第2期流山市地域公共交通計画（案） 概要版

資料6

1. 背景及び趣旨

- 流山市地域公共交通計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」に基づく、本市の公共交通に関する基本方針を定めるマスタープランです。
- 現在の計画は、令和8年度をもって計画期間が満了を迎えることから、これまでの取組状況や課題を検証するとともに、計画を見直す必要があります。
- 本市では、人口増加や高齢者の高齢化に伴う交通需要が高まる一方、燃料価格の高騰や運転士不足などにより、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。
- また、令和5年の同法改正により、公共交通の維持・再編における連携・協働の重要性が高まっています。
- このような状況を踏まえ、市内の多様な公共交通を総合的に再構築（リ・デザイン）し、利便性の向上と持続可能な公共交通体系の確保を図るため、第2期計画を策定するものです。

2. 第2期計画策定までのスケジュール

- 令和8年10月23日　流山市地域公共交通活性化協議会（計画見直し案の議決）
- 令和8年11月20日～同年12月21日　パブリックコメント実施
- 令和9年4月1日（予定）　第2期流山市地域公共交通計画策定・公表

3. 基本方針と目標

公共交通の課題

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

これらの公共交通の課題を踏まえ、計画の基本方針、目標を以下のように設定しました。

計画の基本方針
公共交通で気軽におでかけできるまち　～おでかけクオリティ向上宣言～

- **目標1**（対応する課題：①②）**移動困難者をなくす公共交通**
- **目標2**（対応する課題：①②③④）**快適に楽しくおでかけできる公共交通**
- **目標3**（対応する課題：④⑤）**市民みんなが責任をもって支える公共交通**

4. 現計画の達成状況

評価指標	令和8年度目標値	令和7年度実績値	達成状況
公共交通アクセス可能圏内人口カバー率	95%	96.5%	○
運転免許を持っていない人の外出回数	3.5回/週	－※	－
市内バス利用者数	609,000人/月	710,040人/月	○
実務者分科会でのダイヤ・ルートの検討数	複数路線	2路線	○
流山ぐりーんバスの収支率	50%（▲50%）	63.5%（▲36.5%）	○

※目標設定時と同条件による調査の実施が困難であったため、算出していない

5. 計画見直しの主なポイント

① 本市における各公共交通機関等の役割（本編2ページ）

- 全国的な事例を鑑み、公共交通機関等の役割に「デマンドタクシー」を追加するとともに、「公共交通機関を補完する移動手段の役割」を新たに追加

② 公共交通検討地域の考え方（本編4ページ）

- 市民の移動実態を踏まえ、目的地（拠点駅）を、「市内の乗降客数3,000人/日以上の鉄道駅」と「市内から路線バスでアクセス可能な駅」に見直し（現計画では市民アンケート上位の駅に限定）
- 立地適正化計画の改定に合わせて、公共交通検討地域となる人口の基準を50人/haから70人/haに見直し

③ 公共交通施策におけるリーディング施策の位置づけ（本編17, 18ページ）

- 交通需要の多様化、燃料価格の高騰や運転士不足などを踏まえ、個別施策「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」、「代替手段導入のルールの運用」、「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」を、新たにリーディング（先行）施策に位置付け

④ 流山ぐりーんバス及び代替手段の検討に係る基準（本編30, 34ページ）

- 流山ぐりーんバス見直し基準に「既存交通への影響を検討すること」を追加
- 代替手段の導入検討フローにおいて、地域特性等に応じた多様な検討を行うことを追加するとともに、収支率だけでなく地域への多様な効果について検討することを追加

6. 第2期計画の評価指標と目標値（左：現状値、右：目標値）

公共交通アクセス可能圏域内の人口の割合（タクシーを除く）	96.5%（令和7年度）	➡	97%（令和13年度）
企業バス等との連携事例	3事業者（令和7年度）	➡	4事業者以上（令和13年度）
市内バス利用者数	710,040人/月（令和7年度）	➡	710,000人/月（令和13年度）
バスロケーションシステムの年間アクセス数	1,085回閲覧（令和8年5月から9月）	➡	10,000回閲覧/年（令和13年度）
流山ぐりーんバスの収支率	63.5%（令和7年度）	➡	55%※（令和13年度）

※ただし社会的な外部要因等によっては中間評価において適宜見直しを行います。

● 公共交通施策（事業）と実施主体　本編P17～24

各目標を達成するために、5つの公共交通施策に取り組む。なお、各公共交通施策の中の個別施策において、市が先導して、活性化協議会において検討・協議を進める施策を『リーディング（先行）施策』と位置づけ。
個別施策における青字◎はリーディング（先行）施策

計画の基本方針

公共交通で気軽におでかけできるまち　～おでかけクオリティ向上宣言～

公共交通施策	個別施策	対応する目標
施策1. 「流山おでかけシステム(※)」のブランディング　本編P19	①公共交通の利用状況・運行状況・取組状況の見える化 ②公共交通の魅せる化・モビリティマネジメント(※)の実施	1 2 3
※)”移動”に”楽しい”という要素を加えた「おでかけ」をよりしやすく、市内の移動を”楽しく”さらに”行きたいところに行ける”ようにするための仕組み。	※)市民や組織・地域の移動状況を「過度に自家用車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと変えていくための、コミュニケーション施策を中心とした取組。	
施策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　本編P20	①◎流山ぐりーんバスの運賃の見直し ②公共交通運賃の定額制度(サブスクリプション)の導入	2 3
2－2 公共交通サービスの向上　本編P21	①◎サービス水準の維持・確保 ②事業者間におけるサービス内容の協議・調整	1 2 3
2－3 公共交通の見直しルールの設定と運用　本編P22	①公共交通の提供ルールの運用 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 ③◎代替手段導入のルールの運用	1 2 3
施策3. 「流山おでかけシステム」のユニバーサルデザイン化※　本編P23	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 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	1
※)あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方		
施策4. 「流山おでかけシステム」による観光の活性化　本編P24	①観光・商工関連団体と交通事業者の連携強化 ②公共交通運賃定額制度の観光施策での活用	2
施策5. 「流山おでかけシステム」のモビリティ革命への対応　本編P24	MaaS(※)や新技術等の実証実験に関する情報提供	2
	※)利用者が多様なモビリティサービス（鉄道・バス・タクシー・自転車・自家用車・カーシェアリングなど）に対して、「1つのサービス」としてアクセスし自由に選択できるようにすること。	