

持続可能な地域交通を考える

第15期 川崎市地域環境リーダー育成講座
後期第3日 市民活動事例紹介4

2012.10.13 高津市民館 第5会議室

地域交通の安心・快適と環境配慮をすすめる政策提案型市民活動

持続可能な地域交通を考える会

Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.



代表 井坂 洋士 < isaka@sltc.jp >

気候変動対策は、待ったなし

(一例) 年々頻繁かつ大規模になっている気象災害



2011年9月の豪雨による深層崩壊
(紀伊半島、三重県紀宝町)

撮影：Wikimedia Commons User:Mti
Creative Commons by-sa 3.0



2011年7月の台風被害で流失した
JR只見線第五只見川橋梁 (福島県金山町)

撮影：Wikimedia Commons User:東京特許許可局
Creative Commons by-sa 3.0

では、都市に何ができるか、都市は何をすべきか？

持続可能な地域交通を考える会
Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.



©2012.10

- Think globally, Act locally -

たとえば、欧州では…

都市（地方政府、自治体）の温暖化対策の柱になるのは

● 交通

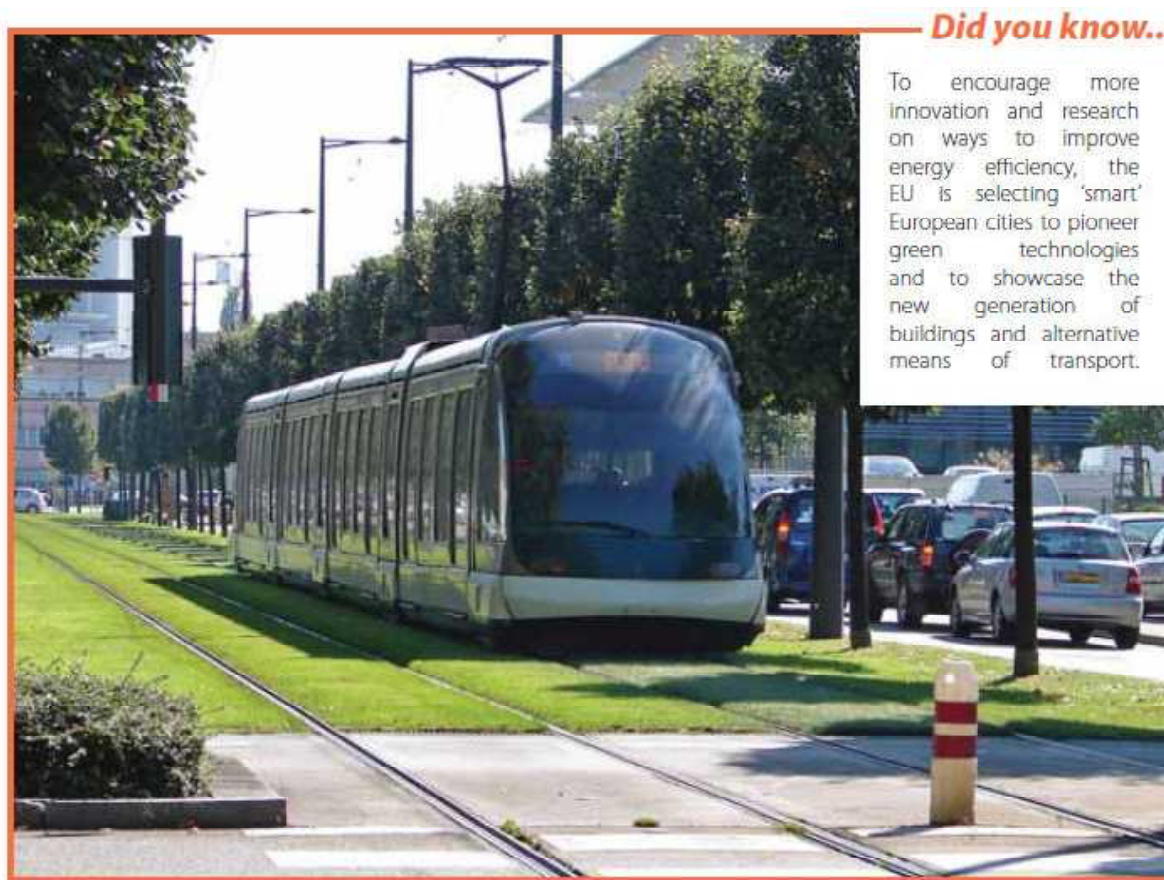
● 熱

● 建物

持続可能な地域交通を考える会
Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.



©2012.10



© iStockphoto

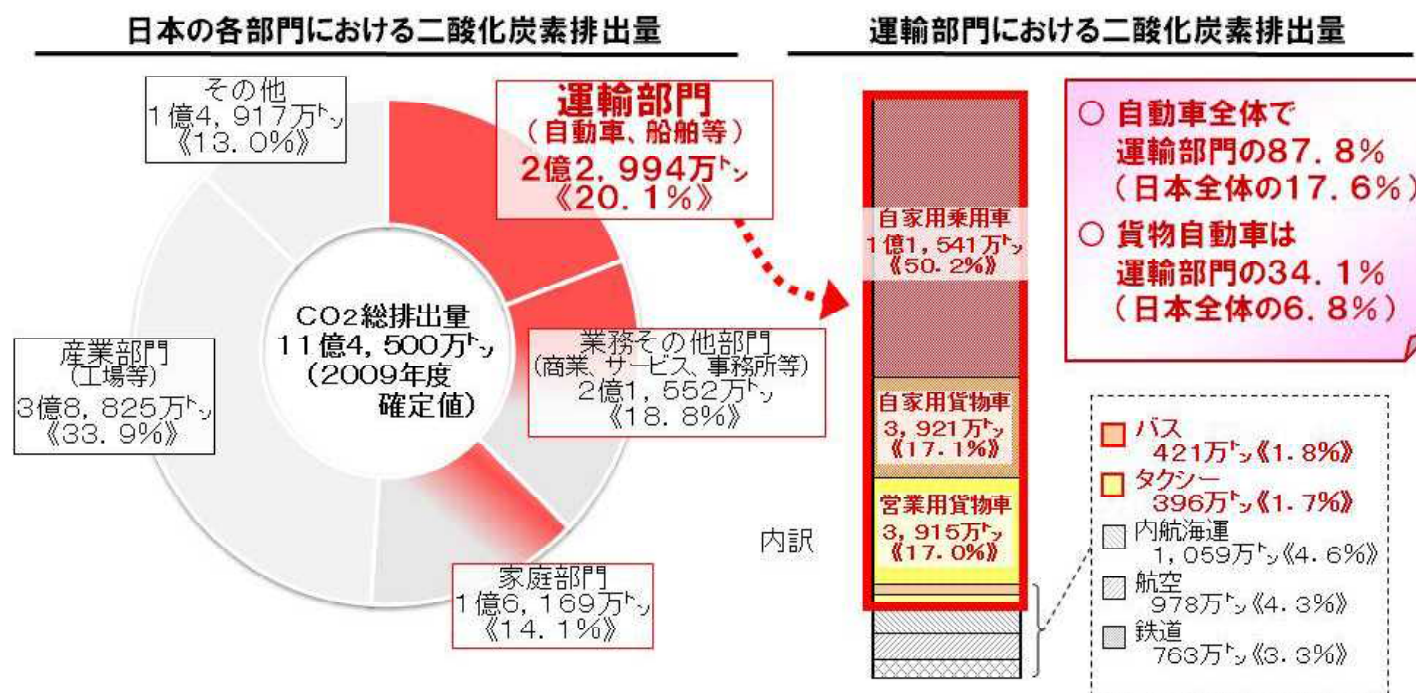
欧州委員会資料『私たちの都市を魅力的で持続可能なものにする』より

原題：Making our cities attractive and sustainable - How the EU contributes to improving the urban environment

環境と交通 (1) 交通の温暖化対策=自動車対策

- 全体のCO₂排出量の2割が運輸部門から、
そのうち88%（全体の18%）が自動車から。

運輸部門における二酸化炭素排出量(内訳)

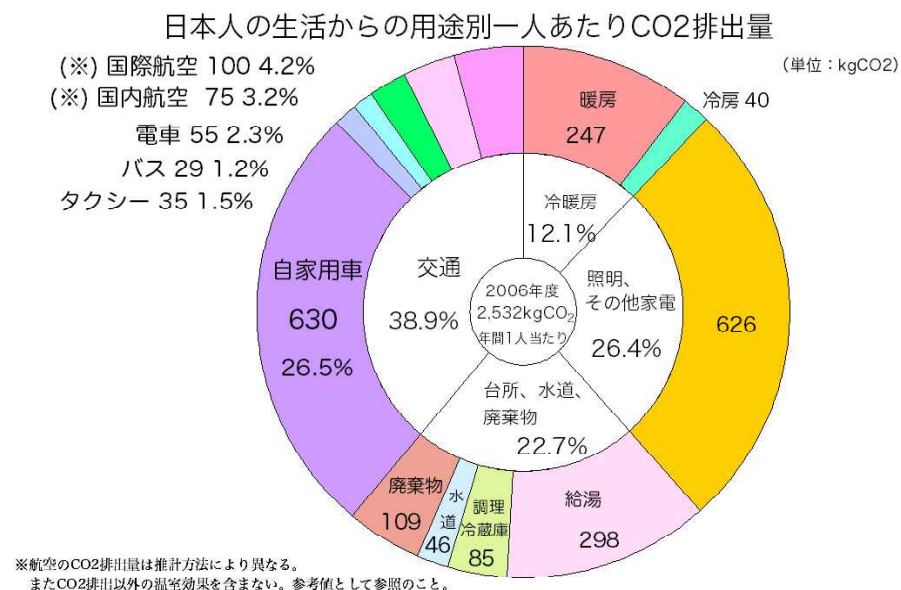


※ 電気事業者の発電の伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量はそれぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分
※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」より国土交通省環境政策課作成

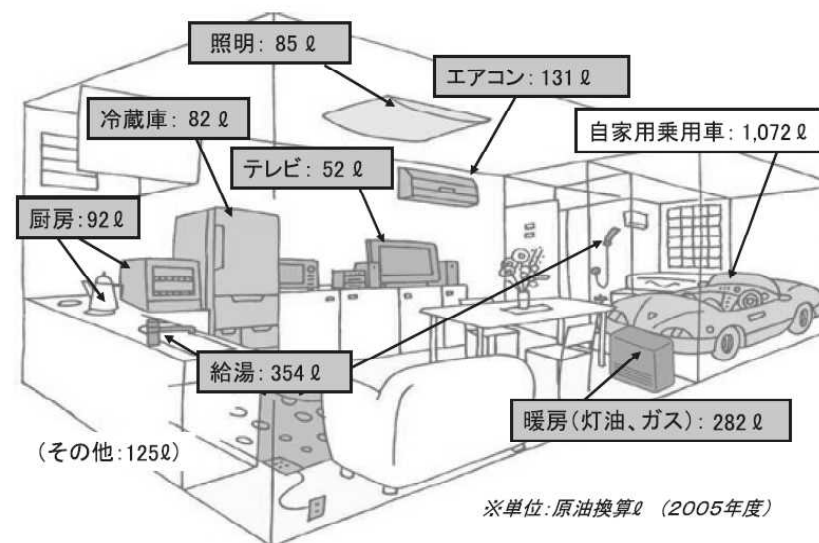
環境と交通 (2) 家庭での主犯は「マイカー」！

■ 家庭のエネルギー消費の半分が自家用車

自家用車を使わない家庭を含めた全体で見ても、日本人1人の生活から排出される CO2 の1/4を自家用車が占める



出典：源中裕徳・他『低炭素社会をデザインするー炭素集約型経済システムからの転換のために』慶応義塾大学出版会、2010年、p.148



出典：資源エネルギー庁「今後の省エネルギー対策について」
(2003年3月) (データを2005年度に更新)

持続可能な地域交通を考える会
Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.



©2012.10

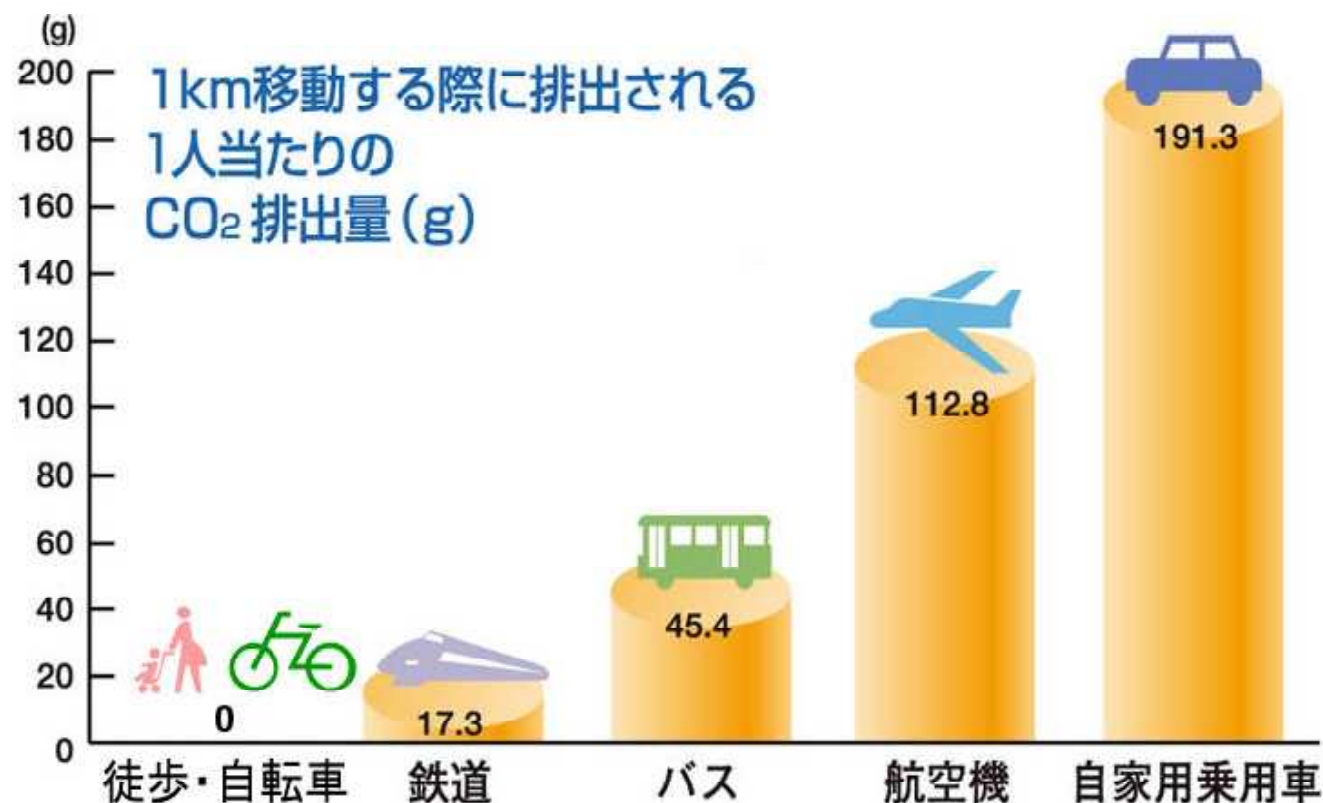
■ 大気汚染や騒音などの公害の主因にも

環境と交通 (3) 解決法はすでにある！

■ (行政等は) 選択肢を増やす ■ (私たちは) 選択する



環境省 smart move キャンペーン
ポスター



出典：「地球温暖化対策ハンドブック地域実践編2002/2003」JCCCA をもとに作成

鉄道を選べばクルマの1/10、バスなら1/3、
徒歩・自転車を選べばゼロにできる！

持続可能な地域交通を考える会
Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.



©2012.10

他にも良いことが

公共交通機関の経済効果 ▶

環境先進都市のシンボルにも

60人の移動に必要な道路面積



乗用車

バス

自転車

持続可能な地域交通を考える会
Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.

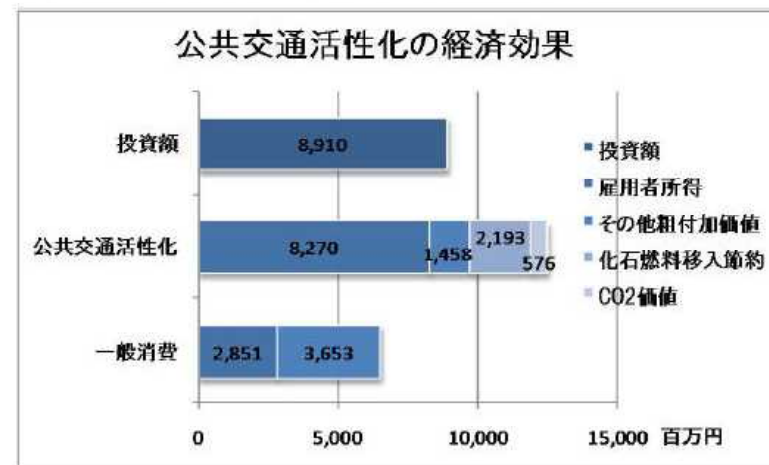


©2012.10

コラム9 ～ 公共交通機関の経済効果 ～

我が国では、欧米諸国と違い、公共交通機関には原則として独立採算制が求められています。公的部門にとって、公共交通機関の赤字補填等は「負担」とされ、他方、我が国は、鉄道への公的資金の投入額は諸外国に比べて低いレベルにとどまっているとされています。

しかし、公共交通機関の存在は、地域の生活の基盤になるとともに地域経済にとっても、重要な意義を持っています。下のグラフは、高知県をモデルに、路面電車や第3セクターの鉄道の活性化が及ぼす経済効果を試算したものです(2000年高知県産業連関表)。



(「地球温暖化対策と地域経済循環に関する検討会」試算より環境省作成)

同額の投資をした場合、一般消費と比べて、雇用者所得などの県内にとどまる付加価値が大きいとの結果になっています。また、地球温暖化対策として公共交通活性化を図り、自動車の利用からの転換を図ったと仮定すると、エネルギー効率のよい公共交通機関を利用することによって、域外へのガソリン代の所得流出(ガソリンスタンド等の取り分は除く。)の削減やCO₂削減価値の創出で、さらに域内にとどまる所得が増えるとの試算となります。07年から08年の原油価格高騰の際、自動車依存度の高い地域はガソリン代が高騰し、地域全体の消費活動の減退につながっているおそれがあるとされました(日本銀行資料)。

こうしてみると、特に都市内交通を担う公共交通機関は、いわば「地場産業」です。地球温暖化対策と連携し、運賃補助や運行頻度の向上、車両等の設備更新等を図り、自家用車の利用から公共交通機関の利用を促進するため、地方公共団体の支援が望まれるといえます。

出典：環境省『地球温暖化対策地方公共団体実行計画(区域施策)策定マニュアル』(平成21年版)4-93ページより

しかし、見えない所に壁がある…

◆ 交通行動は習慣になり、他の選択肢が見えなくなる

玄関に立つと無意識にクルマの鍵を手にとってしまう。

玄関を出ると無意識にクルマに乗ってエンジンをかけてしまう。

→自動車利用は生活習慣病。タバコと同じで癖になる。

◆ (地域等により) 他の選択肢よりクルマの方が有利！？

● 道路は税金で造るのに比べ、鉄軌道は利用者負担が過大。

● 道路面積がクルマに過分に割り当てられている。

歩道は狭いし、自転車は安心して走れる所が無い！

● 自動車には減税、補助金の大盤振る舞い。



● 買い物すると駐車場は無料！サービス過剰では？

…のような経済的・社会的・心理的な障壁がある。

どちらの方が「良い道」だと思う？



持続可能な地域交通を考える会
Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.



©2012.10

(クルマ目線で) 道路が「良い」ほどクルマが増える

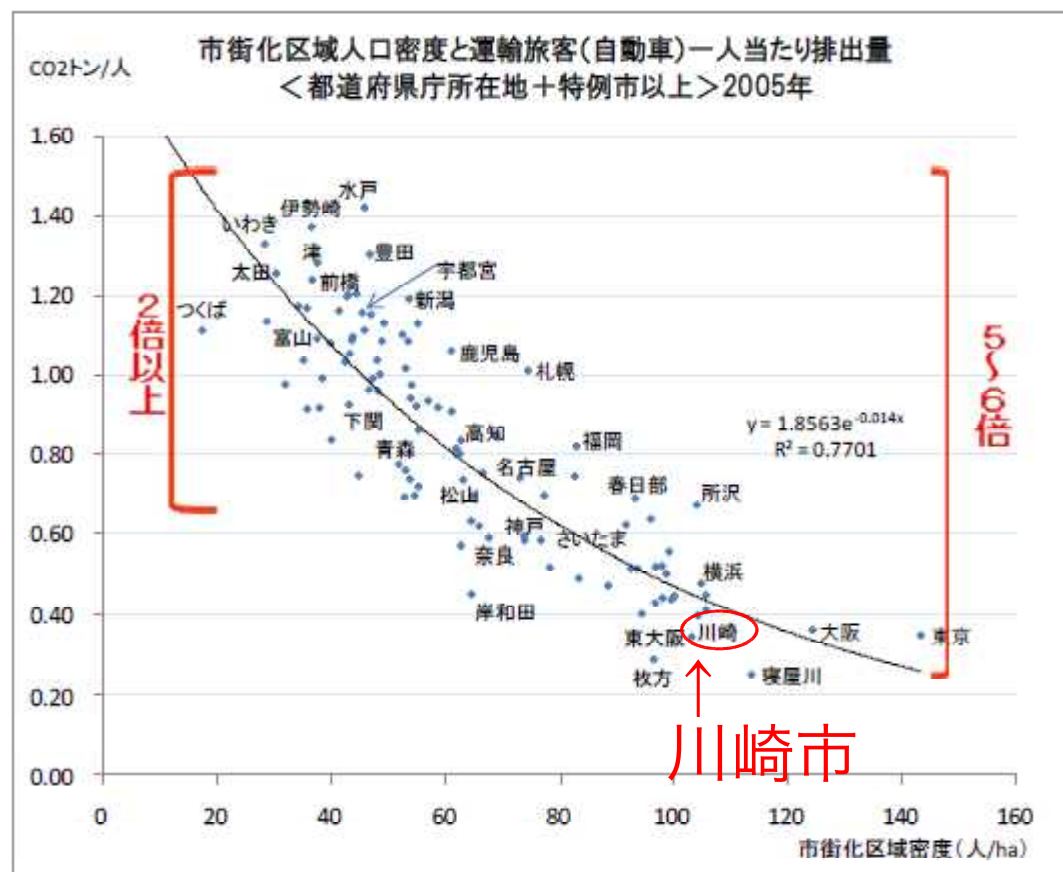


図 4.3-2 国立環境研究所・環境省資料、都市計画年報より作成

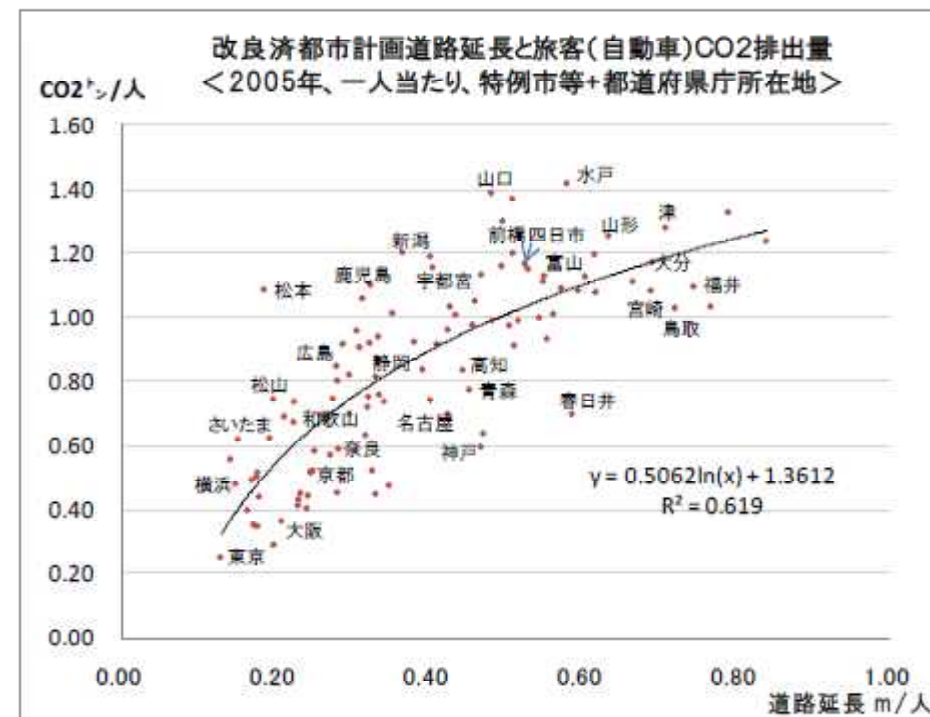


図 4.3-3 国立環境研究所・環境省資料、都市計画年報より作成

出典：環境省『地球温暖化対策地方公共団体実行計画（区域施策）策定マニュアル』（平成21年版）4-75ページより

持続可能な地域交通を考える会
Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.



©2012.10

左) 市街地が密集している都市はCO₂排出が少ない
右) 道路の「改良」が進むほどCO₂排出が増える

川崎市の地域交通の特徴

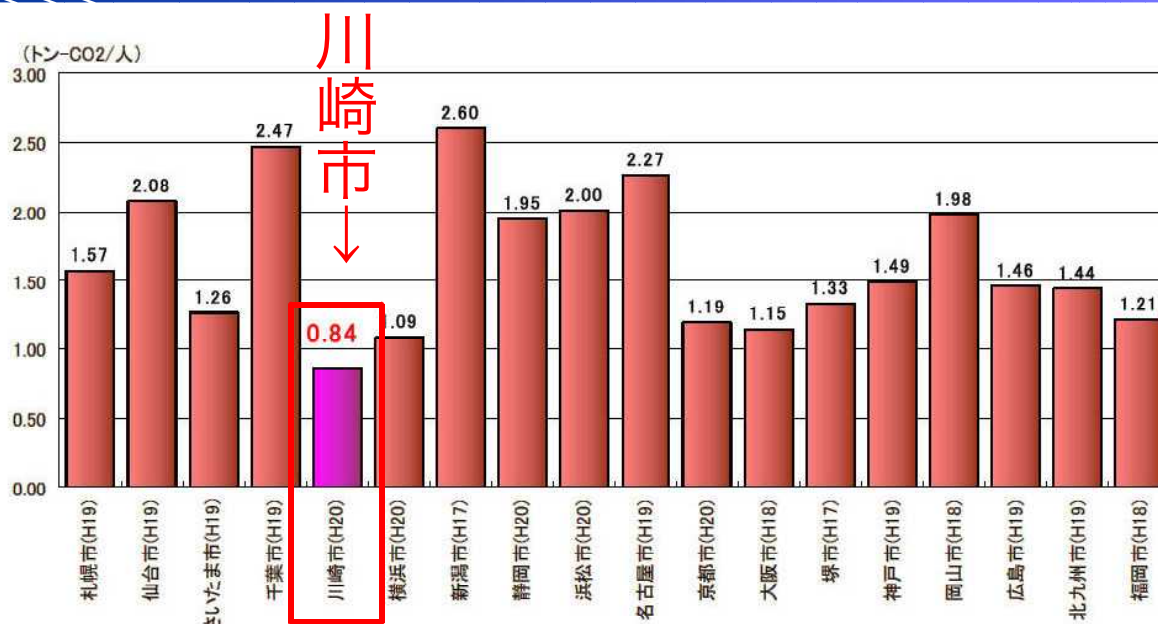
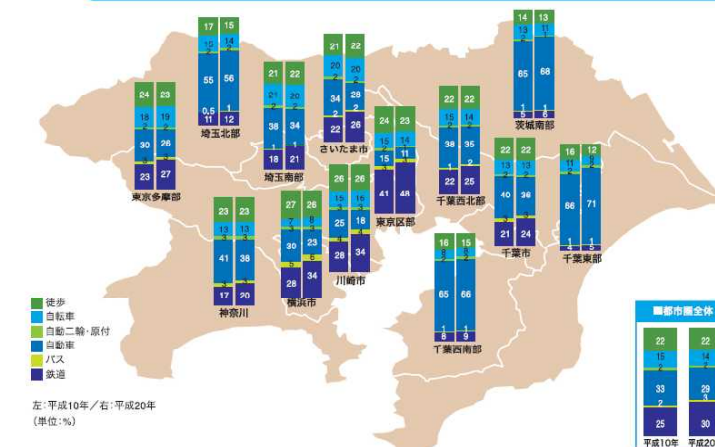


図 運輸部門における一人当たり二酸化炭素排出量の政令都市間での比較

● 地域別代表交通手段分担率



・東京区部や政令市などで鉄道分担率が増加し、自動車分担率が減少しています。
 ・一方、都市圏の郊外部にあたる埼玉北部、千葉西南部、千葉東部、茨城南部などでは自動車分担率は増加しています。



川崎市内での移動では、
 徒歩、自転車、電車、バスの
 利用が8割を占めている

出典：東京都市圏パーソントリップ調査
 (平成20年実施)

運輸部門の人口1人あたりCO2排出量が
 全国の政令市の中で最も少ない

出典：川崎市まちづくり局交通政策室資料

持続可能な地域交通を考える会
 Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.



©2012.10

市民の選択により、低炭素都市を実現

川崎市の特徴

- 巨大都市に挟まれており、東京に大きく依存
- 鉄道網が充実し、南武線との結節点に市街地が形成
- 臨海部と内陸部、平坦地と丘陵地で大きく異なる特徴

(ウ) 地域によって自転車分担率に違いがある

○自転車分担率をみると、川崎区南部地域、中原区西部地域において、分担率が高くなっている。
○特に川崎駅の海側では、広い範囲で自転車分担率の高い地区が広がっている一方、麻生区では自転車分担率は低い。

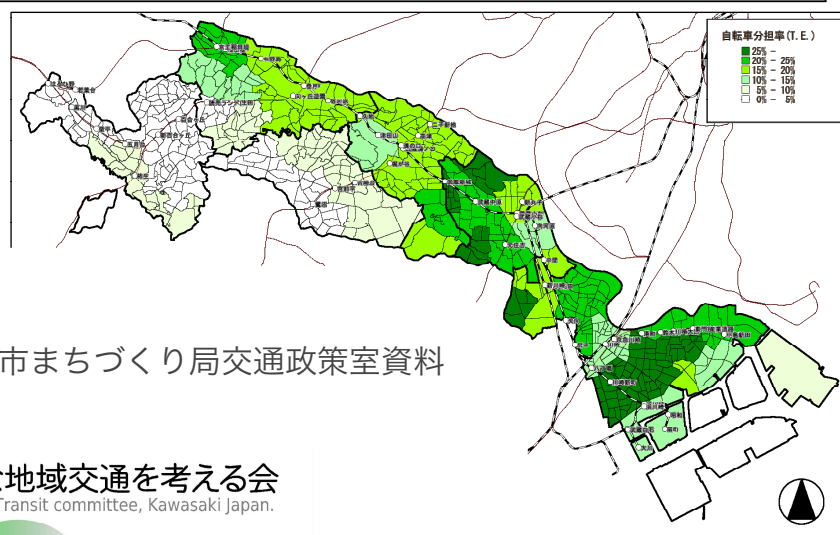


図 PT小ゾーン別自転車分担率(代表交通手段)
(出典) H20 P T調査

(イ) 地域によって自動車分担率に違いがある

○自動車分担率が高くなっている地区は、臨海部地域、麻生区南部地域、宮前区西部地域等であり、市域の西側地域で比較的に自動車分担率が高くなっている。

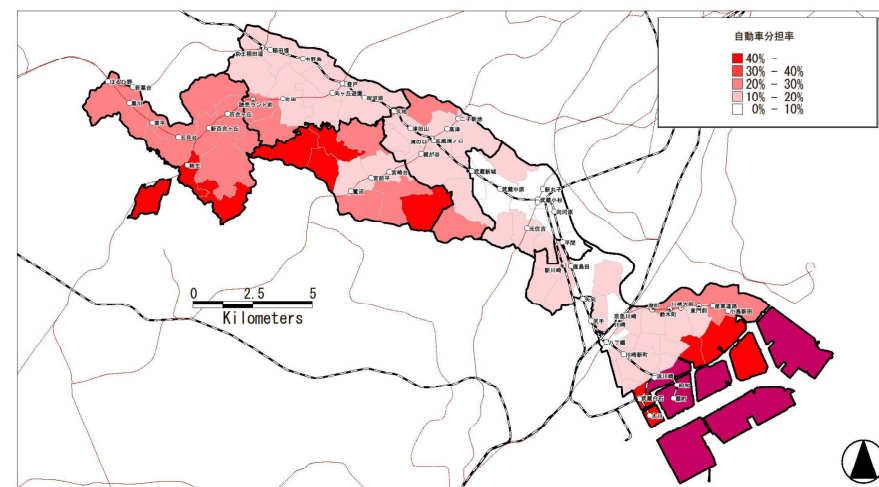
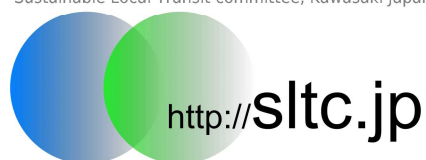


図 PT小ゾーン別自動車分担率(代表交通手段)
(出典) H20 P T調査

出典：川崎市まちづくり局交通政策室資料

持続可能な地域交通を考える会
Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.



©2012.10

▲ 自転車利用が多い地域

▲ 自家用車利用が多い地域

川崎市に期待したいこと

- 道路が狭く、歩行者や自転車利用者が安心できるまちの良さを再認識してほしい。
- 市内の移動は徒歩、自転車、電車、バスが8割。環境にやさしい選択をする人を応援する施策を。
- クルマのための道路・駐車場整備ではなく、 自転車を正しく安全に乗る人を増やすための施策を。
- 地域に合った施策を行えるよう、分権と市民参加を。



**従来の計画にとらわれず、
川崎市の良い所を伸ばすための政策を！**

持続可能な地域交通を考える会 (SLTc)

会則第3条（目的）より抜粋

本会は、自動車が多たらす様々な公害や気候変動などの環境問題を鑑み、クルマに頼らない生活をすすめるために、自動車が多たらす諸問題の抑制や、徒歩、自転車および公共交通といった持続可能な地域交通手段の利用をすすめ、持続可能な地域交通手段の利用が優先される仕組みづくりをもって社会に貢献すること目的とする。

持続可能な【地域交通】を考える会

日常生活で使われている範囲の交通（旅客、貨物）

- 毎日の生活に欠かせない。市民生活に密着。

都市間交通（新幹線、航空機など）との対比での地域交通。

- 交通機関だけでなく、全ての交通手段が含まれる。

交通分野の環境対策は、クルマだけ、鉄道だけ、自転車だけでは解決できない問題だと認識している。

- 人の移動（旅客）が主だが、貨物も意識。

【持続可能な】地域交通を考える会

- 人と環境にやさしく（安全・便利で環境負荷が低い）
- 継続できること（経済的に、運営の仕組みとして）

⇒ 私たちと将来世代、地域、社会経済の持続に不可欠

このやり方を、50年後にも続けられるだろうか？
と問い直しながら、これからの社会をつくりたい。

持続可能な地域交通を【考える会】

●情報発信・イベント出展 ●政策提言 ●調査・支援



●連携づくり

MAKE the RULE 川崎（当時）

コミュニティバス連絡会

自転車タクシー連絡会（仮称） など

持続可能な地域交通を考える会
Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.



持続可能な地域交通

検索

©2012.10



私たちがめざす未来

地域交通の安心・快適と環境配慮をすすめる政策提案型市民活動
持続可能な地域交通を考える会
Sustainable Local Transit committee, Kawasaki Japan.



人と環境にやさしく、
誰もが安心して快適に住み続けられるまちへ

■参考文献

- 滝川薫 編著『100%再生可能へ！欧州のエネルギー自立地域』学芸出版社、2012年、ISBN 978-4-7615-2530-9
- Franz Alt 著、村上敦 訳『エコロジーだけが経済を救う』洋泉社、2003年、ISBN 4-89691-708-1
- レスター・R・ブラウン著『地球に残された時間 80億人を希望に導く最終処方箋』ダイヤモンド社、2012年、ISBN 978-4-478-01773-9
- クリストファー・フレイヴィン編著『地球白書 2007-08』ワールドウォッチ研究所、ISBN 978-4-948754-28-7
- 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
- チェスター・リーブス 著、服部圭郎 訳『世界が称賛した日本の町の秘密』洋泉社新書y、2011年、ISBN 978-4-86248-794-0
- Katharine T. Alvord『Divorce Your Car!: Ending the Love Affair With the Automobile』New Society Publisher, 2000, ISBN 0865714088