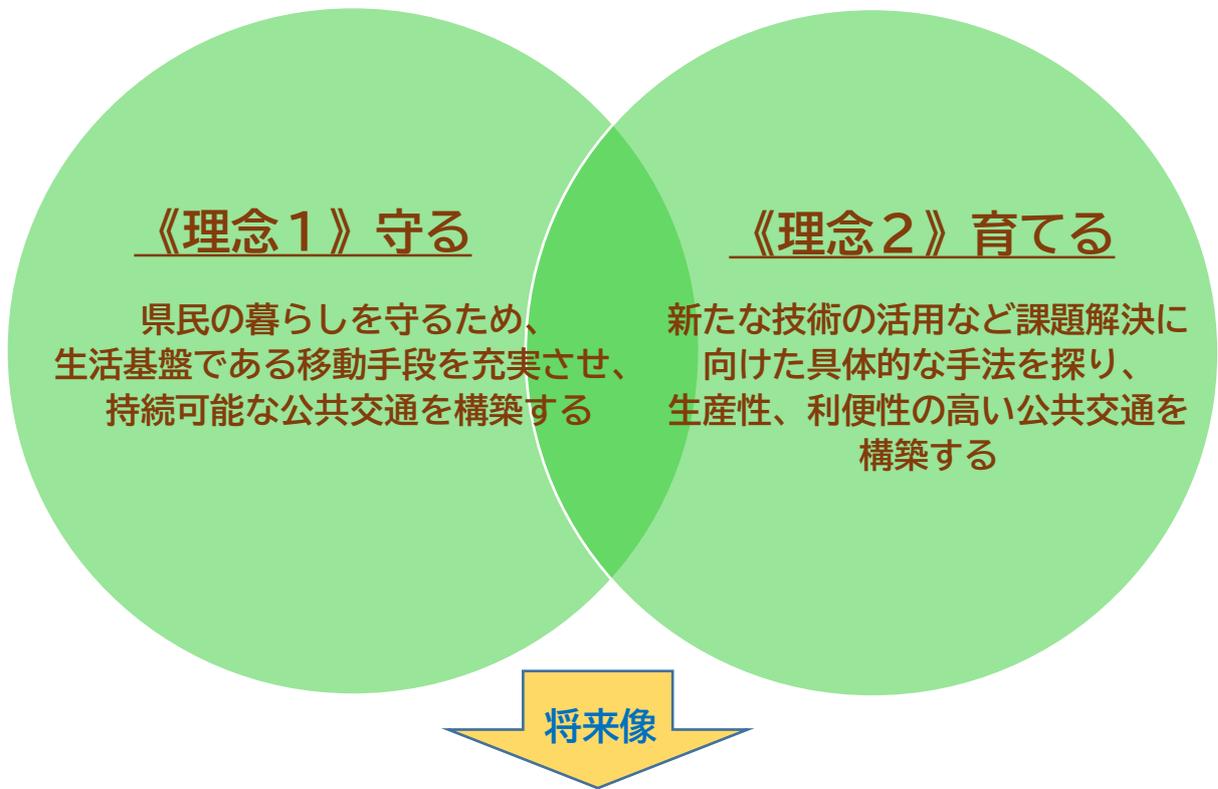


第3章 地域公共交通の理念・将来像

1. 理念・将来像

前述の課題を踏まえ、その解決に向けた方向性を定めるため、埼玉県における地域公共交通の目指すべき理念と将来像を設定します。



利便性の高い地域公共交通ネットワークが構築されるとともに、いつでもどこでも地域公共交通を利用できる環境が整った、誰もが安心してスムーズに移動できる埼玉県

- 急速な高齢化により、自らの足で移動を賄うことが難しくなる中、県民の生活の基盤である移動を守るためには、自動車が無くても活動できる地域公共交通の充実が求められています。
- 一方で、コロナ禍の影響等に伴う公共交通の利用者減少や担い手不足が進む中で、本県の地域公共交通はその持続可能性が低下してきています。
- 高齢化の進行、生産年齢人口の減少等により、少ないリソースでの対応が求められており、現状の地域公共交通を維持することも厳しい状況にある中で、今後も踏まえた対策を実施するためには各地域の実情に合わせた計画的な事業展開が必要となってきます。
- そのため、国や県、市町村、交通事業者など多様な関係者が地域課題を「我が事」として捉え、持続可能な地域公共交通に向けた手法を検討していく必要があります。
- 持続可能な地域公共交通の実現には第一に担い手の確保が重要となりますが、公共交通の担い手不足は一朝一夕に解決できるものではなく、効率的な運行による生産性の向上や新たな手段の活用によるサービス水準の維持・利便性の向上なども同時に検討していく必要があります。多様な関係者が共通の目標に向かって、埼玉県にとって必要な地域公共交通をデザインし、活性化させていくことで、積極的に地域公共交通を選択することができるネットワークを構築し、誰もが安心して移動ができる埼玉県の実現を目指していきます。

2. 将来像実現に向けた各主体の役割

ここでは、地域公共交通活性化再生法における各主体の役割を整理します。地域公共交通において各主体が担うべき役割を具体的に明確化した上で、対応方針、具体的な施策の検討に反映していきます。

(1) 国の役割

【地域公共交通活性化再生法第4条第1項】

国は、地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の援助、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。

⇒国の役割としては、公共交通に関する施策の総合的な策定や公共交通サービス・ネットワークに関する情報収集を行い、県及び市町村に対する制度的、技術的な指導、助言が求められています。また、市町村の協議会等における合意形成の支援や、県及び市町村とともに担い手確保に関する取組を推進し、必要に応じて財政的な支援を実施することも求められています。

(2) 県の役割

【地域公共交通活性化再生法第4条第2項】

都道府県は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

⇒県の役割としては、広域的な見地から地域の実情を踏まえた公共交通に関する施策の策定や公共交通サービス・ネットワークに関する市町村への情報発信、助言が求められています。

また、単独市町村では対応が難しい広域的路線に関する調整や網羅的なデータの共有、県内先進事例に関する横展開など市町村、事業者と連携を図りつつ主体的な取組を実施していくことが求められています。

その他、市町村の協議会等における合意形成の支援や、国及び市町村とともに担い手確保に関する取組を推進し、必要に応じて財政的な支援を実施することも求められています。

1 (3) 市町村の役割

2 【地域公共交通活性化再生法第4条第3項】

3 市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的
4 に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に
5 取り組むよう努めなければならない。
6

7 ⇒市町村の役割としては、地域住民の移動手段の確保など、地域の公共交通に関する課題解決に
8 向け、主体的な役割を發揮することが求められています

9 市町村が中心となって、交通事業者や住民など地域の多様な関係者と地域公共交通の活性化に
10 向けた検討体制を構築し、目指すべき地域公共交通のあり方を協議し、都市の将来像を描いてい
11 くことが求められています。

12 また、日ごろから地域の交通事業者と連携し、地域内の公共交通に関するデータを調査検証して
13 いくことや国及び県とともに担い手確保に関する取組を推進していくことも重要です。
14

15 (4) 交通事業者の役割

17 【地域公共交通活性化再生法第4条4項】

18 公共交通事業者等は、自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公
19 共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。
20

21 ⇒交通事業者の役割としては、第一に安全で安定的な公共交通サービスの提供が求められています。

22 また、公共交通のサービスを継続するため、安全性や利便性の向上に努め、多様な関係者への情
23 報提供を実施することも求められています。

24 さらに、運行情報等に関する県民への分かりやすい提供や利用促進を図ることも重要です。
25

1 **第4章 地域公共交通の課題への対応方針**

2 国や市町村、事業者など多様な関係者と連携して、県とともに目指す公共交通の将来像の実現に向け、
3 これまでにまとめた課題への対応に係る方向性を示します。

4 この方向性については、4つの方針に整理して検討することとし、それぞれの対応方針における具体
5 的な施策を提示します。

6

7 **1. 4つの対応方針**

8 「第2章 2 埼玉県の地域公共交通の課題」で示した課題については、複合的な対応が必要となりま
9 す。本県における地域公共交通の目指すべき将来像に向かうための方針として、4つの方向性を示しま
10 す。

11



12

13

14

15

2. 対応方針と具体的な施策の検討

対応方針1 地域の将来像実現に向けた地域公共交通の創造

本県は700万人を超える人口を有していますが、今後は少子高齢化が進み、全国トップクラスのスピードで高齢化が進んでいくと言われてい

高齡化の進展に伴い、移動に不便を感じる県民が増加する中、地域公共交通は事業者の経営悪化や深刻な運転手不足などにより、持続可能性が低下しています。

地域公共交通は県民の生活を支える基盤であり、地域の活力を向上するためには「まちづくり」と連携した利便性が高く、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築が必要となります。

そのためには、行政が主体となり、多様な関係者とともに、地域の課題を「我が事」として捉え、地域公共交通の目指すべき姿を示すことが求められています。

公共交通の需要動向を適切に把握し、都市の目指すべき将来像にとって必要な地域公共交通の役割がいかなるものか関係者間で合意形成を図り、地域ごとの具体的な手法を探ることが求められています。

利用状況や収支状況を踏まえつつ、地域公共交通計画等で定めた目指すべき姿に向かうため、地域全体の交通ネットワークの見直し・再編に取り組むことで地域公共交通を活性化していくことが求められています。地域ニーズ等を踏まえ、コミュニティ交通等を導入する場合には、地域を運行している既存の民間バス、タクシー事業とのバランスを踏まえ、必要な調整を行うことも必要です。

また、本県では、超少子高齢社会を見据えた市町村の「コンパクト」「スマート」「レジリエント」の3つの要素を兼ね備えた持続可能なまちづくりを県が支援するプロジェクトである「埼玉版スーパー・シティプロジェクト」を推進しています。各拠点間を地域公共交通が有機的につなぐことでコンパクトなまちづくりの形成を推進していくなど、まちづくりを含めた幅広い施策において、地域公共交通がどのような役割を果たすべきか検討していくことが求められています。

《具体的な施策》

- ・地域公共交通の目指すべき姿を示す計画の策定と状況にあわせたアップデート
- ・公共交通ネットワークの再構築
- ・埼玉版スーパー・シティプロジェクトなど まちづくりを含めた幅広い施策との連携

1 《具体的な施策》

2 ・地域公共交通の目指すべき姿を示す計画の策定と状況にあわせたアップデート

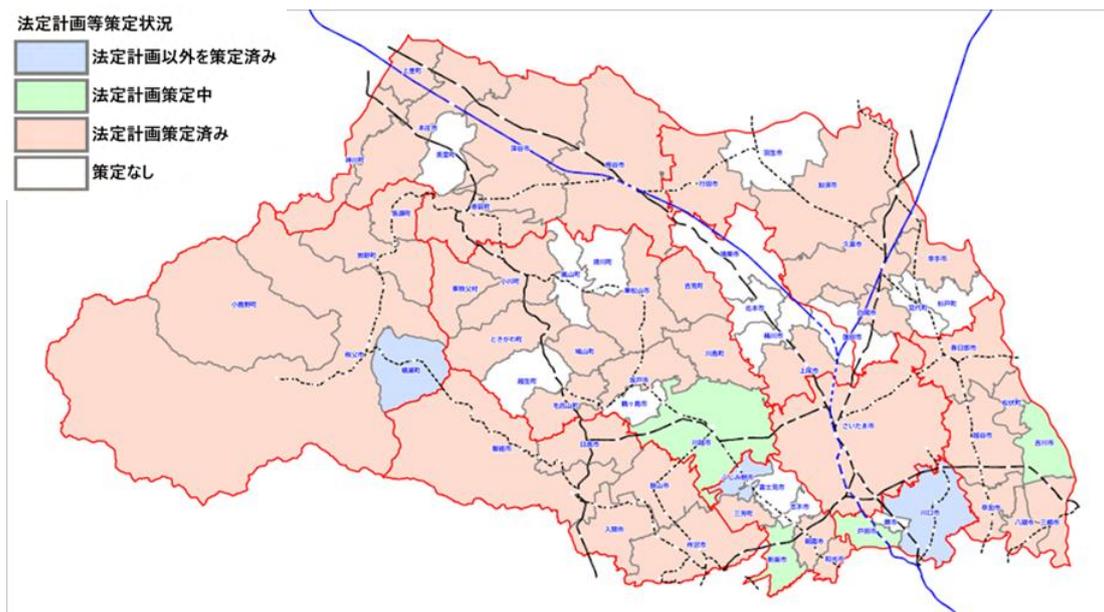
◎施策の方向性

- 地域公共交通活性化協議会（以下、協議会という。）を設置し行政、事業者だけでなく、利用者となる県民や、医療、福祉、教育、観光、経済など多様な関係者ととも、目指すべき地域公共交通の構築に向けた協議を実施します。（市町村、県、国、事業者）
- 市町村が開催する協議会における合意形成の支援や、必要に応じて財政的な支援、周辺市町村や関係事業者との調整を実施します。（県、国）
- コロナ禍後における社会情勢の変化等を踏まえ、地域公共交通の目指すべき姿に対し、現状でどれほどのギャップが生じているか、モビリティデータを活用しながら多様な関係者と議論を深め、実質化された地域公共交通計画にアップデートしていきます。（市町村）
- 広域行政としての観点で主体的にデータ整備・提供、事例の横展開に努めます。（県）
- 「地域公共交通のアップデートガイダンス等により、各市町村等が計画を策定、改定する際の統一的な考え方等に関する技術的な助言を実施します。（国）
- 県、市町村に対して、現状把握等に必要な情報提供を実施します。（事業者）

◎具体的な事例

■ 県内の法定計画等の策定状況（再掲）

県内では、令和6年度末において、2/3程度の40市町村で地域公共交通計画の策定が進んでいます。これらの自治体では、今後数年以内に現行計画における改訂時期を迎える自治体も多く、現行計画の達成状況等の評価を行い、実質化された地域公共交通計画にアップデートしていくことが求められています。



■ 静岡県沼津市における住民参画

静岡県沼津市では、市による出前講座などを通じて、公共交通に関心を高めた住民が、自治会の分科会として自ら「公共交通推進住民協議会」を設置するなど、公共交通に対する市民の関心が高く、協議会の場で住民を交えた活発な議論が行われています。

【事例】地域の関係者の実質的な参画 <静岡県沼津市（人口：18万人）>



- 計画の数値指標（KPI）として、公共交通利用回数、まちなかへの来訪回数、路線バス運行に係る収支差額を掲げ、3つの数値指標間の関係性を数字で整理。
- 市による出前講座などを通じて、公共交通に関心を高めた住民が、自治会の分科会として自ら「公共交通推進住民協議会」を設置。市がコミバスの試験運行等の補助。
- 公共交通に対する関心が高く、協議会における住民の発言も多い。（4時間45分となった協議会も）

計画目標の評価指標

指標①、指標②、指標③の関係性

指標① 公共交通利用回数
公共交通利用回数を市民1人あたり3回増加することにより、公共交通利用者数を現状以上にすることができます。

指標② まちなかへの来訪回数
まちなかへの来訪回数を市民1人あたり2回増加することにより、中心市街地歩行者通行量を現状以上にすることができます。

指標③ 路線バス運行に係る収支差額
路線バスの利用回数を増加させることで、運営収入の増加が見込まれます。

まちなかに、公共交通を利用し2回おでかけすると、往復で公共交通利用が4回増加となり、すべての目標値を達成することが期待できます！

指標① 公共交通利用回数 現況値：85回/年（平成30年度） → 目標値：88回/年（令和7年度） （公共交通利用者数 45,837人/日 → 45,900人/日）
指標② まちなかへの来訪回数 現況値：40回/年（平成30年度） → 目標値：42回/年（令和7年度） （中心市街地歩行者通行量 63,851人/日 → 63,900人/日）
指標③ 路線バス運行に係る収支差額 現況値：△434,022千円（令和2年度） → 目標値：△430,000千円以内（令和7年度）



「沼津市地域公共交通計画」



出典：沼津市地域公共交通計画より国土交通省作成

「公共交通推進住民協議会」の設置



大岡コミタク号

- ・日常の移動に不便を感じている高齢の方の利用を想定。
- ・令和3年4月～9月の6ヶ月間（運行日数：79日）で、目標を上回る818人（1.9人/台）の利用があり、本格運行に向けて検討中。

<目標と進捗>

- 目標：公共交通利用者数 2025年度 45,900人/日
（新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出自粛の影響や人口減少を踏まえて現状維持の目標を設定）
- 進捗：2018年度：45,837/日、2022年度：37,686人/日

105

出典）「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ

■ 秩父市地域公共交通計画に記載されている計画目標

秩父市では、設定した数値目標において、住民がどの程度努力をすれば目標を達成できるのか（例えば、利用回数をどのくらい増やせばいいのか）ということが記載されており、わかりやすく目標設定がされています。

また、地域の強みである観光という視点を取り入れた数値目標を設定しています。

7.2 目標の達成状況を評価するための数値指標と目標値

目標の達成状況を評価するための数値指標と、各指標の目標値を以下のとおり定める。

【目標値設定の基本的考え方】

- ・利用者数の目標は、将来、人口減少が予想される地域においても、持続可能な地域公共交通としていくため、1人あたりの利用回数を増加させる方向で設定。
- ・財政負担の目標は、近年の件費・燃料費の動向も踏まえ、全市一律的な抑制ではなく、利用者の少ない路線の再編による費用減少、利便性向上による収入増加での収支改善を目指す方向で設定。

No	評価指標	指標の定義	単位	現況値 ^注	目標値 ^注	
① 目標①	①-1	大滝地域の公共交通の利用状況	バス(補助路線)の利用者数	人/年	3,161 ^{※1} (4.8回/人年) ^{※2}	3,200以上 ^{※1} (5.3回/人年) ^{※2}
					☆沿線住民が利用回数を1割増やす	
	①-2	吉田・大田地域の公共交通利用状況	秩父吉田線の利用者数	人/年	41,430 ^{※3} (3.7回/人年) ^{※3}	41,800以上 ^{※3} (4.1回/人年) ^{※3}
					☆沿線住民が利用回数を1割増やす	
	①-3	吉田・大田地区乗合タクシーの利用者数	吉田・大田地区乗合タクシーの利用者数	人/年	1,170 ^{※4} (0.50回/人年) ^{※4}	1,300以上 ^{※4} (0.55回/人年) ^{※4}
					☆沿線住民が利用回数を1割増やす	
	①-4	公共交通利用促進の取組実績	広報、HP等による公共交通利用促進に関する取組件数	件(累計)	-	10以上
①-5	利用促進の取り組みによる鉄道・路線バス等の利用者数	市内鉄道駅乗降人員(合計)	千人/年	5,081 ^{※5} (84.3回/人年) ^{※5}	4,700以上 ^{※5} (85.3回/人年) ^{※5}	
				☆全市民が利用回数を1回増やす		
		路線バス等利用者数(合計)	千人/年	500 ^{※6} (8.3回/人年) ^{※5}	510以上 ^{※6} (9.3回/人年) ^{※5}	
				☆全市民が利用回数を1回増やす		
①-6	秩父市の財政負担額	大滝地域の公共交通に対する財政負担額(市補助金)	千円/年	14,614 ^{※7}	11,200以下 ^{※7}	
		☆市の負担額を約25%削減する				
①-7		吉田・大田地域の公共交通に対する財政負担額(市補助金)	千円/年	24,599 ^{※8}	27,500以下 ^{※8}	
				☆市の負担額を1割増以下に抑制する		
② 目標	②-1	タクシーの利用状況	中心市街地におけるタクシーの利用者数	千人/年	257 ^{※9} (4.3回/人年) ^{※5}	260以上 ^{※9} (4.7回/人年) ^{※5}
					☆全市民が利用回数を1割増やす	
③ 目標	③-1	公共交通による観光客数	公共交通を利用した秩父市の観光入込客数	千人/年	2,270 ^{※10} (42.3%)	2,290以上 ^{※10} (42.3%)
					☆現在の公共交通の利用率を維持する	

出典) 秩父市地域公共交通計画

■ KPI・目標値の設定の考え方

地域における状況（人口・世帯の状況、生活拠点、既存交通手段など）を踏まえると、幅広い施策分野における地域公共交通が果たすべき役割は各地域によって異なります。

それぞれの地域において、地域公共交通が目指すべき基準に到達しているかどうか評価するため、各地域が目指す姿に応じた目標設定を行うことが必要となります。

国が策定している「地域公共交通のアップデートガイダンス」では、KPI・目標値の設定に関して、それぞれの項目に合わせた「設定のねらい」や算出にあたっての具体的な考え方が示されていますので、目標値設定の検討において参考としてください。

4. KPI・目標値の設定

施策の進捗・効果を説明するKPIを設定しましょう

- ・ 施策の進捗・効果を説明しやすい10のKPIを紹介します。各地域の政策目標や実情に照らし合わせつつ、設定を検討してみましょう。
- ・ 10のKPIとは別に、各地域の政策目標と関連するKPIを設定することも考えられます。

観点①：公共交通軸と拠点の充実・保証

	短期(数か月～1年単位)	中長期(1年～計画期間内)
施策の実施結果についての数値目標	● 公共交通軸と定める路線(区間) ^{※1} の運行回数	● 公共交通分担率
施策による効果についての数値目標	● 公共交通軸と定める路線(区間) ^{※1} の利用者総数	

※1 公共交通軸と定める路線：各地方公共団体において路線を選定(選定の例：中心拠点・地域拠点間を接続する路線)

観点②：「交通空白」^{※2}における移動の確保

	短期(数か月～1年単位)	中長期(1年～計画期間内)
施策の実施結果についての数値目標	● 公共交通サービスによる人口カバー率	● 活動機会へのアクセシビリティ
施策による効果についての数値目標	● 「交通空白」における交通サービス ^{※3} の利用者総数	

※2 「交通空白」の考え方についてはp.11-12参照

※3 各地方公共団体で選定(「交通空白」で提供される交通サービス：乗合タクシー、デマンド交通、公共日本版ライドシェア等)

観点③：持続可能性・実現可能性の確保

	短期(数か月～1年単位)	中長期(1年～計画期間内)
施策の実施結果についての数値目標	● 公共交通の収支・公的資金投入額	● 住民等の公共交通に対する満足度・認知度
施策による効果についての数値目標	● 公共交通の利用者総数	
施策による効果についての数値目標	● 公共交通に従事する運転者数	

4. KPI・目標値の設定 【観点①：公共交通軸と拠点の充実・保証】

設定のねらい 地域の公共交通軸について、どこまでのサービス水準を確保しようとしているのか確認します

公共交通軸と定める路線(区間)の運行回数	1日あたりの運行回数(片道)等 ※ピーク時・オフピーク時の1時間当たりの平均なども考えられます
----------------------	--

検討のイメージ

- ・ 運行回数別の利用のイメージ例と見比べながら公共交通軸に求める運行回数(片道)を検討

運行回数(ダイヤ)の例	約10本/日 概ね1本時 2時間空く時間帯もある	約10～20本/日 終日1～2本/時程度 最大1時間程度の待ち時間	約20～30本/日 朝夕3本時、ほか2本/時程度 最大30分程度の待ち時間	約30～50本/日 朝夕3～4本/時以上、 その他2～3本/時程度	約50本～/日 朝夕5～10本時、 その他3～4本/時程度
利用のイメージ	待ち時間が長くなる可能性が高く、終発も早いいため、利用者はダイヤに合わせた計画を立てて行動する必要があります。	一定程度の待ち時間が生じるため、利用者はダイヤに合わせて行動する必要があります。	利用者はダイヤに合わせて行動する必要があるが、運行回数上の不便は緩和される。	利用者は、朝夕はほぼダイヤを気にせずに済む。朝夕以外も、運行回数上の不便は緩和される。	利用者は、ほぼダイヤを気にせずに済むため、外出の足として利便性が高い

(例) 現行の運行回数 → (例) 目標値

目標値の設定方法

地方公共団体として、「立ち位置」をもとに、ここまでの現状診断結果も踏まえて、目指す目標値を設定しましょう。

人口・地理(例)	交通ネットワーク(例)	サービス利用、潜在需要(例)	行政方針(例)
<ul style="list-style-type: none"> 沿線人口分布 沿線の重要施設(病院等) 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者の供給能力 他の交通モードの分布 	<ul style="list-style-type: none"> 現状の需給バランス 通勤・通学・観光等の潜在需要 	<ul style="list-style-type: none"> 地域交通分野の重点度 渋滞解消等の政策目標

22

出典) 地域公共交通計画の「アップデートガイダンス Ver1.0」

1 ・公共交通ネットワークの再構築

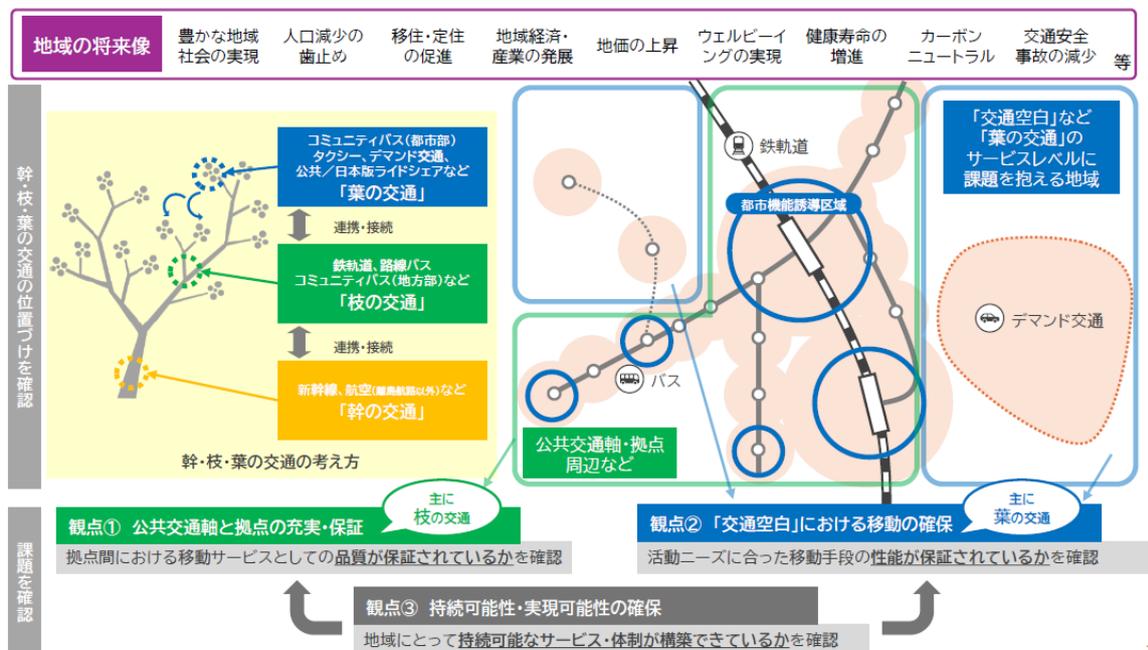
◎施策の方向性

- 市町村が主体となり、協議会において、各モードにおける地域公共交通がどのような役割を果たすべきか整理し、再構築の案を検討します。(市町村、県、国、事業者)
- 地域ニーズ等を踏まえ、民間のバス、タクシー事業者と調整し、コミュニティ交通等の導入を検討します。(市町村)
- 地域公共交通の利便性向上や利用促進を図るために実施される新たなモビリティサービスの導入やコミュニティバスやデマンド交通の再編に係る支援を実施します。(県)
- 市町村や事業者を集めた研修会等において、再構築事例の横展開を実施します。(県)
- 再構築に関するモデルとなり得る全国の先進事例に関する情報を収集し、随時、情報共有を行います。(国)
- エリア一括協定運行事業⁴ など特定の事業に関する集中的な支援を実施し、交通再編を促進します。(国)
- 市町村が実施する再構築事業に関する協力、新規事業への参入を検討します。(事業者)

◎具体的な事例

■ 地域の実情に合わせた地域公共交通の再編

地域公共交通に関する現状分析を実施し、移動に関する課題が生じている場合には、各モードにおける地域公共交通がどのような役割を果たすべきか整理し、まちづくり施策を踏まえた公共交通軸の設定や拠点間を意識的に結びつけるなど、県民が不自由なくスムーズに移動できる地域公共交通ネットワークの見直し・再編を行います。



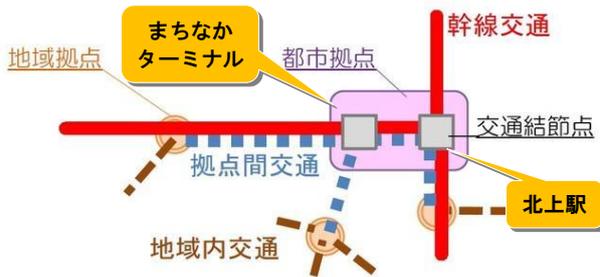
出典) 地域公共交通計画の「アップデートガイドンス Ver1.0」

⁴ 地方公共団体と乗合バス事業者等の間において、複数年かつエリア単位で交通サービス等その他の実施方法に関する協定を締結し、当該協定に基づき運行する事業であって、利便増進実施計画に、当該協定に定められた実施方法に関する事項が記載されたもの

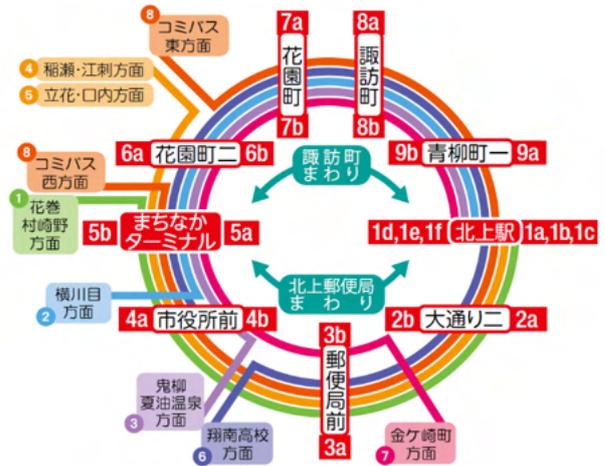
■ 拠点を集約し乗継利便性を向上させる交通ネットワークの再編（北上市、足利市）

岩手県北上市では、中心街のバス停が分散し、系統により停車するバス停が異なるため、各バス停の運行本数が少ない状況であった従来のバス路線を見直し、中心街のツインモールプラザ（さくら野百貨店）を交通拠点「まちなかターミナル」として整備し、全路線を「北上駅」・「まちなかターミナル」を通過するよう設定し、両拠点を中心とした分かりやすいバスネットワークを形成した結果、まちなかへの集客に貢献しました。

<ネットワーク構成>



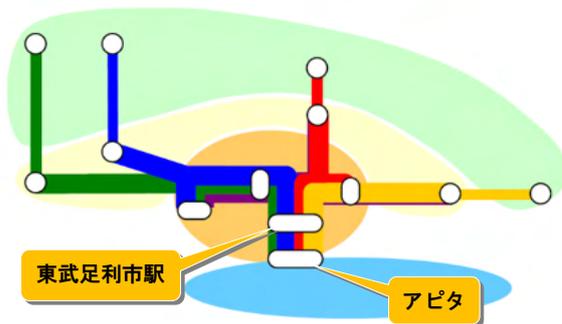
<系統図>



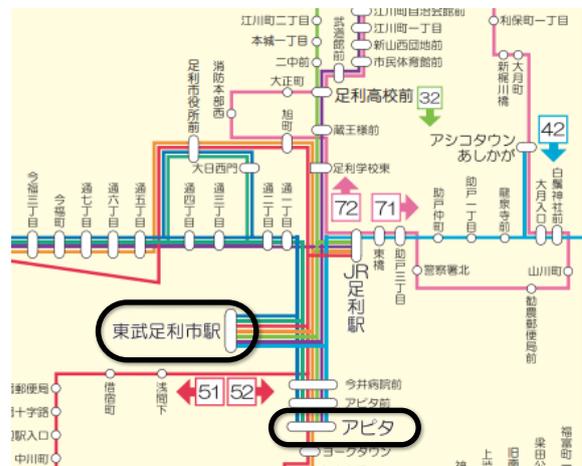
出典) 北上市地域公共交通網形成計画

栃木県足利市では、足利赤十字病院が郊外移転することを契機に、「足利市生活路線バス」の大規模な再編を実施。大規模小売店である「アピタ」を路線のターミナルとして設定し、すべての路線が東武足利市駅とアピタを経由させることとしました。このほか、足利赤十字病院の外来受付時間帯に路線バスで到着できる区域の拡大、輸送力の増大などを実施し、利用者数は再編後9年連続で対前年比で増加し、再編前に比べて倍増しました。

<路線・系統再編のイメージ>



<系統図>



出典) 足利市地域公共交通網形成計画、足利市路線バスあしバス時刻表

■ 松本地域におけるエリア一括協定運行事業

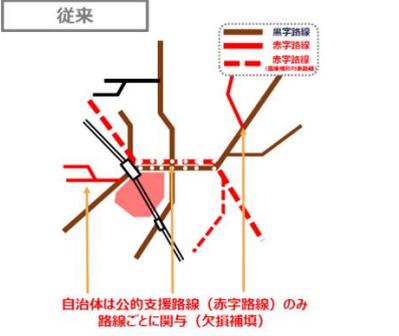
令和5年10月の地域公共交通活性化再生法の改正に伴い、エリア一括協定運行事業が創設されました。この事業は、自治体と交通事業者が複数年・エリア単位で、一括運行する協定を締結し、自治体は一括運行の委託費用として費用負担を実施し、協定期間中に経営改善により生じた収益は交通事業者に原則として帰属されます。

行政が主体による地域全体としての中長期的な経営戦略が可能となり、ネットワーク統合による生産性の向上、事業者と自治体が連携して地域交通を改善するインセンティブが発揮されることが期待されています。

地域公共交通確保維持事業 エリア一括協定運行事業 国土交通省

- 自治体と交通事業者は、**複数年・エリア単位**で、黒字路線・赤字路線を一括運行する協定を締結。
- 自治体は一括運行の委託費用として交通サービス購入費を負担。
国は交通サービス購入費の一部を、複数年（最長5年）定額で支援（複数年の**支援総額を初年度に明示**）
- 協定期間中に経営改善により生じた**収益は交通事業者**に原則として帰属。

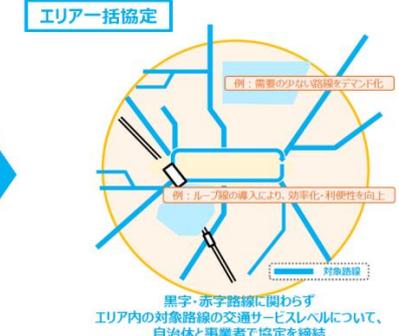
従来



自治体は公的支援路線（赤字路線）のみ路線ごとに関与（欠損補填）

<国の補助> 一定の要件を満たす路線について、生じた欠損額に応じて補助

エリア一括協定



黒字・赤字路線に関わらずエリア内の対象路線の交通サービスレベルについて、自治体と事業者で協定を締結

<国の補助> **複数年（最大5年間）定額※を補助**
※前々年度の国補助額に固定。事業が改善（欠損額が縮小）した場合も、国補助額を維持。

出典) 北陸信越運輸局 令和6年度地域公共交通セミナー資料

松本地域の路線バス「まつもと公設民営バス（ぐるっとまつもと）」は、官民共創事業としてアルピコ交通株式会社と5年間の協定による運行を開始。利便性の向上や利用者の増加に向けて取り組みを進めています。

松本地域公共交通利便増進実施計画【エリア一括協定運行事業】 国土交通省
新規（令和5年9月認定）

- 松本地域では、**地域公共交通をインフラ**として捉えて、行政が主体となった**路線再編や系統の新設**等を実施。
- また、公募型プロポーザルにより選定した交通事業者との間で締結した協定に基づき、行政が主体的に設定したエリア全体での交通サービスの提供について、市が5年間にわたり負担金（交通サービス購入費）を支出する「**公設民営型**」のバスネットワークに移行。
→官民共創により、**全国初の「エリア一括協定運行事業」を実施し、利便性・持続可能性・生産性の高い公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」を実現。**

事業の内容

① **重複路線の整理、長大路線の分割**
(空港今井線、松本・島内線、南松本・山形線等)
複数路線が運行する区間について重複を解消。また、長大路線については、路線を分割しつつ、廃止区間の代替手段として、既存路線のルート変更で対応。

② **地域ニーズに応じた増便や系統の新設**
(徳大横田徳塚線、山形線、神林ライナー、合庁ライナー等)
通勤通学など地域ニーズに応じて、朝夕時間帯等の増便や系統の新設を実施。

③ **運賃のキャッシュレス化や情報発信の強化【関連事業】**
地域内全路線に二次元コード・クレジットカードタッチ決済を導入するほか、GTFS-JPの整備や、県との交通・観光案内アプリ「信州ナビ」を通じたバスの走行位置の発信などを推進する。



作成自治体 長野県松本市、山形村、朝日村
事業実施区域 松本市、山形村、朝日村
事業実施予定期間 R5年10月～R10年9月

再編後



事業の効果

- ・**効率性の向上による持続可能性確保**
重複路線の整理や長大路線の分割により、運行の効率化を図り、**持続可能性の向上**に寄与。
- ・**利用ニーズに応じた路線設計による利便性向上**
使いやすいダイヤ、系統に見直すほか、キャッシュレス化・情報発信の強化により、観光客を含めた**利用者の利便性を向上**。

ネットワークの中心を担う路線等については、**松本市と交通事業者（アルピコ交通）が締結した協定に基づき、市が複数年にわたって負担金を支出することで、安定的に交通サービスを確保。**行政が主体となり、**エリア全体を見据えた路線設計を実現。**

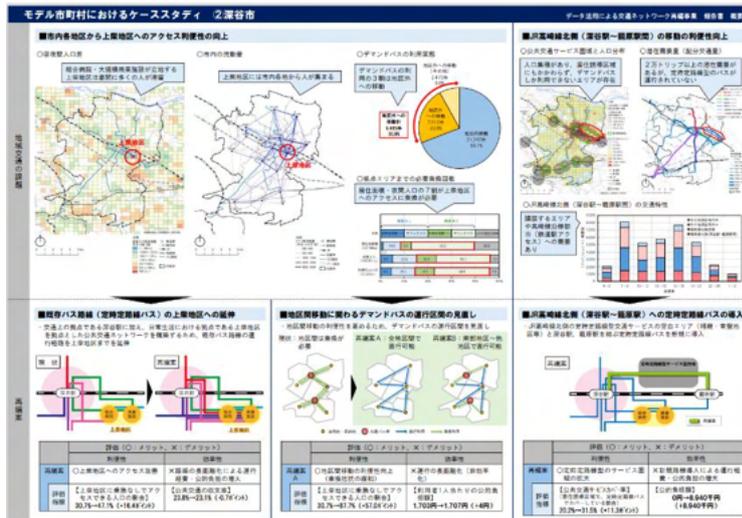
出典) 松本市ホームページ

■ データを活用した交通ネットワークの再編

県では、交通関連ビッグデータ（携帯電話等から収集した位置情報を基にした人の滞留や流動状況のデータ）を用いて交通ネットワーク再編に活用する手法を検討するモデル事業を実施し、モデル地域における具体的な交通ネットワークの再編案について、ビッグデータを活用した手法を整理し、「データ活用による交通ネットワーク再編事業報告書」を取りまとめています。

交通関連ビッグデータは他の統計資料とは異なり、移動データがリアルタイムで蓄積されることから、直近のデータをすぐに取得することが可能です。

効率的・効果的な交通サービスを実現するための一つの手法として参考としてください。



出典) データ活用による交通ネットワーク再編事業報告書 (埼玉県)

■ 県及び国の支援制度の活用

県や国では、市町村や事業者が課題解決のために実施する交通再編を含めた様々な取組に対し、支援を実施しています。事業の内容によって特別交付税措置の対象となる場合がありますので、関係部署とも連携し積極的な検討が期待されます。

県や国の支援制度を活用することで、事業の拡充や前倒しにつなげることが可能となります。

公共交通に関する支援メニュー集 (都県 編④)

都県	事業名	対象モード		対象分野															
		バス	鉄道	バス	鉄道	タクシー	その他	運行(その他)	乗車(その他)	乗車(その他)	乗車(その他)	乗車(その他)	乗車(その他)	乗車(その他)					
埼玉県	生活交通維持経費補助金																		
	加減乗合バス経費確保対策費補助金																		
	生活維持経費確保対策費補助金																		
	生活維持経費確保対策費補助金																		
	埼玉県タクシーリアフリー化促進事業																		
	加減公共交通DX・コンパクトネットワーク促進事業																		
	ステップバス導入促進事業																		
	埼玉県鉄道ホームドア設置促進事業補助金																		
	埼玉県内維持点検バス路線事業補助金																		
	みん身に親しまれる駅づくり事業補助金																		
	埼玉県スーパー・シェアプロジェクト推進補助金																		
	公共交通運料不足対策促進事業																		
	公共交通に関する支援メニュー集 (国の機関・関連団体 編②)																		
		事業名	種別 No.	バス	鉄道	バス	鉄道	タクシー	その他	運行(その他)	乗車(その他)								
		加減公共交通維持費確保事業	A-3-1	●															
	加減公共交通維持費確保事業(高齢者・障害者)	A-3-2	●																
	加減公共交通維持費確保事業(高齢者・障害者)	A-3-3	●																
	加減公共交通(リアフリー)化推進事業	A-3-4	●																
	加減公共交通再建費補助事業	A-3-5	●																
	「交通空白」解消等緊急対策事業	A-4-1	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
	加減公共交通維持費確保事業(高齢者・障害者)	A-4-2	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
	加減公共交通維持費確保事業(高齢者・障害者)	A-4-3	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
	加減公共交通維持費確保事業(高齢者・障害者)	A-4-4	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
	加減公共交通維持費確保事業(高齢者・障害者)	A-5-1	●																
	加減公共交通維持費確保事業(高齢者・障害者)	A-5-2		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
	加減公共交通維持費確保事業(高齢者・障害者)	A-5-3		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
	加減公共交通維持費確保事業(高齢者・障害者)	A-5-4		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
	加減公共交通維持費確保事業(高齢者・障害者)	A-5-5		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		

出典) 関東運輸局ホームページ 公共交通に関する支援メニュー集

1 ・埼玉版スーパー・シティプロジェクトなど まちづくりを含めた幅広い施策との連携

◎施策の方向性

- まちづくり、観光振興、商業、健康・医療・福祉、教育、環境など幅広い政策分野における地域の目指す将来像を確認し、地域公共交通の目指すべき役割を検討します。(市町村)
- 医療、福祉、教育、観光、経済など多様な関係者が参画する協議会を設置します。(市町村)
- 交通と密接に関係するまちづくりについて、県内各市町村が、「コンパクト」「スマート」「レジリエント」の3つの要素を兼ね備えた持続可能なまちづくりを進めていくため、埼玉版スーパー・シティプロジェクトを推進し、個別施策における財政的支援や各分野におけるマッチング支援など全庁横断で支援します。(県)
- 都市機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域公共交通の連携により、『コンパクト・プラス・ネットワーク』のまちづくりを進めていきます。(市町村、県)
- コンパクト・プラス・ネットワーク促進に向けた制度設計を行い、技術的助言を実施します。(国)

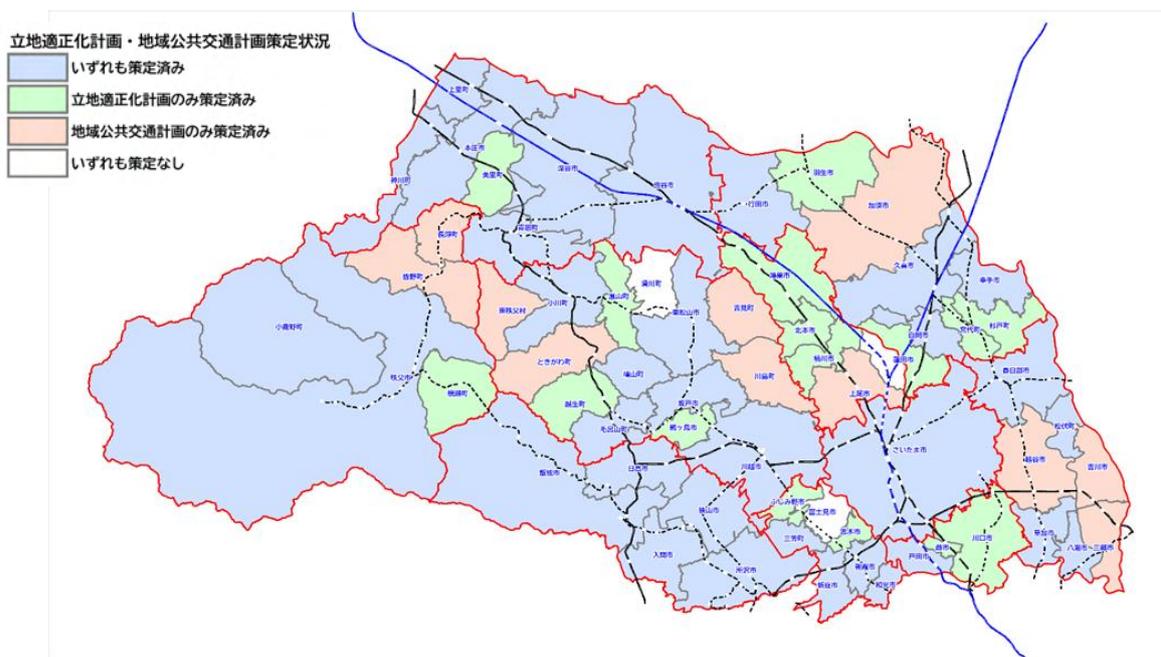
◎具体的な事例

■ 立地適正化計画との連携

都市全体の構造を見渡しなが、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導など、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成促進のため、まちづくりの指針となる立地適正化計画と連動させ、地域公共交通計画を作成、アップデートすることで、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを目指すことが求められています。

県内では、立地適正化計画が策定できる61市町のうち、令和7年3月時点で36市町で立地適正化計画が策定されています。また、策定中の自治体も含めると、地域公共交通計画、立地適正化計画ともに策定をしている自治体は36市町となっています。

県では、毎年、県内市町村を対象とした「コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり検討会議」を開催し、市町村に対し、先進事例等の横展開を図っています。



地域公共交通計画（令和7年6月時点）及び立地適正化計画（令和7年3月時点）の策定状況

対応方針2 既存地域公共交通の維持・充実

コロナ禍における経営悪化や 2024 年問題も相まって、担い手不足が深刻となっており、採算性の低い路線だけでなく、需要がある路線についても廃止や減便となるケースが発生してきています。

民間バス路線の廃止に伴う県民の移動手段の確保、交通空白の解消を図るため、コミュニティ交通を導入する市町村は多く、県内でも多くの自治体で運行されていますが、近年の運転手不足の影響で市町村が運行するコミュニティバスも減便や廃止等、見直しをせざるを得ないとなるケースも発生しています。

利用者状況も踏まえつつ、車両のダウンサイジングによる運行事業者の範囲拡大、複数の事業者による運行など、様々な手法で県民の移動手段を守り、充実させていくことが求められています。

バスの代替手段として、デマンド交通や公共ライドシェアが運行されている地域もありますが、公費負担の増加や市町村域を越える移動に支障が生じている可能性もあるなど、移動利便性や持続可能性が低下しています。

コミュニティ交通等の運行は、公費負担の増加による持続可能性が危惧されますが、一方で、地域公共交通を持続可能にするためには、その移動手段を魅力的なものとし利用者増を図ることが必要であり、そのためには一定の人材や資金を投入することが必要です。導入した交通手段については、都市全体での利益（社会的価値）の向上に向けた投資と捉え、一交通手段に関する「収支率」のみに着目するのではなく、都市全体における地域公共交通の貢献度を評価することが重要となります。

令和 5 年 10 月に施行された地域公共活性化再生法の改正に伴い変更された「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」において、「官民や交通事業者間、他分野との垣根を越えた連携と協働を進めること」が明記されるなど、既存の公共交通以外の移動手段を有効に活用し、サービス水準の維持・充実を図り、持続可能な地域公共交通サービスを構築することが求められています。

県内唯一の地域鉄道である秩父鉄道は、県内の鉄道ネットワークの充実に寄与し、通勤通学をはじめとした沿線住民の日常の交通手段として、また、観光振興にも活用されています。

大量輸送という大きな強みを有する鉄道を活性化することは、当該地域だけでなく、県全体の価値向上につながります。そのため、沿線自治体と連携し、安全輸送に関する設備整備や人材の確保状況等、秩父鉄道の状況を注視し、必要に応じた支援を実施することが重要です。

《具体的な施策》

- ・交通空白の解消・防止
- ・地域公共交通の枠組みの拡大
- ・観光施策と連携した地域鉄道の活性化
- ・分かりやすく使いやすい案内による利用促進

1 《具体的な施策》

2 ・交通空白の解消・防止

◎施策の方向性

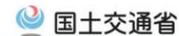
- 埼玉県生活交通確保対策地域協議会（以下、県協議会という。）を設置し、バス路線の休廃止に係る申出に対する関係市町村、事業者との協議、調整を実施します。（県）
- 県協議会において住民の生活交通として維持・確保の必要があると認められたバス路線に対する支援を実施します。（県）
- 路線休廃止等による交通空白解消に向けた代替手段として導入される新たな公共交通に対する支援を実施します。（県）
- 国と連携し、「交通空白」の考え方の整理、現状把握及び公共ライドシェア等による「交通空白」解消の方策などに関する勉強会の開催やモデル市町村を対象とした個別の検討会により伴走型支援を実施します。（県）
- 路線バスの減便・廃止などによる交通空白の解消・防止に向けた代替手段の検討を含む事業者、住民等との総合調整を実施します。（市町村）
- 交通空白解消本部の取組による官民連携や県内外の事例に関する情報提供を実施します。（国）
- 市町村等に対する必要な情報共有や新たな取組への参入を検討します。（事業者）

◎具体的な事例

■ 路線再編による交通空白の未然防止（飯能市）

飯能市では、民間路線バス事業者から路線維持困難な旨の申出を受け、地域住民と協議をしながら、市が路線の再編案である「実施方針」（ダウンサイジング、支線化）を作成し、実施方針に基づき運行を行う事業者を公募により決定し、国の認定、支援を受けた運送サービスを継続したことで空白期間を経ることなく、持続可能な運送サービスへの移行を実現しました。

飯能市地域旅客運送サービス継続実施計画（概要）



●埼玉県飯能市の原市場（中藤・中沢）地区、南高麗地区にはそれぞれ国際興業バス中藤・中沢線、間野黒指線が運行していたが、人口減少により利用者が極めて少ない状況であったことから、令和3年度に運行事業者から維持が困難である旨申し出があった。当該地域は山間地域であり、各地域拠点までの移動手段として沿線住民の通勤・通学や高齢者等の買い物・通院等の日常的な移動を叶えていく必要があることから、地域旅客運送サービス継続事業を活用して当該路線の再編を実施した。公募により継続事業者を選定し、地域との検討会を経て、令和4年度からワゴン車両と大型バスによる実証運行を開始し、令和5年度から本格運行に移行する。

<p>対象エリア</p>	<p>①原市場（中藤・中沢）地区</p> <p>再編前</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長大路線（駅直通、幹線と並走） ・大型バス運行 ・毎日運行 <p>再編後</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線短縮（幹線と接続） ・大型バスとワゴンの併用 ・朝夕は毎日、昼は週3日運行 	<p>②南高麗地区</p> <p>再編前</p> <ul style="list-style-type: none"> ・毎日運行 ・大型バス運行 ・一部幹線と並走区間あり <p>再編後</p> <ul style="list-style-type: none"> ・週3日運行（本数増） ・ワゴン運行 ・公共交通が不十分な地域への路線設定
	<p>前</p> <p>後</p>	<p>前</p> <p>後</p>

<公募期間>
令和4年3月7日～23日
▶継続事業者は従前と同じ国際興業㈱に決定
<実証運行>
令和4年9月1日～
<本格運行>
令和5年9月1日～
<計画期間>
令和5年9月1日～令和9年3月31日

出典）国土交通省ホームページ

■ 公共ライドシェアによる交通空白の未然防止（ときがわ町）

ときがわ町では、民間バス路線の運休による交通空白の発生防止に向け、公共ライドシェアの制度を活用した町営バスの運行を開始しています。

町営バスの運行経路は民間路線バスの運行ルートと同一経路、同一バス停とし、従来は乗り換えが必要であった区間が乗換不要となるなど、できる範囲での利便性向上にも努めています。

令和7年10月1日（水）から「ときがわ町営バス」の運行が始まります

イーグルバス株式会社が運行している「06系統 小川町駅、日赤病院前」行き路線バスが令和7年9月30日（火）で運休となり、令和7年10月1日（水）からは、ときがわ町が運行主体となり運行する町営バスに変わります。

この変更に伴い、バスの料金、利用方法などが変わりますのでご注意ください。

【問合せ】
ときがわ町役場 政策財政課
bus@town.tokigawa.lg.jp
0493(65)0404

■運行経路は「慈光寺入口」～「せせらぎバスセンター」～「明覚駅」～「小川町駅」～「日赤病院前」

町営バスの運行経路は、これまでイーグルバスが運行していた「慈光寺バス停～せせらぎバスセンター」及び「せせらぎバスセンター～日赤病院前」と同一経路、同一バス停位置で運行されます。

町営バスのバス停には新しいバス停が設置されています。

イーグルバスではせせらぎバスセンターで乗換が必要でしたが、町営バスは乗換不要です。

※イーグルバスの武蔵嵐山駅（西口）発、越生駅（東口）発路線バスの運行は継続されます。



出典）ときがわ町ホームページ

■ 日本版ライドシェアによる時間的な空白に対する移動手段の確保（行田市）

行田市では、夜間における駅や市内での飲食後の移動手段に困難が生じており、これにより、市民の円滑な移動が困難であるとともに、コロナ禍により影響を受けた地域経済の回復を阻害する要因にもなっています。

そこで、夜間における市民の移動需要に応えるため、日本版ライドシェア活用の申出書を提出し、令和6年12月より運行が開始されています。

行田市における日本版ライドシェアの活用

2

行田市では、夜間における駅や市内での飲食後の移動手段に困難が生じており、これにより、市民の円滑な移動が困難であるとともに、コロナ禍により影響を受けた地域経済の回復を阻害する要因にもなっています。そこで、夜間における市民の移動需要に応えるため、令和6年11月6日に関東運輸局埼玉運輸支局へ日本版ライドシェア活用の申出書を提出し、このたび運行を開始する運びとなりました。

なお、自治体申し出による日本版ライドシェアの活用は、埼玉県内初、関東運輸局管内※では群馬県桐生市に次いで2例目です。

※ 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、群馬県、茨城県、栃木県、山梨県

【申出日】令和6年11月6日（水）

【運行開始】令和6年12月12日（木）

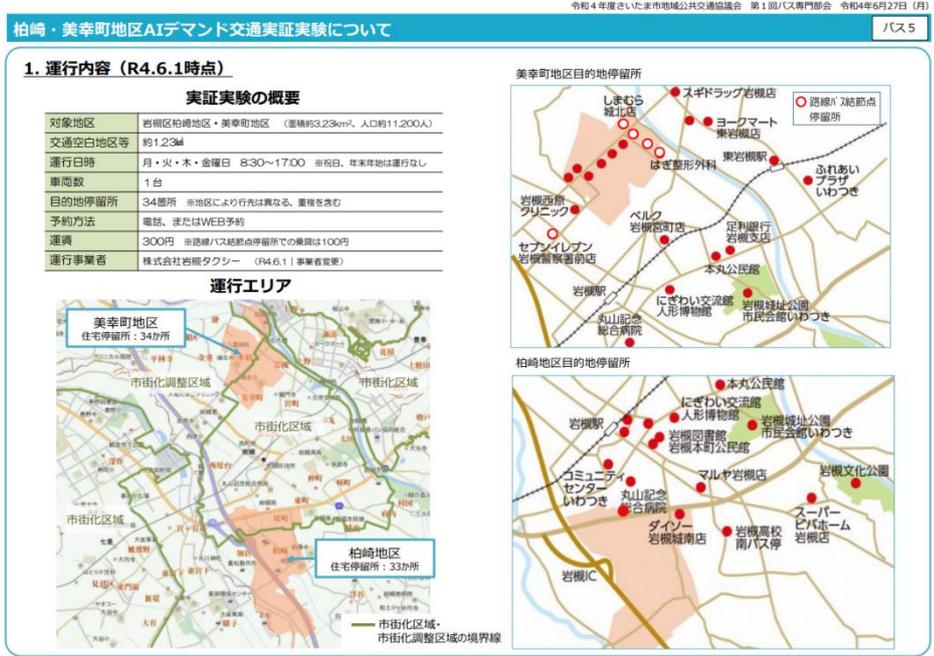
1. タクシーが不足している地域	行田市 *出発地は行田市内に限定、目的地は限定しない *利用者は行田市民であることを問わない
2. タクシーが不足する曜日及び時間	火曜日～土曜日 20時30分～25時30分（午後8時30分～翌午前1時30分） *運行台数が減少する20時30分以降のタクシー需要を補充、鉄道の運行終了後、約1時間程度
3. 不足車両数	2台 *20時30分以降運行しているタクシー台数（4台）の半数から開始
4. 運行事業者	昭和タクシー株式会社 代表取締役 明野 真久 （行田市中央1-2）



出典）行田市ホームページ 令和6年度第4回行田市地域公共交通会議資料

交通空白地区住民からの要望による AI デマンド交通の運行

さいたま市では、交通空白地区の住民からの要望により、デマンド交通の実証運行を実施しています。岩槻区柏崎・美幸町地区で実証実験中の AI デマンド交通（愛称：チョイソコさいたまいわつき号）は、「コミュニティバス等導入ガイドライン」に準じて、路線バスの補完交通として導入されています。



出典）さいたま市ホームページ 令和4年度さいたま市地域公共交通協議会 第1回バス専門部会

バス路線の休廃止に伴う埼玉県生活交通確保対策地域協議会での協議

県では、地域住民の生活を守るため、埼玉県生活交通確保対策地域協議会を設置し、バス路線の休廃止に係る申出に対する関係市町村、事業者との調整等を実施しています。

埼玉県内のバス路線を廃止又は休止しようとする場合又は事業者単独での事業の継続が困難である場合には、当該路線の休廃止等を予定する日の一年前までに協議会に対し申出を行う必要があります。

休廃止の申出があった際には協議会構成員である関係市町村において、生活路線に該当するかの検討を行います。県は生活路線に該当すると判断された路線に対して、市町村とともに対応策の検討を行うなど、必要な助言を行い、事業者と関係市町村との相互調整を実施していきます。

<県として把握した休廃止の申出状況※>

該当年度	休廃止申出系統数	(路線数)
令和3年度	3	2
令和4年度	0	0
令和5年度	12	8
令和6年度	16	10

※「県として把握した路線の休廃止」は以下の手続きによるものに限る

- ① 埼玉県生活交通確保対策地域協議会に対して休廃止の申出があったもの
- ② 道路運送法に基づく国土交通大臣への休廃止の届出のうち、「旅客の利便を阻害しないと認められる場合」に該当しないもの（休廃止の6か月前までに届出が必要となり、関係自治体への意見聴取が行われる）

1 ・地域公共交通の枠組みの拡大

◎施策の方向性

- 従来の公共交通サービスに加えて、企業・病院・学校等の送迎バスや NPO 法人等が運行する公共ライドシェア（交通空白地有償運送、福祉有償運送）など地域の多様な輸送資源を活用した移動手段の導入を検討します。（市町村）
- シェアモビリティなど既存の地域公共交通を補完する”準”公共交通の導入を検討します。（市町村）
- 市町村が開催する協議会における新たな交通手段導入に関する合意形成を支援します。（県、国）
- 権限移譲を受けている公共ライドシェアの登録事務に関して、市町村や NPO 法人等との相談調整等を実施します。（県）
- 単独市町村では検討や調整が難しいことも多くなるため、研修会を通じた県内における先進事例の横展開や、主体となり得る各分野の業界団体等への働きかけなどに努めます。（県）
- 市町村等に対する必要な情報共有や新たな取組との連携を検討します。（事業者）

◎具体的な事例

■ NPO 法人による交通空白地有償運送（飯能市）

飯能市では、交通空白地有償運送として NPO 法人奥武蔵グリーンリゾートによる「奥武蔵らくらく交通」が実施されています。

平成 30 年 12 月から吾野・東吾野地区を範囲として運行開始し、地域住民の買い物や通院等の日常のお出かけの足だけでなく、観光客の観光目的でも利用されています。

吾野地区・東吾野地区に在住・在勤で利用登録をした方及び当該地域に訪された方を対象とし、吾野地区・東吾野地区内及び当該地区と飯能市内の移動に利用することができます。



更新日：2024年09月11日

ページID：9939

「奥武蔵らくらく交通」は、平成30年12月から吾野地区・東吾野地区を範囲として、NPO法人奥武蔵グリーンリゾートにより自家用有償旅客運送事業（交通空白地有償運送）として運行しており、地域住民の買い物、通院等の日常のお出かけの足として利用されています。また、地域住民だけでなく観光客による観光目的による利用もされています。



対象者

- 吾野地区、東吾野地区に在住・在勤で利用登録された方
- 吾野地区、東吾野地区に訪された方（観光客を含む）

出典) 飯能市ホームページ 奥武蔵らくらく交通

■ 社会福祉法人による福祉有償運送（小鹿野町）

福祉有償運送は、タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できない場合に認められ、NPO 法人や社会福祉法人などが、実費の範囲内（営利とは認められない範囲）の対価により、乗車定員 10 人以下の自家用自動車を使用して当該法人等の会員に対して行う個別の輸送サービスであり、県内各地の事業者により運行されています。

小鹿野町では、要介護者や身体障害者等の通院や買い物、通所等の移動について不便さを解消し、移動の利便を図ることを目的とした福祉有償運送（ハッピー・パートナー）が社会福祉協議会により運行されています。小鹿野町に住所があり、要支援・要介護認定を受けている人など、単独での移動が困難な方を対象とし、医療機関や買い物、イベント、レジャー等の移動に利用することができます。



出典) 小鹿野町社会福祉協議会ホームページ

■ 市内の病院の送迎バスを活用した高齢者外出支援事業（狭山市）

狭山市では、病院が運行している送迎バスの空席を活用し、市内の交通空白地域から最寄りの公共交通機関等への移動の支援を行うとともに、高齢者が気軽に買い物や通院等の外出ができる交通手段を確保することを目的とした高齢者外出支援事業を市内の病院の協力を得て実施しています。狭山市に在住する 70 歳以上の方など、所定の条件を満たす方が利用料金無料にて利用することができます。



出典) 狭山尚寿会病院ホームページ

■ 市内の介護保険施設の送迎車両を活用した住民移送事業（飯能市）

飯能市では、介護保健施設が運行する送迎車両の空席を活用した住民移送事業を実施しています。施設利用者だけでなく地域住民も利用可能とすることで、路線バスの空白時間帯における住民のおでかけの足を確保しています。



出典) 飯能市ホームページ

■ スマートシティさいたまで取り組むシェア型マルチモビリティ

さいたま市では、「市民のウェルビーイングな暮らしを実現する<スマートシティさいたま>」の構築に向け、モビリティサービスによりだれもが移動しやすく、「人にも環境にもやさしい」ウォークアブルな都市空間・環境を構築をコンセプトに、さいたま市内全域で移動利便性の向上と脱炭素化を目指す取組を推進しています。

シェア型マルチモビリティを活用し、事業採算性の確保と公共交通の補完機能を両立したステーションの拡充・展開を行い、社会的ニーズに合わせたモビリティの導入による移動の選択肢の確保に向け、取り組んでいます。



出典) さいたま市ホームページ シェア型マルチモビリティの実証実験

1 ・観光施策と連携した地域鉄道の活性化

◎施策の方向性

- 大量輸送という大きな強みを有する鉄道を活性化し、当該地域だけでなく、県全体の価値向上につなげていきます。(県、市町村、事業者)
- 沿線自治体と連携し、地域鉄道の安全輸送に関する取組への支援を実施します。(県)
- インバウンド需要をチャンスと捉え、外国人観光客誘致等による利用促進に努めます。(県、市町村、事業者)
- 安全に関する設備投資や人材の確保に努め利用促進策を検討します。(事業者)
- 地域鉄道の経営状況、利用促進策等の状況を踏まえ、地域鉄道の活性化に向けた施策を検討します。(県、市町村)

◎具体的な事例

■ ちちてつサイクルトレインによるモデルコース紹介

秩父鉄道は、羽生駅（羽生市）から三峰口駅（秩父市）の71.7 kmを運行する地域鉄道です。秩父鉄道は、羽生（東武伊勢崎線）、熊谷（JR 高崎線、上越・北陸新幹線）、寄居（JR 八高線、東武東上線）、御花畑（西武秩父線）で他路線と接続し鉄道ネットワークの充実に寄与するとともに、沿線住民の日常の交通手段として、また、沿線に多く立地する観光スポットへの欠かせない路線として運行しています。

利用者促進策として「ちちてつサイクルトレイン」を運行するなど、観光施策を踏まえた活性化に努めています。



出典) 秩父鉄道ホームページ サイクルトレインパンフレット

1 ・分かりやすく使いやすい案内による利用促進

◎施策の方向性

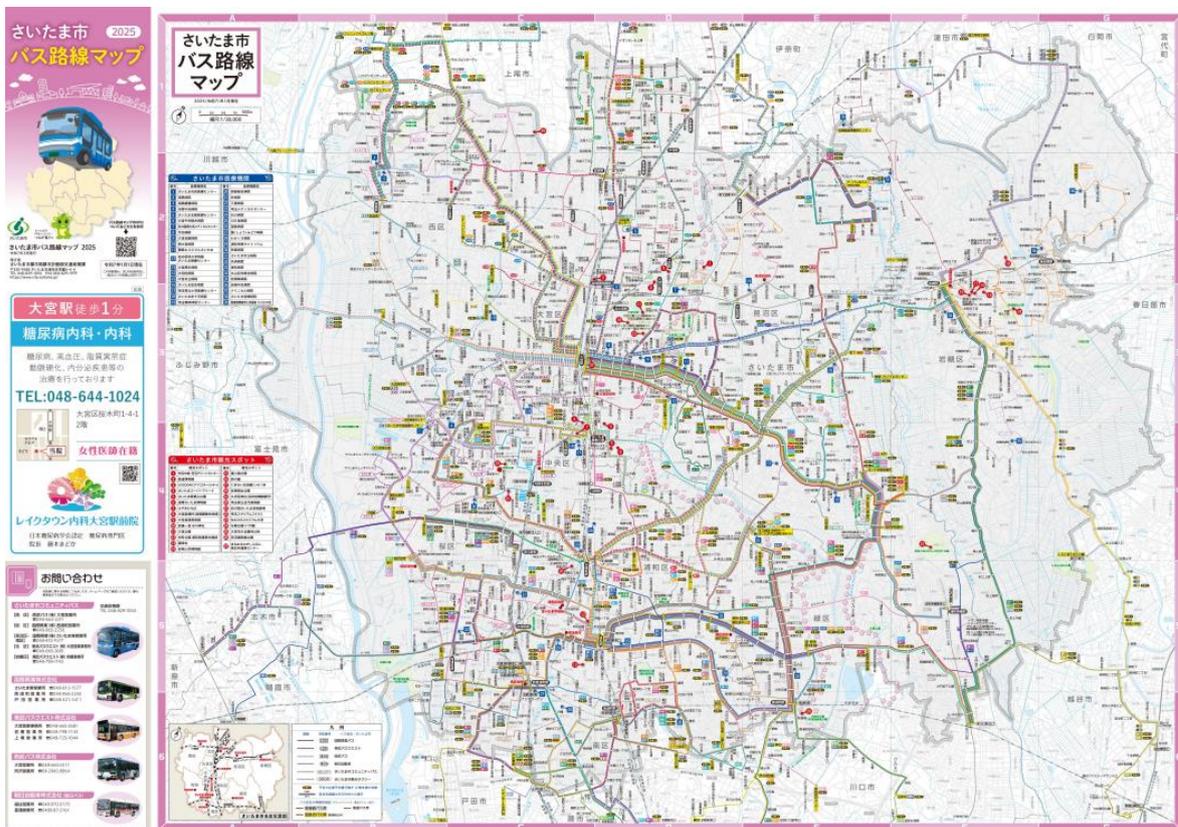
- 地域内を運行する公共交通の情報を統合・整理し、県民に分かりやすく提示します。(市町村)
- 路線バスやコミュニティ交通の効率的な運行や利用者利便の向上に資するため、GTFS データを整備します。(市町村、事業者)
- オープンデータポータルサイトを整備し、コミュニティ交通等の GTFS データの利活用を促進します。(県)
- 分かりやすい情報表示や省力化に向け、スマートフォン向けアプリ、スマートバス停等、DX を活用した情報提供を検討します。(市町村、事業者)
- 市町村や事業者の利用案内を一元的に整理し、ホームページ等で公共交通情報を提供します。(県)
- 市町村や事業者を集めた研修会等において、利用促進策の横展開を実施します。(県)

◎具体的な事例

■ 市内を運行しているバスを網羅したマップによる周知（さいたま市）

民間路線バスについては事業者ごとに路線図を作成しており、統一された路線図が作成されていないことにより、バスが多く走っている地域においてはかえって迷ってしまうことも少なくありません。市町村においても、コミュニティバスを主体に路線図を作成されていることが多く、民間路線バスの詳細が把握できない事例も散見されます。

さいたま市では、市内で運行しているバスやコミュニティバスを網羅した路線マップを作成し、バスの乗り方・降り方や、主要駅のバスのりば案内等も掲載しています。



出典) さいたま市ホームページ さいたま市バス路線マップ

■ 多様な輸送手段を掲載した公共交通マップによる周知（鳩山町）

鳩山町では、町内の公共交通に関する情報を掲載した「はとやま公共交通マップ」を作成し、町内全戸に配布して公共交通の周知を行っています。路線バスの時刻表や運賃表をはじめ、デマンドタクシーの利用方法（予約）など、利用者目線に立った内容が掲載されています。

また、町内の多様な輸送資源を活用した移動支援として、福祉有償運送やハンディキャブ貸出事業（福祉車両の貸し出し）など、地域の移動資源の総動員の観点から、公共交通以外の移動手段も掲載し、様々な移動手段の周知を図っています。



町内の多様な輸送資源を活用した移動支援

町内には、独自の公共交通だけでなく、高齢者や障がい者の方々が利用しやすい福祉有償運送やデマンドタクシーなど多様な輸送サービスがあります。これらの輸送サービスは、車いすや車椅子、福祉的支援が受けられるものもあります。ご自身に合った輸送サービスをご利用ください。

福祉有償運送（移送サービス）

下記のサービスは鳩山町社会福祉協議会のサービスとなります。その他団体のサービスについては、各の二次元コードまたは、専任福祉課福祉課福祉・障害者福祉担当にお問い合わせください。

特徴

- 福祉有償運送は、ひとりバスやタクシーなどの公共交通機関を乗って目的地まで行くことが難しい方のための福祉交通です。
- 乗車、入浴（診療・リハビリ等）並びに買い物の際に、社団に登録した運転士が、リフト付き自動車を使用して、移送サービスを行います。（利用回数は、月4回までです）
- 運営主体は、社会福祉法人鳩山町社会福祉協議会です。

利用できる方（利用される方は、利用登録が必要となります）

- ひとりバスやタクシーなどの公共交通機関の利用が困難な方
- 鳩山町在住者（世帯員）で次のいずれかに該当する方
 - ①身体障害者福祉法に規定する身体障害者
 - ②介護保険法に規定する要介護認定者（要介護1～5）
 - ③介護保険法に規定する基本チェックリスト該当者
 - ④その他団体の役員、内閣府が、知府等が、福祉障がい等も有する方

行けるところ

- 乗車、入浴（診療・リハビリ等）：鳩山町内、東和山市、東和山市、瀬戸市、瀬戸市、日高市、毛呂山町、越生町、瀬川町、嵐山町、小川町、川島町、色見町、ときがわ町
- 買い物：鳩山町内、瀬戸市

利用日時・料金

- 利用日時：土・日・祝日・年末年始を除く平日（月～金曜日）の午前9時30分～午後5時まで
- 利用料金：500円/30分（1回の利用につき100円の乗降手数料がかかります）
- 有料駐車料金は自己負担となります。

利用方法

- 事前に利用登録が必要です。
- 利用状況等により、サービスを提供できない場合もあります。
- 利用登録、利用方法等の詳しい内容は、右側の二次元コードまたは鳩山町社会福祉協議会（平日 8時30分～17時15分 ☎296-5296）にお問い合わせください。

ハンディキャブ貸出事業（福祉車両の貸出）

特徴

- 車体の不自由な方や、介護を必要とする方の病院・施設への送迎または旅行などの社会参加を支援することを目的に、ハンディキャブ（車いす用リフト付自動車）の貸出を行います。（利用回数は、1回につき2日間、月3回までです）
- 運営主体は、社会福祉法人鳩山町社会福祉協議会です。

利用できる方（利用される方は、利用登録が必要となります）

- 鳩山町在住者（世帯員）で、車いすで移動している方、または、車いすを使用している方の介護をしている方

利用できる内容

- 車いす用リフト付自動車（オートマチック車）を貸出します。運転手はご自身で確保いただくようお願いいたします。
- 利用目的：送迎、公共機関、行楽、社会的行事、娯楽施設等のご利用目的を除く日常生活に必要とされること

行けるところ

- 利用エリアに制限はありません。

利用日時・料金

- 利用日時：土・日・祝日・年末年始を除く平日（月～金曜日）の午前9時30分～午後5時まで
- 利用料金：無料（燃料費及び有料駐車料金は利用者負担となります）

利用方法

- 事前に利用登録が必要です。
- 利用登録、利用方法等の詳しい内容は、右側の二次元コードまたは鳩山町社会福祉協議会（平日 8時30分～17時15分 ☎296-5296）にお問い合わせください。



出典）鳩山町ホームページ 令和6年版 はとやま公共交通マップ

■ GTFS（標準的なバス情報フォーマット）の整備促進による情報提供の向上

GTFS（General Transit Feeds Specification）は経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマットのことで、

一定のルールで作られたファイルで構成され、「公共交通の情報を利用者に届ける」手段の一つとして普及しています。

日本ではインターネット等での経路検索におけるバス情報拡充を目的として、「標準的なバス情報フォーマット」が定められ、埼玉県をはじめとして多くの地域でオープンデータとして公開されています。データは、ダイヤ情報や運賃情報などの静的情報と、当日の運行状況や乗車人数など、動的情報があります。

県でもオープンデータを公開していますが、自治体によって公開しているデータは異なり、交通の情報も県内すべての市町村で公開されてはならず、完全なものにはなっていません。

データ整備が進めば、様々な情報提供が可能となり、より公共交通を利用しやすくなるほか、交通分析やMaaSの推進にも寄与することとなり、地域公共交通の利便性が一層高まります。

<例> 岐阜県中津川市におけるオープンデータを活用した地域公共交通政策

5. オープンデータの活用

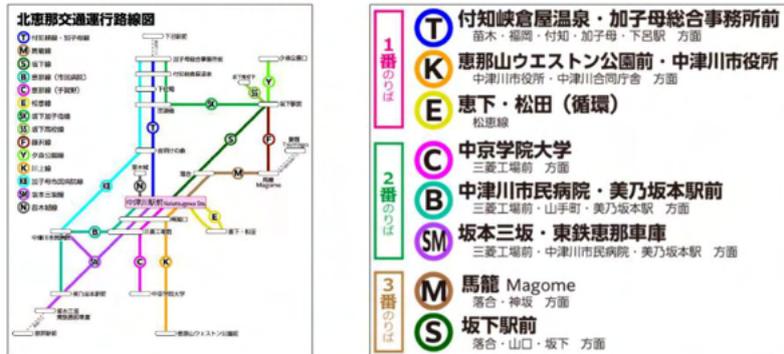
中津川市の取り組みについて（まとめ）



令和7年度第1回埼玉県交通政策研究会 オープンデータを活用した地域公共交通政策

6. オープンデータの整備・利活用に合わせて取組

系統記号・系統カラーの導入



令和7年度第1回埼玉県交通政策研究会 オープンデータを活用した地域公共交通政策