



町田山崎団地エリアでの実証実験について

2020年10月

小田急電鉄株式会社
経営戦略部 次世代モビリティチーム

山崎団地オンデマンド交通実証実験の概要

■背景

- 対象地域（山崎団地周辺エリア）をはじめとして、路線バスのバス停から離れた「**交通空白地域**」が存在しており、**域内居住者が移動に対する不便さを感じている**地域が多く存在している。

【データ】 交通空白地区は市内に5.6平方キロメートル存在（2013年時点、出典：町田市便利なバス計画）

- 今回対象地域に近い主要ターミナル駅である町田駅周辺では、恒常的に道路混雑が生じており、**公共交通の利便性向上を通して道路混雑を解消する必要性**がある

【データ】 町田駅周辺の町田街道・町田駅前通りの交通量は約1.5～1.6万台/12hで、2車線道路で混雑なく処理できる交通量（1万台程度/12h）を大きく上回っている（出典：町田市都市・地域総合交通戦略）

- 上記の課題と合わせて、高齢化・若年層の自家用車離れへの対応の必要性から、過度に自動車に依存せずとも「**だれもが移動しやすい交通環境**」を創出することが目指されている

■目的

- ① より高い利便性の公共交通を「交通空白地域」に提供することで**対象地域内居住者の公共交通による外出を容易にし、人々の暮らしやすさと健康を促進すると共に地域全体の活性化を目指すこと**
- ② 自家用車に依存した移動スタイルからの脱却と、それによる自家用車の多用に起因する道路渋滞の解消を目的として、**複数の公共交通サービスを乗り継いで利用する移動の利便性を向上させること**

■ラストワンマイルを担う交通手段としての「オンデマンド交通」の提供

- 利用者のリクエストに応じて運行する「オンデマンド交通」を導入する
- NTTドコモ提供のAI運行バスを利用し、最適なルートを実タイム計算する
- アプリEMotにて、オンデマンド交通と既存公共交通を一体的に検索できるサービスを提供。
- 目的地となる対象地域内の商業施設、医療・福祉施設等と連携。
- インセンティブ付与による需要変容施策として、実証実験前半に利用実績から時間帯別の需要を把握し、需要が少ない時間帯を「利用促進時間帯」とし、利用者に商業施設等の協力施設の特典（割引）チケットなどのインセンティブを提供し、需要の平準化や新規需要発掘の効果を測定する。

(東京都事業から実施)

- 利用者からの運賃収受を実施予定（1乗車100円、現金、IC、クレジット決済）

(東京都事業から実施)

■リアルタイム情報に基づく経路案内

- JR東日本の首都圏のほぼ全線および首都圏以外の主要路線と、小田急線全線、神奈川中央交通の路線バスのリアルタイムデータを用いて、遅れなどのリアルタイム情報を考慮した経路案内サービスを提供する

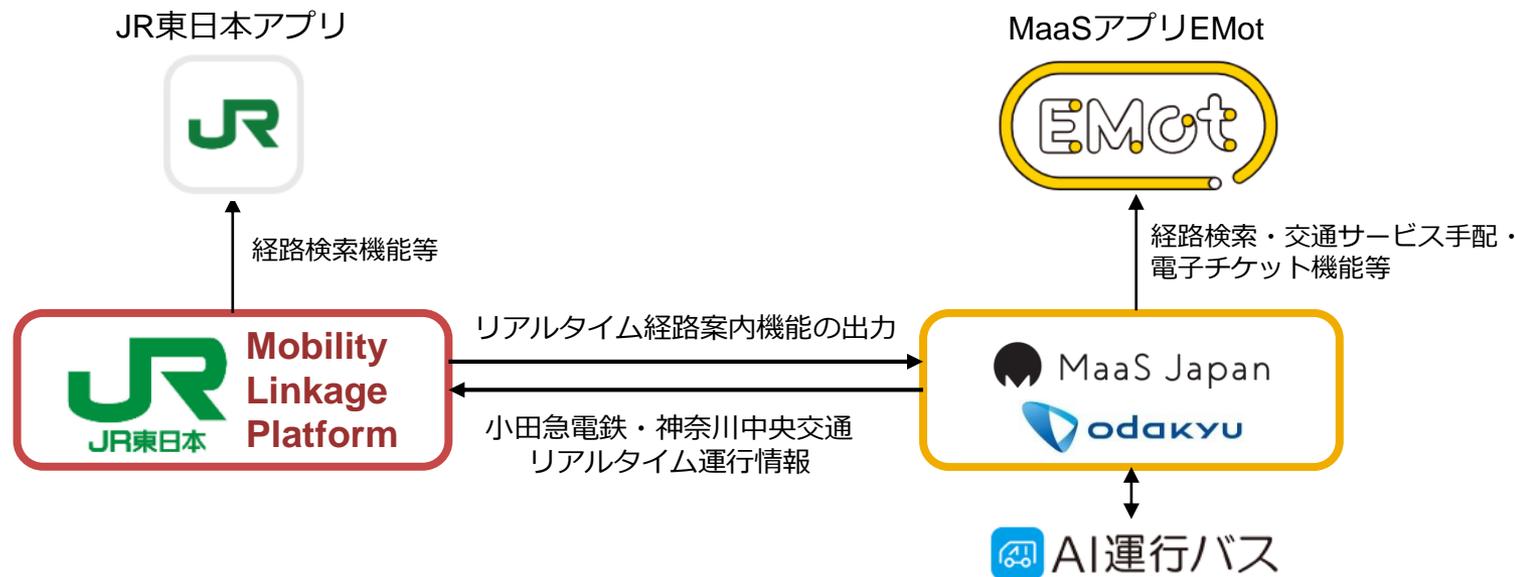
(東京都事業から実施)

■商業施設等と連携した来店者向け公共交通チケット提供

- 公共交通利用の促進と、協賛メリットの確保を目的として、商業施設等の協力施設来店者に路線バス又はオンデマンド交通の乗車券を提供する
- 乗車券はアプリにおいて電子的に発行し、取得データから来店者の行動の傾向を分析する

■JR東日本と小田急電鉄のプラットフォームが連携しリアルタイム経路案内を実施

- JR東日本のMobility Linkage Platform (MLP)と、小田急電鉄のデータ基盤「MaaS Japan」の間で、リアルタイム運行情報データを連携
- MLPの機能であるリアルタイム経路案内を、JR東日本アプリおよびEMotにおいて提供（2021年1月からの提供開始を予定）

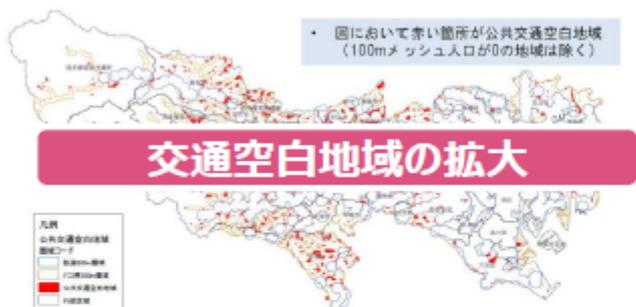


利用者の個人情報や位置情報等の取得・利用条件及び管理体制に関する規定は、小田急電鉄がアプリEMotについて、JR東日本がJR東日本アプリについて、それぞれ利用規約・プライバシーポリシーを定め、それに従って管理を行う

オンデマンド交通について

日本各地における“移動”に関するさまざまな課題（一例）

東京都における公共交通空白地域（鉄道駅から800m圏外かつバス停から300m圏外）



出所：東京都都市整備局平成28年2月作成資料「地域公共交通の改善」世帯、一部補填

有効求人倍率推移（平成18年度～平成29年度）



出所：国土交通省「都市部及び地方部における地域交通の現状」
出所：国土交通省「都市部及び地方部における地域交通の現状」

65歳以上の方の運転免許証の自主返納件数（平成18年度～平成27年度）



自動車保有率の低下

非保有世帯割合は34%

※2017年実績 首都圏に限る（2007年は21%）
出典：日本自動車工業会「乗用車市場動向調査」

（NTTドコモ様の資料一部引用）

上記様々な課題がある中で、公共交通サービスの水準を維持、向上させていきたい。解決手段の一つとしてオンデマンド交通についての効果を検証し、将来的な導入に向けた実証実験を行いたい。

- 利用者の需要に応じて高頻度で運行ルート・時刻を更新して運行する乗合バスサービス（経済産業省の定義）
- **バス・タクシーの中間的な新しい選択肢**として、お客さまに廉価で柔軟な移動形態を提供

～タクシーと路線バスの中間的存在・双方の長所融合～

AI運行バス® = 限定エリアにおける予約型バス



山崎団地オンデマンド交通運用方法について

「EMot」アプリ内にオンデマンド交通の予約が手配できるよう調整中。

<予約手配イメージ>

1. 乗車地、目的地を指定。

2. 乗車人数、支払い方法等を選択。

3. システム側で経路設定し、最終確認。

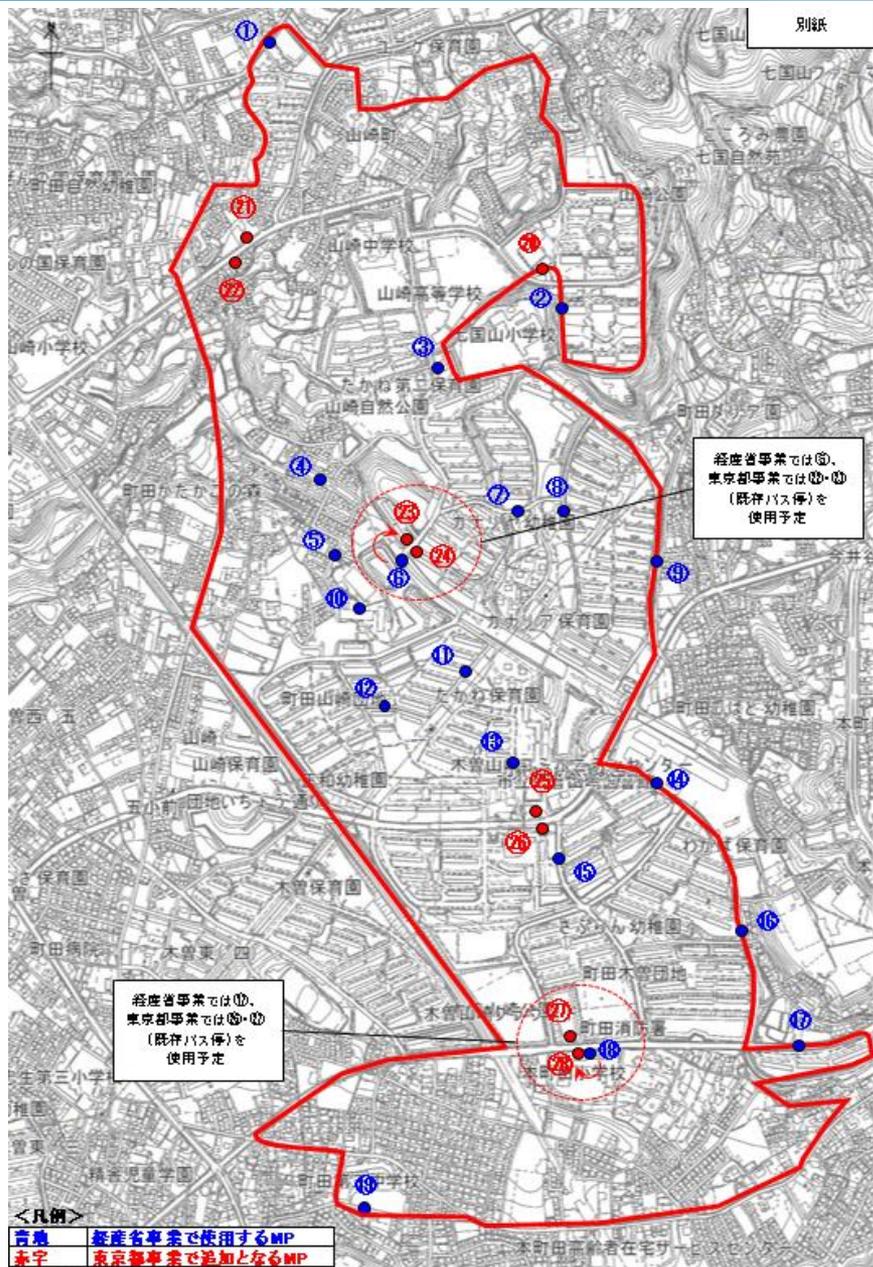
4. 予約完了。配車。車両到着後乗車。



(参考) 実証実験検討状況一覧

	無償運行	有償運行
実施期間	2020年11月～12月 (約45日間)	2021年1月～3月 (約60日間)
エリア	町田市 山崎団地周辺 (バス停については一部除き同じ場所を想定)	
運賃	無償	有償 (1乗車100円想定) アプリ内でのクレジット、現金、IC での収受を検討
デマンドシステム	ドコモ AI運行バス	
使用予定車両	アルファード 乗客定員4名 (常用2台)	ハイエース乗客定員10名 (常用2台)
運行時間帯	7:00～21:00	
運行事業者	神奈中タクシー	
申請関係	(貸切運行)	道路運送法第4条
その他	経産省事業	東京都事業

オンデマンド交通実証実験予定範囲及びミーティングポイント



運行予定範囲内に、ミーティングポイントを
20~30箇所程度設置予定

<ミーティングポイント (目印) の参考>

■ シール型(道路貼付)



(のるーと (福岡県福岡市) のバス停参考)

■ 置き石バス停型



(町田市路線バスのバス停参考)

◆ バス停表示イメージ

【町田山崎団地エリアオンデマンド交通実証実験】

③ シーアハイツ町田D号棟

こちらでお持ちください。
ご乗降の際は、段差や周辺にご注意ください。