

常総市コミュニティバス

運行基本計画

令和5年3月

常 総 市

目 次

1. コミュニティバス運行計画の策定趣旨	1
2. コミュニティバス運行計画	2
3. コミュニティバス運行ルート案	3
4. コミュニティバス運行事業の収支見込み	5
5. コミュニティバス運行事業のスケジュール案	10
6. コミュニティバスを含めた今後の公共交通の取組方針	11
7. 用語解説集	24

1. コミュニティバス運行計画の策定趣旨

常総市では、地域の課題や地域公共交通の現状・問題点などを踏まえ、市が目指す将来像を実現するうえで公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、市民の暮らしと外出を支援し、かつ、持続可能な公共交通網を実現するため、その基本方針、施策体系を示すマスタープランとして、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「常総市地域公共交通計画（以下、地域公共交通計画）」を令和3年（2021）年3月に策定しました。

地域公共交通計画では「あって安心、使って便利、みんなで支える公共交通」を基本方針に掲げ、その実現に向けて、地域特性に応じた持続可能な地域公共交通網の構築など各種施策を推進することとしています。

地域公共交通計画に基づき、基本目標である「まちづくりに対応した地域公共交通網の構築」を実現する観点から、地域から拠点の接続を強化するため、地域（居住地）から中心拠点・地域拠点への地域内移動に対応する、コミュニティバスの新規運行を検討してきました。

コミュニティバスの運行内容の考え方を取りまとめ、運行開始に向けた具体的な取り組みを進めていくため「常総市コミュニティバス運行基本計画」を策定するものです。

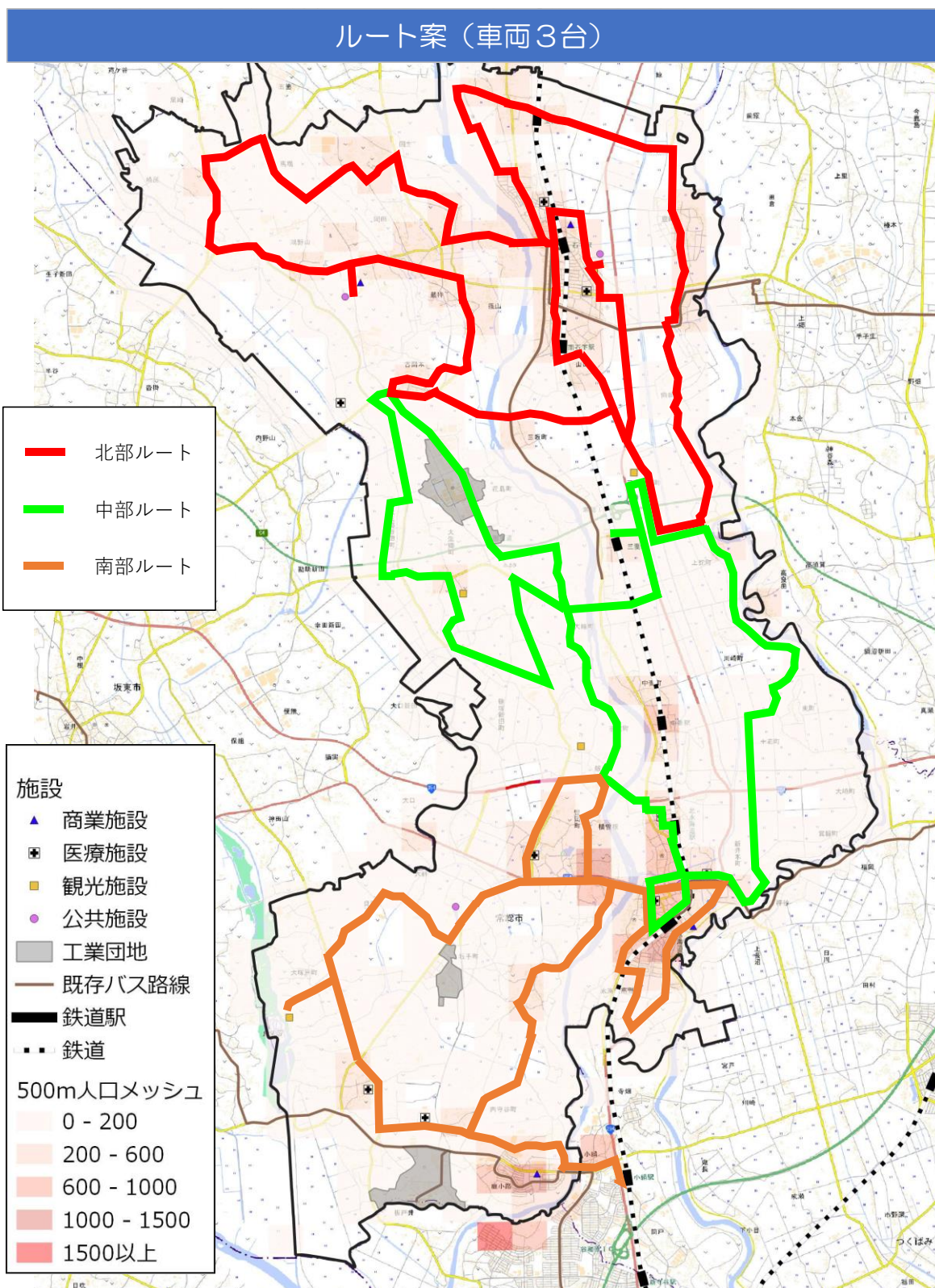
2. コミュニティバス運行計画

常総市コミュニティバスの実証運行は次のとおりとします。

No.	項目	内容
1	取組の背景	・地域内移動を支える移動手段が予約型乗合交通ふれあい号のみが担っており、市民の日常生活及び来訪者の移動ニーズに対応するため、新たな移動手段の導入が求められている。
2	運行方式	・乗合方式：道路運送法第4条
3	運行の態様	・道路運送法第4条の許可に基づく一般乗合旅客自動車運送事業による道路運送法施行規則第3条の3第1号に定める「路線定期運行」とする。
4	運行事業者 (運行主体)	・道路運送法第4条に定める、一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けた運行事業者とする。
5	役割	・地域内輸送系統
6	主要 運行経路	<ul style="list-style-type: none"> ●北部ルート ・常総市役所石下支所～石下駅～南石下駅～道の駅～石下総合運動公園 ●中部ルート ・三妻駅～道の駅～きぬ医師会病院～水海道駅～常総市役所～北水海道駅～大生郷工業団地 ●南部ルート ・常総市役所～水海道駅～きぬ医師会病院～坂手工業団地～小絹駅
7	運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> ●北部ルート：7時台～17時台 ●中部ルート：7時台～17時台 ●南部ルート：7時台～17時台
8	運行日	・平日及び土日祝日
9	車両・台数	・小型路線バス車両（ポンチョサイズ）3台
10	バス停留所	・約300か所（運行ルート等に応じて変更あり）
11	運行回数	<ul style="list-style-type: none"> ●北部ルート：4回 ●中部ルート：4回 ●南部ルート：4回
12	運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・200円 （令和5年度第1回常総市公共交通活性化協議会で決定する）

3. コミュニティバス運行ルート案

運行計画の「6. 主要運行経路」に基づき、以下のような運行ルート図（案）とします。
運行事業者が決定次第、運行事業者からの提案や道路幅員等の条件を考慮し、再度ルートを整えるものとします。



<全ルートコンセプト>

- 市内を運行するコミュニティバスと広域に運行する関東鉄道常総線や路線バスに接続することで、鉄道や路線バスの利用促進にもつなげていく。
- 最終的には、鉄道、路線バス、コミュニティバス、予約型乗合交通ふれあい号（乗合タクシー）など、市内の公共交通同士をつなぐだけでなく、隣接市町村の公共交通ともつなぐなど、広域連携について検討していく。
- 市内の各地区から水海道駅周辺や石下駅周辺に運行することで、中心部への移動を支える。
- 通勤、通学、買物、通院、観光、業務などの移動に対応することで、若年層から高齢者層までが利用できる公共交通を目指していく。

<北部ルートコンセプト>

- 石下駅と接続し、関東鉄道常総線や路線バスへの乗り換えができることで、市外への通勤・通学等、広域の移動に対応。
- 市内の高校への通学に対応。
- 石下駅周辺の商業施設への買物や医療施設への通院に対応。
- 沿線住民や観光客の道の駅への移動に対応。
- 居住人口の多いエリアを主にカバーするルートを運行。

<中部ルートコンセプト>

- 三妻駅と水海道駅に接続し、関東鉄道常総線や路線バスへの乗り換えができることで、市外への通勤・通学等、広域の移動に対応。
- 市内の高校への通学に対応。
- 三妻駅から工業団地に移動できることで、工業団地への通勤等に対応。
- 水海道駅周辺の商業施設への買物や医療施設への通院に対応。
- 沿線住民や観光客の道の駅への移動に対応。

<南部ルートコンセプト>

- 水海道駅と小絹駅に接続し、関東鉄道常総線や路線バスへの乗り換えができることで、市外への通勤・通学等、広域の移動に対応。
- 市内の高校への通学に対応。
- 小絹駅から工業団地に移動できることで、工業団地への通勤等に対応。
- 水海道駅周辺の商業施設への買物や医療施設への通院に対応。
- 沿線住民や観光客の道の駅への移動に対応。
- 居住人口の多いエリアを主にカバーするルートを運行。

4. コミュニティバス運行事業の収支見込み

(1) カバー人口の考え方について

- ・バス停留所の位置が未定の状況のため、ルート上から200m圏域でカバーされる人口をもとに算出しました。カバー人口は、R2国勢調査のメッシュデータとなっています。
- ・南部ルートについては、市外を一部跨いでいますが、常総市の人口のみでカバー人口を算出しています。

路線名	総数カバー人口（人）	総数カバー率（%）
車両3台運行ルート	26,472	43.5%
北部ルート	7,856	12.9%
中部ルート	8,724	14.3%
南部ルート	12,223	20.1%

※R2の常総市の総人口（国勢調査）：60,834人

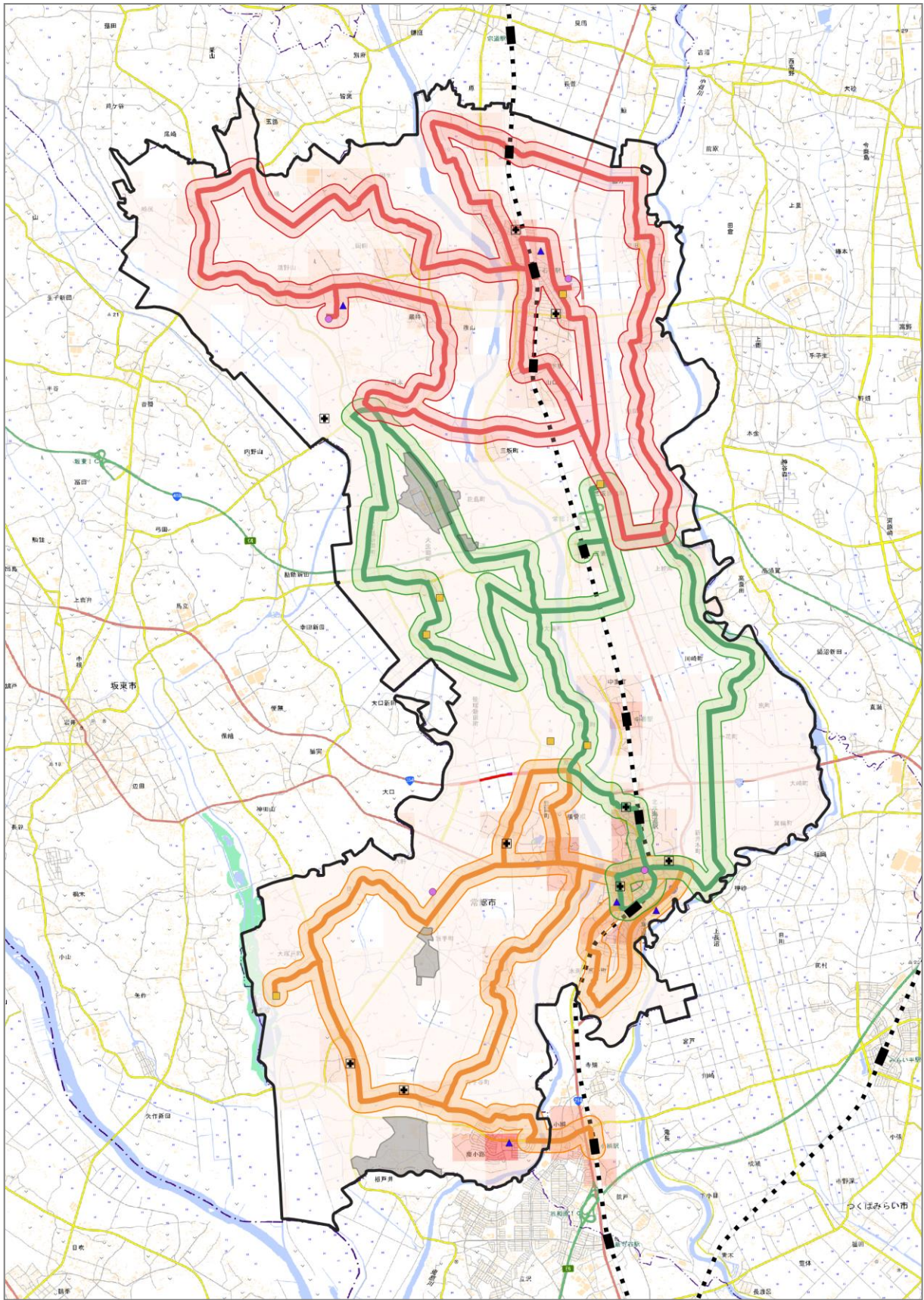
※車両3台運行ルートは重複部分を除いて算出

(2) 過年度アンケート結果

コミュニティバスの利用意向	22.0%
コミュニティバスの平均利用頻度（週あたり）	1.34
移動手段で悩んでいる割合	10.5%

- ・地域公共交通計画策定時に市民を対象にアンケート調査を実施しています。
- ・利用意向について新たな交通の利用意向を質問しており、その中で各地区と市街地を結ぶコミュニティバスの利用意向が22.0%となっています。
- ・平均利用頻度は、アンケートで新たな交通の利用頻度を質問しており、1人あたりの平均利用頻度が週あたり1.34回となっています。
- ・移動手段で悩んでいる割合は、「すでに移動手段について悩んでいる」「1～2年後の移動手段がどうなるか不安である」を合わせると10.5%となっています。
- ・利用意向は、そのまま適用できないため、移動手段に悩んでいる割合を加味して、利用人数を試算します。

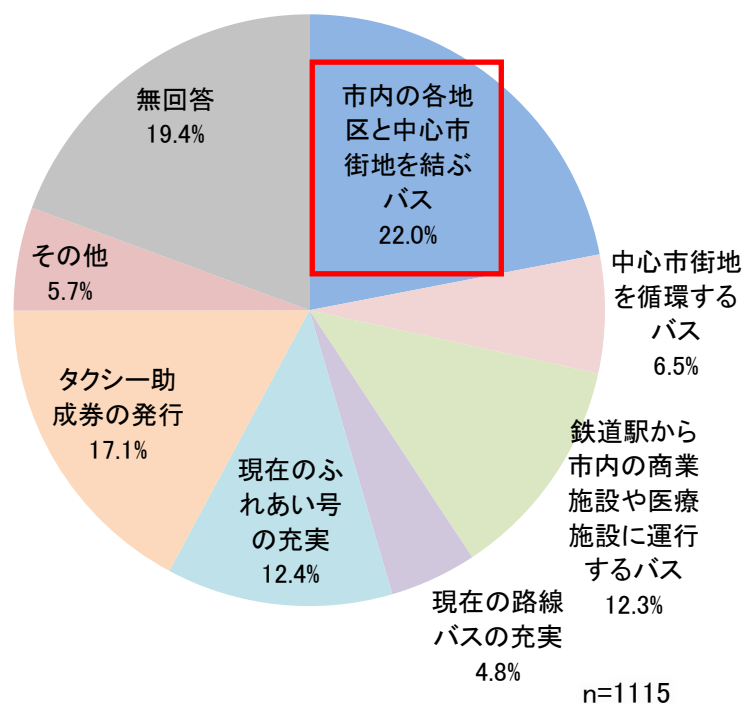
<ルート上の200m圏域カバー図>



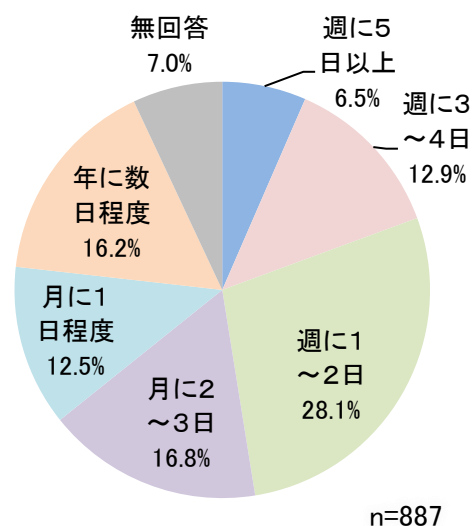
<過年度アンケート結果の概要>

- 令和2年5月に常総市民を対象として実施しました。
- 調査票配布数は3,000票とし、全市に占める小学校区の人口割合をふまえ、地区別の配布数を設定しました。郵送配布、郵送回収により調査を実施しました。

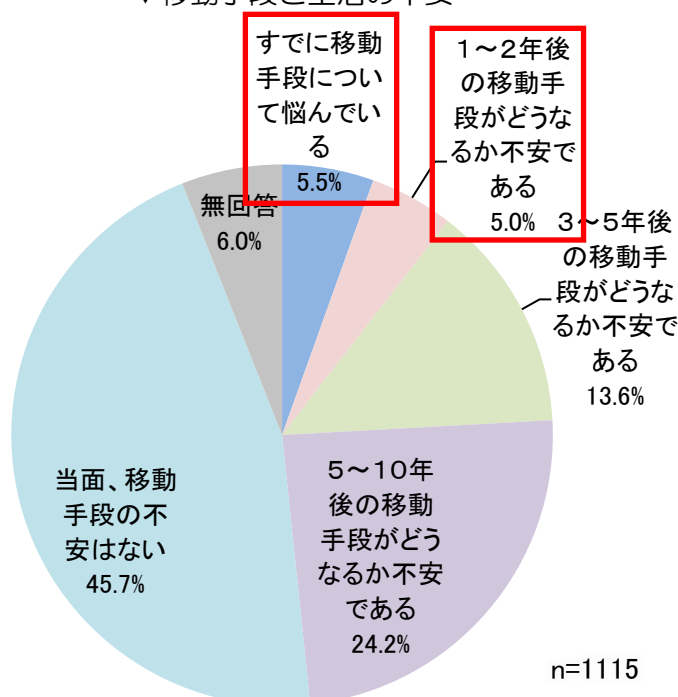
▼日常生活の中で外出する際に どのような公共交通があれば便利だと思うか



▼左記の公共交通をどのくらいの頻度で 利用したいと思うか



▼移動手段と生活の不安



(3) 運賃収入見込み

コミュニティバスの運賃 (円)	200
-----------------	-----

路線名	利用人数 (実人数)	利用人数 (年間)	運賃収入 (年間)
車両3台運行ルート	665	42,795	17,117,869
北部ルート	181	11,673	4,669,131
中部ルート	202	12,962	5,184,641
南部ルート	282	18,160	7,264,097

<計算方法>

●利用人数 (実人数)

$$= 200\text{m圏域によるカバー人口} \times \text{コミュニティバスの利用意向 (22.0\%)} \\ \times \text{利用手段で悩んでいる割合 (10.5\%)}$$

●利用人数 (年間)

$$= \text{利用人数 (実人数)} \times \text{コミュニティバスの平均利用頻度_週あたり (1.34回)} \\ \times \text{年間の週の数 (48週)}$$

●運賃収入 (年間)

$$= \text{利用人数 (年間)} \times \text{運賃 (200円)} \times \text{往復 (2回)}$$

(4) 収支率見込

コミュニティバスの運行経費見込み (円)	131,000,000
コミュニティバスの収支率見込み	13.1%

<計算方法>

●コミュニティバスの収支率見込み

$$= \text{運賃収入 (年間)} / \text{コミュニティバスの運行経費見込み (131,000,000円)}$$

<参考：300m圏域での算出>

(1) カバー人口の考え方について

路線名	総数カバー人口（人）	総数カバー率（%）
車両3台運行ルート	36,533	60.1%
北部ルート	10,850	17.8%
中部ルート	12,045	19.8%
南部ルート	17,175	28.2%

※R2の常総市の総人口（国勢調査）：60,834人

(2) 過年度アンケート結果

コミュニティバスの利用意向	22.0%
コミュニティバスの平均利用頻度（週あたり）	1.34
移動手段で悩んでいる割合	10.5%

(3) 運賃収入見込み

コミュニティバスの運賃（円）	200
----------------	-----

路線名	利用人数（実人数）	利用人数（年間）	運賃収入（年間）
車両3台運行ルート	926	59,536	23,814,274
北部ルート	251	16,121	6,448,397
中部ルート	278	17,897	7,158,665
南部ルート	397	25,518	10,207,213

(4) 収支率見込み

コミュニティバスの運行経費見込み（円）	131,000,000
コミュニティバスの収支率見込み	18.2%

5. コミュニティバス運行事業のスケジュール案

	令和5年度					令和6年度					令和7年度														
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
1. 公共交通活性化協議会開催 (ルート案選本方針の協議・承認)			報告																承認						
2. 運行概要案の作成																									
①運行ルートの精査 (道路状況・安全確認)																									
②サービス水準の検討 (運行本数・時間・運用(運賃含))																									
3. コミュニティバス運行に関する 事業者公募準備(公募要項等)																									
4. 運行事業者の選定																									
5. 運行計画案の作成																									
①運行開始に向けた準備 (ルート・ダイヤ・車両・バス停・運行経費)																									
②国土交通省への申請																									
6. 運行準備																									
①バスデザイン・名称の募集																									
②停留所の設置																									
③広報・周知																									
④試験運行等																									
7. コミュニティバス運行																									
8. バス利用状況の現状把握																									
9. 実証実験による課題の整理																									
①公共交通に関するアンケート調査																									
②公共交通の評価・見直し(PDCA)																									
10. 運行計画の見直し案の作成																									
11. 市議会に報告																									

6. コミュニティバスを含めた今後の公共交通の取組方針

(1) AIオンデマンド交通の導入について

- 本市の地域公共交通は、鉄道、路線バス、予約型乗合交通ふれあい号（乗合タクシー）が運行しています。
- コミュニティバスの新規運行に伴い、予約型乗合交通ふれあい号についても、高度化に向けた検討を行います。
- 高度化に向けた検討の一つとして、AIオンデマンド交通の導入が考えられますが、導入にあたっては、市全域及び各地域、エリアの問題点・課題、市民の移動特性を考慮し、課題解決に向けたシステム、仕組みづくりが重要となります。
- AIオンデマンド交通の導入は、下記の基本的な考え方に基づいて、導入を検討します。

市内の既存交通資源を活用したAIオンデマンド交通のシステムを検討

- AIオンデマンド交通の導入にあたっては、既存交通資源（路線バス、タクシー、その他送迎サービスなどを運行している事業者や車両等）を活用し、現行のサービスを維持しつつ、利便性を向上するためのリニューアルを図っていきます。

運営・管理しやすいAIオンデマンド交通のシステムを検討

- コミュニティバスを含むAIオンデマンド交通の導入にあたっては、人口及び都市構造、地域課題の変化にあわせて、地域公共交通の運行改善を図っていき、事業中のトラブル、コスト面において、管理しやすいシステムが望まれます。

市全域共有のAIオンデマンド交通のシステムを検討

- 公共交通利用者の多くは、高齢者や学生、児童など、免許を保有していない市民が多く、スマートフォンなどを保有していない市民でも、わかりやすく、利用しやすい環境が求められます。
- また、将来のことも考慮して、地域やエリア、異なる公共交通（鉄道、路線バス、コミュニティバス、予約型乗合交通ふれあい号、タクシーなど）で、利用方法が異なるように配慮する必要があります。

来訪者も利用できるAIオンデマンド交通のシステムを検討

- 現在、道の駅の整備を進めており、アフターコロナを見据えた来訪者の移動として、鉄道駅からの観光二次交通の対応が重要です。
- AIオンデマンドシステムの導入にあたっては、市外来訪者にも対応したシステムを目指します。

(2) 予約型乗合交通ふれあい号について

予約型乗合交通ふれあい号（乗合タクシー）は、自由経路ドア・ツー・ドア型で運行されており、利用者の多くは、高齢者が多く、自宅または自宅近くまで送迎の需要が高いことから、高齢者の移動を支える公共交通サービスを維持する必要があります。

乗合タクシーへのAIオンデマンド交通の導入にあたっては、既存のサービスに、自宅前までの送迎、予約方法の改善、利用需要に応じたルート設定、乗降ポイントの増加、配車サービス等の改善を図ります。



図 乗合タクシーのAIオンデマンド交通の導入イメージ

※ (株) NTTdocomo

(3) コミュニティバスについて

- コミュニティバスの運行計画は前項までに示したとおりで、路線定期運行により導入することを想定していますが、例えば、日中の閑散時間帯などにおいて、利便性向上を図るため、AIオンデマンド交通の導入を一つの検討材料とします。
- 導入検討にあたっては、鉄道や路線バスなどの既存交通サービスとの連携を図るとともに、運行効率の改善、生産性向上を図るため、一部予約による運行、利用需要に応じた柔軟なルート設定などを検討します。

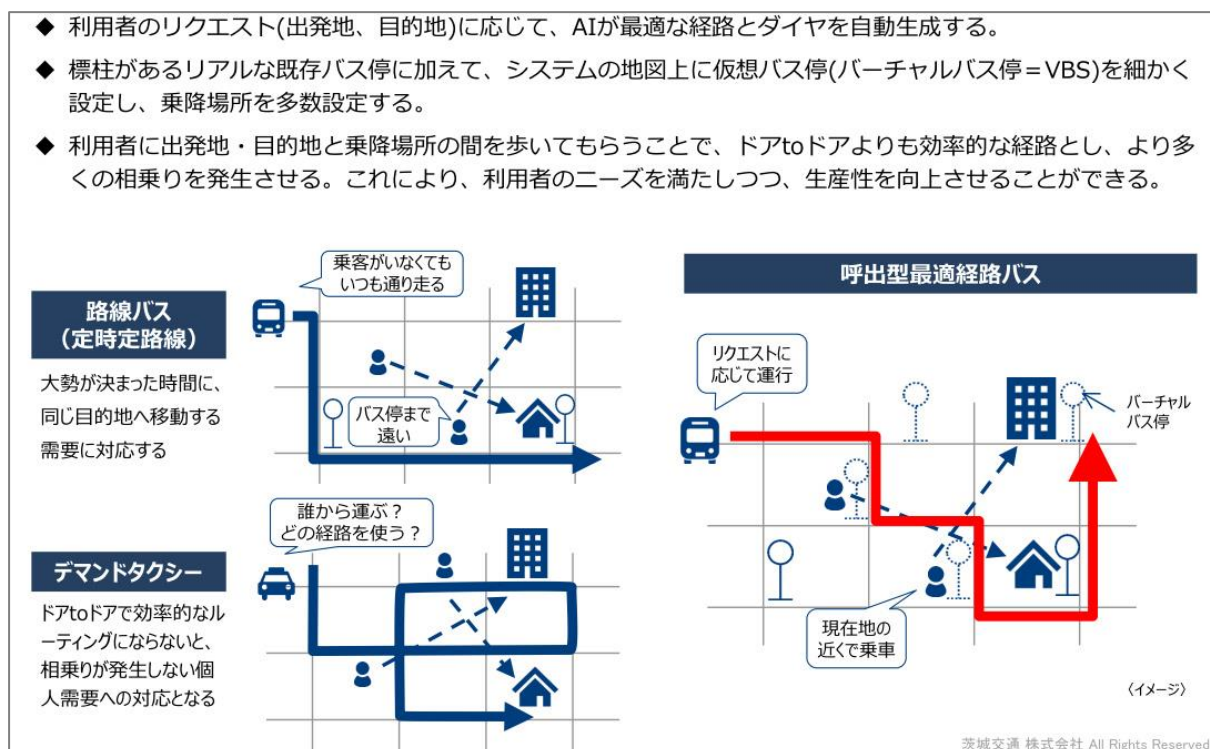


図 AIオンデマンドバスのイメージ

※高萩市、茨城交通(株)

(4) 公共交通全体へのICT化について

4-1 交通の運行情報等のオープンデータ化

- 市内の様々な交通サービス同士を連携させ、乗り換え、乗り継ぎを容易とし、利便性を向上させるため、公共交通の運行情報が簡単に確認できるよう、公共交通データフォーマット「GTFS形式」で作成し、オープンデータとして公開することを検討します。
- 将来的には、オープンデータを活用して、目的地までの最適な移動手段の選択をはじめ、一括精算や乗継割引、企画乗車券の発行など、利用者の更なる利便性向上のため、MaaSなどの社会動向に合わせた新技術等の導入に向けた検討を進めます。

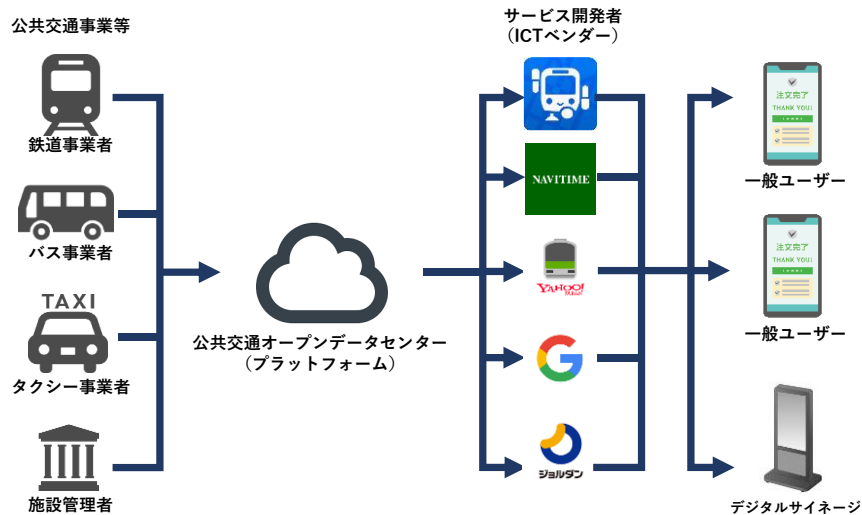
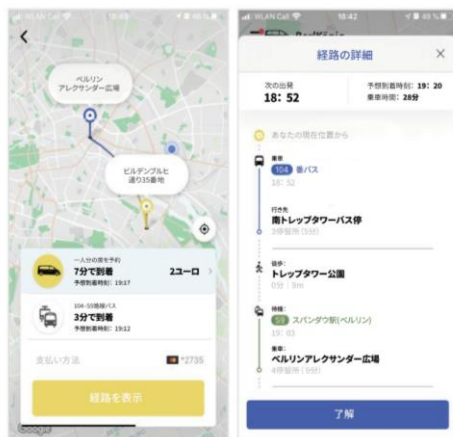


図 公共交通の運行情報等を活用したオープンデータ化イメージ

※総務省 公共交通オープンデータ協議会提供資料を参考に作成

4-2 高度化を図る交通サービス（AIオンデマンド等）と既存交通サービスの連携

- AIオンデマンド交通の導入検討に合わせて、市内の既存交通サービスとの連携・親和性を高めることを検討します。具体的には、コミュニティバスや予約型乗合交通ふれあい号に導入したAIオンデマンド交通で自宅から乗継拠点まで移動し、鉄道、路線バスへ乗り継いで目的地まで移動できるなど、一体的な交通サービスの提供を目指します。
- その際、アプリ・システム面でも、AIオンデマンド交通と既存交通サービスの連携により、検索・予約・運行状況の可視化などを統合的に行えるよう検討します。



乗客は、アプリでデマンド交通と路線バスを同時に確認可能。

路線バスはリアルタイムで位置をトラック
 ● GTFS(+タブレット)

デマンド交通⇄路線バスの乗り継ぎプランも確認可能。

図 高度化を図る交通サービスと既存交通サービスの連携イメージ

4-3 鉄道・路線バス・コミュニティバス・予約型乗合交通ふれあい号の連携

- オープンデータやICT技術等を活用し、鉄道、路線バス、コミュニティバス・予約型乗合交通ふれあい号等の市内の様々な交通サービスを最適に組み合わせて、個別バラバラにではなく、一つのサービスとして提供することを目指します。
- また、市内だけでなく、近隣市町村との交流人口を促進に向け、地域間移動を担う広域路線である「鉄道」や「路線バス」等との交通サービス同士の連携を目指します。



図 日本版MaaS概念図（国土交通省）

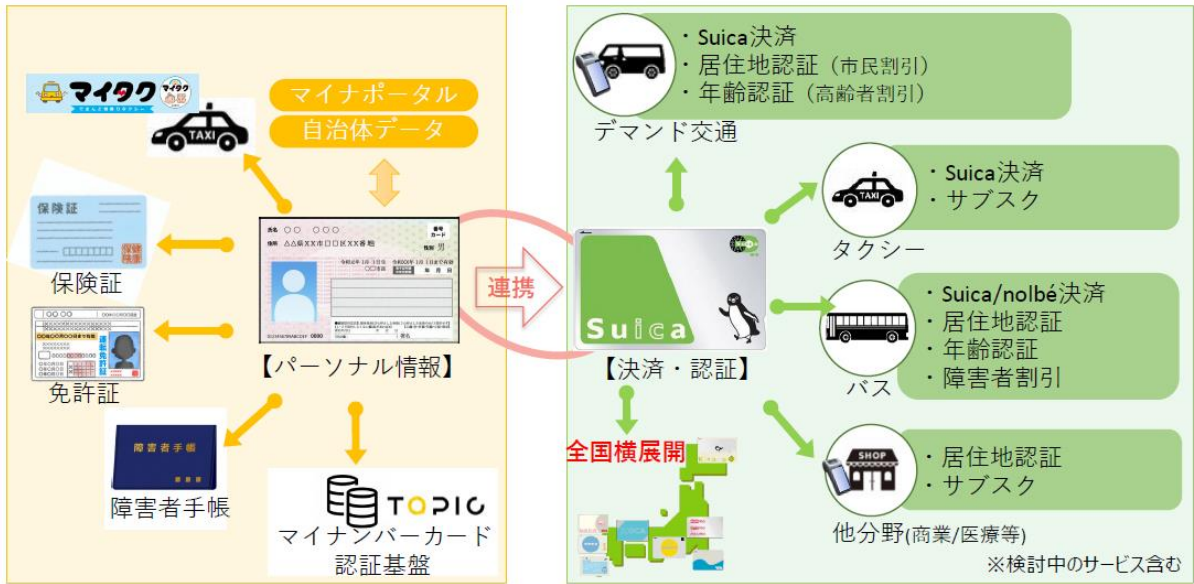
4-4 支払方法の検討

- 決済や利用情報の収集等を行うための手段の一つとして、交通系ICカード（Suicaなど）やQRコード決済（PayPayなど）、非接触型サービスが急速に拡大しています。
- 市内においても、鉄道や路線バスの支払いに、交通系ICカード（Suicaなど）の利用が可能となっていること等から、コミュニティバスや予約型乗合交通ふれあい号へのAIオンデマンド交通の導入検討にあたっては、現金による支払いに加え、キャッシュレス決済を検討していきます。
- 多様な支払方法、決済サービス導入によって利用者の利便性が向上するだけでなく、交通事業者にとっても運賃収入の増加や運用負荷の軽減、長期的な運用に伴う利用データの蓄積など様々なメリットがあり、将来的にはMaaSアプリ等を連動させることで、より詳細な分析やサービスの提案を行うことも可能となります。



図 多様化するキャッシュレス決済

資料：国内キャッシュレスカオスマップ（2022年1月版）クラウドキャスト(株)



今後の展望

- ・MaeMaaSの更なる**サービス拡充**(機能拡充、移動×買い物×通院など一括決済、めぶくID連携等)
- ・2023年2月末 **群馬版MaaSへ昇華 = 県域展開⇒全国展開へ**

図 マイナンバーカードと交通系ICカードとの連携イメージ

※前橋市

4-5 バスロケーションシステム等による運行状況の案内

- 公共交通が「いつ?」「どこに?」「乗車人数は?」が可視化され、利用者が安心して、利用できる情報環境を整える必要があります。
- コミュニティバスや予約型乗合交通ふれあい号へのAIオンデマンド交通の導入に合わせて、利用者が安心して待ち時間を過ごせるように、スマートフォンなどから車両の現在地や到着予定時刻、遅延状況などがわかるバスロケーションシステム等の導入を検討します。



図 バスロケーションシステムイメージ



図 デジタルサイネージを活用した運行状況の案内

※関東鉄道株式会社

4-6 移動目的と交通サービスを「束ねる」手段としてのMaaS（まちづくり連携）の提供等

①周辺自治体との交流促進・連携

- 本市の公共交通の幹線軸である、鉄道と路線バスは、水海道駅や石下駅を基点に守谷市、土浦市、つくば市、下妻市などの近隣の県内中心都市や市と接続しています。
- 水海道駅や石下駅、また整備が予定されている道の駅は、市民の市内及び広域的連携を支える重要な拠点であり、観光・交流、公共交通ネットワーク等の各分野でお互いが持つ強みを活用し持続的な発展ができるよう適切に連携します。

②若者・高校生等の市内での通学・就業・買い物等の利便性向上

- 本市の地域特性を踏まえて、今後は、市内在住の若者の定住促進と県外からの移住促進を図る上でも、市内だけでなく隣接市町村への移動がしやすい公共交通サービスの提供は重要と考えられます。
- AIオンデマンド交通の導入検討に合わせて、若者・高校生の行動・消費特性を踏まえた、デジタル公共交通チケット（サブスクリプション等）を作成し、交流促進、地域経済活性化への寄与を目指します。

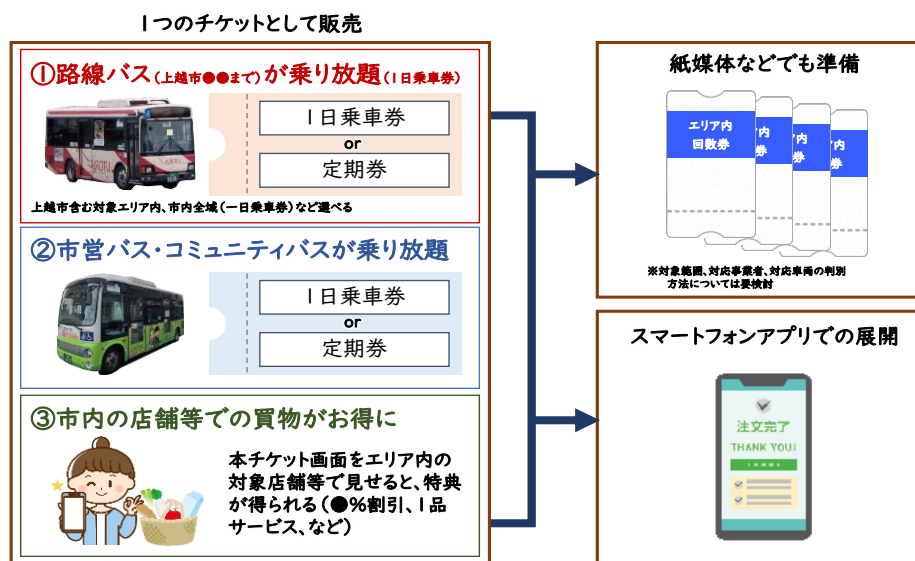


図 AIオンデマンドサービスを活用した若者・高校生向けサービス

③子供の通学手段など安心な子育て環境の創出

- 本市では、公共交通のほかに、生徒・児童向けにスクールバスが運行しています。
- 子供たちが交通事故、犯罪などに巻き込まれない安全な登下校の環境づくりが求められています。
- 運営・管理面では、生徒・児童の入学卒業により、運行ルート、ダイヤの見直し、利用実績確認などが必要となります。
- AIオンデマンド交通の導入により、生徒・児童の乗降状況を活用した安否確認や、運行管理上のデータストックの利活用などへの展開も視野に入れ、教育委員会など関係機関との調整を進めます。

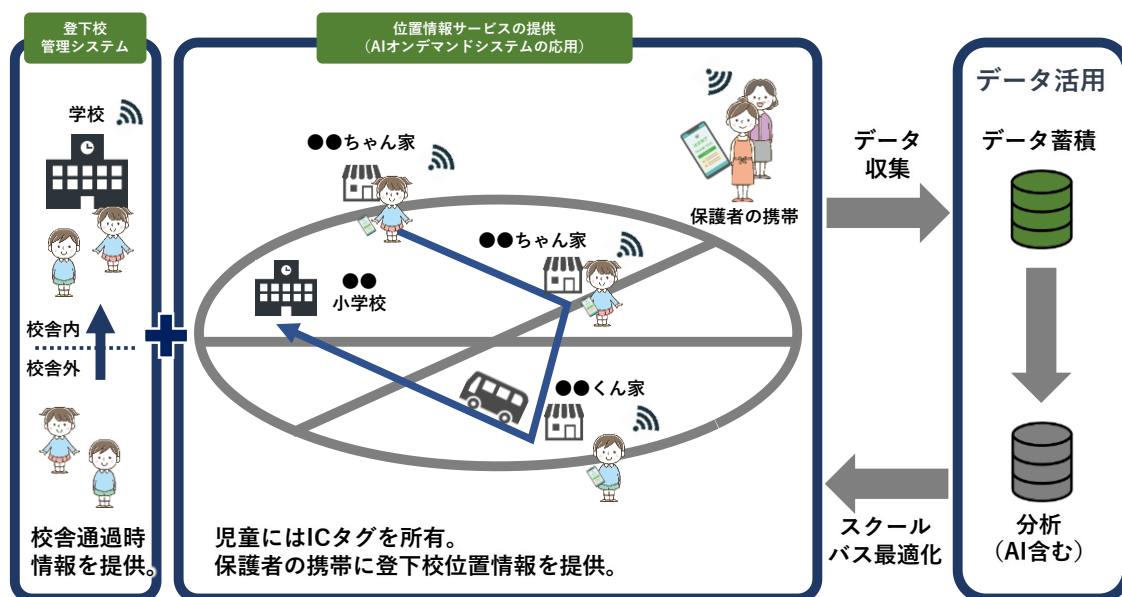
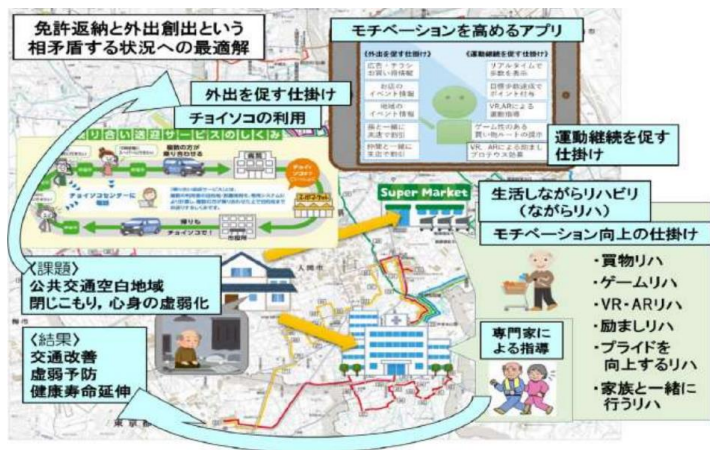


図 AIオンデマンドサービスを活用した安心な子育て環境の創出イメージ

④高齢者の外出・交流促進による健康寿命の延伸

- ・市民の健康に対する意識を高め、健康寿命の延伸という観点から公共交通の利用による市民の健康づくりや外出のきっかけづくりにつなげていくことが重要です。
- ・AIオンデマンド交通の導入により、健康づくり教室の開催と連携など、高齢者の移動を支援します。



図：高齢者の外出・交流促進による健康寿命の延伸に向けた取り組みイメージ

資料：令和3年度先進パイロット地域の実証事業概要（経済産業省）

資料：「チョイソコ」実証実験概要（株式会社アイシン）

⑤商業・公共施設等との連携による交流促進・地域経済の活性化

- 公共交通利用を促すため、公共交通を利用して移動する目的地側の商業・観光施設等との連携や、出発地側の住宅地などの居住地との連携を図り、生活・暮らしの品質向上、地域経済の活性化に繋がる施策を展開します。
- 検討にあたっては、中心市街地や商業施設での買い物割引、ポイント付与サービス、配送予約などを行っている事業者等との連携により、公共交通での買い物に対するインセンティブ付与を検討します。
- その他、公共施設利用や病院などの予約がAIオンデマンド交通と連携し、交通だけでなく買い物、通院などの予約を実現させ、交流促進、地域経済活性化への寄与を目指します。
- 将来的には過度に自家用車を利用せずとも安心して暮らせるように、公共交通利用やシェアサービスと居住地がセットで提供可能な環境づくりや、商業や医療施設が独自に提供する送迎バスなどの既存交通資源との連携、オープンデータ化などの導入を目指します。

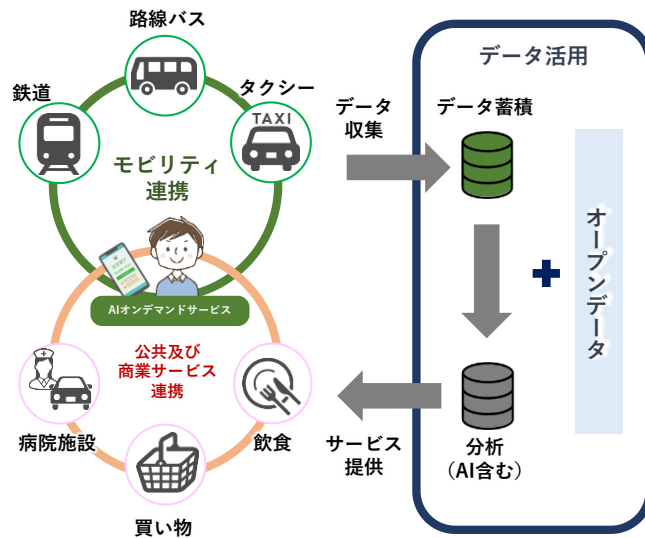
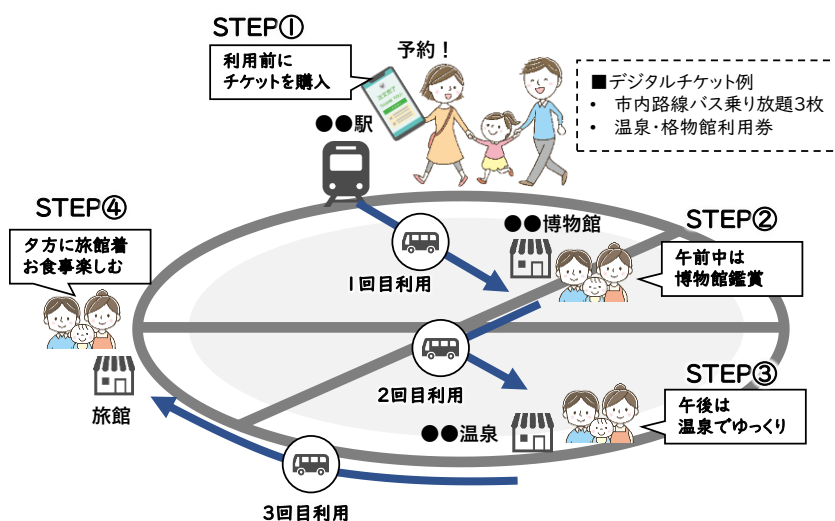


図 AIオンデマンドサービスと商業・公共施設等との連携イメージ

⑥観光資源およびブランドの魅力周知と交流人口の促進

- 観光における公共交通利用の促進のため、AIオンデマンド交通の導入からMaaS事業への展開を促し、観光二次交通について、交通事業者や庁内関係各課と協議を行います。
- また、観光振興、地域活性化の取り組みとして、観光客向けの施設入館券や施設利用と交通チケットがセットになった電子企画乗車券の発行や、交通アクセスと観光情報を統合した観光ガイドのオンライン化、AI動向分析によるモデルコースの提案などに取り組むことで、自家用車アクセスより魅力的なサービスの提供を検討します。
- 将来的には、外国人利用者にもスムーズに扱えるようにアプリケーションの多言語化を目指します。



図：観光資源およびブランドの魅力周知と交流人口の促進イメージ

7. 用語解説集

■ICT（アイシーティー：Information and Communication Technology）

情報・通信に関連する技術一般の総称。パソコンだけでなく、スマートフォンやタブレット端末など、様々な形状のコンピュータを使った情報処理や通信技術の総称。

■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。

■AI（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、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。

■キャッシュレス化

紙幣・硬貨といった現金を使用せずに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ICカードやクレジットカード等が該当する。

■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。

■GTFS（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。

■自由経路ドア・ツー・ドア

運行ルートやバス停留所等を設けず、エリア内で予約のあったところを巡回するドア・ツー・ドアのサービスを提供する運行方式で、自宅や施設の玄関口から目的施設の玄関口まで直行で移動できる。

■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が中心となって、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。

■デマンド交通及びAIオンデマンド交通

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オンデマンド交通という。

■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。

■MaaS（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。