

## 「神奈川県地球温暖化対策計画」骨子(案)に関する意見書

### —交通分野での地球温暖化対策の具体策のご提案—

2009年11月27日 持続可能な地域交通を考える会  
代表 井坂 洋士

神奈川県および神奈川県地球温暖化対策計画検討委員会におかれましては、日頃より持続可能な県民生活の実現に向けてご尽力いただき、ありがとうございます。日頃より旅客交通分野で環境負荷の低く人にやさしい交通手段が選ばれる地域社会づくりに資するよう調査検討と情報提供を行っている当会としては、県の積極的な取り組みを歓迎するとともに、本件計画のうち特に旅客交通分野での温暖化対策の具体案についてご提案を申し上げます。下記の趣旨を本件計画に採り入れていただき、人と環境にやさしい交通手段が選ばれる神奈川県にさせていただけるよう期待しております。

### 1. 県を挙げて徒歩・自転車・公共交通で移動する県民を応援するとともに、マイカー利用促進策となる施策を行わないこと

私たち県民が自らの判断ででき、生活の質を落とさないまま最も容易かつ効果的にできる対策は、自家用乗用車いわゆるマイカーの走行量を減らし、他の交通手段の利用をすすめることです。

乗用車は、平均するとせいぜい1~2人を乗せて移動するために、1tもの塊を動かしているのが実情です。「エコカー」と呼ばれるいわゆるハイブリッド自動車では、ガソリンエンジンに加えて大量の充電電池を搭載するため、さらに車重が高みます。この重たい自動車を走らせるためには多くのエネルギーを消費するとともに、舗装を激しく傷め、移動エネルギーの大きさ故にガードレール等の構造物も頑丈に造る必要があります。自動車の走行には都市の貴重な土地を道路に割かねばならず、自動車からの廃熱と舗装の蓄熱がヒートアイランド現象を増長します。しかも、運転者の一瞬の気の緩みが何の罪もない他人を殺傷するなど、環境分野以外の悪影響も深刻化しています。

さらに、歩行者、自転車利用者やバスを待つ人は道路の隅に追いやられた上、事故の危険、騒音、排ガス、輻射熱などに晒されることから、不安・不快になり、クルマへの転換を促すという悪循環さえ生じかねない状況です。マイカー利用の増加は、公共交通利用者の減少＝運行費負担が問題化、道路・駐車場需要の増加＝建設要望の増加・都市の土地利用の悪化・緑地減少など、社会負担や土地利用変化などといった交通以外の分野にも深刻な悪影響を及ぼします。

つまり、交通分野での地球温暖化対策においては、単に車両を「エコカー」に変えれば済むといった単純なものではありません。まずはこうした悪循環を起こさないこと。起きていれば断ち切り、むしろ逆向きに回すことで好循環を生み出すような施策を総合的に行っていく必要があります。

神奈川県地球温暖化対策条例で定められた旅客交通部門の対策では、第43条に定められた「事業者と県民は、可能な限り自動車等(自動車と原動機付自転車)の使用を控え、温室効果ガスの排出量がより少ない公共交通機関や自転車を利用したり、徒歩で移動するように努めます。」の部分が極めて重要ですが、これが掛け声倒れにならないよう、こうした選択をする県民を支援するために行政が様々な具体策を策定・実施するとともに、逆効果になりかねない制度は改めるよう求めます。県においては、たとえば下記のような方策を具体的に定め、実施するよう求めます。

#### 1. 行政は、県民が日常生活でマイカーに頼らなくて済むような都市計画・まちづくりを行う。

例：既存の計画で自動車の交通手段分担率を引き上げる恐れのあるものは見直しをするとともに、今後策定される全ての都市計画では交通手段分担率の変化を予測・評価し、自家用自動車の分担率を現状以下に抑えるための工夫をする。

#### 2. 行政は、代替交通手段(徒歩、自転車、バス・電車など)の利用が快適・便利でお得になるような様々な政策誘導を行う。

必ずしも財政出動を伴う策ばかりではありません。たとえば警察と協力して交通規制を変えるだけでも、人と環境にやさしい道に変えることができます。また幹線路線バスをLRTに変えるなど、初期投資はかかっても運営費を節約し、

CO2を減らして利用者が快適になる場合もあります。

3. 行政は、**自動車利用にかかる負担を段階的に引き上げる**。商業施設等には努力義務とする。

例：県営駐車を減らし自転車駐輪場や緑地・広場などに用途転換する、県営施設に付帯する駐車場の有料化・料金引き上げなど。これらの施策にかかる新たな財政負担はごく僅かであり、むしろ駐車場利用収入などが得られます。

4. **環境影響評価（アセスメント）にて、自動車走行量や交通手段分担率に与える影響評価を行う**。

公共施設においては、自動車走行量が現状以下となる計画とすること。民間施設においては、自動車走行量を増やさないための対策（来場者への案内、附置駐車場の有料化、クルマ以外での来場者へのサービス提供など）を行うこと。

## 2. 自転車道ネットワークを構築し、都心部や観光地での自転車利用をすすめること

欧米諸国はもとより、最近では韓国などでも、自転車利用が見直され、自転車利用環境の整備が急速に進んでいます。欧州では渋滞対策としてマイカーから自転車への乗り換えが進められた経緯があり、最近では地球温暖化対策の有力な手段として自転車利用が見直されています。

これに対し、国内では残念ながら自転車利用の促進策は極めて少なく、欧州の環境先進国から見ると数十年遅れの状況ですが、さりながら交通手段分担率で比較すると日本はオランダ、デンマーク、ドイツなどに次いで自転車分担率が高くなっています。政策的に利用が勧められた欧州諸国に対し、日本では国民に広く支持された結果であり、人口密度が高く密集した都市の多い国土の特徴に合致した結果とも言えます。つまり日本こそ自転車利用促進策を行うに向いていると言えそうです。

さて、県は市町村等と協力して、自転車を利用しやすい環境の整備に努めるとされており、具体的には自転車道の整備が挙げられています。自転車利用環境の整備は重要な施策であり、ぜひ取り組んでいただきたいと思います。自転車走行環境は線として存在するだけでは不十分で、面的に考えることも必要です。

自転車は、自宅や職場・商店・観光地など、出発地から目的地までを直接結ぶこともできますし、公共交通との併用も比較的容易（たとえば袋に入れて電車内に持ち込むことができますし、神奈中の自転車ラックバスのような取り組みもあります）という特徴を併せ持っています。最近ではフランス各地を皮切りに世界で取り組まれているコミュニティサイクルのように、都心部や観光客の末端交通に自転車を活用する事例も注目されています。県内でも鎌倉、茅ヶ崎、箱根など、観光客に自転車と公共交通を組み合わせて利用してもらう取り組みをすすめている地域があります。こうした取り組みを効果的に進められれば、フランスのコミュニティサイクルのように、国内外に広く波及できるモデルになることも期待されます。

まずは、自転車利用にまつわる様々な要望に応えるために、**自転車走行環境はネットワークとして捉えるとともに、域外から来た人でも容易に分かるよう走行ルールや道案内などを明示すること**を求めます。自動車も同様ですが、末端の生活道路は歩行者最優先でゆっくり通る、幹線道路では比較的速く走ることによって交通手段としての魅力を高める、中心市街地では限られた道路を走るか駐輪場に置くようにし商店街の中では押し歩く、といったように、メリハリのある利用法ができるようになると、交通手段としての機能を高めつつ、安全に配慮した利用ができるようになりますが、現在の自転車利用のルールはあやふやで、しかも道路交通法に従って走っていても危険であるとの指摘もされているところで、道路構造の見直しが欠かせません。

具体策としては、自転車の機能を発揮するとともに歩行者の安全確保を最優先するため、自転車は原則車道走行を徹底させ、既存道路の車道に自転車レーンを設ける、それが出来ない場合も自転車が車道を走ることを明示的に表示することで自動車運転者に注意喚起する、観光地や都心部では自転車利用者向けの道案内を用意するなど、自転車が安全で快適に走れるよう総合的な支援を行い、自転車の交通手段としての魅力を高める取り組みを行うモデル地区をつくり、ここでモデルを確立して他地域に紹介するといった取り組みをしてはいかがでしょうか。

県としては、すでに自転車利用の盛んな地域や人口密集地域、すでに自転車利用促進策を行っている市町村の取り組みを支援するとともに、**県道などの幹線道路での自転車利用環境整備をすすめ、それらの施策を総合的に評価するための自転車利用推進制度を設けること**を求めます。

### 3. 「交通流の円滑化」は歩行者、自転車、公共車両に的を絞って行うこと

---

欧米では "You cannot build your way out of congestion" という格言があるように、道路拡幅や増設による「交通流の円滑化」は一時的であり、じきに需要誘発効果により自動車走行量が増えることにより逆効果となることが知られています。

こうした反省を得た欧州の都市部では、たとえば既存道路のうち片側2車線以上ある場合に1つを自転車・公共車両（路線バス、タクシーおよび緊急車両）専用に変えています。すると、残りの車線が混雑するようになるものの、路線バスの運行速度が上がり、路線バスや自転車を選ぶ人が増えることにより、全体として環境負荷の低減と移動にかかる時間の短縮が図られています（公共交通や自転車の方が所要時間が短くなり利用が増えるが、マイカーの利便性を手放せない人もいるので、その共存が実現する）。バス・自転車専用レーンの確保に取り組んでいるフランス・パリや韓国・ソウルなどでは、一見すると渋滞しているように見えても、路線バスや自転車で移動する人が早く移動できるようになり、全体としての円滑化が図られているのです。

一方、日本の建設・警察部門で「交通流の円滑化」と言うとき、自動車交通全般のみを対象とし、歩行者、自転車、路線バスなどの円滑化はほとんど考えられてこなかった経緯があります。こうした手法は、誘発交通を発生させ、自動車走行量の増加を引き起こすことが知られています。今後は従来の考え方を見直し、むしろ歩行者、自転車および路線バスや緊急車両といった公共車両に的を絞った円滑化策を実施すべきです。

また、工業地帯などでは物流のトラックの円滑化が求められるでしょうし、商業地・住宅地では宅配などの荷さばき場が不足しています。こうした地域では旅客を路線バスに誘導してマイカー利用を減らす、違法駐車を徹底的に取り締まるとともに短時間荷さばき場を設ける、などの施策により、自動車のみには偏らない、交通全体の円滑化を図ることが有効です。

つまり、利用が望ましい交通手段を円滑化し、利用を抑制したい交通手段についてはむしろ思い切って円滑化させない、という姿勢で臨むことにより、より望ましい交通行動を促進しつつ、交通全体の円滑化を図ることができるのです。道路の特徴を踏まえつつ、マイカー利用を抑制する手法により、歩行者、自転車、公共車両（緊急車両、路線バス、タクシーなど）を円滑化するよう求めます。

### 4. 県職員もモーダルシフトを進め、公用車はカーシェアリングに切り替えること

---

県職員の皆さんにも公共交通機関や自転車を利用したり、徒歩で移動する取り組みを率先して行っていただけるよう、県施設への業務用自転車の配備（この際、軽快車＝いわゆるママチャリばかりではなく、クロスバイクなど移動手段として機能的なものも配備すると良い）、駐車を削減して駐輪場を拡張、自転車通勤の奨励（たとえば通勤手当を高めに設定する、自転車通勤者には大型ロッカーやシャワーを用意する）などの取り組みを実際に行ってみて、県自らがモデルとなり、その良さや改善点を検証した上で事業所に勧めるような取り組みを行ってはいかがでしょうか。自転車通勤は環境負荷の低減はもとより、心身の健康維持に有益とも指摘されています。

また、公用車のうち乗用車は原則全てをカーシェアリングに切り替えることを提案します。カーシェアリングを利用することで、自動車保有台数の削減や走行距離の短縮が期待されることはもとより、利用時にコスト意識が生まれることにより、心理的に徒歩・自転車・公共交通を利用しやすくなる効果、また小荷物の輸送であれば拠点間定期便や宅配便を活用するといった工夫の余地が大きくなります。

### 5. 今でも公共交通や自転車の分担率が高い神奈川の特長を伸ばすこと

---

地域の環境政策では、地域の特長を伸ばすことが重要と考えますが、環境交通分野での神奈川県の特長は何でしょうか。

まず、既に鉄道網が充実し、路線バスの便も比較的良く、公共交通の分担率が高いことが挙げられます。日本最初の鉄道（東海道本線）や関東最初の電車（京急大師線）なども県内に存在しますが、その後もますます鉄道は多くの県民に支持されています。また路線バス網も比較的充実していま

す。さらに重要なことは、多くの県民が公共交通を利用する生活習慣を身に付けていることです。しかも県内の交通機関の多くが黒字で営業しています。こうした状況は、環境先進都市と呼ばれる欧米諸国の環境・都市政策担当者ですら羨やむような大変恵まれた状況です。

しかし、油断はできません。旧津久井郡などでは既に不採算バス路線の維持が懸案になっていますし、都市部では都市計画道路整備などでクルマの利便性が増したことにより、マイカー利用を誘発している実情があります。今のままでは今後ますますクルマ利用を増やし、せっかくの神奈川県の特長が失われる傾向にあると言えます。

クルマ（および徒歩・自転車で出発地から目的地まで行く場合）以外の全ての交通手段は、組み合わせて利用することを前提としています。つまり、いくら鉄道やバスが単体で便利になっても、駅やバス停までの道程に危険や不便が生じると、公共交通はその機能を発揮できなくなってしまうのです。公共交通や自転車の分担率を伸ばすためには、末端からの徒歩・自転車利用環境やその結節点（乗り換え）を含めて総合的に改善し、歩行者、自転車や路線バス利用者の安全・安心・快適を確保し続ける必要があります。様々な主体が関係してきますので、県にはその調整役になっていただき、総合的に環境にやさしい交通手段を選ぶ人が増え続けるよう、取り組んでいただけるよう求めます。

また、平地・盆地・台地の平坦地を中心に、自転車利用が多いことも特長のひとつです。先述のように、神奈川県では環境負荷の極めて低い自転車が、特に政策的に優遇されたわけでもないのに、多くの県民に選ばれ利用されています。一方で、自転車は満足に走るところすら用意されておらず、車道が片側3車線ありながら自転車は歩道通行という極めてクルマ優先思想の道路構造になっている実例も枚挙に暇がありません。また速度違反や違法駐停車などが蔓延する自動車と同様、自転車も交通ルールの不遵守などに課題を残しています。今後は、自転車のより適切な利用を増やすために、自転車が安全・安心・快適に走れるよう車道の構造を変えることと、自動車と自転車の利用者双方への啓発活動が必要になりそうです。

なお、こうした地域特性をより正確に把握し、より良い施策の策定・実施を行うために、交通手段分担率や自転車利用状況、歩行環境、県民意向などを統計的に調査しておく体制づくりも併せて行われるよう期待します。

## 6. 県の全ての部署において、環境負荷を高める政策は原則実施しないこと

---

環境政策は環境部門だけが行って限界があります。CO<sub>2</sub>をはじめとする温室効果ガスは主に私たちの日常生活で化石燃料を使用することにより発生していますし、気候変動への適応策も然り、環境部門が単独でできる事は限られます。むしろ、他部局の事業について環境部門で影響評価をするような役割の方がうまくゆくかもしれません。

温暖化対策条例は県のすべての事業にかかるものと考えますが、実効性を担保するため、たとえば戦略的環境アセスメントを導入するなど、環境影響評価の仕組みを拡充して、計画立案段階から環境配慮をすすめることが必要と考えます。

同時に、既存の計画・制度を含め、環境に悪影響を与える政策は見直す必要もあります。交通分野で言えば、たとえば都市計画において自動車利用を誘発しかねない道路の新設や拡幅、交通規制などが挙げられます。これらは都市計画・土木担当部署や警察に権限があり、環境対策が手薄になるおそれがあります。環境以外の部署も率先して環境対策を行えるようにする仕組みを設けることが必要と考えます。

## 7. その他の提案について（再提案）

---

昨年11月に提出した『「神奈川県地球温暖化対策推進条例」(仮称)についての意見書』でも、地球温暖化対策の計画部分に関する意見を一緒にご提案しております。具体的には下記のような項目があります。本書では項目のみを挙げ、詳細な内容は割愛しますが、改めてご提案いたします。

- 「マイカー」以外に限って電気自動車への切り替え施策を行うこと
- 駐車場や道路を減らし緑化を推進すること

- 観光地等で、徒歩・自転車・公共交通で移動する人がより便利になる施策をすること
- まちづくり政策と環境政策を連携させること
- 徒歩・自転車および公共交通の利用が優先されるまちづくりをすること
- 脱温暖化に向けた施策を着実に実施するために、県、市町村、県警など関係主体の協力体制を築くこと
- 広く県民にご理解いただくための環境広報・広告を行うこと

以上

## 【参考文献】

- 日本経済新聞 1994年11月11日社説「温暖化防止の強力施策を」。個人でできる範疇では、自動車を減らすことが極めて大きな効果があり、逆にそれ以外の手法では大きな効果は得られないことを伝えている。
- 古倉宗治『自転車利用促進のためのソフト施策』、ぎょうせい、2006年、ISBN 4-324-08007-0。
- 疋田智『自転車の安全鉄則』、朝日新聞出版、2008年、ISBN 978-4-02-273247-7。
- 小林成基『クルマ離れ加速 自転車が似合うまちへ待ったなし!』、自転車スイスイ・持続可能な地域交通を考える会、2008年。  
→<http://sltc.jp/an2008.html#an20090325>
- 村上敦『フライブルクのまちづくり—ソーシャル・エコロジー住宅地ヴォーバン—』、学芸出版社、2007年、ISBN 978-4-7615-2419-7。
- 『みんてつ』31号（2009年夏号）、日本民営鉄道協会、特集「鉄道と末端交通の充実」  
→<http://www.mintetsu.or.jp/mintetsu/>
- クロム・スリマニ『リヨン（仏）の環境まちづくり：都市交通政策とヴェロヴ』講演会録、カーフリーデー・ジャパン、2009年  
→[http://www.geocities.jp/carfreedayjapan/lib-pdf/2009slimani\\_lecture.pdf](http://www.geocities.jp/carfreedayjapan/lib-pdf/2009slimani_lecture.pdf)
- 柴田徳衛・中西啓之『クルマと道路の経済学』、大月書店、1999年、ISBN 4-272-14039-6。
- 服部圭郎『道路整備事業の大罪—道路は地方を救えない』、洋泉社、2009年、ISBN 978-4-86248-436-9。
- 国土技術政策総合研究所 プロジェクト研究報告 No.19 「マルチモーダル交通体系の構築に関する研究」、2008年。
- 環境省『地球温暖化対策地方公共団体実行計画（区域施策編）策定マニュアル』、平成21年06月15日発表  
→<http://www.env.go.jp/press/press.php?serial=11232>

持続可能な地域交通を考える会 (SLTc)

〒211-0004 神奈川県川崎市中原区新丸子東3-1100-12 かわさき市民活動センター レターケース内

[URL] <http://sltc.jp/> [E-mail] [query@sltc.jp](mailto:query@sltc.jp) [FAX] 020-4664-6084

### ■ 本意見書の取り扱いについて ■

本意見書は、Creative Commons が策定する著作物利用における許諾条項のひとつ、  
Creative Commons Attribution 2.1 Japan  
が定める条項に従う限り、著作権者より特別の許諾を得ることなく再配布していただけます。

詳しい条項につきましては、下記ホームページをご覧ください：

<http://creativecommons.org/licenses/by/2.1/jp/>



© 2009 Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.  
Some rights reserved; Attribution 2.1 Japan.