

## TDMの観点から重要な9つの施策

都市交通の利便性や効率性を高め、環境負荷を少ないものとしていくためには、TDMに対する都民・事業者の理解と積極的な参加が重要です。

特に、自動車排出ガスによる大気の悪化や生活環境への影響は、都民・事業者の日常の生活行動と産業活動に起因するものであり、被害者が一方では加害者でもあるという認識を持つことが重要です。都民・事業者も都市の環境に対して、重大な責任を担うものとして、TDMの実施にあたっては積極的な役割が不可欠です。

TDM東京行動プランは、都民・事業者の方々と行政とが取り組むべき行動を示したものです。ここに示された取組を着実に実行し、交通改善目標を達成することにより、はじめて人間本位の都市交通体系が実現できると考えます。

これらの施策体系のうち、都民とともに取り組む施策として、交通改善目標を達成するために特に重要と考えられる9つの施策を重点施策と位置付けます。これらの施策は自動車交通量の抑制、あるいは既存道路容量の回復に大きな力を発揮するものと期待されます。

### 9つの重点施策

#### 既存道路容量を回復する

- 駐車マネジメントの推進
- 道路交通システムの高度情報化

#### 自動車利用からの転換を促す

- 乗り換えの利便性の向上
- 自転車活用対策
- パーク&ライドの検討

#### 自動車利用の自粛を促す

- 自動車使用に関する東京ルールの展開

#### 自動車交通を抑制する

- ロードプライシングの導入
- 企業保有車の自宅持ち帰り自粛
- 物流対策

## 駐車マネジメントの推進

### TDM重点施策①

渋滞を引き起こす原因のひとつとして、路上駐車があります。これを防ぐためには、目的地の駐車場を確保しておくことなどを義務づけ、または促すことが重要です。

車の到着先をコントロールすることはTDMの基本であり、その役割を担うのが駐車場の整備と管理です。欧米では、駐車場は公共的なものという意識で整備されていますが、我が国においても民間の駐車場について同様の考え方を採り入れていくことが大切です。都心の混雑地で駐車を調整する誘導策や違法駐車防止のための駐車マネジメントの推進に努めます。

このため、社会実験（P.31参照）の円滑な推進を含め、駐車マネジメント推進のための庁内検討推進組織を設置していきます。

#### 【駐車場の整備と利用を進めます】

23区の駐車場が不足している地域における民間や第三セクター等の駐車場整備を支援していきます。

また、ITSの利用などによる小規模・低利用駐車場の活用や荷さばき駐車場のあり方などについて検討していきます。

#### 【駐車場誘導システムの整備を進めます】

駐車場探しによる無駄な走行の削減及び道路上での駐車場空き待ちをなくして、安全で円滑な道路交通を確保するため、駐車場の位置、満空状況、空き駐車場までの経路等の情報を、誘導板等により自動車運転者に提供する駐車場誘導システムの整備を支援していきます。

**【駐車場情報を提供します】**

(財)東京都駐車場公社のホームページ内に、地図ソフトを利用して、都内約2,000カ所の駐車場の位置、営業内容等の情報を提供します。

また、同公社では、東京周辺の道路情報、都内の駐車場、駐輪場の情報を掲載したマップを作成し、配布します。

事業化までのスケジュール

事業予定	平成12年度	13年度	14年度	15年度以降
インターネット情報				
情報拡大の検討	●●●●●●●●●●			
情報拡大の実施	●●●●●●●●●●			
ロードマップの作成・配布	■	■	■	■

**【違法駐車防止に向けた取組を推進します】**

都民や事業者、警察、行政が連携して駐車対策に取り組むため、区市町村の違法駐車等防止条例の制定を促進していきます。【コラム② / P.30 参照】

違法駐車防止に向けた都民参加のあり方を含め、制度の確立について、幅広く検討していきます。

また、駐車違反車両に「駐車違反の防止を呼びかけるステッカー」を貼付したり、違法駐車交通安全上の責任や渋滞への影響について意識啓発に取り組むなど、より効果的・直接的な駐車違反防止キャンペーンを実施していきます。

違法駐車が直接的あるいは間接的に原因となって、交通事故が発生した場合、駐車車両の運転者が刑事上または民事上の責任を問われる場合があります。

都は、このような判例を踏まえ、違法駐車を行う運転手に重大な責任を生じることが都民の共通認識となっていくよう、地域のボランティアなどとともに、共同のキャンペーンを実施していきます。【コラム③ / P.30 参照】

### 【違法駐車を排除して駐車秩序の確立を図ります】

違法駐車車両を排除するため、引き続き適正な指導、取り締まりを行います。また、交通の実態に応じて、時間制限駐車区間を設け、パーキングメーター等の設置により駐車秩序の確立を図ります。

### 【路上駐車を抑止します】

駐車抑止テレビカメラの設置により、交通の安全、円滑化を図っていきます。

#### コラム②

東京都では、これまでに違法駐車防止に関する条例が16の自治体で定められています。23区では、江戸川区、新宿区、葛飾区、北区、目黒区、品川区、豊島区、渋谷区、板橋区の9区で制定（制定率は全区の39%）、中野区で趣旨採択、中央区で検討中となっています。また市では、武蔵野市、国立市、多摩市、三鷹市、田無市、清瀬市、町田市の7市で制定（制定率は全市の26%）、八王子市が検討中となっています。（平成11年（1999年）6月末現在）

このような条例を制定した自治体では違法駐車台数が減っています。

#### コラム③

##### 【刑事事件例】平成11年（1999年）3月27日～千葉簡易裁判所略式命令～

深夜、県道で違法駐車中のダンプカーにバイクが衝突し、バイクの運転者が死亡した事故で、千葉区検察庁は違法駐車運転者を業務上過失致死罪で略式起訴し、千葉簡易裁判所は罰金の略式命令を行いました。

##### 【民事事件例】平成2年（1990年）9月17日～大阪地方裁判所判決～

違法駐車していたトラックがあったために、対向車と衝突を避けようと急ブレーキをかけた自動二輪車の後部同乗者が投げ出され、対向車に轢かれた事故で、対向車だけでなく、違法駐車トラックの運転者及び所有者の不法行為責任を認めた判決が出されました。

**【駐車マネジメント推進と端末物流対策のための社会実験を実施します】**

平日の総走行量の半数近くを占め、窒素酸化物排出量の約7割を占める物流関係車両の交通を改善することは、交通渋滞の解消や環境対策面から重要です。

このため、駐車マネジメント対策と小売店への集配など端末物流の効率化を目指した物流対策に取り組めます。平成10年（1998年）度に行った荷さばきスペースの設置に関する社会実験の結果を踏まえ、平成12年（2000年）度には候補地を副都心の中から選定し、物流車両のほか一般車両も対象とした複合的な実験を建設省、警視庁とともに、地元区等の協力を得て実施します。

予定している主な実験項目としては、

○路外荷さばきスペースの設置

既存の駐車場や公共施設の空き地等を借り上げ、物流車両の荷物の積みおろし、積み換えスペースとして利用させる。

○路上荷さばきスペースの設置

停車帯等の一部を物流車両の荷さばき用駐車スペースとして利用させる。

○駐車車両の駐車場への案内・誘導

駐車場誘導看板の設置、誘導員による駐車場への誘導、チラシ配布等を行い、駐車場探しの車両や路上駐車車両を駐車場へ案内・誘導する。

等で、これらについて十分検討し、実施していきます。

さらに、社会実験を踏まえ、本格実施に向けた施策の展開を図っていきます。

検討スケジュール

事業予定	平成11年度	12年度	13年度	14年度以降
現地調査・適地選定	■			
社会実験の準備・実施・検証		■ ●●●●		

**【東京都の駐車施設対策の基本方針等の見直しを検討していきます】**

平成3年に策定した「東京都の駐車施設対策の基本方針」及び「駐車施設整備計画ガイドプラン」について、新しい時代にふさわしい総合的な視点での見直しを検討していきます。

## 道路交通システムの高度情報化

### TDM重点施策②

交通を円滑にするためには、最先端の情報通信関連技術の活用が重要です。道路と車両を一体のシステムとして構築し、渋滞緩和、交通管制技術の向上、安全確保、物流の効率化、都市環境改善などのために高度道路交通システム（ITS）を推進していく必要があります。ETC※<sup>1</sup>やUTMS※<sup>2</sup>を始め、情報通信技術を応用した多目的システムとして、ロードプライシング（特定地域自動車入域課金制度）、駐車場管理、物流管理、交通情報・地域情報の提供などの施策を検討し、展開していきます。

#### 【公共交通機関の路線バスを走りやすくします】

路線バスが優先的に交差点を通過でき、バスの利用者の利便性が向上するシステム（PTPS：公共車両優先システム）を整備しています。

#### 【交通情報をより一層的確にお知らせします】

車両感知器や旅行時間計測装置、交通情報提供装置等により、よりの確な交通流の把握に努め、交通情報を表示していきます。

#### 【信号制御の高度化により、交通の円滑化を図ります】

信号機のコンピュータ制御化による交通環境に適した信号制御を行っていきます。

#### ※1) ETC（ノンストップ自動料金収受システム）

料金所に設置したアンテナと通行車に装着した車載器との間で無線通信を行い、料金所で停車することなく自動的に料金の支払いを行うシステム。

#### ※2) UTMS（新交通管理システム）

交通管制システムと個々の車両との双方向通信により、リアルタイムの交通情報等を提供するなどして、「安全・快適にして環境にやさしい交通社会の実現」を目指している。

**【ETCを首都高速道路等に導入します】**

ETCの導入により料金所の料金徴収能力が大幅に高まることから、料金所渋滞の緩和に大きく貢献すると期待されています。首都高速道路公団は、平成14年(2002年)度末までに全料金所に設置することを計画しています。

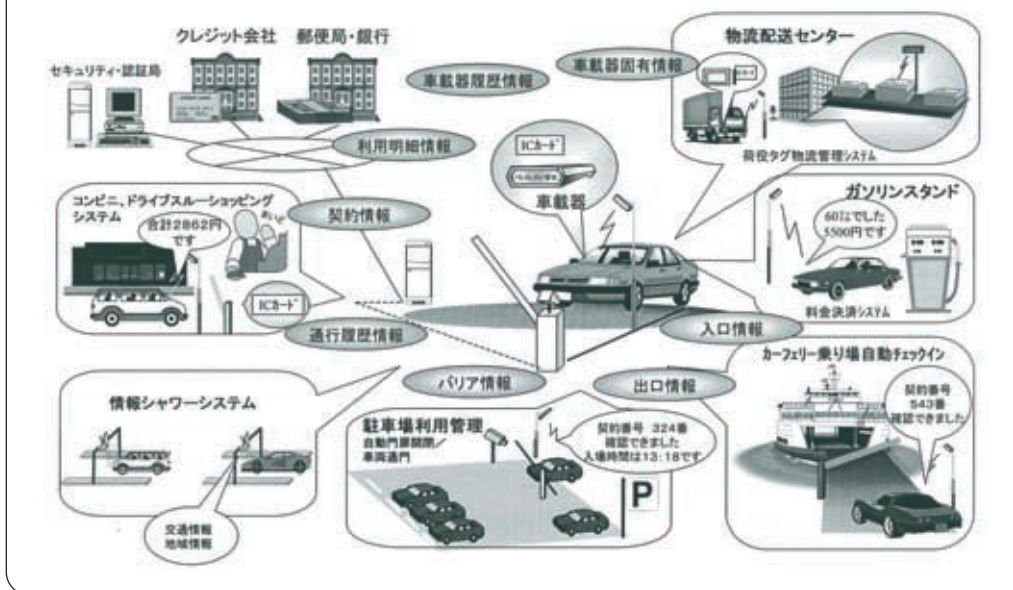
**事業化までのスケジュール**

事業予定	平成11年度	12年度	13年度	14年度以降
【高速道路でのETC導入】				
◆9料金所で試行運用	●●●●●●●●●	●●●●●●●●●		
◆全料金所で運用	●●●●●●●●●	●●●●●●●●●	●●●●●●●●●	●●●●●●●●●
【その他の首都圏の高速道路】				
◆45料金所で試行運用	●●●●●●●●●	●●●●●●●●●		

**コラム④**

郵政省では、ETC技術を応用した未来型駐車場システムや高度物流システム等の多目的システムの実現に向け、電気通信技術審議会で検討をはじめています。

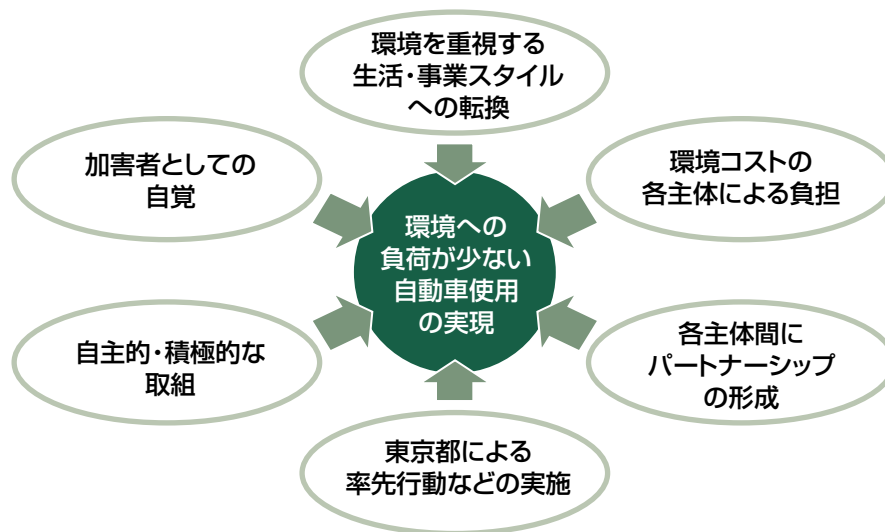
**DSRC (狭域通信) システムのイメージ**



## 自動車使用に関する東京ルールを展開

### TDM重点施策③

東京ルールは、都民、事業者及び行政などの各主体それぞれが、都内で自動車を使用するときに自主的に守るべき行動のルールとして、都民や事業者とともに「環境パートナーシップ東京会議」において検討し、平成11年12月に3つの行動ルールとして定められました。



#### 【自主的な取組を促進します】

環境負荷の少ない自動車使用の実現に向け、東京ルールを広く普及し、都民、事業者などの自主的な取組を促進するために、東京ルール普及促進の組織を設置し、取組を推進します。組織の輪を広げることにより、①公共交通機関の利用促進や共同輸配送等による自動車使用の削減、②CNG車利用やディーゼル車の他車種への転換等による低公害な自動車の使用促進、③エコドライブや、環境濃度の高いときの車使用の抑制等による環境を配慮した車の使用などを推進していきます。

#### 【率先的に実施します】

東京都は、事業者として低公害な自動車の積極的な導入など、東京ルールを率先して実施していきます。

#### 【環境負荷の削減を推進します】

東京都公害防止条例による規制的手法に加え、東京ルールによる自主的な取組を推進することによって、二酸化窒素や浮遊粒子状物質等の環境基準の達成や二酸化炭素の削減などを目指します。



3つの行動ルール

【ルール1：自動車の使用を減らす】

- 乗らない＝自動車使用をできる限りやめる＝  
都 民：近距離、小人数のときは、自転車、バス、電車等を利用する。  
事業者：送迎バス、相乗り、自転車通勤等で自家用車通勤をなくす。
- 使用を減らす＝自動車の走行をできる限り減らす＝  
都 民：使い方の工夫し使用削減する。団地等で、車の共同利用する。  
事業者：積載率向上、走行ルート短縮、共同輸配送等により負荷を抑制する。
- 支える＝各々の立場で自動車を使用抑制に協力する＝  
都 民：宅配便の利用をまとめ配車数を削減。グリーン取引\*1を実施する。  
事業者：物資の計画発注する。ジャスト・イン・タイムを抑制する。  
グリーン取引を実施する。
- 行 政：優良認定事業者\*\*を認定し、公表し、グリーン取引を促進する。  
環境切符の発行等による公共交通機関の利用促進を図る。

【ルール2：低公害な自動車を使用する】

- 選ぶ＝低公害な自動車を使う＝  
都 民：低公害な自動車の都指定低公害車を購入する。  
ディーゼル車の使用自粛する。  
事業者：都指定低公害車を購入する。ディーゼル車の低公害な自動車へ早期転換を図る。  
転換困難なディーゼル車にDPF装置等を装備する。
- 供給する＝低公害な自動車などを開発・製造・販売する＝  
メーカー等：低公害な自動車を製造・販売。ディーゼル車の低公害化を開発する。  
燃料製造事業者等は低公害な燃料を開発・供給する。
- 支える＝低公害な自動車を買いやすくする＝  
都 民：物品の購入や配送の依頼時は、優良認定事業者とグリーン取引を行う。  
事業者：優良認定事業者とグリーン取引を行う。指定低公害車使用者へ特典を付与する。  
メーカー等：低公害な自動車等の環境情報を提供する。環境負荷の少ない車の販売を行う。  
行 政：都指定低公害車の税軽減や融資等の支援を行う。DPF装着等について支援し  
転換指導を行う。税制見直し、ディーゼル車の規制強化を国に要望する。

【ルール3：環境にやさしい運転などを行う】

- エコドライブを励行する＝適正な点検・整備と環境負荷の少ない運転をする＝  
都 民：点検・整備、アイドリング・ストップを実施する。  
事業者：点検・整備、アイドリング・ストップを励行する。過積載等の防止を図る。
- 運転を控える＝高濃度時の使用や、高濃度地域の通行を控える＝  
都 民：高濃度な冬やオキシダント注意報発令時に車使用を削減する。  
事業者：高濃度な冬やオキシダント注意報発令時には計画的な車の使用を行う。
- リサイクルに努める＝自動車の使用を最後まで責任を持つ＝  
都 民・事業者：廃車はリサイクルが可能な処理を販売店等に依頼する。
- 支える（行政としての普及啓発など）  
行 政：学校等でのエコドライブの普及啓発を行う。大気汚染濃度の情報提供を行う。  
高濃度な冬の車使用削減を啓発する。黒煙排出車の情報提供制度を普及する。

※1) グリーン取引

都民、事業者及び行政が優良認定事業者を優先させた取引を行うこと。

※2) 優良認定事業者

低公害な自動車の使用や走行量抑制等、環境負荷の少ない事業を進めている事業者の認定制度。

## 乗り換えの利便性の向上

### TDM重点施策④

自動車の利便性を高めつつ、渋滞や環境悪化などの弊害を少なくしていくためには、公共交通機関への利用転換が必要です。そのために、交通結節点などの他の交通機関からの乗り換えの際の利便性の向上施策を推進していきます。

鉄道駅などにおけるエレベーター・エスカレーター等の整備、誰でも乗り降りしやすいバスの普及、歩行者にやさしい街路などの福祉のまちづくりは、TDMの側面からも重要な取組です。

こうした都市施設のユニバーサルデザイン化について、本来の責務を有する事業者に対して都が誘導し、促進するための助成を行っていきます。

#### 【関東地区の20の鉄道事業者が共通の乗車カードシステムを導入していきます】

都営地下鉄をはじめ、各鉄道事業者ごとに発行する乗車カードを共通化することで、1枚のカードで乗り降りができるようになり、利用者の方々の利便性が一層向上します。

#### 事業化までのスケジュール

事業予定	平成12年度	13年度	14年度	15年度以降
システムの改修等	■			
実施		■	■	●●●●●

#### 【地下鉄駅などの案内表示を充実します】

公共交通の利用者が地下鉄駅などへ迷うことなく到達できるように、駅などの案内表示の充実を図ります。

#### 【鉄道駅にエレベーター等を設置し、利便性の向上を図ります】

駅にエレベーター等を整備する民営鉄道事業者に対して、区市町村と協働して助成し、平成16年(2004年)度までに、「3駅のうち2駅」に設置します。

### 【ノンステップバスの導入を進めます】

だれでも乗り降りしやすいノンステップバスを導入する民営バス事業者に助成し、平成16年(2004年)度までにすべての路線に1台、合計1000台を整備します。

### 【既存建築物を改築し、バリアフリー※1化を図っていきます】

駅施設等と接続する既存建築物のバリアフリー化を図るためハートビル法※2の対象となる既存建築物の改修を促進していきます。このため、平成12年(2000年)度から対象建築物の抽出や他県等の先進地区の詳しい状況を把握して、調査手法の検討をしていきます。

#### ※1) バリアフリー

障害者や高齢者の活動に不便な障害(バリア)を取り除くことの総称

#### ※2) ハートビル法

平成6年(1994年)9月に施行された「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」の通称

#### コラム⑤

バリアフリー法案(高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律案(仮称))が、平成12年(2000年)通常国会に提出されています。この法律が制定されると、公共交通機関の事業者エレベーター、誘導・警告ブロックなどの設置を義務付けるほか、低床バスの導入、列車・機内の車椅子用スペースの確保などが義務付けられる予定です。

また、地方自治体にも、地方における改善指針の策定や、移動の手段の確保に努めることが明記される予定です。

## 自転車活用対策

### TDM重点施策⑤

世界の様々な自治体で、より先進的な交通システムをつくるために、自転車を重要な都市交通手段の一つとして再認識し、その促進を図っているところが増えています。都市の中を行き来する際、時間的に自転車の方が効果的な場合が多く、環境面への負荷の少ない自転車こそ自動車の代替交通機関として、これからの都市にふさわしい交通手段のひとつとして見直していくことが必要です。

また、利用しやすい駐輪場の整備のあり方についても、考えていくことが重要です。

#### 【自転車道網を整備していきます】

自転車道網整備を推進することにより、自転車にとって利便性の高い都市を形成し、自動車交通の円滑化、環境の向上を図っていきます。

このため、自転車の安全走行に関する標識設置などの安全対策を含めて、千代田・中央地区など7地区で、主に既存の道路空間（幅の広い歩道や車道上等）を利用した自転車道の整備などモデル事業を進め、全都的な基本計画、実施計画を策定し、平成15年（2003年）度以降に展開を図ります。



出典：「自転車利用環境整備基本計画に基づく自転車利用の促進について（平成11年4月）」より  
（自転車道網整備に関する調査委員会）

#### 事業化までのスケジュール

事業予定	平成12年度	13年度	14年度	15年度以降
モデル地区基本計画	■			
モデル地区実施計画		■		
社会実験	■	■		
モデル事業		■	■	■
基本計画	■	■		
実施計画		■	■	
全都的展開				■

**【区市町村の駐輪場を整備・促進していきます】**

駐輪場の整備については国庫補助事業【都市計画自転車駐車場促進整備事業（街路事業）、特定交通安全施設等整備事業】や財団法人【（財）日本自転車普及協会、（財）自転車駐車場整備センター】による自転車駐車場設置事業の活用を働きかけるとともに、自転車駐車場用地確保のための調整を行うなど、区市町村に対して支援していきます。また、民間や第三セクターによる23区内の駐輪場整備を支援していきます。

## パーク&ライドの検討

### TDM重点施策⑥

公共交通への転換を促し、自動車利用を抑制するための方策のひとつとして、「パーク&ライド」があります。これは、郊外に駐車場（パーク）を設け、そこから電車等の公共交通機関に乗り換えてもらい（ライド）、都心部への自動車の乗り入れを抑えようというものです。

#### 【首都圏でパーク&ライドを検討しています】

平成11年（1999年）1月に建設省関東地方建設局が事務局となり、東京都を含む7都県市がメンバーとなった「首都圏パーク&ライド検討委員会」が設置されました。この委員会では、東京に集中する乗用車に対して首都圏レベルでの対応を検討しています。都としても、委員会での成果などを踏まえ、独自の施策についても検討していきます。

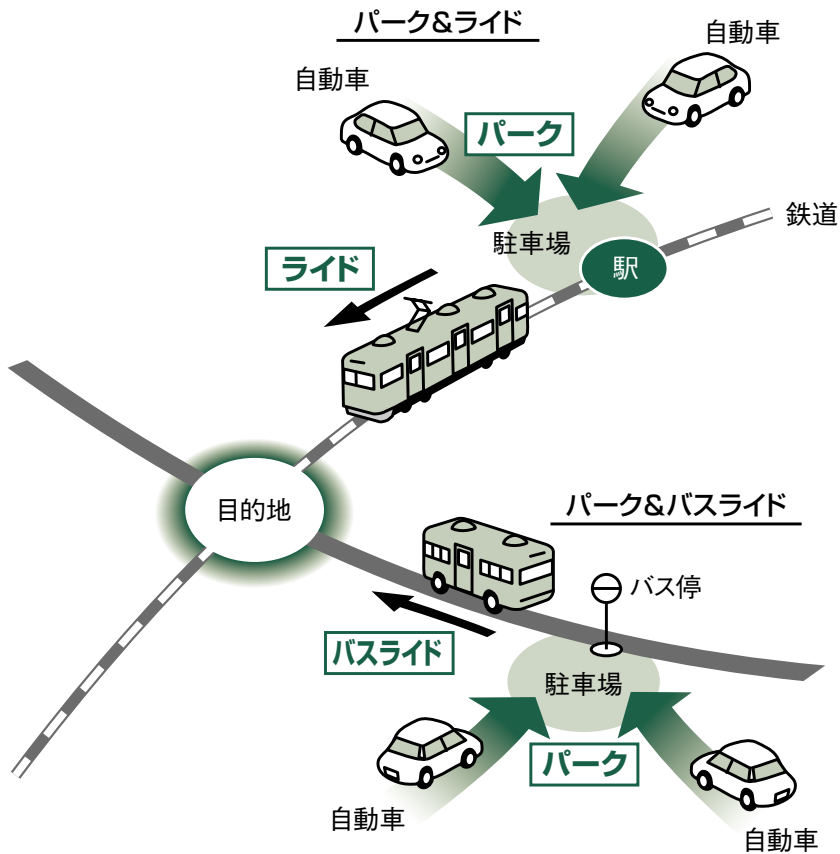
#### 検討スケジュール

事業予定	平成10年度	11年度	12年度	13年度以降
交通状況等の特性の検討	■			
適地選定		■	●●●	



コラム⑥

### パーク&ライドとパーク&バスライドの概念



## ロードプライシングの導入

### TDM重点施策⑦

東京都内の特に混雑の激しい地域及びその周辺において、車の集中する時間帯における交通量を抑制することにより、渋滞による都市機能の低下を改善・向上するとともに、環境負荷の軽減を図ることが重要です。

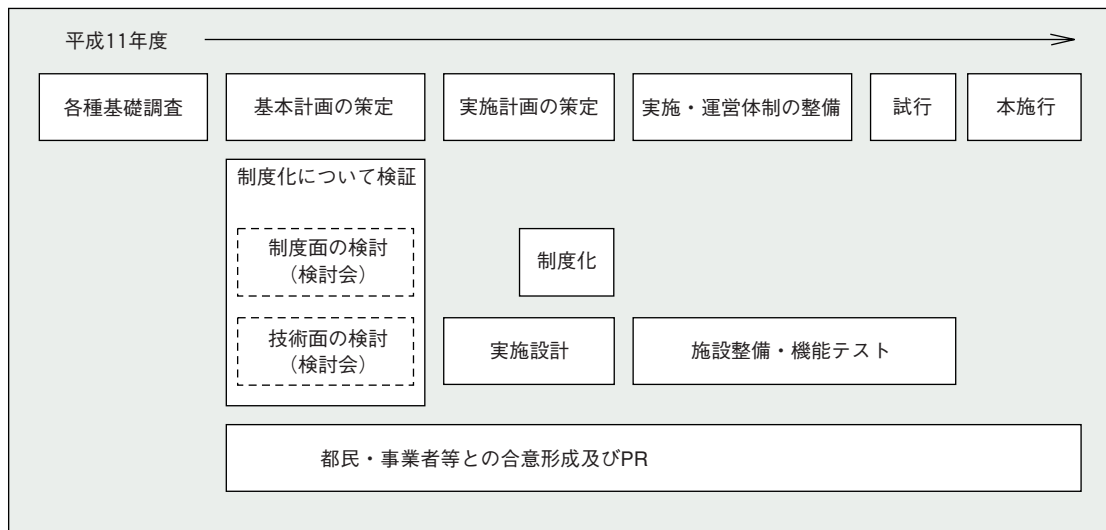


シンガポールで導入されているロードプライシング

このため、一定の混雑地域に進入しようとする自動車に課金するという経済的インセンティブを利用したロードプライシング(特定地域自動車入域課金制度)の導入を推進し、自動車交通量をその発生時から抑制していきます。

平成15年(2003年)度以降の早期導入をめざすこの取組を、壮大な社会的試みと捉え、これをステップとして、よりよい交通システムの確立に向け、さらなる展開をめざしていきます。

### 導入に向けた手順





## 【検討内容等】

### ●コードン線の検討

道路混雑を生じている特定地域を囲むラインをコードン線と言い、このコードン線を越えて入域した時に、課金されます。環二～環八の環状道路、山手線などの鉄道線路、多摩川・江戸川・荒川・隅田川などの河川などを利用した諸ケースを設定し、交通量の変化、周辺への影響あるいは経済や環境への効果などを検討し、適切なコードン線を選択していきます。

### ●技術方式

ETC技術を応用したシステムによるコードンプライシング方式を想定しています。そのために、平成12年(2000年)度から、具体的な技術的検討を行います。

### ●対象車種

公共交通機関への乗り換えが比較的容易な乗用車はもちろん全車種を対象として検討していきます。福祉関係車両や公共交通機関などを対象除外車両とすることについてもあわせて検討します。

### ●課金額

課金額については、平成12年(2000年)度に実施予定の都民・事業者・関係業界などに対するアンケート調査結果をもとに検討していきます。

### ●課金時間

交通混雑の激しい時間帯である平日の午前7時から午後7時を想定しています。なお、土曜・日曜・祝日・年末年始・お盆などは除いていく予定です。

### ●根拠法令

東京都独自の条例を制定していきます。このため、平成12年(2000年)度には、制度検討委員会(仮称)を設けて、法律との整合性などを検討していきます。

### ●収入の用途

ロードプライシングに要した経費を回収した後は、維持管理経費を除いてTDM施策などの都市交通の円滑化や環境の改善等に活用していきます。

## 企業保有車の自宅持ち帰り自粛

### TDM重点施策⑧

会社の車を通勤に使うことは、朝夕の交通渋滞に拍車をかけています。企業保有車については、企業の住所地における車両登録と車両保管場所に実際に駐車（保管）されているかどうかの確認、自宅持ち帰り車両の自粛の徹底を企業の自主管理において実施していくことが重要です。

#### 【自宅持ち帰り車両の自粛の本格実施に向け、調査を行います】

(財)東京都駐車場公社や東京都道路公社が管理し、駐車台数に余裕のある公共駐車場等を活用したモデル事業に向け、検討していきます。

このモデル事業は、平成5年(1993年)度に警視庁が実施した調査により36万台あると推計されている自宅持ち帰り車両について、既存の駐車場を活用したパーク&ライドにより、削減を図ることを主な目的として、事業化に必要な課題等を把握します。

なお、平成12年(2000年)3月には、その後の業務車両の利用実態等を把握するため、首都圏道路交通渋滞対策協議会(建設省、運輸省、東京都、警視庁等で構成)において、2万8千事業所を対象にアンケート調査を行います。

#### 事業化までのスケジュール

事業予定	平成12年度	13年度	14年度	15年度以降
モデル駐車場の選定・分析	■			
企業等への協力依頼	■			
モデル事業実施計画作成		■		
モデル事業実施		■		
本格実施に向けた検討・準備			■	
本格実施				■

## 物流対策

### TDM重点施策⑨

#### 【物流効率化の総合的な推進を図ります】

これまで産業経済を支える基盤として個々に整備されていた港湾、空港、流通業務施設、道路等に係る物流機能について、産業経済のグローバル化を踏まえ、首都圏を視野に入れつつ、ハード・ソフトの両面における物流コスト低減の観点から、総合的に取り組み、基本的な考え方を明らかにしていきます。

主な検討課題としては、

- 各物流機能についての横断的な施策連携
- 物流拠点の整備・再編
- 物流拠点へのアクセスの強化
- 物流機能の効率化・高度化・活性化に向けた規制緩和
- マルチモーダル※の推進

等です。

#### 【駐車マネジメント推進と端末物流対策のための社会実験を実施します】

(駐車マネジメントの推進～P.31～参照)

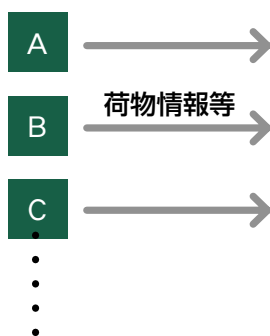
#### ※) マルチモーダル

複数の交通機関の連携による交通施策を推進し、利便性の向上や交通の円滑化を図ること。

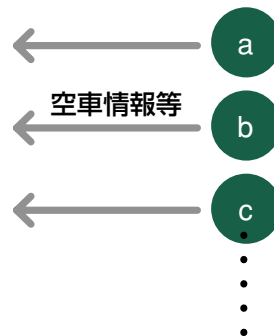
#### コラム⑦

トラック輸送の効率化を進めるため、運送事業者のトラックの空車情報と、トラックを探している荷主の荷物情報の両方をインターネット上で引き合わせる「物流情報プールシステム」を、通産省と運輸省が共同して開発することになりました。

#### 荷主事業者



#### 運送事業者



空車情報、荷物情報の集積とそれらの適切なマッチング