

川崎市TDM実証実験(環境自動車を用いた 公共交通車両優先システム(PTPS)導入実験)計画の概要 (平成13年9月～平成15年8月)

背景

- 川崎市内の粒子状物質排出量の約40%は自動車を発生源とし、車種別ではその約85%が貨物車からとなっている。トラックの98%がディーゼル車であることから、市内大気環境の改善を図るうえで、ディーゼル車対策が喫緊の課題となっている。
- 川崎市臨海部は約1,000事業所が立地、約50,000人が就業しているなど事業所が集積している地域である。鉄軌道系のネットワークが脆弱なことから、道路交通への依存が高く、道路側も主要なネットワークが限られていることから業務交通が集中する。朝夕はこれにマイカー通勤交通も加わることで、道路交通混雑や沿道環境問題が慢性化している地域である。特に、産業道路沿道を中心とした川崎南部地域における道路沿道環境対策は最優先課題のひとつとなっている。



- クリーン軽油について、事業者(トラック事業者、バス事業者等)への認知度向上、石油精製メーカーへの生産・供給への働きかけ等を通じてその普及に向けた起爆剤となること、さらに実走行での利用を通じた燃費データ及び利用意向等を把握することを目的として、クリーン軽油の導入実験を行う。
- 公共交通機関であるバスの利用促進を図ることによる交通環境改善及び沿道大気環境改善を目的として、既存道路に整備されている光ビーコン施設を活用し、定時性の確保など利便性を向上させるPTPS導入実験を行う。

申請者 川崎市

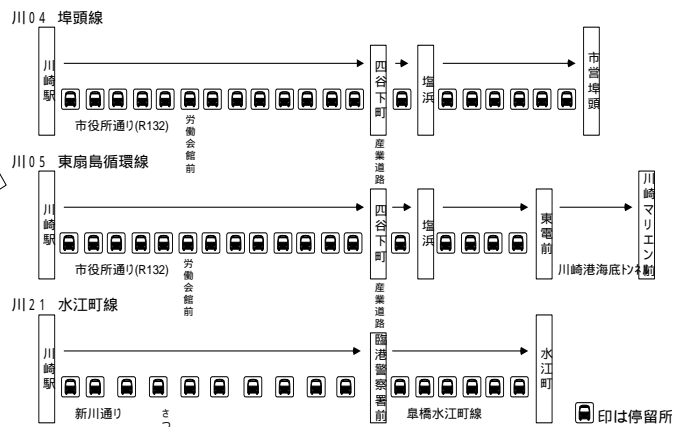
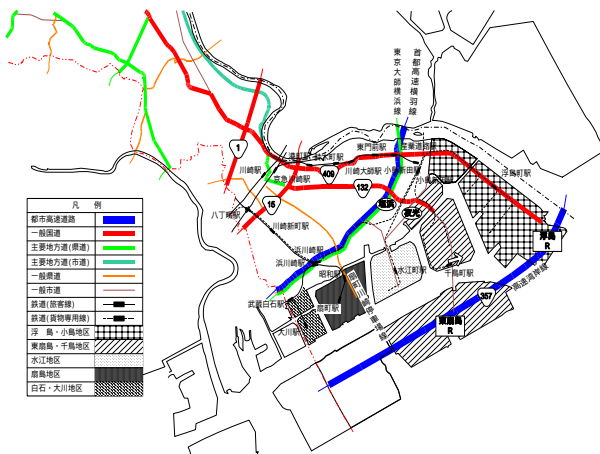
主な実験内容

1. 環境自動車の使用

クリーン軽油を利用したバス・トラックを運行

2. PTPSの導入

川崎市臨海部の国道132号及び梶橋水江町線に既存されているバス専用の光ビーコンを活用しPTPSを導入



PTPS導入対象バス路線と停留所等

関係行政機関等によるTDM実証実験の支援(関東運輸局、関東地方整備局、神奈川県警察本部)

実験の成果

交差点での信号待ちをはじめとする停止回数の減少効果(25～30%)が明らかになった。PTPS運用時に非優先側となる交差側道路での交通流への影響の少ないことも渋滞長の変化のないことで検証された。

停止回数の減少により停止時間が短縮し、それが旅行時間の短縮(平均2分)効果として現れている。

クリーン軽油の効果として、市バスは27～35%、2トントラックは34～77%、大型トラックは33～41%のPM低減が図られた。また、黒煙については、市バスで48%、ゴミ収集車で25%の軽減が図られた。

実験後の状況

東扇島循環線(直行急行)については、PTPSを活用し、15年8月29日より特急化の本格実施(川崎市営バス)

違法路上駐車排除のための広報・告知の強化を実施