

対応方針3 新たな手段の活用等による地域公共交通の更なる活性化

コロナ禍の利用者減少等に伴う事業者の経営悪化や深刻な担い手不足が進む中で、本県の地域公共交通はサービス水準など利便性が低下してきています。

公共交通の担い手不足は一朝一夕に解決できる課題ではなく、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。

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。

計画段階における地域公共交通の現状診断、課題の洗い出し、施策の検討、進捗の評価の各段階でモビリティデータを活用し効率よく進めていくことや実行段階における各種データの整備、オープンデータ化を進めていくことで、情報技術を最大限活用した取組につなげていくことが可能となります。

各課題の解決を図るためには、自動運転や AI オンデマンド交通、スマート技術を活用したシェアモビリティなど新たな技術や手法を有効に活用し、生産性、利便性を向上させながら、地域公共交通サービスを構築することも求められています。これらは、ただ取り込むことで現状の問題が全て解決するものではないため、導入に当たっては課題の原因をしっかりと分析した上で、必要な手段を選択することが重要となります。

また、目指すべき都市の将来像に向けて持続可能な移動サービスを提供するためには、現在のリソースを効率よく活用し、利便性、生産性の高い公共交通を目指す必要があります。同一路線のコミュニティバスにおける複数事業者による共同運行、路線が重なるバスにおける運賃の共通化、ダイヤの連携など、複数の路線バス事業者間や他の交通事業者との共同運行等による交通事業者相互間の共創が求められてきています。

さらに、県では、広域的な幹線軸を強化するために「あと数マイル・プロジェクト」を推進しています。プロジェクトの推進に当たっては、沿線自治体のまちづくりにあわせた地域公共交通の将来像の検討も必要となってきます。

《施策の方向性》

- ・モビリティデータ利活用の推進
- ・新たな技術、サービスの有効活用
- ・地域公共交通の共同運行等に係る調査研究
- ・あと数マイル・プロジェクトの推進に伴う地域公共交通の調査研究

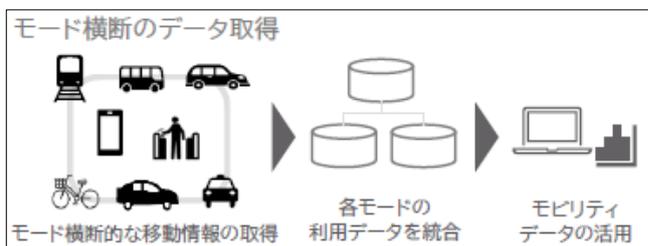
《施策の方向性》



モビリティデータ利活用の推進

◎想定される取組

- (県)
 - 市町村運営のコミュニティ交通等の GTFIS データの整備促進に努め、「埼玉県オープンデータポータルサイト」の利活用を推進
 - 個々の利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスを最適に組み合わせ、観光、小売、医療・福祉、教育等の多様な移動以外のサービスとも連携し、一括した検索・予約・決済等を提供するサービスである MaaS の取組を促進
 - 広域行政としての観点で主体的にデータ整備に努めるとともに、モビリティデータを活用した先進的な事例の収集、横展開
 - 公共交通における効率化・省人化・省力化を目的とした DX の取組を実施する市町村や交通事業者に対する支援
- (国)
 - 個々の利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスを最適に組み合わせ、観光、小売、医療・福祉、教育等の多様な移動以外のサービスとも連携し、一括した検索・予約・決済等を提供するサービスである MaaS の取組を促進
 - 公共交通における効率化・省人化・省力化を目的とした DX の取組を実施する市町村や交通事業者に対する支援
- (市町村)
 - 運行ダイヤや利用実績等、交通に関するデータを蓄積し、課題解決や利便性の向上に資する取組に活用
 - 効率的な運行や利便性の向上に向けたコミュニティ交通に関する GTFIS データの整備促進
- (事業者)
 - 運行ダイヤや利用実績等、交通に関するデータを蓄積し、課題解決や利便性の向上に資する取組に活用
 - 効率的な運行や利便性の向上に向けた路線バスに関する GTFIS データの整備促進



<活用例>



出典) 日本版 MaaS 推進・支援事業 事業概要 抜粋

◎具体的な事例

■ **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です。

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おらず、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。

▶ **オープンデータを活用した地域公共交通政策（岐阜県中津川市）**

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）

標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）
2017年3月に国土交通省が定めた形式
バス停の位置情報、時刻表、ルート、運賃などの複数のCSVファイルを格納したZIPファイル

GTFS-JPのオープンデータ化→地方バスの活性化に

スマホで経路検索
インターネットで
バス経路の検索が
可能に

サイネージで運行案内
オープンデータ化したGTFS-JP
をインターネット経由で取得し、
デジタルサイネージで運行情報
を案内

調査・分析の基礎データ
GTFS-JPと国勢調査5次
メッシュ人口を利用した、高
齢者の人口分布とバスサー
ビスの可視化の例

クリスマスバスでバスロケ
単なる移動手段ではない
「愉しみの公共交通」の創
出と、公共交通の魅力
を引き出す

令和7年度第1回埼玉県交通政策研修会 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・利活用に合わせた取組

系統記号・系統カラーの導入

北恵那交通運行路線図

- 1番のりば**
 - T** 付知峡倉屋温泉・加子母総合事務所前
苗木・福岡・付知・加子母・下呂駅 方面
 - K** 恵那山ウエスタン公園前・中津川市役所
中津川市役所・中津川合同庁舎 方面
 - E** 恵下・松田（循環）
松恵線
- 2番のりば**
 - C** 中京学院大学
三菱工場前 方面
 - B** 中津川市民病院・美乃坂本駅前
三菱工場前・山手町・美乃坂本駅 方面
 - SM** 坂本三坂・東鉄恵那車庫
三菱工場前・中津川市民病院・美乃坂本駅 方面
- 3番のりば**
 - M** 馬籠 Magome
落合・神坂 方面
 - S** 坂下駅前
落合・山口・坂下 方面

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

■ MaaS(Mobility As A Service)の活用による公共交通利便性の向上

MaaS は、鉄道やバス、タクシーといった個別の交通モードを統合し、あたかも1つのサービスのよう

にシームレスにつなぐ新たな「移動」の概念です。日本では、スマートフォンなどのアプリを用いて、出発地から目的地までの最適な移動手段を検索し、予約・決済等を一括で行うサービスとして認知されてきています。

観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。



出典) 国土交通省 日本版 MaaS の推進ホームページ

▶ キャッシュレス補助と連動した MaaS アプリ (越谷市)

越谷市では、エリア内の鉄道及び路線バスに加え、タクシーやシェアサイクルを含めた経路検索と、マイナンバーカード情報に基づいた路線バス、タクシーでの高齢者割引が可能な MaaS アプリを導入しています。公共交通の利便性を向上させ利用促進を図るとともに、データを蓄積し交通計画に反映させることで将来にわたり持続可能な地域旅客運送サービスを提供することを目指しています。



出典) 越谷げんき de MaaS ホームページ

■ とちぎの公共交通

栃木県では、市町村が生活交通を効果的・効率的に持続させるためのベンチマークとして、市町村別に公共交通のサービスレベルや収支状況を一元管理した「とちぎの公共交通」を毎年作成しています。

各地域の生活交通を考える上で、広域的なネットワーク等を考慮しながら、目指すべき公共交通のあり方を考える基礎資料として平成20(2008)年度から本資料をとりまとめています。



出典) 栃木県ホームページ 「とちぎの公共交通 令和6(2024)年度版)」

■ 八戸圏域におけるデータ利活用の取組

八戸圏域では、地域公共交通の課題を広域的に解決するため、八戸圏域地域公共交通活性化協議会とバス事業者で覚書を締結し、協議会の求めに応じてデータが提供される仕組みを構築しています。提供されたデータを可視化・分析し、交通計画や路線維持の検討等に活用しています。

八戸圏域地域公共交通活性化協議会

地域公共交通の課題を広域的に解決するため、令和4年11月に八戸圏域地域公共交通活性化協議会とバス事業者で覚書を締結し、協議会の求めに応じてデータが提供される仕組みを構築。提供されたデータを可視化・分析し、交通計画や路線維持の検討等に活用。

1. 多様な主体の参画

- 八戸圏域地域公共交通活性化協議会には、八戸圏域8市町村、青森県、運輸支局、有識者、交通事業者、道路管理者、交通管理者、商工会議所、DMO、地域住民等が参画 (ICカード導入の検討分科会には、JR東日本や小田原機器も加入)。
- 八戸市交通部と岩手県北自動車は、八戸圏域を運行する路線バスに、令和4年に「地域連携ICカード」を利用した**IC乗車サービスを導入**。これを契機に、**Tableau (タブロー) ※を活用した分析システムを構築**。※ 多様なデータを収集・分析・可視化するソフトウェア
- バスを利用した観光地への移動を促進するため、**地域連携DMO「VISITはちのへ」や商業施設等とも連携**して、八戸エリアの路線バスが乗り放題になる乗車券や商業施設で利用できるクーポンをセットにしたバスパックをデジタルチケットで販売 (八戸圏域MaaS)。

2. 創意工夫

- 令和4年11月、八戸圏域地域公共交通活性化協議会・八戸市営バス・岩手県北自動車の3者で覚書を締結し、**協議会の求めに応じてデータが提供される仕組みを構築**。
- **利用実績等のデータを紐づけ、可視化し、路線再編に関するバス事業者との協議やサービス水準 (運賃、路線、運行回数等) の検討のほか、地域住民への説明にも活用**。
- 従来は利用状況の把握に数ヶ月かかっていたが、**Tableau (タブロー) の活用**により、関係者が揃う会議の場で画面を共有してリアルタイムに確認できるようになり、**協議のスピードや確度が向上**。

3. 自立性・継続性

- 上位計画である**八戸圏域連携中核都市圏ビジョンと連動** (事業実施に必要な費用を関係市町村が負担)。
- 「**モビリティ人材育成事業**」補助を活用し、**NPOやコンサルタントと連携**して、圏域の自治体職員等を対象にデータ活用方法の勉強会を実施。**データを分析できる人材育成にも注力**。



出典) 国土交通省ホームページ 「交通関係優良団体大臣表彰 地域公共交通部門について」



新たな技術、サービスの有効活用

◎想定される取組

- (県)
 - 取組を実施する市町村や交通事業者に対し導入費用等に対する支援
 - 市町村や事業者を集めた研修会における自動運転、AI オンデマンド交通といった新たなモビリティサービス等に関する先進事例や技術の動向の横展開
 - 新たな技術やサービスを提供しているメーカーやシステム事業者とのマッチング
 - 新たな取組の導入に当たって、近隣市町村間や事業者の調整が必要となった場合など、状況に応じた調整、支援
 - 導入に当たって障害となる制度等に対する制度変更や規制緩和を求める等、必要に応じた国への要望等
- (国)
 - 取組を実施する市町村や交通事業者に対して導入費用等に対する支援
 - 新たな技術やサービスを提供しているメーカーやシステム事業者とのマッチング
- (市町村)
 - 地域の実情に応じて、課題解決に資する新たな技術やサービスの導入
- (事業者)
 - 新たな技術やサービス事業に関する協力、参加

<新たな技術・サービスの例>

- ・ 自動運転
- ・ AI オンデマンド交通
- ・ スマート技術を活用したシェアサイクル等

◎具体的な事例

■ コミュニティバス「くるりん」自動運転実装事業（深谷市）

深谷市では、市内公共交通における運転手不足や運転手の高齢化といった問題が深刻化しており、将来的な公共交通の維持確保を重要な課題と認識して、バスの自動運転実証実験に取り組んでいます。埼玉工業大学をはじめとした7事業者と「深谷自動運転実装コンソーシアム」を結成。

実証実験を進めていき、令和7年度より、コミュニティバスの一部の便において、レベル2の自動運転バスが運行しています。

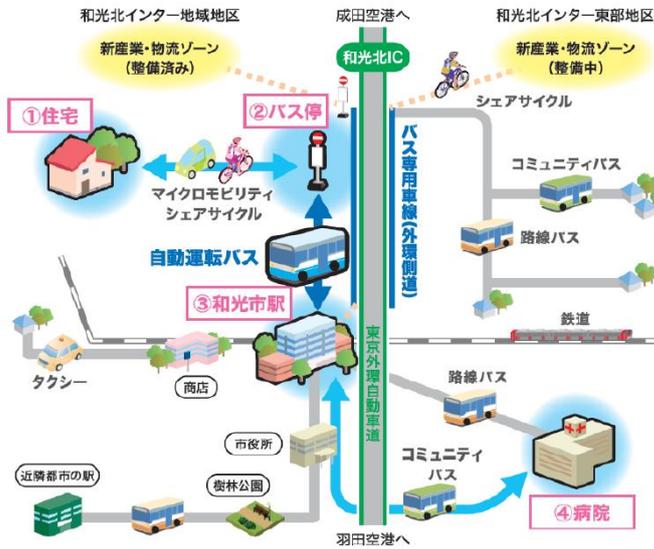


出典) 深谷市ホームページ コミュニティバス「くるりん」北部シャトル便+(プラス)周遊便 バス車両

■ 自動運転サービス導入事業（和光市）

和光市では、「和光版 MaaS」構想が令和2年度に内閣府の「未来技術社会実装事業」として選定され、自動運転の取組を開始しています。令和5年度から自動運転バスを用いた実証走行を実施し、将来的な自動運転レベル4の認可取得を目指しています。

『和光版MaaS』による課題解決イメージ



出典) 和光市提供

■ GO、Waymo、日本交通の協業による自動運転タクシー

GO 株式会社、Waymo 社と日本交通株式会社は Waymo 社の自動運転技術「Waymo Driver」のテストを実施するため、戦略的パートナーシップを締結しました。日本における自動運転タクシーの導入を加速させ、人口減少や労働力不足の中での地域の移動手段改善といった社会的課題の解決を目指し、令和7年より東京都内で技術テストを開始しています。



出典) 日本交通株式会社ホームページ 2024.12.17 ニュースリリース

■ 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）

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」ウォーカブルな都市空間・環境の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

■ 多様なモビリティサービスをつなぐモビリティハブ（川崎市）

川崎市では、地域交通の維持に向けて、路線バスを基軸としながら、乗換拠点を中心に多様なモビリティサービスが利用でき、地域の賑わいの創出や移動の目的地ともなり得るモビリティステーションの形成に向けた取組を進めています。

デマンド交通「のるーと KAWASAKI」や、シェアサイクル、電動キックボードなどの多様なモビリティサービスを一体的に活用できる環境を整備することで、地域交通の利便性と回遊性の向上を図るとともに、市民が気軽に立ち寄り、憩うことができる身近な生活拠点の形成や、賑わい創出に資する取組を進めています。



出典) 川崎市ホームページ モビリティステーションについて



地域公共交通の共同運行等に係る調査研究

◎想定される取組

- (県)
 - 同一路線のコミュニティバスにおける複数事業者による共同運行、路線が重なるバスにおける運賃の共通化やダイヤの連携、広域デマンド交通におけるシステム共同化など、複数の路線バス事業者間や他の交通事業者との共同運行等に係る手法の調査研究
 - 共同運行等に関する他県先進事例の横展開
 - 市町村域をまたぐ調整等が必要となった場合などの助言、調整
- (国)
 - 市町村域をまたぐ調整等が必要となった場合などの助言、調整
- (市町村)
 - 先進事例の情報収集
 - 事業者との情報共有など連携強化
- (事業者)
 - 行政との情報共有など連携強化

◎具体的な事例

■ 前橋市内を運行する6社の乗合バス事業者による共同経営

前橋市では、独占禁止法特例法による認可を受け、各社が重複して運行する「JR前橋駅」～「県庁前」(本町ライン)を經由する6社が協調して等間隔運行を行うことにより利便性を向上させ、当該路線そのものの維持を図る共同経営を実施しています。

ダイヤの分かりやすさと待ち時間の短縮による利便性向上を図るため、対象となる6社11路線のダイヤを調整し、等間隔運行を実施しています。

前橋市内乗合バス事業 共同経営計画 (関越交通(株)、株群馬バス、群馬中央バス(株)、上信電鉄(株)、永井運輸(株)、日本中央バス(株))

○ 独占禁止法特例法による認可を受け、各社が重複して運行する「JR前橋駅」～「県庁前」(本町ライン)を經由する6社11路線について、各社が協調して等間隔運行を行うことにより利便性を向上させ、当該路線そのものの維持を図る共同経営を実現。

取組の内容 等間隔運行

ダイヤの分かりやすさと待ち時間の短縮による利便性向上を図るため、対象となる6社11路線のダイヤを調整し、等間隔運行を実施する。

- JR両毛線の運行ダイヤにあわせ、上下ともに15分間隔のパターンダイヤとし、パターン化した間の運行もできる限り5分単位とする。
- ・区間：前橋駅～県庁前(本町ライン)
- ・時間帯：平日・土日祝ともに10時～16時の間



これと併せて、6社間の停留所の設定を共通化するため、以下の取組を実施。
 ・群馬バスイオンモール線(前橋駅方面)について「日銀前」停留所を新設する。
 ・群馬バスイオンモール線等(両方面)について、利用の少ない「ユーアイホテル前」停留所を廃止する。

取組の主体

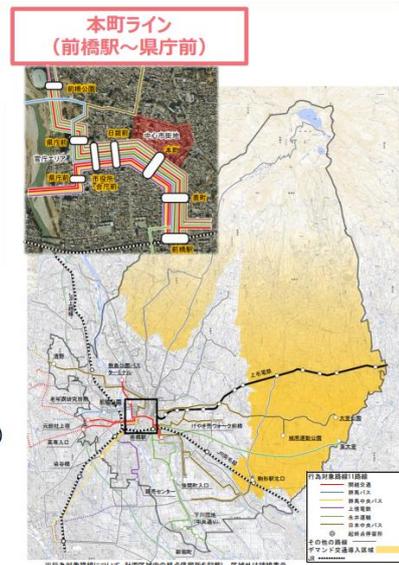
関越交通(株)、株群馬バス、群馬中央バス(株)、上信電鉄(株)、永井運輸(株)、日本中央バス(株)

取組の目標

- (1) 収益性の向上にかかる目標
5年間全体で約18百万円分の収支改善見込み(感染症による利用減が回復していく前提の場合)
- (2) 基盤的サービスの維持に係る目標
最大運行間隔：概ね5～20分の改善

取組の期間

令和3年10月1日から令和8年3月31日まで



出典) 国土交通省ホームページ 認可を受けた共同経営計画

■ 八戸駅線の等間隔・共同運行化

八戸市では、「八戸の玄関口」たる八戸駅と「八戸の顔」たる中心街を結ぶ八戸駅線において、時間帯によって運行本数に大きなばらつきがあるなど、便数の多さが利便性につながっていませんでしたが、交通事業者間（市営バス・南部バス）の運行ダイヤの一体的設定・調整を行いました。その結果、ダイヤを平準化して利便性が向上しつつ、便数を減らすことによる生産性の向上につながっています。



八戸駅線の等間隔・共同運行化

- 「八戸の玄関口」たる八戸駅と「八戸の顔」たる中心街を結ぶ八戸駅線は、時間帯によって運行本数に大きなばらつきがあるなど、便数の多さが利便性につながっていません。
- 交通事業者間（市営バス・南部バス）の運行ダイヤの一体的設定・調整



Before (H19)

- 各事業者がバラバラに系統・ダイヤを編成
- 平日228便の運行本数

After (H20)

- 2事業者2経路のダイヤを平準化（10分間隔のヘッドダイヤに）
- 平日182便（▲46便）に

→ 本事業をパイロット事業とし、以降、市内の他「幹線軸」へ適用を拡大

Hachinohe City

8

出典) 東北運輸局東北管内地域公共交通初任者を対象としたワークショップ「八戸圏域における公共交通の取組について」

■ 奥能登2市2町共通A I オンデマンド交通

能登地域では、令和6年1月の能登半島地震が発生し、資金面・人材面で課題を抱える基礎自治体、事業者が単独での運行継続が難しく、減便・廃止の危機が生じている中、既存の交通モードの共同運営化（予約配車の共同化等）や広域化（自治体またぎの運行）により「交通空白」解消のための金銭的・人的・物的資源の効率的活用を検討したパイロット・プロジェクトを進めています。

Title 「交通空白」解消パイロット・プロジェクト実証事業 複数自治体連携による持続可能な地域交通の実現		一部改編	TMLIT
Area R7年度 実証地域 石川県能登地域	Project Members 事業主体、パートナー企業・団体、関係省庁など 能登地域公共交通協議会 石川県 市町間の広域調整など 奥能登2市2町 市内のニーズ把握、市町域内事業の推進		
Background プロジェクト実施の背景 <ul style="list-style-type: none"> 能登地域では、一般路線バス、タクシー、各市町運営のコミュニティバスの地域公共交通が運行されているが、運行はそれぞれの運行主体に任せられ、十分な相互連携が図られておらず、地域住民や観光客の移動ニーズを踏まえた効率的な運行となっていない状況にある このような中、令和6年1月の能登半島地震が発生し、資金面・人材面で課題を抱える基礎自治体、事業者が、単独での運行継続が難しく、減便・廃止の危機に瀕している 	Outline プロジェクト概要 ①奥能登2市2町共通A I オンデマンド交通システム導入 ②広域運営体制づくりの検討 スケールメリットを生かした運営効率化 既存の交通モードの共同運営化（予約配車の共同化等）や広域化（自治体またぎの運行）により「交通空白」解消のための金銭的・人的・物的資源の効率的活用 運営体制の構築 予約配車、運行管理、人材確保などを一元的にマネジメントする運営体制を構築		
Effect 想定される効果 地域全体でのリソース共有による効率性向上 地域全体を俯瞰したネットワーク再構築による利便性向上 →特に過疎地での「地域の足」を効率的・安定的に確保	Plan 今後の展開（他地域への事業展開構想・見直し） 同様の課題を抱える地域においても、共同運営によるリソースの共有化を実現		

出典) 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム ピッチ・イベント「石川県 説明資料」



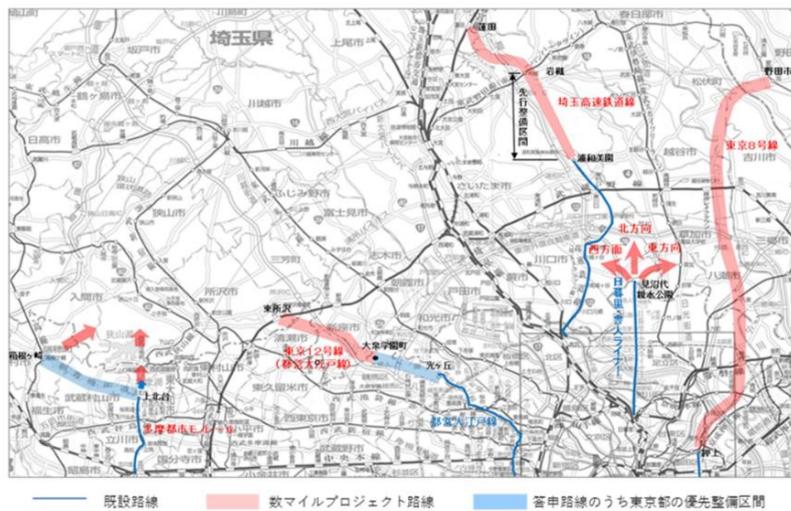
あと数マイル・プロジェクトの推進に伴う地域公共交通の調査研究

◎想定される取組

- (県)
 - 「あと数マイル・プロジェクト」の推進に向け、継続的な調査研究を実施するとともに、全国の先行事例を共有する研修会を実施
- (市町村)
 - 沿線自治体における将来のまちづくりやまちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの調査研究

＜具体的な検討路線＞

- ・東京8号線の延伸（押上～野田市）
- ・東京12号線の延伸（大泉学園町～東所沢）
- ・多摩都市モノレール
- ・埼玉高速鉄道線の延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）
- ・日暮里・舎人ライナー

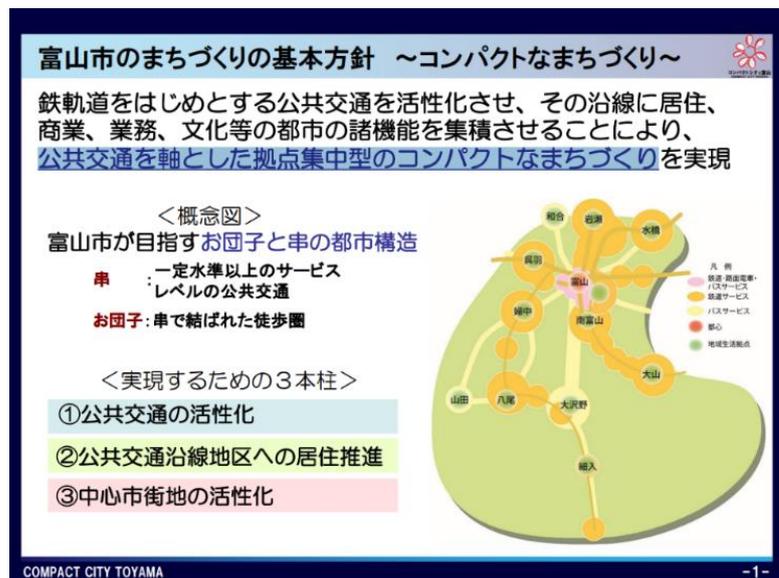


出典)「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議 第1回検討会議資料より

◎具体的な事例

■ 公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり（富山市）

富山市では、LRTをはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりの実現を目指しています。



出典) 総務省 第32次地方制度調査会第5回専門小委員会 資料

対応方針4 多様な輸送資源をフル活用した地域公共交通の充実

先述のとおり、事業者の経営悪化や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く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。

路線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の低下が懸念されています。

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、導入した移動手段の魅力を向上し利用者を増やすことが必要であり、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。導入した移動手段については、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。

また、現状において交通空白等が生じていない地域においても、今後を見据え、更なる活性化や利用者増に向け、利便性の向上を目指していくことも重要です。

令和5年10月に施行された地域交通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、既存の地域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。

《施策の方向性》

- ・ 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等の活性化
- ・ 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》



交通空白の解消・防止

◎想定される取組

- (県)
 - 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。）におけるバス路線休廃止の申出に対する関係市町村、事業者との協議、調整
 - 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
 - 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
 - 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る伴走型支援を通じた複数市町村にかかる広域的な取組を含めた支援
- (国)
 - 国土交通省「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
- (市町村)
 - 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導入検討
 - 他市町村と連携した公共交通ネットワークの検討
- (事業者)
 - 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検討

◎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） 国土交通省

●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。

対象エリア	①原市場（中藤・中沢）地区	②南高麗地区
	再編前 ・長大路線（駅直通、幹線と並走） ・大型バス運行 ・毎日運行	再編前 ・毎日運行 ・大型バス運行 ・一部幹線と並走区間あり
	再編後 ・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	再編後 ・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

前

後

前

後

＜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側に決定

＜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「と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した。

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完、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）**

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。

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 令和4年6月27日（月）

柏崎・美幸町地区AIデマンド交通実証実験について バス5

1. 運行内容（R4.6.1時点）

実証実験の概要

対象地区	岩槻区柏崎地区・美幸町地区（面積約3.23km ² 、人口約11,200人）
交通空白地区等	約1.23km ²
運行日時	月・火・木・金曜日 8:30～17:00 ※祝日、年末年始は運行なし
車両数	1台
目的地停留所	34箇所 ※地区により行先は異なる、重複を含む
予約方法	電話、またはWEB予約
運賃	300円 ※路線バス終点停留所までの乗車は100円
運行事業者	株式会社岩槻タクシー（R4.6.1 事業者変更）

運行エリア

美幸町地区目的地停留所

柏崎地区目的地停留所

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県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県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否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 県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）



地域公共交通の枠組みの拡大

◎想定される取組

- (県)
 - 協議会における新たな交通手段導入に関する合意形成の支援
 - 公共ライドシェアの登録に関する市町村や NPO 法人等との相談調整
 - 市町村におけるシェアサイクルなど公共的な交通サービス⁸の導入など、既存公共交通を拡大、補完する新たな公共交通に対する支援
 - 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
- (国)
 - 協議会における新たな交通手段導入に関する合意形成の支援
- (市町村)
 - 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検討
 - シェアサイクルなど既存の地域公共交通を補完する公共的な交通サービスの導入検討
- (事業者)
 - 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

◎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を開始し、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

⁸ 本方針では、シェアサイクル、マイクロモビリティを指すものとする。

■ 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無料にて利用することができます。

市内の病院の送迎バスを活用した高齢者外出支援事業

📄 ポスト 📱 シェア 📞 LINE へ送る

1事業の趣旨等

この事業は、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て、当面、市内の病院の協力を得て実施しています。

2事業の効果

(1)交通空白地域の解消…官民協力による市民サービスの向上
 (2)高齢者の移動手段の拡充…高齢者の積極的な社会参加

3事業の内容

(1)協力事業者

医療法人尚寿会狭山尚寿会病院

(2)利用対象者(次のいずれにも該当する方)

- ・ 狭山市内に在住している方
- ・ 満70歳以上の方
- ・ 送迎バスに一人で乗り降りができる方
- ・ 利用申請書兼同意書に記載の同意事項に同意した方
- ・ 送迎バス利用バスカードの交付を受けた方

出典）狭山市ホームページ

■ **市内の介護老人保健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、介護老人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、コミュニティ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）（再掲）**

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・環境の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



観光施策と連携した地域鉄道等の活性化

◎想定される取組

- (県)
 - 大量輸送という大きな強みを有する地域鉄道の活性化による県全体の魅力向上
 - 沿線自治体と連携した、地域鉄道の安全輸送に関する取組への支援
 - インバウンド需要を活かした観光地における外国人観光客誘致等による地域公共交通の利用促進
- (市町村)
 - 地域鉄道の安全輸送に関する取組や地域公共交通利用促進に向けた観光客誘致施策を実施
 - 鉄道、バス、タクシー等地域における移動手段の連携による活性化の推進
- (事業者)
 - 鉄道、バス、タクシー等地域における移動手段の連携による活性化の推進

◎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、羽生駅で東武伊勢崎線、熊谷駅で JR 高崎線、上越・北陸新幹線、寄居駅で JR 八高線、東武東上線、御花畑駅で西武秩父線西武秩父駅と、他路線に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

■ 地域の観光資源を活用したバス利用促進

県では、秩父地域における強みである観光資源を活用し、路線バスをはじめとした公共交通を活用した観光モデルコースを紹介しています。

地域公共交通の利用促進に向けては、来訪者等をターゲットとした観光施策との連携も重要となります。

秩父ミュージックパークで季節の花散策と横瀬のお寺で写経・坐禅体験コース

秩父ミュージックパークで旬の花や黄葉を楽しんだ後、横瀬のお寺で心静かに写経・坐禅を体験しよう！

※交通機関の発着時刻は、各社のホームページ等で確認してください。

(参考) [西武バスホームページ \(秩父エリア 路線・時刻表\)](#)

(参考) [西武鉄道ホームページ \(電車に乗る\)](#)

スタート

西武秩父駅 発

※西武観光バスの利用には「ミュージックパーク線専用1日乗車券」おとな500円・こども250円が発売されています。西武秩父駅前の西武観光バス秩父営業所又はバス車内で販売しています。

【バス停】西武秩父駅 発

西武観光バス (P:ミュージックパーク線 音楽寺先回り)

【バス停】ミュージックパークスポーツの森 着

(1) ミュージックパークスポーツの森【バス停】～ (2) 季節の花散策～ (3) MAPLE BASE～

(1) ミュージックパークスポーツの森【バス停】

(2) 季節の花散策

※花が鑑賞されているエリア、園内の景観バス停、開花状況等はホームページでご確認ください。

※見頃の目安は画像の横に記載しています。(画像提供：秩父ミュージックパーク)

(参考) [秩父ミュージックパークホームページ \(季節の花一瞥\)](#)



【バス停】秩父駅 発

西武観光バス (Y3:横瀬線、(根古谷・長洲) 松枝行)

【バス停】横瀬駅入口 着

バス停から徒歩



↑秩父七福神の一つ、東林寺(とうりんじ)で坐禅会参加(写経・読経・坐禅体験)(無料)。

※坐禅会の開催は毎月第3日曜日のみです。13時～写経体験、14時半～読経体験、15時～坐禅体験。

※都合により写経のみとなる等、内容が変更となる場合があります。事前にホームページで確認又は直接お寺へご確認ください。

写経のみ、読経のみ、坐禅のみも可。申込や予約等は不要。団体参加については応相談。

(参考) [霊頂山東林寺ホームページ](#)



徒歩

出典) 埼玉県ホームページ



分かりやすく使いやすい案内による利用促進

◎想定される取組

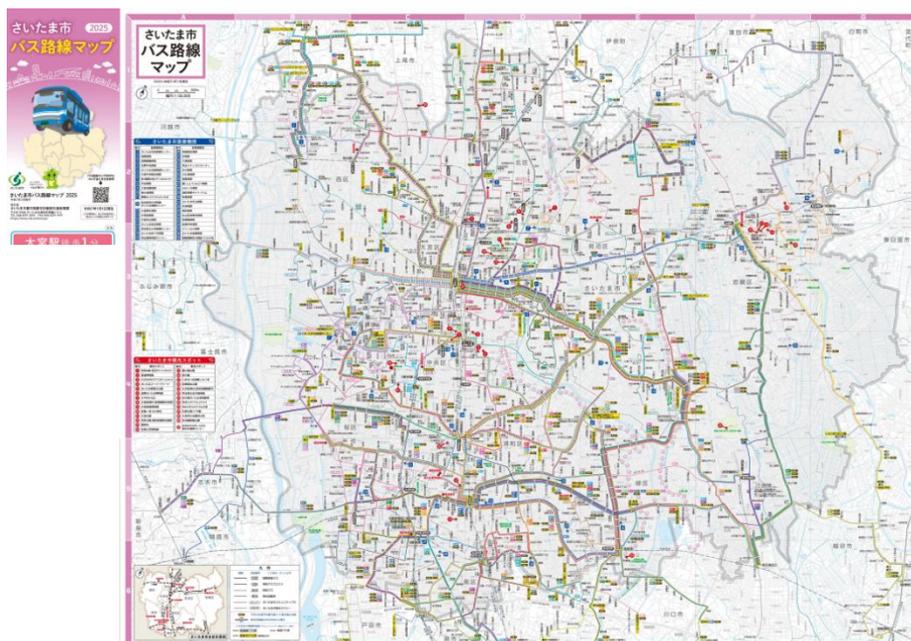
- (県)
 - 市町村や事業者の利用案内を集約し、ホームページ等での広報、周知
 - 市町村や事業者を集めた研修会等における利用促進策の横展開
 - 「埼玉県オープンデータポータルサイト」を活用し、コミュニティ交通等の GTFS データ利活用を促進
- (市町村)
 - 地域内を運行する地域公共交通の情報集約
 - 効率的な運行や利便性の向上に向けたコミュニティ交通に関する GTFS データの整備促進
 - 分かりやすい情報表示や省力化に向け、スマートフォン向けアプリ、スマートバス停など DX を活用した情報提供の検討
- (事業者)
 - 効率的な運行や利便性の向上に向けた路線バスに関する GTFS データの整備促進
 - 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、スマートバス停など DX を活用した情報提供の検討

◎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たバス路線マップを作成しています。



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、既存の公共交通だけでなく、高齢者や障がい者の方などが利用しやすい福祉有償運送や、障がい者福祉タクシーなどの移動サービスがあります。これらの移動サービスは、福祉的・社会的支援が受けられるものもあります。ご自身に適した移動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になります。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、町長再福祉課地域福祉・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使わず目的地まで行くことが難しい方のための福祉交通です。
 - 病院、入退院（診察・リハビリ等）並びに買い物の際に、社会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（社会員）で次の①～③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要支援認定者（要支援1及び2）
 - ④介護保険法に規定する基本チェックリスト該当者
 - ⑤その他身体不自由、内部障がい、知的障がい、精神障がい等を有する方

- 行けるところ**
- 病院、入退院（診察・リハビリ等）：鳩山町内、東和山町、坂戸市、鶴ヶ島市、日南市、毛田山町、越生町、湧川町、高山町、小川町、川越町、吉見町、ときがわ町
 - 買い物：鳩山町内、坂戸市

- 利用日時・料金**
- 利用日時：土・日・祝日・年末年始を除く毎日（月～金曜日の午前8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円の手続き手数料がかかります）
 - 有料駐車料金等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**
- 身体の不自由な方、介護を必要とする方の病院・施設への通院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（社会員）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をお願いします。
 - 利用目的：通院、公共機関、行楽、社会的行事、冠婚葬祭等の高利目的を除く日常生活で必要とされること

- 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8時30分～午後5時まで）
 - 利用料金：無料（燃料費及び有料駐車場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（再掲）**

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です。

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。

▶ **オープンデータを活用した地域公共交通政策（岐阜県中津川市）**

5. オープンデータの活用

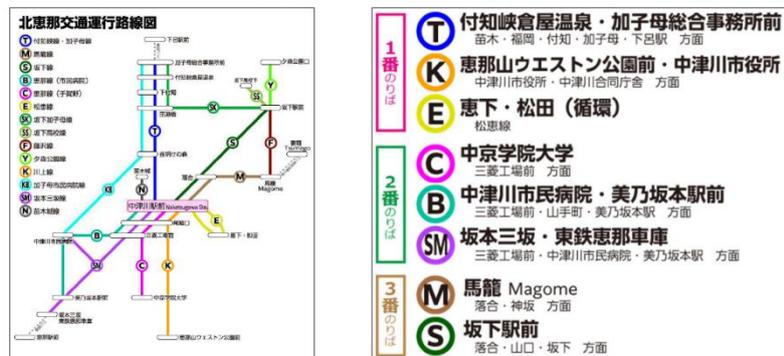
中津川市の取り組みについて（まとめ）



令和7年度第1回埼玉県交通政策研修会 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・利活用に合わせた取組

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修会 オープンデータを活用した地域公共交通政策

出典) 令和7年度第1回埼玉県交通政策研修会資料