

# 第3章

総合交通計画マスタープランの基本的な方針及び目標等



# 第3章 総合交通計画マスタープランの基本的な方針及び目標等

## 3-1 総合交通計画マスタープランの概要

※人口減少や高齢化の進行等を前提に、市民が安心して快適に暮らし続けていく上では、過度な自動車利用に依存することなく、徒歩や自転車、公共交通等の移動により外出しやすく健康的に様々な都市サービスを楽しむことができるまちづくりの形成が重要となります。交通に関する様々な課題を踏まえつつ、本市のまちづくりの考え方と連携し、公共交通、道路、自転車・歩行者等のすべての交通手段において、持続的で円滑に移動できる交通ネットワークの実現を図ります。

### 【基本的な方針】

交通手段が充実しすべての人が安心して円滑に移動できるまち

**社会的な課題**

- 人口減少・超高齢社会への対応
- デジタル化・DXの推進
- 防災・減災、国土強靱化
- 2050年カーボンニュートラルの実現
- 新型コロナウイルス感染症の対策

**交通に係る主な課題**

- 地方都市特有の過度な自動車利用
- 公共交通利用者の減少
- 道路の計画的な整備及び市街地における道路混雑解消
- 自転車や歩行者の移動環境整備
- 新たなモビリティサービスの推進

**都市づくりの考え方**

※郡山市立地適正化計画より

- ①こおりやま広域圏の中心市に相応しいまち
- ②地域特性を生かし都市と自然が調和したまち
- ③安心して円滑に移動できる交通ネットワークが充実したまち

### 【目標】

**目標1 持続的で誰もが利用しやすい公共交通体系づくり**

⇒ 誰もが居住地から様々な生活サービス施設にアクセスできるなど、円滑に移動可能な公共交通ネットワークづくりを進める。

(公共交通)

**目標2 円滑な交通とストック効果につながる道路づくり**

⇒ 道路混雑が軽減され円滑な交通確保、計画的な道路整備に伴う沿線の土地利用促進など、効率的・効果的なまちづくり及び道路づくりを進める。

(道路)

**目標3 環境にやさしく身近で健康的に利用できる自転車・歩行空間づくり**

⇒ バリアフリーで回遊しやすい都市環境を確保するなど、外出しやすく健康増進にもつながる自転車・歩行空間づくりを進める。

(自転車・歩行者)

**目標4 新たな交通サービスのチャレンジと仕組みづくり**

⇒ MaaSやAI、IoTなどの新たな技術の活用など、地域に合った交通サービスの提供ができるよう、先進事例等を参考に取組の導入検討を進める。

(新たな交通サービス)

**目標5 多様な主体の連携によるまちづくり**

⇒ スクールバスや病院等の送迎サービスなどの移動手段の活用など、交通事業者をはじめ、様々な関係者との協議・調整を行いながら、より良い交通施策の取組検討を進める。

(多様な主体との連携)

### 【交通施策】

(施策1)

●交通結節点の機能強化と利便性の高い公共交通ネットワークの形成

- ・鉄道新駅の設置と駅周辺のまちづくり施策等の推進
- ・利用者ニーズに応じた公共交通ネットワーク構築の推進

(施策2)

●地域交通の維持・確保と利用者のサービス向上

- ・地域特性に応じた利便性の高い公共交通ネットワーク構築
- ・バリアフリー化を進め、利用者のサービス向上

(施策3)

●公共交通の利用促進に向けたモビリティ・マネジメントの推進

- ・自動車に依存しない公共交通施策等への転換を促進

(施策4)

●効率的・効果的な道路計画及び整備

- ・円滑な自動車交通を図るための計画的な道路整備の促進

(施策5)

●既存の道路施設を利用した魅力的なまちづくりへの活用推進

- ・公民一体の安全・安心なまち空間・道路空間づくりの推進

(施策6)

●安全で快適に通行できる自転車・歩行空間の環境整備

- ・健康的に気軽に外出しやすい回遊空間づくりの整備推進

(施策7)

●自転車を活用したライフスタイルの推進

- ・自転車需要の高まりに合わせた種々の関連施策の推進

(施策8)

●新たなモビリティサービスを活用した取組の推進

- ・新たな技術の活用について積極的な取組検討

(施策9)

●複数の主体が連携した「共創型交通」の推進

- ・多様な移動手段の活用推進に向けた検討

### 【個別プロジェクト】

1-1 新駅設置(郡山駅～安積永盛駅間)の検討 (拡充)

1-2 公共交通(鉄道、路線バス、高速バス等)の乗継強化(継続)

1-3 鉄道駅周辺の交通アクセスの充実・強化 (拡充)

1-4 路線バスの経路、ダイヤ、バスベイ等の検討 (継続)

1-5 パーク&ライド、サイクル&ライド等の検討 (継続)

1-6 観光周遊などの観光分野と連携した取組の推進(継続)

2-1 路線バスの運行確保・充実 (拡充)

2-2 デマンド型交通の機能強化 (拡充)

2-3 地域に合った旅客運送サービス導入の検討 (継続)

2-4 乗継・待合環境の改善・整備 (継続)

2-5 バリアフリー車両の導入促進 (継続)

3-1 高齢者の公共交通利用に関する事業推進 (拡充)

3-2 福島空港の利活用促進 (継続)

3-3 エコ通勤、ノーマイカーデーの推進 (継続)

3-4 公共交通利用に関する教育実施 (継続)

4-1 環状道路網を優先した幹線道路の整備促進 (拡充)

4-2 道路混雑箇所に関する軽減方策の検討 (新規)

4-3 長期未着手都市計画道路の見直し検討 (新規)

5-1 公民協業による居心地が良く歩きたくなる空間の創出 (新規)

5-2 公民が連携したバリアフリー化の推進 (新規)

5-3 災害に強く快適で歩きやすい無電柱化道路の整備推進(新規)

6-1 自転車レーン・歩道の整備推進 (継続)

6-2 (仮称)郡山市自転車活用推進計画の策定検討 (新規)

7-1 シェアサイクル、レンタサイクル等の事業支援 (継続)

7-2 サイクルツーリズムの推進と来訪者への情報発信 (新規)

8-1 MaaSの導入に関する可能性の検討 (新規)

8-2 スマートフォンを活用したモビリティサービスの取組の推進 (拡充)

8-3 環境に配慮したモビリティサービスの推進(新規)

9-1 持続的な移動サービス創出可能性の検討 (新規)

9-2 市民・事業者・行政が連携したバリアフリー化の推進(新規)



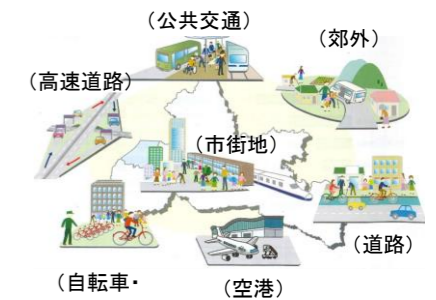
◆交通分野の課題と施策別プロジェクトの関係性

区分	個別プロジェクト	ベビーファースト	道路等の既存ストックの活用	人口減少・超高齢社会	DX化	防災減災・国土強靱化	2050年カーボンニュートラル	過度な自動車利用	公共交通利用減	道路渋滞	健康的な自転車・歩行環境	新たなモビリティサービス	
目標1 公共交通 体系づくり	施策1	1-1 新駅設置（郡山駅～安積永盛駅間）の検討				●	●	●	●	●	●		
		1-2 公共交通（鉄道、路線バス、高速バス等）の乗継強化		●				●	●	●	●		
		1-3 鉄道駅周辺の交通アクセスの充実・強化	●	●	●						●		
		1-4 路線バスの経路、ダイヤ、バスベイ等の検討			●				●	●			
		1-5 パーク&ライド、サイクル&ライド等の検討		●				●	●	●	●		
		1-6 観光周遊などの観光分野と連携した取組の推進		●		●						●	
	施策2	2-1 路線バスの運行確保・充実		●	●	●			●	●			
		2-2 デマンド型交通の機能強化			●	●			●	●			
		2-3 地域に合った旅客運送サービス導入の検討			●	●			●	●			●
		2-4 乗継・待合環境の改善・整備	●	●		●				●			
		2-5 バリアフリー車両の導入促進	●		●					●			
	施策3	3-1 高齢者の公共交通利用に関する事業推進			●				●	●			
		3-2 福島空港の利活用促進		●		●			●		●		
		3-3 エコ通勤、ノーマイカーデーの推進						●	●	●	●	●	
3-4 公共交通利用に関する教育実施		●					●	●	●	●	●	●	
目標2 道路づくり	施策4	4-1 環状道路網を優先した幹線道路の整備促進		●			●	●		●			
		4-2 道路混雑箇所に関する軽減方策の検討		●			●	●		●			
		4-3 長期未着手都市計画道路の見直し検討		●	●		●	●		●			
	施策5	5-1 公民協奏による居心地が良く歩きたくなる空間の創出	●		●				●	●		●	
		5-2 公民が連携したバリアフリー化の推進	●		●							●	
		5-3 災害に強く快適で歩きやすい無電柱化道路の整備推進					●					●	
目標3 自転車・歩行空間 づくり	施策6	6-1 自転車レーン・歩道の整備推進	●				●	●		●	●		
		6-2 (仮称) 郡山市自転車活用推進計画の策定検討					●	●		●	●		
	施策7	7-1 シェアサイクル、レンタサイクル等の事業支援					●	●		●	●		
		7-2 サイクルツーリズムの推進と来訪者への情報発信		●		●						●	
目標4 新たな サービス	施策8	8-1 MaaSの導入に関する可能性の検討	●	●	●	●		●	●	●		●	
		8-2 スマートフォンを活用したモビリティサービスの取組の推進		●	●	●		●	●	●		●	
		8-3 環境に配慮したモビリティサービスの推進			●			●	●	●		●	
目標5 連携	施策9	9-1 持続的な移動サービス創出可能性の検討	●		●		●	●	●	●		●	
		9-2 市民・事業者・行政が連携したバリアフリー化の推進	●		●				●				

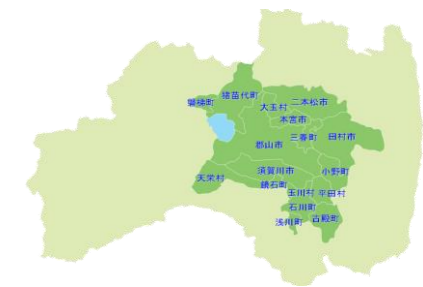
●ベビーファースト



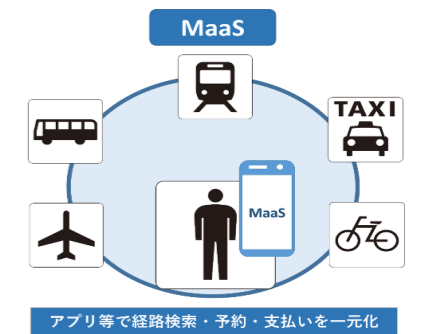
●まちづくりと交通ネットワークの連携



●こおりやま広域圏(17市町村)



●新たなモビリティサービス



※MaaS(マース: Mobility as a Service)  
MaaSとは、地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通それ以外の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です。



### 3-2 交通に関する取組の推進に当たって

交通に関する取組については、市民や企業、交通事業者、行政がそれぞれの責務や役割を担い、一体となって進めていく必要があります。

特に公共交通においては、様々な理由により、交通を維持・確保することが厳しい状況にあるなど、地域によってその状況は異なりますが、今後も引き続き、それらの機能が将来にわたり十分に発揮されるよう、市民一人ひとりが交通について理解し、自分たちが関われる取組や持続的な運送サービスの提供等、すべての関係者の連携のもとに、交通を守り、育てていくことが必要であり、種々取り組みを推進していきます。

### 3-3 基本的な方針

当計画における基本理念については、上位計画である「郡山市まちづくり基本指針【あすまちこおりやま】」の大綱Ⅴ「暮らしやすいまちの未来」に位置付けられた分野別将来構想を基本に、関連する「郡山市都市計画マスタープラン」、「郡山市立地適正化計画」等との整合・調和を図り、以下のとおり定めます。

#### **交通手段が充実しすべての人が安心して円滑に移動できるまち**

本市は、豊かな自然環境に加え、広大な田園風景及び様々な都市機能が集積する市街地や営農活動を営む集落地域など、多様な地域が一体的に集積している都市になります。このため、市街地においては、高い交通利便性を生かし、多様なニーズに対応した効率的な都市づくりを進め、また、田園地域においては、良好な自然や営農環境を保全しつつ、地域固有の歴史や文化等の既存ストックの有効活用を図ることとし、さらに交通や情報ネットワークを通じ、地域相互の交流が連携し、ともに維持・発展が可能となるような地域特性を生かしたまちづくりを進めています。

交通分野の観点からは、人口減少や高齢化の進行等を前提に、本市において市民が安心して快適に暮らし続けていく上では、過度な自動車利用に依存することなく、徒歩や自転車、公共交通等の移動により外出しやすく健康的に様々な都市サービスを楽しむまちづくりの形成が重要と考えています。

このようなことから、交通に関する様々な課題を踏まえつつ、本市のまちづくりの考え方と連携し、公共交通、道路、自転車・歩行者等のすべての交通手段において、持続的で円滑に移動できる交通ネットワークの実現を図ります。

### 3-4 計画の目標

本市のまちづくりの考え方と連携し、「公共交通」、「道路」、「自転車・歩行者」の交通分野に「新たな交通サービス」、「多様な主体との連携」の視点を加え、以下「5つの目標」を設定します。

#### 目標1 持続的で誰もが利用しやすい公共交通体系づくり

⇒ 自動車利用に依存することなく、日常生活に必要なサービス等が享受できる都市環境の確保が必要です。誰もが居住地から様々な生活サービス施設にアクセスできるなど、円滑に移動可能な公共交通ネットワークづくりを進めます。

#### 目標2 円滑な交通とストック効果につながる道路づくり

⇒ 自動車利用が多く、市内各所における道路混雑への対応が必要となります。混雑が軽減され円滑な交通を確保するとともに、道路沿線の土地利用促進に向け、幹線道路の計画的な整備など、効率的・効果的なまちづくり及び道路づくりを進めます。

#### 目標3 環境にやさしく身近で健康的に利用できる自転車・歩行空間づくり

⇒ 高齢者をはじめ、すべての住民の健康的な社会生活を推進するため、徒歩や自転車、公共交通等を利用し気軽に外出しやすい環境の整備を図ることが必要となります。このため、バリアフリーで回遊しやすい都市環境を確保するなど、健康増進につながる自転車・歩行空間づくりを進めます。

#### 目標4 新たな交通サービスのチャレンジと仕組みづくり

⇒ 近年、移動手段の確保や費用の削減などの公共交通の課題解決に向けた有効な手段として、MaaSやAI、IoTなどの新たな技術の活用が期待されています。地域に合った交通サービスの提供ができるよう、先進事例等を参考に取組の導入検討を進めます。

#### 目標5 多様な主体の連携による交通まちづくり

⇒ 地域においては、スクールバスや病院、福祉車両等の既存の送迎サービスなど、様々な移動手段を有しており、それらを有効活用することにより、地域交通の維持・確保が期待されます。交通事業者をはじめ、関係者との協議・調整を行いながら、より良い交通施策の取組の検討を進めます。






### 3-5 将来の交通ネットワークの体系

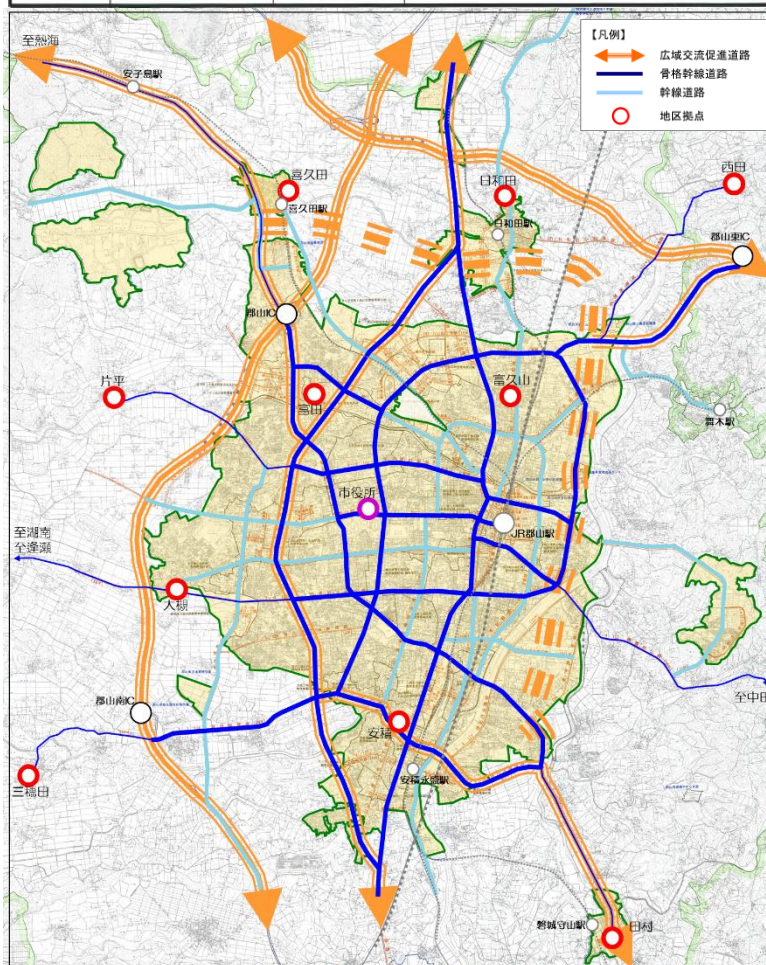
#### (1) 道路ネットワーク

##### ① 道路ネットワークの整備

市民の豊かな生活や活力ある産業、経済活動を支える最も根幹的な道路は、生活上欠かせない施設であり、現在の交通実態や将来の交通量を考慮しつつ、「郡山都市圏総合都市交通計画」に位置付けられた「道路マスタープラン」に基づき、まちづくりと一体となった道路ネットワークの整備を推進します。

#### ●道路マスタープラン（郡山都市圏総合都市交通計画）

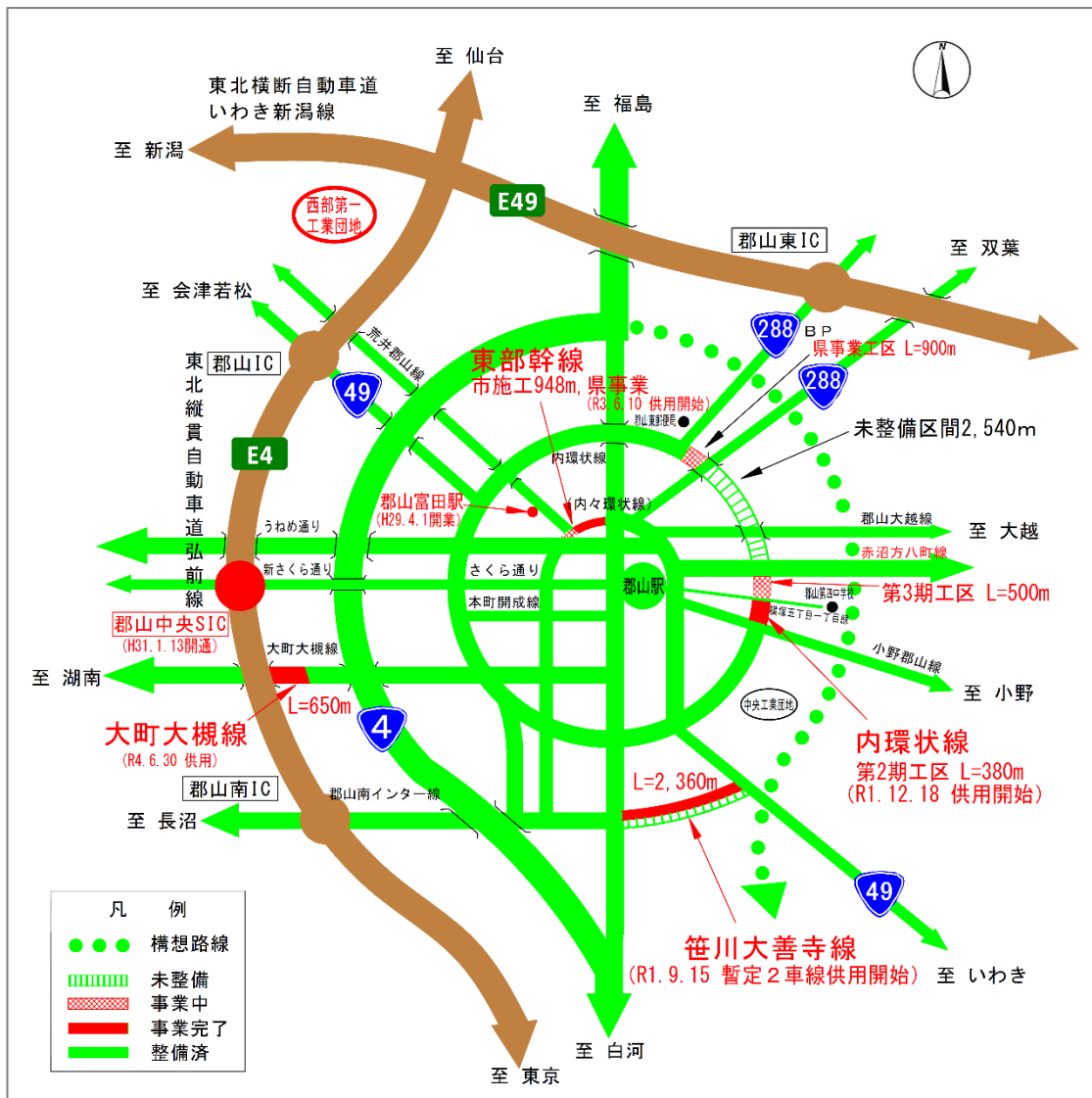
凡例	路線の区分	路線の区分	道路の位置づけ・役割
 (構造路線)	広域交流促進道路	高速道路 自動車専用道路 国道(一部) 主要地方道(一部)	都市圏内外などを連絡する広域的な道路
 (構造路線)	骨格幹線道路	国道(一部) 主要地方道(一部) 一般県道(一部) 市町村道(幹線)	都市圏内の骨格となる道路 地域や地区の拠点どうしを連絡する道路 市街地の環状道路、シンボルロードなど
 (構造路線)	幹線道路	国道(一部) 主要地方道(一部) 一般県道(一部) 市町村道(幹線)	骨格幹線を補完する道路 各種拠点と骨格幹線道路を連絡する道路



## ② 環状道路の整備

本市の特長である環状道路網の整備は、慢性的な渋滞の緩和、走行時間の短縮、交通事故の減少及び迂回路機能の確保といった直接的な効果に加え、走行時間短縮に伴う輸送費の低下や生産性の向上、沿線の土地利用促進など、様々な波及効果が期待されており、これら効果が早期に発現できるよう、「郡山市環状道路網計画図」のもと、重点的に整備を進めます。

### ●郡山市環状道路網計画図



## (2)公共交通ネットワーク

鉄道及びバス等の公共交通は、市民の通勤、通学、通院、買い物時の移動、自ら自動車を運転できない交通弱者の足の確保、さらには交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減など、多様な有効性が考えられます。

本市の鉄道網は、都市圏内外を広域的に結ぶ都市の基幹となる公共交通ネットワークであり、駅については、既存ストックの有効活用の観点に加え、交通結節点としてますます重要な役割を担い、路線バス網は、市内をきめ細かに網羅する移動手段であり、市民の地域生活に密着するとともに、高齢者や学生等の運転免許を持たない方々の生活の足として、重要な役割を担っています。また、路線バスが廃止される主に郊外部の地区においては、タクシーを利用した戸口から交通結節点を結ぶドア・ツー・トランスファ形式の「乗合タクシー」を導入し、10地区で運行しているところです。

都市の持続的な発展に向け、本市の公共交通ネットワークについては、市民の多様なライフスタイルに応じた暮らしのもと、過度な自動車利用に依存することなく、質の高い交通サービス提供が可能となる交通環境の形成が重要と考えます。このため、鉄道をはじめ、路線バス、乗合タクシーなどの運行状況を踏まえつつ、誰もが安全・安心に多様な交通手段により移動しやすい交通ネットワークの維持・充実を図ることがより大事になります。また、移動しやすいネットワークとしては、大きな輸送や小さな輸送、地域に密着した交通需要など、公共交通のそれぞれの移動特性に応じた交通サービスによる役割分担が必要となります。

このことから、具体的には、広域的で大量の移動を担う鉄道等を「基幹交通」、路線バスのうち、基幹的な路線や市町村間をつなぐ生活交通路線を「幹線交通」、また、それ以外のバス路線、タクシー、乗合タクシーを市民生活に密着した「地域交通」と位置付け、それぞれ階層ごとの役割に応じて、交通ネットワークの維持・充実を図るとともに、各交通をつなぐ「交通結節点」の機能充実・強化するなど、多様な交通手段の連携による持続的な交通ネットワークの形成を推進します。

▼路線バス（福島交通）



▼乗合タクシー





●公共交通ネットワークのイメージ像

<p><b>◆基幹交通</b></p> <p>⇒都市の骨格交通であり、他県、他市町村を広域的に結ぶ</p>		・鉄道、空港
<p><b>◆幹線交通</b></p> <p>⇒基幹交通を補完し、都市内の主要部を密に運行する</p>	 (構想ライン)	・路線バス(主要路線の“東西軸”)
	 (構想ライン)	・路線バス(主要路線の“南北軸”)
		・路線バス(他市町村を跨ぐ生活交通路線)
<p><b>◆地域交通</b></p> <p>⇒地域生活に密着し、市内全体をきめ細やかに網羅する</p>		・路線バス(上記以外)、タクシー等
		・デマンド型交通サービス(乗合タクシー等)
<p><b>◇交通結節点</b></p> <p>⇒円滑な乗継や拠点機能など、多様な交通手段を結節する</p>		・主要な鉄道駅との接続
		・主要な都市機能施設との接続
	 (構想箇所)	・バス路線との乗継 など

<凡 例>

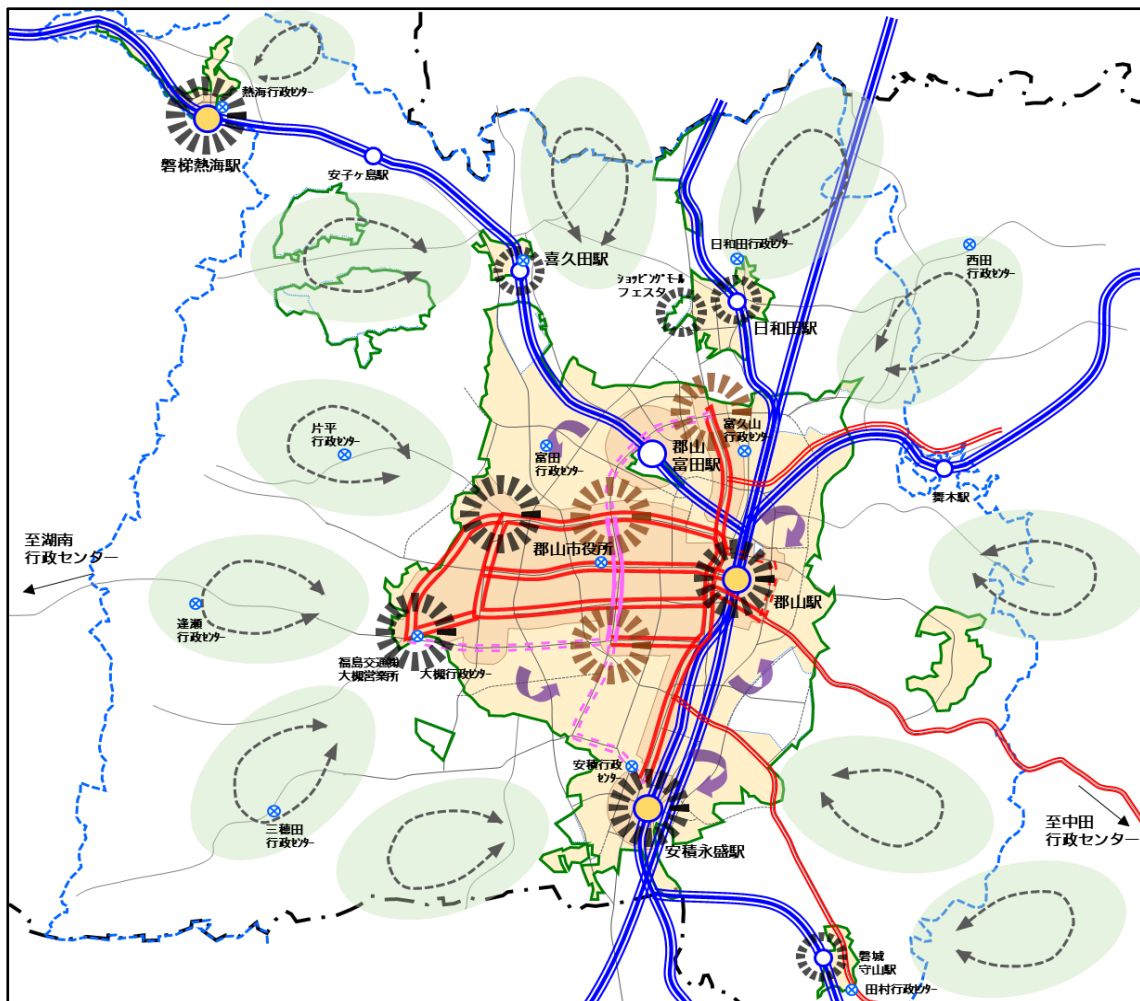
都市計画区域

市街化区域

(郡山市立地適正化計画に基づく)

居住区域

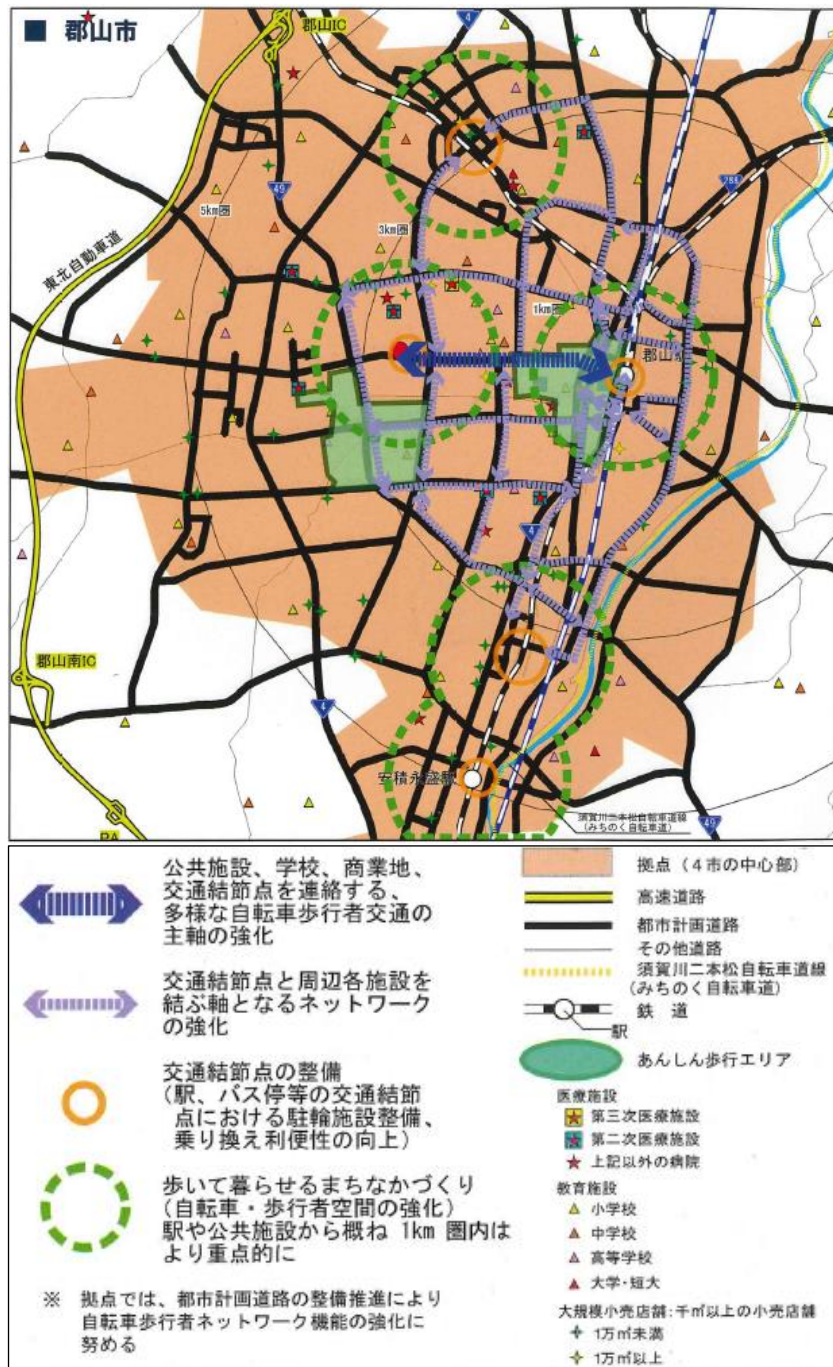
居住促進区域



### (3) 自転車・歩行者ネットワーク

高齢者をはじめ、すべての住民の健康的な社会生活の実現及び自動車利用に依存しない歩いて暮らせるまちづくりを推進するため、「郡山都市圏総合都市交通計画」に位置付けられた「自転車歩行者マスタープラン」に基づき、バリアフリーで回遊しやすい都市環境の確保など、健康増進につながる自転車・歩行者の利用空間づくりについて、地域住民や関係機関、関係団体等と連携し、進めていきます。

#### ● 自転車歩行者マスタープラン（郡山都市圏総合都市交通計画）



#### (4)新たなモビリティサービス

鉄道やバス、タクシー等の運転手不足や増加する高齢者の交通手段の維持・確保など、交通サービスの諸問題を解決するため、近年、MaaSをはじめとした新技術を活用した移動サービスが広がりを見せています。また、市内においても、各交通事業者によるバスロケーションシステムやキャッシュレス決済、配車アプリなどの導入が進められています。

今後はさらに、MaaSやAI、IoTなどの新たな技術の活用など、地域に合った交通サービスの提供ができるよう、交通事業者をはじめ、地域の方々、行政が連携し、取り組んでいきます。

##### ① 導入が広がる新技術

ア) MaaS (マース: Mobility as a Service)

MaaS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、複数の公共交通それ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。



出典 国土交通省 日本版MaaSの推進 HP



#### イ) AI オンデマンド交通

AI オンデマンド交通とは、AI を活用して予約状況に応じて効率的に配車することにより、利用者の予約に対してリアルタイムで最適な配車を行うことができるシステムです。

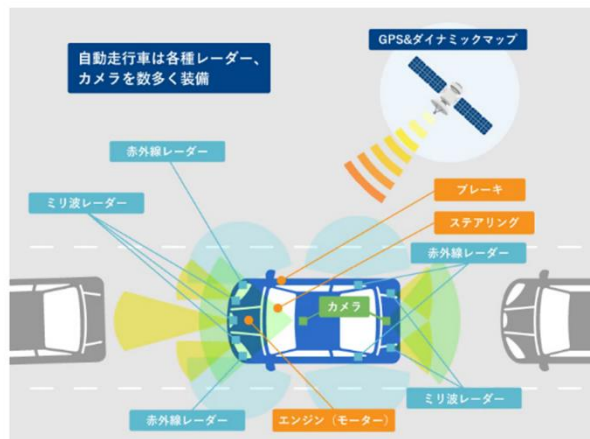


出典 国土交通省 日本版MaaSの推進 HP

#### ウ) 自動運転（自動走行）システム

自動運転システムとは、ドライバー（人間）が行っている、認知、判断、運転操作といった行為を人間の代わりにシステム（機械）が行うものです。

自動運転には、部分的に自動化された状態からドライバーの関与無しに走行する状態まで様々なレベルがあります。国においては自動運転のレベルを0～5までの6段階とし、段階的に実現を目指しています。



出典 愛知県ITS推進協議会 HP

#### エ) グリーンスローモビリティ

グリーンスローモビリティとは、時速20km未満で公道を走ることのできる電動車を活用した小さな移動サービスでその車両も含めた総称です。

導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されます。



出典 国土交通省 グリーンスローモビリティリーフレット

## ② 市内における新技術の導入

### ア) バスロケーションシステム

バスロケーションシステムとは、利用したいバスの所在地や到着時間などの運行状況をスマートフォンやタブレット、パソコンで時間や場所を選ばずにリアルタイムに把握することができるシステムです。

交通渋滞などによりバスに遅延が生じた際にも、バスが「あと何分を目安に到着するのか」や地図上にてバスが「どこを運行しているか」を把握できるため、バスでの移動がスムーズに行え、利便性が高いシステムとなっています。

### ●バス事業者の導入状況

運行事業者	名 称	導入開始年月日
福島交通株式会社	福島交通バスロケーションシステム	2020年12月16日
会津乗合自動車株式会社	会津バスバスロケーションシステム	2018年4月1日

#### 【参考】福島交通バスロケーションシステム

※出典：福島交通株式会社



#### イ) キャッシュレス決済

福島交通が運行する路線バスはICカードでの決済が可能となっておりますが、それ以外の高速バスやリムジンバスにおいても、キャッシュレス決済の導入がされており、市内を発着する福島空港線（リムジンバス）、仙台線、いわき・会津若松線（高速バス）においてキャッシュレス決済が可能となっております。

決済方法についてはクレジットカードのタッチ決済機能や各種QRコード決済が可能であり、利用者の支払い方法のニーズに幅広く対応可能となっております。

新型コロナウイルス感染症拡大により、日常生活においてキャッシュレス決済といった非接触型の決済は大きく浸透しましたが、交通料金の支払いもキャッシュレス決済化が今後ますます普及していくことが考えられます。

#### ●バス事業者の導入状況（高速バス・リムジンバス）

路線名	利用開始日	決済方法
郡山～福島空港線	2020年10月28日	・VISAタッチ・PayPay・Alipay・LINE
須賀川・郡山～仙台線	2021年12月24日	Pay・楽天Pay・（福島交通、会津バスのみ）・J-Coin Pay
いわき～郡山～会津若松線		

#### ウ) 配車アプリ

タクシーへ乗車したい場合、利用者が各タクシー事業者へ電話予約を行うケースや空車のタクシーを見つける必要がありました。しかし、近年のスマートフォンの普及や通信技術の進歩に伴い、スマートフォンのアプリやシステムを活用した配車を行う事業者もあります。スマートフォンのアプリにてタクシーを配車することで、どのくらいでタクシーが到着するかを把握でき、アプリ上にて決済も行うことが可能となり、利便性が高いシステムとなっております。

今後はスマートフォン保有者がさらに増すと考えられ、アプリを活用したタクシー配車システムを導入する事業者も多くなることが考えられます。

#### ●タクシー事業者の導入状況

事業者名	車両台数	利用アプリ
郡山観光交通株式会社	51	GO
郡山タクシー株式会社	40	Uber
西条タクシー株式会社	52	
有限会社うねめタクシー	8	
熱海タクシー有限会社	8	

## エ) 鉄道におけるチケットレス化推進

東北・北海道、上越、北陸、山形、秋田の各新幹線の指定席および自由席を「えきねっと」で予約し、きっぷをみどりの窓口や券売機で受け取ることなく、お持ちの交通系ICカード（Suica など）やモバイル Suica により、自動改札機にタッチするだけで、各新幹線をスムーズに利用できます。



### ●鉄道事業者の導入



出典：JR東日本ウェブサイト えきねっと

## ③ 新たな技術の活用

豊かな暮らしの実現に向けては、あらゆる人々が、あらゆる場面において、それぞれの暮らしやニーズに沿った多様で高付加価値な移動サービスの選択が可能となること、また、多くの人々が選好する自動車利用の生活と同等以上の利便性を感じられるようにすることが必要不可欠と考えます。

近年の情報通信等の技術開発は著しく発達し、ほとんどの人が広くその恩恵を享受している状況です。今後は、この技術を活用し、高齢者や障がい者、訪日外国人等のあらゆる人々が、どこでもシームレスかつ自由で円滑に移動できるといった社会の構築に向け、新たなモビリティサービスに取り組み、交通分野から豊かな暮らしの実現を目指します。

(効果) ・出発地から目的地までシームレスなサービス提供により利便性が向上

- ・自動運転車両による運転手不足の解消、高齢者の移動手段の確保、運転事故の減少
- ・人の移動データが容易に把握でき、利用ニーズに対応した路線の構築
- ・自動車利用から公共交通等へ転換を促し、CO<sub>2</sub>排出量を削減、環境負荷の低減