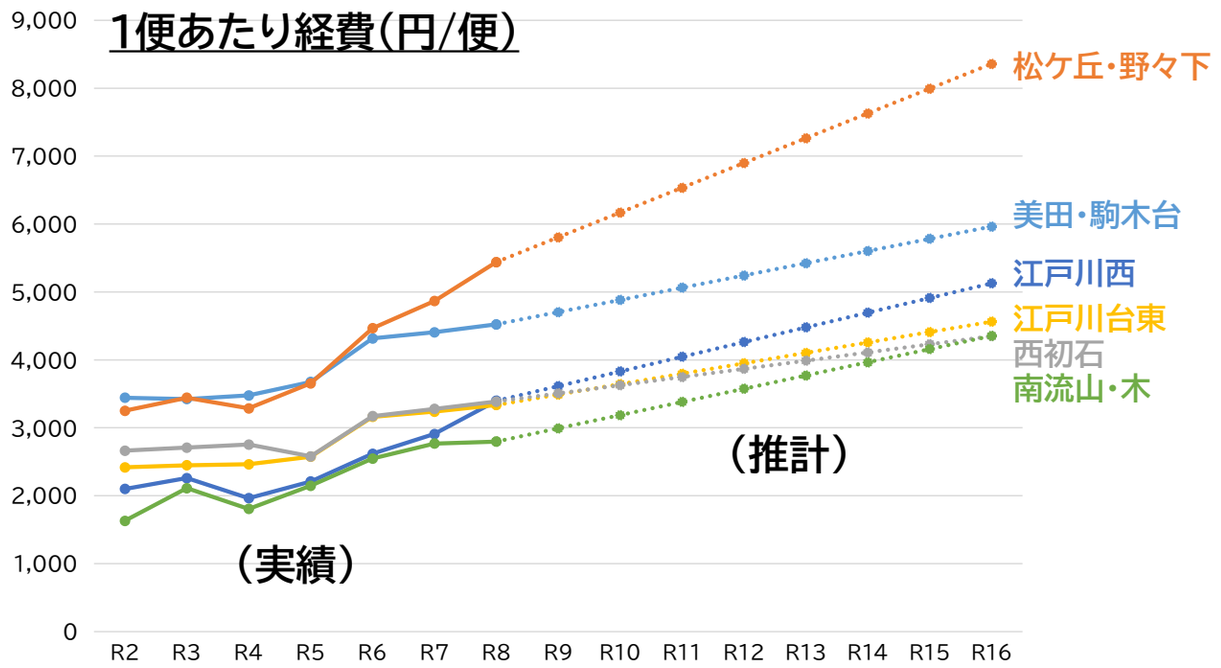
（1）資料の概要

- コロナ禍以降、ぐりーんバスの利用者数は順調に回復し、運賃値上げや高齢者割引額を運賃収入に反映したことにより、運賃収入は安定してきている。
- 一方で、バス運行に係る経費は年々増加しており、今後も増加傾向が続くと見込まれる。
- これらを踏まえ、今後の収支率や市の補填額の見込みについて推計した。



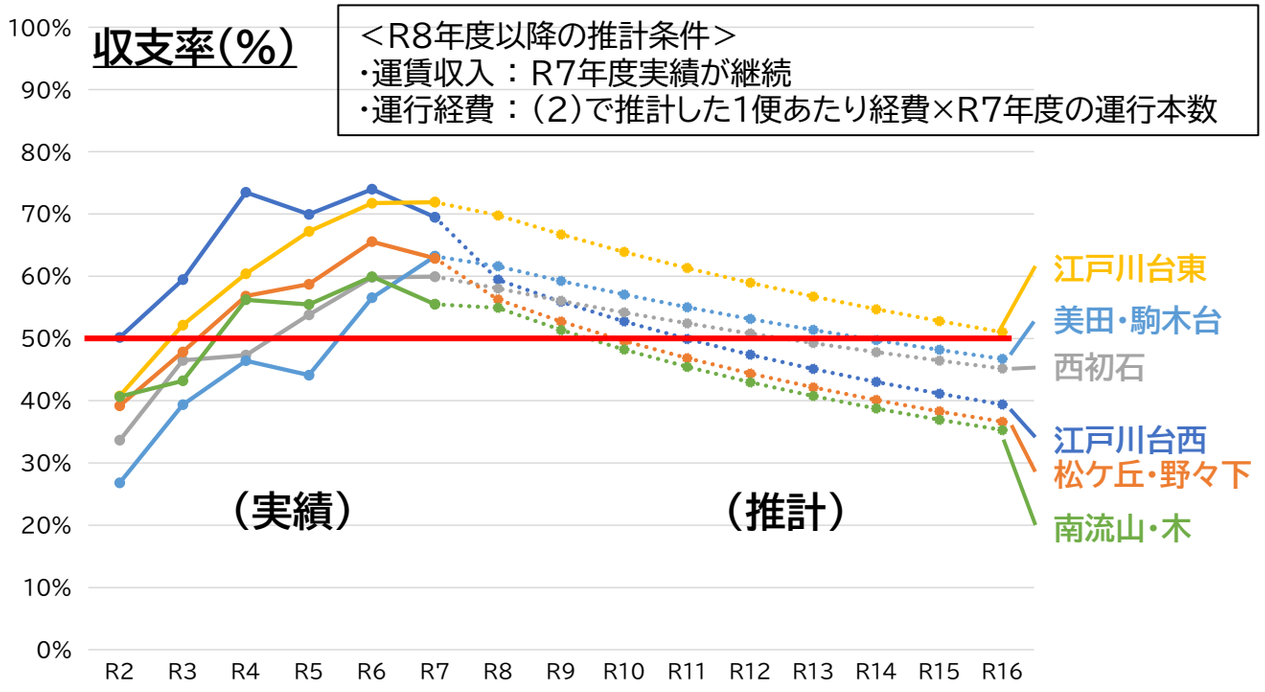
（2）運行経費の推移

- R2年度からR8年度までの経費上昇率が、R9年度以降も続くと仮定し、1便あたり経費を推計した。（※便数はR7年度を基準）



（3）収支率の推移

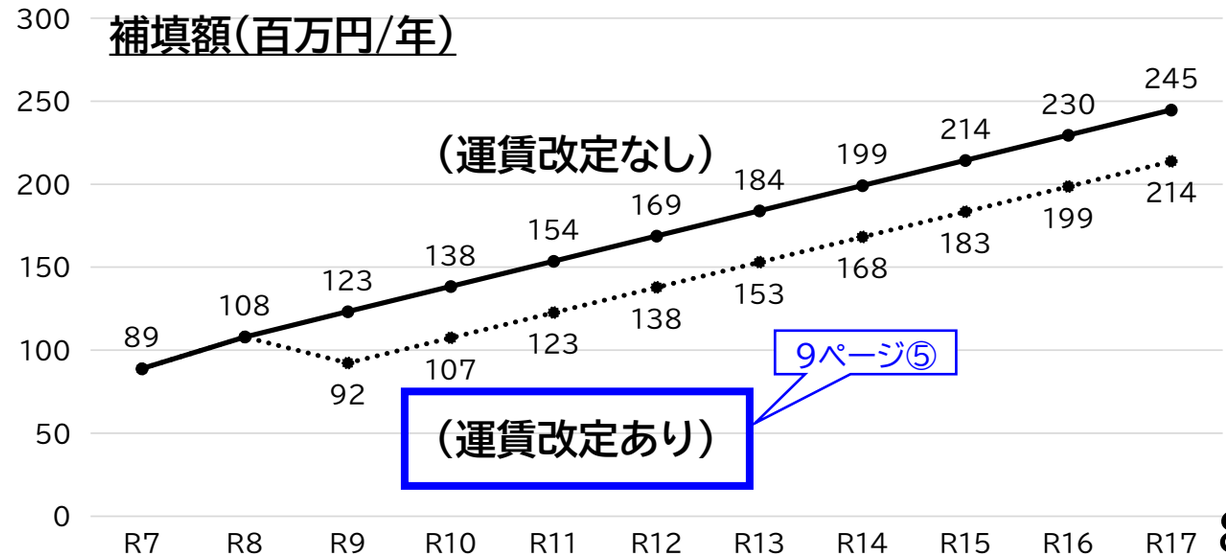
- R8年度以降の収支率を推計した。
- 収支率50%未満 ⇒R10南流山・木、R10松ケ丘・野々下、R11江戸川台西、R13西初石



（4）市の補填額推移

- （3）の収支率に基づき、市の補填額を推計した結果、R12年度はR7年度の1.9倍と推計された。
- R9年度以降にぐりーんバス運賃改定を行った場合のR12年度補填額はR7年度の1.6倍と推計された。

※運賃改定率は民間路線バスとの運賃差に基づき、20%増を仮定



【参考】流山ぐりーんバス　コロナ禍以降の収支率変化（実績）と今後の見込み（推計）

	内容
⑤ 第3回市民分科会の意見	＜運賃改定に関する計画書への記載ついて＞ • 運賃改定の必要性や具体的な検討内容が、計画書に記載されていることが必要だと考える。
事務局の考え	• 5-2 個別施策の概要と実施主体「2-1. バス運賃制度の一元化」において、「民間路線バスにおける運賃値上げや、燃料費高騰等による経費増を考慮して、更なる運賃見直しを行います。」を記載した。

5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー　(3)代替手段の検討

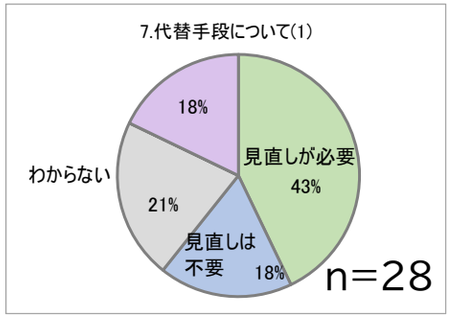
過去の協議会等で頂いた意見

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)

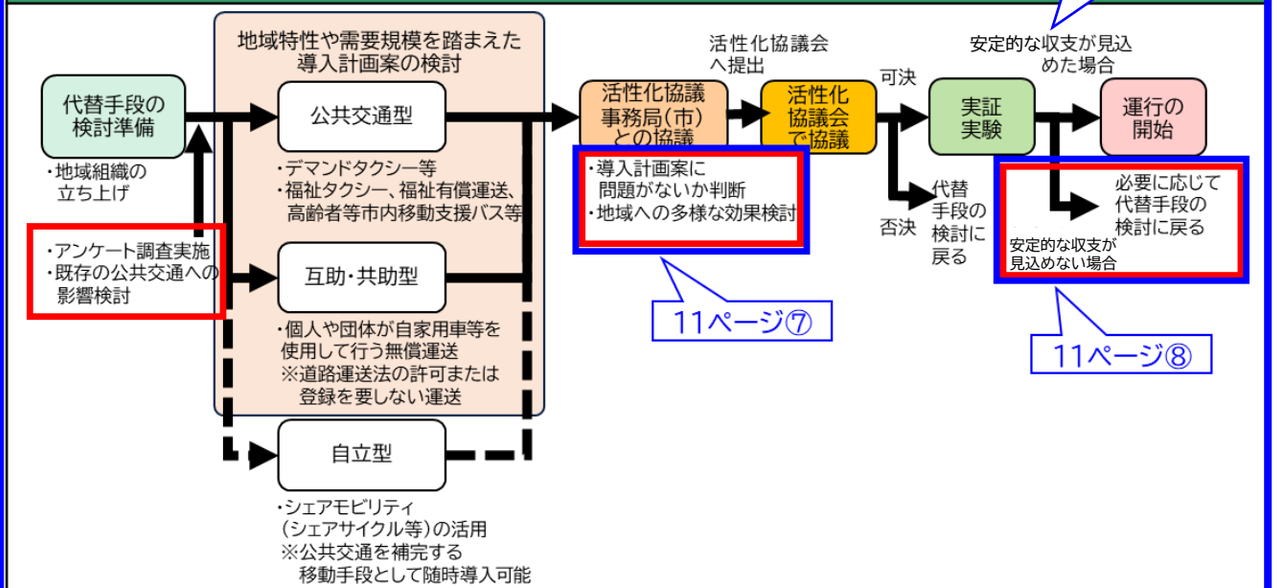
見直しを行わない内容	• 「自治会負担」は明文化しない(意見①) 地域の実情や利用者実態等に応じて、代替手段ごとに検討。 (11ページ⑥)
見直しを行う内容	• 代替手段の導入検討フロー(意見②③) 「アンケート調査の実施」、「既存の公共交通への影響を検討」を追記。 実証実験で収支が見込めない場合、「必要に応じて代替手段の検討に戻る」を追記し、検討が終了する手順を示す。

見直し案

(12ページ⑨)

代替手段の導入検討フロー

(12ページ⑩)



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、既存の公共交通への影響等も踏まえて、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

5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー （3）代替手段の検討

	内容
⑥ 第2回市民分科会の意見	＜市民の負担について＞ • 代替手段になった場合、負担額が極端に増えることもあるかと思う。現在の水準を最低限として、これを超える負担を強いないという方針を入れられないか。
事務局の考え	• 代替交通手段の利用運賃については、住民の負担軽減と市の補填抑制の両立を図る必要があるため、住民の費用負担を増加させないことを方針として明示するのは難しい。

	内容
⑦ 第2回市民分科会の意見	＜自治体の自治会に対する情報影響・助言等について＞ • 「収支率50%の基準が合理的」という点については、現在の運用を踏まえると大きく変える必要はないと考える。 • 自治会に負担を求める検討等では、収支率の議論のみとならないか懸念がある。利用者が乗ることで、家族が送迎が不要となること、健康寿命が延びる可能性があること、安全・安心に寄与すること等、地域に様々な貢献があるはず。効果を住民が理解することは難しいため、行政がプッシュ型の情報提供やアドバイス等を行う仕組みがフローにあってもよいのではないか。
事務局の考え	• 代替手段の検討フローに、「地域への多様な効果検討」を追加した。

	内容
⑧ 第2回事業者分科会の意見	＜検討終了の手順について＞ • 検討がループするのを防ぐため、明確に「検討終了」または「一旦凍結・保留」とする手順・表現を盛り込むべき。
事務局の考え	• 再検討が余地を踏まえ、「検討終了」などの断定的な表現は用いず、柔らかい表現とした。

5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー （3）代替手段の検討

	内容
⑨ 第3回市民分科会の意見	＜代替手段の検討フローについて＞ • 10ページと16ページに示されているフローの関係を教えてほしい。
事務局の考え	• 整合していなかったため、2つのフローを同一にした。

	内容
⑩ 第3回事業者分科会の意見	＜代替手段の検討フローについて＞ • 「収支が見込めた場合」を「安定的な運行が見込めた場合」という表記に変更した場合、収支が全く議論されなくなる懸念がある。「安定的な運行」とは別の表記について検討して頂きたい。
事務局の考え	• 「安定的な収支が見込めた場合」に変更する。

5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー （3）代替手段の検討

過去の協議会等で頂いた意見

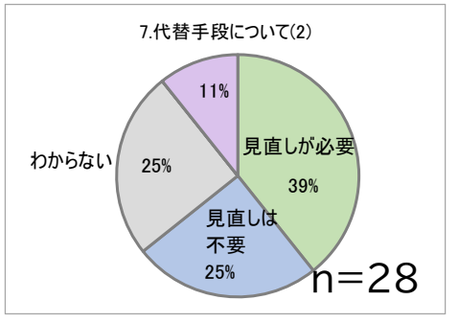
14ページ⑪

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

15ページ⑫

5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー （3）代替手段の検討

	内容
⑪ 第2回事業者分科会の意見	＜委員意見の修正について＞ • 「事業者が新しい公共交通は不要と意見できる機会」は、ドライバー不足など運行可否をあらかじめ協議・判断できる場を意味しており、ニュアンスの修正が必要。
事務局の考え	• 分科会及び協議会において、意見の意図を共有する。

5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー （3）代替手段の検討

	内容
⑫ 第2回市民分科会の意見	＜代替手段に対する公的負担等について＞ • 「代替手段ごとに検討する」とせざるを得ないことは理解。一方で、ぐりーんバスは「50%が合理的」としている点が気になる。実証実験中の乗合タクシーの収支率は数パーセントと考えられるため、救済措置とは理解しつつも、基準が複数あると混乱を招く可能性がある。 • 流山市の収支率基準50%は、県内で最も高い水準にある。市の姿勢、公平の概念、勢いのある流山という観点から、現状で良い気はするが、周辺の取組や書込みの仕方を検討してはどうか。
事務局の考え	• ぐりーんバスの基準と区別化し、より分かりやすくするため、代替手段の検討基準は「地域の実情や利用者実態等に応じ、代替手段ごとに検討」とする。 • 現段階で、本市は代替手段の実例が少なく、基準を数値化・明確化することが困難なため、今後の検討段階において他自治体を参考に基準を検討する。

【参考：柏市の事例】

ステップ３：実証運行に向けた準備

資料７ 実証運行の実施条件（収支見込の条件）

【収支見込の条件】

収支見込の条件は、柏市で実際に運行しているワニバースやカシワニクル、買い物支援タクシーの実績を参考に設定しました。

なお必要な収支見込の数値に留まらず、補助金による補填が極力少なくなるよう安定運行や将来的な自主運行を目指して一層の利用促進や資金調達に取り組みましょう。

１）コミュニティバス・予約型相乗りタクシーの場合

導入システム	必要な収支見込	１日１台運行の場合の利用人数目安
コミュニティバス(小型バス)	３０%	約１００人
コミュニティバス(ワゴン車)	２０%	約３０人
予約型相乗りタクシー	２０%	約２０人

１日１台運行した場合に必要な利用人数の目安を提示していますので、地域の需要と一致しているか確認しましょう。（目安の利用人数は設定する運賃や運行台数等で変動します。）

２）買い物支援タクシーの場合

事業エリア	満たすべき利用者数
概ね 300m四方までの地域	年平均３人/１回運行あたり （週１回運行の場合 13 人/月）

出典：コミュニティ交通導入の手引き 実践編（柏市、令和6年6月）

柏市の手引きにおける各種条件設定

○コミュニティバス，デマンド交通の場合

運行開始	運行継続１年目	運行継続２年目	本格運行移行	本格継続
・小型バス：30%	・30%以上：継続 ・20%以上：見直し継続 ・20%未満：運行終了	・30%以上：継続 ・25%以上：見直し継続 ・25%未満：運行終了	・30%以上：本格移行 ・30%未満：運行終了	・30%以上：継続 ・30%未満：２年連続した場合，運行終了
・ワゴン車：20% （デマンド交通も同条件）	・20%以上：継続 ・15%以上：見直し継続 ・15%未満：運行終了	・20%以上：継続 ・17.5%以上：見直継続 ・17.5%未満：運行終了	・20%以上：本格移行 ・20%未満：運行終了	・20%以上：継続 ・20%未満：２年連続した場合，運行終了

運賃収入で賄えない部分を柏市予算の範囲内で補填

○買い物支援タクシーの場合

運行開始	運行継続・本格運行	本格運行移行
・13人/月	・13人/月 ・月最低利用人数を上回っていれば継続，下回った場合は運行計画見直し又は廃止	・13人/月

運賃収入で賄えない部分を柏市予算の範囲内で補填

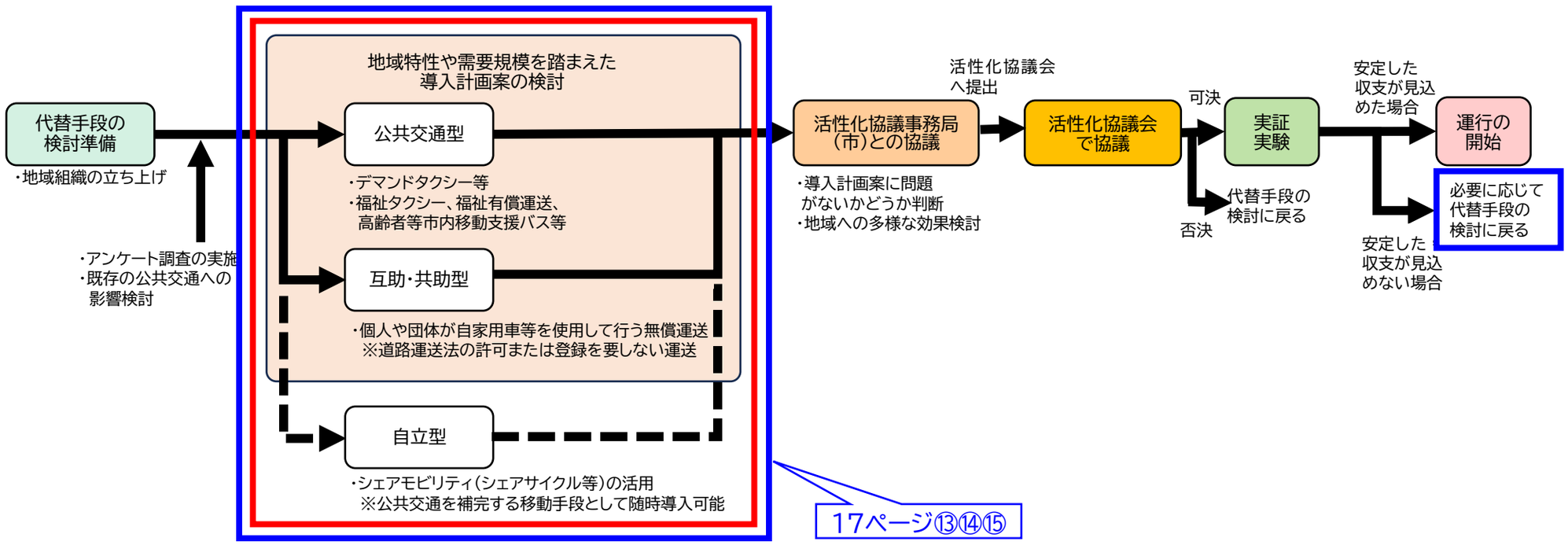
出典：令和5年度第4回柏市交通政策審議会地域公共交通部会 資料5－1

5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー （3）代替手段の検討

第2回市民・事業者分科会協議	内容
分科会意見	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。

見直し案

代替手段の導入検討フロー



5-3 公共交通サービス検討に係る全体フロー （3）代替手段の検討

	内容
⑬ 第2回市民分科会の意見	＜モビリティの分類について＞ • 互助・共助型の例で福祉交通等とまとめているが、バスへの混乗や福祉有償運送といったものは公共交通型のイメージがわく。互助・共助型というとボランティア輸送のようなものをイメージするので、言葉の定義がわかりやすくなると理解が進むのではないか。
事務局の考え	• 「公共交通型」は、デマンドタクシー等に加え、公共交通を補完する移動手段として、福祉タクシー、福祉有償運送、高齢者等市内移動支援バス等を含む区分に変更した。 • 「互助・共助型」は、個人又は団体が自家用車等を使用して行う無償運送（道路運送法上の許可又は登録を要しない運送）を指す区分に変更した。

	内容
⑭ 第2回市民分科会の意見	＜シェアモビリティの設置について＞ • シェアモビリティは代替手段のフローを経ないとおけないのか、それともももっと気軽におけるのか。
事務局の考え	• フローを経なくても設置は可能。 • 誤解を招く可能性があるため、「シェアモビリティの活用　※公共交通を補完する移動手段として随時導入可能」に表現を変更した。

	内容
⑮ 第2回事業者分科会の意見	＜デマンド交通運用における交通事業者への配慮について＞ • 運行時間帯制限による車両・ドライバーの拘束など、デマンド運用における事業者側の実情・負担への配慮が必要。
事務局の考え	• 代替交通手段の導入に当たっては、提供可能なサービス等について、交通事業者と十分に協議する。

1-1 公共交通を利用しにくい地域の改善　公共交通検討地域について

第2回活性化協議会 協議(抜粋)	内容
意見14	• 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。
事務局の考え	• 計画策定時、「流山市立地適正化計画」における、公共交通沿線地域の人口密度の基準値「約51人/ha」を参考に、「50人/ha」を設定した。

【公共交通に関する目標値】

目標とする内容	単位	基準値 平成28年	目標値 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。

参考:流山市立地適正化計画　P.59抜粋

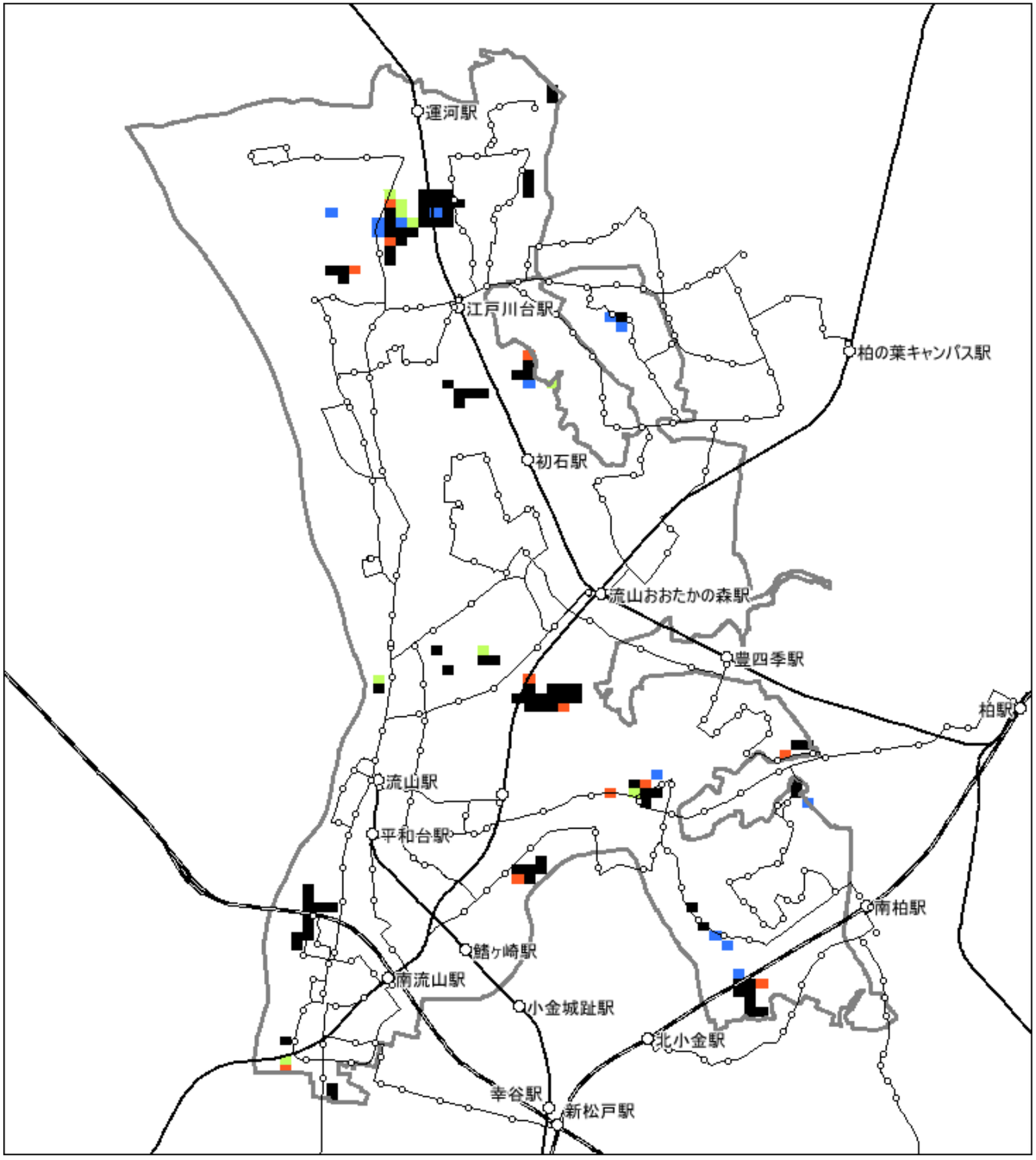
	内容
事務局の考え（修正）	• 改訂準備中の「流山市立地適正化計画」における、公共交通沿線地域の人口密度の現状地「約68人/ha」を参考に、「70人/ha」と設定する。

【公共交通に関する目標値】

目標とする内容	単位	基準値 平成28年	現状値 令和2年	目標値 令和27年
公共交通沿線地域の人口密度	人/ha	約51	約68	約81

参考:改訂準備中の流山市立地適正化計画(案)　抜粋

1-1 公共交通を利用しにくい地域の改善　公共交通検討地域について



20ページ⑯

1haあたりの人数で色分け

■	1haあたり**80人以上**
■+■	1haあたり**70人以上**
■+■+■	1haあたり**60人以上**
■+■+■+■	1haあたり**50人以上**

※現計画では、1haあたり50人以上を検討地域としているため、見直し後は ■ ■ が対象外となるが、これまでの経緯を踏まえ適切に対応を行う。

20ページ⑰

1-1 公共交通を利用しにくい地域の改善　公共交通検討地域について

	内容
⑯ 第3回市民分科会の意見	＜1haあたり70人以上への更新について＞ • 1haあたり50人以上の基準は残すべきではないか。
事務局の考え	• 現計画と同様の根拠に基づき、計画に示す基準は70人以上とする。ただし、これまでの経緯を踏まえ、50人以上の地域についての対応も明記する。

	内容
⑰ 第3回市民分科会の意見	＜「必要な支援を行う」について＞ • 「必要な支援を行う」という表記を見た時に、「必要とは何なのか、いつまでに支援を行うのか」等の疑問が生じるため、別の表記とすることについて検討頂きたい。例えば、「適切な対応を行う」等が考えられる。
事務局の考え	• 「適切な対応を行う」に変更する。

第4章. 基本方針と目標について

	内容
⑱ 第3回事業者分科会の意見	＜基本方針と目標の更新について＞ • これまでの分科会等で流山市における公共交通の課題は、多数議論されている。そのため、第4章. 基本方針と目標について、単なる時点更新とならないよう検討頂きたい（プラスアルファの要素を検討頂きたい）。
事務局の考え	• 第1章で「公共交通を取り巻く現状及び課題」は見直したが、第4章の「基本方針と目標」は現計画を継承することとした。

議題3　流山市地域公共交通計画の見直しについて（議決）

資料3

■ 今後の予定 （可決された場合）

①	10月23日（金）	第3回流山市地域公共交通活性化協議会 議決 （※ 第2期計画の素案について）
②	11月17日（火）	市議会への報告
③	11月20日（金）～12月21日（月）	パブリックコメント実施
④	12月中旬	意見交換会
⑤	1月下旬	第4回流山市地域公共交通活性化協議会 議決 （※ パブリックコメントの意見への対応）
⑥	2月上旬	市議会への報告
⑦	4月1日（木）	第2期流山市地域公共交通計画 策定・公表

