



3

人と環境にやさしい交通体系の確立

目標

市域の特性に応じた人と環境にやさしい交通体系を確立し、環境基準*の達成を目指します。

指標	現状値 (平成17年度)	目標値
沿道のSPM*(浮遊粒子状物質)濃度 (mg/m ³)	0.084	平成22年度 0.1以下 (環境基準) 平成27年度 0.1以下 (環境基準)
沿道のNO ₂ *(二酸化窒素)濃度 (ppm)	0.052	平成22年度 0.06以下 (環境基準) 平成27年度 0.06以下 (環境基準)
市役所の低公害車導入率 (%)	49.6	
自転車駐車施設利用台数 (台/年)	23,060	
交通事故件数 (件/年)	10,025	
都市計画道路の整備率 (%)	36.5	平成22年度 38.0以上 平成27年度 40.0以上
生活道路の改良延長 (m)	72,235	平成22年度 83,000以上 平成27年度 95,000以上

環境基準

環境基本法第16条で、人の健康を保護し及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準として定められている。

SPM

大気中に浮遊する粒子状物質。主に、工場、自動車等から排出される。大気中に比較的長時間滞留し、高濃度で肺や気管等に沈着して呼吸器に影響を及ぼす恐れはありとされている。

NO₂

二酸化窒素。物の燃焼によりNOが発生し、大気中で酸化されてNO₂となる。高濃度で呼吸器に影響を及ぼす恐れはありとされている。

共通理念

広域的な交通需要や市域の特性を踏まえ、総合的な交通体系を検討し、自動車公害の防止を図ります。その際、自動車の利用を控えて、公共交通機関や自転車・徒歩の利用を重視する視点をまちづくりに取り入れ、各種対策を実施します。



具体的取組

3-1 自動車公害防止対策 **重点**

モニタリング体制の充実

- ・沿道の大気汚染、自動車騒音のモニタリング*体制の充実を図ります。

モニタリング
日常的、継続的に監視を行い、記録に残すこと。

低公害車等の普及

- ・現有の庁用車の更新時には、電気自動車、メタノール車、天然ガス車、ハイブリッド車、八都県市指定車*等の低公害車への転換を推進します。
- ・国や県など、車両の低公害車化を推進する関係機関との連携のもと、低公害車の普及促進に努めます。
- ・バス等公共交通機関、運送業者などの輸送事業者、配送を伴う卸売・小売業やサービス業などの荷主となる事業者には、車両の低公害車化をはたらきかけます。
- ・自動車ユーザーである個々の市民への普及啓発を行い、低公害車への転換を促します。

八都県市指定車
関東の8つの都県市が、八都県市低公害車指定制度により指定した低公害車。

天然ガス利用のごみ収集車



市民・事業者への啓発

- ・急発進、急加速をせず、不要なアイドリング*を控えるなどの環境にやさしい運転技術の普及を図ります。
- ・交通渋滞の緩和を図るため、自動車通勤における相乗りの促進、自動車利用自粛運動等、自動車利用の工夫を図ります。
- ・事業所の通勤バス運行を促進するとともに、交通需要の平準化を図るため、時差通勤の普及、フレックスタイム制の導入促進を図ります。

アイドリング
自動車や機械が止まっている時に、エンジン等を動かしていること。





ノーカーデーの実施

- ・埼玉県等の実施する冬期自動車抑制対策（冬期間水曜日ノーカーデーキャンペーン）と連携し、実施します。



3-2 徒歩・自転車利用の促進 **重点**

歩行者に安全な道の整備

- ・歩道付き道路など歩行者が安心して歩ける道路整備を推進します。

自転車優先道の整備

- ・市民の自転車利用促進のため、歩行者や自転車が通行しやすい道路の整備を検討します。

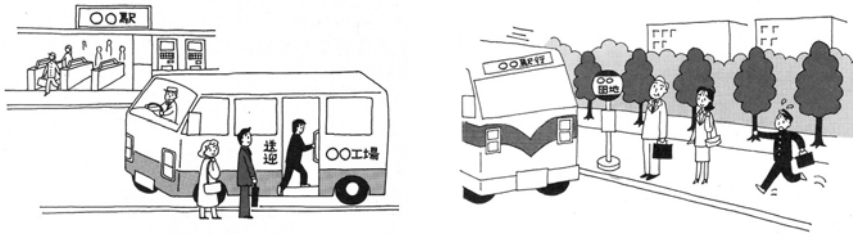
自転車駐車場の整備

- ・駅周辺の自転車駐車場の整備を推進し、放置自転車を削減するとともに、自転車及び自転車駐車場利用に係る市民の利便性の向上を図ります。
- ・バス停周辺の自転車駐車場整備を促進し、サイクルアンドバスライドを推進します。

3-3 公共交通機関の利用促進

自家用車から公共交通機関への転換

- ・交通渋滞を緩和するため、過度の自動車利用を控え、鉄道やバスなどの公共交通機関の利用を市民やイベント等の主催者にはたらきかけます。
- ・公共交通機関を利用するすべての人が利用しやすくなるよう、鉄道駅やバスターミナルのバリアフリー化や分かりやすい案内サインの設置など、施設の改善を促進します。
- ・路線バスを利用する人にとって快適なバス待ち空間になるよう、バス停に上屋やベンチなどの設置を促進します。



バス輸送の充実

- ・バスロケーションシステムを活用した駅等における路線バスの発着案内の整備を促進し、電車とバスの乗り継ぎの抵抗感を解消します。
- ・高速バスの充実を図るため、新規路線の設置や既設路線の運行本数の増加などを促進します。
- ・ノンステップバスの導入を促進し、路線バスのバリアフリー化を推進します。
- ・市内循環バス「川越シャトル」は路線や運行本数、目的地などの見直しと改善を行い、利用者の増加を図ります。

3-4 道路交通の円滑化

道路整備による渋滞の緩和

- ・環状道路*、広域幹線道路*、幹線道路の整備を促進し、渋滞の緩和に努めます。
- ・鉄道駅周辺の交通網整備を促進し、鉄道及び道路の立体交差化等を検討します。
- ・道路整備に当たっては、環境に配慮しながら整備を推進します。

環状道路

都市の中心を囲むように造られた道路。

広域幹線道路

市域を超える広い地域にわたる、主な道筋として位置付けられた道路。

道路の改良

- ・右折レーン設置など、交通円滑化のための交差点の改良に努めます。
- ・道路交通の円滑化とともに、防災や交通安全の観点からも課題となっている狭あい道路の拡幅に努めます。
- ・車両等のすれ違いのための退避所を設けた「ゆずりあい道路」の整備を引き続き推進します。

駐車場等の整備促進

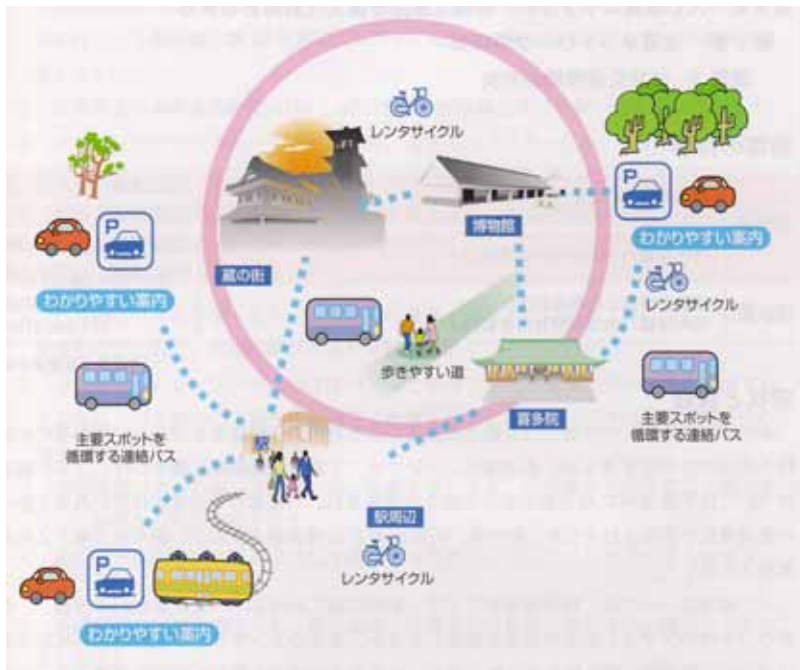
- ・駅周辺や商店街など商業・業務機能の集積した地域に対しては、駐車場の整備を促進します。



パークアンドライドシステムの導入 **重点**

- ・観光地域については、観光客などのための郊外型駐車場の整備を推進し、パークアンドライド*システムを導入します。（施策10-12 観光客への配慮- パークアンドライドシステム等の導入参照）

パークアンドライド
 駐車場まではマイカーを使い、そこで公共交通や自転車に乗り替えて目的地に行くこと。市街地や観光地の自動車を減らす効果が期待される。このための交通基盤や制度をパークアンドライドシステムと呼んでいる。



駐車場等案内システムの整備

- ・駐車場相互の連携を密にして、駐車場の空き情報や道路渋滞情報を提供する案内システムの整備を検討します。