

第3章

第1次計画の策定と今後の取り組みに向けて

3.1 第1次計画の整理と今後の展開についての要約

	路線バスの現状
第1次計画以前	【運行】 ○市内の路線バスのほとんどは民間の一畑バスと公営の市営バスで運行されていた。 ○モータリゼーションの進展による利用者の減少、路線の廃止・減便、さらなるバス離れ、と悪循環に陥っていた。 ・市街地ではバス事業者が競合し、“ダンゴ状態”の非効率な運行が行われていた。 ・郊外では近年、行政が福祉政策として廃止代替バスやコミュニティバスを運行し始めていた。 ・平成17年3月に旧8市町村が合併して広域化した新松江市が誕生した。 【計画・運営】 ○路線バスの計画・運営・運行はすべてバス事業者が担っていた。 ○市民・行政の関与は薄く、ほとんど事業者任せであった。 ・市民はバス事業者に要望・陳情を行うものの、利用促進について無関心であった。 ・行政は補助金に係わることにについては一定の関与を行っていたが、公共交通に関する計画は持ち合わせていなかった。（道路計画はあっても公共交通計画はなかった。）
第1次計画策定過程で分かったこと	【社会経済情勢】 ・高齢者にとって公共交通は欠かせない移動手段で、今後の高齢社会に向けて維持していく必要がある。 ・公共交通（バス）や自転車利用、徒歩は、地球温暖化対策（CO2削減）にも寄与できる。 【市民】 ○意識 ・ほとんどの市民は、公共交通の維持を必要と感じている。 ・全般的にバスサービスに対する満足度は低くはないが、認識や関心が薄い。 ○利用者 ・日常的に利用している人は全体の1/3程度であり、2/3の市民はほとんど利用していない。 ・地域的には、市街地近郊地域（法吉、川津、乃木、古志原）での利用者が比較的多い。 ・利用者は自家用車を持たない学生や高齢者が多く、30代～40代の利用が少ない。 ・公共交通（バス）を移動手段の選択肢に入れていない市民が多いと考えられる。 【運行】 ・バス路線は公共交通網の中心的存在となっている。 ・バス路線は松江駅を中心とする放射状路線と市街地およびその近郊を走る循環線で構成されている。 ・市街地中心部の競合路線は過密ダイヤとなっている地域もあるが、郊外では路線の廃止、減便が続いている。 【運営】 ○バス路線の維持 ・ほとんどのバス路線は赤字であり、その赤字額が年々増加・累積している。 ・一畑バスは累積赤字が増大し、国・県の補助のみではもはや運行できない状況にある。 ・市営バスも赤字額（行政支援額）が増大しており、厳しい財政事情に中、このままではバス路線の維持が難かしくなることが予想される。 ・路線バスの運営方法（行政支援のあり方）は、もはや持続可能な方法ではなくなっている。 ・コミュニティバスの運営は、民間委託方式が採用されている。 ○運行コスト ・一畑バスは市営バスよりも運行コストが安価である。 ○運行サービス ・路線バス事業者は長年の経験と感覚で運営しており、バスの利用者に関する詳細なデータ（バス停、時間帯毎の乗降人数等）が整理されていないため、現状の路線を評価、検討する資料がない。 ・バス事業者は、各々個別にサービスを提供しているが、共通の定期券、時刻表等利用者の立場に即した取り組みは行っていない。

	課題とその対応施策
直ぐに対応すべき事項（第1次計画の実施）	★喫緊の課題：公共交通（バス）の当面の維持 ○公共交通（バス）を維持するための、市民・企業・バス事業者・行政等の「協働」のマネジメント組織の設置・運営 ○公共交通へのアプローチ施策 ・運行の効率化 - 競合し“ダンゴ状態”の運行の見直し - 運行サービスの向上 ○市民の行動変容へのアプローチ施策 ・利用促進—情報提供、啓蒙・啓発活動 - 市民に関心を持ってもらい、公共交通（バス）を移動の選択肢に入れてもらう。 ★第2次計画に向けた準備 ○情報の蓄積 3年後の第2次計画の策定を見据えて、バスの利用者に関する資料やバス事業の継続的な運営、第1次計画の効果等の数値データを収集・蓄積する。
第2次計画（3年後）での検討事項	★第1次計画の検証 ★交通体系全体として、公正で持続可能なシステムの構築 ○公共交通へのアプローチ ・維持可能なバス運行形態と財政支援の枠組み ・コミュニティバスも含め、運行サービスの適正化・効率化の検討・改善 ・新財源の必要性和導入に向けた検討 ・公共交通（バス）の利用促進 ・利便性の向上 ○その他都市計画に係わるアプローチ ・歩行者、自転車間へのアプローチ ・高齢者、障害者へのアプローチ ・交通空間へのアプローチ ・新技術へのアプローチ（将来の方向性の検討） ・都市計画へのアプローチ（将来の方向性の検討）
将来の対応	★交通体系全体の施策を組み合わせ（パッケージで）実施し、『誰もが、安心して、やさしく移動できるまち・松江』を実現する。 ★PDCA（計画、実行、検証、改善・見直し）サイクルの取り組みを継続する。 ★新技術や都市計画へのアプローチを視野に考える。

3.2 第1次計画の施策とスケジュール

3.2.1 第1次計画の概要

第1次計画では、松江市の基本理念に沿って基本方針を定め、それに即した実施計画を策定しました。

○基本理念

『誰もが、安心して、やさしく移動できるまち・松江』

○基本方針

「協働」「路線再編」「ダイヤ改正」「運賃改定」「利用促進」を上位項目として設定し、それに連なる中小項目として具体的な方針を設定しました。

○実施計画

第1次計画では基本方針を実現するための優先度の高い、直ぐに実施すべき主な施策として以下の項目を掲げています。

基本方針	主な施策
■「協働」 ◇公共交通の維持と利用促進を継続的に検討する組織の設置 ◇路線再編・利用促進等をともに考える地元組織の設置	■「協働」の組織による公共交通マネジメント ◇(仮称) 市民交通会議の設置・運営 ◇利用促進協議会等地元組織の設置・運営
■「路線再編」 ◇競合路線の縮小 ■「ダイヤ改正」 ◇過密ダイヤの解消、等間隔ダイヤの設定	■バス路線の効率化 ◇競合路線の縮小 ◇過密ダイヤの解消、等間隔ダイヤの改正
■「運賃改定」 ◇割引制度の見直し、充実 ■コミュニティバス運賃の統一	■福祉施策の統一 ◇高齢者割引制度の統一 ◇障害者割引制度の統一 ◇中高生通学助成制度の統一 ◇コミュニティバス運賃制度の統一
■「利用促進」 ◇バスの乗り方教室などの開催 ◇ダイヤ改正等の周知・広報の徹底	■情報提供による市民の行動変容の促進 ◇学校対象バス乗り方教室やMMの実施 ◇障害者、高齢者対象のバス乗り方教室 ◇住民MMによる利用促進 ◇インターネット、新聞広告、チラシ等による広報

3.2.2 個別施策の展開について

上記の内、「協働」の組織による公共交通マネジメントと情報提供による市民の行動変容の促進について、具体的に説明します。

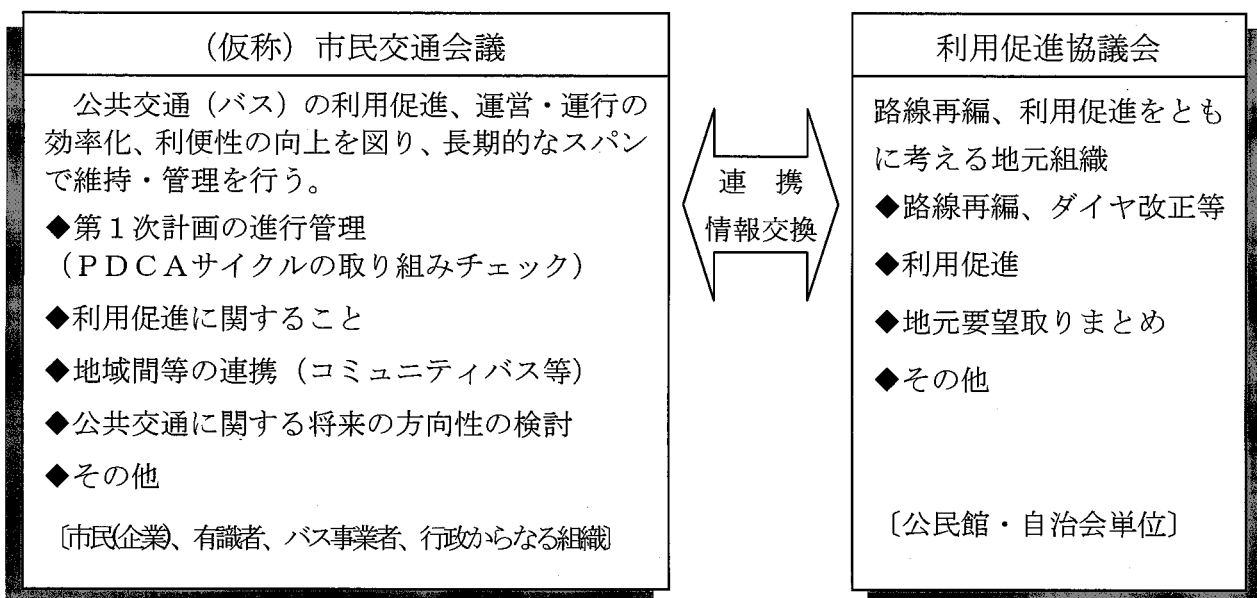
①「協働」の組織による公共交通マネジメントについて

- ◇(仮称) 市民交通会議の設置・運営
- ◇利用促進協議会等地元組織の設置・運営

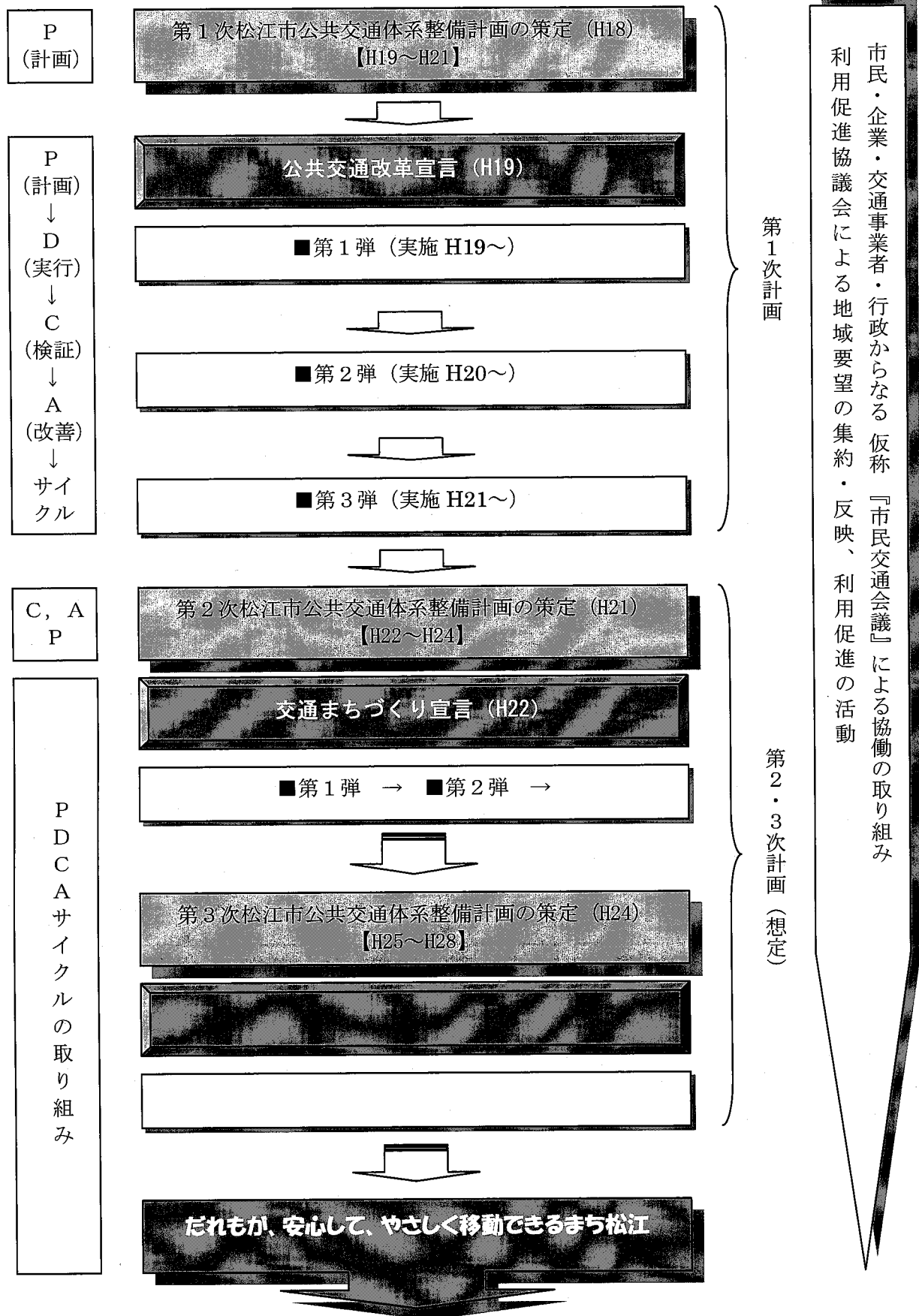
基本理念を実現するためには継続的な取り組みが必要です。利用促進、バス路線の維持に向けて、「協働」の組織による以下の取り組みが必要となります。

○公共交通の維持に向けて、利用促進やバス事業の効率化などを主体的に検討していく、市民（企業）・バス事業者・行政などからなる「協働の組織」の設置及び継続的な管理・支援活動
○P（計画）→D（実行）→C（検証）→A（改善・見直し）サイクルの取り組み

※2次計画に向けて、必要なデータを収集・蓄積していく必要がある。



<基本理念を達成するための中長期的スケジュールイメージと「協働」の組織の役割>



② 情報提供による市民の行動変容の促進について

公共交通（バス）への認識や関心が希薄な中で、情報提供により市民の関心を高め、利用促進に繋げることが重要です。その手法の1つにモビリティ・マネジメント（MM）があります。

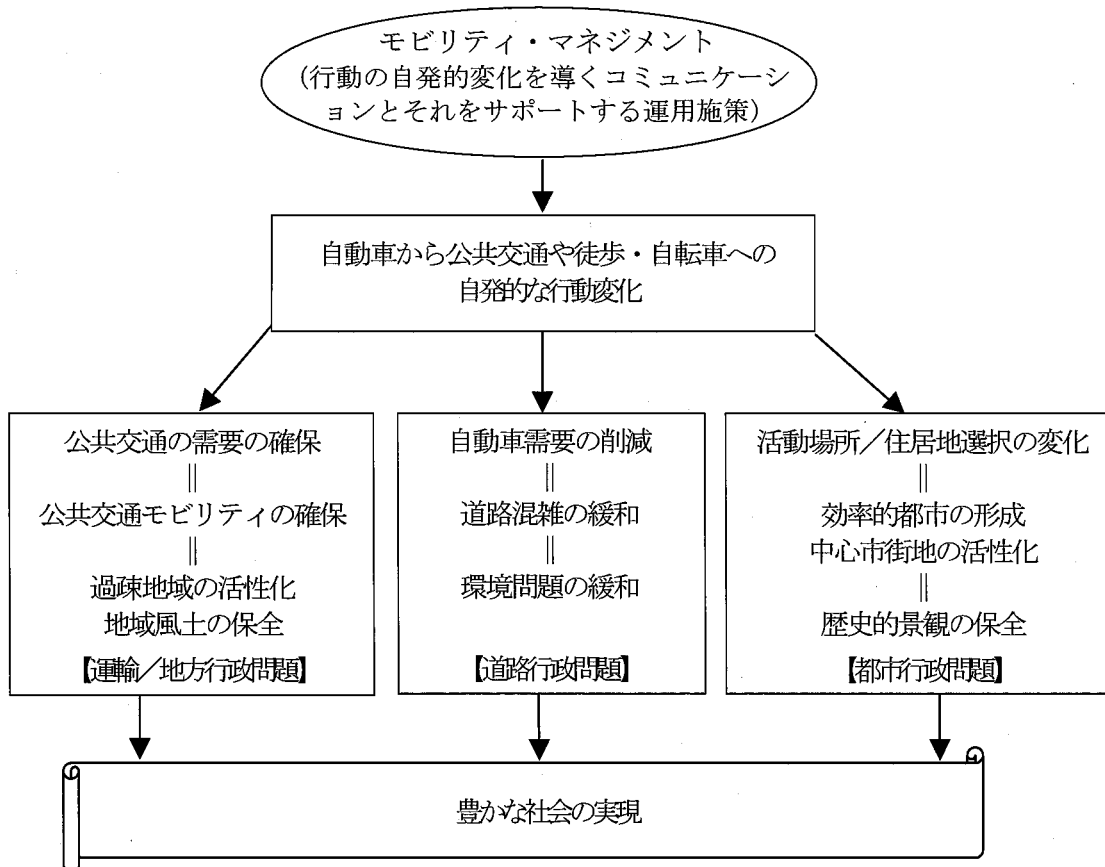
MMの実施については、次頁のような進め方が想定されます。

1. モビリティ・マネジメント（MM）とは

ひとり一人の交通移動が社会にも個人にも望ましい方向、たとえば過度な自動車利用のライフスタイルから「かしこく」クルマと公共交通機関や自転車などを利用するライフスタイルに変化する方向に、自発的に変化することを期待するもので、コミュニケーションを中心とした交通政策のことをいいます。

コミュニケーションとは、ひとり一人にクルマの利用について考えていただくため、アンケートなどを通じて、クルマ以外の交通手段に関する個人別情報などを提供していくことです。

対 象：居住地域、転入者、学校、職場、特定路線の利用者
情報提供の方法：チラシ、新聞広告、パンフレット、ニュースレター、ポスター



2. 松江市でのMM進め方（案）

<計画フロー>

複数考えられるMM施策の中から、現実的で実施しやすく、効果的なものから行う。

H17～H18

市役所職員 MM（職場） — 簡易 TFP



H18～

松江市全体（メディア広告） — チラシ、新聞、広報

市役所職員 MM 結果を活用したバス利用の働き掛け



H19～

転入者対象MM（市窓口配布）の充実 — 事実情報の提供、バス利用の啓発

世帯対象MM（特定地域対象の社会実験） — 簡易 or ワンショット TFP
--

小学校学校MM、高齢者・障害者乗り方教室 等（特定施設対象の社会実験）

県、国行政職員等への積極的な働き掛け



H20～

世帯対象MMを中間地域・市街地全体に拡大

小学校学校MM、高齢者・障害者乗り方教室等を市全体に拡大

企業（職場）MMを実施、市全体に拡大

3. 世帯対象MMの対象地域について

- ・まず、バスへの交通手段の転換が期待でき、利用促進に積極的かつ協力的な公民館区をモデル地域として実施する。
- ・モデル地域での結果を検証、改良して、中間部、中心部等の地域に対象を拡大する。
- ・郊外地域は利用促進協議会等を活用して利用促進を図る。

公民館別世帯数・人口 (H15)

地区		世帯数	人口
中間部	川津	6,722	15,810
	法吉	4,021	10,342
	津田	5,226	13,213
	古志原	5,609	13,379
	乃木	6,162	15,513
	小計	27,740	68,257
中心部	城東	3,510	7,528
	城北	3,242	8,149
	城西	3,460	8,435
	白潟	1,666	3,581
	朝日	1,817	3,894
	雑賀	2,836	6,189
	小計	16,531	37,776
その他	大庭	3,772	9,800
合 計		48,043	115,833

※積極的な施策の展開

公共交通維持に向けた施策を積極的に行って、市民に訴えていくことが重要です。他の事例でも期待どおり利用が増えたところは、利便性の向上対策を積極的に行ったところだけであり、市民に意気込みが伝わってはじめて利用促進に繋がっているようです。

また、市民への情報提供や啓蒙活動と合わせて、積極的に利便性の向上に努めていくことが重要です。

第1次松江市公共交通体系整備計画の策定（H18）

（仮称）松江市市民交通会議による公共交通施策の進行管理（マネジメント）

利用促進協議会による地域要望の集約・反映、利用促進の活動

■データ集積

利用者・収支・利用促進施策効果等のデータ

○バス利用者データ

- ・系統、バス停、時間毎乗降客数の定期的な調査・整理
- ・時間帯別の走行時間（バス停ごと）の定期的な調査（経由地やダイヤの適正化、渋滞の影響等を把握）
- ・利用促進協議会やバスモニターの意見収集・整理

○利用促進施策効果の計測

- ・高齢者・障害者・中高生割引
- ・終バスの延長
- ・MM等利用促進の啓発
- ・市職員への公共交通利用の働き掛け
- ・情報提供の充実
- ・バスサポーター制度の導入 等

○路線毎の収支

○その他

- ・路線・ダイヤ・運賃等の適正化検討資料 等

■第1弾（実施H19～）

○協働

- ・公共交通を維持するための全体組織（仮称市民交通会議）の設置
- ・地域の声を反映させる組織（利用促進協議会）の設置
- ・バスモニター制度の導入
- ・バス事業者への支援の継続
- ・市職員に対する公共交通利用の働き掛け
- ・県、国、団体職員に対する公共交通利用の働き掛け
- ・道路計画におけるバス事業者意見の聴取の仕組みづくり

○路線再編・ダイヤ改正

- ・4条路線の再編（競合の縮小） ・等間隔ダイヤ
- ・コミュニティバス路線の見直し ・JR松江駅の安全対策
- ・終バスの延長 ・バスベ이의整備・改善

○運賃改定

- ・高齢者/障害者割引、中高生通学支援制度の統一
- ・コミュニティバス運賃体系の統一

○利用促進

- ・共通時刻表・路線図の作成 ・インターネット等情報提供の充実
- ・バスの乗り方教室やMMによる利用促進の啓発
- ・バス停上屋/ベンチの整備、清掃管理
- ・インターネット、新聞広告、チラシ等による広報（H18～）
- ・わかりやすい行き先案内

■第2弾（実施H20～）

○協働

- ・バスサポーター制度の導入

○利用促進

☆実施に向けた検討項目等を追加

■第3弾（H21～） ☆実施に向けた検討項目等を追加

第2次松江市公共交通体系整備計画の策定（H21）

■第1次計画の検証、第2次計画の策定

- ☆利用者数・収支状況やアンケート結果の比較等による検証
- ☆公共交通の維持可能な運営形態の検討
- ☆公共交通によるまちづくり（都市構造の誘導）の検討

公共交通改革宣言（H22）〔市民へのアピール〕

■実施に向けた検討（H19～H21）

○協働

- ・ノーマイカーデーの推進（H19～）
- ・バス利用の企業への働き掛け（H19～）

○路線再編・ダイヤ改正

- ・公共交通空白地帯の解消（H19～）
- ・市街地型コミュニティバスの導入（H19～）
- ・通院、通学、快速バスの導入（H19～）
- ・バス専用・優先レーンの新設（H20～）
- ・PTPSの導入（H20～）

○運賃改定

- ・初乗り運賃の値上げと遠距離割引運賃の充実、エリア均一運賃と対キロ運賃の併用（H19～）
- ・一畑バス、市営バスの共通定期券の導入（H19～）
- ・中学生割引制度の導入（H19～）
- ・乗り継ぎ割引制度の導入（H19～）
- ・利用に応じた運賃割引制度の導入（H19～）

○利用促進

- ・環境に優しいバス車両の導入（H19～）

可能なものを追加実施

■中長期的な課題の検討（H20～H21）

○協働

- ・新財源導入の検討（H21）

○路線再編

- ・JR松江駅ターミナルの再整備（H20～）
- ・郊外型乗り継ぎターミナルの整備（H20～）
- ・ターミナル内タクシー乗り場等の整備（H20～）

第2次計画で実施検討

■継続実施

○路線再編・ダイヤ改正

- ・路面表示の改善・取り締まり強化

- ・交通マナーの向上（専用・優先レーン、迷惑駐車等）

- ・信号機等の設置、改善

- ・バイパス道路の整備

- ・幹線道路の拡幅

○利用促進

- ・バス停照明の設置

- ・バス停周辺の歩道整備

- ・バス停のバリアフリー化

- ・ノンステップバスの導入

- ・運転手のバリアフリー

- 研修（含サービス向上）

- ・市民のバリアフリー意識の啓発

- ・環境にやさしいバス・鉄道のPR

3.3 第2次計画の策定にあたって

第2次計画の策定にあたっては、市民アンケートや路線バスの乗降客数等の資料が必要となります。事前に収集・蓄積しておく必要があります。

3.3.1 調査、資料収集・整理

第1次計画の検証や第2次計画の策定に必要な以下のデータを収集する必要があります。

① 調査

- ・アンケートの実施（第1次計画策定時と比較）

設問項目：公共交通の必要性、交通移動手段とその利用実態、満足度、問題点、政策評価

② 資料収集

- ・社会・経済情勢と行政の考え方
- ・交通移動手段と手段別サービスの実態
- ・公共交通（バス）の運行サービス（路線、ダイヤ、運賃等）と詳細な利用者情報
バス停、時間帯別乗降客データ、路線別収支データ、利用促進効果データ 等
- ・その他必要なデータ

3.3.2 第1次計画の検証

① 全体の検証（数値目標）

計画の最終目標は、「公共交通の維持」であり、これをどういう形で実現していくのか、今後の経過を見ながら検討していく必要があります。第1次計画では「補助金の必要のない、バス路線の運行」を目標に掲げ、路線の効率化と利用促進を図り、第2次計画につなぐこととしています。

② 個別施策の検証（各計画項目の実施状況とその効果を検証）

- ・市民アンケート結果の変化を項目別に検証していく必要があります。
- ・第1次計画では、バス利用者の詳細データがなく、バス路線の利便性の改善計画を策定するまでには至りませんでした。精度の良い、詳細なデータを蓄積して、路線・ダイヤ等の改善につなげることが求められます。

3.3.3 第2次計画策定内容

公共交通を維持していくためには、『公正で持続可能なシステム』を構築し、それをみんなで支えていくことが重要です。

第2次計画では以下の内容を検討する必要があります。また、それまでに「仮称 市民交通会議」等において施策の方向性を検討しておく必要があります。

★交通体系全体として、『公正で持続可能なシステム』の構築

1) 公共交通へのアプローチ

①維持可能なバス運行に向けた運営形態の見直しと財政支援の枠組みの設定

②コミュニティバスを含め、運行サービスの適正化・効率化の検討・改善

③新財源の必要性和導入に向けた検討

④公共交通（バス）の利用促進

行動変容へのアプローチ

自動車交通抑制へのアプローチ

⑤利便性の向上

乗り換え抵抗の低減、運賃制度、公共交通の優先通行、情報提供・案内システム等

2) その他都市交通に係わるアプローチ

①歩行者・自転車へのアプローチ

②高齢者・障害者へのアプローチ

③交通空間へのアプローチ

④新技術へのアプローチ（将来の方向性の検討）

⑤都市計画へのアプローチ（将来の方向性の検討）

（1）公共交通へのアプローチ

①維持可能なバス運行に向けた運営形態の見直しと財政支援の枠組みの設定

第1次計画は路線バスの運行を、当面は現行の2事業者の体制で維持していくことを前提としていましたが、効率的な運行やサービスの提供をするためには、松江市の規模からすれば現在の2事業者よりも1事業者体制の方が有利であり、スケールメリットが活かせるという指摘もあります。第2次計画では維持可能なバス運行という視点で、運営形態のあり方や財政支援の枠組みを検討していく必要があります。

②コミュニティバスも含め、運行サービスの適正化・効率化の検討・改善

第1次計画では競合していたバス路線を役割分担し、ダイヤ調整を行って効率化を図りました。第2次計画においては乗降客数、利用者実態や満足度などから路線・ダイヤの改善の方針を検討する必要があります。

コミュニティバスについて、第1次計画では郊外の各地域において利用促進協議会を立ち上げ、この協議会の中で地域の実情にあった路線・ダイヤの改善、運賃制度の統一を行いました。第2次計画においては、市全体として公平・公正という視点も踏まえながらシビルミニマムを設定して、多様な交通手段を活用し、公共交通空白地域の縮小を図る方向で検討する必要があります。

③新財源の必要性和導入に向けた検討

公共交通（バス等）を維持していくためには、需要予測や必要な財源のシュミレーション、新財源導入の必要性、導入方法等の検討が必要となります。

④利用促進

第1次計画の利用促進策の効果を検証して、利用促進を図っていく必要があります。

○行動変容へのアプローチ

第1次計画では公共交通の維持、環境負荷の小さい交通手段への転換、渋滞緩和などの視点から、市民へのバス利用情報の提供と公共交通利用の啓発を行い、公共交通への関心を高め、自動車交通から公共交通等への交通手段の転換を促す施策を計画しました。

この施策の効果を固定・拡大させるためには継続的に実施していくことが重要だといわれています。第2次計画においては、第1次計画で実施したMMを検証・改良し、継続・拡大させていくことが求められます。

○自動車交通の抑制

自動車交通抑制の交通政策に対して平成16年度のアンケートでは、全体では「支持」42%、「不支持」23%、「保留」34%となりましたが、グループ別にみると60歳代以上は支持が過半数を占めていますが、20～30歳代では不支持が支持を上回る、という結果になっています。そこで、第1次計画では、『自動車交通との共存・調和を図る』という基本的な考え方で、自動車交通に対する積極的な抑制策は計画しませんでした。

第2次計画においては、社会・経済情勢や市民意識の変化を注視しながら、自動車交通の抑制策も検討していく必要があると考えられます。

⑤利便性の向上

市民アンケートによると希望の多いバスサービスは「運賃」、「バス停までの距離」、「便数」の順となっています。実施計画で定めた施策を着実に実施してサービスの向上に努めることが重要です。

第2次計画では詳細なデータからさらに具体的な検討を行って利用促進につなげていく必要があります。乗り換え抵抗を低減させる運賃割引制度の施策や普段バスをあまり利用していない人に対する情報提供・案内システム、定時制の確保のための公共交通優先通行施策、通勤通学に利用できるダイヤ設定（終バスの延長）等が考えられます。

（2）その他都市交通に係わるアプローチ

⑥高齢者・障害者へのアプローチ

高齢者や障害者にやさしいということは誰にとっても使いやすいということです。バリアフリーやユニバーサルデザインの施策を進め、高齢社会に対応できる社会基盤を整備することが求められます。

⑦歩行者・自転車

持続可能な都市交通とは公共交通と並んで、自転車・徒歩による移動があります。また、自転車・徒歩は公共交通にアクセスする最末端交通でもあります。

松江市では歩道整備計画やバリアフリー基本構想に基づいて歩行空間や自転車利用環境が整備されています。今後も市民の意向に沿ってさらに充実させていく必要があります。

⑧交通空間へのアプローチ

現在、松江市は地形上の制約から大橋川を渡る4つの橋に交通が集中し、渋滞を引き起こしています。環状道路やバイパスの整備は通過交通の排除に極めて効果が高いと思われます。また、市街地には右折レーンが短いため、渋滞を起こしやすい交差点が数多く存在します。スムーズな交通流とするためにはこれらの交差点を改良すること等も必要です。

⑨新技術へのアプローチ

現在、市営バスでは低公害車としてCNGバス車両を導入されています。しかし、ガス充填施設の不足やメンテナンス、車両価格が高い等の問題があります。今後のバス車両更新に際してはより低公害で、かつ利用し易いバス車両の開発を注視し、適切に対応していく必要があります。

一方、将来的にはオンラインショッピングやサテライトオフィス等、情報通信技術を活用した、移動頻度の少ない生活や働き方等を広めていくことも重要だと思われます。

⑩都市計画へのアプローチ

JR松江駅ターミナルの再整備、県民会館ターミナルの再編、郊外型乗り継ぎターミナルの整備の施策については、松江市の都市計画と整合するような方向で検討していく必要があります。

公共交通を維持していくための抜本的な対策は、以下のようなまちづくりの視点で検討する必要があります。将来的には、公共交通指向型都市開発(TOD)の施策も視野に、持続可能な都市づくりに繋げていくことが重要です。

<公共交通によるまちづくり(都市構造の誘導-TODの施策)>

- ・公共交通の利用を念頭において、都市全体の構造と土地利用をコントロールする。
- ・公共交通を郊外住宅開発と強力で結びつける。
- ・公共交通をベースにして都市の中心市街地を強化する。
- ・都市の公共交通結節点とその周辺を重点的に開発する。

<将来的な方向性>

都市環境や地球環境の保全という視点からマイカー利用に過度に依存しない都市が求められていることは、既に世界の潮流です。過度なマイカー利用への依存から脱却した都市の姿とは以下のように想定されます。

日常生活のやむを得ず行わなければならない移動が極力少なくてすむ



SOHO*などの生活スタイルの変更 (※P95 参照)

移動の起点と終点とがなるべく短距離で、徒歩や自転車が快適なまち



コンパクトシティ

移動の起点や終点の施設が鉄道駅やバスや路面電車の停留所など公共交通施設の近傍にあり、公共交通のサービスの水準が高く、快適に使える



公共交通を交通手段の中心にすえたまちづくり

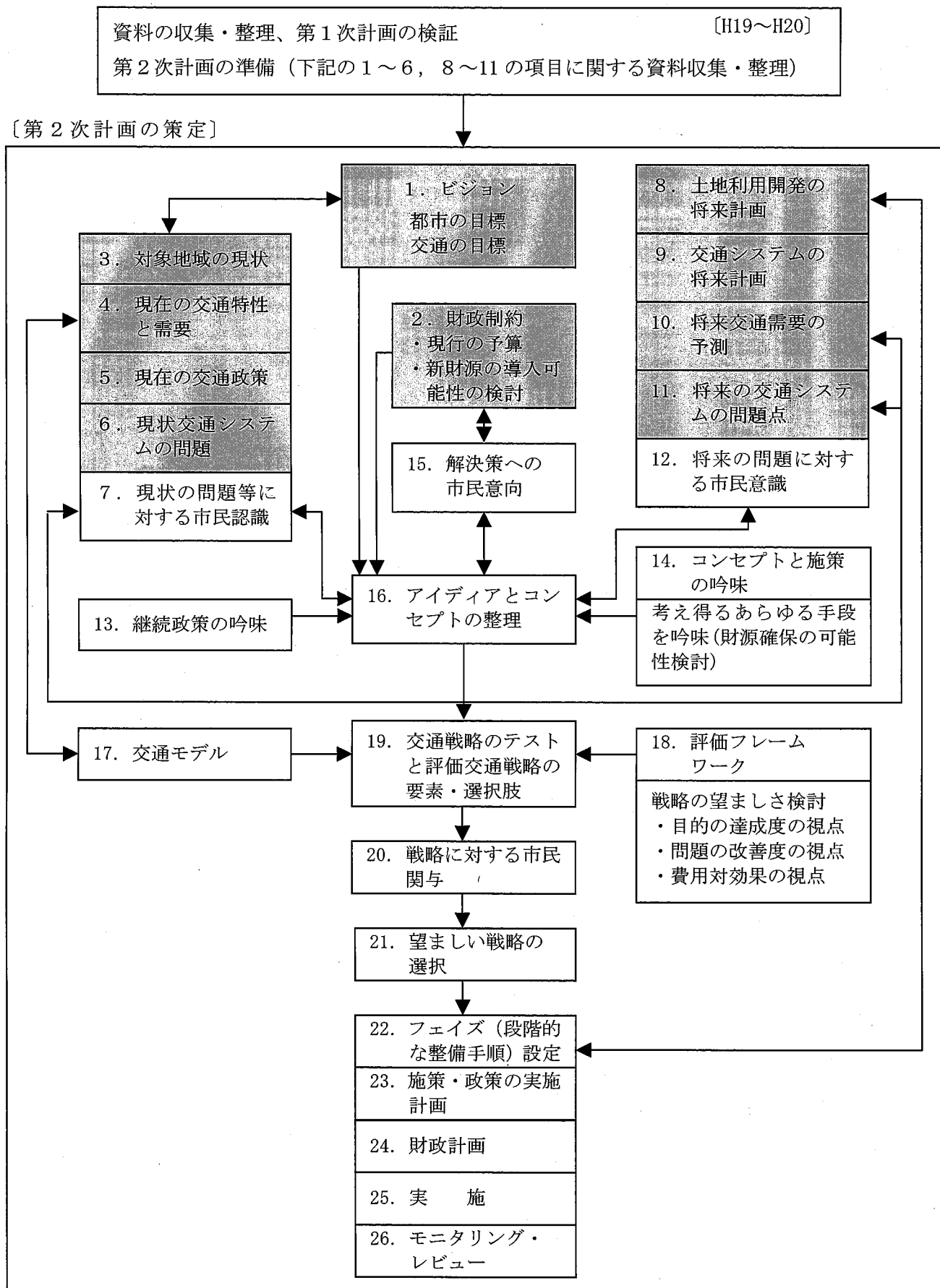
郊外の住宅地などで、公共交通のみでは暮らしにくい場所であっても、都心に行くときにはマイカーと公共交通を上手に結合させて使うことが可能



パークアンドライドなど

3.3.4 第2次計画策定プロセス

将来につながる第2次計画を策定するためには、来年度から以下のような準備をしておく必要があります。また、計画策定においては柔軟で戦略的な対応が求められます。



都市交通戦略を構成する手法例の一覧

(1) 都市サイドへのアプローチ	(2) 行動へのアプローチ	(3) 自動車交通へのアプローチ	(4) 公共交通へのアプローチ
1) 職住近接都市 ・ コンパクトシティ ・ アーバンビレッジ構想※ 2) タウンセンター構想 ・ 郊外ショッピングセンターの開発抑制 3) 事業所の立地規制 ・ ABCポリシー※ 4) 都市の成長管理 5) 公共交通との一体開発 ・ TOD (公共交通指向型開発) 6) 自転車を中心としたまちづくり ※アーバンビレッジ構想とは、住宅と雇用、ショッピングやレクリエーションなどの住民サービスを一帯をアーバンビレッジという特定地域に集中させ、各ビレッジを公共交通機関で結ぶことにより、職住近接のコンパクトなまちづくりを目指すという考え方。	1) 勤務形態の変更 ・ 時差出勤・圧縮勤務 ・ フレックスタイム ・ 在宅勤務 2) 通勤方法の変更 ・ パーク・アンド・ライド※ ・ キス・アンド・ライド※ 3) 車両の利用効率の改善 ・ 共同輸配送 ・ 相乗り 4) 環境配慮行動 ・ エコドライブ ・ 環境家計簿 5) 行動変更への働きかけ ・ トラベル・ワイズ・キャンペーン※ ・ ローカル・アジェンダ※ ・ 社会実験 ・ TMA (交通マネジメント協会) ※トラベルワイズキャンペーン地域社会が過度に車に依存した状態を脱し、車に代わる交通手段を育成する運動。 ※ローカルアジェンダとは、地域サミットで採択されたアジェンダ21の目標を各国の地域レベルで達成するための市民参加型のマルチセクタープロセスをいう。「持続可能な地域社会づくり」を目指すもので、地域全体の前向きな価値観と実施プロセスが表明される。	1) 保有抑制 ・ 運転免許の取得制限の強化 ・ 世帯あたり保有台数の制限 ・ 保有課税の引き上げ ・ 車庫規制の強化 ・ 新車割当制度 2) 走行抑制 ・ 走行速度や交通容量の制限 ・ トラフィック・ゾーン・システム※ ・ ナンバープレート制 許可証制 ・ 一人乗り規制 ロードプライシング※ ・ 燃料課税 3) 駐車抑制 ・ 路外駐車容量の抑制 ・ 路上駐車禁止 ・ 駐車料金による抑制 ・ 駐車スペースへの課税 ※ロードプライシングとは、特定の地域へ進入、または通行する車から料金を徴収することにより、道路路線の渋滞を減らし、地域の自動車交通量を抑制し、交通渋滞や大気環境の改善を図る制度のこと。	1) 乗り換え抵抗の低減 ・ 路面交通同士の乗り換え ・ 鉄道駅での乗り換え ・ 相互乗り入れ ・ 交通ターミナル 2) 運賃制度 ・ 共通運賃制度 ・ 割引運賃制度 ・ 環境定期券 ・ プリペイドカード 3) 財政システム ・ インフラ補助、運行補助 ・ 規制緩和、民営化 4) 公共交通の優先通行 ・ バス専用レーン、専用道 ・ 逆行レーン ・ トランジットモジュール ・ バス優先信号 ・ テラス型バス停留所 5) 情報提供・案内システム ・ 行き先案内 ・ 乗り換え案内 ・ バス・ロケーションシステム 6) 路面公共交通機関の見直し ・ 路面電車、LRT ・ 低床バス、低公害バス ・ コミュニティバス ・ デイマンドバス ・ ガイドウェイバス

(5) 歩行者・自転車へのアプローチ	(6) 交通空間へのアプローチ	(7) 高齢者・障害者へのアプローチ	(8) 新しい技術によるアプローチ
1) 歩行空間の整備 ・ 歩行者モータル ・ 歩車共存道路 ・ 道路と沿道の境界領域の活用 ・ ペデストリアンデッキ※ ・ 地下歩行者空間 ・ スカイウェイ※、人工地盤 2) 自転車利用環境の整備 ・ 自転車道路網 ・ 駐輪場 ・ レンタサイクル ・ 放置自転車対策 3) 交通静穏化 ・ 走行速度の抑制 ・ 注意走行の喚起 ・ 自動車交通量の抑制 ・ 路上駐車の抑制 4) エリア・アプローチ ・ ゾーン30※ ・ 生活ゾーン規制 ・ コミュニティゾーン※ ※ペデストリアンデッキとは、高架等によって車道から立体的に分離された歩行者専用の通路のこと。 ※スカイウェイとは、例えばビルの2階部分に設置されている連絡通路などのこと。	1) 幹線道路網の形成 ・ 環状道路とバイパス道路の整備 ・ ボトルネック対策 2) 道路空間の再配分と沿道環境対策 ・ 道路の断面構成の再構成 ・ 環境施設帯 3) 駐停車と荷さばきスペースの整備と管理運用 ・ 路上、路外駐車場 ・ 駐車場案内システム ・ 荷さばきスペース 4) 地区道路網の構成 ・ 道路網の段階構成 ・ 既成市街地 ・ 集散交通の処理 ・ 通過交通の抑制 ・ 歩行者空間の構成 ・ 非計画的市街地 ・ 細街路の整備 ・ 中街路の整備 ・ 新市街地 ※ゾーン30とは、車の制限速度30km以下の通過交通を入れ、歩行者優先道路のこと。 ※コミュニティゾーンとは、歩行者の通行を優先すべき住宅系地区において、面的かつ総合的な交通政策を展開する、一定のまとまりを持った区画のこと。	1) 公共建築、交通空間 ・ バリアフリー化 ・ ユニバーサルデザイン ・ 段差解消 ・ 点字誘導ブロック ・ スロープ 2) 移動補助手段 ・ エレベーター、エスカレーター ・ 電動車イス、電動三輪車 3) コミュニティトランスポート※ ・ コミュニティバス ・ スペシャルトランスポート※ 4) 案内、誘導手段 ・ 文字・カラー誘導 ・ 音声振動誘導 ※コミュニティトランスポートとは、地域社会の輸送機関のこと。 ※スペシャルトランスポートとは、タクシー、高齢者・身障者送迎バス、ドア・ツー・ドアミニバスなど、通常の交通機関が使用しない高齢者・身障者などのために提供されるドア・ツー・ドアの本格的なシステムのこと。	1) 低公害車、低燃費車の導入 ・ 排気ガス規制の強化 ・ 低公害車、低燃費車、低NO_x車 ・ グリーン課税 2) 汚染物質の除去 ・ 局所汚染対策 3) 情報通信技術の応用 ・ ITS ・ ナビゲーションシステムの高度化 ・ 自動料金徴収システム ・ 高度交通管制システム 4) 情報通信と交通 ・ サテライトオフィス※ ・ 在宅勤務、SOHO※ ・ テレビ会議 ・ オンラインショッピング ※サテライトオフィスとは、企業と自宅の中間地となるような場所に設置された小さな分散型オフィスのこと。本社と通話回線で結んで電話やパソコンなどの機器で連絡し合える設備を持つ。 ※SOHOとは、「スモールオフィス・ホームオフィス」の略で、一般的には自宅を仕事場として、情報通言ネットワークを利用して業務を行うワークスタイルのこと。