

施策分類	交通流対策	
代表的な事業	道路整備（道路新設、拡幅、交差点改良）、交通結節点整備、ITS技術の活用、路上駐車対策 等	
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車交通の混雑緩和（走行速度の向上）によるCO<sub>2</sub>削減。</li> <li>・路上駐車削減。</li> </ul>	
モデル事業を通じて明らかとなった課題(うまくいかなかった例)	<b>●利用者ニーズの把握が不十分であったため、効果が発現されない</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基盤整備を中心とする交通流対策においても、自動車利用者等の利用者ニーズを的確に捉えた施策を検討・実施しなければ、整備効果が得られないことがある。</li> </ul>	
	(都心部荷さばき実証実験) 路外共同荷さばき施設の設置、荷受け側に対する啓発活動	利便性の問題（配送先への距離など）から参加した運輸事業者によって、利用率に差が見られ、利用が少ない事業者にはほとんど利用されなかった。
	<b>●継続に向けた財源の確保</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基盤整備のための初期費用や、駐車場設備等での設備の維持管理のための費用に関する財源の確保が進まず、事業が実施・継続できなくなる例がある。</li> <li>・また下記の事例に示すように、持続的な取組みの展開を目指す場合には、利用者（事業者）への費用負担を求める場合が少なくなく、その際の費用分担や負担について課題となる場合もある。</li> <li>・インセンティブが利用促進の要となっている場合、利用の維持に費用が掛かる。</li> <li>・道路整備等では整備費と維持管理費は別であり、間伐材の利用など特殊な整備を行った場合には、施設の補修費用が高くなる可能性がある。</li> </ul>	
	事業例	明らかとなった課題・うまくいかなかった点
	(都心部荷さばき実証実験) 路外共同荷さばき施設の設置、荷受け側に対する啓発活動	共同路外荷さばき駐車場の確保は、運輸事業者にとって費用面などの負担が大きいためから難しい状況である。
	交通円滑化事業(スマートICの活用による一般道からの転換)	スマートICが恒久化され、高速道路の使用料割引の効果もあり、利用台数は年々増加しているが、割引制度の継続が利用台数の増加を図る上で重要になると思われる。
	<b>●用地取得等に伴う事業期間の伸長</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路整備においては多くの場合で新たな用地の取得が前提となるが、所有者の同意が得られない等により事業期間が伸長した事例がある。</li> </ul>	
	事業例	明らかとなった課題・うまくいかなかった点
	道路整備	用地買収に期間を要した。
自動車交通の旅行速度向上(CO <sub>2</sub> 排出削減)	道路改良に必要な土地の所有者の同意が得られず、用地取得が一部未完了となっている。	
交差点改良	国・市・再開発組合との事業調整に労力を費やした。	
<b>●代替技術の向上による事業効果の減少</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・情報技術の進展により、多機能かつ操作性のよい電子媒体が普及し、従来の紙媒体による情報提供の効果が薄れてしまう場合がある。</li> </ul>		
事業例	明らかとなった課題・うまくいかなかった点	
分散通勤(分散マップの提供)	カーナビなど情報技術の普及等により、事業(分散マップの提供)の必要性が薄くなった。	

施策分類	交通流対策			
取組推進上のポイント	<b>①関連する他事業と連携して実施する</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車交通の混雑緩和は、バス（公共交通）の定時性確保による公共交通の利便性向上にも寄与するものである。</li> <li>・また、道路整備中には、一時的に交通容量が減少することから混雑の悪化が懸念されるため、その際には公共交通の利用促進等のTDMの実施が効果的である。</li> <li>・関連する事業と同時に実施することで、相乗効果が期待できるとともに、事業費を抑えることができる。</li> </ul>			
	事業概要	事業推進上のポイント	持続性	地域
	幹線道路等へのアクセス道路整備	幹線道路等へのアクセス道路整備交差点における慢性的な渋滞により、バスの定時性確保に支障があったが、交差点改良により渋滞が解消された。	単費などで取組みを継続	三郷市
	交差点の改良	工事中は交通規制で車線が減少し、渋滞が激化する恐れがあったため、キャンペーンを実施し、自動車から公共交通機関や自転車への転換を促進するなど、自動車台数を減少させるための対策を行った。	事業完了	松山市
	時差出勤	「ノーマイカーウィーク秦野」実施時に、自動車での通勤以外は難しいという従業員に、市内が渋滞する時間帯を避けた通勤の呼びかけを実施し、相乗効果が期待できた。	単費などで取組継続	秦野市
	<b>②関係主体との合意形成</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路整備等の基盤整備では、地権者との合意形成等により、多くの期間と費用を要することがある。</li> <li>・この合意形成を円滑化するには、関係主体と密に協議し、課題や効果を共有化し必要性に対する共通認識を構築することがポイントとなる。</li> </ul>			
	事業概要	事業推進上のポイント	持続性	地域
	直轄国道の拡幅	地域の方々との課題共有による事業の必要性認識及び事業の推進ができた。（都市計画決定、各種説明会の実施）	事業完了	仙台市
	<b>③取組み実施効果の把握・モニタリング</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通流対策における道路整備の効果（CO<sub>2</sub>削減効果）を「見える化」することで、関係主体（住民・地権者）との課題認識が共有化され、円滑な合意形成に寄与するものと考えられる。</li> </ul>			
	事業概要	事業推進上のポイント	持続性	地域
	一般国道の拡幅	道路交通流の改善が顕著に認められ、年間452tのCO <sub>2</sub> 削減につながった。	事業完了	富山市
	<b>④市民、事業者等との協働による取組</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民、事業者等の関係主体との連携、情報交換により参加を促し、事業効果を向上させる。</li> <li>・交通流対策のみならず、まちづくり全体として考えていくことでバランスの取れた施策となりうる。</li> </ul>			
	事業概要	事業推進上のポイント	持続性	地域
	時差出勤	市内事業所、市民の協力を得ることにより、「ノーマイカーウィーク秦野」として、イベント型の取組を継続的に実施することができた。	単費などで取組継続	秦野市
	バイパス立体化	まちづくりの観点を含めた勉強会（PI方式）を実施し、事業への理解を深めた。	整備完了	静岡市
	<b>⑤地元の日常生活等への配慮</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路工事等の際に、地元の日常生活への影響を軽減するよう配慮するが、事業への理解と円滑な事業推進に資するものとなる。</li> </ul>				
事業概要	事業推進上のポイント	持続性	地域	
国道バイパス整備	周辺道路は観光期に大変混雑することから、地元への影響を考慮し、搬入を伴う作業を土日祝日に行わないようにした（休日作業はヤード内作業に限定した）。	整備完了（続く区間の4車線化を推進する）	静岡市	