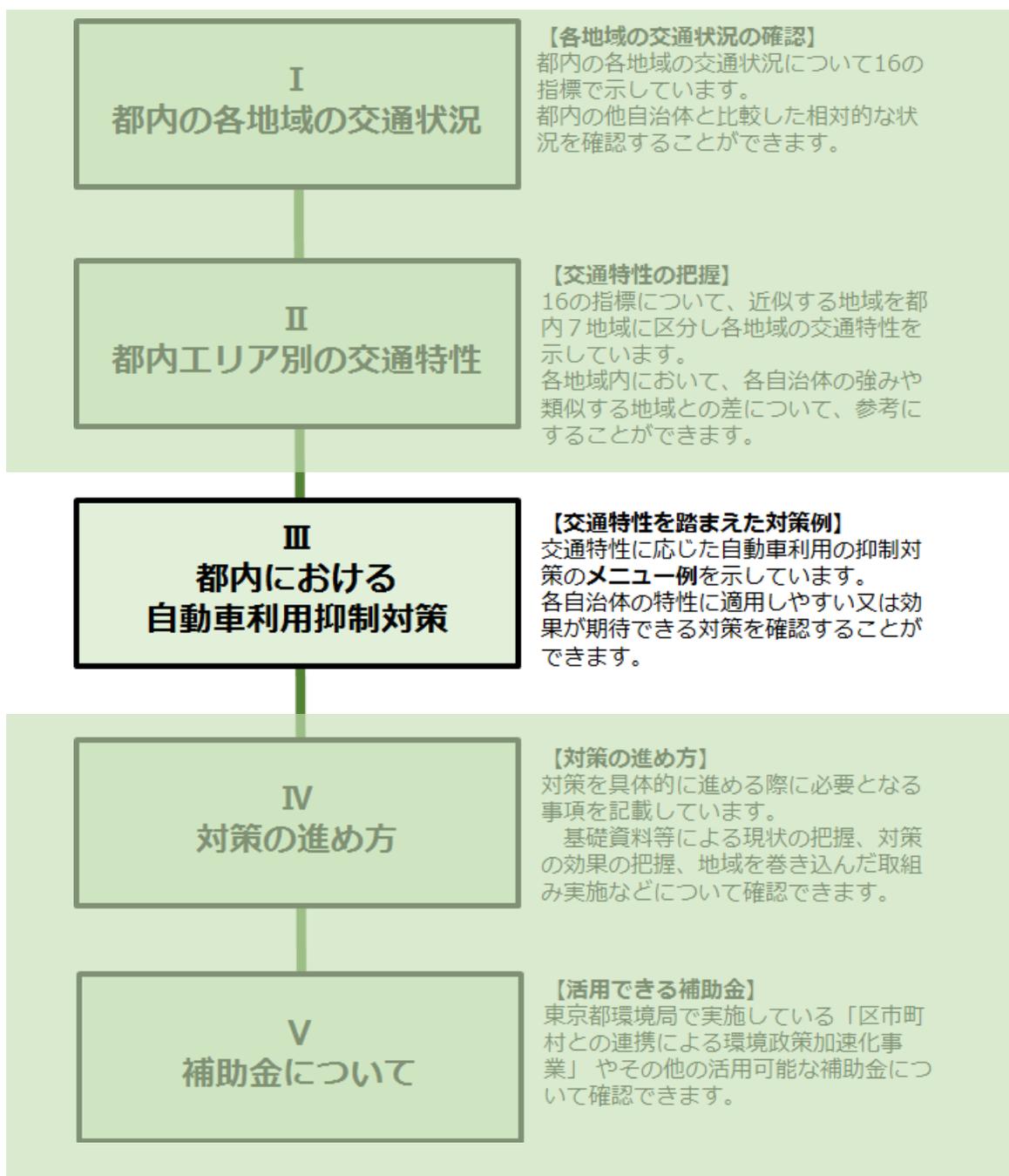


III 都内における自動車利用抑制策



Ⅲでは、各地域の交通特性を踏まえた対策の方向性に沿った、都内における自動車利用抑制策の対策メニュー例や国内外の対策事例を紹介します。

Ⅲ— 1 都内各地域における対策の方向性	
(1)	区部（都心）における対策の方向性
(2)	区部（城東・臨海）における対策の方向性
(3)	区部郊外（城南・城西・城北）における対策の方向性
(4)	多摩部（北多摩（南部））における対策の方向性
(5)	多摩部（北多摩（北部））における対策の方向性
(6)	多摩部（南多摩）における対策の方向性
(7)	多摩部（西多摩）における対策の方向性

Ⅲ— 2 自動車利用抑制対策	
(1)	自動車利用抑制対策① 【鉄道・バス利用への転換促進】
(2)	自動車利用抑制対策② 【自転車利用への転換促進】
(3)	自動車利用抑制対策③ 【自動車利用の短距離化・相乗り化】
(4)	自動車利用抑制対策④ 【地域全体の自動車利用抑制策】

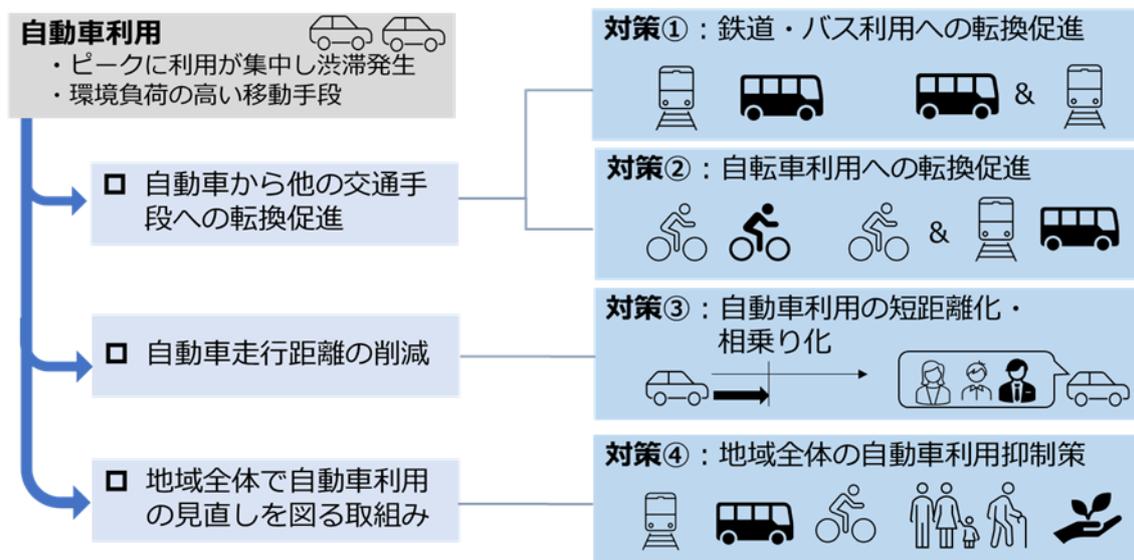
III-1 都内各地域における対策の方向性

自動車利用抑制策には以下の通り各種の対策がありますが、本手引きでは「区市町村との連携による環境政策加速化事業」※1補助メニュー（5）自動車利用の抑制推進事業において対象としている、「他の移動手段への転換」、「自動車走行距離の削減」と「地域全体で自動車利用の見直しを図る取組み」を取り扱います。

対 策 例	概 要	
車両の脱炭素化	補助制度や税優遇等による環境負荷の少ないZEV※2車両等への誘導	
リモートワークやWEB会議 EC利用	移動を伴わないリモートワークやWEB会議、EC利用などへの変更	
規制や課金による抑制	交通規制や、通行料、燃料代、駐車場料金等、走行への課金で抑制	
他の移動手段への転換	徒歩、自転車、バス、鉄道などへの移動の転換	本書 対象
自動車走行距離の削減	相乗りや目的地の変更などによる走行距離の削減	
地域全体で自動車利用の見直しを図る取組み	日ごろからの過度の自動車利用を行わない理解や認知の浸透	

※1 「区市町村との連携による環境政策加速化事業」とは東京都環境局が実施する、都内の区市町村が実施する東京の広域的環境課題の解決に資する取組みに対して、必要な財政的支援を実施する事業

※2 ZEVとは、走行時にCO₂を排出しない電気自動車（EV）・プラグインハイブリッド自動車（PHV）・燃料電池自動車（FCV）のこと。（PHVはEVモードによる走行時）



各地域において想定される共通の「車利用の課題例」を解決するために、Ⅰ・Ⅱで整理した「交通インフラの特徴」、「交通需要」における自動車利用や公共交通機関の需要特性のパターンから、「対策の方向性」を導き出します。

同地域内の他自治体と比較して、交通インフラの指標値が上回る項目や、交通需要の指標値が低い項目も踏まえながら、条件に合った対策を検討します。

(1) 区部(都心)における対策の方向性 (カッコ内の数値は指標値を示す)

車利用の課題	<ul style="list-style-type: none"> 自動車分担率は低く(概ね6以上)、地域外からの利用が大半を占めている。 平日の日中を中心に定常的に混雑している。
交通インフラ	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅密度(概ね6以上)、バス停密度(概ね5以上)も充実している。 シェアサイクルポートはほぼ面的に展開(概ね6以上)
交通需要	<ul style="list-style-type: none"> 代表交通手段は鉄道が主体(6以上) 駅端末交通手段は徒歩が主体(5以上) バス分担率(代表・端末)が低い(概ね3以下) 自転車分担率(代表・端末)が低い(概ね2以下)
対策の方向性	<ul style="list-style-type: none"> バス停密度が充実しているが、バス分担率が低いことから、対策「①鉄道・バス利用への転換促進」が有効です。 シェアサイクルポートが充実しているが、自転車分担率が低いことから更なる取組みは「②自転車利用への転換促進」が有効です。 交通インフラが整っているため、地域外からの来る車利用者への波及も期待し、「④地域全体の自動車利用抑制策」の取組みにより更なる転換促進も望めます。

〔参照を推奨する対策メニュー例〕

対策①：鉄道・バス利用への転換促進

対策②：自転車利用への転換促進

対策④：地域全体の自動車利用抑制策

〔区部(都心)における指標値の状況〕(再掲)

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標					徒歩	
	平均/自動車利用時間(分)	代表自動車分担率(%)	駅端末自動車分担率(%)	駅密度(駅/km ²)	代表鉄道分担率(%)	鉄道地域内利用率(内々性)(%)	バス停密度(停/km ²)	代表バス分担率(%)	駅端末バス分担率(%)	平均勾配(度)	駐輪場台数(台/百人)	シェアサイクルポート密度(ポート/km ²)	平均/自転車利用時間(分)	代表自転車分担率(%)	駅端末自転車分担率(%)	駅端末徒歩分担率(%)
中央区	5	6	5	7	7	4	6	2	3	6	1	7	1	1	2	5
港区	4	5	6	7	7	3	6	3	2	3	1	7	1	1	1	6
千代田区	7	7	7	7	7	3	5	1	1	4	2	7	2	1	1	7
新宿区	6	7	6	7	7	3	5	3	2	3	1	7	3	1	1	6
渋谷区	7	6	7	6	7	3	7	4	3	3	1	6	4	2	1	6
台東区	4	6	6	7	6	4	7	3	2	5	2	7	3	3	1	6
豊島区	2	7	7	7	6	4	4	2	2	5	3	4	1	2	1	6
文京区	7	7	7	6	6	6	6	4	1	3	1	6	1	2	1	7

(2) 区部(城東・臨海)における対策の方向性 (カッコ内の数値は指標値を示す)

車利用の課題	<ul style="list-style-type: none"> 自動車分担率はやや低め(概ね4~6) 地域内外の車利用が一定程度ある。 環状方向や東西移動で混雑
交通インフラ	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅密度(3~7)、バス停密度(3~5)はやや偏在 駐輪場は人口に対してやや不十分(2~4) シェアサイクルポート密度はやや偏在(3~6) 地形は平坦(6以上)
交通需要	<ul style="list-style-type: none"> 代表バス分担率は高い地域と低い地域に分かれている。 代表自転車分担率が高め(概ね5以上) 駅端末交通手段は徒歩の地域と自転車の地域に分かれている。 駅端末バス分担率は中位(3~4)
対策の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 代表バス分担率は高いが、駅端末バス分担率が中位であるため、更なる車からの転換としてサイクル&バスライドなどの対策も考えられます。 区部では公共交通の利便性はやや低いですが、平坦な地形で自転車分担率が高いため、駐輪場、シェアサイクルポートの充実等の「②自転車利用への転換促進」が期待されます。 区部の中では代表自動車分担率が高めであるため、「④地域全体の自動車利用抑制」も取り組みとして望まれます。

〔参照を推奨する対策メニュー例〕

対策①：鉄道・バス利用への転換促進

対策②：自転車利用への転換促進

対策④：地域全体の自動車利用抑制策

〔区部(城東・臨海)における指標値の状況〕(再掲)

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標					徒歩 駅端末徒歩 分担率(%)	
	平均/自動 車利用時間 (分)	代表自動車 分担率 (%)	駅端末自動 車分担率 (%)	駅密度 駅/1km ²	代表鉄道 分担率 (%)	鉄道地域内 利用率 (内々性) (%)	バス停密度 停/1km ²	代表バス 分担率 (%)	駅端末バス 分担率 (%)	平均勾配 (度)	駐輪場台数 台/百人	シェアサイ クルポート 密度 ポート/km ²	平均/自転 車利用時間 (分)	代表自転車 分担率 (%)		駅端末自転 車分担率 (%)
荒川区	7	5	7	7	5	7	4	2	3	6	2	6	2	5	3	5
江東区	4	5	5	4	5	5	3	7	3	6	2	5	2	3	2	5
墨田区	7	5	6	5	4	6	5	6	3	7	2	6	2	5	2	5
足立区	2	4	6	4	3	7	5	5	3	7	2	4	3	7	4	4
葛飾区	6	5	6	3	3	7	5	3	4	7	3	3	5	7	5	3
江戸川区	4	4	6	3	2	7	3	6	4	7	4	4	4	7	5	3

(3) 区部郊外(城南・城西・城北)における対策の方向性 (カッコ内の数値は指標値を示す)

車利用の課題	<ul style="list-style-type: none"> 自動車分担率は低め(概ね5~7) 地域内でも一定程度の車利用がある。 朝夕の幹線道を中心に混雑 休日は商業施設を中心に混雑
交通インフラ	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅密度(3~6)、バス停密度(2~5)はやや偏在 駐輪場は人口に対して不十分(1~3) シェアサイクルポート密度はやや偏在(2~6) 平均勾配は中位以上(概ね4以上)
交通需要	<ul style="list-style-type: none"> 代表手段はバスが高めの地域と自転車が高めの地域がある 駅端末交通手段は徒歩が中心で、バスと自転車は低め
対策の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 区部の中で駅はやや偏在していますが、代表バス分担率が高めであるため、バス交通網の更なる周知やオンデマンドバスの導入など「①鉄道・バス利用への転換促進」が望まれます。 平均勾配5の区では駐輪場、シェアサイクルポートの充実や利用促進など「②自転車利用への転換促進」も有効です。 バス停密度が5を下回る区では、サイクル&バスライドなどバス停端末の対策を行うことで、より車からの転換を図れる余地があります。 「④地域全体の自動車利用抑制策」も他の交通手段への転換機運を高める取組みとして有効です。

〔参照を推奨する対策メニュー例〕

対策①：鉄道・バス利用への転換促進

対策②：自転車利用への転換促進

対策④：地域全体の自動車利用抑制策

〔区部郊外(城南・城西・城北)における指標値の状況〕(再掲)

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標					徒歩 駅端末徒歩 分担率(%)	
	平均 / 自動車 利用時間 (分)	代表自動車 分担率 (%)	駅端末自動車 分担率 (%)	駅密度 (駅/km)	代表鉄道 分担率 (%)	鉄道地域内 利用率 (内々性) (%)	バス停密度 (停/km)	代表バス 分担率 (%)	駅端末バス 分担率 (%)	平均勾配 (度)	駐輪場台数 (台/百人)	シェアサイ クルポート密度 (ポート/km)	平均 / 自転車 利用時間 (分)	代表自転車 分担率 (%)		駅端末自転車 分担率 (%)
品川区	2	6	6	6	6	4	3	3	2	4	1	5	2	2	1	6
中野区	4	7	7	4	5	6	5	6	3	5	2	5	3	4	2	6
目黒区	6	5	7	4	5	5	3	6	2	3	1	5	2	3	2	6
北区	3	5	5	5	4	4	3	5	4	5	3	2	4	4	3	4
杉並区	4	5	7	4	4	7	5	5	3	5	3	4	6	5	3	4
大田区	2	5	5	4	4	5	2	4	3	5	2	4	4	5	3	5
世田谷区	4	5	6	4	4	5	4	4	3	5	1	4	3	4	3	5
板橋区	4	5	6	4	3	7	3	4	3	4	2	6	4	5	3	5
練馬区	6	5	6	3	3	7	4	4	3	5	3	5	5	7	4	4

(4) 多摩部(北多摩(南部))における対策の方向性 (カッコ内の数値は指標値を示す)

車利用の課題	<ul style="list-style-type: none"> 代表交通手段の車依存度は中位 (2~5) 休日の商業施設周辺混雑 朝夕の駅周辺、幹線道路混雑
交通インフラ	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅密度は中位 (3~4) バス停密度は高め (5以上) 地形は一部の地域を除き平坦 (概ね5以上) 駐輪場は一部の地域を除きやや充足 (1~7) シェアサイクルポート密度はやや低め (1~5)
交通需要	<ul style="list-style-type: none"> 代表交通手段は、自転車が高め (4~7) バス利用 (代表・端末) は、高めの地域と低めの地域がある。 駅端末交通手段はバスが高めで自転車・徒歩は中位
対策の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 代表交通手段の車依存度が高めであるが、バス停密度も高めで、平均勾配も低めであるため、週末を中心とした商業施設への集中の分散対策として「①鉄道・バス利用への転換促進」や「②自転車利用の転換促進」が有効です。 週末を中心に車利用が増える部分もあり、「④地域全体の自動車利用抑制」の取組みも重要です。

〔参照を推奨する対策メニュー例〕

対策①：鉄道・バス利用への転換促進



対策②：自転車利用への転換促進



対策④：地域全体の自動車利用抑制策



〔多摩部 (北多摩 (南部)) における指標値の状況〕 (再掲)

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標					徒歩	
	平均/自動車利用時間(分)	代表自動車分担率(%)	駅端末自動車分担率(%)	駅密度(駅/km)	代表鉄道分担率(%)	鉄道地域内利用率(内々性)(%)	バス停密度(件/km)	代表バス分担率(%)	駅端末バス分担率(%)	平均勾配(度)	駐輪場台数(台/百人)	シェアサイクルポート密度(ポート/km)	平均/自転車利用時間(分)	代表自転車分担率(%)		駅端末自転車分担率(%)
武蔵野市	4	5	6	3	3	2	7	7	7	6	1*	3	5	5	4	3
三鷹市	1	4	5	3	3	1	7	7	7	5	3	2	6	7	4	3
小金井市	3	5	5	3	3	2	7	5	6	5	1	2	4	6	5	3
国分寺市	2	5	5	3	3	3	6	3	5	5	7	4	4	5	4	3
国立市	2	4	5	3	3	3	5	5	5	5	6	5	3	7	4	3
立川市	3	3	5	4	3	4	5	5	4	5	5	2	2	4	3	3
調布市	4	5	5	3	3	2	6	5	4	5	5	5	5	5	4	3
府中市	1	4	6	4	3	3	5	3	3	5	4	4	4	6	4	4
狛江市	7	4	7	3	3	1	5	6	3	5	4	4	6	6	4	4
小平市	4	4	4	3	2	2	6	3	4	6	4	2	5	7	5	3
昭島市	7	2	3	3	2	6	5	1	3	4	5	1	5	7	5	3

*データがないため1とした

(5) 多摩部(北多摩(北部))における対策の方向性 (カッコ内の数値は指標値を示す)

車利用の課題	<ul style="list-style-type: none"> 代表交通手段の車依存度は高め(概ね3以下) 駅端末交通手段でも利用されている地域がある。 休日の商業施設周辺混雑、朝夕の駅周辺、幹線道路混雑
交通インフラ	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅密度は低め(概ね3以下) バス停密度は中位(2~5) 地形は一部勾配のある地域がある。(3~6) 駐輪場は一部の地域を除き中位(1~5) シェアサイクルポート密度は低い。(2以下)
交通需要	<ul style="list-style-type: none"> 代表交通手段は、自転車が高い。(5以上) バス利用は、高めの地域と低めの地域がある。 駅端末交通手段は自転車が高めで、次いでバスが高い。
対策の方向性	<ul style="list-style-type: none"> バス停密度が中位以上の地域では、バスの利用促進キャンペーン等「①鉄道・バス利用への転換促進」が有効です。 場所によっては平坦な地域もあり、駅や商業施設への駐輪場の充実やシェアサイクルポートの密度増などと併せて「②自転車利用の促進」が候補となります。 公共交通機関に限られる地域では、地域内の通勤、駅や習い事送迎等の短距離での車利用も発生しやすいため、「③自動車利用の短距離化・相乗り化」が望まれます。 自動車代表手段分担率が高いことから「④地域全体の自動車利用抑制策」の取り組みを子供から大人まで、幅広い世代を対象に浸透させることが望まれます。

〔参照を推奨する対策メニュー例〕

対策①：鉄道・バス利用への転換促進

対策③：自動車利用の短距離化・相乗り化

対策②：自転車利用への転換促進

対策④：地域全体の自動車利用抑制策

〔多摩部(北多摩(北部))における指標値の状況〕(再掲)

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標				徒歩		
	平均/自動車利用時間(分)	代表自動車分担率(%)	駅端末自動車分担率(%)	駅密度(駅/km)	代表鉄道分担率(%)	鉄道地域内利用率(内々性)(%)	バス停密度(停/km)	代表バス分担率(%)	駅端末バス分担率(%)	平均勾配(度)	駐輪場台数(台/百人)	シェアサイクルポート密度(ポート/km)	平均/自転車利用時間(分)		代表自転車分担率(%)	駅端末自転車分担率(%)
清瀬市	2	3	4	2	3	1	4	7	6	5	4	1	2	5	5	3
西東京市	4	5	5	3	3	1	5	6	5	6	4	1	6	6	6	3
東久留米市	2	3	3	2	2	1	2	5	6	5	2	1	3	7	6	3
東大和市	1	2	3	3	2	5	4	3	4	3	5	1	3	5	7	3
東村山市	1	3	4	4	2	2	3	2	3	4	4	1	6	7	7	3
武蔵村山市	1	1	1*	1	1	1*	3	3	1*	3	1	2	5	6	1*	1*

*データがないため1とした

(6) 多摩部(南多摩)における対策の方向性 (カッコ内の数値は指標値を示す)

車利用の課題	<ul style="list-style-type: none"> 代表・駅端末ともに車依存度は高め (3 以下) 平日休日ともに幹線道が混雑 休日の移動主体は車
交通インフラ	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅密度はやや低め (全市 3) バス停密度は高い地域と低い地域がある。 地形は一部勾配のある地域がある。(3~6) シェアサイクルポート密度は低い。(2 以下)
交通需要	<ul style="list-style-type: none"> 代表交通手段は、自転車が高い。(5 以上) バス利用は、高めの地域と低めの地域がある。 駅端末交通手段は自転車が高めで、次いでバスが高い。
対策の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ターミナル駅を持つバス停密度が高い地域では、バスの利用促進キャンペーンなど、「①鉄道・バス利用への転換促進」が有効です。 一部の平坦な地域では、駅や商業施設への駐輪場の充実やシェアサイクルポートの密度増などと併せて「②自転車利用の転換促進」が候補となりえます。 公共交通機関に限られる地域では、地域内の通勤、駅や習い事送迎の短距離の車利用も発生しやすいため、「③自動車利用の短距離化・相乗り化」が望まれます。 自動車代表手段分担率が高いことから「④地域全体の自動車利用抑制」の取組みを子供から大人まで幅広い世代を対象に浸透させることが望まれます。

〔参照を推奨する対策メニュー例〕

対策①：鉄道・バス利用への転換促進

対策③：自動車利用の短距離化・相乗り化

対策②：自転車利用への転換促進

対策④：地域全体の自動車利用抑制策

〔多摩部 (南多摩) における指標値の状況〕 (再掲)

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標					徒歩 駅端末徒歩 分担率 (%)	
	平均 / 自動車 利用時間 (分)	代表自動車 分担率 (%)	駅端末自動車 分担率 (%)	駅密度 (駅/km)	代表鉄道 分担率 (%)	鉄道地域内 利用率 (内々性) (%)	バス停密度 (停/km)	代表バス 分担率 (%)	駅端末バス 分担率 (%)	平均勾配 (度)	駐輪場台数 (台/百人)	シェアサイ クルポート密度 (ポート/km)	平均 / 自転 車利用時間 (分)	代表自転車 分担率 (%)		駅端末自転 車分担率 (%)
八王子市	1	2	2	3	3	4	2	6	6	2	2	1	1	3	3	3
町田市	3	2	3	3	3	1	3	6	6	2	2	2	3	2	3	3
日野市	3	3	3	3	3	4	5	4	4	3	4	2	3	3	4	3
多摩市	1	3	2	3	3	3	6	7	6	2	2	2	1	2	2	3
福城市	7	3	3	3	3	3	5	2	3	2	2	3	2	3	4	3
福生市	4	2	2	3	2	7	2	1	6	4	4	3	6	4	3	3
羽村市	2	1	1	3	2	7	5	1	5	4	6	1	1	3	6	2

(7) 多摩部(西多摩)における対策の方向性 (カッコ内の数値は指標値を示す)

車利用の課題	<ul style="list-style-type: none"> 代表交通手段において車依存度が高く(概ね1)、移動の主体は車 平日の混雑は少ないが休日は局地的に混雑が発生
交通インフラ	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅密度・バス停密度は低い(2以下) 地形は勾配の大きい地域が多い(概ね2以下) 駐輪場は一部の地域を除き少ない(1~4) シェアサイクルポートは設置されていない(1)
交通需要	<ul style="list-style-type: none"> 代表交通手段は、自転車は低く(3以下)、バスは檜原村を除き低い(2以下) 駅端末交通手段は、自転車は高い地域(4~7)と、低い地域(1)に分かれる。 駅端末のバスは、一部の地域で利用されている。
対策の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 勾配の大きい地域もありますが、駅端末自転車分担率が高い地域もあり、駅端末においては「②自転車利用への転換促進」を実施できる地域があります。 他の手段への転換が難しい地域においては、同一隣接地点間での相乗りなど「③自動車利用の短距離化・相乗り化」をそれぞれの利用パターンに応じて行うことが望まれます。 車への依存度が高いため、「④地域全体の自動車利用抑制」の取組みを子供から大人まで幅広い世代を対象に浸透させることが望まれます。

〔参照を推奨する対策メニュー例〕

対策②：自転車利用への転換促進

対策③：自動車利用の短距離化・相乗り化

対策④：地域全体の自動車利用抑制策

〔多摩部(西多摩)における指標値の状況〕(再掲)

市区町村名	自動車関連指標			鉄道関連指標			バス関連指標			自転車関連指標			徒歩 駅端末徒歩 分担率 (%)			
	平均 / 自動車 利用時間 (分)	代表自動車 分担率 (%)	駅端末自動車 分担率 (%)	駅密度 駅/km ²	代表鉄道 分担率 (%)	鉄道地域内 利用率 (内々性) (%)	バス停密度 件/km ²	代表バス 分担率 (%)	駅端末バス 分担率 (%)	平均勾配 度	駐輪場台数 台/百人	シェアサイ クルポート密度 ポート/km ²		平均 / 自転車 利用時間 (分)	代表自転車 分担率 (%)	駅端末自転車 分担率 (%)
瑞穂町	7	1	2	2	1	7	2	1	1	3	2	1	7	3	7	1
青梅市	2	1	2	2	1	7	1	1	3	1	3	1	3	2	4	3
あきる野市	2	1	1	2	1	7	1	1	3	2	4	1	3	3	7	2
日の出町	7	1	1*	1	1	1*	1	2	1*	1	1*	1	1	2	1*	1
檜原村	2	2	1*	1	1	1*	1	7	1*	1	1*	1	1	2	1*	1
奥多摩町	1	1	1*	1	1	1*	1	1	1*	1	1	1	1	1	1*	4

*データがないため1とした

(1) 自動車利用抑制対策①【鉄道・バス利用への転換促進】

公共交通機関の利用環境がある程度充実している地域においては、まず公共交通機関への転換促進による自動車利用の削減を図ります。

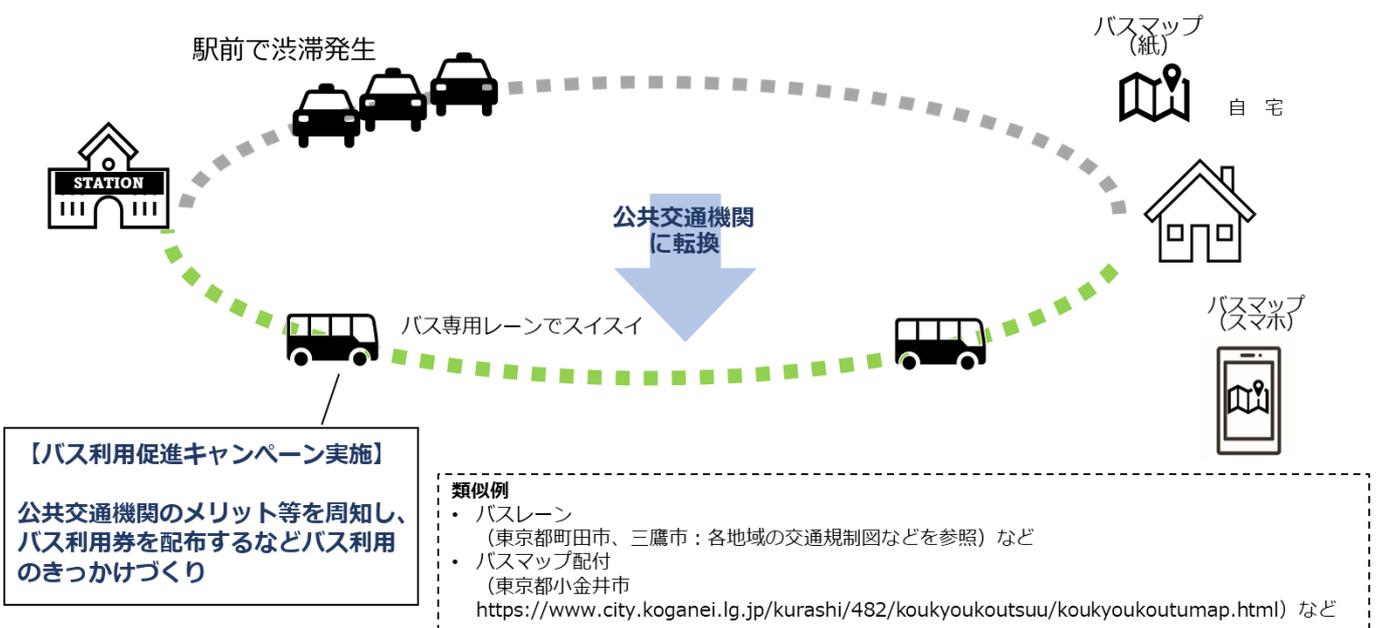
項目	内容
地域の 主な交通特性	<ul style="list-style-type: none"> • 鉄道・バスの利便性が高い地域 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 鉄道駅密度が比較的高い ➢ バス停密度が比較的高い • 自動車が一定程度利用されている地域 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 自動車代表分担率が一定程度ある ➢ 駅端末の自動車分担率が一定程度ある
地域の 交通課題（例）	<ul style="list-style-type: none"> • 平日の朝夕などに駅への車の送り迎えで渋滞が発生 <ul style="list-style-type: none"> ➢ キス&ライド、パーク&ライド利用の多い駅 • 休日の商業施設・レジャー施設への駐車待ち行列で渋滞が発生 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 自動車集中地区（商業地、大規模商業施設） ➢ 自動車集中地区（レジャー、スタジアム関連施設）
対策の視点	<ul style="list-style-type: none"> • 自動車利用のデメリット、公共交通機関のメリット等の周知 • 地域内の公共交通機関等の再周知 • 利用促進キャンペーン • インセンティブの付与 等
対策の方向性	<ul style="list-style-type: none"> • 自動車利用によるデメリットや公共交通機関利用のメリットに関する気付きを与える広報を行い、自動車利用抑制の動機づけを実施 • バスマップ等、利用促進資料の配布 • バスマップのサイネージ等を利用したデジタル閲覧環境の整備 • 利用促進キャンペーン等を実施し、キャンペーン期間中に乗車体験機会付与等によるバス利用のきっかけづくり 等

対策メニュー例①-1

家族の時間を大切に。バスで駅まで行こう。 (家族の送迎からバス利用への転換)

課題	通勤時、最寄り駅まで家族が運転する自家用車による送迎（キス＆ライド）や駅周辺の駐車場までの自家用車利用（パーク＆ライド）が多く発生しており、駅周辺で渋滞が発生している
ターゲット	最寄り駅へ送迎する自動車
目的	通勤時、駅周辺における自家用車の集中を抑制する
実施スキーム	<ul style="list-style-type: none"> 通勤に自動車利用を行うことによるデメリットや（所要時間の増加等）、公共交通機関を利用するメリット等を周知し、車利用からバス等への転換を図る 日頃バスを利用しておらず、路線等熟知していない可能性があるため、路線図マップや利用方法等を周知する 駅周辺で不正に駐車している場合、警察と連携して取り締まりや指導を行う 利用促進キャンペーンを実施し、期間中に人数限定で無料乗車チケット等を配布
実施・連携主体	行政（自治体）、バス運行事業者
行政の役割	<ul style="list-style-type: none"> 企画、立案 バス利用促進を促す広報等の実施 路線図マップの作成 無料乗車チケットの配布 等
都からの補助対象	<ul style="list-style-type: none"> 企画調査経費 周知や利用促進のための広報経費 路線図マップ作製費用 無料乗車チケットの配布費用 等

通勤時、最寄り駅まで家族が運転する自家用車による送迎等で駅周辺で渋滞が発生している地域において、路線図マップの作成周知や自動車利用のデメリット、公共交通機関利用のメリット等の周知、バス利用券の配布等を行うバス利用促進キャンペーン等を通して、バス利用への転換を図る。



※こちらに記載のある対策メニュー例はあくまで例です。これ以外の対策についても、「区市町村との連携による環境政策加速化事業」事業方針（5）自動車利用の抑制推進事業に沿った事業であれば補助金の交付が可能です。補助金交付の可否については、個別の事業ごとにご相談ください。

【事例】 駅・バス停近くの商業施設で平日パーク&ライド利用

概要

- ・ 目的

郊外から都心等に向かう長距離の自動車移動から郊外の駅、バス停付近までの短距離の自動車移動に転換を促すもの。
- ・ 実施手法

鉄道駅や基幹的なバス路線の停留所に隣接する平日の商業施設の来客駐車場をパーク&ライド駐車場として提供し、通勤者などに利用されることで、自動車利用を鉄道・バスに転換

ターゲット

都心などに向かう主に自動車通勤者

実施主体

- ・ 政策、コーディネイト：福岡市住宅都市局都市計画部
- ・ バス会社：西鉄バス
- ・ 駐車場提供：イオンモール

スキーム

- ・ ショッピングセンターの商品券購入によりパーク&ライド利用
- ・ 利用料金を商品券購入またはイオンの電子マネーのチャージとして支払う店舗のみ
- ・ 2011年12月26日締結の、イオンと福岡市による地域共働事業に関する包括連携協定に基づく
- ・ 上記3者で協議会を設置し社会実験を開始

具体的な実施内容



〔福岡市及び周辺自治体で実施されているイオンと提携したパーク・アンド・ライド〕

	商業施設	開始日	駐車台数	利用時間	料金
福岡市	イオンモール香椎浜	2013年 5月 1日	70台	6:00～23:00	5,000円
筑紫野市	イオンモール筑紫野	2014年 4月 1日	70台	6:30～23:00	5,000円
福岡市	イオンモール福岡	2014年 4月 1日	70台	6:30～23:00	5,000円
佐賀県唐津市	イオン唐津ショッピングセンター	2014年 4月 1日	20台	6:00～23:30	5,000円
朝倉市	イオン甘木ショッピングセンター	2012年10月20日	80台	5:30～23:00	4,000円

出典など

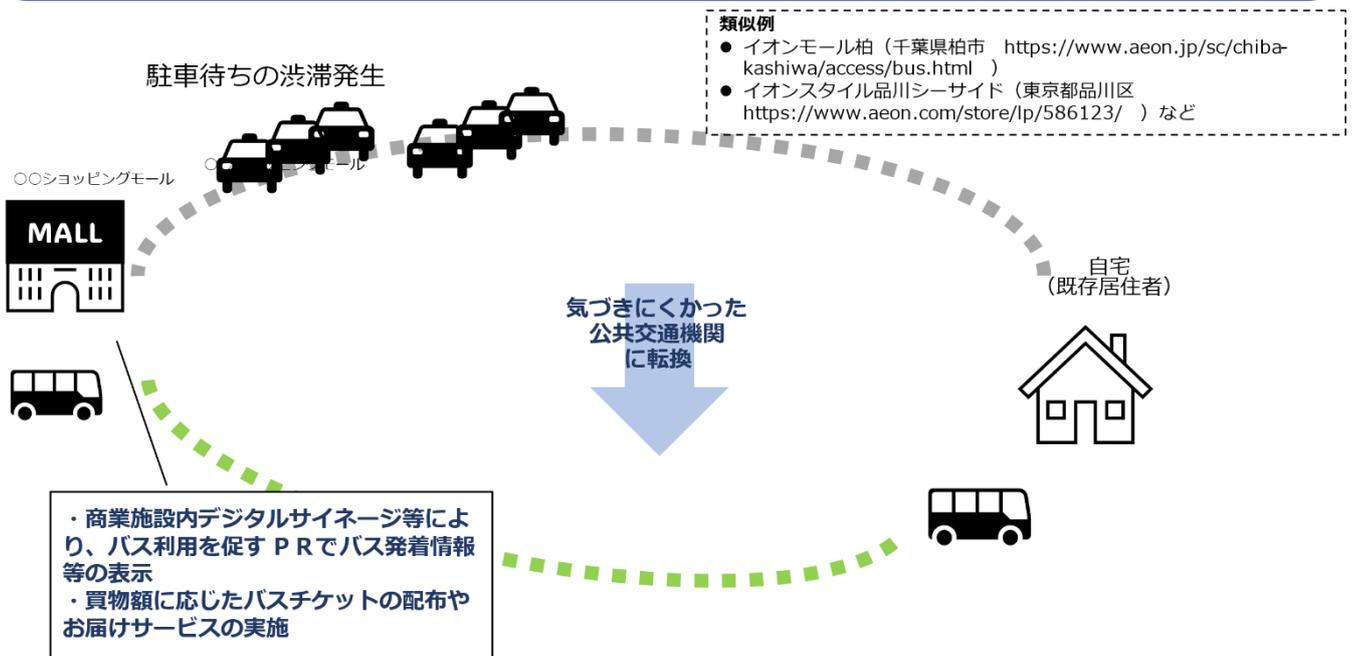
（公財）日本自動車教育振興財団 発行
『Traffi-Cation』2014 秋号(No.37) 特集記事
https://jaef.or.jp/traffi-cation/img/TC_37_t.pdf
福岡県福岡市
https://www.city.fukuoka.lg.jp/jutaku-toshi/kotsukeikaku/machi/pandr_2.html

対策メニュー例①-2

車からバスへ！渋滞から解放されるストレスフリーなお買い物へ (車依存からバス利用への転換)

課題	<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設に設置された駐車場への入庫待ちの行列が発生 ・この行列が幹線道路に伸びて、渋滞が発生
ターゲット	商業施設へ自家用車で来訪する利用者
目的	商業施設へ自家用車で来訪する利用者を、バスに転換することにより、駐車場利用を減少させ、待ち行列の発生を抑制する
実施スキーム	<ul style="list-style-type: none"> ・所要時間短縮等のバス利用メリットや車利用を控えるよう商業施設内において広報 ・バス発着情報表示に関する商業施設内デジタルサイネージコンテンツPR等を実施し、バスでの来店を促進 ・商業施設における支払額に応じて、バスチケットを配布するキャンペーンを実施 ・お買い物のお届けサービス（一定金額以上の買い物については、無料配送等）を実施
実施・連携主体	行政（自治体）、商業施設、バス運行事業者
行政の役割	<ul style="list-style-type: none"> ・企画、立案 ・バス利用促進を促す広報等の実施 ・商業施設内でのバス発着情報表示等の支援 ・バスチケット配布 等
都からの補助対象	<ul style="list-style-type: none"> ・企画調査経費 ・広報経費 ・商業施設内でのバス発着情報表示等にかかる費用 ・バスチケット配布費用 等

土日祝日等に発生しやすい大規模商業施設の駐車場入庫待ち渋滞などの削減等を目的に、バス利用を促す広報の実施や商業施設内でのバス発着情報表示等を行い、転換を促進。また、商業施設と連携し、買物額に応じたバスチケットの配布やお届けサービス等のインセンティブを提供し、公共交通機関への転換を促す。



※こちらに記載のある対策メニュー例はあくまで例です。これ以外の対策についても、「区市町村との連携による環境政策加速化事業」事業方針（5）自動車利用の抑制推進事業に沿った事業であれば補助金の交付が可能です。補助金交付の可否については、個別の事業ごとにご相談ください。

【事例】ショッピングモール行きバス情報提供

概要

目的

送迎バスの運行状況をインターネットでお知らせする運行状況確認サービス。
スマートフォンや携帯電話、パソコンからバスコースや時刻表の確認ができる。

ターゲット

買物自動車利用者

実施主体

イオンモール柏

(路線・時刻表の案内)



バス路線	バス種別	バス番号	バス名	バス時刻	バス料金
イオンモール柏	送迎バス	1001	イオンバス	10:00	無料
イオンモール柏	送迎バス	1002	イオンバス	10:30	無料
イオンモール柏	送迎バス	1003	イオンバス	11:00	無料
イオンモール柏	送迎バス	1004	イオンバス	11:30	無料
イオンモール柏	送迎バス	1005	イオンバス	12:00	無料
イオンモール柏	送迎バス	1006	イオンバス	12:30	無料
イオンモール柏	送迎バス	1007	イオンバス	13:00	無料
イオンモール柏	送迎バス	1008	イオンバス	13:30	無料
イオンモール柏	送迎バス	1009	イオンバス	14:00	無料
イオンモール柏	送迎バス	1010	イオンバス	14:30	無料
イオンモール柏	送迎バス	1011	イオンバス	15:00	無料
イオンモール柏	送迎バス	1012	イオンバス	15:30	無料
イオンモール柏	送迎バス	1013	イオンバス	16:00	無料
イオンモール柏	送迎バス	1014	イオンバス	16:30	無料
イオンモール柏	送迎バス	1015	イオンバス	17:00	無料
イオンモール柏	送迎バス	1016	イオンバス	17:30	無料
イオンモール柏	送迎バス	1017	イオンバス	18:00	無料
イオンモール柏	送迎バス	1018	イオンバス	18:30	無料
イオンモール柏	送迎バス	1019	イオンバス	19:00	無料
イオンモール柏	送迎バス	1020	イオンバス	19:30	無料

具体的な実施内容



携帯・スマホから
バス運行状況をチェック
携帯スマートフォンからバス運行状況がわかるから、
バスがまだ来ないなど不安が解消!
バスコース情報や時刻表も確認できて便利!



パソコンからも
バスの運行状況がわかる
施設のホームページからバスの運行状況がわかります。
バスコース情報や時刻表も確認できて便利!

サービスの利用方法

1 スマートフォンや携帯電話よりQRコードを読み取りサイトへアクセス



バス運行状況モバイルサイト
<http://buscatch.jp/it/top.php?id=aeonkashiwa>

2 パソコンからもアクセス可能バスの位置を地図上で確認



バス運行状況パソコンサイト
<http://buscatch.jp/it/pc/index.php?id=aeonkashiwa>

バス乗車条件

お店まで来るとき

運転手へ
カードを提示

AEON または WAON と書かれてあるカードであればご利用いただけます。
Qイオンカード QWAONカード QWAON POINTカード Qオナーズカード

お店から乗るとき

運転手へ
レシートを提示

当日、お店(専門店)で発行されたレシートとなります。お買い上げの際にレシートを必ずお受け取り下さい。

出典など

イオンモール柏
<https://www.aeon.jp/sc/chiba-kashiwa/access/bus.html>

【事例】買物額に応じたバス乗車券配付

概要

小田原市では商業者、バス事業者および行政等による公民連携事業として、「バスdeおでかけプロジェクト」を実施している。

このプロジェクトは、自家用車の利用が多く、交通渋滞が慢性化している中里地区で、路線バス利用のきっかけづくりと脱炭素化の推進などを目的とし、期間中、対象店舗で買い物をした人にバス無料乗車券を配布するもの。平成27年度から毎年度実施。

実施主体

小田原市とバス事業者、商業施設の連携事業

補足

令和4年度から無料乗車券にデジタルチケットを導入。



デジタルチケットの導入促進等を目的として、令和5年(2023年)11月23日に第8回バスdeおでかけフェアを開催

具体的な実施内容

配布期間中に、ダイナシティ又はイトーヨーカドー小田原店で、1日に3,000円(税込)以上(合計可)のお買い物をした人にバス無料乗車券を配布

1枚につき1回、箱根登山バスか富士急湘南バスのみ利用可。

1 税込3,000円以上のお買い物で

ダイナシティ、イトーヨーカドー小田原店、お買上げ。(当日レシートのみお買上げ)

※一部対象外店舗あり。
※バス無料乗車券は、税込3,000円以上ごとに1枚配布

2 バス無料乗車券をプレゼント

ウエスト1F・インフォメーションまたは、イースト1F・イトーヨーカドーサービスカウンターにて、レシートを提示してください。

※配布当日のレシートのみ有効。
※1日につき最大2枚まで
※配布期間が毎年11月30日(木)まで(1日先着100枚)

3 今度のお買物はバスを活用

バス無料乗車券は、以下に示す【利用可能バス路線図】の「ダイナシティ」または、「小田原商業郵便局前」バス停で、乗車時、下車する場合があります。

※乗り換え支持の継続利用不可。
※無料乗車券1枚につき1回乗車可能

【利用可能バス路線図】

出典など

小田原市 バスdeおでかけプロジェクト
https://www.city.odawara.kanagawa.jp/press/detail.php?prs_id=12411

【事例】買物に応じてバス乗車券配付

概要

「まちバス乗車券サービス店」で買い物をすると、次回のまちバス利用が無料になる乗車券をプレゼント

参加店舗により、乗車券サービス条件は異なる



実施主体

- 愛知県岡崎市都市整備部交通政策課

補足

- サービス乗車券の配布は平成29年12月末日をもって終了



具体的な実施内容

- まちバスは中心市街地の商業施設・公共施設や周辺住宅地を結ぶ路線（事業者路線と重複）
- 初乗り200円で、乗継券により1日乗り放題の運賃設定
- 沿線商店街との連携(買物乗車券サービス店事業)登録店が買物状況に応じてまちバス乗車券を贈呈(50円/枚で登録店が購入し、買物客に配布)
- 観光施設との連携(土・日・祝日)図書館交流プラザりぶら、げんき館、岡崎城、家康館へまちバスで来館すると、次回使えるまちバス100円割引券を贈呈



出典など

愛知県岡崎市、まちバス乗車券サービス店マップ 平成27年4月改定版
https://www.city.okazaki.lg.jp/1100/1184/1173/p001271_d/fil/22.pdf

(2) 自動車利用抑制対策②【自転車利用への転換促進】

地形が平坦で自転車利用環境がある程度充実している地域においては、自転車利用への転換促進による自動車利用の削減を図ります。

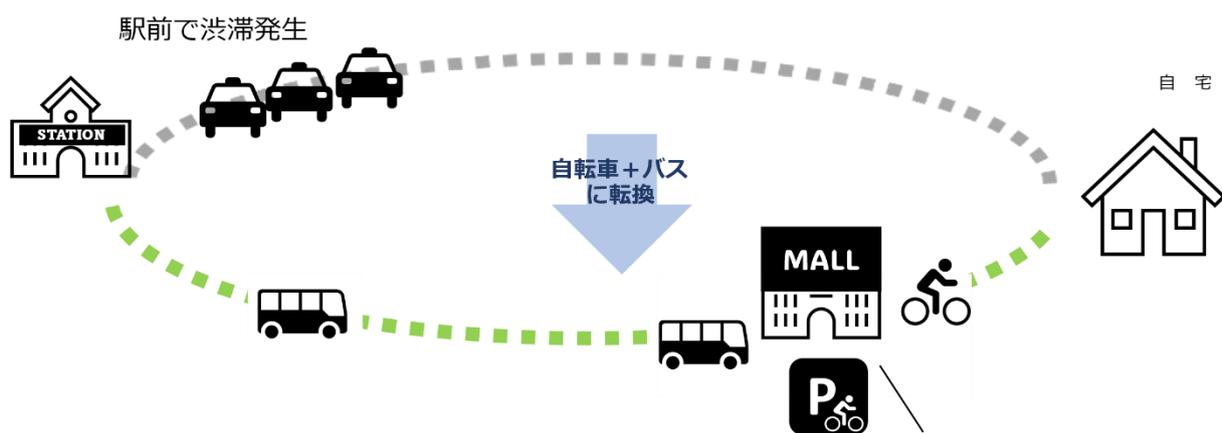
項 目	内 容
<p>地域の 主な交通特性</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 自転車利用の利便性の高い地域 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 地形が平坦である • 自転車インフラが充実している地域 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 駅周辺の駐輪場が充実している ➢ シェアサイクルのポート密度が高い • 自動車が一定程度利用されている地域 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 自動車代表利用率が一定程度ある ➢ 駅端末の自動車利用率が一定程度ある
<p>地域の 交通課題（例）</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 平日に通勤や業務等に起因する車両による渋滞が起きており、自動車の利便性が低下している。 • 休日に観光・レジャー施設を訪れる車両による渋滞等が発生している。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ エリア別の混雑状況で旅行速度が低速 • （自転車利用のポテンシャルを有しながら）自転車の利用率が低い <ul style="list-style-type: none"> ➢ 代表交通手段分担率（自転車）が低い
<p>対策の視点</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通機関と自転車の連携の強化 • 通勤、業務に車を利用している企業への働きかけ • Maas 事業者、シェアサイクル事業者との連携 • インセンティブの付与 等
<p>対策の方向性</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 鉄道・バス等と自転車の連携を強化し、最寄り駅までの自動車利用を削減 • 通勤や業務等で自動車の利用が多い企業に働きかけを行い、優れた取組みを表彰 • 観光・レジャーによる自動車利用に MaaS 事業者等と連携しシェアサイクル利用を促進 • シェアサイクルポートのさらなる整備 等

対策メニュー例② - 1

渋滞知らず。バスと自転車で駅まで行こう。 (車での駅送迎から自転車・バスへの転換)

課題	<ul style="list-style-type: none"> 通勤時、最寄り駅まで家族が運転する自家用車による送迎（キス＆ライド）や駅周辺の駐車場までの自家用車（パーク＆ライド）利用が多く発生しており、駅周辺で渋滞が発生している バス路線が限定的であり、駅郊外に交通空白地帯が広がり、自動車からバスへの転換が困難な地域がある 自転車で行くには距離がある住宅地が広がっている
ターゲット	最寄り駅へ送迎する自動車
目的	通勤時、駅周辺における自家用車の集中を抑制する
実施スキーム	<ul style="list-style-type: none"> バス停近隣の商業施設の駐輪場を活用し、自転車からバスへの乗り換え拠点を整備もしくはシェアサイクルポートを整備し、自転車とバスを組み合わせ活用して、駅にアクセスできるようにする。 通勤に自動車利用を行うことによる問題点（所要時間の増加等）を周知し、車利用から自転車+バスへの移動の転換を図る 自転車からバスへの乗り換え拠点の整備と合わせて、路線図・駐輪場マップや利用方法を周知する
実施主体・連携主体	行政（自治体）、バス運行事業者、商業施設運営事業者
行政の役割	<ul style="list-style-type: none"> 企画、立案 シェアサイクルポートの整備 自転車とバス利用を組み合わせた移動の促進を促す広報等の実施 等
都からの補助対象	<ul style="list-style-type: none"> 企画調査経費 シェアサイクルポート整備費用 周知や利用促進のための広報経費 等

通勤時、最寄り駅まで家族が運転する自家用車による送迎 等で駅周辺で渋滞が発生している地域において、自動車利用のデメリット、公共交通機関利用のメリット等の周知を行った上で、バス停近隣の商業施設の駐輪場等を活用し、自転車からバスへの乗り換え拠点を整備し、自転車とバスを組み合わせ活用して、駅にアクセスできるようにする。



類似例

- ・ サイクルルール＆ライド
(東京、神奈川東急線沿線 https://www.tokyu.co.jp/image/news/pdf/202104014_1.pdf)
- ・ サイクル&バスライド
(茨城県境町、<https://www.town.ibaraki-sakai.lg.jp/page/page002622.html#cycle>
東京都足立区 <https://www.city.adachi.tokyo.jp/kotsu/bus-ride.html>) など

※こちらに記載のある対策メニュー例はあくまで例です。これ以外の対策についても、「区市町村との連携による環境政策加速化事業」事業方針（5）自動車利用の抑制推進事業に沿った事業であれば補助金の交付が可能です。補助金交付の可否については、個別の事業ごとにご相談ください。

【事例】『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト

概要

自転車通勤を積極的に推進する事業者の取り組みを広く発信し、企業活動における自転車通勤や業務利用の拡大を図ることを目的に国土交通省自転車活用推進本部が実施している「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」の宣言企業（団体）として、大分市が認定された。

大分市では、「バイシクルフレンドリータウン～自転車が似合うまちへの創造」に向けて、さまざまな自転車施策を展開している。その一環として、企業における自転車通勤・自転車の業務利用を促進するに当たり、まずは大分市が一事業所として率先して取り組む姿勢を示すため、「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」の宣言企業（団体）の認定を受けた。

実施主体

- 大分市

補足

宣言企業とは

- 自転車通勤を認めている企業または団体であり、宣言企業の認定基準を満たす企業または団体を、国土交通省の自転車活用推進本部事務局および自転車活用推進官民連携協議会で審査を行い、自転車活用推進本部長（国土交通大臣）が認定したものをいう。

【認定基準】

- 自転車通勤を認めていること（社内規程・規約・規則等を整備）
- 自転車の利用に関する取り組みの実施状況を示せること（従業員の自転車通勤のための駐輪場を確保していること、自転車で通勤する従業員向けの安全教育を年1回以上実施していること等）など
- 宣言企業に認定されると、「自転車活用推進官民連携協議会」のサイトに自転車通勤を推進する企業・団体として企業・団体名が紹介される。（URL <https://www.jitensha-kyogikai.jp/project/#section1>）
- 自社のホームページや名刺等に宣言企業の認定ロゴマークが使用できる。
- 認定企業・団体数：51（うち自治体8団体）※令和4年9月時点

具体的な実施内容

大分市役所第2庁舎の1階に職員用の駐輪場を設置。また、大分市役所や大分市保健所など、庁舎の周辺に「おおいたサイクルシェア」のポートを設置し、シェアサイクルの利用を促進。

自転車通勤者に対する通勤手当の支給。自転車の利用促進や安全利用の啓発等を目的に発行している庁内広報紙「ジテツウ」の発行等。

職員用の駐輪場



利用者数、効果など

- 平成17年度と令和3年度を比較すると自転車通勤者の割合が約2倍に増えている。

年度	H17	H24	R4
自転車通勤者の割合	12.6%	21.4%	26.7%

出典など

大分県大分市、大分市が「『自転車通勤推進企業宣言』プロジェクト」の宣言企業に認定されました
<https://www.city.oita.jp/o171/machizukuri/jitensha/sengenkigyoto.html>

対策メニュー例②-2 自転車シェアリングでの移動の業務効率アップ (業務移動を自転車シェアリングへ転換)

課題	バス網はターミナル駅など向けが中心で市域内の往来には複数の乗り換えが必要となり、日中、業務集積地域等において取引先への商談、関係事業所との打ち合わせ等の移動手段が、主に自動車により行われており、渋滞が発生している
ターゲット	自動車で商談、打ち合わせ等のため移動する会社員
目的	商談、打ち合わせ等の移動を自動車から自転車シェアリングに転換する
実施スキーム	<ul style="list-style-type: none"> 対象地域を設定し、自動車の代替として自転車シェアリングを活用するよう積極的に広報 対象地域内の企業には、訪問する企業も含めて自動車利用を抑制するよう働きかけ 対象地域には自転車シェアリングのポートを重点的に整備 企業の駐輪場を自転車シェアリングのポートに転換するよう働きかけ 積極的に自動車利用を抑制し、自転車を活用した企業は行政により表彰を実施
実施・連携主体	行政（自治体）、自転車シェアリング事業者
行政の役割	<ul style="list-style-type: none"> 企業への働きかけ 自転車シェアリングの推進 表彰の実施
都からの補助対象	<ul style="list-style-type: none"> 対象地域の検討等の調査経費 自転車利用を抑制する広報経費 自転車シェアリング整備経費（ポート整備、シェアリング自転車購入）

業務集積地域等において、取引先や関係事業所への移動が車で行われている地域において、代替手段として自転車シェアリングを活用するよう広報や企業への働きかけを行い、積極的な取り組みを行った企業には表彰を実施



類似例

- 鉄道と自転車利用インセンティブ
(ドイツ鉄道 <https://elemenist.com/article/2673>)
- シェアサイクル回遊促進(7多摩市 <https://7tama-share-cycle.com/>)
など

※こちらに記載のある対策メニュー例はあくまで例です。これ以外の対策についても、「区市町村との連携による環境政策加速化事業」事業方針(5)自動車利用の抑制推進事業に沿った事業であれば補助金の交付が可能です。補助金交付の可否については、個別の事業ごとにご相談ください。

【事例】アプリ特典による鉄道＋自転車利用促進

・ 概要

ドイツ鉄道では、「鉄道＋自転車」での通勤・通学を促進するため、自転車で走った距離に応じて利用者へさまざまな割引やプレゼントを提供している。

・ ターゲット

- ・ 自転車通勤者

・ 実施主体

- ・ ドイツ鉄道 (Deutsche Bahn)

・ 補足

- ・ ベルリン、ハンブルクなど、15の主要都市で導入

・ 具体的な実施内容

ドイツ鉄道 (Deutsche Bahn) による「DB Rad+ app」アプリ上で自転車の走行距離を記録し、その距離が長ければ長いほど、ドイツ鉄道や地域のパートナー企業から割引やプレゼントなどの特典を受け取れる仕組み。

提携企業には、例えばエコファッションやアップサイクルのお店、映画館、子ども用品店、自転車修理店、オーガニックカフェやスーパーなど、サステナブルな取り組みを行っているところが多い。

各都市により特典が異なり、ヴィースバーデンでは、自転車で10km走ると有機栽培されたリング2個をもらえて、30km走るとコーヒーの無料サービスを受けられる。

ベルリンでは、100km走るとドイツ鉄道のオンラインチケット購入時に5ユーロの割引が受けられたり、250km走ると自転車の修理費が10%オフになるチケットをもらえるなど、多岐にわたる。



・ 出典など

自転車に乗ると特典がもらえる ドイツ鉄道が「鉄道＋自転車」の利用を促進
ELEMENIST <https://elemenist.com/article/2673>

Deutsche Bahn | DB Rad+ app <https://radplus.bahnhof.de/>

対策メニュー例②-3 観光を、自転車によりエコでアクティブに。 (観光巡りを自動車から自転車へ転換)

課題	地域内に観光・レジャー施設が点在しているが、観光向けのバス網の整備が不十分で自動車が観光の主な移動手段となっている
ターゲット	自動車で観光・レジャー施設に訪れる観光客
目的	観光・レジャー施設を自動車で周遊する観光客を自転車利用に転換する
実施スキーム	<ul style="list-style-type: none"> 観光施設の案内に合わせて、自転車シェアリングポートの場所や自転車を活用したモデルコースを記載の地図を作成しホームページ等に掲載し、自転車を活用した観光を促進する 観光・レジャー施設等利用券とバス1日利用券やシェアサイクル1日利用券をパッケージ化した商品をMaaS事業者等と連携して販売 駅や観光・レジャー施設周辺へのシェアサイクルポートの整備
実施・連携主体	行政（自治体）、観光・レジャー施設運営事業者、自転車シェアリング事業者、MaaS事業者
行政の役割	<ul style="list-style-type: none"> 観光・レジャー施設、シェアサイクル事業者等関係者、MaaS事業者と協議の場の設定 自転車を活用した観光を促進する地図やホームページの作成 シェアサイクルポート整備の支援 等
都からの補助対象	<ul style="list-style-type: none"> 自転車を利用した観光を啓発する広報経費 自転車シェアリング整備経費（ポート整備、シェアリング自転車購入） 等

観光・レジャー施設が点在し、自動車が観光の主な移動手段となっている地域で、観光施設案内におけるシェアサイクルによる観光PRや、MaaS事業者等と連携した施設利用とシェアサイクルのパッケージ商品化等を実施し、自転車を活用した観光PRを実施



類似例

- 道の駅などへのシェアサイクル設置
(茨城県境町 <https://www.town.ibaraki-sakai.lg.jp/page/page002622.html#cycle>)
- シェアサイクル、ワンウェイレンタサイクル
(青梅市 <https://www.kintetsu-g-hd.co.jp/common-hd/data/pdf/20200217-knt20200217175415819296561.pdf>) など

※こちらに記載のある対策メニュー例はあくまで例です。これ以外の対策についても、「区市町村との連携による環境政策加速化事業」事業方針（５）自動車利用の抑制推進事業に沿った事業であれば補助金の交付が可能です。補助金交付の可否については、個別の事業ごとにご相談ください。

【事例】自治体連携によるシェアサイクル利用促進・地域の活性化

概要

- 多摩7市の観光地をシェアサイクルで楽しく健康的に盛り上げようという企画（ナナタマ）
- シェアサイクル事業を導入している近隣自治体と連携したPR活動等を実施し、シェアサイクルの定着・利用促進を図る。
- 広域自治体で連携し、シェアサイクルを活用して観光地等の魅力の発信を行うことで広域コミュニティの形成・活性化に取り組む。
- 実施期間 令和4年度～令和6年度

実施主体

- シェアサイクル観光連携推進協議会
- （事務局）福生市 環境政策課 環境政策係
- 構成市
立川市、小平市、日野市、国分寺市、国立市
国立市、福生市、武蔵村山市（R6～東大和市加入）

予算・財源

- 3年で1,500万円（500万円×3年）
- 多摩・島しょ広域連携活動助成金（東京都市長会、補助率10/10）を活用し、事務局である福生市が予算化・助成金申請
※各市の負担なし

具体的な実施内容

- 連携市をまたいで貸出・返却を行い、観光地にチェックインした場合、次回利用時に使用可能な200円のクーポンの配布
- チェックインした自治体の数に応じて構成市の特産品等が抽選でもらえる。
- 広域連携の認知度向上のため、ポータルサイトを作成
- 令和5年度実施期間
令和5年10月1日～11月30日



出典など

東京都福生市ホームページ
<https://www.city.fussa.tokyo.jp/life/environment/sharing/1018000.html>
 ナナタマシェアサイクルホームページ
<https://7tama-share-cycle.com/>

【事例】シェアサイクル&バスライド

概要

境町高速バスターミナル駐車場で、自動運転バス停留所「道の駅さかい」「河岸の駅さかい」「境町役場入口」「キッズハウス前」で自転車シェアリングサービス「サカイサイクルシェア」が利用できる。
 バス利用時の端末交通として、自転車の利用を推進している。

時刻表に
 自転車マークがある停留所はサイクルシェアに乗り継ぎ可能

実施主体

さかいまちづくり公社

ターゲット

公共交通機関での訪問者

具体的な実施内容

境町内の6箇所に設置されたサイクルポートと呼ばれる駐輪場からであればどこからでも、電動自転車の利用及び返却ができる。

スマートフォンでワンタッチ解錠と簡単に利用できる。



補足

「ドコモバイクシェア」サービスに会員登録が必要

費用など

10分ごと55円、当日上限額1,650円、一日利用料金1,100円

出典など

茨城県境町、道の駅さかい NEWS
<https://www.sakaimachi.co.jp/news/detail?id=2707>

境町ホームページ
<https://www.town.ibaraki-sakai.lg.jp/page/page002622.html#cycle>

(3) 自動車利用抑制対策③【自動車利用の短距離化・相乗り化】

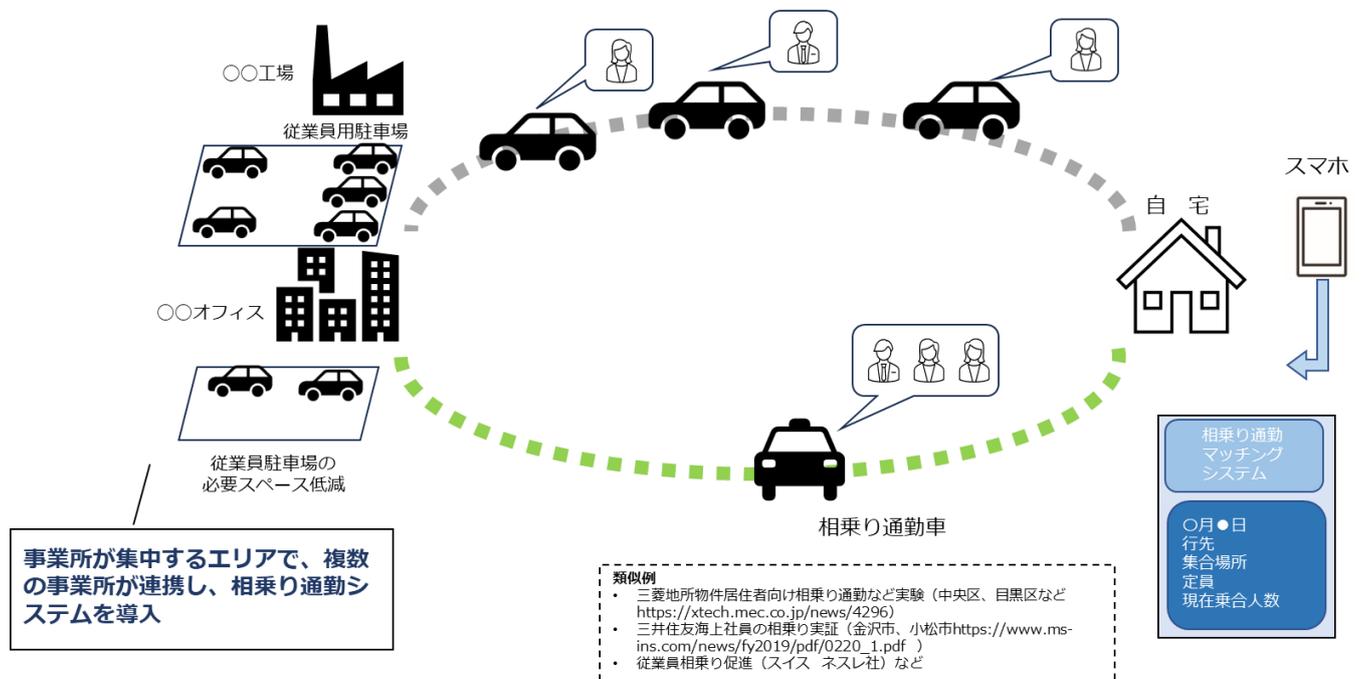
自動車依存度が高く、他の手段への転換が難しい地域においては、自動車利用の短距離化・相乗り化により自動車利用の削減を図ります。

項目	内容
<p>地域の 主な交通特性</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 車依存度が高い地域 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 自動車代表利用率が高い ➢ 駅端末の自動車利用率が高い • 鉄道及びバスのサービス水準が限定されている地域 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 鉄道駅、バス停密度が低い • 自転車利用の利便性が低い地域 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 地形が急である
<p>地域の 交通課題（例）</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 自動車利用への依存度が高く、通勤、帰宅も特定時間に集中している • 日常生活の移動も車が中心で、一人乗りも多い • 運転が出来ない年代者（幼児・生徒、高齢者）の車送迎機会も多い
<p>対策の視点</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 送迎距離の短距離化や相乗りしやすい環境の整備 • 環境負荷が特に高い乗車人員 1 名の車に対して乗合いマッチング支援、就業先での運用協力等への働きかけで相乗り促進 等
<p>対策の方向性</p>	<ul style="list-style-type: none"> • オンデマンドバス、乗合タクシーなどの運行 • マッチングシステムを活用した相乗り促進 • 乗合促進となるクーポンの発行 等

**対策メニュー例③-1 相乗り通勤で渋滞ストレスを軽減
(相乗り通勤車の導入)**

課題	<ul style="list-style-type: none"> ・朝夕の通勤帰宅時間帯で定常的に渋滞が発生している。 ・自動車による通勤が多いが、代替手段が十分に整備されていない
ターゲット	通勤のための自動車利用
目的	通勤時の渋滞解消
実施スキーム	<ul style="list-style-type: none"> ・事業所が集中している地域において、各事業所が連携して相乗り通勤マッチングシステムを導入 ・マッチングシステムを利用し、通勤先が近い通勤者のマッチングを行い相乗り通勤を促す ・相乗り通勤に利用した乗合タクシーやハイヤーなどの費用の通常通勤費との差分は、運転者の事業所が一時負担し、自治体へ請求
実施・連携主体	行政（自治体）、通勤先の事業所、乗合タクシー・ハイヤー運行者
行政の役割	<ul style="list-style-type: none"> ・対策の企画、立案 ・エリアが集中する複数の事業所と協議の場の設定 ・相乗り通勤マッチングシステムの導入の支援
都からの補助対象	<ul style="list-style-type: none"> ・企画、調査経費 ・相乗り通勤マッチングシステムの導入費用 等

郊外の住宅地が点在する地域と、街中や一定規模の従業員が自動車通勤する通勤先との間で相乗り通勤を取り入れ、自動車の削減を行う。



※こちらに記載のある対策メニュー例はあくまで例です。これ以外の対策についても、「区市町村との連携による環境政策加速化事業」事業方針（5）自動車利用の抑制推進事業に沿った事業であれば補助金の交付が可能です。補助金交付の可否については、個別の事業ごとにご相談ください。

【事例】工場における相乗り通勤促進

・ 概要

・ 目的

大手食品メーカーNestle Noisiel 工場は、約1,600人の従業員が勤務しており、公共交通のアクセスのない場所に立地。総合的な環境政策の一環として、相乗り（カープール）の促進を進める。

・ 具体的な実施内容

- ・ キャンペーンの実施
- ・ 社内イントラネットにおける相乗り者のマッチングサービス
- ・ 相乗り者への報奨金制度
- ・ 相乗り者への無料整備制度や駐車場割引等を実施。

・ ターゲット

従業員の通勤

・ 利用者数、効果など

実施後1年で、900人のクルマ通勤者のうち125人が相乗りを実施した。

・ 実施主体

- ・ ネスレ（フランス）
大手食品メーカーNestle Noisiel 工場

・ 出典など

「エコ通勤」の手引き 平成20年版

<https://www.ecomo.or.jp/environment/ecommuters/data/tebiki.pdf>

公共交通利用推進等マネジメント協議会参考資料「ヨーロッパにおける公共交通機関の利用に関する企業等と交通事業者との連携事例」

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/suishin/first/refertwo.pdf>

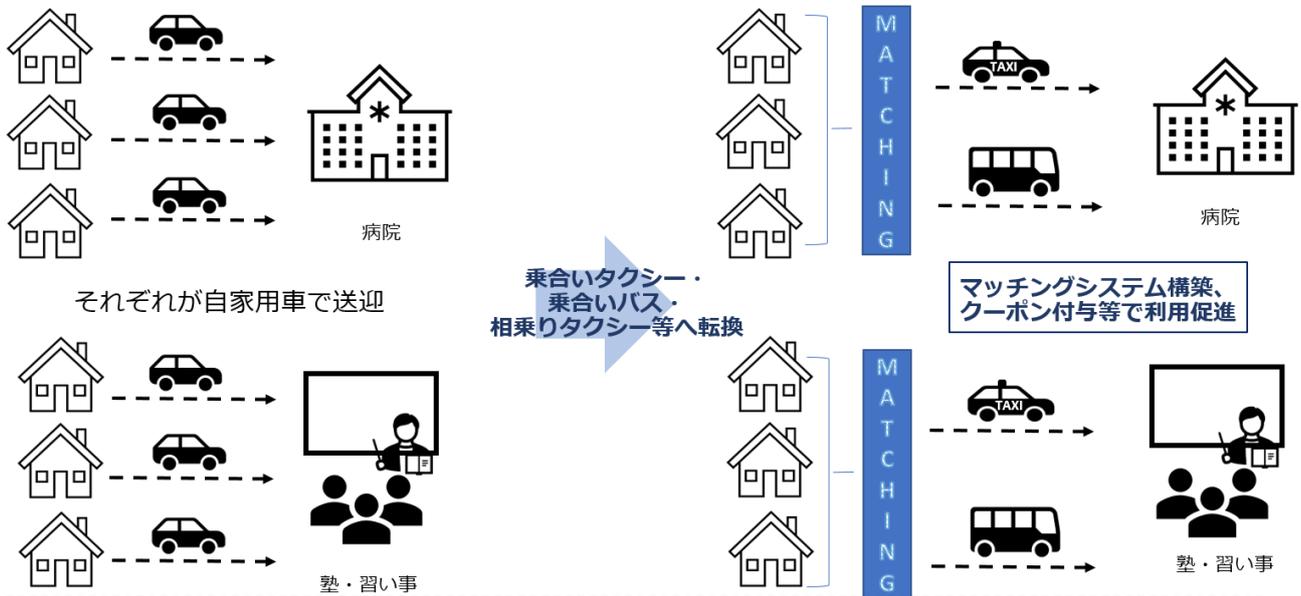
対策メニュー例③-2

自動車利用の短距離化・相乗り化（送迎）

（乗合タクシー・乗合バス・相乗りタクシー等の導入）

課題	通院や習い事などの施設で予約開始時間や始業時間が集中する時間帯に、送迎車が集中し混雑が発生するとともに、短時間の往復自動車利用が発生している。
ターゲット	通院、習い事送迎のための自動車利用
目的	送迎のための自動車利用距離の削減
実施スキーム	<ul style="list-style-type: none"> 自治体と病院、習い事施設運営者が連携し、乗合タクシーや乗合バスによる通院、通いに転換するよう、乗合マッチングシステム、オンデマンド運行システムの構築等を行う。 初回利用クーポンを発行し、利用を促進する。
実施・連携主体	行政（自治体）、病院事業者、習い事施設事業者、バス事業者、タクシー事業者、送迎サービス事業者 等
行政の役割	<ul style="list-style-type: none"> 対策の企画、立案 病院、習い事施設運営者、タクシー事業者等関係者と協議の場の設定 乗合マッチングシステム、オンデマンド運行システム等構築の支援 クーポン等インセンティブ付与の支援 キャンペーンのPRなどの対策の実施 等
都からの補助対象	<ul style="list-style-type: none"> 乗り合いマッチングシステム、オンデマンド運行システムの導入費への補助 クーポン等インセンティブ付与の支援 キャンペーンのPRなどの対策の支援 等

それぞれ自宅から病院や習い事へ送迎を自動車で行っている地域において、乗合マッチングシステムやオンデマンド運行システムの構築等を行い、自動車の利用を削減



類似例

- 習い事送迎相乗り（神奈川県横浜市 https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/keizai/2023/20231101.files/20231101_5.pdf）
- 通院など相乗り（東京都武蔵村山市 <https://www.city.musashimurayama.lg.jp/kurashi/koutsu/koukyoukoutu/1007853/index.html>）
- 町田市 <https://www.city.machida.tokyo.jp/kurashi/community/chikukyougikai/kogasakanaruse.files/k-koganaru10.pdf>
- 幼稚園、保育園送迎ステーション等（千葉県柏市 <https://www.city.kashiwa.lg.jp/documents/31968/r5tosoyosongaayo.pdf>）
- 流山市 <https://www.city.nagareyama.chiba.jp/life/1001107/1001188/index.html>） など

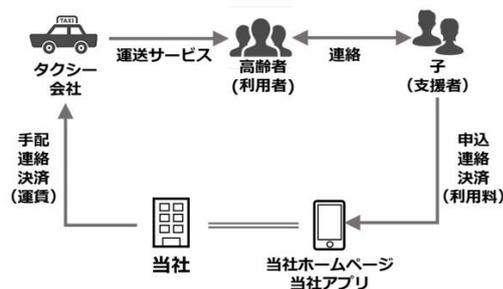
※こちらに記載のある対策メニュー例はあくまで例です。これ以外の対策についても、「区市町村との連携による環境政策加速化事業」事業方針（5）自動車利用の抑制推進事業に沿った事業であれば補助金の交付が可能です。補助金交付の可否については、個別の事業ごとにご相談ください。

【事例】相乗り通院サービス

概要

相乗り通院サービス

- 最初に目的地を決めてそこに相乗りタクシーで通院したい人を募集することにより、人口密度に依存せずに相乗りが成立するサービス
- 高齢者（または支援者）から利用料をいただき、それを原資にタクシーを手配する
- 多くの高齢者はスマホが使えないので、子供（支援者）がホームページやアプリで申込、決済をする



実施主体

- 通院サービス株式会社

具体的な実施内容

(特許出願中)



サービス地域

- 新潟県新発田市 金塚地区、新発田市本庁地区

料金

- 自宅から病院までの距離に応じて

出典など

通院サービス株式会社ホームページ
<https://tuuinservice.co.jp/service/>

【事例】デマンド乗合いタクシー

概要

- 東京都武蔵村山市が導入している『むらタク』は、市内循環バス（MMシャトル）の西循環ルートの運行を廃止した代替となる乗合いタクシーとして導入
- H25年から実証実験を開始し、H28年から本格運行
- 高齢者等を中心に地域住民が日常生活において利用頻度の高い施設等を連絡
- 事前に利用者登録が必要

ターゲット

武蔵村山市南西地域の居住者

実施主体

武蔵村山市

運行事業者

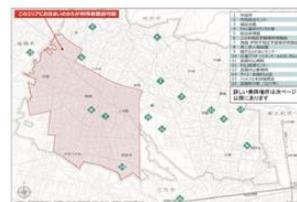
村山運送（株）

補足

- 利用登録者と同時かつ同一場所で乗降する人は利用可能（住所や利用登録者との関係は問わない）
- 介助者は利用登録の必要はない
- 利用登録者1名につき1名の介助者が同乗可能

具体的な実施内容

- 運行方式：デマンド方式
- 運行車両：トヨタハイエースコンピューター 2台
- 運行日時：月～土曜日 午前8時～午後5時
- 運行区域：市南西地域において自宅と市内の主な公共施設等との間を運行
- 予約方法：電話、インターネット、FAX



利用料金

区分	利用料金1人片道
大人	300円
身体障害者手帳等（注）を所持しているかた	150円
要介護・要支援認定を受けているかた	150円
シルバーバスをお持ちのかた	150円
小学生	150円
未就学児	無料

出典など

東京都武蔵村山市ホームページ
<https://www.city.musashimurayama.lg.jp/kureshi/koutsu/koukyoukoutu/1007853/index.html>

【事例】相乗りタクシー子供送迎サービス

概要

- 神奈川県横浜市における「こども専用送迎サービス」の社会実装に向けた実証実験
- 地域の子供がタクシーに相乗りして習い事や病院など目的地へ行くことができる
- 地域の家庭の送迎環境に合わせてAIが運行ルートを毎月作成



送迎見守り機能でLINE通知

実施主体

神奈川県横浜市

連携主体

こどものみらい共創プラットフォーム

具体的な実施内容

- 【時期】 令和5年12月～令和6年2月
- 【対象者】 運行エリアにお住いで、本事業で提携する習い事事業者や医療施設に通う小学生
- 【運行エリア】 市内3区（鶴見区、中区、青葉区）
- 【連携体制】 「こどものみらい共創プラットフォーム」の加盟企業・団体等

- > **こども達だけ** で **タクシーに相乗り**
- > 希望の停留所・日時を **リクエスト**
- > **スマホ** で登録・予約・乗降通知受取・決済



出典など

横浜市経済局新産業創造課 他 2023年11月1日市長定例記者会見資料
https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/keizai/2023/20231101.files/20231101_5.pdf

こども専用送迎シャトルhab <https://habshuttle.com/>

(4) 自動車利用抑制対策④【地域全体の自動車利用抑制策】

①～③の施策に加え、環境に優しく自動車利用に依存しない生活を働きかけるなど、地域全体で自動車利用の抑制に関する取組みを進め、自動車利用の抑制を図ります。

項目	内容
対策の方向性	<ul style="list-style-type: none">• 地域における通勤交通のモビリティ・マネジメント• インターネット、SNS等を通じた普及啓発活動• 自動車利用に依存しない生活を実践した住民・企業への表彰制度• 学校教育を通じた児童等への自動車利用抑制に関する普及啓発等

対策メニュー例④-1

環境に優しい移動を通勤から始めてみよう
(勤務先との連携による通勤手段改革)

課題	地域内にある事業所への自家用車による通勤が多く、早朝、夕方に渋滞が生じている
ターゲット	通勤による自動車利用
目的	通勤による朝夕の自動車利用集中の解消
実施スキーム	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区市町村が通勤等で自動車利用が多い事業者と連携し（仮）エコ通勤協議会を設置 ・ 地域内事業者の従業員を対象とした自動車利用転換のワークショップを開催（公共交通機関利用の効率性、経済面、健康面、環境面等の各種メリットについての情報提供、地域内における公共交通機関や自転車、シェアサイクルを活用した移動経路の提案等を実施） ・ 移動エコ活アプリ運営事業者等と連携し、通勤先となる事業所へ移動エコ活アプリを活用した通勤手段の転換を働きかけ ・ 移動エコ活アプリを通して通勤経路上の商業施設等でエコな通勤手段の利用者に対するポイント付与や割引等の実施 ・ エコ通勤啓発ポスターやHPの作成 ・ 協議会でエコ通勤デーを設定
実施・連携主体	行政（自治体）、自動車による通勤が多い事業所、地域の商業者、移動エコ活アプリ運営事業者
行政の役割	<ul style="list-style-type: none"> ・ 企画・立案 ・ ポスター、HP等によるPR ・ （仮）エコ通勤協議会の設置
都からの補助対象	<ul style="list-style-type: none"> ・ 調査経費 ・ 普及啓発費用 ・ ワークショップ開催に係る経費

※こちらに記載のある対策メニュー例はあくまで例です。これ以外の対策についても、「区市町村との連携による環境政策加速化事業」事業方針（5）自動車利用の抑制推進事業に沿った事業であれば補助金の交付が可能です。補助金交付の可否については、個別の事業ごとにご相談ください。

【事例】アプリを介した環境にやさしい移動の喚起①

概要

移動エコ活アプリ『moveco <ムブコ>』

- 日常の移動をしながらマイルをためるアプリ。
- 環境負荷の低い移動方法を選択したり、エコスポットに行く・エコに関する記事を読んだり、などでさらにマイルを追加することができ、アプリを使いこなすことで、持続可能な社会の実現に貢献できるサービス。
- たまったマイルは、環境保全やSDGsに取り組む団体へ寄付したり様々なギフトと交換することもできる。

実施主体

- 株式会社ナビタイムジャパン

出典など

株式会社ナビタイムジャパン 2022年10月19日プレスリリース
https://corporate.navitime.co.jp/topics/pr/202210/19_5521.html

moveco サービス紹介サイト

<https://www.navitime.co.jp/static/html/app/moveco/index.html>

movecoアプリ
アイコン



movecoアプリ
ダウンロード
サイト



具体的な実施内容

エコスポット検索、環境にやさしいルート提案

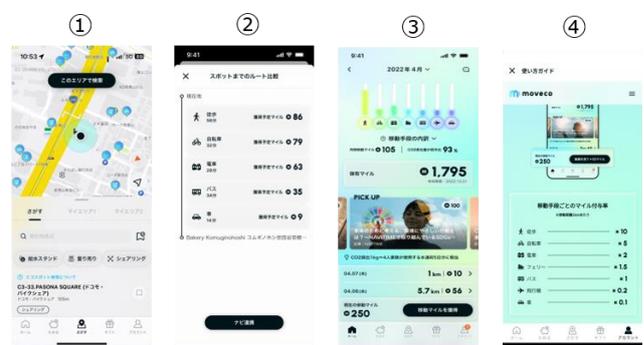
- 現在地周辺のエコスポットを検索。(①)
- ルート検索は、より環境にやさしい(CO2排出量の少ない)移動手段を利用したルート提案。移動手段ごとに付与されるマイルと移動時間を表示(②)

エコの観点から移動を振り返る

- 移動情報に応じたマイルがたまる。
- 月ごとに移動手段の割合をグラフで表示し、またCO2排出量の前月比等も確認できる。(③)

マイルをためる

- より環境負荷の少ない移動に対して、多くのマイルが付与される仕組み(④)



【事例】アプリを介した環境にやさしい移動の喚起②

概要

アプリを介した環境にやさしい移動の喚起 (スウェーデン)

アプリを介して、個人別に環境にやさしい移動を推奨。

ターゲット

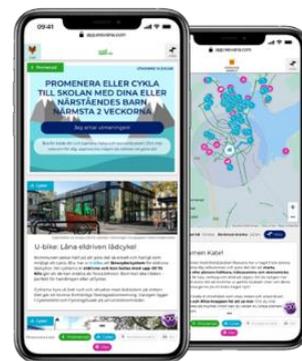
車移動から自転車利用などへの転換を促せる対象

実施主体

- スウェーデンイエテボリ市、ヘルシングボリ市などで実証例

具体的な実施内容

移動の検討など時に、利用者個別にカスタマイズされたショートメッセージ、またはEメールを配信し、当該内のリンクから具体情報を示し行動変容を喚起



利用者数、効果など

利用者は徒歩機会の向上意欲が2倍、自転車利用意欲が67%向上、3人に一人が環境にやさしい交通の利用にシフト。

出典など

- SMART TRAVEL HABITS
<https://nudgd.io/smartnudgesmobility/>
- Smart Nudges Mobility – Digital nudging for sustainable travel habits
<https://nudgd.io/cases/smart-nudges-mobility-nudging-for-sustainable-travel-habits/>

対策メニュー例④-2 地域交通マップで目的地までの最適ルートを見つけよう (地域交通の見える化による利用促進)

課題	地域内の交通網（バス、オンデマンド交通、グリーンスローモビリティ、シェアサイクル等）について認知が不足しており、代替手段があるにも関わらず自動車の利用が多い
ターゲット	地域内の交通網に転換可能な自動車利用
目的	地域内交通網の利用促進及び地域内自動車利用の削減
実施・連携主体	行政（自治体）、バス運行事業者、オンデマンド交通運行事業者、グリーンスローモビリティ運行事業者、シェアサイクル事業者
実施スキーム	<ul style="list-style-type: none"> 自治体と各交通事業者が連携し、地域交通マップを整備し、全戸及び転入者に配布や、大規模商業施設等における掲載等を行うなど、デジタルツールも含めて閲覧環境を整える。 各交通の利用キャンペーンを実施し、期間中に無料クーポンを配布 転入者に対しては初回無料クーポンの配布を常時実施
行政の役割	<ul style="list-style-type: none"> 企画・立案 地域交通マップの整備、デジタル閲覧環境の整備、調整 各交通の利用無料クーポン等の支援
都からの補助対象	<ul style="list-style-type: none"> 地域交通マップの整備費用、デジタル閲覧環境の整備費用 各交通の初回利用無料クーポン等のインセンティブ費用

【事例】バスマップの整備、配付

概要

目的

小金井市内のコミュニティバス「CoCoバス」・路線バス・タクシー・鉄道の利用促進のため、公共交通マップを作成。

地図面には、市内及び隣接する周辺のバス路線図、駅のバス乗り場の拡大図などを掲載。

情報面には、CoCoバスの路線図・時刻表・運賃のお知らせ、バスの乗り方、各事業者の問い合わせ先などを掲載。

ターゲット

小金井市内の全世帯

実施主体

- 東京都小金井市交通対策課交通対策係



具体的な実施内容

- 令和5年3月上旬から中旬にかけて、市内の全世帯を対象に、自宅の郵便受けにポストイング
- 転入者には市役所で転入手続きの際に、市民課で配布
- 希望者に、市役所第二庁舎の受付、交通対策課の窓口、その他公共施設（公民館、図書館など）で配布

マップのダウンロード



■ 情報面全体（CoCoバス路線図・時刻表、バスの乗り方など）（PDF：4,171KB）

■ 地図面全体（CoCoバス・路線バスの路線図など）（PDF：3,456KB）

■ (1) 情報面の分割（表紙）（PDF：540KB）

■ (2) 情報面の分割（お問い合わせ先）（PDF：515KB）

■ (3) 情報面の分割（CoCoバス路線図）（PDF：901KB）

■ (4) 情報面の分割（CoCoバス時刻表）（PDF：1,581KB）

出典など

東京都小金井市、小金井市公共交通マップ
<https://www.city.koganei.lg.jp/kurashi/482/koukyoukoutsuu/koukyoukoutumap.html>

※こちらに記載のある対策メニュー例はあくまで例です。これ以外の対策についても、「区市町村との連携による環境政策加速化事業」事業方針（5）自動車利用の抑制推進事業に沿った事業であれば補助金の交付が可能です。補助金交付の可否については、個別の事業ごとにご相談ください。

対策メニュー例④-3

地域の交通手段をマスターしよう (地域交通の普及啓発の徹底)

課題	地域内の交通網（バス、オンデマンド交通、グリーンスローモビリティ、シェアサイクル等）がある程度整備されているにもかかわらず、利用者数が想定以下となっている
ターゲット	地域内の自動車利用者
目的	地域内交通手段の利用促進及び自動車から他の移動手段への転換促進
実施スキーム	<ul style="list-style-type: none"> 経路検索システム等で、該当地域を出発地もしくは目的地とした自動車による移動を検索した人に対して、利用を促進したい交通への転換を働きかけるバナー広告等を実施する。（ルート検索ターゲティング広告） スマートフォンの位置情報で任意の区域のガソリンスタンド来訪歴があるデバイスに向けて、利用を促進したい交通への転換を働きかけるバナー広告等を実施する。（ジオターゲティング広告）
実施・連携主体	行政（自治体）、各交通事業者
行政の役割	<ul style="list-style-type: none"> 企画、立案 ターゲティング広告の実施
都からの補助対象	<ul style="list-style-type: none"> 調査検討費用 広報経費

対策メニュー例④-4

身近な移動を楽しく学ぼう (モビリティ・マネジメント思考の育成)

課題	自動車の利用が生活の中で一度定着してしまうと、行動の変容が難しいため、子供のうちから、モビリティ・マネジメントの有効性を学習する必要があるが十分に教育ができていない
ターゲット	小中学生
目的	モビリティ・マネジメントの効果やメリットを早期に伝えることで、自動車へ依存する生活を未然に防ぐとともに、子どもから家族全体に波及させていくことでマイカー利用の抑制を促進する。
実施スキーム	<ul style="list-style-type: none"> 教材、学習コンテンツ等の作成 講師の育成（講師のための授業研究会）を実施 各学校へ講師を派遣し、モビリティ・マネジメントの必要性や効果やメリット等を伝える 子供を中心としたバス乗車、支払い、降車体験（乗り方体験） 親子で楽しめるイベントを企画、開催
実施・連携主体	行政（自治体）、各交通事業者、各教育機関
行政の役割	<ul style="list-style-type: none"> 企画・立案 各交通事業者と連携し教材・学習コンテンツの作成 各教育機関との調整 講師の育成 イベントの実施
都からの補助対象	<ul style="list-style-type: none"> 企画、調査経費教材等作成費 講師養成費、もしくは外部講師派遣費 イベント実施経費

※こちらに記載のある対策メニュー例はあくまで例です。これ以外の対策についても、「区市町村との連携による環境政策加速化事業」事業方針（5）自動車利用の抑制推進事業に沿った事業であれば補助金の交付が可能です。補助金交付の可否については、個別の事業ごとに相談ください。