

三郷市地域公共交通計画 (案)

令和7年11月

目次

1 章 計画の概要	1
1.1 計画策定の背景及び目的	1
1.2 計画の位置付け	2
1.3 計画の対象	2
1.4 計画の期間	3
2 章 公共交通を取り巻く現状・課題の整理	4
2.1 本市の公共交通に係る現状・問題点について	4
2.2 本市の公共交通に係る課題の再編	5
3 章 計画の基本方針と基本目標	6
3.1 計画の基本理念	6
3.2 計画の基本目標・基本方針	8
3.3 目指すべき将来像	10
3.4 公共交通の基本的な考え方	11
3.5 市民、交通事業者、行政の役割	13
4 章 目標達成に向けた施策	14
4.1 施策・事業の実施内容	14
4.2 事業スケジュール	28
5 章 目標の評価指標と計画の進行管理	29
5.1 目標の評価指標	29
5.2 計画の推進	31
用語解説	33

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の背景及び目的

地域における公共交通の利用については、急速な少子高齢化・人口減少時代の到来や社会経済情勢の変化に伴い、長期的に減少傾向にあります。また近年、公共交通を担う運転手不足が深刻化しており、既存の公共交通サービスの維持や、高齢者の増加に伴う、将来的な運転免許保有者の減少により、自家用車の代替となる旅客運送サービスの確保が全国的な課題となっています。

市内の公共交通は、JR武蔵野線及びつくばエクスプレス線の鉄道駅を中心として各地域に路線バス及びコミュニティバス並びにタクシーが運行しており、施設等による送迎も行われています。

本市ではこれまで、三郷流山橋有料道路の開通や三郷料金所スマートインターチェンジのフルインター化がされるとともに、セナリオハウスフィールド三郷（三郷市陸上競技場公園）がホストタウンのギリシャ共和国の事前キャンプで活用されるなど注目を浴びています。

現在は、三郷北部地区土地区画整理事業が進められている一方で、バス利用者の需要動向も大きく変化し、少子高齢化の進展に伴う交通弱者への対応、慢性的な交通渋滞の発生、一部地域での公共交通空白地域の存在など公共交通を取り巻く環境には様々な問題を抱えています。

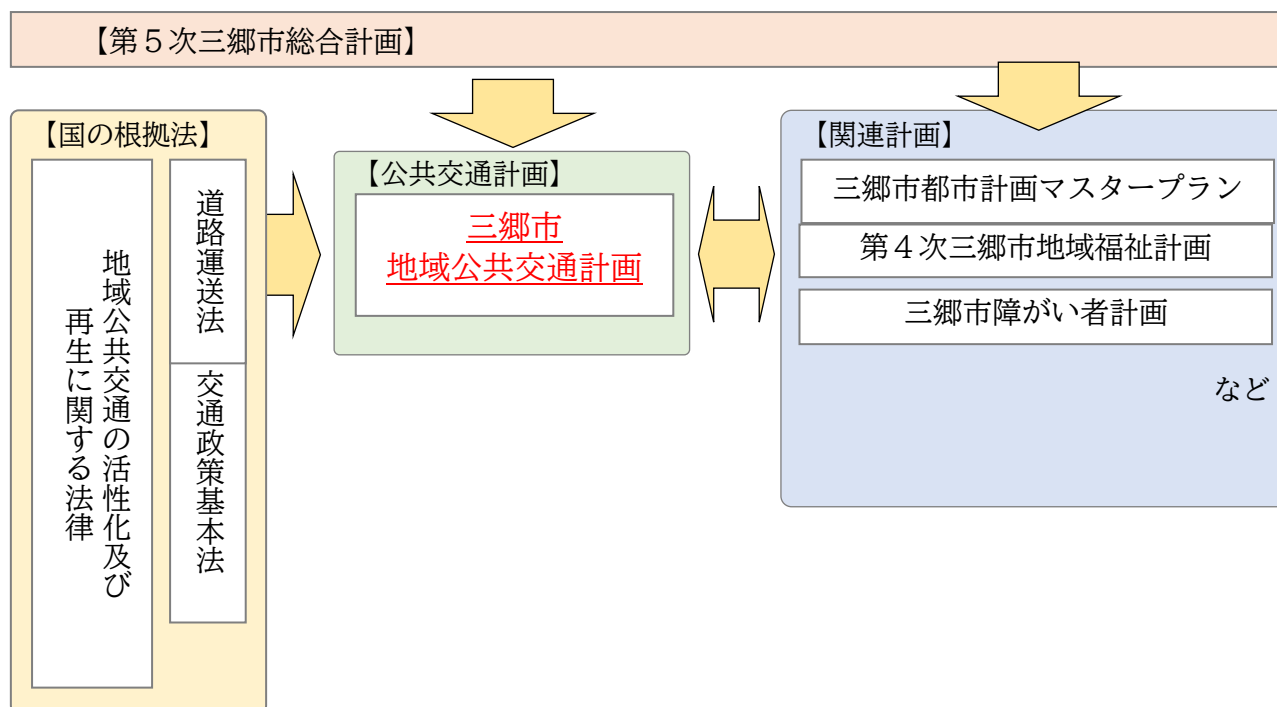
地域におけるこうした公共交通は、まちづくりや人口動態、市民の高齢化等の状況を踏まえて、地域によって分断された部分の利便性向上も含めたネットワークの見直しや、持続可能性の向上に向けた利用促進や地域との協働体制の構築が求められています。加えて、昨今では本市においても、乗務員不足に伴い既存輸送体系の維持が困難になりつつあり、行政が事業者と連携して取り組む必要が生じています。

このような社会的要請に的確に応えるため、地域の関係者の合意の下で公共交通の改善を図りつつ、既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じてスクールバスや福祉輸送など地域の輸送資源を総動員しながら、旅客運送サービスの持続可能な提供を確保することを目的として、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部が改正され、施行されました。

これを受けて、市行政をはじめとする交通に関わる様々な主体が相互に協力して、本市にとって持続可能かつ有効な公共交通網を形成し、公共交通サービスの維持確保を図ることを目的として、公共交通政策のマスタープランとなる「三郷市地域公共交通計画」の策定を行います。

1.2 計画の位置付け

本計画は、上位計画の「第5次三郷市総合計画」や関連計画の「三郷市都市計画マスタープラン」などとの整合を図るとともに、地域公共交通を取り巻く課題を解決するための、公共交通政策のマスタープランとして策定します。



1.3 計画の対象

本計画の対象は、鉄道・バス・タクシー等の公共交通を基本としつつ、福祉有償運送や施設・学校への送迎バス、シェアサイクル等との連携・役割分担を含めて取り扱います。

また、本計画の対象区域は、三郷市全域とします。

■計画の対象

	分類	交通モード
地域旅客運送サービス	公共交通	鉄道（JR武蔵野線、つくばエクスプレス線）
		路線バス
		タクシー
	新たな移動手段	デマンド交通、自動運転、グリーンスローモビリティ、日本版ライドシェア等
	自家用有償旅客運送	福祉有償運送等
	施設・送迎バス	病院、福祉施設、学校の送迎バス等
シェアリングサービス		シェアサイクル等

1.4 計画の期間

本計画の期間は、令和 8 年度から令和 17 年度の 10 年間とします。

なお、今後の社会情勢などの変化や関連計画の見直しなどに適応するよう、5 年目となる令和 12 年度に中間評価を行い、必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

第2章 公共交通を取り巻く現状・課題の整理

2.1 本市の公共交通に係る現状・問題点について

前計画となる「三郷市地域公共交通網形成計画」にて明らかとなった課題を踏まえた、本市における現状及び問題点を以下に整理します。

前計画での課題	課題に対応する現状・問題点
まちづくりと連動した地域公共交通網の構築	・上位計画の総合計画、関連計画の都市計画マスタープランでは、持続可能な公共交通の確立、路線バスの確保、MaaS などの新たな交通システムの検討を方針に位置づけています。 ・関連計画において、バリアフリー化や福祉タクシー利用料金の支給など、公共交通に関連する項目を位置づけています。
高齢化社会への対応	・市全体の人口は今後減少へ転じる一方、75歳以上の人口は増加が見込まれており、移動手段の確保が必要な市民の増加が予想されます。 ・高齢者の運転による事故が社会的に注目されたことで、運転免許の自主返納促進の取組を実施する自治体が増えつつあります。
需要の変化に対応した路線バスの再編による拠点間の連携強化に資するネットワークの形成	・三郷中央駅の開業から約 20 年が経過し、周辺開発が進んだことから、市民の移動実態に変化が生じ、人口分布にも変化が見られます。 ・通勤目的と通学目的で若干の違いは見られるものの、三郷市内の移動だけでなく、市外への移動も多く見られ、一定程度の市外からの流入がありますが、流出超過となっています。
公共交通機関同士の乗継利便性の向上	・市内の鉄道 3 駅はいずれも 1 日 10,000 人以上が利用し、路線バスやコミュニティバスと接続する重要な交通結節点となっています。 ・交通結節点には、複数のバス路線が乗り入れています。が、運行事業者が異なるため連携がとれていない状況です。一部系統は、土日祝日のみの運行や、1 日の運行本数が極めて少ない路線があります。
利用者目線に立った分かり易い・使いやすい情報提供と快適な利用環境の展開	・路線バス事業者が多く、高頻度にダイヤ改正が行われていることや、系統が複雑化していることから運行情報案内が分散しており、目的地までのバスルートや時刻が分かりづらい状態です。 ・キャッシュレス決済に非対応の事業者が多く、市民アンケートでは、交通系 IC カードの導入の要望が多くなっています。
自家用車から公共交通への転換促進や走行環境の改善による速達性向上	・自家用車の保有台数はほぼ横ばいであり、1 世帯当たりの自動車保有台数は約 0.79 台となっています。 ・市民アンケートにおいて、買物・通院等の外出時の公共交通利用割合が低くなっています。特に、「運行本数・時間帯」や「待合空間」の満足度が低い状況です。
地域との協働による持続可能な仕組みづくり	・市では公共交通の利用を促進するため、バスの乗り方教室や生活安全フェアなど、利用促進に向けた活動を行っていますが、商業施設などでの官民連携による事業は実施実績がない状況です。 ・社会情勢として、デマンド交通や自家用有償運送など、地域が主体となって運行するケースが増えつつあります。
+ 前計画策定後の新たな問題点等	・令和 2 年より開始したコミュニティバスは、年間約 5,000 万円の経費を市が負担しています。 ・市内では路線バス・タクシー業界全体で乗務員不足が深刻化し、減便や運休などの影響が生じています。他でも、燃料費の高騰や安全基準の法改正等により、路線バス事業者の負担が大きくなっています。 ・人口減少や事業者が抱える課題を踏まえ、自家用有償運送や送迎サービス等の積極的活用、日本版ライドシェアの確立など、自家用車を含む地域の輸送資源を総動員することによる新たな移動手段の確保が求められます。また、公共交通事業における DX 事業、AI デマンド交通、MaaS といったデジタル技術の活用が全国で進められています。

2.2 本市の公共交通に係る課題の再編

前項を踏まえて、本計画における公共交通に係る課題を、以下の通り再編します。

課題 1：まちづくりと連動した地域の公共交通の再編検討

- ・上位計画で位置づけられている持続可能な公共交通の確立、新たな交通システム等の取組の検討や、将来都市像に対応したネットワークの確立が必要となります。
- ・関連計画において、バリアフリー化等福祉施策の観点についても検討が必要です。

課題 2：地域における高齢化や需要の変化に対応した公共交通網の構築に向けた検討

- ・今後、人口減少が見込まれる中でも高齢者人口の割合が増加し、交通弱者が増えると推測されることから、移動手段の確保に向けた対応が必要です。また、運転免許の返納後も生活できる公共交通網の構築、利用料金の補助などの取組が求められます。
- ・3つの鉄道駅を起点として、周辺自治体や各地域への公共交通網が形成されているものの、運行本数が少ない区間や時間帯が存在し、市民ニーズに対応しきれていない部分があるなどの課題があります。
- ・居住地ごとの移動実態や、市外への流出といった人の流れに対応して、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーなどの各公共交通の特性に応じた役割分担を行い、市内全域を通じた最適な公共交通網を形成していく必要があります。

課題 3：快適な利用環境の整備や分かり易い情報提供の継続的な推進

- ・アンケート結果から、路線バスへの交通系 IC カードの導入のニーズが高くなっていますが、QR コード決済やクレジットカードのタッチ決済など、路線バスにおけるキャッシュレス決済方法が多様化していることから、それぞれの事業者に適した利用環境の整備が求められます。
- ・アンケート結果から、路線バスの待合環境の満足度が低く、「バスまちスポット」「まち愛スポット」の登録施設の増加や、停留所周辺における待合室やベンチの設置といった待合環境の整備が求められます。
- ・複数の路線バス事業者が混在し、系統が複雑化していることから、交通結節点における運行情報案内の提供や、運行ダイヤの接続・乗継運賃割引の実施といった事業者間での利便性向上に向けた継続的な検討が必要です。

課題 4：市民の公共交通への関心度向上や利用促進に向けた継続的な取組の実施

- ・地域の公共交通の維持にあたっては、行政と交通事業者だけでなく、市民が関心をもって積極的に公共交通を利用することが必要です。また、地球環境保護の観点においても、自家用車から公共交通利用への転換の促進が求められています。
- ・関心度の向上や利用促進に向けた取組を継続することによる意識醸成を図るとともに、市民、交通事業者、行政それぞれの役割分担を図りながら、協働による持続可能な公共交通網の形成が必要です。

課題 5：公共交通を取り巻く環境変化への対応に向けた検討

- ・「バス運転者の改善基準告示」の改正が令和 6 年 4 月より適用され、路線バス業界全体で乗務員不足が顕著になっており、需要の多い路線でも減便せざるを得ない状況が発生していることから、幹線軸として維持すべき路線網の整理や、官民連携による担い手の確保が必要です。
- ・自動運転、AI デマンドなどのモビリティの新技术開発や、国の地域公共交通政策として、地域の輸送資源の総動員による移動手段の確保が求められているなど、公共交通を取り巻く環境が変化していることから、従来の枠組みにとらわれず、地域の移動ニーズ、需要の規模や社会課題に対応した新たな移動手段の導入に向けた検討が必要です。

第3章 計画の基本方針と基本目標

3.1 計画の基本理念

前項で整理した地域の公共交通を取り巻く課題や、上位・関連計画で定めた施策の方向性を踏まえて、本市の地域公共交通計画における基本理念を下記のように設定しました。

【三郷市の地域公共交通の基本理念】

安心して移動できるまち 三郷

本市のまちづくりにおける最上位計画となる第5次三郷市総合計画では、『『きらりとひかる田園都市みさと』 ～人にも企業にも選ばれる魅力的なまち～』という将来都市像を位置付けています。本計画では、鉄道駅周辺やインターチェンジ周辺を拠点として設定しており、「選ばれるまち」として本市の魅力を高めていくうえで、公共交通の充実は重要な要素を担っています。

高齢となって免許を返納された方や、自家用車を所有しない方が増えており、移動手段を持たない「交通弱者」の人口の増加が見込まれることから、そうした方々の移動を支える地域の公共交通網の提供が必要です。

公共交通を取り巻く環境の変化に着目すると、令和6年に公共交通の運転手の労働時間規制が強化されたことで、バス・タクシー業界全体で人員不足が発生し、路線バスでは本数の減便や路線の廃止、タクシーでは深夜の営業を取りやめる事業者などが出てきています。

こうした状況の中で、市民が便利に、そして気軽に利用できる地域の公共交通を目指すために、基本理念を設定しました。

本計画の体系は、以下の通りです。

基本方針	実施施策・実施事業
1 まちづくりや社会の変化に対応した一体的な地域の公共交通網の構築 市内では、土地区画整理事業やフルインターチェンジ化などのまちづくりが進んでいるほか、全国的には路線バスの乗務員不足の深刻化、AI デマンド交通や自動運転の開発など、公共交通を取り巻く環境は日々変化しています。環境の変化に対応し、全ての公共交通が一体となって移動に不自由しない地域における公共交通網の構築を目指す必要があります。 公共交通の再編に向けて、幹線路線として路線バスのまま維持する路線と、利用状況から今後のあり方を検討する路線の位置づけの整理などについて、交通事業者との協働を進めていくほか、交通弱者の移動手段を確保するため福祉・教育など分野を横断した関係部署との協議を進めます。 ■基本目標 ①市内における公共交通の確保・維持	■<u>路線バス等の確保・維持</u> 事業①-1 路線バスの幹線路線の位置付けとその他路線の今後のあり方検討 事業①-2 コミュニティバスの利用促進・収支改善 事業①-3 運転手の確保に対する支援 事業①-4 車両のバリアフリー化等に対する支援 ■<u>新たな移動手段やサービスの導入検討</u> 事業② 新たな移動手段やサービスの導入検討・研究 ■<u>まちづくりや道路整備の進捗に合わせた公共交通網の再編検討</u> 事業③ 土地区画整理事業や都市計画道路の事業進捗に合わせた路線バスの再編検討
2 分かりやすく使いやすい地域公共交通の実現 高齢となり運転免許を返納される方の増加や、自家用車を持たない方の増加が見込まれる中、自家用車に依存しない生活スタイルの構築が求められています。 地域住民の誰もが分かりやすく、使いやすい公共交通を目指すために、ハード面とソフト面の両方に対応することが必要です。 このことから、分かりやすさの向上のために、路線バスの運行情報や、路線の乗り換えを含めた目的地までの経路等の情報提供について、交通事業者、検索サイト・アプリ等の運営事業者との協議を進めます。また、使いやすさの向上のために、走行環境の整備や待合施設の整備を進めます。 ■基本目標 ②利用しやすい公共交通環境の整備	■<u>公共交通と自転車を活用した事業の促進</u> 事業④ 公共交通と自転車の連携による面的な移動手段の充実 ■<u>交通結節点における待合環境等の充実</u> 事業⑤-1 乗継拠点における案内の充実 事業⑤-2 バス待ち環境の整備 ■<u>鉄道輸送の利便性及び安全性向上</u> 事業⑥ 鉄道輸送の利便性及び安全性向上 ■<u>利用環境の整備・充実</u> 事業⑦-1 運行情報提供の充実 事業⑦-2 キャッシュレス決済の導入促進
3 地域が守り、支え、育てる持続可能な地域公共交通の確立 公共交通は、利用者がいなければ運行を続けることはできません。地域の公共交通が維持されるためには、地域住民一人ひとりが、自分ごととして移動手段に関心を持って関わるのが重要です。 地域住民の皆様に公共交通への関心度を高めてもらい、公共交通の利用を促進していくことを目的に、公共交通のPR事業を継続して実施します。 ■基本目標 ③公共交通空白・不便地域の解消	■<u>公共交通の利用促進に向けた意識の醸成</u> 事業⑧-1 モビリティ・マネジメントの実施 事業⑧-2 運転免許証自主返納者支援事業の継続

3.2 計画の基本方針・基本目標

基本方針1:まちづくりや社会の変化に対応した一体的な地域の公共交通網の構築

●対応する課題

課題1:まちづくりと連動した地域の公共交通の再編検討

課題2:地域における高齢化や需要の変化に対応した公共交通網の構築に向けた検討

課題5:公共交通を取り巻く環境変化への対応に向けた検討

市内では、土地区画整理事業やフルインターチェンジ化などのまちづくりが進んでいるほか、全国的に路線バスの乗務員不足の深刻化、A I デマンド交通や自動運転の開発など、公共交通を取り巻く環境は日々変化しています。環境の変化に対応し、全ての公共交通が一体となって移動に不自由しない地域の公共交通網の構築を目指す必要があります。

公共交通の再編に向けて、幹線路線として路線バスのまま維持する路線と、利用状況から今後のあり方を検討する路線の位置づけの整理などについて、交通事業者との協働を進めていくほか、交通弱者の移動手段を確保するため、福祉・教育など分野を横断した関係部署との協議を進めます。

基本方針2:分かりやすく使いやすい公共交通の実現

●対応する課題

課題2:地域における高齢化や需要の変化に対応した公共交通網の構築に向けた検討

課題3:快適な利用環境の整備や分かり易い情報提供の継続的な推進

高齢となり運転免許を返納される方の増加や、自家用車を持たない方の増加が見込まれる中、自家用車に依存しない生活スタイルの構築が求められています。

地域住民の誰もが分かりやすく、使いやすい公共交通を目指すために、ハード面とソフト面の両方に対応することが必要です。

このことから、分かりやすさの向上のために、路線バスの運行情報や、路線の乗り換えを含めた目的地までの経路等の情報提供について、交通事業者、検索サイト・アプリ等の運営事業者との協議を進めます。また、使いやすさの向上のために、走行環境の整備や待合施設の整備を進めます。

基本方針3:地域が守り、支え、育てる持続可能な公共交通の確立

●対応する課題

課題4:市民の公共交通への関心度向上や利用促進に向けた継続的な取組の実施

公共交通は、利用者がいなければ運行を続けることはできません。地域の公共交通が維持されるためには、地域住民一人ひとりが、自分ごととして移動手段に関心を持って関わるのが重要です。

地域住民の皆様に公共交通への関心度を高めてもらい、公共交通の利用を促進していくことを目的に、公共交通のPR事業を継続して実施します。

前項で設定した基本方針に沿って、本市の目指す公共交通の将来像を示す基本目標を下記のように設定しました。

基本目標①：市内における公共交通の確保・維持

●対応する基本方針

基本方針1：まちづくりや社会の変化に対応した一体的な地域の公共交通網の構築

既存路線バスのあり方について整理し、幹線路線として運行本数の維持を図り、鉄道駅や主要施設を結ぶ軸となるバス路線を位置付けます。人員不足の中でも基幹路線については運行本数を維持できるよう、資源の集約について交通事業者との協議を進めます。

これらの取組みにより、路線バスの利用者数の拡大を図ることで、市民や来訪者にとって利便性の高い地域の公共交通の確保・維持を目指します。

基本目標②：利用しやすい公共交通環境の整備

●対応する基本方針

基本方針2：分かりやすく使いやすい公共交通の実現

三郷市は、路線バスの運行事業者が多く、複雑に路線が入り乱れていることから、それぞれで運賃の支払い方法や乗換案内への対応が異なっています。

市が主体となって事業者間の連携を進め、相互の情報交換や乗り継ぎ、情報案内の改善点の共有を図るほか、キャッシュレス決済の導入支援や、バスまちスポット等の増加による待合環境の整備を行います。また、病院や商業施設等の主要施設における公共交通の情報提供について、各施設との連携を図り「利用したいけど時刻・ルートがわからない」という方にも利用してもらえる環境を整備します。

これらの取組みにより、年代に関係なく全ての方々にとって利用しやすい公共交通環境の整備を目指します。

基本目標③：公共交通空白・不便地域への対応

●対応する基本方針

基本方針3：地域が支え、育てる持続可能な公共交通の確立

現在コミュニティバスを運行している中川沿いのエリアや、早稲田地区のうちバスの運行本数が少ない西側のエリアなど、公共交通空白・不便地域となっている地区における移動手段について、地域で勉強会・協議会を実施し、路線バス以外の手段も含めて検討します。デマンド交通やグリーンスローモビリティなどの新たな移動手段のほか、地域主体の交通、スクールバスや福祉有償運送など、これまで利用対象が限られていたものも含め、あらゆる移動手段を想定して検討していきます。

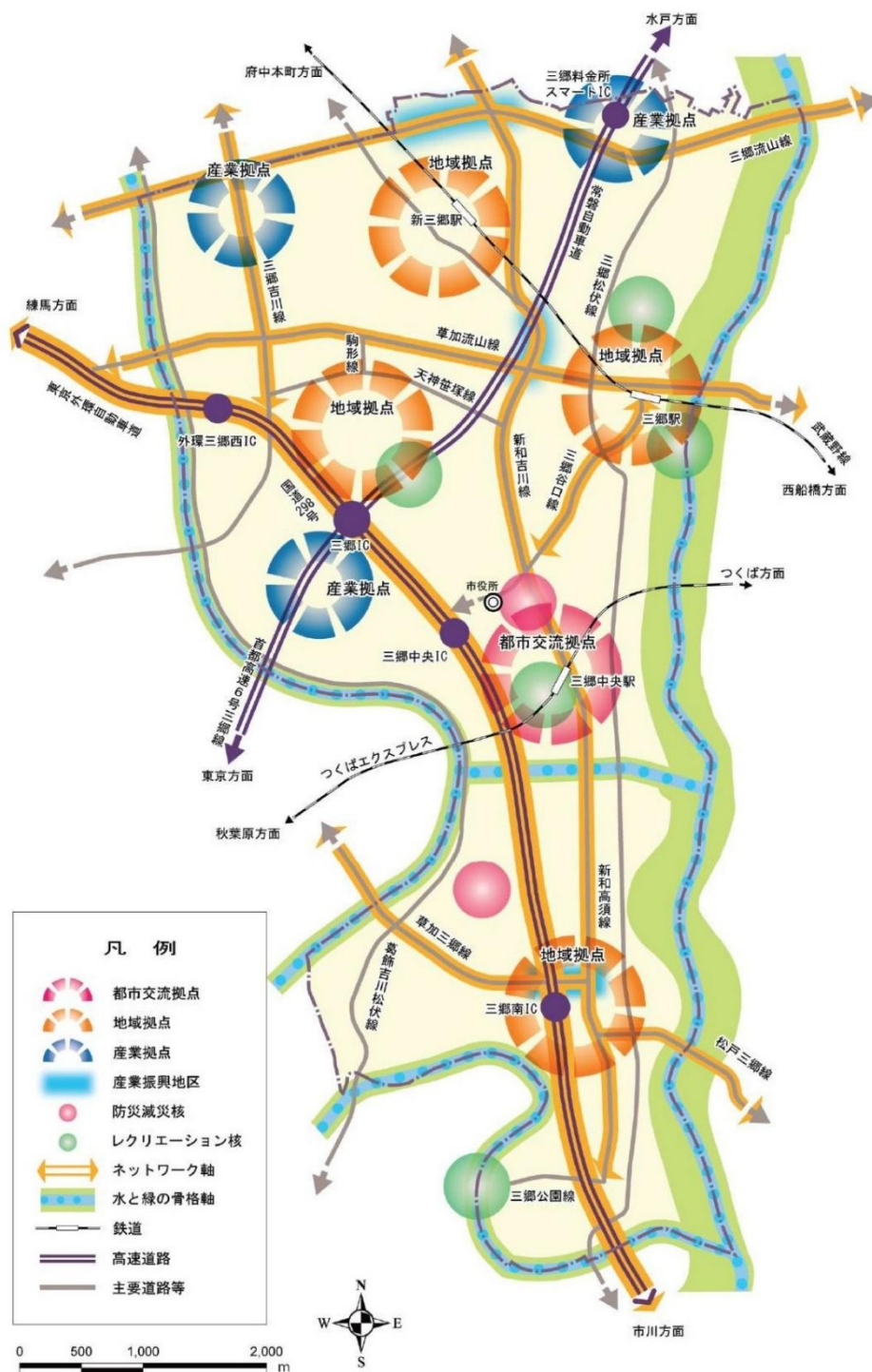
これらの取組みにより、公共交通空白・不便地域における移動手段の確保を進め、空白・不便地域の解消を目指します。

3.3 目指すべき将来像

三郷市都市計画マスタープラン

「三郷市都市計画マスタープラン」は、時代潮流の変化や市民ニーズ、まちづくりの課題などを的確に捉え、将来あるべき都市像や、まちづくりの基本的な方向性を示すことを目的に策定されたもので、三郷市総合計画や、国・県の計画や構想に即し、都市計画の視点から施策の方針を示す計画となります。

■将来都市構造図

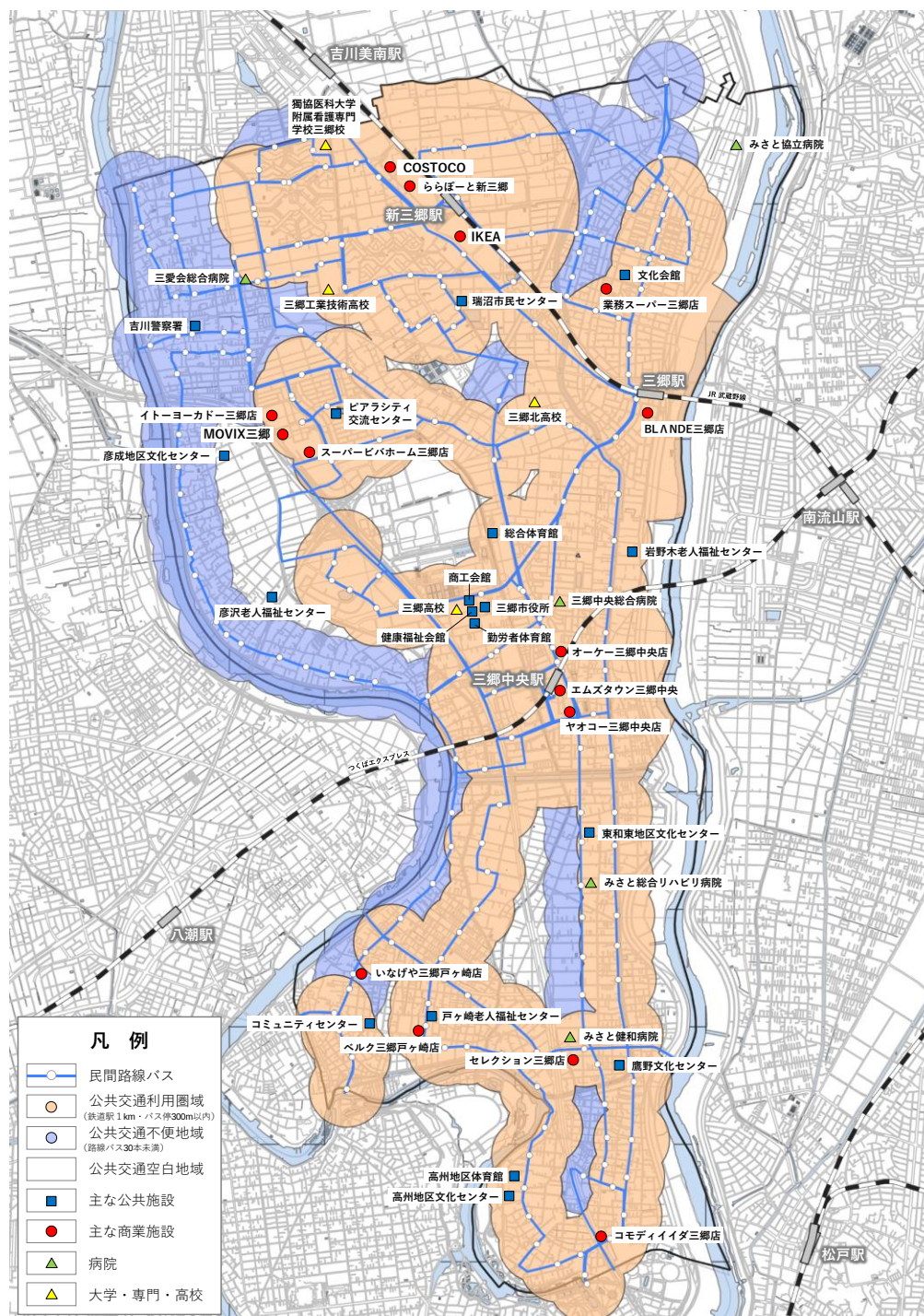


現在の交通網

鉄道及びバス交通が利用可能な公共交通利用圏域の人口は、約132,300人であり、全人口の94.7%となっています。(総務省統計局の令和2年国勢調査地域メッシュデータを利用して算出。その場合、鉄道については駅から徒歩1km以内、バスについてはバス停留所から徒歩300m以内とした。)

本市では鉄道駅から半径1km圏外、バス停留所から半径300m圏外を「公共交通空白地域」、路線バスの運行本数(片側)が1日30本未満のバス停留所から半径300m圏内を「公共交通不便地域」として定義し、人口集積がみられる地域は、概ね路線バスが運行しているものの、上口1~2丁目、番匠1~3丁目、栄4~5丁目・鷹野2丁目などに公共交通空白地域(バス停から300m以遠かつ鉄道から1km以遠の地域)がみられます。

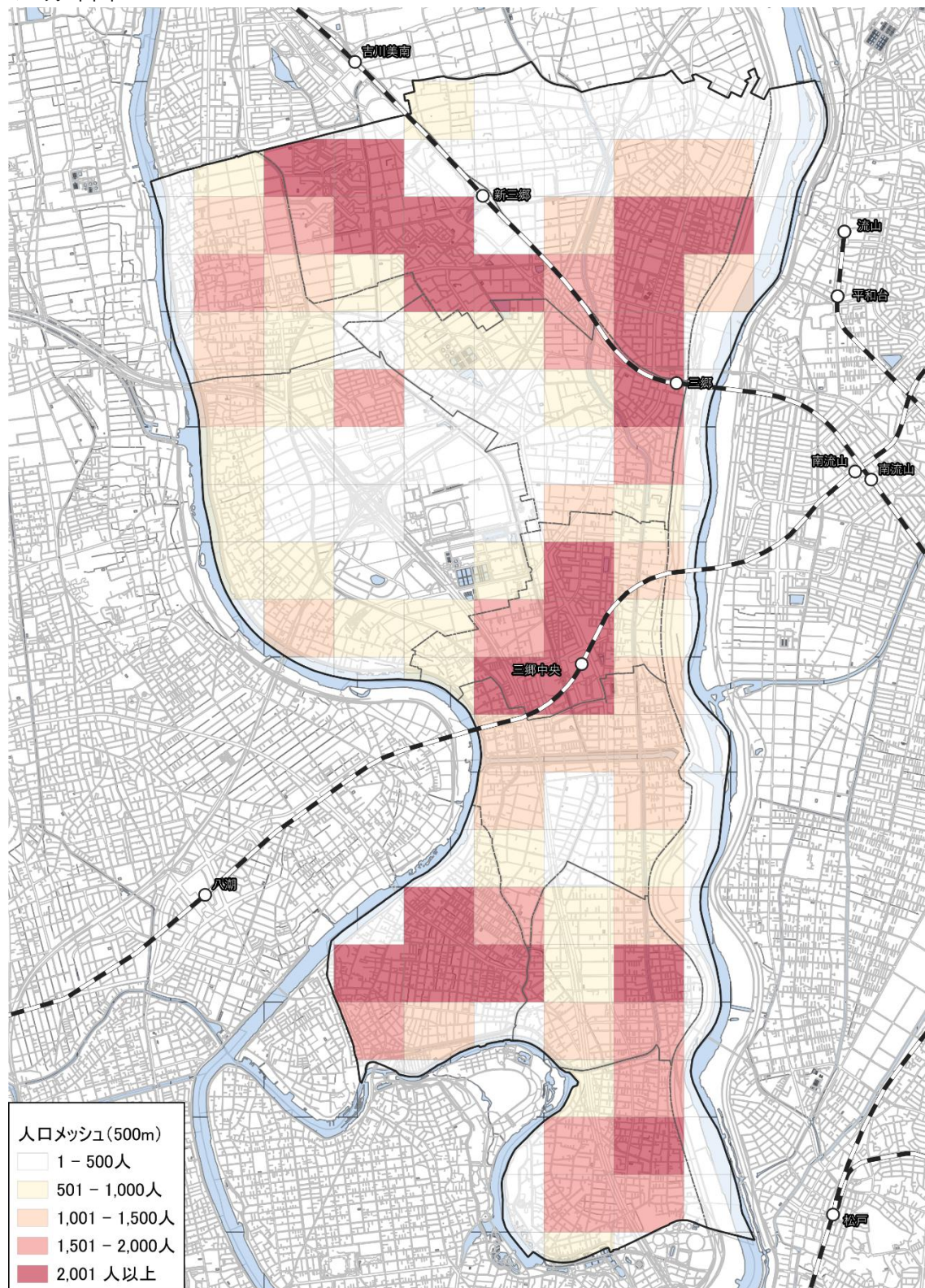
■公共交通空白地域図



人口分布

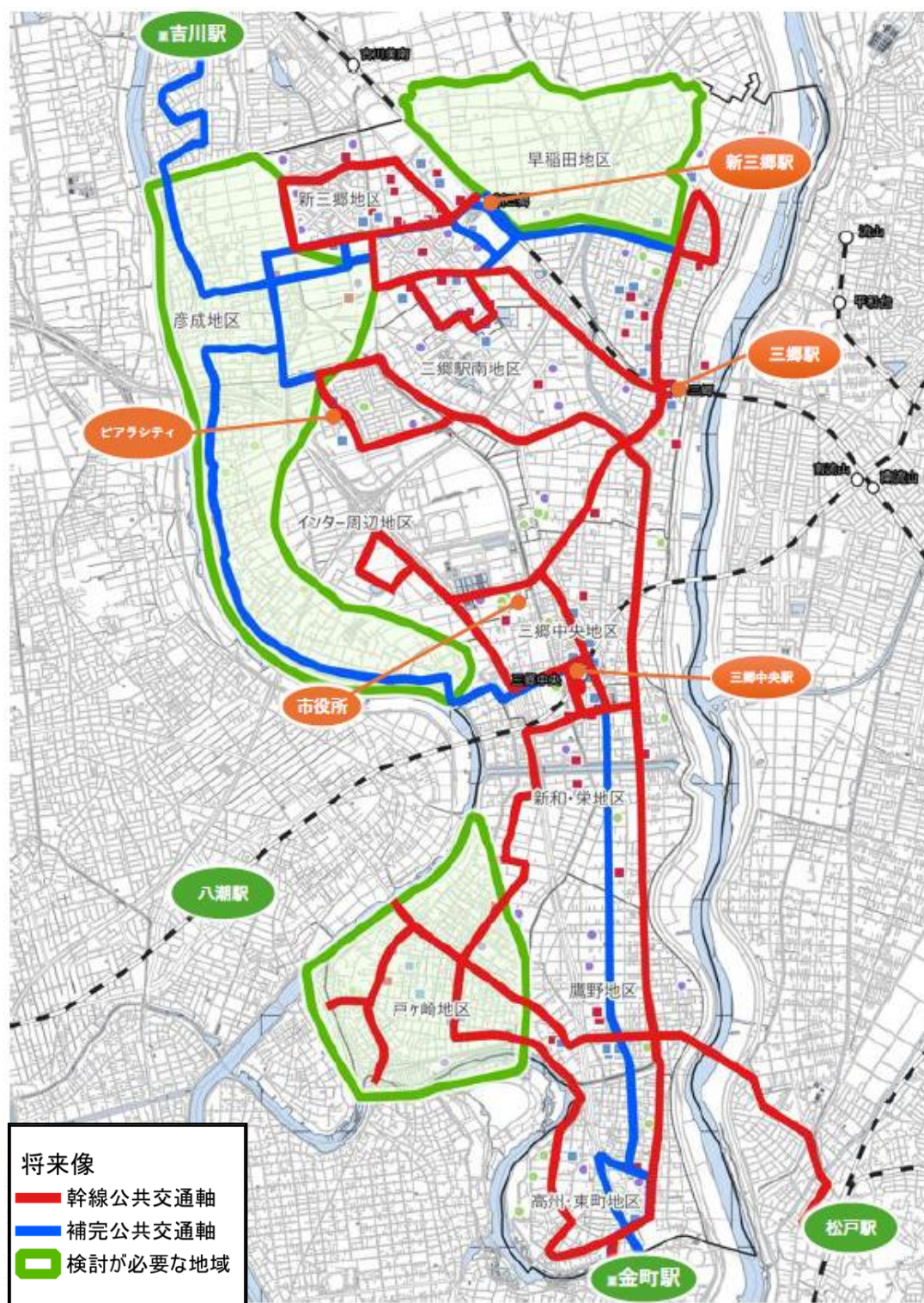
地域ごとの人口分布については下図のとおりです。前述の将来都市構造図における地域拠点、都市交流拠点を中心に分布していることが分かります。公共交通については人口分布を考えたあり方が必要です。

■人口分布図



3.4 公共交通の基本的な考え方

本市の基本目標を踏まえ、既存の公共交通を「幹線公共交通軸」「補完公共交通軸」「検討が必要な地域」の3分類に整理し、公共交通網の将来像イメージを以下の通り設定します。持続可能な公共交通体系の構築に取り組みます。



社会情勢の変化により、路線バスの維持が困難になっている状況の中で、特に南北方向への移動を路線バスが主軸として担っている本市においては、公共交通サービスの維持・確保が喫緊の課題となります。一方で、前章において整理したとおり、人口減少や高齢化、需要の変化といった昨今の状況により、公共交通のあり方が多様化しつつあります。

この状況を踏まえて、本市における公共交通サービスを、以下の通り機能別に分類・定義し、計画の推進にあたっては、それぞれの役割に応じた取組みを検討します。また、新規交通の整備の際も、どの役割を担う交通なのかを明確に分類し、導入検討を行うものとします。

幹線公共交通軸

(運行本数が多く、今後も運行を継続すべき路線)

市内の拠点と周辺都市を連絡する骨格路線として、公共交通の中核を担う重要な路線。高品質の運行サービス(運行便数 30 本以上など)を継続的に提供し、鉄道駅などの交通拠点や利用が多い主要な停留所での分かり易い情報提供を展開する。

補完公共交通軸

(通勤や買い物等の生活交通確保の観点から、今後も運行を継続すべき路線)

適切な役割分担のもと幹線公共交通軸を補完し、市内及び周辺都市の移動サービスを支援する路線。移動サービスは地域の実情やバス事業者の経営面(運転手確保等)を考慮し、維持・向上を図る。

路線バスの維持やその他の移動サービスへの転換について、検討が必要な地域

利用者が少ないなどの理由で、現行の路線バスによる運行の維持が難しい経路・路線については、既存の運行にこだわらず、輸送規模の小さな交通への転換も検討し、対象地域における移動サービス確保のための再編を図ります。

また、公共交通空白地域(公共交通が運行していない地域)や、公共交通不便地域(公共交通の運行本数が少ない地域)についても、対応策を検討します。

3.5 市民、交通事業者、行政の役割

本市の公共交通を維持確保・充実させていくためには、市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、協力して取り組むことが必要となります。

(1) 市民の役割

高齢化や社会情勢により、今まで当たり前であった利便性の高い公共交通の維持が危機的状況となっている。地域の公共交通の危機を自分事として捉え、積極的に公共交通を利用する。また、利用促進に向けた各種取組に主体的に関わり、公共交通を支える役割を担う。

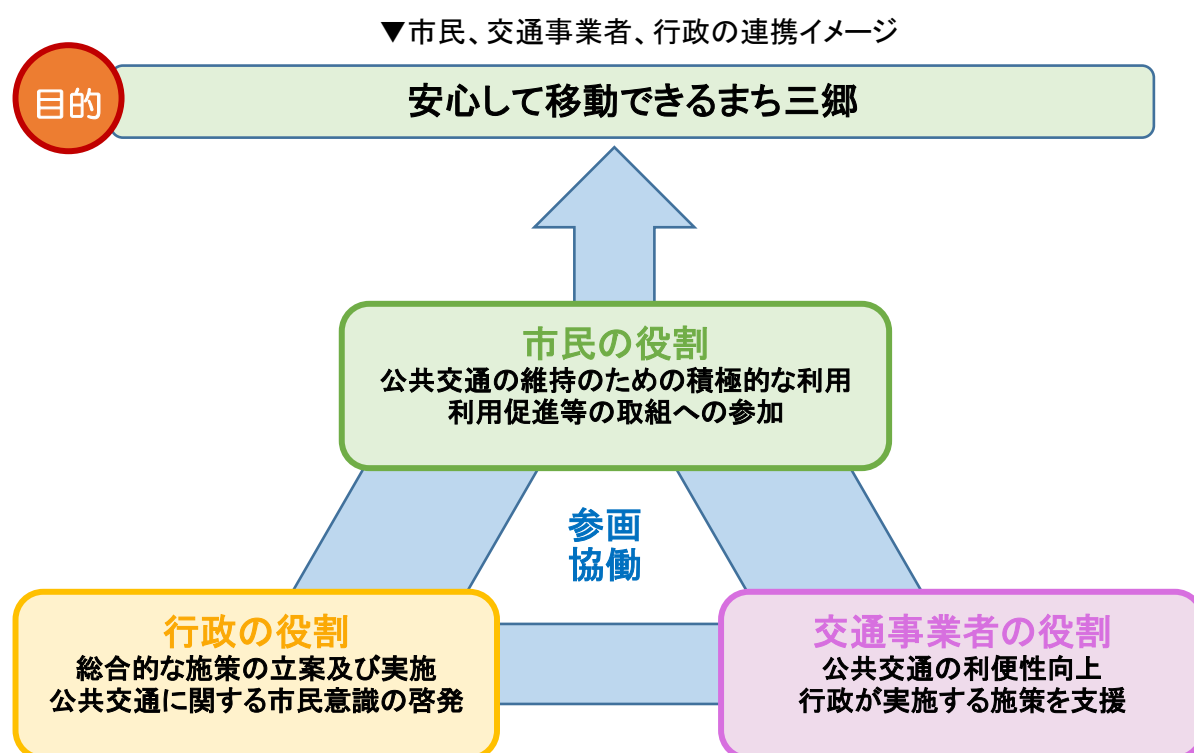
(2) 交通事業者の役割

交通事業者は、安全かつ安定した運行を維持確保し、公共交通の利便性の向上に取り組むほか、利用者へのきめ細やかな情報発信、公共交通関連施策に対する専門的な知見を提供する役割を担う。

(3) 行政の役割

市は、市民や交通事業者等の意向を調整し、地域の公共交通を将来にわたって維持確保できるよう、まちづくりにおける各種施策と連携して、公共交通に関する取組を行う。

国及び県は、財政的な支援のほか、地域の公共交通政策に取り組む市に対して、広域的な調整や法令に準拠した許認可や安全性確保に関する指導、助言等を行う役割を担う。



第4章 目標達成に向けた施策

4.1 施策・事業の実施内容

施策① 路線バス等の確保・維持

事業①－1 路線バスの幹線路線の位置付けとその他路線の今後のあり方検討

- ・人口減少や乗務員不足などの厳しい状況の中でも、将来にわたって市内の公共交通を維持していくため、既存路線バスのあり方について協議します。
- ・市外と市内を結ぶ路線や、鉄道駅や主要施設を結ぶ路線といった市民の移動に欠かせない路線を幹線公共交通軸として設定し、交通事業者と連携しながら運行本数の維持を図ります。
- ・主要拠点から地域を繋ぐ生活交通として、市内の移動サービスを確保し、幹線公共交通軸を補う重要な路線を補完公共交通として設定し、地域の実情やバス事業者の状況を考慮しながら、路線の維持を図ります。
- ・その他の路線については、交通事業者や地域との協議を行い、定時定路線型の路線バスのまま運行効率化により維持、あるいはコミュニティバスや新たな移動手段への転換、民間事業者等が実施する送迎サービス等の活用など、あらゆる選択肢を排除せず、利用者や地域の意向に即した今後のあり方について検討を行います。

●実施主体

市、地域住民、路線バス事業者

●スケジュール

1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目以降
R 8	R 9	R10	R11	R12	
					※必要に応じて位置付けの見直しを実施

施策① 路線バス等の確保・維持

事業①－２ コミュニティバスの利用促進・収支改善

- ・令和元年 12 月に廃止となった彦成地区のバス路線は令和 2 年 1 月よりコミュニティバスとして運行を開始しています。
- ・事業①－１ と連動し、コミュニティバスの必要性検討及び利便性向上並びに運行効率化を検討するほか、利用促進・収支改善に向けた取り組みを行います。



【運行するコミュニティバス】

●実施主体

市、路線バス事業者

●スケジュール

1 年目	2 年目	3 年目	4 年目	5 年目	6 年目以降
R 8	R 9	R 10	R 11	R 12	
現状把握(利用者数・売上)					※利用状況・ 収支状況を踏 まえ見直しに ついて検討
利便性向上、運行効率化、利用促進、収支改善について関係各所と協議 (随時実施)					

施策① 路線バス等の確保・維持

事業①－３ 運転手の確保に対する支援

- ・ 交通業界では、コロナ禍や法令改正等の影響を受け、全国的に運転手の確保が困難となり、バス業界においてはバス路線の減便や廃止等が相次いでいます。本市の交通事業者においても、運転手確保に向けた求人活動を継続的にを行っているものの、必要な運転手数の確保に苦慮していることから、運転手の確保に向けた合同面接会や、バスガイドマップ等への求人情報の掲載等の取組みを実施し、運転手確保の支援を行います。



【三郷市合同企業面接会の実施】

●実施主体

市、交通事業者

●スケジュール

1 年目 R 8	2 年目 R 9	3 年目 R 10	4 年目 R 11	5 年目 R 12	6 年目以降
合同面接会等、運転手確保に資する取組について毎年実施					

施策① 路線バス等の確保・維持

事業①－４ 車両のバリアフリー化等に対する支援

- ・超低床ノンステップバスの導入に係る費用を補助するため、三郷市超低床ノンステップバス等導入促進費補助金の制度を設けています。
- ・市内を走る路線バスは、低床車両率が100%を達成しており、高齢の方や身体の不自由な方でもバスを利用しやすい環境になっています。
- ・今後もバリアフリー車両の導入促進を図ります。



【ノンステップバス車両】
(東武バス)

●実施主体

市、県

●スケジュール

1年目 R 8	2年目 R 9	3年目 R10	4年目 R11	5年目 R12	6年目以降
車両のバリアフリー化支援に資する支援について事業者の申請により適宜実施					

施策② 新たな移動手段やサービスの導入検討

事業② 新たな移動手段やサービスの導入検討・研究

- ・近年では、全国的に路線バスや鉄道などの既存の公共交通だけでなく、A I デマンド交通や超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ等の新たな移動手段が導入されつつあります。路線バスが発達している都市部においても、道が狭隘で路線バスが入れない住宅地をA I デマンド交通で細かく運行する事例や、朝の通勤需要の高い時間帯は路線バスで運行し、日中以降はA I デマンド交通を運行して需要と供給のマッチングを図っている事例などがあります。
- ・国土交通省による「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」では、従来の公共交通では地域の移動ニーズをまかなえない場合に、病院や福祉施設等の送迎バスや自家用有償運送も活用するなど、地域の輸送資源を総動員して移動手段を確保することが重要であると定めています。
- ・日本版ライドシェアを含めた国の動向を注視するとともに、他地域の実施事例の情報収集等を通じて、既存事業者への影響を十分に考慮しながら地域に適した新たな移動手段やサービスの導入に向けた研究を行います。



【A I デマンド交通】
(東京都三鷹市)



【自動運転バス実証実験】
(埼玉県和光市)



【超小型モビリティ】
(愛知県豊田市)



【グリーンスローモビリティ】
(東京都品川区)

●実施主体

市、地域住民、交通事業者、関係機関

●スケジュール

1 年目 R 8	2 年目 R 9	3 年目 R 10	4 年目 R 11	5 年目 R 12	6 年目以降
調査研究・地域との調整等				実証運行	

施策③ まちづくりや道路整備の進捗に合わせた公共交通網の再編検討

事業③ 土地区画整理事業や都市計画道路の事業進捗に合わせた路線バスの再編検討

- ・ 三郷北部地区土地区画整理事業や、都市計画道路の事業進捗により、路線バスの運行経路や系統に変化が生じる可能性があることから、各事業の進捗を協議会等で情報共有するほか、路線再編の検討状況について交通事業者との協議を行います。



【三郷流山橋有料道路】

●実施主体					
市、交通事業者					
●スケジュール					
1 年目	2 年目	3 年目	4 年目	5 年目	6 年目以降
R 8	R 9	R 10	R 11	R 12	
まちづくりや道路整備の進捗に合わせて交通事業者と協議及び協議会での報告					

施策④ 公共交通と自転車を活用した事業の促進

事業④ 公共交通と自転車の連携による面的な移動手段の充実

- ・三郷市ではサイクルアンドバスライドの推進を図るため、三郷市内のバス停付近 11箇所に無料自転車置き場を設置し、バスガイドマップや広報等でPRを行っています。今後も継続的な維持管理やPRを実施し、サイクルアンドバスライドの利用促進を図ります。
- ・三郷市では、令和6年3月から、OpenStreet株式会社とモビリティプラットフォーム株式会社との協定を締結し、「HELLO CYCLING」を活用したシェアサイクル事業の実証実験を実施しています。
- ・三郷市役所、におどり公園、ピアラシティ交流センター等の公共施設にサイクルステーションを設置しており、市内だけでなく同様のシェアサイクルサービスを実施している市外への利用が可能になっています。
- ・実証実験期間中に利用状況や利用者属性の効果検証を行い、ステーションの増設や設置台数の検討に繋がっていきます。



【サイクルアンドバスライド 無料駐輪場】



【シェアサイクル実証実験
オープニングセレモニー】



【シェアサイクルポート】
(花和田公園)

●実施主体

市、シェアサイクル事業者

●スケジュール

1 年目	2 年目	3 年目	4 年目	5 年目	6 年目以降
R 8	R 9	R 10	R 11	R 12	
事業実施					

施策⑤ 交通結節点における待合環境等の充実

事業⑤－1 乗継拠点における案内の充実

- ・市内の鉄道駅等では、複数の事業者のバス路線が乗入れており、乗継拠点となっています。
- ・三郷中央駅、三郷市役所において情報提供を行っています。市内には他にも三郷駅や新三郷駅等の主要乗継拠点が存在しています。
- ・乗継拠点を中心にデジタルサイネージ等を利用した時刻表やのりばの情報提供を行い、乗継拠点における情報案内の充実を図ります。



【デジタルサイネージを活用した情報案内】
(三郷市役所)

●実施主体

市、交通事業者

●スケジュール

1 年目	2 年目	3 年目	4 年目	5 年目	6 年目以降
R 8	R 9	R 10	R 11	R 12	
設置場所の検討					
設置・更新 ※事業①- 1 や事業②と連動					

施策⑤ 交通結節点における待合環境等の充実

事業⑤－２ バス待ち環境の整備

- ・市内のバス停留所は、大半がベンチや上屋のない停留所となっており、酷暑や悪天候時のバス待ち環境が課題となっています。
- ・上屋やベンチの整備は、道路幅員が狭いこと等の理由で設置が難しいことから、沿線施設との連携により、「バスまちスポット」「まち愛スポット」の登録を進めていますが、引き続きこれらの取組みを進め、バスの利用者が快適にバスを利用できる環境を整備していきます。



【バスまちスポット・まち愛スポットの登録証】

●実施主体

県

●スケジュール

1 年目	2 年目	3 年目	4 年目	5 年目	6 年目以降
R 8	R 9	R 10	R 11	R 12	
登録施設の増加に向けた協力依頼・新規登録					
				環境整備	

施策⑥ 鉄道輸送の利便性及び安全性向上

事業⑥ 鉄道輸送の利便性及び安全性向上

- ・鉄道事業者は、輸送力の増強、定時運行の確保を図り、ホームドアの設置やバリアフリー化などあらゆる利用者の利便性・安全性向上を図ります。
- ・三郷市は、利便性の高い移動手段の確保、快適に安心して駅を利用できるよう、つくばエクスプレスの8両編成化の早期実現や東京駅延伸、J R武蔵野線のホームドア早期整備を関係機関に働きかけていきます。



【転落防止用ホームドアの設置】



(C)つくばエクスプレス

【8両化を予定している
つくばエクスプレス】

●実施主体

交通事業者、市

●スケジュール

1 年目	2 年目	3 年目	4 年目	5 年目	6 年目以降
R 8	R 9	R10	R11	R12	
事業実施					

施策⑦ 利用環境の整備・充実

事業⑦-1 運行情報提供の充実

- ・全国的に、リアルタイムにバスの運行情報や接近情報を発信する仕組みの整備や、乗換案内アプリ、サイト等での経路情報の提供などが進んでいます。
- ・三郷市においては、交通事業者が多く、複雑に路線が入り乱れていることから、乗換案内の提供状況や運行情報の提供方法に差異があり、事業者ごとに確認する必要があります。このような状況を解消し、利用者にとって一目で分かりやすい情報提供を図るため、情報提供フォーマットの統一や、運行情報のオープンデータ化等を検討します。



【ポータルサイトによる情報発信の一元化】
(群馬県前橋市)

●実施主体

市、交通事業者

●スケジュール

1 年目	2 年目	3 年目	4 年目	5 年目	6 年目以降
R 8	R 9	R 10	R 11	R 12	
交通事業者との検討・協議					
運用					

施策⑦ 利用環境の整備・充実

事業⑦ー2 キャッシュレス決済の導入促進

- ・国土交通省では、MaaS（Mobility as a Service）の実装に向けた基盤整備として、キャッシュレス決済の導入を推進しています。
- ・市内の路線バス事業者では、交通系ICカードを2社（東武バスセントラル㈱、京成バス㈱）が導入しているほか、埼玉観光㈱がWAONによるキャッシュレス決済を導入していますが、その他の事業者では現金決済のみとなっており、利用者からキャッシュレス決済の導入を求めるニーズが高くなっています。
- ・QRコード決済やクレジットカードのタッチ決済など、公共交通におけるキャッシュレス決済の方法が多様化していることから、交通系ICカードに限定せず、事業者の負担の小さい形でのキャッシュレス決済の導入に向け、国の支援を含め検討を行います。



【クレジットカードでのタッチ決済の導入】
（神奈川県横浜市）

●実施主体

市、路線バス事業者

●スケジュール

1 年目 R 8	2 年目 R 9	3 年目 R10	4 年目 R11	5 年目 R12	6 年目以降
				キャッシュレス決済の導入	
各交通事業者との協議					

施策⑧ 公共交通の利用促進に向けた意識の醸成

事業⑧ー1 モビリティ・マネジメントの実施

- ・自家用車から公共交通利用への転換を促進するためには、市民の意識改革が重要です。三郷市では、これまでバスの乗り方教室、生活安全フェアなどの利用促進に資するイベントを実施しています。
- ・また、公共交通の利用を促進していくため、広報での周知など、地域住民の皆様に公共交通への関心度を高めてもらう取組の実施を検討します。
- ・加えて、新三郷駅やピアラシティ周辺等の商業施設及び地元商店会と連携し、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービス等を検討し、公共交通利用者の増加を図ります。



【バスの乗り方教室】



【生活安全フェア】

●実施主体

市、交通事業者

●スケジュール

1 年目 R 8	2 年目 R 9	3 年目 R10	4 年目 R11	5 年目 R12	6 年目以降
事業の継続実施 ※毎年実施					
新規施策の検討					

施策⑧ 公共交通の利用促進に向けた意識の醸成

事業⑧ー２ 運転免許証自主返納者支援事業の継続

- ・市では、令和５年度から、運転免許を自主返納した方を対象に、移動に係る費用を助成する事業を実施しています。
- ・今後も運転免許証自主返納者支援事業を継続していくほか、運転免許を返納した後も移動に支障がない交通環境の整備を推進します。



【運転免許証自主返納者支援事業】

三郷市 路線バス回数券
ご利用方法

- 令和5年4月 作成
- 『三郷市 路線バス回数券』は返納者ご自身であれば、利用目的を問わず、ご利用いただけます。（返納者の支援が目的であれば、ご家族などもご利用できます）
 - 正座、バス事業者でのみ**ご利用いただけます。
 - バス事業者ごとの路線につきましては、『**みさとバスガイドマップ**』をご確認ください。
 - 現金と併用してのご利用も可能です。
 - 1回の利用につき、**複数枚の利用も可能**です。
 - その他の路線バス回数券の取扱いについては、各バス事業者へお問い合わせください。
- 【ご利用例】
運賃210円の場合、『路線バス回数券』の100円券を2枚（200円分）、10円券を1枚（10円分）をお使いください。

利用可能なバス事業者			
№	事業者名	電話番号	主な路線
共通利用可能	1. マイスカイ交通（株）	048-940-1801	三郷駅西口ー金町駅西口 三郷駅西口長久保アサヒビル側 他
	2. 東武タウンバス（株）	03-5671-0360	三郷駅西口ー金町駅西口 他
	3. メートー観光（株）	048-950-0448	三郷駅西口ー金町駅西口 他

※利用上の注意事項
・マイスカイ交通と京成タウンバスの回数券は共通券です。
・東武バスセントラル、京成バス、埼玉観光は、回数券を発行していません。

お問い合わせ 三郷市役所 生活安全課 交通安全係
〒341-8601 三郷市花和田648-1
TEL 048-930-7720

●実施主体

市（関係課と連携）、交通事業者

●スケジュール

1 年目	2 年目	3 年目	4 年目	5 年目	6 年目以降
R 8	R 9	R10	R11	R12	
現行事業の継続実施					

4.2 事業スケジュール

目標達成のため、計画期間の前半となる令和 12 年度までに以下のスケジュールで事業を実施していきます。令和 12 年度に中間見直しを行い、計画期間の後半となる令和 13 年度以降も継続する事業、新規で取り組む事業などについて整理します。なお、多数の関係者の調整が必要な事業や、他事業と連動して行う事業など、実施に時間がかかる事業については、長期的な視点で取り組んでいきます。

施策	事業	実施スケジュール					中間評価	R13以降
		R 8	R 9	R10	R11	R12		
路線バス等の確保・維持	①－１ 路線バスの幹線路線の位置付けと その他路線の今後のあり方検討	系統毎の利用者数の把握					※必要に応じて見直し	
	①－２ コミュニティバスの利用促進・収 支改善	現状把握(利用者数・売上)						
	①－３ 運転手の確保・育成に対する支援	利便性向上、運行効率化、利用促進、収支改善について 各関係箇所と協議(随時実施)						
	①－４ 車両のバリアフリー化等に対する 支援	合同面接会等、運転手確保に資する取組を毎年実施						
	①－５ 車両のバリアフリー化等に対する 支援	車両のバリアフリー化支援を事業者の申請により適宜実施						
新たな移動手段やサービスの導入検討	② 新たな移動手段やサービスの導入 検討・研究	調査研究・地域との調整等			実証運行			
まちづくりや道路整備の進捗に合わせた公共交通網の再編検討	③ 土地区画整理事業や都市計画道路 の事業進捗に合わせた路線バスの 再編検討	まちづくりや道路整備の進捗に合わせて 交通事業者と協議及び協議会での報告						
公共交通と自転車を活用した事業の促進	④ 公共交通と自転車の連携による面的な移動手段の充実	事業実施						
交通結節点における待合環境等の充実	⑤－１ 乗継拠点における案内の充実	設置場所の検討						
	⑤－２ バス待ち環境の整備	登録施設の増加に向けた協力依頼・新規登録						
	⑤－３ バス待ち環境の整備	環境整備						
鉄道輸送の利便性及び安全性向上	⑥ 鉄道輸送の利便性及び安全性向上	事業実施						
利用環境の整備・充実	⑦－１ 運行情報提供の充実	交通事業者との検討・協議						
	⑦－２ キャッシュレス決済の導入促進	運用						
	⑦－３ キャッシュレス決済の導入促進	各交通事業者との協議						
公共交通の利用促進に向けた意識の醸成	⑧－１ モビリティ・マネジメントの実施	事業の継続実施 ※毎年実施						
	⑧－２ 運転免許証自主返納者支援事業の継続	新規施策の検討						
	⑧－３ 運転免許証自主返納者支援事業の継続	現行事業の継続実施						

第5章 目標の評価指標と計画の進行管理

5.1 目標の評価指標

目標の達成状況を明確化するため、評価指標の目標値を次のとおり設定します。

■目標の評価指標一覧

目標	評価指標	現況値 (令和 6 年度)	中間目標値 (令和 12 年度)	目標値 (令和 17 年度)
基本方針 1				
1 市内における公共交通の確保・維持	幹線公共交通軸の路線バス 1 便当たりの利用者数	22 人	22 人	22 人
	幹線公共交通軸の確保	100%	100%	100%
	コミュニティバスの年間利用者数	98,671 人／年	103,000 人／年	108,000 人／年
	コミュニティバス利用者 1 人当たりの公的資金投入額の減少	520 円／人	500 円／人	470 円／人
	公共交通の PR 事業の実施回数	3 回／年	4 回／年	5 回／年
基本方針 2				
2 利用しやすい公共交通環境の整備	情報のオープンデータ化導入社数	—	1 事業者	2 事業者
	シェアサイクルポート数	77 箇所	100 箇所	125 箇所
基本方針 3				
3 公共交通空白・不便地域の解消	新たな移動手段の導入検討会議の実施	—	1 地区	2 地区

■目標値設定の考え方

評価指標	目標値設定の考え方
幹線公共交通軸の路線バス1便当たりの利用者数	・ 今後、人口減少が見込まれており、現在の利用者数の維持は困難になることが予想されるが、幹線路線軸の設定やキャッシュレス決済の導入等の施策によりバス交通の利便性向上を図り、市民一人あたりの利用割合を増加させ、同水準の維持を目指す。
幹線公共交通軸の確保	・ 現在の交通事業者の状況を踏まえると、現行の路線バスの運行体制の確保は年々困難になっていくことが想定される。こういった背景の中でも、市内の移動手段として必要な幹線交通軸については、交通事業者と協議の上、優先的に維持確保を図る。
コミュニティバスの年間利用者数	・ 現在運行しているコミュニティバスについて、利便性向上及び運用効率化を検討し、利用者数の増加を図る。
コミュニティバス利用者1人当たりの公的資金投入額の減少	・ 現在運行しているコミュニティバスについて、利用促進や料金改定に取り組むことによる資金投入額の減少を図る。
幹線公共交通軸の確保	・ 現在の交通事業者の状況を踏まえると、現行の路線バスの運行体制の確保は年々困難になっていくことが想定される。こういった背景の中でも、市内の移動手段として必要な幹線交通軸については、交通事業者と協議の上、優先的に維持確保を図る。
公共交通のPR事業の実施回数	・ 幹線交通軸、ひいては全市的な公共交通網の維持確保にあたっては、利用者増による収支率の改善と、重要度の向上が求められるため、これらの実現に向けて、バスの乗り方教室や生活安全フェア等のイベントのほか、市内の催事におけるブース出展、バスを用いたイベントの企画などを通じて公共交通の利用PRを目指す。
情報のオープンデータ化導入社数	・ 乗換案内や遅延情報、時刻表等の運行情報について、市内事業者間の連携を深め、段階的な情報公開を行うことを目指す。
シェアサイクルポート数	・ シェアサイクルポートについて、更なる拡充を図るべく1年間で5か所を目安に、ポートの増設を実施する。
新たな移動手段の導入検討会議の実施	・ 市内における公共交通空白・不便地域の解消に向けて、該当する地域での新たな移動手段を計画期間内に検討する。差し当たり、実現性のある地域において、行政、交通事業者、該当する地域の代表といった関係者による導入検討会議を実施する。

5.2 計画の推進

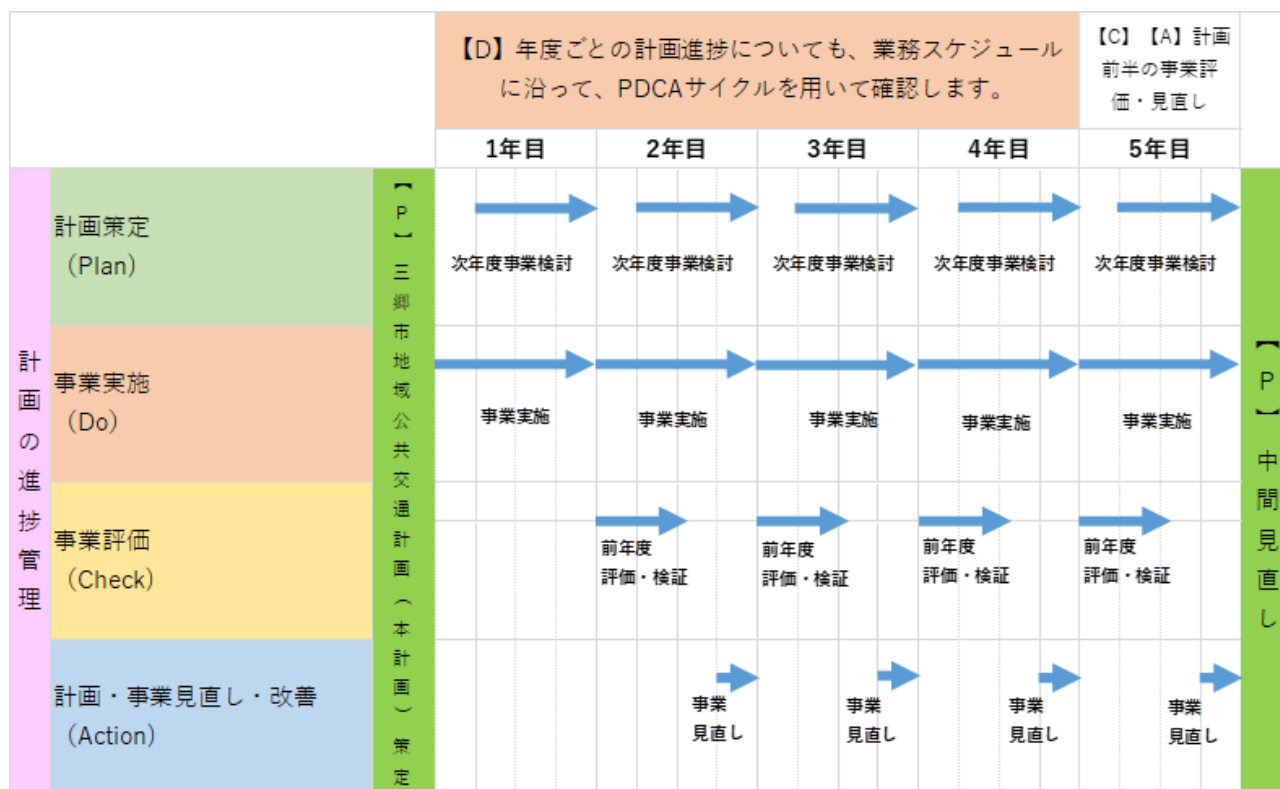
推進・管理体制

地域公共交通活性化協議会において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行います。

推進・管理体制	構成員	役 割
地域公共交通活性化協議会	三郷市、埼玉県、運輸局、交通事業者、道路管理者、市民、交通事業者の運転者組織、学識者、その他運営上必要と認められる者等	取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進行管理を行う。また、必要に応じて、計画の改定に係る協議を行う。

進行管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、PDCAサイクル【計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Action）】による計画の進行管理を行います。なお、本計画期間が10年間で長期であることから、5年目の令和12年度に中間評価し、必要に応じ見直しを行います。



多様な関係者との連携・協働

本計画を進めるにあたり、本市の目指す公共交通の実現に向けて、市民、交通事業者、行政等が連携・協働し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割を相互に確認しながら、持続可能かつ有効な公共交通網の構築を目指します。

用語解説

【あ行】

■アプリ

「アプリケーションソフト」の略で、パソコンでいうソフトのこと。スマートフォンに様々なアプリをダウンロードすることで、スマートフォンで経路検索や電子決済などができるようになる。

■運行の効率化

乗客が少ない時間の運行時間の見直し・調整、路線の統合、運行便数の削減、ルートや乗換場所の変更などによりバスの運行を効率化すること。

■A I（エーアイ：Artificial Intelligence）

人間の知的ふるまいの一部に関して、ソフトウェアを用いて人工的に再現したもので、日本語では「人工知能」と訳される。大量の知識データに関して、高度な推論を的確に行うことを目指したもの。

■オープンデータ

オープンデータは、国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるよう、公開されたデータであり、近年、公共交通においても、時刻や経路、遅延などの運行情報、駅や停留所の施設情報等をリアルタイムで提供する取組が進められている。

【か行】

■キャッシュレス化

現金を使用せずに乗車運賃の支払いを済ませる決済方法に切り替えていくこと。交通系 I C カードやクレジットカード、QRコード決済等が該当する。

■交通結節点

鉄道、バス、タクシー、自動車及び自転車等の様々な交通手段の接続が行われる乗換拠点のこと。

■公共交通空白地域

近隣に鉄道駅・バス停留所が設置されておらず、公共交通を利用しづらい地域をいう。
本市では、鉄道駅から 1km 以上、バス停留所から 300m 以上離れた地域とする。

■公共交通ネットワーク

鉄道、バス、デマンドタクシーなどの公共交通機関がバラバラに存在するのではなく、網目のように連結する交通網をいう。

■公共交通網

公共交通ネットワークと同義語。

■公共交通利用圏域

鉄道やバス等が、無理なく利用できる圏域のこと。本市では、鉄道駅1km、バス停留所300m範囲のこと。

■交通弱者

年少者、要介護者、一部の高齢者や障害者など、自分で自動車等を運転することが出来ないため、公共交通に頼らざるを得ず、自動車中心社会において、移動を制約された人のこと。

【さ行】

■サイクルアンドバスライド

公共交通機関の利用促進策の一つで、自宅からバス停付近の駐輪場まで自転車で行き、そこから公共交通機関に乗り換えて通勤、通学等を行う方法。

■シェアサイクル

自転車を共同利用する交通システムのこと。利用者はどこのポート（拠点）からでも借り出して、好きなポートで返却ができる新たな交通システム。

■G T F S (General Transit Feed Specification)

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策定された世界標準の公共交通データフォーマット。一定のルールに沿って作られたテキスト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1つとして世界で普及が進み、多くの地域でオープンデータとして公開されている。

■自家用有償旅客運送

バス・タクシー事業による輸送サービスの提供が困難であり、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとったうえで、市町村やNP0法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのこと。自家用有償旅客運送には、公共交通空白地域において、当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行う「交通空白地有償運送」と、単独で公共交通機関を利用できない障害者等を対象に個別輸送を行う「福祉有償運送」がある。

【た行】

■地域公共交通活性化協議会

地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上させるため、地域の実情に応じた公共交通の運行の態様及び運賃・料金、事業計画などについて、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者による合意形成を図る場として、平成18年10月の改正道路運送法に位置付けられたもの。

■地域公共交通計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、目指すべき地域の姿を実現するための公共交通サービスに関する計画。地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体を中心となって、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら作成する公共交通政策のマスタープランとなる。

■定時定路線型

利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを決められた時刻に運行する運行形態。

■DX（ディーエックス）事業

Digital Transformation の略称で、公共交通施策においては、デジタル技術を活用して交通サービスの利便性・効率性・安全性を向上させる取り組みである。

■デジタルサイネージ

屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイ等の電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称。

■デマンド交通及びAIデマンド交通

定時定路線の運行方式ではなく、電話予約など利用者のニーズに応じて、運行ルートや運行ダイヤなどについて、柔軟な運行を行う公共交通の一つの運行形態。AIの機能をデマンド交通に取り入れた交通をAIデマンド交通という。

【な行】

■ノンステップバス

床面を超低床として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。

【は行】

■バスロケーションシステム

無線通信やGPS（全地球測位システム）を用いてバスの位置情報等を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等にバスの位置情報を提供するシステム。

■バリアフリー

対象者である障がい者を含む高齢者等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や、精神的な障壁を取り除くための施策、又は具体的に障害を取り除いた事物及び状態を指す。

■PDCAサイクル

P l a n（計画）、D o（実行）、C h e c k（測定・評価）、A c t i o n（対策・改善）の頭文字をとったもので、計画を立て、実行し、検証を行ったうえで対策・改善を練るプロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めるための概念のこと。

【ま行】

■M a a S（マース：Mobility as a Service）

移動全体を1つのサービスにとらえ、利用者にとって一元的なサービスを提供する概念・考え方。

■マスタープラン

基本となる総合的な計画のことで、地域公共交通計画の場合、公共交通に関する基本的な方針を定める計画となる。

■待合環境

鉄道駅やバス停留所付近など、鉄道やバスが到着するまでの時間を過ごす空間・環境のこと。

■モビリティ・マネジメント（Mobility Management）

地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」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」へ少しずつ変えていく一連の取組。

【や行】

■輸送資源

従来の公共交通サービス（鉄道、バス及びタクシーなど）に加えて、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス及び送迎サービス等も含む運送サービス。