

# コミュニティバス

## 目次

1. 事例
2. 町田市  
<追加>
3. 町田市都市づくりのマスタープラン

# 1. 事例

## ◇塩尻市・のるーと塩尻

2021年10月から有償実証運行を開始していた長野県塩尻市のAI活用型オンデマンドバス「のるーと塩尻」が、4月1日から正式なサービスとして導入される。

「のるーと塩尻」は利用者が乗りたい時にアプリで呼べる新しい「乗合バス」で、AIシステムが乗合い状況や道路状況に応じて車両に効率的なルートを案内するのが特徴。

塩尻市では、平成11年から民間委託によりコミュニティバスを運行しているが、利用者ニーズの多様化に伴う需給のミスマッチなどを背景に、利用者数が減少。また、運行を担う事業者の立場としても乗務員の高齢化、担い手不足が深刻化し、サービスの持続性が低下している。

同市では、これらの課題を解決するための手段として、地域振興バスと「のるーと塩尻」を組み合わせた効率的な交通網の構築を目指すとしている。

「のるーと塩尻」の本格運行に伴い、現在の地域振興バス「中心市街地循環線」を廃止する。また今後は、運行エリアを拡大しながら市街地ゾーン全域での活用を検討していく。

■表 のるーと塩尻今後の実証運行スケジュール（予定）

すてっぷくん路線	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度
中心市街地循環線	実証運行	住民選択の結果 適切な形態で運行			
塩尻東線 みどり湖・東山線		実証運行	住民選択の結果 適切な形態で運行		
広丘駅循環線 塩尻北部線			実証運行	住民選択の結果 適切な形態で運行	
片丘線				実証運行	住民選択の結果 適切な形態で運行

# 1. 事例

## ◇塩尻市・のるーと塩尻



### AI活用型オンデマンドバス 「のるーと塩尻」の 本格運行が開始！

- 「のるーと塩尻」は、乗りたい時にアプリや電話で呼べる新しい乗合バスサービスです。
- 本市では地域住民の移動手段として「すてっくん」を運行していますが、利用者減少などの課題を抱えており、新たな交通サービスとして中心市街地循環線エリアにおける「のるーと塩尻」へのサービス代替を検討してきました。
- 令和3年10月1日から実施をしている実証運行において、「のるーと塩尻」の利用状況やアンケートの結果を踏まえ検討を行った結果、令和4年3月31日をもって地域振興バス「中心市街地循環線」を廃止し、**令和4年4月1日から「のるーと塩尻」が本格運行へ移行することとなりました。**
- 今後は「のるーと塩尻」のご利用をお願いいたします。

**運行時間**

平日 午前7時00分～午後8時00分  
土曜 午前9時00分～午後8時00分  
日祝 午前9時00分～午後6時00分

**運休日** 12月30日～1月3日

**車両/定員** ワンボックスカー／定員8名

運賃表	
大人	200円
小児 (小学生6歳以上12歳未満) 障がい者・同伴介助者	100円
乳幼児 (6歳未満)	無料

✓ 釣銭がでないよう  
ご用意ください。

- ✓ 地域振興バスの回数券もご利用いただけます。
- ✓ 令和4年4月1日～クレジットカード決済（アプリ予約限定）と運転免許証自主返納支援事業で配布している共通利用券の使用が可能になります。

**お問合せ** 塩尻市都市計画課 ☎ 0263-52-0689



### のるーと塩尻の使い方

簡単な4つのステップで利用できます♪

- 呼ぶ** アプリまたは電話で配車を予約  
※ 乗車希望日の3日前から予約可能  
※ アプリからの時間指定による予約は24時間可能
- 来る** 指定されたのりば（乗降拠点）と号車番号をチェック！
- 乗る** ドライバーに予約番号を伝え乗車  
※ 予約番号は会員登録時の電話番号下4桁です
- 払う** 乗車時に運賃をお支払い  
※ 両替機がないため釣銭がでないようご注意ください

**専用アプリ（無料）のダウンロード方法**

Google Play でのインストール QRコード

App Store からダウンロード QRコード

**お電話での予約**

☎ 0263-50-8668

電話予約センターの受付時間 **受付開始が1時間短縮になります。**

- ✓ 令和4年3月31日まで 午前8時～午後5時
- ✓ **令和4年4月1日から 午前9時～午後5時**

# 1. 事例

---

## ◇福島県西会津町・AIオンデマンドバス

福島県西会津町と会津乗合自動車、みちのりホールディングスは、今年7月に締結した「西会津町民バスの輸送サービス向上に向けた連携・協力に関する協定」に基づき、Via Mobility Japan株式会社が開発・提供するシステムを使ってリクエスト型最適経路バス（AIダイナミックルーティングバス）の実証運行を2021年11月8日から2022年3月31日まで実施する。

AI オンデマンドバスは、利用希望者が電話や専用アプリ「西会津町デマンドバス こゆりちゃん号」から乗車リクエスト（乗車・降車場所の希望）を出すと、そのリクエストに合わせてAI（人工知能）が車両の運行ルートやスケジュールを生成する、効率的な配車・運行サービス。

本システムでは、バーチャルバス停（標柱を置かない乗降場所）を多数設定し、従来の固定バス停型に比べ、乗降地点がより希望地点に近くなるため利便性が高まることが期待される。

今回のサービスにより、利用者は、既存バス停よりも希望場所に近い場所で乗降できる。また、アプリ画面で乗車する既存のバス停やバーチャルバス停、およびそこまでのルートや、乗車する車両の現在位置・到着予想時刻、車両情報を確認することができる。

また、乗車後は、アプリで車両のリアルタイムの位置と目的地への予定到着時刻を知ることが出来る。

実証運行の終了後は、その結果を踏まえ、2022年4月1日以降本格運行を予定しているとのことである。

# 1. 事例

## ◇福島県西会津町・AIオンデマンドバス

デマンドバスがますます便利に！

### 新 AI オンデマンドバス 『こゆりちゃん号』発車します！

実証運行期間

2021年11月8日(月)～2022年3月  
本格運行は2022年4月から  
アプリ予約は11/8スタート！



どこが  
変わるの？

- 1 AI(人工知能)が車両のルートやスケジュールを計算し、効率的な配車・運行を行います。
- 2 電話予約に加えて、アプリからの予約ができるようになります。
- 3 既存のバス停に加え、パーチャルバス停を設けることにより、自宅より近い場所から乗降できます。

詳細情報

運行エリア | 従来どおり まちなかエリアを除く町内全域

予約方法 | 電話(デマンドバス予約センター/0241-48-1300)または専用アプリ「西会津町デマンドバスこゆりちゃん号」

予約受付時間 | 1番便の予約は前日まで/2番便以降の予約は1時間前まで ※予約状況によりご希望に添えないことがあります

運行時間 | 従来どおり

運賃 | 従来どおり

区分	利用者登録し町内者で、前日までの予約	町外者・町内者で利用者登録なし・当日予約
大人(中学生以上)	200円	300円
子供(小学生)	100円	150円
70歳以上		
手回り品	100円	150円

※身体障がい者手帳交付者、福島県療養手帳交付者、精神障がい者保健福祉手帳交付者、手帳交付者の介護者、就学前の乳幼児は乗車料が免除となります。なお、手帳をお持ちの方は、乗車の際運転手に提示してください。  
※町民バス回数券は、会津バス野沢営業所、バス車内、役場出納室、公民館、新郷連絡所、奥川支所、徳沢出張所、西会津診療所、群芳診療所、道の駅よりつせ、ロータインで販売しています。

支払い方法 | 従来どおり 現金もしくは回数券

ご予約には、事前の利用登録が必要です。詳しくは裏面をご覧ください。

予約方法

予約方法① 従来どおり  
これまでと同じ、電話で予約！  
【デマンドバス予約センター】  
☎0241(48)1300

予約方法②  
スマホのアプリで簡単予約！  
アプリのダウンロードや使い方は、町ホームページ「西会津町民バス」をご覧ください。詳しくはこちら▶▶▶



問い合わせ先

西会津町民総務課 ☎(45)2215 / 会津乗合自動車株式会社 野沢営業所 ☎(45)3130

## ご利用方法

はじめに、アプリ(無料)をインストールします。

西会津町デマンドバスこゆりちゃん号 検索

町ホームページでも確認できます。  
アプリの詳細な説明や使い方はこちらから→  
11月8日からアプリ配信！



### ご登録方法



アプリを起動します。  
「開始する」をタップすると、ログイン画面になります。  
初めて使うときは「アカウントをお持ちでない方」をタップしてください。  
入力画面にて、お名前・メールアドレス・パスワード・電話番号・個人情報設定を入力して、登録完了です。

電話でご登録の場合

ご登録は、従来通り「利用登録票」を記入の上、会津バス野沢営業所または役場町民総務課へ提出してください。

### ご予約方法

アプリ予約は簡単にできます。町では、アプリ利用者の普及拡大を図るため、ケーブルテレビでの「特別番組」、サポートデスクや、デジタル不具合相談での説明、利用サポートを実施しますので、アプリ利用でわからないことがありましたら、ぜひこの機会をご利用ください。



アプリを起動します。  
アプリ内で出発地や目的地・日時等を入力します。  
その場で予約の可否が通知されます。  
乗車30分前から、車両位置が表示されます。予約時にはバス停にてお待ちください。

電話でご予約の場合

ご予約は、従来通り「デマンドバス予約センター」へ予約の電話をしてください。電話予約の方も、パーチャルバス停をご利用できます。詳しくは「デマンドバス予約センター」へお問い合わせください。

### 注意事項

町では、デマンドバス予約システムの更新に伴い、オンデマンドシステムを導入します。運行エリア、運行時間、運賃などに変更はありません。

#### すでに利用登録を済ませている方へ

【電話予約をする場合】電話受付時、ご利用登録された電話番号を確認させていただく場合がございます。  
【アプリ予約をする場合】ご利用登録をされた携帯電話番号でアプリを使う場合、新規登録やログインができないことがあります。この場合は、パスワード・メールアドレスの再設定が必要になりますので、お手数をおかけしますが会津バス野沢営業所(電話 45-3130)までご連絡ください。

# 1. 事例

## ◇白山市 地域公共交通網形成計画

基本方針1 鉄道を軸とした公共交通網形成							
施策	事業名	年度	令和1~2 (2019~2020)	令和3 (2021)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)
		(1) 鉄道の拠点機能強化	交通結節点として、駅における乗り換え環境の整備	必要性・改善策の検討と実施			
駅におけるバリアフリー化の促進	バリアフリー化施策について検討し、可能な段階で実施						
北陸鉄道石川線の安全輸送・利用向上に向けた設備投資及びその支援	継続実施						
(2) JR北陸本線の新駅設置(加賀笠間~松任間)	新駅設置	整備推進					
	新駅を利用しやすい環境整備	整備推進					
(3) 鉄道駅における鉄道と多様なモードの接続強化	駅接続ダイヤ・運行ルートの見直し	継続実施					
	乗り継ぎ情報の提供	毎年のダイヤ改正に合わせて実施					

### (3) 鉄道駅における鉄道と多様なモードの接続強化

#### 現況と課題

- 路線バス・コミュニティバスは、市内各拠点や各地域から本市の基幹交通である鉄道の各駅への重要な移動手段であり、乗り継ぎ利便性の確保のためには適切なダイヤ接続及び情報提供が必要となります。鉄道と路線バス・コミュニティバスの一層の接続強化のためには、毎年の鉄道のダイヤ改正に合わせて、主要鉄道駅における乗り継ぎを重視したバスダイヤの見直しなどの取組を強化していくことが求められます。

#### 課題解決に向けた取組方針

- JR北陸本線と北陸鉄道石川線のダイヤを調整することにより、松任・美川地域と鶴来・白山ろく地域間の移動を円滑化します。
- 鉄道ダイヤ改正にあわせ、鉄道駅における路線バス・コミュニティバスの鉄道乗り継ぎダイヤの調整を継続実施します。また、西松任駅(仮称)の設置に際しても、鉄道との乗り継ぎダイヤの調整を検討します。
- 各種媒体を利用した鉄道とバスの乗り継ぎ情報を提供します。

#### 具体的な事業・実施主体及び実施時期

事業名	事業の具体的な内容	
駅接続ダイヤ・運行ルートの見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松任・美川地域と鶴来・白山ろく地域の移動利便性向上を目的としたJR北陸本線と北陸鉄道石川線のダイヤ調整</li> <li>・毎年の鉄道ダイヤ改正にあわせた鉄道駅における路線バス・コミュニティバスの鉄道乗り継ぎダイヤの調整</li> <li>・西松任駅(仮称)の設置に合わせた路線バス・コミュニティバスの鉄道接続ダイヤの調整及び運行ルートの見直し</li> </ul>	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市、交通事業者	令和元年度～：継続実施

事業名	事業の具体的な内容	
乗り継ぎ情報の提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各種媒体を利用した乗り継ぎ情報の提供及び毎年のダイヤ見直しに合わせた乗り継ぎ情報の更新</li> <li>・コミュニティバスをWEB経路検索サービスに対応させることにより、各種交通機関をまたぐ一体的な接続情報の提供</li> </ul>	
	実施主体・関連主体	年次計画
	白山市、交通事業者	令和元年度～：毎年のダイヤ改正に合わせて実施

#### 期待される効果

- 鉄道と路線バス・コミュニティバスがスムーズに接続することにより、公共交通全体の利用促進が図られ、利用者数の増加と持続可能な交通ネットワークの形成が期待できます。

# 1. 事例

## ◇堺市 総合都市交通計画

### 公共交通の利便性向上・利用促進

8

#### 方針3：公共交通の利便性向上

多様な人々が利用しやすい、利用者ニーズに応じた公共交通の利便性向上を図る。

##### <課題>

- 公共交通利用者が減少するなか、利用促進に向けて公共交通の利便性を向上させることが必要
- 高齢者、障害者、子ども連れの人など、多様な人々が、安全・快適に移動できる公共交通サービスが必要

##### <基本的な考え方>

- 乗り継ぎや移動利便の向上
- 安全・快適に移動できる交通環境の形成

##### <具体的な施策例>

- 交通系ICカードの導入
- バスロケーションシステムの導入や運行情報の提供など情報案内の充実
- バリアフリー化のさらなる促進など移動の円滑化
- 阪堺線へのLRV導入、軌道改修など快適性の向上

#### 方針4：公共交通の利用促進

公共交通の維持・活性化と環境負荷の低減に向けた公共交通の利用促進と機能改善を図る。

##### <課題>

- 公共交通利用者が減少するなか、利用者増加に向けた取り組みが必要
- 低炭素社会の実現に向け、自動車利用から公共交通や自転車などへの転換と車両等の環境性能の向上が必要

##### <基本的な考え方>

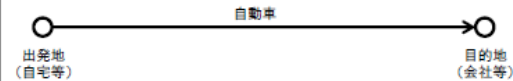
- 公共交通利用の啓発
- 公共交通の利用環境の整備
- 自動車利用の適正化
- 環境負荷の少ない交通手段の導入

##### <具体的な施策例>

- 公共交通の利用に関する総合的な情報提供・広報
- モビリティマネジメントなど公共交通の利用啓発
- 高齢者割引、ゾーンチケット導入など利用拡大の促進
- 駅アクセス道路の整備、駅周辺の自転車利用環境の向上など駅等へのアクセス機能の向上
- パークアンドライドやカーシェアリングの促進など自動車利用の適正化
- 駐車場整備計画の見直しや環状道路の整備など都心への自動車流入の抑制
- 低公害車両の導入促進など環境性能の向上

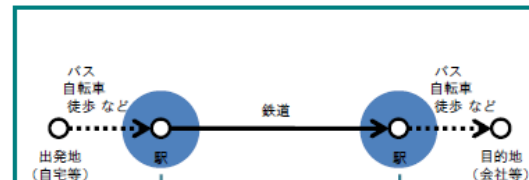
#### <公共交通への転換イメージ>

- メリット  
ドアtoドア（最短距離）、荷物の運搬に便利 など
- デメリット  
走行空間や駐車場など占有面積が大、環境負荷が大、保有コストが大 など



- 公共交通の利便性向上
- 乗り継ぎや移動利便の向上
- 安全・快適に移動できる交通環境の形成

- 公共交通の利用促進
- 公共交通利用の啓発
- 公共交通の利用環境の整備
- 自動車利用の適正化
- 環境負荷の少ない交通手段の導入



戦略的・重点的に推進

駅周辺を含めた利便性の向上  
(バス・自転車・自動車と鉄道との乗り継ぎ利便性の向上など、駅を中心とした交通機能の集約化)

# 1. 事例

## ◇石川県穴水町

### 1. バスを中心とした交通結節点に関する参考事例

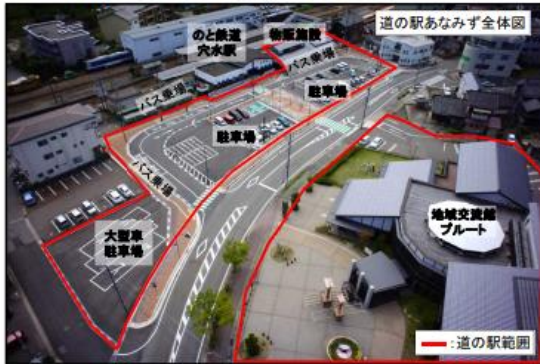
#### ③地域のバスタ(バス×車)

所在地人口	整備	運営	バス バス数	集約 機関	高速 バス	路線 バス	鉄道	LRT	タクシー	一般車	自転車
0.8万人	公共	公共	5		●	●	●		●	●	●

### 鉄道駅と道の駅が一体となった交通結節点:道の駅あなみず(石川県穴水町)

#### 事例概要

- のと鉄道 穴水駅 (終着駅) の駅前広場と一体的に「道の駅あなみず」を整備



出典:「社会資本整備審議会 道路分科会 第55回基本政策部会 資料(国土交通省)」より作成

#### ■ 利用状況

路線バス	23路線 <sup>※1</sup>
鉄道	乗降客数:113人/日
タクシー	乗車1箇所、 タクシープール6台
一般車	普通車64台 大型車6台 (道の駅あなみず駐車場)

出典(バス路線数): ジョルダン(株)時刻表  
 ※1: のと黒山海道(無料区間)を通行する  
 バス路線は路線バスとしてカウント



出典: 地理院地図(国土地理院)より作成

#### 事例のポイント

##### 鉄道駅と道の駅を一体化し、観光の玄関口である駅周辺の賑わいを創出

- のと鉄道の終着駅であり、また、奥能登地域の観光の玄関口である穴水駅の駅前空間に道の駅を一体的に整備
- 鉄道駅前のバス乗り場と併せて、道の駅において駐車場や物販施設、地域交流館等の施設を設けることにより、交通結節点と地域の拠点としての機能を併せ持つ施設となり、駅周辺の賑わいを創出
- 朝夕の時間帯において、のと鉄道と路線バスのダイヤを調整することにより、利用者の利便性も考慮



物販施設 四季彩々

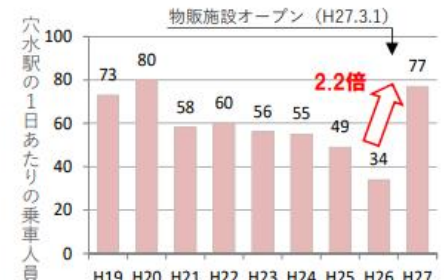
出典:(一社)全国道の駅連絡会HP



地域交流館 ブルート

出典: 穴水町HP

【朝】		【鉄道】		【路線バス】	
七尾発	穴水着	ダイヤ調整	穴水発	到着	
8:18	9:01		9:10	9:45(門前)	
8:18	9:01		9:15	10:38(能登町)	
9:08	10:06		10:15	11:08(輪島)	
【夕】		【ダイヤ調整】			
七尾着	穴水発		穴水着	出発	
18:51	18:10		18:05	17:30(門前)	
18:05	17:23		17:01	15:37(能登町)	
18:51	18:10		18:02	17:23(輪島)	



出典:「社会資本整備審議会 道路分科会 第55回基本政策部会 参考資料(国土交通省)」より作成

## 2. 町田市

### ◇町田市交通マスタープラン

**基本目標Ⅰ だれもが公共交通を使って不便なく移動できるまちにする**

**重点目標Ⅰ-1**

**路線バスをより利用しやすくする**

#### ■施策展開の基本的考え方

鉄道ネットワークとの連続性や定時性・速達性を高めるとともに、さまざまな情報を提供し、生活に密着した公共交通機関としての路線バスが、さらに利用しやすくなるようにしていきます。

#### ■成果指標と目標水準

成果指標	基準値	目標値(2030年)
路線バスで移動する市民の割合 (補完指標) 月1回以上バスを利用する人の割合	目的地までの移動: 4.1%(平日) 駅までの移動(来街者含む): 20.4%(平日) (2004年交通実態調査) 42.2%(2004年移動に関する市民意識調査)	▲
最寄り駅まで15分未満で到達できる市民の割合	59.6% (2005年市民意識調査)	70% 注1)
路線バスの運行頻度について「満足」と感じる市民の割合	44.8% 注2) (2004年移動に関する市民意識調査)注3)	70% 注4)
路線バス乗車時間について「満足」と感じる市民の割合	44.7% 注2) (2004年移動に関する市民意識調査)注3)	70%

注1) 2013年に達成(町田市基本構想・基本計画より)。

2) 週1回以上バスを利用する市民の平均値。

3) 2004年移動に関する市民意識調査は、交通実態調査と同時に実施したものである。

4) 満足度の目標値は、原則として市民の70%以上が満足している状況とする。ただし、基準値の満足度が非常に低く、導入する交通施策では著しい向上が困難な場合もしくは個人差が大きいと思われる指標については市民の50%とした。

**個別目標Ⅰ-1-1**

**バスで最寄り駅までアクセスしやすくする**

#### (a) 現状と課題

町田市では、通勤・通学などで、一日当たり約9万人(2004年交通実態調査より)の人が鉄道駅まで路線バスを利用しています。市民生活を支える上で、路線バスは鉄道駅にアクセスする非常に重要な交通手段となっていますが、市域の外縁部に鉄道駅が位置しているため、隣接市の鉄道駅を使っている市民が多くいます。

しかし、バス路線の多くが町田駅、鶴川駅に集中していることに加え、最寄り駅までの道路が確保されていないなど、最寄り駅まで路線バスでアクセスしにくい地域があります。

#### 最寄り駅へアクセスするバス路線の充実

○ 隣接市の駅も含め、バス路線がなかったり、運行本数が非常に少ないため、最寄り駅を利用しにくい地域があります。公共交通(バス)事業者とともに最寄り駅を利用しやすい路線バス運行サービスの提供を検討していくことが必要です。

#### 最寄り駅までのバスの走行条件の向上

○ 隣接市の駅も含め、最寄り駅までの道路幅員が狭かったり、道路整備が遅れていることにより、最寄り駅まで路線バスが運行されていない地域があります。市内の各地域から最寄り駅まで路線バスが円滑に走行できるよう、バスの走行条件を整える必要があります。

## 2. 町田市

### ◇町田市交通マスタープラン

#### (b) 今後の取り組み

##### 最寄り駅を利用しやすいバス運行サービスの検討

- 最寄り駅まで路線バスを使って行きやすくなるようバス路線を整備していきます。また、朝夕の通勤・通学需要に対応した運行頻度の確保や、昼間・深夜時間帯における鉄道ダイヤとの連携強化など、公共交通（バス）事業者とともに地域の実情や利用特性に合わせたバス路線、運行頻度、ダイヤの見直しについて検討します。
- JR横浜線や小田急多摩線などの市外駅へのバス路線については、隣接市及び公共交通（バス）事業者と調整を図りながら見直しの検討を進めていきます。

##### 最寄り駅までのバス走行路の確保を推進

- 交通管理者や関係機関、隣接市と調整・協力して最寄り駅まで路線バスがアクセスしやすいように、道路や交差点の整備・改良を推進するとともに、バス路線上の道路における路上駐車取締りを強化するなど、路線バスが安定して走行できる空間を確保していきます。

#### (c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★最寄り駅を利用しやすいバス運行サービスの検討	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者 ○隣接市 ○市民	→ 継続した取り組み →		
★最寄り駅までのバス走行路の確保を推進	◎町田市 ◎東京都 ◎隣接市 ◎交通管理者	→		

◎：主体、○：関係主体

- 施策の取り組み期間
- 取り組み完了後も、継続して検討、支援、要請などを行う

#### 個別目標 I-1-(2)

効率的なバスの運行により、定時性・速達性・運行頻度を向上する

#### (a) 現状と課題

市内の幹線道路網の骨格であり、主要な公共交通の軸でもある町田街道及び芝溝街道などでは、様々な交通が集中し混雑しているため、路線バスの定時性・速達性が低下しています。

また、町田市は路線バス系統数が非常に多く、バス路線網が複雑になっており、多くのバス車両や運転士が必要となっています。

##### 既存の道路空間を活用した路線バスの定時性・速達性の向上

- 交通の集中が激しい幹線道路や鉄道駅に向かう主要な道路では、路線バスの定時性や速達性が低下しています。しかし、道路拡幅や新たな道路整備がなされるまでには多くの時間がかかるため、既存の道路空間を活用した仕組みを導入し、路線バスの定時性・速達性を向上する必要があります。

##### 効率的なバス運行によるサービスの向上

- 渋滞の影響を軽減し、定時性・速達性を向上させるには、効率的なバス運行が求められます。また、効率的な運行とともにサービスを向上するためには、バス車両や運転士などの限られた資源を最大限活用していく仕組みの導入が必要です。

##### 自動車交通の軽減による路線バスの円滑性の向上

- 路線バスを含め自動車交通が集中する駅周辺地区では、今以上に道路幅員を上げることが難しい状況にあります。路線バスの円滑な運行を確保するためには、交通量の抑制による交通渋滞の緩和を検討する必要があります。

#### (b) 今後の取り組み

##### 既存の道路空間の活用を検討

- ・道路幅員が広く路線バスの運行本数が多い路線においては、既存の道路空間を活用したバスレーンの設置やPTPSの導入を検討します。

## 2. 町田市

### ◇町田市交通マスタープラン

#### 既存バス網の再構築を検討

#### 幹線+支線型ネットワーク\*の形成を推進

#### バス乗継拠点の整備を検討

- 既存バス網の調査検討を行い、路線の見直しや運行距離の長い路線の分割など、バス網の再構築を図ります。
- 長期的には幹線と支線とに分けられたバスネットワークの形成によって、定時性・速達性に優れ運行頻度の高いバスサービスの提供を目指します。
- 主要な幹線道路の交わる所などにバス乗継拠点の整備を検討します。

#### 駅周辺地区などのマイカー乗り入れ規制を検討

- バスがスムーズに走れるようにするため、駅周辺地区などについては、マイカーの乗り入れを規制し、バスの定時性・速達性の向上を図ることを検討します。

#### (c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★既存の道路空間の活用を検討	◎町田市 ◎東京都 ◎交通管理者 ◎公共交通(バス)事業者		→	
★既存バス網の再構築を検討	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者 ○市民		→	
★幹線+支線型ネットワークの形成を推進	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者			→
★バス乗継拠点の整備を検討	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者		→	
★駅周辺地域などのマイカー乗り入れ規制を検討 ※個別目標Ⅱ-1-1(1)、Ⅳ-1-1(1)にも掲載	◎町田市 ◎東京都 ◎交通管理者 ○公共交通事業者 ○商店会・商工関係者 ○市民			→

◎：主体、○：関係主体

#### 個別目標Ⅰ-1-(3)

#### バスの多様な情報を提供し、バス利用を促進する

#### (a) 現状と課題

市内では朝夕のピーク時や休日の午後を中心に、多くの路線でバスの定時性が損なわれているのが現状です。

また、需要に応じたきめ細かな運行が行われている半面、系統が複雑なため、普段、路線バスをあまり利用しない市民や来訪者等にとっては、利用しにくいものとなっています。特に町田駅を発着するバス路線は、都内におけるバスターミナルの中で最も多い88系統にものぼっています(2006年1月現在)。

さらに、バスの待ち時間や所要時間、ノンステップバス\*の運行状況などに関する情報の提供がされておらず、だれもが利用しやすいとはいえない状況にあります。

#### 路線バスのわかりやすい運行情報の提供

- 交通渋滞などによりバスの発着時間が読めないため、路線バスの信頼性が損なわれています。鉄道駅のバスターミナルや遅れの影響を受けやすい一般のバス停において、路線バスの運行状況を分かりやすく提供する必要があります。

#### バス路線や乗り場などのわかりやすい案内や表示

- 普段、路線バスを利用しない市民や来訪者等にとっては、バス路線(目的地を通るかどうか)や乗り場がわかりにくくなっています。鉄道駅や主要な乗継拠点などで、わかりやすいバス案内情報の提供や表示方法を工夫していく必要があります。

#### (b) 今後の取り組み

#### 路線バス運行状況の情報提供を推進

- バス利用者が、現在の運行状況や、バス停での待ち時間、ノンステップバスの運行情報などを簡単に確認しながら利用できるよう、バスロケーションシステム\*の導入などにより、路線バス運行状況の情報提供を促進します。

#### バス利用に関するわかりやすい案内・表示を推進

- バス利用者が、目的地に行くためのバス路線案内や、路線バスの運行状況などがわかりやすく表示された総合案内案内板などの導入を促進します。

## 2. 町田市

### ◇町田市交通マスタープラン

#### (c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★路線バス運行状況の情報提供を推進 ※個別目標Ⅱ-1-(2)にも掲載	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者	→		
★バス利用に関するわかりやすい案内・表示を推進	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者	→		

◎：主体、○：関係主体

#### 重点目標Ⅰ-3

#### 交通機関相互の乗り継ぎをしやすくする

#### ■施策展開の基本的考え方

鉄道駅・バス停周辺での自転車駐車場の整備や、乗り換えのための歩行空間の整備などの施設整備をさらに推進するとともに、乗継拠点におけるバス相互間の乗り継ぎや、異なる公共交通機関・公共交通事業者を乗り継いでも割高とならないような運賃制度により、交通機関相互の乗り継ぎがしやすい公共交通システムの実現を目指します。

#### ■成果指標と目標水準

成果指標	基準値	目標値(2030年)
駅周辺には自転車・バイク駐車場が困らない程度にあると感じる市民の割合	12.1% (2002年市民意識調査)	70%
鉄道・バス料金に対して満足している市民の割合	鉄道 39.0% 注1) バス 29.0% 注2) (2004年移動に関する市民意識調査)	50%

注1) 週1回以上鉄道を利用する市民の平均値。

2) 週1回以上バスを利用する市民の平均値。

## 2. 町田市

### ◇町田市交通マスタープラン

個別目標Ⅰ-3-(1)

交通結節点での乗り継ぎをやすくする

#### (a) 現状と課題

町田市は、鉄道駅の多くが市域の外縁部に位置しているため、路線バスを中心とした公共交通網が形成されており、町田駅（町田ターミナル、町田バスセンター、町田駅バス停）の路線バス利用者数は1日延べ65,000人（2001年東京都バス協会調べ）にのぼっています。しかし、市内各所のバス停の多くは上屋が整備されておらず、自転車から路線バスへの乗換えができるバス停もほとんどありません。また、駅前広場が十分に整備されていないため、交通機関相互の乗り継ぎがしにくい駅があります。

##### バス停における環境改善

○ 路線バスを待つ環境が整っていないかったり、バス停までが遠い市民がいるといった課題があります。市民の身近な公共交通である路線バスをもっと使いやすくするため、バス停の環境を整備していく必要があります。

##### 駅前広場の充実

○ 駅周辺の施設整備が十分でなく、交通機関相互の乗り継ぎがしにくい駅があります。駅前広場を充実するなどの総合的な環境整備が必要です。

#### (b) 今後の取り組み

##### バス停の環境整備を推進

○ バス停上屋の設置、乗継拠点や主要なバス停におけるサイクル&バスライド\*用自転車駐車場の整備について検討するなど、路線バス利用者の利便性、快適性を向上するため、公共交通（バス）事業者とともにバス停の環境整備を推進していきます。

##### 駅前広場などの整備・改善を図る

○ 交通機関相互の乗り継ぎ利便性を高めるため、駅前広場や自転車駐車場の整備を図ります。また、駅前広場などの施設が有効に活用されていない駅については、その改善を図ります。

##### 総合的な交通広場の整備を検討

○ 町田駅周辺の乗り継ぎ利便性をさらに向上するため、総合的な交通広場の整備を検討します。

\*サイクル&バスライド 自転車に乗ってバス停まで移動し、バスに乗り換えること。

#### (c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★バス停の環境整備を推進	◎町田市 ◎公共交通(バス)事業者 ○東京都	→		
★駅前広場などの整備・改善を図る	◎町田市 ◎公共交通(鉄道)事業者	→		
★総合的な交通広場の整備を検討 ※個別目標Ⅱ-1-(3)にも掲載	◎町田市 ◎商店会・商工関係者 ○公共交通事業者			→

◎：主体、○：関係主体

## 2. 町田市

### ◇町田市交通マスタープラン

個別目標 I-3-(2)

運賃制度の工夫により、乗り継ぎによる割高感を低減する

#### (a) 現状と課題

現在の公共交通は独立採算性を基本としているため、異なる公共交通事業者が運営する公共交通機関を乗り継ぐ場合は、それぞれに初乗り運賃がかかります。特に、路線バスについては、異なる系統を乗り継いだ場合においても、それぞれに初乗り運賃がかかるため、より割高に感じます。

##### 路線バスを乗り継ぐ際の割高感の低減

○ 町田市では、市内の移動を自動車に依存する割合（2004年現在平日35%、休日55%）が高い状況にあります。路線バスをもっと利用しやすくするには、乗り継ぎによって生じる運賃の割高感を低減していくことが必要です。

##### 異なる公共交通機関を乗り継ぐ際の割高感の低減

○ 路線バスから鉄道など、異なる公共交通機関への乗り継ぎを行うと運賃が割高になり利用者の負担となっています。異なる公共交通機関への乗り継ぎによって生じる割高感を低減する必要があります。

#### (b) 今後の取り組み



##### バス～バス乗継割引制度の導入の推進

○ 路線バス相互の乗り継ぎについては、異なる事業者や系統を乗り継ぐ際の割高感を小さくするため、ICカード共通乗車券\*の活用などにより、乗継割引制度\*や通算運賃制度\*の導入を公共交通（バス）事業者に要望していきます。

##### バス～鉄軌道、鉄軌道間（別事業者）一体運賃を検討

○ バスから鉄軌道、あるいは異なる事業者が運営する鉄軌道間において、ICカード共通乗車券の活用などによる一体運賃の導入について、公共交通事業者をはじめ関係機関とともに検討していきます。

#### (c) 取り組みスケジュール

取り組み	施策の主体と関係者	施策の実施時期		
		短期	中期	長期
★バス～バス乗継割引制度の導入の推進	◎公共交通（バス）事業者 ○町田市			
★バス～鉄軌道、鉄軌道間（別事業者）一体運賃を検討	◎公共交通事業者 ○町田市			

◎：主体、○：関係主体

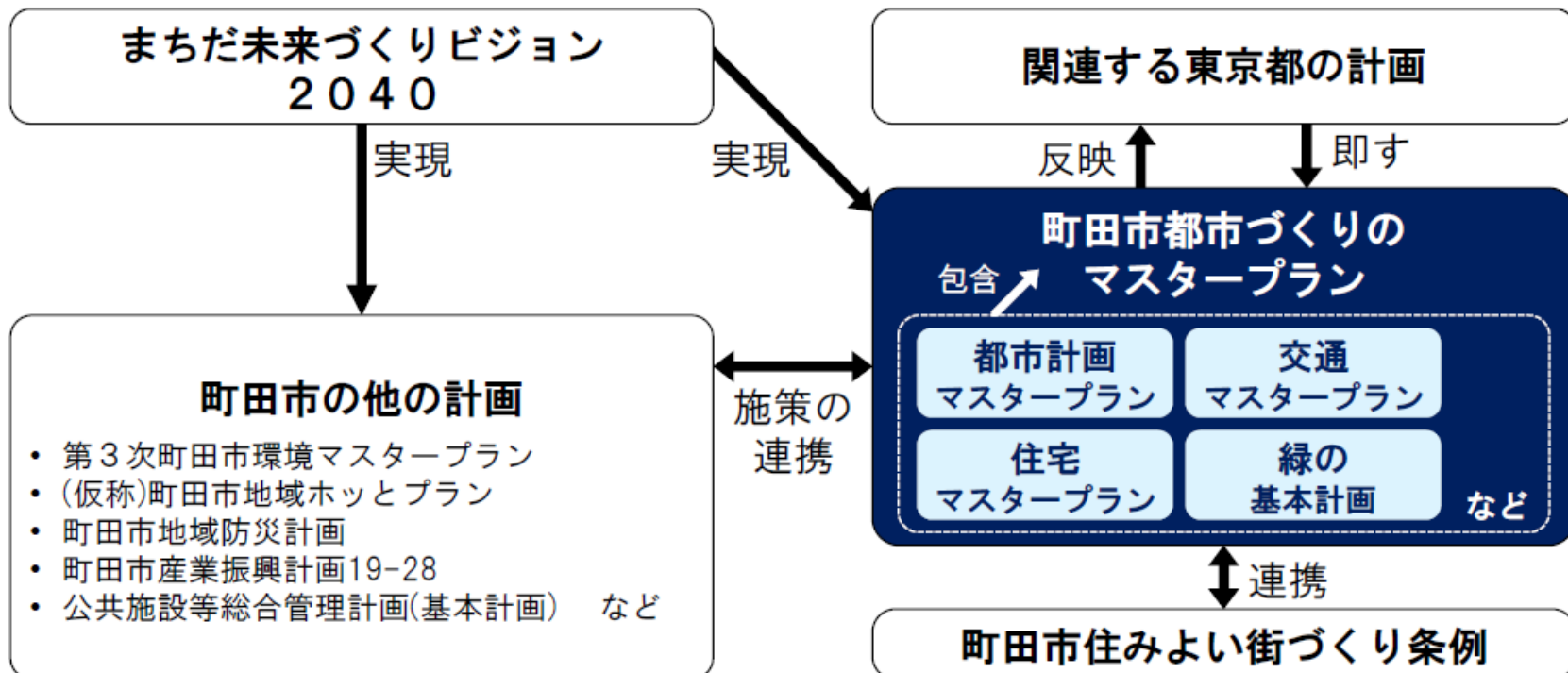
### 3. 町田市都市づくりのマスタープラン

#### ◇概要

町田市では、「都市計画マスタープラン」、「交通マスタープラン」、「住宅マスタープラン」、「緑の基本計画」とその他これらから派生する計画・方針を策定し、計画的に都市づくりを推進してきました。

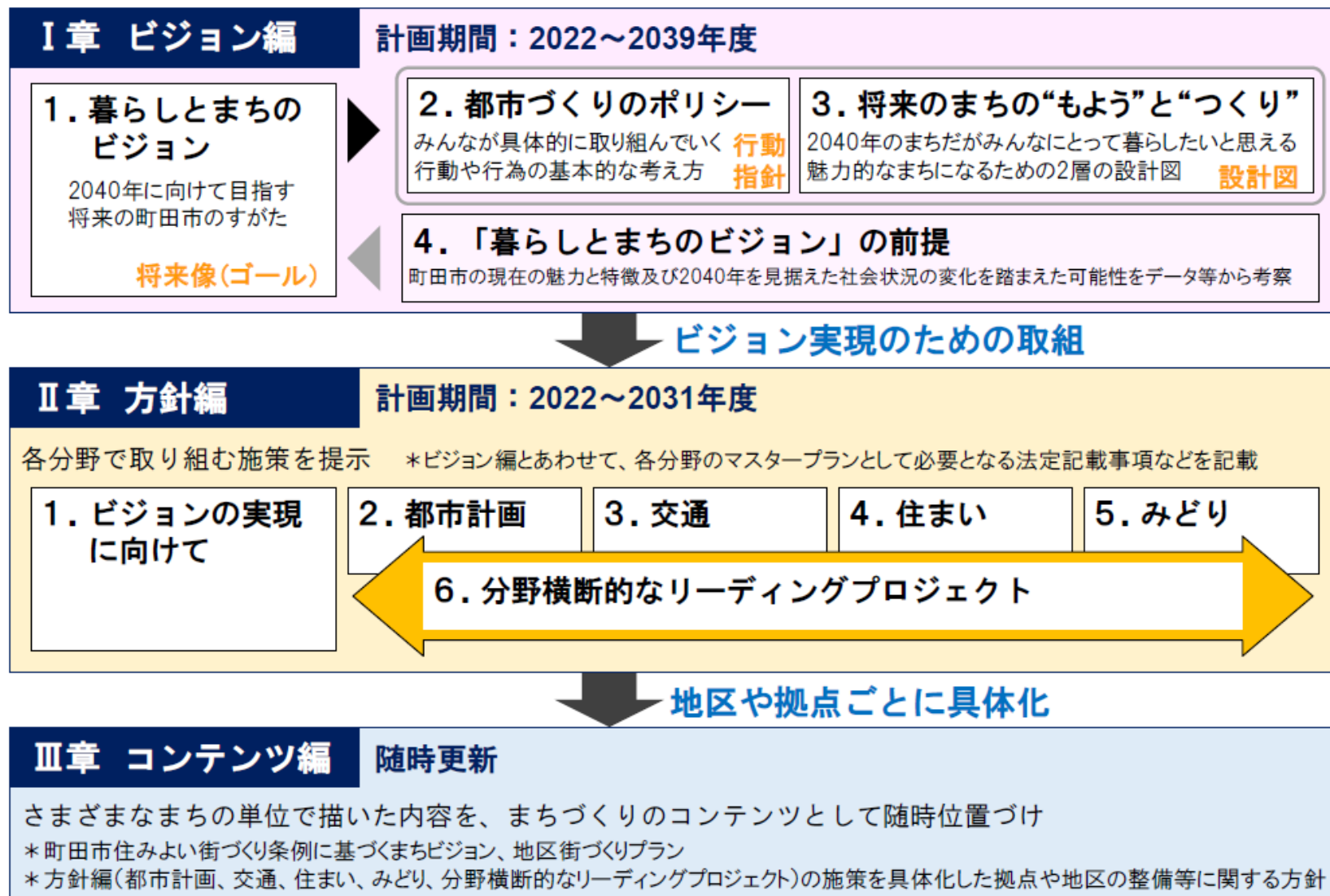
アフターコロナや、人口減少社会の到来など、今後20年先を見据え、また、多摩都市モノレールを中心とした大規模交通を町田市として迎えるにあたり、新たな将来都市像・都市構造を設計し、分野横断的に施策を展開していく必要があります。そして、新たな町田市の基本構想・基本計画である「まちだ未来づくりビジョン2040」の実現に向けた都市づくりを進めるため、各マスタープランを統合し、**計画期間を2022年度から2039年度とする「町田市都市づくりのマスタープラン」を策定**します。

#### マスタープランと関連計画との位置づけ



### 3. 町田市都市づくりのマスタープラン

#### ◇概要



### 3. 町田市都市づくりのマスタープラン

#### ◇交通

方針編（交通）

**基本方針**

○『日常的な移動を多様な担い手・手段で支え、移動しやすい持続可能な交通環境をつくること』を目指す

**方針編(交通)の役割**

○町田市交通マスタープラン（2006）、町田市便利なバス計画（2014）の要素を取り入れ、市民、交通事業者、関係機関等とともにつくりだしていく交通体系や交通基盤の使い方など、交通やモビリティ（“移動しやすさ”）に関する基本方針を示す


**ビジョンの実現に向けた交通分野の取組の基本的な考え方**

○さまざまな移動の手段や環境を生み育て、目的地まで気軽に好きな方法で行ける交通体系をつくる

○多様な担い手で交通を支え、今ある資源をフル活用して日常の移動をつくる

○さまざまな交流が生まれる交通拠点や、道路空間の多様な活用など、交通基盤の役割・使い方を変えていく

施策



**I 地域の中を快適に移動できる「小さな・ゆったりとした」交通を生み育てる**

**II 市内と市外、拠点間をつなぐ「大きな・速い」交通を整える**

**III 多様な担い手がつながり、さまざまな手段を用いて交通を支える**

I 地域の中を快適に移動できる「小さな・ゆったりとした」交通を生み育てる

II 市内と市外、拠点間をつなぐ「大きな・速い」交通を整える

III 多様な担い手がつながり、さまざまな手段を用いて交通を支える

#### <施策一覧>

施策	取組の方向性	主な取組
I 地域の中を快適に移動できる「小さな・ゆったりとした」交通を生み育てる	①地域の中を快適に移動できるさまざまな手段や環境を生み育てる	i 自宅や目的地とのラスト・ファーストワンマイル <sup>(注1)</sup> の“移動しやすさ”の向上 ii 居心地が良く歩きたくなる道路等の環境の創出 iii ハード・ソフト両面での自転車活用の推進
	②地域にある輸送資源を活用して、移動しやすくする仕組みを生み育てる	i 地域の支え合いによる移動の取組の支援 ii 地域にある輸送資源（送迎車両等）の活用支援 iii 地域や利用者の特性に応じたコミュニティバス等の運行
II 市内と市外、拠点間をつなぐ「大きな・速い」交通を整える	①速達性・定時性を備えた輸送力のある交通の基盤を整える	i 多摩都市モノレール町田方面延伸・小田急多摩線延伸の促進 ii 鉄軌道延伸に合わせたバス路線網の再編 iii 円滑な移動を実現する道路等の交通ネットワークの向上
	②多様な交通モードをつなぐ交通の拠点を整える	i 鉄道駅の交通結節機能の向上 ii 主要なモノレール駅（想定）を中心とした地域交通拠点の整備
III 多様な担い手がつながり、さまざまな手段を用いて交通を支える	①安全安心に利用できる交通環境を整える	i 高齢者や障がい者でも安全安心に移動できるバリアフリー化の推進 ii 交通事故減少を目指した交通安全意識の普及・啓発
	②持続可能な地域交通を支える意識を育む	i 一人一人の移動を望ましい方向に変えていくモビリティ・マネジメントの推進 ii 環境負荷の低い乗り物への転換の推進
	③先端技術やデータを積極的に活用する	i 先端技術（自動運転・MaaS <sup>(注2)</sup> など）やデータを活用した実証実験の支援 ii 交通に関する先端技術やサービスの使い方の啓発（デジタルサポート等）

# 3. 町田市都市づくりのマスタープラン

## ◇交通

■方針編（交通）の施策の概念図



## (2) 施策

### 施策Ⅰ 地域の中を快適に移動できる「小さな・ゆったりとした」交通を生み育てる

働き方や学び方が変わり、自宅や近所で過ごす時間が増加していく時代には、自宅周辺の地域の中をどれだけ快適に移動できるかが、生活の質や地域の魅力を高めるために重要な要素となります。また、都市機能が集まる「暮らしのかなめ」や、モノレールやバスなどの幹線交通へ、自宅から気軽にアクセスできることが、外出機会の創出や増加につながります。さらに、鉄道駅周辺では今後、自動車ではなく人が中心となる空間作りが進みます。

暮らしやすい郊外住宅地としての魅力をより高めることを目指し、高齢者や障がい者が不自由なくまちを楽しめる視点、乗ることでまちを一層楽しむことができるという視点などを持ち、交通を生み育てていきます。

### 取組の方向性① 地域の中を快適に移動できるさまざまな手段や環境を生み育てる

・地域内の近場の外出を、徒歩や小さな乗り物を積極的に選べる移動の環境を生み育てることで、自家用車に過度に頼らず、誰もが快適に移動できるようにしていきます。

#### 主な取組

- i 自宅や目的地とのラスト・ファーストワンマイル<sup>(注6)</sup>の「移動しやすさ」の向上**
  - ・人や小型車両が歩行・走行しやすい環境を創出するとともに、グリーンスローモビリティ<sup>(注1)</sup>等の新たな車両やオンデマンド交通等の仕組みを活用しながら、自家用車が持っているドア to ドアの機能のように、駅やバス停から自宅や目的地までのラスト・ファーストワンマイルの「移動しやすさ」の向上を図ります。
- ii 居心地が良く出歩きたくなる道路等の環境の創出**
  - ・居住者や来訪者が出歩きたくなる、滞留性や回遊性のある居心地の良い環境を創出するため、交通や駐車場等のあり方を検討するとともに、安全性が確保された生活道路を柔軟に活用するなど、歩行空間の質の向上を目指します。
- iii ハード・ソフト両面での自転車活用の推進**
  - ・自転車活用推進計画を策定し、方針編（都市計画）に基づく走行空間ネットワーク形成や駐輪場等のハード整備に加え、交通ルールの啓発や観光での活用、健康増進等のソフト面からも自転車の活用を推進します。



# 3. 町田市都市づくりのマスタープラン

## ◇交通

**コラム** 新しいラスト・ファーストワンマイル交通

自宅等の出発地から鉄道駅やバス停まで、鉄道駅やバス停から目的地までの、最初と最後の短距離の移動をラスト・ファーストワンマイル交通と呼びます。

安全な歩行環境や自転車の走行空間などを整備し、ラスト・ファーストワンマイル交通を充実させることは、ウォーカブルで公共交通が利用しやすい交通環境をつくることにもつながります。

近年はシェアサイクル、超小型モビリティ、電動キックボードなどのラスト・ファーストワンマイル交通への活用も進んでいます。また、国土交通省では、2020年7月に「ラストマイル自動運転車両システムのガイドライン」を公表しており、今後、自動運転車の活用が進むことも想定されます。

町田市でも2019年から、鶴川団地では4人乗りの電動カート、成瀬の鞍掛台では福祉車両の空き時間を利用して、地域主体でのラスト・ファーストワンマイル交通を充実させる取組が進んでいます。



超小型モビリティ



鞍掛台「くらちゃん号」

### 施策Ⅱ 市内と市外、拠点間をつなぐ、「大きな・速い」交通を整える

町田市は、1960年代から都心への通勤を主な居住目的とした郊外都市として発展してきました。働く場所や学ぶ場所の選択肢が多様化する今後は、これまでのような日常的な通勤や通学は、毎日のことではなくなってきます。それだけに、ときどき日常から離れて町田駅周辺や市外に遊びに行く「ハレの日」の移動のスペシャルさが増し、空港や新幹線の駅、高速道路のインターチェンジ、箱根や江ノ島などの観光地などへのアクセスが良い、町田市の広域的な拠点としての魅力も増えています。

また、都市骨格軸へ都市機能の誘導を図るなど、「暮らしのかなめ」を中心としたまちを形成していくことで、鉄軌道駅周辺の拠点性はさらに増していきます。

まちづくりの進展と運動しながら町田市の広域拠点としての魅力をさらに伸ばしていくために、幹線交通の充実や交通結節点の整備を進めます。

#### 取組の方向性① 速達性・定時性を備えた輸送力のある交通の基盤を整える

- 市外へのアクセスを向上させるための鉄軌道の延伸促進や、鉄軌道駅の端末交通となるバスなどが運行しやすい基盤を整えます。

#### 主な取組

##### i 多摩都市モノレール町田方面延伸・小田急多摩線延伸の促進

- 方針編（都市計画）に基づき、多摩都市モノレール町田方面及び小田急多摩線の延伸に向け、鉄軌道の導入空間整備の推進・促進や、関係機関との協議を行います。

##### ii 鉄軌道延伸に合わせたバス路線網の再編

- 将来的な鉄軌道の延伸や交通事業者の事業環境等を踏まえながら、交通事業者と協働して市内の移動を支えるバス路線網の効果的・効率的な再編を図ります。

##### iii 円滑な移動を実現する道路等の交通ネットワークの向上

- 方針編（都市計画）に基づき、市内外を円滑に移動できる道路網を実現するため、道路網の基幹である都市計画道路の整備等の推進・促進により、交通ネットワークの向上を図ります。



#### 取組の方向性② 地域にある輸送資源を活用して、移動しやすくする仕組みを生み育てる

- 地域の中から生まれる移動の支え合い活動を支援するとともに、地域内で活用されていない輸送資源をうまく使うことで、地域の中での“移動しやすさ”につなげていきます。

#### 主な取組

##### i 地域の支え合いによる移動の取組の支援

- 地域の移動の担い手（町内会・自治会、NPO法人、福祉団体、企業、交通事業者等）が協働して行う、高齢者等の地域内での移動を支える取組や、地域交通を担う人材を育てる取組を支援します。

##### ii 地域にある輸送資源（送迎車両等）の活用支援

- 曜日や時間帯によっては活用されていない、地域にある輸送資源（福祉施設、教育施設、企業の送迎車両等）を、法令や交通事業者等との調整を行いながら地域内の移動に活用する取組を支援します。

##### iii 地域や利用者の特性に応じたコミュニティバス等の運行

- 路線バスが走行できない地域での移動や、公共施設へのアクセス手段として、地域や利用者の特性に応じて、地域や交通事業者等と協働しながらコミュニティバス等を運行することにより、身近な移動を支えます。

# 3. 町田市都市づくりのマスタープラン

## ◇交通

### 取組の方向性② 多様な交通モードをつなぐ交通の拠点を整える

- ・鉄軌道、バス、タクシー、地域内の小型車両等の、多様な交通モードが集まる鉄軌道駅の利便性や安全性、魅力の向上に取り組みます。

#### 主な取組

##### i 鉄道駅の交通結節機能の向上

- ・市内を走る鉄道（JR横浜線、小田急小田原線、東急田園都市線、京王相模原線）の駅において、交通モード間の乗り換えの利便性向上や、ホームの安全対策等の安全性向上に取り組みます。

##### ii 主要なモノレール駅（想定）を中心とした地域交通拠点の整備

- ・多摩都市モノレール町田方面延伸を契機に交通結節性が高まるモノレール駅において、バスやタクシー等との乗り換え利便性を向上するとともに、学校や商業等の周辺施設と連携しながら地域の魅力を高める地域交通拠点の整備に取り組みます。

#### 【交通拠点のイメージ】



MaaSや自動運転に対応した人が主役の都市交通ターミナル



様々な交通モードの接続・乗り換え拠点（モビリティ・ハブ）

出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる一人々の幸せにつながる道路」(2020.6)

### 施策Ⅲ 多様な担い手につながり、さまざまな手段を用いて交通を支える

技術の発展により、今後ますます多様な乗り物が生まれ、それらを組み合わせて気軽に使える仕組みも充実してきます。一方で、市内公共交通のサービス水準は、現在は高いレベルにありますが、今後は慢性的な運転士不足やライフスタイルの変化による利用者の減少など、交通事業者を取り巻く環境は厳しさを増していくことが予想され、水準の維持が課題となってきます。

市民や事業者、行政など、地域交通の担い手となり得る誰もが“移動しやすさ”を実現するための行動を起こせるよう、地域全体で交通を支えていく意識を育みながら、安全性や持続性のある交通環境を整えていきます。

### 取組の方向性① 安全安心に利用できる交通環境を整える

- ・高齢者や障がい者も不自由なく安心して利用できる交通環境を整えるとともに、安全な交通の使い方を市全体に広めていきます。

#### 主な取組

##### i 高齢者や障がい者でも安全安心に移動できるバリアフリー化の推進

- ・バリアフリー基本構想に基づき、高齢者や障がい者、子どもなど誰でも安全安心に移動できるよう、さまざまな関係主体と連携してバリアフリーに配慮した交通環境の整備を推進します。

##### ii 交通事故減少を目指した交通安全意識の普及・啓発

- ・交通事故のない安全安心なまちづくりを目指し、学校や警察等と連携及び協力しつつ、対象者に応じた交通安全教室の実施やインターネット等を活用した情報発信等を通して、交通ルールやマナーをあらゆる世代が学べるように周知します。

### 3. 町田市都市づくりのマスタープラン

#### ◇交通

##### 取組の方向性② 持続可能な地域交通を支える意識を育む

- ・市内の移動を支えるサービス水準の高いバス路線網の維持や、環境に優しい交通ネットワーク形成による脱炭素社会の実現を目指し、自家用車から公共交通へ移動の軸足を転換する意識の醸成や、環境負荷の低い乗り物の導入を推進します。

##### 主な取組

###### i 一人一人の移動を望ましい方向に変えていくモビリティ・マネジメントの推進

- ・一人一人の移動が公共交通をより積極的に利用するようになるなど、地域交通の持続に向けて望ましい方向に変化することを目指し、あらゆる世代が交通を支える意識を学び、行動に移せるための取組を行います。

###### ii 環境負荷の低い乗り物への転換の推進

- ・公共交通や自転車の利用を促すとともに、ガソリン車から電気自動車（EV）や燃料電池車への転換を推進します。

##### 取組の方向性③ 先端技術やデータを積極的に活用する

- ・外出率の低下や公共交通の担い手不足等の社会課題を解決するとともに、移動とその先にある買い物やレジャーなどの目的がシームレスにつながる新しい暮らし方を創り出していくことを目指し、データの活用や先端技術の導入を推進しながら、その使い方に関する啓発などを行います。

##### 主な取組

###### i 先端技術（自動運転・MaaS<sup>※2</sup>）やデータを活用した実証実験の支援

- ・自動運転やMaaS等の先端技術やサービス、データを積極的に活用した実証実験等に取り組む地域交通の担い手を支援します。

###### ii 交通に関する先端技術やサービスの使い方の啓発（デジタルサポート等）

- ・MaaS等の新しいサービスを利用するには不可欠な、インターネットやパソコン、スマートフォン等の情報通信技術を利用できない方や不慣れな方に対して、使い方の啓発を行います。



#### コラム

#### MaaS（Mobility as a Service）

「MaaS（Mobility as a Service）」とは、地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の交通機関や移動サービスを最適に組み合わせて、検索・予約・決済等を一括で行うサービスの概念です。

これまででは、利用者が出発地から目的地までの道順を検索し、鉄道、バス、タクシー、カーシェア、シェアサイクルなどさまざまな交通機関や移動サービスからどれを利用するかを選び、個別の交通機関や移動サービスごとに予約をしたり、料金を支払ったりしていました。

MaaSによるサービスでは、例えばスマートフォンの一つのアプリを立ち上げれば、出発地から目的地までの移動手段の検索から予約・支払いまでができ、さらに、目的地周辺の観光案内やクーポンの取得、飲食店やホテル、病院や行政サービスの予約・支払いなども一括して行うことが可能となります。

国土交通省ではMaaSは4つのレベルで規定されており、交通や不動産事業者等による社会実験が各地で行われ、社会実装に向けて徐々に進化しています。

レベル	MaaSの内容
1	情報の統合（複数モードの交通提案、価格情報）
2	予約・決済の統合（1トリップの検索・予約・支払）
3	サービス提供の統合（公共交通に加えてレンタカー等も統合）
4	政策の統合（データ分析による政策）

出典：国土交通政策研究所「国土交通政策研究所報第69号2018年夏季」をもとに作成

#### <町田市周辺のMaaS事例>

小田急電鉄では、2019年からMaaSアプリ「E Mot（エモット）」を運用しています。鉄道や路線バス等の公共交通機関に加えてタクシーやシェアバイクを含んだルート検索ができるだけでなく、箱根や江の島の観光施設や、駅周辺にある飲食店のクーポンを取得もできるアプリです。また、AIを使って迷いがちな旅のルートのプランニングをすることもできます。



出典：小田急電鉄E Mot ホームページをもとに作成