

## 局地汚染対策に係る検討項目案

- 1．局地汚染対策が必要な地区の実態をどのようにして把握するか。
- 2．広域的対策と局所的対策をどのように組み合わせるべきか。
- 3．個別の場所の状況に応じて、関係機関の間で施策目標、事業内容を選択し、連携をとり、対策効果を発現していく枠組みをどのように構築するか。
- 4．以下のような対策など、街区や建築物の形状等が大気環境の質に影響を与えることを認識し、中長期的に都市環境対策を進める方策として、具体的には、どのようなものが考えられるのか。

局地汚染対策が必要な地区を目的地又は通過地とする交通量対策等

局地の大気拡散を容易にするように周辺土地利用を誘導していく方策等

新たな土地利用や施設整備を行おうとする際に大気環境を含めた影響の事前確認を行う仕組み等

その他

- 5．国（関係府省）、地方公共団体（都府県、市区町村）、民間セクターの果たすべき役割について、どのように考えるか。

## 局地における大気汚染改善事業

### 1．事業の概要

環境省においては、局所的な大気汚染が見られる道路沿道地域において、総合的な地域大気汚染改善事業を推進する必要があるため、平成16年度から「局地における大気汚染改善事業」を地方公共団体への委託事業として実施している。

#### (1) 目的

局地的な大気汚染が見られる道路沿道地域において、施策事例の評価、施策の実施効果のシミュレーション結果、施策の導入可能性調査等を踏まえ、自治体を中心とした地域連絡組織により総合的な地域大気汚染改善計画を策定し、関係者の連携・分担の下に改善事業を推進する。

#### (2) 内容

地域連絡組織の設置運営  
効果が期待される局地汚染対策の検討  
シミュレーションによる効果把握  
局地汚染シミュレーションにより種々の局地汚染対策の効果を評価  
有効性、課題等の整理  
地域大気汚染改善計画の策定

### 2．事業の実施状況

平成16～17年度においては、神奈川県において当事業を実施した。概要は次のとおり。

#### (1) 地域連絡組織の設置

事業の実施に当たり、神奈川県局地汚染対策検討調整会議を設置した。

国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所  
川崎市環境局公害部交通環境対策課  
まちづくり局計画部交通計画課  
建設局道路計画部道路計画課  
相模原市環境保全部環境保全課  
首都高速道路株式会社神奈川管理局調査・環境グループ  
神奈川県県土整備部都市計画課  
県土整備部道路管理課  
県土整備部道路整備課  
環境農政部大気水質課  
環境農政部環境科学センター  
警察本部交通部交通規制課

## (2) シミュレーションによる効果把握

モデル地域3箇所について、自動車排出ガス対策（大型車排出ガス量10%削減）、交通量対策（大型車交通量10%削減）、交通流対策（混雑時走行速度10%増）の3施策によるNO<sub>x</sub>、SPMの削減効果のシミュレーションを実施した。

## (3) 地域大気汚染改善計画の立案

4地域（川崎区池上新田、幸区遠藤町、高津区二子、相模原市淵野辺十字路）について、地域の特性と有効な対策等を整理した。

また、局地汚染対策メニューについて、実施主体、関連する地域特性及び具体的な取組内容を整理するとともに、実施のスケジュールについて立案した。（詳細は別紙参照）

早期に導入（実施）が可能な対策

- ・グリーン配送の促進
- ・運輸版ESCO事業等の推進
- ・道路ネットワークの整備
- ・低公害車の使用、エコドライブの実施の推進 等

十分な検討・調整が必要な対策

- ・ロードプライシング
- ・流入車対策 等

## 第 4 章 地域状況に応じた効果的施策推進(局地汚染対策)について

### 1 趣 旨

神奈川県自動車 NO<sub>x</sub>・PM 総量削減計画では、平成 22 年度までに環境基準 100%達成を目標に掲げ、車種規制やディーゼル車運行規制等の全県的な施策だけでは平成 22 年度までに環境基準の達成が困難と見込まれる地域については、その地域の実情に応じた効果的な施策(局地汚染対策)を推進することとしている。

本県では、現時点(平成 15 年度及び平成 16 年度)で環境基準を達成していない地域を対象に効果的な施策をとりまとめるとともに、早期に導入可能な施策について検討することとした。

また、対象地域の環境基準達成のために今後必要とされるNO<sub>2</sub>及びSPMの削減量については、平成 17 年実施の交通センサス調査結果を基に、平成 18 年度に大気環境予測シミュレーションを行い検証することとした。

今後、対象地域における効果的な施策について関係者間で十分に検討を重ね、大気環境予測シミュレーションの結果や環境基準の達成状況等を踏まえ、必要に応じて施策の見直しなど柔軟な対応を進める。

### 2 対象地域

平成 15 年度及び平成 16 年度に二酸化窒素の環境基準が非達成の次の 4 箇所とする。

対象地域	対象路線	環境基準達成状況			
		NO <sub>2</sub>		SPM	
		H15年度	H16年度	H15年度	H16年度
川崎区池上新田	東京大師横浜線 高速神奈川1号横羽線	×	×	×	
幸区遠藤町	一般国道1号 一般国道409号	×	×	×	
高津区二子	一般国道246号	×	×	×	
相模原市淵野辺十字路	一般国道16号 相模原大蔵町線	×	×		

環境基準達成状況： 達成 × 非達成

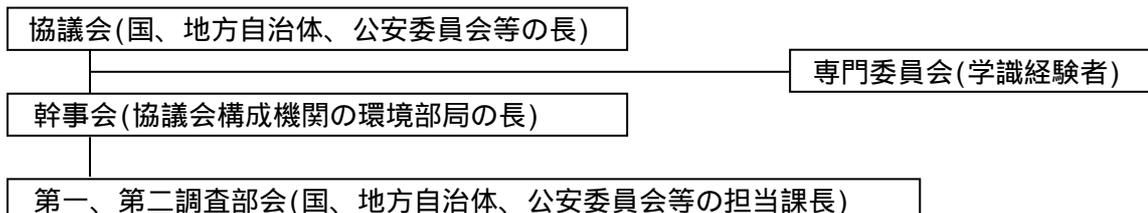
### 3 推進体制

次の推進体制により、局地汚染対策を円滑かつ適切に進めることとする。

#### (1) 県の協議会等による交通環境対策の推進

<神奈川県自動車 NO<sub>x</sub>・PM 総量削減計画策定協議会>

神奈川県自動車 NO<sub>x</sub>・PM 総量削減計画の策定や変更について調査・審議



<神奈川県物流のグリーン化に向けた検討会>

エコドライブの推進など物流のグリーン化に向けた検討

- ・ グリーン配送推進の検討
- ・ 運輸版E S C O事業推進の検討

(2) 地域連絡協議会等による交通環境対策の推進

<川崎市自動車公害対策推進協議会>

川崎市自動車公害防止計画の総合的、計画的な推進を検討

- ・ 低公害車導入補助による低公害車の普及促進
- ・ 川崎市南部地域道路沿道環境対策の実施(道路ネットワークの整備、道路構造の改善、土壌浄化システムの設置など)
- ・ 交通需要マネジメント(TDM)の実施
- ・ 交通公害低減システム(EPMS等)の導入 など

<川崎市CNG車普及促進協議会>

○国土交通省の「CNG車普及推進モデル事業」の指定を受けCNG車普及促進に関する検討

- ・ CNG車普及促進
- ・ CNGスタンド普及促進 など

<浮島・小島地区交通環境改善連絡協議会及び東扇島・千鳥地区交通環境改善連絡協議会>

浮島・小島地区、東扇島・千鳥地区周辺の交通環境改善等に関する検討

- ・ 路線バスの充実に向けた検討
- ・ 送迎バスの共同化に向けた検討
- ・ エコドライブの推進 など

<相模原市地球温暖化対策地域推進計画(仮称)の検討・策定>

地球温暖化対策の総合的かつ計画的な推進に向け、計画の策定等を調査検討

- ・ 相模原市地球温暖化対策検討推進計画(仮称)の策定(H18年度予定)
- ・ 低公害車の普及促進 など

【参考】各協議会と対象地域との関係

	対 象 地 域			
	川崎区池上新田	幸区遠藤町	高津区二子	相模原市淵野辺十字路
神奈川県自動車NOx・PM総量削減計画策定協議会				
神奈川県物流のグリーン化に向けた検討会				
川崎市自動車公害対策推進協議会				-
川崎市CNG車普及促進協議会				
浮島・小島地区交通環境改善連絡協議会及び東扇島・千鳥地区交通環境改善連絡協議会		-	-	-
相模原市地球温暖化対策地域推進計画(仮称)	-	-	-	

各協議会等は、 の付いている対象地域を含めた地域の交通環境対策等を検討している。

## 4 各対象地域の特性と局地汚染対策メニュー

平成 16 年度及び平成 17 年度に実施した「局地における大気汚染改善事業」で示された対象地域の特性や、施策の導入可能性、施策事例の評価等を参考に、各対象地域において効果的な局地汚染対策メニューをとりまとめた。

局地汚染対策メニューは、「早期に導入（実施）可能な施策」、「関係機関と十分な検討・調整が必要な施策」、「既に導入（実施）済みの施策」の 3 つの区分とし、主な実施主体と具体的取組内容を示した。

### (1) 川崎区池上新田（対象道路：東京大師横浜線（産業道路） 高速神奈川 1 号横羽線）

#### ア 対象地域の概況

測定局位置図



上空写真



池上新町交差点上空。高架の道路が首都高横羽線、その真下の道路（首都高横羽線に平行）が産業道路

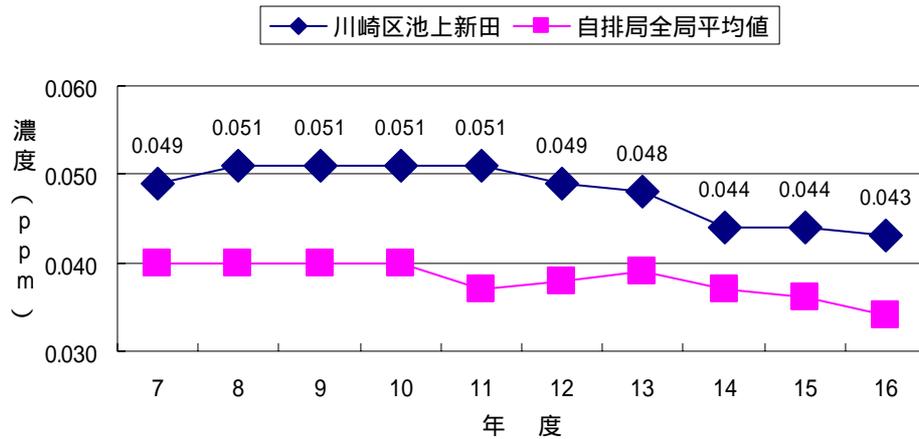
#### イ 交通状況

対象道路	東京大師横浜線	高速神奈川 1 号横羽線
全車種交通量	36,851 台 / 日	54,906 台 / 日
大型車混入率	45.6%	26.7%
旅行速度	29.5 km/h	52.6 km/h
対象地域を起終点とする貨物車の割合	43.3%	-

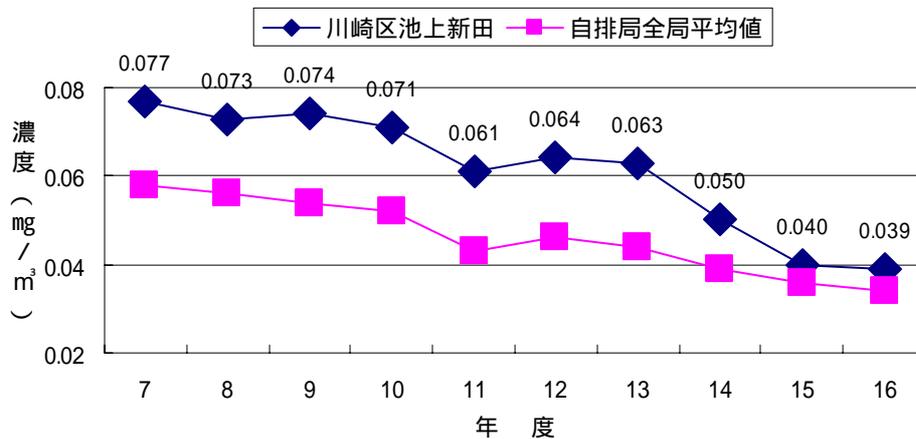
産業道路の値は平成 16 年度局地における大気汚染改善事業の調査結果、首都高速横羽線の値は H11 道路交通センサスの数値

ウ 大気環境の状況

NO2濃度の推移(年平均値)



SPM濃度の推移(年平均値)



エ 地域の特性と有効な対策等

地域の特性	有効な対策等
大型車の混入率が非常に高い 対象地域(臨海部工業地域)への搬入・搬出用貨物車が多い	大型車の低公害車化やエコドライブの実施による果が期待される NOx・PM 法対策地域外からの非適合流入車対策による効果が期待される 臨海部工業地域の荷主企業への働きかけが必要である
対象道路に並行して首都高速湾岸線が敷設されている	対象道路の通過車両の湾岸線等への振り分けによる効果が期待される
土壌浄化システムや環境施設帯の設置等既に複数のハード対策が実施されている 環境対応型交通管制モデル事業として環境対応型信号制御が実施されている	同様な対策の追加の余地は少ない
産業道路の上を首都高速横羽線が並行している	高架化等、道路構造の改良は難しい。

オ 局地汚染対策メニュー

	対策メニュー	実施主体	関連する地域特性	具体的取組内容
早期に導入(実施)可能	グリーン配送の促進	県、荷主企業		・「神奈川県物流のグリーン化に向けた検討会」における荷主企業のグリーン配送推進方策の検討
	運輸版 ESCO 事業の推進	県、市、運送事業者		・「神奈川県物流のグリーン化に向けた検討会」における運送事業者のエコドライブ推進方策の検討
	道路ネットワークの整備	首都高(株)		・大師 JCT の整備 (H20 開通予定)
	低公害車の使用、エコドライブの実施の推進	市、県、国、事業者		・浮島・小島地区、東扇島・千鳥地区交通環境改善連絡協議会による低公害車の使用・エコドライブ等交通環境改善等に関する検討
十分な検討・調整が必要	ロードプライシングの拡大	国、県、市、首都高(株)		・平成 22 年度の大気環境予測シミュレーションの結果を踏まえた実施の必要性・手法等について関係機関と検討・調整
	流入車対策の実施	県、市		・自動車 NOx・PM 法対策地域外からの非適合車の流入対策について国に働きかけ
既に導入(実施)済み	首都高湾岸線の整備等	首都高(株)		・平成 13 年度 並木～本牧埠頭 14.6km を供用開始 ・平成 11 年度 首都高湾岸線へ誘導案内標識(上り 3 箇所、下り 5 箇所)を設置
	土壌浄化システム、環境施設帯等の設置	市		・平成 11 年度 池上新田公園に土壌浄化システムを設置 ・平成 13 年度 産業道路の環境施設帯(計画延長 6.1km)を設置
	低公害車の普及促進	市、国		・低公害車と通常車両との価格差の一部を補助 川崎市補助実績等 平成 17 年度 補助台数 26 台 平成 18 年度 同程度補助予定
	交通需要マネジメント(TDM)の実施	市		・通勤用高速バスの運用、PTPS の運用など
	交通公害低減システム(EPMS)の実施	県警、市		・産業道路(塩浜～浜町二丁目)に環境対応型信号制御を実施 ・産業道路上りの交通情報板に渋滞情報等を表示
	第二段階規制不適合車への粒子状物質減少装置装着補助	県、市		・装置装着費用の一部を補助 川崎市補助実績等 平成 17 年度補助台数 122 台
	CNG車の普及促進	市		・平成 17～平成 19 年度 川崎市 CNG 車普及促進協議会による CNG 車普及施策の推進 CNG 車普及セミナー等の開催、CNG スタンドの整備促進 平成 17～平成 19 年度 CNG 車導入予定台数 52 台 平成 17～平成 19 年度 CNG スタンド整備・改善計画(3 箇所新設予定、営業時間延長など)

カ 実施スケジュール

年度	18	19	20	21	22
<p>対策メニュー</p> <p>早期に導入（実施）可能</p> <p>グリーン配送の促進 運輸版 ESCO 事業の推進 低公害車の使用、エコドライブの実施の推進</p> <p>道路ネットワークの整備（大師 JCT）</p>			<p>手法の検討等</p>	<p>普及に向けた推進</p>	
		<p>整備</p>		<p>開通</p>	
<p>十分な検討・調整が必要</p> <p>ロードプライシングの拡大 流入車対策の実施</p>		<p>大気予測シミュレーション</p>	<p>シミュレーションの結果 環境基準達成の ため施策の実施 が必要な場合・・・</p>	<p>実施に向けた関係機関 等との調整・検討</p>	
				<p>神奈川県自動車 NOx・PM 総量削減計画策定協議会</p>	

(2) 幸区遠藤町（対象道路：一般国道1号、一般国道409号）

ア 対象地域の概況

測定局位置図

上空写真



遠藤町交差点上空。一般国道1号（東京と神奈川を結ぶ幹線道路）と一般国道409号（川崎市を南北に結ぶ主要道路）が交差

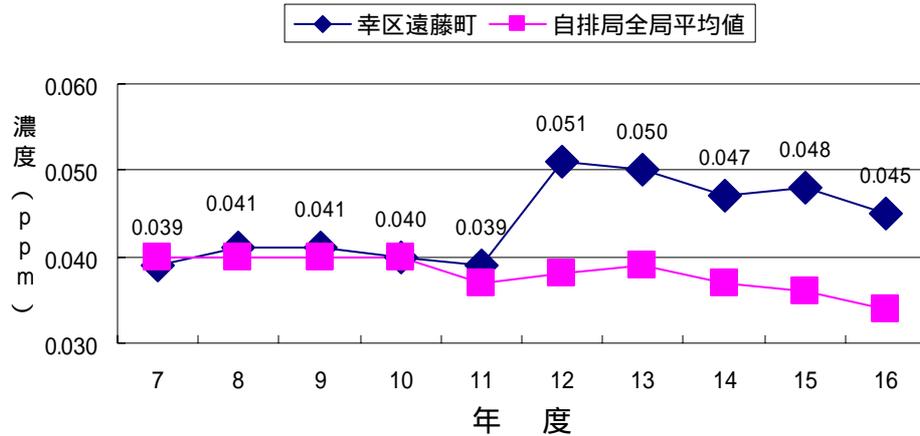
イ 交通状況

対象道路	一般国道1号	一般国道409号
全車種交通量	45,534台/日	23,353台/日
大型車混入率	19.3%	15.7%
旅行速度	56.1 km/h	19.4 km/h
対象地域を起終点とする貨物車の割合	29.5%	-

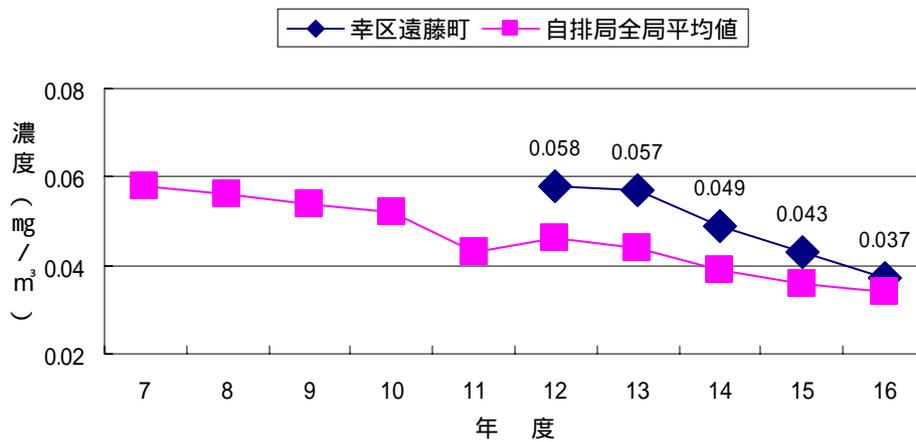
一般国道1号の値は平成16年度局地における大気汚染改善事業の調査結果、一般国道409号の値はH11道路交通センサスの数値

ウ 大気環境の状況

NO2濃度の推移(年平均値)



SPM濃度の推移(年平均値)



エ 地域の特性と有効な対策等

地域の特性	有効な対策等
一般国道 409 号は産業道路に通じており、対象地域を通る貨物車の多くが、近接の臨海部工業地域へ出入りすると考えられる	貨物車の低公害車化やエコドライブ実施による効果が期待される NOx・PM 法対策地域外からの非適合流入車対策による効果が期待される 臨海部工業地域の荷主企業への働きかけが必要である
対象道路に並行して首都高速湾岸線が走行	対象道路の通過車両の湾岸線等への振り分けによる効果が期待される
環境対応型交通管制モデル事業により県間連動信号制御を実施	同様な対策の追加の余地は少ない

オ 局地汚染対策メニュー

	対策メニュー	実施主体	関連する地域特性	具体的取組内容
早期に導入(実施)可能	グリーン配送の促進	県、荷主企業		・「神奈川県物流のグリーン化に向けた検討会」における荷主企業のグリーン配送推進方策の検討
	運輸版 ESCO 事業の推進	県、市、運送事業者		・「神奈川県物流のグリーン化に向けた検討会」における運送事業者のエコドライブ推進方策の検討
	道路ネットワークの整備	首都高(株)		・大師 JCT の整備 (H20 開通予定)
十分な検討・調整が必要	ロードプライシングの拡大	国、県、市、首都高(株)		・平成 22 年度の大気環境予測シミュレーションの結果を踏まえた実施の必要性・手法等について関係機関と検討・調整
	流入車対策の実施	県、市		・自動車 NOx・PM 法対策地域外からの非適合車の流入対策について国に働きかけ
既に導入(実施)済み	首都高湾岸線の整備等	首都高(株)		・平成 13 年度 並木～本牧埠頭 14.6km を供用開始 ・平成 11 年度 首都高湾岸線へ誘導案内標識(上り 3 箇所、下り 5 箇所)を設置
	低公害車の普及促進	市、国		・低公害車と通常車両との価格差の一部を補助 川崎市補助実績等 平成 17 年度 補助台数 26 台 平成 18 年度 同程度補助予定
	交通公害低減システム(EPMS)の実施	県警、市		・国道 1 号(遠藤町～多摩川大橋)を対象に、県間連動信号制御を実施
	第二段階規制不適合車への粒子状物質減少装置装着補助	県、市		・装置装着費用の一部を補助 川崎市補助実績等 平成 17 年度補助台数 122 台
	CNG車の普及促進	市		・平成 17～平成 19 年度 川崎市 CNG 車普及促進協議会による CNG 車普及施策の推進 CNG 車普及セミナー等の開催、CNG スタンドの整備促進 平成 17～平成 19 年度 CNG 車導入予定台数 52 台 平成 17～平成 19 年度 CNG スタンド整備・改善計画(3 箇所新設予定、営業時間延長など)

カ 実施スケジュール

年度	18	19	20	21	22
<p>対策メニュー</p> <p>早期に導入（実施）可能</p> <p>グリーン配送の促進 運輸版 ESCO 事業の推進</p> <p>道路ネットワークの整備（大師 JCT）</p>			<p>手法の検討等</p>	<p>普及に向けた推進</p>	
		<p>整備</p>		<p>開通</p>	
<p>十分な検討・調整が必要</p> <p>ロードプライシングの拡大 流入車対策の実施</p>		<p>大気予測シミュレーション</p>	<p>シミュレーションの結果 環境基準達成の ため施策の実施 が必要な場合・・・</p>	<p>実施に向けた関係機関 等との調整・検討</p>	
				<p>神奈川県自動車 NOx・PM 総量削減計画策定協議会</p>	

(3) 高津区二子（対象道路：一般国道 246 号）

ア 対象地域の概況

測定局位置図

上空写真



国道246号は、東京と神奈川を結ぶ主要な一般道路の1つ。都内から県内陸部へ向かう車両の多くが、新二子橋を利用

至東京 ↓

測定局より200m程西側の溝口第二歩道橋上空

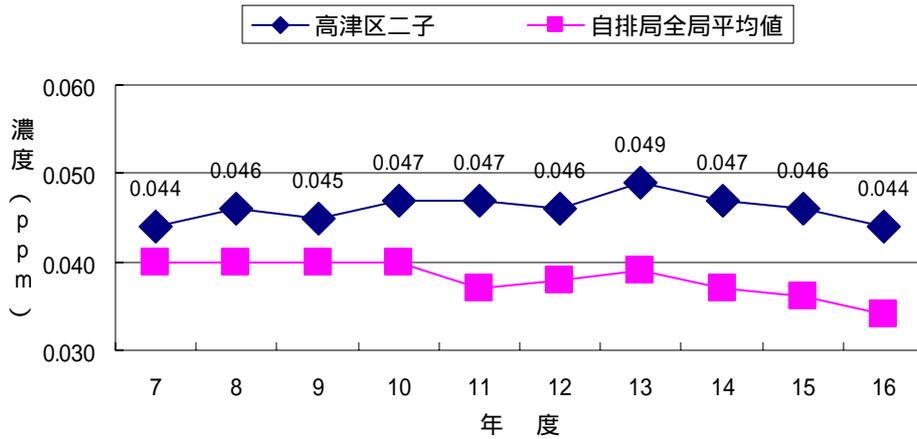
イ 交通状況

対象道路	一般国道 246 号
全車種交通量	78,156 台 / 日
大型車混入率	24.5%
旅行速度	54.0 km/h
対象地域を起終点とする貨物車の割合	35.3%

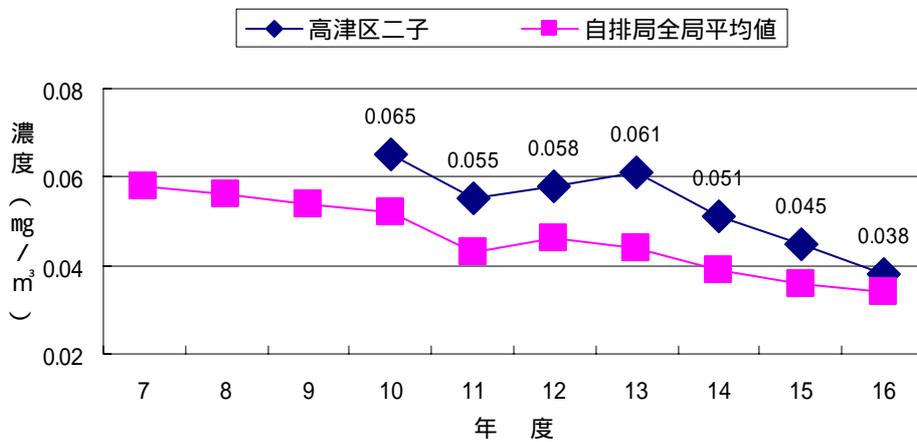
平成 16 年度局地における大気汚染改善事業の調査結果

ウ 大気環境の状況

NO2濃度の推移(年平均値)



SPM濃度の推移(年平均値)



エ 地域の特徴と有効な対策等

地域の特徴	有効な対策等
都内から県内陸部へ向かう車両の多くが一般国道 246 号に集中し、新二子橋周辺がボトルネックとなり大変混み合う 他の対象地域に比べても交通量が非常に多い	大型車の低公害車化やエコドライブの実施による効果が期待される NOx・PM 法対策地域外からの非適合流入車対策による効果が期待される
対象道路に並行して東名高速道路が走行	対象道路の通過車両の東名高速への振り分けによる効果が期待される
対象地域内の区間は 4 車線以上で整備されており、立体交差も設置されている	道路構造改善などハード対策は概ね実施されており、さらに追加で実施は難しい

オ 局地汚染対策メニュー

	対策メニュー	実施主体	関連する地域特性	具体的取組内容
早期に導入(実施)可能	運輸版 ESCO 事業の推進	県、市、運送事業者		・「神奈川県物流のグリーン化に向けた検討会」における運送事業者のエコドライブ推進方策の検討
十分な検討・調整が必要	ロードプライシングの拡大	国、県、市、日本道路(株)		・平成 22 年度の大気環境予測シミュレーションの結果を踏まえた実施の必要性・手法等について関係機関と検討・調整
	流入車対策の実施	県、市		・自動車 NOx・PM 法対策地域外からの非適合車の流入対策について国に働きかけ
既に導入(実施)済み	低公害車の普及促進	市、国		・低公害車と通常車両との価格差の一部を補助 川崎市補助実績等 平成 17 年度 補助台数 26 台 平成 18 年度 同程度補助予定
	第二段階規制不適合車への粒子状物質減少装置装着補助	県、市		・装置装着費用の一部を補助 川崎市補助実績 平成 17 年度補助台数 122 台
	CNG車の普及促進	市		・平成 17～平成 19 年度 川崎市 CNG 車普及促進協議会による CNG 車普及施策の推進 CNG 車普及セミナー等の開催、CNG スタンドの整備促進 平成 17～平成 19 年度 CNG 車導入予定台数 52 台 平成 17～平成 19 年度 CNG スタンド整備・改善計画 (3 箇所新設予定、営業時間延長など)

カ 実施スケジュール

年度	18	19	20	21	22
対策メニュー					
早期に導入(実施)可能 運輸版 ESCO 事業の推進		手法の検討等		普及に向けた推進	
十分な検討・調整が必要 ロードプライシングの拡大 流入車対策の実施		大気予測シミュレーション		シミュレーションの結果環境基準達成のため施策の実施が必要な場合…	実施に向けた関係機関等との調整・検討 神奈川県自動車 NOx・PM 総量削減計画策定協議会

(4) 相模原市淵野辺十字路（対象道路：一般国道 16 号、相模原大蔵町線）

ア 対象地域の概況

測定局位置図

上空写真



淵野辺十字路交差点上空。

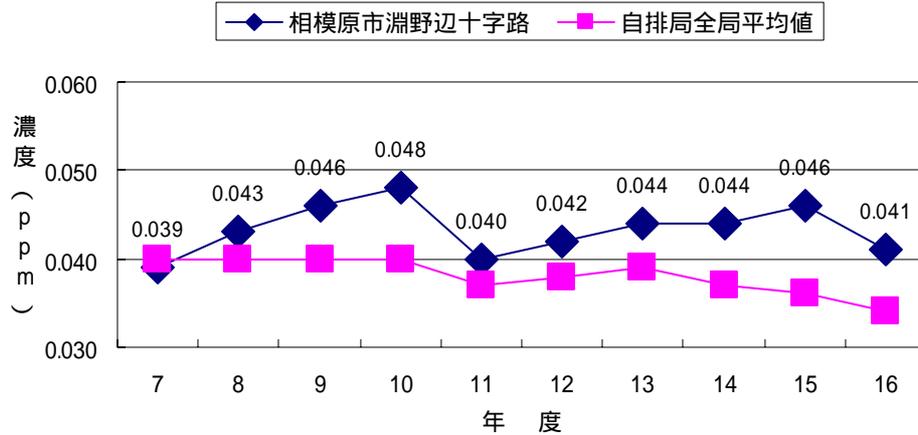
イ 交通状況

対象道路	一般国道 16 号	相模原大蔵町線
全車種交通量	51,364 台 / 日	16,356 台 / 日
大型車混入率	20.0%	13.7%
旅行速度	26.7 km/h 平日はどの時間帯も、 概ね 25km/h 前後で推移	21.8 km/h
対象地域を起終点とする貨物車の割合	49.8%	-

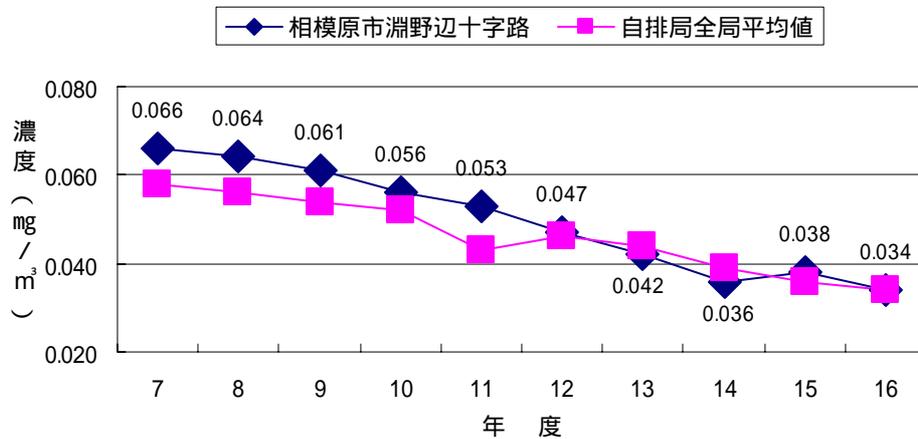
平成 17 年度局地における大気汚染改善事業の調査結果

ウ 大気環境の状況

NO2濃度の推移(年平均値)



SPM濃度の推移(年平均値)



エ 地域の特性と有効な対策等

地域の特性	有効な対策等
一般国道 16 号は大型車の混入率がやや高い 一般国道 16 号は市北部の工業団地に通じており、対象地域を通る貨物車の多くが工業団地周辺へ出入りすると考えられる	大型車の低公害車化やエコドライブの実施による果が期待される 対象地域の荷主企業への働きかけが必要
一般国道 16 号に代わるルートの幹線道路が対象地域内にほとんどない	対象地域の通過車両を他の道路へ振り分けることは困難
著しい渋滞の時間帯は見られない	渋滞が大気汚染の原因としては考えられにくく、交通流対策による大気環境改善効果はあまり期待できない

オ 局地汚染対策メニュー

	対策メニュー	実施主体	関連する地域特性	具体的取組内容
早期に導入（実施）可能	グリーン配送の促進	県、荷主企業		・「神奈川県物流のグリーン化に向けた検討会」における荷主企業のグリーン配送推進方策の検討
	運輸版 ESCO 事業の推進	県、運送事業者		・「神奈川県物流のグリーン化に向けた検討会」における運送事業者のエコドライブ推進方策の検討
既に導入（実施）済み	低公害車の普及促進	市、県、国		・低公害車と通常車両との価格差の一部を補助 相模原市補助予定台数 平成 18 年度補助予定 十数台
	第二段階規制不適合車への粒子状物質減少装置装着補助	県		・装置装着費用の一部を補助 補助実績等 平成 17 年度補助台数 74 台 平成 18 年度も同程度補助予定

カ 実施スケジュール

	年度	18	19	20	21	22
対策メニュー						
早期に導入（実施）可能						
グリーン配送の促進 運輸版 ESCO 事業の推進			手法の検討等		普及に向けた推進	

## 英国における持続可能な都市交通のための土地利用政策及び交通政策 (PPG13)

### 1. PPG13 とは

英国の計画政策指針（PPG：Planning Policy Guidance）とは、都市計画に関連した政策について、中央政府が地方当局に示す基本指針。2002年8月時点で25巻発行されており、「交通」に関する事項はPPG13で扱われている。PPG自体は非法定の文書であり、拘束力は無いが、政府の補助金を得ようとする地方当局は、向こう5年間の交通戦略・交通投資計画である地方交通計画LTP（Local Transport Plan）を策定しなければならず、PPGとの整合性が考慮される。

PPG13は自動車利用の抑制という政策目標を実現するため、土地利用施策にも踏み込んでいる点が注目される。開発の立地をコントロールすることが主要施策であり、交通施策はむしろ補完的なものとして扱われている。

また、PPG6は「タウンセンターと小売開発」に関する指針であり、この中でも地域の環境や道路交通への影響などを考慮すべきということが述べられている。

### 2. PPG13の目的

- ・ 人々や貨物の移動について、より持続可能な交通選択を奨励すること
- ・ 雇用・商業・レジャー施設・サービスへの、公共交通や徒歩、自転車によるアクセスを向上させること
- ・ 移動の必要性（特に乗用車による）を減らすこと

### 3. PPG13の概要

#### (1) 「各用途の立地」に関する指針（別表）

- ・ 住宅は高密度な開発を指向すること
- ・ 雇用・商業・レジャー・サービスといった他の用途については、公共交通節点の付近に集中させる等、アクセシビリティと開発を整合させること
- ・ 交通に重大な影響を及ぼすと考えられる開発には、交通アセスメントを要求すること
- ・ インターネットを通じた情報通信技術の活用により、移動機会を減少させること

#### (2) 「交通」に係わる指針

- ・ 駐車場の量を必要最小限にすること
- ・ 徒歩・自転車利用の魅力を高めること
- ・ 立地政策と公共交通のサービスを整合すること

(別表) 各用途の立地に関する主な指針

住宅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高密度な住宅開発 ネットで 30 戸/ha に満たない開発を避け、30～50 戸/ha の開発を奨励。公共交通アクセシビリティの良好な場所ではより高密度に。</li> <li>・ 既存の街や市を追加的な住宅の焦点に ローカルプランで住宅に割り当てる土地を特定する際の探索順序は、(1)既開発都市地域の土地・建物 (2)都市の拡張部 (3)良好な公共交通結節点周辺での新規開発。</li> <li>・ 農村部での大規模な住宅開発は抑制（それを認めるための3つの条件を示す）。</li> <li>・ タウンセンターなどにおける開発では、駐車場台数を少なくするよう基準を見直す。</li> </ul>
雇用・商業・レジャー・サービスに関する一般的原則	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ アクセシビリティと開発の整合 多くの移動を発生させる開発をセンターや主要な公共交通結節点の付近に集中。公共交通サービスの乏しい場所には移動強度の低い用途を。都市成長のパターンや開発の立地を、公共交通の改善や既存の開発パターンと調整。</li> <li>・ 日常的施設はローカルなセンターへ 小学校、保健センター、最寄り品店、図書館の支所など。徒歩の自転車による安全で容易なアクセスを保証。</li> <li>・ 複合用途開発 長距離通勤の必要性を最小化するため、戦略的レベルで雇用と住宅をバランスさせる。センターにおける住宅を含む土地利用の混合を奨励。</li> <li>・ 交通に重大な影響を及ぼしそうな開発には交通アセスメントを要求。</li> </ul>
オフィス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通、自転車、徒歩でアクセスしやすい区域をオフィス用途に割り当てる。</li> <li>・ 情報通信技術による影響は予測し難いが、移動の必要性を減らしうる。ローカルな雇用機会を奨励するのに活用できる可能性あり。</li> </ul>
小売業・レジャー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域レベル・戦略的レベル： 大規模な小売・レジャー投資の好適地を特定するため、公共交通アクセシビリティを考慮し、センターのヒエラルキーを定める。</li> <li>・ ローカルなレベル： 望ましい立地場所の序列は、(1)タウンセンターの中の敷地 (2)センターの端の敷地 (3)公共交通が十分サービスするセンター外の敷地。</li> </ul>
レジャー・観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 多くの移動を発生させるものはセンターや公共交通ノード周辺に。</li> <li>・ 公共交通サービスが不十分な場合には、開発の必然性を検討し、規模・配置などに注意を払い、自動車以外でのアクセスを増やすための施策が採られるように。</li> </ul>
教育・保健	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 学校や病院は、自動車以外でのアクセシビリティを最大化するよう立地。</li> <li>・ 関連する宿泊施設は、自動車以外の手段で便利に敷地へアクセスできるように。</li> </ul>

出典：太田勝敏監修，高見淳史訳「英国（イングランド）との交通と土地利用に関する新しい計画政策指針 - PPG13,PPG6 - 」1998年,日本交通政策研究会，P5表3より

(引用文献)

太田勝敏監修，高見淳史訳「英国（イングランド）との交通と土地利用に関する新しい計画政策指針 - PPG13,PPG6 - 」1998年,日本交通政策研究会

太田勝敏監修，高見淳史訳「英国（イングランド）との交通と土地利用に関する新しい計画政策指針 - PPG13(2001年3月) - 」2003年,日本交通政策研究会