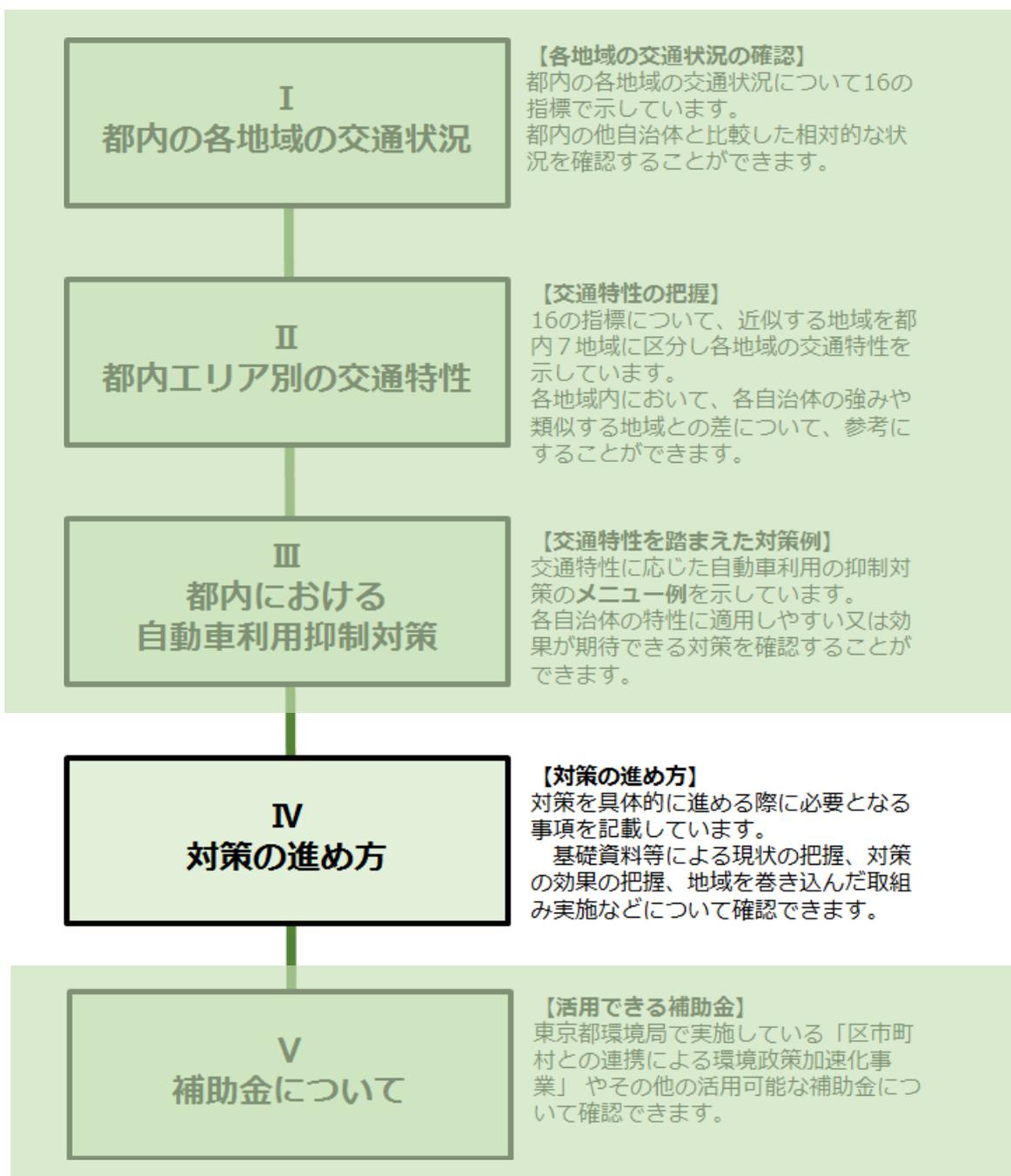


IV 対策の進め方



Ⅳでは、対策の進め方として、自動車利用抑制策を実際に進める際に必要となる事項を記載しています。

事前準備としての現状把握や、対策立案、実施後の効果検証、その他の留意点について整理しています。

Ⅳ－1 現状把握

Ⅳ－2 対策立案

Ⅳ－3 効果検証

Ⅳ－4 その他の留意点

IV-1 現状把握

自動車利用の抑制を行う場合、実施前、実施中と実施後で数量的な比較をすることで客観的な効果が把握できます。

これらのうち事前に現況を把握するために活用可能なデータとしては次のようなものがあります。

(1)統計交通データ

以下のデータは、交通量や、速度、交通手段間の分担率などの参照に役立つデータで、HP などにより部分的に公開されています。

より詳細なデータを入手するためには、各管理主体に申請などが必要となる場合があります。

通称 (実施又は提供者)	直近の 正式名称	概要	備考
道路交通センサス (国土交通省) https://www.mlit.go.jp/road/census/r3/	令和3年度 全国道路・街 路交通情勢調 査	概ね3年に一度。 (令和3年度時点) 主要道路における 車種別の自動車交 通量、平日休日の混 雑時の速度等。	渋滞長などは未計 測。 サンプル調査で起点 終点間の走行状況調 査もあり。
PT調査 (東京都市圏交通計画協 議会) https://www.tokyo-pt.jp	第6回東京都 市圏パーソン トリップ調査	概ね10年に一度。 人、公共交通手段、 車別の人の移動の 割合(分担率)等。	起点終点は一定の広 さを単位とするエリ ア(ゾーン)単位で分 析が可能。
その他オープンデータ (東京都オープンデータ カタログサイト) https://portal.data.metro.tokyo.lg.jp	各データによ り異なる	バス、鉄道走行位 置、施設立地や容量 等。	公開の状況はデータ により幅がある。

(2)プローブデータ

以下のデータは、国や民間により取得されていますが、利用には申請が必要であり、民間の場合は有償となる場合が多いです。

通称 (実施又は提供者)	概要	備考
プローブデータ (国土交通省) <a href="https://www.mlit.go.jp/road/ITS/j-
html/etc2/">https://www.mlit.go.jp/road/ITS/j- html/etc2/	車載の ETC2.0 機器に搭載の位置情報に基づく走行速度が移動状況のデータ。	国土交通省より公的利用に対して貸与。
プローブデータ (自動車メーカー各社)	車載のカーナビ等に搭載の位置情報に基づく走行速度が移動状況のデータ。	有料購入が基本。
プローブデータ (携帯電話通信会社など)	概ねほぼ毎日。 スマートフォンなどによる位置情報に基づく滞留状況や移動状況のデータ。	有料購入が基本。 概ねスマートフォンの保有者の状況に基づくため、移動手段の判別はつきにくい場合がある。

(3)交通量調査や民間事業者による定期取得データ

以下のデータは、自治体や開発者などが自ら調査や計測を実施する交通量調査と、民間の交通事業者等が定期的に取得しているデータについて、貸与を求めなどの方法で取得できるデータです。

通称 (実施又は提供者)	概要	備考
交通量調査など (自治体、地域開発者など)	特定日など。 交差点や特定の道路区間における交通量、渋滞状況などの調査結果。	特定の沿道開発影響などの機会に実施される場合が多いため、定位、定期での実施は限定的。
鉄道、バス、駐車場などの 利用量 (各事業者)	ほぼ毎日。公開は月間単位の多い。 それぞれの利用量。	民間事業者の取得データのため公開範囲が限定的。

IV-2 対策立案

IV-1 で整理や把握した客観的な情報と、対策に係る関係者の意向や協力の可能性なども含めて具体的な対策を検討します。

検討の際は、IIでお示した各地域の特性や、IIIでお示した対策メニュー例・対策事例などをご参考ください。

検討された施策を基に、実際に取り組みを進めてください。

IV-3 効果検証

取り組みにあたり車の利用現況を把握しつつ、把握した情報に基づき対策を検討し、実施した結果については実施の効果を把握し、対策の更なる改善につなげていくことが期待されます。

以下に効果検証の方法について、ご紹介いたします。

(1) CO₂の排出量変化の算定

※本節は、「モビリティ・マネジメント施策評価のためのガイドライン」（平成22年1月15日）（社）土木学会 土木計画学研究委員会、日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM）実行委員会の記述を基に一部時点更新して記載をしています。

出典) 日本モビリティ・マネジメント会議 「モビリティ・マネジメント資料」
<https://www.jcomm.or.jp/document/>

CO₂ 排出量を算定する方法としては、個人ごとの自動車による移動距離や車両ごとの移動距離を用い、移動距離あたりのCO₂ 排出係数を適用してCO₂ 排出量の算定を行う方法が考えられます。

また、移動距離を直接把握できない場合においては、代替的に自動車による移動時間や移動回数を用いて算定する方法も考えられます。

個人別の移動距離を用いる場合

各個人の移動時における経路の状況が把握可能なデータ取得手法(プローブパーソン調査形式)を採用し、移動した路線区間毎の移動速度データを用いてCO₂排出量の算出を行うことにより、個人別の自動車利用のCO₂排出量変化状況を算出するものです。

○ CO₂ 排出量(kg)

$$= \sum (\text{区間距離} \times \text{CO}_2 \text{ 排出係数} \times (\text{g-CO}_2/\text{km}))$$

●算出例

区間2. 5km、平均速度 20km/h、対象車両が 30 台の場合
 $(2.5\text{km} \times 151.2\text{g-CO}_2) \times 30\text{台} = 11.34\text{kg-CO}_2$

※CO₂ 排出係数については、以下の「平成 29 年度都内自動車排出ガス量等算出調査」結果を用いて設定することを推奨。

〔CO₂ 排出係数〕(乗用車/幹線道路) ※H32~H42 は将来推計

車速 km/時	H27	H32	H36	H42
10	238.7	215.9	198.6	181.4
20	166.3	151.2	139.7	128.6
30	139.2	127.3	118.1	109.4
40	124.9	114.8	106.8	99.7
50	117.0	107.9	100.8	94.6
60	113.1	104.7	98.1	92.4
70	112.4	104.4	98.0	92.7
80	114.5	106.5	100.1	94.9

単位：g-CO₂/km

〔CO₂ 排出係数〕(乗用車/支線・細街路) ※H32~H42 は将来推計 g/km

車速 km/時	H27	H32	H36	H42
10	526.2	492.7	464.7	435.7
20	406.9	385.4	365.2	343.4
30	358.2	338.2	319.9	300.6
40	331.3	310.4	292.2	274.0
50	316.5	293.5	274.8	257.1
60	310.5	285.0	265.3	247.6
70	312.0	283.7	262.6	244.5
80	320.2	288.9	266.2	247.4

単位：g-CO₂/km

出典：「平成 29 年度都内自動車排出ガス量等算出調査」(東京都環境局)

車両別の移動距離を用いる場合

各車両の移動距離が把握可能なデータ取得手法(トリップメーター記録形式)を採用し、移動した際の移動距離データを用いてCO₂排出量の算出を行うことにより、車両別の自動車利用のCO₂排出量変化状況を算出する。

○ CO₂ 排出量(kg)
 = 調査期間中の各車両別走行距離(km) × CO₂ 排出係数※(g-CO₂/km)

●算出例

移動距離 250km/月間、平均速度 30km/h、対象車両が40台の場合
 (250km × 127.3 g-CO₂) × 40台 = 1,273 kg-CO₂

※CO₂ 排出係数については、以下の「平成 29 年度都内自動車排出ガス量等算出調査」結果を用いて設定することを推奨。

〔CO₂ 排出係数〕(乗用車/幹線道路) ※H32~H42 は将来推計

車速 km/時	H27	H32	H36	H42
10	238.7	215.9	198.6	181.4
20	166.3	151.2	139.7	128.6
30	139.2	127.3	118.1	109.4
40	124.9	114.8	106.8	99.7
50	117.0	107.9	100.8	94.6
60	113.1	104.7	98.1	92.4
70	112.4	104.4	98.0	92.7
80	114.5	106.5	100.1	94.9

単位：g-CO₂/km

〔CO₂ 排出係数〕(乗用車/支線・細街路) ※H32~H42 は将来推計

車速 km/時	H27	H32	H36	H42
10	526.2	492.7	464.7	435.7
20	406.9	385.4	365.2	343.4
30	358.2	338.2	319.9	300.6
40	331.3	310.4	292.2	274.0
50	316.5	293.5	274.8	257.1
60	310.5	285.0	265.3	247.6
70	312.0	283.7	262.6	244.5
80	320.2	288.9	266.2	247.4

単位：g-CO₂/km

出典：「平成 29 年度都内自動車排出ガス量等算出調査」(東京都環境局)

個人別の移動時間情報を用いる場合

各個人の移動時間が把握可能なデータ取得手法(アンケート調査形式)を採用し、移動した際の移動時間データを用いてCO₂排出量の算出を行うことにより、個人別の自動車利用のCO₂排出量変化状況を算出する。

○ CO₂ 排出量(kg)
＝調査期間中の各個人別走行時間(人・h)
×平均旅行速度※(km/h)
×CO₂ 排出係数※※(g-CO₂/人・km)

●算出例

個人別走行時間 3時間
平均旅行速度 21.3km/h
(道路交通センサス 旅行速度整理表
東京都(市郡部) 昼間 12 時間平均旅行速度一般道計(合計))

3時間×21.3km/h×128 g-CO₂/人・km=8,179 g-CO₂/人

※平均旅行速度については、直近の道路交通センサスの結果を用いた以下の2つの方法のいずれかにより設定することを推奨

〔道路交通センサス〕

令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査 集計表

<https://www.mlit.go.jp/road/census/r3/>

①道路交通センサスの旅行速度整理表の公表値から都全域、区部、多摩部別の平均速度の値を用いる。

〔集計結果整理表 旅行速度整理表(都道府県別道路種別別)〕

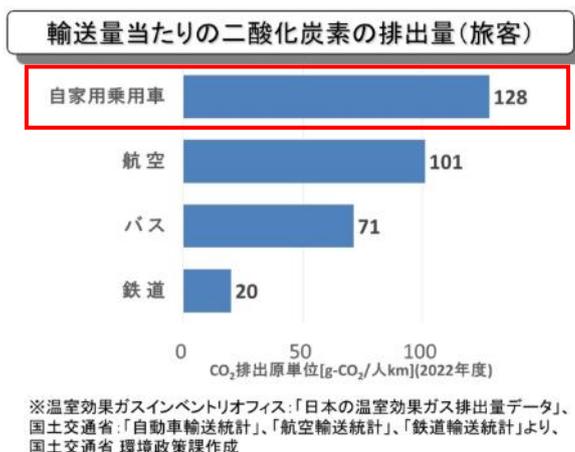
<https://www.mlit.go.jp/road/census/r3/data/xlsx/syuukei05.xlsx>

②道路交通センサス箇所別基本表の旅行速度の公表値から、該当地域に関わる道路に関して集計した値を用いる。

〔箇所別基本表(東京都)〕

<https://www.mlit.go.jp/road/census/r3/data/xlsx/kasyo13.xlsx>

※※ CO₂ 排出係数については、下記の国土交通省の手段別排出原単位を用いて設定することを推奨。



出典：国土交通省ホームページ

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

CO₂削減量の算定時の留意点

自動車利用抑制策によるCO₂削減量を算定する場合

- ①「個人的な立場からのCO₂削減量の算定」
- ②「集計的なCO₂削減量の算定」

との二種類がある点に留意が必要です。

①の場合には、バスや電車を含めた全ての交通手段におけるCO₂排出量を、自動車利用抑制策の前後で算出し、その差分を計算して、CO₂削減量を算出します。

一方、②の場合には、バスや電車から排出されるCO₂は、その需要量に影響されないと仮定できる一方、自動車（およびバイク）については、各人が利用しなければ地域に排出されるCO₂が純粋に削減されることとなるため、自動車（およびバイク）からのCO₂排出量の変化量を求めるだけで集計的なCO₂削減量を算出することが可能となります。

なお、自動車からの利用変更に協力いただいた個人に対するフィードバックの場合には①を活用することもあり得ますが、政策評価の折には②が適当と考えられます。

(2) アンケートやヒアリングなどによる効果把握

アンケートやヒアリングなどは、無作為性や正確性にはやや制約がありますが、定期調査や統計などでは把握しにくい施策自体の感度（行動の変化に繋がったか、繋がる可能性がみられるか）、利用頻度の変化、質の変化（例えば、車1台で1人移動が3人グループ移動になった、車からバスと鉄道の移動に乗り換えなど）について把握することができます。

また施策自体の認知度が大きく影響するような施策の場合、WEBアンケートなどによる把握や、SNSへの反応も参考にすることが考えられます。

項目 (実施又は提供者)	概要	備考
利用者アンケート (自治体など)	取組み策に対する受容性や、直接の行動変化の状況。 実施前、実施中、実施後で同一者に実施が理想だが、事後だけで行う方法もある。	利用者が地域居住者に限らない不特定多数となる場合は、現地による対面調査依頼や、スクリーニングをかけたWEBモニターアンケートなどを併用すると把握しやすい。
協力団体・運行者ヒアリング (自治体など)	運用上の課題や、利用量の変化、利用層の変化が生じたかなど。	運用継続性や、運用者としての手応えなど。
その他 SNSにおける反応など	施策に対する評価や認知の広がりなどの参考として。	SNSの種類により利用年代層や特性が異なるため、特に年代間評価などでは、留意が必要。

● アンケート調査を活用したCO₂削減算定例

(事例)

自宅から駅までの平均距離が6kmの車利用が100台ある地域で、駅から5km程度の位置にパーク&バスライド駐車場を確保し、バスへの転換を促した結果、アンケートにより10%の人が利用し、その頻度は2回に1回(50%)との回答が得られた場合、それぞれの利用時のCO₂排出量を計算することで、車利用時とパーク&バスライド利用時の排出量の差から削減量を算出できます。

詳しくは、下記表の計算式を参考ください。(計算時は最新の原単位などを活用ください。)

事前事後	項目	指標	No.	式	値	単位	備考	
事前の状況	車の利用状況 (乗用車)	駅までの車利用者	①		100	台	実測など	
		駅までの距離 (片道の車利用平均距離)	②		6	km	アンケート等から把握	
		駅まで行く頻度	③		4	回/週	アンケート等から把握	
		年間週数	④		52	週/年間		
		車の年間走行距離 (往復換算)	⑤	$① \times ② \times ③ \times ④$	249,600	km/年間		
	車のCO ₂ 原単位	乗用車	⑥		132	g-CO ₂ / (人・km)	国土交通省 運輸部門における二酸化炭素排出量 2021年 疫価 https://www.mlit.go.jp/sogosei/saku/environment/sosei_environment_th_000007.html	
	CO ₂ の排出量	車からのCO ₂ 排出量	⑦	$⑤ \times ⑥ / 1,000$	32,947	kg-CO ₂ /年間		
	転換先となるパーク &バスライド駐車場の 状況	パーク&バスライド駐車場から駅まで 距離(片道)	⑧		5	km		
パーク&バスライド利用になった場合の 車利用距離		⑨	$② - ⑧$	1	km			
事後	施策実施後の状況	バスへの転換したとの回答者の割合	⑩		10	%	アンケートから把握	
		バスへの転換頻度	⑪		50	%	アンケートから把握 車利用時の2回に1回が最多	
		車からバスへの転換者数 (転換台数)	⑫	$① \times ⑩$	10	台		
		転換前の車利用時のCO ₂ 排出量	⑬	$⑦ \times (⑩ / ①)$	3,295	kg-CO ₂ /年間		
		車利用を続ける人の数 (利用継続台数)	⑭	$① - ⑫$	90	台		
		車からバスへの転換の頻度	⑮	$③ \times ⑩$	2	回/週		
		転換した分のバス利用距離(往復)	⑯	$⑧ \times ⑫ \times ⑮ \times ④ \times 2$	10,400	km/年間		
	パーク&バスライド 促進後の状況	バスのCO ₂ 原単位	バス乗車分	⑰		90	g-CO ₂ / (人・km)	国土交通省 運輸部門における二酸化炭素排出量 2021年 疫価 https://www.mlit.go.jp/sogosei/saku/environment/sosei_environment_th_000007.html
		パーク&バス転換後の CO ₂ 排出状況	バス乗車分のCO ₂ 排出量	⑱	$⑯ \times ⑰ / 1,000$	936	kg-CO ₂ /年間	
	パーク&バスライド駐車場までの車 年間利用距離(バス転換者分)		⑲	$⑨ \times ⑫ \times ⑮ \times ④ \times 2$	2,080	km/年間		
	パーク&バスライド駐車場までの車 利用分CO ₂ 排出量		⑳	$⑲ \times ⑥ / 1,000$	275	kg-CO ₂ /年間		
	パーク&バスライド時のCO ₂ 排出量		㉑	$⑱ + ⑳$	1,211	kg-CO ₂ /年間		
	CO ₂ 排出の削減量	パーク&バスライドへ転換した人 における削減分	㉒	$⑬ - ㉑$	2,084	kg-CO ₂ /年間		
削減率	バスへ転換した人のみの削減率	㉓	$㉒ / ⑬ \times 100$	63.3	%			
	駅まで車利用者全体に対する削減率	㉔	$㉒ / ① \times 100$	6.3	%			

IV-4 その他の留意点

(1) 組織的な取組みや率先的な取組み

自動車利用抑制策において組織的に取組みを推進する参考事例として、モビリティ・マネジメントの一方策であるエコ通勤があります。

エコ通勤を参考に、組織的な取組みや率先的な取組みをご紹介します。

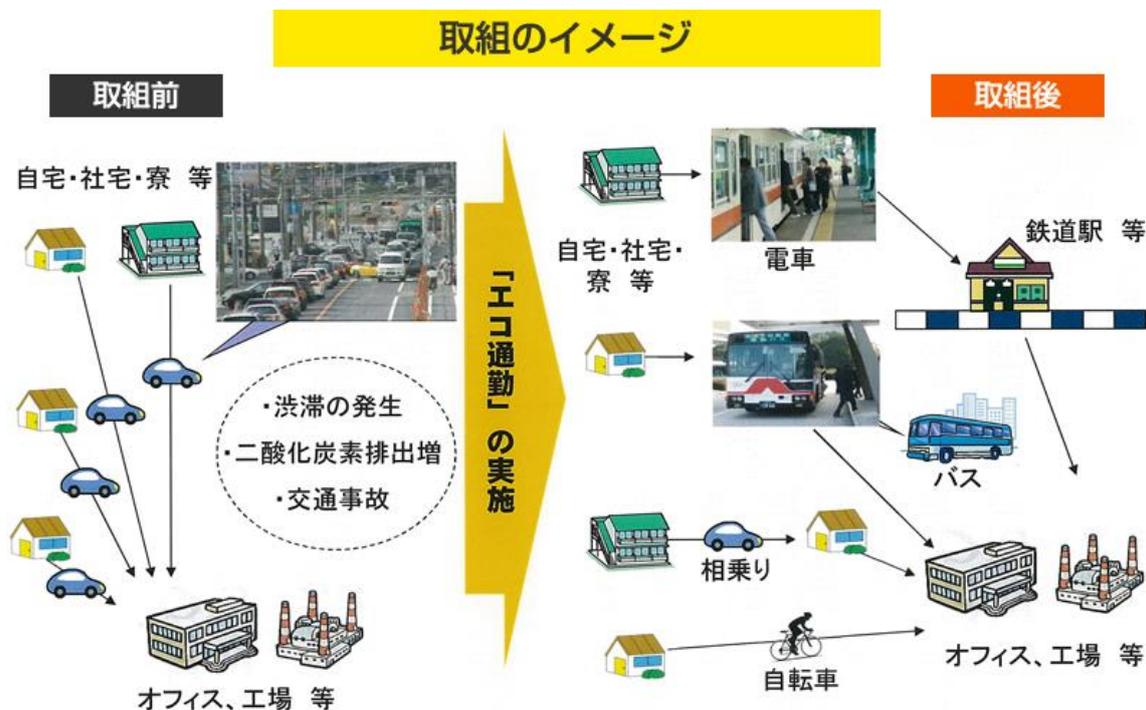


図 働く人の自動車通勤の利用転換策のイメージ（エコ通勤）

出典) 交通エコロジー・モビリティ財団エコ通勤ポータル

(<https://www.ecomo.or.jp/environment/eco-commuter/about.html>)

ここではエコ通勤での取組みポイントを例に、地域における自動車利用抑制策の効果的な進め方についてご紹介します。

※本節は「自治体向けのエコ通勤啓発リーフレット」国土交通省総合政策局

(https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/web_leaflet_jichitaimuke.pdf) を資料引用するとともに、本取組みに併せて記載を追記しています。

地域ぐるみで行う取組み

自治体、事業所、住民などが連携して取組むことで、地域における環境意識が醸成されます。例えば、参加企業を公表する、協賛企業を募る、参加特典を付与するなど、継続して取り組める仕組みを構築できれば、地域活性化にも波及します。



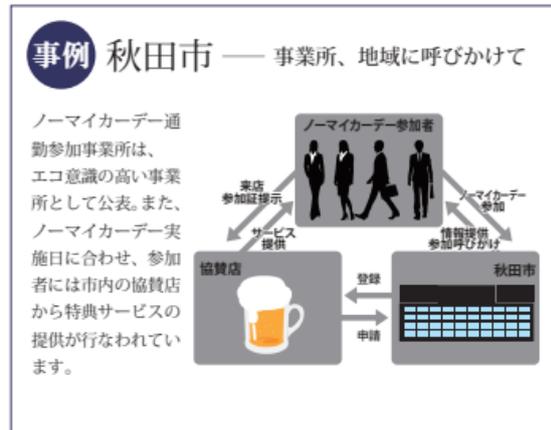
また車の利用および対策の協力者や転換先を想定する場合、例えば次のような関係者の関わりが考えられます。

全ての関係者が組織化や検討の会合に参加することは困難ですが、キーとなる組織や団体、部署においては直接の協力や賛否含めた議論ができるような体制を組むことが望めます。

利用交通手段	利用者 (交通需要の決定者)	交通需要の対象 (行先・出発地)	交通インフラ などの整備者	行政	その他 関係者
歩行	住民	家	行政(歩道)	道路管理者	
自転車	買い物・食事	店舗・テナント・ オーナー・ディベロッパー (小売店、飲食店など)	行政(駐輪場)	交通管理者	駐輪場 事業者
タクシー	レジャー・観光	遊園地・動物園などの施設	タクシー事業者/行政 (乗り場など)	まちづくり	
バス	業務 (通勤・営業、工 事・修理など)	会社 (工場、事務所など)	バス事業者/ 行政 (バス停など)	産業振興	駐車場 事業者
鉄道				環境	
乗用車	通学生	学校	鉄道事業者/ 行政 (駅など)	福祉	
	移動そのもの	移動目的や発着点となる 施設や団体等の 関係先			施設や制度を管理する主体

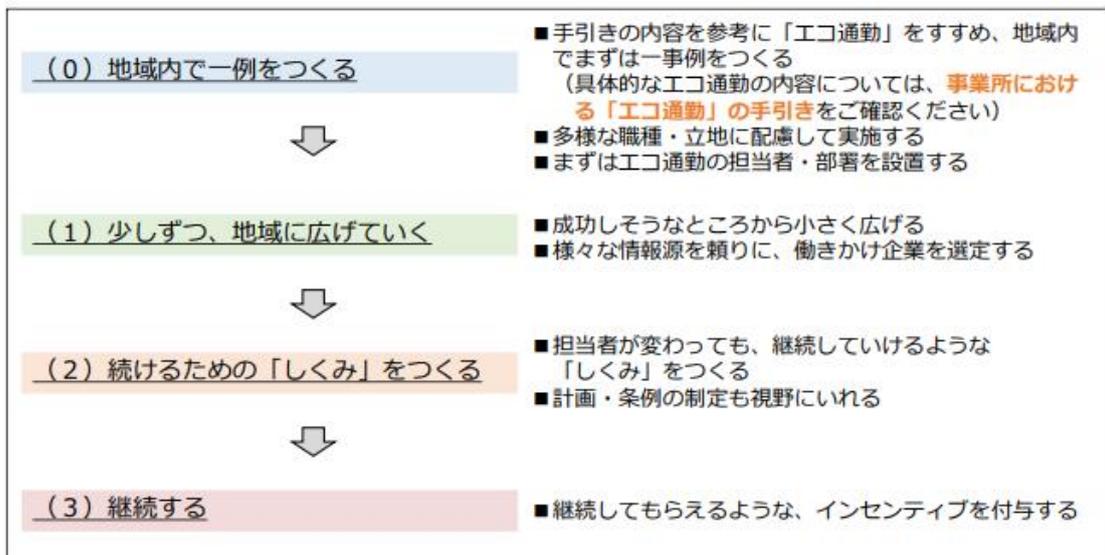
自治体が率先して呼びかける

自治体が率先して公共交通機関の利用に取り組むとともに、地域への『エコ通勤』の普及を促進します。自治体が「エコ通勤優良事業所認証」の取得を積極的に促すことは、地域の企業のエコ意識を向上させ、取組みの後押しにつながります。



(2) 継続するための仕組みづくり

取組みを開始するだけではなく、その取組みを地域内で広げ、継続していくためには、続けるための「しくみ」を作ることが重要となります。



出典) 地域における「エコ通勤」普及の手引き、国土交通省総合政策局 (<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001407830.pdf>)、2021年3月

(3)交通情報のオープンデータの活用及び提供

IV-1 現状把握でもご紹介した通り、交通に関わるデータのうち施設位置や量などの質的データについてはオープンデータ化され、最新や最新に近い情報を把握、活用できるようになってきています。

また移動実態や運行状況などのリアルタイムデータ等についても無償で活用できるものもあります。またより幅広いプローブデータなどのビッグデータについては、有償により利用が可能となっています。

これらのデータをうまく活用することで、施策の計画や検討、施策実施後の検証に役立てることが出来ます。

オープンデータ化された公共交通や自転車に関わるデータは多様にありますので、各地域の交通特性に応じてご参考ください。

移動データの活用例（各種ビッグデータ）

概要

- 許諾により匿名で得られたスマートフォン内の位置情報や、車に搭載されているカーナビから得られる移動データにより移動の傾向や対策地域範囲の検討になりうる。
- 取得データにより、データの精度や特性が異なるので、それぞれの特徴にあった活用が望まれる。

ターゲット

アプリ開発事業者、行政機関

実施主体（データ提供主体）

- ナビタイム株式会社
- NTTドコモ株式会社
- 株式会社Agoop

人口分布や施設立地状況などのデータによる「静的な分析」に基づき施設立地を検討



*メッシュ内のどこが最適化までは特定できない

スマート・プランニングによる施設立地検討

<スマート・プランニング>

個人単位の移動を把握できるビッグデータによる「動的な分析」に基づき施設立地を検討

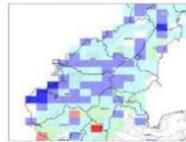


*人の属性ごとの行動データをもとに、利用者の利便性や事業者の事業活動を同時に最適化する施設立地を可能にする

具体的な実施内容

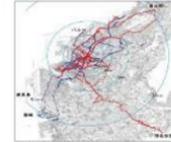
- 公共交通オープンデータ協議会と連携し、自転車シェアリングのデータ（ポートの位置情報や駐輪状況）について、オープンデータとして提供。

ヒートマップ分析



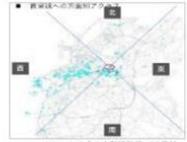
・人流等をエリア毎に色分けすることで可視化する手法。
・人の多い少ないを直感的に理解できるため、多面的な分析が可能。

移動経路分析



・人の移動経路を可視化する手法。
・目的地への到達経路が把握できるため、道路の利用頻度等の分析が可能。

OD分析



・出発点と到着点を線で結ぶ手法。
・目的地の抽出や来訪者の方面分析が可能。

↓
定量化に適したデータを特定し、取組指標としてエリア毎に抽出。

利用者数、効果など

-

出典など

TDM施策推進アクションプログラム（沖縄県、令和4年12月）
<https://www.pref.okinawa.jp/machizukuri/dorokotsu/1012558/1012583/1012765.html>

スマート・プランニング実践の手引き【第二版】（国土交通省、平成30年）
<https://www.mlit.go.jp/common/001255640.pdf>

また、各交通事業者においては、運行情報や位置情報等のデータをオープンデータ化することにより、検索アプリ等により検索しやすくし、リアルタイムの情報を伝えることで、利用者の利便性を向上させ、利用の促進を図っていくことが重要です。

オープンデータの提供例（シェアサイクル）

概要

- 東京都では、環境負荷低減等の観点から、自転車シェアリングの普及促進を図るとともに、「スマート東京」の実現に向け、官民が連携したデータの利活用を推進
- 公共交通オープンデータ協議会と連携し、自転車シェアリングのデータ（ポートの位置情報や自転車満空状況等）について、オープンデータとして提供を開始（2022年6月28日～）

ターゲット

経路検索アプリ事業者 等

実施主体

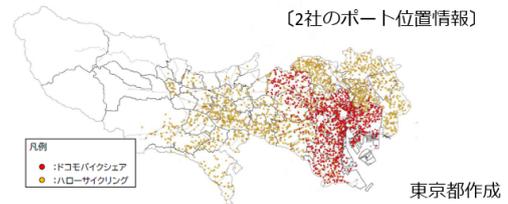
東京都
公共交通オープンデータ協議会

データ公開事業者

(株)ドコモ・バイクシェア
OpenStreet (株) (ハローサイクリング)

具体的な実施内容

- データフォーマット GBSF形式
(国際的に用いられているマイクロモビリティの標準フォーマット)
- 提供方法
公共交通オープンデータ協議会が運営する、公共交通オープンデータセンターから提供
<https://www.odpt.org/>



効果など

多くのアプリ等の開発者による自転車シェアリングのデータの利用が可能となり、様々なアプリケーションやサービスの提供を通じて、自転車シェアリングの利便性の一層の向上が期待される。

出典など

東京都プレス資料「自転車シェアリングのオープンデータ化の開始」
<https://www.metro.tokyo.lg.jp/tosei/hodohappyo/press/2022/06/28/12.html>
公共交通オープンデータセンター（公共交通オープンデータ協議会）
<https://www.odpt.org/>

オープンデータの提供例（バスデータ）

概要

- 区の公共交通の利用促進の取組み
- コミュニティバス「りんりん号」オープンデータ (GIFS-JP) を公開
- 運行者側から使いやすい形で情報提供をすることにより、様々なサービスで取り扱ってもらう

ターゲット

経路検索事業者など

実施主体

板橋区都市計画課

板橋区 都市計画課

3-① G T F Sデータ

国土交通省が、「標準的なバス情報フォーマット (G T F S)」を策定

標準的なバスフォーマット

- [1] G T F S - J P (静的情報) : 時刻表、運行経路情報など
⇒ 手元の情報だけで、“簡単に”作ることができる
(各種の作成ツールがインターネット上で公開中)
- [2] G T F S - R T (動的情報) : 位置情報、遅延情報など
⇒ バスロケーションシステムが必要

具体的な実施内容

- 「標準的なバス情報フォーマット」を用いて路線名・事業者名、バス停位置情報、時刻表、運賃、運行日等を入力
- データのチェック後、情報提供オープンデータとして、ホームページへ掲載

効果

多くの経路検索サービスで、区のコミュニティバスが検索可能

出典

板橋区HP :
<https://www.city.itabashi.tokyo.jp/bunka/kanko/1006732.html>
板橋区のG T F Sデータ作成の取組み
(都市整備局HP 地域公共交通の姿を考える行政連絡会R3.10.26 資料)
https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/bunyabetsu/kotsu_u_butsuryu/chiiki_koutsu.html