



大気汚染の改善に資する

# TDM施策 マニュアル



独立行政法人  
環境再生保全機構

## はじめに

大都市部では、交通集中による慢性的な交通渋滞が発生し、大気汚染や都市機能の低下を招いています。このような大都市部の非効率な自動車使用は地球温暖化にも大きな影響を与えています。都市が持続的に発展していくには、道路整備などの交通容量の拡大だけでなく、市民や事業者が従来のライフスタイルや社会経済システムを変革し、自動車の効率的な利用や使用の抑制、公共交通機関への利用転換などの交通需要を調整するマネジメント（以下、「TDM」という。）の推進が必要となっています。

TDM施策には、パーク＆ライドの利用、バスや鉄道などの公共交通手段の活用、時差出勤（オフピーク通勤）、フレックスタイム、交通管理者による交通管制の高度化、共同配送、ロードプライシングなど様々なものがあり、国や地方自治体において、それらが実施され道路交通混雑緩和や環境負荷低減に一定の効果をあげてきているとともに、社会実験制度が定着するなど一定の事例の蓄積をみるに至っています。しかし、TDM施策前後の評価を適切に行っている事例は少なく、TDMが成功していることを社会的にアピールすることが難しい現状です。この状況を改善し、TDM施策を広く継続的に展開していくには、その効果を明確に示して関係者の合意形成を得ることが不可欠であると考えられ、今後は、TDM施策の効果を定量的に評価することが必要となると考えます。

本マニュアルは、このような問題意識を背景として、TDM施策の導入前後の効果を算出する方法を検討しつつ、各種TDM施策を集中的に実施する計画案の策定手法及びその手順についてまとめたものです。特に、大都市中心部において、いままでに蓄積されたTDMの知見や経験を基に、既存施設を有効活用しながら関係者との合意形成を図り、TDM施策を継続的に進めるための手法について分かりやすく解説するように配慮したものとなっています。

作成にあたりましては、学識経験者や地方公共団体の方々からなる「大気汚染の改善に資する交通流対策に関する調査研究検討委員会」を委託先である株式会社日通総合研究所に設置し、その指導、助言のもと作成いたしました。関係者の方々には、ここに深く感謝申し上げます。なお、Ⅲプラクティス編については、当機構が過去に行った「環境に配慮した持続可能な地域交通施策の実現手法に関する調査」の成果として、先進的な都市における取組事例を収集・分析し整理したものです。

本マニュアルが、行政機関における自動車環境対策などに幅広く活用され、大気環境の改善とともに地球温暖化対策に資することを期待します。

平成20年2月

独立行政法人環境再生保全機構  
理事 渡辺 昭司



## はじめに（検討会委員長）

大気汚染の原因は工場・事業所・家庭などの固定発生源と自動車など移動発生源に由来する。東京都における窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）および粒子状物質（PM）の排出量についてみると、自動車に由来する部分が過半を超えている。また、地球温暖化の原因となっている二酸化炭素についてみても、東京都では全体のおよそ4割が自動車から排出されている。

わが国の自動車保有台数は7000万台を超え、公共交通を利用することが困難な地方都市では大半のトリップが自動車に依存し、自動車保有率が低い大都市でも自動車の交通機関分担率は上昇する傾向にある。自動車をもたらす交通・環境への影響を改善するためには、自動車そのものの改良に期待するところが大きいですが、その賢い利用方法も考えていかなければならない。具体的には自動車の利用を効率的にし、できるだけ徒歩・自転車・公共交通機関に転換する交通需要マネジメント（TDM）施策が求められてくる。

これまで多くの都市でTDM施策の導入が試みられてきたが、大気汚染の改善にどのように寄与するか、住民・関係機関とどのように合意形成を図るか、実現までのプロセスや組織をどうすれば良いか、など難しい課題が数多く存在することも明らかになってきた。これらの課題と対応は各々の都市によって異なるが、これからTDM施策導入を検討しようとする地方公共団体・事業主体・住民にとって、先進都市の経験から学ぶことはきわめて意義が深いといえる。

このため、独立行政法人環境再生保全機構に委員会が設置され、都市の大気汚染を改善するのにTDM施策がどのように有効であるか、個々のTDM施策の活用方法、住民・関係者との合意形成の方法、実施と維持運営などを整理したマニュアルを作成することとなった。TDM施策に関するガイドラインやマニュアルは未だ少なく、なかでも大気汚染の改善に焦点をあてたものはこれまでに見あたらない。本マニュアルではこれまで実施されてきたTDM施策事例を大気汚染の改善という視点から再整理しており、今後、地方公共団体が中心になって大気汚染政策・環境政策を進めるうえで大いに役立つものと期待している。

大気汚染の改善に資する交通流対策に関する調査研究検討委員会 委員長  
日本大学 総合科学研究所 教授 高橋 洋二  
(前：東京海洋大学 海洋工学部 流通情報工学科)

## 大気汚染の改善に資する交通流対策に関する調査研究検討委員会名簿

### ●学識経験者

- ◇日本大学 総合科学研究所 教授 高橋 洋二  
(前：東京海洋大学 海洋工学部 流通情報工学科 (地域計画))
- ◇豊橋創造大学 情報ビジネス学部 教授 石田 宏之

### ●地方公共団体

- ◇東京都 環境局自動車公害対策部交通量対策課 課長 小峰 明
- ◇東京都 環境局自動車公害対策部交通量対策課 技術担当係長 福島 章史
- ◇東京都 環境局自動車公害対策部交通量対策課 計画調整係 見城 亮一
- ◇町田市 都市計画部都市計画課 交通計画担当課長 高橋 豊

### ●株式会社日通総合研究所

- ◇物流技術研究部環境グループ 主任研究員 山本 明弘
- ◇物流技術研究部環境グループ 研究主事 室賀 利一

### ●独立行政法人環境再生保全機構

- ◇予防事業部 環境改善課 課長 神谷 仁巳
- ◇予防事業部 環境改善課 課長代理 今井 博人
- ◇予防事業部 環境改善課 小林 大

(所属等は平成19年3月31日現在)

# 本マニュアルの使い方

## (本マニュアルの構成・各編の内容)

### 1. マニュアル利用の対象者

多くの人と物が集まり、交通環境を改善する必要性を感じている地域やまちを持つ地方公共団体の『自動車公害対策』『まちづくり』『交通計画』などの担当者を対象としている。

### 2. マニュアルの構成

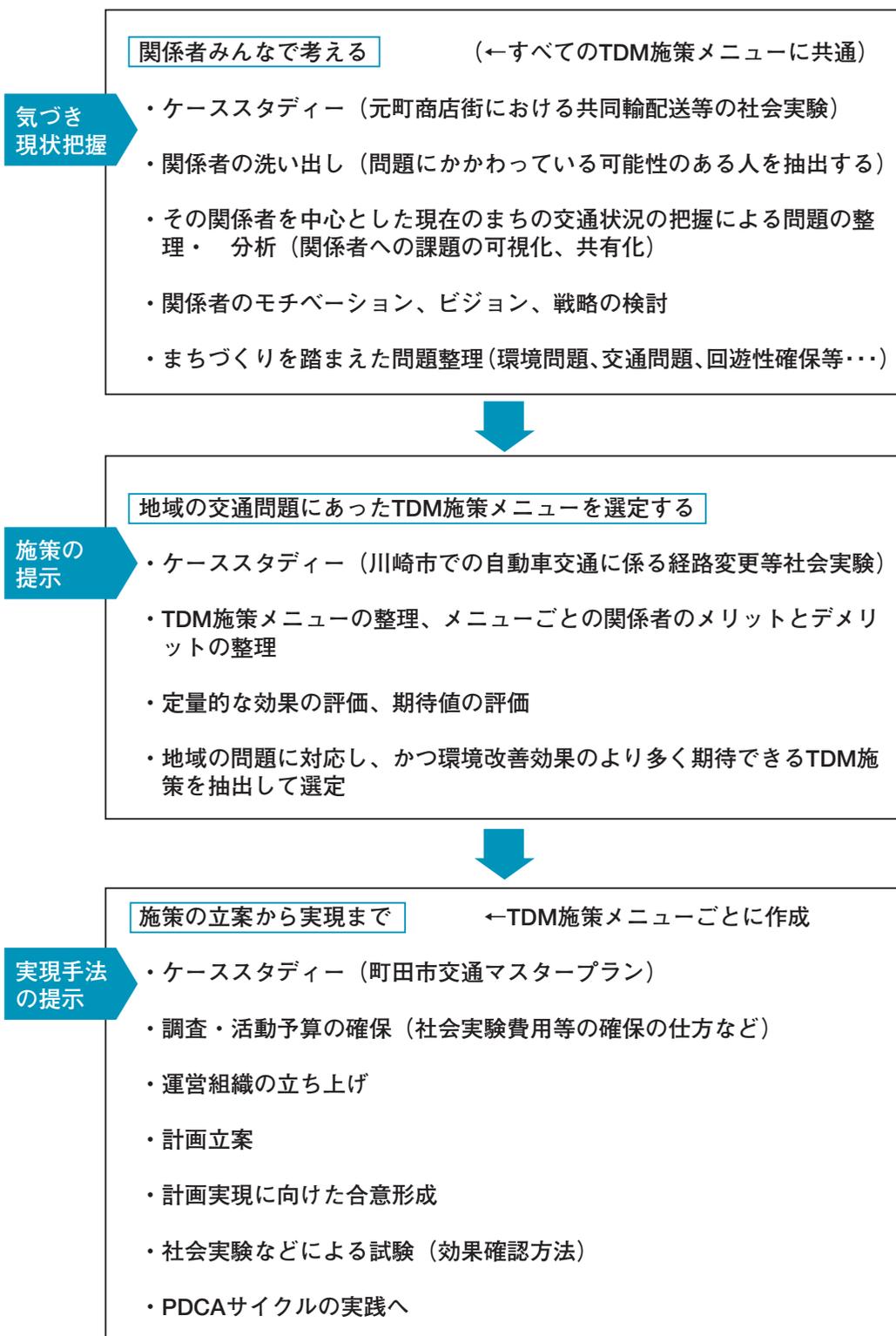
#### ◇ コンセプト

- ・TDM施策メニューの実現には、地元関係者の賛同と交通管理者の協力が不可欠である。
- ・本マニュアルは、TDM施策実施により、最終的には大気汚染などの環境改善を目指しているが、環境改善のみだけでは地元関係者のモチベーションにつなぐににくいことから、『市民がくらしやすいまち』『安全・安心な回遊できるまち』などもコンセプトの軸に据え、関係者のみんなが納得してTDM施策に取り組むことができることを目指している。
- ・そのためには、まず、関係者に参加してもらうこと、そして、考えてもらうことができる場を提供していくことが重要であると考え、その内容構成を重視している。

#### ◇ 構成

- ・本マニュアルは、「Ⅰ イントロダクション編」、「Ⅱ TDM施策マニュアル編」、「Ⅲ プラクティス編」の3編で構成している。
- ・このうち、「Ⅰ イントロダクション編」は、TDM施策に取り組む必要性を生じさせている社会的背景や国を中心とした最近の取組みの状況を整理している。また、TDM施策の取組事例を抽出して、地域の抱える課題やTDM施策の具体的な内容を把握、整理し、マニュアル作成の中心となるTDM施策等の洗い出しを行っている。
- ・「Ⅱ TDM施策マニュアル編」は、次ページのとおり大きく3章で構成している。各章の冒頭には、「ケーススタディー」と題し、我が国での先進的なTDM事例を3事例取り上げた。各事例の実施のプロセス、実施上の留意点やポイント、事前の準備にあたってクリアすべき課題（組織等）などを整理している。
- ・「Ⅲ プラクティス編」は、地方公共団体が行った交通施策の情報を取りまとめている。我が国におけるバス利用の推進や低公害車の導入、パークアンドライド、共同集配の実施等に係る地域事例について、その背景にある行政ニーズや利害関係者間の合意形成過程、事業効果及び環境改善効果の把握方法等について、事例紹介をしている。

## 「Ⅱ TDM施策マニュアル編」の構成



# 目 次

## I インTRODakシヨン編

<b>第1章 総則</b> .....	3
1 TDMを取り巻く社会的背景	3
2 大気環境と自動車交通	4
3 京都議定書の発効に伴う温暖化防止への対応	5
4 交通集中などによる渋滞の影響	7
5 改正省エネ法	8
6 企業の社会的責任	10
7 中心市街地の衰退	11
8 道路の安全	13
<b>第2章 導入事例の把握、整理</b> .....	14
1 地域の戦略の整理	14
2 地域が抱える課題の原因と解決のための手段の整理	16
3 地域が抱える課題の具体的な原因	18
4 TDM施策項目とその概要	19
5 TDM施策の効果と把握	22
<b>第3章 TDMの導入事例の分析</b> .....	28
1 TDM施策の導入時期の把握	28
2 TDM施策のエリアによる分類	30
3 継続事例のエリア別関係者の役割整理	39
4 継続事例の地域の特徴の整理	40

## II TDM施策マニュアル編

<b>第1章 関係者みんなで考える</b> .....	45
1 ケーススタディー（元町商店街における共同輸配送等の社会実験）	45
2 関係者の洗い出し	59
3 検討組織の立ち上げ（中心となる関係者のモチベーションの向上）	60
4 まちづくりを踏まえたまち・地域の顕在化している交通問題の整理	62
5 関係者のビジョンなどの課題	63
6 まちの交通状況の把握による問題の整理・可視化、分析、共有化	64
7 地域の課題及び関係者のビジョンなど優先順位の設定	70

<b>第2章 TDM施策の提示</b> .....	72
1 ケーススタディー（川崎市での自動車交通に係る経路変更等社会実験）	72
2 地域が抱える問題によるTDM施策のメニューの整理	75
3 行政の視点から見たTDM施策のメニューの整理	76
4 関係者のビジョンなどからの視点でみたTDM施策のメニューの整理	78
5 まち・地域のイメージからの視点でみたTDM施策のメニューの整理	79
6 TDM施策導入による効果の確認、効果の期待度	80
<b>第3章 実現手法の提示</b> .....	82
1 ケーススタディー（町田市交通マスタープラン）	82
2 通行規制を実施したい対象地域・道路の選定	89
3 運営組織の立ち上げ	90
4 計画立案	91
5 社会実験などによる試験（効果確認方法）	94
6 PDCAサイクルの実践へ	95

### III プラクティス編

#### 目次

1 コミュニティバス	102
2 公共交通優先システム	110
3 パークアンドライド	115
4 パークアンドバスライド	126
5 マイカー自粛	134
6 トランジットモール化	139
7 自転車利用の推進	150
8 相乗り通勤・時差通勤	160
9 カーシェアリング	164
10 共同集配・荷捌きの効率化	174
11 駐車場案内システム	180
12 ITS・経路案内・経路誘導	191
13 推進組織	197
14 ICカードを利用したTDM	201
15 公共交通への利用転換	208

# I インTRODクシヨN編



# 第1章 総則

## 1. TDMを取り巻く社会的背景

交通需要が道路整備を上回る勢いで増加しており、道路などの交通施設の整備のみでは交通混雑緩和に限界が生じるとともに、交通量の増加によってCO<sub>2</sub>やNOxなどの排出が増加し、騒音などの問題も深刻化してきている。

### 解説

### Explanation

道路の「利用の仕方の工夫」と「適切な利用の誘導」によって、円滑な交通流を実現することが期待されており、このためにTDMが必要とされている。

近年では、交通流を円滑化する目的とともに、地域の活性化や安全な暮らしの確保などを目的とする場合が増えてきており、TDMへ取組む目的についても下記のように多様化してきているといえる。

- 交通流の円滑化による周辺地域の環境改善
- 地球温暖化への対応
- 安全と暮らしやすさ
- 地域の活性化等

「安全と暮らしやすさ」「地域の活性化」については、地方公共団体が行う街づくりと密接な関係があるとともに、市民を加えた地域の団体や自治体等が果たすべき役割は大きなものがあると考えられる。

「交通流の円滑化による周辺地域の環境改善」「地球温暖化への対応」については、具体的に交通の転換が図られる必要があるため、市民や企業の意識改革が必要になると考えられる。市民の意識改革には、やはり地域の団体や自治体の果たすべき役割が大きいと考えられる。また、企業については、新たな法整備や社会的な責任などにより環境問題への対応は、企業にとって喫緊の課題となってきていると考えられる。

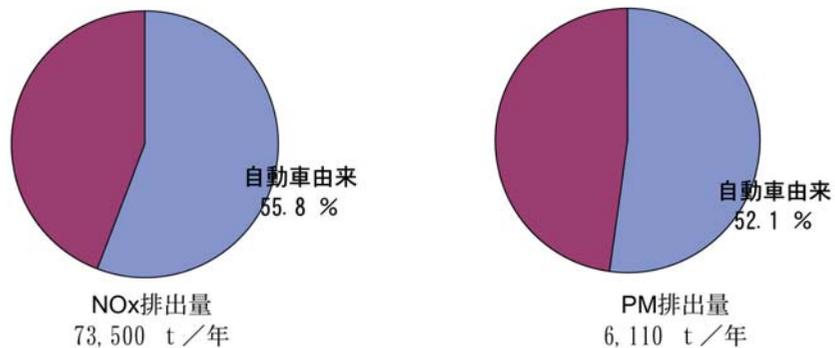
## 2. 大気環境と自動車交通

東京における主な大気汚染物質について見ると、粒子状物質（PM）や窒素酸化物（NOx）については、工場・事業場などに加え自動車からも多く排出されており、東京都では、これらの大気汚染物質を削減するために、自動車単体規制の強化や低公害車の導入促進等を始めとするさまざまな自動車環境対策を進めている。

### 解説

### Explanation

東京都内に設置した34箇所の自動車排出ガス測定局において、二酸化窒素に関する環境基準を達成した測定局は、21局である。二酸化窒素濃度は、低下傾向が小さく、自排局での改善傾向が十分でない。



出典：東京都環境局「東京都自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」平成16年3月

東京都内から排出されるNOx・PMの排出量

項目	一般環境大気測定局				自動車排出ガス測定局			
	平成17年度(参考)		平成18年度		平成17年度(参考)		平成18年度	
	達成局数 ／ 測定局数	達成率 (%)	達成局数 ／ 測定局数	達成率 (%)	達成局数 ／ 測定局数	達成率 (%)	達成局数 ／ 測定局数	達成率 (%)
二酸化窒素	43/44	98	43/43	100	19/34	56	21/34	62
浮遊粒子状物質	47/47	100	45/46	98	34/34	100	34/34	100
光化学オキシダント	0/41	0	0/40	0	--	--	--	--
二酸化硫黄	20/20	100	20/20	100	5/5	100	5/5	100
一酸化炭素	11/11	100	11/11	100	17/17	100	17/17	100

出典：東京都環境局「平成18年度大気汚染状況の測定結果について」

東京都における環境基準の達成状況

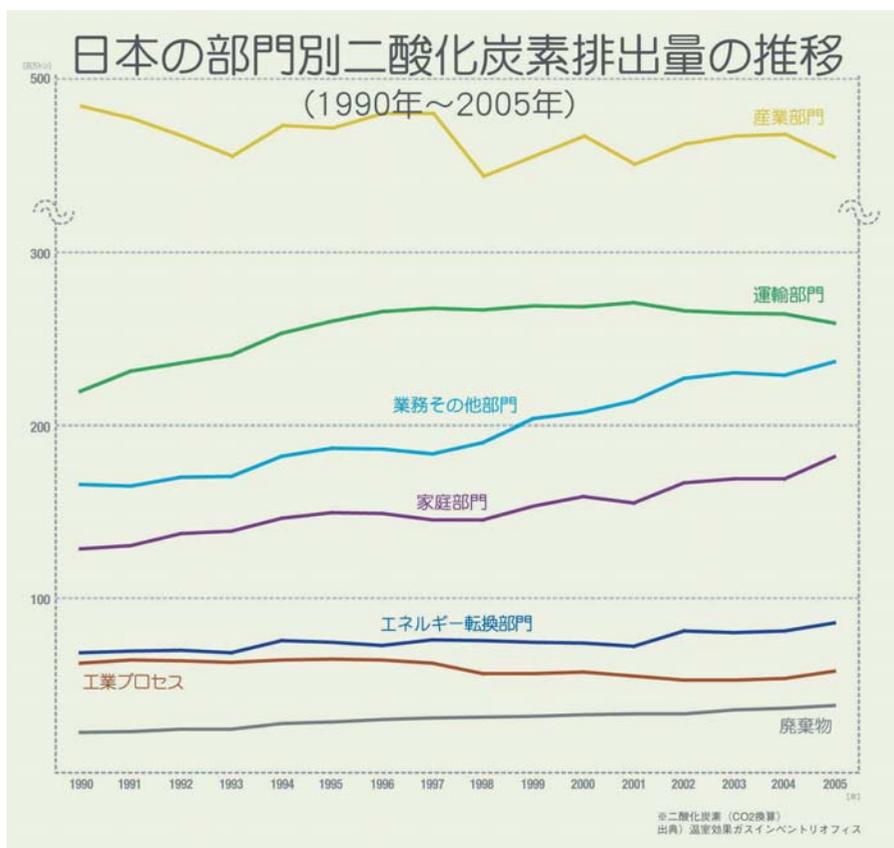
### 3. 京都議定書の発効に伴う温暖化防止への対応

京都議定書は、先進諸国に対して2008年～2012年の間に1990年比で温室効果ガスの削減が数値目標として義務づけたものである。日本の削減数値目標は6%であるが、2003年度の実績では家庭からの排出量を主に増加しており、目標のクリアには企業のみならず国民の努力が必要となっている。

#### 解説

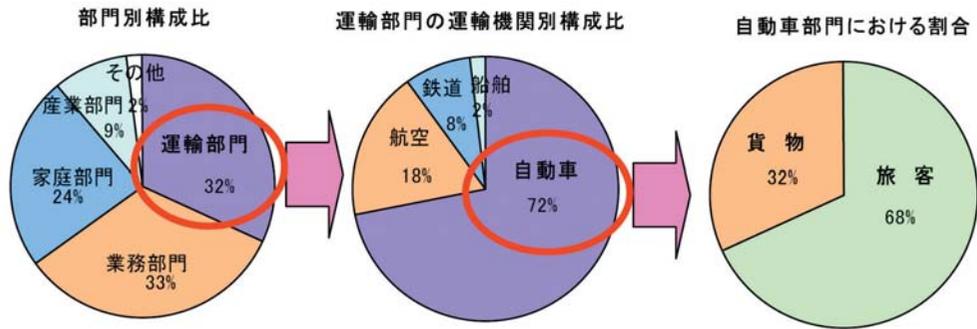
#### Explanation

東京都におけるCO<sub>2</sub>排出量の構成比についてみると、運輸部門で32%を占め、そのうち自動車によるものが72%となっている。



(全国地球温暖化防止活動推進センターウェブサイトより)

●東京都におけるCO<sub>2</sub>排出量の構成比



出典：東京都環境局「都における温室効果ガス排出量総合調査」(2002年度実績、2004年度調査)

CO<sub>2</sub>排出量の状況

京都議定書：

1992年の地球環境サミットで、日本を含む188カ国で気候変動枠組条約が締結された。この条約の目的を達成するために、COP3（第3回締約国会議）で採択された議定書が京都議定書である。日本を含む140カ国と欧州共同体が締結し、2005年2月16日に発効した。

●温暖化の影響：

○2100年には気温が1.4～5.8℃上昇 ○海面は9～88cm上昇

●温暖化で予想される問題：

○砂浜の90%は水没、低地の水没 ○異常気象による洪水・干ばつ、砂漠化

○生態系の変化による日本での感染症やマラリヤなどの流行

## 4. 交通集中などによる渋滞の影響

交通集中などによる渋滞は、経済活動の阻害、交通事故の増加、沿道環境の悪化などをもたらしている。

渋滞によって損失する時間は、年間38.1億人時間（国民1人当たり年間約30時間）にのぼる。この損失時間を金額に換算すると、年間11.6兆円（国民1人当たり年間約9万円）が失われていることになる。渋滞の多くは、東京、愛知、大阪の大都市圏に多く見られている。

### 解説

### Explanation

幹線道路が渋滞していることにより、通過交通が生活道路に流入し、生活空間の安全や生活環境を悪化させる要因となり、交通事故の増加（図1-6参照）や沿道環境の悪化につながっている。

また、渋滞の発生による自動車の走行速度の低下は、燃費の悪化によりCO<sub>2</sub>の排出を増加させるほか、NO<sub>x</sub>、PM等の大気汚染物質の排出増加にもつながっている。

都道府県別の渋滞損失時間（上位10都道府県）

順位	渋滞損失額		渋滞損失時間	
	都道府県	(兆円)	都道府県	(億人時間)
1	東京都	1.2	東京都	3.7
2	愛知県	0.8	愛知県	2.8
3	大阪府	0.8	大阪府	2.7
4	埼玉県	0.6	埼玉県	1.9
5	神奈川県	0.5	神奈川県	1.7
6	静岡県	0.5	静岡県	1.6
7	千葉県	0.5	千葉県	1.6
8	福岡県	0.4	北海道	1.3
9	北海道	0.4	福岡県	1.3
10	岐阜県	0.4	宮城県	1.3
	全 国	11.6	全 国	38.1

出典：国土交通省道路局資料

## 5. 改正省エネ法

省エネ法改正のポイントは大きく4つに整理できる。特に新たに運輸分野が対象となることによって、荷主企業の輸送の効率化が図られ、車両走行台数等の削減につながる事が想定される。

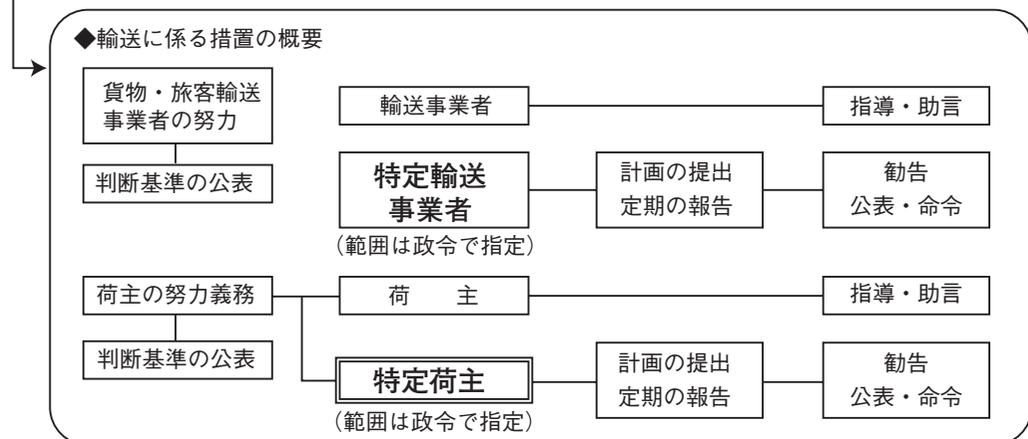
### 解説

### Explanation

エネルギーの使用の合理化に関する法律（省エネ法）では、内外におけるエネルギーをめぐる経済的社会的環境に応じた燃料資源の有効な利用の確保に資するため、工場、建築物及び機械器具についてのエネルギーの使用の合理化に関する措置やその他エネルギーの使用の合理化を総合的に進めるための必要な措置が定められている。

平成18年4月1日より、地球温暖化防止に関する京都議定書の発効、昨今の世界的なエネルギー需給の逼迫化等、最近のエネルギーを巡る諸情勢を踏まえ、輸送に係る措置を創設するとともに、工場・事業場及び住宅・建築物分野における対策を強化する等の措置が講じられている。

1. 熱・電気の一体管理による対象工場・事業所の対象範囲拡大	別々に管理していた熱と電気について、両者を合計で見ることによって規制対象になる指定基準を実質的に引き下げ（対象は約1万から1万3千に増え、産業部門では約8割が対象になる）
2. 輸送分野が新たな規制対象に	一定規模以上の運輸事業者（貨物・旅客）や荷主企業が規制対象になる
3. 住宅・建築物の対策強化	これまで対象外だった住宅も2,000㎡以上は対象とする 住宅以外の建物は大規模修繕も対象になる
4. 家電などの小売事業者やエネルギー供給企業に努力義務	消費者による省エネの取組を促すため、消費電力の情報などを提供する通知義務を規定



改正省エネ法のポイント

一定規模以上の輸送事業者と荷主は、**特定輸送事業者と特定荷主**となり、「判断基準」に沿った省エネ計画を、年1回提出する義務が発生する。その成果は翌年に国に報告し、計画で設定した目標が達成できなかった場合は、その理由を報告しなければならない。

また、省エネへの取組が判断基準に照らして著しく不十分な場合は、国から**勧告→公表→命令→罰金**と段階的な法的措置を受ける。(なお、特定輸送事業者・特定荷主とならない規模の事業者は指導のみ。)

## 6. 企業の社会的責任

近年、企業の社会的責任（CSR）が問われることが多くなってきており、特に、地域社会への貢献や地球環境への配慮まで企業の責務とされてきている。

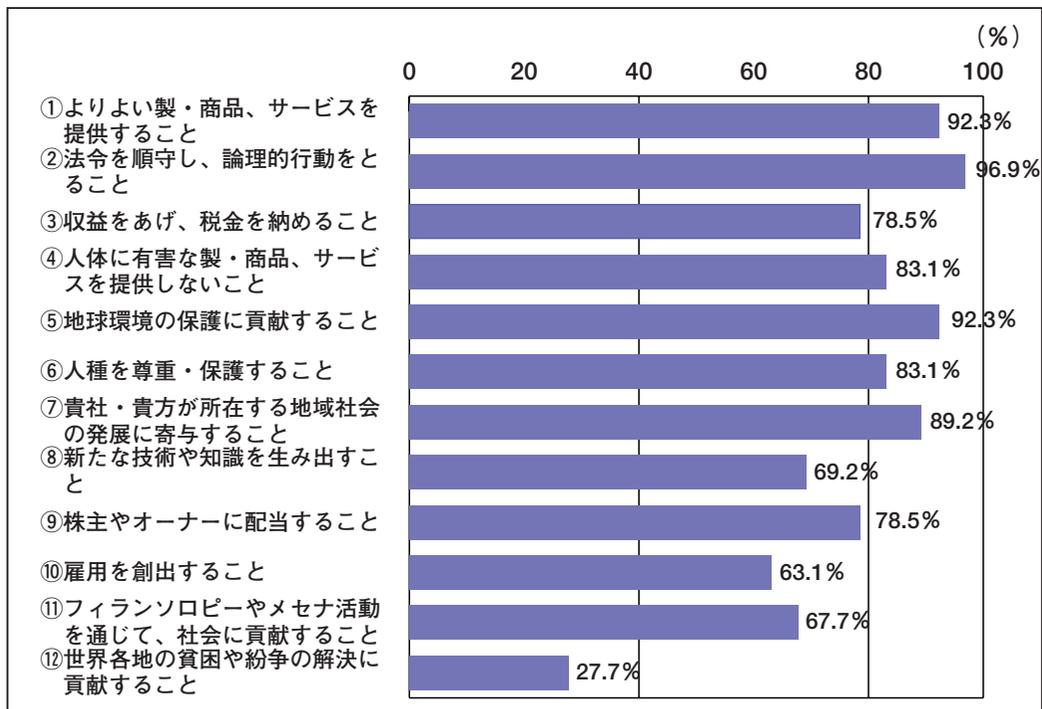
東京商工会議所が実施した調査では、大企業の約9割がCSRに取り組み、「法令を順守し倫理的行動をとること」（96.9%）が1位、「地球環境の保護に貢献すること」（92.3%）が2位となっている。

### 解説

### Explanation

トラック輸送を中心とした物流という観点で見ると、法令順守は、「走行速度を守る」、「納品施設周辺道路の違法駐車を排除する」などが考えられ、地球環境保護への貢献は、「輸送の効率化」、「省エネ運転」、「省資源包装・リユース」などが考えられる。

また、地球環境保護への貢献に関しては、京都議定書の発効に伴い、地球温暖化対策が喫緊の課題となっており、国は、省エネ法の改正により、省エネに取り組む企業などの対象範囲を拡大することによって、CO<sub>2</sub>排出量の削減を果たそうと考えている。



出典：「企業の社会的責任（CSR）についてのアンケート調査結果」2005年7月 東京商工会議所  
企業のCSRへの取り組み状況

## 7. 中心市街地の衰退

近年、多くの都市でモータリゼーションの進展によるライフスタイルの変革、商業を取り巻く環境の変化、中心部の人口の減少と高齢化などを背景に中心市街地の衰退・空洞化という問題が深刻化している。中心市街地は、これからも地域経済の発展や豊かな生活の実現に大切な役割を果たす場所であり、新しい時代のニーズに対応した地域コミュニティの中心として、再生することが強く求められている。

### 解説

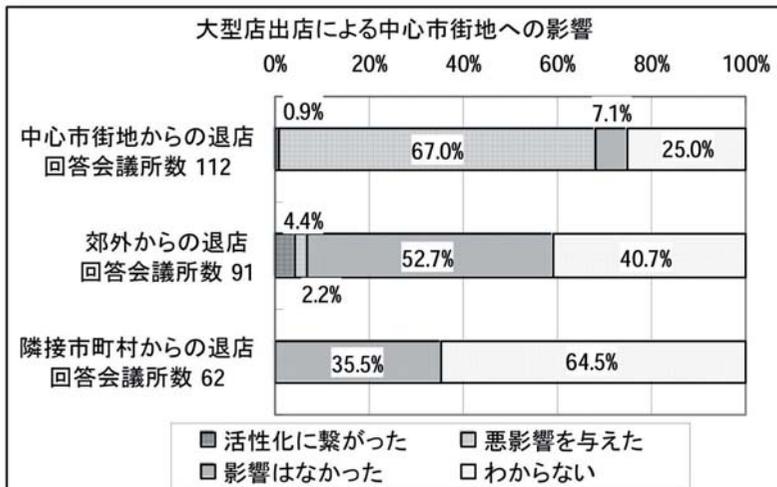
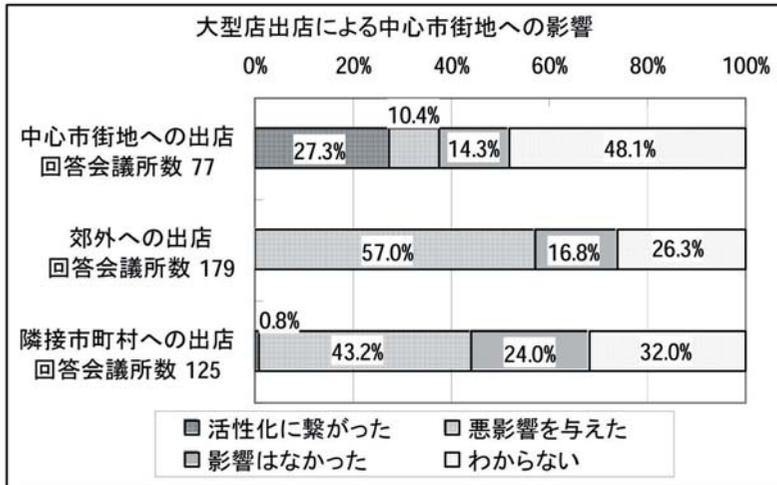
### Explanation

このような中心市街地の衰退は、マイカー利用に対応した郊外への大型店舗の進出が一つの要因となっていると考えられる。日本商工会議所が実施した調査では、大型店出店による中心市街地への影響は、悪影響を与えた出店は「郊外」が57.0%と最も多く、「隣接市町村」でも43.2%となっている。また、大型店退店による中心市街地への影響は、悪影響を与えた退店は「中心市街地」が67.0%と最も多い。

この結果から、郊外大型店出店→中心市街地へ悪影響（来訪者・売上減少）→中心市街地の既存大型店の退店→さらに中心市街地へ悪影響 といった構図が推測される。

CSRとは：

企業は、公正な競争を通じて利潤を追求するという経済的主体であると同時に、広く社会にとって有用な存在でなければならない。そのために企業は、人権を尊重し、関係法令、国際ルールおよびその精神を遵守するとともに、社会的良識をもって、持続可能な社会の創造に向けて自主的に行動する必要がある。これらは、「企業の社会的責任」すなわちCSR（Corporate Social Responsibility）と呼ばれる。



出典：「平成15年度街づくり推進に関する総合調査」2005年3月 日本商工会議所  
 大型店出店・退店による中心市街地への影響

## 8. 道路の安全

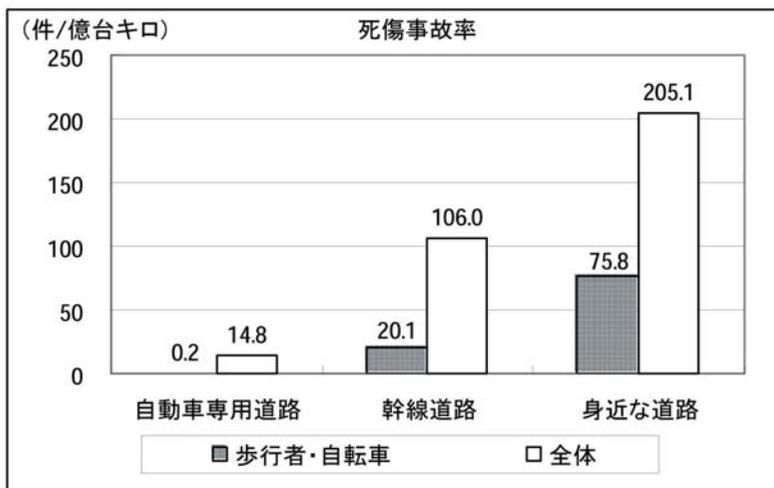
道路は、徒歩中心の賑わいの空間から、自動車交通中心の移動、輸送の空間へと変わってきた。特に商業施設が集中する中心市街地は、納品の貨物車の集中などによる道路混雑が発生し、歩行者の安全性確保を図るうえで大きな課題となっている。

### 解説

### Explanation

幹線道路と身近な道路の走行台キロ当たりの事故率を比較すると、身近な道路での事故率は、幹線道路の約2倍であり、さらに歩行者・自転車においては、4倍弱の事故率となっている。

中心市街地を構成する道路は、身近な道路であることが多く、このデータは、歩行者等にとって安全面での課題があることを裏付けている。



出典：（財）交通事故総合分析センター資料（平成13年）

幹線道路と生活道路の死傷事故率

## 第2章 導入事例の把握・整理

### 1. 地域の戦略の整理

地域が抱える課題を解決するための戦略は、さまざまな項目があると考えられる。例えば、郊外の大型店の進出により中心市街地への来訪者が減少、既存店舗の退店が続出、さらに衰退してしまうような場合には、「空き店舗の活用」「観光振興」「地場産業の活用」等の取組が考えられる。

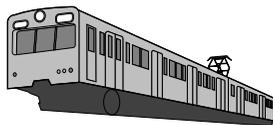
このような取組を行う際に、TDM施策はその一つのメニューとして導入され、結果として環境改善効果をもたらしていることが多いものとなる。

#### 解説

#### Explanation

具体例としては、「観光振興」を公共交通機関の利用と連携して行えば、駅周辺の店舗への観光客の来店が期待でき、駅周辺の活性化に繋がる可能性が生じるが、これは、マイカーによる観光客を自動車利用から公共交通機関利用に転換させたことにもなり、TDM施策としても有効となる。

また、公共交通機関を利用した場合は、観光客にとってもマイカーの利用時よりも交通事故のリスクが小さくなるほか、移動中の飲酒も可能となるなど、より充実した観光が期待できる可能性がある。最近では、中心市街地の活性化やまちの賑わいのために、「中心市街地の道路を利用したイベント等を開催し、来訪者の増加を目指す」といった取り組みが多く見られるが、この取組にも、TDM施策の一つである、自動車の進入規制が不可欠となっている。そこで、TDM施策導入に繋がる地域の戦略として、どのようなものがあるのか把握し、地域の戦略について整理した。



地域の戦略の整理

課題の主な分類	戦略	戦略の具体的な内容
公共交通機関の利便性が低い（バス）	市民のモビリティ（移動のし易さ・利便性）の確保	交通不便地域の解消を図り、誰でも利用しやすいバス交通を推進する（市民のモビリティ（移動のし易さ・利便性）の確保） 狭い道路でも走行可能な車両による公共交通を導入する バスが渋滞に巻き込まれないよう優先的に走行できるようにする
公共交通機関の利便性が低い（鉄道）		公共交通機関の利便性を向上させるとともに、マイカーから公共交通機関の利用への転換を促し、利用者を増加させる
交通渋滞が深刻（自動車走行量の増大）	交通渋滞の解消	マイカー利用の抑制や経路の変更などを促し、交通渋滞が慢性化している箇所の交通渋滞を解消させる 公共交通機関の利便性を向上させ、マイカー等の利用からの転換を促進する 物流車両に対応した荷捌きスペースの確保や共同配送による効率化を行う 違法駐車取締りの強化等により、駐車マナーの向上を促す 観光振興と一体となり、自動車利用による観光から公共交通機関を利用した観光への転換を促す
交通渋滞が深刻（違法駐車による円滑な自動車走行の阻害）	駐車場利用の促進	駐車場の利用者に適切な情報を提供し、効率的な駐車場利用を目指す 違法駐車取締りの強化等により、駐車マナーの向上を促す
道路整備が難しい	交通渋滞の解消	マイカー利用の抑制や経路の変更などを促し、交通渋滞が慢性化している箇所の交通渋滞を解消させる
中心市街地が衰退	駅周辺・中心市街地の活性化	地域の産業や団体と連携し、中心市街地が利用される仕組みを構築する
	観光振興	マイカーの利用に頼らない公共交通機関を利用した来訪者の増加（観光振興、公共交通機関と商業施設の連携等）
歩行者の安全性が阻害	歩行者を中心とした安全性の確保	・事故防止のため交通混雑等を予防する。 ・歩道を整備する。

## 2. 地域が抱える課題の具体的な原因

駅周辺の中心市街地が衰退した原因としては、大規模な商業施設が郊外に多く立地することによって、公共交通機関を利用した鉄道駅周辺の施設や商店街中心の人の流れが、自動車を利用した郊外へと変化し、駅周辺の商業施設や商店街の利用客が減ったことが考えられる。

### 解説

### Explanation

地域が抱える課題の具体的な原因を整理することで、解決するための具体的な対策（TDM施策）を選択し易くなると考えられることから、地域が抱える課題の原因となっているものを確認して整理した。また、原因を大きく自動車の交通量と道路の関係によって分類した。

#### 地域が抱える課題の原因（その1）

課題の主な分類	地域の抱える課題
公共交通機関の利便性が低い（バス）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの利用者が減少している。</li> <li>・バスを利用できない交通不便地域がある。</li> <li>・高齢者が利用しやすい交通網になっていない。</li> <li>・通勤・通学時の渋滞によりバスの定時性が損なわれ、利用しにくい。</li> <li>・土・日曜休日になると、路線バスの運行時間は定刻の5倍から10倍にもなる</li> <li>・ドアツードアの移動が可能となる便利なマイカーの普及により、バスの存在意義が相対的に低下。</li> <li>・地域の地域の特徴、道路の幅員や線形などの理由によりバスの走行が難しい。</li> <li>・通勤通学ラッシュ時にはマイカーによる駅までの送迎車両が増加するために渋滞し、バスの定時走行を阻害する。</li> <li>・観光目的のマイカーによる渋滞が発生</li> </ul>
公共交通機関の利便性が低い（鉄道）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道の利用者が少ないために利便性の高いサービスを提供できない（事業採算が合わない）。</li> <li>・駅周辺の整備が進んでいない</li> <li>・鉄道の運行本数が少なく利便性が低い。</li> <li>・鉄道駅等へのアクセスが悪い（周辺地区の移動手段がない）。</li> <li>・バス停と駅が遠いため、乗換が不便である</li> </ul>
交通渋滞が深刻（自動車走行量の増大）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤通学ラッシュ時にはマイカーによる駅までの送迎車両が増加する。</li> <li>・公共交通機関網が脆弱であり、通勤・通学に利用しにくい。</li> <li>・通過交通を含めた流入車両や納品車両が多すぎる。</li> <li>・納入施設に荷捌き用の駐車スペースがない。</li> <li>・物流車両の駐車マナーの低下・欠如。</li> <li>・観光を目的としたマイカーの流入が多い。</li> <li>・観光を目的としたマイカーの受け入れ態勢が整っていない。</li> <li>・公共交通機関の観光への受け入れ態勢が十分でない。</li> <li>・市郊外から中心部に向かう通勤を主体とする自動車によって主要な幹線道路や河川断面が混雑する低い。</li> </ul>

## 地域が抱える課題の原因（その2）

課題の主な分類	地域の抱える課題
交通渋滞が深刻（自動車走行量の増大）	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤時の自動車への依存率が高く、自動車利用率は全体の80%を越えている。</li> <li>通勤時を中心に、大規模工場周辺での短時間の自動車トリップ集中による交通渋滞が発生している。</li> <li>市内中心部を横断する道路の90%を占める通過交通による渋滞が発生。</li> <li>秋葉原電気街地区では、歩行者と物流車両、通過自動車や路上駐車車両が混在している。</li> <li>福岡市中央区天神地区は商業業務の集積地であり、多くの貨物車の流入により様々な物流問題（荷捌き車両の路上駐車等）が発生している。</li> <li>春秋の観光シーズン中の日祝日、奈良市内で観光車両による交通渋滞が発生する。</li> <li>桜まつりの来園者の約40%にあたる16万人がマイカー利用のため、広域幹線道路及び市街地内道路は大渋滞となり、地域住民の足にも多大な影響をもたらした。</li> </ul>
交通渋滞が深刻（違法駐車による円滑な自動車走行の阻害）	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車スペースの不足</li> <li>駐車場利用者が求める空きスペース、料金、特約割引等についての情報提供が十分でない。</li> <li>駐車マナーの低下・欠如。</li> <li>駅周辺に約2,000台の一時利用駐車場があるが、休日にはほとんどの駐車場が満車になり、駐車場を求めて回遊する車両が多数発生して交通混雑を引き起こす。</li> <li>既存駐車場は、空きがあっても土日を含め現状では十分に利用されずに路上駐車される車両が多い。</li> <li>商店街に面した通りは、駐車禁止区間にもかかわらず、買物客のマイカー、荷捌きトラックや客待ちタクシーの駐停車が非常に多いために交通が輻輳し、乗合バスの運行やマイカー等の交通の円滑化が阻害されている。</li> </ul>
道路整備が難しい	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路拡張のための用地取得が難しい。</li> <li>バス路線を拡充したいが、バス走行に必要な道路の幅員となっていない。</li> <li>奈良市は、世界遺産をはじめとする数多くの文化財に恵まれ、国際文化観光都市として、大規模な道路整備等を行うことは制約がある。</li> <li>鎌倉地域では、豊かな自然環境と歴史的遺産保護のため、交通渋滞の抜本的な対策である道路整備もままならない状況にある。</li> <li>都心部の土地利用は進んでおり、街路整備等による混雑解消は時間を要する。</li> </ul>
中心市街地が衰退	<ul style="list-style-type: none"> <li>買物客のマイカーや物流車両等に対応した駐車場の整備が十分でない。</li> <li>市街地への来訪が目的ではない通過交通の分離ができていない。</li> <li>中心市街地の駐車場の利便性が悪い。</li> <li>交通マナーの低下。</li> <li>中心市街地は来訪者や物流車両で渋滞し、マイカーでの利用に不便なため、マイカー利用に便利な郊外大型店へ買い物客等が流出している。</li> <li>中心市街地が交通量の多い道路で分断され、買い物客の回遊性が損なわれている。</li> <li>違法路上駐車が常態化し、都市景観の悪化等を引き起こして中心市街地のイメージダウンにつながっている。</li> </ul>
歩行者の安全性が阻害	<ul style="list-style-type: none"> <li>商店街に面した道路など歩行者の多い道路において、自動車走行と歩行者が分離できていない。</li> <li>駐輪場が不足している。</li> <li>自転車利用者のマナーの低下。</li> <li>中心市街地の短時間の自動車トリップの集中によって、交通事故が増加している。</li> <li>駅や中心商業地で、歩道等に自転車が放置され、安全で快適な通行が阻害される。</li> </ul>

### 3. 地域が抱える課題の原因と解決のための手段の整理

課題解決のための手段としては、自動車利用から公共交通機関への転換を図るために新しい公共交通機関による新しいサービスの提供や利便性の向上を目指すなどが考えられる。

その手段がもたらす効果について、環境に関する内容を中心に簡単に整理した。

課題解決のための手段

戦略	実現のための手段	期待される効果	検証・評価の指標
市民のモビリティ（移動のし易さ・利便性）の確保	新サービスの提供 バス専用道路や優先システムの構築 公共交通機関の利用を促進する（優位性をアピール） 公共交通機関のサービスレベルの向上	自動車交通量の削減（公共交通機関の利用拡大）	利用者数 利用者の満足度（アンケート）
交通渋滞の解消	公共交通機関の利用を促進する 集中する時間帯の自動車の利用を控える 乗用車等の乗車率、貨物車の積載率を高める	自動車交通量の削減 平均走行速度の上昇 ピーク時間帯の自動車交通量の削減	時間帯別の車両走行台数(台/単位時間)
駐車場利用の促進	駐車場の利用率を高める 円滑な走行を阻害する違法駐車を排除する	平均走行速度の上昇	違法駐車台数
駅周辺・中心市街地の活性化	公共交通機関の利用を促進する（優位性をアピール） 公共交通機関利用のインセンティブ付与	駅利用者の拡大による来訪者の増加	来訪者数 売上高
観光振興	公共交通機関の利用を促進する（優位性をアピール）	駅利用者の拡大による来訪者の増加	来訪者数
歩行者を中心とした安全性の確保	歩行者専用道路を設ける	交通事故撲滅	交通事故件数

## 4. TDM施策項目とその概要

地域が抱える課題を解消するために、実際にTDM施策として取組まれた事例について、取組内容を集約して主な項目に分類し、それぞれの項目について概要を整理した。

TDM施策項目と概要（その1）

施策項目名	概要
コミュニティバス	地域の住民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービス
公共交通優先システム	優先的な信号制御や優先レーン等の設定により、公共車両を優先的に運行させるシステム（略称：PTPS（Public Transport Priority System））
パークアンドライド	自動車を都市郊外の駐車場に駐車して鉄道等の公共交通機関に乗換え、都心部あるいは特定地域に入る形態のこと
パークアンドバスライド	バスの定時性の確保と駐車場をセットで整備すること等によって、バスターミナルやバス停までのアクセス性を向上させ、バスの利用を促進する
サイクル&バスライド	バス停に付帯した駐輪場を整備する
パーク&ボートライド	通勤通学のマイカーを旅客船にシフトする
トランジットモール	一般の自動車交通を排除し、バス・路面電車等の公共交通機関のみを配するモール（歩行者用に作られた道路）
マイカー自粛	公共交通機関の利用を促し、マイカーの利用を自粛する
相乗り通勤	1人乗りによる自動車通勤を削減し、乗車効率を高める
時差通勤	就業時間を特定化せずにある程度の幅をもたせ、ピークの交通需要の平準化を図る
カーシェアリング	自動車を複数の人と共同で利用する形態
共同集配	流通業者が共同で貨物車を使用し、集配送業務を行う
駐車場案内システム	車による来街者に駐車場の空き情報を提供し、空いている駐車場に誘導して、地区全体の駐車場の効率利用を図る
I T S	ナビゲーションシステムの高度化、有料道路等の自動料金支払いシステムの確立、安全運転支援等を図るために、最先端の電子技術を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する（Intelligent Transport Systemの略称）
道路交通情報通信システム（VICS）	カーナビを用いてドライバーに対し、渋滞箇所等の情報提供を行い、経路の変更等を促す

## TDM施策項目と概要（その2）

施策名	概要
バスレーン設置	バスが優先して走行できる車線をバスレーン（専用、優先、専用道路）に指定し、バスの走行性、定時性の確保を図る
バスレーンカラー舗装化	バスレーンの実効性を高めるため、バスレーンのカラー舗装化によって区別しやすくする
シャトルバスの運行	駐車場と駅、イベント会場と駅等の近距離を何度も頻繁運行するバス
ハイグレードバス停・バス情報システム、ロケーションシステム	バスの到着時刻等の情報を提示するほか、福祉施設や乗降者の多いバス停に屋根やベンチを設けることにより利便性向上をさせる
駅前等駐輪場整備	駅前等の駐輪場を整備して、自転車利用者の公共交通機関の乗り継ぎの利便性を向上させる
駐車場整備	駅前等の駐車場を整備して、自動車利用者の公共交通機関の乗り継ぎの利便性を向上させる
駅内外の歩行空間整備（エスカレーター等）	公共交通機関の乗換え等の利便性を向上させる
HOVレーン整備	多人数乗車車両のための専用車線を整備し、相乗りを推奨する
リバーシブルレーン整備	時間帯により道路の一方方向の交通量が極めて多く、対向方向の交通量が少ないアンバランスな状態を改善するため、時間帯ごとに中央線を変更して、交通量が多い側に多くの車線を割り当てる
路面電車・新交通システム整備	都市モノレール、新交通システム及び路面電車等を整備して都市の交通混雑を解消する
EV・低公害車の共同利用	電気自動車や低公害車を共同で利用する
駐車対策（取締り）	駐車違反取締りを強化する
公共交通普及啓発（広報等）	公共交通機関の利用を呼びかけや、実証実験の実施を告知する
オムニバスタウン	街として、様々なTDMに関する取組を行うもの
公共交通機関の乗り継ぎ等による割引	地区内の全ての鉄道・バスを自由に利用でき、観光施設等の利用特典も付いた廉価な乗車券を販売する
商業施設と公共交通機関の連携	店舗や施設との連携による公共交通機関利用促進ポイントサービスの導入等を実施し、バスや鉄道等の利用の促進を図る
公共交通機関の利用実績に応じた割引や商品	ICカードの導入に伴い、ポストペイサービスによる運賃後払いやボリュームディスカウント、乗車した場合のポイントに応じてプレゼントを進呈する等、を実施し、公共交通機関利用の促進を図る

## TDM施策項目と概要（その3）

施策名	概要
公共交通機関の運賃割引	<p>割引率を高めた平日専用定期を導入（ウィークデイ定期）</p> <p>短距離の割引運賃の導入</p> <p>大人同伴による児童運賃無料化</p> <p>昼間帯（10時～16時）に限定した割安感のある全線乗り降り自由のフリー切符及び定期券を発売する</p> <p>昼間時間帯にのみ使用できる割引額の大きいバスカードを販売する</p>
乗り合いタクシー 公共交通乗換の利便性向上	<p>同じ方向に向かう人が同じタクシーに相乗りし、効率化を図る</p> <p>鉄道ダイヤと連携して市内の中心部を循環するループバスを運行することなどにより、鉄道とバスとの連携を大幅に強化し、乗り継ぎ抵抗を軽減することで通勤通学時間帯の公共交通利用の促進を図る</p>
高速バス導入	<p>高速バスを導入するとともに、会社各社による共同予約システムを構築するなどして利便性を高める</p>
駐車場の時間帯割引	<p>昼間の駐車料金を定額化し、公共交通への転換を促す</p>
自動車走行経路の変更促進	<p>物流車両等の通行規制により、交通集中を緩和する</p>
歩行者の安全性確保	<p>歩道や自転車道の整備によって歩行者の安全性を確保する</p>

## 5. TDM施策の効果と把握

これまで行われたTDM施策のうち定量的な効果を把握している事例について、算出結果の詳細を確認した。

CO<sub>2</sub>やNO<sub>x</sub>の排出量による効果を確認している事例は、数例となっている。交通流の改善による走行速度の上昇や所要時間の短縮について確認している事例もいくつか見られる。

TDM施策導入による効果の把握状況（その1）

施策項目	エリアの分類			実施主体	効果の把握状況
	丁目	市区町村	都道府県		
コミュニティバス		武蔵野市		武蔵野市	既存交通機関の利用比率の減少率（ムーバス乗客に、最も多く利用している方通機関をムーバス運行前と運行後について聞いた） 自家用車 2.5%（3.5%から1.0%へ） タクシー 3.1%（3.4%から0.3%へ）
コミュニティバス		鎌倉市		バス事業者	—
コミュニティバス	市内中心部			長崎市	—
コミュニティバス	市内中心部			県交通局	—
公共交通優先システム	駅周辺道路			県警察	対象区間内のバス移動時間が従来の22～23分から、4～5分短縮され、17～18分となった。
公共交通優先システム		奈良市		国土交通省、警察庁、奈良市、バス協会	①県道木津横田線（南行き） 短縮時間（%） 朝 8分17秒（28.4） 昼 1分39秒（9.8） 夕 4分12秒（18.3）
パーク＆ライド	駅周辺			J R、江ノ電、プリンスホテル	—
パーク＆ライド	駅周辺			J R、江ノ電、神奈川県道路公社、神奈川県	—
パーク＆ライド	駅周辺			海老名市、神奈川県、国土交通省	—
パーク＆ライド	駅周辺			名古屋市	アンケートでは、約5割がパークアンドライドとして利用。
パーク＆ライド	駅周辺			広島市	モニターの半数近くが利用意向を示した
パーク＆ライド	公園等の駐車場			長崎市	3駐車場の利用台数が平成14年度末で前年比14%増加

TDM施策導入による効果の把握状況（その2）

施策項目	エリアの分類			実施主体	効果の把握状況
	丁目	市区町村	都道府県		
パーク&バスライド	駅周辺			地元商店街と大型店舗	利用台数調査：平成13年度 1日平均50.3台 平日 35台 土・日・祝日 83台
パーク&バスライド			新潟市及び近隣市町村	推進委員会	—
パーク&バスライド	駅周辺及び公営駐車場			推進協議会	—
パーク&バスライド	市内中心部			奈良市	—
パーク&バスライド	市内中心部			国土交通省、高知県、高知市、交通事業者	—
マイカー自粛		福島市内		福島都市圏交通需要マネジメント研究会	アンケート・・・ノーマイカーデーを通じたメリットを感じている事業所は2割強
マイカー自粛			熊本市及び周辺の15市町村	推進会議	効果測定内容：ノーマイカーデー半額割引券の利用枚数。 ●効果把握結果：6月の毎週水曜で1000～1500枚程度。
トランジットモール化	福井市中央一丁目地区			社会実験協議会	来街者の増加（実験期間中約10%増加）
トランジットモール化	浜松市中心部			浜松市	—
トランジットモール化	三条通、ならまち、高畑地区			奈良市	アンケート調査 効果把握結果：バス運行に対し賛成7割、反対2割 ・買い物、飲食に便利 6割、観光客に便利 8割 等
トランジットモール化	那覇市国際通り			社会実験実行委員会	4日間で11万7千人の来外者があり、実験の無い日に比べ倍増した。
自転車利用の促進	みなとみらい21地区、関内を中心とした都心部			横浜市道路局	一般マイカー来街者の訪問施設数が約1箇所に対し、P&C利用者は約3箇所と平均訪問施設数が多かった
自転車利用の促進		新津市、新潟市		新津市	通勤所要時間の正確さ：6割以上が「効果あり」 ・健康に対する認識：7割以上が「効果あり」等
自転車利用の促進	徳島市中心市街地			徳島市	—

TDM施策導入による効果の把握状況（その3）

施策項目	エリアの分類			実施主体	効果の把握状況
	丁目	市区町村	都道府県		
自転車利用の促進	山口停留場周辺			北九州市、北九州高速鉄道	利用実績による把握
相乗り通勤・時差出勤	川崎市臨海部			交通環境改善連絡協議会	勤時間帯（7時～8時30分） 30～60台の乗用車減少、走行速度約10km向上、ピーク時台数10%減少
相乗り通勤・時差出勤			新潟市及び近隣市町村	新潟市	ピーク3時間交通量の約3%の時間変更で渋滞緩和がみられた 時差出勤者の約75%が通勤時間短縮（10分以上短縮は25%） 時差出勤者の約75%が時差出勤を快適と評価
カーシェアリング		横浜市、稲城市		ITS/EV新交通システム研究委員会	—
カーシェアリング	豊田市中心市街地区			豊田市	実験会員の実験前の行動と比較すると、自動車走行距離が約81%減少、鉄道の利用が約8倍に増加
カーシェアリング		京都市内		NEDO、(財)日本電動車両協会、(株)最適化研究所	—
カーシェアリング		福岡市内及びその周辺		NPO法人カーシェアリングネットワーク	—
共同配送・荷捌きの効率化	天神地区			天神地区共同輸送(株)	●期待できる効果 ・自家用車から営業用車の転換で、貨物1個当たりの走行台キロが、70%削減 ・営業用車から共同集配の転換で、貨物1個当たりの走行台キロが、41%台キロ削減
駐車場案内システム	渋谷、新宿、池袋、町田駅周辺			東京都都市計画局、東京都駐車場公社	—
駐車場案内システム	藤沢駅周辺40ha			神奈川県、藤沢市	—
駐車場案内システム	名古屋市栄地区、名古屋駅地区			名古屋市、国土交通省、県警本部、駐車場事業者	○路上駐車への減少 導入前2,654台 導入後1,946台 ○入庫待ち台数の減少 導入前355台 導入後171台
駐車場案内システム	大津市浜大津周辺			推進協議会	—

TDM施策導入による効果の把握状況（その4）

施策項目	エリアの分類			実施主体	効果の把握状況
	丁目	市区町村	都道府県		
駐車場案内システム		大阪市全域		大阪市	大阪市内の路上駐車（違法駐車）台数は、平成元年と比較すると現在約50%減少
駐車場案内システム	奈良市内約200ha			奈良県、奈良市	—
駐車場案内システム	都心部250ha			長崎市	・駐車場利用台数が、休日で約8%増加した。 ・路上駐車が平日で14%、休日で20%減少した。
ITS・経路案内・経路誘導	川崎市臨海部			調査委員会（公健協）	急行系統で総所要時間5.1%短縮、窒素酸化物5.9%削減
ITS・経路案内・経路誘導	川崎市臨海部			連絡協議会（公健協）	延べ2769台の参加（2.5t以上の普通貨物車 60% 特殊車 30%） 産業道路の交通量の減少
ITS・経路案内・経路誘導	川崎市臨海部			連絡協議会	—
ITS・経路案内・経路誘導	阪神高速道路			渋滞対策検討委員会	・阪神高速交通量が約2割増、一般道路交通量が約2割増、一般道路交通量が約5%増 ・阪神高速分担率が約6%から約7%に約1%増
推進組織・その他	札幌市都心部			札幌市、対策実行委員会	・実験区域内走行速度平均：事前18.5km/h→実験中24.0km/h
推進組織・その他		川崎市内		連絡協議会	—
シャトルバス運行		つくば市内		つくば市	17年2月調査時点ではCO <sub>2</sub> 排出量の当初比25%減少との試算結果を得た
公共交通利用促進（普及啓発）等	秩父羊山公園			秩父市	来園者は約87万人（実験前対比38%増）であり、10日間の実証実験期間において約2万8千台のマイカーが駐車場を利用
共同配送・荷捌きの効率化	高松市菊池寛通り（380 <sup>メートル</sup> 区間）			菊池寛通りTDM実証実験実行委員会	荷捌き・タクシースペースや歩道の一部拡幅等により、菊池寛通り内の違法駐車は、平日で実験前の1430台から840台へ40%の減、自動車交通量（12H）は、平日で実験前の6500台から6000台へ減少
共同配送・荷捌きの効率化	秋葉原電気街地区			秋葉原物流効率化実行委員会	期間中（1ヶ月）のトラック走行距離が実施前と比較して68.3%、NO <sub>x</sub> が68.8%、CO <sub>2</sub> が68.7%削減
コミュニティバス等	久喜市内			久喜市	—
駐車場整備	札幌市大通公園周辺			札幌市、（社）北海道バス協会	—

TDM施策導入による効果の把握状況（その5）

施策項目	エリアの分類			実施主体	効果の把握状況
	丁目	市区町村	都道府県		
自動車走行経路の変更促進等	上高地、 乗鞍地区			長野県、上高地自動車利用適正化連絡協議会、乗鞍岳自動車利用適正化連絡協議会、松本電気鉄道株式会社	—
パーク＆ライド等	小牧市中心部			桃花台新交通株式会社	月当たり70件程度の利用がある
商業施設と公共交通の連携	下関市中心市街			サンデン交通(株)	売り上げは累計76,343枚で大丸のみの販売は21,007枚。月平均3千枚（大丸1千枚）で、開始以降好調に推移
商業施設と公共交通の連携			関西圏	スルッとカンサイ	乗降人員合計（平成16年度）732,062人（平成14年度）737,167人（-0.7%）
マイカー自粛等			宮関県央	宮崎交通(株)	○平成15年度（7ヶ月間）は、実験前に比べて2.0%の増客効果を得た。 ○平成16年度は、前年度に比べて△1.9%と増客効果は得られなかった。
パーク＆ライド等			阿蘇地区 12町村	阿蘇公共交通利用転換推進協議会	○平成15年度の6日間の実績は実験前同期比8.1%増、平成16年度の15日間実績は実験前同期比6.2%の増（台風の影響有り）となった。
コミュニティバス	高松市中心市街			高松琴平電気鉄道(株)	当初発売目標の3万枚を完売。平成17年7月現在5万枚を超える予想以上の売り上げを記録した。
公共交通機関の運賃割引等			秋田内陸縦貫鉄道沿線	秋田内陸縦貫鉄道株式会社	○通勤定期での輸送人員が実証実験開始前と比べて、30%も増加したことから、一定の効果がみられた。【実験前（14年度）：14,220人、実験後（16年度）：18,451人】
観光施設と公共交通の連携			松山都市圏	伊予鉄道(株)	実験期間中におけるICカードの発売予定枚数は、当初予定の3,000枚を超える5,154枚であった。
公共交通機関の運賃割引等	神戸都心部			神戸市交通局、北神急行電鉄、神戸交通振興バス	○利用者が実験前に比べ増加。 地下鉄三宮駅利用者数(平成16年度)47,251人/日（実験前実験前）→47,766人/日（+1.1%）
商業施設と公共交通の連携等		千葉市内		千葉都市モノレール株式会社	○実験開始後の昼間時間帯利用客は、実験実施前と比べ平成15年度は3.42%、平成16年度は1.73%の増客効果があった。（効果測定対象駅の千葉駅、千葉みなと駅での実験結果）
コミュニティバス等	村中心部			奈良県明日香村奈良交通(株)	○利用者が実験前に比べ増加。 村内循環バスの利用実績（H16年度）5,794人(実験前) → 13,078人（+125.7%）

TDM施策導入による効果の把握状況（その6）

施策項目	エリアの分類			実施主体	効果の把握状況																																				
	丁目	市区町村	都道府県																																						
パーク&ライド等	二日市			西日本鉄道(株)	○西鉄二日市駅乗降人員は、実験前 に比べ平成15年度は3.9%の増加、 平成16年度（実施機関は9ヶ月間） は3.3%の増加となった。																																				
公共交通機関の乗り 継ぎによる割引			会津地区	会津カード 管理運営委 員会	○平成16年度のカードの販売実績は、 大人5,200枚、小児145枚であった。																																				
シャトルバス運行			北海道富 良野・美 瑛地区、 道東地区 等	北海道旅客 鉄道株式会 社	・両地区合計での鉄道利用客は、前 年に比べて0.48%増加。																																				
乗り合いタクシー			秋田県	秋田二次ア クセスを進 める会員の 交通事業者	前年度に比べて1.5倍の増客効果が 図られた。																																				
乗り継ぎによる割引 等			仙台都市 圏	仙台まるご とバス運営 協議会	○平成16年度（7月17日～3月31日） の仙台まるごとバスの販売実績は、 大人8,634枚、小児220枚であった。																																				
パーク&ボートライ ド	新潟市中 心部			信濃川ウオ ーターシャ トル株式会 社	<table border="1"> <tr> <td colspan="2">【利用実績】</td> <td colspan="4">※合計利用人数は延べ515人(括弧内はモニター客で内数)</td> </tr> <tr> <td>発着船着場</td> <td>朱鷺メッセ</td> <td colspan="2">万代橋西詰</td> <td colspan="2">白山</td> </tr> <tr> <td>万代橋西詰</td> <td>13(0)</td> <td>1(0)</td> <td>51(48)</td> <td colspan="2">県庁前</td> </tr> <tr> <td>白山</td> <td>16(8)</td> <td>34(26)</td> <td>80(75)</td> <td colspan="2">ふるさと村</td> </tr> <tr> <td>県庁前</td> <td>31(7)</td> <td>87(46)</td> <td>120(85)</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>ふるさと村</td> <td>82(51)</td> <td></td> <td></td> <td colspan="2"></td> </tr> </table>	【利用実績】		※合計利用人数は延べ515人(括弧内はモニター客で内数)				発着船着場	朱鷺メッセ	万代橋西詰		白山		万代橋西詰	13(0)	1(0)	51(48)	県庁前		白山	16(8)	34(26)	80(75)	ふるさと村		県庁前	31(7)	87(46)	120(85)			ふるさと村	82(51)				
【利用実績】		※合計利用人数は延べ515人(括弧内はモニター客で内数)																																							
発着船着場	朱鷺メッセ	万代橋西詰		白山																																					
万代橋西詰	13(0)	1(0)	51(48)	県庁前																																					
白山	16(8)	34(26)	80(75)	ふるさと村																																					
県庁前	31(7)	87(46)	120(85)																																						
ふるさと村	82(51)																																								
観光施設と公共交通 の連携等			栃木県北 地域	栃木県北地 域・福島空 港間高速バ ス等運営委 員会	—																																				
パーク&ライド		名古屋市 北東部		名古屋ガイ ドウェイバ ス株式会 社	パーク&ライド用駐車場32台分の内 10台分を保育&ライド用として整備 し全て契約となった																																				
公共交通機関の乗継 ぎによる割引			九州全域	九州高速バ ス予約シス テム運営委 員会	平成17年3月1日から共同予約シス テム等の運用を開始しており、対前 年同月比で0.7%の増客があった																																				

# 第3章 TDMの導入事例の分析

## 1. TDM施策の導入時期の把握

各地域での取組を集計すると、下表のとおりとなる。市民に普及啓発や周知徹底をお願いする広報的な活動が多くなってきていると考えられる。具体的なTDM施策項目としては、パーク＆ライド駐車場整備やシャトルバス・コミュニティバスの運行への取組が多くなっている。

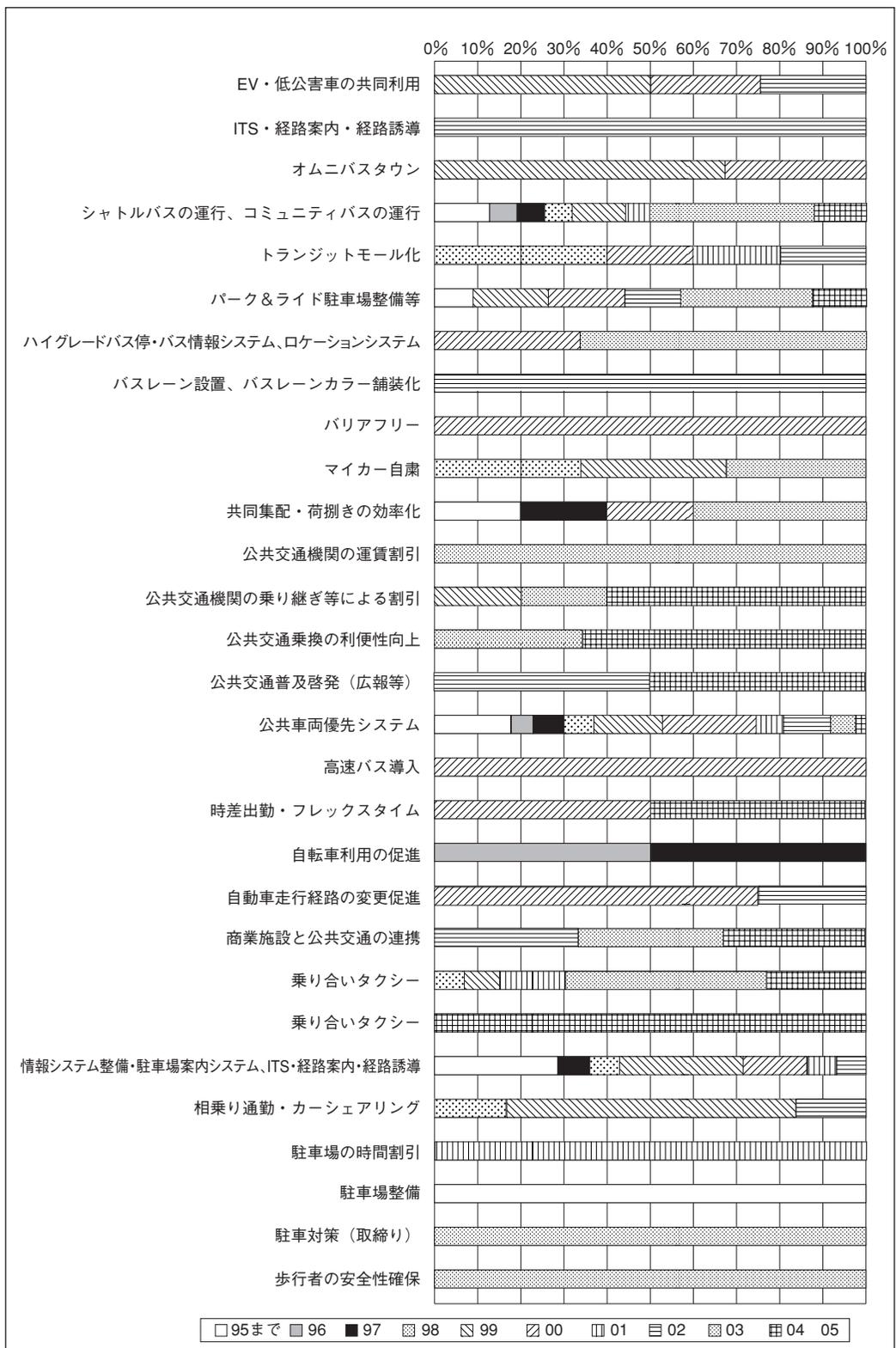
### 解説

### Explanation

各地域での取組み事例は、一部の実証実験等の報告資料から抽出しており、その他の多くのものについては把握できていないため、正確な傾向とは言えない面はあるが、最近の10年間では、取組んでいるTDM施策の傾向に大きな変化は見られていないと考えられる。

TDM施策事例と実施年の関係整理（暦年）

	95 まで	96	97	98	99	00	01	02	03	04 05	合計
EV・低公害車の共同利用					2	1		1			4
ITS・経路案内・経路誘導								1			1
オムニバスタウン					2	1					3
シャトルバスの運行、コミュニティバスの運行	2	1	1	1	2		1		6	2	16
トランジットモール化				2		1	1	1			5
パーク＆ライド駐車場整備等	2				4	4		3	7	3	23
ハイグレードバス停・バス情報システム、ロケーションシステム						1			2		3
バスレーン設置、バスレーンカラー舗装								1			1
バリアフリー						1					1
マイカー自粛				1	1				1		3
共同集配・荷捌きの効率化	1		1			1			2		5
公共交通機関の運賃割引									3		3
公共交通機関の乗り継ぎ等による割引						1			1	3	5
公共交通機関の利用実績に応じた割引や商品									1	2	3
公共交通乗換の利便性向上								1		1	2
公共交通普及啓発（広報等）	8	2	4	3	8	10	3	5	3	1	47
公共車両優先システム						2					2
高速バス導入						1				1	2
時差出勤・フレックスタイム			1	1							2
自転車利用の促進						3		1			4
自動車走行経路の変更促進								1	1	1	3
商業施設と公共交通の連携				1	1		2		6	3	13
乗り合いタクシー										1	1
情報システム整備・駐車場案内システム、ITS・経路案内・経路誘導	4		1	1	4	2	1	1			14
相乗り通勤・カーシェアリング				1	2	2		1			6
駐車場の時間帯割引							1				1
駐車場整備	1										1
駐車対策（取締り）									1		1
歩行者の安全性確保									1		1
総計	18	3	8	11	27	30	9	17	35	18	176



TDM施策事例と実施年の関係整理（暦年）

## 2. TDM施策のエリアによる分類

前述の事例から施策対象エリアを分類基準とした分析を行った。なお、エリアの分類は、丁目、市区町村、都道府県の3段階とした。

最も取り組みが多い範囲は、丁目レベルのエリアを対象としており、比較的狭い地域での取り組みが多いことが確認できる。

### 解説

### Explanation

「公共交通普及啓発（広報等）」を除く項目について確認すると、最も狭い範囲である丁目レベルは、「パーク&ライド駐車場整備等」「情報システム整備・駐車場案内システム、ITS・経路案内・経路誘導」などの取組件数が多くなっている。市区町村レベルのエリアでは特に目立っているものはなく、都道府県レベルでは、「商業施設と公共交通の連携」「公共交通機関の乗り継ぎ等による割引」が多く、このような公共交通機関との連携に取組む場合は、ある程度エリアが広がる傾向が見られる。

事例のエリアの分類と主な実施主体を整理した。

エリアの大きさと施策項目の関係

施策項目	丁目	市区町村	都道府県	合計
EV・低公害車の共同利用	1	3	0	4
オムニバスタウン	1	2	0	3
シャトルバスの運行、コミュニティバスの運行	9	3	4	16
トランジットモール化	4	1	0	5
パーク&ライド駐車場整備等	19	1	3	23
ハイグレードバス停・バス情報システム、ロケーションシステム	1	2	0	3
バスレーン設置、バスレーンカラー舗装化	1	0	0	1
バリアフリー	0	1	0	1
マイカー自粛	0	1	2	3
共同集配・荷捌きの効率化	5	0	0	5
公共交通機関の運賃割引	1	1	1	3
公共交通機関の乗り継ぎ等による割引	1	0	4	5
公共交通機関の利用実績に応じた割引や商品	1	0	2	3
公共交通乗換の利便性向上	1	0	1	2
公共交通普及啓発（広報等）	35	10	2	47
公共車両優先システム	1	1	0	2
高速バス導入	1	0	1	2
時差出勤・フレックスタイム	1	0	1	2
自転車利用の促進	3	1	0	4
自動車走行経路の変更促進	3	0	0	3
商業施設と公共交通の連携	6	2	5	13
乗り合いタクシー	0	0	1	1
情報システム整備・駐車場案内システム、ITS・経路案内・経路誘導	12	3	0	15
相乗り通勤・カーシェアリング	3	3	0	6
駐車場の時間帯割引	1	0	0	1
駐車場整備	0	1	0	1
駐車対策（取締り）	1	0	0	1
歩行者の安全性確保	1	0	0	1
合計	113	36	27	176

TDM施策事例のエリアの分類状況（その1）

施策項目	エリアの分類			実施主体	関係者
	丁目	市区町村	都道府県		
シャトルバスの運行、 コミュニティバスの運行		武蔵野市		武蔵野市	バス会社
公共交通普及啓発（広報等）		武蔵野市		武蔵野市	バス会社
シャトルバスの運行、 コミュニティバスの運行		鎌倉市		バス事業者	
オムニバスタウン		鎌倉市		バス事業者	
公共交通普及啓発（広報等）		鎌倉市		バス事業者	
シャトルバスの運行、 コミュニティバスの運行	市内中心部			長崎市	バス会社
公共交通普及啓発（広報等）	市内中心部			長崎市	バス会社
ハイグレードバス停・バス 情報システム、ロケーション システム	市内中心部			長崎市	バス会社
シャトルバスの運行、 コミュニティバスの運行	市内中心部			長崎県交通局	
公共交通普及啓発（広報等）	市内中心部			長崎県交通局	
公共車両優先システム	駅周辺道路			県警察	神奈川県、藤沢市
公共車両優先システム		奈良市		国土交通省、警察庁、 奈良市、バス協会	
バリアフリー		奈良市		国土交通省、警察庁、 奈良市、バス協会	
ハイグレードバス停・バス 情報システム、ロケーション システム		奈良市		国土交通省、警察庁、 奈良市、バス協会	
オムニバスタウン		奈良市		国土交通省、警察庁、 奈良市、バス協会	鎌倉市
公共交通普及啓発（広報等）		奈良市		国土交通省、警察庁、 奈良市、バス協会	鎌倉市
情報システム整備・駐車場 案内システム、ITS・経路 案内・経路誘導		奈良市		国土交通省、警察庁、 奈良市、バス協会	鎌倉市
トランジットモール化		奈良市		国土交通省、警察庁、 奈良市、バス協会	鎌倉市
パーク＆ライド駐車場整備等	江ノ電七里 ヶ浜駅周辺			JR、江ノ電、プリンスホ テル	鎌倉市
公共交通普及啓発（広報等）	江ノ電七里 ヶ浜駅周辺			JR、江ノ電、プリンスホ テル	鎌倉市
商業施設と公共交通の連携	江ノ電七里 ヶ浜駅周辺			JR、江ノ電、プリンスホ テル	鎌倉市
パーク＆ライド駐車場整備等	江ノ電由比 ガ浜駅周辺			JR、江ノ電、神奈川県 道路公社、神奈川県	鎌倉市
公共交通普及啓発（広報等）	江ノ電由比 ガ浜駅周辺			JR、江ノ電、神奈川県 道路公社、神奈川県	
シャトルバスの運行、 コミュニティバスの運行	江ノ電由比 ガ浜駅周辺			JR、江ノ電、神奈川県 道路公社、神奈川県	
商業施設と公共交通の連携	江ノ電由比 ガ浜駅周辺			JR、江ノ電、神奈川県 道路公社、神奈川県	
公共交通機関の乗り継ぎ等 による割引	江ノ電由比 ガ浜駅周辺			JR、江ノ電、神奈川県 道路公社、神奈川県	
パーク＆ライド駐車場整備 等	駅周辺			海老名市、神奈川県、 国土交通省	
相乗り通勤・カーシェアリ ング	駅周辺			海老名市、神奈川県、 国土交通省	
公共交通普及啓発（広報等）	駅周辺			海老名市、神奈川県、 国土交通省	

## TDM施策事例のエリアの分類状況（その2）

施策項目	エリアの分類			実施主体	関係者
	丁目	市区町村	都道府県		
パーク&ライド駐車場整備等	駅周辺			名古屋市	
公共交通普及啓発（広報等）	駅周辺			名古屋市	
パーク&ライド駐車場整備等	駅周辺			広島市	
公共交通普及啓発（広報等）	駅周辺			広島市	
パーク&ライド駐車場整備等	公園などの 駐車場			長崎市	
公共交通普及啓発（広報等）	公園などの 駐車場			長崎市	
駐車場の時間帯割引	公園などの 駐車場			長崎市	
パーク&ライド駐車場整備等	駅周辺			地元商店街、大型店舗	武蔵野市
公共交通普及啓発（広報等）	駅周辺			地元商店街、大型店舗	武蔵野市
パーク&ライド駐車場整備等			新潟市及び 近隣市町村	推進委員会	新潟市、豊栄市、 新潟県、新潟市
パーク&ライド駐車場整備等	駅周辺及び 公営駐車場			推進協議会	国土交通省、静岡県、 静岡県、しずてつ、 県警察
オムニバスタウン	駅周辺及び 公営駐車場			推進協議会	国土交通省、静岡県、 静岡県、しずてつ、 県警察
バスレーン設置、バスレーン カラー舗装化	駅周辺及び 公営駐車場			推進協議会	国土交通省、静岡県、 静岡県、しずてつ、 県警察
公共交通普及啓発（広報等）	駅周辺及び 公営駐車場			推進協議会	国土交通省、静岡県、 静岡県、しずてつ、 県警察
パーク&ライド駐車場整備等	市内中心部			奈良市	国土交通省、奈良県
公共交通普及啓発（広報等）	市内中心部			奈良市	国土交通省、奈良県
パーク&ライド駐車場整備等	市内中心部			国土交通省、高知県、 高知市、交通事業者	
公共交通普及啓発（広報等）	市内中心部			国土交通省、高知県、 高知市、交通事業者	
マイカー自粛		福島市内		福島都市圏交通需要 マネジメント研究会	福島市、福島工 事事務所
公共交通普及啓発（広報等）		福島市内		福島都市圏交通需要 マネジメント研究会	福島市、福島工 事事務所
商業施設と公共交通の連携		福島市内		福島都市圏交通需要 マネジメント研究会	福島市、福島工 事事務所
マイカー自粛			熊本市及び 周辺の15市 町村	推進会議	熊本県、熊本市
公共交通普及啓発（広報等）			熊本市及び 周辺の15市 町村	推進会議	熊本県、熊本市
商業施設と公共交通の連携			熊本市及び 周辺の15市 町村	推進会議	熊本県、熊本市
トランジットモール化	福井市中央 一丁目地区			社会実験協議会	NPO・地元商店街 の代表、交通事業者
公共交通普及啓発（広報等）	福井市中央 一丁目地区			社会実験協議会	NPO・地元商店街 の代表、交通事業者
トランジットモール化	浜松市中心部			浜松市	推進協議会
公共交通普及啓発（広報等）	浜松市中心部			浜松市	推進協議会

TDM施策事例のエリアの分類状況（その3）

施策項目	エリアの分類			実施主体	関係者
	丁目	市区町村	都道府県		
トランジットモール化	三条通、ならまち、高畑地区			奈良市	奈良市、地方建設局、県警察、奈良交通
公共交通普及啓発（広報等）	三条通、ならまち、高畑地区			奈良市	奈良市、地方建設局、県警察、奈良交通
シャトルバスの運行、コミュニティバスの運行	三条通、ならまち、高畑地区			奈良市	奈良市、地方建設局、県警察、奈良交通
トランジットモール化	那覇市国際通り			社会実験実行委員会	那覇市、沖縄総合事務所、沖縄県、県警本部、商工会議所、通り連合会など
パーク＆ライド駐車場整備等	那覇市国際通り			社会実験実行委員会	那覇市、沖縄総合事務所、沖縄県、県警本部、商工会議所、通り連合会など
公共交通普及啓発（広報等）	那覇市国際通り			社会実験実行委員会	那覇市、沖縄総合事務所、沖縄県、県警本部、商工会議所、通り連合会など
公共交通乗換の利便性向上	那覇市国際通り			社会実験実行委員会	那覇市、沖縄総合事務所、沖縄県、県警本部、商工会議所、通り連合会など
情報システム整備・駐車場案内システム、ITS・経路案内・経路誘導	那覇市国際通り			社会実験実行委員会	那覇市、沖縄総合事務所、沖縄県、県警本部、商工会議所、通り連合会など
自転車利用の促進	みなとみらい21地区、関内を中心とした都心部			横浜市道路局	調査検討会（国土交通省、県警、横浜市）
パーク＆ライド駐車場整備等	みなとみらい21地区、関内を中心とした都心部			横浜市道路局	調査検討会（国土交通省、県警、横浜市） 調査検討会（国土
公共交通普及啓発（広報等）	みなとみらい21地区、関内を中心とした都心部			横浜市道路局	交通省、県警、横浜市）
自転車利用の促進		新津市、新潟市		新津市	推進委員会
公共交通普及啓発（広報等）		新津市、新潟市		新津市	推進委員会
自転車利用の促進	徳島市中心市街地			徳島市	徳島工事事務所、徳島県、徳島市、警察、自転車軽自動車商協組合、青年会議所等
公共交通普及啓発（広報等）	徳島市中心市街地			徳島市	徳島工事事務所、徳島県、徳島市、警察、自転車軽自動車商協組合、青年会議所等
自転車利用の促進	山口停留場周辺			北九州市、北九州高速鉄道	

## TDM施策事例のエリアの分類状況（その4）

施策項目	エリアの分類			実施主体	関係者
	丁目	市区町村	都道府県		
パーク＆ライド駐車場整備等	山口停留場 周辺			北九州市、北九州高 速鉄道	
公共交通普及啓発（広報等）	山口停留場 周辺			北九州市、北九州高 速鉄道	
時差出勤・フレックスタイム	川崎市臨海 部			交通環境改善連絡協 議会	地区の113社、横 浜工事事務所、関 東運輸局、神奈川 県警等
相乗り通勤・カーシェアリング	川崎市臨海 部			交通環境改善連絡協 議会	地区の113社、横 浜工事事務所、関 東運輸局、神奈川 県警等
シャトルバスの運行、コミュ ニティバスの運行	川崎市臨海 部			交通環境改善連絡協 議会	地区の113社、横 浜工事事務所、関 東運輸局、神奈川 県警等
公共交通普及啓発（広報等）	川崎市臨海 部			交通環境改善連絡協 議会	地区の113社、横 浜工事事務所、関 東運輸局、神奈川 県警等
時差出勤・フレックスタイム			新潟市及び 近隣市町村	新潟市	
公共交通普及啓発（広報等）			新潟市及び 近隣市町村	新潟市	
相乗り通勤・カーシェアリング		横浜市、稲 城市		ITS/EV新交通シス テム研究委員会	（財）自動車走行 電子技術協会他
EV・低公害車の共同利用		横浜市、稲 城市		ITS/EV新交通シス テム研究委員会	（財）自動車走行 電子技術協会他
情報システム整備・駐車場 案内システム、ITS・経路案 内・経路誘導		横浜市、稲 城市		ITS/EV新交通シス テム研究委員会	（財）自動車走行 電子技術協会他
公共交通普及啓発（広報等）		横浜市、稲 城市		ITS/EV新交通シス テム研究委員会	（財）自動車走行 電子技術協会他
相乗り通勤・カーシェアリング	豊田市中心 市街地区			豊田市	豊田市ITS推進会 議
EV・低公害車の共同利用	豊田市中心 市街地区			豊田市	豊田市ITS推進会 議
情報システム整備・駐車場 案内システム、ITS・経路案 内・経路誘導	豊田市中心 市街地区			豊田市	豊田市ITS推進会 議
公共交通普及啓発（広報等）	豊田市中心 市街地区			豊田市	豊田市ITS推進会 議
相乗り通勤・カーシェアリング		京都市内		NEDO、（財）日本電 動車両協会、（株）最適 化研究所	
EV・低公害車の共同利用		京都市内		NEDO、（財）日本電 動車両協会、（株）最適 化研究所	
公共交通普及啓発（広報等）		京都市内		NEDO、（財）日本電 動車両協会、（株）最適 化研究所	
相乗り通勤・カーシェアリング		福岡市内及 びその周辺		NPO法人カーシェアリ ングネットワーク	
EV・低公害車の共同利用		福岡市内及 びその周辺		NPO法人カーシェアリ ングネットワーク	

TDM施策事例のエリアの分類状況（その5）

施策項目	エリアの分類			実施主体	関係者
	丁目	市区町村	都道府県		
公共交通普及啓発（広報等）		福岡市内及びその周辺		NPO法人カーシェアリングネットワーク	
共同集配・荷捌きの効率化	天神地区			天神地区共同輸送(株)	共同集配システム参加事業者35社
公共交通普及啓発（広報等）	天神地区			天神地区共同輸送(株)	共同集配システム参加事業者35社
情報システム整備・駐車場案内システム、ITS・経路案内・経路誘導	渋谷、新宿、池袋、町田駅周辺			東京都都市計画局、東京都駐車場公社	
共同集配・荷捌きの効率化	渋谷、新宿、池袋、町田駅周辺			東京都都市計画局、東京都駐車場公社	
公共交通普及啓発（広報等）	渋谷、新宿、池袋、町田駅周辺			東京都都市計画局、東京都駐車場公社	
情報システム整備・駐車場案内システム、ITS・経路案内・経路誘導	藤沢駅周辺40ha			神奈川県、藤沢市	県警
公共交通普及啓発（広報等）	藤沢駅周辺40ha			神奈川県、藤沢市	県警
情報システム整備・駐車場案内システム、ITS・経路案内・経路誘導	名古屋市栄地区、名古屋駅地区			名古屋市、国土交通省、県警本部、駐車場事業者	愛知県、商工会議所
公共交通普及啓発（広報等）	名古屋市栄地区、名古屋駅地区			名古屋市、国土交通省、県警本部、駐車場事業者	愛知県、商工会議所
情報システム整備・駐車場案内システム、ITS・経路案内・経路誘導	大津市浜大津周辺			推進協議会	国土交通省、滋賀県、大津氏、警察、駐車場協会等
情報システム整備・駐車場案内システム、ITS・経路案内・経路誘導		大阪市全域		大阪市	
駐車場整備		大阪市全域		大阪市	
公共交通普及啓発（広報等）		大阪市全域		大阪市	
情報システム整備・駐車場案内システム、ITS・経路案内・経路誘導	奈良市内約200ha			奈良県、奈良市	県警
公共交通普及啓発（広報等）	奈良市内約200ha			奈良県、奈良市	県警
情報システム整備・駐車場案内システム、ITS・経路案内・経路誘導	都心部250ha			長崎市	
公共交通普及啓発（広報等）	都心部250ha			長崎市	
情報システム整備・駐車場案内システム、ITS・経路案内・経路誘導	川崎市臨海部			調査委員会（公健協）	県トラック協会、バス事業者、県警等
公共交通普及啓発（広報等）	川崎市臨海部			調査委員会（公健協）	県トラック協会、バス事業者、県警等
情報システム整備・駐車場案内システム、ITS・経路案内・経路誘導	川崎市臨海部			連絡協議会（公健協）	地区の113社、横浜工事事務所、関東運輸局、神奈川県警等
公共交通普及啓発（広報等）	川崎市臨海部			連絡協議会（公健協）	地区の113社、横浜工事事務所、関東運輸局、神奈川県警等

TDM施策事例のエリアの分類状況（その6）

施策項目	エリアの分類			実施主体	関係者
	丁目	市区町村	都道府県		
情報システム整備・駐車場案内システム、ITS・経路案内・経路誘導	川崎市臨海部			連絡協議会	バス事業者、国土交通省、川崎市
高速バス導入	川崎市臨海部			連絡協議会	バス事業者、国土交通省、川崎市
公共交通普及啓発（広報等）	川崎市臨海部			連絡協議会	バス事業者、国土交通省、川崎市
ITS・経路案内・経路誘導	阪神高速道路			渋滞対策検討委員会	大阪府土木部、阪神高速道路公団等
自動車走行経路の変更促進	阪神高速道路			渋滞対策検討委員会	大阪府土木部、阪神高速道路公団等
公共交通普及啓発（広報等）	阪神高速道路			渋滞対策検討委員会	大阪府土木部、阪神高速道路公団等
シャトルバスの運行、コミュニティバスの運行	札幌市都心部			札幌市、対策実行委員会	都心交通関係者
共同集配・荷捌きの効率化	札幌市都心部			札幌市、対策実行委員会	都心交通関係者
公共交通普及啓発（広報等）	札幌市都心部			札幌市、対策実行委員会	都心交通関係者
公共交通普及啓発（広報等）		川崎市		連絡協議会	川崎市
シャトルバスの運行、コミュニティバスの運行		つくば市		関東運輸局、関東地方整備局、茨城県警察本部	関東運輸局、関東地方整備局、茨城県警察本部
ハイグレードバス停・バス情報システム、ロケーションシステム		つくば市		関東運輸局、関東地方整備局、茨城県警察本部	関東運輸局、関東地方整備局、茨城県警察本部
シャトルバスの運行、コミュニティバスの運行	秩父羊山公園			秩父市	関東運輸局
自動車走行経路の変更促進	秩父羊山公園			秩父市	関東運輸局
パーク&ライド駐車場整備等	秩父羊山公園			秩父市	関東運輸局
公共交通普及啓発（広報等）	秩父羊山公園			秩父市	関東運輸局
共同集配・荷捌きの効率化	高松市菊池寛通り(380メートル区間)			菊池寛通りTDM実証実験実行委員会	四国運輸局、香川河川国道事務所、香川県警察本部
駐車対策（取締り）	高松市菊池寛通り(380メートル区間)			菊池寛通りTDM実証実験実行委員会	四国運輸局、香川河川国道事務所、香川県警察本部
共同集配・荷捌きの効率化	秋葉原電気街地区			秋葉原物流効率化実行委員会	関東運輸局、関東地方整備局、東京都、千代田区、警視庁
自動車走行経路の変更促進	秋葉原電気街地区			秋葉原物流効率化実行委員会	関東運輸局、関東地方整備局、東京都、千代田区、警視庁
歩行者の安全性確保	秋葉原電気街地区			秋葉原物流効率化実行委員会	関東運輸局、関東地方整備局、東京都、千代田区、警視庁

TDM施策事例のエリアの分類状況（その7）

施策項目	エリアの分類			実施主体	関係者
	丁目	市区町村	都道府県		
公共交通普及啓発（広報等）	秋葉原電気街地区			秋葉原物流効率化実行委員会	関東運輸局、関東地方整備局、東京都、千代田区、警視庁
パーク&ライド駐車場整備等	小牧市中心部			桃花台新交通株式会社	
商業施設と公共交通の連携	小牧市中心部			桃花台新交通株式会社、事業者、スーパー、小売店	スーパー、小売店等
商業施設と公共交通の連携	下関市中心市街			サンデン交通(株)、大丸	大丸
商業施設と公共交通の連携			関西圏	(株)スルッとカンサイ	阪急電鉄、京阪電鉄、提携店舗
公共交通機関の乗り継ぎ等による割引			関西圏	(株)スルッとカンサイ	阪急電鉄、京阪電鉄、提携店舗
マイカー自粛			宮関県央	「マイカーCO <sub>2</sub> 削減普及促進協議会」、宮崎交通(株)	地域の自治体等で構成される「マイカーCO <sub>2</sub> 削減普及促進協議会」
公共交通機関の利用実績に応じた割引や商品			宮関県央	「マイカーCO <sub>2</sub> 削減普及促進協議会」、宮崎交通(株)	地域の自治体等で構成される「マイカーCO <sub>2</sub> 削減普及促進協議会」
パーク&ライド駐車場整備等			阿蘇地区12町村	阿蘇公共交通利用転換推進協議会	阿蘇地区12町村
シャトルバスの運行、コミュニティバスの運行			阿蘇地区12町村	阿蘇公共交通利用転換推進協議会	阿蘇地区12町村
シャトルバスの運行、コミュニティバスの運行	高松市中心市街			高松琴平電気鉄道(株)	コトデンバス(株)
パーク&ライド駐車場整備等	高松市中心市街			高松琴平電気鉄道(株)	コトデンバス(株)
公共交通機関の利用実績に応じた割引や商品	高松市中心市街			高松琴平電気鉄道(株)	コトデンバス(株)
公共交通機関の運賃割引			秋田内陸縦貫鉄道沿線	秋田内陸縦貫鉄道株式会社	
パーク&ライド駐車場整備等			秋田内陸縦貫鉄道沿線	秋田内陸縦貫鉄道株式会社	
公共交通機関の利用実績に応じた割引や商品			松山都市圏	伊予鉄道(株)	松山城天守閣、道後温泉本館など多数施設
商業施設と公共交通の連携			松山都市圏	伊予鉄道(株)	松山城天守閣、道後温泉本館など多数施設
公共交通機関の運賃割引	神戸都心部			神戸市交通局、北神急行電鉄、神戸交通振興バス	神戸市TDM研究会(学識経験者、NPO、神戸市、事業者、近畿運輸局等で構成)
商業施設と公共交通の連携	神戸都心部			神戸市交通局、北神急行電鉄、神戸交通振興バス	神戸市TDM研究会(学識経験者、NPO、神戸市、事業者、近畿運輸局等で構成)
公共交通普及啓発（広報等）	神戸都心部			神戸市交通局、北神急行電鉄、神戸交通振興バス	神戸市TDM研究会(学識経験者、NPO、神戸市、事業者、近畿運輸局等で構成)

TDM施策事例のエリアの分類状況（その8）

施策項目	エリアの分類			実施主体	関係者
	丁目	市区町村	都道府県		
商業施設と公共交通の連携		千葉市		千葉都市モノレール株式会社	地元商店街、飲食店など
公共交通機関の運賃割引		千葉市		千葉都市モノレール株式会社	地元商店街、飲食店など
シャトルバスの運行、コミュニティバスの運行	村中心部			奈良県明日香村奈良交通(株)	
パーク&ライド駐車場整備等	村中心部			奈良県明日香村奈良交通(株)	
パーク&ライド駐車場整備等	二日市			西日本鉄道(株)	
商業施設と公共交通の連携	二日市			西日本鉄道(株)	
公共交通機関の乗り継ぎ等による割引			会津地区	会津カード管理運営委員会	会津地域対象14市町村の電車・バス事業者
商業施設と公共交通の連携			会津地区	会津カード管理運営委員会	会津地域対象14市町村の電車・バス事業者
シャトルバスの運行、コミュニティバスの運行			会津地区	会津カード管理運営委員会	会津地域対象14市町村の電車・バス事業者
シャトルバスの運行、コミュニティバスの運行			北海道富良野・美瑛地区、道東地区等	北海道旅客鉄道株式会社	
乗り合いタクシー			秋田県	秋田二次アクセスを進める会員の交通事業者	秋田二次アクセスを進める会（交通事業者、観光関係者、空港関係者などにより構成）
公共交通機関の乗り継ぎ等による割引			仙台都市圏	仙台まるごとバス運営協議会	仙台都市圏の公共交通機関
公共交通乗換の利便性向上			仙台都市圏	仙台まるごとバス運営協議会	仙台都市圏の公共交通機関
パーク&ライド駐車場整備等	新潟市中心部			信濃川ウォーターシャトル株式会社	
商業施設と公共交通の連携			栃木県北地域	栃木県北地域・福島空港間高速バス等運営委員会	
高速バス導入			栃木県北地域	栃木県北地域・福島空港間高速バス等運営委員会	
シャトルバスの運行、コミュニティバスの運行			栃木県北地域	栃木県北地域・福島空港間高速バス等運営委員会	
パーク&ライド駐車場整備等		名古屋市北東部		名古屋ガイドウェイバス株式会社	保育施設
公共交通機関の乗り継ぎ等による割引			九州全域	九州高速バス予約システム運営委員会	高速バス11社

### 3. 継続事例のエリア別関係者の役割整理

具体的にTDM施策を推進する際には、多くの関係者の参加により合意形成が必要になることが多いと考えられる。ここでは、マニュアルを利用する自治体等を実施の推進者と考え、具体的な関係者名や役割について整理し、下表に示した。

#### 解説

#### Explanation

TDM施策の推進者としての役割は、次の項目が考えられる。下記の点に留意して情報を整理する。

- ①実施を検討するTDM施策を推進する場合に、検討組織は必要なのか確認する。
- ②組織が必要であれば、メンバーは誰が必要か確認する。
- ③その地域でそのメンバーに該当するのは誰なのか具体的に確認する。
- ④必要なメンバーの合意を得て施策を推進する。

具体的な関係者と役割

	推進者	実施主体者	対象地域を構成する者	参加者・対象者	サポート
関係者名	市区町村 商店街の組合 などの団体	輸送事業者（バス、 トラック、鉄道等） 施設管理・運営者 （駐車場等）	商店街 商業施設 商工会議所	市民 来訪者 荷主 事業者（企業）	警察 都道府県 国
主な役割	検討会などの 結成・運営	具体的な事業活動 交通手段を変更させ るための手段の運営	TDMによって利益を 享受できるように積 極的に参加する	理解をもって参 加する	費用・規制 面などのサ ポート

## 4. 継続事例の地域の特徴の整理

現在各地で実施されているTDM施策は、取り組みによって何らかの効果は期待できるが、地域の特長に合っていないければ、大きな効果が期待できない可能性があると考えられる。逆に考えれば、自らの地域の特長が把握でき、その特長に合ったTDM施策が選択できれば継続の確率が高まることが推測される。

よって、本項では、継続事例を中心に、その施策を導入した地域の特長を整理して、施策と特長の関連性を把握することにより、取組を始める際に手助けとなる情報を確認する。

### 解説

### Explanation

#### 地域の特長の整理に使用する指標の洗い出し

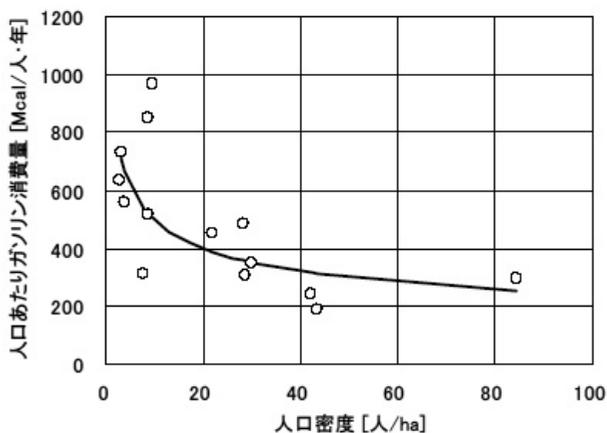
地域の特長を適切に分類できるデータとして、どのようなものがあるのか、簡単な分析によって確認する。

#### 特長の整理に使用する指標のイメージ

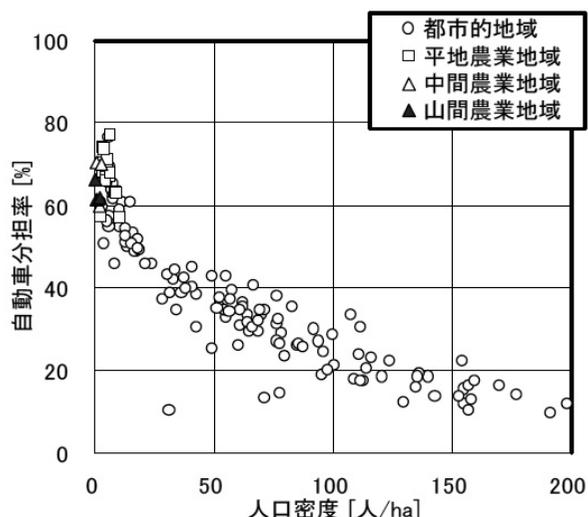
既存の指標データの整理・分析により、すでに相関関係が確認されている情報を示すことにより、特長の整理を行うイメージを確認する。指標データとしては、人口、人口密度、流入人口、交通量、鉄道駅密度、自動車保有状況等、様々なものが考えられる。

環境自治体会議（現在65自治体が参加）の会員自治体の中で、都市部について、人口密度と人口当りガソリン消費量を比較すると、下図のように、人口密度が低いほど、一人当たりガソリン消費量が増加する傾向が見られる。

また、2000年度東京都市圏パーソントリップ調査より、東京都および周辺部の140の市区町村（中ゾーン）について、人間の移動に関して、人口密度と自動車分担率（全目的）の関係を示したものである。自動車分担率は人口密度と強い相関関係があり、人口密度が高いほど自動車分担率が低くなる。



国内のいくつかの都市の人口密度と人口あたりガソリン消費量



人口密度とトリップ自動車分担率の関係  
(2000年度東京都市圏パーソントリップ調査より)

出典：地球温暖化対策自治体関係事例調査報告書

この結果を踏まえると、人口密度の高い地域は、公共交通機関（特に鉄道）が普及しており、すでに自動車の分担率が低く、利用している範囲が限定される可能性が高いことが推測できる。また、人口密度の低い地域は、自動車に変わる交通機関がないために自動車を利用せざるを得ないことが推測できる。

TDM施策を導入する際に、地域の特長を踏まえれば、例えば、自動車を利用せざるを得ない地域に「マイカー自粛」を要請しても、実現が難しいことが想定される。

例：自動車を利用せざるを得ない地域

→鉄道の駅がない、バス路線がない、などの理由が考えられる。

このような地域において「マイカー自粛」を導入するための現実的な対応としては、まず、バス路線を拡充などの必要がある。



## Ⅱ TDM施策マニュアル編



# 第1章 関係者みんなで考える

## 1. ケーススタディー

【元町商店街における共同輸配送等の社会実験】

人と物が集まり、また、分散していく場所である「商店街」における大気汚染や騒音などの問題は、商品を配送する貨物自動車の当所への集中、そこでの長時間の路上駐車及びこれらと買い物客、あるいは買い物客の乗用車との混在など、自動車の使用に伴って生じる要素が大きいと考えられる。

横浜市内の代表的な商店街の一つである元町商店街をモデルとし、現状の交通環境の改善方策及びみなとみらい21線の開業に伴う新たな人の流れや買い物客の増加などの変化も視野に入れて、「商店街」としてすみやかに（即時かつ資本投入がより少なく）導入することが可能と考えられる自動車公害対策の導入を目指し、元町商店街と横浜市が共同で検討した。

なお、本社会実験は、当機構の健康被害予防事業として行われたものである。

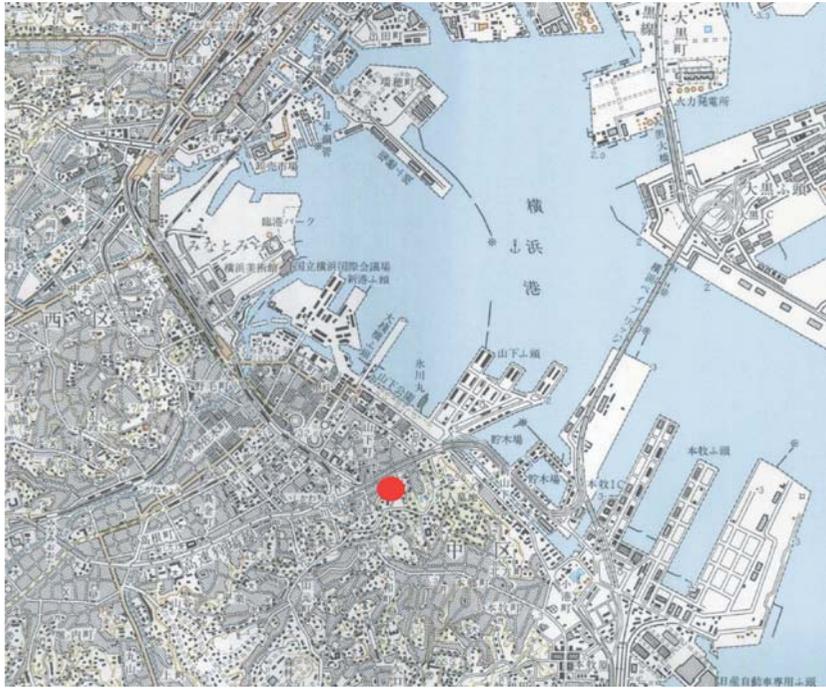
### 解説

### Explanation

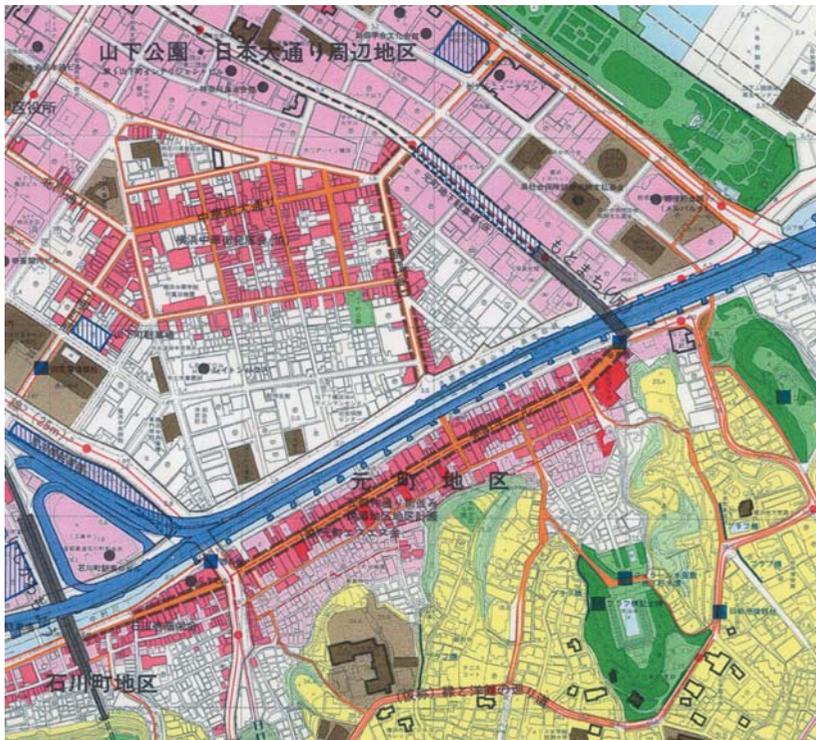
元町商店街は、元町SS会、元町仲通り会、河岸通り会の3商店会で組織されている。元町商店街、神奈川県トラック協会などの関係者からなる交通環境改善プロジェクトを設置して、このプロジェクトの元、商店街及び周辺状況の調査やアンケート調査などの基礎調査を実施し、その調査結果に基づき、すみやかに導入することが可能と考えられる対策メニューを立案した。

その立案した対策メニューの実験的な導入やその効果測定を行い、本格導入に向けた調整課題等を抽出した。また、すみやかに導入することが困難と考えられる対策については、実現の可能性や条件整備等について検討を行った。

## II



元町商店街の位置



元町商店街の周辺状況

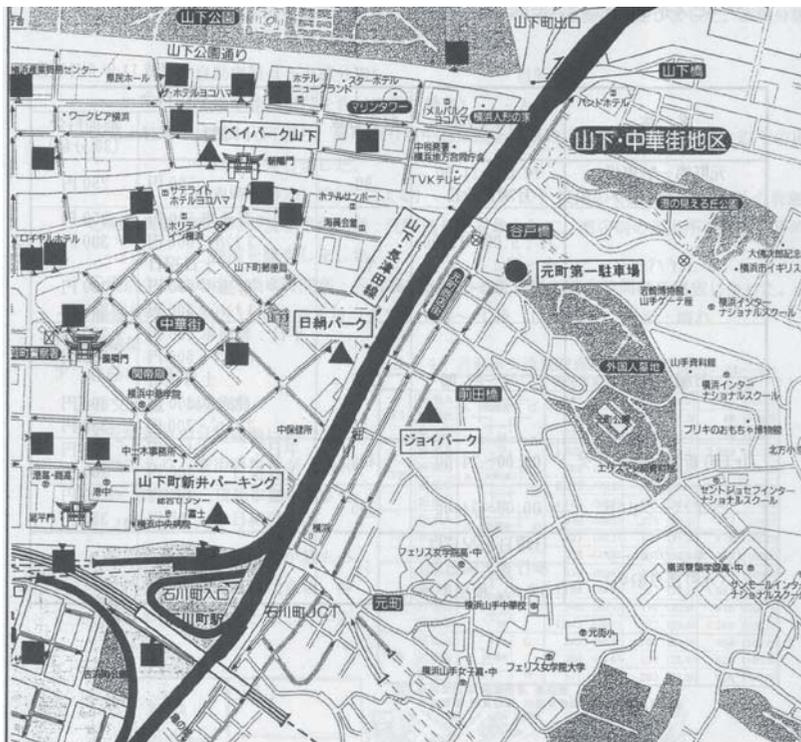
# 1 交通環境改善対策メニュー

## (1) 商店街における交通問題

商店街は、買い物客を始めとして多くの人たちが訪れることにより賑わいを生み出し、魅力あるまちの機能の一端を担っている。また、来街者の商店街における購買・飲食などにより、地域経済が活性化され地域の拠点として市民等の拠り所となることも期待される。

しかし、商店街においては、買い物客の利用する自家用車を始めとして、各商店に商品・材料等を納品、配送する貨物車両、地域に居住する住民関係の車両など、多くの車両が出入し、さらに、規模の大きな商店街や幹線道路近傍の商店街などでは、客待ちタクシーや抜け道利用のための通過交通などもあり、その結果、商店街の買い物客に対して歩行上の危険性を感じさせ、排気ガス、騒音などの環境悪化により、イメージ低下を招く恐れが生じている。

商店街における交通問題を解決するために、交通需要に対応した道路整備や駐車場等の交通施設整備を進めるだけでなく、商店街の商品等に係る配送・集荷や自家用車利用のあり方を関係者間で検討しながら、見直していくことが望まれている。さらに、交通だけでなく、商業、環境、まちづくりなど、総合的な観点からの取り組みが必要である。



道路・駐車場の状況

## (2) 交通環境改善対策メニュー

商店街における交通環境改善対策の視点は、大きく次の3点と考えられる。

- ① 出入りする自動車の台数を抑制すること（交通量対策）
- ② 交通の流れを円滑にすること（交通流対策）
- ③ 自動車から排出される排ガスを小さくすること（発生源対策）

商店街における交通問題

- 自動車交通の集中、交通量の増大
- 駐車場の不足
- 違法な路上駐車増加
- 交通渋滞の助長
- 大気等の環境悪化
- 交通安全の阻害

### ① 交通量対策

商店街へ出入りする自動車には、商品の配送・集荷を担う物流車両と買い物客や店のオーナー・従業員が使用する主に乗用車がある。また、商店街を単に通過するだけの自動車（通過交通）も考えられる。これらの台数を削減することが、商店街の交通環境改善対策の基本といえる。まず、物流車両に関しては、現在往来している車両について“宅配業者による搬出入車両”、“メーカー等からの搬出入車両”、“商店保有車両”のような区分による実態を把握した上で商店街の特性に応じた削減対策を検討し、講じていくことが重要である。具体的な改善方法としては、共同配送や運送会社の絞り込み、配送・集荷の集約などの対策を講ずる。または、これらを組み合わせて効率的・効果的に行う方法などが考えられ、商店街が工夫し主体的に取り組むことが出来る方法を自ら見出していくことが重要である。

また、オーナー・従業員が使用する自動車に関しては、各商店が台数削減に向けて主体的に取り組むを進めることが必要である。

次に、買い物客の自家用車に関しては、来街時に公共交通機関を利用するようPRすることやパーク・アンド・ライド等の手法によって、直接商店街に乗り入れる台数を抑制することが交通環境改善対策の重要な視点といえる。これらは、各商店街の状況に応じて、各商店および買い物客等の同意を得やすい方法を検討することが重要である。

また、商店街に関係のない通過交通に関しては、基本的には商店街内から排除することが望まれる。そのためには、まず、迂回する他の道路や交通流動の実態を把握した上で、警察等の意見を聞きながら、適切な対策を講じること並びに商店街のみで取り組むことが困難な場合には、関係機関等と調整・協議を行いながら、改善へ向けた対策を検討していくことが重要である。

## ② 交通流対策

自動車が発進・停止を必要以上に繰り返しながら走行することは、排出ガス量の増大を招く要因となるため、交通障害の原因を取り除いて円滑な交通流を確保することが交通環境改善のためには重要である。

商店街において交通流を妨げる主な要因としては、以下のようなものが考えられる。

- ・各商店等への配送車両と買い物客や乗用車の混在
- ・違法駐車車両の存在による交通容量の低下
- ・商店街の出入口付近における交通集中等による渋滞 など

これらの対策として、まず、配送車両と買い物客や乗用車の混在に対しては、タイムシェアリングという方法が有効である。これは、道路を使用する時間を区分することにより混在を避けるという方法であり、買い物客が多い時間帯を中心に配送車両の進入を制限し、その時間帯の前または後に配送車両が商店街内で荷捌きを行うシステムである。ただし、制限時間帯に止むを得ず配送する車両も想定されるため、そのような車両のための専用駐車スペースを商店街周辺に確保し、そこから商店へは台車を用いて運搬する（横・縦持ち）という対策も併せて実施することが必要である。タイムシェアリングと貨物自動車専用駐車スペースの確保を併せて実施している国内の事例もある。

次に、違法駐車排除については、駐車に関する基本的なマナーの徹底を図ることを基本に、商店街内に駐車場が設置されている場合には、買い物客等が利用しやすいような案内誘導や利用料金の優遇・割引制度の充実、悪質な違法駐車常習車両等については警察への取締りの強化の依頼が考えられる。しかし、商店街内の雰囲気づくりは各商店や買い物客などの来街者が創りだしていくものであり、できるだけ各商店を通じた自動車利用者への積極的な協力依頼や商店街内外の駐車場案内を充実させることにより、商店街自らの力でできるだけ適正駐車に導くことが重要である。特にオーナー、従業員等の商店関係者による違法駐車については、各商店の責任で徹底した排除を行うような仕組みづくりをすることが必要である。

また、商店街の出入口については、配送車両や買い物客の自家用車等が集中し、混雑や渋滞が発生しやすい状況であることが多いことから、出入口付近での車両誘導方法の検討や交差点改良などの検討を行うとともに、警察等と相談・協議の上、商店街内への特定車両の進入規制や時間帯による進入車両の分別などを検討することが考えられる。

## ③ 発生源対策

1台ごとの自動車から排出される排ガス量を少なくすることは、交通環境改善対策において重要である。

そのためには、電気自動車や圧縮天然ガス自動車（CNG車）等のいわゆる低公害車を導入し、七都県市指定低公害車や国土交通省認定低排出ガス車へ代替するといった対策を実施することが必要である。電気自動車やCNG車の導入という面では、充電や燃料充てんのためのエコ・ステーション等の整備動向を考慮しながら、商店街として低公害車利用が可能となるような条件の整備を行うことが必要である。

また、駐・停車中のアイドリングストップは、一般化してきているが一層の意識の定着に向けて商店街としての取り組みに盛り込むことも必要である。



対策実施前の商店街の状況（元町通り）

## II

## 2 本格導入に向けた調整等

### (1) 社会実験の実施

交通環境改善対策メニューについての実験的な導入やその効果測定などのため、商店・商業者や運送会社などが主体的に取り組む対策メニューについて、一定の期間試験的に実施し、その効果や本格導入へ向けた調整課題等を抽出・検討した。

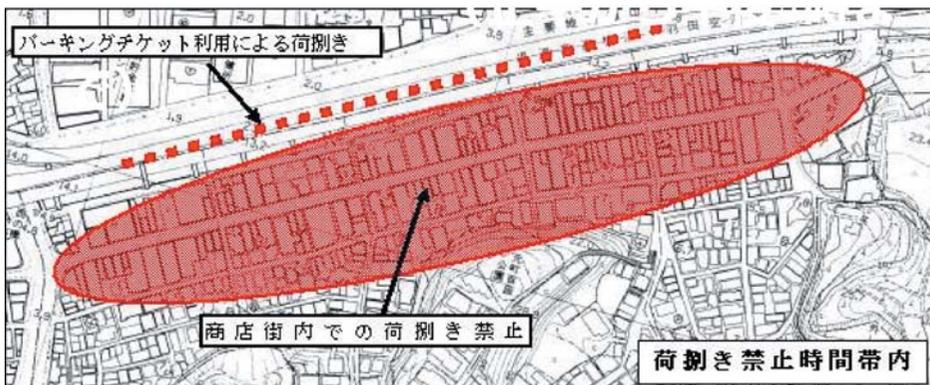
社会実験では、商店・商業者や運送会社の方々の主体的な参加が実験の成否を大きく左右することもあり、下記の5つの対策メニューに対応した関係者との調整協議を行った。

- ① 共同配送などによる物流車両の削減
- ② オーナー・従業員の公共交通機関の利用促進
- ③ タイムシェアリング及び商店街内の荷捌きのルール化
- ④ 違法駐車の追放
- ⑤ アイドリングストップの励行

## 社会実験実施計画

### 荷捌き時間帯の指定及び商店街内の荷捌きのルール

#### 物流車両の荷捌き時間の設定



特に、共同配送に係る運送会社の協力を得るために、神奈川県トラック協会の協力の下、共同配送への参加呼びかけや共同配送の具体的な方法、タイムシェアリング実施における時間帯設定などについて、運送会社側の要望などを把握し実験の円滑な実施が行えるよう配慮した。

具体的には、実験開始前の一ヶ月間に共同配送への対応を中心に神奈川県トラック協会主催による2回の調整会議の場を設け、関連する運送会社の召集ならびに共同配送へ

の参加要請を行なうとともに、各社担当者からの意見等を把握した。

その中で示された主な事項としては以下のようなものが挙げられた。

・1日の取扱量が多いため、共同配送の手続きを経由すると配送しきれなくなる可能性がある。特に、共同配送の幹事会社の担当者が現場に慣れるのに時間を要することも予測され遅配等の発生する恐れがある。

・集荷荷物については、営業上の理由もあり共同配送にはなじまない。一方、通常、元町商店街から荷物を集荷している業者も数社に限定されている。

・時間指定や生鮮品など特殊扱いの荷物については、取り扱う設備等の関連もあり共同配送にはなじみにくいのではないかと。また、貴金属などの高価な品物の取り扱いには荷主と運送会社間の信頼関係が大きく、急に運送会社を変えることはできないのではないかと。

・タイムシェアリングの実施については、特定の時間帯の配送が困難になることから商店側の理解が不可欠となる。各商店への事前周知を徹底してもらいたい。

これらの意見等については、共同配送やタイムシェアリングの運用の際に配慮するとともに、商店側の協力・理解を求め、運送会社の実験への参加を促すようにした。

神奈川県トラック協会の調整・とりまとめにより、15社の運送会社が参加して実験を実施した。

## (2) 社会実験実施計画

### ① 社会実験実施計画・要領

#### 1) 共同配送などによる物流車両の削減

##### ・共同配送

商店街内では営業荷物の共同配送を実施する。

この際、各商店は共同配送参加会社の中から任意に運送会社を選択する。

ストックポイントと商店街内各商店間は、共同配送幹事会社が荷物を扱う。

※ストックポイント：運送会社各社の荷物を集約し、共同配送車両へ積み替える場所

##### ・配送回数の集約化

メーカー等からの製品の直接搬入にあたっては、回数を削減する。

##### ・自店保有車両の使用自粛

自店保有車両の使用回数を減らす。

#### 2) オーナー・従業員の公共交通機関の利用促進

##### ・通勤のための自家用車使用の自粛

##### ・公共交通機関の利用

#### 3) タイムシェアリング及び商店街内の荷捌きのルール化

##### ・正午から午後4時までを物流車両の荷捌き禁止時間帯として設定

時間帯の設定については、既定のまちづくり協定等における条件を参考に設定しているが、開始時間については各商店の開店時間や配送荷物の取り扱い、終了時間につ

いては運送会社の当日取り扱い荷物として扱える期限などについて調整を行うことが必要となる。

- ・違反車両への広報（チラシ配布等）
- ・荷捌き禁止時間帯外の対応（正午まで、午後4時以降）

商店街内のパーキングメータ利用または商店街の外の駐車可能場所で荷捌き対応する。

- ・荷捌き禁止時間帯内の対応（正午から午後4時まで）

商店街の外の駐車可能場所で荷捌き対応する。路外での荷捌きについては原則として従来通りの対応が可能とする。ただし、タイムシェアリングとの関連から各商店の取り扱い荷物の集配をできる限り低減するとか、荷捌き禁止時間帯外で対応することなどに配慮することとする。

商店街内での荷捌き禁止

荷捌き禁止時間帯の荷捌き駐車スペース

#### 4) 違法駐車の追放

- ・違法駐車を追放

商店街内の違法駐車車両の監視・取締りを強化する。

駐車車両への警告・広報（チラシ配布等）を行う。



町内会掲示板にポスター掲示



石川町駅構内にポスター掲示



実験実施前の周知のためのチラシ配布



事前説明会

- ・提携駐車場への誘導

商店街提携駐車場利用の誘導を行う。

提携駐車場の利用を促すため、駐車料金の優待制度の広報を行う。

### 5) アイドリング・ストップの励行

- ・アイドリング・ストップの励行

駐車車両のアイドリング・ストップ実施状況の確認、未実施車両への広報を行う。

## (3) 実験結果のまとめ

### 1) 実験結果のまとめ

交通環境改善対策メニューについての社会実験を、平成12年10月20日（金）から11月2日（木）までの平日に実施し、対策ごとに以下に示すような結果が得られた。

交通量対策		交通流対策		発生源対策
共同配送などの実施	従業員等の公共交通機関利用促進	荷捌き時間帯指定の実施	違法駐車追放	アイドリングストップの励行
実験中に商店街内に進入する運送会社の貨物車両を減らすことができた。	公共交通機関利用に変えたり、自店車両の利用を自粛した店があった。	荷捌き禁止時間帯に商店街内に進入する貨物車両の割合が減った。	駐車違反對策の実施により、違法駐車台数が減った。	実験開始前からほとんどの車両はアイドリングストップを実施しており、実験中も同様であった。
共同配送参加会社車両 100台 ↓ 29台	公共交通機関に乗り換えた 29% (17店中5店)  自店車両の利用自粛 26% (34店中9店)	荷捌き禁止時間帯割合 37% ↓ 33%	違法駐車台数 959台 ↓ 708台	アイドリングストップ実施率 約9割

## 共同配送による大気環境改善効果（試算）について

今回の実験結果から共同配送を行った場合の大気環境改善効果について、例として窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）の年間の排出量を試算してみると次のようになる。

### ○窒素酸化物の削減効果（NO<sub>x</sub>）

大気環境改善効果(kg) = 個別配送の場合のNO<sub>x</sub>排出量 - 共同配送の場合のNO<sub>x</sub>排出量  
 = 81.2kg - 23.6kg = 57.6kg（年間）

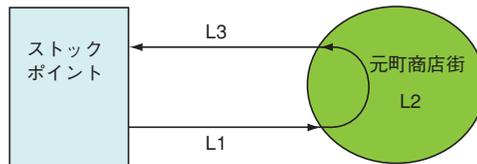
[NO<sub>x</sub>排出量は、個別配送の場合の約30%(23.6kg/81.2kg ≒ 0.3)]

また、共同配送車両を低公害車にした場合、排出係数が半分になると想定して、

= 81.2kg - 11.8kg = 69.4kg（年間）

[NO<sub>x</sub>排出量は、個別配送の場合の約15%（11.8kg/81.2kg ≒ 0.15）]

計算の考え方



計算方法

- ・ 個別配送した場合の年間のNO<sub>x</sub>等排出量

$$A = (\text{走行距離 } L1 + L2 + L3) \text{ km} \times (\text{平均排出係数}) \text{ g/km} \cdot \text{台} \times (\text{個別配送台数}) \text{ 台} \\ = 6.0 \text{ km} \times 3.710 \text{ g/km} \cdot \text{台} \times (100 \text{ 台/10日間}) \times 365 \text{ 日} / 1000 = 81.2 \text{ kg/年}$$

- ・ 共同配送した場合の年間のNO<sub>x</sub>等排出量

$$B = (\text{走行距離 } L1 + L2 + L3) \text{ km} \times (\text{平均排出係数}) \text{ g/km} \cdot \text{台} \times (\text{共同配送台数}) \text{ 台} \\ = 6.0 \text{ km} \times 3.710 \text{ g/km} \cdot \text{台} \times (29 \text{ 台/10日間}) \times 365 \text{ 日} / 1000 = 23.6 \text{ kg/年}$$

※平均排出係数は神奈川県自動車管理計画マニュアルを参考に設定した。

- ・ 共同配送による大気環境改善効果

$$\text{効果} = A - B$$

また、元町に出入りする全物流車両を共同配送とした場合には、年間で0.9t/年、共同配送に低公害車を用いると1.1t/年の削減効果となる。

計算の考え方

・ これまでに行った調査（交通量調査、アンケート調査）から、元町商店街を走行する貨物車両（500台/日のうち、物流を目的とする車両は260台/日と仮定し、その内訳を右表のとおりとした。

・ 上記の共同配送の効果を基に共同配送した場合の排出量は、個別配送した場合の排出量の30%、共同配送車両に低公害車を用いた場合には15%とした。

商店街を走行する物流車両の内訳と排出係数

区 分	軽貨物	小型貨物	普通貨物
営業車両	20	20	60
自家用車両	50	80	30
排出係数 (g/km・台)	0.55	2.201	3.710

### 3 本格導入に向けた調整等

元町商店街において交通環境改善対策の本格導入を行うために、商店街が主体的に関係者等と調整を図りながら、商店街が取り組むことができる対策の検討を進めてきたところである。

具体的には、元町商店街が主体的に検討・協議を行う場としての「ワーキングチーム」を立ち上げ、対策の本格導入へ向けた課題等の解決や関係者等への依頼、調整などを行ってきた。その結果、以下のような取り組み方針をまとめ、即時実施できるものはすぐに実施し、実施に向けた

調整が必要なものについては、引き続き、「ワーキングチーム」を中心に、商店街が主体的に取り組むこととしている。

#### (1) 交通環境の改善に向けた元町商店街のルール（案）の作成

プロジェクトにおける検討・調整結果を踏まえ、元町商店街として本格的に実施する対策を「交通環境の改善に向けた元町商店街のルール（案）」として取りまとめた。

- 共同配送などによる物流車両の削減
  - ・共同配送の実施・商店を通じた減車対応の要請
- オーナー・従業員等の公共交通機関の利用促進
  - ・公共交通機関の利用促進・マイカー通勤車両の利用効率の向上
  - ・自店車両の効率的な利用・適正な駐車場の確保
- タイムシェアリング
  - ・荷さばき自粛時間の設定・商店街、商店を通じた業者等への協力依頼
  - ・自店車両の荷さばき自粛時間内利用自粛
- 違法駐車排除
  - ・近隣施設利用者への適正駐車の呼びかけ・直営・提携駐車場案内誘導の充実
  - ・長時間駐車車両への呼びかけ・物流車両への協力要請
- 貨物車両の駐車スペースの確保
  - ・時間貸し、月極駐車場の利用促進・荷さばき駐車場の暫定的確保
  - ・商店街から業者等へのルール案の提示・専用荷捌き場所を確保した業者の優遇検討
- 低公害車の導入
  - ・低公害車を利用した共同配送・各商店への車両購入時の検討要請
- アイドリング・ストップの励行
  - ・イベント時等の広報・PR・継続的な取り組み

## (2) 共同配送実施へ向けた取り組み

共同配送の実施について、元町SS会が中心となり、運送会社、警察、横浜市等と協議を進めている。

具体的には、運送会社を中心とする緑ナンバーを対象とした共同配送の実現に向け、関係する運送会社に対して、納品代行的手法を含めた共同配送システムに対する提案や意見徴収を行っている。

また、メーカー等から直接納品する白ナンバーを中心とした物流についても、常温の商品とともに、冷蔵・冷凍品、生鮮食品等にも対応できる共同配送の方法について検討を行っている。

## (3) 商店街における荷捌きスペースの確保へ向けた調整

共同配送車両の適切な荷捌き場所の確保は、空き商店や空き地の少ない元町商店街では重要な課題として認識されている。

そのため、路外を含めた荷捌き場所の確保と荷捌き場所の利用に関するルール案を商店街として作成し、共同配送等の実施と合わせた荷捌き場所の確保を目指して、関係機関との協議を進めている。

元町商店街における物流車両の荷捌き場所の確保案

### ○基本的な方針

商店街における物流車両のための荷捌きスペースの確保については、今後、商店街におけるまちづくりの展開の中で、中長期的な対応として路外に専用荷捌き場所の確保を図っていくこととするが、当面、短期的な対応として、即時利用が可能と考えられる場所の確保について、関係者間の調整等を進め、具体的に実施していく。

### ○当面確保を図る荷捌き場所

当面、元町商店街において荷捌きを行う候補地として、以下のような場所を考えており、今後、具体的な利用可能性等について関係者等と調整を図っていく。

- ① 元町第一駐車場の一部を荷捌きスペースとして利用
- ② 商店が保有している駐車スペースの一部を荷捌きスペースとして利用
- ③ その他路外で荷捌きスペースが確保できる場所
- ④ 河岸通りの緑地帯を荷捌きスペースに転用
- ⑤ 県道パーキングチケットの活用



共同配送のための配送拠点



共同配送車両



ストックポイント内荷捌きスペース



商店街内荷物の仕分け

## II

## 2. 関係者の洗い出し

交通の関係者は、その地域に交通を利用して来訪する人、交通需要の対象となる店舗、バスやトラックの事業者など、多岐にわたる。まちを構成する関係者ひとつを例にとっても、ビルや商店のオーナーとテナントがいるなど、数多く存在する。

地域の抱える交通問題などに、どのような関係者がいるのか抽出しておく。

### 解説

### Explanation

利用交通手段	利用者（交通需要の決定者）	交通需要の対象	インフラなどの整備者	行政	その他関係者	
人	歩行	住民	家	行政（歩道）	道路管理者 交通管理者 まちづくり 企画 産業振興 環境	駐輪場 事業者
	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）		
	タクシー	レジャー・観光 (散歩など)	遊園地・動物園などの 施設 会社(工場、事務所など)	タクシー事業者 行政 (乗り場など)		
	バス			バス事業者 行政 (バス停など)		
	鉄道			鉄道事業者行政 (駅など)		
	乗用車			業務(通勤・営業、 工事・修理など)		
	通学生	学校 (通過交通)				
物	営業用貨物車	発荷主	着荷主 (不特定多数)	民間、行政 (荷捌きスペース)	道路管理者 交通管理者 まちづくり 企画 産業振興 環境	駐車場 事業者
	自家用貨物車	自家用車の所有者				

### 3. 検討組織の立ち上げ（中心となる関係者のモチベーションの向上）

具体的な施策メニューを実現していくためには、地元関係者や市民のモチベーションが重要であるため、地元関係者などのモチベーションが確保できる明確な目的と仕組み作りが重要となる。

また、検討組織が、関係者の意見交換の場として機能し、合意形成につながれることが重要となる。

#### 解説

#### Explanation

関係者全体で、現在の地域やまちがどのような状況にあり、どうしなければいけないのかを考えることが重要であり、モチベーションの根源となる『くらしやすさ』『環境をキーワードにしたまちの活性化』などを基軸に据え、結果として環境改善につながるスタンスで取組むことが重要と考えられる。

きっかけは地方公共団体（環境セクション、都市計画セクションなど）などが提供するが、最終的な検討・推進の主体は地元関係者であることが重要である。

#### ① モチベーション高揚へのアピールポイント（通行規制の場合）

地元関係者	アピールポイント
住民	安全・安心で快適に楽しめるまちになる。
店舗・テナント （小売、飲食店など）	来訪者の快適なまちへのアクセスの確保により、来訪者の増加をもたらす、結果的には地元関係者へのリターンの増大につながる。
店舗やビルのオーナー、ディベロッパー	来訪者の快適なまちへのアクセスの確保により、来訪者の増加をもたらす、結果的には地元関係者へのリターンの増大につながる。 円滑な交通の確保により、物流機能が向上して納品の定時性が確保され、店舗販売業務などの効率化が図れる。
会社 （工場、事務所、銀行など）	円滑な交通の確保により、物流機能が向上して納品の定時性が確保され、業務、生産などの効率化が図れる。
学校	安全・安心で快適に通学できる。
市民会館、病院などの公共施設	安全・安心で快適に楽しめるまちになる。
遊園地・動物園などの施設	安全・安心で快適に楽しめるまちになる。

② メンバー構成と主な役割

	構 成 者	主な役割
推進組織の運営者	行政（環境セクション、都市計画セクションなど）	推進の場を提供し計画案を関係者に提示する
メリットを享受し、中心となって推進するメンバー	地元関係者（商店会（店舗）、商工会議所（事業所）など） 地元自治会（住民）	推進に向けた意向を示す 店舗や住民への検討状況の告知など
通行規制の対象者	輸送事業者（トラック協会など） バス・タクシー事業者 など	規制対象者の目から、実現性・効果などについて意向を示す
推進をサポートする者	学識経験者 地元NPO、TMO	今までの経験を元にアドバイスを行う
交通管理者	警察（警察署）	交通管理上の目から、実現性について の見解を示す

## 4. まちづくりを踏まえたまち・地域の顕在化している交通問題の整理

既に把握できている情報や、簡単なアンケート調査などの結果によって、現在のまちの交通に関する問題を抽出して整理する。

### 解説

Explanation

#### 課題の抽出

- ◇既存情報の活用
  - ・市民の声（苦情、相談、問い合わせ、お願い・・・）
  - ・商店会の意見
  - ・交通渋滞の激しい路線の一つである など
- ◇アンケート・聞き取り調査による実態把握
  - ・まちの来街者のアンケート（意識）調査
  - ・店舗へのアンケート（意識）調査 など

#### 【抽出例】

- |            |              |
|------------|--------------|
| ・バス停まで遠い   | ・バスが定時運行できない |
| ・平日の朝に渋滞する | ・駐輪場がいつもいっぱい |
| ・歩道がなく危険   | ・道路が狭い       |
| ...        | ...          |



#### 課題の分類・整理

- ・バス停まで遠い
- ・バスが定時運行できない
- ・バスの運転間隔が長い
- ・バスと鉄道の乗換が不便
- ...

- ・平日の朝に渋滞する
- ・土日の昼に渋滞する
- ・バス停で渋滞が起きる
- ・店舗周辺の納品待ち貨物車による渋滞
- ...

- ・駐車場がない
- ・駐輪場がいつもいっぱい
- ・道路が狭い
- ...

- ・歩道がなく危険
- ・荷捌き車両が多くて見通しが悪い
- ...

公共交通機関の利便性が低い

公共交通機関の利便性が低い

インフラが未整備／低い利活用

歩行者などの安全性・回遊性が阻害

◇現在の交通における課題は、TDM施策メニューへの取組みにより一気に解決できないと考えられるため、苦情件数の多さなどにより問題解決の優先順位を決めておく

## 5. 関係者のビジョンなどの課題

「まち・地域としてこういうことをやりたい」を形にしていくことも重要な考え方である。ビジョンや取組みへのモチベーションがあって、それに沿った施策を実行できることも必要となるものと考えられる。

また、検討の際は、具体的な場所（駅前など）をイメージしながら、戦略を考えるため、戦略と対象地域についてのイメージを整理しておく。

### 解説

### Explanation

#### ① まち・地域のビジョン

ビジョン・戦略の基礎	戦略例	考えられる具体的な手段、取組み内容
交通の便利さ	市民のモビリティ（移動のし易さ・利便性）の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通不便地区の解消や乗換の利便性の確保等により、公共交通機関利用の利便性を向上する。</li> <li>交通弱者（病人、高齢者等）が利用しやすい公共交通網を確保する。</li> </ul>
	交通渋滞の解消	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車利用の抑制や経路の変更などを促し、交通渋滞が慢性化している箇所の交通渋滞を解消し、スムーズな自動車の走行を実現する。</li> </ul>
	駐車場利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>違法駐車取締りの強化などにより、駐車マナーの向上を促す。</li> </ul>
来訪者が楽しいまち、環境づくり	駅周辺・中心市街地の活性化、まちの賑わい	<ul style="list-style-type: none"> <li>流通の変化による商業の郊外化の進展による中心市街地の衰退を改善し、街や商店街の活性化を目指す。</li> <li>地域の産業や団体と連携し、中心市街地が利用される仕組みを構築する。</li> </ul>
	観光振興	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光振興と一体となり、自動車利用による観光から公共交通機関を利用した観光への転換を促し、観光客の駅周辺の回遊性を高める。</li> </ul>
安全・安心な道路空間	歩行者を中心とした安全性の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>すべての人が安全に街を回遊できるようにする。</li> <li>交通混雑、輻輳等による事故発生を予防する。</li> </ul>

#### ② ビジョン・戦略における関係者、対象地域の中でのポジション

対象地域 のイメージ	関係者 来訪者	通勤・通学	住民	商店会	業務、物流
駅及び駅を中心とした繁華街	交通の便利さ 楽しいまち、環境づくり 安全・安心な道路空間	交通の便利さ 安全・安心な道路空間	交通の便利さ 安全・安心な道路空間 楽しいまち、環境づくり	楽しいまち、環境づくり	交通の便利さ 安全・安心な道路空間
住宅街など	交通の便利さ	交通の便利さ 安全・安心な道路空間	交通の便利さ 安全・安心な道路空間	—	交通の便利さ
大規模商業施設、ショッピングモール	楽しいまち、環境づくり 安全・安心な道路空間	—	交通の便利さ 安全・安心な道路空間	楽しいまち、環境づくり	交通の便利さ 安全・安心な道路空間
観光地、アミューズメントパーク	楽しいまち、環境づくり 安全・安心な道路空間	—	交通の便利さ 安全・安心な道路空間	楽しいまち、環境づくり	交通の便利さ 安全・安心な道路空間

## 6. まちの交通状況の把握による問題の整理・可視化、分析、共有化

現在の問題の原因を確認するためには、実態調査が必要になる。ここでは、必要となる実態調査の内容を示す。

問題となっている内容によって調査する内容が変わるので、調査内容を下記に示すとともに、参考として実態調査のイメージ例を示す。

### 解説

### Explanation

問題解決の方向性は、将来の道路整備やまちづくりに適合する必要があるため、それらの詳細についても把握する。

問題	把握すべき事項	調査内容
公共交通機関の利便性が低い	<ul style="list-style-type: none"> <li>どのバス路線が、いつ（時間帯）、どれくらい遅れるのか</li> <li>バス路線のない交通不便地域はどこか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス等の利用実態調査（乗車の状況・利用状況）</li> <li>バス等の運行実態調査</li> <li>意向調査（来訪者、地域の事業者（商店等）、バス・鉄道事業者など）</li> </ul>
渋滞が深刻	<ul style="list-style-type: none"> <li>いつ、どこで、誰（通勤・通学・貨物など）が利用している車で渋滞が発生しているか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関のアクセス向上を目標とする区間・経路の交通量調査</li> </ul>
インフラが未整備／低い利活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐輪場や駐車場の利用状況の把握</li> <li>いつ、どこで、誰（通勤・通学・貨物など）が利用している車で違法駐車が多いのか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者の回遊性・安全性向上を目標とする地域の交通量調査やインフラの実態調査</li> <li>道路・駐車場の利用実態調査（路上駐車車両、荷捌きによる横持ち状況など）</li> </ul>
歩行者の安全性が阻害	<ul style="list-style-type: none"> <li>どこが、どうして危ないのか（道路が狭いのか、利用の仕方が悪いのか）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事故統計</li> <li>意向調査（来訪者、地域の事業者（商店等）、バス・鉄道事業者など）</li> </ul>
—	<ul style="list-style-type: none"> <li>将来の道路整備やまちづくりの方向性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路、駐車・駐輪場などのインフラの整備状況、将来の計画（地方公共団体の資料）</li> </ul>

# 【実態調査のイメージ（調査票と調査結果）】

## ① 道路・駐車場の利用実態調査

- ・まちの中の路上駐車により交通渋滞が発生しているため、どのような車両が実際に路上駐車しているのか調査する場合を想定
- ・この調査の結果によって、路上駐車における貨物車と乗用車の比率が把握できるなど、TDM施策メニューの対象を絞り込むための基礎情報が得られる。

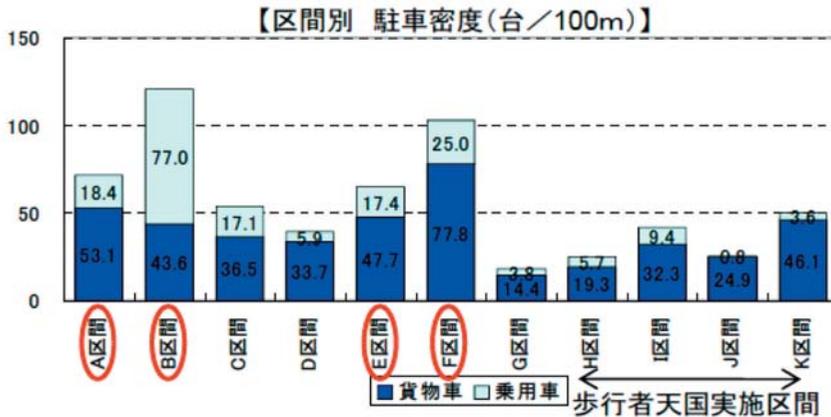
### ○アンケート調査票例（路上駐車実態調査）

街区番号		路上荷捌き実態調査・交通問題学動調査 「路上駐車（荷捌き）実態調査」						調査員名	調査日 平成 年 月 日	
停車位置	駐車開始時刻	ナンバープレート 用途	駐車状況	路側の状況 (複数可)	自営区分	車種	荷捌きの状態		駐車中における 通過交通への 影響	駐車中における 歩行者・自転車 迂回数
	開始時刻						終了時刻	荷捌き有無		
:	開始時刻	1.宅配便 2.一般貨物車 3.郵便 4.飲料品等運搬 5.工事用 6.乗用	1.路上（合法）(ハ・キグ・メ・ナ・ハ・キグ・サカ) 2.路上（一重） 3.路上（二重以上） 4.片側歩道乗り上げ 5.歩道上駐車 6.調査対象エリア外	1.植え込みあり 2.ガードレールあり 3.バス停あり 4.切り込みあり 5.その他構造物あり 6.段差あり	自家用  営業用	1.乗用車（軽含む） 2.軽自動車（貨物） 3.ライトバン/ワゴン 4.小型貨物車（最大積載重量2t以下） 5.普通貨物車（最大積載重量2t超） 6.バイク・原付（荷ありのみ） 7.自転車（荷ありのみ）	荷捌き有無	集配区分	有	有
	終了時刻						無			
:	開始時刻	1.宅配便 2.一般貨物車 3.郵便 4.飲料品等運搬 5.工事用 6.乗用	1.路上（合法）(ハ・キグ・メ・ナ・ハ・キグ・サカ) 2.路上（一重） 3.路上（二重以上） 4.片側歩道乗り上げ 5.歩道上駐車 6.調査対象エリア外	1.植え込みあり 2.ガードレールあり 3.バス停あり 4.切り込みあり 5.その他構造物あり 6.段差あり	自家用  営業用	1.乗用車（軽含む） 2.軽自動車（貨物） 3.ライトバン/ワゴン 4.小型貨物車（最大積載重量2t以下） 5.普通貨物車（最大積載重量2t超） 6.バイク・原付（荷ありのみ） 7.自転車（荷ありのみ）	荷捌き有無	集配区分	有	有
	終了時刻						無			
:	開始時刻	1.宅配便 2.一般貨物車 3.郵便 4.飲料品等運搬 5.工事用 6.乗用	1.路上（合法）(ハ・キグ・メ・ナ・ハ・キグ・サカ) 2.路上（一重） 3.路上（二重以上） 4.片側歩道乗り上げ 5.歩道上駐車 6.調査対象エリア外	1.植え込みあり 2.ガードレールあり 3.バス停あり 4.切り込みあり 5.その他構造物あり 6.段差あり	自家用  営業用	1.乗用車（軽含む） 2.軽自動車（貨物） 3.ライトバン/ワゴン 4.小型貨物車（最大積載重量2t以下） 5.普通貨物車（最大積載重量2t超） 6.バイク・原付（荷ありのみ） 7.自転車（荷ありのみ）	荷捌き有無	集配区分	有	有
	終了時刻						無			
:	開始時刻	1.宅配便 2.一般貨物車 3.郵便 4.飲料品等運搬 5.工事用 6.乗用	1.路上（合法）(ハ・キグ・メ・ナ・ハ・キグ・サカ) 2.路上（一重） 3.路上（二重以上） 4.片側歩道乗り上げ 5.歩道上駐車 6.調査対象エリア外	1.植え込みあり 2.ガードレールあり 3.バス停あり 4.切り込みあり 5.その他構造物あり 6.段差あり	自家用  営業用	1.乗用車（軽含む） 2.軽自動車（貨物） 3.ライトバン/ワゴン 4.小型貨物車（最大積載重量2t以下） 5.普通貨物車（最大積載重量2t超） 6.バイク・原付（荷ありのみ） 7.自転車（荷ありのみ）	荷捌き有無	集配区分	有	有
	終了時刻						無			

※運搬手段：ロールボックスには、ハンガーも含む

第1章 関係者みんなで考える

○調査結果の一部のイメージ（道路区間別路上駐車の高貨物車・乗用車の割合）



出典：端末物流対策の手引（平成18年5月 東京都圏交通計画協議会、町田市の場合）  
上記の実態調査により、道路区間だけでなく、時間帯別の駐車台数なども把握できる。

## ② 自動車交通量調査

- ・ある道路の断面における自動車の通行量を確認する調査である。
- ・この調査を施策導入前と導入後で比較することによって、通行規制などを実施した場合の周辺道路への影響を確認することなどが可能となり、TDM施策メニューの課題などを把握することができる。

### ○調査例

調査対象地点を通過する車両を、方向別（上り・下り）・車種別・時間帯別に観測する。車種は表2-1に示す10車種とし、集計は15分毎とする。

## ③ 自動車交通量調査

- ・ある道路の一定区間における自動車の旅行速度を確認する調査である。
- ・この調査を施策導入前と導入後で比較することによって、通行規制などを実施した場合の周辺道路への影響を確認することなどが可能となり、TDM施策メニューの課題などを把握することができる。

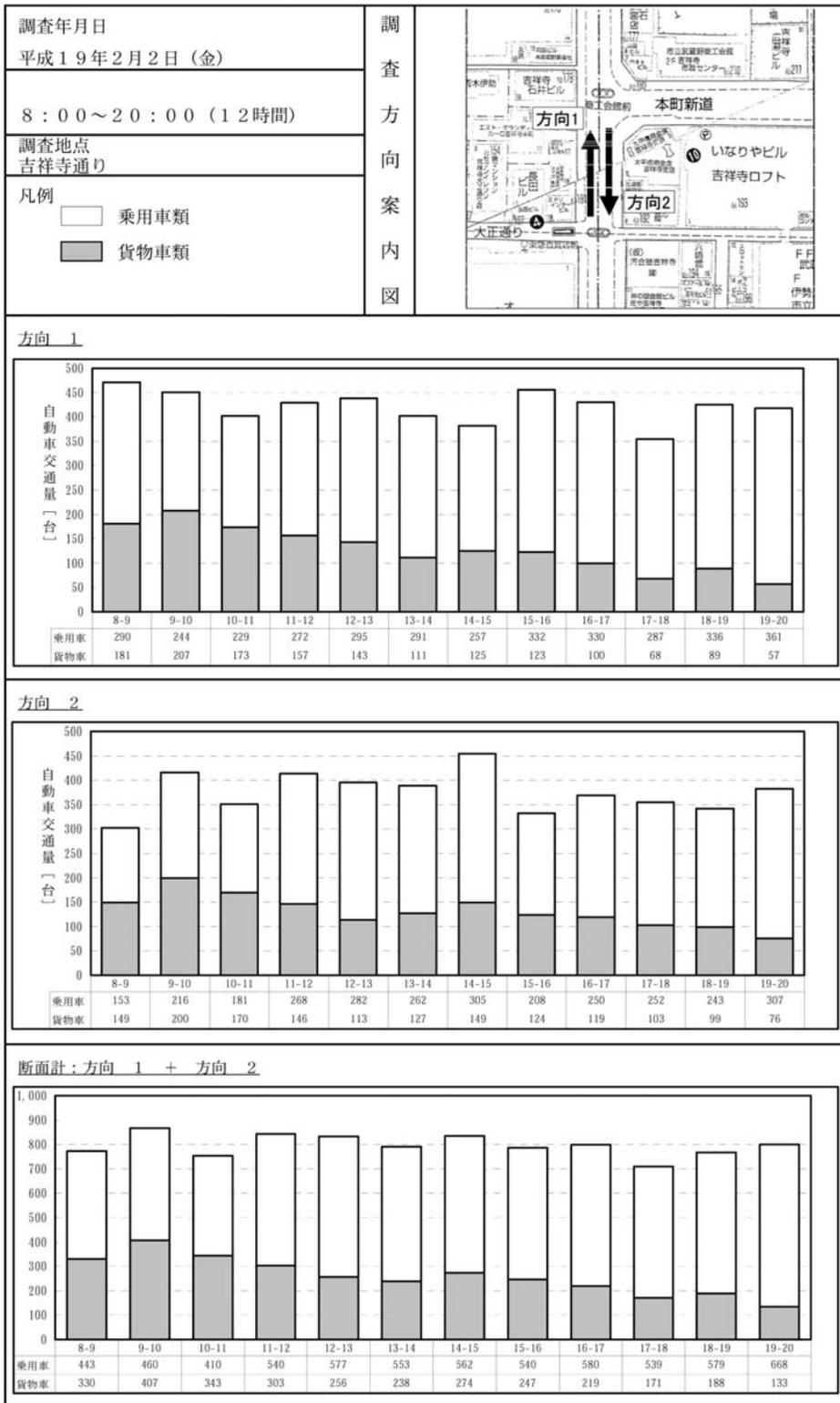
### ○調査例

調査対象区間（八幡宮前交差点～駅前交差点）の上下方向の旅行時間を計測し、交差点通過時間を計測する。なお、調査区間内の主要信号交差点をチェックポイントとする。

調査は、調査車両に運転手と記録員が乗車する。調査車両は起点、チェックポイント、終点の通過時刻を記録するとともに、停止時刻、発進時刻、停止場所、停止理由を調査票に記録する。



○自動車交通量調査結果の一部のイメージ



○旅行速度調査結果の一部のイメージ

単位：km/時

八幡宮前交差点→駅前交差点

	実験前	実験中
8～9時	17.7	9.0
9～10時	9.9	8.0
10～11時	13.9	5.3
11～12時	8.3	7.7
12～13時	8.0	5.6
13～14時	13.1	13.4
14～15時	5.8	15.9
15～16時	8.9	7.6
16～17時	14.3	16.2
17～18時	14.5	13.3
18～19時	12.7	14.7
19～20時	14.1	8.8
平均	11.8	10.5

駅前交差点→八幡宮前交差点

	実験前	実験中
8～9時	14.4	13.6
9～10時	15.8	5.2
10～11時	14.4	8.3
11～12時	17.4	8.0
12～13時	4.1	5.8
13～14時	8.4	8.5
14～15時	8.8	7.4
15～16時	7.3	7.1
16～17時	8.4	4.4
17～18時	3.2	7.7
18～19時	5.3	4.1
19～20時	14.1	13.2
平均	10.1	7.8

## 7. 地域の課題及び関係者のビジョンなど優先順位の設定

実態調査の結果から、地域の問題を明確に示し（可視化）、関係者で共有するとともに、地域の問題の解決優先度の設定を行う。

また、その解決すべき地域の問題と、関係者がやりたいこと・ビジョンの関係を整理し、関係者の総意としてやりたいことを決めていく。

### 解説

### Explanation

- 1 地域の問題の整理による重み付け
  - ・例1：通行量などが多い車種（通行量や駐車台数の多さで評価）  
業務（輸送など）>業務（通勤など）>業務（工事など）>買い物・食事、レジャー・観光>通学生>住民
  - ・例2：問題の深刻度（苦情の多さ、インフラの整備状況などで評価）  
荷捌き車両の路上駐車>インフラの未整備/低い利活用>公共交通の利便性の低さ

→例1と例2から、優先度が高いのは、業務（輸送など）×荷捌き車両の路上駐車ということになることが想定される
- 2 地域の問題の整理による重み付けと関係者のビジョンなどとの整合性の確認
  - ・それぞれのまち・地域によって、課題解決を優先するのか、関係者のビジョンや取組みへのモチベーションを優先するのかは、判断が難しいところではある。
  - ・課題解決と関係者のモチベーションが整合していれば問題ないが、異なる場合は、何を優先すべきか個々の状況に合わせて、関係者で協議して決める必要がある。
- 3 実現のための地域ルールづくり
  - ・関係者の総意として、何を、どのように改善したいか、を明確にした上で、これを実現するための自主的な『地域ルール』をつくる。
  - ・『地域ルール』の具体例として、下記の内容などが考えられる。
    - \*特定の関係者に負荷がかからないこと、かかる場合は、それに見合う効果が期待できること
    - \*関係者のすべてが自ら主体者として取組みに関わること、また、問題が発生した場合においても、関係者のみんなで改善を検討していくこと
    - \*取組みの推進に費用が発生する場合は、関係者みんなで応分に負担すること、また、その費用となる原資の確保策も関係者みんなで検討すること

#### 4 フィードバック機能

- ・具体的な検討を進めていく中で、予測できない阻害要因により、実現が極めて困難であることが分かった場合に、ここで行った優先順位に立ち戻り、新たな検討を進めることが可能となる。

# 第2章 TDM施策の提示

## 1. ケーススタディー

### 【川崎市での自動車交通に係る経路変更等社会実験】

川崎市において平成12年2月、大型貨物車の経路変更等を柱とした社会実験を行った。

交通流の円滑化や交通量抑制を通じた都市大気汚染の改善を目指して、企業と連携したTDM施策の有効性の確認、実体験に基づく関係者の意見聴取及び必要に応じた施策の修正、関係者の意識向上及び合意形成への気運向上、施策内容の地域住民への周知等を目的としている。

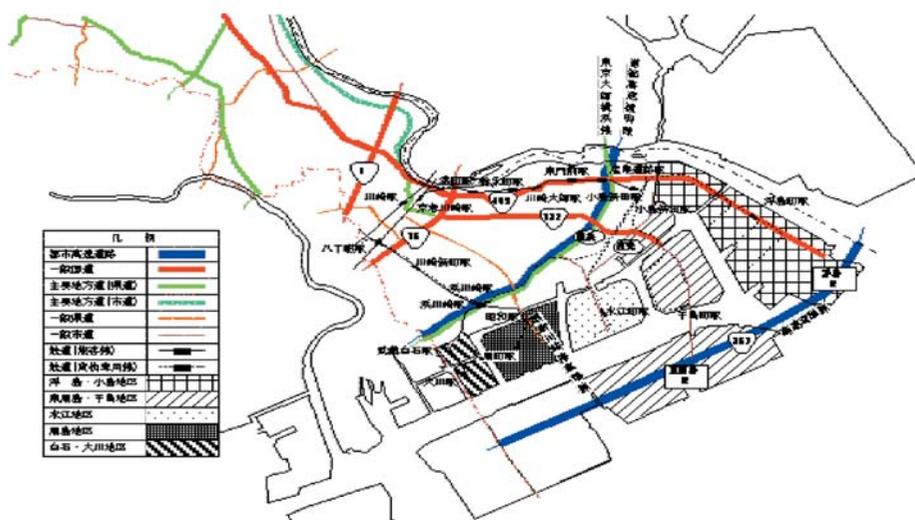
なお、本事業は当機構の健康被害予防事業として川崎市に委託して実施したものである。

### 解説

### Explanation

自動車に起因する環境問題や交通渋滞などの改善を図るためには、交通総量の抑制や交通需要の平準化・分散化を目的とするTDM施策（相乗りや共同集配など自動車の効率的な利用、フレックスタイム・時差通勤など時間の変更、バスレーン設置などによる交通手段の変更、経路の変更等）を推進していく必要がある。

このため、事業所が集中している反面、主要な道路ネットワークが高速湾岸線、産業道路、国道132号のみであることから、朝夕には通勤交通、昼間には業務交通が集中し、主要交差点などにおける交通渋滞が著しい、川崎臨海部の東扇島・千鳥地区（約110事業所、従業員約12,000人）をモデル地区として社会実験を実施した。



## 1 社会実験の概要

上記の就業者の多くは国道132号、409号を利用していることから、通勤や企業活動が集中する時間帯には著しい交通渋滞が発生し地域の大気環境に大きな影響を与えていると考えられる。このような状況の改善を図るため、産業道路を通常ルートとして利用している大型貨物自動車はこの期間中は、高速湾岸線を優先的に利用して、一般市民の生活圏への自動車排出ガス及び交通騒音の影響を低減。また、ドライバーには信号停止や交通渋滞の煩わしさから開放された快適なドライブを体験してもらい、環境に配慮した、道路選択の定着化を進める。

具体的には、次に掲げる社会実験を行った。

- (1) 従業員が通勤時間帯を1時間遅らせる時差通勤
- (2) マイカー通勤者が路線バスに転換する公共交通への転換
- (3) マイカー通勤者が最低2人以上同乗するマイカーの相乗り
- (4) 物流交通の経路変更で国道132号(夜光交差点)を通過せず湾岸高速利用に経路変更

### ○ 時差通勤等の実施内容

項目	内容
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続的な時差通勤の社会実験実施とその効果・有効性のPRを通じて、協議会加盟事業所での理解・普及促進を図る。</li> <li>・今後の定着化に向けて、具体的な目標や推進方を定める。</li> </ul>
実施日	・平成12年2月1日(月)～5日(金)
対象渋滞ポイント	・夜光交差点(国道132号：塩浜交差点からの流入部)
対象者	・東扇島・千鳥地区の協議会加盟113事業所の従業員 約12,000名
参加方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・時差通勤：従業員が通勤時間帯を一時間後ろにスライド</li> <li>・公共交通への転換：マイカー通勤者が通勤手段を公共交通(路線バス)に転換</li> <li>・マイカーの相乗り：マイカー利用者同士が最低2人以上同乗</li> </ul>
基盤整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの増発：毎日(2/1～2/3)夕方上り便3便を増発</li> <li>17:00台：1便</li> <li>18:00台：1便</li> <li>19:00台：1便</li> </ul>
実施主体	・東扇島・千鳥地区交通環境改善連絡協議会

### ○ 東扇島・千鳥地区経路変更実験内容

項目	内容
目的	・東扇島・千鳥地区で導入、効果が期待される物流施策を抽出するに際して経路変更を行い、交通挙動(所要時間、停止回数等)の変化を通じて、今後の物流施策のあり方の検討材料とする。
実施日	・平成12年2月1日(月)～5日(金)
実施時間帯	・9:00～17:00
対象渋滞ポイント	・夜光交差点、海底トンネル、塩浜、大師川原等
実験対象車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・夜光交差点を通過する貨物車</li> <li>・湾岸高速線利用に変更できる車両</li> </ul>
実施(参加)方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経路(ルート)の変更。(夜光交差点を通らないルート)</li> <li>(1) 浮島ランプではなく東扇島ランプ利用に変更</li> <li>(2) 夜光交差点ではなく、東扇島ランプ利用に変更</li> </ul>
実施参加支援策	・高速券の配布
実施主体	・東扇島・千鳥地区交通環境改善連絡協議会

## 2 社会実験の結果

- (1) 参加・実施所状況は、人流で42事業者が、物流交通では経路変更には3社が参加した。
- (2) 交通流、交通量等の状況は、交通渋滞がみられなかった。朝の通勤ピーク（7：30～8：30）においては、マイカーの台数が通常より4～5%減少し、走行速度も10km程度向上がみられた。また、夜光交差点では、15分間流入交通量が常に500台を下回り渋滞が発生しないことが明らかになった。
- (3) 路線バスの運行状況は、通勤時・帰宅時でのバスの定時性が確保された。
- (4) 物流車の経路変更では、目的地までの所要時間について実験に参加した75%以上の運転手から時間短縮したとの回答があった。停止回数では、どの経路でも80%以上の運転手から改善したとの回答があった。

### ○ 時差通勤等の実施結果

- ・ 実験への参加は、5日間で42事業所（1,800人）
- ・ 1日当たりでは330人～380人参加  
内訳 時差通勤 : 150人～180人/日（うち、マイカー利用者120人～135人）  
公共交通への転換 : 85人～115人/日  
マイカーの相乗り : 90人～120人/日
- ・ 交通量と走行速度については、通常時と実験時との比較では、通勤時間帯である7：00～8：30において、30台～60台の乗用車が減少し、走行速度が10km～30km向上（マイカーから公共交通への転換分と考えられる）。
- ・ 2年前に実施した交通量調査との比較検討では、交通量ピークが7：30～7：45から8：00～8：15に移動し、ピーク時の台数が10%程度減少。

### ○ 東扇島・千鳥地区経路変更実験結果

- ・ 参加状況については、概ね15台前後/日が経路変更を実施。
- ・ 車両別では、9割が大型貨物車、1割が小型貨物車。
- ・ 走行距離は、100km～200km（水戸～静岡程度の距離）の車両が多く参加。
- ・ 運転者の経路変更を類型化すると、4パターン。
- ・ 通常、東扇島から産業道路へ入り、東京方面に向かう車両が最も多く、次いで産業道路から横浜方面、夜光交差点から浮島ランプに向かう車両の順。
- ・ 目的地までの所要時間は、短縮が75%以上（高速券の利用により一般道路利用から高速利用に変化）。
- ・ 走行速度では、産業道路を塚するパターンでは約50%が走行時間が短縮されたと回答。他のパターンでは10%程度が同様の回答をした。
- ・ 停止回数では、どの経路も約80%以上が向上と回答。

## 2. 地域が抱える問題によるTDM施策のメニューの整理

人口の集中したまちは、必然的に交通量も増える可能性が高いため、大気汚染を防ぐためのTDM施策の導入が必要となる可能性が高い。人口が減って空洞化したまちは、駅を中心とした公共交通機関の利便性の向上等によるまちの求心力の向上などの取組みが必要となる可能性が高い。

### 解説

### Explanation

これから本格化する人口減少時代において、持続可能に都市運営を行っていくためには、利便性の高い地区に人口や機能を集約したコンパクトな市街地形成が望まれる。

東京圏においては、都心の利便性の高い地域への人口集中や郊外部の空洞化が起こりつつあり、利便性が高く環境の良い街への集中とそれ以外の地域の人口の空洞化という二極分化は、今後一層進展することが予想される。

交通問題の分類	問題の詳細事例	具体的なTDM施策
公共交通機関の利便性が低い	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスを利用できない交通不便地域がある</li> <li>通勤・通学時の渋滞によりバスの定時性が損なわれ、利用しにくい</li> <li>土・日曜休日になると、路線バスの運行時間は定刻の5倍から10倍にもなる</li> <li>バス停と駅が遠いため、乗換が不便</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>パークアンドライド</li> <li>パークアンドバスライド</li> <li>バスレーン設置、バスレーンカラー舗装化</li> <li>コミュニティバス</li> <li>シャトルバスの運行</li> <li>ハイグレードバス停・バス情報システム</li> <li>駅前等駐輪場整備</li> <li>路面電車・新交通システム整備</li> <li>BRT(バス・ラピッド・トランジット)の導入</li> <li>公共交通優先システム(PTPS)</li> <li>高速バス導入</li> <li>公共交通機関・商業施設等の連携</li> <li>公共交通機関の乗り継ぎ利便性の確保</li> <li>公共交通機関や駐車場の時間帯割引等</li> </ul>
渋滞が深刻	<ul style="list-style-type: none"> <li>市郊外から市街地に向かう通勤車両により主要な幹線道路が混雑する</li> <li>秋葉原電気街地区は、物流車両、通過自動車や路上駐車車両が混在している</li> <li>春秋の観光シーズンの日祝日、奈良市内で観光車両による交通渋滞が発生する</li> <li>商店街に面した通りは駐車禁止区間にもかかわらず、荷捌きトラック等の駐車により、乗合バス等の交通が阻害される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>時差通勤</li> <li>タイムシェアリング</li> <li>フレックスタイム</li> <li>共同集配・荷捌きの共同化</li> <li>物流商習慣の見直し</li> <li>相乗り通勤</li> <li>カーシェアリング</li> <li>HOVレーン整備</li> <li>乗り合いタクシー</li> <li>マイカー自粛</li> <li>カーフリーデー</li> <li>ロードプライシング</li> <li>駐車取締り</li> <li>自転車利用の推進</li> </ul>
インフラが未整備／低い利活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>休日にはほとんどの駐車場が満車になり、駐車場を求めて回遊する車両が多数発生して交通混雑を引き起こす</li> <li>都心部における土地利用は進んでおり、街路整備等による混雑解消は時間を要する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場案内システム</li> <li>ITS・経路案内・経路誘導</li> <li>リパーシブルレーン整備</li> <li>HOVレーン整備</li> <li>駐車場整備</li> <li>駅前等駐輪場整備</li> </ul>
歩行者などの安全性が阻害	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地の短時間の自動車トリップの集中によって、交通事故が増加している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>トランジットモール</li> <li>通行区間の規制</li> <li>駐車場整備</li> </ul>

### 3. 行政の視点から見たTDM施策のメニューの整理

平均旅行速度が時速20キロから30キロに向上すれば、普通貨物自動車の場合、排出量が窒素酸化物については12.8%、粒子状物質については8.9%削減される効果がある。交通流対策としては、違法駐車取締り、ETCの普及、信号機の高度化、ボトムネック解消のための道路整備、交差点及び踏切道の改良、大気環境情報と連動した交通管理、首都高速道路や阪神高速道路の一部区間における環境ロードプランニング等を実施しているところである。大気汚染の改善のためには、なお一層の交通流対策が必要な状況にある。

#### 解説

#### Explanation

行政の視点	交通需要の転換方法、交通のスムーズ化の方法	TDM施策メニューの分類	TDM施策メニュー	施策メニューの主な対象者
規制の強化にかかわるもの	通行規制	ルートの規制（一方通行化、専用化など）	HOVレーン整備 通行区間の規制 バスレーン設置 など	すべての自動車
		時間規制	時差通勤 フレックスタイム	すべての自動車
		車種規制	マイカー自粛など	貨物車、乗用車（通勤）
		上記の規制を複合的に行うもの	タイムシェアリング	貨物車、乗用車（通勤）
	課税	自動車税、燃料税等の引き上げ		乗用車（公共交通は除外）
		通勤用車両駐車場への課税		乗用車（通勤）
	道交法改正		違法駐車取締り 駐車場整備	すべての自動車
規制の緩和にかかわるもの	道路利用の見直し	道路空間の有効活用	路上荷捌きベイの設置 パーキングメーターの設置	貨物車 すべての自動車
	土地の用途規制の見直し	遊休地・不動産の有効活用	立体駐車場整備 荷捌き施設整備	すべての自動車
	その他（消防法など）	遊休地・不動産の有効活用	立体駐車場整備	すべての自動車
インセンティブ	公共交通の付加価値を増す	利便性の向上	公共交通の乗り継ぎ利便性向上 バスレーン設置、舗装化 ハイグレードバス停・バス情報システム 駅前等駐輪場整備 路面電車・新交通システム整備、BRTの導入 公共交通優先システム（PTPS）	乗用車
		新サービスの提供	パークアンドライド パークアンドバスライド	乗用車

行政の視点	交通需要の転換方法、交通のスムーズ化の方法	TDM施策メニューの分類	TDM施策メニュー	施策メニューの主な対象者
インセンティブ	公共交通の付加価値を増す	新サービスの提供	コミュニティバス シャトルバスの運行 高速バス導入	乗用車
	公共交通のコストを下げる	周辺事業とのタイアップ・連携	公共交通機関・商業施設等の連携 公共交通機関や駐車場の時間帯割引等	乗用車
		助成・支援制度	別掲	乗用車
	公共交通利用の普及啓発	イメージアップ戦略	普及啓発活動	すべての自動車
		環境貢献	表彰制度	すべての自動車
		社会貢献	表彰制度	すべての自動車
自動車利用のコストを上げる	課金	ロードプライシング	すべての自動車	
効率化	自動車交通の効率化	自動車の利用を効率化	相乗り通勤 相乗りタクシー 共同集配・共同荷捌き 物流商習慣の見直し	通勤車 タクシー 貨物車

## 4. 関係者のビジョンなどからの視点でみたTDM施策のメニューの整理

地球温暖化、エネルギー問題、廃棄物問題など、地球環境問題に対する社会的要請が高まるなかで人々の意識も高まってきている。様々な場面で環境に対する取組みが進んでいるが、今後とも継続的により一層の取組みを行っていく必要がある。

TDM施策の推進は、こういった環境に対する社会的な要請にも応えることにつながるため、非常に取組みやすい状況になってきているものと考えられる。

### 解説

### Explanation

ビジョン・戦略の基礎	戦略例	具体的なTDM施策のイメージ（例）
交通の便利さ	市民のモビリティ（移動のし易さ・利便性）の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスレーン設置、バスレーンカラー舗装化</li> <li>・コミュニティバス</li> <li>・シャトルバスの運行</li> <li>・ハイグレードバス停・バス情報システム、バス停の増設</li> <li>・駅前等駐輪場整備</li> <li>・路面電車・新交通システム整備</li> <li>・BRT（バス・ラピッド・トランジット）の導入</li> <li>・公共交通優先システム（PTPS）</li> <li>・高速バス導入</li> <li>・HOVレーン整備</li> </ul>
	交通渋滞の解消	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パークアンドライド</li> <li>・パークアンドバスライド</li> <li>・時差通勤</li> <li>・タイムシェアリング</li> <li>・フレックスタイム</li> <li>・共同集配・荷捌きの共同化</li> <li>・物流商習慣の見直し</li> <li>・相乗り通勤</li> <li>・カーシェアリング</li> <li>・乗り合いタクシー</li> <li>・マイカー自粛</li> <li>・カーフリーデー</li> <li>・ロードプライシング</li> <li>・駐車取締り</li> <li>・自転車利用の推進</li> <li>・ITS・経路案内・経路誘導</li> <li>・リバーシブルレーン整備</li> <li>・駅前等駐輪場整備</li> <li>・通行区間の規制</li> </ul>
	駐車場利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場案内システム</li> <li>・駐車取締り</li> <li>・駐車場整備</li> </ul>
安全・安心	歩行者を中心とした安全性の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道整備</li> <li>・自動車進入の抑制（通行規制）</li> <li>・トランジットモール</li> </ul>
来訪者が楽しいまち、環境づくり	駅周辺・中心市街地の活性化、まちの賑わい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路を利用したイベントの開催（通行規制）</li> <li>・公共交通機関と商業施設の連携</li> <li>・スクールバス等の送迎バスの運行</li> </ul>
	観光振興	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光地へのシャトルバス運行</li> <li>・公共交通機関とレンタカー等の連携</li> </ul>

## 5. まち・地域のイメージからの視点でみたTDM施策のメニューの整理

	市民のモビリティ (移動のし易さ・利便性)の確保	交通渋滞の解消	駐車場利用 の促進	歩行者を中心とし た安全性の確保	駅周辺・中心市街地の 活性化、まちの賑わい	観光振興
駅及び駅周 辺の繁華街	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスレーン設置、バスレーンカラー舗装化</li> <li>コミュニティバス</li> <li>ハイグレードバス停・バス情報システム、バス停の増設</li> <li>駅前等駐輪場整備</li> <li>路面電車・新交通システム整備</li> <li>BRT (バス・ラビッド・トランジット) の導入</li> <li>公共交通優先システム (PTPS)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>パークアンドライド</li> <li>時差通勤</li> <li>タイムシェアリング</li> <li>フレックスタイム</li> <li>共同集配・荷別ぎの共同化</li> <li>相乗り通勤</li> <li>カーシェアリング</li> <li>マイカー自粛</li> <li>自転車利用の推進</li> <li>ITS・経路案内・経路誘導</li> <li>駅前等駐輪場整備</li> <li>通行区間の規制</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場案内システム</li> <li>駐車取締り</li> <li>駐車場整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道整備</li> <li>自動車進入の抑制 (通行規制)</li> <li>トランジットモール</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路を利用したイベントの開催 (通行規制)</li> <li>公共交通機関と商業施設の連携</li> <li>スクールバスの運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光地へのシャトルバス運行</li> <li>公共交通機関とレンタカー等の連携</li> </ul>
住宅街など	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスレーン設置、バスレーンカラー舗装化</li> <li>コミュニティバス</li> <li>ハイグレードバス停・バス情報システム、バス停の増設</li> <li>駅前等駐輪場整備</li> <li>路面電車・新交通システム整備</li> <li>BRT (バス・ラビッド・トランジット) の導入</li> <li>公共交通優先システム (PTPS)</li> <li>高速バス導入</li> <li>HOVレーン整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>パークアンドライド</li> <li>時差通勤</li> <li>タイムシェアリング</li> <li>フレックスタイム</li> <li>相乗り通勤</li> <li>カーシェアリング</li> <li>マイカー自粛</li> <li>自転車利用の推進</li> <li>ITS・経路案内・経路誘導</li> <li>リバーシブルレーン整備</li> <li>通行区間の規制</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場案内システム</li> <li>駐車取締り</li> <li>駐車場整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道整備</li> <li>自動車進入の抑制 (通行規制)</li> <li>トランジットモール</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路を利用したイベントの開催 (通行規制)</li> <li>公共交通機関と商業施設の連携</li> <li>スクールバスの運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光地へのシャトルバス運行</li> <li>公共交通機関とレンタカー等の連携</li> </ul>
大規模商業施設、シヨッピングモール	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスレーン設置、バスレーンカラー舗装化</li> <li>コミュニティバス</li> <li>シャトルバスの運行</li> <li>ハイグレードバス停・バス情報システム、バス停の増設</li> <li>路面電車・新交通システム整備</li> <li>BRT (バス・ラビッド・トランジット) の導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>パークアンドライド</li> <li>タイムシェアリング</li> <li>共同集配・荷別ぎの共同化</li> <li>カーシェアリング</li> <li>駐車取締り</li> <li>自転車利用の推進</li> <li>ITS・経路案内・経路誘導</li> <li>通行区間の規制</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場案内システム</li> <li>駐車取締り</li> <li>駐車場整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道整備</li> <li>自動車進入の抑制 (通行規制)</li> <li>トランジットモール</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路を利用したイベントの開催 (通行規制)</li> <li>公共交通機関と商業施設の連携</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関とレンタカー等の連携</li> </ul>
観光地、アミューズメントパーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバス</li> <li>ハイグレードバス停・バス情報システム、バス停の増設</li> <li>路面電車・新交通システム整備</li> <li>BRT (バス・ラビッド・トランジット) の導入</li> <li>公共交通優先システム (PTPS)</li> <li>高速バス導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>パークアンドライド</li> <li>カーシェアリング</li> <li>乗り合いタクシー</li> <li>ITS・経路案内・経路誘導</li> <li>通行区間の規制</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場案内システム</li> <li>駐車取締り</li> <li>駐車場整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道整備</li> <li>自動車進入の抑制 (通行規制)</li> <li>トランジットモール</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路を利用したイベントの開催 (通行規制)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光地へのシャトルバス運行</li> <li>公共交通機関とレンタカー等の連携</li> </ul>

## 6. TDM施策導入による効果の確認、効果の期待度

TDM施策導入には、多くの関係者に対する調整が必要となるため、TDM施策メニューの対象範囲の大きさ、調整すべき関係者の多さ、事業にかかる費用などを整理し、施策導入による環境改善効果の大きさを推定する。関係者の多さについて整理すると、下記のような関係者間の調整を難しくする要因が挙げられる。また、期待される環境改善効果の大きさを通行量や駐車台数の多さで評価すると、規制により強制的に行うことにより、公共交通などへ転換する車両数は多くなる可能性が高く、公共交通の付加価値が増したとしても、利用者の任意であるメニューで転換される車両数は少ないことが推定される

### 解説

Explanation

#### (1) TDM施策導入による効果の確認

実態調査などによって得られた成果を整理して提示する。

(例：駐車取締りの効果（警察庁資料）など)

メニュー	効果	デメリット	特記事項
バスの定時性の確保 (PTPS)	所要時間20~28%削減(朝)	特に無し	
駐車対策	渋滞長-27.2% 平均旅行時間-9.5% (主要路線(晴海通り、新宿通り、明治通り等10路線、約32.1km))	反則金・駐車料金のコスト負担増 荷捌きの利便性低下	法改正による取締り強化

(詳細は資料編1に示す)

#### (2) TDM施策導入によって期待される効果の大きさ

- ・物流は、交通需要の決定者と交通の利用者が異なるため、人流よりも関係者が多い。
- ・インフラの整備が必要な場合は、インフラの整備者や、必要となるスペースの提供者が関係者として増える。
- ・交通の利用者への施策メニューを普及させるためには、事前に知らせる必要があるが、観光目的の来街者への告知は難しいと考えられる。

など、様々な要因を踏まえ、期待される環境改善効果(利用者が多いのか)、メニュー実施のための労力(関係者が多いか少ないか)、メニュー普及のための労力(毎日きているのか)、などを総合的に判断できる情報を例示する(注:あくまでも例示)

で有り、常に正しいとは限らない)。

#### ◇車種

- ・期待される環境改善効果の大きさを通行量や駐車台数の多さで評価すると、該当する地域の車種別の交通量の多さに順じて効果の大きさを推定することができる  
例：業務（輸送など）＞業務（通勤など）＞業務（工事など）＞買い物・食事、レジャー・観光＞通学生＞住民
- ・普及のし易さを、往來の頻度や自動車を利用する必然性などで評価すると、輸送や通勤の場合は頻度も必然性も高いため告知・普及することは比較的容易であるが、レジャーや観光でたまにしか来ない人に告知・普及させることは困難である  
例：業務（輸送など）＞業務（通勤など）・通学生＞業務（工事など）＞買い物・食事、レジャー・観光＞住民

#### ◇TDM施策メニュー

- ・例：規制強化＞自動車交通の効率化＞公共交通の付加価値を増す
- ・施策の実行のし易さを関係者のメリット・デメリットの多さで評価すると、前述の34～36ページ表で▲のついた関係者が多いほうが、実行しにくいと考えられる  
例：公共交通の付加価値を増す＞自動車交通の効率化＞規制強化
  - 通勤・通学を対象とした公共交通の付加価値を増すメニューが実行しやすいが、比較的環境への効果は大きくない
  - 業務（輸送など）を対象とした規制強化のメニューが環境への影響は大きい  
が、実行することが比較的難しいと考えられる

# 第3章 実現手法の提示

## 1. ケーススタディー

【町田市交通マスタープラン：だれもが不便なく移動できるまちをめざして】

町田市では、2004年3月に「町田市基本構想・基本計画」を改定し、これからの目指していく都市像の一つとして「人が集まり、豊かにすごせる魅力あるまち」を掲げ、その実現に向け様々な施策の展開を推進していくこととしている。

一方、町田市の交通の現状をみると、鉄道が市の外縁部を通っているため、最寄り駅が市外にあるという地域も少なくない。また、バス路線は町田駅と鶴川駅に集中しているため、鉄道駅までの交通が不便な地域も多い。地形的には丘陵地で坂が多く、狭い生活道路が散在するため、高齢者や障がい者等が移動しにくい地域もある。道路整備は進めているが、整備する量を上回る勢いで自動車交通量が増加しているため、交通渋滞はあまり改善されていない状況である。また、人口減少社会や長寿・高齢社会の到来、環境問題への対応、災害時への備えなどの交通を取り巻く社会状況は大きく変化している。

このようなことから、今後取り組むべき交通施策の基本方針として「町田市交通マスタープラン」を策定した。

### 解説

### Explanation

#### (1) 計画の位置付け

交通マスタープランは、「町田市基本構想・基本計画（2004年3月改定）」で定められた、目指していく都市像「人が集まり、豊かにすごせる魅力あるまち」及び「町田市都市計画マスタープラン（1999年6月策定）」で示された都市づくりの構想や分野別方針の実現を図るために、交通部門として今後実施すべき交通施策の基本方針となるものとしている。

#### (2) 計画の期間

交通マスタープランが想定する目標時期は、概ね2030年とする。ただし、交通マスタープランに示した個別の施策については、2030年を見据えた上で、取り組みの実施時期を短期（概ね5年以内）、中期（概ね10年後）、長期（概ね20年後）に区分し、施策展開の段階的な取り組み方針を示している。

#### (3) 対象区域

交通マスタープランの対象区域は、町田市全域とすることとしている。周辺地域などと連携が必要な施策については、関係者と十分に協議・調整を行っていくこととしている。

**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**

— 公共交通施策 —

**施策展開の基本方針**

市域の外縁部に位置する鉄道網については、既存鉄道の利便性、快適性の向上を図るとともに、計画路線である多摩都市モノレール及び小田急多摩線の早期延伸を促進することによって、市内の鉄軌道がさらに利用しやすくなるようにしていきます。

市内の主要な公共交通機関であり、鉄道と密接な関係にある路線バスについては、鉄道との連続性や定時性・速達性を高め、鉄道に近いサービスを持ち、かつ高頻度な運行を目指していきます。加えて、高齢者をはじめとしたマイカーを使わない市民への対応として、戸口を意識した公共交通網の形成を目指します。

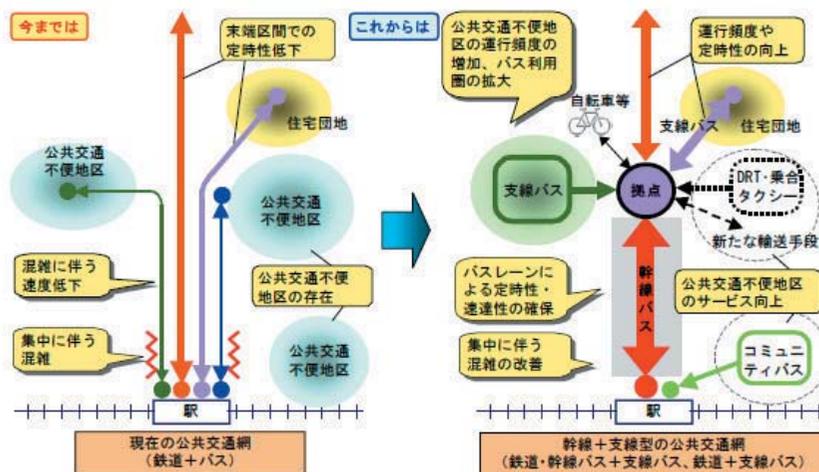
また、公共交通機関自体や乗り継ぎ施設におけるバリアフリー化の推進を図り、だれもが公共交通を使って不便なく移動できるまちの実現に取り組みます。

**重点目標**

- 1 路線バスをより利用しやすくする
- 2 鉄軌道をより利用しやすくする
- 3 交通機関相互の乗り継ぎをしやすくする
- 4 公共交通不便地区の交通サービスを向上する
- 5 だれもが安全に安心して公共交通を利用できるようにする

**主要な施策の展開イメージ**

○ これまでの〔鉄道＋路線バス〕という交通サービスでは対応しきれない地域への対策も考慮して、〔幹線＋支線型の公共交通網〕の形成を目指します。



これからの公共交通網のイメージ

## 基本目標Ⅱ

だれもが中心市街地へ訪れやすく、回遊して楽しめるようにする

— 中心市街地交通施策 —

### 施策展開の基本方針

旧来より、町田駅周辺は、鉄道をはじめ路線バス網が整備されており、公共交通の便利な地区として発達してきました。そのような既存の鉄道や路線バスなどの公共交通網を基盤としながら、だれもがスムーズに公共交通で中心市街地へ訪れることができる環境を整えていきます。

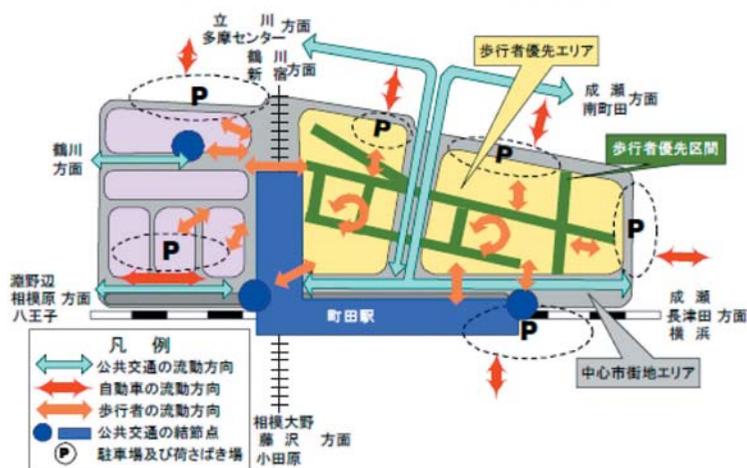
また、町田駅周辺にはその一部区間に歩行者天国が整備されるなど、歩行者が回遊しやすい特性を持っています。そのような特性を生かしつつ、今以上に歩行者にやさしい快適な環境を作り出していくため、路上駐車や放置自転車などが歩行者の通行を妨げることなく、高齢者や障がい者、子ども等だれもが安全に安心して回遊できる歩行空間を確立していきます。

### 重点目標

- 1 だれもが公共交通でアクセスしやすい中心市街地にする
- 2 だれもがより楽しく滞在できる中心市街地にする

### 主要な施策の展開イメージ

○ これからの中心市街地における交通対策の基本的方向性として、公共交通を重視したまちづくり、歩行者優先のまちづくりを重点的に進めます。



中心市街地の交通対策のイメージ

### 基本目標Ⅲ

人やモノが早く、正確に、信頼性高く移動できるまちにする

—道路ネットワーク施策—

#### 施策展開の基本方針

町田市が市内の各地域はもとより、周辺地域とより活発な交流・連携をとりながら持続的な発展を遂げ、都市の活力を生み出みだしていくために、骨格的な幹線道路網の形成を早期に図っていきます。

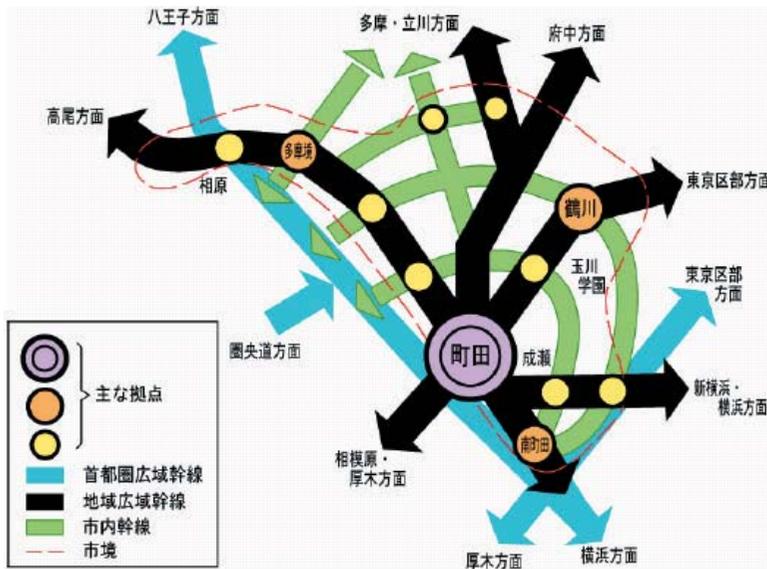
また、市内の交通渋滞を効果的に解消するため、ボトルネック対策や早期に効果が発現される道路整備を計画的に進め、道路の持つネットワーク機能を最大限に発揮していきます。

#### 重点目標

- 1 人やモノの交流・連携を促進し、安全性の高い道路網を形成する
- 2 現状に的確に対応し、効果的に交通渋滞や道路混雑を解消する

#### 主要な施策の展開イメージ

○ 現況の交通渋滞の解消を図るとともに、交通を円滑にし、周辺地域や主要な拠点間の交流・連携を活発にするため、広域幹線道路と市内幹線道路による放射・環状型の道路網の構築を目指します。



望ましい将来道路網のイメージ

## 基本目標Ⅳ

### 交通による環境負荷や交通事故の少ないまちにする

－ TDM施策等－

#### 施策展開の基本方針

自動車による環境負荷を効果的に低減するため、通勤時や休日の買い物時など交通の集中する時間帯を避けた自動車利用を推進したり、低公害車の導入を促進していきます。一方、公共交通や徒歩・自転車による移動環境を改善し、自動車利用からの転換を推進します。また、市民の環境に関する意識を啓発し、環境負荷の少ないまちづくりを意識面からも推進します。

高齢者や障がい者、子ども等、だれもが安全に移動できるまちにするために歩行者・自転車空間を確保するとともに、交通マナーを啓発し、市民一人ひとりの交通安全に関する意識を高めることによって交通事故の少ないまちにしていきます。

#### 重点目標

- 1 環境負荷の少ない交通利用を促進する
- 2 環境負荷の少ない都市空間づくりを進める
- 3 交通安全を推進する

#### 主要な施策の展開イメージ

- 環境への負荷の少ない自動車利用方法の推進、公共交通や徒歩・自転車の利用促進、低公害車の導入促進などにより、環境への負荷や交通事故の少ないまちづくりを推進します。



交通による環境負荷や交通事故の少ない施策展開のイメージ

**<取り組みの留意点>**

- (1) 交通マスタープラン推進のための協働体制の確立
- (2) 施策展開の具体化に向けた詳細な検討
- (3) 情報提供や社会実験の実施
- (4) 計画の進行管理・評価や定期的な見直し

交通マスタープランを着実に実現していくためには、行政、市民及び関係機関等が連携・協働し一体となって、施策展開の具体化に向けた検討や、計画の進行管理・評価などを行いつつ、総合的、横断的に取り組んでいくことが必要です。

そのため、特に上記の4点に留意して各種の取り組みを進めます。

また、交通マスタープランの実現を効果的に推進するため、行政、市民及び関係機関等の取り組みをそれぞれ次のように考えます。

**町田市の取り組み**

- 交通マスタープランの施策展開を先導する
- 地域等の取り組みを支援する

**市民の取り組み**

- 交通に対する意識を変革する
- 地域コミュニティを形成する

**関係機関等の取り組み**

- 施策への取り組みに創意・工夫を持って積極的に協力する

- (1) 交通マスタープラン推進のための協働体制の確立

交通マスタープランを着実に実現していくためには、市民、行政（町田市）及び関係機関等が連携・協働し一体となって、総合的に取り組んでいくことが必要です。このため、以下のような施策推進体制づくりを進めます。

**交通マスタープラン推進母体の設置**

**交通施策を推進するための市の体制づくり**

**市民活動支援の充実**

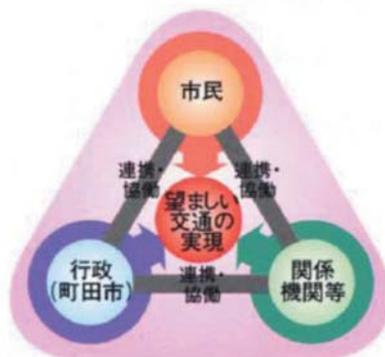
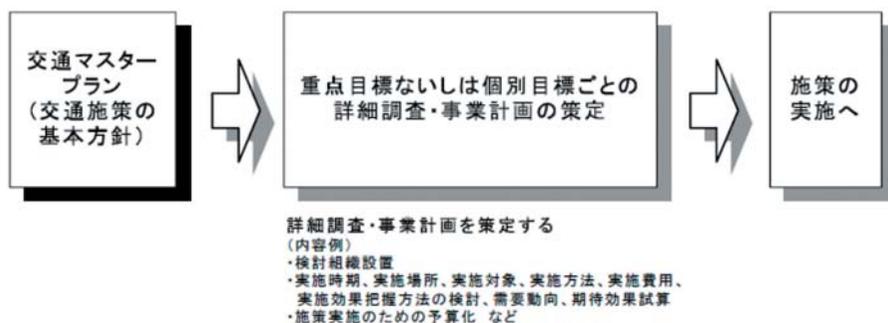


図7 市民、行政（町田市）、関係機関等の連携・協働

## (2) 施策展開の具体化に向けた詳細な検討

交通マスタープランは、今後実施すべき交通施策の基本方針を示したものです。従って、各施策の具体化、実現化に向けては、より詳細な調査や事業計画を立案するため、予算やスケジュールなども含めた詳細な検討を進める必要があります。

そのため、重点目標ないしは個別目標ごとに関係機関や専門家等と連携して、実施地域、実施方法、予算化などについて具体的な検討を進めていきます。



交通マスタープラン策定後の施策実施までの流れ

## (3) 情報提供や社会実験の実施

交通施策の実現に向けては、市民の理解と参加が必要です。そのため、施策の取り組み状況などを市民に公表していくとともに、必要に応じて社会実験の実施や学校教育との連携による積極的な啓発など、市民の意識向上、合意形成を図るための取り組みを推進していきます。

## (4) 計画の進行管理・評価や定期的な見直し

交通マスタープランで提案した施策の実施にあたり、推進母体となる組織により、定期的（1年に1回程度）に施策の進捗状況、導入効果、目標達成度などを確認し、必要に応じ施策の見直しを行っていきます。

また、施策導入効果や目標達成度を定量的、客観的に検証するための成果指標を、定期的（5年に1回程度）に交通実態調査や市民意識調査などを実施して収集・蓄積し、そして、それらの情報を市民に向け、市の広報、ホームページなどを通じて広く公表していきます。

さらに、関連計画の変更や社会経済状況の変化などを勘案しつつ、概ね10年毎に交通マスタープランの見直しを行い、時代にふさわしいプランとなるよう改善していきます。

## 2. 通行規制を実施したい対象地域・道路の選定

現在、交通問題の多いまちや道路を実態調査などの結果から特定する。

例：駅前のおお通り、おお通り、おお通りに囲まれたまち・エリア など  
また、現在の道路の役割・機能を整理し、通行規制を実施した場合の影響を把握する。

さらに、道路の現状の機能を踏まえるとともに、道路幅などの将来の整備予定や物理的な制約条件などを考慮し、通行規制の計画を策定する際の基礎となるガイドラインを作成する。計画策定では、道路に関する知識のない住民などが参加する可能性があるため、ガイドラインには現行の法令上の内容も含める。

### 解説

### Explanation

#### ○道路機能の整理例

道路名	道路の利用状況（役割・機能）	道路の物理的な状況	普通貨物
○○通り	バス通り 周辺地域と駅間の交通に人も自動車も利用	片側1車線ずつ 分離された歩道有り 幅員16m	上り：7～18 下り：7～9
市道○号線	…	…	…
…	…	…	…

#### ・道路の利用状況の例

バス等の公共交通の通行経路

周辺の都市をつなぐ通過交通の経路（幹線道路）

人（歩行者・自転車）も自動車も多く利用する道路（歩道有り）

人（歩行者・自転車）も自動車も多く利用する道路（歩道なし）

自動車が多く使用する道路（歩道なし）

人（歩行者・自転車）が多く利用する道路

商店街に面し人（歩行者・自転車）が多く利用する道路

#### ○計画案策定に向けたガイドラインの作成

#### ・ガイドラインの例

幹線道路であり双方向の通行を確保しなければならない道路

道路の幅員は不可能であり、現状の幅員が維持される道路

現在の幅員では車道と分離した歩道を確保できない道路

商店街に面しており歩行者の回遊性を確保すべき道路

### 3. 運営組織の立ち上げ

すでにある検討組織を元に、運営できる体制を整える。

関係者のモチベーション高揚へのアピールポイント、役割を再確認する。また、調査・活動予算の確保（社会実験費用等の確保の仕方など）について検討する。

#### 解説

#### Explanation

問題を解決したい行政や地域を構成する人々が、今後の検討において必要となる活動費用や、将来必要となる道路などの整備費用が確保できる可能性として、補助、助成、支援制度を示す。

具体的な制度・事業名	管轄窓口	対象者	補助率
都市内道路の整備に対する補助	国土交通省 都市・地域整備局街 路課	都道府県、市町村及 び都市基盤整備公団	1/2等
都市圏交通円滑化総合対策事業 (自動車交通の円滑化による渋 滞解消/警察庁と共同)	国土交通省 道路局企画課道路経 済調査室	国又は地方公共団体	(地方公共団体が 整備する場合) 1/2等

参考：中心市街地活性化推進室HP <http://chushinshigaichi-go.jp/>

## 4. 計画立案

交通計画のマスタープランなども踏まえた、計画を立案する。

基本的な考え方は下記のとおり。

- ・交通を空間的に分離する（バスレーンの設置、一方通行化など）
- ・交通を時間的に分離する（時間規制など）
- ・交通を車種によって分離する（マイカー自粛、貨物車流入禁止など）

なお、車種については、バスなどの自動車利用からの転換の受け皿となる公共交通は、除外すべきと考えられる。また、公共性の高い病院などへの駐車場のアクセスは確保する必要があるため、関係する道路は除外すべきと考えられる。

### 解説

### Explanation

○通行規制の参考イメージ

	目 的	規 制 例
空間で分離	まちの構造と道路の機能を踏まえ、人中心の道路、車中心の道路のすみわけを行い、道路や空間に合った適切な交通のルート化を目指す	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの通行ルートは、車道の空間に余裕があれば、バスレーン設置の可能性を検討</li> <li>・大規模店舗などの大型駐車場への経路は、一方通行化し、駐車待ち車両の影響を回避</li> <li>・店舗等への物流の通行ルートは、交通の錯綜を避けるとともに、幹線経路とのアクセスを考慮して回転方向（左回りの一方通行など）を決める</li> </ul>
時間で分離	来訪者や自動車の行動パターンを踏まえ、一定時間帯の自動車の排除を目指す	<ul style="list-style-type: none"> <li>・店舗が開店している時間帯（10～20時）の車両の通行を規制</li> </ul>
車種で分離	車種による自動車の排除を目指す	<ul style="list-style-type: none"> <li>・居住者、公共交通、緊急車両以外の車両の通行を規制</li> <li>・通勤車両の通行を規制</li> </ul>
複合的に規制	まちにやってくる人や自動車の行動パターンを踏まえるとともに、地域の道路の状況に対応した最適な規制を目指す	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺地域と駅間の道路では、通勤通学の時間帯（7～9）に、バス専用レーンを設置</li> <li>・商店街に面した道路において、貨物車は店舗開店前の10時まで走行可とし、10～20時の間は通行を規制</li> <li>・周辺地域と駅間の道路では、車種によって通行できる時間帯を分離する（タイムシェアリング：貨物（10～12、15～17）その他（10～12及び15～17の除く時間））</li> </ul>

○通行規制導入によって考えられる影響への対応（補助施策メニューの検討）

通行規制を行った場合、規制対象外の時間帯などへの交通の集中が考えられるなど、多くの課題が生じることが想定される。このような状況に応じた補助施策メニューを整理し、さらなる効率的なTDM施策導入の可能性を検討する。

課 題	対 策 案
貨物車の通行時間帯を限定した場合、通行可能な時間帯での荷捌きが集中し、周辺への路上駐車を増大を招く可能性がある	<ul style="list-style-type: none"> <li>・荷捌き用の駐車場を確保する</li> <li>・大規模店舗などの来訪者用の駐車場などを、営業時間外に限り荷捌き用に利用できるようにする</li> <li>・共同配送により貨物車の流入台数を削減する</li> </ul>
事業者などの通勤の利便性が阻害され、事業所の撤退などにつながる可能性がある	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通行規制対象地域外の駐車場に乗用車を止め、そこからシャトルバスを利用して通勤する</li> </ul>

○TDM施策メニューの複合的な導入を視野に入れた中長期的な計画の策定

道路や新たな駐車場の整備には時間がかかるため最終的な目標まで到達するには、一定の期間が必要となる。しかしながら、喫緊に解消しなければならない問題もあることから、短期で実施可能な暫定的な対策を実施する必要性もあると考えられる。

そのような場合に対応する考え方の例示を下記に示す。

現在の課題：商店街に面した○○通りと◎◎通りは、歩行者からの貨物車に対する危険を感じるとのクレームが多く、特に◎◎通りは、接触事故も頻発している

最終目標案：商店街に面した○○通りと◎◎通りは、歩行者の安全確保のため10時から20時まで間、貨物車の通行を禁止

フェーズ1：◎◎通りは、歩行者の安全確保のため10時から20時まで、貨物車の（短期的）通行を禁止

周辺道路に面した遊休地を持つ事務所や店舗（地元の協力者・理解者）に協力を得て、荷捌き用のスペースを確保  
新しい荷捌きスペースとなる用地の調整・確保対策を実施

フェーズ2：◎◎通りに加え、○○通りも歩行者の安全確保のため10時から20時（中長期的）まで、貨物車の通行を禁止（新しい荷捌きスペースが確保できることが前提）

新しい荷捌きスペースの稼働状況を見て、地元の協力者から協力を得ていたスペースを返還していく

・計画実現に向けた合意形成

実現に向けた調整事項と調整先を示し、具体的な対応方法を示す。

調整先	課題	調整事項	対応方法
店舗・テナント（小売、飲食店など） 店舗やビルのオーナー、ディベロッパー	自動車を利用して移動している場合はドアツードアの移動ができなくなる 輸送業者に納品を拒絶される	荷受け時間	早朝夜間の荷受けを可能とする 利便性の低下やコストの増加は、まちがきれいになることによって得られるメリットが上回ることを示して理解してもらう
会社（工場、事務所、銀行など）	自動車を利用して移動している場合はドアツードアの移動ができなくなる	自動車通勤の変更 集荷、荷受け時間	自動車利用者以外の安全性の向上をアピールし、会社としてメリットがあることを理解してもらう
遊園地・動物園などの施設	自動車を利用して移動している場合はドアツードアの移動ができなくなる 来訪者への告知	告知方法	観光地などで、来街者が交通ルールの対象となる場合は、普及啓発方法として利用施設からの情報提供の仕組みを構築する（WEB、予約時の確認など）
貨物輸送事業者（営業・自家用）	時間指定のルート配送をしており、納品時間が変更できないとともに、納品時間の長期化に対応できない（コンビニなど） 家具などの大きな荷物は、店舗前などから搬入したい 現金などセキュリティーの要求される輸送は、台車などによる移動は避けたい 遠距離から納品しているため規制時間前に納品できない	発荷主の集荷時間 着荷主の納品時間	周辺の駐車場や荷捌き施設を利用した納品を行う 駐車場の利用や納品時間の長期化によるコスト負担については、地元が廉価な駐車場を提供するなどの方法で納得してもらう 駐車場を廉価で提供するためには、地元関係者の遊休地などを有効に活用することが考えられる

## 5. 社会実験などによる試験（効果確認方法）

TDM施策メニューの推進組織が中心となって、社会実験などの実施によって、本格実施に向けた課題の抽出を行う。

### 解説

*Explanation*

#### (1) 実験の進め方

通行規制の計画案に即して実験計画をたてて行う。準備期間を十分に（1ヶ月～2ヶ月程度）多くとり、広報活動を行う必要がある。

##### ◇実験準備

- ・実証実験広報資料の作成
- ・地元関係者への広報資料による告知
- ・地元関係者を通じて、流入車両の運転手や来訪者に告知（関係者の洗い出し）
- ・納品の場合は、時間調整のお願いを荷主などに実施
- ・レジャー・観光施設へ、WEBなどによる来訪者への告知のお願い
- ・警察などへの協力依頼
- ・通行規制の監視員の準備

##### ◇実験実施

- ・実証実験実施の認知度の確認
- ・実証実験の実施を知らなかった方の状況把握
- ・苦情などの整理（→課題の抽出へ）
- ・効果確認のために必要となる調査の実施

#### (2) 効果の確認

実証実験時の効果の把握のために必要となる調査内容を示す。

- ・交通のスムーズ化  
通行規制前後の周辺道路の交通量及び旅行速度を調査し、交通量の減少量や旅行速度の改善状況を示す（環境改善効果を試算）
- ・来訪者・市民などの評価  
アンケート調査を実施し、来訪者や市民などの「すっきりした」「きれい」「安心できる」などの評価による関係者のモチベーション向上につながる結果を示す

## 6. PDCAサイクルの実践へ

社会実験の結果を評価し、得られた課題などの解決方法を検討する。  
計画の見直しを行い、本格的な導入へ。

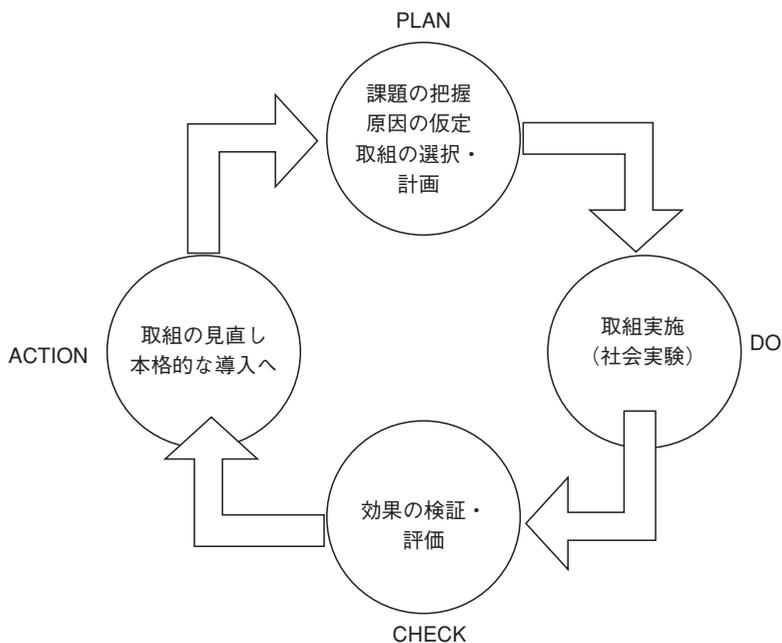
### 解説

### Explanation

TDM施策の実施においては、短期間で実施可能な範囲や規模には限界があり、目標水準が達成できるものとなるとは限らない。また、その実施に向けて関係者との合意形成がなされた施策であっても交通を取り巻く環境は常に変化するものである。

このため、当該TDM施策の効果の検証・評価を定期的に行い、TDM施策が目標を達成しているかどうかのモニタリングを行う必要がある。

地域が抱える課題の状況変化や交通環境の変化が生じた場合、あるいは、目標が達成できていない場合は、TDM施策の見直しを行い、計画（PLAN）－実施（DO）－評価（CHECK）－改善（ACTION）というPDCAサイクルによって継続的な改善を図っていく必要がある。





## Ⅲ プラクティス編

# プラクティス編 目次

## 1 コミュニティバス

- 1 東京都武蔵野市： コミュニティバス（ムーバス）
- 2 神奈川県鎌倉市： コミュニティバスの運行
- 3 長崎県長崎市（1）： コミュニティバス（都心部循環バス）の運行
- 4 長崎県長崎市（2）： シャトルバスの運行

## 2 公共交通優先システム

- 5 神奈川県藤沢市： PTPS（公共交通優先システム）
- 6 奈良県奈良市： オムニバスタウン計画

## 3 パークアンドライド

- 7 神奈川県鎌倉市（1）： 七里ガ浜パーク&ライド
- 8 神奈川県鎌倉市（2）： 由比ガ浜パーク&ライド
- 9 神奈川県海老名市： 海老名エコ・パークアンドライド社会実験
- 10 愛知県名古屋市： パークアンドライド駐車場の整備
- 11 広島県広島市： パーク・アンド・ライドシステム導入調査（実験）
- 12 長崎県長崎市： パークアンドライド

## 4 パークアンドバスライド

- 13 東京都武蔵野市： ムーバスアンドパーキング（ムーパーク）
- 14 新潟県新潟市： 新潟都市圏TDM施策推進委員会 日本海東北自動車道パーク&バスライド社会実験
- 15 静岡県静岡市： 静岡市バスレーン、パーク・アンド・ライド・バスライドシステム交通実証実験
- 16 奈良県奈良市： パークアンドバスライド・サイクルライド
- 17 高知県高知市： パークアンドライド、パークアンドバスライド（高速バス含む）

## 5 マイカー自粛

- 18 福島県福島市： ノーマイカーデー登録制度
- 19 熊本県： 熊本都市圏自動車交通クリーン対策推進事業

## 6 トランジットモール化

- 20 福井県福井市： 中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験
- 21 静岡県浜松市： トランジットモール実証実験
- 22 奈良県奈良市： 奈良市三条通り社会実験調査
- 23 沖縄県那覇市： 那覇市国際通りトランジットマイル社会実験

## 7 自転車利用の推進

- 24 神奈川県横浜市： パーク&サイクル
- 25 新潟県新潟市： エコ自転車通勤システム社会実験
- 26 福島県徳島市： 自転車利用環境整備
- 27 福岡県北九州市： 電動ハイブリッド自転車を用いたレンタサイクルの実証実験

## 8 相乗り通勤・時差通勤

- 28 神奈川県川崎市： 時差通勤、公共交通への転換、マイカー相乗りの社会実験
- 29 新潟県新潟市： 新潟市時差出勤社会実験

## 9 カーシェアリング

- 30 神奈川県横浜市・稲城市： ITS/EV 共同利用実験（横浜・稲城）
- 31 富山県豊田市： 豊田市小型電気自動車共同利用実験
- 32 京都府京都市： 電気自動車共同利用システム（京都パブリックカーシステム）
- 33 福岡県福岡市： 市民団体によるエコカーシェアリング事業の取り組み

## 10 共同集配・荷捌きの効率化

- 34 神奈川県川崎市（1）： 学校給食共同配送導入調査
- 35 神奈川県川崎市（2）： 共同輸配送モデル事業
- 36 福岡県福岡市： 天神地区共同集配事業

## 11 駐車場案内システム

- 37 東京都： ITカーナビ駐車場案内・誘導システムの試行
- 38 神奈川県藤沢市： 藤沢市駐車場案内システム
- 39 愛知県名古屋市： 駐車場案内システム
- 40 滋賀県大津市： 駐車場案内システム
- 41 大阪府大阪市： 駐車基本計画に基づく取り組み
- 42 奈良県奈良市： 駐車場案内システム
- 43 長崎県長崎市： 駐車場案内システム

## 12 ITS・経路案内・経路誘導

- 44 神奈川県川崎市 (1)：環境モニタリング情報による都市大気汚染対策に関する調査
- 45 神奈川県川崎市 (2)：物流車の経路変更社会実験
- 46 神奈川県川崎市 (3)：通勤用高速バスの導入実証実験
- 47 大阪府： 有料道路の利用促進による渋滞緩和と地域振興に取り組む社会実験

## 13 推進組織

- 48 北海道札幌市： 都心部交通実験プロジェクト
- 49 神奈川県川崎市： 川崎市のTDM推進体系
- 50 東京都秋葉原電気街： 秋葉原電気街地区TDM実証実験の概要

## 14 ICカードを利用したTDM

- 51 山口県下関市： デイタイム買い物バスカード『むさし』実証実験計画の概要
- 52 関西圏： ICカードを利用したポストペイサービスによる公共交通機関利用促進実証実験
- 53 宮崎県央地区： バスICカードを用いたノーマイカーデー設定による公共交通利用転換事業実証実験の概要
- 54 香川県高松市： ICカードの導入をにらんだ「モーニンググループバス」の試験運行の概要
- 55 愛媛県松山市： 松山都市圏におけるICカードを用いた都市部公共交通と観光施設等の連携による公共交通利用転換実証実験
- 56 福島県会津地区： 会津ぐるっとカード実証実験の概要
- 57 九州全域： 九州高速バスネットワークを活かした共同予約システム導入による公共交通利用実験の概要

## 15 公共交通への利用転換

- 58 茨城県つくば市： つくば市交通需要マネジメント実証実験の概要
- 59 香川県高松市： 高松市菊池寛通りにおける物流効率化等TDM実証実験計画の概要
- 60 埼玉県秩父市： 秩父羊山公園周辺における芝桜開花時を中心とした渋滞対策プログラムの概要
- 61 愛知県小牧市： ピーチライナー利便性向上実証実験の概要
- 62 熊本県阿蘇郡： 阿蘇カルデラツーリズム「スローな阿蘇づくり」の概要
- 63 秋田県： 秋田内陸縦貫鉄道「ウィークデイ定期」実証実験の概要

- 64 兵庫県神戸市： 神戸市での広域的な公共交通利用転換に関する実証実験
- 65 千葉県千葉市： 地域と連携した「お昼のお出かけ作戦」実証実験の概要
- 66 奈良県明日香村： 明日香村における周遊バス・循環バスへの利用転換実証実験
- 67 福岡県二日市市・天神： 二日市駅のパークアンドレールライドの概要
- 68 北海道富良野・美瑛地区、道東地区等： 鉄道利用者専用貸切バスの運行実証実験結果概要
- 69 秋田県： 空港からの「広域的な観光型乗合タクシー」による利用転換実証実験の概要
- 70 宮城県仙台市： 仙台都市圏における総合的な交通改善等による公共交通利用転換・中心市街地活性化のための実証実験の概要
- 71 新潟県新潟市： 信濃川の水上交通を通勤・通学などに利用するための実証実験の概要
- 72 栃木県北地域： 空港アクセスバスと観光地域内デマンドバスとの連携等による広域的な公共交通利用転換実証実験の概要
- 73 愛知県名古屋市： ゆとりーとライン「保育&ライド」「学・遊パス」実証実験の概要

# 1 コミュニティバス

地域の住民の利便向上等のため一定地域内を走行する運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービス。一例として、中心市街地と周辺住宅地等を小型バス等による循環系統で運行したり、地域内の交通不便者の足の確保のためのバスがある。

地域住民の身近な交通として、高齢者などの交通弱者のための足の確保のために導入されることが多いが、自動車利用の多い地域では、自動車から公共交通への転換も目的の一つとなっている。一方、地方部においては、中心市街地の活性化方策の一つとして活用されることもある。

## ●事例都市

- ①武蔵野市 市民のモビリティの確保（交通空白・不便地域の解消、高齢者等の交通弱者の足の確保）
- ②鎌倉市 身近な移動手段としての機能の発揮、市民モビリティの確保、高齢者等の移動制約のある人の外出機会の増加、自動車から公共交通への転換による自動車総量の削減、バスネットワークの適正化
- ③長崎市 公共交通の利用促進による都市部における交通混雑の緩和、新たな輸送手段の確保による市民の利便性向上、中心市街地の活性化

## (1) 検討組織

- ① 実施主体となるバス事業者の参画は不可欠となっている。
- ② 住宅密集地を通過する武蔵野市の場合には、警視庁も検討組織の一部に加えられている。
- ③ また、武蔵野市の場合には、経営問題対応として、公認会計士がメンバーに加わっていることが特筆すべき点であり、計画当初から経営面を考慮したことが、今日の成功（黒字）につながっていると考えられる。
  - ・武蔵野市：国、都、市、警視庁、バス事業者、バス協会、学識経験者、公認会計士
  - ・鎌倉市：国、県、市、バス事業者、市民、学識経験者
  - ・長崎市：市、バス事業者

## (2) 広報手段

- ① 市広報誌の活用が中心となっている。
- ② その他、マスコミを活用した広報が行われている。
- ③ 武蔵野市の場合には、無料デモ走行など、地域住民に直接訴える手法を用いてお

り、より効果的な広報を行っている。

- ・武蔵野市：市広報紙、コミュニティFM、ケーブルテレビ、ポスター、住民説明会、無料デモ走行
- ・鎌倉市：市広報紙、地元新聞
- ・長崎市：市広報紙、広報用チラシ、各種マスコミ媒体

### (3) 費用負担

- ① いずれも行政と事業者が一部ずつを負担しているが、負担内容については様々であり、地域独自の費用分担がなされている。
- ② 武蔵野市と長崎市については、運行収支が赤字だった場合には行政がその分を補填する仕組みを採用している。
- ③ 鎌倉市については、行政が運行費用を負担することはないものの、初期投資に係るバス費用等を負担している。

#### ・武蔵野市

市：バス、バス停、交通安全措置、自動車損害賠償責任保険、運行収支が赤字の場合の補助金による補填

バス事業者：人件費、燃料費、車両修繕費、強制保険以外の全ての責任

#### ・鎌倉市

国・市：自動車事故対策費補助金交付要綱に基づき、車両、車載機、バス停設置に関わる費用等初期投資を負担

#### ・長崎市

市：広報等に係る経費、運行経費と運賃収入との差額

バス事業者：運行経費

### (4) 取組上の課題

- ① 取組の上の課題は、計画から実施に至るまでニーズの把握や積極的な広報活動があげられている。
- ② 武蔵野市では、住民説明会やデモ走行などによりニーズの把握を行っているため、ニーズの把握や利用促進はあまり大きな課題となっていない。
- ③ 一方、長崎市ではニーズの把握や積極的な広報活動による利用促進が大きな課題となっている。
- ④ また、武蔵野市や鎌倉市では、市民との合意形成が課題の一つとして挙げられており、コミュニティバスの運行にあたっては、関係者間では十分な合意を図る必要がある。

・武蔵野市：残っている交通不便地域での導入、車両のバリアフリー化の徹底、車両の低公害化の徹底、ルート決定過程での合意形成

・鎌倉市：ルート選定時の地元との合意形成、市民ニーズの高い路線と採算性とのギャップ、バスの路線の新設に合わせた既存バス網の再検討

- ・長崎市：利用者ニーズの把握による利用促進、積極的な広報活動

#### (5) 環境基本計画等による位置づけ等

- ① コミュニティバスが環境基本計画に明示されている例は少ない。
- ② その要因としては、コミュニティバスの多くが交通不便地区の解消や地域交通サービスの提供が主な目的となっていることがあげられる。
- ③ その一方で、35%の自治体が大気環境改善効果が期待できると回答しており、行政の多くは、公共交通の利用促進による環境改善に期待している。

#### (6) 導入の際の留意事項

- ① コミュニティバスの環境面の期待効果としては、自動車から公共交通への転換による自動車交通の減少があげられる。ただし、武蔵野市が課題でもあげているように、より環境にやさしい交通とするためには、低公害バスの導入が必要である。
- ② 施策導入にあたっては、合意形成が大きな課題となっており、地元住民の早期のニーズ把握、十分な説明が求められる。
- ③ 利用促進にあたっては、積極的な広報活動や地元住民の意識啓発が重要であり、試乗会の実施など実験的な導入が効果的と考えられる。
- ④ コミュニティバスの導入は、既存道路の活用で導入が可能であり、基盤整備に係る費用や法規制的な制約は少ないと考えられることから、地域住民との対話による合意と利用促進が成功の鍵である。

## コミュニティバス

### 1. 武蔵野市：コミュニティバス（ムーバス）

施策名	コミュニティバス（ムーバス）
取り組みの背景 （地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シースなど）	背景1：交通空白・不便地域の存在（市内に5箇所） 背景2：高齢化の進展（検討を開始した平成3年1月時点で11.7%）
目的・ねらい （目的・ねらい対象交通など）	●目的・ねらい：市民のモビリティ（移動のし易さ）の確保 交通空白・不便地域を解消し、高齢者・妊産婦・乳幼児連れの方などの交通弱者をはじめ全ての人々が気楽に安全にまちに出られるようにすること
取り組みの経緯 （経緯・熟度など）	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成元年頃：住宅地内での交通不便を訴える手紙が市長に届く</li> <li>平成2年11月：シンポジウムで市長がコミュニティバスを提言</li> <li>平成3年10月～：市民交通システム検討委員会（交通計画及びコミュニティバスの試行を長期計画に編入）</li> <li>平成5年6月～：コミュニティバス実施検討委員会（実施地域・システムの検討）</li> <li>平成6年7月～：コミュニティバス推進委員会（規制への対応等細目の検討）</li> <li>平成7年9月：地元説明会</li> <li>平成7年11月：路線免許取得・無料デモ走行（2日）・運行開始</li> </ul>
主体・広報・費用 （実施主体検討組織広報スケジュール費用負担など）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事業主体：武蔵野市</li> <li>●運行主体：関東バス(株)（1・2・4号路線）、小田急バス(株)（3号路線）</li> <li>●検討組織：上記の3委員会 学識経験者・運輸省・警視庁・東京都・バス会社・バス協会・公認会計士</li> <li>●広報：市報、コミュニティFM、ケーブルテレビ等、ポスター等での方法・住民説明会・無料デモ走行。</li> <li>●費用負担： <ul style="list-style-type: none"> <li>・市：バス、バス停、交通安全措置、自動車損害賠償責任保険、運行収支が赤字の場合の補助金による補填</li> <li>・事業者：人件費、燃料費、車両修繕費、強制保険以外の全ての責任</li> </ul> </li> </ul>
実施概要 （対象地域実施日時施策内容など）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●対象地域：武蔵野市</li> <li>●実施日時：年中無休</li> <li>●施策内容：交通空白不便地域と駅を結ぶバスを4路線運行 <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型バスが入れない住宅街の狭い道をミニバスで運行</li> <li>・バス停は、高齢者の歩行距離を考慮して、市内の従来のバスの半分の200m間隔で設置 <ul style="list-style-type: none"> <li>・地上高15cmの電動ステップ、握りやすい細い握り棒などの装置</li> <li>・荷物が多いときでも取り出しやすくやすいワンコイン100円の料金</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
効果測定内容 （測定内容効果把握など）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●効果測定内容：①乗客数 <ul style="list-style-type: none"> <li>②既存交通機関の利用比率の減少率（ムーバス乗客に、最も多く利用している交通機関をムーバス運行前と運行後について聞いた）</li> </ul> </li> <li>●効果把握結果：①14年度（14年4月～15年2月） <ul style="list-style-type: none"> <li>1日5075人、合計169万4962人</li> <li>②自家用車 2.5%（3.5%から1.0%へ）</li> <li>タクシー 3.1%（3.4%から0.3%へ）</li> <li>一般バス 16.8%（22.2%から5.4%へ）</li> </ul> </li> </ul>
取組上の課題 （合意形成費用負担など）	<ul style="list-style-type: none"> <li>課題1：残っている交通不便地域での導入</li> <li>課題2：車両のバリアフリー化の徹底</li> <li>課題3：車両の低公害化の徹底</li> <li>課題4：ルート決定過程での合意形成</li> </ul>
その他の特記事項 （今後の方向性地域指定など）	

## コミュニティバス

### 2. 鎌倉市：コミュニティバスの運行

施策名	コミュニティバスの運行
<p>取り組みの背景 (地域の交通環境問題 行政・市民ニーズ 交通基盤シズなど)</p>	<p>背景1：バス交通は、モータリゼーションの進展により、その存在意義が相対的に低下し、また、自動車交通の増加による交通渋滞によって定時性が損なわれ、身近な移動手段としての機能を十分に発揮できていない現状にある。</p> <p>背景2：交通不便地域の解消を図り、「市民の足」を確保するとともに、誰でも利用しやすいバス交通を推進する。</p> <p>背景3：市内の地形的特徴、道路の幅員や線形、既存バスネットワーク等を考慮して「小型・低床・低公害」のコミュニティバス又は乗合タクシーの導入を検討していく。さらに道路幅員等道路改良や交差点改良についても検討していく。</p>
<p>目的・ねらい (目的・ねらい 対象交通など)</p>	<p>●目的・ねらい：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通不便地域の解消を図り、「市民の足」を確保する。</li> <li>・高齢者等移動制約のある方たちに外出機会の増加を促し、生活の利便性向上と社会参加を支援し、地域社会の活性化を支援する。</li> <li>・自動車利用者からバス利用者への転換を促し、自動車交通量の削減によるバスの走行環境の改善を図る。</li> <li>・既存バス路線を勘案し、バスネットワークの適正化を図る。</li> <li>・地域の人々の交流を活性化し、地域のコミュニティの形成を育む。</li> </ul> <p>●対象交通：マイカーからバス等公共交通への転換。</p>
<p>取り組みの経緯 (経緯・熟度など)</p>	<p>平成10年3月、鎌倉市バス交通体系整備調査を実施する。</p> <p>平成10年5月、市民・学識経験者・事業者及び行政機関による「鎌倉市オムニバスタウン計画策定協議会」を設置し、約9ヶ月の検討を経て、「鎌倉市オムニバスタウン計画」(案)を作成し、その後同計画を策定する。</p> <p>コミュニティバスの運行は、同計画の「鎌倉型バスシステムの創造」として位置づけられている。</p> <p>平成12年3月、オムニバスタウンの指定を受け、鎌倉市オムニバスタウン計画に基づき各施策の推進を図る。</p> <p>鎌倉市オムニバスタウン計画は、短期(平成11年度～15年度)、中期(平成16年度～20年度)、長期(平成21年度以降)計画から構成されている。</p>
<p>主体・広報・費用 (実施主体 検討組織 広報スケジュール 費用負担など)</p>	<p>●実施主体：バス事業者(江ノ島電鉄株・京浜急行電鉄株・神奈川中央交通株)</p> <p>●検討組織：鎌倉市オムニバスタウン計画策定協議会(平成11年3月解散)</p> <p>●広報：市広報や地元新聞等の取材する記事として掲載。</p> <p>●費用負担：路線運用のための費用は、全て事業者が負担。車両、車載機、バス停設置に関わる費用等初期投資については、自動車事故対策費補助金交付要綱に基づき、国・市の協調補助。</p>
<p>実施概要 (対象地域 実施日時 施策内容など)</p>	<p>●対象地域：鎌倉市内</p> <p>●実施日時、施策内容；コミュニティバス7路線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大船駅桔梗山線(平成7年10月16日～)</li> <li>・七里ガ浜循環線(平成9年10月6日～)</li> <li>・鎌倉駅西口線：2系統(平成12年3月16日～)</li> <li>・新鎌倉循環線(平成13年3月19日～)</li> <li>・新鎌倉山循環線(平成13年3月19日～)</li> <li>・小動線(平成13年3月19日～)</li> <li>・由比ガ浜地下駐車場八幡宮線(平成13年12月1日～)</li> </ul>

効果測定内容 (測定内容 効果把握など)	●効果測定内容： ●効果把握結果：
取組上の課題 (合意形成 費用負担など)	課題1：地域住民への説明、試験走行等によりミニバス路線の導入を進める中、賛成・反対者により自治町内会が分裂した例もある。バス路線、バス停設置等の確定については、地域住民との話し合いを慎重に進める必要がある。 課題2：市民ニーズや市の考える路線が、事業者の考える採算路線とは限らない。 課題3：ミニバス路線を新設することも必要だが、既存路線の再検討（利用者ニーズに対応し利用者を増加させる対応）も必要となる。
その他の特記事項 (今後の方向性 地域指定など)	

## コミュニティバス

### 3. 長崎市：コミュニティバス（都心部循環バス）の運行

施策名	コミュニティバス（都心部循環バス）の運行
取り組みの背景 (地域の交通環境問題 行政・市民ニーズ 交通基盤シースなど)	背景1：マイカー利用の増大により、都心部では交通渋滞が慢性化し、さらには、公共交通機関離れが進行し、特に、本市の代表的な公共交通機関であるバスの利用者が年々減少している。 背景2：路線バス、路面電車の運行体系が利用者流動、観光流動に対応できていない。 背景3：都市の外延化に伴う人口の空洞化、大規模商業施設の立地等により中心市街地では求心性を失いつつある。
目的・ねらい (目的・ねらい 対象交通など)	●目的・ねらい： ・公共交通機関の利用促進による都心部における交通混雑の緩和。 ・既存のバス、路面電車を補完する新たな輸送手段の確保による市民の利便性の向上。 ・都心部の回遊性を向上させることによる中心市街地の活性化。 ●対象交通：自動車利用者からの転換
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	平成13年11月：都心部循環ルート運行開始 平成14年5月：運賃値下げ（150円均一→100円均一）
主体・広報・費用 (実施主体 検討組織 広報スケジュール 費用負担など)	●実施主体：長崎市 ※運行事業者：長崎自動車株式会社 ●検討組織：長崎市 ●広報：広報用チラシの作成・配布 市広報誌、各種マスコミ媒体の活用による広報等 ●費用負担：運行経費と運賃収入との差額を運行事業者への補助 広報等に係る経費は市負担
実施概要 (対象地域 実施日時 施策内容など)	●対象地域：都心部 ●実施日時：平成13年11月1日～（運行開始日） ●施策内容： ・運行ルート：都心部内を循環する（左回り）[約5km、バス停数16箇所] ・所要時間：約25分 ・運航日：毎日運行 ・運行時間：始発10時00分、終発19時00分 ・運行本数：平日34便/日、土日祝37便/日 ・運賃：大人100円、子供50円 ・運行車両：中型バス
効果測定内容 (測定内容 効果把握など)	●効果測定内容：利用者数調査 ●効果把握結果：—
取組上の課題 (合意形成 費用負担など)	課題1：利用者ニーズの把握に努めるとともに、利用促進に資する効率的な運行形態を目指す。 課題2：積極的な広報活動等を行い利用促進に努めていく。
その他の特記事項 (今後の方向性 地域指定など)	・現在、GPS携帯電話を活用した走行位置配信サービスを実験中（平成15年2月～）。

## コミュニティバス

### 4. 長崎市：シャトルバスの運行

施策名	シャトルバスの運行
取り組みの背景 (地域の交通環境問題 行政・市民ニーズ 交通基盤シーズなど)	背景1：マイカー利用の増大により、交通渋滞が慢性化している。 背景2：公共交通機関離れが進行し、特に、本市の代表的な公共交通機関であるバスの利用者が年々減少している。
目的・ねらい (目的・ねらい 対象交通など)	●目的・ねらい：公共交通機関の利用促進を図ることによる交通混雑の緩和 ●対象交通：自動車利用者からの転換
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	平成7年度：「長崎都市圏交通需要マネジメント調査」実施（長崎県） 平成8年度：「長崎市交通需要マネジメント調査」実施（長崎市） ・H8.12.10～H8.12.12 通勤シャトルバス試行実験（無料 3ルート） ・H9.2.25～H9.2.27 通勤シャトルバス試行実験（有料 2ルート） 平成10年3月：通勤シャトルバス運行開始 ・県営バス 矢上団地→宝町 平日朝1便 平成11年3月：通勤シャトルバス増便 ・県営バス 矢上団地→宝町 平日朝2便
主体・広報・費用 (実施主体 検討組織 広報スケジュール 費用負担など)	●実施主体：長崎県交通局（県営バス） ●検討組織：長崎市 ●広報：県営バスの広報媒体（バス停、車内告知等）を活用した広報 ●費用負担：県営バスによる独自運行
実施概要 (対象地域 実施日時 施策内容など)	●対象地域：東長崎地区～都心部 ●実施日時：平成10年3月16日～（運行開始日） ●施策内容： ・運行ルート：矢上団地→宝町（約17km） ・運行日：平日のみ ・運行本数：朝2便（7時30分発、7時54分発） ・運賃：通常のバス運賃と同じ ・運行車両：貸切バスタイプ（前乗り、前降り）
効果測定内容 (測定内容 効果把握など)	●効果測定内容：利用者数調査 ●効果把握結果：—
取組上の課題 (合意形成 費用負担など)	課題1：地域住民には一定定着しているものの、通常の路線バスからの乗り換えがほとんどであり、マイカー削減の効果は薄い。 課題2：他のルートへの展開。
その他の特記事項 (今後の方向性 地域指定など)	

## 2 公共交通優先システム

優先的な信号制御や優先レーン等の設置により、公共車両を優先的に運行させるシステム。略称で、PTPS (Public Transport Priority System) ともいわれる。

バスが交差点に近づくと、交差点の手前に設置された光ビーコンがバスに搭載した装置からの信号を感知し、進行方向の信号の青の時間を延長し、逆に赤の時間を短縮する仕組みとなっている。

朝のラッシュ時に駅周辺などの交通混雑により、バスの定時性が損なわれていることへの対応策として導入されることが多い。それにより、マイカーからバスへの転換を促す効果を期待している。一方、「人・まち・環境にやさしい」バスの導入促進を図る「オムニバス計画」を策定し、それに基づきバスの優遇策を導入している例も見られる。

### ●事例都市

- ①藤沢市 幹線道路の朝のラッシュ時におけるバス交通の定時性、速達性の確保、バス交通のサービス水準の向上によるマイカー交通のバス交通への転換
- ②奈良市 「オムニバスタウン計画」に基づき、「人・まち・環境にやさしい」バスの社会的意義を最大限に発揮した「まちづくり」の推進

### (1) 検討組織

PTPSの導入には、道路管理者である国、県、市や交通管理者である警察の双方の協力が必要であるため、道路管理者と交通管理者の参画は不可欠となっている。

- ・藤沢市：県、市、警察
- ・奈良市：国、県、市、警察、商工会議所、バス協会、バス事業者

### (2) 広報手段

藤沢市では、マスコミの活用が主体となっており、奈良市では、市の広報紙のほか、シンポジウムやパンフレットを作成している。

- ・藤沢市：県警による新聞発表、市長の記者会見、ケーブルテレビ
- ・奈良市：シンポジウム、パンフレット、市広報

### (3) 費用負担

PTPSの導入のためには、車両感知器と車載機により、適切な信号制御が必要となる。車両感知器は警察が費用負担し、車載機は自治体ないしはバス事業者が負担することが多い。

- ・藤沢市：  
警察：光ビーコン式車両感知器、信号の高度化  
市：バス車載機の購入費の一部補助
- ・奈良市：国、警察庁、市、バス事業者の協調負担（負担割合は異なる）

#### (4) 取組み上の課題

- ① 地域住民の協力の有無に関わらず導入が可能であるため、合意形成面での課題は少ないものと思われる。
- ② 導入に係る機器の費用負担が課題と考えられる。
  - ・藤沢市：特になし
  - ・奈良市：特になし

#### (5) 環境基本計画等による位置づけ等

- ① P T P Sの導入は、約2割程度の自治体で環境基本計画に明示されており、環境面で有効な施策として位置づけられている。
- ② また、同アンケートによれば、約5割の自治体で大気環境改善効果が期待されると回答しており、現在の導入率も6割と高くなっている。

#### (6) 導入の際の留意事項

- ① P T P S導入の期待効果としては、バスの走行性の向上による環境改善、自動車から公共交通への転換による自動車走行台数の減少があげられる。
- ② 施策導入にあたっては、住民の負担が少なく、比較的合意形成しやすい施策であると考えられるため、機器の整備に係る警察とバス事業者との費用負担が課題となるとと思われる。
- ③ P T P Sによる導入効果の提示など、自動車からバスへの転換を促す積極的な広報活動が必要である。
- ④ P T P Sの導入は、既存道路の活用で導入ができることから、基盤整備に係る費用や法規制的な制約は少ないと考えられる。P T P S導入による他道路への交通影響に配慮しながら、警察と自治体、バス事業者との合意形成が成功の鍵である。

## 公共交通優先システム

### 5. 藤沢市：PTPS（公共交通優先システム）

施策名	PTPS（公共交通優先システム）
取り組みの背景 (地域の交通環境問題 行政・市民ニーズ 交通基盤シズなど)	背景1：ラッシュ時にはJR辻堂駅に向かうキス&ライド車両の増加により、交通渋滞が発生し、バスの定時制・速達性が損なわれている。 背景2：公共交通としてのバスのサービス水準を向上することが、マイカー交通から公共交通への転換を促すことにつながる。
目的・ねらい (目的・ねらい 対象交通など)	●目的・ねらい：JR辻堂駅北口から湘南ライフタウンへ向かう都市計画道路辻堂駅遠藤線の朝のラッシュ時におけるキス&ライド車両による交通渋滞のため、バス交通の定時制・速達性が損なわれており、PTPSの導入により、バス交通のサービス水準を向上し、マイカー交通をバス交通へ転換させることを目的とする。 ●対象交通：JR辻堂駅北口に集中するキス&ライド車両を公共交通としてのバスに転換させる。
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	平成11年度に神奈川県警察、神奈川県、バス事業者および市が導入について協議してきた。
主体・広報・費用 (実施主体 検討組織 広報スケジュール 費用負担など)	●実施主体：神奈川県警察 ●検討組織：神奈川県警察、神奈川県、藤沢市 ●広報：平成12年3月24日に神奈川県警察が新聞発表 平成12年4月18日 藤沢市長が記者会見 平成12年5月中旬 藤沢CATVにて放映 ●費用負担：光ビーコン式車両感知器、信号機の高度化等を神奈川県警察が整備し、バス車載器をバス事業者が購入した。市は購入費の一部を補助している。
実施概要 (対象地域 実施日時 施策内容など)	●対象地域：都市計画道路辻堂駅遠藤線 約5.3km ●実施日時：平成12年3月27日運用開始 ●施策内容：光ビーコン 6基設置 対象区間内の信号機の高度化を実施 バス車載器 20器設置
効果測定内容 (測定内容 効果把握など)	●効果測定内容：対象区間内のバス移動時間の計測 ●効果把握結果：対象区間内のバス移動時間が従来の22～23分から、4～5分短縮され、17～18分となった。
取組上の課題 (合意形成 費用負担など)	特になし
その他の特記事項 (今後の方向性 地域指定など)	今後、市内の他の箇所でも、導入する予定

## 公共交通優先システム

### 6. 奈良市：オムニバスタウン計画

施策名	オムニバスタウン計画
取り組みの背景 (地域の交通環境問題 行政・市民ニーズ 交通基盤シーズなど)	背景1：奈良市は、世界遺産をはじめとする数多くの文化財に恵まれ、国際文化観光都市として、大規模な道路整備等を行うことは制約がある。 背景2：近年の自動車交通の発展により市内主要道路の交通渋滞が社会問題となっている。
目的・ねらい (目的・ねらい 対象交通など)	●目的・ねらい：「オムニバスタウン計画」に基づき、「人・まち・環境にやさしい」バスの社会的意義を最大限に発揮した「まちづくり」を推進することにより、市民と観光客が積極的に公共交通機関を利用することによって、交通渋滞・大気汚染・騒音など交通に起因する環境負荷から、世界遺産をはじめとする数多くの文化財や豊かな自然環境を守り、併せて交通事故を減少させるために大いに意義がある。 ●対象交通：乗合バス
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	平成11年10月13日に、「奈良市オムニバスタウン計画実施推進協議会」を設立し、オムニバスタウン計画の取り組みを促進することを目的に、検討を行った。  構成機関及び団体：近畿運輸局、近畿地方建設局、奈良県、奈良県警察本部、奈良市、奈良商工業会議所、奈良県バス協会、奈良交通株式会社、エヌシーバス株式会社
主体・広報・費用 (実施主体 検討組織 広報スケジュール 費用負担など)	●実施主体：国土交通省、警察庁、奈良市、奈良交通株式会社 ●検討組織：近畿運輸局、近畿地方建設局、奈良県、奈良県警察本部、奈良市、奈良商工業会議所、奈良県バス協会、奈良交通株式会社、エヌシーバス株式会社 ●広報：シンポジウムの開催、バス試乗の開催、パンフレット及びならしめんだよりによる広報 ●費用負担：国土交通省、警察庁、奈良市、奈良交通株式会社（負担割合は、それぞれ異なる。）
実施概要 (対象地域 実施日時 施策内容など)	●対象地域：奈良市内 ●実施期間：平成12年度～平成16年度 ●施策内容 (1) バスの走行環境の改善を図る。 公共車両優先システム（PTPS）の導入（152両に積載） (2) バスの利便性・安全性等の向上を図る。 ・ノンステップバスの導入（12両を導入） ・バスロケーションシステムの整備拡大 ・やすらぎバスステーションの設置（20箇所を設置） ・アイドリング・ストップ機能付きのバス導入（75台） (3) バス交通の円滑化のための交通施設の整備・改善を図る。 ・駐車場案内システムの整備充実 ・街路整備とトランジットモール ・サイクル&バスライドシステムの導入検討します。 (4) バス事業者が実施する施策 ・「企業定期券」導入の働きかけ。 ・環境定期券等の導入検討。 ・100円バスの導入（ならまちバス） ・敬老定期券（奈良交通ゴールドクラブ）の導入

	●効果測定内容：PTPSの効果		
	① 県道木津横田線（北行き）		
	導入前	導入後	短期時間（%）
朝	19：42	15：36	4：06（20.8）
昼	18：14	16：44	1：30（8.2）
夕	23：13	20：54	2：19（10.0）
	② 県道木津横田線（北行き）		
	導入前	導入後	短期時間（%）
朝	29：18	20：51	8：17（28.4）
昼	16：47	15：08	1：39（9.8）
夕	23：00	18：48	4：12（18.3）
	調査期間：平成14年2月4日（月）～2月22日（火）まで		
	調査回数：①北行き：180本		
	②南行き：180本		
	調査区間：県道木津横田線		
	（油阪交差点～上三橋交差点4.4km）		
	導入効果：		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実施区間における瘦躯時間の短縮が大幅に改善された。</li> <li>・停止回数、停止時間が大幅に減少した。</li> <li>・朝夕の混雑時に、導入効果が顕著にあらわれた。</li> <li>・信号待ち回数が減った</li> </ul>		
効果測定内容 （測定内容 効果把握など）			
取組上の課題 （合意形成 費用負担など）			
その他の特記事項 （今後の方向性 地域指定など）			

## 3 パークアンドライド

都市部の道路混雑を緩和するため、自動車を都市郊外の駐車場に止めて鉄道等の公共交通機関に乗り換え、都市部あるいは特定地域に入る形態。主に都市部における交通渋滞の緩和を図るため、都市部への自動車交通の流入抑制と公共交通機関の利用促進による道路交通や環境負荷の軽減が目的となっている。

海老名市においては、電気自動車を利用したパークアンドライドを実施することで、環境にやさしい自動車利用をより強く推進している。また、都市部における駐車場の有効利用策としても導入されている。

### ●事例都市

- ①鎌倉市 観光目的としたマイカーによる交通渋滞が深刻化しているため、マイカー利用の抑制策の一つとして導入
- ②海老名市 都心市街地の渋滞緩和、市民と企業が共同で車を利用することによる駐車場の有効利用、電気自動車の利用による排気ガスのない環境にやさしい自動車利用、公共交通の空白地域の解消
- ③名古屋市 都市部への自動車交通の過度な流入を抑制し、道路交通や環境負荷の軽減
- ④広島市 パークアンドライドの利点、欠点を抽出による本格的な導入に向けて必要となる駐車場整備や公共交通機関のサービス改善に求められる諸条件の検討
- ⑤広島市 都市部の自動車交通量の削減と公共交通機関の利用促進

### (1) 検討組織

鎌倉市や海老名市のように研究会を設置し、自治体や警察、市民を含めた総合的な組織を設置している例もある。その他の自治体では、市のみで導入しているなど、比較的単独組織で導入が可能な施策となっている。

- ・鎌倉市：県、市、警察、鉄道事業者、市民、民間宿泊施設 ※研究会を組織
- ・海老名市：国、県、市、鉄道事業者、市民 ※研究会を組織
- ・名古屋市：特になし（設置予定）
- ・広島市：特になし（市のみ）
- ・長崎市：特になし（市のみ）

### (2) 広報手段

- ① 市広報誌の活用が中心となっている。
- ② 鎌倉市の場合には、観光交通が対象となるため、沿道への案内看板の設置や旅行雑誌への記載掲載など広域的な旅行者への広報を実施している。

- ・鎌倉市：市広報紙、市ホームページ、ポスター、チラシ、沿道への案内看板設置、旅行雑誌への記事記載
- ・海老名市：市広報紙、市ホームページ
- ・名古屋市：市広報紙
- ・広島市：市広報誌、ミニコン紙、テレビ、ラジオ、ポスター
- ・長崎市：市広報誌、チラシ

### (3) 費用負担

- ① 費用としてかかるものは、駐車場整備費用のみであるため、行政が負担している事例が多い。
- ② ただし、鎌倉市については、行政が負担するのは広報PRのみであり、駐車場費用等のシステム稼働のための費用はすべて民間事業者が負担しており、行政と民間事業者が一体となって取り組んでいる。
  - ・鎌倉市  
市：広報PRのみ負担  
交通事業者：システム稼働のための費用は全て民間事業者が負担
  - ・海老名市：国の補助により負担
  - ・名古屋市：市がすべて負担
  - ・広島市：市がすべて負担
  - ・長崎市：市がすべて負担

### (4) 取組み上の課題

- ① 効果的な広報PRによる利用促進が主要な課題となっている。
- ② また、駐車場用地や駐車場用地や整備費の確保も課題の一つとなっており、民間事業者や大規模店舗などの協力を得て、既存駐車場の有効活用による効果的な実施が望まれる。
- ③ 海老名市のように車の共同利用によるパークアンドライドを実施するためには、通常マイカー以外の交通手段を利用している人が自動車利用に転換することによる自動車利用増加を生まないように留意する必要がある。
  - ・鎌倉市：利用者からも好評を得ており、システム自体は定着している。より効果的かつ広範な広報PRが課題。また、より多くの施策を複合的に実施することで交通環境改善につながる
  - ・海老名市：市民の参画が課題、車の共同利用はマイカーと違い何時でも自由に車を利用できるため、利用者にとっては第二の車となり、車の台数が増え、更なる渋滞を生む出す可能性がある
  - ・名古屋市：駐車場用地及び整備の確保、ショッピングセンターの平日駐車場の有効利用、駐車場利用率の向上
  - ・広島市：特になし

- ・長崎市：広報等による利用促進

#### **(5) 環境基本計画等による位置づけ等**

- ① パークアンドライドの導入は、約2割程度の自治体で環境基本計画に明示されており、環境面で有効な施策として位置づけられている。
- ② また、約6割の自治体で大気環境改善効果が期待されると回答しており、現在の導入率も4割と高くなっている。

#### **(6) 導入の際の留意事項**

- ① パークアンドライドの環境面の期待効果としては、自動車のみで移動する人に対して、最寄り駅から鉄道に転換させることによる自動車交通の減少があげられる。
- ② ただし、海老名市の指摘のように、自動車以外の手段の利用者が自動車に転換することにより、自動車利用者が増加することのないよう留意する必要がある。
- ③ 施策導入にあたっては、駐車場の確保と利用推進が大きな課題となっており、地元関係者の参画による効果的な駐車場の確保、及び広報PRによる利用促進が課題としてあげられる。
- ④ 利用促進にあたっては、積極的な広報活動や地元住民の意識啓発が重要である。また、パークアンドライドを他の施策と複合的に実施することにより、より効果的な利用促進が望まれる。
- ⑤ パークアンドライドの導入は、駐車場が確保されれば比較的容易に施策の導入が可能であり、基盤整備に係る費用や法規制的な制約は少ないと考えられることから、効果的なPRによる利用促進が成功の鍵である。

## パークアンドライド

### 7. 鎌倉市：七里ガ浜パーク＆ライド

施策名	七里ガ浜パーク＆レールライド
取り組みの背景 (地域の交通環境問題 行政・市民ニーズ 交通基盤シズなど)	<p>背景1：鎌倉時代の道路網を現在も踏襲している鎌倉地域では、鎌倉観光を目的としたマイカーによる交通渋滞が深刻化しており、特に土・日曜休日ともなると、路線バスの運行時間は定刻の5倍から10倍にもなる。豊かな自然環境と歴史的遺産を有する鎌倉地域では、交通渋滞の抜本的な対策である道路整備もままならない状況にある。</p> <p>背景2：「土・日曜、休日は外出を控えている」という意見が住民から出されるほど、交通渋滞は市民の日常生活に大きな影響を与えており、早期の問題解決が必要である。</p> <p>背景3：このため、長期的な視野に立った道路整備と並行して、短期的に問題解決を図るべく、TDM施策導入のための検討を行っている。</p>
目的・ねらい (目的・ねらい 対象交通など)	<p>●目的・ねらい：鎌倉地域内の交通量を道路容量に見合ったものとし、市民生活に支障のない交通環境を整えるとともに、併せて観光客の歩行環境も整えることを主な目的としている。</p> <p>●対象交通：鎌倉地域へ流入する観光を目的としたマイカーが対象となる。</p>
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	<p>平成7年7月、市民参画による「鎌倉地域交通計画研究会」を設置し、約10ヶ月の検討を経て、20の施策からなる「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」を受ける。「七里ガ浜パーク＆レールライド」は、その中の一施策である。</p> <p>平成8年、平成11年に社会実験を実施。利用者アンケート調査によってニーズを把握するとともに、実現に向けたシステム内容の再検討を行った結果、平成13年10月から本格実施。</p>
主体・広報・費用 (実施主体 検討組織 広報スケジュール 費用負担など)	<p>●実施主体：東日本旅客鉄道(株)横浜支社、江ノ島電鉄(株)、鎌倉プリンスホテル</p> <p>●検討組織：鎌倉地域交通計画研究会(平成13年9月解散)、東日本旅客鉄道(株)横浜支社、江ノ島電鉄(株)、鎌倉プリンスホテル、鎌倉市</p> <p>●広報：本格実施後は、鎌倉市が主体となって広報PRを行っている。主な内容は、ポスター、チラシの配布、市ホームページでの情報提供、市広報誌への掲載、沿道への案内看板設置、旅行雑誌への記事掲載等</p> <p>●費用負担：事業主体は、民間事業者であり、システム稼働のための費用は、全て事業者が負担。市は、広報PR関係の費用を全額負担。</p>
実施概要 (対象地域 実施日時 施策内容など)	<p>●対象地域：江ノ電七里ヶ浜駅周辺</p> <p>●実施日時：平成13年10月6日(土)～ 土曜日・日曜日・休日の9時～20時</p> <p>●施策内容：自動車1台あたり1,500円で以下のサービスを提供</p> <p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○5時間分の駐車料金</li> <li>○江ノ電七里ヶ浜駅～鎌倉駅・JR鎌倉駅～北鎌倉駅間の一日乗り降りフリーキップが2枚</li> </ul> <p>【特典】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○協賛寺社の拝観料割引や縁起物の進呈等</li> <li>○協賛美術館の入館料割引や粗品進呈</li> <li>○協賛店の特別サービス</li> </ul> <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○5時間を超えた場合の駐車料金は200円/30分</li> <li>○フリー切符の追加購入は、大人1枚500円・子供1枚250円</li> <li>○駐車場は、一般駐車場利用者と共用(約350台)</li> </ul>

施策名	七里ガ浜パーク&レールライド
効果測定内容 (測定内容 効果把握など)	<p>●効果測定内容：月毎に利用台数を把握、利用者アンケート調査によるニーズの確認及び必要に応じたシステム変更の検討</p> <p>●効果把握結果：定量的な効果の把握はなされていない</p>
取組上の課題 (合意形成 費用負担など)	<p>課題1：当該施策については、利用者からも好評を得ているところでありシステム自体は定着しつつある。今後は、効果的かつ広範な広報PRを行う必要がある。</p> <p>課題2：「取り組みの経緯」欄でも記述したとおり、当該施策は「20の施策」の中の一つであり、より多くの施策を複合的に実施することによって、鎌倉地域の交通循環改善につながるものと考えられる。</p>
その他の特記事項 (今後の方向性 地域指定など)	

## パークアンドライド

### 8. 鎌倉市：由比ガ浜パーク＆ライド

施策名	由比ガ浜パーク＆ライド
取り組みの背景 (地域の交通環境問題 行政・市民ニーズ 交通基盤シズなど)	<p>背景1：鎌倉時代の道路網を現在も踏襲している鎌倉地域では、鎌倉観光を目的としたマイカーによる交通渋滞が深刻化しており、特に土・日曜休日ともなると、路線バスの運行時間は定刻の5倍から10倍にもなる。豊かな自然環境と歴史的遺産を有する鎌倉地域では、交通渋滞の抜本的な対策である道路整備もままならない状況にある。</p> <p>背景2：「土・日曜、休日は外出を控えている」という意見が住民から出されるほど、交通渋滞は市民の日常生活に大きな影響を与えており、早期の問題解決が必要である。</p> <p>背景3：このため、長期的な視野に立った道路整備と並行して、短期的に問題解決を図るべく、TDM施策導入のための検討を行っている。</p>
目的・ねらい (目的・ねらい 対象交通など)	<p>●目的・ねらい：鎌倉地域内の交通量を道路容量に見合ったものとし、市民生活に支障のない交通環境を整えるとともに、併せて観光客の歩行環境も整えることを主な目的としている。</p> <p>●対象交通：鎌倉地域へ流入する観光を目的としたマイカーが対象となる。</p>
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	<p>平成7年7月、市民参画による「鎌倉地域交通計画研究会」を設置し、約10ヶ月の検討を経て、20の施策からなる「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」を受ける。「由比ガ浜パーク＆ライド」は、その中の一施策である。</p> <p>平成11年に、別の駐車場を利用してパーク＆バスライド社会実験を実施。利用者アンケート調査によって、ニーズを把握するとともに、実現に向けたシステム内容の再検討を行った結果、平成13年12月から本格実施。</p>
主体・広報・費用 (実施主体 検討組織 広報スケジュール 費用負担など)	<p>●実施主体：京浜急行電鉄株、江ノ島電鉄株、神奈川県道路公社、神奈川県</p> <p>●検討組織：鎌倉地域交通計画研究会（平成13年9月解散）、京浜急行電鉄株、江ノ島電鉄株、神奈川県道路公社、神奈川県、鎌倉市</p> <p>●広報：本格実施後は、神奈川県、鎌倉市が主体となって広報PRを行っている。主な内容は、ポスター、チラシ配布、市ホームページでの情報提供、県・市広報誌への掲載、沿道への案内看板設置、旅行雑誌への記事掲載等</p> <p>●費用負担：本格実施の際、オムニバスタウン計画の一環として、シャトルバスの購入費用を国土交通省、鎌倉市が補助。実施後の運営費用は、事業者が負担。県・市により広報PR費用を負担。</p>

## III

<p>実施概要 (対象地域 実施日時 施策内容など)</p>	<p>●対象地域：江ノ電由比ガ浜駅周辺  ●実施日時：平成13年12月1日（土）～  （平成15年1月11日からシステムを一部変更）  土曜日・日曜日・休日の9時～18時  ●施策内容：自動車1台あたり1,600円で以下のサービスを提供  【内訳】  ○4時間分の駐車料金  ○「由比ガ浜地下駐車場～鎌倉駅・鶴岡八幡宮方面へ向かうシャトルバス」と「5つの指定バス路線」及び「江ノ電鎌倉駅～長谷間」が一日自由に乗り降りできるフリー切符が2枚  【特典】  ○協賛寺社の拝観料割引や縁起物の進呈等  ○協賛美術館の入館料割引や粗品進呈  ○協賛店の特別サービス  【その他】  ○4時間を超えた場合の駐車料金は200円/30分  ○同乗者3人目以降は、大人1枚440円、子供1枚230円でフリー切符追加購入可  ○駐車場は、一般駐車場利用者と共用（約200台）  ※上記下線部分が、システムを変更（追加）した内容</p>
<p>効果測定内容 (測定内容 効果把握など)</p>	<p>●効果測定内容：月毎に利用台数を把握、利用者アンケート調査によるニーズの確認及び必要に応じたシステム変更の検討  ●効果把握結果：定量的な効果の把握はなされていない</p>
<p>取組上の課題 (合意形成 費用負担など)</p>	<p>課題1：利用者からの要望に基づき、平成15年1月から、システム料金は据え置きで利用できる公共交通機関を追加（江ノ電鎌倉駅～長谷駅）したところ、利用者から好評を得ている。今後は、システムの定着に向けた効果的かつ広範な広報PRを行う必要がある。  課題2：「取り組みの経緯」欄でも記述したとおり、当該施策は「20の施策」の中の一つであり、より多くの施策を複合的に実施することによって、鎌倉地域の交通環境改善につながるものと考えられる。</p>
<p>その他の特記事項 (今後の方向性 地域指定など)</p>	

## パークアンドライド

### 9. 海老名市：海老名エコ・パークアンドライド社会実験

施策名	海老名エコ・パークアンドライド社会実験
取り組みの背景 (地域の交通環境問題 行政・市民ニーズ 交通基盤シースなど)	背景1：通過交通、海老名市から周辺地域への通勤車などによる道路渋滞が発生していた。 背景2：海老名駅周辺では、キスアンドライドやパークアンドライドが自然発生的に行われており、駅前に向かう特定道路で混雑が発生していた。 背景3：駅周辺の開発に伴い、月極め駐車場が減少に向かっていた。
目的・ねらい (目的・ねらい 対象交通など)	●目的・ねらい： ①都心市街地などでの渋滞緩和 ②市民と企業が共同で車を利用することによって駐車場を有効活用 ③電気自動車を用いることで、排気ガスのない環境にやさしい自動車利用 ④公共交通の空白地域の解消 ●対象交通：長距離自動車通勤から公共交通への転換 駅前に流入するキスアンドライドやパークアンドライドの車
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	●平成6～8年度：海老名市が低公害車普及促進モデル都市に指定 ●平成10年度：日産自動車より低公害車・ICシステムを利用したカーシェアリング実験が提案される ●平成11年度：一般市民と市役所の共同利用によりシステムの基礎的検証をテーマに実験を行う ●平成12年度：民間事業も含んだ共同利用、受渡駐車場の分散化、有料化をテーマに実験を行う
主体・広報・費用 (実施主体 検討組織 広報スケジュール 費用負担など)	●実施主体：海老名市、神奈川市、国土交通省（エコ・パークアンドライド推進協議会） ●検討組織：エコ・パークアンドライド研究委員会、市民モニター会議、国、県、市 ●広報：月に2回発行される「広報えびな」によって実験の概要、モニターの募集、実験結果を報告 実験概要などを海老名市ホームページに記載 ●費用負担：費用の全容については不明
実施概要 (対象地域 実施日時 施策内容など)	●対象地域：神奈川県海老名市海老名駅周辺 ●実施日時：平成12年1月～3月、平成12年11月～平成13年3月 ●施策内容：小型電気自動車を使い、公募により選ばれた市民モニター（H11年度：10名、H12年度：14名）による通勤と海老名市職員、民間事業所6社との共同利用実験を実施。車の受渡駐車場として、海老名中央公園地下駐車場（H11、12年度）、海老名市役所駐車場（H12年度）、民間事業所駐車場3箇所（H12年度）を利用。
効果測定内容 (測定内容 効果把握など)	●効果測定内容： ・市民モニター評価 ・市職員評価 ・市民利用意向アンケート、事業所へのヒアリング調査（H11年度） ・市民アンケート、従業員アンケート（H12年度） ※海老名市内の事業所だけでなく周辺地域の従業員にもアンケートを実施 ●効果把握結果：市民からも関心が高く、共同利用に参加したい一般事業者の意向も示された。
取組上の課題 (合意形成 費用負担など)	課題1：計画段階からもっと市民に参画してもらおうべきであった。 課題2：共同利用がうまくいかどうかを検討したが、そのシステムを運営するシステムの研究に手が回らなかった。 課題3：車の共同利用は、マイカーと違い何時でも自由に車を利用できないため、利用者にとっては第二の車となり、車の台数が増え、更なる渋滞を生み出す可能性がある。
その他の特記事項 (今後の方向性 地域指定など)	神奈川県が主体となって、平成13年度は藤沢市、平成14、15年度は厚木市を舞台に計測実験を展開中。

## パークアンドライド

### 10. 名古屋市：パークアンドライド駐車場の整備

施策名	パークアンドライド駐車場の整備																														
取り組みの背景 (地域の交通環境問題 行政・市民ニーズ 交通基盤シズなど)	背景1：自動車の依存度の高い名古屋市では、特に出勤交通を主体とする名古屋市郊外から都心部に向かう主要な幹線道路の混雑が著しい。 背景2：「名古屋市における駐車施設整備に関する基本計画」や「名古屋市環境基本計画」等の上位計画で整備・推進が位置づけられている。																														
目的・ねらい (目的・ねらい 対象交通など)	●目的：名古屋都心部への自動車交通の過度な流入を抑制し、道路交通の緩和や環境負荷の軽減を図るため。 ●整備方針：名古屋環状2号線周辺の鉄道駅やバス停付近などにおける、公共用地の活用（道路や鉄道の高架下）やショッピングセンターの平日の駐車場の有効利用等により整備する。																														
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	名古屋市では、平成元年3月に引山パークアンドライド駐車場を整備し、その後用地が確保できた段階で順次整備を実施し、現在では5駐車場、総収容台数289台を整備している。 ・平成元年3月：引山パークアンドライド駐車場 ・平成8年5月：上社パークアンドライド駐車場 ・平成10年5月：上社南駐車場 ・平成11年5月：アクロス小幡パーキング ・平成12年3月：志段味パークアンドライド駐車場																														
主体・広報・費用 (実施主体 検討組織 広報スケジュール 費用負担など)	●実施主体：名古屋市 ●検討組織：今後の整備推進を図るため平成15年度に検討組織の設置予定。 ●広報：平成15年2～3月の「広報なごや」と周辺市町の広報により、現在供用中の利用者募集を実施した。 ●費用負担：現在供用中の駐車場整備は、事業主体は名古屋市であり、一部名古屋都市整備公社が負担。																														
実施概要 (対象地域 実施日時 施策内容など)	●整備状況：名古屋市設置のパークアンドライド駐車場の概要 <table border="1"> <thead> <tr> <th>駐車場名</th> <th>乗換交通(駅名)</th> <th>台数</th> <th>供用</th> <th>料金</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>引山P&amp;R</td> <td>基幹バス(引山)</td> <td>50台</td> <td>H1.3</td> <td>月極5,000円</td> </tr> <tr> <td>上社P&amp;R</td> <td>地下鉄東山線(上社)</td> <td>93台</td> <td>H8.5</td> <td>月極9,000円</td> </tr> <tr> <td>上社駅南</td> <td>地下鉄東山線(上社)</td> <td>71台</td> <td>H10.5</td> <td>月極9,000円</td> </tr> <tr> <td>アクロス小幡</td> <td>名鉄瀬戸線(小幡)</td> <td>25台</td> <td>H11.5</td> <td>月極7,350円</td> </tr> <tr> <td>志段味 P&amp;R</td> <td>ガイドウェイバス(荒田)</td> <td>50台</td> <td>H12.3</td> <td>月極2,000円</td> </tr> </tbody> </table>	駐車場名	乗換交通(駅名)	台数	供用	料金	引山P&R	基幹バス(引山)	50台	H1.3	月極5,000円	上社P&R	地下鉄東山線(上社)	93台	H8.5	月極9,000円	上社駅南	地下鉄東山線(上社)	71台	H10.5	月極9,000円	アクロス小幡	名鉄瀬戸線(小幡)	25台	H11.5	月極7,350円	志段味 P&R	ガイドウェイバス(荒田)	50台	H12.3	月極2,000円
駐車場名	乗換交通(駅名)	台数	供用	料金																											
引山P&R	基幹バス(引山)	50台	H1.3	月極5,000円																											
上社P&R	地下鉄東山線(上社)	93台	H8.5	月極9,000円																											
上社駅南	地下鉄東山線(上社)	71台	H10.5	月極9,000円																											
アクロス小幡	名鉄瀬戸線(小幡)	25台	H11.5	月極7,350円																											
志段味 P&R	ガイドウェイバス(荒田)	50台	H12.3	月極2,000円																											
効果測定内容 (測定内容 効果把握など)	●効果測定内容： アンケート調査（対象は、名古屋環状2号線周辺の鉄道駅の民間駐車場利用者） ●効果把握結果： アンケートでは、約5割がパークアンドライドとして利用。																														
取組上の課題 (合意形成 費用負担など)	課題1：駐車場用地及び整備費の確保 一定規模の用地が必要であることや本市の財政状況が厳しい中での設備費の確保。 課題2：ショッピングセンターの平日の駐車場の有効利用等 施策について理解と協力を求めること及び整備に対する助成措置の検討。 課題3：利用率の向上 毎年広報活動を実施しているが、満車にならないのが現状である。																														
その他の特記事項 (今後の方向性 地域指定など)	現在、「名古屋市パークアンドライド駐車場整備計画」の策定に向けた検討を行っている。この整備計画は今後の名古屋市の基本方針となるもので、平成15年度に策定予定である。																														

## パークアンドライド

### 11. 広島市：パーク・アンド・ライドシステム導入調査（実験）

施策名	パーク・アンド・ライドシステム導入調査（実験）
取り組みの背景 (地域の交通環境問題 行政・市民ニーズ 交通基盤シーズなど)	背景1：広島都市圏では、通勤通学をはじめとして、デルタ地区の流出入部を中心に慢性的な交通渋滞が発生し、経済活動や都市生活に支障を及ぼしており、環境悪化の要因ともなっている。 背景2：公共交通の利用者は横ばい若しくは減少傾向にあり、特にバスは大幅な減少傾向にある。
目的・ねらい (目的・ねらい 対象交通など)	●目的・ねらい：パーク・アンド・ライドシステム（以下、P&R）を実際に体験してもらうモニター調査により、一般的な交通意識調査では分かりにくい個々の通勤者サイドにおけるP&Rの利点や欠点などを抽出し、その本格的な導入に向けて必要となる駐車場整備や公共交通機関のサービス改善に求められる諸条件を検討する。 ●対象交通：自家用自動車から公共交通機関への転換
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	P&Rは交通渋滞対策の有効な手法の一つとして、各地で積極的に取り入れられている。本市でも、現在、時差通勤とともに既存交通施設の効率的な利用を図る対策として、本格的な導入に向けての上記諸条件を見出し内部検討を行うために実験を実施した。
主体・広報・費用 (実施主体 検討組織 広報スケジュール 費用負担など)	●実施主体：広島市 ●検討組織：この実験のために検討組織は特に設置していない ●広報：モニター募集を広島市、廿日市市、大野町及び大竹市の広報紙、ミニコミ紙、テレビ、ラジオ、ポスターなどで1ヶ月間実施した。 ●費用負担：広島市負担
実施概要 (対象地域 実施日時 施策内容など)	●対象駅：JR山陽本線（阿品駅）、広電宮島線（田尻駅） ●実施日時：平成6年6月1日から7月15日 ●施策内容：対象駅近傍のひろしまナタリー（遊園地）の駐車場を56台（モニター分）借用（有料）した
効果測定内容 (測定内容 効果把握など)	●効果測定内容：アンケート調査実施 ●効果把握結果： ・P&R用駐車場の条件 位置 駅まで徒歩5分以内 料金 月額5000円以内 自宅からの所要時間 車で10分以内 ・今後のP&Rの利用意向 モニターの半数近くが利用意向を示した
取組上の課題 (合意形成 費用負担など)	
その他の特記事項 (今後の方向性 地域指定など)	現在、本市では民間駐車場の活用を中心として駅周辺におけるP&R用駐車場の確保や利用促進が図られるような取り組みを実施している。 具体的にはこの調査結果の「P&R用駐車場の条件」を参考に駅周辺の民間駐車場をホームページで紹介し利用促進を図っている。

## パークアンドライド

### 12. 長崎市：パークアンドライド

施策名	パークアンドライド								
取り組みの背景 (地域の交通環境問題 行政・市民ニーズ 交通基盤シーズなど)	背景：自動車の普及の拡大による都心部の交通混雑								
目的・ねらい (目的・ねらい 対象交通など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●目的・ねらい：都心部の自動車交通量の削減と公共交通機関の利用促進</li> <li>●対象交通：都心部へ流入する自動車</li> </ul>								
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	2002年は、日蘭交流400周年に当たる都市であり、この記念事業の開催期間中にあわせて、市内拠点会場周辺等の交通混雑の緩和を図るため、既存の平和公園駐車場、松山町駐車場、県営野球場駐車場でパークアンドライドの試行実験（H12.2.1～H13.3.1）を行った。市民からの継続の要望などがあり、平成13年度から本格実施を行った。								
主体・広報・費用 (実施主体 検討組織 広報スケジュール 費用負担など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●実施主体：長崎市</li> <li>●検討組織：長崎市</li> </ul>								
実施概要 (対象地域 実施日時 施策内容など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●広報：広報誌、チラシ</li> <li>●対象地域：平和公園駐車場、松山町駐車場、県営野球場駐車場</li> <li>●実施日時：平成13年4月1日～</li> <li>●施策内容：一定時間以上の利用で、駐車料金が定額になる。 <table border="0" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>普通車</td> <td>2時間を越えると1回500円</td> </tr> <tr> <td>バス</td> <td>1時間を越えると1回2000円</td> </tr> <tr> <td>マイクロバス</td> <td>1時間を越えると1回1000円</td> </tr> <tr> <td>二輪自動車</td> <td>2時間を越えると1回250円</td> </tr> </table> </li> </ul> <p>※普通車、二輪自動車2時間以内は通常料金 ※バス、マイクロバス1時間以内は通常料金</p>	普通車	2時間を越えると1回500円	バス	1時間を越えると1回2000円	マイクロバス	1時間を越えると1回1000円	二輪自動車	2時間を越えると1回250円
普通車	2時間を越えると1回500円								
バス	1時間を越えると1回2000円								
マイクロバス	1時間を越えると1回1000円								
二輪自動車	2時間を越えると1回250円								
効果測定内容 (測定内容 効果把握など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●効果測定内容：3駐車場の利用台数</li> <li>●効果把握結果：3駐車場の利用台数が平成14年度末で前年比14%増加</li> </ul>								
取組上の課題 (合意形成 費用負担など)	課題：広報等による利用促進								
その他の特記事項 (今後の方向性 地域指定など)	他地区への導入検討								

## 4 パークアンドバスライド

バスの定時制を確保するとともに、バスターミナルやバス停までのアクセシビリティを向上させるために駐車場をセットで整備することなどによって、バスの利用を促進させる施策。

パークアンドライドと同様に、主に都市部における交通渋滞の緩和を図るため、都市部への自動車交通の流入抑制と公共交通機関の利用促進による道路交通や環境負荷の軽減が目的となっている。

### ●事例都市

- ①武蔵野市 来街車を商店街外周部のバス停に隣接して設置した駐車場に誘導することで、公共交通の利用促進、中心部の道路混雑の緩和、道路駐車防止を図る。
- ②新潟市 朝の通勤時間帯に近隣市町村から市中心部に向かう河川断面などで渋滞が発生しており、社会実験を通して、本格実施へ向けた課題や改善点を把握するとともに、自動車利用の意識啓発を図る。
- ③静岡市 自動車からバス利用へ転換し、交通渋滞の解消、交通事故の減少、環境汚染の防止を図る。
- ④奈良市 市中心部への観光車両の流入抑制、公共交通機関の利用促進
- ⑤高知市 市中心部へ流入するマイカー通勤者等をバスに誘導することにより、市内交通の円滑化や地球環境への負荷の軽減、人と環境にやさしいまちづくりを進める。

### (1) 検討組織

- ① 国、県、市を含めた大きな組織による事例が多くなっている。
- ② ただし、武蔵野市では市や商店街による地元関係者のみで構成されている。
  - ・武蔵野市：市、商店街
  - ・新潟市：国、県、市、バス事業者、学識経験者、※委員会を組織
  - ・静岡市：国、県、市、警察、バス事業者、※検討会を組織
  - ・奈良市：国、県、市
  - ・高知市：国、県、市、バス事業者

### (2) 広報手段

- ① 自治体によって様々であるが、広報誌の活用が中心となっている。
- ② 関係町内会への説明会など地道な広報を行っている例も見られる。
  - ・武蔵野市：タウン誌、ラジオ

- ・新潟市：県、市、町広報紙、ホームページ
- ・静岡市：市広報紙、新聞、テレビ、ラジオ、関係町内会への説明会
- ・奈良市：チラシ、沿道に誘導案内看板を掲示
- ・高知市：県、市の広報誌、新聞

### (3) 費用負担

- ① 駐車場整備費用は行政が負担している事例が多い
- ② バスの運行については、既存のバス路線を活用することも多く、バス事業者の負担となっている。
  - ・武蔵野市 市：駐車場用地駐車場管理棟の借り上げ、運営収支が赤字の際の補助
  - ・新潟市 国：バス運行情報の提供  
市町：駐車場の提供  
バス事業者：実験用のバス運行
  - ・静岡市 市：市が負担（運輸局の補助あり）
  - ・奈良市 市：市がすべて負担
  - ・高知市 国、県、市で共同負担

### (4) 取組み上の課題

- ① 駐車場の借り上げが主要な課題となっており、民間事業者や大規模店舗などの協力を得て、既存駐車場の有効活用による効果的な実施が望まれる。
- ② また、自動車利用に比べて、パークアンドバスライド利用者のメリットが少ない（所要時間が多くかかる。バス料金の負担）ため、利用促進方策について検討が必要である。
  - ・武蔵野市：駐車場の借り上げ料が高額のため、市の負担が大きい。
  - ・新潟市：特になし
  - ・静岡市：利用者は自動車に比べてパークアンドバスライド利用のメリットが少ない（所要時間、料金負担）
  - ・奈良市：駐車場用地の確保
  - ・高知市：利用者からは好評であるが、駐車場用地の確保が課題

### (5) 環境基本計画等による位置づけ等

- ① パークアンドバスライドの導入が環境基本計画で明示されている自治体はない。
- ② ただし、約5割の自治体で大気環境改善効果が期待されると考えており、導入率も3割と比較的高い。

### (6) 導入の際の留意事項

- ① パークアンドバスライドの環境面の期待効果としては、自動車のみで移動する人に対して、最寄バス停からバスに転換させることによる自動車交通の減少があげ

られる。また、合わせてバス利用者数の増加をねらいとしている。

- ② 施策導入にあたっては、駐車場の確保と利用推進が大きな課題となっており、地元関係者の参画による効果的な駐車場の確保、及び転換によるデメリット（所要時間の増加、バス料金の負担）の解消が必要である。
- ③ 利用促進にあたっては、積極的な広報活動や地元住民の意識啓発が重要である。また、合わせてP T P Sの導入やバスレーンの設置によるバスの走行性の向上、勤務先等によるバス料金の負担など、バス利用のデメリットを軽減させることが必要である。
- ④ パークアンドバスライドの導入は、駐車場が確保されれば比較的容易に施策の導入が可能であり、基盤整備に係る費用や法規制的な制約は少ないと考えられることから、バス利用のデメリットの軽減が成功の鍵である。

### III

## パークアンドバスライド

### 13. 武蔵野市：ムーバスアンドパーキング（ムーパーク）

施策名	ムーバスアンドパーキング（ムーパーク）
取り組みの背景 (地域の交通環境問題 行政・市民ニーズ 交通基盤シーズなど)	背景：吉祥寺駅周辺に約2,000台の一時利用駐車場があるが、休日には、ほとんどの駐車場が満車になる状況であり、その結果、駐車場を求めて回遊する車両が多数発生し交通混雑の一因となっていた。
目的・ねらい (目的・ねらい 対象交通など)	目的・ねらい：来街車を吉祥寺商店街の外周部のコミュニティバス（ムーバス）バス停に隣接して設置した駐車場に誘導し、吉祥寺との行き来には徒歩やムーバスを利用することで、個別輸送機関から公共輸送機関への乗換え促進、吉祥寺中心部の車両混雑の緩和、来街車の違法駐車防止や荷捌き車両の長時間駐車の抑制等を目的とする。
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	経緯：平成11年2月から5月にかけて委員会（武蔵野市ムーバスアンドパーキング計画推進委員会）を4回開催し平成11年7月から平成13年3月までの実験期間を経て平成13年4月から本格実施に移行している。
主体・広報・費用 (実施主体 検討組織 広報スケジュール 費用負担など)	事業主体：市であるが、民間との共同事業との位置づけで吉祥寺の地元商店会と大型店等で構成された「吉祥寺ムーバスアンドパーキング事業運営協議会」が運営主体となって駐車券の販売、管理人の委託、広報等を行う。 費用負担：市は初期投資及び側面支援を行い駐車場用地及び駐車場管理棟の借上げ料の支払、駐車場の整備、運営収支が赤字の際には補助をするものである。 広報：タウン誌、FMラジオ
実施概要 (対象地域 実施日時 施策内容など)	設置位置：武蔵野市吉祥寺北町2-19 営業時間：午前9時から午後8時 収容可能台数：77台 駐車料金：平日 1時間 100円 土・日・祝日 30分 200円
効果測定内容 (測定内容 効果把握など)	利用台数調査：平成13年度 1日平均50.3台 平日 35台 土・日・祝日 83台
取組上の課題 (合意形成 費用負担など)	課題：駐車場土地借上料高額のため市の負担が大きい
その他の特記事項 (今後の方向性 地域指定など)	ムーバス沿線、他地域でのムーパーク開設が課題

## パークアンドバスライド

### 14. 新潟市：新潟都市圏TDM施策推進委員会

#### 日本海東北自動車道パーク&バスライド社会実験

施策名	新潟都市圏TDM施策推進委員会 日本海東北自動車道パーク&バスライド社会実験
取り組みの背景 (地域の交通環境問題 行政・市民ニーズ 交通基盤シズなど)	背景1：自動車保有台数の増加と新潟市の近隣市町村における人口増加 背景2：朝の通勤時間帯に、新潟市近隣市町村から新潟市中心部へ向かう河川断面やバイパスインターチェンジにおいて渋滞が発生
目的・ねらい (目的・ねらい 対象交通など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●目的・ねらい：新潟都市圏におけるTDM施策を推進するため、社会実験をとし、本格実施へ向けた課題や改善点を把握するとともに、自動車通勤者の意識啓発を図る。</li> <li>●対象交通：新潟市近隣市町村から新潟市中心部へ流入する方面の中でも最も渋滞が激しい北部方面（日本海東北自動車道方面）からの自動車通勤者を対象</li> </ul>
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●平成12年度 新潟都市圏におけるTDM施策の推進を継続的・総合的に実施していくために、学識経験者・民間識者・交通事業者・関係行政機関で構成される「新潟都市圏TDM施策推進委員会」を設立</li> <li>●P&amp;Rを中心施策に検討を実施</li> <li>●平成13年度 新潟市中心部事業所の従業者を対象に通勤動向やP&amp;R利用条件を、既にP&amp;R実施者を対象にP&amp;R転換理由等を調査</li> <li>●都市圏における社会実験候補地を選定</li> <li>●平成14年度 社会実験実施方面（日本海東北自動車道方面）からの自動車通勤者を対象とした「快適通勤ワークショップ」を開催し、利用者の意見を聴きながら社会実験計画を作成</li> </ul>
主体・広報・費用 (実施主体 検討組織 広報スケジュール 費用負担など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●実施主体：新潟都市圏TDM施策推進委員会</li> <li>●検討組織：新潟都市圏TDM施策推進委員会</li> <li>●広報：新発田市・豊栄市・聖籠町の広報誌、委員会HP、新潟県・新潟市の広報誌で広報を予定</li> <li>●費用負担：新潟県及び新潟市が委員会へ負担金、その他実験用バス運行に関してはバス事業者、バス運行情報提供に関しては国土交通省新潟国道事務所、広報やP&amp;R用駐車場提供に関して社会実験実施方面の市町が協力</li> </ul>
実施概要 (対象地域 実施日時 施策内容など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●対象地域：新潟市及び近隣市町村</li> <li>●実施日時：平成15年11月中旬の2週間（平日10日間）</li> <li>●施策内容：JR新発田駅前・新潟市中心部間に日本海東北自動車道を利用した実験用バスを運行</li> </ul>
効果測定内容 (測定内容 効果把握など)	利用者数調査予定
取組上の課題 (合意形成 費用負担など)	
その他の特記事項 (今後の方向性 地域指定など)	

## パークアンドバスライド

### 15. 静岡市：静岡市バスレーン、パーク・アンド・ライド・バスライドシステム交通実証実験

施策名	静岡市バスレーン、パーク・アンド・ライド・バスライドシステム交通実証実験
取り組みの背景 (地域の交通環境問題 行政・市民ニーズ 交通基盤シーズなど)	背景1：自動車交通の拡大により、朝のラッシュ時に発生する交通渋滞、交通事故、環境の汚染が発生している。 背景2：このような課題に対応し、オムニバスタウン計画を策定し、バスを利用することによって改善を図っている。 背景3：今回バスレーン、パーク・アンド・バスライドシステムを実施する地区は、バス交通が集中する路線であり、市内のバス路線の根幹となっている。
目的・ねらい (目的・ねらい 対象交通など)	●目的・ねらい：主たるねらいは、自動車利用からバス利用へ転換し、交通渋滞の解消、交通事故の減少、環境汚染の防止を図るものである。 ・自動車からバスへの転換を促進するため、パーク・アンド・バスライドシステムを設置する。 ・バス利用を促進するため、バスの走行性を確保するバスレーンを設置する。 ・対象交通：市中心部に向かう通勤自動車交通。
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	・平成11年度にオムニバスタウンの指定を受けた。 ・平成12年度にバスレーン、P&BR等基礎調査を行い、データ収集と対象地区の検討を行った。 ・平成13年度に関係機関との協議を行い、交通実証実験検討部会を設置した。 ・平成14年度に行政、関係事業者となって交通実証実験を実施し、効果把握と課題の検証を行った。
主体・広報・費用 (実施主体 検討組織 広報スケジュール 費用負担など)	●実施主体：静岡市オムニバスタウン計画推進協議会 ●検討組織：静岡市交通実証実験検討部会 (国土交通省、静岡県、静岡市、しずてつジャストライン、静岡県警察) ●広報：平成14年5月から市広報により広報を開始。その後、新聞、テレビ、ラジオ等により、広報を行い、関係町内会などに実施の説明を行った。 ●費用負担：事業主体は市であるが、運輸局の補助を受けた。
実施概要 (対象地域 実施日時 施策内容など)	●対象地域：バスレーン（静岡駅前～籠上交差点） パークアンドライド駐車場（西ヶ谷総合運動場臨時駐車場（約100台）） （下・門屋地区臨時駐車場（約100台）） ●実施日時：平成14年11月18日（月）～22日（金） ●施策内容：・バス路線が集中する路線にバスレーンを設置 ・市郊外部にP&BRを設置
効果測定内容 (測定内容 効果把握など)	●効果測定内容：・周辺道路の交通量調査、渋滞長調査 ・バス利用状況調査 ・意識調査 ●効果把握結果：・P&BR利用者は10日間で約650人いた。 ・アンケートでは、約7割の人が実験を実施して「良かった」と回答している。 ・バスレーンでは、バスの走行性が向上し、定時性が確保された。 ・アンケートの回答された方の約6割が導入に前向きであった。
取組上の課題 (合意形成 費用負担など)	課題1：P&BRについては自動車より時間が掛ること、料金に対することについての意見が多く寄せられた。 課題2：バスレーンについては、比較的円滑に実施することが出来たが、本格導入に向けて、再度関係機関や市民と合意形成を図っていく必要がある。 課題3：約6割の人が前向きな回答であったが、条件付きで賛成という人が比較的多く見られたことから、十分な実験の結果の検討、調整が必要である。
その他の特記事項 (今後の方向性 地域指定など)	実験結果を踏まえ、関係機関等と協議、調整を行い、市民に理解と協力を求めながら、平成16年度にバスレーン導入を目指していく。

## パークアンドバスライド

### 16. 奈良市：パークアンドバスライド・サイクルライド

施策名	パークアンドバスライド・サイクルライド																							
取り組みの背景 (地域の交通環境問題 行政・市民ニーズ 交通基盤シーズなど)	背景1：春秋の観光シーズン中の日祝日、市内中心部（奈良公園）に観光車両による交通渋滞が発生し市民生活に支障をきたす。 背景2：交通渋滞緩和のため市内交通容量を増やすことが必要であるが道路新設・拡幅等の整備事業が早期に進展しない。																							
目的・ねらい (目的・ねらい 対象交通など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●目的・ねらい：市内中心部への観光車両流入抑制 公共交通機関の利用促進 自転車利用による環境保全意識の高揚</li> <li>●対象交通：市外から流入する観光車両</li> </ul>																							
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●平成11年4月：建設省（奈良国道事務所）・奈良県・奈良市の三者連続によるP&amp;BR実施（4月、5月の日祝日）</li> <li>●平成11年10月：P&amp;BR・CR実施（10月、11月の日祝日）</li> </ul> <p>以後、毎年度春季（4月、5月の日祝日）秋季（10月、11月の日祝日）P&amp;BR・CRの実施</p>																							
主体・広報・費用 (実施主体 検討組織 広報スケジュール 費用負担など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●実施主体：奈良市</li> <li>●検討組織：国土交通省（奈良国道事務所）・奈良県・奈良市</li> <li>●広報：各実施期間前に広報チラシ配布 実施期間中、沿道に誘導案内看板掲示</li> <li>●費用負担：奈良市</li> </ul>																							
実施概要 (対象地域 実施日時 施策内容など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●実施日時：春季（4月、5月の日祝日）秋季（10月、11月の日祝日） 10：00～18：00</li> <li>●施策内容：臨時無料駐車場に観光車両（乗用車）を駐車し、路線バスまたは無料レンタサイクルに乗り換え市内中心部へ移動する。 (P&amp;BR・CR駐車場名及び料金)</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th>駐車場名</th> <th>台数</th> <th>バス料金</th> <th>レンタサイクル</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>奈良市役所駐車場</td> <td>250台</td> <td>(県庁前まで) 大人 往復 200円 子ども往復 100円</td> <td>有り(無料)</td> </tr> <tr> <td>国道24号高架下駐車場</td> <td>200台</td> <td>(県庁前まで) 大人 往復 200円 子ども往復 100円</td> <td>有り(無料)</td> </tr> <tr> <td>奈良阪駐車場</td> <td>300台</td> <td>(近鉄奈良駅まで) 大人 往復 200円 子ども往復 100円</td> <td>無し</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>750台</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※駐車場料金は無料 ※奈良公園方面へは路線バスを利用 ※各駐車場で、奈良市内均一路線1日フリー乗車券（300円）を販売</p>				駐車場名	台数	バス料金	レンタサイクル	奈良市役所駐車場	250台	(県庁前まで) 大人 往復 200円 子ども往復 100円	有り(無料)	国道24号高架下駐車場	200台	(県庁前まで) 大人 往復 200円 子ども往復 100円	有り(無料)	奈良阪駐車場	300台	(近鉄奈良駅まで) 大人 往復 200円 子ども往復 100円	無し	合計	750台		
駐車場名	台数	バス料金	レンタサイクル																					
奈良市役所駐車場	250台	(県庁前まで) 大人 往復 200円 子ども往復 100円	有り(無料)																					
国道24号高架下駐車場	200台	(県庁前まで) 大人 往復 200円 子ども往復 100円	有り(無料)																					
奈良阪駐車場	300台	(近鉄奈良駅まで) 大人 往復 200円 子ども往復 100円	無し																					
合計	750台																							
効果測定内容 (測定内容 効果把握など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●効果測定内容：利用者数調査</li> <li>●効果把握結果：－</li> </ul>																							
取組上の課題 (合意形成 費用負担など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>課題1：無料駐車場用地の確保</li> <li>課題2：市内中心部自転車道の整備</li> </ul>																							
その他の特記事項 (今後の方向性 地域指定など)	無料レンタサイクルには引取りのない放置自転車を再利用し、資源再利用に係る意識を啓発している。																							

## パークアンドバスライド

### 17. 高知市：パークアンドライド、パークアンドバスライド（高速バス含む）

施策名	パークアンドライド、パークアンドバスライド（高速バス含む）
取り組みの背景 (地域の交通環境問題 行政・市民ニーズ 交通基盤シーズなど)	背景：高知市中心部では、朝夕の交通渋滞や交通事故が多発し、さらに排気ガスによる環境の悪化等、さまざまな社会問題が起こっている。
目的・ねらい (目的・ねらい 対象交通など)	<p>●目的・ねらい：高知市中心部へ流入するマイカー通勤者等を公共交通機関である乗り合いバスに誘導することにより、都市内交通の円滑化や地球環境への負荷の低減等、人と環境にやさしいまちづくりを進めます。また、高齢化が進む高知県で、県民の皆様方の貴重な足である公共交通機関の活性化にも寄与します。</p> <p>●対象交通：路面電車、民間路線バス、民間高速バス。</p>
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	<p>○平成10年11月に路面電車の活性化施策として市内外3箇所でのパークアンドライドの社会実験を実施。</p> <p>○平成11年10月から平成12年3月まで二回目のパークアンドライドの社会実験を実施。</p> <p>○平成12年4月から市内2箇所（高須、棧橋）と市内2箇所（伊野町伊野、南国市後免）でパークアンドライドの本格実施。</p> <p>○平成12年8月にパークアンドライドの追加（高知市一宮）</p>
主体・広報・費用 (実施主体 検討組織 広報スケジュール 費用負担など)	<p>●実施主体：国土交通省、高知県、高知市、交通事業者（土佐電気鉄道、高知県交通）</p> <p>●検討組織：なし</p> <p>●広報：高知県市の公報誌、高知新聞</p> <p>●費用負担：国、県、市で費用負担</p>
実施概要 (対象地域 実施日時 施策内容など)	<p>●対象地域1：平成12年4月パークアンドライド実施（高知市高須・棧橋、南国市後免、伊野町伊野）</p> <p>●対象地域2：平成12年8月パークアンドバスライド実施（高知市一宮）</p> <p>●施策内容：高知市高須（101台）、高知市一宮（82台）、高知市棧橋（13台）、南国市後免（7台）、伊野町伊野市（15台）</p>
効果測定内容 (測定内容 効果把握など)	<p>●効果測定内容：都市交通円滑化推進事業の事業効果の把握測定を目的とした調査は行っていない。</p> <p>●効果把握結果：なし。</p>
取組上の課題 (合意形成 費用負担など)	課題：現在、全箇所でのパークアンドライドが好評であり、今後についても、パークアンドライドの駐車場用地を確保するため努めていきたい。しかし、市郊外部で新しい駐車場用地がないため、現在は現状維持である。
その他の特記事項 (今後の方向性 地域指定など)	特になし。

## 5 マイカー自粛

自動車交通を減少させ、交通渋滞の緩和及び環境改善を図るため、マイカー利用を控え、公共交通や自転車・徒歩に転換する。

自動車交通の削減による交通渋滞の緩和、環境負荷の軽減が目的となっている。

### ●事例都市

- ①福島市 交通渋滞の緩和、環境負荷の軽減、省エネルギー、個人の新たなライフスタイルの展開、中心市街地活性化
- ②熊本県 自動車交通に起因する大気汚染と騒音を防止し、住民の健康の保護と生活環境の保全を図るとともに、地球温暖化の防止を図る。

### (1) 検討組織

行政のほか、商工会議所や関連協会、組合なども含めた広範囲な組織を構築し、大規模に実施している。

- ・福島市：国、市、商工会議所、飲食業組合、※研究会を組織
- ・熊本県：国、県、市町村（16市長村）、商工会議所、バス協会、トラック協会、自動車販売協会、消費者団体連絡協議会、※推進会議を組織

### (2) 広報手段

ノーマイカーデーを設定し、お徳ガイドの発行やテレビ、新聞などにより広範囲に広報している。

- ・福島市：ノーマイカーデー協賛事業所用にお徳ガイドを発行
- ・熊本県：ノーマイカーデーをテレビ（県広報番組）、新聞で広報

### (3) 費用負担

自治体は広報や会議費用のみを負担し、マイカー利用自粛に伴う優待サービスやバス利用半額券などは民間事業者が負担している。

- ・福島市 TDM研究会：広報紙、協賛事業者：ノーマイカーデー優待サービスの提供
- ・熊本県 県：広報や会議開催にかかる費用を負担、バス事業者：ノーマイカーデーバス半額券の半分を負担

### (4) 取組み上の課題

- ① 利用者層の拡大が主要な課題となっており、企業や官公庁の参加が求められている。
- ② また、地方部においてはマイカーに頼らざるえない地域もあるため、導入する際

にはそれら地域における足の確保が課題である。

- ・福島市：参加事業所（企業、官公庁等）の拡大、ノーマイカーデーを通じたTDM施策・環境・エネルギー施策の必要性の認識強化、参加側と協賛側の直接的な結びつき
- ・熊本県：移動がマイカーに頼らざるえない地域における導入推進、広報・PR費用

#### **(5) 環境基本計画等による位置づけ等**

- ① マイカー利用の自粛は、約2割程度の自治体で環境基本計画に明示されており、環境面で有効な施策として位置づけられている。
- ② また、約6割の自治体で大気環境改善効果が期待されると考えており、現在の導入率も5割と高くなっている。

#### **(6) 導入の際の留意事項**

- ① マイカー利用の自粛の環境面の期待効果としては、自動車利用そのものを減少させるため、参加者が他手段に転換すれば自動車交通の大きな減少が見込まれる。
- ② 施策導入にあたっては、個人の意識向上だけでなく、官公庁や企業の協力が必要であり、参加団体の拡大が大きな課題である。
- ③ また、地方部においてはマイカーが主要な交通手段となっている地域もあり、それら地域を対象とする際には代替交通手段の確保が必要となる。
- ④ 利用促進にあたっては、バス利用半額券等の提供により、代替交通手段の利便性向上を図っている事例が多い。さらに、積極的な広報活動や地元住民が意識啓発が重要である。
- ⑤ マイカー利用の自粛は、基盤整備に係る費用や法規制的な制約がないことから、導入することは容易であるが、企業や利用者の協力に頼らざるを得ない施策であり、積極的な広報活動と代替交通手段の利便性の確保が成功の鍵である。

## マイカー自粛

### 18. 福島市：ノーマイカーデー登録制度

施策名	ノーマイカーデー登録制度
取り組みの背景 (地域の交通環境問題 行政・市民ニーズ 交通基盤シズなど)	背景1：①モータリゼーションの進行による自動車の増加 ②朝夕の中心市街地への自動車の集中 ③中心市街地への流入部で河川、山、鉄道などで分断 ⇒特に朝夕のピーク時の交通渋滞の発生 背景2：平成9年2月14日に、行政機関（国・県・市）と交通事業者（バス・鉄道）、道路を利用する市民の代表者で福島都市圏における交通の現状の把握や、地域における交通需要マネジメント施策を調査・研究するため「福島都市圏交通需要マネジメント研究会（略：TDM研究会）」を発足。 背景3：交通需要マネジメント社会実験・アンケートなど実施
目的・ねらい (目的・ねらい 対象交通など)	●目的・ねらい：①交通需要マネジメント施策として交通渋滞の緩和・環境負荷の低減・省エネルギー・個人の新たなライフスタイルの展開 ②中心市街地活性化 ●対象交通：クルマ通勤の抑制
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	平成11年7月から、毎月1日を公共交通、徒歩、自転車の利用による通勤を呼びかける「ノーマイカーデー」に設定し参加をお願いしてきたが、2年間実施し、参加状況がピーク時の2/3まで落ち込み、新たなノーマイカーデーの展開として、参加者に対するインセンティブを取り入れてはどうかという考えで、福島商工会議所を通じて市内飲食店へ提案。福島社交飲食組合の積極的な協力を経て、当初54飲食店でノーマイカーデー優待サービスが提供される、ノーマイカーデー登録制度を実施。
主体・広報・費用 (実施主体 検討組織 広報スケジュール 費用負担など)	●実施主体：福島都市圏交通需要マネジメント研究会 事務局：福島市交通政策課（機構改革により以前は企画調整課） 福島河川国道事務所調査第二課（以前は福島工事事務所） URL <a href="http://www.inf.fukushima.fukushima.jp/ftdm/">http://www.inf.fukushima.fukushima.jp/ftdm/</a> ●検討組織：福島都市圏交通需要マネジメント研究会、福島商工会議所、福島社交飲食業組合 ●広報：3ヶ月に一度、ノーマイカーデー協賛事業所お得ガイド発行。 ●費用負担：広報…TDM研究会 ノーマイカーデー優待サービスの提供…協賛事業所負担
実施概要 (対象地域 実施日時 施策内容など)	●対象地域：福島市内 ●実施日時：平成13年10月1日から毎月1日（1日が土日祝日の場合は翌月曜日。1月は除く）の通勤時 ●施策内容：毎月1回、車を使わない通勤日を設定し、参加をお願いしている。その際、参加者に対するインセンティブを役割分担したなかで行っている。 【参加事業所】マイカー通勤者のなかで実施日にマイカー以外で通勤が出来る方に、公共交通や自転車・徒歩・車の相乗りによる通勤に切替を呼びかけ、参加する。（呼びかけ先約250事業所） 【協賛事業所】実施日に優待サービスの提供を行う。（現在57飲食店協賛。100円バスの実施） 【TDM研究会】参加事業所と協賛事業所との結びつき・PR面を担当。3ヶ月に1度ノーマイカーデー実施のお知らせやTDM施策の情報をチラシとして発送。ホームページによる情報提供実施。

<p>効果測定内容 (測定内容 効果把握など)</p>	<p>●効果測定内容：①参加事業所からの参加者数の報告 ②協賛事業所に対するアンケート実施</p> <p>●効果把握結果：参加状況…減少傾向 アンケート…ノーマイカーデーを通じたメリットを感じている事業所は2割強</p>
<p>取組上の課題 (合意形成 費用負担など)</p>	<p>課題1：ノーマイカーデーへの参加面 ・参加事業所（企業・官公庁等）の拡大が必要。 ・ノーマイカーデーを通じたTDM施策・環境・エネルギー施策の必要性の認識を高める取り組み必要。</p> <p>課題2：ノーマイカーデーへの協賛面 ・今後、ノーマイカーデーに参加しやすい環境を高めていく上で、飲食店以外の業種等の拡大も必要。</p> <p>課題3：参加側と協賛側の結びつき面 ・参加側と協賛側が直接結びつくような動きが望ましいと考え、支援していきたい。</p> <p>課題4：市民の意識の高揚面 ・ノーマイカーデーについて意識を高揚していく上で、よりPRが必要。</p>
<p>その他の特記事項 (今後の方向性 地域指定など)</p>	<p>・公共交通機関の利便性が低い事業所については、実施参加しにくい状況であるため、公共交通機関の利便性の良い企業等へ参加を促していきたい。</p> <p>・町会等地域でのノーマイカーデーの取り組みを呼びかけているが、今後、行政側として支援のあり方を検討しながら参加を募っていく必要がある。</p>

## マイカー自粛

### 19. 熊本県：熊本都市圏自動車交通クリーン対策推進事業

施策名	熊本都市圏自動車交通クリーン対策推進事業
取り組みの背景 (地域の交通環境問題 行政・市民ニーズ 交通基盤シズなど)	背景1：熊本市を中心として自動車交通量が増加し、慢性化している。 背景2：熊本都市圏の道路沿道は一般環境に比べNox等の大気汚染物質の濃度が高い。 背景3：交通渋滞及びそれに伴う大気汚染の悪化については、県民・市民の問題意識、関心が高い。
目的・ねらい (目的・ねらい 対象交通など)	●目的・ねらい： 熊本都市圏における自動車交通に起因する大気汚染と騒音を防止し、住民の健康の保全を図るとともに、地球温暖化の防止等に寄与することを目的とする。
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	●平成10年1月 熊本都市圏自動車交通クリーン推進計画を策定（熊本県・熊本市） ●平成10年4月 計画の実行母体となる「熊本都市圏自動車交通クリーン対策推進会議」を設置。（事務局：熊本県、熊本市） 事業者、消費者、行政が一体となった取り組みの検討を開始。
主体・広報・費用 (実施主体 検討組織 広報スケジュール 費用負担など)	●実施主体：熊本都市圏自動車交通クリーン対策推進会議（事務局：熊本県、熊本市） ●会議構成員：熊本県商工会議所、熊本県自動車販売店協会、熊本県バス協会、熊本県トラック協会、熊本県消費者団体連絡協議会、九州運輸局、熊本都市圏16市町村、熊本県 等 ●広報：会議開催時は、県政記者クラブへ情報提供。その他、県広報番組、新聞記事等で、ノーマイカーデーやアイドリングストップを呼びかけている。 ●費用負担：ノーマイカーデー半額部分は、各バス事業者が負担。広報や会議開催に係る費用は熊本県が負担。
実施概要 (対象地域 実施日時 施策内容など)	●対象地域：熊本市及び周辺の15市町村 ●施策内容： ・推進会議を毎年1回～3回（不定期）開催。取組内容と取り組み推進等の方策について検討している。 ・ノーマイカーデー半額割引券の発行（6月と12月の水曜日、バスと路面電車の運賃が半額となる） ・アイドリングストップステッカー配布 ・優良活動に対し表彰を実施（くまもと交通クリーン大賞） ・推進計画に掲げる90事業の推進
効果測定内容 (測定内容 効果把握など)	●効果測定内容：ノーマイカーデー半額割引券の利用枚数。 ●効果把握結果：6月の毎週水曜で1000～1500枚程度。
取組上の課題 (合意形成 費用負担など)	課題1：高い目標に対しては取組がなかなか進まないのが現状。 課題2：熊本県の場合、東京都市圏のような公共交通機関の発達がなく、日頃の移動はマイカーに頼らざるをえない現状がある。 課題3：熊本県としても、厳しい財政状況の中、推進会議事務局としていかに広報・PRを行うかが課題となっている。
その他の特記事項 (今後の方向性 地域指定など)	実行しにくいことを目標にして計画が進まないことよりも、できることから少しずつでも始めることをスローガンとしている。

## 6 トランジットモール化

一般の自動車交通を排除し、バス・路面電車等の公共交通機関のみを配するモール（歩行者用に作られた道路）。歩行者の快適性、安全性と交通手段の両方を確保することが可能。

主に中心市街地における賑わいの創出を目的としている施策である。付随的には、自動車交通の排除による交通渋滞の解消や公共交通の活性化、それによる環境の改善をねらいとしている。

### ●事例都市

- ①福井市 トランジットモール空間の創出による滞留空間としての可能性や新たな道路空間の可能性の検証、公共交通機関アクセス体系の整備、市民参加による賑わいのまちづくりの推進
- ②浜松市 中心市街地の活性化、都市交通の整流化、公共交通への利用促進転換
- ③奈良市 路上駐車排除による歩行環境の改善、商店街の活性化
- ④那覇市 慢性的な交通渋滞やそれに起因する環境改善、開放された道路空間の活用による商店街の活性化、高齢者・障害者にやさしいまちづくり

### (1) 検討組織

トランジットモールの実施は、交通事業者や地元商店街との合意形成が不可欠な施策であり、どの事例においても、行政のほか、交通事業者（鉄道、バス、タクシー）、商店街等を含め大規模な組織となっている。

- ・福井市：国、県、市、鉄道事業者、バス協会、タクシー協会、商店街、NPO、市民、学識経験者、※協議会を組織
- ・浜松市：県、市、警察、鉄道事業者、バス事業者、タクシー協会、商店街、商工会議所、自治会、婦人団体、青年会議所、※協議会を組織
- ・奈良市：国、県、市、警察、バス事業者
- ・那覇市：国、県、市、警察、バス協会、タクシー協会、商店街、商工会議所、NPO、自治会、学識経験者、※委員会を組織

### (2) 広報手段

- ① 市広報誌のほか、それに加えて地元説明会を約30回開催するなど、地元との十分な話し合いを行っている。
- ② 浜松市の場合には、それに加えて地元説明会を約30回開催するなど、地元との十分な話し合いを行っている。

- ・福井市：市広報誌、テレビ、ラジオ、新聞、地方雑誌、チラシ、実験用の看板、フォーラムの開催
- ・浜松市：市広報紙、テレビ、ラジオ、ポスター、チラシ、看板、横断幕
- ・那覇市：市広報誌、ホームページ、テレビ、ラジオ、有線放送、新聞、チラシ、看板

### (3) 費用負担

トランジットモールは自治体と国との協調補助で行われている事例が多い。

- ・福井市：事業主体は市となり、一部国の補助により実施
- ・浜松市：事業主体は市となり、一部国の補助により実施
- ・奈良市：市1／2、国1／2
- ・那覇市：主に国負担で、市として一部負担

### (4) 取組み上の課題

- ① 地元警察や地元商店街、バス事業者等の関係主体との合意形成が大きな課題となっており、地元説明会で約30回の話し合いを行った浜松市においても合意形成が課題として挙げられている。
- ② また、一般の道路を公共交通のみ走行可能とするための法制度の見直しやトランジットモールを走行する鉄道やバスの採算性の問題、トランジットモールを走行する公共交通による歩行者・自転車の安全性の確保など様々な課題が明らかになっている。
  - ・福井市：道路交通法等の法制度、鉄道車両の低床化、地元商店街を中心とした合意形成
  - ・浜松市：市民（特に地元関係者）の合意形成、交通をさばききれなかった箇所の改良、トランジットモール化で発生する大きな歩道空間の活用方法、警察組織との合意形成、対照道路の管理体制及び方法
  - ・奈良市：購買行動に結び付けていくためのバスの走行形態や走行方向、路上駐車などによるバスの走行妨害、バス走行による歩行者、自転車の安全性の確保、需要の確保や採算性
  - ・那覇市：社会実験上の地元住民の合意は得られたが、本格実施に向けては改めて地元住民、商店街、バス事業者等の合意が必要、費用負担のかからない仕組み、トランジットバスの運営及び路線バスの振替等のバス事業者との合意形成

### (5) 環境基本計画等による位置づけ等

- ① トランジットモールの導入は、1割弱の自治体で環境基本計画に位置づけられている。
- ② また、約3割の自治体で大気環境改善効果が期待されると考えているが、現在の

導入率は0%と社会実験のみの実施となっている。

#### **(6) 導入の際の留意事項**

- ① トランジットモールの環境面の期待効果としては、対象地域内の自動車流入規制がおこなわれているため、自動車交通の減少による環境改善があげられる。
- ② ただし、浜松市の指摘のように対象地域の自動車流入規制により、対象地域周辺の交通が錯綜し、新たな交通渋滞が発生する可能性があり、周辺交通への影響について把握しておく必要がある。
- ③ 施策導入にあたっては、対象地域内の自動車流入規制による警察や地元商店街の合意形成や、対象地域内を走行する公共交通による自転車・歩行者との安全性の確保、周辺道路への影響配慮といった諸問題を解決しなければならない。
- ④ トランジットモールは施策導入に際して解決しなければならない項目が多いものの、現在の中心市街地における都市・交通課題（中心市街地の活性化や環境問題への配慮）に対応した施策であり、平成16年度に国土交通省が積極的な支援を行っていることから、今後の導入拡大が期待される。

## トランジットモール化

### 20. 福井市：中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験

施策名	中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験
<p>取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど)</p>	<p>背景1：福井市の中心市街地は、JR福井駅を中心に栄えてきたが、自動車社会の到来に伴い自動車交通量の増大が進み、中心市街地への流入部における渋滞や駐車場不足によるアクセス性の低下が進んでいる。</p> <p>背景2：市道中央1-330号線（通称：駅前電車通り）には、福井鉄道の郊外型電車が乗入れているが、大型の鉄道車両で運用されているため、ステップが高く乗降しにくいことや騒音・振動も大きく、市内電車としての特性が生かされていない。</p>
<p>目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)</p>	<p>●目的・ねらい： ①歩行者ネットワークの検証（トランジットモール空間の創出によって、滞留空間としての可能性や新たな道路空間の可能性について検証する。） ②公共交通機関アクセス体系の整備（福井鉄道沿線に駐車場を確保し、パーク＆ライドを実施する。路面軌道を利用し、小型車両によるシャトル運行を行うことで、新たな短距離交通手段としての可能性を検証する。） ③市民参加による賑わいのまちづくりの推進</p> <p>●対象交通：中央1丁目地区に流出する自家用車の出入制限と自動車利用者の公共交通機関への転換。</p>
<p>取り組みの経緯 (経緯・熟度など)</p>	<p>平成11年度に中心市街地活性化基本計画を策定し、平成12年度から「賑わいの道づくり事業」を実施する。（国の補助を受けながら、中央1丁目地区における市道のコミュニティ道路化、バリアフリー化、電線類の地中化、舗装のグレードアップに着手する（～平成16年度））。</p> <p>平成12年11月に、学識経験者、地元商店街代表、民間団体代表、一般市民代表、交通事業者、国・県・市の関係機関等27名で構成する、ふくいトランジットモール社会実験協議会を設置し、実施計画を策定した。</p> <p>平成13年に中心市街地活性化に向けたトランジットモール等社会実験を行い、協議会で実験結果の検証による方針案の策定を行った。</p>
<p>主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など)</p>	<p>●実施主体：ふくいトランジットモール社会実験協議会</p> <p>●検討組織：学識経験者、民間団体（NPO、地元商店街）の代表、一般公募代表、交通事業者（福井鉄道、県バス協会、県タクシー協会）、国土交通省、福井県、福井市</p> <p>●広報：平成13年9月から実験期間にかけてテレビ・ラジオ、新聞、市政広報、地方雑誌においてPRを行い、公共交通機関、公共施設において随時でチラシ等を配布した。実験期間中には駐車場に誘導のため、実験PR用の看板を設置し、記念フォーラムを開催した。</p> <p>●費用負担：事業主体は福井市で、一部国の委託（平成13年度国土交通省社会実験地域の指定）を受け、実験を実施した。</p>
<p>実施概要 (対象地域実施日時 施策内容など)</p>	<p>●対象地域：福井市中央1丁目地区及び福井鉄道沿線</p> <p>●実施日時：平成13年10月12日（金）～11月4日（日）</p> <p>●施策内容： ・路面電車を利用して市道中央1-330号線（通称：電車通り）を次の2つのパターンにより実施する。（①トランジットモール：歩行者専用道路に、路面電車、バス等の公共交通機関のみの通行を認めた道路空間。②セミモール：一般の自動車通過も認めた上で、歩道幅員を拡幅し、バリアフリーを行った道路空間。） ・福井鉄道4駅を対象に、パーク＆ライドを実施する。 ・路面電車専用車両を30分間隔で運行する（運賃：1乗車100円）</p>

<p>効果測定内容 (測定内容効果把握 など)</p>	<p>●効果測定内容：歩行者交通量、来街者アンケート調査（滞在時間、トランジットモールの評価、駅前電車通りの整備意向、道路空間に関する感想）、商店街アンケート調査（駅前電車通りの整備意向、売上の増減）、パーク＆ライド利用者アンケート調査（実験による感想、実現時の利用意向）</p> <p>●効果把握結果： 来街者の増加（実験期間中約10%増加）、 来街者のトランジットモールへの評価（非常に良い…27%、良い…50%）、 商店街による駅前電車通りの整備意向（全ての交通手段が通行できる空間…39.0%、トランジットモール…7.6%、セミモール…6.7%）</p>
<p>取組上の課題 (合意形成費用負担 など)</p>	<p>課題1：道路交通法等法制度 課題2：福井鉄道の車両の低床化 課題3：地元商店街を中心とした合意形成</p>
<p>その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)</p>	<p>歩行者が歩きやすい空間を実現したことで、来街者の増加や賑わいの創出などに効果がみられ、来街者の多くがトランジットモールに好印象を持っているのに対し、商店街では、全ての交通手段が通行できる道路整備を望んでいる。</p> <p>当面は、地元商店街等、関係機関との協議を進めながら自動車のアクセスを確保した歩行者の回遊空間として整備する。トランジットモールについては周辺の大規模工事が完成する平成19年を目途に実現化の検討を進める予定。</p>

## トランジットモール化

### 21. 浜松市：トランジットモール実証実験

施策名	トランジットモール実証実験
<p>取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シズなど)</p>	<p>背景 1：昭和50年代から都心部の活力が低下 背景 2：中心商業地が鍛冶町通り（幅員36m）で分断され回遊がスポイルされている 背景 3：鍛冶町通りの自動車の約90%が通過交通 背景 4：主要な公共交通であるバスの利用者が年々減少</p>
<p>目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)</p>	<p>●目的・ねらい：都心部（約37ha）を歩行者優先の地域に位置づけ、市民が回遊を楽しめる空間とする。 ↓ 中心市街地の活性化 都心交通の整流化 公共交通への利用転換（環境への影響も） ●対象交通：自動車…ゾーン区域の通過を規制（整備した外周道路で対応） タクシー…ゾーン区域の通過を規制（整備した外周道路で対応） 物流車…特定時間内に荷捌きバースで対応 バス…トランジットモール区間は速度を10km/h規制 歩行者…区域内は歩行者優先のため横断等も自由化</p>
<p>取り組みの経緯 (経緯・熟度など)</p>	<p>S56～…計画検討（中心市街地交通管理計画） S60 …計画策定 S61 …一部道路でモール規制の実験（3回）→本格実施 S61～…中心市街地交通権利計画推進懇談会にて段階的な実施を決定 外周道路（4～6車線）の整備 区域内道路のコミュニティ道路化・モール化 景観形成事業の実施 H09～…「中心市街地交通管理計画推進協議会」にて実験の検討 H10 …「トランジットモール試行」</p>
<p>主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など)</p>	<p>●実施主体：浜松市 ●検討組織：中心市街地交通管理計画推進協議会（実験）懇談会（実施） 県、市、警察、交通事業者、商店街、学識経験者、商工会議所、自治会連合会、婦人団体協議会、青年会議所、鉄道事業者、タクシー協会 ●広報：H11.1 から地元説明会（約30回）広報誌（2回）ポスター（3000枚） 地元新聞紙掲載・店舗でのチラシ配布・ニュース特番（SATV） ●費用負担：約6,000万円 (一部事業で国土交通省都市局及び自動車交通局の補助有り)</p>
<p>実施概要 (対象地域実施日時 施策内容など)</p>	<p>●対象地域：浜松市都心部（鍛冶町通り周辺） ●実施日時：H11.3.15～H11.3.28（2週間） ●施策内容：鍛冶町通りのトランジットモール化 周辺道路の交通規制の変更（通過交通を制限） 郊外部におけるP&amp;R及びP&amp;BRも同時に実施</p>
<p>効果測定内容 (測定内容効果把握 など)</p>	<p>●効果測定内容：交通量・渋滞長の測定 大気の測定 歩行者量の測定 地元事業者・事業の意識調査 市民の意識調査 ●効果把握結果：交通の整流については一部箇所をのぞいて実現の目処 大気測定結果は良好 歩行者は実験期間内は減少 地元からは大反対を受けたが、来街者からは好評価を受けた</p>

<p>取組上の課題 （合意形成費用負担 など）</p>	<p>課題 1：市民（特に地元関係者）の合意形成 課題 2：交通をさばききれなかった箇所の改良 課題 3：トランジットモール化で発生した大きな歩道空間の活用方法 課題 4：警察組織との合意形成 課題 5：対象道路の管理体制及び方法</p>
<p>その他の特記事項 （今後の方向性地域 指定など）</p>	<p>現在は市民主導型の計画修正を行っている H12～…「鍛冶町通りを考えるオープンサロン」5回開催（実験の反省・評価） H13～…「鍛冶町ワークショップ」12回開催（市民による実施案の検討） H15.3…市民案（4案）の発表</p>

## トランジットモール化

### 22. 奈良市：奈良市三条通り社会実験調査

施策名	奈良市三条通り社会実験調査
取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シースなど)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・背景1：車道部をクランク状にした道路形状が、路上駐車を増加させ、正常な交通流を妨げ、歩行環境等も悪化した。</li> <li>・背景2：まちづくり協議会を中心に、中心市街地の活性化が強く求められている。</li> <li>・背景3：街路事業並びに地区計画の実施により、トランジットモール導入の可能性を検討。</li> </ul>
目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●目的・ねらい：奈良市の中心部に位置する三条通りでは、路上駐車が安全な歩行環境を阻害するなどの問題が生じており、交通環境の改善を通じて商店街への来客の増加を図り、商店街の活性化を図る。</li> <li>●対象交通：商店街に流入する自家用車利用の抑制と公共交通への転換。高齢者の交通手段の確保。</li> </ul>
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	<p>道路形状から来る正常な交通の妨げや、歩行者等の歩行環境の悪化を改善する為、平成8年に道路整備に向けての街路調査を決定。</p> <p>同時期に、オムニバスタウン構想が立ち上がった為、街路調査と合わせ、社会実験の実施準備として平成9年度交通実態調査を行う。</p> <p>様々な交通実験の一環として、トランジットモール導入の可能性も含めて平成10年度に交通実験を実施。</p> <p>その成果を踏まえ、平成11年度にトランジットモールの社会実験調査を実施し、効果の把握と課題の検証を行う。</p>
主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●実施主体：奈良市</li> <li>●検討組織：奈良市都市計画部街路課、建設省（近畿地方建設局）、奈良県警察、奈良交通</li> <li>●広報： <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成10年度 チラシの配布、市民だよりに掲載、看板や横断幕の設置、バス車体にPRを貼付</li> <li>・平成11年度 ポスター掲示、チラシの配布、市民だよりに掲載、記者発表、ならFMで放送、駅頭での呼び込み、バス車体にPR貼付、横断幕の設置、テレビ局取材と市政モニターと共に記者搭乗</li> </ul> </li> <li>●費用負担：市1/2と国1/2</li> </ul>
実施概要 (対象地域実施日時 施策内容など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●対象地域：三条通り、ならまち、高畑地区</li> <li>●実施日時：平成11年11月9日～11月13日13時～16時</li> <li>●施策内容：「なら・まちなかバス（無料）」運行 <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス便のない、ならまち～高畑地区を結ぶ</li> <li>・15分間隔の17便/日、延べ68回運行</li> <li>・みんなが利用しやすいバスの導入（ハイブリッドバス、ワンステップバス、ボンネット型クラシックバス）</li> <li>・バス停留所19箇所設置</li> </ul> </li> </ul>
効果測定内容 (測定内容効果把握 など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●効果測定内容：バス走行実態、乗降客数把握、乗客意向、来街者意向のアンケート調査</li> <li>●効果把握結果：バス運行に対し賛成7割、反対2割 <ul style="list-style-type: none"> <li>・買い物、飲食に便利 6割、観光客に便利 8割</li> <li>・三条通りのイメージアップ 5割</li> <li>・歩行者への影響 邪魔・危険 5割</li> <li>・バス有料の場合 有料利用9割（料金100円なら8割）</li> </ul> </li> </ul>

<p>取組上の課題 (合意形成費用負担 など)</p>	<p>課題1：来街者を単に通過させるだけでなく、購買行動に結びつけていくためのバスの走行形態や、バスの走行方向に関しさらに検討が必要 課題2：路上駐車のためにバスが停車を余儀なくされたり、現在の道路携帯でバスを通行させるには、歩行者・自転車の安全上の問題などが指摘されており、都市計画道路として、三条通りの拡幅整備が完了しないと運行等は難しい 課題3：需要の確保や採算の点で問題</p>
<p>その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、街路事業を施行中</li> <li>・奈良交通株が、ワンコインバスとして別路線で試行（料金100円）</li> </ul>

## トランジットモール化

### 23. 那覇市：那覇市国際通りトランジットマイル社会実験

施策名	那覇市国際通りトランジットマイル社会実験
<p>取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど)</p>	<p>・背景1：那覇市の中心市街地は、戦後、沖縄の商業の中心を担い、とりわけ国際通りは、県都那覇のメインストリートとして、沖縄県及び那覇市の商業の発展に貢献してきたが、近年、車社会の進展、住宅の郊外化、流通の変化による郊外大型店の進出などにより定住人口の減少、商業の停滞がおり、中心市街地の魅力が薄れ、かつてのような求心力を失いつつある。</p> <p>・背景2：慢性的な交通渋滞（約20,500台/日）が発生している。</p> <p>・背景3：商店街通り会において、将来的にフルモール、トランジットモールの導入を検討しており、平成15年開業予定の沖縄都市モノレールと周辺地区を結ぶ新たな移動手段の検討が必要とされている。</p>
<p>目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)</p>	<p>●目的・ねらい：このような状況を改善し、将来、慢性的な交通渋滞やそれに起因する環境改善の悪化の改善、開放された道路空間の活用による商店街の活性化や、高齢者・障害者にやさしいまちづくりを目指したトランジットモールの本格実施に向けて、各種課題の抽出と対応策の検討を目的として社会実験を実施したものである。</p> <p>●対象交通：国際通り（約1.6km）を通過する全ての自動車（路線バス、タクシー、貨物車等含む）の出入り制限。ただし、通り内は、トランジットバス（6台～8台）による通過のみとする。</p>
<p>取り組みの経緯 (経緯・熟度など)</p>	<p>平成13年6月 実験の熟度を高める地域（B地域）として選定される。</p> <p>平成14年1月 プレ社会実験を実施し、本格実験に向けて熟度を高める。</p> <p>平成14年6月 現地での実験を実施する地域（A地域）として選定。</p> <p>平成14年8～9月 土日4日間の社会実験を実施し、効果把握と課題の検証を行った。</p>
<p>主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など)</p>	<p>●実施主体：那覇市国際通りトランジットマイル社会実験実行委員会</p> <p>●検討組織：那覇市、内閣府沖縄総合事務局、沖縄県、沖縄県警察本部、学識経験者、那覇商工会議所、通り会連合会、NPO団体、学識経験者、バス協会、タクシー協会、自治会代表等</p> <p>●広報：事前告知として、新聞事前告示、チラシ配布、事前及び当日規制告知看板設置、ラジオ・テレビ等メディアによる告知、通り内有線放送案内、ホームページによる告知案内</p> <p>●費用負担：主に国負担で、市として一部負担</p>
<p>実施概要 (対象地域実施日時 施策内容など)</p>	<p>●対象地域：那覇市国際通り内</p> <p>●実施日時：平成14年8月31日（土）、9月1日（日）12：00～18：00 平成14年9月7日（土）、9月8日（日）12：00～18：00</p> <p>●施策内容：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トランジットバスの運行による国際通りとモノレール駅及び周辺地区とのアクセス性の向上、バスの位置情報サービスによる乗り換え利便性、タクシーベイ導入における移動利便性の向上及び乗用車から公共交通機関への利用転換の把握。</li> <li>・トランジットモール導入における大気、騒音等の環境改善効果の検証。</li> <li>・開放された道路空間を活用した多彩なイベント等の実施を通じた商業活性化の可能性及び駐車場情報提供システムの導入による利便性向上の検証</li> <li>・電動車椅子や電動スクーター等及び非健常者の通常移動手段のモニター調査による、タウンモビリティの有効性、歩道の改善点の検証。</li> </ul>

<p>効果測定内容 (測定内容効果把握 など)</p>	<p>●効果測定内容： 来外者の計測、周辺の交通量調査、自動車排出ガス・騒音測定、来外者消費者動向アンケート、駐車場利用調査</p> <p>●効果把握結果： ・4日間で11万7千人の来外者があり、実験の無い日に比べ倍増した。 ・週末の実験において、幹線道路については大きな影響は見られなかった。 ・排出ガス、騒音とも環境改善効果は良好であった。 ・トランジットモール導入が国際通りの活性化に役立つ意見が6割あった。 ・観光客を対象とした駐車場案内システムの導入が必要である。</p>
<p>取組上の課題 (合意形成費用負担 など)</p>	<p>課題1：社会実験は概ね通り会、地域住民の合意は得られたが、本格実施に向けては、改めて地域住民、通り会、バス事業者等の合意形成が必要。 課題2：実験の費用の大半を国の補助で補ったが、本格実施では、負担の掛からない取組が必要である。 課題3：トランジットバスの運営及び路線バスの振り替え等、今後バス事業者と合意形成がひつようである。</p>
<p>その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)</p>	<p>平成15年度には、モノレールが開業。また、平成17年度には関連する街路事業の整備も終えることから、今後は、推進協議会を立ち上げ諸課題を解決し本格実施に取り組む予定である。</p>

## 7 自転車利用の推進

自動車のように排ガスを排出せず、健康増進と心身のリフレッシュにも適した自転車利用を積極的に推進するもの。レンタサイクルや電動アシスト自転車を活用した利用促進策もとられている。

主に道路交通渋滞の緩和と環境改善を目的として、自動車から自転車への利用転換をねらいとしている。また、来街者の交通利便性や回遊性を高めたり、中心市街地の活性化に寄与するものとしても期待されている。

### ●事例都市

- ①横浜市 都心部における交通渋滞の緩和、駐車場待ち車両と路上駐車  
の減少、自転車利用による都市環境への負荷の軽減、来街者の交通利便性と回遊性を高め、都市の魅力を向上
- ②新津市 慢性的な交通渋滞の緩和と中心市街地の活性化
- ③徳島市 道路交通渋滞の緩和・解消、CO<sub>2</sub>の削減による健康的な地球環境の形成
- ④北九州市 自動車の排ガスの抑制、放置自転車解消

### (1) 検討組織

行政のほか、警察や関係団体も加えた検討組織で実施している事例が多い。

- ・横浜市：国、市、警察、学識経験者、※検討会を組織
- ・新津市：国、県、市、商店街、※推進委員会を組織
- ・徳島市：国、県、市、警察、自動車組合、消費者団体連合会、青年会議所、学識経験者、※考える会を組織
- ・北九州市：国、市、鉄道事業者

### (2) 広報手段

市広報誌やマスコミ（テレビ、ラジオ）、ポスター、チラシなど多種多様な広報媒体を使っ  
ての広報が多くなっている。

- ・横浜市：市広報誌、市ホームページ、テレビ、新聞、タウン誌、チラシ、ポスター
- ・新津市：市広報紙、テレビ、ラジオ、新聞、チラシ、企業への直接推奨
- ・北九州市：新聞、チラシ、ポスター、町内会への説明会

### (3) 費用負担

国が一部支援している事例が多い

- ・横浜市：国土交通省の補助事業。電動アシスト自転車については、(財)自転車産業振興協会より無料貸与

- ・新津市：国の全額負担
- ・徳島市：それぞれの所管で負担
- ・北九州市：国、市が事業費の一部を負担

#### (4) 取組み上の課題

- ① 自転車走行に適した移動空間の確保が重要な課題となっており、道路空間の有効活用などによる基盤整備が求められている。
- ② また、自転車を保管する駐輪場の整備や、電動アシスト自転車を活用したレンタサイクルなどを実施している場合の管理システムの構築を課題として挙げている事例も見られる。
  - ・横浜市：歩行者交通量の多いところや歩道の狭いところで自転車走行と都心部内の駐輪場不足、自転車走行禁止エリアでの自転車走行などのマナーの問題、都市部の交通体系のあり方とその中での自転車の位置づけの未整理
  - ・新津市：実施前の利用見込みと実際の利用者数のギャップ、電動アシスト自転車の管理人の人件費、市単独の取組みとしては限界があり、他の市町村も含めた広域的な取組みが望まれる。
  - ・徳島市：自歩道分断路線の早期整備、自転車道の構造の見直し、道路空間の有効利用、自転車駐車場の整備
  - ・北九州市：レンタサイクルシステムの採算性、維持管理、緊急性の対応

#### (5) 環境基本計画等による位置づけ等

- ① 自転車利用の推進は、約4割の自治体で環境基本計画に明示されており、環境面で有効な施策として位置づけられている。
- ② また、約5割の自治体で大気環境改善効果が期待されると考えており、現在の導入率も約4割と高くなっている。

#### (6) 導入の際の留意事項

- ① 自転車利用推進により、自動車から自転車へ転換されることによる自動車交通の減少が期待される。
- ② 施策導入にあたっては、自転車走行環境の整備（移動空間の確保や駐車場の整備）が重要となる。
- ③ 利用促進にあたっては、自転車走行環境の整備が必要であるが、住民の意識向上や行政機関や企業の協力によるところも大きく、行政機関や企業への積極的な働きかけや地元住民の意識啓発が重要である。
- ④ 自転車の利用促進は、自転車道ネットワークの整備や駐輪場の整備による、安全に自転車利用が可能な環境を構築することが必要である。比較的自転車走行空間が整っている地域においては、利用促進に向けた行政機関や企業への積極的な働きかけや地元住民の意識啓発が有効な手段となる。

## 自転車利用の推進

### 24. 横浜市：パーク＆サイクル

施策名	パーク＆サイクル社会実験
取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど)	背景1：みなとみらい21地区などの都心部を中心とした慢性的な渋滞が、時間的、経済的な損失、都市の魅力低減などの要因となっている。 背景2：都心部における土地利用は進んでおり、街路整備などによる混雑解消は非常に時間を要する。 背景3：環境にやさしく、身近な自転車が注目を集めている。
目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)	●目的・ねらい： ①都心部における交通混雑の緩和、駐車場待ち車両と路上駐車への減少 ②自転車利用による都市環境への負荷の低減 ③来街者の交通利便性と回遊性を高め、都市の魅力を向上 ●対象交通：都心部に乗り入れ、また、移動する自家用車の自転車への転換
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	●平成12年度 平成12年10月14日(土)～10月29日(日)まで、馬車道地下駐車場で短期間の社会実験を実施。 ●平成13年度 平成13年8月4日(土)～10月28日(日)まで、馬車道地下駐車場と山下町地下駐車場で、3ヶ月間の社会実験を実施。
主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など)	●実施主体：横浜市道路局 ●検討組織：パーク＆サイクル調査検討会 (学識経験者、国土交通省、県警、横浜市関係各局区) ●広報： ①市の広報誌：広報よこはま ②チラシ：みなとみらい21地区などの施設内、首都高料金所、対象駐車場内、各区役所で配布 ③ポスター：みなとみらい21地区や市役所などに設置 ④HP：本市HP ⑤新聞：記者発表 ⑥タウン誌、地域新聞、CATVテレビ：投込 ●費用負担：補助事業(国土交通省街路交通調査費)、電動アシスト自転車(財団法人自転車産業振興協会より無料貸与)
実施概要 (対象地域実施日時 施策内容など)	●対象地域：みなとみらい21地区や関内・関外地区を中心とした都心部 ●実施日時：平成13年8月4日～10月28日の土・日・祝休日 10：00～20：00(最終貸出し 18：00) ●施策内容： (貸出方法)当日、馬車道地下駐車場または山下町地下駐車場に車を駐車された方を対象として、駐車券と引き換えに、無料で自転車を貸出し。 (貸出回数)各駐車場に自転車30台 そのうち5台は電動アシスト自転車 (利用資格)身長125cm以上の方 (その他)自転車返却時にアンケートを実施し、回答者に(車一台につき)1時間分の駐車券を進呈。

<p>効果測定内容 （測定内容効果把握 など）</p>	<p>●効果測定内容： ・アンケート（利用者、来街者、実験実施駐車場利用者） ・GPSや加速度計によるIT機器を用いた自転車走行環境調査 ・MM21地区自動車交通実態調査</p> <p>●効果把握結果： <u>回遊性について</u> ・車と徒歩で移動するより行動範囲が広がったかについて、非常にそう思う・どちらかと思うと思うと答えた方は約94% ・一般マイカー来街者の訪問施設数が約1箇所に対し、P&amp;C利用者は約3箇所と平均訪問施設数が多くなった。</p> <p><u>駐車場待ちについて</u> ・駐車場待ちを気にしなくて良かったについて、非常にそう思う・どちらかといえば思うと答えた方は約90%</p> <p><u>全体の感想</u> ・大変満足・やや満足を含わせて、約91%</p>
<p>取組上の課題 （合意形成費用負担 など）</p>	<p>課題1：歩行者交通量の多いところや歩道の狭いことでの自転車走行と都心部内の駐輪場不足 課題2：自転車走行禁止エリアでの自転車走行などのマナーの問題 課題3：事業性を考慮した場合の料金設定やそれに伴う利用者動向の変動 課題4：都心部の交通体系のあり方とその中での自転車の位置付けの未整理</p>
<p>その他の特記事項 （今後の方向性地域 指定など）</p>	<p>今後の本格実施に向けては、課題解決が不可欠である。</p>

## 自転車利用の推進

### 25. 新津市：エコ自転車通勤システム社会実験

施策名	エコ自転車通勤システムR&BN2社会実験 (Rail&bicycle niitsu-niigata)
取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど)	背景 1：慢性的な交通渋滞 背景 2：中心商業地の衰退
目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)	●目的・ねらい：慢性的な交通渋滞の緩和と中心市街地の活性化 ●対象交通：新津市から新潟市への自動車通勤者を対象に実施した。事前のアンケートより新潟駅からの二次交通が不便であることが判っており、それをレンタサイクルにより解消し利用の促進を図った。
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	平成12年度に当時の建設省から自転車利用環境総合整備事業のモデル都市として指定を受け、自転車道の整備やレンタサイクル等の取り組みを積極的に進めている。その1つの取り組みとしてエコ自転車通勤システムを社会実験で平均12年10月から12月の3ヶ月間実施した。 実験に際して新潟都市圏TDM施策推進会議を反映させました。 詳細→ <a href="http://www.city.niitsu.niigata.jp/cityinfo/toshi/r-bn2/index.htm">http://www.city.niitsu.niigata.jp/cityinfo/toshi/r-bn2/index.htm</a>
主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など)	●実施主体：新津市 ●検討組織：新津市・新潟都市圏TDM施策推進委員会 ●広報：新聞掲載・新聞折込・ラジオ広告・広報掲載・テレビ告知・街頭チラシ配布・新潟市の企業へ直接勧奨 ●費用負担：社会実験のため国からの委託により新津市が実施した。(国の全額負担)
実施概要 (対象地域実施日時 施策内容など)	●対象地域：新津市・新潟市 ●実施日時：平成12年10月～12月 ●施策内容：○レンタサイクルシステムの導入 <レンタサイクルポート> 新潟駅北口：石宮駐車場（新潟市営の公園地下駐車場の活用）に電動アシスト車74台。 新潟駅南口：東側連絡通路下の仮設レンタサイクルポートに電動アシスト車26台設置。 <レンタル方法>モニターカード（身分証）を管理人に提示して、自転車の鍵を受け取り、自転車をレンタル。年の半分程度は雨または雪であり、雨天対策の必要性が高いことから雨具等を貸し出し。 ・レンタル時間：毎日午前7時から午前10時まで、午後5時から午後11時まで。 ・モニターは、新津商店街協同組合連合会発行の商品券3,000円分を購入して降雨時等の対応として、モニターが使用する新津市内の駅に1人に一台、専用鍵付きロッカーを置き、簡易雨具のレンタサイクル等を利用。 商品券は新津市内の76店舗で利用可。 → <a href="http://www.city.niitsu.niigata.jp/cityinfo/toshi/r-bn2/index.htm">http://www.city.niitsu.niigata.jp/cityinfo/toshi/r-bn2/index.htm</a>

<p>効果測定内容 (測定内容効果把握 など)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●効果測定内容： <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量調査、アンケート調査</li> </ul> </li> <li>●効果把握結果：利用実績は、実験前の見込みより大幅に下回る。 (実験後のアンケート) <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用しなかった理由：全体の5割が「雨・雪・気温等気候に係るもの」</li> <li>・料金（継続的な利用可能額）について <ul style="list-style-type: none"> <li>月当たり購入限度額：3割が「3,000円以下」、約半数が「2,000円以下」</li> <li>時間貸し1回当たり利用料金限度額：全体の7割が「200円」</li> <li>※大半が市内均一バス料金（往復360円）未満の料金設定を望んでいる</li> </ul> </li> <li>・通勤所要時間の正確さ：6割以上が「効果あり」</li> <li>・健康に対する認識：7割以上が「効果あり」</li> <li>・通勤費用の変化：「変わらない」が最も多い（通勤条件によるばらつき）</li> <li>・環境保護に対する認識 <ul style="list-style-type: none"> <li>地球環境保護への貢献：9割以上が「多少でも貢献できた」</li> <li>渋滞緩和への貢献：6割以上が「多少でも貢献できた」</li> </ul> </li> <li>・買い物回数の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>回数の変化：ほとんどの人が「変わらない」</li> <li>商品券利用時の買い物総額：商品券発行額の1.6倍</li> </ul> </li> <li>・本格実施時への意向：「利用したい」「一部改善すれば利用したい」あわせて約4割</li> </ul> </li> </ul> <p>→<a href="http://www.city.niitsu.niigata.jp/cityinfo/toshi/r-bn2/index.htm">http://www.city.niitsu.niigata.jp/cityinfo/toshi/r-bn2/index.htm</a></p>
<p>取組上の課題 (合意形成費用負担 など)</p>	<p>課題1：アンケート結果に出ているのが、実施前の利用見込みと実際の利用数とのギャップがあった。</p> <p>課題2：不利用理由として天候不順が多く雨や雪の日対策が課題</p> <p>課題3：電動アシスト自転車だったこともあり、管理人の人件費が膨大であり年間を通じての取り組みとなるとシステム的大幅な見直しが必要。</p> <p>課題4：TDM及び環境問題の取り組みとしては新津市単独としての実施は限度がある。他の市町村を含めてもっと広域的な取り組みになればよい。</p>
<p>その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)</p>	<p>平成13年から現在までも内容を変更してレンタサイクルを継続している。</p> <p>現在は地元の商店街が運営管理を実施しており、通勤目的とそれ以外の多くの目的に利用している状況である。</p>

## 自転車利用の推進

### 26. 徳島市：自転車利用環境整備

施策名	自転車利用環境整備
取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど)	背景1：中心市街地への車の流入が多く、朝夕の道路混雑は恒常化し深刻な状況である。 背景2：自転車利用促進のための時代の要請。
目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)	●目的・ねらい：「自動車や公共交通機関と並び、都市交通体系を担う交通手段」を目標とし、道路交通渋滞の緩和・解消が図られ、CO <sub>2</sub> の削減が達成され健康的な地球環境が形成されること。 ●対象交通：中心市街地へ流入する自動車交通に対し、自転車単独、あるいは自転車とバス、鉄道との連携によって自動車を代替する交通手段となるよう育成する。
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	平成9年度より、国交省徳島工事事務所、徳島県、徳島市、民間団体等を委員会とする「徳島の自転車交通を考える会」を設立し、徳島市における自転車交通の問題点と課題を抽出・整理し、平成12年度に自転車交通マスタープランが策定された。 連続した走行路を構築するため自歩道の分断箇所の整備、また安全性の向上を図るため分離型での自転車帯の確保など、整備されつつある。
主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など)	●実施主体：徳島市 ●検討組織：国交省徳島工事事務所、徳島県、徳島市、学識経験者、警察、自転車軽自動車商協組合、消費者団体連合会、青年会議所 ●費用負担：それぞれの所管で負担、実施されている。
実施概要 (対象地域実施日時 施策内容など)	●対象地域：徳島市中心市街地 ●実施日時：平成12・13・14年度 ●施策内容：国道に於いて、分離型での自転車帯の整備また横断勾配の緩和等整備され、県道に於いても、分離型での自転車帯の整備を行った。また市道に於いても、分離型での自転車帯の整備、街路事業での自歩道の整備、コミュニティ道路の改良事業等を行った。
効果測定内容 (測定内容効果把握 など)	●効果把握結果：自転車利用促進のための自転車交通の安全性、快適性が少しでも高められた。
取組上の課題 (合意形成費用負担 など)	自歩道分断路線の早期整備、自転車道の構造の見直し、道路空間の有効利用、自転車駐車場の整備等多くの課題はあるが、地域の事情も勘案しつつ整備を進める。
その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)	自転車道ネットワークの整備が優先であり、安全に自転車利用が可能な環境を早急に構築する必要がある。優先順位や手法を決定しながら、可能性のある箇所より整備を進める。

## 自転車利用の推進

### 27. 北九州市：電動ハイブリッド自転車を用いたレンタサイクルの実証実験

施策名	電動ハイブリッド自転車を用いたレンタサイクルの実証実験
<p>取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シズなど)</p>	<p>背景と目的：自動車の排ガスの抑制、自転車の放置解消等を目的に、モノレールと連携し、電動ハイブリッド自転車(40台)を共同利用することにより、自動車から自転車、モノレールへの利用転換を図りました。</p> <p>①環境負荷や都心の交通渋滞の軽減</p>
<p>目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)</p>	<p>自動車の排ガスの低減や都心の交通渋滞解消を図るためには、自動車利用を抑える必要があります。本実験では、環境に特にやさしい自転車とモノレールの連携強化を図ることにより、通勤・通学における自動車利用からの転換を進めます。</p> <p>②都市美化の促進 駅や都心では、歩道などに自転車が放置され、安全で快適な通行や都市景観の悪化などを引き起こしています。本実験では、自転車の総量を減らし、省スペースで適正な管理が可能な自転車の共同利用を行います。</p> <p>③地域の活性化 自転車は商店での買い物に便利な乗り物であることから、自転車の利用促進により、地域の活性化が期待できます。本実験では、時間貸し利用制度を創設することにより、自転車の利用促進を図ります。</p> <p>④健康増進 自転車の利用により、運動不足を解消し、健康増進と心身リフレッシュを図ることができます。本実験では、日常の通勤・通学、買い物に加え、時間貸し利用制度を活用した周辺の観光地を巡るサイクリングも推進していきます。</p> <p>[電動ハイブリッド自転車とは] ペダルをこぎだすと、モーターの動力がその時々に必要なパワーで補助してくれる自転車です。従来の自転車に比べると、軽い力で進むことができます。このため、上がり坂や向かい風のときに最も威力を発揮します。</p> <p>なお、自転車を使用した後は、バッテリーに電気を充電する必要があります。</p>
<p>取り組みの経緯 (経緯・熟度など)</p>	<p>平成13～14年度 実証実験実施計画策定 実施場所、システムの検討</p> <p>平成14年6月28日 実証実験開始・モニター募集のプレス発表</p> <p>平成14年7月1日～7月20日 モニター募集 チラシ、ポスター、町内会への説明による</p> <p>平成14年7月1日～8月8日 貸し出しシステム構築、機器製作 モニターへの説明会 システム利用方法、安全な利用、試乗</p> <p>平成14年8月9日 実証実験開始</p> <p>平成14年8月15日まで 利用者への機器利用指導、初期トラブル対応</p> <p>平成15年1月8日 実証実験終了</p> <p>平成15年1月17日 自転車の回収、料金精算</p> <p>平成15年1月 アンケート調査の実施(取りまとめ 3月)</p>
<p>主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など)</p>	<p>●実施主体：北九州市、北九州高速鉄道(株) 国土交通省の「TDM(交通需要マネジメント)実証実験事業」の一環として実施しました。</p> <p>●費用負担：事業費 約1,000万円 北九州都市高速鉄道(株)に対して、国土交通省、北九州市が事業費の一部を補助して、実施しました。</p>

実施概要  
(対象地域実施日時  
施策内容など)

- 実施場所：都市モノレール小倉線徳力嵐山口停留場に隣接する市営自転車駐車で自転車の貸し出しを行いました。
- 実施日時：平成14年8月9日（金）～平成15年1月8日（火）（5ヶ月間）
- 実施方法：3タイプの一般公募モニターに貸し出しました。さらに、観光などで利用するモニター以外の一般市民に対しても貸し出しました。

(モニター) ※モニター数の欄の( )の数は当初

タイプ	モニター数	利用形態	応募資格	自転車を利用できる時間	利用料金	
定期	A	30名(28)	自宅～徳力嵐山口停留場は自転車、徳力嵐山口停留場～都心方面はモノレールの利用が基本	徳力嵐山口停留場周辺居住者	夕方4時～朝9時 ※会社・学校が休み、雨天等の場合にはこの限りではない	1ヶ月 2,000円
	B	5名(4)	会社・学校～徳力嵐山口停留場は自転車、徳力嵐山口停留場～都心方面はモノレールの利用が基本	徳力嵐山口停留場周辺に通学する人	朝7時～夜8時 ※会社・学校が休み、雨天等の場合にはこの限りではない	1ヶ月 2,000円
一時利用	C	115名(114)	昼間の買い物やお出かけ、ビジネス等の利用に、繰り返し自転車を利用	徳力嵐山口停留場周辺でお買物等をされる方	朝9時～夕方5時 ※貸し出し用自転車がある場合に限り、利用可能	1時間 まで毎に 100円
	D	—	一時的な観光等に利用		朝9時～夕方5時 ※貸し出し用自転車がある場合に限り、利用可能	1時間まで 毎に100円 ※利用開始前に、 保証金2,000円が必要

●実証実験の特徴

本実験では、環境にやさしく、通常の自転車よりも行動範囲が広い“電動ハイブリッド自転車”を導入し、通勤・通学に加えて、買い物やサイクリングなど多目的に利用できるようにします。更に、自転車の貸し出しや共同利用を自動管理できるシステムを導入します。

○ 電動ハイブリッド自転車を利用します。

・通常の自転車よりも楽に移動できることから、坂や遠い場所からも移動できます。このため、モノレールの利用者の圏域拡大や合馬地区や鱒淵ダムなど遠方への観光利用ができます。

○自転車を多目的に共同利用します。

・1台の自転車を共同利用することにより、現在の個人が自転車を所有する場合に比べて駐輪スペースを狭くしたり、自転車の放置や廃棄の解消が期待できます。

・また、一時的な利用もできるので、自転車を持ち合わせていない人でも、広範囲を楽に移動できたり、買い物やサイクリングを楽しむことが出来ます。

○自転車の自動管理システムを導入します。

・自転車の貸出手続きを自動で行い、貸し出し状況を記録し、集計・分析を行うことが出来る自動管理システムを導入します。これは、貸し出しステーションが複数になった場合でのネットワーク化や集中管理、利用者への情報提供システムの構築にもつながるものです。

●実証実験設備・管理体制

レンタサイクルステーション 市営徳力嵐山口自転車駐車の一部を活用  
貸し出し用自転車 電動ハイブリッド自転車40台(24インチ、26インチ)  
貸し出し設備 駐輪ラック(充電設備付き)

管理機(貸し出し返却受付、プリペイドカード発行)

利用実績データ管理 パソコン(管理機内PCより利用実績データをPHSで転送し記録)

管理人 駐輪場管理委託先のシルバー人材センターに委託

防犯設備 監視カメラ、録画用ビデオ

緊急時対応 機器故障、事故、盗難等に備えた緊急連絡体制

効果測定内容 (測定内容効果把握 など)	<p>●効果測定内容：以下の通り</p> <p>●効果把握結果：以下の通り</p> <p>(利用者実績) 平成14年8月9日～平成15年1月8日(5ヶ月間)の実績</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>延利用時間 (時間)</th> <th>延利用回数 (回)</th> <th>1回当りの 平均貸出時間</th> <th>1回当りの 平均利用回数</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Aタイプ</td> <td>38,351</td> <td>1,471</td> <td>26.0</td> <td>9.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bタイプ</td> <td>4,225</td> <td>259</td> <td>16.2</td> <td>1.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Cタイプ</td> <td>102</td> <td>66</td> <td>1.5</td> <td>0.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dタイプ</td> <td>296</td> <td>123</td> <td>2.4</td> <td>0.8</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>							延利用時間 (時間)	延利用回数 (回)	1回当りの 平均貸出時間	1回当りの 平均利用回数	備考	Aタイプ	38,351	1,471	26.0	9.6		Bタイプ	4,225	259	16.2	1.7		Cタイプ	102	66	1.5	0.4		Dタイプ	296	123	2.4	0.8	
		延利用時間 (時間)	延利用回数 (回)	1回当りの 平均貸出時間	1回当りの 平均利用回数	備考																														
Aタイプ	38,351	1,471	26.0	9.6																																
Bタイプ	4,225	259	16.2	1.7																																
Cタイプ	102	66	1.5	0.4																																
Dタイプ	296	123	2.4	0.8																																
取組上の課題 (合意形成費用負担 など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・採算性</li> <li>・維持管理</li> <li>・緊急時の対応</li> </ul>																																			
その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)																																				

## 8 相乗り通勤・時差通勤

相乗り通勤は、1人乗りによる自動車通勤を削減し、乗車効率を高めることによって自動車交通量を削減する方法である。

時差通勤は、就業時間を特定せずにある程度の幅をもたせ、ピークの交通需要を平準化させ、交通の円滑な流れと交通施設の有効な活用を図る方法である。

主に道路交通渋滞の緩和と環境改善を目的としている。

### ●事例都市

- ①川崎市 交通渋滞の解消、道路沿道環境の改善
- ②新潟市 通勤者の出勤時間を変更することによるピーク時間交通量の減少と、円滑な道路交通を確保し、通勤者の通勤所要時間の短縮やバスの走行性向上を図る

### (1) 検討組織

- ① 行政のほか、警察や関係団体も加えた検討組織で実施している事例が多い。
- ② 川崎市では、対象となる企業113社を含めた大規模な協議会を組織している。  
・川崎市：国、県、市、警察、企業113社、※協議会を組織

### (2) 広報手段

あらかじめ参加する対象（行政職員や参加事業所）を特定しているため、関係主体に向けた広報が主体となる。

- ・川崎市：新聞、テレビ等のマスコミ各社、チラシ、横断幕
- ・新潟市：市広報紙

### (3) 費用負担

原則的に市が負担しているが、他機関が補助している事例も見られる。

- ・川崎市：市及び環境再生保全機構の一部補助
- ・新潟市：市が全額負担

### (4) 取組み上の課題

時差通勤の導入は、導入に参加してもらう行政機関や事業所の協力なしには実施不可能な施策であり、協力拡大が大きな課題である。

- ・川崎市：交通問題の再認識と事業所の理解促進、推進計画の検討、バス利用促進策の検討、隣接地域との整合性のある施策の検討
- ・新潟市：通勤者は積極的に通勤時間の短縮や時差通勤を実施すべきとの評価をしているが、事業所側としては取引先との関係や仕事の段取り等に課題、行政

の先導的な導入を望む声が多い。

#### **(5) 環境基本計画等による位置づけ等**

- ① 相乗り通勤・時差通勤の推進は、約1割の自治体で環境基本計画に明示されている。
- ② また、約5割の自治体で大気環境改善効果が期待されると考えているが、現在の導入率は約2割と低くなっている。

#### **(6) 導入の際の留意事項**

- ① 相乗り通勤による自動車交通の減少、時差通勤によるピーク時の自動車交通の分散化に起因する走行性の向上による環境改善効果が期待される。
- ② 施策導入にあたっては、参加事業所の協力が不可欠であり、参加者の拡大が課題である。
- ③ 利用促進にあたっては、参加事業所に対する施策の必要性の明示と積極的な働きかけが必要である。そのため、行政機関が先進的に実施することも有効である。
- ④ 施策導入にあたっては、参加事業所の協力が不可欠であり、交通問題の再認識を高め、理解促進を行うことが必要である。その点で、川崎市のように協議会を存続し、活動を継続することも有効な方策であると考えられる。

## 相乗り通勤・時差通勤

### 28. 川崎市：時差通勤、公共交通への転換、マイカー相乗りの社会実験

施策名	時差通勤、公共交通への転換、マイカー相乗りの社会実験
取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど)	背景 1：川崎市東扇島・千鳥町は倉庫業、流通業、製造業など約110社、約12,000人が就業 背景 2：朝夕の通勤時間帯に国道132号が渋滞 背景 3：川崎市臨海部の大気汚染が深刻
目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)	●目的・ねらい：交通混雑の改善、道路沿道環境の改善 ●対象交通：国道132号の塩浜交差点、夜光交差点を通過する通勤用マイカー交通など
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	(委員会経過) 平成6年10月 東扇島・千鳥地区交通環境改善連絡協議会第1回準備会開催 平成7年3月 東扇島・千鳥地区交通環境改善連絡協議会第2回準備会開催 平成9年7月 東扇島・千鳥地区交通環境改善連絡協議会の設立、社会実験実施 平成10年4月 東扇島で川崎市交通局がシャトルバス運行開始(無料) 平成11年2月 社会実験実施(調査) 平成8年度 交通実態調査、事業所アンケート、時差通勤の可能性検討 平成9年度 社会実験実施(2日間)、説明会実施 平成10年度 社会実験実施(5日間)、講演会開催
主体・広報・費用 (実施主体検討組織広報スケジュール費用負担など)	●実施主体：東扇島・千鳥地区交通環境改善連絡協議会 ●検討組織：東扇島・千鳥地区の113社、横浜国道工事事務所、関東運輸局、神奈川県警、神奈川県他行政機関 ●広報：告知チラシ(A5版5000枚)、横断幕2枚、マスコミ各社 ●費用負担：調査費用：公健協、事務局：川崎市
実施概要 (対象地域実施日時施策内容など)	●対象地域：川崎市臨海部(東扇島・千鳥地区) ●実施日時：平成9年度～10年度 ●始業内容： 時差通勤、公共交通への転換、マイカー相乗りの社会実験 夕方に路線バスの上り便を3本増発
効果測定内容 (測定内容効果把握など)	●効果測定内容：交差点交通量調査、走行速度調査、環境調査、事業所・従業員アンケート調査 ●効果把握結果： 実験への参加：5日間で延べ42事業所(1800人) 時差通勤：150～180人/日(内マイカー利用者120～135人/日) 公共交通への転換：85～115人/日 マイカーの相乗り：90～120人/日 通勤時間帯(7時～8時30分) 30～60台の乗用車減少、走行速度約10km向上、ピーク時台数10%減少
取組上の課題 (合意形成費用負担など)	課題1：交通問題の再認識と事業所の理解促進 課題2：時差通勤推進計画の検討 課題3：バス利用促進策の検討 課題4：隣接地域との整合性のある施策の検討
その他の特記事項 (今後の方向性地域指定など)	東扇島・千鳥地区交通環境改善連絡協議会は、現在も存続し、活動を継続中

## 相乗り通勤・時差通勤

### 29. 新潟市：新潟市時差出勤社会実験

施策名	新潟市時差出勤社会実験
取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど)	背景1：自動車保有台数の増加と新潟市の近隣市町村における人口増加 背景2：新潟市中心部における事業所集積と始業時間の集中 背景3：朝の通勤時間帯に、新潟市近隣市町村から新潟市中心部へ向かう河川断面やバイパスインターチェンジにおいて渋滞発生
目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)	●目的・ねらい：通勤者の出勤時間を変更することにより、ピーク時間交通量の減少と、円滑な道路交通を確保し通勤者の通勤所有時間短縮やバスの走行性向上を図る ●対象交通：新潟市中心部への自動車通勤者
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	・平成9年度 官公庁職員を対象とした時差出勤試行実験を実施し、一定の効果がみられた ・平成12年度 民間事業所従業員・官公庁職員による時差出勤社会実験を実施
主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など)	●実施主体：新潟市 ●検討組織：新潟都市圏におけるTDM施策を推進するために設けられた「新潟都市圏TDM施策推進委員会」で、社会実験計画を検討 ●広報：新潟市広報「市報にいがた」において時差出勤社会実験実施を告知 ●費用負担：実験に要する費用は、事業主体である新潟市が負担
実施概要 (対象地域実施日時 施策内容など)	●対象地域：新潟市及び近隣市町村 ●実施日時：平成12年11月6日(月)～10日(金) 通常出勤 平成12年11月13日(月)～17日(金) 時差出勤 ●施策内容：新潟市中心部へ自動車通勤している人を対象に、事業時間を30～60分変更 時差出勤者数 1,142人 (民間事業所 50事業所 351人、官公庁 4機関 791人)
効果測定内容 (測定内容効果把握 など)	●効果測定内容： 交通実態：自動車交通量、渋滞状況、バス所要時間 アンケート：時差出勤者、通常出勤者(自動車通勤者約950人)、参加事業所 ●効果把握結果： ピーク3時間交通量の約3%の時間変更で渋滞緩和がみられた 時差出勤者の約75%が通勤時間短縮(10分以上短縮は25%) 時差出勤者の約75%が時差出勤を快適と評価
取組上の課題 (合意形成費用負担 など)	課題1：通勤者個人からは、通勤時間の短縮や時差出勤を実施すべきという評価が得られたが、事業所としては取引先との関係や仕事の段取りなどといった課題が挙げられた 課題2：事業所からは、行政の先導的な導入を望む声が多くあげられた
その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)	

## 9 カーシェアリング

自動車の共同利用をカーシェアリングと呼ぶ。都心内で複数の人と共同で利用する形態や郊外の駅で複数の人と共同利用する形態などがある。自動車の共同利用には環境にやさしい低公害車が用いられることが多い。

低公害車等を活用した新たな交通システムであり、新しい交通手段としての可能性検証が主たる目的となっている。

また、自動車の共同利用による自動車交通の削減や、低公害車の導入による環境改善も目的の一つとなっている。

### ●事例都市

- ①横浜市 環境にやさしい電気自動車をITS技術を用いて、新しい交通手段として発展させる。
- ②豊田市 鉄道・バスなどの公共交通機関を補完し、日常生活や業務で利用する新たな交通システムとして導入する、環境の改善や中心市街地の活性化を図る。
- ③京都市 電気自動車を活用した公共交通輸送機関の補完的利用策の検討
- ④福岡市 低公害車の普及促進や自転車交通の削減

### (1) 検討組織

全ての事例で具体的な検討のための委員会組織を設置している。

- ・横浜市・稲城市：(財)自動車走行電子技術協会を母体に研究会を組織
- ・豊田市：市、交通事業者、学識経験者、自動車会社、※推進会議を組織
- ・京都市：県、市、警察、商工会議所、経済団体、観光関連団体、学識経験者、※研究委員会を設置
- ・福岡市：市、NPO、学識経験者、※評価委員会を組織

### (2) 広報手段

- ① 広報手段は様々である。
- ② 京都市においては、パンフレットや広報グッズ、PRビデオの作成やイベントの参加など様々な広報活動を行っている。
  - ・横浜市・稲城市：テレビ、新聞、雑誌
  - ・豊田市：市広報紙、ポスター、チラシ
  - ・京都市：テレビ、新聞広告、パンフレット、広報グッズ、イベントへの参加、PRビデオ、独自ホームページ
  - ・福岡市：市広報誌、チラシ、会員向け会報の発行（月1回程度）

### (3) 費用負担

- ① 国の外郭団体である財団法人等の補助を得て実施している事例が多い。
- ② 豊田市や福岡市では、民間会社（電力会社や自動車メーカー）の協力を得て実施

している。

- ・横浜市・稲城市：機械システム振興協会、(財)日本自動車両協会、NEDO（新エネルギー・産業技術総合開発機構）の補助
- ・豊田市：実施主体は市、車両・充電器、デポ端末は自動車メーカーが無償貸与
- ・京都市：(財)日本自動車両協会、NEDOの補助
- ・福岡市：市：低公害車10台分のリース代を負担、電力会社：低公害車20台分のリース負担、NPO法人：事業運営にかかる経費すべて

#### (4) 取組み上の課題

- ① 電気自動車を利用したカーシェアリングの運用には、駐車場の確保やステーション（充電システム）の設置、車両の維持管理にかかる費用が大きく、通常の自動車の運用に比べて非常にコストが大きいのが課題である。
- ② また、カーシェアリングは新しい交通システムであるため、共同利用に対する認知度の向上が必要である。
  - ・横浜市・稲城市：有料化すると利用者が著しく減少するため、事業化（有料化）方針の検討が必要、事業化に向けたより一層のコストダウン、共同利用の認知度向上
  - ・豊田市：安定的に利用者を確保するために法人会員制度を設けたが、全く利用しない法人があるなど利用状況が低い、利用者増加のためのPR不足
  - ・京都市：システム運用上の採算性の確保（駐車場費用やステーション等のインフラ整備）、会員
  - ・福岡市：共同利用の認知度向上、ステーション数の拡大、駐車場費用や車両の維持管理などの固定費、車両の無人貸出に対する関係法令の規制要件手続き期間の長さ

#### (5) 環境基本計画等による位置づけ等

- ① カーシェアリングは、1割弱の自治体で環境基本計画に明示されている。
- ② また、約3割の自治体で大気環境改善効果が期待されると回答しているが、現在の導入率は約1割に過ぎない。

#### (6) 導入の際の留意事項

- ① 自動車の共同利用による自動車交通の減少と、低公害車の利用による環境に改善の双方が期待される。
- ② 現状では、システムの運用コストが非常に高いため、社会実験を超えた本格的な運用が困難な状況となっている。
- ③ また、実施の際には、カーシェアリングという新しい交通システムに対する認知度向上が課題である。
- ④ 利用促進に向けては、認知度の向上を図るとともに、利用しやすい環境づくり（簡単に利用できるシステムの構築、利用しやすい場所へのステーションの配慮など）に配慮する必要がある。
- ⑤ 自動車交通の削減や環境改善に資する施策であるが、費用のかかる交通システムであるため、利用ニーズに把握（市民がどのような移動で利用するか。どのくらいの費用であれば利用するか）を十分に行う必要がある。
- ⑥ それらを踏まえ、各地域の特性に応じた利用しやすいカーシェアリングの形態を構築することが重要である。

## カーシェアリング

### 30. 横浜市・稲城市：ITS/EV 共同利用実験（横浜・稲城）

施策名	ITS/EV 共同利用実験（横浜・稲城）
<p>取り組みの背景 （地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど）</p>	<p>背景1：自動車はドア・ツー・ドアの移動を可能にする利便性の高い交通手段であるが、反面、交通渋滞や環境汚染などの社会問題を引き起こしている。また、環境にやさしいといわれているEVは、ガソリン車に対し、普及にっていない。</p> <p>背景2：自動車の利用を出来る限り抑制し、鉄道、バスなどの公共交通機関の利用促進が求められるが、自動車のドア・ツー・ドア交通に見合う利便性の高い交通システムの提供は、不可欠である。</p> <p>背景3：限定された狭域における利用が可能であるEVとITS技術を活用した共同利用システムを組み合わせることで上記の課題解決を図る。</p>
<p>目的・ねらい （目的・ねらい対象交通など）</p>	<p>●目的・ねらい：環境にやさしいといわれるEVの普及に到らない欠点をITS技術を用いて克服し、新しい交通手段として発展させることを目的とする。</p> <p>●対象交通： 横浜地区では、シティカーシステムとして、横浜におけるビジネス利用の社有車に対し、狭域利用時の代替車両として、EV共同利用を使う。 稲城地区では、セカンドカーシステムをして、稲城市在住民を対象としたセカンドカーの代替として、EV共同利用を使う。</p>
<p>取り組みの経緯 （経緯・熟度など）</p>	<p>平成9年度は、ITSによるEV利用の省エネルギー、低公害交通システムに関する調査研究を実施した。</p> <p>平成10年度は、上記システム実証のためのシステム開発を実施した。</p> <p>平成11年度では、航続距離、価格等の問題を抱えるEVをITS技術を使った共同利用システムを構築し、実験を通して、利用ニーズの把握、運営ノウハウの蓄積など多くの成果が得られた。</p> <p>平成12年度では、この実験の成果を社会に普及させて行く為に、さらに事業性の向上に向けた、運営コストの低減、適正な料金システムなどの課題について検討を加えつつ、システム運用を通じて、EVの特徴、EV共同利用システムの利便性、社会性などを広く世の中にアピールした。</p> <p>平成13年度は、これらの成果を踏まえて、EV共同利用システムの運用を継続しながら、事業化の実現を目指して、料金システムを構築し、有料にて実験を実施した。</p>
<p>主体・広報・費用 （実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など）</p>	<p>●実施主体：ITS/EV新交通システム研究委員会（JSK内に設置）</p> <p>●検討組織：（財）自動車走行電子技術協会（JSK）他</p> <p>●広報：各実験ステップ毎にニュースリリースし、新聞、テレビ、雑誌等多くのマスコミ機関に取り上げられ、情報を発信した。また、横浜、稲城各地において利用促進を図った。</p> <p>●費用負担： 平成9年度 機械システム振興協会 平成10年度 新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO） 平成11～13年度 新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）、（財）日本電動車両協会</p>
<p>実施概要 （対象地域実施日時 施策内容など）</p>	<p>●対象地域：神奈川県横浜市、東京都稲城市</p> <p>●実施日時：平成9年4月～平成14年3月（内実験はH11年9月～）</p> <p>●施策内容： 横浜実験 平成11年度 EV50台、車両ステーション10ヶ所、充電施設 50機 平成12年度 EV50台、車両ステーション13ヶ所、充電施設 55機 平成13年度 EV30台、車両ステーション10ヶ所、充電施設 36機</p>

<p>効果測定内容 (測定内容効果把握 など)</p>	<p>●効果測定内容： ・共同利用システムを横浜（企業向け）、稲城（住民向け）それぞれの会員制にて運用を実施し、利用状況等を調査 ・会員に対するアンケート調査、ヒアリング調査</p> <p>●効果把握結果： 一連の実験により、狭域であればEVによる共同利用システムが成立すること、事業化のためのシステム規模をはじめ、課金方法、運用ルール、運用費を低減させるためのノウハウ、搭載機器や運用システムに関する技術要件等の知見を得た。 また、一連の実験とアンケート調査等を通して、共同利用の有効性は、利用者、社会の両面で認められた。</p>
<p>取組上の課題 (合意形成費用負担 など)</p>	<p>課題1：有料実験実施時は、無料時に比べ会員が著しく減少した。実験予算の関係上、「年間を通じての運用が不可能であったため、確約の出来ない車は使えない。」という理由であった。事業化（有料化）する為には、年間を通じて運用することが必要。 課題2：より一層のコストダウン 課題3：広報活動は十分に実施してきたが、まだ共同利用は認知度が低い。さらなる活動が必要。 課題4：個人利用には、車は所有するものとの意識がまだ強い。</p>
<p>その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)</p>	<p>横浜実験に関しては、事業化へのフィージビリティスタディ会社を平成14年2月設立。平成14年度以降も実験を上記会社に委託し、継続中。</p>

## カーシェアリング

### 31. 豊田市：豊田市小型電気自動車共同利用実験

施策名	豊田市小型電気自動車共同利用実験
<p>取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど)</p>	<p>背景1：豊田市の基幹産業は自動車産業であり、広範囲に工場施設が分散し、公共交通網が脆弱であることから自動車への依存が高くなっており、通勤時の自動車利用率は全体の80%を越えている。</p> <p>背景2：通勤時など中心市街地や大規模工場周辺での短期間の自動車トリップ集中による交通渋滞、交通事故の増加など様々な交通問題が顕在化している。</p> <p>背景3：豊田市はITSモデル地区実験候補地として選定され、平成11年10月から11月EV共同利用実験を実施した。</p>
<p>目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)</p>	<p>●目的・ねらい：鉄道・バスなどの公共交通機関を補完し、日常生活や業務で利用する新たな交通システムとしての導入を目指している。また、環境の改善や中心市街地の活性化を図ることを目的としている。</p> <p>●対象交通：街中の自動車台数の削減を図る。また、バス交通などを補完し鉄道駅からの移動を助け、自動車から公共交通への転換を図る。</p>
<p>取り組みの経緯 (経緯・熟度など)</p>	<p>●平成11年10月～11月 市職員を対象としたEV共同利用実験を実施。</p> <p>●平成12年11月には、産官学民をメンバーとする豊田市小型電気自動車等共同利用実行委員会を立ち上げ、実験内容の検討を定期的に行った。</p> <p>●平成13年3月から市民公募の100名と市職員100名で実験開始。実験車両：9台、デポ3ヶ所。</p> <p>●平成14年5月 実行委員会は豊田市ITS推進会議に吸収。</p> <p>●平成14年10月 市民会議の公募改選及び法人会員の開設、実験車両13台、デポ4ヶ所とし実験規模を拡大。</p> <p>●平成15年1月デポ1ヶ所を豊田市駅西に増設、実験車両4台増車、合計デポ4ヶ所、実験車両17台。</p>
<p>主体・広報・費用 (実施主体検討組織広報スケジュール費用負担など)</p>	<p>●実施主体：豊田市</p> <p>●検討組織：豊田市ITS推進会議</p> <p>●広報：会員の募集を市広報「広報とよた」にて行う。併せて、鉄道駅や商店街などの主な事業所と公共施設にポスター掲示及び申込書を兼ねたチラシを配布した。</p> <p>●費用負担：事業主体は豊田市。車両・充電器・デポ端末は自動車メーカーから無料貸与。</p>
<p>実施概要 (対象地域実施日時施策内容など)</p>	<p>●対象地域：豊田市中心市街地</p> <p>●実施日時：平成13年3月1日～</p> <p>●施策内容：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通渋滞の緩和</li> <li>・環境負荷の低減</li> <li>・省エネルギー化</li> <li>・新しい公共交通システム</li> </ul>

<p>効果測定内容 (測定内容効果把握 など)</p>	<p>●効果測定内容：          ・実験会員意識アンケート調査          ・利用実績データの調査          ・環境改善調査</p> <p>●効果把握結果：          ・実験会員の実験前の行動と比較すると、自動車走行距離が約81%減少、鉄道の利用が約8倍に増加。          ・実験会員の約21%が中心市街地への来訪回数が増えたと回答。          ・車両に対する満足度は高くなっているが、デポに対する満足度が低くなっている。          ・稼働率は30~40%で推移。2時間以内の利用が約半数、利用距離では10km以内の利用が約半数。          ・電気自動車9台の実験規模で1ヶ月あたり、二酸化炭素が約132kg、窒素酸化物が約693g削減された。</p>
<p>取組上の課題 (合意形成費用負担 など)</p>	<p>課題1：安定的利用者確保のため法人会員制度を設けたが、全く利用しない法人があるなど予想を下回る利用状況であった。          課題2：利用者増加の利用促進PRが不足している。</p>
<p>その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)</p>	<p>事業化に向けた取り組みとして、これまで未検証であった課金実験等を実施し、事業採算性などの検証をするとともに運営主体づくりの調整を進める。</p>

## カーシェアリング

### 32. 京都市：電気自動車共同利用システム（京都パブリックカーシステム）

施策名	電気自動車共同利用システム（京都パブリックカーシステム）
取り組みの背景 （地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど）	背景1：街全体に文化遺産などの観光資源が豊富に点在しており、産業・観光、環境、交通の分野で解決すべき諸問題を抱えている。 背景2：官民一体の協力・推進体制が整備されている。 背景3：中心部に人口と産業が集中する都市構造を持ち、年間3800万人の観光客が訪れるため、事業が人目に触れる機会が他都市に比べて絶大であり、社会的認知に貢献できる。 背景4：北側は職住共存地区、南側は高度集積地区として、まちづくりプランが推進されており、これらのプラント連結させて、多様な実験を実施することが可能であり、それぞれの実験の有効性を比較できる。 背景5：夏の猛暑・冬の酷寒という盆地特有の気候や、道路事情により余儀なくされる多頻度のストップ・アンド・ゴーがバッテリーに与える影響を典型的事例として調査できる。
目的・ねらい （目的・ねらい対象交通など）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●目的・ねらい：電気自動車は、ガソリンと同等の性能を保持するためには、バッテリー容量を大きくしなければならず、そのために車両価格が高くなり、長い充電時間を必要とするというマイナス面がある。そのため、本実験としては、特定地域での短距離走行に限定した小型軽量のコミューターカーとして活用することとした。</li> <li>●対象交通：公共交通輸送機関の補完的利用を前提とし、短距離・短時間の移動を想定。</li> </ul>
取り組みの経緯 （経緯・熟度など）	平成12年6月に学識経験者、行政機関（京都府、京都市、京都府警）、経済団体、観光関連団体、企業から成る委員会組織を設定し、同年12月より3ヶ月間の運用を行った。 さらに平成13年6月～8月、9月～12月、平成14年8月～11月に運用を行い、同年11月30日をもって、実験を終了した。
主体・広報・費用 （実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●実施主体：NEDO、(財)日本電動車両協会、(株)最適化研究所</li> <li>●検討組織：「京都パブリックカーシステム研究委員会」</li> <li>●広報：               <ul style="list-style-type: none"> <li>運用開始前：イベントに参加、新聞広告、プレスリリース、パンフレット、広報グッズ</li> <li>運用開始後：イベント開催／参加、パンフレット、広報グッズ、PRビデオ、説明ビデオ、TV番組作成、ホームページ（平成13年より実施）</li> </ul> </li> <li>●費用負担：NEDOによる地域新エネルギー導入促進事業、(財)日本電動車両協会によるクリーンエネルギー自動車等導入促進事業による補助金により実施。</li> </ul>
実施概要 （対象地域実施日時 施策内容など）	平成12年：京都市内に6箇所の車両ステーションを設置。会員数355人。車両数31台（電気自動車）、無料で運用。 平成13年：京都市内に7箇所の車両ステーションを設置。会員数470人。車両数35台、6月～8月を無料、9月～12月は有料化（当初20円／分として運用） 平成14年：ステーション数を2箇所、車両数を15台と限定し、利用目的を限定（平日は業務・通勤利用、土日は観光目的利用）。個人会員は10円／分として運用。

<p>効果測定内容 (測定内容効果把握 など)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●効果測定内容：会員に対する意識調査及び交通行動調査</li> <li>●効果把握結果： <ul style="list-style-type: none"> <li>・結果的にごく少数の限られた高度利用会員による特定の目的（業務・通勤）による共同利用システムとなった。</li> <li>・利用者にとって、トリップニーズや利便性を反映したステーション配置になっていなかった。</li> <li>・課金により、会員の利用意識が変わり、料金に見合うサービスレベルを求めようになった。（無料から有料になり45%が退会：料金に対する抵抗感、ステーションの配置やカード決済に対する不満など）</li> </ul> </li> </ul>
<p>取組上の課題 (合意形成費用負担 など)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現システムでは、採算性確保が困難である。駐車場費用が非常に高く、ステーション等のインフラ整備にも多大な費用がかかる。採算が取れなかった理由としては、平成13年実験では会員数が470名いたが実質会員（期間中3回以上利用）はわずか18%と少数利用システムであったこと。会員のトリップニーズとのミスマッチ、公共交通機関と競合したこと。課金体系、予約方式に問題があり、会員にとってバリアの高いシステムであったこと。</li> <li>・最大の課題としては、適正なエリア、デポ、会員の選定であり、そのためには市民のトリップニーズ調査が重要である。システムについても、より使いやすい仕様に改善する必要がある。</li> </ul>
<p>その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ニーズ調査による定常実験：適正ニーズを把握し、定常的な運用が必要</li> <li>・教育を含めた広報活動：イベントへの積極参加や学習機会の提供</li> <li>・ITを活用した事業化方策：ITを活用した新たな事業モデルの検討</li> <li>・地域指定制度の充実：行政による支援制度の充実</li> <li>・法的な規制緩和：環境改善や社会性の高い施策への優遇措置</li> </ul>

## カーシェアリング

### 33. 福岡市：市民団体によるエコカーシェアリング事業の取り組み

施策名	市民団体によるエコカーシェアリング事業の取り組み
取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど)	背景1：近年、経費削減と自動車交通を抑制する手法として、欧米においては、カーシェアリング(自動車の共同利用)事業が広く実施されている。また、日本においても、電気自動車を用いた社会実験が一部の地域で実施されるようになった。 背景2：福岡市においては、渋滞等により、長年にわたり、都心部の大気環境基準が達成されておらず、対策の実施が急務となっている。 背景3：福岡市の環境市民団体が、欧米のカーシェアリングの取り組みに着目して、自動車交通公害や地球温暖化防止の観点から、事業化を検討することになった。
目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●目的・ねらい：低公害車の普及促進や自動車交通の削減のために、市民団体が取り組んだモデル的事业であり、また、市民団体、行政、企業の協働による事業化のモデルとなるものである。</li> <li>●対象交通：市民、事業者が日常生活または事業活動により使用する自動車交通を削減する。               <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成13年4月に、市民団体が、福岡市と九州電力(株)に対し、低公害車を用いたカーシェアリングの事業化の提案を行い、3者による検討、協議の結果、市と九州電力(株)は、使用する電気自動車等低公害車合計30台を提供し支援することになった。</li> <li>・平成14年5月に、市民団体は、運営主体となるNPOを設立し、同年10月に、</li> </ul> </li> </ul>
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	貸し出しを行うステーションを開設、事業を開始した。(事業期間3年間) ●事業の実施状況(平成15年1月16日現在) <ul style="list-style-type: none"> <li>・ステーション数 2箇所</li> <li>・配車数 電気自動車(1人、2人乗り)7台、ハイブリッド車4台</li> <li>・会員数 104名と1団体</li> </ul>
主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●実施主体：NPO法人 カーシェアリングネットワーク</li> <li>●検討組織：評価委員会(学識、市民団体ほか)</li> <li>●広報：広報紙に記事掲載(平成14年10月)、チラシ配布、会員向け会報の発行(月1回程度)</li> <li>●費用負担：事業運営に関する経費は、NPO法人が、会費および利用料金を徴収し、運用する。使用する低公害車30台のうち10台分は福岡市が無償貸与し、九州電力(株)は20台分のリース料を寄付し負担する。</li> </ul>
実施概要 (対象地域実施日時 施策内容など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●対象地域：福岡市内およびその周辺</li> <li>●実施日時：平成14年10月1日～平成17年9月30日(予定)</li> <li>●施策内容：NPO法人は、貸し出しを行うステーションを設置し、会員に対し車両の貸し出しを行う。会員は、電話またはインターネットにより予約し、ステーションに設置している専用のキーボックスから、予約車両のかぎを取り出し車両利用する。利用後は、同様にかぎを返却する。利用料金は、利用する車両により異なるが、2人乗り電気自動車の場合、1時間400円程度。会員は、月締めで、利用料金と月会費(1,000円)を支払う。</li> </ul>
効果測定内容 (測定内容効果把握など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●効果測定内容：今後、利用者に対しアンケート等を実施して、車両の運行状況、マイカーからの転換意向等を把握する予定。</li> <li>●効果把握結果：今後、NPO法人が設置した評価委員会において評価予定。</li> </ul>

<p>取組上の課題 (合意形成費用負担 など)</p>	<p>課題1：カーシェアリングに対する認知度が低いとともに、ステーション数も現在2箇所と少ないことから、利用者が少ない。</p> <p>課題2：電気自動車は、航続距離が短いなどのためか、恒常的な利用につながっていない。</p> <p>課題3：ステーション用地は、安価でかつ利用され易い場所が望まれるが、条件に合う場所を探すのが難しい。</p> <p>課題4：車両貸し出しシステムを構築し、運用を始めたところであるが、運用後にシステム変更などが生じている。</p> <p>課題5：車両の無人貸し出しを目指しているが、関係法令の規制要件を満足するのに期間を要している。</p> <p>課題6：駐車場借り上げ料や車両の維持管理などの固定経費が大きく、現在は、それに見合う収入には至っていない。</p>
<p>その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)</p>	<p>NPO法人においては、早期に、無人貸し出しが行えるよう要件を整えていく予定である。また、今後、市内および周辺に5～6箇所のステーションを設置し、30台の車両を配置することを予定としている。</p> <p>評価委員会においては、会員に対するアンケートを実施して、事業評価を段階的に行う予定である。</p>

## 10 共同集配・荷捌きの効率化

共同集配（共同輸配送）とは、荷捌きの効率化の一つであり、輸・配送コストの低減や貨物車の台数削減等のために、流通業者が共同で貨物車を使用し、集配送業務を行うものである。

配送トラックの効率化運用による貨物車両の輸送効率の改善とともに、交通混雑の緩和と環境負荷の低減を目的としている。

### ●事例都市

- ①川崎市 配送トラックの効率的運用による貨物物流車両の削減、環境負荷の軽減
- ②福岡市 集配・配送業務を行っている運送事業者が共同して事業体を設立し、その自治体に一括委託し一元化することにより、輸送効率の改善を図るとともに、交通混雑の緩和と環境負荷の軽減

### (1) 検討組織

どの事例においても、関係機関からなる委員会組織を構築している。

- ・川崎市（事例1）：市、市教育委員会、学校給食会、学校関係者、学校薬剤師会、市職労、日本食品分析センター、※委員会を組織
- ・川崎（事例2）：市、警察、商工会議所、トラック協会、協同組合、※検討会を組織
- ・福岡市：国、県、市、商店街、商工会議所、トラック協会、学識経験者、※協議会を組織

### (2) 広報手段

- ① ガイドブックやパンフレットを作成し、参加団体に対してPRしている。
- ② 個人を対象としているため、団体向けの広報が中心となっている。
- ・川崎市（事例1）：手引書の作成
- ・川崎市（事例2）：ガイドブックの作成
- ・福岡市：パンフレットの作成、チラシ

### (3) 費用負担

自治体は事務局等の役割を担い、費用負担は民間会社等が負担している事例が多い。

- ・川崎市（事例1）：環境再生保全機構の予防事業として実施
- ・川崎市（事例2）：環境再生保全機構の予防事業として実施
- ・福岡市：地元の運送会社と地元銀行の共同出資

#### (4) 取組み上の課題

- ① どの事例においても事業採算性（取扱量の増加）と駐車スペースの確保が課題となっている。
- ② 川崎市の事例2では、推進体制の確立も課題の一つとして挙げられている。
  - ・川崎市（事例1）：推進体制、共同輸送ターミナルの確保、事業採算性の確保
  - ・川崎市（事例2）：推進体制、貨物用駐車スペース、共同ターミナル設置、荷受場の設置
  - ・福岡市：取扱量の伸び悩み、駐車スペースの確保

#### (5) 環境基本計画等による位置づけ等

- ① 共同輸配送は、約2割の自治体で環境基本計画に明示されている。
- ② また、約4割の自治体で大気環境改善効果が期待されると考えているが、現在の導入率は約1割に過ぎない。

#### (6) 導入の際の留意事項

- ① 物流車両の共同輸配送による貨物車交通の減少が期待される。
- ② 共同輸配送は、事業採算性の面で課題があり、参加事業者の協力による取扱量の確保が必要となる。
- ③ また、物流施設のインフラ整備も課題となっており、既存運送事業者の荷捌き施設の一部を活用するなど効率的な運用が求められる。
- ④ 共同輸配送の定着化に向けては、運送事業者、荷主、関係行政機関が一体となって効率的なシステムを構築するとともに、関係行政機関による事業者等への積極的な働きかけによる普及促進を図っていくことが必要である。

## 共同集配・荷捌きの効率化

### 34. 川崎市：学校給食共同配送導入調査

施策名	学校給食共同配送導入調査
取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど)	背景 1：1994年に共同輸配送の調査 背景 2：貨物自動車使用管理マニュアルによる窒素酸化物排出管理の指導 背景 3：計画発注・計画配送を行い、実現性の高い学校給食物流に焦点を当てる必要性
目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)	●目的・ねらい：公立学校の学校給食用物流の共同輸送に行政自らが取り組むことで、本市における貨物物流車両走行量の削減、環境負荷の低減の推進 ●対象：学校給食の配送トラック
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	○物流実態調査 平成9年度調査 学校給食の概要、物流実態調査、新物流システムコンセプトの検討 共同配送システムの概略設計 ○事業化の検討 平成10年度調査 配送実態調査、共同配送への参加意向調査、予備モデル実験、事業化へ向けた実施計画の検討、共同配送による環境改善効果、事業化の検討 ○モデル事業の実施 平成11年度調査 物流実態調査(物資の形状把握、供給量、配送車両諸元) 冷蔵、冷凍品配送機材の検討 共同配送への参加意向、条件の把握 事業化計画の検討 課題の整理
主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など)	●実態主体：川崎市学校給食共同配送導入検討調査委員会 ●検討組織：川崎市教育委員会、学校給食会、各学校関係者、学校薬剤師会、市職労、日本食品分析センター ●広報：「学校給食共同配送導入の手引」の作成 ●費用負担：調査費：公健協、事務局：川崎市
実施概要 (対象地域実施日時 施策内容など)	●対象地域：川崎市内小学校 ●実施日時：平成9年度～11年度 ●施策内容： ・共同配送の範囲：大手4供給業者 ・共同配送ターミナルでの荷卸、学校別仕分け、配送者への積込、学校への配送 ・共同配送用保冷容器の試作 ・事業化の検討
効果測定内容 (測定内容効果把握 など)	●効果測定内容：配送業務の効率化による配送コストの削減、衛生面の安全性向上、学校周辺道路の交通安全性の向上、貨物自動車交通量削減による環境改善 ●効果把握結果： 車両台数：27台の削減 現行の配送必要車両台数：104台 共同配送必要車両台数：77台 環境負荷：約20%程度削減
取組上の課題 (合意形成費用負担 など)	課題 1：推進体制 課題 2：共同配送ターミナルの確保 課題 3：事業採算性の確保
その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)	

## 共同集配・荷捌きの効率化

### 35. 川崎市：共同輸配送モデル事業

施策名	共同輸配送モデル事業
取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シズなど)	背景1：少量・多品種化の進展で小口・多頻度の配送が増加 背景2：トラックの排出ガスによる大気汚染への寄与 背景3：配送トラックの積載率の低下、路上問題の社会問題化
目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)	●目的・ねらい：卸・小売業などの商業分野における共同輸配送の推進 ●対象交通：配送トラックの効率的運用
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	1992年6月 自動車NOx法成立 1993年2月 卸・小売業・製造業などの業種ごとの自動車からのNOx排出抑制指針の告示 1994年2月 共同輸配送システムのモデル事業調査(第1次調査) 川崎駅東口の商業・業務集積地での共同輸配送の検討、予備実験 共同輸配送実験調査推進検討会(4回開催) 1994年8月 川崎駅前地区670店にアンケート調査 1994年10月～11月 共同輸配送システムのモデル事業調査(第2次調査) 共同輸配送モデル実験調査の実施 共同輸配送実験調査推進検討会(3回開催)
主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など)	●実施主体：共同輸配送実験推進検討会 ●検討組織：川崎市、公健協、川崎市商工会議所、神奈川県トラック協会、協同組合川崎卸センター、神奈川県警、他 ●広報：ガイドブック「環境に配慮した共同輸配送のすすめ」作成 クリーンシャトル便の出発式 ●費用負担：調査費用は公健協、事務局は川崎市
実施概要 (対象地域実施日時 施策内容など)	●対象地域：川崎駅東口周辺 ●実施日時：1993年～1995年 ●施策内容：小売店50店、納入業者144社が参加した共同輸配送実験 生鮮食品・危険物を除く一般商品 共同荷捌き場の設置 共同輸送車：CNG車を使用 配送回数：1日3便 集荷回数：1日1便
効果測定内容 (測定内容効果把握 など)	●効果測定内容：取り扱い数量、到着車両台数、共同輸配送ターミナルへの到着車両台数、品目別の取り扱い数量、等 ●効果把握結果： 参加店舗ヒヤリング 「同じサービスレベル、コスト負担がなければ協力」 納入業者ヒヤリング 同上 走行量：233台km削減、従来方法との比較26%削減 NOx排出量：2950g削減、従来方法との比較89%削減 採算性：手数料単価150円以上に設定の必要
取組上の課題 (合意形成費用負担 など)	課題1：推進体制の確立、運営主体の確立 課題2：物流インフラ整備として、貨物用駐車スペース、共同ターミナル設置、荷受け場の整備 課題3：事業採算性の確保として、コスト負担の明確化、助成制度の強化、参加企業の拡大 課題4：商習慣の変更
その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)	

## 共同集配・荷捌きの効率化

### 36. 福岡市：天神地区共同集配事業

施策名	天神地区共同集配事業
<p>取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど)</p>	<p>●背景： 福岡市中央区天神地区は商業業務の集積地であり、様々な物流問題が顕在化していく中で、昭和50年10月に地下鉄工事が開催されることとなり、交通事情の悪化が懸念されたため、関係行政機関、関係団体などで構成される「福岡都市圏交通対策協議会」において、地下鉄工事期間中の交通対策が議論され、共同集配の推進を図ることが決定された。</p> <p>この決定を受けた形で、(社)福岡県トラック協会では、昭和52年1月に「共同集配対策委員会」他3委員会を設置し、共同集配の実施に向けて検討を重ね、昭和53年2月に天神地区における路線貨物の共同配送システムが発足することとなった。以後、2度にわたりシステムの改善を図る必要が生じ、協議会等により検討が行われた。その結果、関係事業者の総意を持って全員参加型の共同出資会社「天神地区共同輸送株」の設立が決定され、平成6年3月に会社設立、平成6年8月に事業許可、同年9月より本格的に事業を開始し、今日に至っている。</p>
<p>目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)</p>	<p>●目的・ねらい・対象交通： 福岡市中央区天神地区において集荷・配送業務を行っている運送事業者が共同して事業体（天神地区共同輸送株）を設立し、その事業体に一括委託し一元化することによって、輸送効率の改善と共に、天神地区の交通混雑の緩和と排気ガスによる自動車公害防止を図るもの。</p>
<p>取り組みの経緯 (経緯・熟度など)</p>	<p>●経緯： 昭和53年2月、福岡市天神地区の交通混雑と効率化を図るため、関係事業者の協議により共同配送業務が開始された。</p> <p>その後、都心部の開発、発展にともない交通混雑が深刻化したため、(社)福岡県トラック協会において「天神地区共同輸送システム推進委員会」が設置され、集配業務の一元化を協議して昭和62年5月に「天神地区共同集配システム」として再発足した。</p> <p>その後、取り扱い個数はそれまでよりかなり増加したものの、損益分岐点を割り込む状態が続き、事業委託会社の赤字が膨らむこととなった。伸び悩みの背景には、時間指定やクール宅急便業界のサービス競争があった。そのため、各社の独自配送が増え、結果として各社のトラックの天神地区乗り入れも増加、ドライバーによる荷捌きスペースの陣取り合戦が日常化した。</p> <p>このような状況の下、平成4年9月、官民関係者からなる「天神地区物流対策推進協議会」が発足。翌平成5年3月、共同集配システム再々構築への提言がなされた。</p> <p>この提言を踏まえて「都心物流共同集配システム」を新たに構築して、交通混雑の緩和と排気ガスによる環境公害防止策等、公共の福祉の実現に寄与し、都心物流の効率化を図り、円滑な輸送サービスの提供の確保を目的として、関係事業者の総意を持って全員参加型の共同出資会社「天神地区共同輸送株式会社」の設立を決定した。</p> <p>平成5年8月30日に設立準備委員会が発足し、平成6年3月24日会社が設立され、直ちに事業の認可申請を行い、平成6年8月3日に事業許可、同年9月1日より本格的に事業を開始し、今日に至っている。</p>

<p>主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用 負担など)</p>	<p>●実施主体：天神地区共同輸送(株) (福岡市東区箱崎ふ頭5丁目3-5) ※天神地区共同集配システム参加事業所35社(平成14年度現在)</p> <p>●検討組織：天神地区物流対策推進協議会(事務局：国土交通省九州運輸局) ※現在の検討組織</p> <p>●広報：パンフレット(天神地区共同輸送(株)、(社)福岡県トラック協会)、 応援チラシ(天神地区物流対策推進協議会)など</p> <p>●費用負担：地元の運送会社36社と地元銀行4社の共同出資 資本金1億1,300万円 ※福岡市の出資無し</p>
<p>実施概要 (対象地域実施日時 施策内容など)</p>	<p>●対象地域：天神地区 ※厳密には、中央区天神1～5丁目及び西中洲</p> <p>●実施日時：月～日曜日、原則として8：00～18：30</p> <p>●施策内容：地元の運送会社等40社の共同出資により設置された「天神地区共同運送株式会社」が、上記地域を対象に、一括集配送を行っている。 配送は、システムに参加している業者が、都心から約5km離れた東区箱崎埠頭にある天神地区共同輸送(株)に配送貨物を持ち込み、そこで仕分けされ、1日4回(午前2回、午後2回)天神地区に配送される。 また、天神地区から、天神共同輸送(株)により集荷、仕分けされ、各社に引き渡される。</p>
<p>効果測定内容 (測定内容効果把握 など)</p>	<p>●効果測定内容・実施効果把握結果：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・取り扱い個数(過去3年分のみ記載) 平成11年度 約107,000個/月 平成12年度 約107,000個/月 平成13年度 約100,500個/月</li> <li>※1台当たりの集配個数ベースでは、共同集配は自家用配送の6.7倍、営業車の1.9倍の効率</li> <li>・環境面→福岡地域沿道環境改善プログラム[福岡県沿道環境整備協議会(事務局：国土交通省福岡国道事務所)]で評価していく。 ※環境面(大気、騒音)に関して、平成14年にプログラムを策し、平成15年度よりフォローアップしていく予定。</li> <li>・CNG車、LPG車の導入状況(平成14年現在) CNG車：10台 LPG車：1台</li> </ul> <p>●期待できる効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車から営業用車の転換で、貨物1個当たりの走行台キロが、70%削減</li> <li>・営業用車から共同集配の転換で、貨物1個当たりの走行台キロが、41%台キロ削減</li> </ul>
<p>取組上の課題 (合意形成費用負担 など)</p>	<p>●課題：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①取扱量の伸び悩み</li> <li>②駐車スペースの確保難</li> </ol>
<p>その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)</p>	<p>行政は、駐停車スペースの確保や駐車の適正化指導といったことで物流環境を側面から支援する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○福岡市における対応 <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物専用パーキングメーターの設置(48基) ※平成15年2月現在</li> <li>・福岡市建築物における駐車施設の附置等に関する条例(平成9年7月1日施行)</li> <li>・福岡市迷惑駐車の防止に関する条例(平成6年10月1日施行)</li> </ul> </li> </ul>

## 11 駐車場案内システム

車による来街者に駐車場の空き情報を提供するシステムのことで、空いている駐車場に誘導し、地区全体の駐車場の効率利用を図り、また、駐車場探しの不必要な交通を削減することを目的としている。

効率的な駐車場利用の促進や道路交通の円滑化を目的として実施している事例が多い。

東京都や藤沢市のように違法路上駐車削減が目的となっている事例も見られる。また、奈良市や長崎市では市街地の活性化が目的の一つとなっている。

### ●事例都市

- ①東京都 カーナビを活用した案内システムで、路上駐車削減、道路交通の円滑化
- ②藤沢市 案内板による案内システムで、違法路上駐車・駐車場待ち行列による路上占拠・うろつき車両削減、効率的な駐車場利用の促進、駅周辺の交通混雑の解消
- ③名古屋市 案内板による案内システムで、駐車場の入庫待ちや駐車場探しのうろつき車両削減
- ④大津市 案内板による案内システムで、効率的な駐車場利用の促進、道路交通の円滑化
- ⑤大阪市 案内板による案内システムで、駐車基本計画に基づく総合的な駐車対策の一環として実施
- ⑥奈良市 案内板による案内システムで、効率的な駐車場利用の促進、道路交通の円滑化、市街地の活性化
- ⑦長崎市 案内板による案内システムで、効率的な駐車場利用の促進、交通混雑の緩和、商業の活性化

### (1) 検討組織

市単独で行っている事例もあるが、多くの事例では警察や駐車場事業者も含めた検討組織で行っている。

- ・東京都：都、駐車場公社
- ・藤沢市：県、市、警察
- ・名古屋市：国、市、警察、商工会議所、駐車場事業者、学識経験者
- ・大津市：国、県、市、警察、商工会議所、駐車場協会、学識経験者
- ・大阪市：国、県、市、警察、地元団体、経済団体、学識経験者
- ・奈良市：県、市、警察
- ・長崎市：市

## (2) 広報手段

駐車場案内システムは、視覚的にわかりやすい施策であるため、どの事例でも市広報誌やパンフレットの作成のみで、大々的な広報は行っていない。

- ・東京都：ホームページ
- ・藤沢市：市広報誌、新聞
- ・名古屋市：市広報誌、新聞、パンフレット
- ・大津市：特になし
- ・大阪市：特になし
- ・奈良市：特になし
- ・長崎市：パンフレット

## (3) 費用負担

案内板の設置にかかる費用は、行政が負担している事例が多い。

- ・東京都、公社が負担
- ・藤沢市：県：国道及び県道上に設置する案内板を負担  
市：市道上に設置する案内板を負担
- ・名古屋市：国、市、駐車場事業者が負担
- ・大津市：設備は国、県、市が負担、維持・管理に関する費用は市が負担
- ・大阪市：市等が負担
- ・奈良市：国、県、市が負担
- ・長崎市：国、市が負担

## (4) 取組み上の課題

- ① 駐車場案内システムへの参加駐車場の拡大が課題となっている事例が多い。
- ② また、新たな駐車場案内システムとしてカーナビなどによる情報提供を求める声もある。
  - ・東京都：カーナビを活用した案内システム実験として行っているため、実用化時の費用負担
  - ・藤沢市：事業者の費用負担額の調整
  - ・名古屋市：システムの対象とする駐車場の検討、情報提供を行っても違法駐車するドライバーがいる、駐車場直近でなければ情報を入手することができない。
  - ・大津市：システムの対象とする駐車場の検討、提供すべき情報の内容、整備主体及び管理運営主体
  - ・大阪市：市民の意識向上
  - ・奈良市：駐車場の魅力、駐車場情報送信装置の負担（駐車場の負担を希望）
  - ・長崎市：駐車場経営者とのシステム加入に関する調整

### **(5) 環境基本計画等による位置づけ等**

- ① 駐車場案内システムが環境基本計画に明示されている自治体は3%程度に過ぎない。
- ② 一方で、約5割の自治体で大気環境改善効果が期待されると考えており、現在の導入率は約8割と高い。

### **(6) 導入の際の留意事項**

- ① 駐車場への効率的な移動が可能となることにより、駐車場周辺でのうろつきなど無駄な移動の削減が期待される。
- ② 駐車場案内システムは、対象となる地域全体の駐車場の参画によって、全ての駐車場への効率的な経路誘導が行えるが、実際には特定の駐車場のみの参加となっている場合が多く、参加駐車場の拡大が課題である。
- ③ 既存の駐車場案内システムは、駐車場直近でないと案内できない（案内板の設置にも限りがある）こともあり、東京都ではIT技術を活用しカーナビを活用した駐車場案内システム実験を試行している。そのような新たな技術を活用した利便性の向上とシステムへの参加駐車場の拡大が望まれる。

## 駐車場案内システム

### 37. 東京都：ITカーナビ駐車場案内・誘導システムの試行

施策名	ITカーナビ駐車場案内・誘導システムの試行
取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど)	背景1：渋谷地区など都内繁華街では、違法駐車により渋滞が顕在化 背景2：既存駐車場は、土日を含め現状では十分に利用されていない 背景3：従来の案内板方式による情報提供では、ドライバーに対しての一方的な情報提供であり、利用者が求める料金、特約割引についての情報が得られない。
目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)	●目的・ねらい：路上駐車削減や道路交通の円滑化に寄与する本システムの実用化に向けた試行を実施
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・12年「TDM東京行動プラン」策定</li> <li>・12年度「スムーズシブヤ社会実験」実施 荷さばき施設設置、案内誘導など</li> <li>・13年度「スマートパーキングシブヤ」実施 カーナビを活用した駐車場案内・誘導の実験</li> <li>・14年度「ITカーナビ駐車場案内・誘導システムの試行」 13年度実験成果を受けて実用化に向けた試行</li> </ul>
主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●実施主体：東京都都市計画局、東京都駐車場公社</li> <li>●検討組織：事項実施に向けたワーキング設置</li> <li>●広報：HPなどWEB上</li> <li>●費用負担：都、公社、参加企業、町田市</li> </ul>
実施概要 (対象地域実施日時 施策内容など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●対象地域：渋谷、新宿、池袋、町田駅周辺</li> <li>●実施日時：平成15年2月17日～3月31日まで</li> <li>●施策内容：ドライバーの駐車場利用に関する好み（嗜好条件：料金・目的地までの距離、構造など）、を考慮し、カーナビにより空いている駐車場へ案内誘導する。</li> </ul>
効果測定内容 (測定内容効果把握 など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●効果測定内容：WEB上でのアンケート実施、システム利用データ</li> <li>●効果把握結果： <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者意向（嗜好条件設定、操作性、信頼性、実現性、費用負担など）について調査</li> <li>・システムの標準仕様案を策定し、国土交通省による全国版への反映</li> </ul> </li> </ul>
取組上の課題 (合意形成費用負担 など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>課題1：フォーマット作成など全国で使える仕様を統一する必要あり</li> <li>課題2：実用化時の費用負担</li> <li>課題3：満空情報発信機の普及支援方策</li> </ul>
その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・15年度も試行を継続予定</li> <li>・都内主要繁華街に対象地域を拡大予定（東京駅周辺、銀座、吉祥寺など）</li> <li>・国土交通省が検討する全国標準仕様策定検討会で仕様が策定後、実用化を図る予定。</li> </ul>

## 駐車場案内システム

### 38. 藤沢市：藤沢市駐車場案内システム

施策名	藤沢市駐車場案内システム
取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど)	背景1：藤沢駅周辺における道路混雑は年々激しくなり、交通渋滞が日常化している。 背景2：その原因として、違法路上駐車、駐車場待ち行列による路上占拠、駐車場を探するうろつき交通等が挙げられる。 背景3：便利な特定の駐車場のみが常時満車となっているという使用状況の偏りがあり、効率的な駐車場利用がなされていない。
目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)	●目的・ねらい：違法路上駐車、駐車場待ち行列による路上占拠、うろつき交通等を無くし、効率的な駐車場利用を推進し、藤沢駅周辺の交通渋滞の解消を図る。 ●対象交通：藤沢駅周辺の渋滞を引き起こしているマイカー交通。
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	平成2年度から導入に向けての調査・検討を実施。 平成6年度に駐車場事業者と本市で「藤沢駅周辺駐車場案内システム連絡協議会」を設立し、民間事業と公共事業の連携を図る。 平成6年度から平成9年度までの4ヶ年で、システム整備事業を実施。 平成8年度に駐車場案内システム導入前調査を実施。
主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など)	●実施主体：神奈川県、藤沢市 ●検討組織：神奈川県警察、神奈川県、藤沢市 ●広報：平成7年6月12日 藤沢市長が記者会見 平成8年11月25日号 広報ふじさわに掲載 ●費用負担：国道及び県道上に設置するブロック案内板5基と個別案内板5基を神奈川県が施工し、市道上に設置するブロック案内板4基と個別案内板13基、端末機14基及びコントロールセンターを市が施工した。
実施概要 (対象地域実施日時 施策内容など)	●対象地域：藤沢駅周辺 約40ha ●実施日時：平成8年12月供用開始 ●施策内容：ブロック案内板 9基 個別案内板 18基 コントロールセンター 1箇所
効果測定内容 (測定内容効果把握 など)	●効果測定内容：路上駐車台数調査 渋滞長調査 旅行時間測定調査 駐車利用状況調査 ●効果把握結果：路上駐車台数は、概ね半減。 渋滞長は、交差点改良との相乗効果で、減少。 旅行時間は、27路線中、15路線で大幅な時間短縮。 駐車場利用は、利用総数は大きな変化はないが、利用率の低かった駐車場の利用率が上がっている。
取組上の課題 (合意形成費用負担 など)	課題：民間駐車場事業者の事業負担金負担額の調整が難航した。
その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)	供用開始から約6年が経過し、新規参入駐車場についての取り扱いが、課題となっている。地図式案内板のため、改修を行うと多額の費用がかかり、現在の財政状況では、対応できない。 将来の更新時期に合わせて、対応せざるを得ない状況である。

## 駐車場案内システム

### 39. 名古屋市：駐車場案内システム

施策名	駐車場案内システム
取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シズなど)	背景1：名古屋市の都心部における慢性的な交通渋滞の解消が必要 背景2：渋滞の要因として、違法路上駐車や駐車場探しによるうろつき交通及び駐車場の入庫待ちが考えられる。
目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)	●目的・ねらい：栄地区及び名古屋駅地区において、駐車場の入庫待ちや駐車場探しのうろつき交通の削減を図るために駐車場案内システムを導入した。 ●対象交通：名古屋市の都心部（栄地区及び名古屋駅地区）で駐車場を利用する自動車
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	[栄地区] 昭和63年～平成元年度 駐車場案内システム整備計画策定 平成2年度 実施設計 平成3年5月27日 栄地区駐車場案内システム供用開始 [名古屋駅地区] 平成6～7年度 駐車場案内システム整備計画、基本計画策定 平成8年度 実施設計 平成11年6月9日 名古屋駅地区駐車場案内システム供用開始
主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など)	●実施主体：名古屋市、国土交通省、愛知県警察本部、駐車場事業者 ●検討組織：学識者、建設省、愛知県、名古屋市、駐車場事業者、商工会議所 ●広報：システム供用前にマスコミでの広報及び広報なごややパンフレットによる広報活動を行っている。 ●費用負担：事業主体は国、市、駐車場事業者
実施概要 (対象地域実施日時 施策内容など)	●対象地域：名古屋市 栄地区（約200ha）及び名古屋駅地区（約180ha） ●実施日時：栄地区 平成3年5月27日 名古屋駅地区 平成11年6月9日 ●施策内容：名古屋市都心部の駐車場探しによるうろつき交通や駐車場の入庫待ち及び違法路上駐車による交通渋滞を解消するために、駐車情報を提供し、道路交通の円滑化を目指す。
効果測定内容 (測定内容効果把握 など)	●効果測定内容 ●効果把握結果： ①駐車場利用の平準化 導入前 中心部46%：周辺部54% 導入後 中心部37%：周辺部63% ②路上駐車台数の減少 導入前2,654台 導入後1,946台 ③入庫待ち台数の減少 導入前355台 導入後171台
取組上の課題 (合意形成費用負担 など)	課題1：対象地区の駐車場を全てシステムに加入させることで、システムの効果が最大限に発揮出来ることになるが、実際は小さい駐車場になるとシステムに加入しない駐車場もある。 課題2：ドライバーに駐車場情報を提供していても、違法路上駐車へ移行してしまうドライバーもいる。 課題3：現在のシステムは道路上に設置した案内板による案内となるため、駐車場直近でなければ情報を入手することが出来ない。そのため、ドライバーの任意の時間や場所で情報を提供できるようにする必要がある。
その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)	課題3にあるように今後は、ドライバーの任意の場所や時間での情報提供が出来るように携帯電話やパソコンを活用した駐車場案内を行えるように検討する必要がある。

## 駐車場案内システム

### 40. 大津市：駐車場案内システム

施策名	駐車場案内システム
取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど)	背景 1：中心都心活性化の必要性 背景 2：駐車場利用の平準化・効率化 背景 3：公通渋滞の緩和
目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)	●目的・ねらい：公率的な駐車場利用の促進と交通の円滑化を図る。 ●対象交通：中心市街地（浜大津）周辺
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	・平成 7 年 10 月に「浜大津周辺駐車場案内システム推進協議会」を発足。 ・平成 8 年 3 月に「浜大津周辺駐車場案内システム整備計画協議会」を発足。 ・平成 10 年度に事業着手、平成 11 年 4 月から供用開始。
主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など)	●実施主体：浜大津周辺駐車場案内システム推進協議会 ●検討組織：建設省（当時）・滋賀県・大津市・警察・駐車場協会・商工会議所・学識経験者 ●広報： ●費用負担：設備は、国・県・市が負担。 維持・管理に関する費用は大津市が負担。
実施概要 (対象地域実施日時 施策内容など)	●対象地域：大津市浜大津周辺 ●実施日時： ●施策内容：ブロック案内板（4 基）の設置 地区総合案内板（11 基）の設置 個別案内板（31 基）の設置 中央コントロールセンターの設置
効果測定内容 (測定内容効果把握 など)	●効果測定内容：将来の駐車需要及び交通動線 ●効果把握結果： ・将来の整備台数の予測と、対象駐車場の選定。 ・対象地区の道路網上の流動。
取組上の課題 (合意形成費用負担 など)	課題 1：対象範囲と対象駐車場の検討 課題 2：提供すべき情報の内容 課題 3：整備主体及び管理運営主体
その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)	

## 駐車場案内システム

### 41. 大阪市：駐車基本計画に基づく取組み

施策名	駐車基本計画に基づく取組み
取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シズなど)	背景：大阪市では、急激な自動車の増加や交通マナーの低下などによって、違法路上駐車が常態化し、健全な都市活動を著しく阻害するとともに、大阪のイメージダウンにもつながる大きな社会問題となっていた。そのため、平成元年に「大阪市駐車基本計画策定調査委員会」を発足し、さまざまな検討を行い、平成3年4月に「大阪市駐車基本計画」を策定した。そして、現在まで計画に基づき、各種施策を実施している。
目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●目的・ねらい：駐車問題の解決にあたっては、総合的・長期的な視点から交通政策の一環として、市民・企業・関係機関が一致協力してあたっていく必要がある。このため、駐車基本計画を策定し、次の4項目を基本方針として、既存の枠にとらわれることなく、創意工夫をこらし、連携を持って対策を実施してきた。</li> <li>基本方針</li> <li>①駐車需要の抑制</li> <li>②駐車スペースの有効利用と拡大</li> <li>③取り締まり強化の要請</li> <li>④マナー向上</li> </ul>
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	平成元年4月 「大阪市総合交通対策本部」に「都心部駐車対策部会」を設置 7月 「大阪市駐車基本計画策定調査委員会」発足 8月 駐車「非常事態」宣言 平成3年4月 「駐車基本計画」策定 平成6年4月 「迷惑駐車の防止に関する条例」交付
主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●実施主体：大阪</li> <li>●検討組織：「大阪市駐車基本計画策定調査委員会」</li> <li>    構成員：有識者、地元団体、経済団体、運輸省、建設省、大阪府、大阪府警、大阪市</li> </ul>
実施概要 (対象地域実施日時 施策内容など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●対象地域：大阪市全域</li> <li>●施策内容：</li> </ul> <p>花の万博の開催を前に、深刻化する駐車問題に対処するため、平成元年4月、総合交通対策推進本部の中に「都心部駐車対策部会」を設置し、迷惑駐車追放に向けた取組み体制を強化し、都心部の駐車対策など当面する課題の対応を進めてきた。</p> <p>同年8月には、駐車「非常事態」宣言を行い、御堂筋を中心に啓発指導員による街頭啓発に取り組みとともに、大阪府交通対策協議会や大阪府警察など関係機関との連携のもとに各種広報啓発活動を展開した。</p> <p>さらに、21世紀の交通需要に的確に対応するため、「大阪市総合計画21」において適正な自動車利用を進めるなど総合交通体系の確立を進める中で、駐車対策についても総合的・長期的な取り組みが必要なことから、平成3年4月に「①駐車需要の抑制、②駐車スペースの有効利用と拡大、③取締の強化の要請、④マナーの向上」の4つを基本方針とする「大阪市駐車基本計画」を策定し、これに基づき、公的駐車場や案内システムの整備、低利な融資制度などを活用した民間駐車場の整備促進などハード面の施策を推進するとともに、ソフト面においても、警察の取締との合同啓発活動や、モールボード・OCAT12面マルチビジョンでの広報用素材の放映など広報啓発活動に取り組んでいる。</p> <p>また、駐車マナーの向上を図るため、平成6年4月に「迷惑駐車の防止に関する条例」を公布し、同年10月より御堂筋及び船場地区を重点地域に指定し、啓発指導員による街頭での啓発活動（迷惑駐車防止重点地域活動）や、地域で自主的に活動する団体に対する啓発物品の支援（迷惑駐車防止推進地区活動）などを実施している。</p>

<p>効果測定内容 (測定内容効果把握 など)</p>	<p>●効果測定内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の瞬間路上駐車台数（大阪府警調べ）</li> <li>・大阪市の交通政策についての世論調査（2000年3月）</li> </ul> <p>●効果把握結果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪市内の路上駐車（違法駐車）台数は、平成元年と比較すると現在約50%減少</li> <li>・世論調査では、大阪市内でいちばん問題だと思う自動車関係の問題について、「迷惑駐車」が問題だと回答している市民が最も多く42%（2位は、「道路の渋滞」の20%</li> </ul>
<p>取組上の課題 (合意形成費用負担 など)</p>	<p>課題：平成元年と比較して、現在、路上駐車台数は半減しているものの、市民の意識としては「迷惑駐車」は依然最も関心の高い問題である。</p> <p>また、自動車交通量の減少やコインパーキングの増加、ライフスタイルの変化や少子高齢化による自動車の使われ方の変化など駐車問題を取り巻く状況は大きく変化してきている。国においても、違法路上駐車の問題による取締などの検討も始まっている。このため、現在の駐車基本計画も大きく点検すべき時期にきている。このため駐車基本計画を見直しするにあたっては、これらの状況も十分勘案するとともに、市民の意見も取り入れながら策定する必要がある。</p>
<p>その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)</p>	<p>平成15年から、駐車基本計画の見直しに向けた検討を開始し、市民の意見も反映しながら平成16年度の策定を目指す。</p>

### III

## 駐車場案内システム

### 42. 奈良市：駐車場案内システム

施策名	駐車場案内システム
取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど)	背景：奈良市中心部では、行楽期の休日に奈良公園を目的とする観光交通により道路混雑が著しい。
目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)	●目的・ねらい：市街地における既存の駐車場の有効利用を図るため、観光客を中心に駐車場を探しているドライバーに空き駐車場の位置や満混空の情報等を適切に知らせることにより効率的な駐車場利用を促進し、交通の円滑化と市街地の活性化を図ることを目的とする。
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	●対象交通：観光客等 平成6年9月に総合渋滞対策支援モデル事業の実施都市として奈良市を含む10都市が指定を受ける。奈良市域ではパークアンドバスライドと駐車場案内システムの2つの施策に取り組むことになり、奈良県がパークアンドバスライド、奈良市が駐車場案内システムの導入を図ることになった。
主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など)	●実施主体：奈良県、奈良市、 ●検討組織：奈良県、奈良市、奈良県警察 ●広報：奈良県、奈良市 ●費用負担：国、奈良県、奈良市
実施概要 (対象地域実施日時 施策内容など)	●対象地域：約200ha ●実施日時：平成11年～平成14年 6基、ブロック内詳細案内板 9基、個別駐車場案内板 12基、補助案内板 29基、予告案内版 19基
効果測定内容 (測定内容効果把握 など)	●効果測定内容： ●効果把握結果：平成13年10月1日から部分供用開始、平成15年4月1日から全面供用となるため、現時点においては効果の把握はできていない。
取組上の課題 (合意形成費用負担 など)	課題1：駐車場との協定を結ぶ。 課題2：駐車情報送信装置は駐車場の負担で設置する。
その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)	現対象地域（約200ha）の拡大は予定にない。

## 駐車場案内システム

### 43. 長崎市：駐車場案内システム

施策名	駐車場案内システム
取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど)	背景：駐車場を探すうろつき交通、駐車場待ち車両による交通混雑が生じている。
目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●目的・ねらい：既存駐車場の有効利用、交通混雑の緩和、商業の活性化</li> <li>●対象交通：都心部に流入する自動車</li> </ul>
取り組みの経緯 (経緯・熟度など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成4年度に都心部250haの34駐車場(4,071台)を対象にシステム稼働</li> <li>・平成8年度に住吉地区30haの9駐車場(1,305台)を追加</li> <li>・平成12年度に都心部の15駐車場(3,214台)を追加</li> </ul>
主体・広報・費用 (実施主体検討組織広報スケジュール費用負担など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●実施主体：長崎市</li> <li>●広報：パンフレット</li> <li>●費用負担：補助事業として国から補助金の交付を受けている。</li> </ul>
実施概要 (対象地域実施日時施策内容など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●対象地域：都心部250ha(49駐車場)、住吉地区30ha(9駐車場)</li> <li>●実施日時：都心部H4.4.25、住吉地区H8.4.3、都心部拡充H12.4.1</li> <li>●施策内容： <ul style="list-style-type: none"> <li>地区別表示板 6基</li> <li>個別表示板(マップ式) 8基</li> <li>個別表示板(文字式) 16基</li> <li>固定式表示板 58基</li> </ul> </li> </ul>
効果測定内容 (測定内容効果把握など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●効果測定内容： <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場利用台数</li> <li>・路上駐車車両数</li> </ul> </li> <li>●効果把握結果： <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場利用台数が、休日で約8%増加した。</li> <li>・路上駐車が平日で14%、休日で20%減少した。</li> </ul> </li> </ul>
取組上の課題 (合意形成費用負担など)	課題：駐車場経営者とのシステム加入に係る調整
その他の特記事項 (今後の方向性地域指定など)	

## 12 ITS・経路案内・経路誘導

ITS: Intelligent Transport Systemの総称であり、最先端のエレクトロクス技術を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築することにより、ナビゲーションシステムの高度化、有料道路等の自動料金支払いシステムの確立、安全運転の支援、公共交通機関の利便性向上、物流事業の高度化等を図るものである。

IT技術を活用した情報提供や料金抵抗の緩和策を用いた経路案内や経路誘導により、一般道の渋滞緩和、道路沿道環境の改善を図ることが目的となっている。

### ●事例都市

①川崎市 事例1：物流車両への高速券付与による一般道から高速道路への経路誘導

事例2：高速バス運行によるマイカーからの転換

②大阪府 高速道路の料金割引による一般道から高速道路への経路誘導

### (1) 検討組織

行政機関や警察からなる委員会組織を構築して、検討している事例が多い。

- ・川崎市（事例1）：国、県、市、警察、企業113社、※協議会を組織
- ・川崎市（事例2）：国、県、市、警察、企業113社、※協議会を組織
- ・大阪府：国、県、関係市町、警察、阪神高速道路公団、※委員会を組織

### (2) 広報手段

① 多くの事例では、チラシやポスター、横断幕を活用し、周辺道路を走行する利用者への告知を行っている。

② 川崎市では、対象となる高速バスにラッピングをすることによって、移動式の広報を行っている。

- ・川崎市（事例1）：横断幕、チラシ
- ・川崎市（事例2）：チラシ、ポスター、ステッカー、ラッピングバス
- ・大阪府：関係市町の広報紙、チラシ、ポスター、路上看板、のぼり、横断幕

### (3) 費用負担

国や独立行政法人環境再生保全機構の補助を受けて、実施している事例が多い。

- ・川崎市（事例1）：独立行政法人環境再生保全機構の委託事業として実施
- ・川崎市（事例2）：調査費用は国土交通省、市、バス運行費用はバス事業者
- ・大阪府：国の社会実験補助により実施

### (4) 取組み上の課題

- ① 実験内容により、課題は様々である。
- ② 高速券付与による割引の場合には費用負担、高速バスの運行の場合には協力する事業者、何より広報による周知拡大が課題となる。
  - ・川崎市（事例1）：高速料金の負担
  - ・川崎市（事例2）：利用者からの増便の要請への対応、通勤時間以外の運行可能性の検討、他の地域への路線拡大の検討
  - ・大阪府：広報が鍵となることから、広報手段のさらなる充実

---

#### (5) 環境基本計画等による位置づけ等

- ① I T S等の活用による経路案内・誘導は、約2割の自治体で環境基本計画に明示されている。
- ② また、約3割の自治体で大気環境改善効果が期待されると考えているが、現在の導入率は約1割に過ぎない。

---

#### (6) 導入の際の留意事項

- ① 経路誘導により交通渋滞の緩和、道路沿道環境の改善が期待される。
- ② 最も重要なのは広報活動であり、I T S技術や料金割引等も行っても、利用者への周知が十分でなければ効果は低くなる。そのため広報活動が課題である。
- ③ また、経路誘導に係る機器の整備や割引券等の費用負担も課題となる。
- ④ 対象地域内を走行する車両対象となるため、広域な範囲への広報活動が必要となる、特に対象地域の道路への十分な告知による広報活動が重要である。

44. 川崎市：環境モニタリング情報による都市大気汚染対策に関する調査

施策名	環境モニタリング情報による都市大気汚染対策に関する調査
取り組みの背景 （地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど）	背景 1：川崎市臨海部の自動車公害の深刻化 背景 2：川崎公害訴訟で「自動車排出ガスによる健康被害の有無」が争点 背景 3：交通総量の抑制、交通流の円滑化に向けた、情報関連技術の活用の可能性
目的・ねらい （目的・ねらい対象交通など）	●目的・ねらい：高度道路交通システム（ITS）と道路沿道の環境モニタリング情報を活用した、新たな交通管理システムの可能性と環境改善効果 ●対象交通：川崎市臨海部
取り組みの経緯 （経緯・熟度など）	神奈川県ITS推進連絡協議会によるITS技術の現状と課題の把握  川崎市内の大気環境の把握 自動車ユーザーへの情報提供と迂回誘導による環境負荷の低減の検討 環境情報を用いた交通管制の提案とマニュアルの策定  公共交通車両優先システム（PTPS）の実施に向けた検討
主体・広報・費用 （実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など）	●実施主体：環境モニタリング情報等による都市大気汚染対策に関する調査委員会 ●検討組織：中村横浜国大助教授、県トラック協会、バス事業者、県警、首都高速道路公団、他関係行政機関 ●広報：記者発表 ●費用負担：調査費用：公健協、事務局：川崎市
実施概要 （対象地域実施日時 施策内容など）	●対象地域：川崎市臨海部 ●実施日時：平成10年度～11年度 ●施策内容： ITSを用いた公共交通機関の交通管制に関する調査 ○自動車ユーザーへの情報提供と迂回誘導による環境負荷の低減の検討 ○環境情報を用いた交通管制の提案とマニュアルの策定 ○公共交通車両優先システム（PTPS）の実施に向けた検討
効果測定内容 （測定内容効果把握 など）	●効果測定内容：事例調査、大気環境の現状把握、大気環境の高濃度汚染の要因、大気汚染の事前予測の可能性検討、情報提供による走行自粛検討（事例調査、情報提供方法の検討）迂回表示の検討、公共交通車両優先システムの効果把握 ●効果把握結果： 迂回誘導アンケート：34%が「表示に従って湾岸線を利用」と回答 運送業者は誘導要請への協力困難 公共交通車両優先システム：急行系統で総所要時間5.1%短縮、窒素酸化物5.9%削減
取組上の課題 （合意形成費用負担 など）	課題 1：交通量と環境濃度の関係の明確化 課題 2：環境濃度の前日予測の信頼性の向上 課題 3：公共交通車両優先システムの導入拡大の検討
その他の特記事項 （今後の方向性地域 指定など）	平成13年度の国土交通省TDM実証実験として「川崎市TDM実証実験／環境自動車を用いた公共交通車両優先システム（PTPS）導入実験」クリーン軽油を使用した路線バスで特急化実験を実施中。

45. 川崎市：物流車の経路変更社会実験

施策名	物流車の経路変更社会実験
取り組みの背景 （地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど）	背景1：川崎市東扇島・千鳥は倉庫業、流通業、製造業など約110社、約12,000人が修業 背景2：朝夕の通勤時間帯に国道132号が渋滞 背景3：川崎市臨海部の大気汚染が深刻
目的・ねらい （目的・ねらい対象交通など）	●目的・ねらい：交通混雑の改善、道路沿道環境の改善 ●対象交通：産業道路、国道132号線の塩浜交差点、夜光交差点を通過する物流車両
取り組みの経緯 （経緯・熟度など）	（委員会経過） 平成6年10月 東扇島・千鳥地区交通環境改善連絡協議会第1回準備会開催 平成7年3月 東扇島・千鳥地区交通環境改善連絡協議会第2回準備会開催 平成9年7月 東扇島・千鳥地区交通環境改善連絡協議会の設立、通勤時を対象とした社会実験実施 平成12年2月 物流車を対象とした社会実験実施
主体・広報・費用 （実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など）	●実施主体：東扇島・千鳥地区交通環境改善連絡協議会 ●検討組織：東扇島・千鳥地区の113社、横浜国道工事事務所、関東運輸局、神奈川県警、神奈川県他行政機関 ●広報：横断幕掲出、告知チラシの作成 ●費用負担：調査費用：公健協、事務局：川崎市
実施概要 （対象地域実施日時 施策内容など）	●対象地域：川崎市臨海部（東扇島・千鳥地区） ●実施日時：平成11年度 ●施策内容： 大型貨物車両運行事業所 26社 2800台 4日間 産業道路、国道132号通過車両へ高速湾岸線利用のための高速券付与
効果測定内容 （測定内容効果把握 など）	●効果測定内容：交差点交通量調査、走行速度調査、事業所アンケート調査 ●効果把握結果： 延べ2769台の参加（2.5t以上の普通貨物車 60% 特殊車 30%） 産業道路の交通量の減少 アンケート「停止回数の減少」「走行速度の向上」「所要時間の短縮」 渋滞緩和、沿道環境対策の効果ありと85%回答
取組上の課題 （合意形成費用負担 など）	高速料金の負担
その他の特記事項 （今後の方向性地域 指定など）	東扇島・千鳥地区交通環境改善連絡協議会は、現在も存続し、活動を継続中

46. 川崎市：通勤用高速バスの導入実証実験

施策名	通勤用高速バスの導入実証実験
<p>取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シズなど)</p>	<p>背景1：川崎市臨海部の大気環境の深刻化 背景2：朝夕の通勤時間帯に国道132号が渋滞 背景3：公通需要管理の推進による道路沿道環境の改善の必要性</p>
<p>目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)</p>	<p>●目的・ねらい：公共交通機関の利便性の向上、マイカー通勤の転換による道路沿道環境の改善 ●対象交通：臨海部地域へのマイカー通勤車両</p>
<p>取り組みの経緯 (経緯・熟度など)</p>	<p>H11年12月 浮島・小島地区事業所・従業員 アンケート調査 ⇒従業員の40%が横浜市内在住 ⇒協力意向が約40% (マイカー通勤者約25%) H12年1月 東扇島・千鳥地区事業所・従業員 アンケート調査 ⇒従業員の40%弱が横浜市内在住 ⇒東扇島地区で30%以上がマイカー通勤 ⇒協力意向が40%強 (マイカー通勤者約30%) H12年2月15日～17日 試乗会 (浮島・小島地区～YCAT) ⇒所要時間短縮効果を検証 ⇒日ごとに参加者が増加 ⇒参加者の70%以上が実現時に利用意向ありと回答 事業化に向けた調整 ⇒臨港バス・京急バスが東扇島で事業化検討 ⇒課題としてバスベイの必要性等 ⇒川崎市・県警・国土交通省・事業者の連携した取り組み</p>
<p>主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など)</p>	<p>●実施主体：東扇島・千鳥地区交通環境改善連絡協議会、浮島・小島地区交通環境改善連絡協議会 ●検討組織：川崎臨海事業所、横浜国道工事事務所、関東運輸局、神奈川県警、神奈川県他行政機関 ●広報：告知チラシ(A4版10,000枚、ポスター1,000枚、ステッカー、ラッピング・バス、マスコミ各社) ●費用負担：調査費用：バス事業者、国土交通省、川崎市 事務局：川崎市</p>
<p>実施概要 (対象地域実施日時 施策内容など)</p>	<p>●対象地域：川崎市臨海部 ●実施日時：平成11年度～14年度 ●施策内容：高速バス試乗会の開催 (浮島・小島地区) H12年2月15～17日 高速通勤バスの運転開始 (東扇島地区) H14年10月1日</p>
<p>効果測定内容 (測定内容効果把握 など)</p>	<p>●効果測定内容：送迎バスの利用・運行実態の把握、通勤交通実態・意向の把握、対応策の方向性の検討、対応策の有効性分析 ●効果把握結果： 試乗会 (横浜駅東口↔浮島・小島地区) 出勤時6便 帰宅時5便 無料 運行主体：京急バス、臨港バス 参加人数：800人 (28人/便) 所要時間：30～50分 アンケート結果：70%が実現化・利用意向ありと回答 本格運行 (H14年10月) 運行主体：京急バス、川崎鶴見臨港バス</p>
<p>取組上の課題 (合意形成費用負担 など)</p>	<p>課題1：利用者からの増便の要請への対応 課題2：通勤時間帯以外の運行の可能性検討 課題3：他の地域への路線拡大の可能性検討</p>
<p>その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)</p>	<p>通勤用高速バスの利用実態・利用者ニーズ把握調査を実施中 調査項目、運行実態、利用実態、改善要望把握、必要性確認、PR・展開 (調査主体：関東運輸局)</p>

47. 大阪府：有料道路の利用促進による渋滞緩和と地域振興に取り組む社会実験

施策名	有料道路の利用促進による渋滞緩和と地域振興に取り組む社会実験
<p>取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど)</p>	<p>背景1：主要渋滞対策ポイント165箇所、年間経済損失額7000億円が示すとおり、大阪府内の渋滞は深刻な状況であり、経済活動に支障を来すとともに、沿道環境の悪化を招いている。 背景2：その一方で、昨今の経済状況にあってハード整備のための巨額の財政出動は困難さを増してきている。 背景3：そこで、既存の道路ストックを有効に活用した渋滞対策を進めることが必要となってきた。</p>
<p>目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)</p>	<p>●目的・ねらい：阪神高速道路などの有料走路の通行料金を、区間や時間帯を勘案しながらきめ細かく変動させることにより、一般道路の渋滞緩和を図る。 ●対象交通：秋の行楽シーズンにおいて、国道176号・173号の渋滞が激しく、その一般道路の利用者を並行する有料道路（阪神高速池田線）に転換を図る。</p>
<p>取り組みの経緯 (経緯・熟度など)</p>	<p>平成14年に、検討組織である北大阪地域渋滞対策検討委員会を立ち上げ国土交通省道路局の社会実験制度に応募し、「熟度を高める地域」として採択（平成14年度は事前検討の一環でプレ実験を実施）</p>
<p>主体・広報・費用 (実施主体検討組織広報スケジュール費用負担など)</p>	<p>●実施主体：北大阪地域渋滞対策検討委員会 ●検討組織：大阪府土木部、阪神高速道路公団、国土交通省大阪国道事務所・大阪府警察本部・関係市町 ●広報：実験日（11月23日）を踏まえ、11月より、関係市町の広報誌に記事を掲載。近隣の集客施設、市役所においてポスター、チラシを掲示。 実験前では、路上看板・のぼり・横断幕の設置によるPRを実施した。 ●費用負担：全額社会実験費用</p>
<p>実施概要 (対象地域実施日時施策内容など)</p>	<p>●実施日時：平成14年11月23日（土・祝）0時～24時の1日限定 ●施策内容： 平成14年11月23日の0時～24時に、阪神高速道路11号池田線（池田木部→神田：南行きのみ）において、神田出口ランプ料金所後部での100円キャッシュバック方式により割引実施。 普通車 通常 300円→200円、大型車 通常 600円→500円に引き ●対象地域：</p>
<p>効果測定内容 (測定内容効果把握など)</p>	<p>●効果測定内容： ・阪神高速道路、一般道路の交通量調査 ・利用者（阪神高速） アンケート調査、一般道路上アンケート調査 ・集客施設利用者 ●効果把握結果： ・阪神高速交通量が約2割増、一般道路交通量が約2割増、一般道路交通量が約5%増 ・阪神高速分担率が約6%から約7%に約1%増 ・アンケートでは今回の取り組みを導入に向けて積極的に進めるべきが88%</p>
<p>取組上の課題 (合意形成費用負担など)</p>	<p>課題：本実験においては、広報が鍵になることから、広報手法のさらなる充実が必要である。</p>
<p>その他の特記事項 (今後の方向性地域指定など)</p>	<p>来年度の国土交通省社会実験のA地域指定を目指している。</p>

# 13 推進組織

## 48. 札幌市：都心部交通実験プロジェクト

施策名	都心部交通実験プロジェクト
<p>取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シーズなど)</p>	<p>背景：「魅力的な都心の創出」を最終目的に、平成4年3月に「都心交通対策実行委員会」が設立され、違法駐車防止活動を主体とした取り組みを実施してきた。平成9年からは、将来の都心交通のあり方を探るため、「都心部交通実験プロジェクト」に取り組み、従来の啓発中心の活動から、具体策の展開へと一歩踏み込んだ活動を実施している。</p>
<p>目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)</p>	<p>①都心循環バス、都心内100円バス          ●目的・ねらい：都心内での利便性の高い交通手段を確保し、街を訪れる方の回遊性を向上させる。          ●対象交通：バス          ②魅力ある歩行空間          ●目的・ねらい：歩行者を都心内での重要な交通手段と位置付け、歩行者に配慮した快適な歩行環境を創出することで、コミュニケーションや賑わいある都心空間づくりを目指す。          ●対象交通：歩行者          ③荷さばきのタイムシェアリング、路上荷さばきのルール化、共同荷さばき駐車場          ●目的・ねらい：荷さばき車と一般者が一体となり渋滞が慢性化している状況を改善するため、荷さばき駐車を整序化するルールづくりを行う。          ●対象交通：荷さばき車両</p>
<p>取り組みの経緯 (経緯・熟度など)</p>	<p>平成元年11月 札幌市都心交通対策協議会の設立          都心における道路渋滞、違法駐車、自動車公害等の交通問題を改善する対策の検討を目的として設立。平成3年度に提言書を札幌市へ提出。          平成4年3月 札幌市都心交通対策実行委員会の設立          上記提言を具体的に実行するための官民一体の組織として設立。          平成9年5月 都心部の活性化を図り、人と車が調和した快適な都心環境を整備するため、新たな実験的な取り組みを始めることを決定。以降、札幌市と共同で実験に取り組んでいる。</p>
<p>主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など)</p>	<p>●実施主体：札幌市と札幌市都心交通対策実行委員会の共同実施。          ●検討組織：都心交通関係者（地元商業者、運輸業者、町内会、行政機関）及び学識経験者、一般市民で構成する。          ●広報：報道機関への情報提供          ・テレビ・ラジオ等広報番組、広報誌など市広報媒体の利用          ・看板の設置、ポスターの掲示、パンフレットの配布          ・実験関係者（地元商業者、運輸業者、行政機関等）を通じての周知          ・交通安全広報車の巡回          ・街頭放送の実施          ●費用負担：札幌市及び札幌市都心交通対策実行委員会構成団体（地元商業者、運輸業者）からの拠出</p>
<p>実施概要 (対象地域実施日時 施策内容など)</p>	<p>①都心巡回バス、新都心100円バス          平成9年秋以降、期間、ルート、季節を買って合計6回（平成9年10月、10年2月、7～8月、9月、11年2月、10～12年度からは、既存の路線バスを利用し、都心内エリアに限り料金100円とする「都心内100円バス」の運行実験を実施。          ②魅力ある歩行空間          平成10年と11年夏の2回、都心部の仲通り（通称「シャワー通り」）で実験を行い、歩道の段階的な拡幅に合わせて、歩道を花木で飾るなどの魅力付けを行い、地元商店街によるイベントを実施。          ③荷さばきのタイムシェアリング、路上荷さばきのルール化、共同荷さばき駐車場          平成9年からはタイムシェアリングを実施。          平成12年度には、荷さばきのタイムシェアリングの時間帯区分に加え、一方通行路線の右側車線を「荷さばきレーン」、左側車線を「自粛レーン」とルール化し、路上に荷さばき駐車場スペースを確保し、共同荷さばき駐車場として活用する「共同荷さばき駐車場」の実験を実施。</p>

<p>効果測定内容 (測定内容効果把握 など)</p>	<p>①都心循環バス、新都心 100円バス 「都心循環バス」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗車実績 時期により利用者数の変動幅は大きく、大イベント時の利用は特に多い。</li> <li>・運行状況 予定通り運行できない場合が多い。(状況は時期、路線、天候、イベントの有無などによって大きく左右される)</li> <li>・利用者の評価 実験開始時から都心循環バスに対する満足度は高く、都心内短距離移動手段の有効性が認められる。(都心循環バスを利用した感想：「大変良い」「良い」が8～9割)</li> </ul> <p>「新都心 100円バス」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗車実績 (バス利用者数実績) 全路線平均で平常に比べて夏季で2.3倍、冬期は2.2倍</li> <li>・利便性の向上 (利用実態調査) 都心内 100円バスを実施しない場合の移動手段について、利用者の8割がバス以外の手段での都心内移動を考えていた。(移動手段の選択肢が増え、利便性が向上)</li> <li>・回遊性の向上 (利用実態調査) 8割弱が、都心内 100円バスの利用により都心の中での移動が増えたと回答。(回遊性の向上が期待)</li> <li>・公共交通の利用促進 (利用実態調査) 利用者の94%が今後も利用する意思 (公共交通の利用促進に効果)</li> <li>・自動車利用の意向変化 (一般アンケート調査) 自動車で都心に来ている来街者のうち、33%が「バスが身近に利用できるようになり、バスの利用が増え、自動車の利用が減る」と回答。(自動車から公共交通への転換が期待)</li> </ul> <p>②魅力ある歩行空間</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・待ちを訪れた市民や事業者、ドライバーに対して意識調査を実施。</li> </ul> <p>③荷さばきのタイムシェアリング、路上荷さばきのルール化、共同荷さばき駐車場</p> <p>「荷さばきのタイムシェアリング」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・実験の継続的な実施により、日常的な取り組みとして定着化。</li> </ul> <p>「路上荷さばきのルール化」「共同荷さばき駐車場」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路上荷さばき実態、荷さばき駐車場状況及び区域内のバスの走行速度を調査</li> <li>・平均荷さばき駐車時間：事前14.6分→実験中12.2分</li> <li>・実験区域内走行速度平均：事前18.5km/h→実験中24.0km/h</li> </ul>
<p>取組上の課題 (合意形成費用負担 など)</p>	<p>①都心循環バス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行環境の改善による定時制の確保</li> </ul> <p>②魅力ある歩行空間</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路機能の明確化、機能に見合った道路空間の再配分</li> <li>・民地の活用や法制度の運用による通りの魅力付けや界限性の演出</li> </ul> <p>③荷さばきのタイムシェアリング、路上荷さばきのルール化、共同荷さばき駐車場</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般車の違法駐車対策の徹底</li> <li>・路上荷さばき駐車場利用の費用負担</li> <li>・路上荷さばきに関する現行法上の限界</li> </ul>
<p>その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)</p>	

推進組織

49. 川崎市：川崎市のTDM推進体系

施策名	川崎市のTDM推進体系
<p>取り組みの背景 (地域の交通環境問題行政・市民ニーズ交通基盤シズなど)</p>	<p>背景1：川崎市臨海部の自動車公害の深刻化 背景2：川崎公害訴訟で「自動車排出ガスによる健康被害の有無」が争点 背景3：「川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例」(平成11年12月設定、平成12年12月施行)(以下「条例」という。)に、全国で初めて、交通需要管理区域の指定、計画書の策定、計画の実施等に関する規定を設定</p>
<p>目的・ねらい (目的・ねらい対象交通など)</p>	<p>●目的・ねらい：交通混雑の改善、道路沿道環境の改善のためのTDMの推進 ●対象交通：自動車全般</p>
<p>取り組みの経緯 (経緯・熟度など)</p>	<p>川崎市は平成12年4月：川崎市環境保全審議会へ「川崎市におけるディーゼル車対策のあり方」を諮問 平成12年11月：「ディーゼル車対策特別部会」を設置し、9回にわたる特別部会の審議 平成14年3月：発生源対策とともに、TDM施策を柱とする交通量対策及び交通流対策等への取り組みについて市長に最終答申 平成14年4月以降 これまでの検討及び現在も引き続き検討されている対策内容等を総合的な交通環境施策として整理 既存組織の活用とモデル地区における調査の継続</p>
<p>主体・広報・費用 (実施主体検討組織 広報スケジュール費用負担など)</p>	<p>●実施主体：東扇島・千鳥地区交通環境改善連絡協議会、浮島・小島地区交通環境改善連絡協議会 ●検討組織：交通需要管理区域の指定等に係る庁内連絡会 ●広報：報告書の作成 リーフレット「TDMのすすめ」作成予定 ●費用負担：川崎市</p>
<p>実施概要 (対象地域実施日時 施策内容など)</p>	<p>●効果測定内容：川崎市内 ●実施日時：平成12年度～ ●施策内容： 地域特性等に応じた取り組みメニューと施策の実行に向けての検討 モデル地域における調査</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例</p> <p>第10章 自動車公害の防止</p> <p>第4節 交通需要管理区域の指定等</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通需要管理区域の指定 (第111条)</li> <li>交通需要管理計画 (第112条)</li> <li>交通需要管理計画の実施 (第113条)</li> <li>交通需要管理計画に係る指導等 (第114条)</li> </ul>
<p>効果測定内容 (測定内容効果把握 など)</p>	<p>●効果測定内容：協議会を通じた交通実態調査 ●効果把握結果： 条例は、TDMを推進していくための一つの仕組みで、自動車排出ガスの低減を図る重点区域をあらかじめ住民に及び事業者並びに関係する行政機関の意見を聴いた上で指定し、その地域における対策を支援するため必要な指導と助言、必要な助成措置等を講じることとしたものである。 このことにより、地域ニーズを十分に踏まえた、魅力のある対策を立案し、必要な助成措置等を講じながら、継続的な取り組みとしての定着化を図ることとしている。</p>
<p>取組上の課題 (合意形成費用負担 など)</p>	<p>課題1：交通問題の再認識と事業所の理解促進 課題2：地域特性等に応じた取り組みメニュー出しと合意形成の方法 課題3：既存の交通環境改善連絡協議会の活性化 課題4：モデル地区における推進体制の確立</p>
<p>その他の特記事項 (今後の方向性地域 指定など)</p>	<p>東扇島・千鳥地区交通環境改善連絡協議会、浮島・小島地区交通環境改善連絡協議会は、活動を継続中。</p>

## 推進組織

### 50. 秋葉原電気街地区 T D M実証実験の概要 (平成15年7月～平成17年3月)

申請者	秩父市
背景	<p>「秋葉原電気街」東側の秋葉原駅周辺では、再開発事業が行われておりITセンター（仮称）や商業施設、居住施設、常磐新線の開業が予定され、今後国内外からのより一層の集客が予想されている。この再開発地区との融合による相乗効果を期待される秋葉原電気街地区は中低層ビルが密集し、歩行者と物流車両、通過自動車や路上駐車車両が混在している。本実証実験で物流の効率化を図るとともに路上駐車対策を実施することにより来街者が安全で利用しやすいまちづくりを目指していく。</p>
主な実験内容	<ol style="list-style-type: none"> <li>秋葉原電気街地区における物流の共同化（共同物流センターを設置し、センターから店舗までの配送を共同化するとともに、検品作業などにRFID（電子タグ）を活用して物流の効率化を図る。）</li> <li>共同荷捌きスペースの確保と運用（路外、路上に荷捌きスペースを設置し、ルールを定め、路上駐車車の低減を図る）</li> <li>貨物集配車の時間帯別運用（貨物車の配送時間帯を調整し、一般車の駐車時間帯と区別し違法駐車や交通混雑の解消を図る）</li> <li>歩行者優先空間の創出（歩行者優先道路を設置し、自動車などが進入しないよう協力要請することにより、安全で快適な歩行者空間の形成を図る）</li> <li>駐車場マネジメント（駐車場情報の提供などを行い既存の駐車場を有効に活用し、路上駐車車の低減を図る）</li> </ol> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="width: 45%;"> <p>1. 秋葉原電気街地区における物流の共同化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>共同配送用にCNG車を活用し、運賃負担を低減</li> <li>共同物流センター内における検品作業に電子タグを活用し、作業時間を短縮</li> </ul>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>2. 共同荷捌きスペースの確保と運用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>トラックが駐車できるようにパーキングメータの枠を拡大し、共同荷捌きスペースの活用を促進</li> </ul>  </div> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p>4. 歩行者優先空間の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車両進入自粛の看板と警備員</li> <li>車両進入自粛により、二輪車（自転車等）の違法駐車も削減</li> </ul>  </div>
関係行政機関等による実証実験の支援	関東運輸局、関東地方整備局、東京都、千代田区、警視庁
実験の成果	<p>【1. 物流共同化】共同物流センターから店舗までの配送の共同化により、期間中（1ヶ月）のトラック走行距離が実施前と比較して68.3%、NOxが68.8%、CO<sub>2</sub>が68.7%削減。また、共同物流センターにおける入庫検品～仕分け作業にRFID（電子タグ）を活用することにより、活用前と比較して41.5%の作業時間を短縮。</p> <p>【2. 共同荷捌きスペース】中央通沿いのパーキングメータや停車可能スペースを荷捌きスペースとして設置した結果、1日あたりの路上駐車車両が平均で14.6%減少。</p> <p>【3. 貨物配送車時間帯別運用】対象エリアにおける貨物車両の流入台数ピークが、実験前で午前9時と午後2時であったが、実験中では一般車両や来街者の少ない午前10時のみへのシフトに成功。</p> <p>【4. 歩行者優先空間】中央通西側地区への車両進入禁止を要請することにより、同地区への自動車類の流入量が31.1%削減。来街者のアンケートでも安全性・快適性の向上を感じる評価を得ることができ、90%近くが継続を希望。</p> <p>【5. 駐車場マネジメント】ホームページや立て看板を活用して駐車場の位置情報や満空情報を提供することにより、1駐車場あたり最大で、1日の稼働率が11.0%上昇。</p>
実験後の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流共同化に関しては、初期費用の負担方法やメリットの享受方法、参加店舗の拡大などの課題を解決する必要があり、引き続き導入に向けた検討を継続。</li> <li>来街者の評価の高かった歩行者優先空間の創出について、地元関係者が中心となり継続実施に向けた調整を開始。</li> <li>駐車場マネジメントについて、地元行政機関及び駐車場事業者等が中心となり平成17年度より実現に向けて具体的に検討中。</li> </ul>

## 14 ICカードを利用したTDM

### 51. 山口県下関市における「デイトタイム買い物バスカード『むさし』」実証実験計画の概要 (平成15年7月～平成17年6月)

【山口県下関市】

<p>背景</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・下関市の中心市街地はJR下関駅、バスターミナル、複合商業施設「シーモール」等を中心に、市の南端に位置しており、バスやマイカーを利用して移動する必要がある。</li> <li>・特に中核的複合商業施設「シーモール」は、マイカーでの来店が半数であるため、休日を中心に駐車場待ちの車で周辺道路が混雑している状況である。</li> </ul>
<p>事業概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・午前9時から午後4時までの時間限定の4千円のバスカード「デイトタイム買い物バスカード『むさし』」(売値3千円)をシーモール内にある大丸の案内所で示せば、買い物額3千円ごとに1ポイントつき、20ポイント貯まると千円分のバスカードがもらえる。</li> <li>・タイアップロゴ入りバスカードを発行し、サンデン交通と大丸で協同してイメージ宣伝をする。</li> <li>・バス事業者は来客の半数がマイカー利用客でありこのうち一部をバスへ利用転換する。 (※来客者交通手段 マイカー50% バス26% JR13%)</li> <li>・大丸は新たな買い物客の発生が期待される。また、中心商店街の活性化を図れる。</li> <li>・マイカーからバスに利用転換することで、CO<sub>2</sub>の削減と渋滞の軽減を図る。</li> </ul>
<p>主な実験内容</p>	
<p>実験の途中経過及び成果</p>	<p>平成17年年3月時点で「むさし」の売り上げは累計76,343枚で大丸のみの販売は21,007枚。月平均3千枚(大丸1千枚)で、開始以降好調に推移しており、下関バスターミナルの乗降客も実施前に比べて増加している。 〔実験継続中〕</p>

## ICカードを利用したTDM

### 52. ICカードを利用したポストペイサービスによる公共交通機関利用促進実証実験 (平成16年1月～平成17年12月)

【関西圏】

背景	<p>10年前より導入されたプリペイドカードによる乗車カードシステムでは、割引を付加することができない、などの課題があった。「スルッとKANSAI」では、こうした前払いサービスでは解決できなかった課題を克服し、完全なキャッシュレスサービスの実現により更なる鉄道利用促進を図る。</p>
事業概要	<p>実験実施路線：阪急電鉄、京阪電気鉄道 実験実施主体：株式会社スルッとカンサイ</p> <p>【第1段階：平成16年1月～6月】 実験① 運賃後払い型ICカードの導入</p> <p>【第2段階：平成16年7月～平成17年3月】 実験② 鉄道利用実績に応じた割引率の設定 実験③ 提携店舗・施設でICカード決済し、たままったポイントに応じて鉄道運賃を割引</p> <p>【第3段階：平成17年4月～平成17年12月】 実験④ 鉄道とバスとの乗継割引サービス等 実験⑤ 他交通機関発行カードとの相互利用</p>
主な実験内容	 <p>観光施設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・入場券</li> <li>・施設内チケット</li> <li>・レストラン、売店の決済</li> <li>・ポイント機能</li> </ul> <p>関西地域</p> <p>宿泊施設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・チェックイン時の予約確認</li> <li>・宿泊金の決済</li> <li>・付帯サービスの利用割引</li> <li>・ポイント機能</li> </ul> <p>飲食・物販店</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・商品購入時の決済</li> <li>・特典付き、割引クーポン</li> <li>・ポイント機能</li> </ul> <p>交通機関</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃支払い</li> <li>・他交通機関相互利用</li> <li>・ポイント機能</li> </ul> <p>利用者</p> <p>交通系ICカード多機能化(利用拡大)イメージ</p>
実験の途中経過及び成果	<p>○ 利用者が実験前利用者が実験前に比べ増加</p> <p>○ 阪急電鉄川西能勢口駅及び京阪電鉄樟葉駅における3月土休日の乗降人員合計(平成16年度)</p> <p>732,062人 (平成14年度)</p> <p>737,167人 (+0.7%)</p> <p>{実験継続中}</p>

## ICカードを利用したTDM

### 53. バスICカードを用いたノーマイカーデー設定による公共交通利用転換事業実証

#### 験の概要

(平成15年7月～平成17年6月)

【宮崎県央地区】

<p>背景</p>	<p>宮崎県は、自動車の普及率が全国9位、自家用車の使用割合が全国3位であり、公共交通の利用割合は鉄道で約1%、バスで約3%と少なく自家用車中心の社会となっている。その結果、幹線、市街地での交通量の増加、交通渋滞の要因となっている。一方でCO<sub>2</sub>の排出量の増加に伴う地球温暖化等への問題も深刻化してきている。そのような中で、地域の自治体等で構成される「マイカーCO<sub>2</sub>削減普及促進協議会」においては、ノーマイカーデーを設定して公共交通機関への利用転換を図ることとし、より効果のあるものとするため宮崎交通(株)が平成14年10月から導入を進めている「非接触型ICカード」と連携した取り組みを検討してきたところである。</p>
<p>事業概要</p>	<p>○月4回ノーマイカーデー（毎週水曜日）を実施する。          ○ノーマイカーデーに宮崎交通(株)のバスICカードを利用して乗車した場合、通常の乗車ポイント（乗車料金の10%）に加えて、更にサービスポイント（乗車運賃の1%）の3倍を付与する。          ↓          ポイントに応じてプレゼント進呈          ○ノーマイカーデーのイベント開催及び新聞折り込みチラシの配布によりPR活動の展開。          ○ノーマイカーデーを実効性のあるものとするための、地元自治体等との連携施策の実施。</p> <div data-bbox="596 981 806 1275" style="text-align: center;"> </div>
<p>主な実験内容</p>	
<p>実験の途中経過及び成果</p>	<p>○平成15年度（7ヶ月間）は、実験前に比べて2.0%の増客効果を得た。          ○平成16年度は、前年度に比べて△1.9%と増客効果は得られなかった。          しかしながら、バス輸送全体は前年度に比べて△5%であり、減少率は全体と比較しても大きいものではなく、その要因としてノーマイカーデー等の効果が表れているものと考えられる。          {実験継続中}</p>

## ICカードを利用したTDM

### 54. ICカードの導入をにらんだ「モーニンググループバス」の試験運行の概要 (平成15年5月～平成15年10月)

【香川県高松市】

<p>背景</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・香川県は全国で最も狭い県であるが、道路整備は突出して良いためマイカー利用者が大きく増加し公共交通機関離れが著しく、鉄道・バスの連携による公共交通の利便性向上を図り、マイカーから公共交通への利用転換施策が必要である。</li> <li>・香川県の高齢化は全国平均より10年程先行しており、平成14年10月現在の老年人口構成比は22%と高齢化が進んでいる。高齢者の増加は交通弱者の増加をも意味しており、鉄道・バス共通のICカードの導入による鉄道・バス相互の乗り継ぎ等のバリアを取り除く必要がある。</li> </ul>
<p>事業概要</p>	<p>【申請主体】 高松琴平電気鉄道株式会社 【運行主体】 コトデンバス株式会社</p> <p>鉄道の結節駅である「ことでん瓦町駅」において、朝の通勤・通学時間帯に電車到着時間と連動したバスを、オフィス・行政機関・総合病院・学校等都市機能が密集した地域を運行させることで、公共交通の利便性向上を図り所要時間短縮による公共交通機関利用促進を図る。また、将来の鉄道・バス共通のICカード導入に向けて公共交通への利用転換効果を検証する。</p> <p>〈実施概要〉・時間 午前7時27分～午前8時41分（瓦町発） ・便数 計14便（北廻り7便・南廻り7便） ・間隔 平均10分（最短で5分） ・運賃 100円均一</p> <p>〈実施期間〉・平成15年5月6日～平成15年10月31日（約6ヶ月間）</p>
<p>主な実験内容</p>	<p></p>
<p>実験の途中経過及び成果</p>	<p>〈実験の成果〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○「ことでん瓦町駅」から1km以上離れた停留所では、一定の利用客を得ることができた。</li> <li>○雨の日、高温の日には利用客の増加がみられた。</li> </ul> <p>〈実験後の状況〉</p> <p>実験の結果を踏まえ、平成17年2月から電車・バス共通のICカードを導入し、当初発売目標の3万枚を完売。平成17年7月 現在5万枚を超える予想以上の売り上げを記録した。</p>

## ICカードを利用したTDM

### 55. 松山都市圏におけるICカードを用いた都市部公共交通と観光施設等の連携による公共交通利用転換実証実験

(平成16年3月～平成16年8月)

【愛媛県松山市】

<p>背景</p>	<p>・近年ITの著しい進展により、複数のモードにまたがる交通料金の支払いや観光施設の入場料等の支払いを一枚のICカードで済ませることが技術的に可能となっています。</p> <p>伊予鉄道(株)ではこうした多機能なICカードを活用して、電車やバスの切符購入時に面倒な現金支払いの手間を軽減できるメリットを利用者にアピールするとともに、観光施設の入場料等の割引を組み合わせることにより、マイカーから公共交通への利用転換促進を図ることを目的としています。</p>
<p>事業概要</p>	<p>【実施の主体】 伊予鉄道株式会社          【実施期間】 平成16年3月～平成16年8月          【実験の内容】</p> <p>プリペイド方式の非接触ICカードを発売し、利用者が1枚のカードを使って市内電車・バスの運賃支払い、観光地での入場料等の支払いを可能とするカードサービスを提供する。(発売するICカードの金額は大人2,000円、子供1,000円で上限額5,000円までのチャージが可能)対象となる路線は、バスは、伊予鉄バス都心循環線(東西線・東南線)全線、軌道については、伊予鉄道市内電車(軌道)全線とする。</p> <p>また同時に、ICカードで支払いができる提携観光施設は、松山城ロープウェイ・リフト、松山城天守閣、道後温泉本館、子規記念博物館、愛媛県立美術館、子規堂、大観覧車くるりんを対象とし、入場料金等の割引を実施する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>
<p>主な実験内容</p>	<p>【実験の成果】</p>
<p>実験の途中経過及び成果</p>	<p>実験期間中におけるICカードの発売予定枚数は、当初予定の3,000枚を超える5,154枚であった。</p> <p>【実験後の状況】</p> <p>実験の結果を踏まえ、平成17年8月末から電車・バス・タクシーを対象としてICカードを導入する予定。</p>

## ICカードを利用したTDM

### 56. 会津ぐるっとカード実証実験の概要

(平成15年7月～平成17年6月)

【福島県会津地区】

<p>背景</p>	<p>会津地区については鶴ヶ城や野口英世記念館、大内宿などの観光資源がぎわめて豊富であるが、広域的に分散しているため、公共交通機関を利用して観光する場合、運賃が割高になり、その情報提供も行き届いたものとなっていないことから、自家用車の利用率が約7割とかなり高い割合となっていた。</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>鉄道・バスを1枚のカードで自由に周遊できる乗車券を廉価に販売するとともに、公共交通の情報提供を充実させることにより、同地区の広域観光の移動手段を自家用車から公共交通機関に転換させるものである。</p>
<p>事業概要</p>	<p>①会津地域対象14市町村の電車・バスが2日間乗り放題になるカードの販売                  ②カードの提示により観光施設や飲食店などでの割引特典を付加                  ③カードの導入に合わせ、目的地等を入力するだけで利用交通機関・発車時刻が表示される「ルート自動生成システム」を導入</p> <div style="text-align: center;">  </div>
<p>主な実験内容</p>	<p>【実験の途中経過】</p>
<p>実験の途中経過及び成果</p>	<p>○平成16年度のカードの販売実績は、大人5,200枚、小児145枚であった。                  ○実験当初（平成15年度）は、対象エリアが13市町村であったが、平成16年度に1町新たに参加し、14市町村となり拡大した。                  ○カードの導入に合わせて平成15年10月より会津鉄道のJR磐越西線喜多方駅までの乗り入れが実現した。（従来は会津若松駅まで）                  ○まちなか周遊バス「ハイカラさん」の大幅な増便が図られた。（新たな車両の導入により逆回りルートの設定）</p>

## ICカードを利用したTDM

### 57. 九州高速バスネットワークを活かした共同予約システム導入による公共交通利用実験の概要

(平成16年7月～平成17年8月)

【九州全域】

<p>背景</p>	<p>九州では、高速道路の延伸等により、各バス事業者が高速バスを順次運行開始し、現在では網の目のようなネットワークが形成されてきており、その路線の多くは、九州各県の主要都市を結んでいる。この都市間の高速バス輸送人員は堅調に推移しているが、一方で高速道路の延伸等による利便性向上により、マイカーによる移動も増加傾向にあるため、九州のバス事業者11社共同のシステムを構築することで、公共交通への利用転換が図られないか検討してきたところである。</p>																																																																																								
<p>事業概要</p>	<p>九州の高速バス会社11社による共同予約システム「楽バス」を構築し、同システムを活用し九州一円の高速バスネットワークを活かした乗継ぎ予約・インターネット予約・コンビニエンスストアでの乗車発券を行うとともに、割安な乗継ぎ運賃の設定及び北部九州を一定期間、割安な均一運賃で乗車可能な九州高速バスフリー切符「SUNQ パス」を設定し、高速バス利用者の利便性向上を図り、マイカーから公共交通機関への利用転換を推進する。</p> <p>電話・インターネットなどでご予約した高速バスの乗車券が、全国のコンビニエンスストア(約2万店舗)で受け取り可能。</p> <div data-bbox="587 884 1126 1193" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">  <p>九州どこでも高速バスが便利! 九州高速バス予約システム</p> <p>楽バス</p> <p>電話・インターネットなどでご予約した高速バスの乗車券が、全国のコンビニエンスストア(約2万店舗)で受け取り可能。</p> <p>【ローソン・ファミリーマート・サンクス・サークルK】</p> <p>SUNQパス</p> <p>北部九州35路線対象 料金:6,000円</p> <p>※関西・関東等から公共交通機関を利用して北部九州6県を訪れる旅行者に限定 ※九州内では、8,000円で乗券(一部路線限定付)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>導入区間</th> <th>通常運賃</th> <th>割引運賃</th> <th>割引率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>宮崎→(大分)→豊後</td><td>7,000</td><td>6,500</td><td>19.00%</td></tr> <tr><td>宮崎→(大分)→伊予</td><td>7,800</td><td>6,200</td><td>19.80%</td></tr> <tr><td>宮崎→(大分)→伊方</td><td>7,800</td><td>6,200</td><td>19.80%</td></tr> <tr><td>宮崎→(熊本)→小倉</td><td>7,700</td><td>6,200</td><td>18.80%</td></tr> <tr><td>福岡→(大分)→小倉</td><td>5,830</td><td>5,200</td><td>10.80%</td></tr> <tr><td>福岡→(福岡)→福岡</td><td>5,890</td><td>4,900</td><td>15.80%</td></tr> <tr><td>大分→(大分)→豊後</td><td>4,900</td><td>3,200</td><td>18.50%</td></tr> <tr><td>大分→(大分)→伊予</td><td>4,700</td><td>3,800</td><td>19.10%</td></tr> <tr><td>大分→(大分)→伊方</td><td>4,900</td><td>3,800</td><td>22.40%</td></tr> <tr><td>大分→(大分)→佐賀</td><td>5,200</td><td>4,200</td><td>18.90%</td></tr> <tr><td>大分→(大分)→長崎</td><td>5,800</td><td>4,700</td><td>18.90%</td></tr> <tr><td>大分→(大分)→豊後</td><td>4,100</td><td>3,200</td><td>18.50%</td></tr> <tr><td>大分→(大分)→伊予</td><td>4,700</td><td>3,800</td><td>19.10%</td></tr> <tr><td>大分→(大分)→伊方</td><td>4,900</td><td>3,800</td><td>22.40%</td></tr> <tr><td>大分→(大分)→佐賀</td><td>5,200</td><td>4,200</td><td>18.90%</td></tr> <tr><td>大分→(大分)→長崎</td><td>5,800</td><td>4,700</td><td>18.90%</td></tr> <tr><td>熊本→(熊本)→長崎</td><td>4,500</td><td>3,700</td><td>17.80%</td></tr> <tr><td>宮崎→(熊本)→佐賀</td><td>7,700</td><td>4,700</td><td>38.90%</td></tr> <tr><td>宮崎→(熊本)→長崎</td><td>8,100</td><td>5,000</td><td>38.20%</td></tr> <tr><td>福岡→(熊本)→佐賀</td><td>6,700</td><td>4,000</td><td>40.30%</td></tr> <tr><td>福岡→(熊本)→長崎</td><td>7,100</td><td>4,300</td><td>39.40%</td></tr> </tbody> </table> </div>	導入区間	通常運賃	割引運賃	割引率	宮崎→(大分)→豊後	7,000	6,500	19.00%	宮崎→(大分)→伊予	7,800	6,200	19.80%	宮崎→(大分)→伊方	7,800	6,200	19.80%	宮崎→(熊本)→小倉	7,700	6,200	18.80%	福岡→(大分)→小倉	5,830	5,200	10.80%	福岡→(福岡)→福岡	5,890	4,900	15.80%	大分→(大分)→豊後	4,900	3,200	18.50%	大分→(大分)→伊予	4,700	3,800	19.10%	大分→(大分)→伊方	4,900	3,800	22.40%	大分→(大分)→佐賀	5,200	4,200	18.90%	大分→(大分)→長崎	5,800	4,700	18.90%	大分→(大分)→豊後	4,100	3,200	18.50%	大分→(大分)→伊予	4,700	3,800	19.10%	大分→(大分)→伊方	4,900	3,800	22.40%	大分→(大分)→佐賀	5,200	4,200	18.90%	大分→(大分)→長崎	5,800	4,700	18.90%	熊本→(熊本)→長崎	4,500	3,700	17.80%	宮崎→(熊本)→佐賀	7,700	4,700	38.90%	宮崎→(熊本)→長崎	8,100	5,000	38.20%	福岡→(熊本)→佐賀	6,700	4,000	40.30%	福岡→(熊本)→長崎	7,100	4,300	39.40%
導入区間	通常運賃	割引運賃	割引率																																																																																						
宮崎→(大分)→豊後	7,000	6,500	19.00%																																																																																						
宮崎→(大分)→伊予	7,800	6,200	19.80%																																																																																						
宮崎→(大分)→伊方	7,800	6,200	19.80%																																																																																						
宮崎→(熊本)→小倉	7,700	6,200	18.80%																																																																																						
福岡→(大分)→小倉	5,830	5,200	10.80%																																																																																						
福岡→(福岡)→福岡	5,890	4,900	15.80%																																																																																						
大分→(大分)→豊後	4,900	3,200	18.50%																																																																																						
大分→(大分)→伊予	4,700	3,800	19.10%																																																																																						
大分→(大分)→伊方	4,900	3,800	22.40%																																																																																						
大分→(大分)→佐賀	5,200	4,200	18.90%																																																																																						
大分→(大分)→長崎	5,800	4,700	18.90%																																																																																						
大分→(大分)→豊後	4,100	3,200	18.50%																																																																																						
大分→(大分)→伊予	4,700	3,800	19.10%																																																																																						
大分→(大分)→伊方	4,900	3,800	22.40%																																																																																						
大分→(大分)→佐賀	5,200	4,200	18.90%																																																																																						
大分→(大分)→長崎	5,800	4,700	18.90%																																																																																						
熊本→(熊本)→長崎	4,500	3,700	17.80%																																																																																						
宮崎→(熊本)→佐賀	7,700	4,700	38.90%																																																																																						
宮崎→(熊本)→長崎	8,100	5,000	38.20%																																																																																						
福岡→(熊本)→佐賀	6,700	4,000	40.30%																																																																																						
福岡→(熊本)→長崎	7,100	4,300	39.40%																																																																																						
<p>主な実験内容</p>	<p>【実験の途中経過】</p>																																																																																								
<p>実験の途中経過及び成果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 平成17年3月1日から共同予約システム等の運用を開始しており、対前年同月比で0.7%の増客があった。</li> <li>○ 平成17年3月の乗継ぎ切符は70枚、「SUNQ パス」は89枚の発券実績となった。</li> <li>○ 平成17年度は、GW、夏休み等の多客期があり、更なる広告宣伝を展開し、増客効果を図ることとしている。</li> </ul>																																																																																								



## 公共交通への利用転換

### 59. 高松市菊池寛通りにおける物流効率化等TDM実証実験計画の概要 (平成15年10月1日～平成15年10月31日)

申請者	高松市（実施主体：菊池寛通りTDM実証実験実行委員会）
背景	<p>菊池寛通りは、駐車禁止区間にもかかわらず、買物客のマイカー、荷捌きトラックや客待ちタクシーの駐停車が非常に多い。そのため、交通が輻輳し、乗合バスの運行や一般車両等の交通の円滑化が阻害されている。</p> <p>そこで、高松市は、荷捌きトラックの路上駐車対策として、路外荷捌駐車場の確保等に取り組んでいるが、搬送先が離れていることもあり利用率が低迷しており、最適な駐車場の確保に苦慮している状況にある。また、違法駐車防止条例の重点地域に指定し、本市の交通指導員による広報・啓発活動を実施しているが、さほど効果が見られない状況である。</p>
主な実験内容	<p>高松市菊池寛通り（380m区間）の道路上に次のスペースを設ける。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●路上荷捌きスペースを7箇所計12台分設置（白線を引き区分） ※荷捌きスペースは、時間帯で区分、昼間（9時～18時）はトラック、その他の時間帯（18時～9時）は、客待ちタクシースペースとして使用する。</li> <li>●客待ちタクシー専用スペースを既設の1箇所2台分に隣接して2台分を設置（白線を引き区分）</li> <li>●歩道拡幅場所を13箇所設置（コーン及びコーンバーにより区画）</li> </ul> <p>併わせて、ガードマンを配置して、違法駐車をしようとする一般車両等に付近の駐車場（有料）への移動呼びかけを行う等実験の円滑な実施を図る。</p> <div data-bbox="377 962 775 1271"> </div> <div data-bbox="879 933 1159 1300"> </div>
関係行政機関等による実証実験の支援	四国運輸局、香川河川国道事務所、香川県警察本部
実験の成果	<p>○走行性、荷捌き駐車等の円滑化等実験の全体的な感想として、トラックドライバーからは、「非常に良かった」、「良かった」との回答が64%に達した。</p> <p>○荷捌き・タクシースペースや歩道の一部拡幅等により、菊池寛通り内の違法駐車は、平日で実験前の1430台から840台へ40%の減、自動車交通量（12H）は、平日で実験前の6500台から6000台へ減少。</p> <p>○周辺商店の77%は売上高に影響がなかったとの回答。実験への理解も70%の方が好意的。</p>
実験後の状況	実証実験を通して得られた結果を踏まえ、今後展開すべき荷捌き貨物車及びタクシー専用駐車スペース整備などの施策、実施上の課題等について検討中。

## 公共交通への利用転換

### 60. 秩父羊山公園周辺における芝桜開花時を中心とした渋滞対策プログラムの概要 (平成16年1月～平成17年12月)

申請者	秩父市
背景	<p>平成15年の秩父羊山公園における芝桜開花期間中には、4月中旬から約1ヵ月間に63万人の観光客が訪れ、特に、芝桜まつり（4/19）には来園者は7万人に及んだ。来園者（4/19～5/5 期間中）の約40%にあたる16万人がマイカー利用のため、広域幹線道路（国道140号、299号）及び市街地内道路は大渋滞を引き起こし、地域住民の足にも多大な影響をもたらした。2004年度には植栽面積を8600m<sup>2</sup>から15000m<sup>2</sup>に拡大し、来園者も100万人を見込んでおり、また、日本観光協会03年度「フラワーツーリズム賞」受賞により、更に集客が見込まれる。</p> <p>渋滞対策プログラム実施の必要性と目的</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①来園者への快適・安全な交通手段を提供（渋滞のイライラ緩和）</li> <li>②渋滞緩和により、地域住民の移動確保</li> <li>③排ガス、騒音による環境汚染の緩和</li> <li>④来園者への秩父観光振興</li> </ol>
主な実験内容	<ol style="list-style-type: none"> <li>①鉄道利用促進 <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道利用を最優先に広報し、鉄道駅から羊山公園への鉄道利用者の移動手段を確保し、ルート上において立て看板や誘導員による植栽地への案内・誘導を行う。</li> <li>・鉄道輸送力の増強（列車の増発・車両の増結）</li> </ul> </li> <li>②羊山公園及びアクセス道路のマイカー規制実施（ピーク時） <ul style="list-style-type: none"> <li>・ピーク時の一般車両の進入/通行規制</li> </ul> </li> <li>③パークアンドライドの実施（マイカー利用者への対応） <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地へのマイカー流入を抑制するため、国道140号、299号沿線に臨時駐車場を確保し、路上において駐車場への案内・誘導（立看板等による駐車場への案内や駐車場入口での誘導員の配置等）を行い、駐車場からのシャトルバスを無料で運行</li> </ul> </li> <li>④地域観光振興策として、周辺観光マップや観光入場施設の割引パス、マップの作成・配布を行う。</li> </ol> <div data-bbox="471 1186 1039 1514" style="text-align: center;"> </div>
関係行政機関等による実証実験の支援	
実験の成果（途中経過）	<p>○平成17年の芝桜開花時における来園者は約87万人（実験前対比38%増）であり、10日間の実証実験期間において約2万8千台のマイカーが駐車場を利用。 〔実験継続中〕</p>
実験後の状況	

## 公共交通への利用転換

### 61. ピーチライナー利便性向上実証実験の概要

(平成15年7月～平成17年6月)

【愛知県小牧市】

背景	<p>ピーチライナー（小牧市中心部と桃花台ニュータウン地区を結ぶ桃花台新交通の愛称）は桃花台ニュータウンの人口が計画人口の7割程度にとどまっていること、名古屋都心部までの鉄道系（名鉄小牧線と地下鉄名城線）が直結されておらず不便だったこと等から、利用者の低迷が続いている。</p>
事業概要	<p>上飯田線開業に併せた利便性向上策を補強し、更なる沿線住民の生活の足としての利便性を高めるサービスを導入しマイカーから公共交通への利用転換を図る。</p>
主な実験内容	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ピーチライナー利用客専用の駐車場の設置 桃花台線沿線においてピーチライナー定期券の所有者を対象とした専用の駐車場を設置する。</li> <li>2. レンタサイクルサービスの拡充 小牧駅と桃花台センター駅で実施しているレンタサイクルサービス（各駅数台、利用時間は当日 午後10時まで）を拡充し、各駅10台程度、利用時間終日（1泊2日も可）とし、帰宅の足としても利用できるようにする。</li> <li>3. 買い物割引切符の導入 小牧駅と桃花台センター駅において、小牧市内のスーパー、小売店等において一定額以上の買い物等をされた方に運賃の割引きを行う。</li> </ol> <div data-bbox="734 898 1067 1130" style="text-align: center;"> </div>
実験の途中経過及び成果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用客専用駐車場について、平成15年度は利用客が殆ど無かったことを踏まえ、平成16年度は利用料金を無料化したところ、確保する全駐車場が契約となった。利用者の殆どはピーチライナーの新規利用者であったため、公共交通への利用転換に一定の効果があったものと思慮される。</li> <li>○レンタサイクルサービスの拡充について、小牧駅においては設置当初から利用者が多く10台全てが貸し出し中となることもある。桃花台センター駅においても1泊2日利用可能な利便性により月当たり70件程度の利用がある。特に女性に好評で、男性の3倍近く利用がある。</li> <li>○買い物割引切符の導入について、平成15年度は商店街の協力が得られず実施に至らなかった。商店側の負担を極力少なくするよう実施方法を見直したうえ協力要請を継続した結果、平成16年12月から実施することとなったが、一般に周知が行き届いていないため、利用件数は多い月で30件程度と低迷した。</li> </ul>

## 公共交通への利用転換

### 62. 阿蘇カルデラツーリズム「スローな阿蘇づくり」の概要

(平成15年7月～平成17年3月)

【熊本県阿蘇郡】

<p>背景</p>	<p>阿蘇地区は、観光シーズンになるとメイン道路である国道57号線の交通渋滞が常態化していたことから、自家用車から公共交通機関へ乗換を促し、緑豊かな阿蘇国立公園内をゆっくりと、雄大な自然を満喫しながら散策出来るよう環境に配慮した公共交通体系の構築・整備が求められていた。</p>
<p>事業概要</p>	<p>1. サイクルトレイン JR豊肥線の熊本駅～宮地駅間、南阿蘇鉄道の立野駅～高森駅間は自転車と一緒に（普通乗車券のみ購入）に乗車することができるサイクルトレインを運行実施。</p> <p>2. パークアンドライド JR豊肥線肥後大津駅の駐車場にマイカーを駐車し、公共交通機関へ乗換を促す。「阿蘇カルデラフリーきっぷ」（往復半額割引：2日間有効・乗下車自由）を発売</p> <p>3. 循環バス・接続バス 阿蘇12町村の6地域「小国郷・阿蘇谷・東部高原・南阿蘇（蘇陽・南郷谷・西原）」に分けて、各地域の駅や施設、農村、商店街を回る循環バスや地域、空港を結ぶ接続バスを運行実施。</p> <p>4. 実験実施期間 平成15年度：10月18日～11月2日までの土・日曜日の6日間 平成16年度：8月17日～8月31日までの15日間</p> 
<p>主な実験内容</p>	<p></p>
<p>実験の途中経過及び成果</p>	<p>&lt;実験の成果&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○平成15年度の6日間の実績は実験前同期比8.1%増、平成16年度の15日間実績は実験前同期比6.2%の増（台風の影響有り）となった。</li> <li>○利用者アンケートを実施したところ、全ての企画に満足度が高い結果を得られているが、マイカー利用者への周知が課題となった。</li> </ul> <p>&lt;実験後の状況&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○循環バス・接続バスについては運行ルートの見直しを行い、期間限定の運行を企画。また、パークアンドライド及びサイクルトレインについては、同様のルートで期間限定の運行を企画。</li> </ul>

## 公共交通への利用転換

### 63. 秋田内陸縦貫鉄道「ウィークデイ定期」実証実験の概要

(平成15年7月～平成17年3月)

【秋田県】

<p>背景</p>	<p>秋田内陸縦貫鉄道は、沿線地域の少子高齢化やモータリゼーションの進展により年々輸送人員が減少している。また、沿線に住む高校生へのアンケートによると鉄道を利用しない要因として「運賃や定期券が非常に高い」という意見が大半を占めた。</p> <p style="text-align: center;">↓</p>
<p>事業概要</p>	<p>学校や地方企業においても近年導入されている完全週休二日制に対応した「ウィークデイ定期」を販売し、運賃の割高感を解消するとともに、パークアンドライドのための駐車場を整備し、より利用しやすい環境づくりを行う。</p> <p>①ウィークデイ定期の販売 通勤・通学定期の現在の割引率に5/7をかけて割引率を高くするウィークデイ定期（月曜～金曜のみ使用可）を発売する。</p> <p>②P &amp; Rのための駐車場の整備 自宅から駅までマイカーを利用する通勤客のため、鷹巣、阿仁合、比立内の各駅にパークアンドライドのための駐車場を設置する。</p> <div style="text-align: center;">  <p>「ウィークデイ定期」導入実証実験 秋田内陸縦貫線図</p> <p>内容 1. 通勤・通学定期の割引率の上昇 2. 通勤・通学定期の割引率の上昇 3. パークアンドライドのための駐車場の整備 4. パークアンドライドのための駐車場の整備</p> </div>
<p>主な実験内容</p>	<p>&lt;実験の成果&gt;</p>
<p>実験の途中経過及び成果</p>	<p>○通勤定期での輸送人員が実証実験開始前と比べて、30%も増加したことから、一定の効果がみられた。【実験前（14年度）：14,220人、実験後（16年度）：18,451人】</p> <p>○通学定期については、高校の統合や少子化の影響により直接の効果にはつながらなかったが、秋田市などの短大や専門学校に通う学生がウィークデイ定期の導入により、アパートを借りていたのが、自宅から通勤通勤するケースが増えたなどの効果があった。</p> <p>&lt;実験後の状況&gt;</p> <p>○実験終了後も継続してウィークデイ定期を実施</p> <p>○パークアンドライドについても継続して実施パークアンドライドについても継続して実施</p>

## 公共交通への利用転換

### 64. 神戸市での広域的な公共交通利用転換に関する実証実験

(平成15年10月～平成17年9月)

【兵庫県神戸市】

背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆土日祝日における地下鉄・バス利用者の著しい減少</li> <li>◆三宮・元町等都心部への自家用車流入による             <ul style="list-style-type: none"> <li>○慢性的渋滞の発生</li> <li>○違法駐車が増大</li> <li>○バス走行環境の悪化</li> <li>○沿道環境の悪化</li> </ul> </li> <li>◆商店街等の空洞化によるまちの活力の低下 等</li> </ul>
事業概要	<p>「エコモーション神戸」の推進</p> <p>【検討主体】：神戸市TDM研究会（学識経験者、NPO、神戸市、商業者、近畿運輸局等で構成）</p> <p>都心部への自家用車の流入抑制により公共交通の利用を促進し、まちの賑わいの創出と地域環境の改善を図る。</p>
主な実験内容	<p>神戸市での広域的な公共交通利用転換に関する実証実験</p> <p>【参加交通事業者】 神戸市交通局（地下鉄・バス）、北神急行電鉄、神戸交通振興バス</p> <p>【実験内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆エコファミリー制度             <ul style="list-style-type: none"> <li>・大人1人につき小学生以下2人まで地下鉄・バス無料</li> </ul> </li> <li>◆エコショッピング制度             <ul style="list-style-type: none"> <li>・地下鉄利用者は「大丸ミュージアムKOBE」の入場料金が無料</li> <li>・市バス利用者は「ハートフルみなとがわ」でお買い物券をプレゼント</li> </ul> </li> <li>◆環境啓発イベント開催             <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通社会問題及び脱クルマ社会の啓発、公共交通利用促進PR等</li> </ul> </li> </ul>
実験の途中経過及び成果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用者が実験前に比べ増加。             <ul style="list-style-type: none"> <li>地下鉄三宮駅利用者数（平成16年度）</li> <li>47,251人／日（実験前実験前） → 47,766人／日（+1.1%）</li> <li>〔実験継続中〕</li> </ul> </li> </ul>

## 公共交通への利用転換

### 65. 地域と連携した「お昼のお出かけ作戦」実証実験の概要

(平成15年10月～16年10月)

【千葉県千葉市】

<p>背景</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・千葉都市モノレール線は朝夕に旅客が集中する典型的な通勤通学型鉄道路線となっており、昼間帯は輸送力に余裕がある。</li> <li>・昼間の沿線道路は朝夕に比べては比較的流程がスムーズなことから、買物や観光、業務交通は自動車利用に依存している。</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>昼間帯に限定した割安感のあるモノレール全線乗り降り自由のフリーきっぷや定期券を発売して旅客利便の向上を図るとともに、沿線地域と連携してモノレール利用への特典を付加することによって、利用交通手段を自動車交通からモノレール利用への転換を促進する。</p>
<p>事業概要</p>	<p>〔申請者〕 千葉都市モノレール株式会社</p> <p>〔主な実験内容〕</p>
<p>主な実験内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇「お昼のお出かけフリーきっぷ」の発売             <ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃600円（小児300円）（参考：最長区間運賃490円）</li> <li>・発売当日の10時～16時までの間、全線乗り放題。</li> </ul> </li> <li>◇「お昼のお出かけ全線定期券」の発売             <ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃1ヶ月9,900円（参考：最長区間1ヶ月通勤定期運賃19,080円）</li> <li>・有効期、有効の定期券。10時～16時までの間、1ヶ月間全線乗り放題。</li> <li>・記名人と同居している家族であれば誰でも利用可能。</li> </ul> </li> </ul> <p>◇沿線の地元商店街や飲食店等100余店舗とタイアップして、「お昼のお出かけフリーきっぷ」、「お昼のお出かけ全線定期券」を提示すると、割引やサービスが受けられる特典を付加。</p> <div style="text-align: center;">  </div>
<p>実験の途中経過及び成果</p>	<p>【実験の成果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○実験開始後の昼間時間帯利用客は、実験実施前と比べ平成15年度は3.42%、平成16年度は1.73%の増客効果があった。（効果測定対象駅の千葉駅、千葉みなと駅での実験結果）</li> <li>○15・16年度に実施したアンケート結果から、「お昼のお出かけフリーきっぷ」を販売したことで約5%の利用者がマイカー利用からモノレール利用に転換した。             <ul style="list-style-type: none"> <li>→実証実験期間1年間で述べ約1,200人の利用客がマイカーからモノレールに転換したものと推計。</li> </ul> </li> <li>○このきっぷや定期券の購入者はリピーターが増えており、「お昼のお出かけ作戦」として定着した。</li> <li>○お昼のお出かけ作戦提携店も101店舗→121店舗と店舗数が増加している。</li> </ul> <p>【実験後の状況】</p> <p>地域との連携をさらに深めていきながら、継続実施することに決定。</p>

## 公共交通への利用転換

### 66. 明日香村における周遊バス・循環バスへの利用転換実証実験 (平成15年9月～平成17年8月)

【奈良県明日香村】

背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>○村民の生活支援             <ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバスへの県からの補助金の廃止（平成16年度から）</li> <li>・村民の高齢化・過疎化の進行に伴う外出支援の必要性</li> </ul> </li> <li>○観光ピーク時の交通円滑化             <ul style="list-style-type: none"> <li>・春・秋の観光シーズンのマイカー観光による慢性的な渋滞</li> </ul> </li> <li>○観光客の利便性向上             <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光客の減少</li> </ul> </li> </ul>
事業概要	<p>明日香村周遊・循環バス「かめバス」の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○村民のモビリティ確保と観光客の利用という異なる性質の需要に対応するバス交通の構築</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○周遊バスと循環バスの組み合わせ：観光客・村民双方の移動性・回遊性を向上させ、スクールバスの機能も有する新たなスタイルのバス</li> </ul>
主な実験内容	<p>① ゾーンバスシステムの導入</p> <p>周遊バス（愛称「赤かめ」）：村中心部          循環バス（愛称「金かめ」）：村内各地域⇄村中心部          をそれぞれ運行。</p> <p>② マルチライドシステム導入実験</p> <p>周遊バスとレンタサイクルが一日何度も利用でき、相互乗り換え可能なマルチライドシステムを、オンシーズン（9～11月）の土日祝日限定で実験的に導入。</p> <div data-bbox="495 1031 979 1286" style="text-align: center;"> </div>
実験の途中経過及び成果	<p>【実験の途中経過】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○利用者が実験前に比べ増加。              村内循環バスの利用実績（H16年度）              5,794人(実験前) → 13,078人（+125.7%）              [実験継続中]</li> </ul>

## 公共交通への利用転換

### 67. 二日市駅のパークアンドレールライドの概要

(平成15年4月～平成17年3月)

【福岡県二日市市及び福岡天神地区】

<p>背景</p>	<p>福岡市都心部の天神地区は、頻繁に交通渋滞が発生していることから、西日本鉄道天神大牟田線の特急停車駅であり、通勤客や買い物客の多い、西鉄二日市駅（都心部から特急で13分、距離15キロ）の隣接地に駐車場を確保し、駐車料金の利用割引を組み合わせ、マイカーから電車へ乗り継いで都心部へ移動する方策としてのパークアンドレールライドを行い、その効果を検証することが必要となっていた。</p>
<p>事業概要</p>	<p>公共交通機関と商業施設との連携等によるパーク&amp;レールライド          月極一時併用駐車場を駅の隣接地に設置し、以下の仕組みにより二日市～福岡間の鉄道利用の促進を行った。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 一時駐車利用で電車利用者は駐車場利用料金の割引              通常料金500円→割引料金300円 ※料金には「歴史と文化の環境税」100円が別途加算</li> <li>2. 都心部の商業施設（デパート等）無料駐車券配布              5,000円以上の商品等購入者</li> <li>3. 電車定期券等と組み合わせた月極駐車場の割引              パークアンドライド契約設定              ・一般月極契約 7,500円→パークアンドライド平日契約 5,000円</li> </ol> 
<p>主な実験内容</p>	<p>【実験の成果】</p>
<p>実験の途中経過及び成果</p>	<p>○西鉄二日市駅乗降人員は、実験前に比べ平成15年度は3.9%の増加、平成16年度（実施機関は9ヶ月間）は3.3%の増加となった。          ○利用者アンケートでは、月極台数及び全体の駐車台数の増を要望する利用者が多く、また、買物客が全体の70%を占めていた。</p> <p>【実験の状況】</p> <p>○現在、駐車場が埋蔵物の発掘調査のため使用できないことから、同調査終了後、再開するかどうかを検討する予定。</p>



## 公共交通への利用転換

### 69. 空港からの「広域的な観光型乗合タクシー」による利用転換実証実験の概要 (平成16年7月～平成18年3月)

【秋田県】

<p>背景</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・秋田には、豊かな自然と佇まいを持った観光地が広域的に点在。</li> <li>・秋田空港は中心市街地から離れており、空港から直接観光地に向かう二次アクセスが皆無。</li> <li>・観光地への大量の自家用車の流入による環境悪化の心配。</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>やむなくレンタカーなどの個別交通機関を利用して観光地を訪れていた観光客を乗合タクシーに転換させることによって利便性向上を図り、自然環境への負荷を軽減させ、観光資源の保護を図る。</p>
<p>事業概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・秋田空港から主な観光地まで乗合による安価なジャンボタクシー（秋田エアポートライナー）を運行して、費用や時間の軽減を図り、観光客の利便性を向上させ、レンタカーなどの個別輸送から利用転換を図る。</li> <li>【企画立案】 秋田二次アクセスを進める会（交通事業者、観光関係者、空港関係者などにより構成）</li> <li>【運行主体】 秋田二次アクセスを進める会員の交通事業者</li> <li>・電話のみならず、インターネット上でもエアポートライナーの予約が可能であり、また、宿泊施設の予約や周辺観光・空車・空室情報の提供、併せて顧客管理、配車業務が可能となる一元的なシステムを構築して利便性を図る。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>
<p>主な実験内容</p>	<p></p>
<p>実験の途中経過及び成果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○実験開始後、HP上からのタクシーの予約を宿泊施設の予約等とも連動して行うことができるシステムを構築したことや横手・湯沢方面へのコースを新たに設定したことなどにより、前年度に比べて1.5倍の増客効果が図られた。</li> <li>○平成17年4月より本荘・象潟方面へのコースも新たに設定するなど、今後さらに広域的な路線網の構築を目指している。</li> </ul>

## 公共交通への利用転換

### 70. 仙台都市圏における総合的な交通改善等による公共交通利用転換・中心市街地活性化のための実証実験の概要

(平成16年7月～平成17年8月)

【宮城県仙台市】

<p>背景</p>	<p>100万都市仙台を中心とする仙台都市圏の公共交通は、バス路線が複雑で分かりにくいこと、鉄道駅とバス停の乗り継ぎが分かりにくいなどの問題がある。こうした要因もあり、近年マイカー依存が進んできており、交通渋滞等の都市問題に対する対応が求められている。</p> <p>また、「杜の都」仙台を中心に日本三景松島や山形県山寺を含む仙台都市圏は、仙台を舞台とするNHK連続テレビ小説「天花」の放映やディスティネーションキャンペーンの実施により、一層の交流人口の拡大が見込まれており、観光客の交通をマイカーから公共交通に転換させることが急務となっている。</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>「初めて訪れた人にも分かりやすく使いやすい公共交通」「公共交通を使いたくなる環境づくり」を進め、仙台都市圏の交通手段を公共交通へ転換させるとともに、中心市街地活性化を図ることが必要。</p>
<p>事業概要</p>	<p>① 廉価な鉄道・地下鉄・バス共通フリー乗車券（仙台まるごとパス）の導入 ・対象地域：「杜の都」仙台、日本三景松島、山形県山寺を含む広域エリア</p> <p>② バス系統番号のバス車両及びガイドマップへの明示</p> <p>③ 主要駅・バス停の乗換方法に関する情報（案内図等）の充実</p> <div data-bbox="404 937 998 1329" style="text-align: center;"> </div>
<p>主な実験内容</p>	<p>○平成16年度（7月17日～3月31日）の仙台まるごとパスの販売実績は、大人8,634枚、小児220枚であった。</p>
<p>実験の途中経過及び成果</p>	<p>○系統番号のバス車両及びガイドマップへの明示については、乗換不安の解消に一定の成果を上げたことから17年度も継続して実施する。</p> <p>○主要駅・バス停の乗換方法に関する情報の提供についても概ね好評であった。</p>

## 公共交通への利用転換

### 71. 信濃川の上水交通を通勤・通学などに利用するための実証実験の概要 (平成16年9月1日～30日)

【新潟県新潟市】

<p>背景</p>	<p>新潟市内中心部においては、特にマイカーによる朝夕の混雑状況は顕著であり、マイカー依存から公共交通機関への利用転換を図ることによって、市内の道路混雑の解消やCO<sub>2</sub>排出量削減による環境問題への対応が求められていた。</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>新潟市内への道路交通の結節点にある「新潟ふるさと村」などの駐車場を活用して、パークアンドボードを実施することをめざし、現在就航している「新潟ふるさと村」と中心市街地を經由し「朱鷺メッセ」までを結ぶ旅客定期航路の利便性を向上することにより、マイカーから公共交通機関としての同旅客船への利用転換を図り、交通渋滞の解消やCO<sub>2</sub>排出量の削減を目指した。</p>																																																																																
<p>事業概要</p>	<p>〔実施主体〕 信濃川ウォーターシャトル株式会社 〔実験を行う交通機関〕</p> <p>① アナスタシア号旅客定員108名（自転車積載可） ② ベアトリス号旅客定員100名（自転車積載可）</p> <p>〔実験航路〕 信濃川下流一般定期旅客航路 （運航区間） 新潟ふるさと村～県庁前～白山 ～万代橋西詰～朱鷺メッセ</p> <p>〔実験運航期間〕 平成16年9月1日～30日（土曜、日曜、祝日を除く）</p> <p>〔運航ダイヤ〕 朝の通勤時間帯（7時～9時）に上下4便、及び夜間（17時以降）に上下3便を「新潟ふるさと村」と「朱鷺メッセ」の間に運航</p> <table border="1" data-bbox="367 1023 740 1120"> <tr> <td>ふるさと村</td> <td>7:30</td> <td>7:50</td> <td>17:30</td> <td>18:15</td> </tr> <tr> <td>黒 庁 前</td> <td>7:48</td> <td>8:08</td> <td>17:48</td> <td>18:33</td> </tr> <tr> <td>白 山</td> <td>8:01</td> <td>8:21</td> <td>18:01</td> <td>18:46</td> </tr> <tr> <td>万代橋西詰</td> <td>8:13</td> <td>8:33</td> <td>18:13</td> <td>18:58</td> </tr> <tr> <td>朱鷺メッセ</td> <td>8:21</td> <td>8:41</td> <td>18:21</td> <td>19:06</td> </tr> </table> <table border="1" data-bbox="367 1139 740 1236"> <tr> <td>朱鷺メッセ</td> <td>—</td> <td>8:25</td> <td>17:13</td> <td></td> </tr> <tr> <td>万代橋西詰</td> <td>6:56</td> <td>8:33</td> <td>17:21</td> <td></td> </tr> <tr> <td>白 山</td> <td>7:08</td> <td>8:45</td> <td>17:33</td> <td></td> </tr> <tr> <td>黒 庁 前</td> <td>7:20</td> <td>8:57</td> <td>17:45</td> <td></td> </tr> <tr> <td>ふるさと村</td> <td>7:45</td> <td>9:22</td> <td>18:10</td> <td></td> </tr> </table> <p>〔運賃料金〕</p> <table border="1" data-bbox="367 1255 891 1352"> <tr> <td>発着船着場</td> <td>朱鷺メッセ</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>万代橋西詰</td> <td>¥250(150)</td> <td>万代橋西詰</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>白 山</td> <td>¥300(180)</td> <td>¥200(120)</td> <td>白 山</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>黒 庁 前</td> <td>¥400(240)</td> <td>¥300(180)</td> <td>¥200(120)</td> <td>黒 庁 前</td> <td></td> </tr> <tr> <td>ふるさと村</td> <td>¥750(450)</td> <td>¥550(330)</td> <td>¥450(270)</td> <td>¥350(250)</td> <td></td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">※括弧内は割引(40%)後の運賃</p> 	ふるさと村	7:30	7:50	17:30	18:15	黒 庁 前	7:48	8:08	17:48	18:33	白 山	8:01	8:21	18:01	18:46	万代橋西詰	8:13	8:33	18:13	18:58	朱鷺メッセ	8:21	8:41	18:21	19:06	朱鷺メッセ	—	8:25	17:13		万代橋西詰	6:56	8:33	17:21		白 山	7:08	8:45	17:33		黒 庁 前	7:20	8:57	17:45		ふるさと村	7:45	9:22	18:10		発着船着場	朱鷺メッセ					万代橋西詰	¥250(150)	万代橋西詰				白 山	¥300(180)	¥200(120)	白 山			黒 庁 前	¥400(240)	¥300(180)	¥200(120)	黒 庁 前		ふるさと村	¥750(450)	¥550(330)	¥450(270)	¥350(250)	
ふるさと村	7:30	7:50	17:30	18:15																																																																													
黒 庁 前	7:48	8:08	17:48	18:33																																																																													
白 山	8:01	8:21	18:01	18:46																																																																													
万代橋西詰	8:13	8:33	18:13	18:58																																																																													
朱鷺メッセ	8:21	8:41	18:21	19:06																																																																													
朱鷺メッセ	—	8:25	17:13																																																																														
万代橋西詰	6:56	8:33	17:21																																																																														
白 山	7:08	8:45	17:33																																																																														
黒 庁 前	7:20	8:57	17:45																																																																														
ふるさと村	7:45	9:22	18:10																																																																														
発着船着場	朱鷺メッセ																																																																																
万代橋西詰	¥250(150)	万代橋西詰																																																																															
白 山	¥300(180)	¥200(120)	白 山																																																																														
黒 庁 前	¥400(240)	¥300(180)	¥200(120)	黒 庁 前																																																																													
ふるさと村	¥750(450)	¥550(330)	¥450(270)	¥350(250)																																																																													
<p>主な実験内容</p>	<p>○実験の成果</p> <p>〔利用実績〕 ※合計利用人数は延べ515人(括弧内はモニター客で内数) ※自転車航送台数 60台</p> <table border="1" data-bbox="367 1468 946 1593"> <tr> <td>発着船着場</td> <td>朱鷺メッセ</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>万代橋西詰</td> <td>13( 0)</td> <td>万代橋西詰</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>白 山</td> <td>16( 8)</td> <td>1( 0)</td> <td>白 山</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>黒 庁 前</td> <td>31( 7)</td> <td>34(26)</td> <td>51(48)</td> <td>黒 庁 前</td> <td></td> </tr> <tr> <td>ふるさと村</td> <td>82(51)</td> <td>87(46)</td> <td>80(75)</td> <td>120(85)</td> <td></td> </tr> </table>	発着船着場	朱鷺メッセ					万代橋西詰	13( 0)	万代橋西詰				白 山	16( 8)	1( 0)	白 山			黒 庁 前	31( 7)	34(26)	51(48)	黒 庁 前		ふるさと村	82(51)	87(46)	80(75)	120(85)																																																			
発着船着場	朱鷺メッセ																																																																																
万代橋西詰	13( 0)	万代橋西詰																																																																															
白 山	16( 8)	1( 0)	白 山																																																																														
黒 庁 前	31( 7)	34(26)	51(48)	黒 庁 前																																																																													
ふるさと村	82(51)	87(46)	80(75)	120(85)																																																																													
<p>実験の途中経過及び成果</p>	<p>○実験後の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>水上バスを通勤・通学の足として利用されるためには、舟運事業を実施している他社との連携による運航本数の増加等の運航体制の確立といった課題があり、本格運航には至っていない。</li> <li>継続的な社会実験の実施が必要と考えられるが、財政的な支援も含めた関係者間での運航継続のあり方を検討する必要がある。</li> </ul>																																																																																

## 公共交通への利用転換

### 72. 空港アクセスバスと観光地域内デマンドバスとの連携等による広域的な公共交通利用転換実証実験の概要

(平成16年11月～平成18年3月)

【栃木県北地域】

<p>背景</p>	<p>栃木県北地域には世界遺産に登録された日光の社寺をはじめ、本県屈指の景勝地・温泉地がある。また、同地域と福島空港は、地域的に隣接しており、比較的近い距離にある。</p> <p>しかし、これまで福島空港と同地域の間では、需要の小ささやドア・トゥ・ドア性の要請が高い特徴から基幹となる公共交通がなく、さらには同空港に広大な無料駐車場が整備されていることもあり、同空港を利用して同地域観光地へ行く際の交通手段として、また、逆に同地域住民が国内各地や海外へ行く際の同空港までの交通手段としても、マイカーやレンタカー等の私的交通が中心となっている。その結果、益々公共交通が整備される見込みは小さくなっているが、車を自由に使えない者のためにも公共交通の一層の利便の拡充が求められている。</p> <p>さらには、紅葉シーズン等においては栃木県北地域はマイカーでの行楽客で慢性的な渋滞が起こっている状況であり、その意味からも、公共交通の利用を促進し、自動車交通を削減することが喫緊の課題である。このようなことから、栃木県北地域と福島空港を結ぶ栃木県北地域と福島空港間とを結ぶ公共交通について、同地域の「山間の観光地」という特徴(=公共交通の不利点)も踏まえて利用促進策を講じた形で仕立て上げた高速バス路線の運行や、東北新幹線郡山駅と空港間を結ぶ既存のシャトルバスでの同様の利用促進策の実施等により当該区間において、従来の私的交通から公共交通機関に利用転換を図ることを目的とする。</p>
<p>事業概要</p>	
<p>主な実験内容</p>	<p>◇申請者 栃木県北地域・福島空港間高速バス等運営委員会</p> <p>◇主な実験内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山間の狭い街中に点在する旅館等の宿泊客や地域住民に公共交通の利用を促進するため、観光地において、ダイヤや運賃面でリンクした二次交通をデマンド運行させる形(場合により直接デマンドする形)で高速バスを運行する</li> <li>・観光客に公共交通利用促進のため、観光地のテーマパークや店舗などと提携した特典クーポン・プレゼント等をバス車内のみで配布する</li> <li>・さらには旅行会社に対して、旅行商品の開発の際、本区間の公共交通を組み込むよう働きかける</li> <li>・空港のサービスカウンターでのバス等公共交通のチケットの販売</li> <li>・飛行機～バス～鉄道の接続時刻表の空港利用者への配布</li> </ul>  <p>■ 那須・塩原線 ■ 日光・鬼怒川線</p>
<p>実験の途中経過及び成果</p>	<p>【実験の途中経過】</p> <p>○これまで基幹となる公共交通のなかった同地域間において、本実証実験による高速バスを運行したことにより、利用者利便の促進を図ることが出来た。今後も、利用促進策の推進、利用しやすい運行時間、運行日等のさらなる検討をしつつ、利用者の増加(公共交通機関への利用転換)を図っていく。</p> <p>【実験継続中】</p>

## 公共交通への利用転換

### 73. ゆとりーとライン「保育&ライド」「学・遊パス」実証実験の概要

(実施期間：平成16年7月～18年3月)

【愛知県名古屋市】

背景	<p>○ゆとりーとラインは、案内輪を装着するバスが高架専用軌道から一般道を連続走行し、鉄道の定時走行性・バスの汎用性を兼ね備えた新交通システムで、名古屋市北東部と都心部を結ぶ同地区唯一の基幹公共交通機関である。</p> <p>○名古屋市は従来から車への依存度が高い地域である。</p> <p>○名古屋市北東部は若い世代が急増しており、アンケート調査によると子育て支援施設のニーズが高い地域である。</p> <p>○平成15年12月に地下鉄名城線が名古屋大学駅まで延伸され、更に平成16年10月には環状化され、砂田橋駅でゆとりーとラインから地下鉄に乗り換えれば、大学が密集する八事地区への通学が便利になる。</p> <p>○平成16年10月に名古屋市が小幡緑地駅において、ゆとりーとライン利用者が優先的に利用できる駐車場を整備した。</p>
事業概要	<p>【広域的な公共交通利用転換に関する実証実験の事業概要】</p> <p>子育て支援施設のニーズが高い名古屋市北東部において保育施設と連携した新しい形態のパーク&amp;ライド「保育&amp;ライド」を実施し、子育て中の若い世代が公共交通を利用しやすい環境を作り、都心部への通勤者の利用転換を図る。また、地下鉄の環状化に合わせて通学にも遊びにも利用しやすい特別企画通学定期券「学・遊パス」を設定し、地下鉄沿線の学校への通学者を、積極的に誘致し、公共交通への利用転換を図る。</p>
主な実験内容	<p>1. 保育&amp;ライドの実施（期間：平成16年10月～18年3月）</p> <p>小幡緑地駅に隣接する名古屋ガイドウェイバス(株敷地において、保育施設に乳幼児を預け、ゆとりーとラインを利用する者を対象とした予約制の駐車場32台分を設置する。</p> <p>2. 学・遊パスの設定（期間：平成16年8月～18年3月）</p> <p>ゆとりーとライン(高架区間)内乗降自由で均一料金とする新通学定期券「学・遊パス」を発売し、名古屋市が整備する駐車場と併せてパーク&amp;ライドを実施する。</p> <p>料金…既存通学定期券7,200円（全線・大学生）に対し、3,600円均一に設定。 → 割高感のあった既存定期から50%の割引で、学生にとって購入し易い。</p> <p>利用区間…自宅最寄り駅～砂田橋駅に制限されず、全線乗降可能。 → 大曽根駅でJR・名鉄線へ乗り換え沿線レジャースポットへ、またナゴヤドーム前矢田駅からドラゴンズの本拠地ナゴヤドームへ等、遊びにも使い易い。</p> <p>利用期間…毎月1日から月末日までの1ヶ月間のみを設定。 → 夏休み等を考慮して計画的に購入でき、発券業務も簡素化できる。</p>
実験の途中経過及び成果	<p>【実験の途中経過】</p> <p>○保育&amp;ライドについて、平成16年度当初該社敷地に設置するパーク&amp;ライド用駐車場32台分の内10台分を保育&amp;ライド用として整備し全て契約となった。</p> <p>11月から小幡緑地駅において名古屋市によるパーク&amp;ライド用駐車場60台分の供用開始に伴い、保育&amp;ライドの拡充を図るべく、残り22台分の契約者について順次そちらへの移行を進めている。</p> <p>○学・遊パスについて、平成16年9月から適用を開始し、PRの徹底により従来の通学定期券からの乗り換えの他新規利用者も堅調に増加している。</p>

# TDM施策マニュアル

平成20年 3月作成

---

発行 独立行政法人環境再生保全機構 予防事業部 環境改善課

〒212-8554 神奈川県川崎市幸区大宮町1310

ミュージアム川崎セントラルタワー 8階

TEL 044-520-9567 FAX 044-520-2134

<http://www.erca.go.jp>

