

都内における自動車利用抑制策の手引き

令和6年6月

東京都環境局

目次

はじめに	1
I 都内の各地域の交通状況	3
I-1 自動車の利用	5
I-2 公共交通の利用（鉄道）	8
I-3 公共交通の利用（バス）	11
I-4 自転車の利用	14
I-5 徒歩	20
II 都内エリア別の交通特性	21
II-1 地域区分及び評価指標の設定	22
II-2 各区市町村における各指標の評価	25
III 都内における自動車利用抑制策	35
III-1 都内各地域における対策の方向性	37
III-2 自動車利用抑制策	45
IV 対策の進め方	71
IV-1 現状把握	73
IV-2 対策立案	75
IV-3 効果検証	75
IV-4 その他の留意点	82
V 補助金について	87
V-1 「区市町村との連携による環境政策加速化事業」	89
V-2 その他の補助金	93

はじめに

東京都は、2050年までに世界のCO₂排出量の実質ゼロに貢献するゼロエミッション東京の実現を掲げ、2030年までに温室効果ガス排出量を2000年比で50%削減するカーボンハーフを目指した取組みを進めています。

都内の運輸部門から出るCO₂排出量は全体の約2割を占めており、運輸部門においては、2030年までに2000年比65%程度のCO₂排出量の削減を目標としています。

また、東京都は良質な都市環境の実現のため、2050年までに世界の大都市で最も水準の高い良好な大気環境を実現し、世界で最も厳しいWHOの指針値を下回るまで低減していくことを目標としており、2030年までにPM2.5の都内各測定局の年平均濃度を10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 以下とすることを目標としています。

こうした運輸部門におけるCO₂排出量の削減及び良好な大気環境の実現を達成するためには、自動車の非ガソリン化^{※1}及びZEV^{※2}化の推進と合わせて、自動車から公共交通機関、自転車、徒歩等への移動手段の転換や自動車の走行距離を短縮していくことが重要です。

こうした取組みを推進していくためには、実施地域における交通需要や交通インフラの整備状況等といった交通特性を踏まえた上で適切な対策を実施していく必要がありますが、都内における交通特性は、地域によって異なります。

この手引きでは、都内の各地域の交通特性を明らかにした上で、その特徴に応じた自動車利用の抑制対策メニューを整理しました。各自治体においては、本手引きでお示しする自動車利用の抑制対策メニューを参考に、公共交通機関の利用促進や、交通混雑の解消といった地域における交通課題の解決と合わせて、取組みを推進していただくことが都内のCO₂排出量の削減につながると考えています。

東京都環境局では、「区市町村との連携による環境政策加速化事業」^{※3}による都内自治体への財政的支援も併せて行っております。是非、本手引きと合わせて活用のご検討をお願いいたします。

なお、本手引きⅢに記載している対策メニュー例は、あくまで例示であり、「区市町村との連携による環境政策加速化事業」事業方針に沿った内容であれば、本手引きに記載がなくとも補助が可能ですので、詳細は巻末の問い合わせ先までご相談ください。

※1 非ガソリン化とは、ZEV^{※2}とハイブリッド自動車にしていくこと。

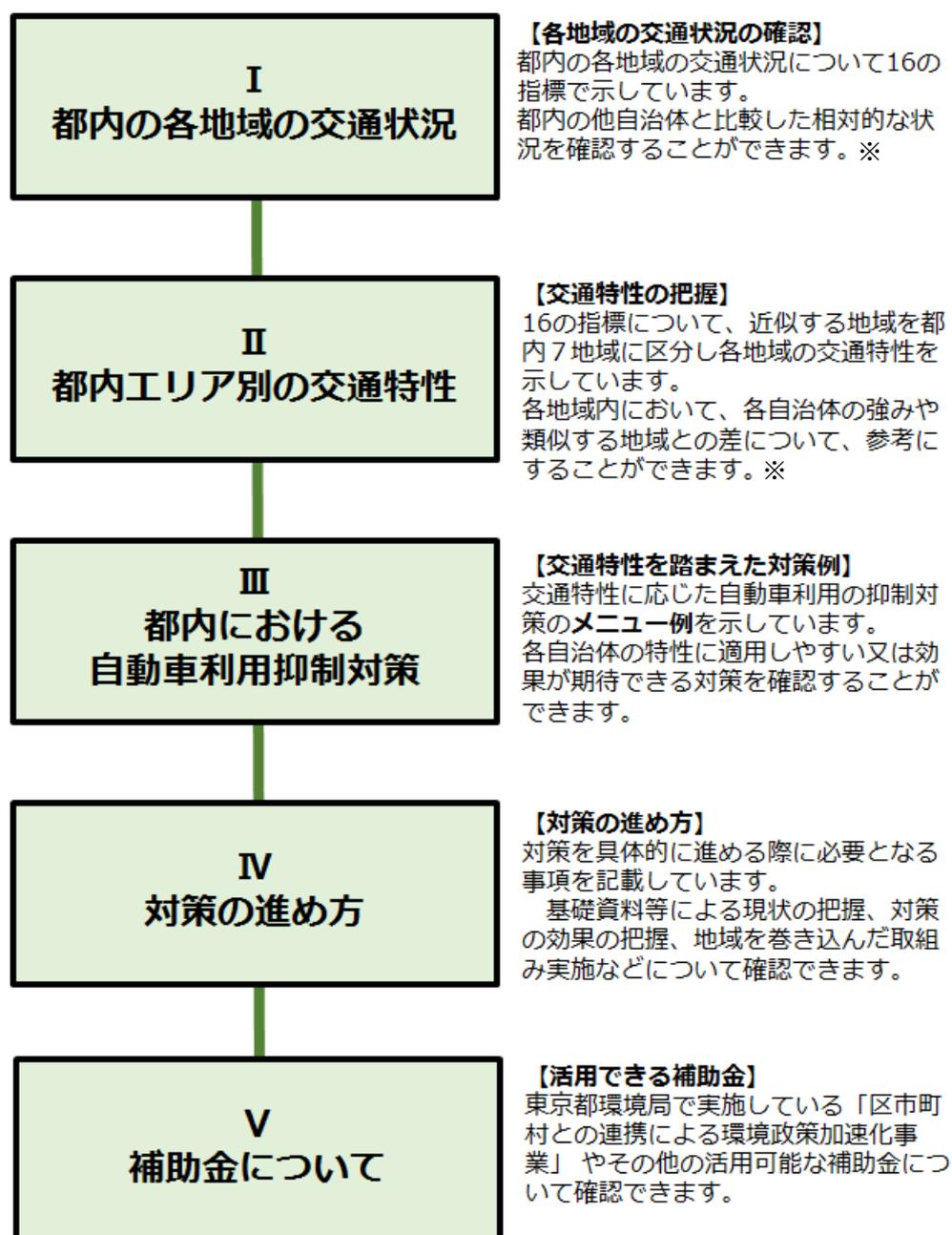
※2 ZEVとは、走行時にCO₂を排出しない電気自動車（EV）・プラグインハイブリッド自動車（PHV）・燃料電池自動車（FCV）のこと。（PHVはEVモードによる走行時）

※3 「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

【本手引きが対象とする自動車利用について】

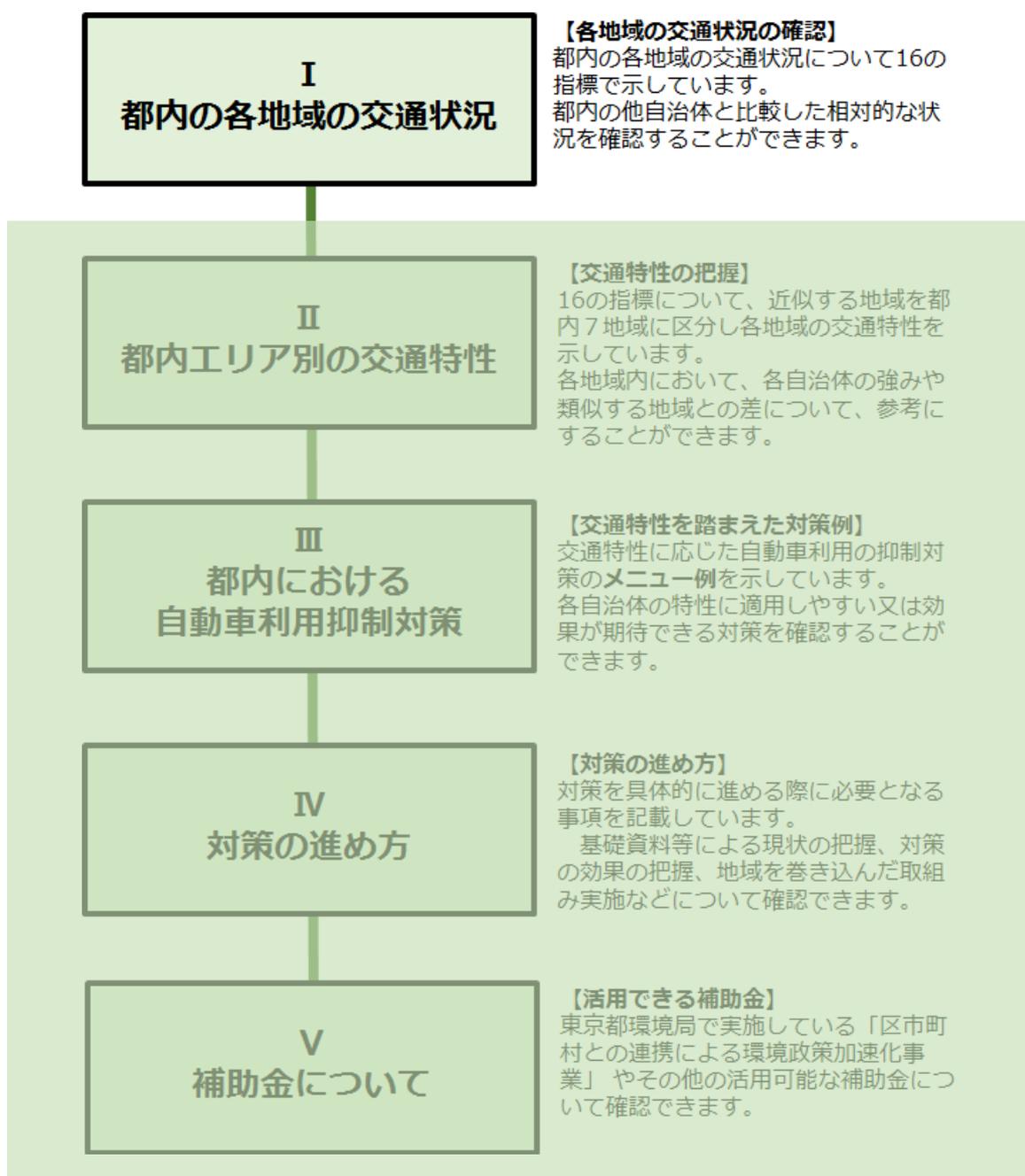
本手引きが対象とする自動車利用は、移動手段の転換もしくは走行距離の短縮が可能な交通を想定しています。(他の移動手段がない場合や、荷物の運搬等、自動車による移動が不可避な移動、テレワークなど移動しない手法への転換については想定しておりません。)

【本手引きの全体構成】



※島しょ部は、パーソントリップ調査等の交通に関する調査が十分に行われていないため、分析を割愛しています。

I 都内の各地域の交通状況



I 都内の各地域の交通状況

I では、都内の区市町村別の交通特性について、交通インフラ、交通需要特性等の相対的な状況を整理しています。

-  I-1 自動車の利用
-  I-2 公共交通の利用（鉄道）
-  I-3 公共交通の利用（バス）
-  I-4 自転車の利用
-  I-5 徒歩

本章における整理指標

本章では、交通インフラ、交通需要、地形に関わる次の 16 指標を整理しています。各指標を確認することで、各自治体における交通状況を把握することができます。なお、分析は、区部と多摩部で大きく交通特性が異なることから、区部と多摩部に分けてお示ししています。

〔整理指標〕

手段	分類	指標
I-1 自動車	交通需要	(1) 自動車-利用時間 (分)
		(2) 自動車-代表交通手段分担率 (%)
		(3) 自動車-駅端末交通手段分担率 (%)
I-2 鉄道	交通インフラ	(1) 鉄道駅密度 (駅/km ²)
	交通需要	(2) 鉄道-代表交通手段分担率 (%)
		(3) 鉄道-地域内利用率 (%)
I-3 バス	交通インフラ	(1) バス停密度 (km ² /バス停)
	交通需要	(2) バス-代表交通手段分担率 (%)
		(3) バス-駅端末交通手段分担率 (%)
I-4 自転車	地形	(1) 平均勾配 (度)
	交通インフラ	(2) 駐輪場台数 (台/100人)
		(3) シェアサイクルポート密度 (ポート/km ²)
		(4) 自転車-利用時間 (分)
	交通需要	(5) 自転車-代表交通手段分担率 (%)
		(6) 自転車-駅端末交通手段分担率 (%)
I-5 徒歩		(1) 徒歩-駅端末交通手段分担率 (%)

代表交通手段分担率：トリップ（人の1日の移動）のうち、主な交通手段として利用されている割合
 駅端末交通手段分担率：鉄道駅までの交通手段として利用されている割合

※都内における自動車利用抑制策の手引き（参考資料）では、さらに詳細な都内の交通状況についてデータを掲載しています。

1-1 自動車の利用

(1) 自動車への依存度(自動車-利用時間)

自動車の利用時間(走行距離またはエンジン稼働時間)が長いと、環境への負荷が高くなります。

区部でも、物流施設などを持つ周辺区は、利用時間が長く負荷が高くなっています。多摩部では、広域利用型と最寄り利用型で、利用時間に差が出ています。

自動車の平均利用時間(区部)



自動車の平均利用時間(多摩部)



資料) 東京都市圏PT調査、H30、東京都市圏交通計画協議会より作成

※標準偏差

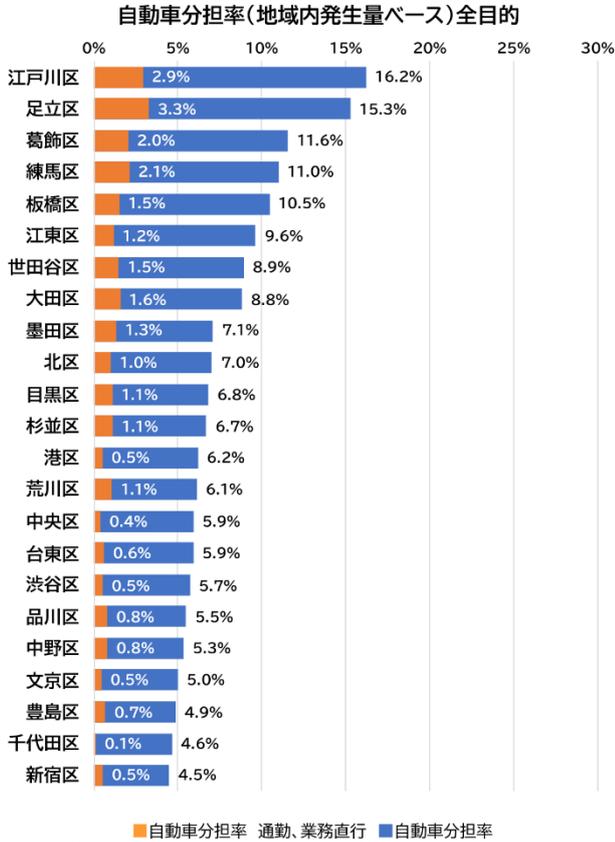
データが平均値からどれくらいばらついているかを表す指標
平均値からの標準的な差を表しています。

(2) 自動車への依存度(自動車-代表交通手段分担率)

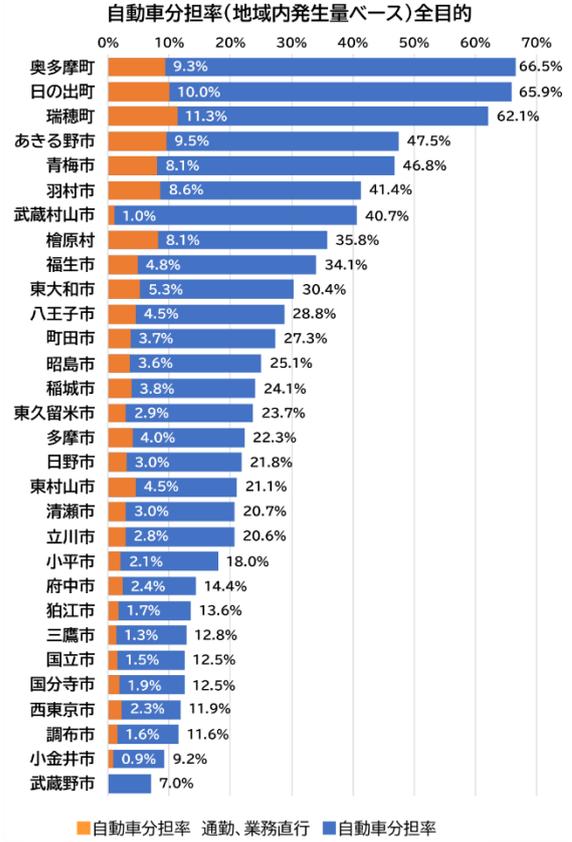
自動車の代表交通手段分担率は、区部と多摩部では大きく異なります。

自動車の代表交通手段分担率は、区部では周辺区、多摩部では西部で高くなっています。

自動車の代表交通手段分担率 (区部)



自動車の代表交通手段分担率 (多摩部)

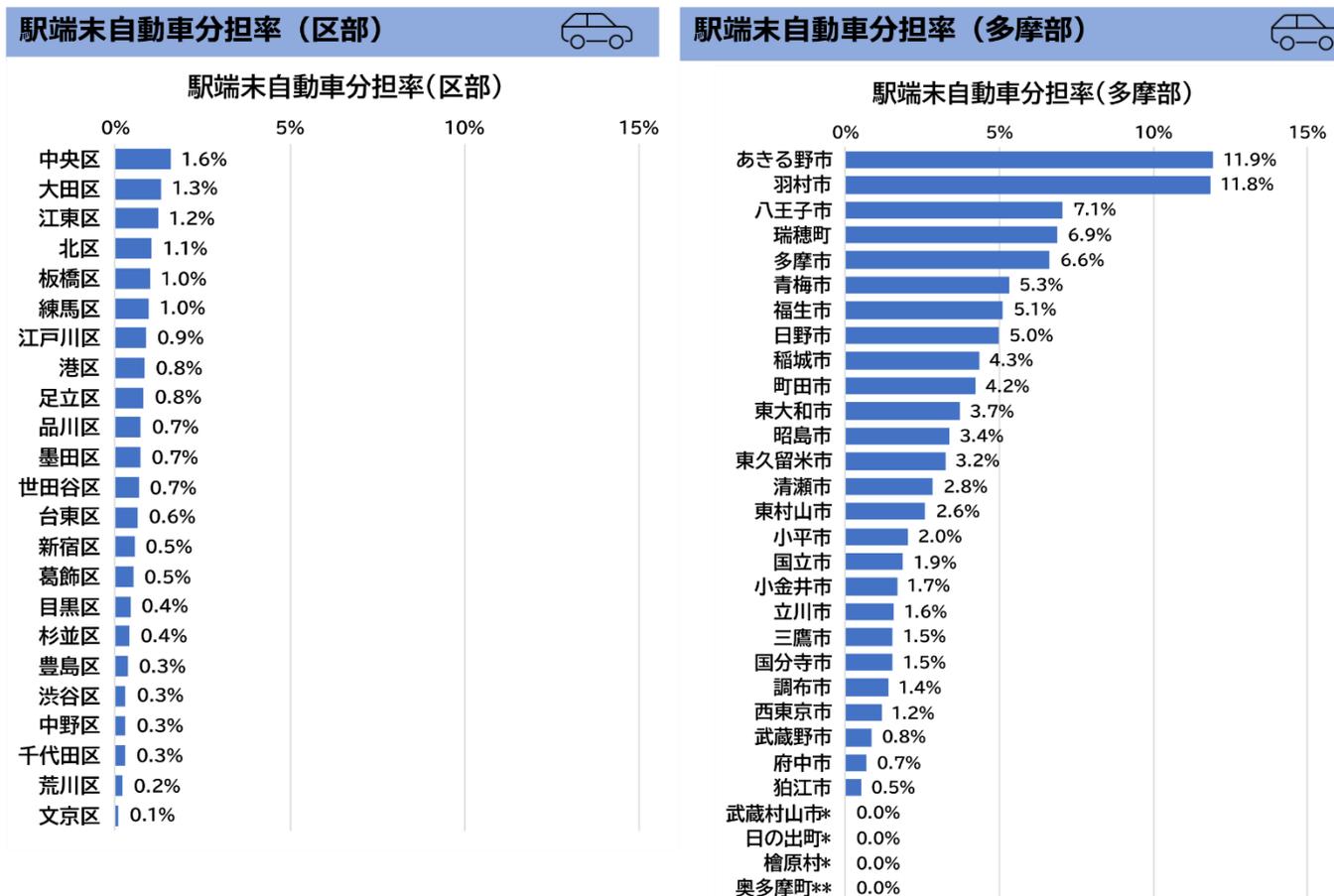


資料) 東京都市園PT調査、H30、東京都市園交通計画協議会より作成

(3) 自動車への依存度(自動車-駅端末交通手段分担率)

駅端末の自動車利用は多摩部で多くなっています。

区部では最高でも1%強で限られた利用となっていますが、多摩部では西多摩や、南多摩の一定規模の駅を有する地域などで、5%を超えています。



資料) 東京都市圏 PT 調査、H30、東京都市圏交通計画協議会より作成

* 武蔵村山市、日の出町、檜原村の3市町村は鉄道駅なし

** 奥多摩町は、データ件数が少なく全件秘匿されていたため算出できず

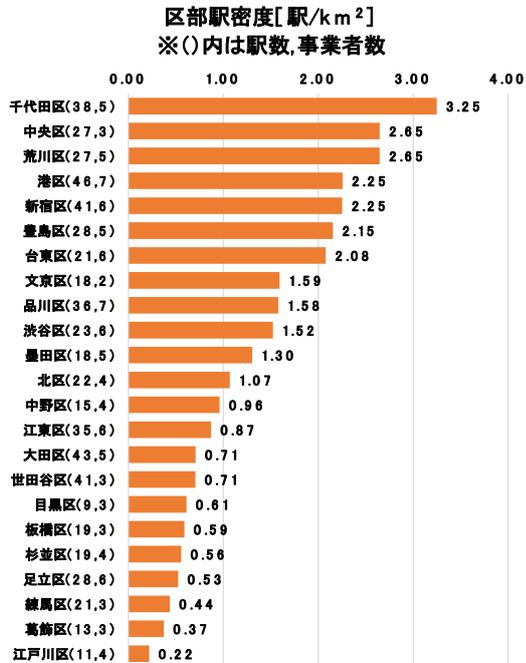
1-2 公共交通の利用(鉄道)

(1) 鉄道の利便性(鉄道駅密度)[駅/km²]

区部では、主に都心区ではkm²あたり概ね1~3の駅があります。

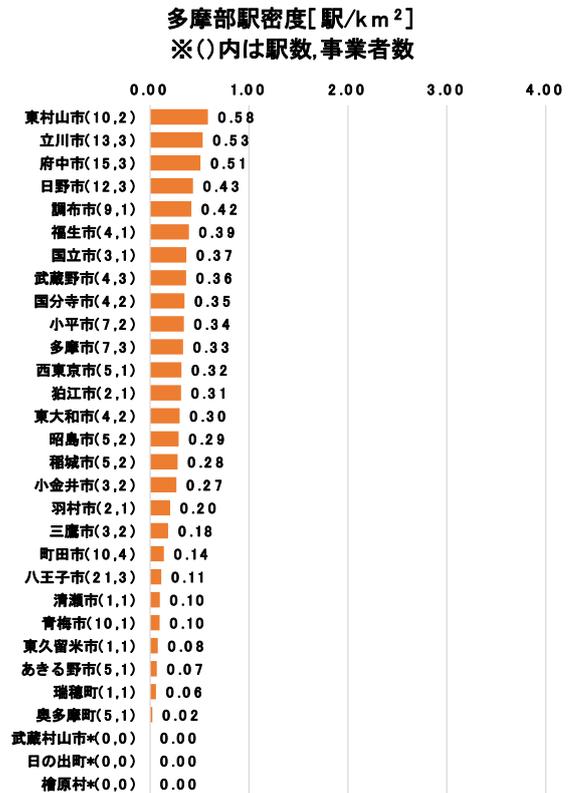
多摩部は最も駅密度が高い地域で1km²あたり0.5駅程度となっています。

鉄道駅密度(区部)



資料) 第13回大都市交通センサス、R3、国土交通省より作成

鉄道駅密度(多摩部)



* 武蔵村山市、日の出町、檜原村の3市町村は鉄道駅なし

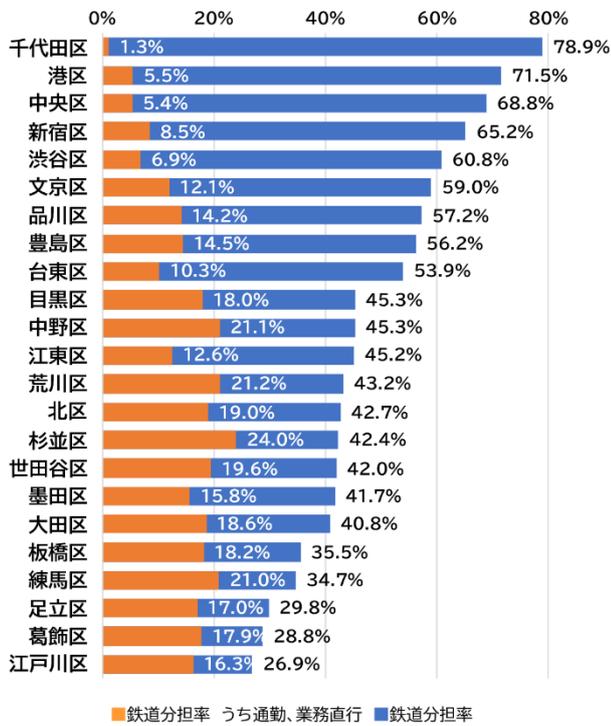
(2) 鉄道利用傾向(鉄道-代表交通手段分担率)

区部では、都心区の代表鉄道分担率が50%以上と高く、多摩部では北多摩(南部)の代表鉄道分担率が30%以上と高くなっています。

鉄道の代表交通手段分担率(区部)



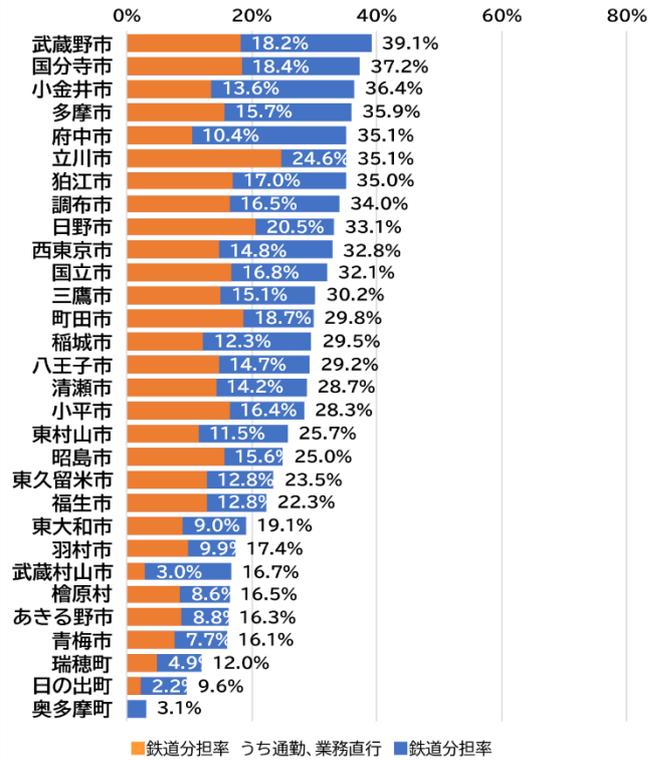
鉄道分担率(地域内発生量ベース)区部



鉄道の代表交通手段分担率(多摩部)



鉄道分担率(地域内発生量ベース)多摩部



資料) 東京都市圏PT調査、H30、東京都市圏交通計画協議会より作成

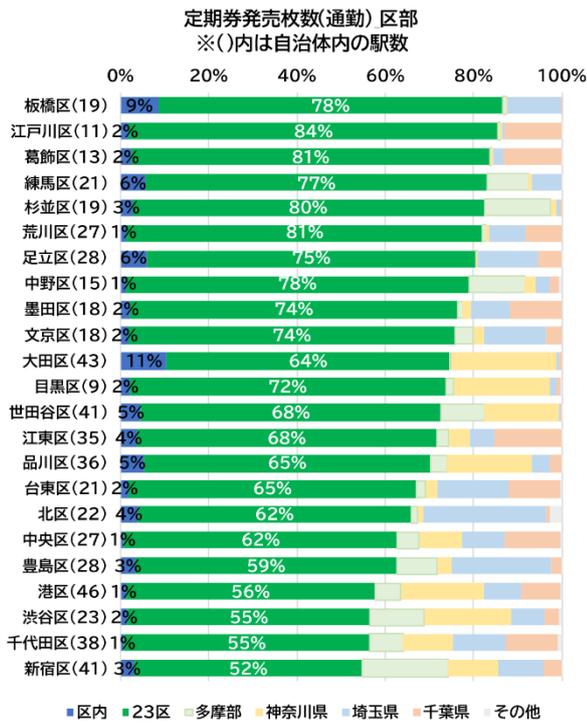
(3) 鉄道利用傾向(鉄道-地域内利用率)

鉄道の通勤移動は、区部では23区内の移動が多いですが、都心区では他の地域と比べて多様な地域との往来が多くなっています。

多摩部では、西部で多摩部内の往来が多く、北多摩(南部)では23区との往来が多くなっています。

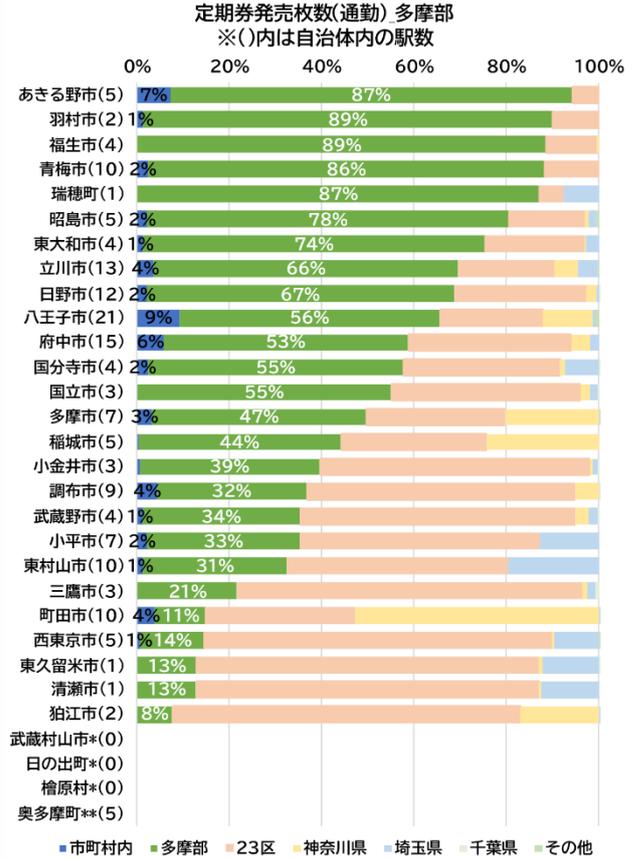
都県境地域では隣接県との往来も一定程度含まれています。

鉄道定期券利用範囲(区部)



資料) 第13回大都市交通センサス、R3、国土交通省
定期券発売実績調査の券面区間より作成

鉄道定期券利用範囲(多摩部)



* 武蔵村山市、日の出町、檜原村の3市町村は鉄道駅なし

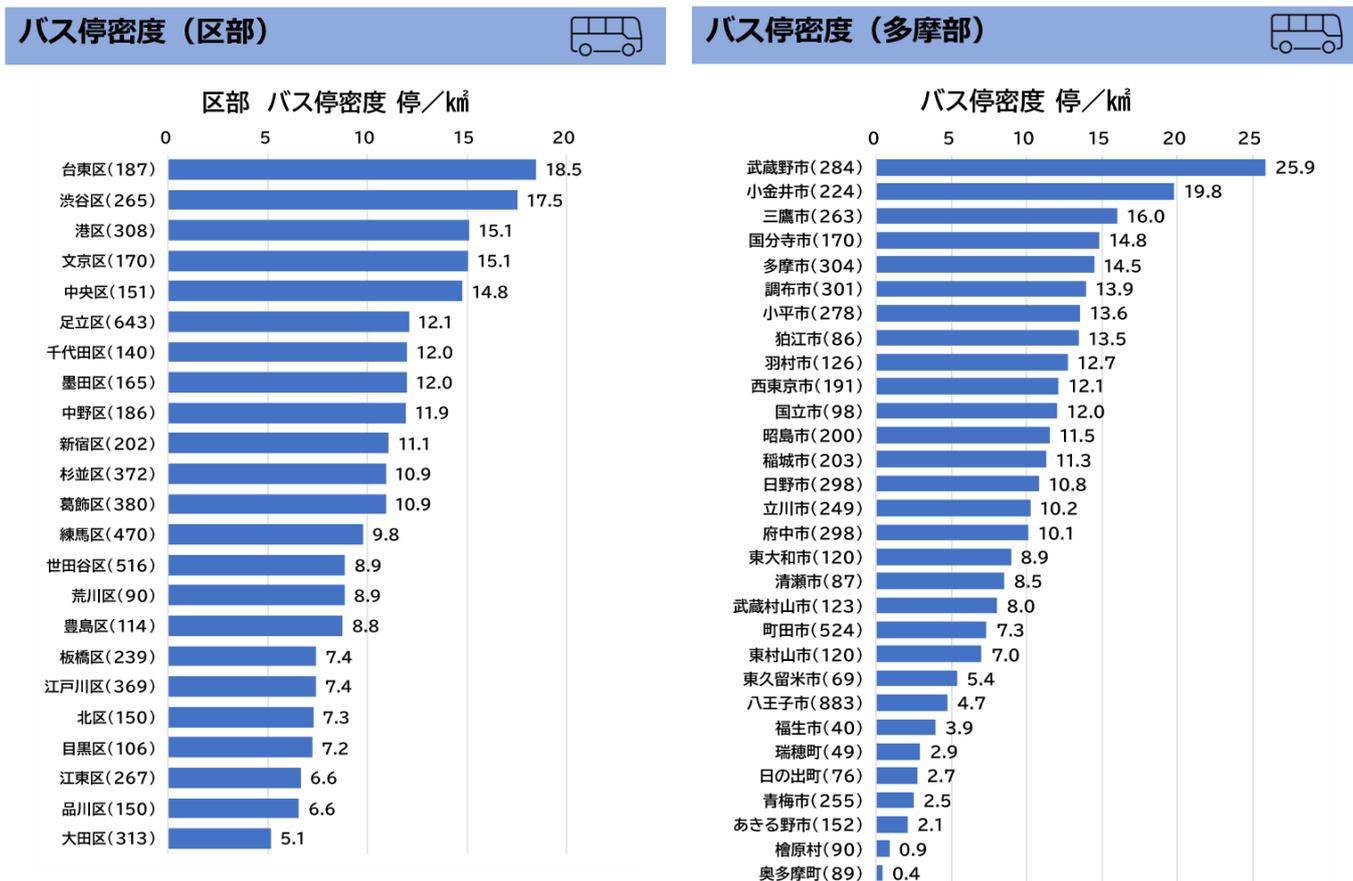
** 奥多摩町は、データ件数が少なく全件秘匿されていたため算出できず

1-3 公共交通の利用(バス)

(1) バスの利便性(バス停密度)[バス停/ km²]

区部では 1km²あたり 17 以上のバス停がある台東区、渋谷区などに比べ、臨海部も含まれる品川区、大田区は5~6バス停となっています。

多摩部では武蔵野市のバス停密度が突出しており、市域が大きく、市街化調整区域等も含む八王子市やあきる野市等とは大きく差があります。



資料) 国土交通省「国土数値情報(バス停留所データ)」R4年値及び区市面積より作成

(2) バスの利用傾向(バス-代表交通手段分担率)

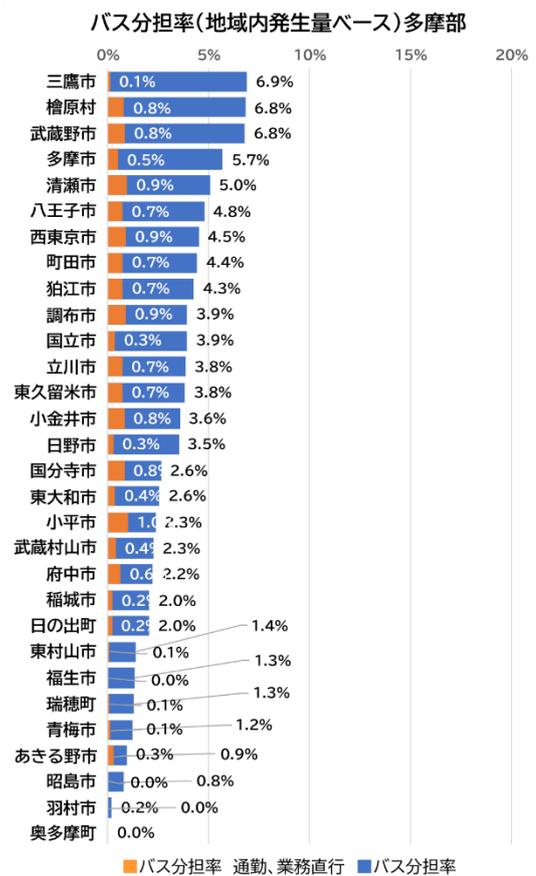
バスの代表交通手段分担率は、区部で約5%、多摩部で約7%が上限となっています。

区部は鉄道駅密度が低い外縁区、多摩部は区部隣接市やベッドタウン的な市における利用が多くなっています。都心区は徒歩が主体のためバスの利用割合が低く、多摩西部のバス利用率は檜原村を除き、低くなっています。

バスの代表交通手段分担率 (区部)



バスの代表交通手段分担率 (多摩部)



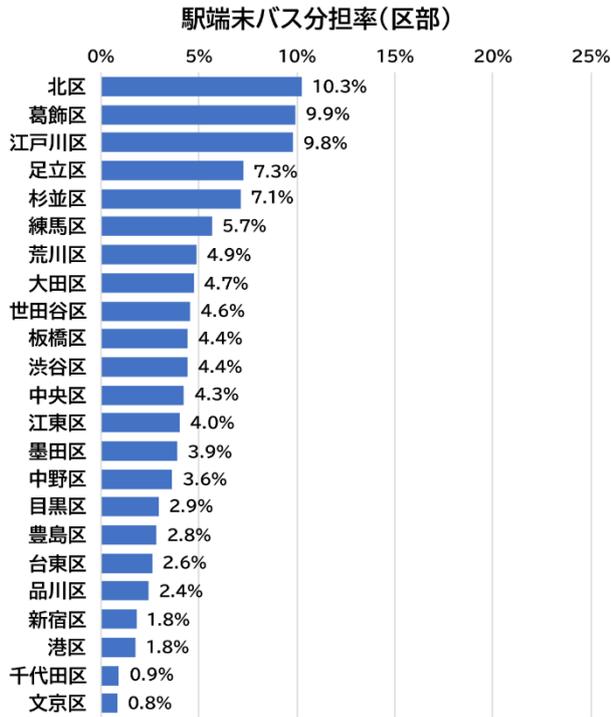
資料) 東京都市圏PT調査、H30、東京都市圏交通計画協議会より作成

(3) バスの利用傾向(バス-駅端末交通手段分担率)

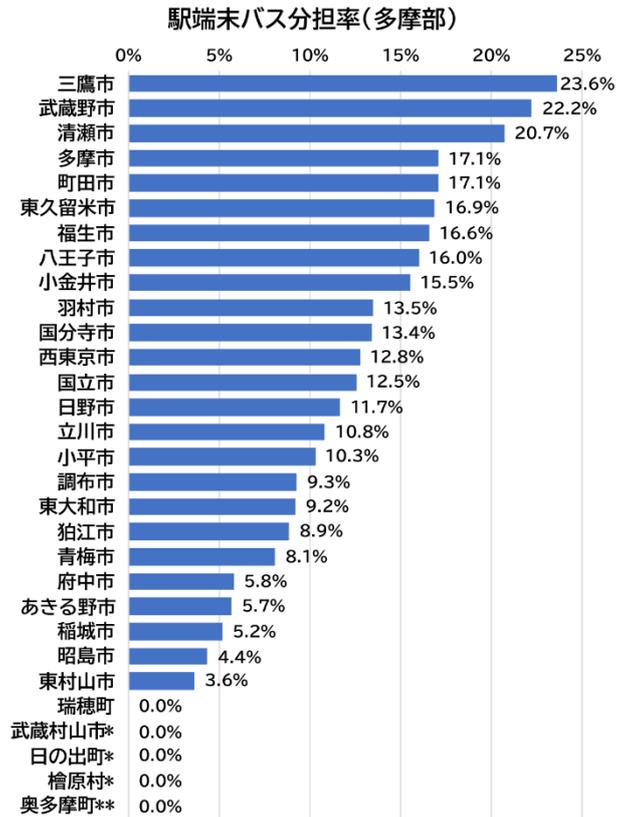
駅端末のバス利用は区部、多摩部ともに一定程度の利用を占めています。

区部の駅端末バス利用は、主に周辺区かつ勾配がある区または駅密度が低い区で利用が多く、多摩部では区部に隣接する市又は複数路線が乗り入れる駅を有する市で利用が多くなっています。

駅端末バス分担率(区部)



駅端末バス分担率(多摩部)



資料) 東京都市圏PT調査、H30、東京都市圏交通計画協議会より作成

* 武蔵村山市、日の出町、檜原村の3市町村は鉄道駅なし

** 奥多摩町は、データ件数が少なく全件秘匿されていたため算出できず

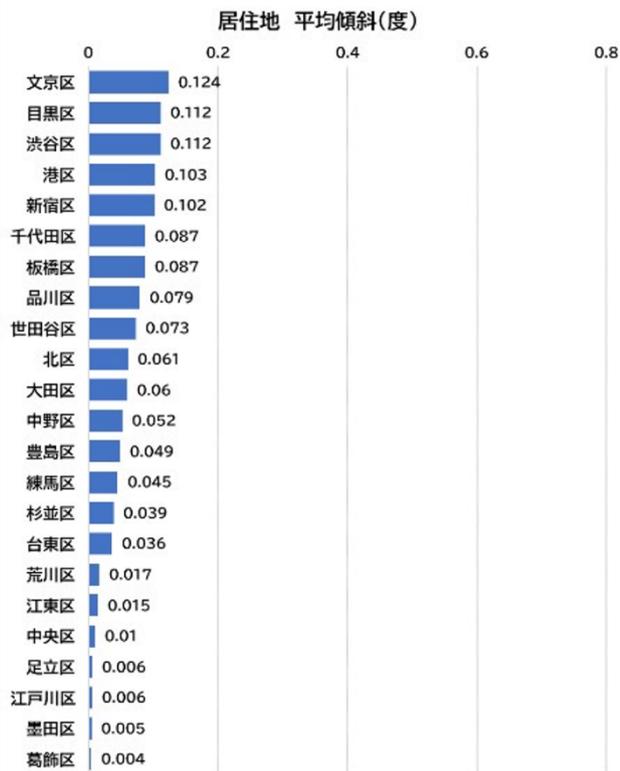
1-4 自転車の利用

(1) 自転車利用に影響する勾配の状況(平均勾配)

居住地の平均勾配は、区部では武蔵野台地の東端を区内に含む文京区、目黒区、渋谷区、港区などで傾斜角度が大きくなっています。

多摩西部は山岳地形が多く傾斜角度が大きいです、多摩東部は台地地形のため区部の平坦地に近い傾斜角となっています。

居住地の平均勾配（区部）



居住地の平均勾配（多摩部）

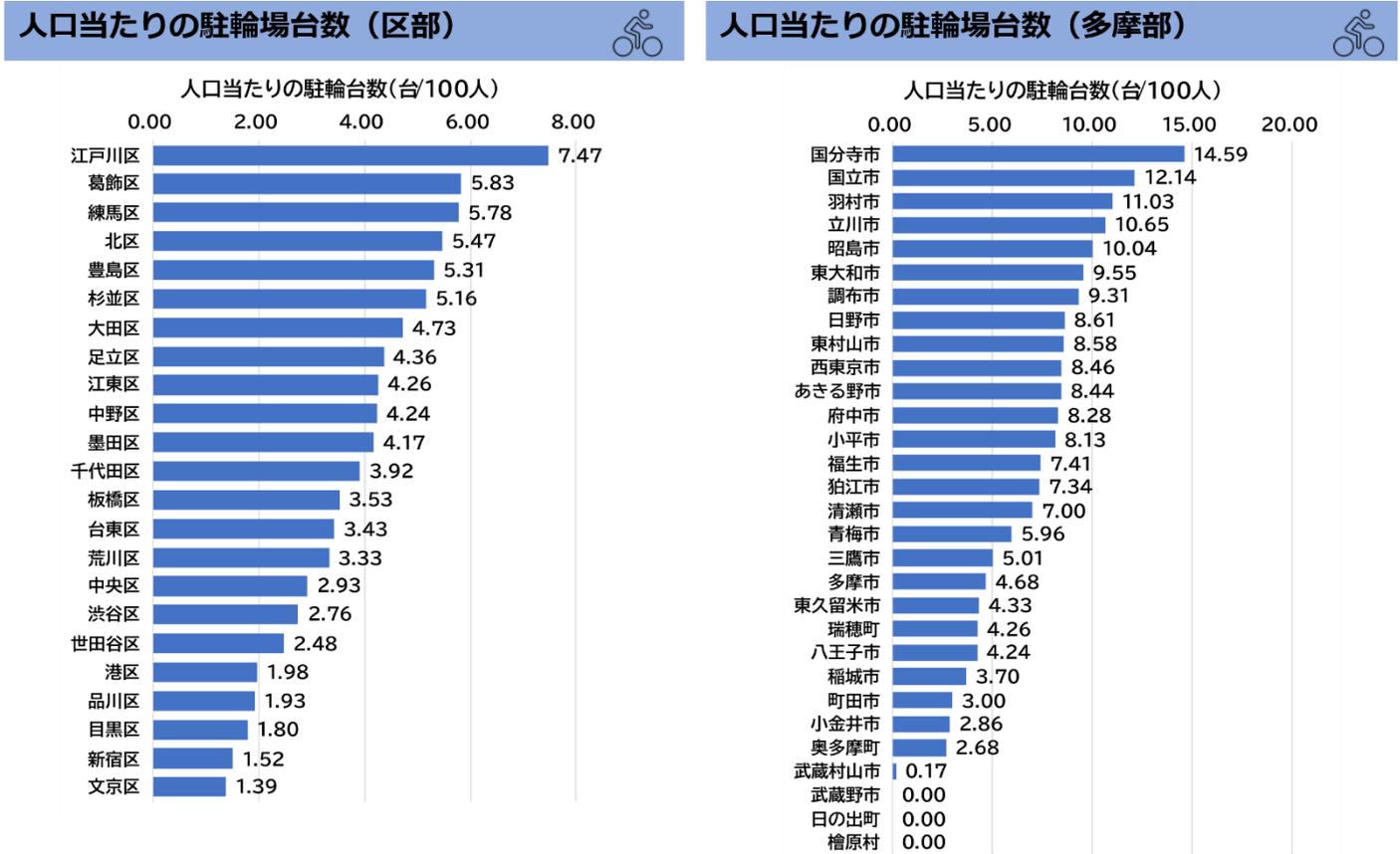


資料) 日本における居住地の分布と地形との関係-GISを利用した市区町村単位の検討-,CSIS Discussion Paper #68財城真寿美ら

(2) 自転車利用に影響する施設(駐輪場台数)[台/100人]

人口当たりの駐輪場台数は、自転車の駅端末交通手段分担率と同様に区部に比べて多摩部の方が多くなっています。

駅周辺を中心として駐輪場台数は充実してきており、複数の駐輪場を合わせると地域全体で数万台規模の区市も複数あります。



資料) 自転車駐輪場情報、東京都生活文化スポーツ局、令和4年4月1日、
https://www.seikatubunka.metro.tokyo.lg.jp/tomin_anzen/kotsu/jitensha/seisaku-jyorei/churinjou/index.html

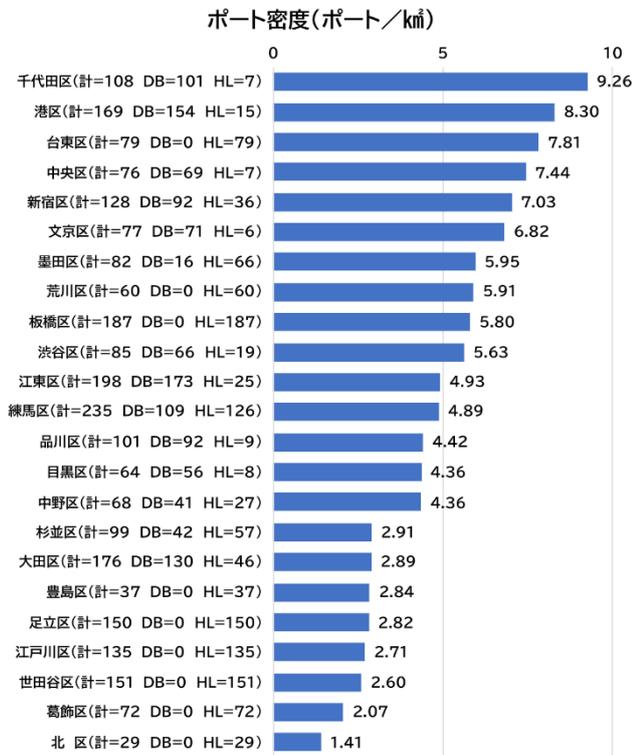
注) 引用資料に未掲載の武蔵野市、日の出町、檜原村は含まず

(3) シェアサイクル(ポート密度)[ポート/km²]

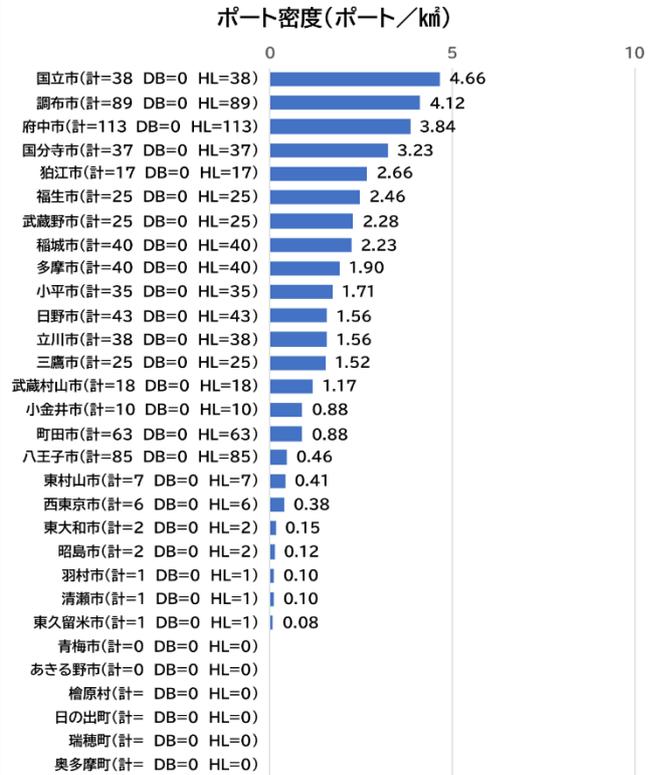
都心区は7~9ポート/km²程度のポートがある状況ですが、北区などの周辺区は1~2ポート/km²程度となっています。

多摩部は区部に比べてポート数が少なくなっています。

ポート密度 (区部)



ポート密度 (多摩部)



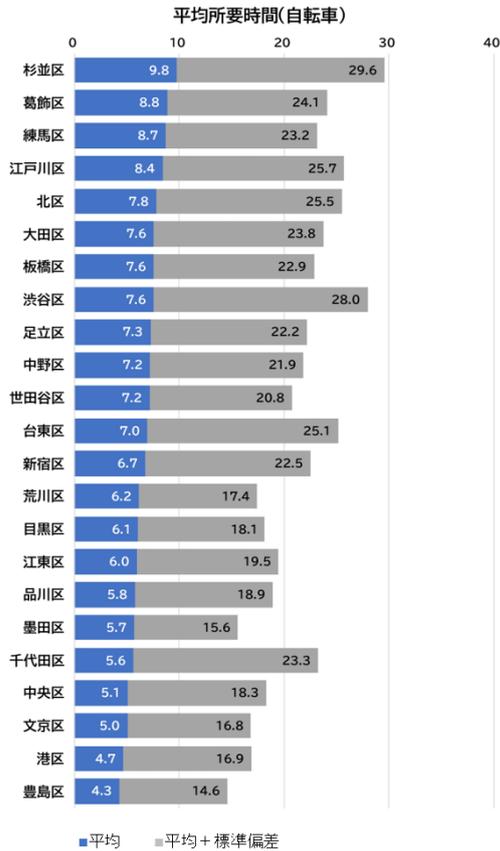
資料) ドコモ・バイクシェア (図内略称DB)、HELLO CYCLING (図内略称HL) 公開資料、2023年7月時 (休止ポートなどを含む場合もある)

(4) 自転車利用傾向(自転車-利用時間)

区部における長時間移動(長距離移動)は、周辺区が中心ですが、若い世代の往来が多い渋谷区も、長時間利用となっています。

多摩部の平均利用時間 10 分を越える市町については、自宅から学校まで比較的長い距離となる場合もある通学利用の影響が考えられます。

自転車の利用時間(区部)



自転車の利用時間(多摩部)



資料) 東京都圏PT調査、H30、東京都圏交通計画協議会より作成

※標準偏差

データが平均値からどれくらいばらついているかを表す指標
平均値からの標準的な差を表しています。

(5) 自転車利用傾向(自転車-代表交通手段分担率)

区部、多摩部ともに平坦な地域で利用率(代表交通手段分担率)が高く、施設の立地密度が高い都心区は徒歩利用が主体のため自転車の利用割合が低くなっています。

丘陵地形となっている南多摩の八王子市や町田市、多摩市は一部の平地を除き高低差が大きく自転車利用率は高くありません。

自転車の代表交通手段分担率(区部)



資料) 東京都市圏PT調査、H30、東京都市圏交通計画協議会より作成

自転車の代表交通手段分担率(多摩部)



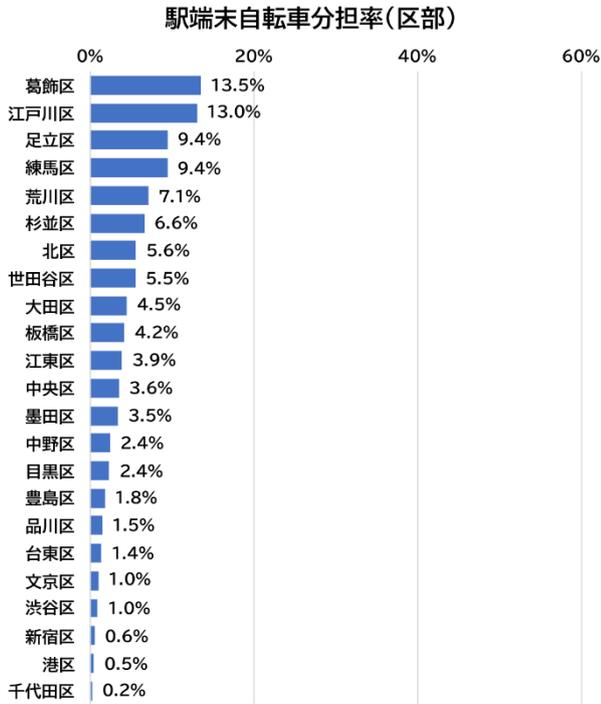
資料) 東京都市圏PT調査、H30、東京都市圏交通計画協議会より作成

(6) 自転車利用傾向(自転車-駅端末交通手段分担率)

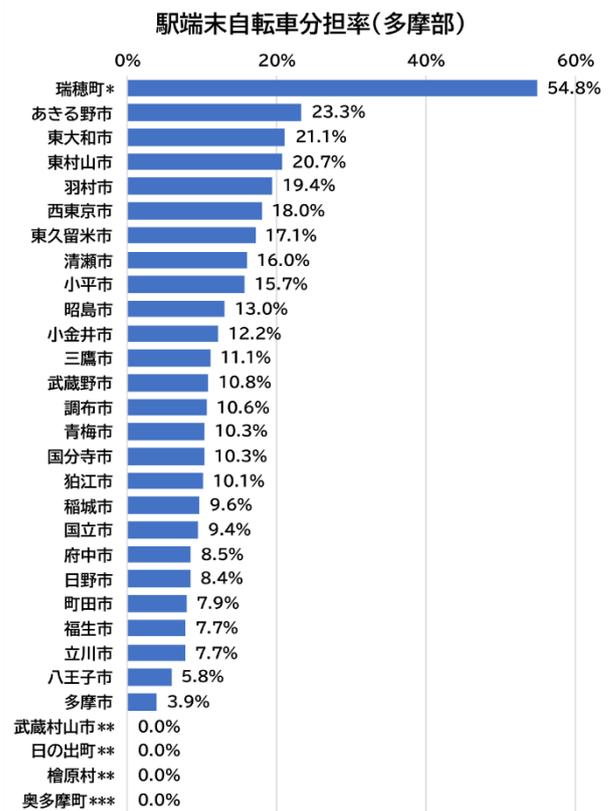
駅端末の自転車利用は区部より多摩部の方が高く、代表交通手段分担率に比べて、区部と多摩部の差が大きくなっています。

区部は駅密度が高く徒歩でアクセスしやすい都心では利用が限られています。多摩部では北多摩（北部）の平坦な市で利用が多くなっています。

駅端末自転車分担率（区部）



駅端末自転車分担率（多摩部）



資料) 東京都市圏PT調査、H30、東京都市圏交通計画協議会より作成

* 瑞穂町は駅利用者数自体が限られ通学利用などが主体のため参考値

** 武蔵村山市、日の出町、檜原村の3市町村は鉄道駅なし

*** 奥多摩町は、データ件数が少なく全件秘匿されていたため算出できず

1-5 徒歩

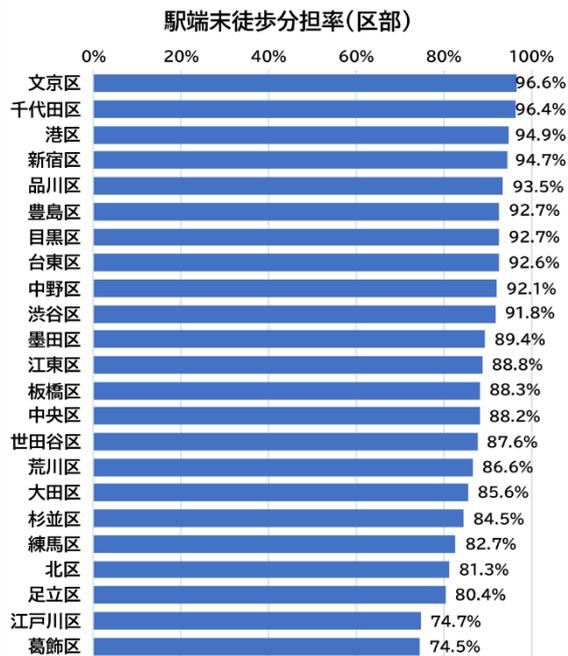
(1) 徒歩利用(徒歩-駅端末交通手段分担率)

駅端末の徒歩利用は区部、多摩ともに高い割合を占めています。

区部の駅端末徒歩利用は大半が90%超ですが、駅密度が低く平坦で、バス端末利用や自転車利用の多い城東地区は、割合が低くなっています。

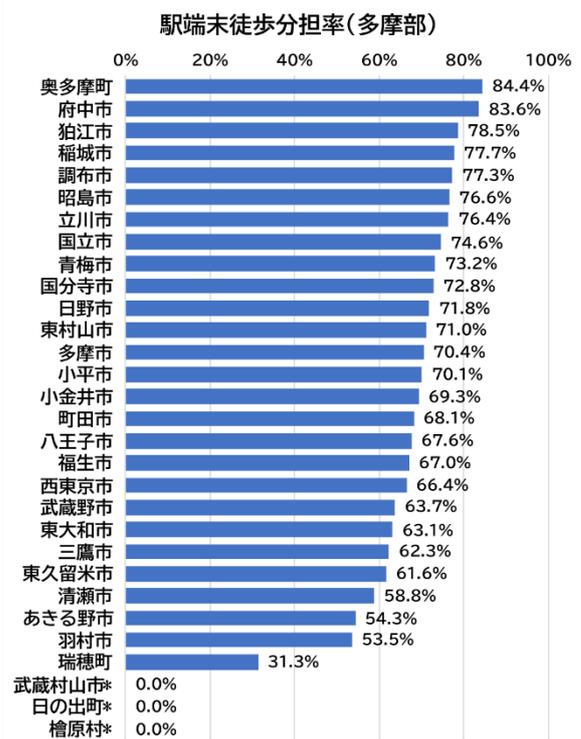
多摩部では奥多摩町以外は、駅に隣接し住宅等も多い私鉄沿線市で利用割合が高いですが、全体としては区部よりも割合が低くなっています。

駅端末徒歩分担率(区部)



資料) 東京都市圏PT調査、H30、東京都市圏交通計画協議会より作成

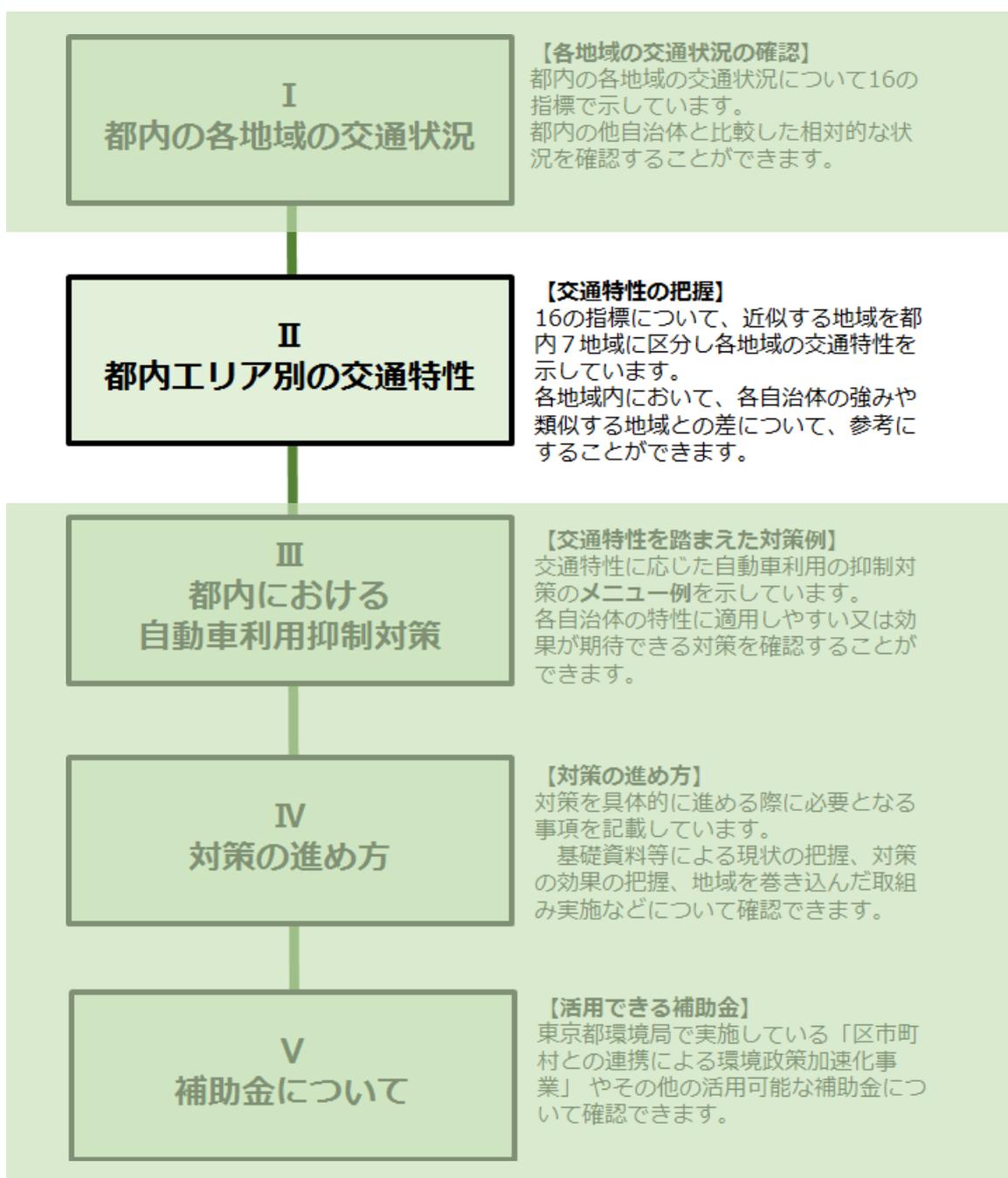
駅端末徒歩分担率(多摩部)



**武蔵村山市、日の出町、檜原村の3市町村は鉄道駅なし

※各指標値の算出方法及び区市町村別一覧は、参考資料に記載しています。

II 都内エリア別の交通特性

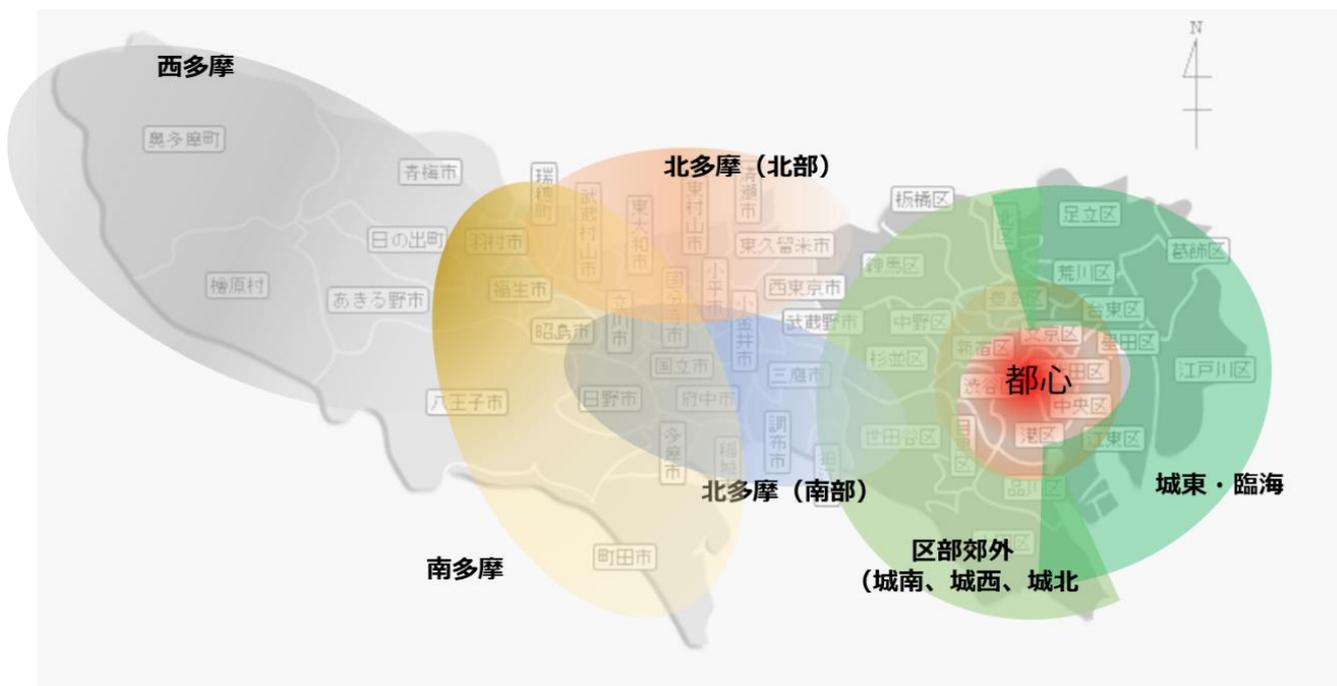


ⅡではⅠで整理した各区市町村の交通の状況を踏まえて、類似の特性を持つ地域を7つの地域に区分した上で、Ⅰで示した16の指標について自動車依存度や他の交通手段への転換のしやすさ等の観点から7段階の評価を行い、各地域、各自治体の交通特性を把握します。

Ⅱ-1 地域区分及び評価指標の設定

(1)交通特性を踏まえた地域区分

これまでの分析を踏まえて、交通インフラ、交通需要特性から近い傾向を持つ地域を以下の7つの区域に区分しました。



※島しょ部は、パーソントリップ調査等の交通に関する調査が十分に行われていないため、分析を割愛しています。

(2)各指標の7段階による指標値の設定

都内7地域の交通特性や各区市町村の交通特性を相対的にわかりやすく理解することを目的に、Iで提示した交通インフラ整備状況や交通需要、地形に関する16の指標について、以下の表〔7段階指標設定のための境界値一覧〕のとおり7段階の指標値を設定しました。

指標値設定の概ねの考え方

各指標において、都内の平均値または中央値が概ね指標値4に入るよう設定した上で、2～6の指標値に概ね均等に自治体数が入るように境界値を設定しています。指標値1及び7は平均値・中央値から大きく外れる突出値を考慮して設定しています。

〔7段階指標設定のための境界値一覧〕

		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		
指標値		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 (%)	駅端末徒歩 分担率 (%)
昇順	降順	降順	降順	降順	昇順	昇順	昇順	昇順	昇順	昇順	降順	昇順	昇順	昇順	昇順	昇順	昇順
1	7	45.8	4.0%	0.0%	0.00	3.1%	7.5%	0.00	0.0%	0.0%	0.004	0.0	0.00	0.00	0.0%	0.0%	0.0%
2	6	54.2	5.5%	0.5%	0.05	17.4%	32.4%	2.80	1.4%	1.5%	0.010	3.0	0.88	5.50	5.0%	2.0%	35.0%
3	5	55.4	6.0%	1.0%	0.10	28.7%	44.1%	5.50	2.1%	3.0%	0.036	5.0	2.00	6.50	10.0%	4.0%	55.0%
4	4	55.6	12.5%	2.0%	0.50	40.8%	62.6%	8.50	2.8%	9.0%	0.077	7.0	2.50	7.50	15.0%	8.0%	78.0%
5	3	58.2	20.0%	3.0%	1.00	43.2%	71.7%	10.00	3.5%	12.0%	0.102	9.0	4.00	8.50	18.0%	12.0%	85.0%
6	2	59.5	25.0%	5.0%	1.50	53.9%	75.9%	13.50	4.1%	15.0%	0.250	11.0	5.50	9.50	20.0%	16.0%	90.0%
7	1	63.3	40.0%	11.0%	2.00	60.8%	80.6%	16.00	5.0%	21.0%	0.503	14.0	7.00	11.50	22.0%	20.0%	95.0%

注) 指標値が、降順となる指標については、青地で着色しています。

●「昇順」とある指標

実数値が大きくなるほど車利用よりも他の交通手段が利用されている、もしくは利用しやすいと考えられる指標です。

●「降順」とある指標

実数値が大きくなることで車が多く利用されている、もしくは車がより利用されやすくなる可能性のある指標です。

代表交通手段分担率(1日の移動のうち代表的な手段)、駅端末交通手段分担率(1日の移動のうち駅までもしくは駅から使われた手段)は、それぞれの交通手段の利用割合が分かるものです。各手段分担率を参考にする場合は、自動車分担率と他の手段の相対関係、または車以外の交通手段間のバランスにも着目してください。

各指標における指標値の示す内容は、以下の表を参考にしてください。

〔各指標値の示す内容〕

交通手段	指標	指標値並び順	指標値が示す内容	車	鉄道	バス	自転車
自動車	自動車利用時間(分)	降順	指標1は、都内で車の一利用あたりの平均利用時間が長く、自動車依存度が高い 指標7は、都内で車の一利用あたりの平均利用時間が短く、自動車依存度が低い	+	-	-	-
	代表分担率(%)	降順	指標1は、都内で代表交通手段に占める自動車分担率が高く、自動車依存度が高い 指標7は、都内で代表交通手段に占める自動車分担率が低く、自動車依存度が低い	+	-	-	-
	駅端末分担率(%)	降順	指標1は、都内で駅端末交通手段に占める自動車分担率が高く、自動車依存度が高い 指標7は、都内で駅端末交通手段に占める自動車分担率が低く、自動車依存度が低い	+	-	-	-
鉄道	鉄道駅密度(駅/km)	昇順	指標1は、都内で1km当たりの鉄道駅数が少なく、鉄道利用がしにくい 指標7は、都内で1km当たりの鉄道駅数が多く、鉄道利用がしやすい	.	+	.	.
	代表分担率(%)	昇順	指標1は、都内で代表交通手段に占める鉄道分担率が低く、鉄道が利用されていない 指標7は、都内で代表交通手段に占める鉄道分担率が高く、鉄道がよく利用されている	-	+	.	.
	鉄道地域内利用率(%)	昇順	指標1は、定期券の利用範囲が大きく、移動距離が長いため移動による環境負荷が高い 指標7は、定期券の利用範囲が小さく、移動距離が短いため移動による環境負荷が低い	.	.	+	+
バス	バス停密度(バス停/km)	昇順	指標1は、都内で1km当たりのバス停数が少なく、バス利用がしにくい 指標7は、都内で1km当たりのバス停数が多く、バス利用がしやすい	-	+	+	-
	代表分担率(%)	昇順	指標1は、都内で代表交通手段に占めるバス分担率が低く、バスが利用されていない 指標7は、都内で代表交通手段に占めるバス分担率が高く、バスがよく利用されている	-	.	+	.
	駅端末分担率(%)	昇順	指標1は、都内で駅端末交通手段に占めるバス分担率が低く、バスが利用されていない 指標7は、都内で駅端末交通手段に占めるバス分担率が高く、バスがよく利用されている	.	.	+	+
自転車	平均勾配(度)	降順	指標1は、都内で平均傾斜角度が大きく、自転車利用に向かない。 指標7は、都内で平均傾斜角度が小さく、自転車利用に適している。	.	.	.	+
	駐輪場台数(台/100人)	昇順	指標1は、都内で駅周辺における駐輪場台数が少なく、自転車利用がしにくい 指標7は、都内で駅周辺における駐輪場台数が多く、自転車利用がしやすい	.	+	.	+
	シェアサイクルポート密度(ポート/km)	昇順	指標1は、都内で1km当たりのシェアサイクルポート数が少なく、自転車利用がしにくい 指標7は、都内で1km当たりのシェアサイクルポート数が多く、自転車利用がしやすい	-	+	+	+
	自転車利用時間(分)	昇順	指標1は、都内で自転車の一利用あたりの平均利用時間が短く、短距離で利用されている 指標7は、都内で自転車の一利用あたりの平均利用時間が長く、長距離で利用されている	-	.	-	+
	代表分担率(%)	昇順	指標1は、都内で代表交通手段に占める自転車分担率が低く、自転車が利用されていない 指標7は、都内で代表交通手段に占める自転車分担率が高く、自転車がよく利用されている	-	.	-	+
	駅端末分担率(%)	昇順	指標1は、都内で駅端末交通手段に占める自転車分担率が低く、自転車が利用されていない 指標7は、都内で駅端末交通手段に占める自転車分担率が高く、自転車がよく利用されている	-	.	+	+
徒歩	駅端末分担率(%)	昇順	指標1は、都内で駅端末交通手段に占める徒歩分担率が低く、徒歩利用がされていない 指標7は、都内で駅端末交通手段に占める徒歩分担率が高く、徒歩利用がよくされている	-	.	-	-

凡例) 当該指標が上位、下位の場合の該当交通手段の利用しやすさ
 + : 高ランク時、利用しやすい又は利用割合高まる要素を含む
 - : 低ランク時、利用しにくい又は利用割合が低まる要素を含む
 . : 直接的な影響はしにくい

II-2 各区市町村における各指標の評価

II-1に記載した7つの地域区分及び各指標の7段階の評価指標の設定に基づいて、以下の表〔都内各区市町村における指標値の状況〕のとおり、各区市町村を指標値ごとに色分けし着色しました。

区部は、自動車の利用が少なく、駅端末は徒歩が主体の区も多くなっています。自動車分担率が比較的高い（指標値が低い）区のうち、平均勾配の指標が高い地域（平坦な地域）では自転車利用の指標値が高く、中位な区ではバス利用の指標値が高くなっています。

多摩部は、駅密度の指標で中位以下が多く、自動車関連指標でも指標値が低い地域が多く（依存度が高く）なっています。一部の市では、鉄道分担率よりもバス分担率の指標値が高く、バスが重要な移動手段となっています。

〔都内各区市町村における指標値の状況〕

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 率利用時間 (分)	代表自動車 率分担率 (%)	駅端末自動車 率分担率 (%)	駅密度 駅/㎢	代表鉄道 分担率 (%)	鉄道地域内 利用率 (%)	バス停留所 密度 停/㎢	代表バス 分担率 (%)	駅端末バス 分担率 (%)	平均勾配 (%)	駐輪場台数 台/百人	シェアサイク ルポート密度 ポート/㎢	平均/自転車 率利用時間 (分)		代表自転車 率分担率 (%)	駅端末自転車 率分担率 (%)	駅端末徒歩 分担率 (%)
都心	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
城東 臨海	荒川区	7	5	7	7	5	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
	区部 郊外	品川区	2	6	6	6	6	4	3	3	2	4	1	5	2	2	1
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
北多摩 南部		武蔵野市	4	5	6	3	3	2	7	7	7	6	1*	3	5	5	4
	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
北多摩 北部	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	3	4	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*
南多摩	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
	稲城市	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
	瑞穂町	7	1	2	2	1	7	2	1	1	3	2	1	7	3	7	1
西多摩	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

- 指標値7 都内の中で自動車以外の手段の利用がしやすい、自動車以外の交通利用の実績が多い
- 指標値1 自動車以外の利用が行いにくい、自動車以外の交通利用の実績が少ない、自動車の利用が多い

(1)区部(都心)における各指標の評価

駅密度は高密度で基本の移動は鉄道であり、駅端末の主体は徒歩となります。
武蔵野台地の東端にあるため勾配等もあり、電動アシストのない自転車では行き来しにくい場所もあります。

シェアサイクルポートは高密度にあり、ラストワンマイルの交通手段の確保に寄与しています。

〔区部(都心)における指標値の状況〕

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)(%)	バス停留密度(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(%)
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

- ・指標値7 都内の中で自動車以外の手段の利用がしやすい、自動車以外の交通利用の実績が多い
- ・指標値1 自動車以外の利用が行いにくい、自動車以外の交通利用の実績が少ない、自動車の利用が多い

〔区部(都心)における指標実数値及び平均値の状況〕

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)(%)	バス停留密度(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(%)
中央区	55.4	5.9%	1.6%	2.65	68.8%	62.7%	14.8	1.7%	4.3%	0.010	2.93	7.44	5.1	2.9%	3.6%	88.2%
港区	57.5	6.2%	0.8%	2.25	71.5%	57.7%	15.1	2.3%	1.8%	0.103	1.98	8.30	4.7	2.3%	0.5%	94.9%
千代田区	50.0	4.6%	0.3%	3.25	78.9%	56.3%	12.0	0.7%	0.9%	0.087	3.92	9.26	5.6	1.4%	0.2%	96.4%
新宿区	55.1	4.5%	0.5%	2.25	65.2%	54.9%	11.1	2.1%	1.8%	0.102	1.52	7.03	6.7	4.9%	0.6%	94.7%
渋谷区	53.4	5.7%	0.3%	1.52	60.8%	56.6%	17.5	3.2%	4.4%	0.112	2.76	5.63	7.6	6.2%	1.0%	91.8%
台東区	55.6	5.9%	0.6%	2.08	53.9%	67.0%	18.5	2.7%	2.6%	0.036	3.43	7.81	7.0	11.1%	1.4%	92.6%
豊島区	61.4	4.9%	0.3%	2.15	56.2%	62.6%	8.8	2.0%	2.8%	0.049	5.31	2.84	4.3	9.5%	1.8%	92.7%
文京区	52.2	5.0%	0.1%	1.59	59.0%	75.9%	15.1	3.1%	0.8%	0.124	1.39	6.82	5.0	8.0%	1.0%	96.6%
平均値	55.1	5.3%	0.6%	2.22	64.3%	61.7%	14.1	2.2%	2.4%	0.078	2.91	6.89	5.7	5.8%	1.3%	93.5%

※端数処理の関係で指標実数値と指標値の関係が一致しない場合がある

■ は地域の平均値を上回る市区町村

(2)区部(城東・臨海)における各指標の評価

駅密度は路面電車が残る荒川区を除き中程度で、徒歩以外の駅端末交通手段に一定のニーズがあります。

いわゆる海拔0m地帯で平坦な地形が中心であり、勾配においては自転車ด้วย遠距離迄行き来しやすい環境にあります。

シェアサイクルポートは全域に中密度に整備されている区と、駅周辺などに限られている区と2分化されています。

〔区部(城東・臨海)における指標値の状況〕

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(%)
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

- ・指標値7 都内の中で自動車以外の手段の利用がしやすい、自動車以外の交通利用の実績が多い
- ・指標値1 自動車以外の利用が行いにくい、自動車以外の交通利用の実績が少ない、自動車の利用が多い

〔区部(城東・臨海)における指標実数値及び平均値の状況〕

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(%)
荒川区	52.8	6.1%	0.2%	2.65	43.2%	82.0%	8.9	2.0%	4.9%	0.017	3.33	5.91	6.2	19.5%	7.1%	86.6%
江東区	57.5	9.6%	1.2%	0.87	45.2%	71.7%	6.6	5.2%	4.0%	0.015	4.26	4.93	6.0	13.9%	3.9%	88.8%
墨田区	49.4	7.1%	0.7%	1.30	41.7%	76.3%	12.0	4.5%	3.9%	0.005	4.17	5.95	5.7	18.0%	3.5%	89.4%
足立区	61.1	15.3%	0.8%	0.53	29.8%	80.6%	12.1	3.6%	7.3%	0.006	4.36	2.82	7.3	22.8%	9.4%	80.4%
葛飾区	55.1	11.6%	0.5%	0.37	28.8%	83.6%	10.9	2.7%	9.9%	0.004	5.83	2.07	8.8	28.1%	13.5%	74.5%
江戸川区	57.0	16.2%	0.9%	0.22	26.9%	85.5%	7.4	4.1%	9.8%	0.006	7.47	2.71	8.4	23.1%	13.0%	74.7%
平均値	55.5	11.0%	0.7%	0.99	36.0%	79.9%	9.6	3.7%	6.6%	0.009	4.90	4.06	7.1	20.9%	8.4%	82.4%

※端数処理の関係で指標実数値と指標値の関係が一致しない場合がある

■ は地域の平均値を上回る市区町村

(3)区部郊外(城南・城西・城北)における各指標の評価

駅密度は中程度で、徒歩以外の駅端末交通手段に一定のニーズがあります。武蔵野台地の勾配等もあり、自転車では行き来しにくい場所もあります。シェアサイクルポートは中密度に整備されていますが、偏在しています。

〔区部郊外(城南・城西・城北)における指標値の状況〕

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(%)
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

- ・指標値7 都内の中で自動車以外の手段の利用がしやすい、自動車以外の交通利用の実績が多い
- ・指標値1 自動車以外の利用が行いにくい、自動車以外の交通利用の実績が少ない、自動車の利用が多い

〔区部郊外(城南・城西・城北)における指標実数値及び平均値の状況〕

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(%)
品川区	60.9	5.5%	0.7%	1.58	57.2%	70.3%	6.6	2.1%	2.4%	0.079	1.93	4.42	5.8	8.5%	1.5%	93.5%
中野区	56.7	5.3%	0.3%	0.96	45.3%	78.9%	11.9	4.1%	3.6%	0.052	4.24	4.36	7.2	15.9%	2.4%	92.1%
目黒区	54.2	6.8%	0.4%	0.61	45.3%	73.7%	7.2	4.6%	2.9%	0.112	1.80	4.36	6.1	11.4%	2.4%	92.7%
北区	58.5	7.0%	1.1%	1.07	42.7%	66.0%	7.3	3.5%	10.3%	0.061	5.47	1.41	7.8	15.9%	5.6%	81.3%
杉並区	56.5	6.7%	0.4%	0.56	42.4%	82.4%	10.9	3.8%	7.1%	0.039	5.16	2.91	9.8	18.3%	6.6%	84.5%
大田区	60.8	8.8%	1.3%	0.71	40.8%	74.5%	5.1	3.2%	4.7%	0.060	4.73	2.89	7.6	19.7%	4.5%	85.6%
世田谷区	55.6	8.9%	0.7%	0.71	42.0%	72.5%	8.9	3.4%	4.6%	0.073	2.48	2.60	7.2	17.3%	5.5%	87.6%
板橋区	56.7	10.5%	1.0%	0.59	35.5%	86.6%	7.4	3.3%	4.4%	0.087	3.53	5.80	7.6	18.7%	4.2%	88.3%
練馬区	54.6	11.0%	1.0%	0.44	34.7%	83.1%	9.8	2.8%	5.7%	0.045	5.78	4.89	8.7	22.9%	9.4%	82.7%
平均値	57.2	7.8%	0.8%	0.80	42.9%	76.4%	8.4	3.4%	5.1%	0.068	3.90	3.74	7.5	16.5%	4.7%	87.6%

※端数処理の関係で指標実数値と指標値の関係が一致しない場合がある

■ は地域の平均値を上回る市区町村

(4)多摩部(北多摩(南部))における各指標の評価

駅密度は総じて指標値3程度ですが、バス路線が充実しており、駅端末交通手段としてバスが多く使われています。

武蔵野台地の中では比較的平坦な土地が多く、自転車利用もしやすい。

シェアサイクルポートは指標値5、4の市では一定程度ありますが、他の市では数が限られています。

〔多摩部（北多摩（南部））における指標値の状況〕

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(%)
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

- 指標値7 都内の中で自動車以外の手段の利用がしやすい、自動車以外の交通利用の実績が多い
- 指標値1 自動車以外の利用が行いにくい、自動車以外の交通利用の実績が少ない、自動車の利用が多い

〔多摩部（北多摩（南部））における指標実数値及び平均値の状況〕

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(%)
武蔵野市	57.3	7.0%	0.8%	0.36	39.1%	35.4%	25.9	6.8%	22.2%	0.020	0.00	2.28	9.4	19.3%	10.8%	63.7%
三鷹市	63.6	12.8%	1.5%	0.18	30.2%	21.6%	16.0	6.9%	23.6%	0.043	5.01	1.52	9.5	22.3%	11.1%	62.3%
小金井市	58.6	9.2%	1.7%	0.27	36.4%	39.5%	19.8	3.6%	15.5%	0.053	2.86	0.88	8.4	21.4%	12.2%	69.3%
国分寺市	59.7	12.5%	1.5%	0.35	37.2%	57.7%	14.8	2.6%	13.4%	0.061	14.59	3.23	7.7	18.2%	10.3%	72.8%
国立市	61.2	12.5%	1.9%	0.37	32.1%	54.9%	12.0	3.9%	12.5%	0.058	12.14	4.66	7.2	24.5%	9.4%	74.6%
立川市	58.3	20.6%	1.6%	0.53	35.1%	69.5%	10.2	3.8%	10.8%	0.048	10.65	1.56	6.0	15.9%	7.7%	76.4%
調布市	55.6	11.6%	1.4%	0.42	34.0%	36.6%	13.9	3.9%	9.3%	0.053	9.31	4.12	9.0	20.0%	10.6%	77.3%
府中市	64.2	14.4%	0.7%	0.51	35.1%	58.6%	10.1	2.2%	5.8%	0.046	8.28	3.84	8.1	21.2%	8.5%	83.6%
狛江市	53.1	13.6%	0.5%	0.31	35.0%	7.5%	13.5	4.3%	8.9%	0.038	7.34	2.66	10.0	20.9%	10.1%	78.5%
小平市	57.3	18.0%	2.0%	0.34	28.3%	35.3%	13.6	2.3%	10.3%	0.029	8.13	1.71	8.6	23.5%	15.7%	70.1%
昭島市	50.8	25.1%	3.4%	0.29	25.0%	80.5%	11.5	0.8%	4.4%	0.079	10.04	0.12	9.0	22.2%	13.0%	76.6%
平均値	58.1	14.3%	1.5%	0.36	33.4%	45.2%	14.7	3.7%	12.4%	0.048	8.03	2.42	8.4	20.9%	10.9%	73.2%

※端数処理の関係で指標実数値と指標値の関係が一致しない場合がある

■ は地域の平均値を上回る市区町村

(5)多摩部(北多摩(北部))における各指標の評価

車利用の多い他県とも隣接することもあり、平日休日ともに車の利用が一定程度あります。

駅から一定程度のバス路線があるものの、駅端末利用で車も使われており、代表交通手段としての車利用も多く、車への依存が大きくなっています。

勾配がある地域もあり、中長距離の自転車利用は難しい地域もあります。

シェアサイクルポートは数が限られ、駅周辺が中心です。

〔多摩部（北多摩（北部））における指標値の状況〕

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

- ・指標値7 都内の中で自動車以外の手段の利用がしやすい、自動車以外の交通利用の実績が多い
- ・指標値1 自動車以外の利用が行いにくい、自動車以外の交通利用の実績が少ない、自動車の利用が多い

〔多摩部（北多摩（南部））における指標実数値及び平均値の状況〕

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	61.7	20.7%	2.8%	0.10	28.7%	12.7%	8.5	5.0%	20.7%	0.071	7.00	0.10	5.8	18.6%	16.0%	58.8%
西東京市	58.0	11.9%	1.2%	0.32	32.8%	14.5%	12.1	4.5%	12.8%	0.033	8.46	0.38	10.6	20.2%	18.0%	66.4%
東久留米市	62.7	23.7%	3.2%	0.08	23.5%	12.8%	5.4	3.8%	16.9%	0.064	4.33	0.08	7.4	22.8%	17.1%	61.6%
東大和市	69.5	30.4%	3.7%	0.30	19.1%	75.3%	8.9	2.6%	9.2%	0.119	9.55	0.15	6.7	19.2%	21.1%	63.1%
東村山市	65.3	21.1%	2.6%	0.58	25.7%	32.4%	7.0	1.4%	3.6%	0.077	8.58	0.41	11.0	26.0%	20.7%	71.0%
武蔵村山市	63.3	40.7%	0.0%	0.00	16.7%	0.0%	8.0	2.3%	0.0%	0.128	0.17	1.17	8.7	20.0%	0.0%	0.0%
平均値	63.4	24.7%	2.3%	0.23	24.4%	24.6%	8.3	3.3%	10.5%	0.082	6.35	0.38	8.4	21.1%	15.5%	53.5%

※端数処理の関係で指標実数値と指標値の関係が一致しない場合がある

■ は地域の平均値を上回る市区町村

(6)多摩部(南多摩)における各指標の評価

車利用の多い他県とも隣接することもあり、平日休日ともに車の利用が一定程度あります。

駅密度はすべての市において指標値3ですが、駅からのバス端末手段分担率が5以上で充実している市と4以下で限定的な市とが混在しています。

駅端末は、バスと自動車とが併用されており、自転車の利用は限られています。

平均匀配は指標値3以下の市が中心ですが、指標値4の市では平坦な場所もあるため自転車を利用しやすい環境も一部にあります。

シェアサイクルポートは最高でも指標値3と密度、量とも限られたものであり、駅などに一部ある程度の市が多くなっています。

〔多摩部（南多摩）における指標値の状況〕

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 停/km ²	代表バス 分担率 (%)	駅端末バス 分担率 (%)	平均匀配 (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 (%)
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
稲城市	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

- ・ 指標値7 都内の中で自動車以外の手段の利用がしやすい、自動車以外の交通利用の実績が多い
- ・ 指標値1 自動車以外の利用が行いにくい、自動車以外の交通利用の実績が少ない、自動車の利用が多い

〔多摩部（南多摩）における指標実数値及び平均値の状況〕

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 停/km ²	代表バス 分担率 (%)	駅端末バス 分担率 (%)	平均匀配 (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 (%)
八王子市	64.0	28.8%	7.1%	0.11	29.2%	65.5%	4.7	4.8%	16.0%	0.411	4.24	0.46	5.4	10.3%	5.8%	67.6%
町田市	58.2	27.3%	4.2%	0.14	29.8%	14.8%	7.3	4.4%	17.1%	0.329	3.00	0.88	7.0	8.2%	7.9%	68.1%
日野市	58.8	21.8%	5.0%	0.43	33.1%	68.6%	10.8	3.5%	11.7%	0.192	8.61	1.56	7.2	13.8%	8.4%	71.8%
多摩市	63.3	22.3%	6.6%	0.33	35.9%	49.7%	14.5	5.7%	17.1%	0.291	4.68	1.90	5.0	7.2%	3.9%	70.4%
稲城市	53.8	24.1%	4.3%	0.28	29.5%	44.1%	11.3	2.0%	5.2%	0.334	3.70	2.23	6.2	13.6%	9.6%	77.7%
福生市	57.2	34.1%	5.1%	0.39	22.3%	88.6%	3.9	1.3%	16.6%	0.086	7.41	2.46	11.0	16.5%	7.7%	67.0%
羽村市	62.4	41.4%	11.8%	0.20	17.4%	90.0%	12.7	0.2%	13.5%	0.097	11.03	0.10	3.9	12.7%	19.4%	53.5%
平均値	59.7	28.5%	6.3%	0.27	28.2%	60.2%	9.3	3.1%	13.9%	0.249	6.09	1.37	6.5	11.8%	9.0%	68.0%

※端数処理の関係で指標実数値と指標値の関係が一致しない場合がある

■ は地域の平均値を上回る市区町村

(7)多摩部(西多摩)における各指標の評価

山間部を含む勾配の厳しいエリアが多く含まれ、鉄道駅密度やバス密度も指標値1や2などの限られた水準のため、車利用が必然となりやすい地域です。

シェアサイクルポートの設置はありませんが、駅において観光向けのレンタサイクル的な扱いで設置されている場所もあります。

〔多摩部(西多摩)における指標値の状況〕

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(%)
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

- ・指標値7 都内の中で自動車以外の手段の利用がしやすい、自動車以外の交通利用の実績が多い
- ・指標値1 自動車以外の利用が行いにくい、自動車以外の交通利用の実績が少ない、自動車の利用が多い

〔多摩部(西多摩)における指標実数値及び平均値の状況〕

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(%)
瑞穂町	53.3	62.1%	6.9%	0.06	12.0%	87.1%	2.9	1.3%	0.0%	0.121	4.26	0.00	11.5	10.3%	54.8%	31.3%
青梅市	59.5	46.8%	5.3%	0.10	16.1%	88.3%	2.5	1.2%	8.1%	0.503	5.96	0.00	6.7	9.8%	10.3%	73.2%
あきる野市	61.4	47.5%	11.9%	0.07	16.3%	94.2%	2.1	0.9%	5.7%	0.466	8.44	0.00	6.5	13.0%	23.3%	54.3%
日の出町	45.8	65.9%	0.0%	0.00	9.6%	0.0%	2.7	2.0%	0.0%	0.552	0.00	0.00	3.1	6.3%	0.0%	0.0%
檜原村	61.4	35.8%	0.0%	0.00	16.5%	0.0%	0.9	6.8%	0.0%	0.768	0.00	0.00	5.4	5.6%	0.0%	0.0%
奥多摩町	82.7	66.5%	0.0%	0.02	3.1%	0.0%	0.4	0.0%	0.0%	0.750	2.68	0.00	0.0	0.0%	0.0%	84.4%
平均値	60.7	54.1%	4.0%	0.04	12.3%	44.9%	1.9	2.0%	2.3%	0.527	3.56	0.00	5.5	7.5%	14.7%	40.5%

※端数処理の関係で指標実数値と指標値の関係が一致しない場合がある

■ は地域の平均値を上回る市区町村

－ コラム －

都内において、すでに実施されている自動車利用の抑制につながる様々な取り組みをご紹介します。

●鉄道駅付近へのシェアサイクルポート設置

鉄道駅が多い都心区では、駅最寄りにシェアサイクルポートを設置し、鉄道とシェアサイクルを組み合わせた移動がしやすい環境が整いつつあります。



図 駅前シェアサイクルポート設置の例（JR 有楽町駅前）

●サイクルアンドバスライド

駅までのアクセスとしてバスが多く活用されている足立区では、駅から離れている主要なバス路線のバス停付近にバスに乗り換えるサイクルアンドバスライド用の駐輪場が区内 10カ所、約 1600台分提供されており、自転車とバスを組み合わせた移動がしやすい環境が整えられています。



図 バス停隣接のサイクルアンドバスライド駐輪場（足立区）

出典) 足立区ホームページ サイクルアンドバスライド利用案内

(<https://www.city.adachi.tokyo.jp/kotsu/bus-ride.html>)

●庁舎内におけるバス運行および乗場の案内情報提供

バスの発車時刻や乗り場を確認できるよう、庁舎内のバス運行情報案内表示機を設置し、バスの利用を促進することにより、車による来庁を抑制しています。

乗場	系統	行き先	経由地	発車時刻	発着予定
1	13:44	072	木曾南団地	境川団地	14:09 乗降 13:46 乗降
	13:44	072	小山田	因幡大橋	14:02 乗降 13:49 乗降
	13:44	073	小山田桜台	境川団地	14:04 乗降 13:44 乗降
	13:52	066	下山崎	木曾南団地	14:12 乗降 13:52 乗降
	13:52	074	山崎団地	市民病院	14:12 乗降 13:52 乗降
2	13:54	070	野津田車庫	因幡	14:10 乗降 13:56 乗降
	13:47	096	町田バスセンター	グリーンハイツ	14:10 乗降 13:50 乗降
	13:51	010	小田急相模原駅	国立相模原病院	14:13 乗降 13:53 乗降
	13:52	041	藤の台団地	体育館前	14:12 乗降 13:52 乗降
	14:02	041	藤の台団地	体育館前	14:22 乗降 14:02 乗降
	14:09	054	鶴川駅	藤の台団地	14:22 乗降 14:02 乗降
	14:12	041	藤の台団地	体育館前	14:22 乗降 14:02 乗降

町田市役所市民ホール前バス停のりば案内

※1 バス接近情報とバスのりば案内図を切り替えて表示。
 ※2 出発した便の平均遅延時分などの運行情報を表示。



(5) 町田市庁舎内1階正面出入口付近



(5) 町田市庁舎内1階正面出入口

図 市庁舎内におけるバス運行および乗場の案内情報提供（町田市）

出典）町田市ホームページ

(<https://www.city.machida.tokyo.jp/kurashi/sumai/kotsu/rosen/annaihyojiki.html>)

●東久留米市デマンド型交通（実験運行）

子育て世代や高齢者等を対象に地域公共交通の充実に取り組んでおり、市域全域を対象としてワゴンタクシー車両を用いた乗合型のオンデマンド交通を実施しております。本交通により対象者の外出支援を行うことで、自動車利用の抑制にもつながっています。



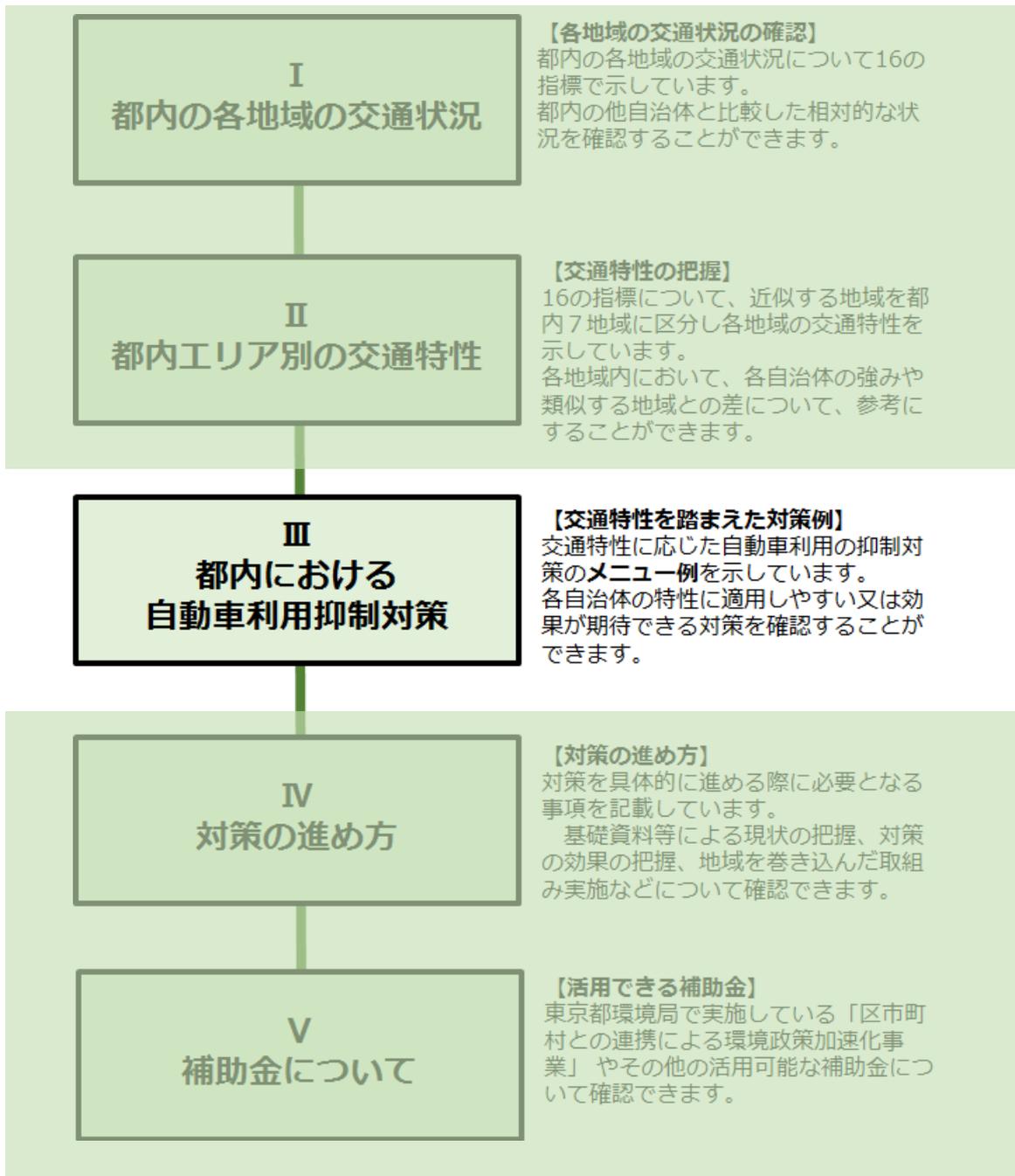
東久留米市 HP

図 オンデマンド乗合交通（東久留米市）

出典）東久留米市ホームページ 東久留米市デマンド型交通「くるぶー」

(<https://www.city.higashikurume.lg.jp/kurashi/kurashi/1014874/1014644.html>)

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】

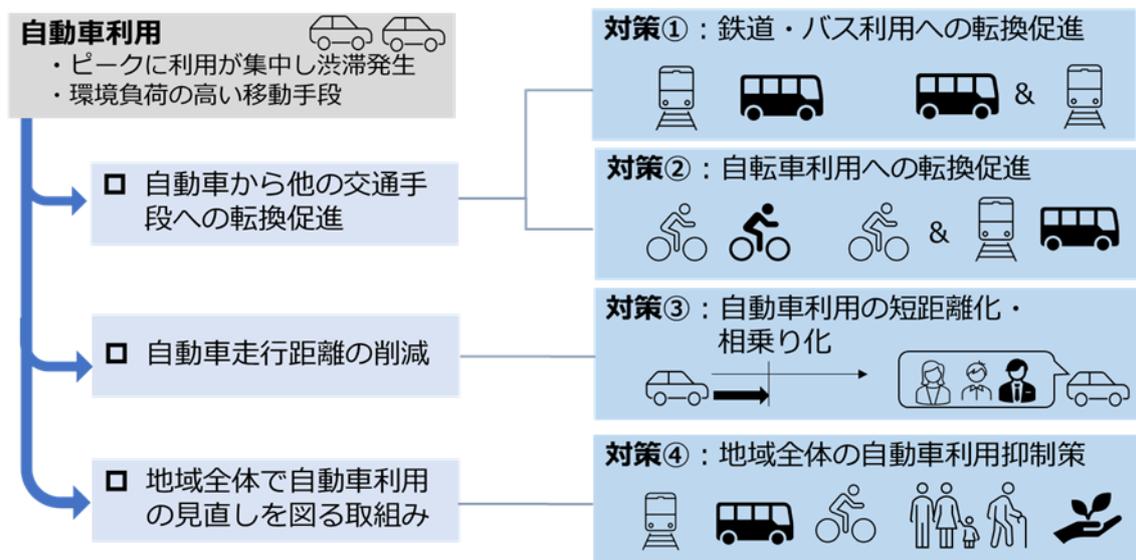
III-1 都内各地域における対策の方向性

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」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)	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(%)	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	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	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 (%)
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(%)	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

III-2 自動車利用抑制策

対策①から対策④について具体的な対策方法をお示しするため、以下の〔各対策における対策メニュー例一覧〕のとおり対策メニュー例をご紹介します。

各メニューは、既存事例などを参考に、交通課題等を踏まえて実施する内容をわかりやすく例示したものです。あくまでも取組例として参考とさせていただけるよう記載したものであるため、実施に当たっては各区市町村における地域特性などを踏まえ、取組内容についてご検討ください。

各メニューにおいて、類似する既存の取組み例がある場合には、実際の取組事例についても併せてご紹介しています。

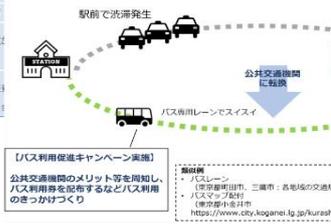
〔各対策における対策メニュー例一覧〕

対策の方向性	対策メニュー例
対策①：鉄道・バス利用への転換促進 	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) ①-2 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)
対策②：自転車利用への転換促進 	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) ②-2 自転車シェアリングで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) ②-3 観光を、自転車で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)
対策③：自動車利用の短距離化・相乗り化 	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) ③-2 送迎渋滞ストップ！相乗りで快適な移動へ (乗合タクシー・乗合バスの導入)
対策④：地域全体の自動車利用抑制策 	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) 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) 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) 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)

対策方向性に即した対策メニュー例

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)が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。	対策メニュー例 (イメージ図) 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。
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	
実施スキーム ・通勤に自動車利用を行うことに過剰なデメリットを ・日頃バスを利用している。随マップや利用方法を周知する ・駅周辺で不正に駐車している。利用促進キャンペーンを実施し	
実施・連携主体 行政(自治体)、バス運行事業者	
行政の役割 ・企画、立案 ・バス利用促進を促す広報等の策 ・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 ・企画立案経費 ・周知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	

〔対策メニュー例・対策事例に関するページ構成〕



対策メニュー例に関連する類似事例

【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 駅・バス停から徒歩圏内に広がる商業施設の自動車利用から徒歩圏内への公共交通機関利用への転換を図る。 ・実施手法 駅周辺や最寄り駅付近の商業施設に隣接する平日の商業施設の半日駐車券をパーク&ライド車庫として提供し、通勤・通学などの利用促進を図る。	具体的な実施内容 
ターゲット 駅周辺に隣接する平日の商業施設利用者	利用者数、効果など 利用車数：5,500台/日
実施主体 商業、コーポレート、福祉・高齢者福祉推進課	出典など 国土交通省国土政策局「2019年12月26日開催の、イオン・福岡市による都市圏公共交通機関利用促進に関する座談会」資料

(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。

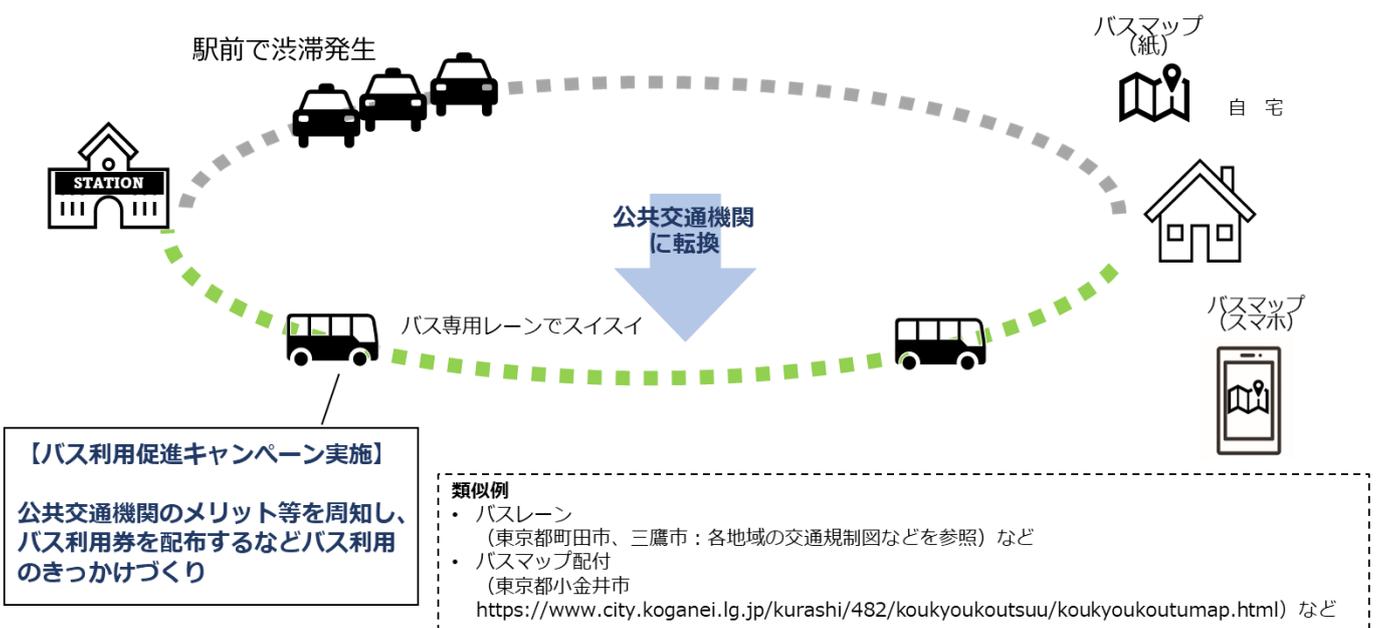
項目	内容
地域の 主な交通特性	<ul style="list-style-type: none"> • 鉄道・バスの利便性が高い地域 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 鉄道駅密度が比較的高い ➢ バス停密度が比較的高い • 自動車が一定程度利用されている地域 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 自動車代表分担率が一定程度ある ➢ 駅端末の自動車分担率が一定程度ある
地域の 交通課題（例）	<ul style="list-style-type: none"> • 平日の朝夕などに駅への車の送り迎えで渋滞が発生 <ul 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、コーディネート：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

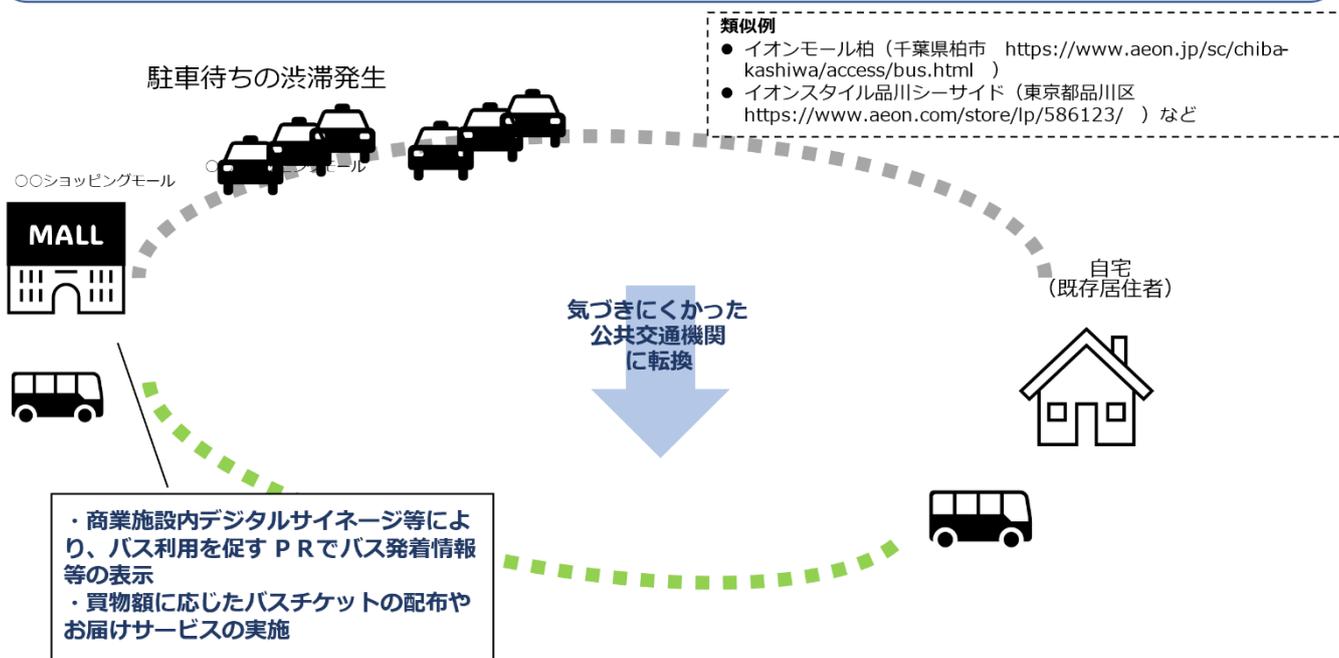
（公財）日本自動車教育振興財団 発行
『Traffi-Cation』2014 秋号(No.37) 特集記事
https://jaef.or.jp/traffi-cation/img/TC_37_t.pdf
福岡県福岡市
https://www.city.fukuoka.lg.jp/jutaku-toshi/kotsukeikaku/machi/pandr_2.html

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	運行時間	乗車料
イオンモール柏 無料買い物バス	送迎バス	2023年11月23日(土) 10:00~18:00	無料
イオンモール柏 無料買い物バス	送迎バス	2023年11月23日(土) 10:00~18:00	無料
イオンモール柏 無料買い物バス	送迎バス	2023年11月23日(土) 10:00~18:00	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

令和3年6月~

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(当日レシートのみ有効)

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、レシートを提示ください。

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」バス停で、乗車時、下車する場合があります。

【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。

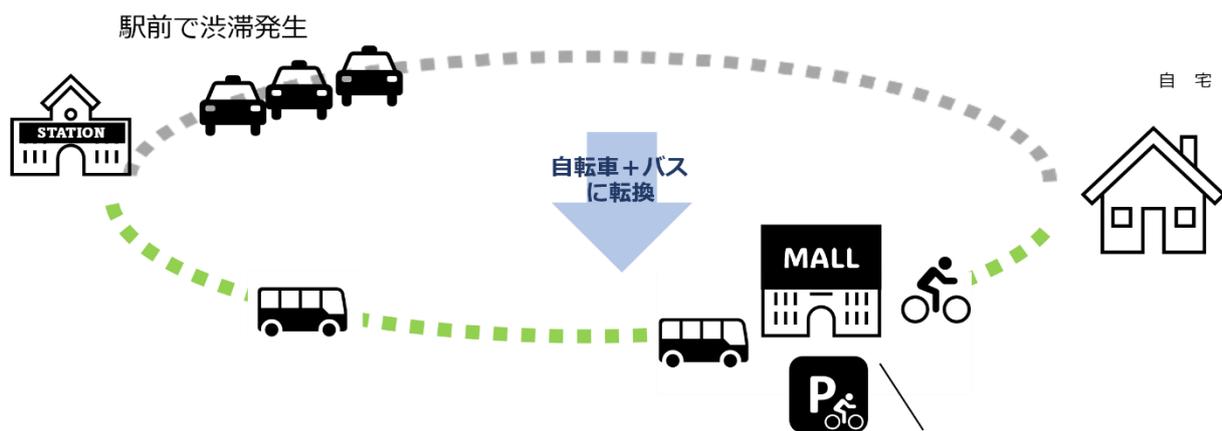
項 目	内 容
<p>地域の 主な交通特性</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 自転車利用の利便性の高い地域 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 地形が平坦である • 自転車インフラが充実している地域 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 駅周辺の駐輪場が充実している ➢ シェアサイクルのポート密度が高い • 自動車が一定程度利用されている地域 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 自動車代表利用率が一定程度ある ➢ 駅端末の自動車利用率が一定程度ある
<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

- ・ サイクルレール＆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

【サイクル＆バスライド】

バス停近隣の商業施設の駐輪場等
を活用し、自転車の乗り換え拠点を
を整備

※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://elemminist.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

- ・ 自動車通勤者

・ 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。

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】

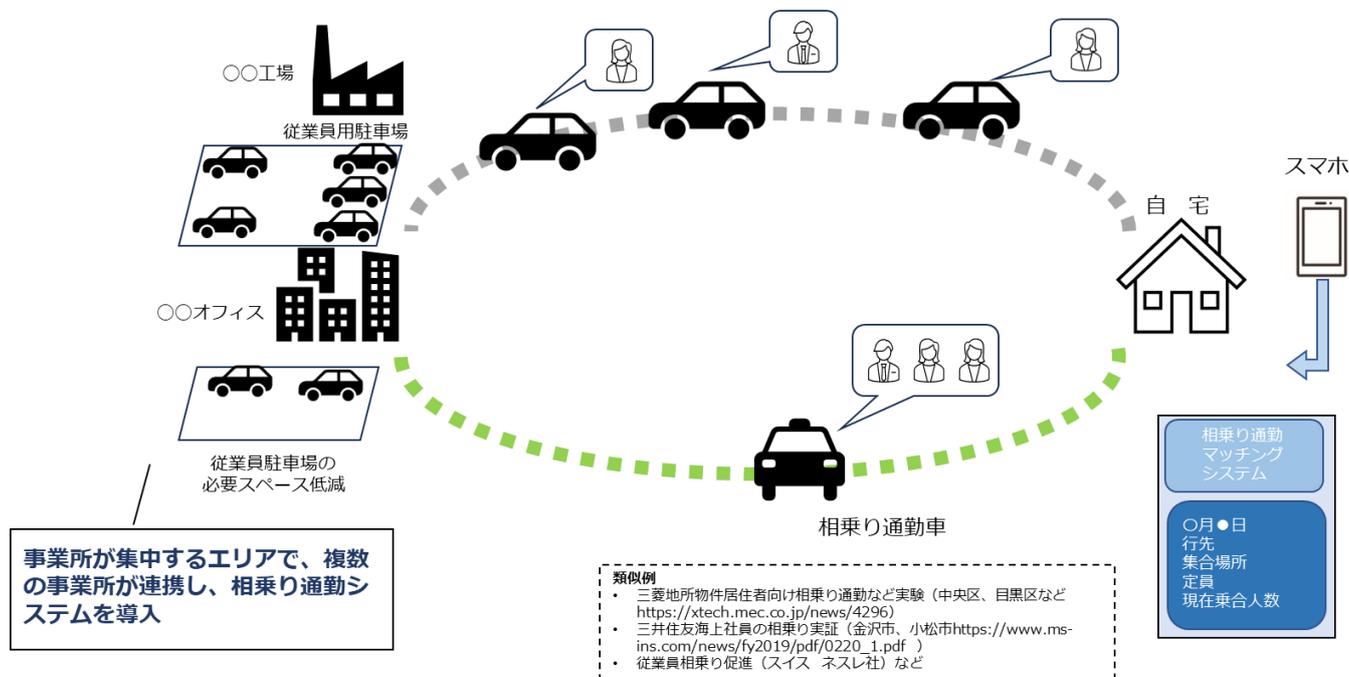
自動車依存度が高く、他の手段への転換が難しい地域においては、自動車利用の短距離化・相乗り化により自動車利用の削減を図ります。

項目	内容
地域の 主な交通特性	<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
地域の 交通課題（例）	<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
対策の視点	<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
対策の方向性	<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>

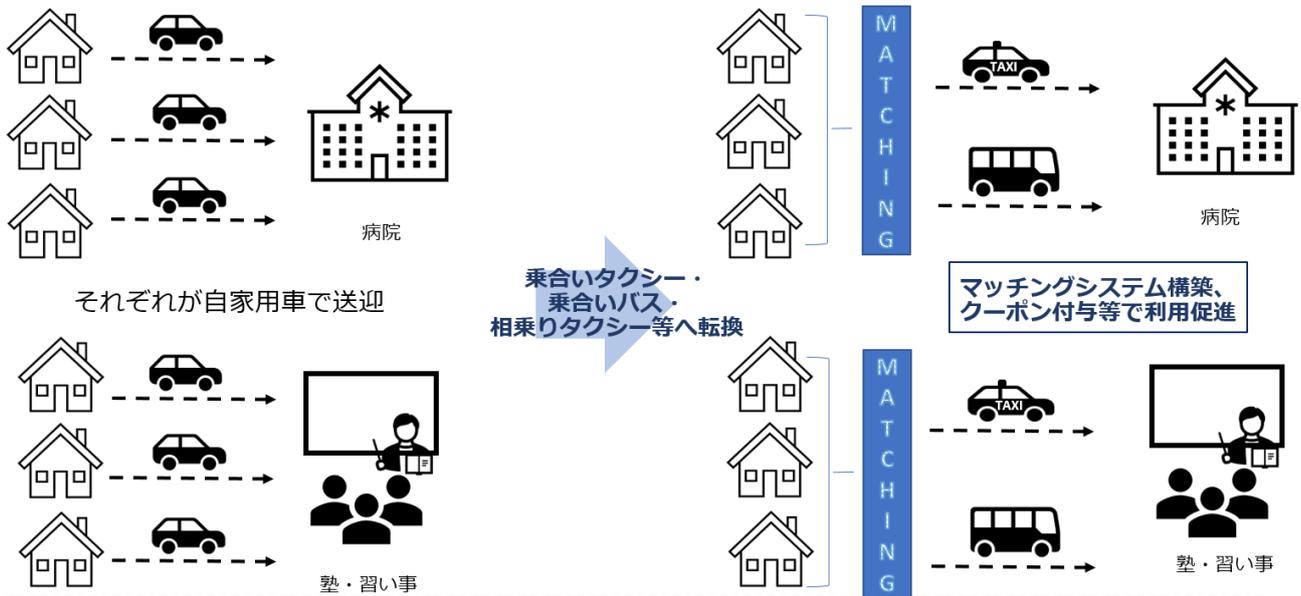
対策メニュー例③-2

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/chikukyouugikai/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/r5tosoyosongaioyo.pdf>）
- 流山市 <https://www.city.nagareyama.chiba.jp/life/1001107/1001188/index.html>） など

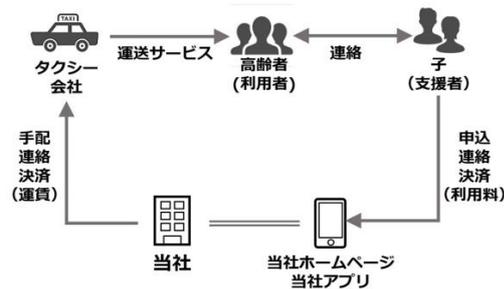
※こちらに記載のある対策メニュー例はあくまで例です。これ以外の対策についても、「区市町村との連携による環境政策加速化事業」事業方針（5）自動車利用の抑制推進事業に沿った事業であれば補助金の交付が可能です。補助金交付の可否については、個別の事業ごとにご相談ください。

【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

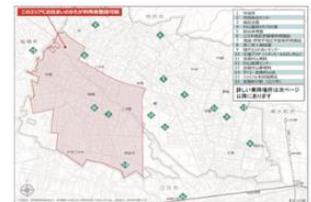
運行事業者 村山運送（株）

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】地域の支え合いによる送迎車の運行

概要

- ・ 鞍掛台・外出支援プロジェクト（東京都町田市）
- ・ 買い物、外出支援等を目的とした送迎車の運行
- ・ 自治会が主体となり、近隣の社会福祉事業所、高齢者支援センター等と連携し、送迎車を運行

ターゲット

主に買い物・外出に困っている高齢者
（高齢者や子育て中の方を優先するが、だれでも利用可）

実施主体

- ・ 鞍掛台自治会（東京都町田市）

スキーム等

- ・ 町田市支え合い交通事業補助金を活用
- ・ 地域で移動支援を行う団体に対し、運行実費（人件費等）を除いた諸経費について補助を行う制度を2022年7月から実施



具体的な実施内容

- ・ 福祉施設送迎車の空き時間を活用
- ・ 地域内を巡回するルート
週2回（火曜日・金曜日）
10時半～12時30分の間に5便
- ・ 互助による輸送（無償の運行）



利用者数、効果など

- ・ 買物目的が主で月150名程度の利用（2022年10月時点）

費用など

- ・ 無料

出典など

東京都町田市ホームページ
<https://www.city.machida.tokyo.jp/kurashi/community/chikukyougikai/kogasakanarus.files/k-koganaru10.pdf>
「くらちゃんタウン」公式ホームページ <https://www.kurachan-town.info/>

【事例】送迎保育ステーションサービス

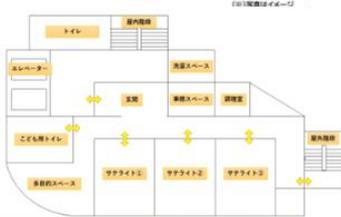
概要

柏市では「子どもが成長に合わせて利用できる子ども・子育て支援施設」を柏駅前開設。



（仮称）柏市送迎保育ステーション平面イメージ図

（仮称）柏市子ども・子育て支援複合施設3階に設置



フロア毎の機能	
6F	施設管理職員控室 お保監控（保育園、こどもヘルム入浴申請 など）
5F	中核型時代の居場所事業 NEW!
4F	こども図書スペース NEW!
3F	送迎保育ステーション NEW!
2F	妊婦子育て相談センター（母子健康手帳交付・相談・産後型支援）
1F	乳幼児一時預かり 遊びの広場

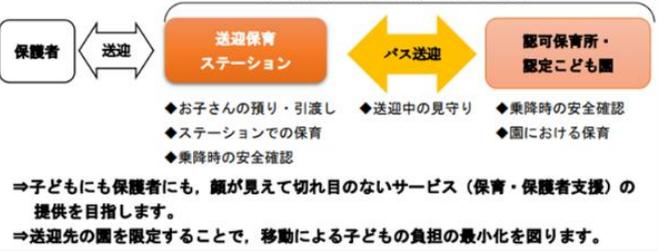
（注）令和5年度には先行して「送迎保育ステーション」を開設し、その他の機能は次年度以降の開設を予定

担当部署 ことば政策課・子育て支援課・保育運営課・地域保健課

具体的な実施内容

- ・ 駅近くの送迎保育ステーションでの保育，バスによる保育園等への送迎，送迎先の園での保育を一貫して同一法人が実施するサテライト方式とする。
- ・ 1つのサテライト（保育スペース）の定員を24人とする。また、送迎先の園を選択できるようにするためサテライトを3つ設置し、全体の定員を72人とする。

同一法人が一貫してサービスを提供



出典など

千葉県柏市、柏市 令和5年度当初予算案の概要 重点事業
<https://www.city.kashiwa.lg.jp/documents/31968/r5tosyoyosongaivyo.pdf>

【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

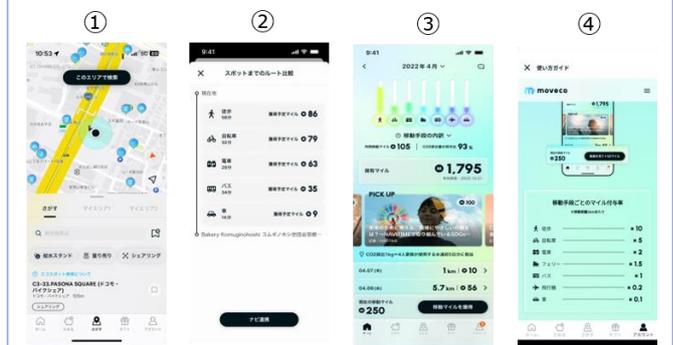
- 現在地周辺のエコスポットを検索。(①)
- ルート検索は、より環境にやさしい(CO2排出量の少ない)移動手段を利用したルート提案。移動手段ごとに付与されるマイルと移動時間を表示(②)

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

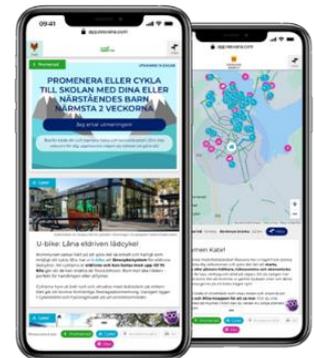
車移動から自転車利用などへの転換を促せる対象

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ティング
- 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)

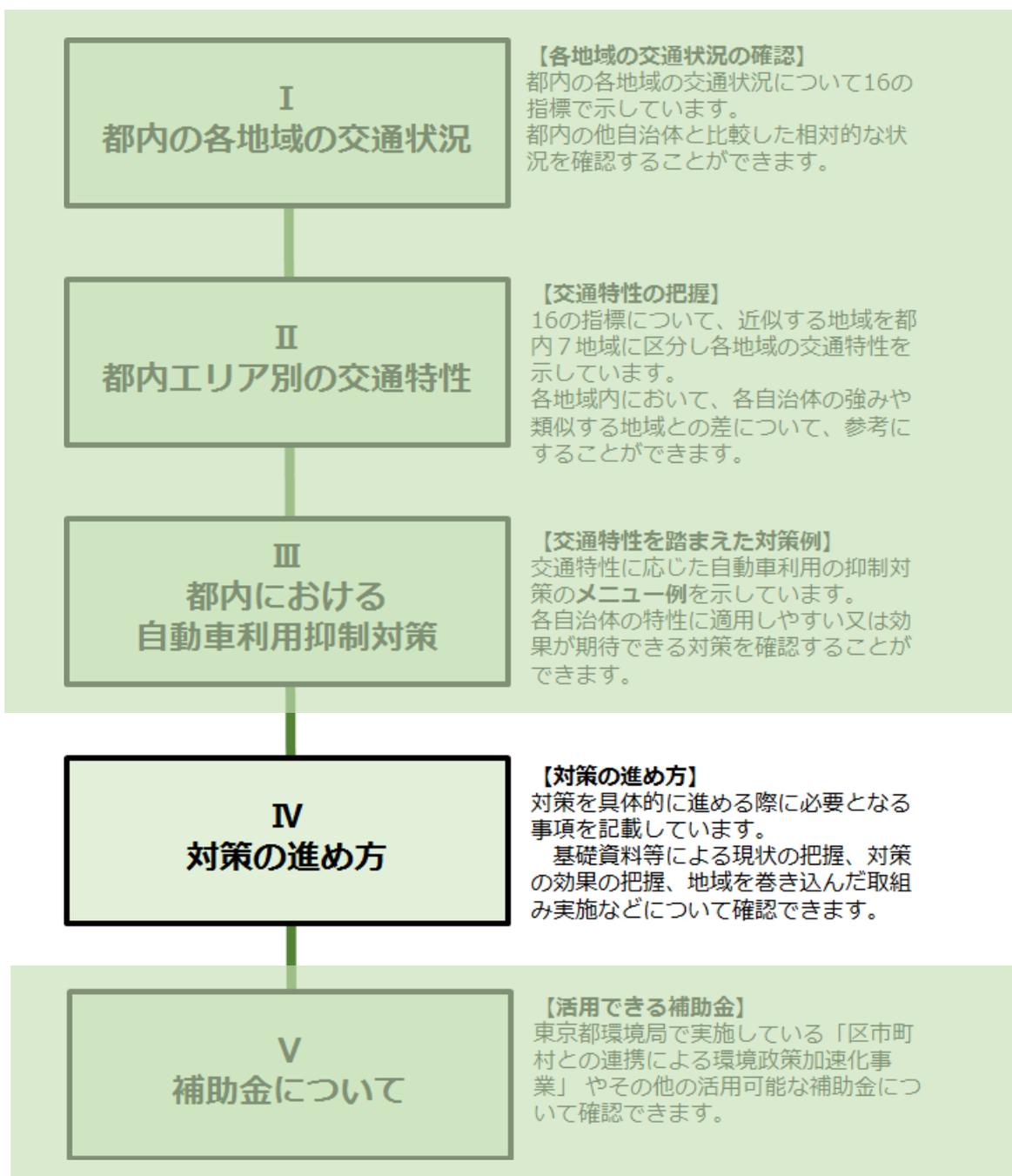
課題	地域内の交通網（バス、オンデマンド交通、グリーンスローモビリティ、シェアサイクル等）がある程度整備されているにもかかわらず、利用者数が想定以下となっている
ターゲット	地域内の自動車利用者
目的	地域内交通手段の利用促進及び自動車から他の移動手段への転換促進
実施スキーム	<ul style="list-style-type: none"> 経路検索システム等で、該当地域を出発地もしくは目的地とした自動車による移動を検索した人に対して、利用を促進したい交通への転換を働きかけるバナー広告等を実施する。（ルート検索ターゲティング広告） スマートフォンの位置情報で任意の区域のガソリンスタンド来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

IV 対策の進め方



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

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

Ⅳ－1 現状把握

Ⅳ－2 対策立案

Ⅳ－3 効果検証

Ⅳ－4 その他の留意点

IV-1 現状把握

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

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

(1)統計交通データ

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

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

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

(2)プローブデータ

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

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

(3)交通量調査や民間事業者による定期取得データ

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

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

IV-2 対策立案

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

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

検討された施策を基に、実際に取り組みを進めてください。

IV-3 効果検証

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

以下に効果検証の方法について、ご紹介いたします。

(1) CO₂の排出量変化の算定

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

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

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

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

個人別の移動距離を用いる場合

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

○ CO ₂ 排出量(kg) =Σ (区間距離×CO ₂ 排出係数※ (g-CO ₂ /km))
●算出例 区間2. 5km、平均速度 20km/h、対象車両が 30 台の場合 (2. 5km×151.2 g-CO ₂) ×30 台=11.34kg-CO ₂

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

〔CO₂ 排出係数〕(乗用車/幹線道路) ※H32~H42 は将来推計

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

単位：g-CO₂/km

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

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

単位：g-CO₂/km

出典：「平成 29 年度都内自動車排出ガス量等算出調査」(東京都環境局)

車両別の移動距離を用いる場合

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

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

●算出例

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

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

〔CO₂ 排出係数〕(乗用車/幹線道路) ※H32~H42 は将来推計

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

単位：g-CO₂/km

〔CO₂ 排出係数〕(乗用車/支線・細街路) ※H32~H42 は将来推計

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

単位：g-CO₂/km

出典：「平成 29 年度都内自動車排出ガス量等算出調査」(東京都環境局)

個人別の移動時間情報を用いる場合

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

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

●算出例

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

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

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

〔道路交通センサス〕

令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査 集計表

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

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

〔集計結果整理表 旅行速度整理表(都道府県別道路種別別)〕

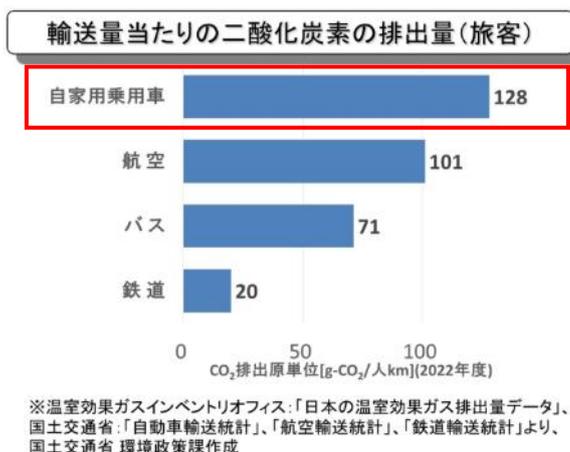
<https://www.mlit.go.jp/road/census/r3/data/xlsx/syuukei05.xlsx>

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

〔箇所別基本表(東京都)〕

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

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



出典：国土交通省ホームページ

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

CO₂削減量の算定時の留意点

自動車利用抑制策によるCO₂削減量を算定する場合

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

との二種類がある点に留意が必要です。

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

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

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

(2) アンケートやヒアリングなどによる効果把握

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

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

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

● アンケート調査を活用したCO₂削減算定例

(事例)

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

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

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

IV-4 その他の留意点

(1) 組織的な取組みや率先的な取組み

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

エコ通勤を参考に、組織的な取組みや率先的な取組みをご紹介します。

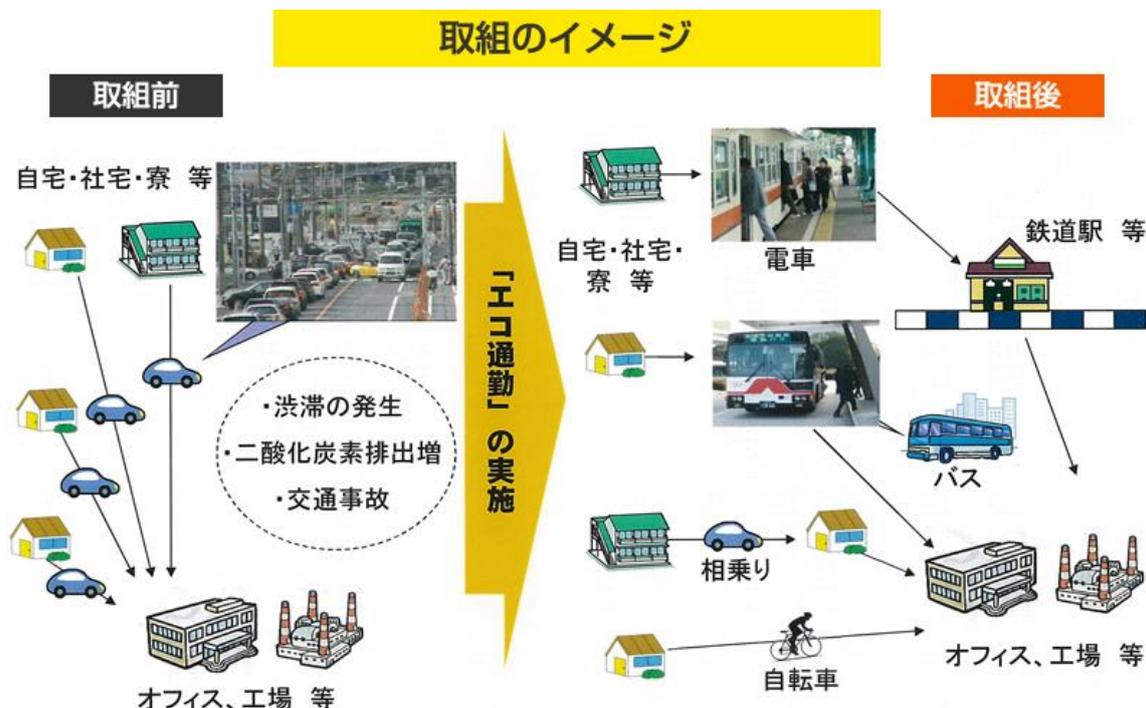


図 働く人の自動車通勤の利用転換策のイメージ（エコ通勤）

出典) 交通エコロジー・モビリティ財団エコ通勤ポータル

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

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

※本節は「自治体向けのエコ通勤啓発リーフレット」国土交通省総合政策局

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

地域ぐるみで行う取組み

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



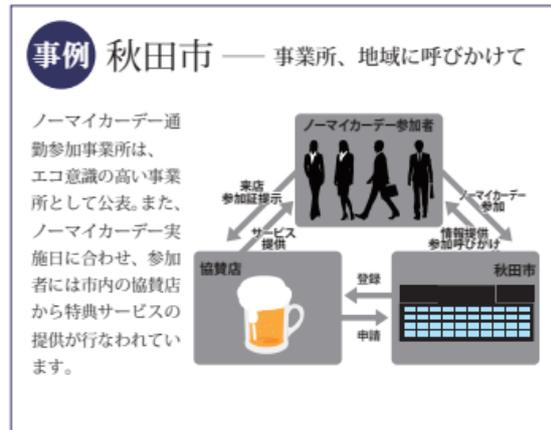
また車の利用および対策の協力者や転換先を想定する場合、例えば次のような関係者の関わりが考えられます。

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

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

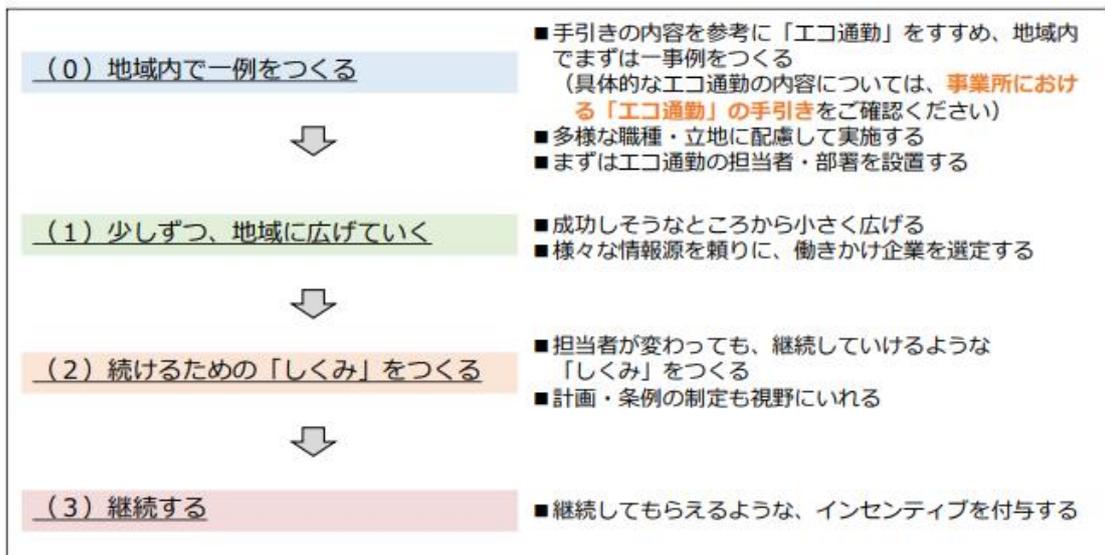
自治体が率先して呼びかける

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



(2) 継続するための仕組みづくり

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



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

(3)交通情報のオープンデータの活用及び提供

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

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

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

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

移動データの活用例（各種ビッグデータ）

概要

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

ターゲット

アプリ開発事業者、行政機関

実施主体（データ提供主体）

- ナビタイム株式会社
- NTTドコモ株式会社
- 株式会社Agoop

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

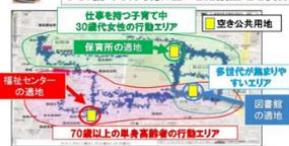


*メッシュ内のどこが最適化までは特定できない

スマート・プランニングによる施設立地検討

<スマート・プランニング>

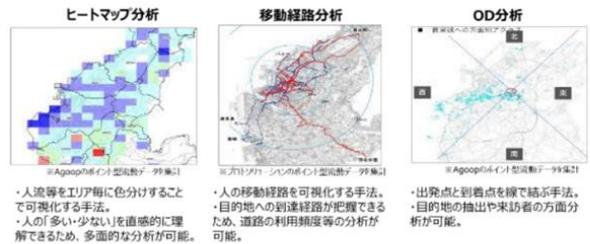
個人単位の移動を把握できるビッグデータによる「動的な分析」に基づき施設立地を検討



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

具体的な実施内容

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



定量化に適したデータを特定し、取組指標としてエリア毎に抽出。

利用者数、効果など

-

出典など

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

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

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

オープンデータの提供例（シェアサイクル）

概要

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

ターゲット

経路検索アプリ事業者 等

実施主体

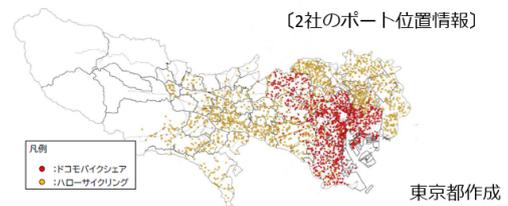
東京都
公共交通オープンデータ協議会

データ公開事業者

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

具体的な実施内容

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



効果など

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

出典など

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

オープンデータの提供例（バスデータ）

概要

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

ターゲット

経路検索事業者など

実施主体

板橋区都市計画課

板橋区 都市計画課

3-① G T F Sデータ

国土交通省が、「標準的なバス情報フォーマット (G T F S)」を策定

標準的なバスフォーマット

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

具体的な実施内容

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

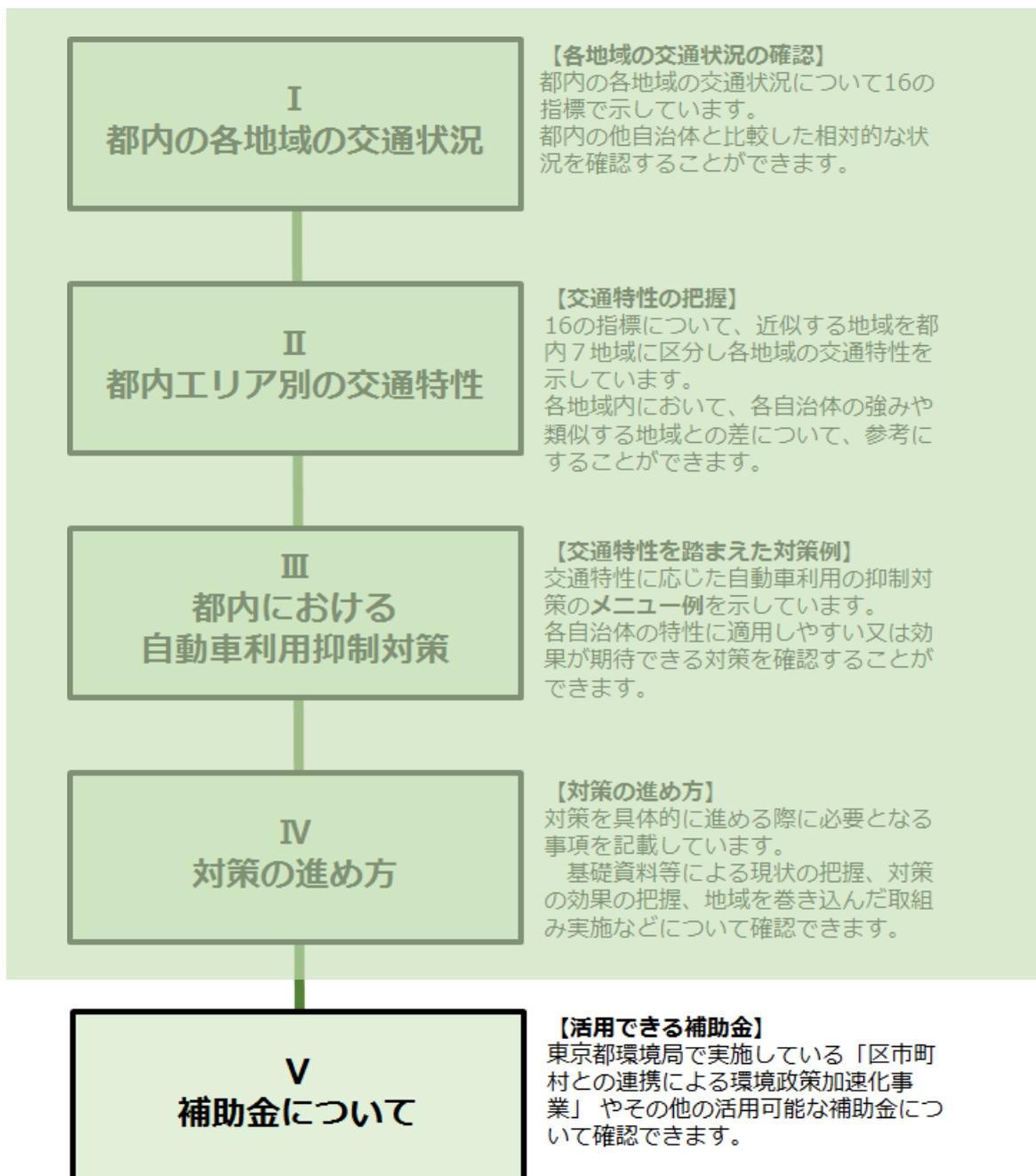
効果

多くの経路検索サービスで、区のコミュニティバスが検索可能

出典

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

V 補助金について



Vでは、対策の実施に当たって、活用できる可能性のある補助金についてお示しします。

V-1 「区市町村との連携による環境政策加速化事業」について

V-2 その他の補助金

V-1 「区市町村との連携による環境政策加速化事業」

東京都環境基本計画で掲げる2030年目標の達成に向けて、環境政策の一層の推進を図るためには、地域の実情に精通している区市町村との連携を一層強化していくことが重要です。そこで、都は、区市町村が実施する地域の多様な主体との連携や、地域特性・地域資源の活用等、地域の実情に即した取組みのうち、東京の広域的環境課題の解決に資するものに対して、必要な財政的支援を実施するため、令和6（2024）年度から「東京都区市町村との連携による環境政策加速化事業」を創設し、都と区市町村が一体となった取組みの促進を図っています。

(1)目的

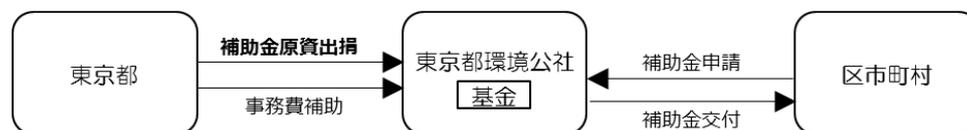
都が、都内の区市町村と連携し、環境基本計画に掲げる2030年目標の達成に向けて、広域的環境課題への対応を図ることにより、東京全体の環境政策を一層推進

(2)期間

令和6（2024）年度から令和8（2026）年度までの3年間

(3)スキーム

補助金の原資を東京都環境公社に出捐し、公社から区市町村に補助金を交付



(4)補助率

➤ 一般的対策事業

⇒ 1/2

各メニューの事業方針の要件を満たす事業が対象

➤ 将来性ある先進的事業

⇒ 10/10

先進性が高く、将来的に都内外の区市町村へ拡がることが見込まれる有望な事業(上限 3,000 万円/件・年度)

(5)実施主体

区市町村及び一部事務組合等（NPO や民間事業者等への委託や共同事業も可）

(6)対象事業

ゼロエミッションの実現、自然と共生する豊かな社会の実現、より良質な都市環境の実現等の各分野にまたがる20メニュー

20メニューのうちの1メニューが「自動車利用の抑制推進事業」となっています。

分野	メニュー名	
計画策定	(1) 環境課題の解決に向けた計画策定支援事業	
ゼロエミッションの実現	再エネ・省エネ	(2) 地域と連携した省エネ・再エネ普及啓発促進事業
		(3) 家庭の省エネ・再エネ促進事業
		(4) 地球温暖化対策報告書制度を活用した中小規模事業所の脱炭素化支援事業
		(5) 自動車利用の抑制推進事業
	モビリティ	(6) 島しょ地域におけるZEV普及促進事業
		水素
	資源	
		(9) 食品ロス・リサイクル対策推進事業
		(10) 廃棄物の3R推進事業
	フロン	(11) フロン排出削減対策支援事業
	適応	(12) 熱中症・ヒートアイランド対策推進事業
	自然と共生する豊かな社会の実現	(13) 生物多様性保全のための生物基礎情報調査事業
(14) 希少な野生動植物の保全と外来種対策事業		
(15) 地域の生態系や多様な生きものの生息・生育環境の保全事業		
(16) 生物多様性に配慮・貢献する行動変容促進事業		
より良質な都市環境の実現	(17) アスベスト飛散防止対策の推進事業	
	(18) 環境と健康に優しい低VOC塗装等の普及促進事業	
	(19) 廃棄物の適正処理推進事業	
横断・総合的	(20) 環境学習を通じた環境人材育成事業	

詳細は以下のURLよりご確認ください。

https://www.kankyo.metro.tokyo.lg.jp/policy_others/municipal_support/kasoku/

※各事業内容について、当該補助金の対象となるか否かについては、下記担当にご確認ください。

問い合わせ先

東京都 環境局 総務部環境政策課 区市町村連携担当
電話番号 03-5000-7027 (直通)

(7) 「自動車利用の抑制推進事業」 補助内容詳細について

【事業方針（令和6年4月制定）】

(5)

<p><メニュー名> 自動車利用の抑制推進事業</p>
<p><目的> 自動車から公共交通機関や自転車等への移動手段の転換、モビリティ・マネジメント、渋滞対策、それらに関する普及啓発等の実施により自動車の利用及び走行量を抑制することで、運輸部門のCO₂排出量の削減及び大気環境の改善を図る。</p>
<p><都の事業目標【2030年目標】> 『東京都環境基本計画』 ・運輸部門エネルギー起源CO₂排出量（2000年比）65%減</p>
<p><補助事業の内容>（以下のアからウまでの全てを実施する場合に補助対象とする。） ア 交通事業者や施設所有者等と連携し、運輸部門のCO₂排出量の削減及び大気環境の改善を目的として実施する自動車から公共交通機関や自転車等への移動手段の転換、モビリティ・マネジメント、渋滞対策、それらに関する普及啓発等の実施により自動車の利用又は走行量の抑制に係る、計画の策定、調査、事業の実施、費用対効果の検証及びその他の必要な取組を実施すること。ただし、都市整備局が実施している交通不便地域の解消等を図ることを目的とした「東京都持続可能な地域公共交通実現に向けた事業費補助金」において、補助対象となりうる事業及び道路整備事業（事例：道路法に基づく道路整備事業など）は補助対象外とする。 イ アの取組において自転車シェアリングの導入を行う場合は、次の(ア)から(オ)までの要件を全て満たすこと。 (ア) 導入する自転車シェアリングシステムは、他の区市町村等との連携による相互利用が可能な汎用性の高いものであり、かつ、解錠及び個人認証等の管理については、交通系ICカード、スマートフォン等を用いて簡便に自転車を利用できる方式を採用すること。 (イ) 海外からの来訪者でも容易に利用できるような環境整備（多言語対応）を行うこと。 (ウ) 必要に応じて、歩行者の安全対策、放置自転車の誘発防止対策、利用者に対する自転車のルール・マナーの普及啓発など、自転車シェアリング運営事業者ではなく区市町村等が地域の行政課題として対応すべき取組を実施すること。 (エ) 東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（平成25年東京都条例第14号）が令和元年9月に改正されたことを踏まえ、自転車シェアリングの運営事業者が自転車損害賠償保険等に参加していること。 (オ) より便利な交通サービスを提供するというMaaSの考えを踏まえ、乗換案内アプリ等への情報提供を検討すること。 ウ 次の(ア)から(ウ)までの取組を全て実施すること。 (ア) アの取組の実施によるエネルギー消費量等及びCO₂排出量の削減効果を集計するなど、取組効果の検証を行うこと。 (イ) アの取組の内容に係る周知又は普及啓発を行うこと。 (ウ) アの取組について都内の他の区市町村等宛てに周知するなど、事業の広域化に向けた取組を行うこと。</p>

＜事業例と事業イメージ＞ ※都が作成する「自動車利用抑制策に関する手引き」も併せてご覧ください。

事業例①
 交通事業者や地域の事業者等と連携し、自動車による移動を、公共交通機関や自転車への移動に転換するため、PRキャンペーンの実施やインセンティブの付与等を行い、自動車利用を抑制する行動を推進する。

事業イメージ①

事業例②
 自転車シェアリング運営事業者と連携して自転車シェアリング事業を実施する。

事業イメージ②

＜補助対象経費＞
 上記補助事業の内容の実施に必要な経費のうち、報酬、賃金、報償費、旅費、需用費、役務費、委託料、使用料及び賃借料、備品購入費並びに負担金補助及び交付金

【補助対象経費の上限】

- ・ソフト事業（調査、計画策定、普及啓発、インセンティブ付与、システム整備等）に係る経費は、1区市町村等あたり 20,000 千円を上限額とする。
- ・ハード事業（自転車シェアリングに関する設備、安全対策等）に係る経費は、1区市町村等あたり 100,000 千円を上限額とする。

※本補助メニューは、自動車から公共交通機関や自転車等への移動手段の転換、モビリティ・マネジメント、渋滞対策、それらに関する普及啓発等の取り組みを行う各種ソフト施策を想定しており、自転車シェアリング以外の車両の購入や駐車場整備などのハード事業は補助対象外とする。

＜補助対象期間＞

- ・原則として、令和8年度（2026年度）までの事業期間を設定すること。

＜留意事項＞

- ・本補助メニューにおける「自転車シェアリングシステム」とは、自転車の共同利用サービスであって、無人式のサイクルステーションで自由に自転車の貸出し及び返却を行うことができ、貸出しを行ったサイクルステーションとは異なるサイクルステーションでの返却が可能な仕組みをいう。

V-2 その他の補助金

東京都環境局で実施している「区市町村との連携による環境政策加速化事業」以外にも、活用できる可能性のある補助金をご紹介します。

※環境局「区市町村との連携による環境政策加速化事業」と他の補助金の併用について

- ・他の都補助との併用
 - ⇒ 補助対象が重複しない場合、活用可能
補助事業のうち、都がその環境施策の推進のために別途自ら又は他の機関を活用して行う補助金の補助対象部分を除く。
- ・国補助との併用
 - ⇒ 可能だが、控除する必要あり
補助対象経費に国からの補助金若しくは交付金を充当する場合又は補助事業に関し寄附金、使用料・手数料、その他の収入額がある場合は、これらを控除した額に補助率を乗じた額とする。

(1) 東京都持続可能な地域公共交通実現に向けた事業費補助金(都市整備局)

ア 目的

区市町村による地域公共交通計画の策定及び区市町村等が実施するコミュニティバス、デマンド交通等の地域公共交通の事業に対し、その経費の一部を補助することにより、地域特性に即し、様々なニーズに対応できる地域公共交通ネットワークの形成を促進し、誰もが移動しやすい利便性の高い都市、人・モノ・情報の自由自在な移動や交流が可能な都市の実現に寄与することを目的とする。

イ 詳細

https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/bunyabetsu/kotsu_butsuryu/chiiki_kotsu.html

ウ 問い合わせ先

東京都都市整備局 都市基盤部 交通企画課 地域公共交通担当
電話番号 03-5388-3398 (直通)

(2) 地域公共交通確保維持改善事業(国土交通省)

ア 目的

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的とする。

イ 詳細

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000041.html

ウ 問い合わせ先

○事業全般のお問い合わせ

国土交通省 総合政策局 地域交通課

電話番号 03-5253-8396 (直通)

○補助要件など、補助金の活用に関する詳細のお問い合わせ

関東運輸局 交通政策部 交通企画課

電話番号 045-211-7209

(3) 社会資本整備総合交付金(都市・地域交通戦略推進事業)(国土交通省)

ア 目的

徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的の下、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援

イ 詳細

https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_fr_000015.html

(4) 日本版 MaaS 推進・支援事業(国土交通省)

ア 目的

公共交通とそれ以外の多様なサービスとをデータ連携により一体的に提供することで、地域が抱える様々な課題の解決に資する MaaS 事業に対し、日本版 MaaS 推進・支援事業に基づいて支援を行うことにより、新たなモビリティサービスである MaaS の全国への普及を図り、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化だけでなく、地域課題の解決に寄与することを目的とする。

イ 詳細

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000160.html

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000208.html

(5) 新モビリティサービス推進事業(国土交通省)

ア 目的

交通事業者のデジタル化や、地域交通のキャッシュレス決済導入など、MaaS 実装に向けた基盤整備を図るための支援を実施

また、MaaS の円滑な普及促進に向け、地域公共交通活性化再生法に基づき新モビリティサービス事業計画の認定・協議会制度の活用等について支援

イ 詳細

https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000303.html

(6) デコ活推進事業補助金(環境省)

ア 事業目的

国民（消費者・働き手。以下同様）の行動変容・ライフスタイル転換を通じた暮らし（生活・働き方。以下同様）の改善及び温室効果ガス削減等の環境保全効果が継続的に見込める連携協働型の社会実装（事業化され自走することをいう。以下同様）に向けたプロジェクトであって、各主体が連携協働して需要サイドのボトルネックを構造的に解消する仕掛けを国民に提供する事業に要する経費の一部を連携協働型社会実装助成方式（事業主体と国が資金、資源（人的・物的）を持ち寄るもので、いわゆるマッチングファンド方式により当該プロジェクトを実施する方式をいう）で交付することにより、事業展開を可能にし、国民の「新しい豊かな暮らし」の実現及びこれを支える製品・サービス等への大規模な需要創出を図り、もって2050年カーボンニュートラル及び2030年温室効果ガス排出削減目標の達成に寄与することを目的とします。

イ 詳細

（環境省）

https://www.env.go.jp/press/press_03084.html

（一般社団法人地域循環共生社会連携協会）

https://rcespa.jp/offering/r05hosei_dekokatsu_koubo_01

ウ 問い合わせ先

環境省 地球環境局 地球温暖化対策課

脱炭素ライフスタイル推進室（デコ活応援隊）

電話：03-5521-8341

〔問い合わせ先〕

東京都 環境局 環境改善部 自動車環境課 地域環境交通担当

電話番号 03-5388-3525

メールアドレス S0000628@section.metro.tokyo.jp

※本手引きに関するお問い合わせや、補助金（「区市町村との連携による環境政策加速化事業」）の活用に関するお問い合わせ等、ご遠慮なくお問い合わせください。