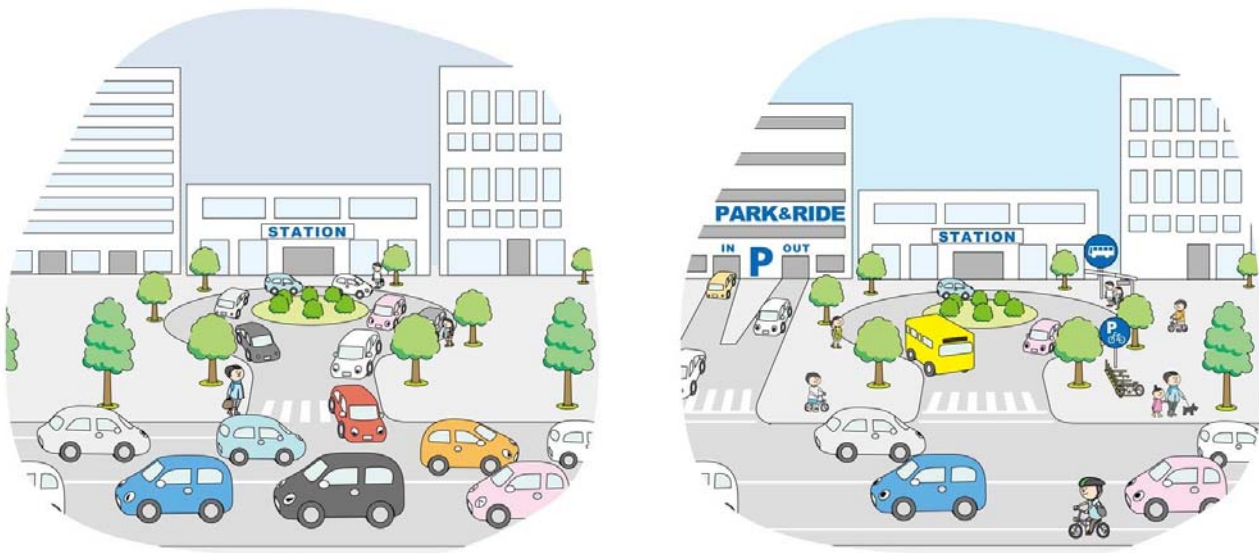


第5節 交通需要の調整・低減



1 物流の改善

自動車環境の改善に関して、物流の改善が果たす役割は非常に大きく、グリーン配送の促進や、物流拠点等の整備により、自動車走行量の低減に努め、物流の改善を推進します。

(1) トラックの自営転換の促進

自家用貨物自動車から輸送効率の良い事業用貨物自動車への輸送手段の転換（自営転換）を促進します。

<事業者、NPO>

(2) モーダルシフトの促進

環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送や内航海運の活用（モーダルシフト）を促進します。

<事業者、NPO>

(3) 積載率の向上等の徹底

積載率の向上、輸送ルートの見直し、輸配送回数の見直しの徹底により、物流の効率化を促進します。

<事業者、行政>

(4) 共同輸配送の促進

共同配送センター等を利用した複数事業者間の往路、復路の積載調整などによる共同輸配送を促進します。また、物流効率化に関するセミナー等の開催を促進します。

<事業者、NPO、行政>

(5) 物流拠点等の整備促進

流通機能向上のため、物流拠点や荷捌き所等の整備を促進します。その際、機械化・自動化及び流通加工、保管等の機能の付加による複合化・高度化を推進するとともに、共同輸配送、新輸送商品の開発に対応するため、施設間の適正配置・集約化や荷受け、仕分けといった業務の効率化に配慮しつつ進めることとします。

<事業者、NPO>

(6) サードパーティーロジスティクスの活用

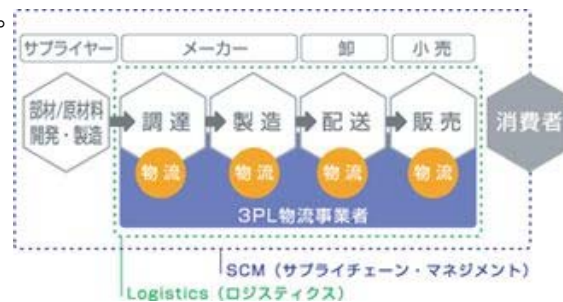
事業者にとって、最も効率的な貨物の輸送に係る戦略の企画立案、貨物の輸送に係るシステムの構築の提案等を行い、高度な貨物の輸送に係るサービスを提供するサードパーティーロジスティクスの活用により、貨物の輸送効率の向上を図ります。

<事業者、NPO>

サードパーティーロジスティクス

サードパーティーロジスティクスとは、事業者にとって最も効率的な貨物の輸送に係る戦略の企画立案、貨物の輸送に係るシステムの構築の提案等を行ない、高度な貨物の輸送に係るサービスを提供することです。

現在、総合物流企業が中心となり、サードパーティーロジスティクスサービスが提供されています。



日本通運株式会社「3PL(サードパーティーロジスティクス)」

2 公共交通機関の整備、利用促進

自動車利用依存度の高い愛知県において、過度の自動車利用を抑制し、良好な自動車環境を維持するため、鉄道やバス等の公共交通機関の整備を進め、利用促進を図ります。

(1) 公共交通機関の整備

鉄道やバスの公共交通網の整備や公共車両優先システム（PTPS）、バスロケーションシステム、デマンドバスの導入等により公共交通機関の利用促進を図ります。

<NPO、行政>

(2) 乗合バス事業者等への補助

地域住民の生活上必要なバス路線の維持、確保を図るため、乗合バス事業者などへの補助を実施します。

<行政>

(3) 交通結節点の改善

公共交通機関の利便性の向上を図るため、駅前広場、自由通路等を整備することにより、公共交通機関の乗り換え・乗り継ぎ場所である交通結節点の改善を図ります。

また、接続ダイヤの改善、利用者に分かりやすい乗り継ぎ・乗り換えの情報提供など、公共交通機関のサービス・利便性の向上を進めます。

<事業者、行政>

(4) パーク・アンド・ライド駐車場の整備

鉄道駅周辺でパーク・アンド・ライド駐車場を整備することにより、公共交通機関の利用を促進します。

併せて、パーク・アンド・ライド駐車場利用の利便性の向上を図るため、駐車場情報（位置、空車・満車情報等）システムの構築及び道路・公共交通機関情報と駐車場情報を総合的に提供する総合情報システムや駐車場予約システム等の導入を促進します。

<事業者、行政>

(5) バリアフリー化の促進

高齢者や身体障害者をはじめ、誰もが公共交通機関を安全で快適に利用できるよう、旅客施設、車両のバリアフリー化を促進します。

<事業者、行政>

(6) 利用者のニーズにあった運賃制度の導入等

公共交通機関の利便性の向上を図るため、複数の公共交通機関の乗り継ぎ運賃制度等の利用者ニーズにあった運賃制度の導入を促進します。

また、利用実態調査の実施や共通乗車券や IC カード乗車券の相互利用等を促進します。

<事業者、NPO、行政>

3 自動車利用方法の改善、多様化

自動車利用の抑制・標準化、次世代自動車等先進エコカーの新たな利用方法について検討し、自動車利用方法の見直し・改善を図ります。

(1) 次世代自動車等先進エコカーによるカーシェアリングの推進

自動車の利用効率の向上及び次世代自動車等先進エコカーに触れる機会の拡大を目的として、電気自動車やハイブリッド自動車等を利用したカーシェアリングを推進します。

<県民、事業者、行政>

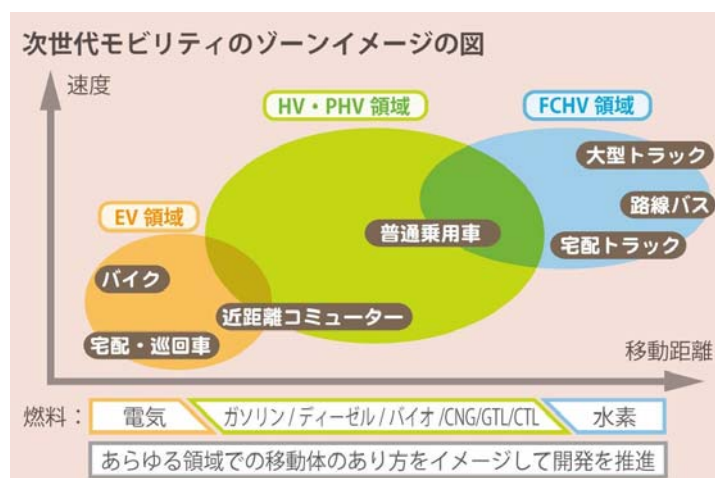
(2) 用途に合った次世代自動車等先進エコカーの利用

移動距離や移動環境、速度等の利用者の用途に合わせ、自動車特性（航続距離、LCCO2 排出量、速度等）毎に棲み分けされた適切な次世代自動車等先進エコカーの利用を促進します。

<県民、事業者、NPO>

次世代自動車の車種ごとの棲み分け

トヨタ自動車では、次世代自動車等先進エコカーによる移動距離、速度、燃料により、EV 領域、HV・PHV 領域、FCHV 領域分類し、あらゆる分野での移動体のあり方をイメージして開発を推進しています。



出典:トヨタ自動車株式会社「環境報告書 2011」

(3) 自動車利用の抑制・平準化

マイカーの利用自粛、相乗りの励行、ノーカーデー設定による自動車利用抑制、職場でのフレックスタイム制度導入の本格実施等、交通量の抑制・平準化を図るための取組を促進します。

< 県民、事業者、NPO、行政 >

(4) エコ通勤・エコ通学の促進

通勤・通学手段を公共交通機関や自転車、徒歩などへ利用転換するエコ通勤・エコ通学の普及促進を図ります。

< 県民、事業者、NPO、行政 >

(5) EVを活用したスマートグリッドの検討

最寄りのGSが遠く、送電コストの嵩む送電線の末端に位置しているような山間部等でのEVを活用したスマートグリッドの検討を進めていきます。

また、災害時を想定し、HVやPHV、EVの車載蓄電池を避難所等の非常用電源として活用する実証を行います。

< 行政 >

スマートグリッドの実証実験（豊田市）

豊田市やトヨタ自動車など26団体が参加する豊田市低炭素社会システム実証推進協議会は、スマートグリッドシステムの実証実験用住宅「スマートハウス」を2011年6月から67戸を販売しています。プラグインハイブリッド自動車や電気自動車、太陽光発電パネル、家電製品等をネットワーク化して一括管理するシステムを設置し、家庭内で電力を効率良く使えるよう制御します。同時に地域内の電力需給を調整するシステムも実証しています。

(6) マルチモーダルの推進

交通結節点の整備やITSの活用により、自動車からその他交通機関に乗換えして移動するマルチモーダルを推進します。

< 県民、行政 >

(7) エコモビ運動の推進

自動車と公共交通、自転車、徒歩等を賢く使い分けるライフスタイル「エコモビリティライフ（エコモビ）」を県民運動として推進します。

また、エコモビの推進に関する具体的な取組を自主的・積極的に行っている団体を表彰し、功績や努力をたたえることにより、意識の高揚や県民等によるエコモビの実践を促すなど、エコモビの普及・定着を図ります。

< 県民、事業者、NPO、行政 >

エコモビ運動（愛知県）

愛知県では、国、市町村、事業者、各種団体、NPO等と協力して、自家用車と電車・バス等の公共交通、自転車、徒歩などをかきこく使い分けて、環境に優しい交通行動を軸としたライフスタイル「エコモビリティライフ」を県民運動として進めています。



あいちエコモビリティライフ推進協議会「エコモビリティライフ」

4 自転車等の利用促進

都心部や近距離を移動するにあたって、自転車等のパーソナルモビリティの利用が拡大しつつあり、自転車通行帯の整備やレンタサイクルシステム、共同利用を促進します。

(1) 歩道、自転車通行帯、自転車駐輪場の整備等

短距離移動における自動車利用を抑制するため、歩道や自転車通行帯ネットワーク、自転車駐輪場等の整備を促進します。

また、市町村が実施する自転車駐輪場整備などに対する補助を実施します。さらに、中心市街地のメインストリート等では、一般通行車両を制限し、道路を歩行者や自転車、バス等の交通機関に開放するトランジットモールの展開を検討します。

< 行政 >

(2) 自転車利用の促進

自転車通勤を優遇する通勤手当制度の導入促進等、自転車利用の普及を図る施策を促進します。

< 県民、事業者、行政 >

(3) 自転車共同利用の促進

自動車から公共交通機関への利用の転換を促すため、自転車の共同利用（レンタサイクル）を促進します。

< 県民、NPO、行政 >

(4) パーソナルモビリティの普及

人にも環境にも優しい自動車社会を実現するため、小型・軽量のパーソナルモビリティの普及を図ります。

< 事業者、行政 >

パーソナルモビリティ（トヨタ自動車）

トヨタ自動車では、「安心して自由に移動を楽しむ社会の実現」に貢献することを目的とし、誰もが快適に使える優れた使用性と、ユーザーの行動範囲を拡大するような性能を、生活空間で使いやすいコンパクトなサイズで実現する、次世代のモビリティとして開発を進めています。



トヨタ自動車株式会社「Winglet」

第6節 交通流対策の推進

1 通過・流入交通の分散、回避

交通流・交通量を改善し、良好な自動車環境を維持するため、都心部環状道路やバイパスの整備、立体交差事業の推進等により、通過・流入交通を分散・回避することで、渋滞緩和を図ります。

(1) 環状道路、バイパスの整備

都市への通過・流入交通を分散・回避し、交通の円滑化を図るため、名古屋環状2号線や名古屋高速4号東海線、国道23号等の道路ネットワークの整備を推進します。

<行政>

(2) 立体交差事業等の推進

交通流のボトルネック対策として、鉄道と道路等の立体交差事業や交差点の右折レーン整備等の交差点改良事業を推進します。

<行政>

(3) 駐車違反車両の取締強化、啓発の実施

交通渋滞の原因となる駐車違反車両に対する取締を強化するほか、地元関係者等との協働により、駐車違反防止に向けた啓発を推進します。

<NPO、行政>

(4) 幹線道路における交通規制の実施

交通の安全と円滑化を図るため、幹線道路における交通状況や交通安全施設の整備状等を勘案しつつ、速度規制等の見直しを行い、適正化を図ります。

<NPO、行政>

(5) 駐車デポジット制度（PDS）の導入検討

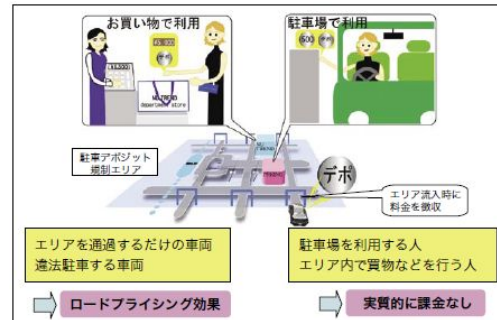
都心部への自動車流入を抑制するため、都心部への入域賦課金と駐車料金を一体的に運用する駐車デポジット制度の導入を検討します。

<事業者、NPO、行政>

駐車デポジット制度（PDS）

駐車デポジット制度（PDS）とは、規制エリアに入るときに一定額を乗り入れ課金として徴収するが、エリア内で駐車したり店舗で買物した際にその課金額の全部又は一部をその支払いに充当するという制度です。

現在、名古屋大学をはじめ、国土交通省中部地方整備局、名古屋市、NPO 法人 ITS Japan、三菱重工業株式会社等、産学官連携による研究開発が行なわれています。



独立行政法人 科学技術振興機構「産学官連携ジャーナル」

2 ITS を活用した環境負荷の少ない交通システムの促進

高度道路交通システム（ITS）を活用し、環境負荷の少ない交通システムを促進します。

（1）ETC の新たな利活用方法の検討

ETC による駐車料金支払やショッピングモールでの割引情報提供、タクシーやバスの車両管理等、従来の有料道路料金支払以外の利活用方法について検討を行います。

<事業者、NPO、行政>

（2）共同配車、共同輸配送システムの導入

貨物自動車等の交通流の円滑化や交通量の低減のため、IT を活用した「道路交通情報通信システム（VICS）」、「車両運行管理システム」、「求車求荷システム」により、車両及び荷物の位置管理と共同配車を行い、貨物自動車の効率的運行、共同輸配送等を促進します。

<事業者、NPO、行政>

（3）新交通管理システムの整備

新交通管理システム（UTMS）の整備を促進し、交通の流れを積極的に管理することにより、交通流の円滑化を図るとともに、交通安全にも対応していきます。

<事業者、NPO、行政>

（4）ITS 総合情報提供基盤の整備

道路や鉄道、バス等の道路交通情報を中心に、多様な情報を総合的・一元的に提供する仕組みを地域全体の基盤システムとして構築することにより、公共交通の利便性の向上を図ると

もに、不要不急な自動車交通の削減や経路誘導等によって渋滞の緩和を推進します。

<NPO、行政>

(5) プローブ情報の活用促進

リアルタイムの交通情報の整理及びドライバーへの情報提供による交通渋滞の緩和を目的として、走行車両の位置情報、アイドリング時間、急加速階数、燃費等のプローブ情報の活用を促進します。

<事業者、NPO>

プローブ情報の活用（特定非営利活動法人 ITS Japan）

特定非営利活動法人 ITS Japan では、民間各社のプローブ情報の有効活用、国土地理院との官民連携により、東日本大震災後、被災地における通行実績・通行止め情報を作成、提供してきました。

本田技研 : イター・北°・プレミアムクラブ

パイオニア : スマート・プローブ 渋滞情報

トヨタ自動車 : G^BOOK

日産自動車 : カーウィングス



特定非営利活動法人 ITS Japan 「自動車通行実績・通行止め情報」

(6) 渋滞、駐車場、大気汚染等各種情報の提供

特に、都心部における交通流の円滑化等を図るため、渋滞情報や駐車場の空車・満車情報、大気汚染情報等を提供するとともに、カーナビやモバイル端末からの駐車場予約システム、ETCによる料金支払システム等の整備を促進します。

<行政>

(7) ITS の具体化・実用化に向けた活動の推進

ITS を公共性、公益性を充足した社会システムとして実現しなければならないという理念の実現化を期待する企業、団体、関連学識経験者等と、愛知県をはじめとするこの地域の自治体がある実現のための総力を結集する産学官連携の組織として設立した「愛知県 ITS 推進協議会」において、国や全国支援機関等からの協力を得ながら、ITS の具体化・実用化に向けた活動を行っていきます。

<事業者、NPO、行政>

第7節 自動車交通集中地域等の対策の推進

自動車交通が特に集中し、道路沿道において大気汚染が問題となっている地域について、優先的に各種自動車環境対策を推進します。特に、名古屋南部地域については、平成13年3月に愛知道路環境対策連絡会議で策定した「名古屋南部地域の道路交通環境対策の推進について―当面の取組―」に基づき、引き続き、名古屋南部地域に対して重点的に各種の自動車環境対策を関係機関と連携し着実に推進します。

また、二酸化窒素濃度や浮遊粒子状物質濃度の高い交差点近傍や道路沿道については、自動車排出ガス環境濃度調査等の実施により、汚染実態の把握に努めるとともに、局地的な汚染のメカニズム等についての調査研究を実施し、地域の実情に応じた効果的な施策を進めます。

<行政>

第8節 普及啓発活動の推進

◆ 次世代自動車等先進エコカーの普及・啓発

次世代自動車等先進エコカーの普及拡大を図るため、県民や事業者に対して、次世代自動車等先進エコカーや充電スタンド等燃料供給設備の整備状況等の情報提供、EV・PHVタウンモデル事業等により、普及・啓発を図ります。

(1) 次世代自動車等先進エコカー普及に向けた広報等の実施

次世代自動車等先進エコカーの普及に向け、導入に対する助成・優遇措置やインフラ整備状況等について、広報誌や自治体ホームページへの掲載等により、広く情報提供を行います。

<行政>

(2) エコカーフェアやモーターショーの企画開催

県民や事業者の次世代自動車等先進エコカーに触れる機会の創出に向けて、エコカーフェアやモーターショー等のイベントを企画開催します。

<事業者、NPO、行政>

名古屋モーターショー（中部経済新聞社 他）

中部地区最大規模の展示及び来場者数を誇る「名古屋モーターショー」は、マスメディアと自治体等が連携し、幅広くPRを行なっています。



出典：第17回名古屋モーターショー

(3) 次世代自動車等先進エコカー導入に関する自主的取組の促進

次世代自動車等先進エコカー導入に関して積極的に取組む事業者の表彰や先進事例集の作成・公表等により、事業者における導入に関する自主的取組を促進します。

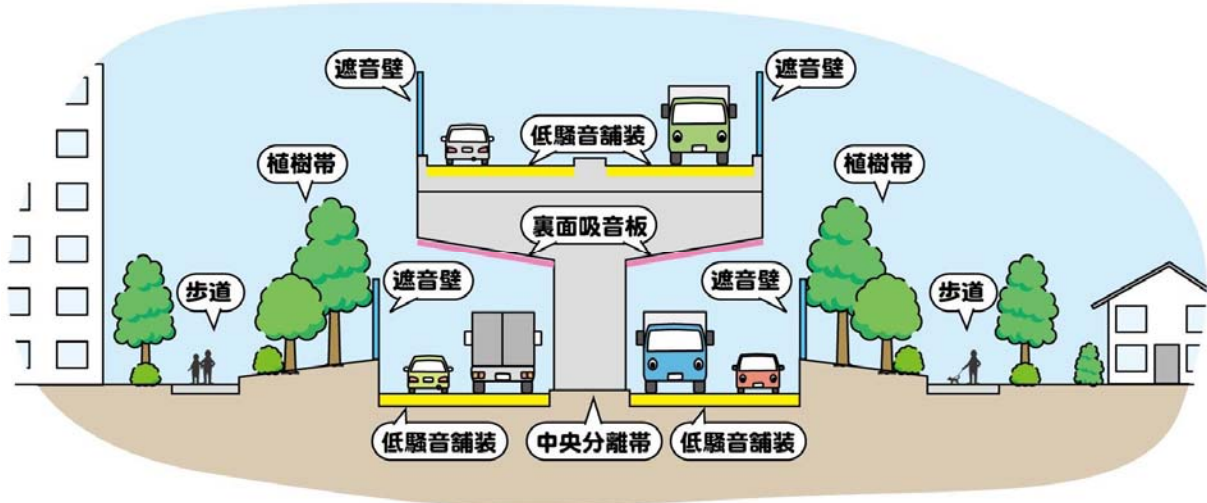
<行政>

(4) 燃料電池自動車の普及

燃料電池自動車の普及に向け、自動車製造業者、燃料供給事業者、行政の協働により、燃料電池自動車本体の技術的課題の克服、技術の維持・向上に関する検討を推進します。

<事業者、行政>

第9節 道路環境改善対策



◆ 道路構造対策、沿道の環境改善対策の推進

自動車騒音の環境基準達成のため、道路構造対策、沿道の環境改善対策等を推進します。

また、大気環境は改善されつつあるものの、引き続き名古屋南部地域における局地的な道路沿道対策を実施していきます。

(1) 道路構造対策

地域・沿道の土地利用及び自動車の交通の状況を勘案し、道路交通騒音の低減を図る必要がある箇所については、排水性舗装等の低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置、環境施設帯の整備、植樹等を推進します。

また、高架の道路においては、これらの対策に加え、必要に応じて、桁と桁との間を車両が通過する際に生じる騒音を低減する連続桁の採用及び既設桁の連結、裏面吸音板の設置等総合的対策を推進します。

<行政>

(2) 沿道対策

① 幹線道路沿道に適合した土地利用の誘導

道路騒音の著しい地域においては、沿道土地利用の状況を勘案しつつ、住宅以外の建築物の誘導、住宅の防音化、防音効果の高い建築物の誘導、緩衝緑地の確保、干渉建築物の整備など、幹線道路沿道にふさわしい土地利用への誘導を図ります。

②土地区画整理事業、市街地再開発事業等の手法の活用

土地区画整理事業、市街地再開発事業等の市街地整備事業において、幹線道路沿道に適切な土地利用を誘導します。

③沿道地区計画、沿道地区整備計画の策定及び実施の促進

幹線道路で特別の騒音対策を講じる道路の沿道においては、公共施設の整備、防音・遮音性能等の建築物規制等を一体的に決定する沿道地区計画の策定を推進します。

<行政>

(3) その他

使用過程車について、自動車騒音の最新規制適合車への転換を促進します。

また、低公害車は多くの場合、走行時の騒音も静かなため、自動車騒音対策としても有効であることから、その普及を促進します。

このほか、自動車単体規制の強化や、自動車走行時における騒音の主要な発生源の一つであるタイヤの単体規制について検討を推進します。

<行政>