

第5章 目標達成に向けた施策パッケージ

-
- 5.1. これまでの交通施策の取り組み
 - 5.2. 施策パッケージの体系
 - 5.3. 施策パッケージ(基本目標1)
 - 5.4. 施策パッケージ(基本目標2)
 - 5.5. 施策パッケージ(基本目標3)
 - 5.6. 未来目標(交通の未来に向けた挑戦)
-

第5章

目標達成に向けた施策パッケージ

5.1. これまでの交通施策の取り組み

○2013年度から2020年度までの各施策（旧計画の施策パッケージ）の実施状況を整理・評価し、本計画の施策パッケージへの記載等の対応方針について、前章の基本方針・基本目標を踏まえて検証しました。

旧計画施策パッケージ

	施策	評価	対応方針
基本目標1	誰もが使いやすい移動サービスの実現		
	展開施策1 生活交通を確保・維持する交通ネットワークの形成		
	(1) 民間バス路線の運行ルート見直し・新設	一部達成	継続
	(2) コミュニティバスの維持・充実	継続中	継続
	(3) コミュニティバスの運行ルート新設	達成	削除
	(4) 地域活動拠点を活用したバス停設置	達成	統合
	(5) 福祉有償運送への継続的な支援	継続中	継続
	展開施策2 快適かつ便利な公共交通サービスの推進		
	(6) 東名大和バス停へのアクセス性向上	一部達成	継続
	(7) 空港バス活用による空港へのアクセス性向上	一部達成	統合
	(8) バス運行時間帯の拡大	一部達成	削除
	(9) パターンダイヤの推進	一部達成	削除
	(10) バスロケーションシステムの導入	一部達成	統合
	(11) コミュニティバスの運賃見直し	未達成	統合
	(12) 乗り継ぎ割引運賃の充実	一部達成	継続
	(13) 通勤定期を使った休日運賃割引の周知	継続中	継続
	(14) タクシーの割引制度や定額運賃の導入	継続中	継続
	(15) ユニバーサルデザインタクシーの周知及び導入	継続中	継続
	展開施策3 鉄道と他の交通手段との相互連結策の推進		
	(16) 小田急中央林間駅の改善	継続中	継続
	(17) 駅施設の充実による拠点性の強化	継続中	継続
	(18) 駅周辺における交通結節機能の充実	継続中	継続
	(19) 案内・誘導サインの設置・充実	継続中	継続
	展開施策4 鉄道と他の交通手段との相互連結策の推進		
	(20) 放置自転車対策の充実	継続中	継続
	(21) 駅前広場活用によるコミュニティバスとの連携	達成	統合
	(22) 鉄道駅とバス停を繋ぐバスシェルターの設置	達成	統合
	(23) 交通手段相互の情報提供の充実	一部達成	統合

	施策	評価	対応方針
基本目標2	誰もが徒歩と自転車で安全に移動できる環境の実現		
	展開施策5 安全な歩行区間の創出		
	(24) 道路整備による歩行空間創出	継続中	継続
	(25) 待ち時間表示付信号機への更新	未達成	削除
	(26) 生活道路におけるゾーン対策の実施	継続中	継続
	(27) まちの安全点検事業の推進	継続中	継続
	(28) 交通事業者による市内危険箇所等の情報提供	未達成	継続
	(29) 危険箇所等でのサイン・路面表示の設置	継続中	継続
	(30) グリーンラインの整備	継続中	統合
	(31) 交通安全啓発活動の充実	継続中	継続
	展開施策6 自転車利用環境の推進		
	(32) 自転車走行空間の整備推進	継続中	継続
	(33) コミュニティサイクルの導入推進	継続中	継続
基本目標3	誰もが取り組める移動手段転換の推進		
	展開施策7 できる限りマイカーを使わない意識改革の推進		
	(34) バスマップの作成・配布	継続中	継続
	(35) ウォーキングマップへのバス停表示	達成	削除
	(36) 市ホームページを活用した情報提供	継続中	統合
	(37) 高齢者における運転免許返納の推進	継続中	継続
	(38) 転入時における公共交通サービスの周知	継続中	削除
	(39) イベント時における公共交通利用の呼びかけ	継続中	統合
	(40) 地球温暖化対策としての公共交通の利用促進 PR	継続中	統合
	展開施策8 地域で守り育てる移動サービスの支援		
	(41) 地域と連携した公共交通の利用喚起	未達成	削除
	(42) 地域主体による移動手段創出の支援	継続中	継続
	(43) 地域ボランティアによる駅・バス停までの移動支援	未達成	削除
	(44) コミュニティバス運行委員会によるサービス向上活動	未達成	削除

評価	継続中……事業に着手し、継続して実施している
	達成……事業に着手し、完了した
	一部達成……事業に着手し、一部完了した
	未達成……事業に着手できなかった、または着手したが実現に至らなかった

対応方針	継続……継続して記載する（目的や手法を見直し、修正する場合を含む）
	統合……他施策と整理・統合する
	削除……完了した事業、定着し記載不要と判断した事業、事業実施の必要性が低いと判断した事業

第5章

目標達成に向けた施策パッケージ

5.2. 施策パッケージの体系

○前章の基本方針、基本目標を踏まえて、施策パッケージをまとめます。

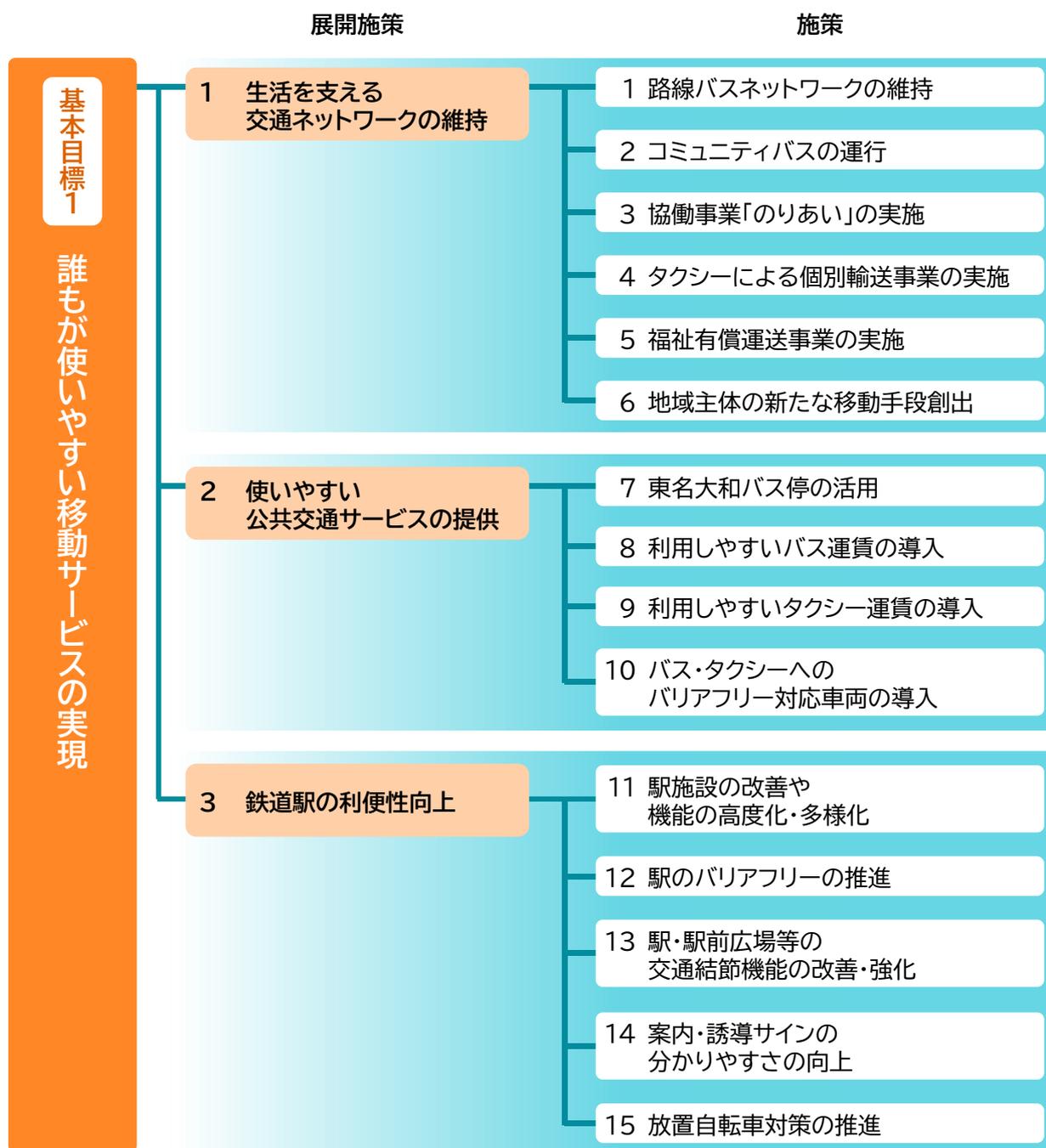
基本目標	施策	取組時期	
基本目標1 誰もが使いやすい 移動サービスの実現	展開施策1 生活を支える交通ネットワークの維持		
	1 路線バスネットワークの維持	継続	
	2 コミュニティバスの運行	継続	
	3 協働事業「のりあい」の実施	継続	
	4 タクシーによる個別輸送事業の実施	継続	
	5 福祉有償運送事業の実施	継続	
	6 地域主体の新たな移動手段創出		長期
	展開施策2 使いやすい公共交通サービスの提供		
	7 東名大和バス停の活用	継続	
	8 利用しやすいバス運賃の導入		長期
9 利用しやすいタクシー運賃の導入		長期	
10 バス・タクシーへのバリアフリー対応車両の導入	継続		
基本目標2 誰もが安心して 外出できる まちなかの実現	展開施策3 鉄道駅の利便性向上		
	1 1 駅施設の改善や機能の高度化・多様化	継続	
	1 2 駅のバリアフリーの推進	継続	
	1 3 駅・駅前広場等の交通結節機能の改善・強化		長期
	1 4 案内・誘導サインの分かりやすさの向上	継続	
	1 5 放置自転車対策の推進	継続	
基本目標3 誰もが取り組める 脱炭素社会への転換	展開施策4 歩きたくなるまちなか空間の創出		
	1 6 おでかけしたくなる街路空間の整備		短期
	1 7 歩行空間の整備・改良	継続	
	1 8 道路のバリアフリー・ユニバーサルデザインの推進	継続	
	1 9 心のバリアフリーの推進		短期
	展開施策5 交通安全対策の推進		
	2 0 生活道路のゾーン対策の実施	継続	
	2 1 交通安全施設の整備	継続	
	2 2 交通安全啓発活動の実施	継続	
	2 3 まちの安全点検の推進	継続	
2 4 交通事業者との危険箇所等の情報共有		短期	
2 5 高齢者の交通安全の推進	継続		
基本目標3 誰もが取り組める 脱炭素社会への転換	展開施策6 快適な自転車利用環境の形成		
	2 6 自転車通行空間の整備・維持	継続	
	2 7 自転車の安全利用の促進	継続	
	2 8 シェアサイクルの導入推進	継続	
基本目標3 誰もが取り組める 脱炭素社会への転換	展開施策7 公共交通の利用促進		
	2 9 公共交通の便利な使い方のPR	継続	
	3 0 公共交通のお得な運賃制度のPR		短期
	3 1 公共交通を「みんなで守り育てる」意識の醸成		短期
未来目標	展開施策8 脱炭素に向けた取り組みの推進		
	3 2 公共交通の脱炭素の推進		長期
	3 3 かしいクルマの使い方の促進		短期
未来目標	未来目標 交通の未来に向けた挑戦		
	1 新技術を活用した交通サービスの提供		長期
	2 新たなモビリティの活用		長期

継続 すでに実施しており、引き続き実施する

短期 おおむね3年以内に着手する

長期 関係機関との協議・調整を踏まえて着手する

5.3. 施策パッケージ(基本目標1)



基本目標1

誰もが使いやすい移動サービスの実現

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第5章

目標達成に向けた施策パッケージ

基本目標 1

誰もが使いやすい移動サービスの実現

展開施策1 生活を支える交通ネットワークの維持

[現況・ニーズ]

- ◇交通ネットワーク維持のため、鉄道と並ぶ骨格的な公共交通として、路線バスは欠かせない存在です。(施策1)
- ◇コミュニティバスについては、交通ネットワーク維持のほか、高齢者のお出かけ支援や沿線地域の連携強化などにもつながっています。(施策2)
- ◇「のりあい」の運行事業については、西鶴間・上草柳地域の住民の移動手段になっているほか、コミュニティ醸成をはじめとする地域づくりに寄与しています。(施策3)
- ◇タクシーは、ドア・ツー・ドアの交通サービスで、深夜など時間を選ばずに利用できる自由度が高い公共交通です。(施策4)
- ◇障がい者や介護が必要な高齢者など、一人で公共交通機関を利用することが難しい方の移動手段の一つとして、福祉有償運送事業は大きな役割を担っています。(施策5)
- ◇全国では、路線バスやコミュニティバスが運行できない地域などにおいて、住民や民間企業、NPO等が主体となって新たな移動手段を創る事例が出てきています。本市でもそうした動きを支援し、育成していく必要があります。(施策6)

展開施策2 使いやすい公共交通サービスの提供

[現況・ニーズ]

- ◇羽田空港や都心へのアクセス、京都、箱根へのお出かけに便利な東名大和バス停をもっと多くの市民に利用していただくための取り組みが必要です。(施策7)
- ◇路線バスをもっと利用しやすくするために、運賃制度のさらなる工夫が必要です。(施策8)
- ◇利用者にとってやや負担感の大きいタクシーをもっと日常的に利用しやすくするために、運賃制度をさらに工夫していく必要があります。(施策9)
- ◇バスやタクシー車両のバリアフリー化は着実に進んできましたが、さらなる推進をしていく必要があります。(施策10)

展開施策3 鉄道駅の利便性向上

[現況・ニーズ]

- ◇にぎわいや生活の拠点である鉄道駅については、機能と魅力のさらなる向上が求められています。(施策11)
- ◇誰もが安全で便利に利用できる駅施設を目指し、バリアフリー化を推進する必要があります。(施策12)
- ◇駅・駅前広場の交通結節機能については、さらなる機能向上が求められています。(施策13)
- ◇大和市を訪れた人がスムーズに移動するためには、駅やバス停での案内や誘導サインの充実が必要です。(施策14)
- ◇放置自転車は通行の妨げになるばかりでなく、子どもや高齢者、身体が不自由な人などによって事故の原因ともなります。(施策15)

展開施策1 生活を支える交通ネットワークの維持

1 路線バスネットワークの維持

事業実施主体：バス事業者

- 今後もバス事業者が主体となり、路線バスを運行し、路線バスネットワークを維持していきます。
- 持続可能なバス運行は、利用者があるからこそ成り立つものであり、利用促進にも取り組みます。



神奈川中央交通
出典 神奈川中央交通 HP



相鉄バス
出典 相鉄バス HP

展開施策1 生活を支える交通ネットワークの維持

2 コミュニティバスの運行

事業実施主体：大和市

- 6ルートのコミュニティバス（のろっと・やまとんGO）を運行し、交通ネットワークを形成しています。
- 今後も、交通ネットワークを維持していくため、コミュニティバスの運行を継続します。
- 高齢者のお出かけ支援や沿線地域の連携強化による地域経済の活性化、交通渋滞の解消など、コミュニティバス運行による様々な効果が期待されます。
- 効率的で効果的な運行に向けて、利用者のニーズ把握に基づく運行計画の見直しや、運行経費にかかる利用者負担と公負担のあり方の検証など、運営面の検討や工夫を重ねていきます。



のろっと



やまとんGO

第5章

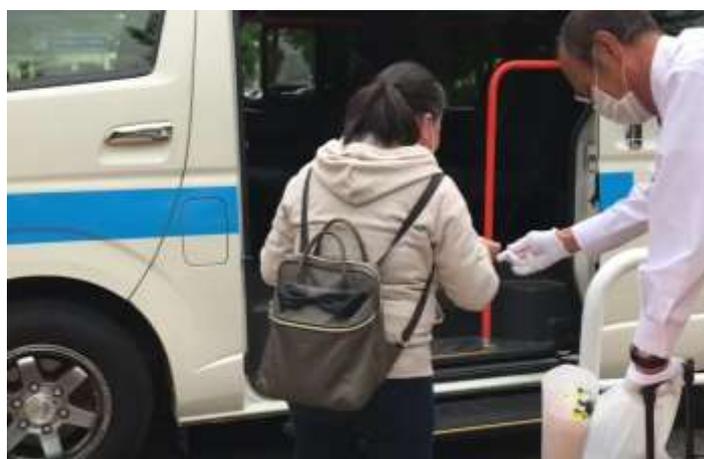
目標達成に向けた施策パッケージ

展開施策1 生活を支える交通ネットワークの維持

3 協働事業「のりあい」の実施

事業実施主体：協働事業者、大和市

- 「のりあい」は、西鶴間・上草柳地域の住民が中心となって組織する「地域と市との協働『のりあい』」によって、運行を開始した地域交通です。今後も地域と市とが協働して、事業を継続していきます。
- 「のりあい」の運行や地域と市との役割分担などについて、地域と市とで継続的に検証し、工夫や改善を重ねていきます。



提供 地域と市との協働「のりあい」

巻末の「バスマップ」にて、市域の充実したバスネットワークをご確認いただけます。



展開施策1 生活を支える交通ネットワークの維持

4 タクシーによる個別輸送事業の実施

事業実施主体：タクシー事業者

○個別輸送というタクシー特長をいかし、子育て支援タクシー、マタニティ（陣痛送迎）タクシー、UDタクシー等による高齢者や障がい者の方の移動サポートなど、利用者の個別ニーズに柔軟に対応した交通サービスを提供していきます。

〈子育てサポートの例〉

●子育てタクシー（神奈川都市交通の事例）

- ・「子育てタクシー」は、一般社団法人全国子育てタクシー協会主催の子育てタクシードライバー養成講座課程を修了したドライバーが専門に乗務する、お子さんやその保護者、また妊娠中の方にも優しいタクシーで、『登録商標』となっています。
- ・荷物が多くなりがちな乳幼児を連れた外出のサポート、保育園や学童保育所、塾の送迎、陣痛時のスムーズな送迎など、子育ての大きな味方です。

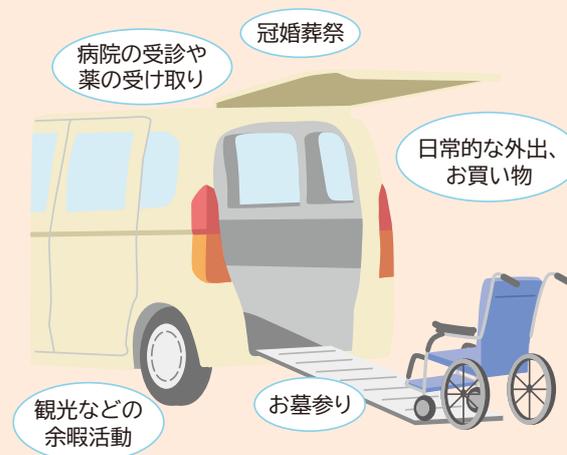


出典 神奈川都市交通 HP

〈付き添いサポートの例〉

●さぽーとタクシー（神奈中タクシーの事例）

- ・お買い物・病院・お墓参り…行くのが大変で、荷物も多いと…。普段めったに外出しない(できない)方でもタクシーで安心して気軽にお出かけいただけます。「高齢者」や「一人では外出が不安な方」のお買い物・通院・お墓参りの付き添いをいたします。乗り降りのお手伝いから、お買い物などで増えた荷物や、病院での受付手続きなどの代行もいたします。(事前予約制、メーター料金若しくは時間制運賃)



第5章

目標達成に向けた施策パッケージ

展開施策1 生活を支える交通ネットワークの維持

5 福祉有償運送事業の実施

事業実施主体：福祉有償運送団体、大和市

○実施団体により福祉有償運送事業を継続していきます。また、担い手の確保などの持続的な事業運営に向け、関係者間で協議を進めます。

〈実施団体〉

NPO 法人 たんぽぽ	所在地 南林間 1-8-11 パストラル小林ビル 201 電話 046-219-0764 URL http://npo-tanpopo.jp/
NPO 法人 大和市腎友会	所在地 下鶴間 2782-14-108 電話 046-276-7531 URL http://www.yjin.or.jp/
NPO 法人 ワーカーズ・コレクティブ ケアびーくる	所在地 つきみ野 4-5 つきみ野ビレジ B2-205 電話 046-274-8288 URL https://care-vehicle.org/

(2022年4月現在)

大和市腎友会



提供 大和市腎友会

ワーカーズ・コレクティブ ケアびーくる



提供 ワーカーズ・コレクティブ
ケアびーくる

展開施策1 生活を支える交通ネットワークの維持

6 地域主体の新たな移動手段創出

事業実施主体：市民活動団体、大和市

○住民、民間企業、NPO 等による新たな交通創出の取り組みについて、他の自治体事例も参考にしつつ、関係者で連携のうえ、支援していきます。

〈参考事例〉

●綾瀬市「綾西くるりん号」

- ・鉄道駅や中心市街地まで距離があり高齢化が進む同市綾西地区において、移動の足を確保し高齢住民の外出を支援しようと、2021年11月、住民の有志と国（国交省）により、地区内を循環するグリーンスローモビリティの運行実証実験が実施されました。
- ・時速20km未満となるよう設定された7人乗りゴルフカートタイプ車両を使い、週に3日間、3ルートで運行されています。
- ・専門の研修を受講した運転手、その運転手や利用者のサポートを行う乗務員の2名体制で運行するもので、両方とも住民が担っている点が特徴的です。



提供 綾西みんなの足事務局

●横浜市金沢区「とみおカーと」

- ・急な坂道が多く、バス停や鉄道駅までのアクセスが悪いという課題を抱える同区富岡西地区では、京浜急行電鉄、横浜国立大学、横浜市が中心になって、2018年から乗合型移送サービス「とみおカーと」実証実験が行われています。
- ・これまでの取り組みでは、グリーンスローモビリティを活用した実証実験も実施されています。



出典 とみおカーと実証実験 HP（京急電鉄）

第5章

目標達成に向けた施策パッケージ

展開施策2 使いやすい公共交通サービスの提供

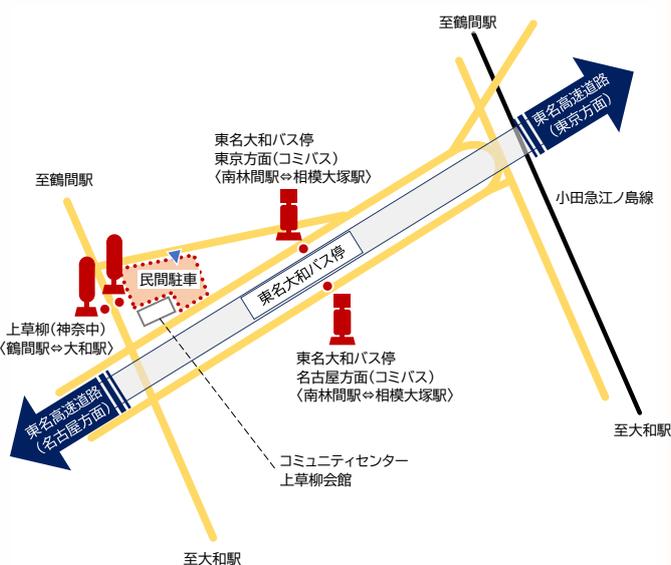
7 東名大和バス停の活用

事業実施主体：大和市、バス事業者

○東名大和バス停の利用を促進するため、効果的な周知を図ります。また、駐輪スペースなどの利用環境の改善に取り組みます。

〈利用促進に向けた環境整備〉

2014年10月 やまとんGO〔相模大塚地域ルート〕運行開始 東名大和バス停
2017年12月 民間駐車場整備



〈東名大和バス停に停車するバスの運行状況〉

●高速バス

- ・東京・新宿～京都・大阪（ジェイアールバス）
- ・東京～静岡・浜松・名古屋（東名ハイウェイバス）
- ・新宿～御殿場・箱根（小田急箱根高速バス）

●空港リムジンバス

- ・田村車庫・本厚木駅～羽田空港
（神奈川中央交通西、京浜急行バス）



展開施策2 使いやすい公共交通サービスの提供

8 利用しやすいバス運賃の導入

事業実施主体：バス事業者、大和市

○バス交通についてネットワークとしての活用を促進するため、乗り継ぎ割引運賃や定額チケット等の導入について、関係事業者が意見交換できる場をつくり、検討します。

〈乗り継ぎ割引運賃の例〉

●コミュニティバス（やまとんGO）の乗継制度

- ・降車時に運転手から「乗継券」をもらい、乗り継ぐバスの乗車時に運転手に渡すことで、追加料金がなく乗り継ぐことができます。

《乗継できるバス停》

- ・「南林間駅東口」バス停
（中央林間西側地域・相模大塚地域）
- ・「市役所」バス停（相模大塚地域・深見地域）



〈MaaS アプリを活用した定額チケットの例〉

●神奈川中央交通「バスもやり MaaS ～神奈中がちょっと本気を出してみたチケット～」

- ・小田急電鉄株式会社が運営する MaaS アプリ「EMot」で提供する定額チケットを期間限定で販売（2022年2月～4月分）。
- ・神奈川中央交通グループ路線バス全線（平日朝9時までを除く）が利用可能で、地域のお店を一定回数利用すると翌月は無料でバスが乗り放題。



出典 神奈川中央交通 HP

第5章

目標達成に向けた施策パッケージ

展開施策2 使いやすい公共交通サービスの提供

9 利用しやすいタクシー運賃の導入

事業実施主体：タクシー事業者

○より利用しやすい公共交通としていくため、事前確定運賃や一括定額運賃、相乗りタクシーなどの新制度も活用し、便利で負担の少ない新しい運賃の導入について検討します。

〈様々な運賃制度〉

●ワンコインタクシー

- ・初乗り500円の運賃設定。(1.2 kmまで)
- ・近距離なら気軽に利用できるようになりました。



出典 神奈川県タクシー協会 HP

●事前確定運賃サービス (2019年～)

- ・配車アプリを活用し、予め距離と時間、運賃が分かるサービス。より安心してタクシーを利用できるようになりました。

●一括定額運賃サービス (2020年～)

- ・複数回の利用分の運賃を一括して支払う制度。1回ずつの利用よりも割安になります。通勤など継続利用をする方にお得です。

●タクシー相乗りサービス (2021年～)

- ・配車アプリ等を通じて、目的地の近い複数の利用者を相乗りさせて走るサービス。
- ・同乗者同士で割り勘となるため、利用者にとっては利用料金を抑えられ、運転者にとっては一度に複数グループを乗せられるため、売り上げアップにつながるメリットがあります。

(利用イメージ)



【地点①～④のタクシー運賃が5,000円の場合】
Aの運賃：3,000円(5,000円×15km/25km)
Bの運賃：2,000円(5,000円×10km/25km)

出典 国土交通省 HP

展開施策2 使いやすい公共交通サービスの提供

10 バス・タクシーへのバリアフリー対応車両の導入

事業実施主体：バス・タクシー事業者

- 誰もが利用しやすいノンステップバスやUD タクシーなどの導入を推進します。
- 車両導入とともに乗降場のバリアフリー化等も進めます。
- 車いす使用者の乗降時の対応など、高齢者・障がい者等への適切なサポートを行えるよう、乗務員の接客研修等にも取り組みます。

●2025年度末までのバリアフリー化の整備目標（「移動等円滑化の促進に関する基本方針」）

ノンステップバス 約80%

UD タクシー 各都道府県における総車両数の約25%

●ノンステップバス

- ・床面を超低床構造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。



提供 相鉄バス

●UD タクシー（ユニバーサルデザインタクシー）

- ・足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい"みんなにやさしい新しいタクシー車両"。



出典 国土交通省関東運輸局 HP

第5章

目標達成に向けた施策パッケージ

展開施策3 鉄道駅の利便性向上

11 駅施設の改善や機能の高度化・多様化

事業実施主体：鉄道事業者、大和市

- 「北のまち」の地域拠点の形成を目指している中央林間地区の小田急中央林間駅において、2017年度から鉄道事業者による駅総合改善事業を実施しており、2020年11月には東口改札が新設され、今後、ホームドアの設置、生活支援施設（保育所）の整備を進めていきます。
- 駅利用者の利便性の向上やにぎわいの創出に向け、生活スタイルの多様化により需要が高まるシェアオフィスの設置や、各種シェアリングサービスの提供など、都市拠点としての機能を発揮することが期待されます。

〈小田急中央林間駅整備計画〉

《事業概要》 東側改札口の新設による東急田園都市線との新たな乗換動線の確保、ホーム拡幅によるホーム・コンコースの混雑緩和等、鉄道利用者の利便性・安全性の向上を図るとともに、地域のニーズにあった生活支援施設（保育施設）を整備することにより、駅機能の高度化を図る。

《事業期間》 2017～2024年度



〈駅での新たなサービス提供の例〉

●シェアオフィス

- ・企業や個人が利用するためのオフィス空間や設備を、シェアするという発想の貸しオフィス。



出典 ジザイ HP

●Share Buggy (シェアバギー)

- ・必要なときに好きな場所で借りて、好きなところで返せるベビーカーのシェアリングサービス。
- ・小田急線新宿駅・新百合ヶ丘駅・海老名駅で導入開始。



出典 Share Buggy HP

展開施策3 鉄道駅の利便性向上

12 駅のバリアフリーの推進

事業実施主体：鉄道事業者、大和市

- ホームドアは、視覚障がい者等のためのバリアフリー施設であるとともに、一般利用者を含めたすべての利用者の安全性の向上を図るための施設です。既に、東急つきみ野駅・中央林間駅、相鉄大和駅・相模大塚駅では設置されており、今後、小田急中央林間駅・大和駅において整備を進めます。
- 駅ホームと車両との段差の解消、ストレッチャー対応のエレベーターの設置など、駅のさらなるバリアフリーを推進します。

〈大和市内での各駅ホームドア整備状況〉

《実績》

- 2018年度 東急つきみ野駅
- 2019年度 東急中央林間駅
- 2020年度 相鉄大和駅
- 2021年度 相鉄相模大塚駅

《予定》

- 2023年度 小田急大和駅（1、2番線）
- 2024年度 小田急大和駅（3、4番線）
- 小田急中央林間駅



ホームドアの整備（相鉄相模大塚駅）

〈車いす使用者が単独乗降可能なプラットホームの整備推進〉

・2019年に公共交通機関のバリアフリー整備ガイドラインの改正が行われ、鉄道における車いす使用者が単独で乗降が可能なプラットホームと車両乗降口の段差・隙間について記載されました。



（大阪市高速電気軌道の例）

〔取組例：大阪市高速電気軌道千日前線、東京地下鉄丸ノ内線、東京都交通局三田線 等〕



東京地下鉄丸ノ内線の例

東京都交通局三田線の例

出典 国土交通省 HP

第5章

目標達成に向けた施策パッケージ

展開施策3 鉄道駅の利便性向上

13 駅・駅前広場等の交通結節機能の改善・強化

事業実施主体：鉄道・バス・タクシー事業者、大和市

- 駅や駅前広場等の交通結節点としての機能を高めるため、電車・路線バス・コミュニティバス・タクシーの各交通機関の乗り継ぎ、待合い、乗降等の利用環境改善に取り組みます。
- また、UD タクシー等の活用促進に向け、車いす使用者等が利用しやすい乗降施設の整備などの乗降環境の改善について検討します。
- 県道45号（丸子中山茅ヶ崎）の4車線化拡幅事業の進捗に合わせ、桜ヶ丘駅や駅前広場を含む周辺整備に向けた取り組みを進めていきます。

〈参考事例〉



連続して設置されたバスシェルター
(高座渋谷駅西口)



段差のないタクシー乗り場
(大和駅西口)



駅前広場整備事例(本厚木駅南口)
出典 厚木市 HP



バス停と駅入口が近接しているバス停
(本厚木駅南口)

展開施策3 鉄道駅の利便性向上

14 案内・誘導サインの分かりやすさ向上

事業実施主体：鉄道・バス・タクシー事業者、大和市

○来訪者が目的地までスムーズに移動できるように、鉄道・バス・タクシー事業者との連携を図りながら、駅周辺や公共施設周辺における案内・誘導サインの充実を図ります。

〈参考事例〉



案内サイン・周辺地図設置例（厚木市）



カラーバリアフリーに配慮した案内板例
（小田急鶴間駅東口付近）



デジタルサイネージによる周辺案内図の例（世田谷区）

第5章

目標達成に向けた施策パッケージ

展開施策3 鉄道駅の利便性向上

15 放置自転車対策の推進

事業実施主体：大和市、鉄道事業者、民間企業等

- 駅前の放置自転車については年々減少してきていますが、買い物客等の一時的な自転車放置は引き続き課題となっているため、駅前の適正な駐輪に向けた指導・警告・移動等の対策を継続的に実施していきます。
- 適正な駐輪に向けて、駐輪環境改善等について鉄道事業者と連携を図るとともに、既存駐輪場や駐輪場シェアサービス（みんちゅう）などの利用を促進します。

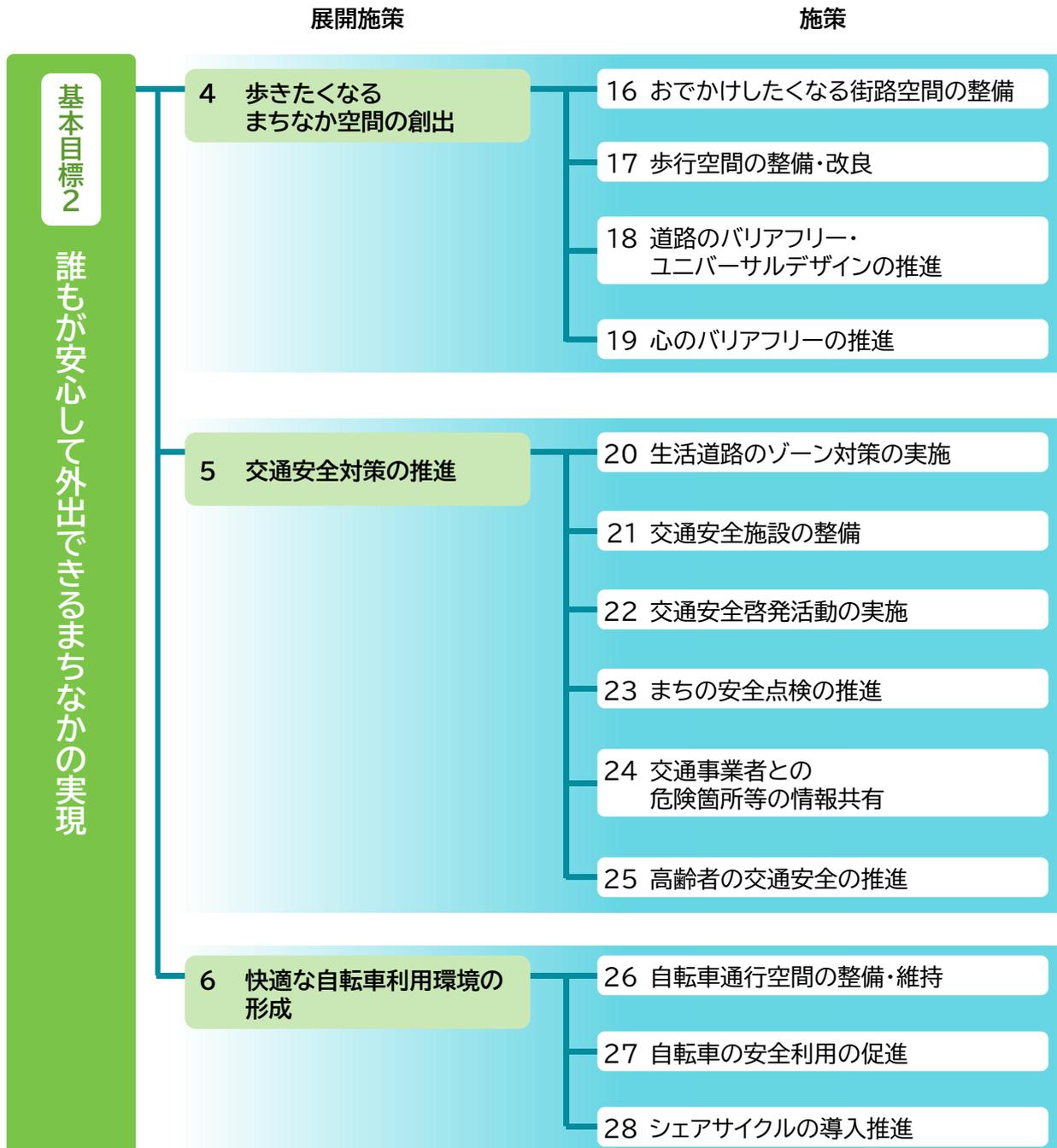
〈駐輪場シェアサービス みんちゅう～「スペースを貸したい人」と「駐輪したい人」をマッチング～〉

- ・「みんちゅう」はスマートフォンアプリを通して、空いている土地・スペースを誰でも貸し出すことができ、誰でも借りることのできる駐輪場のシェアサービスです。市とアイキューソフィア株式会社が連携して運用しています。
- ・利用者は必要事項を入力し、みんちゅうサービス内で決済することで、場所を借りることが可能になります。
- ・駐輪場オーナーは貸出日や料金等を設定することで、貸し出しを開始することができます。



敷地内の空きスペースを利用した
みんちゅうの例

5.4. 施策パッケージ(基本目標2)



第5章

目標達成に向けた施策パッケージ

基本目標 2

誰もが安心して外出できるまちなかの実現

展開施策4 歩きたくなるまちなか空間の創出

〔現況・ニーズ〕

- ◇高齢者人口が増加する中、「自宅から駅まで歩いて出かけるとき、まちなかに座って休める場所が欲しい」といった高齢者の声があります。(施策16)
- ◇歩行者や車いす使用者等が安全に移動できるように、歩道整備の着実な推進が必要です。(施策17)
- ◇高齢者、障がい者、子育て世代等を含めたすべての人が、スムーズに移動できる道路環境を整えていく必要があります。(施策18)
- ◇施設整備（ハード面のバリアフリー）だけではなく、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合う「心のバリアフリー」が求められています。(施策19)

展開施策5 交通安全対策の推進

〔現況・ニーズ〕

- ◇生活道路における歩行者の安全確保のため、ゾーン30、キッズゾーン指定による面的な安全対策に取り組んでいます。(施策20)
- ◇面的な安全対策とともに、歩行者を守る物理的、視覚的安全対策を進め、より安全な道路環境としていくことが求められています。(施策21)
- ◇交通ルール違反などドライバーや歩行者の危険な行動は交通事故の原因となります。幼児から成年、高齢者まで幅広く交通安全教育を行い、交通ルール・マナーを守る意識を習慣づけることが大切です。(施策22)
- ◇道路の整備や安全対策とともに、地域住民と安全点検を行い、地域全体で交通安全に取り組んでいくことが必要です。(施策23)
- ◇自動車運転者の視点から点検することで、より効果的な交通事故防止の取り組みを進めることが期待できます。(施策24)
- ◇高齢者が、歩行や自転車利用、自動車運転などそれぞれの場面で安全な交通行動を実践できるようサポートしていく必要があります。(施策25)

展開施策6 快適な自転車利用環境の形成

〔現況・ニーズ〕

- ◇安心して走行できる自転車通行空間のネットワーク形成に向け、自転車が安全に通行できる空間の整備が求められています。(施策26)
- ◇自転車事故の原因として、交通安全に関する基本ルールが守られていないものも多いことから、自転車を利用し始める子どもから高齢者まで、交通安全教育や啓発が必要です。(施策27)
- ◇公共交通の利便性向上や健康増進、環境負荷の軽減、放置自転車削減などを目的にシェアサイクルの活用が求められています。(施策28)

展開施策4 歩きたくなるまちなか空間の創出

16 おでかけしたくなる街路空間の整備

事業実施主体：大和市、民間企業等、道路管理者（国県道）

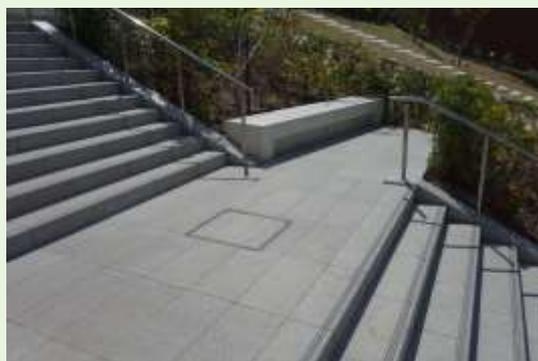
- 子どもから高齢者まで誰もが、気軽におでかけできて、無理なく移動できるまちなか空間を目指します。
- 道路や公園等の公共空間について、ベンチの設置など休憩したり、おしゃべりしながら快適に過ごせる場所を創出していきます。
- また、沿道の企業や店舗、住宅などの協力を得ながら歩行者のための小さな休憩場所づくりを進めていくため、地域とともに取り組んでいく仕組みについて検討を進めます。

〈歩行をサポートする街路空間の整備例〉

●坂道に整備されたベンチ（大和市内）



●階段の途中に整備されたベンチ（町田市）



〈地域とともにベンチ設置に取り組む事業の例〉

●ベンチ設置に対する補助制度（世田谷区）

- ・健康に暮らし続けられるまちの環境を作っていくため、商店、商店街、社会福祉法人等が沿道に設置するベンチの費用を補助。
*上限額 10万円（1台あたり上限 3.5万円）



出典 世田谷区 HP

●とほ活ベンチプロジェクト（富山市）



出典 富山市 HP

第5章

目標達成に向けた施策パッケージ

〈道路政策の動向〉

●道路政策ビジョン

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

- ・道路政策を通じて実現を目指す 2040年の日本社会の姿と政策の方向性を提案するビジョンであり、道路の役割や景色を変えていくきっかけとなることが期待されています。また、移動の効率性、安全性、環境性、快適性等を極限まで高める「進化」と、人々の「幸せ」のための滞在し交流できる空間への「回帰」が提案されています。



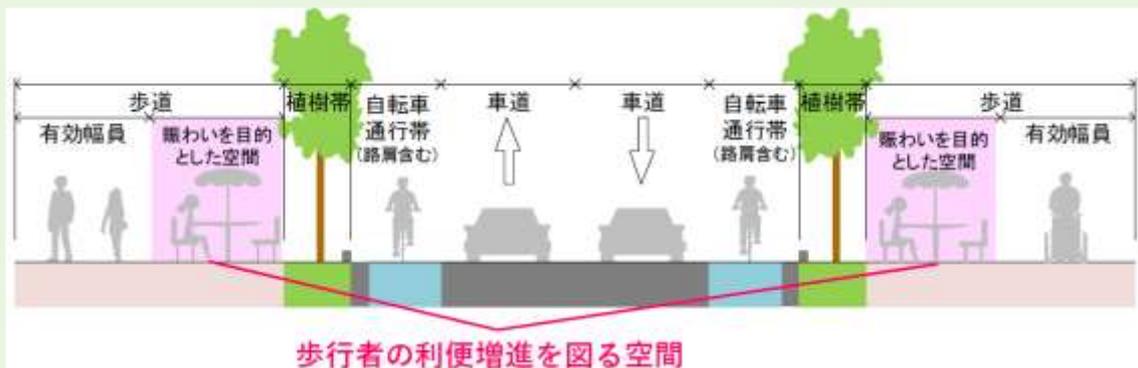
出典 国土交通省 HP

《基本的な考え方》

- 「SDGs」や「Society5.0」は「人間中心の社会」の実現を目標
⇒道路政策の原点は「人々の幸せの実現」
- 移動の効率性、安全性、環境負荷等の社会的課題
⇒デジタル技術をフル活用して道路を「進化」させ課題解決
- 道路は古来、子供が遊び、井戸端会議を行う等の人々の交流の場
⇒道路にコミュニケーション空間としての機能を「回帰」

●歩行者のための道路空間活用制度の創設「歩行者利便増進道路(ほこみち)」

- ・「道路空間を街の活性化に活用したい」「歩道にカフェやベンチを置いてゆっくり滞在できる空間にしたい」など、道路への新しいニーズが高まっています。
- ・このような道路空間の構築を行いやすくするため、「歩行者利便増進道路」(通称：ほこみち)制度が創設されました。



出典 国土交通省 HP

《特徴(メリット)》

- ・道路管理者が歩道の中に、「歩行者の利便増進を図る空間」を定めることができます。
- ・特例区域を定めることで、道路占用許可が柔軟に認められ、道路空間を活用する者(占有者)を公募により選定することが可能となります(最長20年の占用が可能)。

展開施策4 歩きたくなるまちなか空間の創出

17 歩行空間の整備・改良

事業実施主体：大和市、道路管理者（国県道）

- 幹線道路等の整備や拡幅、交差点等の改良、公共施設整備を行う際には、引き続き歩行空間の創出に向けた取り組みを進めていきます。
- 国道や県道における歩行空間の整備・改良については、国や県と連携しながら進めていきます。
- 民間の大規模開発事業が行われる際には、歩道状空地等の歩行空間の整備を求めています。

〈歩行空間の整備例〉

●都市計画道路整備



●歩道状空地（公共施設整備による）



●歩道状空地（民間開発による）



第5章

目標達成に向けた施策パッケージ

展開施策4 歩きたくなるまちなか空間の創出

18 道路のバリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

事業実施主体：大和市、道路管理者（国県道）

- 駅を中心とした病院や福祉施設、公共施設等を結ぶ道路（特定道路）について、計画的にバリアフリー化を進めていきます。
- 経年による路面の劣化などは、高齢者等にとって転倒リスクとなることから、きめ細やかな修繕等を行っていきます。
- ベビーカーを利用した歩きやすさ向上や、電動車いすや大型のハンドル型電動車いす（シニアカー）などの多様化する高齢者・障がい者のモビリティへの対応などについて、検討を進めます。

〈歩行空間のユニバーサルデザイン化対策の例〉



出典 国土交通省 HP

〈バリアフリー法に基づく特定道路（市内6地区）〉

- ・中央林間駅周辺地区
- ・南林間駅周辺地区
- ・鶴間駅周辺地区
- ・大和駅周辺地区
- ・桜ヶ丘駅周辺地区
- ・高座渋谷駅周辺地区

【特定道路】

生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、多数の高齢者、障がい者等の移動が通常徒歩で行われる道路（国土交通大臣が指定）で、道路の新設又は改築を行う際に道路の移動等円滑化基準又は地方公共団体の条例への適合義務が生じるもの。

展開施策4 歩きたくなるまちなか空間の創出

19 心のバリアフリーの推進

事業実施主体：鉄道・バス・タクシー事業者、大和市、道路管理者（国県道）

- 心のバリアフリーの啓発・広報活動を推進します。
- 障がい者や高齢者等の移動の困難さを擬似体験するとともに、サポートの方法などについて学ぶバリアフリー教室を開催します。

〈心のバリアフリー〉

- ・「心のバリアフリー」とは、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことです



出典 国土交通省関東運輸局 HP
 『「こころのバリアフリー」ガイドブック』

〈大和市職員向け研修の実施例〉

●ユニバーサルデザイン庁内研修

- ・ユニバーサルデザインやユニバーサルサービスについて学び、職員として意識や知識の向上を図り日頃の業務に役立てることを目的として、2013年度から毎年研修を実施しています。



〈交通事業者での職員向け研修の実施例〉

●ユニバーサルエスコートマナー講習
 (タクシードライバー受講)

提供 神奈中タクシー

●視覚障害者ご案内セミナー

(鉄道事業者向け)



出典 日本盲導犬協会 HP

第5章

目標達成に向けた施策パッケージ

展開施策5 交通安全対策の推進

20 生活道路のゾーン対策の実施

事業実施主体：大和市、交通管理者、市民

- ゾーン 30、キッズゾーン指定区域においては、通り抜け通行や速度の抑制、運転者への注意喚起などを図るため、路面標示によるゾーン入口の明示やイメージ狭さく、イメージハンプなどの視覚的対策等を行います。
- また、ゾーン 30 等のさらなる指定について、地元自治会や交通管理者との連携を図りながら検討します。

〈ゾーン指定〉

●ゾーン30

- ・生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つ。区域（ゾーン）を定めて時速 30km の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑制します。



●キッズゾーン

- ・保育所等が行う散歩等の園外活動の安全を確保するために、車両の運転者に対して注意を喚起することを目的として指定した道路の区域。



〈視覚的対策の例〉



イメージ狭さく



カラー舗装



イメージハンプ

展開施策5 交通安全対策の推進

21 交通安全施設の整備

事業実施主体：大和市、道路管理者（国県道）、市民

- 車両が路外へ飛び出しや歩行者と接触する事故等を防止するため、ガードレール等車両用防護柵や、耐衝突型車止めなどの交通安全施設の整備を進めます。
- 幅員が狭く歩道のない道路については、ドライバーに注意を促すためグリーンライン等の路面表示を行います。
- 優先的に対応・整備すべき箇所について、交通管理者や道路管理者と協議して決定していきます。

〈安全施設整備の例〉



耐衝突型車止め*



グリーンライン*



横断防止柵

*耐衝突型車止め……従来の車止めよりも、車両が衝突した際の耐衝撃性能と強度を向上させた車止め（ポラード）で、同時に衝撃吸収性能も向上させています。

*グリーンライン……道路の路肩部分に緑色の路面標示を行うことで車道と路肩（歩行者空間）の境界を強調し、ドライバーへの注意を促すもので、通学路をはじめ生活道路で整備を進めています。

第5章

目標達成に向けた施策パッケージ

展開施策5 交通安全対策の推進

22 交通安全啓発活動の実施

事業実施主体：大和市、交通管理者

- 各種交通安全教室を継続的に開催します。
- 「大和市歩きスマホの防止に関する条例」による歩きスマホに起因する交通事故防止対策を推進します。
- 大和市交通安全対策協議会の活動を通じた交通安全の啓発を進めます。

〈本市で開催している交通安全教室等〉



自転車乗り方教室



ダミー人形衝突実験と巻き込み事故実験



道路の歩き方教室



交通安全映画会



旗振り指導

展開施策5 交通安全対策の推進

23 まちの安全点検の推進

事業実施主体：大和市、市民

- 通学路については、学校関係者を中心に通学路交通安全プログラムに沿った安全点検を行い、必要に応じて関係機関への改善要望を行っていきます。
- まちぐるみ安全点検では、ゾーン30の効果の点検・検証を行うなど、地域の方々と共に交通安全や防犯対策が必要と思われる箇所の抽出、改善策の検討を行っていきます。点検結果については、地域住民の交通安全・防犯に対する関心を高めるため公表します。

〈大和市通学路交通安全プログラム（大和市学校教育課）〉

- ・学校、PTA、警察、道路管理者などの関係機関と相互に連携し、通学路の安全確保を円滑に進めるために2018年3月に策定されたものです。

《構成》

- ・大和市教育委員会、市立小学校長会代表、道路管理者（国、県、市）、交通管理者（大和警察署）

〈まちぐるみ安全点検（大和市道路安全対策課）〉

- ・まちぐるみ安全点検は、地域の方々と共に、交通安全と防犯の観点から点検等を行うことで、安全で暮らしやすい街づくりを目指すものです。
- ・当該事業は、2010年度から、自治会等のご協力を頂き、小学校区、事故多発区域やゾーン30指定区域を対象に実施しています。

《構成》

- ・対象地域の自治会、市、大和警察署

《実施実績》

- 2019年度 下鶴間区域(ゾーン30隣接地区)
- 2020年度 大和南1丁目区域(ゾーン30指定区域)
- 2021年度 中央6丁目区域(ゾーン30指定区域)



まちぐるみ安全点検（話し合いの様子）



まちぐるみ安全点検（発表の様子）

第5章

目標達成に向けた施策パッケージ

展開施策5 交通安全対策の推進

24 交通事業者との危険箇所等の情報共有

事業実施主体：大和市、バス・タクシー事業者、交通管理者

○日頃からバス・タクシー等を運行している事業者と連携して、ドライバーの感じる「ヒヤリ・ハット」事例など交通危険箇所についての情報共有の機会を設けます。

○危険箇所等の情報を効率的に共有し、分かりやすく情報提供する方法について、検討します。

〈危険箇所等の情報提供の例〉

●公開型地図情報サービス（大和市 HP）による「交通事故多発箇所」の情報提供



展開施策5 交通安全対策の推進

25 高齢者の交通安全の推進

事業実施主体：大和市、交通管理者

- 高齢者の交通安全意識の向上を図るため、各種交通安全教室の開催など交通安全啓発活動を推進します。
- 高齢ドライバーに自身の運転における弱点等を理解してもらい、安全な運転の実践を促進するため、シルバー・ドライブ・チェックの取り組みを継続していきます。
- 運転免許証の自主返納制度の活用促進を図るため周知を行います。あわせて、高齢者運転免許自主返納サポートの取り組みを周知します。

〈シルバー・ドライブ・チェック（大和市道路安全対策課）〉

- ・大和市では、2017年4月から高齢ドライバーの交通事故対策として、自動車の運転を映像などで記録するドライブレコーダーを活用した安全運転診断を実施しています。

《内容》

- ①ドライブレコーダーの貸出しを受け、普段運転している車に取り付けます。
- ②10日間程度運転し、ドライブレコーダーを返却します。
- ③後日、市の交通安全教育員が運転者本人（家族の同伴可）と一緒に映像を見ながら、安全運転のポイントなどをアドバイスします。



〈運転免許証の自主返納制度（神奈川県警察）〉

- ・運転免許が不要になった方、運転に不安を感じるようになった高齢ドライバーの方が、自主的に運転免許証の全部または一部を返納することができる制度です。
- ・自主返納の後は「運転経歴証明書」の交付が受けられ、運転免許証に代わる公的な本人確認書類として、永年、利用することができます。



出典 神奈川県警察 HP

〈神奈川県高齢者運転免許自主返納サポート協議会〉

- ・運転免許証を自主的に返納し、運転経歴証明書の交付を受けた方が、同サポート協議会の加盟企業等に運転経歴証明書を提示することで、さまざまな特典を受けることができます。
- ・このマークのシールの貼ってある店舗・施設で運転経歴証明書を提示すると、商品や入場料の割引・自宅への配送料無料などの各種サービスが受けられます。同サポート協議会のホームページからは、特典を検索することができます。(http://menkyohenno.com/)



出典 神奈川県警察 HP

第5章

目標達成に向けた施策パッケージ

展開施策6 快適な自転車利用環境の形成

26 自転車通行空間の整備・維持

事業実施主体：大和市、道路管理者（国県道）

- 整備済みの自転車通行帯等について適切に維持管理していくとともに、自転車通行空間の充実に向けた検討を行っていきます。
- 気軽にサイクリングを楽しめる環境づくりに向けて、境川サイクリングコースなどの活用の促進やサイクルラック・ベンチ等休憩施設の設置などの取り組みについて検討を行っていきます。

〈自転車通行空間の整備例〉



〈境川サイクリングコース（県道451号（藤沢大和自転車道））〉



展開施策6 快適な自転車利用環境の形成

27 自転車の安全利用の促進

事業実施主体：大和市、交通管理者

- 交通安全教育を実施するため、自転車安全利用講習会を開催します。これに合わせてTSマーク取得や幼児・児童用ヘルメット購入の費用を助成します。
- 小学5年生から中学3年生までの児童・生徒を対象として交通安全教育を実施し、自転車保険付き自転車運転免許証を交付する事業を継続します。
- 警察の取り組みとして、危険な行為を繰り返した自転車運転者に対し、ルール遵守の必要性や受講者自らの運転行動を気づかせることを目的とした講習を命じる仕組み（自転車運転者講習制度）を継続していきます。

〈自転車安全利用講習会（大和市道路安全対策課）〉

- ・本市では、自転車の交通ルールとマナーを学んでいただくために、自転車安全利用講習会を実施しています。
- ・参加特典として、「自転車安全運転認定証」と「助成申込書」を交付し、TSマーク取得や幼児・児童用ヘルメット購入の費用を助成しています。
- ・TSマークとは、道路交通法に定められた大きさ、構造、性能等の基準に適合した安全な普通自転車であることのしるしです。

〈自転車保険付き自転車運転免許証の交付（大和市道路安全対策課）〉

- ・本市では、市立学校に在籍している小学5年生から中学3年生までの児童・生徒に保険付き「自転車運転免許証」を交付しています。交通安全教育を受けた児童などを一括して保険加入者とするのは、全国初の取り組みです。



〈自転車運転者講習制度（神奈川県警察）〉

- ・自転車の運転による交通の危険を防止するための講習。自転車の交通ルール遵守を徹底するため、自転車の運転に関し一定の違反行為(危険行為)を3年以内に2回以上行った者に対し、都道府県公安委員会が講習の受講を命ずるものです。

第5章

目標達成に向けた施策パッケージ

展開施策6 快適な自転車利用環境の形成

28 シェアサイクルの導入推進

事業実施主体：大和市、民間企業等

- シェアサイクル事業者と連携しながら利用促進を図るとともに、有効性や課題を検証し、シェアサイクルの本格導入について検討します。
- 利用者の利便性向上に向け、駅周辺での新たなサイクルポートの設置などについて検討します。

〈シェアサイクルの実証実験〉

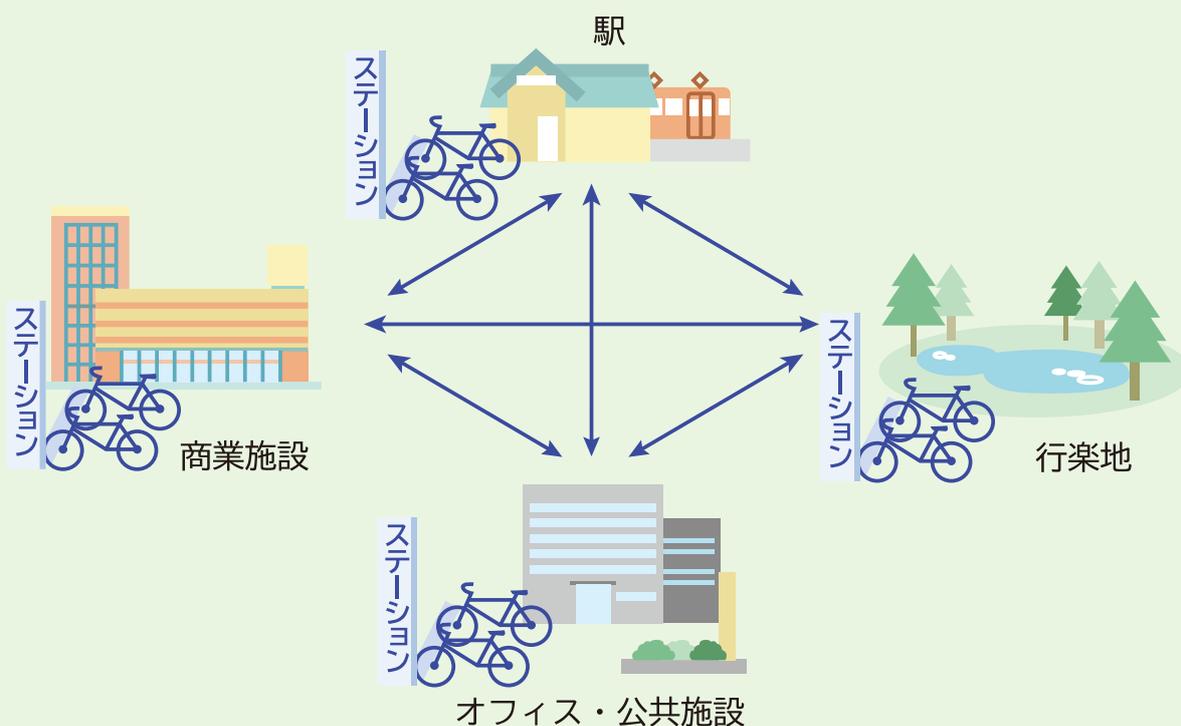
- ・シェアサイクル事業者（ecobike 株式会社）と大和市が協定を締結し、シェアサイクルの実証実験を実施しています。

《概要》

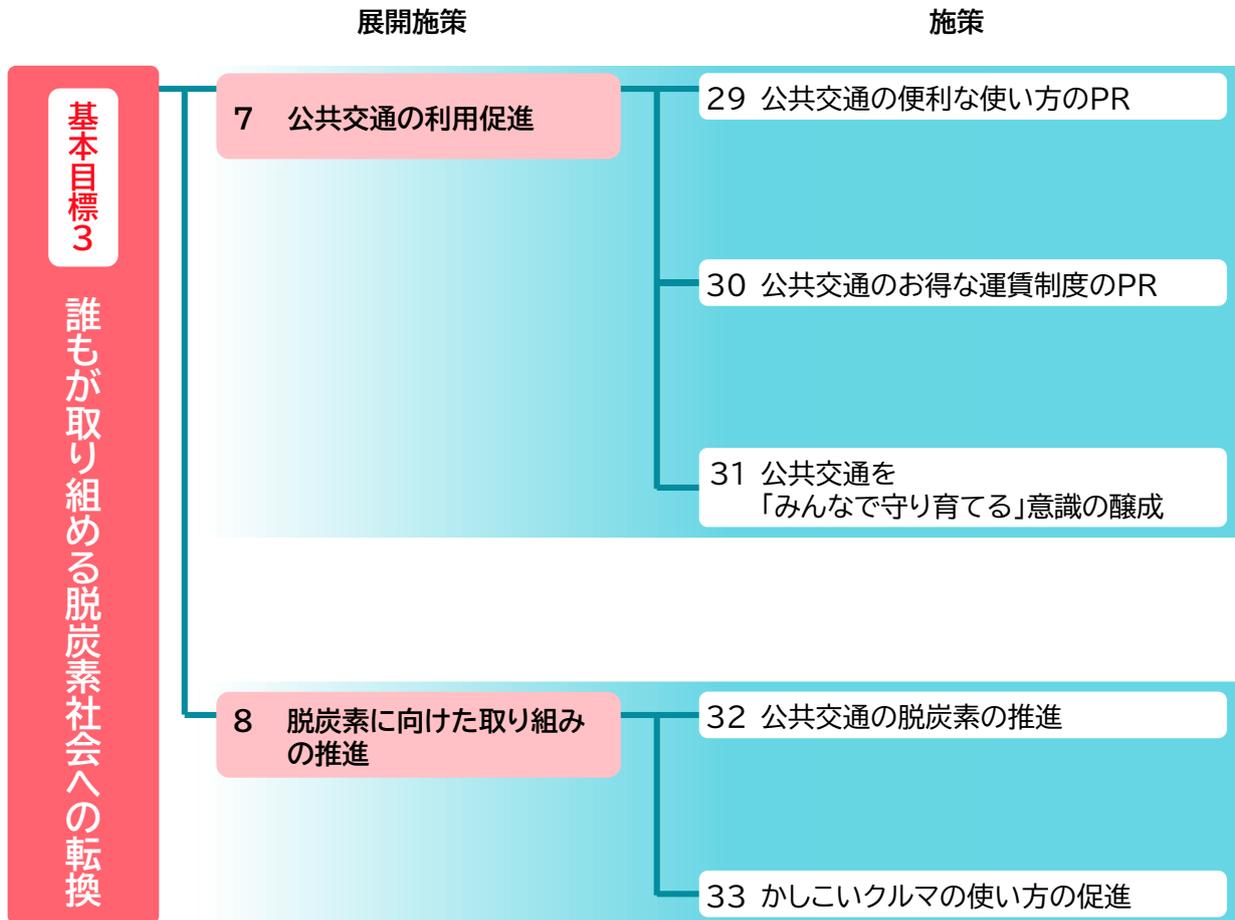
- ・誰でも好きなタイミングで、好きな時間に自転車を利用できるサービスです。
- ・各所に配置しているすべての「自転車ステーション」で、自転車の貸出と返却を行うことができます。

《実施区域》

- ・東名高速道路より北側の区域（つきみ野・中央林間・南林間・鶴間・相模大塚エリア）
- ・市内14箇所のサイクルポート（ステーション）



5.5. 施策パッケージ(基本目標3)



第5章

目標達成に向けた施策パッケージ

基本目標 3

誰もが取り組める脱炭素社会への転換

展開施策7 公共交通の利用促進

〔現況・ニーズ〕

- ◇日頃から利用していない人にとって、バスなどの公共交通は「乗り方が分からない」、「経路が分からない」などの不安があります。こうした市民に公共交通をより活用してもらうためには、きめ細やかな情報提供が必要です。(施策29)
- ◇鉄道やバス事業者等が企画するお得なきっぷや運賃制度をより活用してもらうための周知が必要です。(施策30)
- ◇公共交通において担い手不足が深刻になってきており、全国的には「公共交通は走っているのが当たり前」という状況ではなくなってきています。市域の公共交通についても、どう守り育てていくかを利用者・地域住民の目線から考えていかななくてはなりません。(施策31)

展開施策8 脱炭素に向けた取り組みの推進

〔現況・ニーズ〕

- ◇2050年のカーボンニュートラル実現に向けた取り組みが加速する中、我が国におけるCO₂排出量の約2割を占める運輸部門における地球温暖化対策は喫緊の課題です。(施策32)
- ◇クルマは便利な乗り物ですが、その利用によって、環境への負荷や交通事故、道路交通混雑などの問題も生じます。自動車利用の影響に、一人ひとりが気づき、自らの行動を少しずつ変えていく「小さな実践」が求められています。(施策33)

展開施策7 公共交通の利用促進

29 公共交通の便利な使い方のPR

事業実施主体：鉄道・バス・タクシー事業者、民間企業等、大和市

- バスマップ配布やポータルサイト活用を通じて、公共交通機関やその利用方法等を周知します。
- 交通アプリやバス位置情報サービスなどを利用した公共交通の便利な使い方を周知します。

〈各交通事業者の交通アプリの例〉

●小田急アプリ

- ・小田急電鉄が公式に提供するスマートフォン向けアプリ。リアルタイム運行情報やリアルタイム列車走行位置情報などを提供しています。



出典 小田急電鉄 HP

●相鉄線アプリ

- ・相模鉄道が公式に提供するスマートフォン向けアプリ。遅延情報や列車走行位置、各駅の発車情報や混雑度情報などを提供しています。



出典 相模鉄道 HP

〈公共交通ポータルサイトの例〉

●八戸公共交通ポータルサイト



出典 八戸公共交通ポータルサイト HP

- ・地域の公共交通に関するポータルサイトを用意することで、運行会社や交通モードの違いに関わらず様々な交通手段の情報にアクセスすることができ、より効率的に活用できる環境を整えることができます。
- ・ポータルサイトとは、様々な情報への「玄関」・「入り口」(Portal・ポータル)となるWebサイトのことです。

第5章

目標達成に向けた施策パッケージ

展開施策7 公共交通の利用促進

30 公共交通のお得な運賃制度のPR

事業実施主体：鉄道・バス・タクシー事業者、大和市

- 公共交通の利用促進を図るため、鉄道・バス・タクシー事業者が企画するお得なきっぷや運賃制度の周知を図ります。
- 国内では、鉄道事業者を中心に、スマートフォンなどの情報通信技術（ICT）を使い、ルート検索から予約、支払いまでワンストップでユーザーに提供することを目的とした「MaaS アプリ」を提供する取り組みも進められており、今後の活用が期待されます。

〈金額式定期券〉

- ・従来の区間式定期券と異なり、定期券の設定運賃（10円単位）以内の区間であれば、路線バスのどの区間でも利用できる定期券です。
- ・神奈川中央交通では「金額式IC定期券」、相鉄バスでは「IC トクトクていき」・「トクトクていき」として提供しています。

●神奈川中央交通（金額式IC定期券）の例

- ・定期券の設定運賃（10円単位）以内の区間であれば、同社の路線バス（一部を除く）のどの区間でも利用可能。
- ・設定運賃を超えて乗車した場合は、IC運賃との差額のみで支払いで乗車できるほか、鉄道とバスの定期券を1枚のICカードにまとめることができます。



〈高齢者用のお得なバス乗車券〉

- ・神奈川中央交通と相鉄バスでは、高齢者の方が利用できるお得な乗車券をそれぞれ用意しています。降車時に提示することで一般路線バスを1乗車100円で利用することができます。
- ・神奈川中央交通では「かなちゃん手形」（69歳以上の方）、相鉄バスでは「ほほえみ会員証」（65歳以上の方）として提供しています。



出典 相鉄グループHP

展開施策7 公共交通の利用促進

31 公共交通を「みんなで守り、育てる」意識の醸成

事業実施主体：鉄道・バス・タクシー事業者、大和市

- 「みんなで守り育てる」意識の醸成を図るため、公共交通の社会的必要性や、乗務員不足などの交通産業の現状を知る・学ぶ機会を提供します。
- 小中学生を対象とするバスの乗り方教室の開催など、交通のあり方や1人ひとりの交通行動について学ぶ機会を設けます。

〈地域公共交通に関する情報発信の例〉

- ・小山市では、コミュニティバス「おーバス」の路線図や時刻表をのせた生活情報タブロイド紙「Bloom!」を3号編成で発行。毎号を市内全戸（5.3万世帯）に配布しています。
- ・バスを使ったライフスタイルの提案を念頭においた編集で、紙媒体のみならず市HPやSNS上でも記事内容を発信し、多世代にアプローチしています。



出典 小山市HP

〈バスの乗り方教室の例〉

- ・乗車マナーを含めた利用の仕方について実際の路線バスを活用して体験してもらうほか、営業所の見学などを通じてバスに親しみを持ってもらうなどの取り組みが行われています。



提供 相鉄バス

第5章

目標達成に向けた施策パッケージ

展開施策8 脱炭素に向けた取り組みの推進

32 公共交通の脱炭素の推進

事業実施主体：バス・タクシー事業者、大和市

○交通産業においては電動車（電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車）の導入が期待されており、今後導入に向けた検討を進めます。

〈電動車の導入例〉

●コミュニティバスへの電気車両の導入



出典 東京都港区 HP

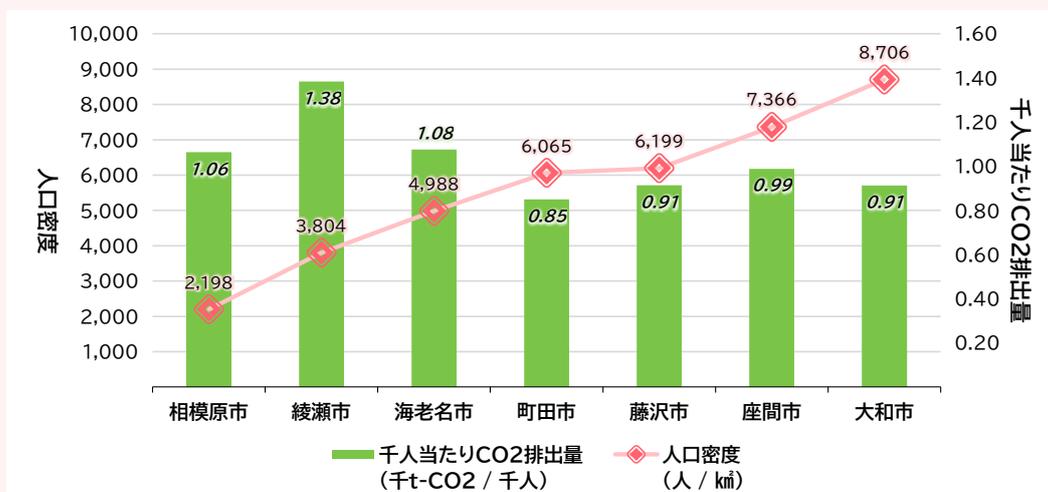
●タクシーへの電気車両の導入



出典 神奈川県タクシー協会 HP

〈人口密度とCO₂排出量の関係について〉

- ・人口密度と都市構造と1人当たり年間二酸化炭素排出量には相関関係があり、高密度の都市の方が二酸化炭素排出量は少なくなるといわれています。
- ・本市と隣接市について、人口密度と1人当たり年間二酸化炭素排出量（運輸部門のうち自動車）の関係をみると、人口密度が低い市は二酸化炭素排出量が多く、本市を含む人口密度が高い市では排出量が少なくなっていることが分かります。
- ・駅を中心とするコンパクトな都市構造は二酸化炭素排出量の抑制に寄与していると考えられ、この特長を生かした脱炭素の取り組みをさらに進めていくことが必要です。



出典 自治体排出量カルテ（環境省）に基づき作成

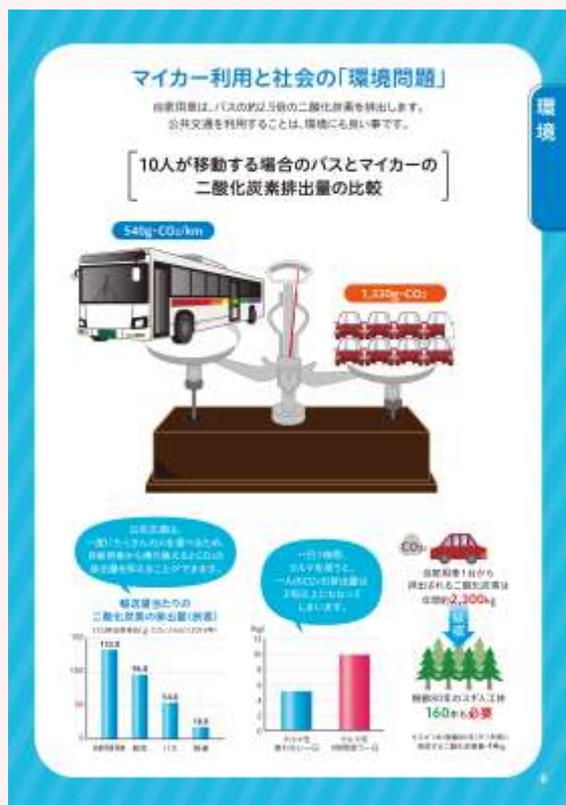
展開施策8 脱炭素に向けた取り組みの推進

33 かしこいクルマの使い方の促進

事業実施主体：大和市、民間企業等

- 公共交通機関の積極的な利用や、短距離では自転車や徒歩で移動するなど、車の利用を減らす工夫について普及啓発していきます。
- エコドライブ、電動車の選択、カーシェアリング等のより環境負荷の低い車の使い方を普及啓発していきます。

〈「かしこいクルマの使い方」の啓発例〉



出典 うるま市 HP

5.6. 未来目標(交通の未来に向けた挑戦)

未来目標 1 新技術を活用した交通サービスの提供

事業実施主体：鉄道・バス・タクシー事業者、市民活動団体、民間企業等、大和市

- 情報通信技術（ICT）を活用してすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念として「MaaS」が注目されています。
- 複数の交通手段による移動について、ルート検索、予約、支払いをワンストップでユーザーに提供することで、利便性が向上し、交通需要の増加、さらに移動に伴うレジャーや飲食など新たなサービス需要の掘り起こしなどの効果があるものと期待されています。
- 「MaaS」の展開に際しては、交通事業者間での運行・運賃等の情報連携、予約や決済手段の統合などが必要となるため、関係者間の継続的な協議やより一層の連携が必要です。



〈MaaS（マース）について〉

出典 政府広報オンライン HP

1.MaaS（マース）って何？

情報通信技術（ICT）の発達を背景に生まれた次世代の移動サービス

「MaaS (Mobility as a Service)」とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。

従来の交通サービスの利用方法では、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様々な交通サービスから、どれを使うのかを選び、それぞれの交通機関ごとに個別に予約をしたり、料金を支払ったりします。



一方、MaaSによるサービスでは、スマートフォンのアプリを立ち上げれば、出発地から目的地までの交通手段の検索から予約・支払いまでができ、さらには、観光案内、飲食店やホテルの予約・支払い、または病院や行政サービスなどの予約・支払いも一括して行うことが可能となります。

MaaSは、私たちの暮らしを大きく変える可能性があります。MaaSが生まれたフィンランド・ヘルシンキでは、アプリユーザーのマイカーの使用率が減り、公共交通機関の利用が伸びました。



2. MaaSが解決する課題とは？

地方都市での交通手段の維持や都市部での渋滞解消

MaaSが普及すると、交通手段の選択肢が拡大し、マイカーを持たなくても気軽に便利に移動できる環境が整備されます。加えて、地方部や都市部では、次のような課題の解決も期待されます。

■地方における交通手段の維持・確保

高齢者の運転免許の返納も増える中、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化などに伴って、移動手段が不足する地域が今後ますます増えていくことが懸念されています。

AI オンデマンド交通*など地域の輸送サービス・移動手段の維持・確保を図りながら、MaaSを活用することで、地方でも、自ら運転することなくドア・ツー・ドアで便利に移動する環境が整備されると考えられます。

*AI オンデマンド交通とは

AIを活用することで利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うサービス。定まった路線を持たず、配車予約と車両位置からAIがリアルタイムに最適な運行ルートを決定するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通りの移動が可能となる。個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能。



■都市部での渋滞の解消

ヘルシンキで普及しているMaaS「Whim（ウィム）」は、定額で公共交通機関が乗り放題になるサービス。このような移動サービスによって、利用者が最も望む交通手段が手軽に使えると、マイカーの利用者が減り、交通渋滞の緩和、駐車場不足や路上駐車、排気ガスによる環境問題などが解消されると期待されています。



(政府広報オンライン HP 『「移動」の概念が変わる？新たな移動サービス「MaaS（マース）」』より)

未来目標 2 新たなモビリティの活用

事業実施主体：鉄道・バス・タクシー事業者、市民活動団体、民間企業等、大和市

- 多様化している移動ニーズにきめ細やかに対応するため、低速度の電動車を使用した小さな移動サービスである「グリーンスローモビリティ」など、新たなモビリティを活用する取り組みが、全国各地で始まっています。
- 新たなモビリティの活用には、それぞれ地域の交通特性にあわせた活用方法について、地域住民とともに考えていくことが必要となります。
- また、バス・タクシー事業者では、AI 活用や、自動運転の実証を進めており、実証実験や将来的な事業への導入に向けて、関係者間で連携・協力を図ります。

〈自動運転バス実証の例〉

●神奈川中央交通による実証実験（横浜市栄区）



自動運転車両



地上インフラによる自動運転バスの走行支援

提供 神奈川中央交通