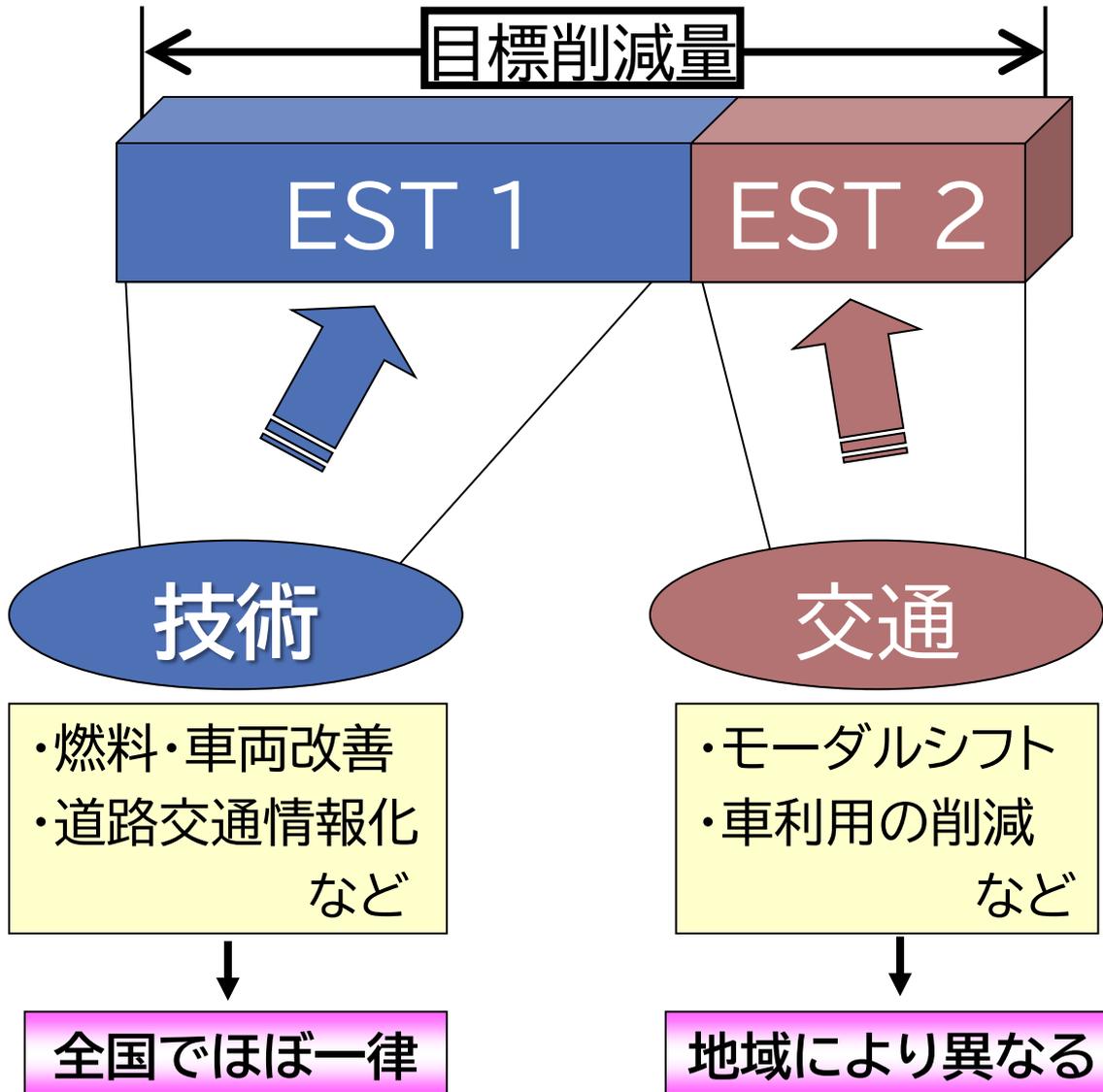


EST実現のための技術施策と交通施策



技術施策(EST1)だけで乗り越えられれば、交通施策(EST2)は不要

→まず技術革新トレンド(EST1)を予測

→もし足りない見込みであれば、必要な交通施策(EST2)を地域別に見積もる

国・メーカーの取組が重要

地域(自治体・住民)の取組が重要

交通起源環境負荷削減のための施策の整理



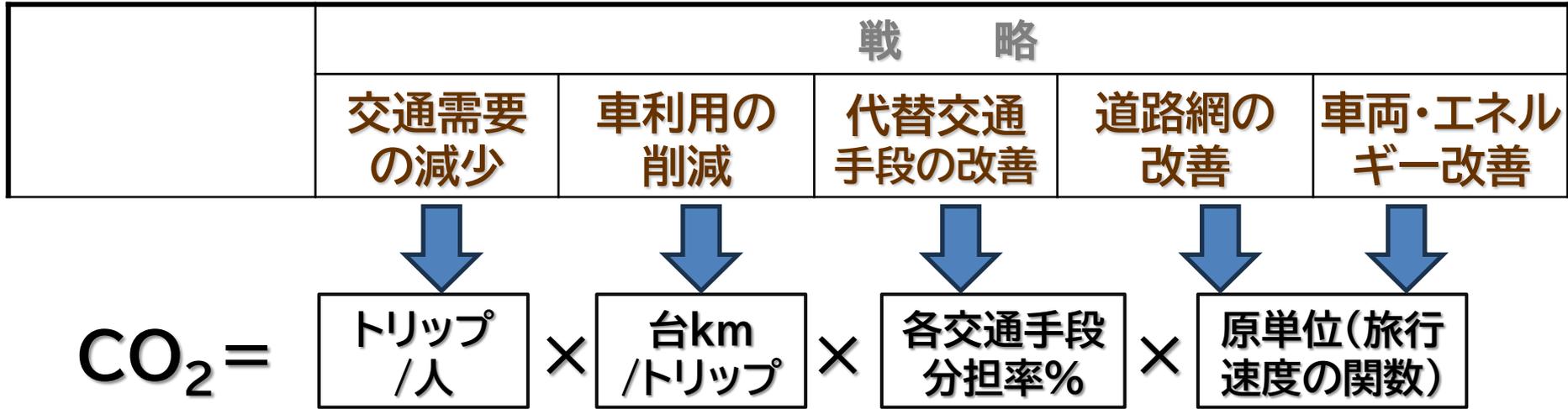
(中村・林・宮本編「都市交通と環境－課題と政策－」の表に加筆)

		AVOID		戦略 SHIFT	IMPROVE	
		交通需要の減少	車利用の削減	代替交通手段の改善	道路網の改善	車両・エネルギー改善
EST1 手	技術: インフラストラクチャー 車両・燃料	公共交通指向型開発 (TOD) 職住近接	歩行者・自転車道路 歩車共存道路	低炭素モード導入 鉄道 LRT・BRT 自転車・徒歩 新モビリティ	新規道路 新規駐車設備	低燃費車 代替燃料車 再生可能エネルギー利用
	規制: 管理 制御 サービス	土地利用規制 郊外化規制	都心部乗り入れ制限 歩行支援 駐車制限 交通整備	軌道・バス優先方策 公共交通サービス改善	整流化のための通行規制	燃費基準 燃料質に関する規制
	情報: 助言 啓発 通信	テレワーキング	意識キャンペーン	リアルタイム公共交通情報提供システム エコモビリティ案内	カーナビゲーション 安全広告 交通情報提供	エコ意識
EST2	経済: プライシング 課税	土地税	ロードプライシング 通行・駐車料金 自動車関連税	運賃政策 公共交通運賃低減	ロードプライシング	自動車関連税

AVOID

SHIFT

IMPROVE



これら各要因に影響を明確に
 与えられる施策を行わないと意味がない

ESTにおける基礎的な注意点

- 「電動なので(走行時に)CO₂を出さないから環境にやさしい」
 - 発電時に出ていますよね？
- 「ちゃんと考えてはいないけど、たぶん環境にやさしいと思う」
 - 定量的根拠がないと認められません！
- 「自分たちで調査検討した結果、環境にやさしいとわかった」
 - 客観的に検証されていないと弱いです！

脱炭素・低費用で魅力的な都市・交通システム実現のための「長期」スパイラル

＜交通戦略(地域公共交通計画)＞
コンパクト化を誘導しうる交通ネットワーク
公共交通・非動力交通の充実



＜都市計画マスタープラン・立地適正化計画＞
公共交通を有効に機能させうるコンパクト化
公共交通指向型ゾーニング・施設再配置

これをやりとげるためには大変なエネルギーが必要だが・・・
40年計画で頑張るもの(その間に建物は半分以上建て替わる)