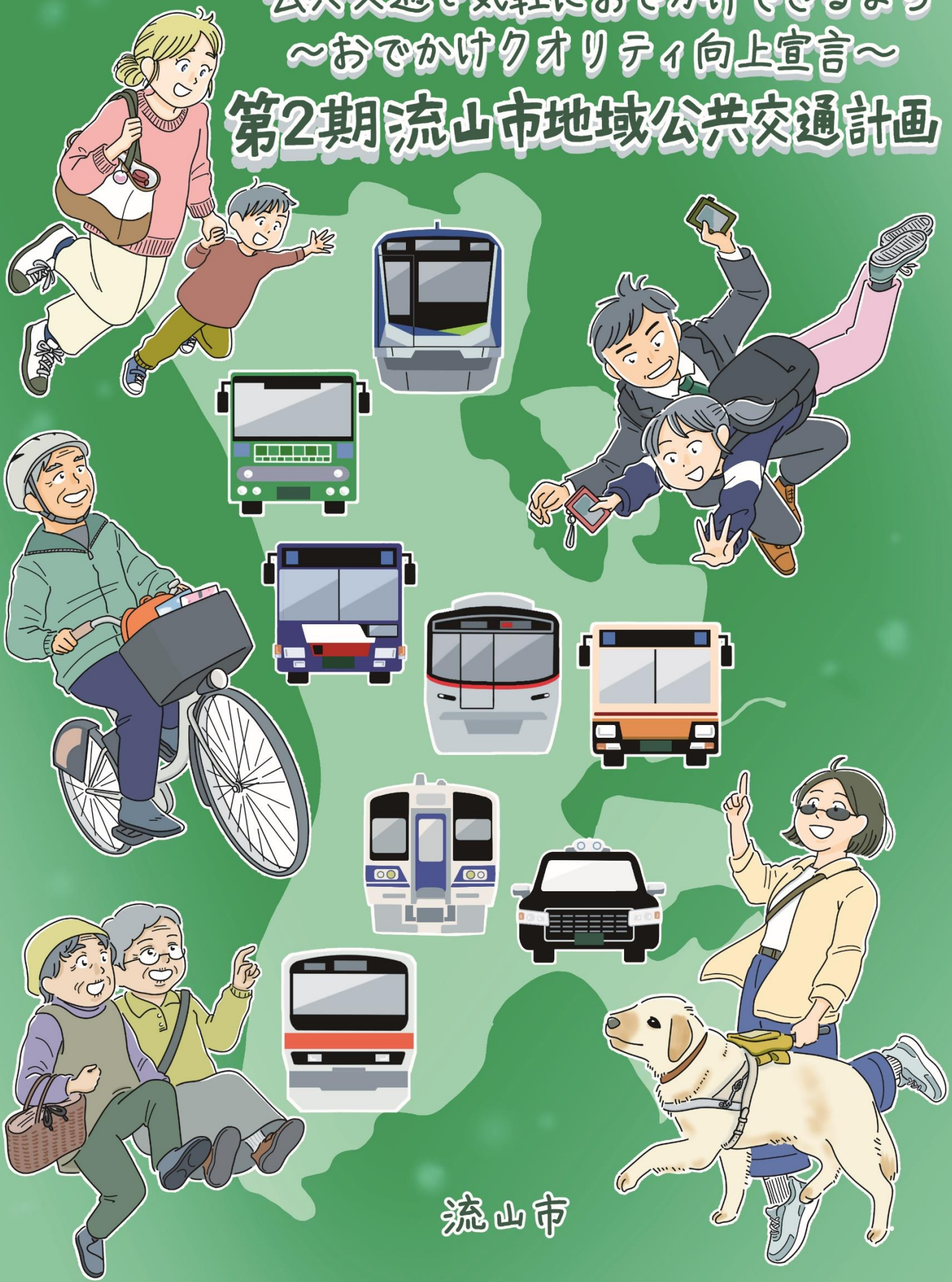
公共交通で気軽におでかけできるまち
～おでかけクオリティ向上宣言～

第2期流山市地域公共交通計画



流山市

はじめに



近年、本市では、つくばエクスプレス沿線の土地区画整理事業が進捗し、定住人口が増加しています。特に子育て世代を中心に多くの方々に選ばれ、移り住んでいただいている一方で、既成市街地では高齢化が進み、運転免許証返納後の移動手段の確保など、日常生活における移動や交通へのニーズがますます多様化しています。

また、公共交通を取り巻く環境は、新型コロナウイルス感染症による移動ニーズの変化に加え、燃料価格の高騰や「２０２４年問題」に伴う深刻な運転士不足などの課題に直面しています。その影響で、本市でも路線バス及び流山ぐりーんバスの減便や廃止を余儀なくされるなど、これまでにない厳しい状況が続いています。

本市では、こうした課題に対応するため、令和４年２月に策定した「流山市地域公共交通計画」に基づき、持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた取り組みを進めており、前期計画の成果を検証するとともに、社会経済状況の変化に適切に対応するため、第２期計画を策定しました。

第２期計画では、前期計画で掲げた「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～」という基本方針を継承し、“移動”に“楽しい”要素を含めた「おでかけ」をキーワードに据えています。

本計画の施策を実現し、地域の公共交通を守り育てるためには、交通事業者や行政の努力だけでなく、公共交通利用者である市民の皆様の積極的な参画が不可欠です。市民・交通事業者・行政、加えて地域の多様な関係者が一体となり、公共交通の将来像を共有しながら、本市が「公共交通で気軽におでかけできるまち」となるよう施策を推進してまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、「流山市地域公共交通活性化協議会」の委員の皆様をはじめ、日頃から公共交通を支えていただいている交通事業者並びに市民の皆様に、心から感謝を申し上げるとともに、市民の皆様におかれましては、公共交通の持続・発展のため、おでかけの際は公共交通機関の御利用をお願い申し上げます。

令和９年４月

流山市長　井崎　義治

目次

第1章. 計画の背景：流山市における公共交通の課題 1
1－1 公共交通を利用しにくい地域の改善 3
1－2 交通需要の多様化への対応 7
1－3 交通事業者間の連携を促す環境の変化 8
1－4 公共交通サービスの現状 9
1－5 行政による公共交通サービスの基準の明確化 9
第2章. 計画の位置づけ 11
2－1 関連法令・計画と本計画との関連性 11
2－2 各法令・計画を根拠とした交通に関する施策 12
第3章. 計画区域と計画期間 15
3－1 計画区域 15
3－2 計画期間 15
第4章. 基本方針と目標 16
第5章. 公共交通施策（事業）と実施主体 17
5－1 各目標を達成するための公共交通施策 17
5－2 個別施策の概要と実施主体 19
5－3 公共交通サービス検討に係る全体フロー 25
（1）公共交通のサービス維持・確保検討ルール 26
（2）導入検討地域での民間事業者による新規サービス提供の検討ルール 27
（3）流山ぐりーんバス導入ルール 28
（4）流山ぐりーんバス見直しのルール 30
（5）流山ぐりーんバスの継続判断（継続・変更・廃止）ルール 31
（6）代替手段の検討ルール 34
第6章. 計画の達成状況の評価 35
第7章. 推進方針 38
第8章. 活性化協議会の運営方針 40
用語解説 42

参考資料編
参考1 一般化時間による交通利便性の評価 参-1
参考2 計画見直しまでの経緯 参-7

第1章. 計画の背景：流山市における公共交通の課題

現在の本市における公共交通体系は、4 事業者による鉄道を主軸として、2 つのバス事業者によるバス路線（市内の主要拠点駅を結ぶ基幹的路線、準基幹的路線及び一般路線）並びに流山ぐりーんバス、複数の事業者によるタクシーが鉄道駅への端末交通としての役割を担っています。（表 1-1、図 1-1）。市域に占める公共交通（用語解説 P.42）のカバー率は高いものの、そのサービスは各事業者個別の提供であり、一体感に欠け、利便性が損なわれている点に課題があります。

国は、地域の移動ニーズを踏まえ、地域が自ら交通をデザインし、持続可能な運送サービスの提供を確保する取組を推進するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、地域交通法（用語解説 P.42））を令和 2 年 11 月に改正しました。この改正により、地方公共団体には、地域の運送サービスの持続可能な提供に係る基本的な方針を定めるマスタープランとなる「地域公共交通計画」の作成が努力義務化され、市の公共交通に対する関与が一層重要となりました。

さらに、令和5年の法改正では、地域公共交通の維持・再編における「連携・協働」の視点が強化され、自治体、交通事業者、住民その他の関係者が一体となって地域の輸送資源を総動員し、交通体系を見直し、再構築していくことの重要性が示されました。こうした法改正の背景には、いわゆるコロナ禍による社会経済情勢の変化、公共交通サービス供給の縮小、燃料価格の高騰、運転士不足など、地域公共交通を取り巻く厳しい環境の変化があります。

これらを踏まえ、本市においても、市内の多様な公共交通等を貴重な“輸送資源”と捉え、これらを統合的に再構築（リ・デザイン）し、利便性の向上と人口増加等による交通需要の高まりへの対応を図りながら、持続可能な公共交通体系を構築していくため、第2期流山市地域公共交通計画を策定するものです。

表1-1　本市における各公共交通機関等の役割

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） （用語解説 P.42）
	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等の通院・買い物支援といった役割を担う交通機関

※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。

表 1-2　公共交通機関を補完する移動手段の役割

福祉タクシー	高齢者や障害児者等、ひとりで交通機関を利用することが難しい方を対象に、ストレッチャーや車椅子のまま乗ることができる福祉車両等を使用して移動をサポートする専門のタクシー。民間事業者によって運行され、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。
福祉有償運送	ひとりで交通機関を利用することが難しい方を対象に、車での移動、乗り降りの介助、通院や買物の付添を有償で提供するもので、市が主宰する協議会での協議を経て、国の登録を受けた NPO 法人等が自家用自動車を使用して行うサービス。利用に際しては、障害児者や要介護認定を受けている方が福祉有償運送事業者に会員として登録することで、本人及びその付添人が利用することができる。
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
高齢者等市内移動支援バス	高齢者等の移動手段を確保するため、市内で送迎バスを運行している企業等の協力のもと、指定された送迎バスに空席がある場合、無料で乗車することができる移動支援サービス。
高齢者外出支援サービス	ひとり暮らしの高齢者又は高齢者のみの世帯の方で、一人での外出が困難な方に対して、受託事業者が移送車両で自宅の玄関から病院や介護保険サービス事業所の入り口までの移動及び乗降時の介助（手を添える程度）を行うサービス。

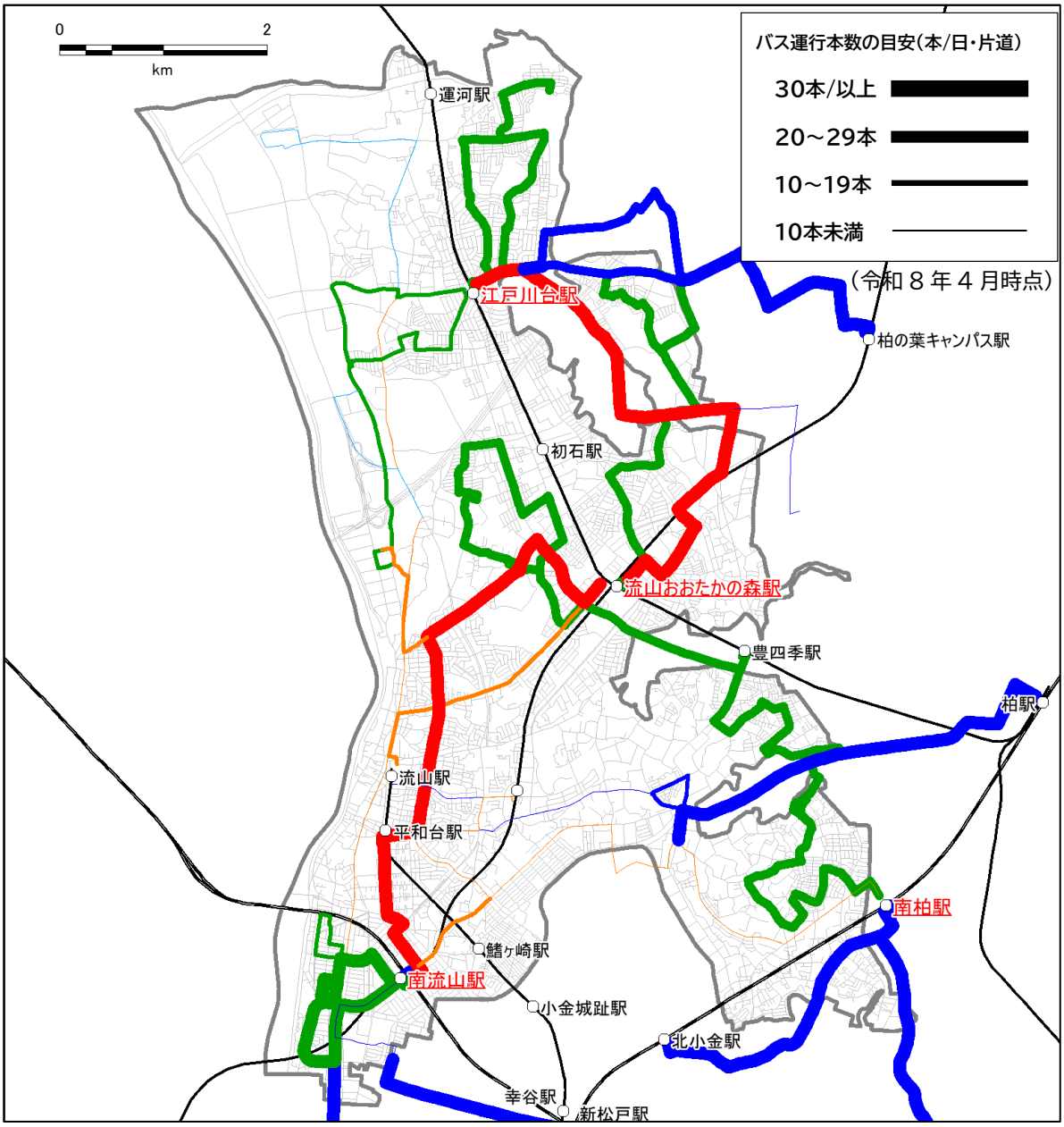


図 1-1　本市の公共交通網

1－1　公共交通を利用しにくい地域の改善

前期計画策定のために実施した市民アンケートにおいて、「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。

公共交通での移動ニーズが高い目的地について、日常的な利用としては、各地域で最寄となる駅の周辺に立地する施設に加え、路線バスにより接続されている市外駅へのニーズが高く、流山おおたかの森駅周辺施設及び市役所等については、非日常的な利用として、市内のいずれの地域（北部、中部、南部、東部）においてもニーズが高いことが分かりました。

公共交通での移動ニーズが高い目的地（拠点駅）

【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
・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

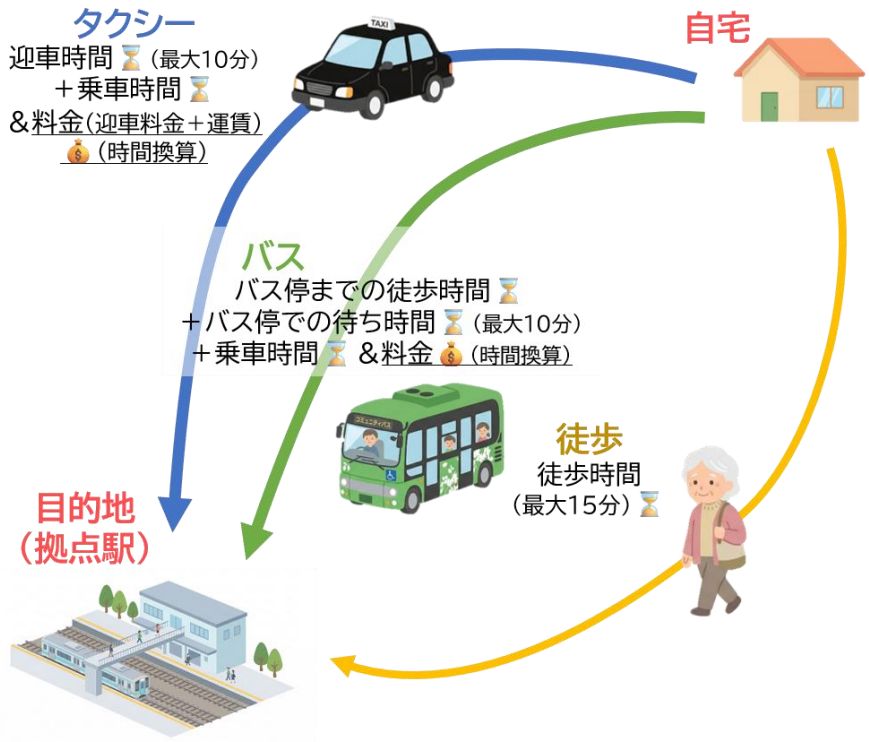
※赤字の目的地は、非日常として、市内のいずれの地域においてもニーズが高い
黒字の目的地は、日常利用として、各地域の最寄となる拠点駅に対してニーズが高い
1日の平均乗降客数 3,000 人以上が対象
市外駅は、市内から路線バス及び流山ぐりーんバスでアクセス可能な駅

これらの移動ニーズを踏まえると、日常的には、**各地域の最寄となる拠点駅までの行きやすさを確保することが必要**であり、非日常的なニーズについては、日常的な移動における公共交通を利用しにくい地域を特定することで、**地域の移動ニーズに概ね対応できる**ものと考えられます。

公共交通での移動ニーズが高い目的地に対する現状の公共交通のサービス水準を把握するため、市内全域を100m四方のメッシュに分割し、各メッシュからの一般化時間※(参考資料 P.1)を算出しました。算出結果より、公共交通での移動ニーズの高い目的地へ相対的に行きにくく、一定以上の人口集積がある地域を、日常・非日常の利用に応じ、以下のように『公共交通検討地域(参考資料 P.5)』と定義しました。

公共交通検討地域の定義	
日常利用	• 各地域の最寄拠点駅については、一般化時間が 30 分以上かつ人口 70 人/ha 以上のメッシュ （各メッシュから最寄拠点駅に対して評価）
非日常利用	• 流山おおたかの森駅周辺施設、市役所等については、一般化時間が 60 分以上かつ人口70 人/ha 以上のメッシュ （市全域のメッシュについて評価）

一般化時間の計算方法



※一般化時間とは、交通に係る費用を時間換算し、所要時間と合計して評価する考え方です。

1 計画の背景
2 計画の位置づけ
3 計画区域と計画期間
4 基本方針と目標
5 公共交通施策（事業）と実施主体
6 計画の達成状況の評価
7 推進方針
8 活性化協議会の運営方針
用語解説

その結果、現状の公共交通サービスでは、以下に示すメッシュが公共交通検討地域に該当することが分かりました（図 1-2）。

なお、市役所等については、該当メッシュはありませんでした。

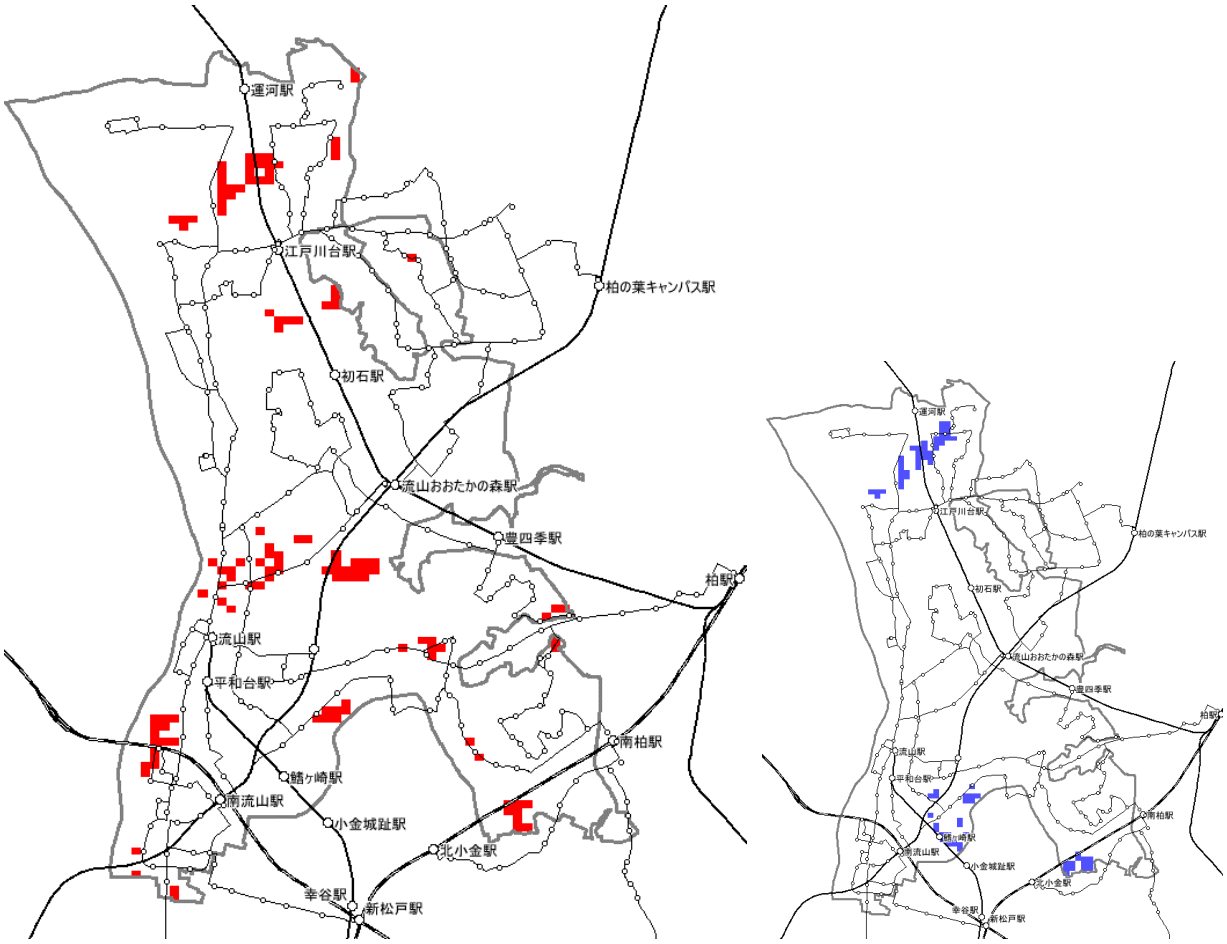


図 1-2　公共交通検討地域　（令和8年4月時点）

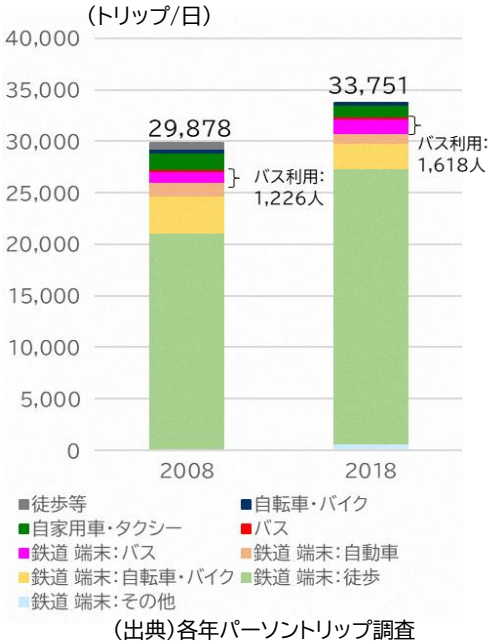
（左：【日常利用】最寄拠点駅周辺施設に対する　右：【非日常利用】流山おおたかの森駅周辺施設に対する）

※民間バス路線の新規開設や既存路線バスの経路変更・路線の廃止、土地区画整理事業の進捗に伴う道路の整備・宅地の供給などに合わせ、公共交通検討地域は、適時見直しを行います。

1－2　交通需要の多様化への対応

つくばエクスプレス沿線での土地区画整理事業が進捗し、人口増加が続いています。特に、子育て世代等の若い世代の流入が顕著で、それに伴い、東京区部への鉄道での通勤等の需要が増加するとともに、駅への端末交通としてのバス利用も増加しています（図 1-3）。

一方、高齢化の進展により高齢者の外出も増加しており、それに伴い、バスの利用も増加しています（図 1-4）。

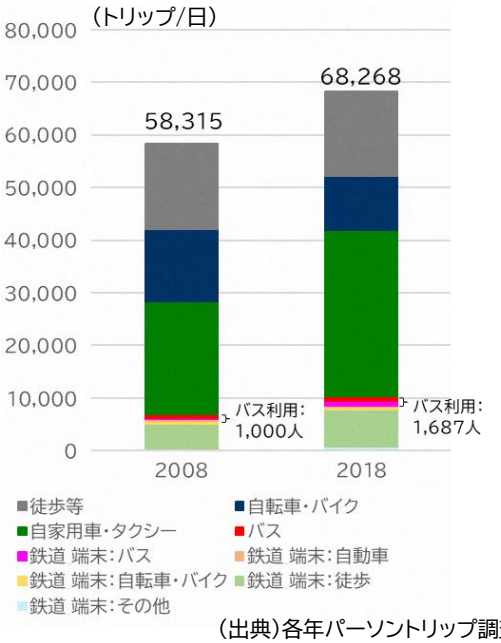


（出典）各年パーソントリップ調査

図 1-3　非高齢者の市内から東京区部への交通需要

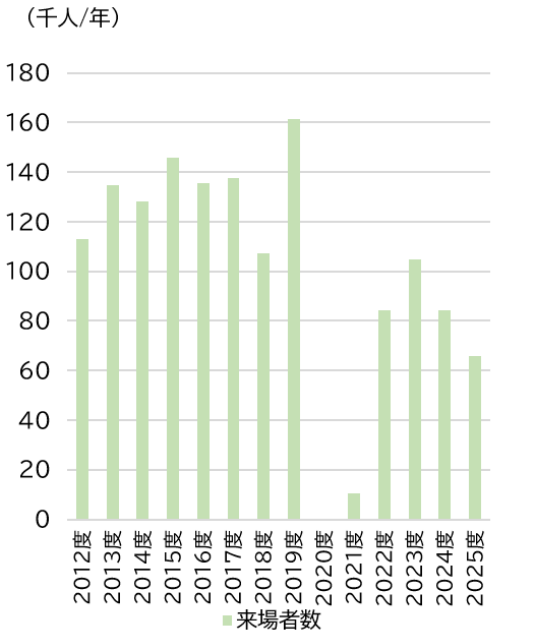
また、イベントの開催時には、多くの来訪者が訪問しています（図 1-5）。

このように、本市における交通需要は多様化しており、これらに対応した公共交通の確保が課題です。



（出典）各年パーソントリップ調査

図 1-4　市内高齢者（65 歳以上）の全目的交通機関別発生量



（出典）流山市 HP（イベント来場者実績）

図 1-5　イベントにおける来訪者数

1－3　交通事業者間の連携を促す環境の変化

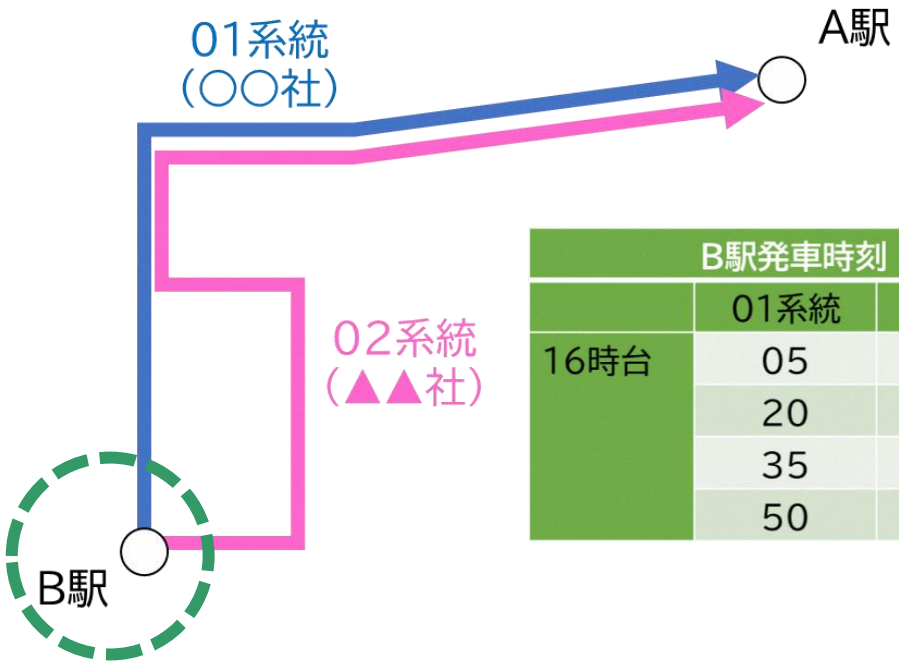
市内には多様な公共交通が存在し、複数の交通事業者によりサービスが提供されています。

これまで、鉄道のダイヤにあわせてバスのダイヤを見直す等、鉄道とバスとの調整は実施されてきましたが、バス事業者間の直接的な調整については、独占禁止法の制約(用語解説 P.42)もあり困難でした。このことにより、例えば下図に示すように複数の事業者が同一区間で運行する路線において、運行間隔にバラつきがあるなど、地域の公共交通サービス全体の観点から課題がありました。

しかしながら、令和２年に地域公共交通活性化再生法の改正とあわせ、独占禁止法の特例法(用語解説 P.42)が成立し、国土交通大臣の認定を受けることでバス事業者間によるダイヤ・ルート・運賃等の調整が可能となり、事業者間の連携強化により、効率的に利便性の向上を図れる可能性が広がりました。

異なる事業者による運行で課題となる例

B 駅周辺から A 駅までバスを利用する利用者の一部はどちらの路線も選択できると考えられる。現状ではバス事業者間による調整が難しいが、これらの路線を共同で経営する認可を受けることで、ダイヤ調整が可能となり、公共交通サービスの向上が見込まれる。

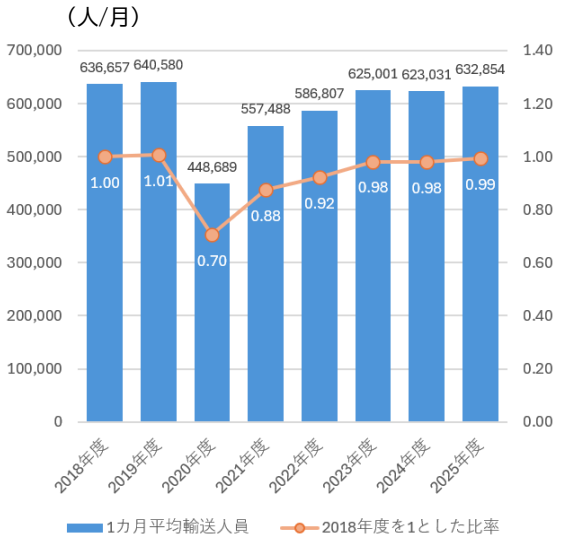


B駅発車時刻

	01系統	02系統
16時台	05	00
	20	
	35	30
	50	

1－4　公共交通サービスの現状

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）。



（出典）バス事業者提供データ

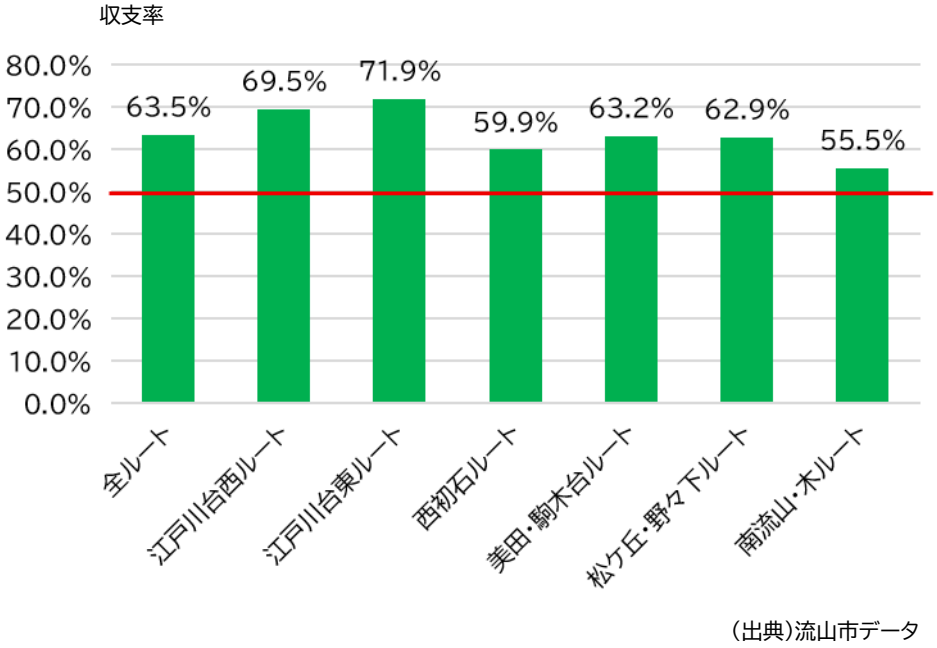
図 1-6　市内を経由する民間バス路線の利用者数の推移

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。

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（図 1-7）において運行してきましたが、今後も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一方、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。

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などから運賃改定を実施しましたが、流山ぐりーんバスの持続的な運行のためには、今後の物価高騰等を見込んで、運賃水準の見直しが必要です。



（出典）流山市データ

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

表 1-3　市内公共交通における主な運賃・料金比較

交通手段	運賃・料金			
路線バス	東武バス		京成バス千葉ウエスト	
	0.1-2.5km	200 円	0.1-2.0km	190 円
	2.5-3.5km	240 円	2.0-4.0km	230 円
	3.5-4.5km	280 円	4.0-5.5km	320 円
	4.5-6.5km	340 円	5.5-6.5km	360 円
			6.5-7.5km	400 円
			7.5-8.5km	430 円
			8.5-10.5km	500 円
タクシー	迎車回送料金　500円 料金：1.06kmまで 500 円（その後、0.221kmごとに 100 円加算）			
流山ぐりーんバス	■全ルート（75 歳以上の市民は、流山ぐりーんバス高齢者割引証を提示することで大人運賃の半額） 現金払（IC カード払）			
	3.0km未満	180 円（178 円）	6.0-6.5km	320 円（315 円）
	3.0-3.5km	200 円（199 円）	6.5-7.0km	340 円（336 円）
	3.5-4.0km	220 円（220 円）	7.0-7.5km	360 円（356 円）
	4.0-4.5km	240 円（231 円）	7.5-8.0km	380 円（377 円）
	4.5-5.0km	260 円（252 円）	8.0-8.5km	400 円（398 円）
	5.0-5.5km	280 円（273 円）	8.5-9.0km	420 円（419 円）
	5.5-6.0km	300 円（294 円）	9.0km-	440 円（440 円）

（出典）バス事業者、流山市 HP（令和 8 年10月時点）

第2章. 計画の位置づけ

2－1　関連法令・計画と本計画との関連性

流山市地域公共交通計画（以下、「本計画」）は、流山市総合計画等を上位計画として、これらとの調和をとりつつ、関連する計画に基づき実施されている施策との連携を図ることにより、本市の公共交通施策の方向性を定めるものです（図 2-1）。

なお、つくばエクスプレスの開業を見据え、市内公共交通体系の方針を検討した『流山市公共交通体系策定調査（平成 17 年 3 月）』における公共交通体系の方針も参考とします。また、施策を通じ「持続可能な開発目標（SDGs）（用語解説 P.43）」の達成にもつなげていきます（本計画と関連のある目標「3」「8」「9」「11」「17」）。

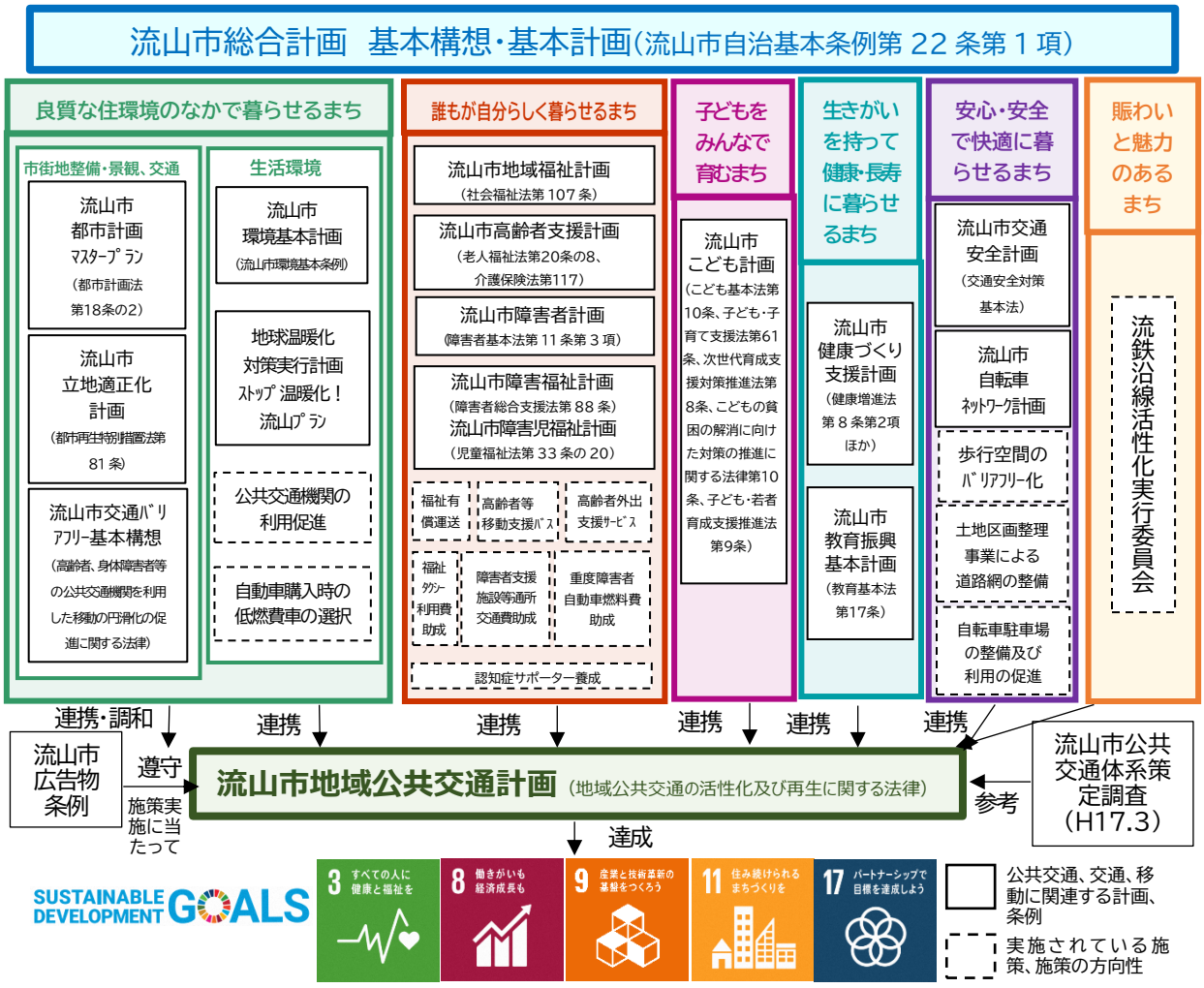


図2-1　関連法令・計画と本計画との関連性

表　本計画によって達成を目指す「持続可能な開発目標(SDGs)」のターゲット

目標	ターゲット	
目標3	3.6	2020 年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。
目標8	8.9	2030 年までに、雇用創出、地方の文化振興・産品販促につながる持続可能な観光業を促進するための政策を立案し実施する。
目標 9	9.1	すべての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靭(レジリエント)なインフラを開発する。
目標11	11.2	2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。
目標17	17.17	さまざまなパートナーシップの経験や資源戦略を基にした、効果的な公的、官民、市民社会のパートナーシップを奨励・推進する。

2－2　各法令・計画を根拠とした交通に関する施策

表2-1に、本計画に特に関連がある計画(地域交通法に連携や調和の確保について規定されているなど、公共交通との親和性が高いまちづくりに関連する記述があるもの)等についてその概要を示します。

表2-1　本計画に特に関連がある計画等

※公共交通に関するものを抜粋

計画等	公共交通に関連する記載内容等
流山市総合計画 (令和2年3月)	流山市総合計画(基本構想・基本計画)では、基本政策の一つである『良質な住環境のなかで暮らせるまち』において、「公共交通ネットワークの充実」を挙げており、施策の展開方向として以下のように記述されています。 ・地域公共交通計画の策定 ・流山ぐりーんバスなど地域に適した公共交通の実現 ・超高齢社会(用語解説 P.43)に対応した新たな移動手段の確保 ・民間路線バス事業者に対する路線の新設・改善などの要望 ・バスマップなどの利用者に分かりやすい総合的な公共交通サービスの情報提供
流山市都市計画 マスタープラン (令和2年4月)	分野別まちづくりの基本方針における『道路・交通網整備の基本方針』において、以下に示す公共交通網等の整備が掲げられています。 ・地域公共交通ネットワーク a.市内の公共交通の実態調査を行い、地域公共交通網形成計画を策定するとともに、地域に適した公共交通の実現を目指します。 b.超高齢社会に対応した公共交通体系の確保に努めます。 ・駅舎及び駅前広場 a.駅舎や駅前広場は、まちの玄関口及び人々が行き交う拠点であることから、利用者の利便性に配慮した整備を推進します。

<table>
<tr><th>計画等</th><th>公共交通に関連する記載内容等</th></tr>
<tr><td>流山市立地適正化計画
（平成29年3月）</td><td>
『居住誘導区域』(※1)の設定および居住誘導を図るための公共交通施策が以下のように示されています。
①地域公共交通ネットワークの充実
・ 民間路線バス事業者に対して路線の新設や改善などを要望するとともに、流山ぐりーんバスなど地域に適した公共交通の実現を目指します。また、超高齢社会に対応した新たな移動手段の確保を図ります。
②公共交通の魅せる化
・ 流山市公共交通マップの配布、経路検索サイトやアプリの周知・拡充、バスの乗り方教室等を通じて、自家用車から公共交通への転換を促進します。
③広域交通ネットワークの充実
・ つくばエクスプレスの車両編成 8 両化・東京駅延伸の早期実現を鉄道事業者へ要望します。
※1 居住誘導区域：人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティ機能が持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域

一方、『都市機能誘導区域』(※2)については、以下の鉄道駅から概ね半径 800m 圏内の区域として、この区域内に都市機能の誘導を図っていくことが示されています。
■都市機能誘導区域
以下の鉄道駅から概ね半径 800m圏の区域。ただし、流山おおたかの森駅と流山セントラルパーク駅間は、都市計画道路が多く整備されている区域であるため、これらの駅から半径 800m 圏外となる市野谷周辺について都市機能誘導区域と設定。
<table>
<tr><th>流山市都市計画マスタープランでの位置づけ</th><th>駅名</th><th>都市機能誘導区域名</th></tr>
<tr><td>流山新拠点</td><td>流山おおたかの森駅</td><td>流山おおたかの森駅周辺地区</td></tr>
<tr><td>副次交流拠点</td><td>南流山駅</td><td>南流山駅周辺地区</td></tr>
<tr><td>ｽﾎﾟｰﾂ・文化交流拠点</td><td>流山ｾﾝﾄﾗﾙﾊﾟｰｸ駅</td><td>流山ｾﾝﾄﾗﾙﾊﾟｰｸ駅周辺地区</td></tr>
<tr><td rowspan="8">地域生活拠点</td><td>運河駅</td><td>運河駅周辺地区</td></tr>
<tr><td>江戸川台駅</td><td>江戸川台周辺地区</td></tr>
<tr><td>初石駅</td><td>初石駅周辺地区</td></tr>
<tr><td>流山駅</td><td rowspan="3">流鉄沿線地区</td></tr>
<tr><td>平和台駅</td></tr>
<tr><td>鰭ヶ崎駅</td></tr>
<tr><td>豊四季駅（柏市域）</td><td>豊四季駅周辺地区</td></tr>
<tr><td>南柏駅（柏市域）</td><td>南柏駅周辺地区</td></tr>
</table>
※2 都市機能誘導区域：居住誘導区域内に設定されるものであり、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の拠点で維持・確保することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図るとともに、一定の機能を確保することにより都市の活力を維持していく区域
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>計画等</th><th>公共交通に関連する記載内容等</th></tr>
<tr><td>流山市公共交通体系策定調査
（平成17年3月）</td><td>本調査において、流山市の公共交通体系の方針が以下のように示されています。
<table>
<tr><td>鉄道を主軸とした体系的な公共交通体系の構築</td><td>・鉄道を主軸に流山市の幹線となる公共交通網を構築。
・鉄道と端末交通（徒歩、自転車、バス等）との連携により、駅の近くだけでなく、広く市域に公共交通の利便性を広げる。
・このような交通体系を構築することにより、つくばエクスプレスをはじめとした鉄道の利用促進及び自動車だけに頼らない交通体系を構築。</td></tr>
<tr><td>駅の端末交通機関の充実</td><td>①駅周辺の歩行・自転車環境の充実
駅周辺では、徒歩及び自転車で駅に行くことができるよう、歩行・自転車環境等の充実を図る。
②需要が見込まれる徒歩圏外の地区でのバス路線配置
徒歩圏外で、かつ人口が多く、バスの需要の見込まれる地区では、バス路線の配置を検討する。
③需要が見込まれない徒歩圏外の地区での対応
徒歩圏外で需要の見込まれない地区では、バスを導入することは非効率となるため、個別の交通機関（自転車、タクシー、福祉タクシー等）での移動を基本とする。</td></tr>
<tr><td>鉄道での移動不便区間の補完</td><td>上記に加えて、鉄道での移動不便区間でかつ多くの人の利用が見込まれる区間や、または、市内各地から市役所への区間など、戦略的に移動性を確保する必要がある区間は、バス交通の配置を図る。</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>流山市交通バリアフリー基本構想
（平成18年3月）</td><td>重点整備地区（旅客施設を中心とした地区、高齢者・障害者などが利用する施設が集まった地区）として江戸川台及び南流山、重点整備候補地区として、運河駅、初石駅、流山駅が位置づけられています。
これらの地区において、鉄道駅の昇降施設整備・多目的トイレの整備・誘導ブロック等の整備、駅前広場の誘導ブロック・案内サイン・歩道の段差解消等の整備を進めていくとされています。
なお、つくばエクスプレスの鉄道駅については、今後の駅利用の変化を考慮し、公共公益施設までの経路の整備について検討していくとされています。</td></tr>
</table>

第3章. 計画区域と計画期間

3－1　計画区域

計画区域は、流山市全域とします（図 3-1）。

なお、隣接市内の一部の駅周辺が流山市民の生活圏域となっている現状を踏まえ、施策展開に当たっては、必要に応じて、近隣市とも連携し、取り組みます。

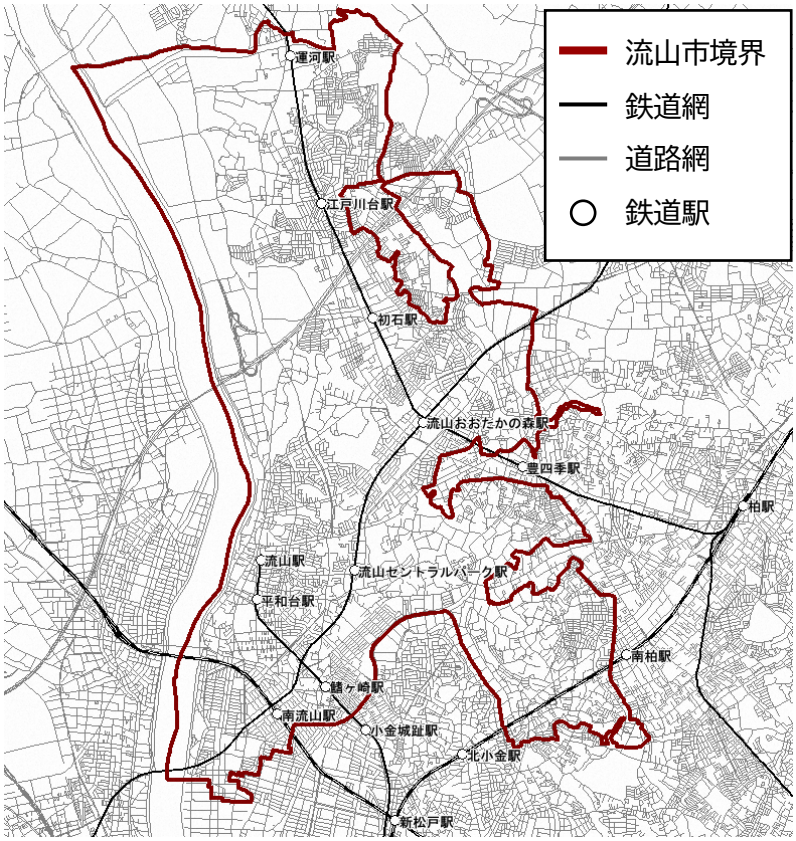


図3-1　計画区域

3－2　計画期間

本計画の計画期間は、**令和9年4月～令和 13 年度（5年）**（※）とします。

なお、計画期間内であっても、必要に応じて見直しを行っていくものとします。

※計画期間：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（実践編）」（令和 5 年 10 月 国土交通省）において、原則5年程度とされていることに基づき設定。

第4章. 基本方針と目標

第1章に挙げた本市における公共交通における5つの課題を踏まえ、前期計画の方針を引き継ぎ『**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～**』を基本方針としました。本計画では、市内公共交通の一体化による「流山おでかけシステム」を確立し、公共交通の利用のしやすさを高め、おでかけをよりしやすいもの、より楽しいものにしていくことによって、公共交通で気軽におでかけできるまちの実現を目指します。

この方針に沿って本計画で達成すべき3つの目標を掲げ（図4-1）、これらの目標を達成するための施策を実施していきます（施策の内容は第5章参照）。

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

- 高齢者や子育て世代等が、自家用車に頼らずに移動できます
- 公共交通検討地域が解消されます
- 高齢者・障害者等、単独で公共交通の利用が困難な方々（移動制約者）については、福祉政策と連携し、移動手段を確保します

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

- 公共交通を利用して、市内をシームレスに移動できます
- 基幹的・準基幹的なバス路線のサービスが維持されます
- 来訪者も公共交通を利用して市内を周遊できます

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

- 利用することで、公共交通機関を支えます。
- 公共交通施策に対する透明性を高めます

図4-1　基本方針と目標

■本計画における「おでかけ」の考え方
一般的に使われる言葉で「モビリティ（移動可能性）」というものがありますが、市民の生活を支える公共交通の役割として、単に移動できるだけでなく“移動自体が楽しく”さらに”行きたいところに行ける”ことが重要であると考えます。そこで本計画では、”移動”に”楽しい”という要素を含めた言葉として、「おでかけ」という表現を用いています。

第5章. 公共交通施策（事業）と実施主体

5－1　各目標を達成するための公共交通施策

各目標を達成するために、5つの公共交通施策に取り組みます（図5-1）。
本計画では、公共交通の存在に気付いてもらうための「見える」取組み、公共交通でおでかけする魅力を PR する「魅せる」取組み、利用実態やニーズに合わせた「見直す」取組みのサイクル(用語解説 P.43)により「流山おでかけシステム」を確立し、公共交通サービスの改善を図るものです。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』と位置づけます（図 5-2）。各施策の個別施策については、5-2 個別施策の概要と実施主体で示します。

公共交通施策		個別施策
施策1. 「流山おでかけシステム」のブランディング　P.19		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
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　P.20	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
	2－2 公共交通サービスの向上　P.21	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
	2－3 公共交通の見直しルールの設定と運用　P.22	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
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　P.23		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
施策4. 「流山おでかけシステム」による観光の活性化　P.24		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
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　P.24		MaaS や新技術、環境配慮に資する技術等の実証実験に関する情報提供

図5-1　公共交通施策（事業）と実施主体
※青字◎は、リーディング（先行）施策を表す。

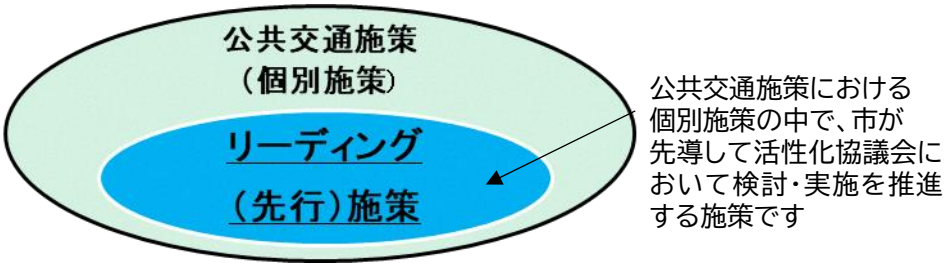


図5-2　リーディング(先行)施策の位置づけ

実施主体	対応する目標
流山市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、市民(関係団体)	1 2 3
流山市、バス事業者、鉄道事業者(参画希望者)	2 3
流山市、バス事業者及び他の交通事業者(参加希望者)	1 2 3
流山市、市民、バス事業者、タクシー事業者	1 2 3
流山市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、市民(関係団体)、警察	1
流山市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、観光・商工関連団体(㈱流山ツーリズムデザイン、流鉄沿線活性化実行委員会、観光協会、商工会議所など)	2
流山市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者	2

及び各目標との関連性

5－2　個別施策の概要と実施主体

個別施策に関する実施状況や課題を踏まえて、各施策に関する個別施策、実施主体、実施エリア及び実施年度を見直したものについて以下に示します。

施策	1.「流山おでかけシステム」のブランディング	目標1	目標2	目標3	SDGs への対応
		○	○	○	3 すべての人に健康と福祉を / 17 パートナーシップで目標を達成しよう

個別施策

①公共交通の利用状況・運行状況・取組状況の見える化

- バスの利用状況や運行状況に関するデータを、市のホームページや SNS 等で公表し、利用実態が把握できるようにする等、分かりやすさの向上を図ります。

②公共交通の魅せる化・モビリティマネジメントの実施

- 市内の公共交通に対する認知度を高め、利便性を魅せることで、自家用車から公共交通への転換や市外からの来訪者への PR を促進します。
- また、公共交通の安全な運行環境の確保に向けて、交通ルールに関する啓発を行い交通安全に対する意識の向上を図ります。
- 「公共交通の見える化」他個別施策により構築を目指す、一体化された公共交通体系「流山おでかけシステム」について、モビリティマネジメント(用語解説 P.43)を通じ、ブランディング・魅せる化を図ります。
- 上記に示す公共交通の魅せる化・モビリティ・マネジメントの実施は、環境負荷低減の観点を踏まえて実施します。

実施状況

- ① 市内の公共交通サービスを一元化したポータルサイトを、令和８年５月に開設
- ② 流山市公共交通マップを作成し配布（令和８年情報更新）
- ② 令和７年流山市民まつりに、ぐりーんバス車両展示を実施

実施主体	流山市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、市民（関係団体）
実施エリア	流山市全域
関連計画	環境基本計画、自転車ネットワーク計画、交通安全計画

実施年度

施策	実施事項	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
①	公共交通の利用者数や事業者の取組内容等について公開	→	→	→	→	→
②	・公共交通に対する認知度向上、利用促進に係るPR施策を実施	→	→	→	→	→

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	目標1	目標2	目標3	SDGs への対応
			○	○	

個別施策

①◎流山ぐりーんバスの運賃の見直し

- 民間路線バスとの平準化や、燃料価格及び人件費等の高騰による運行経費の増加を考慮して、更なる運賃見直しを行い、運行を持続します。

②公共交通運賃の定額制度（サブスクリプション）の導入

- 市内の公共交通が一日乗り放題となる切符等、一定の運賃で市内の公共交通が利用できるサービスの導入について、利用者の利便性に配慮したサービス内容（チケット形式・販売方法・対象路線など）を含めて、活性化協議会で検討し、導入につなげていきます。

実施状況

- ①　令和５年11月に流山ぐりーんバス運賃改定を実施

実施主体

流山市、バス事業者、鉄道事業者（参画希望者）

実施エリア

流山市全域

実施年度

施策	実施事項	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
①	運賃変更の検討	⇢	⇢	⇢	⇢	⇢
	市民参加等必要な手続きの実施	↓	⇢	⇢	⇢	⇢
	変更運賃による運行の開始、変更結果の協議会への報告		↓	→	→	→
②	活性化協議会において課題等について検討し、方針が決まり次第具体化を図る	⇢	⇢	⇢	⇢	⇢

→ ・・・・実施段階　⇢ ・・・・検討段階

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

2-2. 公共交通サービスの向上

目標1	目標2	目標3	SDGs への対応
○	○	○	3 すべての人に健康と福祉を / 9 産業と技術基盤の基盤をつくろう / 11 住み続けられるまちづくりを

個別施策

①◎サービス水準の維持・確保

- バス路線のサービス水準の維持・確保の考え方は、以下のとおりとします。

市内基幹的路線	市内準基幹的路線	地域間路線	流山ぐりーんバス
30本／日以上を維持※	15 本／日以上を検討	現行水準維持	30本／日以上を検討

- このサービス水準は、今後の利用状況や開発等の進展に応じ、見直しを行っていくこととします。
- サービス維持・確保のため、市は事業者に対し必要な支援策を検討するとともに、事業者は経費削減や需要維持・喚起に努めます。
- なお、事業者は、市内基幹的・市内準基幹的路線及び地域間路線のサービス水準の維持・確保が困難となった場合には、速やかに協議会へ報告し、協議会はサービス維持に向けた検討を行います。必要に応じ、「地域旅客運送サービス継続事業」等の活用について検討します。（P.25、26）

②事業者間におけるサービス内容の協議・調整

- 分かりやすいバスの案内・周知方法など、サービスの一体化に向け、市及びバス事業者は、協議を行います。
- 市は、事業者間で異なるダイヤやルート等の調整について検討します。

※施策の検討・実施にあたって、独占禁止法特例法による認可の必要が生じた場合、共同経営計画等を作成します。

実施状況
- ①　京成バス初石線（流 01・02 系統）に対して、令和 6 年 1 月から 12 月にかけて支援を実施

実施主体　流山市、バス事業者及び他の交通事業者（参加希望者）

実施エリア　流山市全域

実施年度

施策	実施事項	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
①	・必要な支援策について検討・協議	---→	---→	---→	---→	---→
	・市内基幹的路線等のサービス水準の維持・確保	——→	——→	——→	——→	——→
②	サービス内容の協議・調整	---→	---→	---→	---→	---→

——→ ····実施段階　　---→ ····検討段階

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

2-3. 公共交通の見直しルールの設定と運用

目標1	目標2	目標3	SDGs への対応
○	○	○	3 すべての人に健康と福祉を / 11 住み続けられるまちづくりを / 17 パートナーシップで目標を達成しよう

個別施策

①公共交通の提供ルールの運用

- 公共交通の提供ルール（基準、検討のフロー）（P.25～34）に基づき、公共交通導入等に関する検討を進めます。

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

- 流山ぐりーんバスの導入・継続・変更・廃止について、市民の意向も踏まえながら、市は本計画で定めるルール（基準、検討フロー）に沿って検討し、活性化協議会で協議します。（P.28～33）
- 市は、流山ぐりーんバスの収入増加に向けた取り組みを検討します。

③◎代替手段導入ルールの運用

- バスの運行が難しい地域に対して、ルールに基づき、市民の要請に応じて、乗合タクシーや相乗り等のタクシーの活用も含めた代替手段を市民と協働で検討します。
- 検討内容については、活性化協議会に報告し、ルールを含めて、導入について協議します。（P.34）

実施状況

- ①・②・③ ルールに基づき、流山ぐりーんバスの変更（西初石ルート、美田・駒木台ルートの変更及びバス停追加）、代替手段導入に関する検討（八木南団地地区乗合タクシー実証実験）を実施

実施主体

流山市、市民、バス事業者、タクシー事業者

実施エリア

市内の公共交通検討地域、流山ぐりーんバスが運行されている地域、路線バスや流山ぐりーんバスの廃止により新たな公共交通が必要となった地域

実施年度

施策	実施事項	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
①	・流山ぐりーんバスのルールの周知・運用 ・代替手段の検討ルールについて、活性化協議会において協議検討	――	――	――	――	――
②	・既存路線の評価及び変更・廃止の必要があった路線の協議 ・提案された新路線について協議 ・協賛金、基金創設等、収入増に向けた取り組みの検討	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -
③	・代替手段の導入・継続・変更・廃止のルールを検討 ・代替手段導入検討の必要性が生じた場合、同ルールに沿って手段を検討	- - -	- - -	- - -	- - -	- - -

―― ····実施段階　　- - - ····検討段階

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	目標1	目標2	目標3	SDGs への対応
		○			

個別施策

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

- 市及び交通事業者は移動支援に関する取組の継続に努めるとともに、障害者・高齢者に対する施策の周知・拡充に努めます。
- 協議会・市は、福祉施策や子育て施策（高齢者等移動支援バス、福祉有償運送、福祉タクシー、高齢者外出支援サービス等（P. 11））との連携も図って施策展開を検討します。
- 高齢者支援計画に基づき、高齢者なんでも相談室や生活支援コーディネーター等と連携し、地域ごとの移動に関する課題やニーズの把握に努めます。また、地域住民や関係団体、医療・教育・産業などの多様な分野の事業者と連携した移動支援策を検討します。
- 必要に応じ、障害者、高齢者、子育て世代（こども）の方々との懇談会等によりニーズを把握します。
- 市、タクシー事業者及び関係団体は、子育て世代や通級時※におけるこどもの学校間移動のタクシー利用について検討します。

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

- 交通事業者が実施するバス路線の行先表示やバス停留所の待合環境の改善について、市は関係者間の調整等の面で協力し進めます。
- 走行環境などの安全性の改善について、道路管理者・警察・交通事業者間で協力して進めます。

実施状況

- ① 高齢者免許返納一時金制度（10,800 円相当）、マタニティタクシー利用助成制度（1 回の妊娠につき最大 20,000 円）を実施
- ② バス停待合環境の改善を実施

実施主体

- 流山市、鉄道・バス・タクシー事業者、市民（関係団体）、警察

実施エリア

- 流山市全域

関連計画

- バリアフリー基本構想、地域福祉計画、高齢者支援計画、障害者計画、障害福祉計画、障害児福祉計画、流山市こども計画　等

実施年度

施策	実施事項	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
①	・事業の課題、改善案検討 ・拡充策について、活性化協議会で協議	---→	---→	---→	---→	---→
②	交通事業者における検討状況に応じて、必要な調整等を実施	→	→	→	→	→

※通級による指導：障害のあるこどもたちに対する指導及び支援において、大部分の授業を在籍する通常の学級で受けながら、一部の時間で障害に応じた特別な指導を実施すること

→ ・・・・実施段階　　---→ ・・・・検討段階

1 計画の背景
2 計画の位置づけ
3 計画区域と計画期間
4 基本方針と目標
5 公共交通施策（事業）と実施主体
6 計画の達成状況の評価
7 推進方針
8 活性化協議会の運営方針
用語解説

施策	4.「流山おでかけシステム」による観光の活性化	目標1	目標2	目標3	SDGs への対応
			○		8 働きがいも経済成長も

個別施策	**①観光・商工関連団体と交通事業者の連携強化** • 観光・商工関連団体（流山版DMO、流鉄沿線活性化実行委員会、観光協会、商工会議所など）は、イベント実施時等において、必要に応じて公共交通事業者との協議や活性化協議会への周知を行い、来訪者の移動が円滑になされるよう、交通事業者と連携します。 • 公共交通を補完するシェアサイクルなどの活用を継続し、回遊性の向上を図ります。 **②公共交通運賃定額制度の観光施策での活用** • 来訪者に対する市内公共交通1日乗り放題切符の販売等について、施策 2-1. ②とあわせて検討します。
実施状況	• ① 市内41か所にシェアサイクルステーション(HELLO CYCLING)を設置。
実施主体	流山市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、観光・商工関連団体（流山版 DMO、流鉄沿線活性化実行委員会、観光協会、商工会議所等）
実施エリア	流山市全域
関連計画	自転車ネットワーク計画
実施年度	①はイベント開催等に応じて協議、②は 2-1.②の施策と合わせて実施を検討

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	目標1	目標2	目標3	SDGs への対応
			○		17 パートナーシップで目標を達成しよう

個別施策	• 交通事業者は、MaaS(用語解説 P.43)や自動運転技術(用語解説 P.43)等の新たなモビリティ技術や、電気自動車・電動バス（EV バス）等の環境配慮に資する技術について、実証実験を行っている場合、活性化協議会に対し情報提供を行い、今後の市内公共交通施策に対する新たな技術導入検討の参考とします。
実施主体	流山市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
実施エリア	流山市全域
関連計画	環境基本計画
実施年度	必要に応じて情報提供、協議

5－3　公共交通サービス検討に係る全体フロー

民間バス路線の継続・確保が困難になった地域や公共交通検討地域に対する公共交通施策の検討、流山ぐりーんバスの導入・継続等の判断に関する検討については、以下の流れに沿って行っていきます（図 5-3）。

各地域における検討の詳細は、以下をご覧ください。

「民間によるバス路線のサービス維持・確保が困難となった地域」：P.26

「公共交通検討地域を含む一団の地域」：P.27-29、34

「流山ぐりーんバスが運行されている地域」：P.30-33

なお、既存民間バス路線のサービス内容改善等の見直しや、新規路線開設等の新たなサービスの導入について、「2.「流山おでかけシステム」確立の向けた公共交通の見直し・一体化」を通じ、市は交通事業者と、協議や検討を行います。

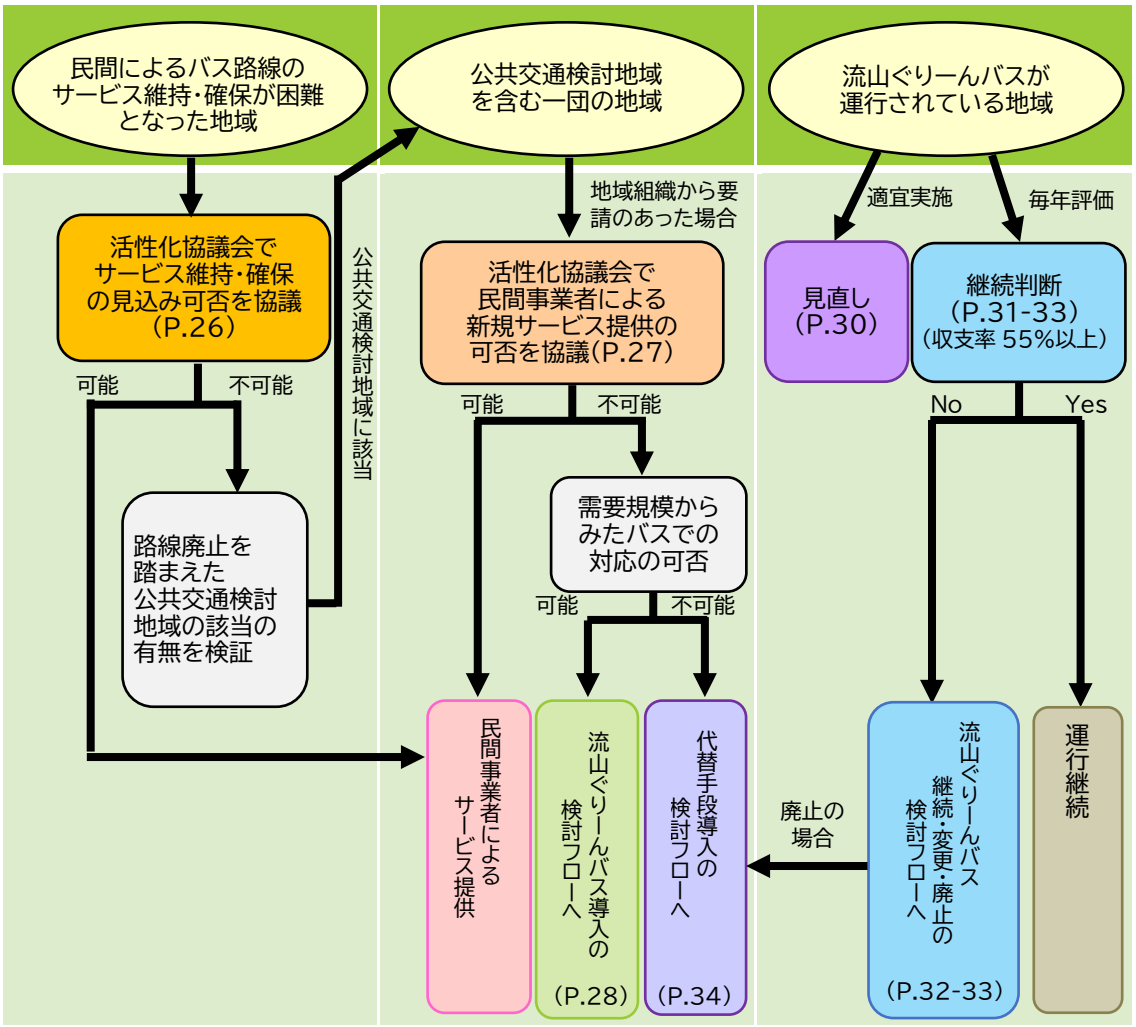


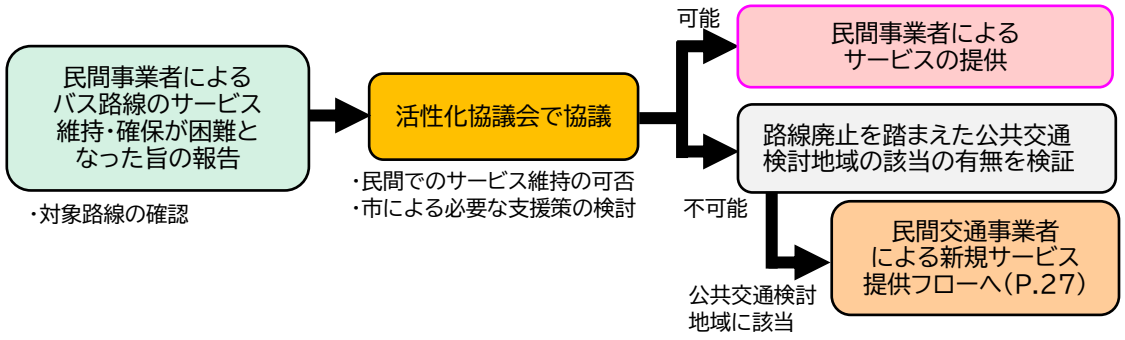
図5-3　公共交通サービス検討に係る全体フロー

(1)公共交通のサービス維持・確保検討ルール

民間バス路線（市内基幹的路線、市内準基幹的路線、地域間路線）のサービス維持・確保が困難となった地域に対する具体的な検討フローを示します。

- 民間事業者より、市内基幹的・市内準基幹的路線、地域間路線のサービス維持・確保が困難になった旨の連絡があった場合、活性化協議会において、民間でのサービス維持の可否や市による事業者に対する支援策について協議します。
- その上で、民間事業者によるサービス提供が可能となった場合には、引き続き、活性化協議会においてサービス内容等についての協議を進めます。
- 一方、民間事業者によるサービス提供が不可能との結論に至った場合には、廃止される沿線地域において公共交通検討地域が生じるか否かを検証し、生じる場合については、P. 27の「導入検討地域での民間事業者による新規サービス提供ルール」に沿って検討を進めます。公共交通検討地域が生じない場合は検討を終了します。
- なお、本検討の対象となる路線の基準及び、この検討を行う際の事業者及び市の責務は、下記に示す通りです。

検討フロー



サービス維持・確保の検討基準

条件	以下のいずれかに該当するサービス継続の検討に関すること **・市内基幹的路線の減便や廃止** **・市内準基幹的路線、地域間路線の廃止** **・市内準基幹的路線の片道 15 本以上/日※のサービス水準の確保のための増便**
事業者の責務	・市内基幹的路線の減便や廃止、市内準基幹的路線及び地域間路線の廃止やサービス水準の確保の可能性が高まった場合には、速やかに活性化協議会に報告すること ・事業者独自に需要喚起や経費節減に関する取組を積極的に行うこと ・活性化協議会における協議及び活性化協議会が実施する公共交通施策に積極的に協力すること
市の責務	市内基幹的路線、市内準基幹的路線、地域間路線の維持・確保に向けた必要な支援策を実施すること

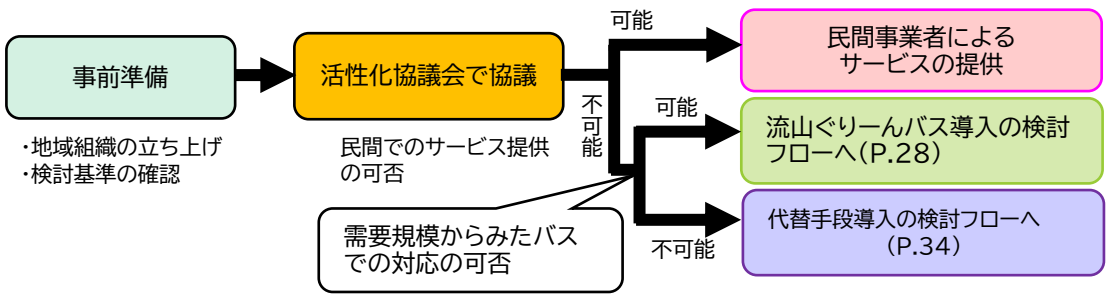
・※15 本／日 ： 1時間あたり１本程度の運行頻度。

(2)導入検討地域での民間事業者による新規サービス提供の検討ルール

公共交通検討地域(P.6参照)を含む一団の地域に対する検討フローを示します。

- 公共交通検討地域を含む一団の地域※において、公共交通サービスの導入に関する要望がある場合、検討のための地域組織を住民主体で立ち上げます。
- 地域組織が立ち上がった段階で、活性化協議会において、民間でのサービス提供の可否について協議を行います。
- 民間事業者によるサービス提供が可能となった場合には、引き続き、活性化協議会において、地域組織の要望・意見も踏まえながらサービス内容等の協議を進めます。
- 一方、民間事業者によるサービス提供が不可能との結論に至った場合には、活性化協議会において、当該地域の需要規模を踏まえバスでの対応の可否について検証します。
- バスでの対応が可能となった場合には、流山ぐりーんバス導入の検討に移行し、バスほどの需要が確保できない場合には、代替手段導入の検討に移行します。
- なお、本検討の対象となる地域の条件、地域組織の責務は下記のとおりです。

検討フロー



導入検討地域の検討基準

地域の条件	・**公共交通検討地域を含む一団の地域※**
地域組織の責務	○対象地域の市民等により**「地域組織」を設立していること** ○地域組織は下記の要件を満たしていること ・地域の代表として継続的に活動できる ・地域内の市民等が 5 名以上含まれている ・組織の活動内容や代表者(連絡窓口)が明確である ・組織の設立について、地域内の自治会の同意を得ており連携が可能である ・地域内の公共交通課題を十分に認識している。もしくは、把握するために主体的に活動ができる ・地域内の市民等のニーズ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、施策の検討や実施・継続に対し、主体的に参画できる

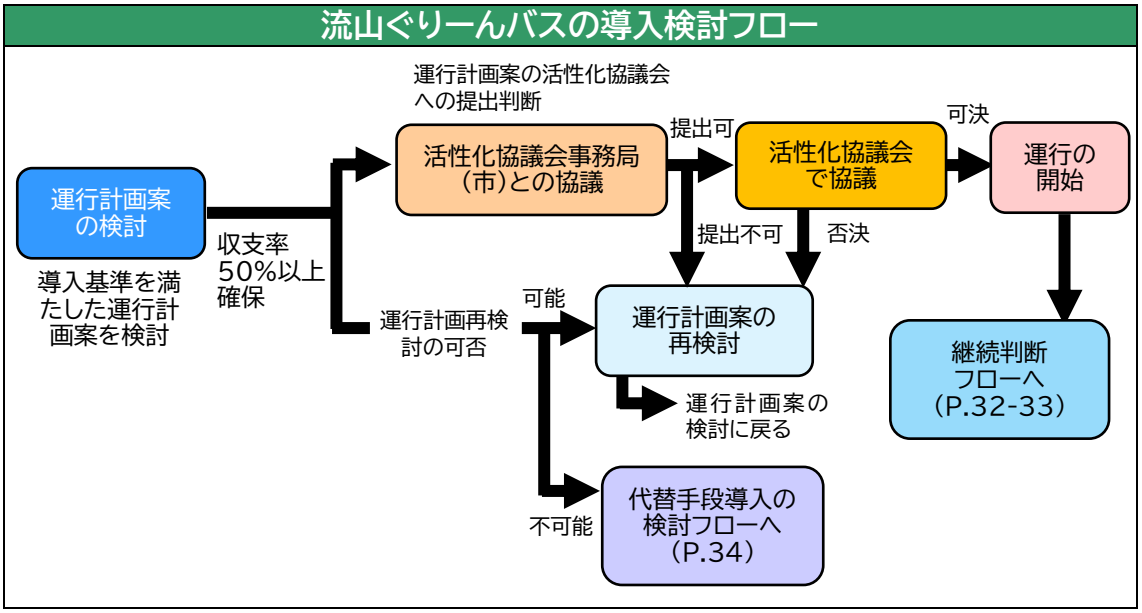
※本ルールは、全市域に対し相対的に公共交通が利用しにくい、新規の公共交通サービスの導入が検討されるべき「公共交通検討地域」を対象としたものですが、「公共交通検討地域外」における新規サービス提供の検討を妨げるものではありません。
・市としては、公共交通検討地域の解消を目的に、同地域への対応を本ルールに則り優先的に進めるものですが、公共交通検討地域外にあっては、本ルールに則った地域組織が設立された場合に、その検討を市が支援していくものとします。

(3)流山ぐりーんバス導入ルール

活性化協議会において、流山ぐりーんバスでの対応が妥当との結論に至った場合の導入に向けた検討フローを示します。

- 地域組織は、流山ぐりーんバスに関する運行計画案を検討します。
- また、地域組織は、その路線においてどの程度の収入が得られるかを把握するため、住民アンケート等により利用意向を把握し、収入を試算します。また、市より運行に係る経費等の情報を収集し、収支率（収入／支出）を計算します。
- 地域組織により収支率が 50%以上確保できる見込みである場合は、活性化協議会事務局（市）と協議し、検討内容等が流山ぐりーんバス導入基準（次頁）を満たしているか、また、運行事業者や警察等の関係機関等への確認を行います。
- 事務局が活性化協議会への議題として提出可能と認めた場合は、活性化協議会において、運行計画案を協議した上で、内容が可決された場合は、運行開始の手続きに入ります。
- 一方、収支率が 50%に満たない場合、事務局により活性化協議会への議題として提出不可とした場合、活性化協議会において運行計画案が否決された場合は、運行計画案の再検討を行います。
- 運行計画案の再検討が困難である場合は、代替手段の検討に移行します。
- なお、地域組織は、次頁に示す流山ぐりーんバス導入基準を踏まえて、検討を進めることが必要です。

流山ぐりーんバスの導入検討フロー



流山ぐりーんバス導入基準	
地域の条件	公共交通検討地域を含む一団の地域（※1）であり、かつ、**地域公共交通活性化協議会において、流山ぐりーんバス導入の検討が承認されていること**
地域組織の責務	導入に対し、以下の要件全てについて、地域組織の責務として認識しており、必要な事項を実施していること。 〇ルート、サービス水準等を定めた運行計画案の作成に関すること 〇利用意向を踏まえた収支計画書案の作成に関すること 〇**運行計画案について沿線自治会の同意を得ること、またバス停留所の設置については周辺住民の同意を得ること** 〇運行開始後も継続して運行状況の把握や利用促進に努めること 〇収支率が 55%に達しない場合、需要確保計画案を作成すること
ﾙｰﾄ・ﾊﾞｽ停留所	〇駅と住宅地とを結ぶルートであること 〇**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 〇バスが安全に通行できるルートであること 〇バス停留所が安全に設置できること 〇**既存の公共交通と競合しないこと**
ｻｰﾋﾞｽ水準	〇既存の流山ぐりーんバスと比べ大きな差異がないこと 〇既存の公共交通と競合せず、補完する内容になっていること
関係機関への確認	協議会事務局において、運行計画書案について、運行事業者や警察等の関係機関への確認が済んでいること
収支率	**50%以上の収支率（※2）が見込まれること**

※1　P27参照

※2 「50%の収支率」について、路線維持のために利用者と地域全体が、それぞれどのような割合で負担するかを表し、この場合、運行経費に対し、50%は収入（利用者からの運賃収入や広告収入等）で賄い、残りの赤字分50%を市費で補填することを表します。

流山ぐりーんバスの導入・継続の基準値「収支率50%以上」については、社会情勢の変化や本ルール運用の過程で、交通サービスへの需要と供給が著しく不整合となり、その時点での公共交通の実態と P16に掲げる本計画の「基本方針と目標」とに乖離が生じる場合、必要に応じ、基準値の見直しを検討します。

(4)流山ぐりーんバス見直しのルール

流山ぐりーんバスの見直しについては、下記の基準（以下「見直し基準」という。）により、利用者数の増加、収支率や安全性の改善に向けて、適時実施します。

■見直し基準

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、**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

※見直しに係る市民等からの要望や意見については、市ホームページの「市政へのご意見・ご要望　入力フォーム」等でも随時受け付けています。

市民等を提案主体とする見直しについては、基本的には「地域組織もしくは沿線自治会」からの要請によるものとしますが、市域全域に関することやサービス全般に関すること等、地域組織を通じての要請になじまない内容については、必要に応じ、要望内容を受け、市で検討します。

（5）流山ぐりーんバスの継続判断（継続・変更・廃止）ルール

流山ぐりーんバスの継続・変更・廃止に関する検討フロー（継続・変更・廃止検討フロー）を次頁に示します。見直し基準に則ったサービス内容見直しの案の検討は、適時実施します。

- 流山ぐりーんバスの継続判断は毎年実施します。収支率が 55%以上の場合は、次年度も同様のサービスで運行を継続し、更なる利用者増に向け、需要喚起を行います。
- 収支率が 50%以上 55%未満の場合は、収支の安定化を図るための需要確保策を検討します。需要確保策を実施後の収支率が 55%以上となる場合は、同様のサービスで運行を継続しますが、引き続き 50%以上 55%未満となる場合は、見直し基準に基づき、サービス内容の見直し案の検討を行います。
- 一方、収支率が 50%未満である場合は、変更運行計画案を検討した上で、活性化協議会において協議し、運行計画が承認された場合は当該計画に則り運行を実施します。この運行での収支率が 50%に達しない場合もしくは運行計画が活性化協議会において承認されない場合は廃止及び代替手段での検討に移行します。
- なお、需要確保策の実施や変更運行計画案の作成については、本計画策定時点で運行されている流山ぐりーんバスについては、市が主体となって実施します。今後、新たに導入される路線については、地域組織が主体となって実施します。

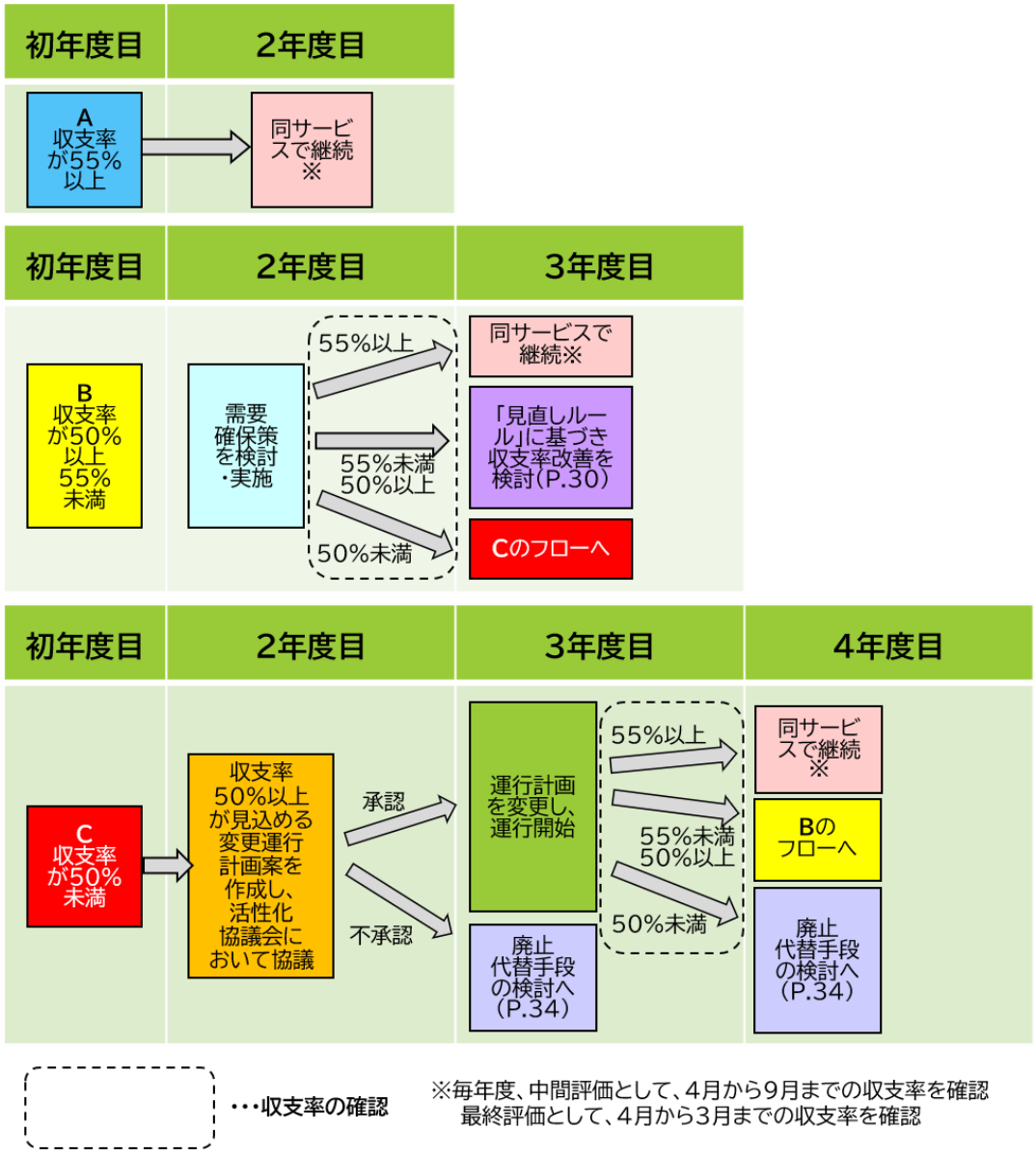
■変更・見直しの対象となる路線の基準

流山ぐりーんバス継続検討対象路線基準	
検討対象路線	**1期（※1）の収支率が、55%未満（※2）となった路線** **もしくは、** **利用者数の増加や収支率の改善が見込める見直しが実施可能な路線**

※1：4 月～翌 3 月までを 1 期とする。なお、新規路線については、運行開始日から次の 3 月末までの期間については除くものとする。
※2：経済状況・社会状況により、著しく収支率が低下した場合は、この限りでない。

なお、収支率が100%以上（黒字）となった場合や、バス事業者から申し出のあった場合は、民間事業者によるサービスの提供への移行について、活性化協議会で協議の上、検討します。

流山ぐりーんバスの継続・変更・廃止検討フロー



※見直し基準に則ったサービス内容見直しの案の検討は、適時実施します。

■継続、変更、廃止の対象・手続き・基準

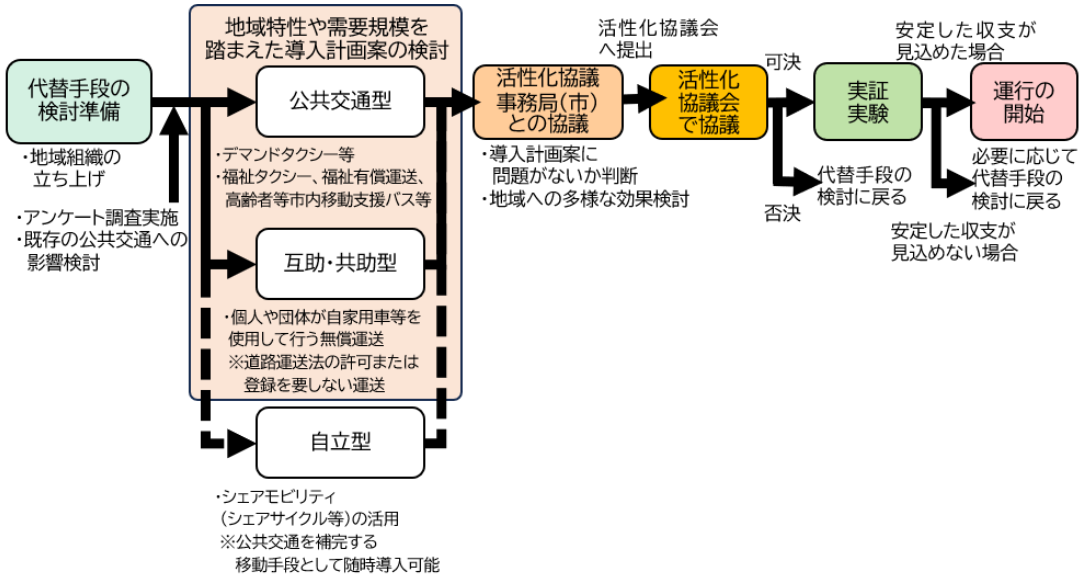
区分		内容
継続路線	対象	**・初年度の収支率が 55%以上となった路線**
対策路線	対象	**・初年度の収支率が 50%以上 55%未満となった路線**
	手続	・市は（※3）、検討対象路線の沿線住民に対し、**需要確保策を 2 年度目の 9 月末までに実施** ・中間評価時点において、2年度連続収支率が 50%以上 55%未満となる見込みの場合、市は（※3）、「見直し基準」に基づき収支率改善する見直し案の検討を進め、2年度以降連続収支率が 50%以上 55%未満となった場合、変更路線への移行に備え、経路変更等の抜本的な見直し案（変更運行計画書案）の検討を進めます。
	基準	・2年度目の収支率が55%と以上の場合は「継続路線」、 50%以上55%未満の場合は「対策路線」、50%未満の場合は「変更路線」へ
変更路線	対象	**・初年度の収支率が 50%未満となった路線**
	手続	・中間評価時点において、収支率が50%未満の場合には、市は（※3）、収支率50%以上が見込めるルートやサービス水準などの変更内容（地域による広告や協賛金による支援等の施策も含む）を記載した**変更運行計画書案を検討**を進め、初年度の収支率が50%未満となった場合、速やかに手続きを進め（※4）、市は、2年度目の10月もしくは1月に開催される活性化協議会で協議を行い、協議の結果、承認された場合、**3年度目に運行の変更を実施**
	基準	・3年度目の収支率が55%以上の場合は「継続路線」、50%以上55%未満の場合は「対策路線」、50%未満の場合は「廃止路線」へ
廃止路線	対象	**・「変更路線」の場合で、3年度目に運行の変更が実施できなかった場合** **・「変更路線」の場合で、変更運行計画に基づき運行した3年度目の収支率が 50%に満たなかった場合**
	手続	・3年度目の収支率が50%未満となった場合、4年度目に活性化協議会において、運行の廃止について協議を行い、協議の結果、廃止について承認された場合、**廃止手続きを実施**
	基準	・活性化協議会で協議を行い、廃止について承認された場合、必要な手続きを行い、速やかに**路線を廃止** ・活性化協議会において、代替手段の検討が承認された場合、代替手段の検討へ（P.34）

※3：本計画策定時点で運行していない路線で、「流山ぐりーんバス導入基準」に基づき、導入された路線の場合は、導入時に設立された地域組織が実施
※4：本計画策定時点で運行していない路線で、「流山ぐりーんバス導入基準」に基づき、導入された路線の場合は、地域組織は対象期の6月までに市へ案を提出

（6）代替手段の検討ルール

活性化協議会において、代替手段での対応が妥当となった場合の導入に向けた検討フローを示します。なお、本計画では基本的な考え方を検討基準として示しますが、導入の可否等に関する具体的な判断基準等については、事案ごとに活性化協議会において検討を行っていきます。

代替手段の導入検討フロー



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
公的負担の考え方	地域の実情や利用実績等に応じて、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

第6章. 計画の達成状況の評価

前期計画で設定した評価指標の達成状況は以下の通りです(表6-1)。

公共交通アクセス可能圏域内の人口カバー率、市内バス利用者数及び流山ぐりーんバスの収支率については、いずれも令和 7 年度実績値が目標値を上回っています。なお、運転免許を持っていない人の外出回数については、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、算出していません。

表6-1　前期計画の達成状況

評価指標	目標値	結果 (令和 7 年度実績値)	達成状況
公共交通アクセス可能圏域内人口カバー率	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 (京成バス　流 01、02系統)	○
流山ぐりーんバスの収支率	50% (▲50%)※	63.5% (▲36.5%)※	○

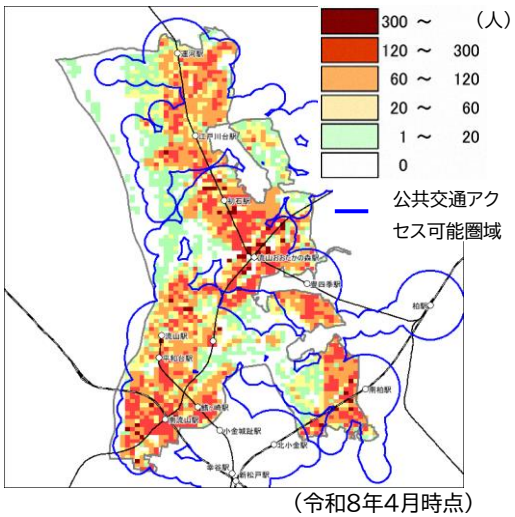
※目標設定時と同条件による調査の実施が困難であったため、算出していない

※(　)は、市の税金による補填の割合

1 計画の背景
2 計画の位置づけ
3 計画区域と計画期間
4 基本方針と目標
5 公共交通施策(事業)と実施主体
6 計画の達成状況の評価
7 推進方針
8 活性化協議会の運営方針
用語解説

本計画に位置づけた各目標に対する評価指標として、以下の指標を設定します。毎年、協議会において、実績データ、アンケート調査データ等を用いて達成状況を評価し、進捗状況を管理していきます。

表6-2　計画の達成状況を評価する指標

目標 1:移動困難者をなくす公共交通	
評価指標	現状値・目標値・計測方法
公共交通 アクセス可能 圏域内人口 カバー率 （タクシーを除く）	現状値:96.5%（令和 7 年度） ➡ 目標値:97%（令和 13 年度） 鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300m 圏内を公共交通アクセス可能圏域※1 として、圏域内人口が市全体の人口に占める割合のこと。この値が高まると、公共交通へアクセス可能な市民の割合が高まり、逆に移動困難な市民の割合が小さくなっていることを意味します。 ※1 都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26 年 8 月 国土交通省都市局都市計画課）より、鉄道駅については半径 800m、バス停については半径 300mを徒歩圏として設定。 100m メッシュ人口（令和 7 年度）  （令和8年4月時点）
公共交通に満足している市民の割合	現状値:82.8%（令和 7 年度） ➡ 目標値:85.5%（令和 13 年度） 公共交通サービスの維持・確保や様々な利用者に対する移動支援を行うことで、目標値を達成することを目指します。
企業バス等との連携事例	現状値:5 事業者（令和 7 年度） ➡ 目標値:6 事業者以上（令和 13 年度） 高齢者等移動支援バス事業のように、企業バスとの連携による移動手段の維持・拡充を図ります。

目標2：快適に楽しく移動できる公共交通	
評価指標	現状値・目標値・計測方法
市内バス 利用者数（※1）	**現状値：710,040 人/月（令和 7 年度）** **➡ 目標値：710,040 人/月（令和 13 年度：令和 7 年度と同程度）** 民間路線バス及び流山ぐりーんバスのサービス維持・改善などにより、令和7年度の水準を確保することを目標とします。
公共交通アクセス可能圏域内人口カバー率	【再掲・目標 1 に同じ】
流山市公共交通ポータルサイトの年間アクセス数	**現状値：458 回閲覧※（令和 8 年度）** ※令和 8 年 5 月 21 日～9 月 30 日の実績 **➡ 目標値：10,000 回閲覧/年（令和 13 年度）** 流山市公共交通ポータルサイトを通じた、バスロケーションシステムの利用など、快適なバス利用等に関する情報提供の定着度を計測します。

※1 市内を経由する民間路線バス（注）と流山ぐりーんバス利用者の合計値
（注）対象となる民間バス路線は以下の通り
東武バス：西柏 03/04/06/07/08/09/10/12/13、柏 06/07/16/26/、南柏 01/04/05/06/07、北小金 01、南流 01/02
京成バス千葉ウエスト：流山線、三輪野山線、新松戸線 6

目標3：市民みんなが責任を持って支える公共交通	
評価指標	現状値・目標値・計測方法
市内バス 利用者数	【再掲・目標 2 に同じ】
流山ぐりーんバスの収支率	**現状値：63.5%（令和7年度）** **➡ 目標値：63.5%（令和13年度）** 今後、大幅なコスト増による収支率の低下が見込まれておりますが、流山ぐりーんバスの運賃見直しやサービス改善等により、現状値と同じ水準を維持することを目標とします。 ただし、社会的な外部要因等を踏まえ、中間評価において必要に応じ見直します。

第7章. 推進方針

本計画で設定した公共交通施策を推進し、基本方針及び目標を実現していくために、本計画策定にあたり地域交通法に基づき設置された『流山市地域公共交通活性化協議会』を、計画に基づく公共交通施策（事業）実施の推進及び評価、進捗管理、施策間の調整等を行う組織として位置づけます。

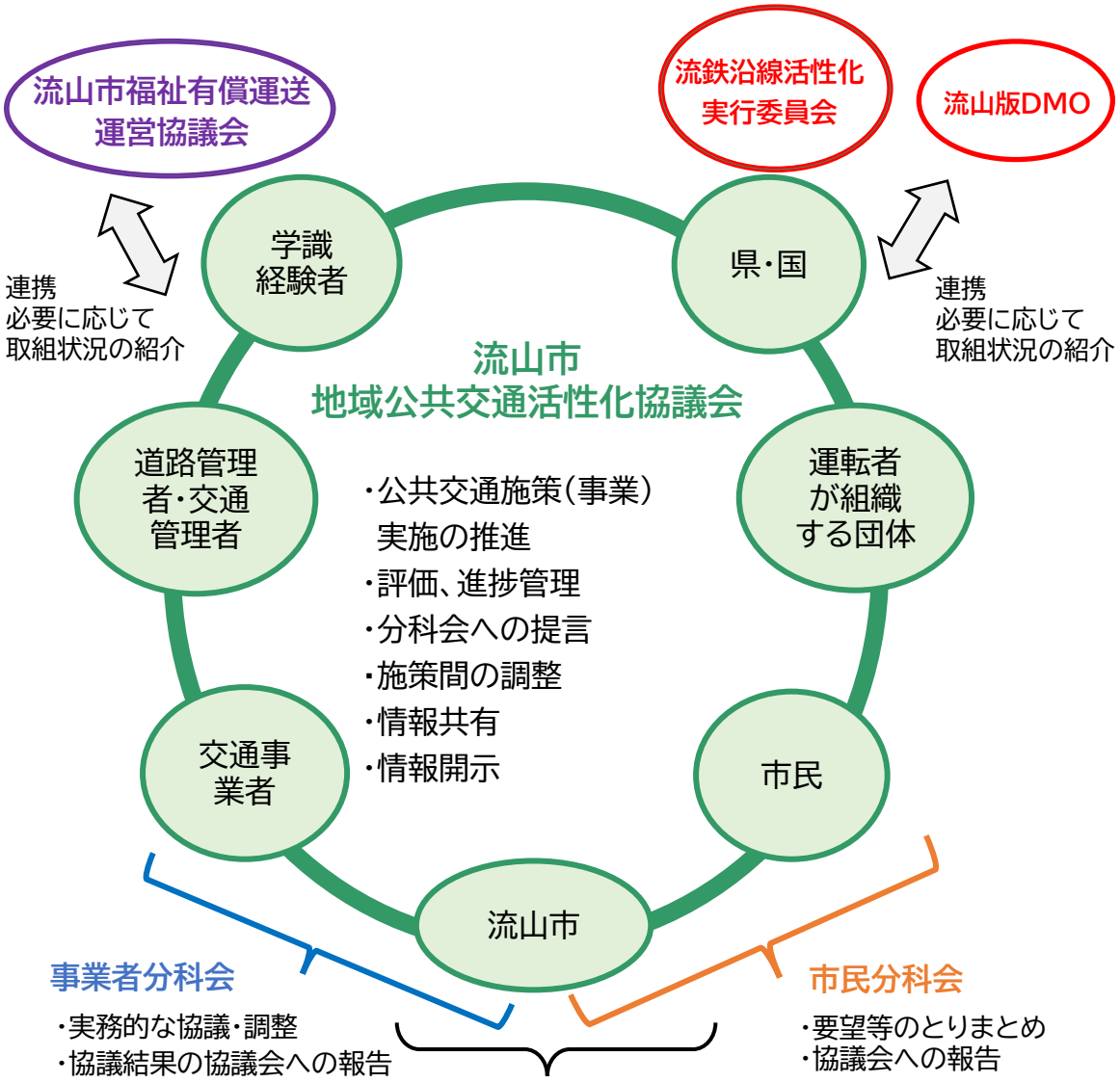
活性化協議会は、行政（市、県、国）、学識経験者、交通事業者、運転者が組織する団体、市民、道路管理者・交通管理者、その他関係者を構成員とし、各主体の基本的な役割を表 7-1 のように定め、目標の実現に向けて取り組んでいきます。

表7-1　活性化協議会構成員の主な役割

主体	主な役割
行政	目標の実現に向け、関係者との調整役を担うとともに、公共交通の維持、改善の取組を実施します。
学識経験者	協議会運営にあたってのコーディネート役を担うとともに、本計画に示す施策・事業の実施について助言を行います。
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、公共交通施策について、交通事業者間や行政と協議・調整を行いながら、実現に向けた検討を行うとともに、情報提供・発信を行います。
運転者が組織する団体	運転手の労働環境等の観点から、公共交通施策に対し助言を行います。
市民	公共交通サービスを享受するだけでなく、市内の公共交通を維持していくために、主体的に公共交通の需要確保等に取り組むとともに、他の関係者とも連携・協働します。
道路管理者 交通管理者	公共交通施策について、道路行政の観点から公共交通運営の正当性、妥当性、道路交通に対する安全性等について評価を行います。
その他関係者	行政や交通事業者等と連携した取組に協力します。

なお、公共交通施策（事業）実施に当たっては、交通事業者間や交通事業者と行政間での実務的な協議・調整が必要になること、また、公共交通の利用者である市民の要望を把握する場が必要であることを踏まえ、活性化協議会の下部組織として、事業者分科会及び市民分科会を設置し、施策の推進を図っていきます（図7-1）。また、実務者と市民の議論の場等、状況に応じて様々な意見交換の機会を設けることや、必要に応じ、市民の要望を把握するための調査の実施について検討します。

また、関連する協議会、委員会とも連携し、公共交通の利便性向上、利用者増につながる施策等について協力して検討を行っていきます。



事業者・市民を交えた分科会（※必要に応じて実施）

図7-1　流山市地域公共交通活性化協議会の推進体制

第8章. 活性化協議会の運営方針

活性化協議会の運営は下記のとおり進めることを基本とし、次年度事業検討（7月頃）、中間評価・事業中間見直し（10月頃）、評価・検証・改善策検討（1月頃）のタイミングで活性化協議会・分科会を開催します。

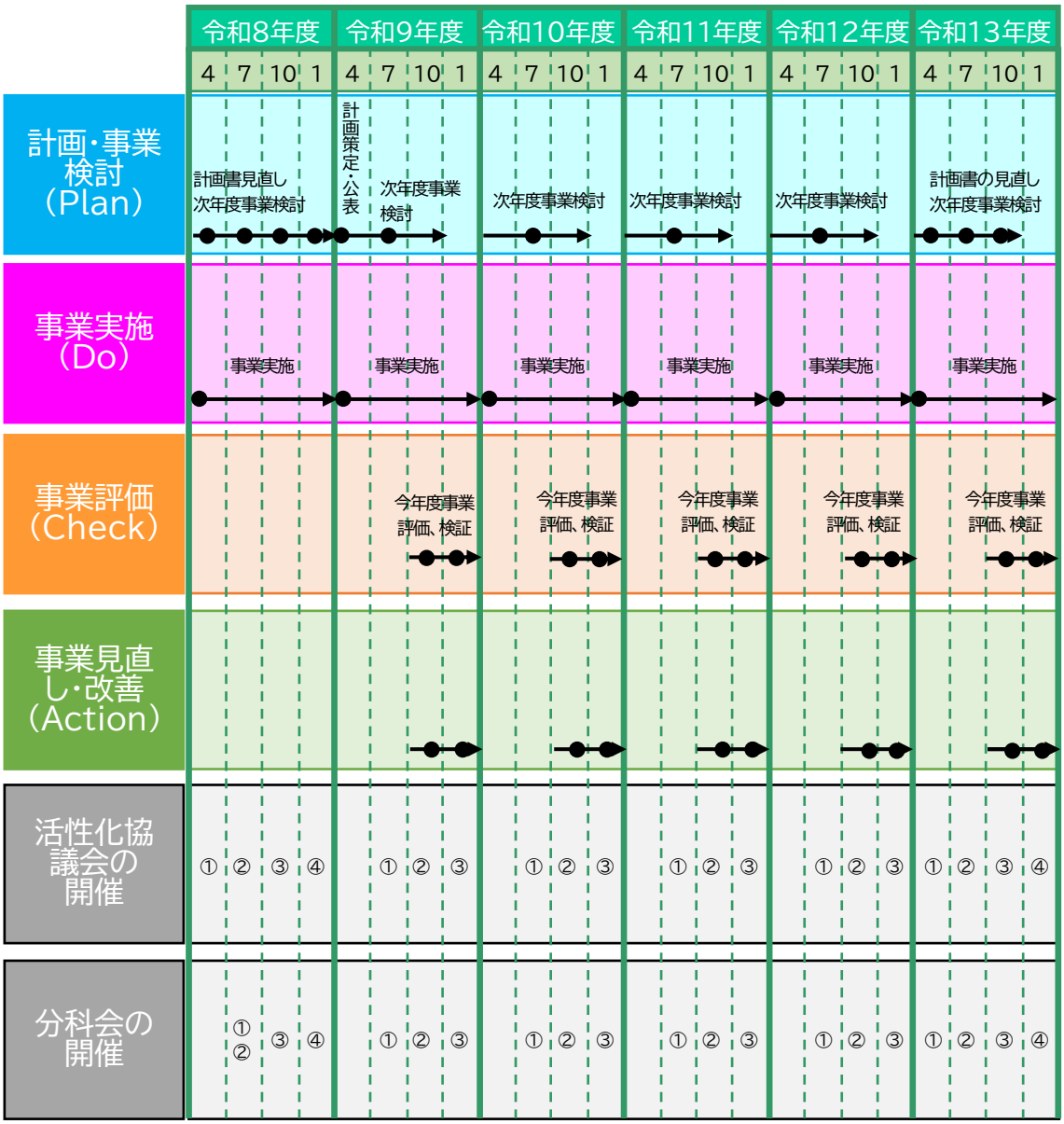


図8-1　活性化協議会・分科会運営の進め方

令和9年度以降の活性化協議会、分科会での検討内容のイメージを下表に示します。

表8－1　活性化協議会・分科会の検討内容のイメージ

時期	活性化協議会	分科会
7月	■本年度検討・実施する公共交通施策の確認（内容、スケジュール等） ■次年度に取り組む公共交通施策（事業）の検討 →市は、協議会での協議結果に基づき、次年度予算の検討を進める ■流山ぐりーんバスに関する昨年度収支率の最終評価報告	■本年度検討・実施する公共交通施策（事業）について、実務者・市民の意見を聴取（必要に応じて、実務者と市民を交えた分科会の開催を検討する） ■活性化協議会に諮る次年度の公共交通施策（事業）の検討
10月	■本年度事業の中間評価、分科会で検討された改善点に対する対応策に関する協議 ■流山ぐりーんバスに関する本年度収支率の中間評価報告 ■流山ぐりーんバスの継続判断（継続・変更・廃止）ルールに基づく「運行見直し」や「変更運行計画」に関する協議（案件がある場合）	■本年度事業の進捗状況の確認 ■本年度事業の中間評価と改善すべき点の洗い出し・対応策の検討
1月	■本年度事業の最終評価 ■本年度事業の結果を踏まえた次年度事業における実施方針の協議 ■流山ぐりーんバスの継続判断（継続・変更・廃止）ルールに基づく「運行見直し」や「変更運行計画」に関する協議（案件がある場合）	■本年度事業の最終評価の検討（活性化協議会前の事前評価） ■次年度事業における実施方針の検討

※上記の他、「5－3　公共交通サービス検討に係る全体フロー」における活性化協議会での協議等、必要に応じて協議していきます。

1 計画の背景
2 計画の位置づけ
3 計画区域と計画期間
4 基本方針と目標
5 公共交通施策（事業）と実施主体
6 計画の達成状況の評価
7 推進方針
8 活性化協議会の運営方針
用語解説

用語解説

公共交通

不特定多数の人々が利用する交通機関を指し、流山市においては鉄道、バス、タクシーを指す。

地域交通法

地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進するために定められた法律。

正式名称は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」である。

独占禁止法

私的独占、不当な取引制限、不公正な取引方法などの行為を規制している法律。

正式名称は、「私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律」である。

独占禁止法　カルテル規制

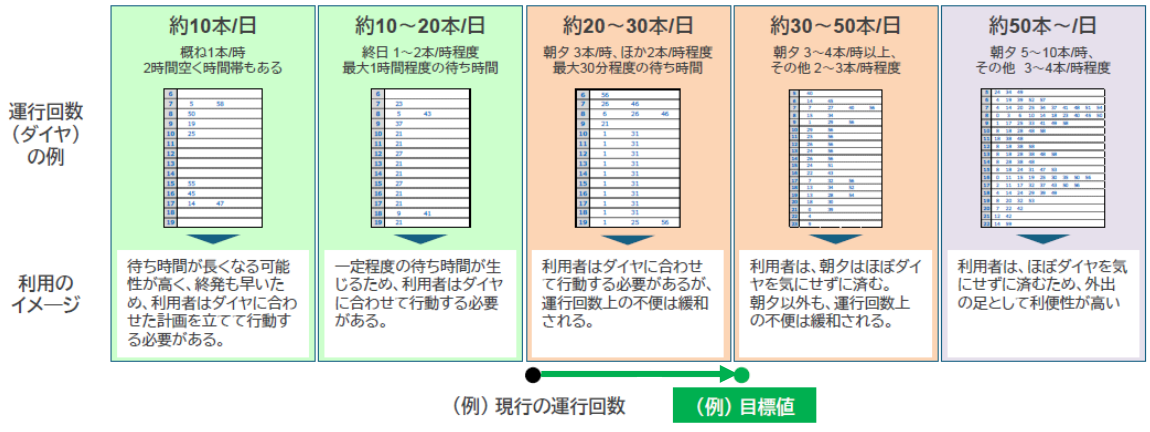
「カルテル」は、事業者又は業界団体の構成事業者が相互に連絡を取り合い、本来、各事業者が自主的に決めるべき商品の価格や販売・生産数量などを共同で取り決める行為。

独占禁止法特例法

正式名称は、「地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律」である。この法律は、人口の減少等により乗合バス事業者が持続的にサービスを提供することが困難な状況にある一方で、当該サービスが国民生活及び経済活動の基盤となるものであって、他の事業者による代替が困難な状況にあることに鑑み、合併その他の行為について独禁法の特例を定め、

30 本/日・片道

地域公共交通のアップデートガイダンス（国土交通省）におけるバス運行本数の目安の一つ。片道30本以上あれば、利用者は朝夕ほぼダイヤを気にせずに済むとされる。



特定地域基盤企業の経営力の強化、生産性の向上等を通じて、将来にわたってサービスの提供の維持を図ることにより、地域経済の活性化及び地域住民の生活の向上を図り、もって一般消費者の利益を確保するとともに、国民経済の健全な発展に資することを目的とした改正。

持続可能な開発目標（SDGs）

2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された，2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標である。17のゴール・169のターゲットから構成される。

超高齢社会

65歳以上の人口の割合が全人口の21%以上を占めている社会を指す。

見える・魅せる・見直す

本計画では、「見える」「魅せる」「見直す」の3つの取組みのサイクルにより、公共交通サービスの改善を図ります。

「見える」取組みにより公共交通に気付いてもらう、「魅せる」取組みにより公共交通の便利さを魅せる、「見直す」取組みにより公共交通をより良くしていくものです。

「魅せる」がないと「見える」ようにしたものを使っていただけない。

「見直す」がないと「魅せる」ようにしたものもいずれは使われなくなる。

「見える」がないと「見直し」した公共交通サービスが多くの人に知られずに使われない。

この関係性を踏まえ、公共交通サービスの改善を図るものです。

モビリティマネジメント

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り組み。

MaaS

モビリティのサービス化。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。

自動運転技術

人間の操作無しでも自動で目的地まで走行できる自動車。レベル0からレベル5に区分されており、レベル5は「完全自動運転」と呼ばれ、常にシステムが全ての運転タスクを実施できる状態のことである。

参考資料編

参考1　　一般化時間による交通利便性の評価

1）公共交通サービスの評価方法

・公共交通に対するニーズが高い目的地に対し、現在の公共交通サービスのレベルがどの程度あるかを分析しました。

・評価に当たって、『一般化時間』という考え方を適用します。（時間算出は「高齢女性」をモデルとします。）

『一般化時間』とは

・交通に係る費用を時間換算し、所要時間と合計して評価する考え方です。

・評価に当たっては市内を 100m 四方のメッシュに分割し、各メッシュから目的地までの、以下の時間及び費用を計測し、時間に換算しました。

〇徒歩

メッシュから目的地までの道路距離を歩行速度で除して時間を算出しました。

道路勾配による身体的負担を時間算出に考慮しました。（※1）

歩行速度については、高齢者の平均速度である 58m/分を適用します。（※2）

ただし、15 分以上の徒歩は、評価の対象から除外しました。（※3）

〇バス

メッシュから乗車バス停、降車バス停から目的地までの徒歩による時間を算出しました。算出方法は「徒歩」参照。

乗車バス停から最終降車バス停の乗車時間は道路距離より算出します（※2）。

乗車バス停での待ち時間を算出します（待ち時間＝運行間隔の 1/2 として算出）。（※4）

運賃は普通運賃を設定しました。

〇タクシー

配車待ち時間は、最寄駅から配車されるとの仮定を置き、メッシュと最寄り駅との道路距離から算出します。（最大 10 分と設定）

走行速度は、道路交通センサス調査結果をもとに設定しております（※2）。

迎車回送料金は一律 500 円と設定します。

料金は初乗り 500 円（1.06km まで）、その後 0.221km ごとに 100 円加算します。

○鉄道

メッシュから乗車駅、降車駅から目的地までの所要時間を算出。交通手段としては徒歩とバスを比較し所要時間の短い方を採用します。

乗車駅から降車駅までの乗車時間をダイヤより算出しました。

乗換駅での乗換時間については第 12 回大都市交通センサス（※5）をもとに設定しました。

乗車駅での待ち時間は運行間隔の 1/2 として設定しました。

運賃は普通運賃を設定しました。

・上記で算出される費用に時間換算値（0.03 分/円）を乗じて金額に換算し、所要時間と合計し総額を算出しました（※6）。

・なお、一般化時間の算定に当たっては、交通弱者である可能性の高い高齢者に焦点を当てました。移動手段として自転車も考えられますが、起伏のある地域での利用は高齢者にとって体力的に困難であるともに安全面にも課題があります。そのため、計算に当たっては移動手段として自転車を想定しておりません。

＜参考＞計算根拠の出典、計算にあたっての制約条件

※1：身体的負担を考慮した徒歩時間の算出方法

・同じ距離を、平地歩行した場合と勾配のある坂道を上り下りした場合との身体的負担の差異から、所要時間の等価換算係数（坂道での所要時間が平地歩行に変換すると何倍か）を求めた既往研究があります。本調査では、当研究成果を歩行時の所要時間算出に適用しました。

・本分析に当たっては、高齢者に着目し一般化時間の算出を行っており、その際右表の女性の 60 代以上の値を使用しました。

出典）田中克・松井寛・藤井貴浩：歩行形態別身体的及び心理的負担量の計測に関する研究，土木計画学研究・論文集 Vol.24 no.3, pp.397-403, 2007

表 1－1 平地歩行に対する等価時間係数

	男性			女性		
	20代以下	30-50代	60代以上	20代以下	30-50代	60代以上
平地歩行	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
坂道上り（勾配4%）	1.42	1.35	1.31	1.30	1.48	1.49
坂道下り（勾配4%）	1.03	1.07	1.24	1.00	1.20	1.30
坂道上り（勾配9%）	1.59	1.59	1.75	1.35	1.60	2.31
坂道下り（勾配9%）	0.96	1.01	1.29	1.13	1.18	1.55

※2：高齢者の平均歩行速度、道路の走行速度について

・高齢者の平均歩行速度 ：出典）建築設計資料集成【人間】

・タクシーの走行速度　　：出典）道路交通センサス

・バスの走行速度　　：交通政策審議会答申第 198 号の検討において、バスの走行速度が東京駅からの距離帯別・最寄駅からの距離帯別に設定されており、その速度を適用

出典）鉄道需要分析手法に関するテクニカルレポート

※3：バス停までのアクセス、鉄道までのアクセスについて

・バスを利用する際のバス停までの徒歩時間が 15 分以上かかる場合は、バスを評価の対象から除外します。同様に、鉄道駅へのアクセスでバスを利用する際もバス停までの徒歩が 15 分以上かかる場合は、バス+鉄道を評価の対象から除外しました。

・鉄道を利用する際の鉄道駅までの徒歩時間が 15 分以上かかる場合は、徒歩+鉄道を評価の対象から除外しています。

※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。

※5：大都市交通センサスについて

・昭和 35 年より 5 年毎に首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏において、鉄道・バス等の大量公共交通機関の利用実態を調査することで、旅客流動量や利用状況（経路、端末交通手段、利用時間帯分布等）、乗換え施設の実態を把握するものです。直近は第 13 回調査（令和 3 年度）ですが、定期券及び IC カードの利用実績の集計分析が行われているのみで、乗換時間等は調査されていません。

・国土交通省ホームページ「大都市交通センサス」より引用

※6：時間換算値について

・千葉県毎月勤労統計調査による、現金給与総額と総実労働時間より算出しています。

	現金給与総額（円）	総実労働時間（時間）	時間換算値（分/円）
全産業（事業規模 5 人以上）	272,282	130.7	0.03

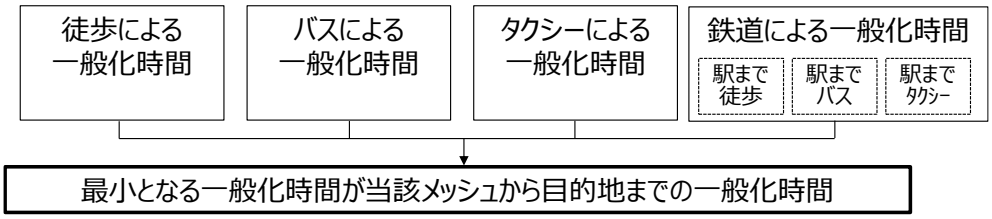
（時給換算：2,068 円）

参考）千葉県毎月勤労統計調査地方調査（令和 7 年 7 月）

※労働時間と労働賃金との考え方から、時間換算値（もしくは時間を費用に換算する金額換算値）を算出する方法は、「所得接近法」と呼ばれ、鉄道プロジェクトの評価において適用される方法の一つです。（国土交通省鉄道局：鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012 年改訂版）

2）公共交通検討地域の考え方

・各メッシュから目的地までの一般化時間を交通手段別に算出し、その中で最小となる最終交通手段の一般化時間を代表値としました。



・評価対象は以下の通りです。

- 最寄拠点駅周辺施設　：各メッシュから最も一般化時間が小さい駅周辺施設
- 流山おおたかの森駅周辺施設　：市内全地域
- 市役所等　：各メッシュから最も一般化時間が小さい施設

＜参考＞公共交通検討地域について

・国土交通省自動車局の「地域公共交通づくりハンドブック」によると、公共交通が空白である地域を、『駅やバス停から一定の距離を越えた地域』と定義しておりますが、地方部や中山間地域等公共交通が疎である地域を念頭においた考え方となっております。

・流山市については、地方部等と比較すると公共交通は比較的密であるものの、バス系統の行先により、目的地までの移動に対する利便性が十分でない地域が存在すると考えられます。

・そのため本調査においては、ニーズの高い目的地を設定し、そこまでの一般化時間が、ある一定の基準以上ある地域を流山市における公共交通検討地域と考えることとしました。

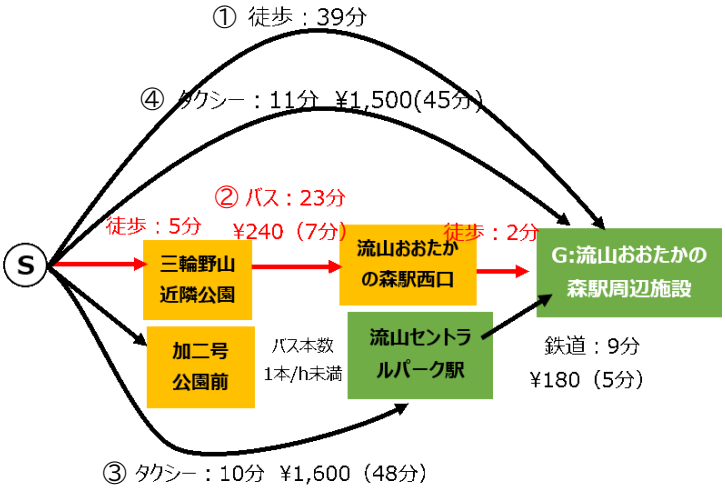
【参考:最小一般化時間の計算例】

赤色で示す矢印(徒歩→バス→徒歩)が、一般化時間が最小となる移動手段

※本算出では、高齢者女性をモデルとしている。他のモデルでは、一般化時間が本ケースよりも小さくなります。

最小一般化時間が 30 分以上となるメッシュ　加四丁目⇒流山おおたかの森周辺





※鉄道・バスの所要時間は駅での待ち時間も含まれます。

※タクシーの時間には配車時間も含まれます。

最終交通手段	一般化時間	評価結果
①徒歩	39 分	15 分以上のため評価対象外
②バス	37 分	◎一般化時間最小交通手段
鉄道	バスー	一般化時間最小とならない(バス本数が1本/h 未満のため)
	③タクシー 72 分	一般化時間最小とならない
④タクシー	56 分	一般化時間最小とならない

参考2　　計画見直しまでの経緯

1)流山市地域公共交通活性化協議会について

　第２期流山市地域公共交通計画については、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第６条第１項の規定に基づき組織した「流山市地域公共交通活性化協議会」による協議を経て、見直しを行ったものです。令和９年３月時点の構成員は、下表のとおりです。

表２－１　流山市地域公共交通活性化協議会　構成員

委員の区分	委員（令和９年３月現在）
学識経験者	日本大学理工学部　　非常勤講師　藤井　敬宏(会長)
公共交通事業者、 及びその組織する団体	東武バス株式会社 京成バス千葉ウエスト株式会社 流鉄株式会社 東日本旅客鉄道株式会社 東武鉄道株式会社 首都圏新都市鉄道株式会社 千葉県バス協会 千葉県タクシー協会 流山地区タクシー運営委員会 （エミタスタクシー柏株式会社　富士営業所） （流山タクシー株式会社）
運転者が組織する団体	東武バス労働組合
公共交通利用者 （流山市民）	公募市民（２名） 流山市身体障害者福祉会 流山市老人クラブ連合会 流山商工会議所 流山市観光協会 流山市社会福祉協議会 市民活動団体　親子サロンＢＬＯＯＭ
道路管理者	千葉県東葛飾土木事務所
地方運輸局長	国土交通省関東運輸局交通政策部、千葉運輸支局
関係行政機関	千葉県総合企画部交通計画課、千葉県流山警察署
流山市	健康福祉部、土木部、まちづくり推進部

2)計画改定までの経緯

表２－２　流山市地域公共交通活性化協議会・分科会　開催実績

年度	会議回数	主な内容
令和４年度	活性化協議会　５回（書面１回含む） 市民・事業者分科会　３回	・流山ぐりーんバス西初石ルートのルート変更 ・流山ぐりーんバスの運賃改定 他
令和５年度	活性化協議会　４回 市民・事業者分科会　３回	・流山ぐりーんバスの運賃改定 ・流山ぐりーんバス美田･駒木台ルートのルート変更 ・高齢者運転免許証自主返納助成制度 他
令和６年度	活性化協議会　４回 市民・事業者分科会　４回	・八木南団地の公共交通導入検討 ・流山ぐりーんバスのバス停設置 ・東西初石線廃止後の公共交通 他
令和７年度	活性化協議会　４回 市民・事業者分科会　３回（うち１回は事業者のみ）	・八木南団地の公共交通導入検討 ・流山ぐりーんバスのダイヤ改正 ・流山市地域公共交通計画の見直し 他
令和８年度	活性化協議会　４回 市民・事業者分科会　３回	・流山市地域公共交通計画の見直し 他