

## 「低炭素都市づくり・都市の成長への誘導 ガイドライン（案）」に関する意見書

持続可能な地域交通を考える会 (SLTc)

代表 井坂 洋士

〒211-0004 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 プース 5  
[E-mail] query@sltc.jp [FAX] 020 - 4664 - 6084

掲題の案につき、下記の通り意見を提出します。

交通における環境配慮が評価・実施される制度にすること。

大型建築物への環境配慮を求める点は評価できるが、現在の CASBEE では交通に関する視点が存在せず、当該建築物に関する人や貨物の交通による環境問題を評価する方法がない状況にある。

しかし、川崎市環境基本条例の基本的施策にも自動車公害の防止や地球温暖化の防止（自動車利用者は鉄道・路線バス利用の3～10倍ものエネルギーを浪費する）が掲げられており、建築物への環境配慮においても当然に配慮されねばならない。

欧州では都市計画による環境配慮が実践されており成果を挙げていると伝えられる。具体的には中心市街地以外への建築制限や、中心市街地に乗用車を入れないための駐車場削減などがある。

（詳細は 和田幸信『フランスの環境都市を読む』などで説明されている。）

<http://www.kajima-publishing.co.jp/bookdetail.php?isbn=isbn9784306073074>

一方、現在は市内において都市計画による環境配慮の仕組みが存在しないが、応用できる制度の一例として、駅前立地の建物は駐車場附置義務を緩和（削減）できる制度があるので、現行制度下においても、そうしたものを使って駐車場を減らすことはすぐに取り組むことができる。

また、街区単位などの大規模な開発計画においては、共同配送の実施、自転車や台車を使った輸送の促進といった、物流の環境配慮も評価されるべきである。

今後は先行している欧州に習って都市計画制度自体に環境配慮を組み入れることを求めるとともに、まずは今すぐに始められる制度を有効活用し、クルマを増やす開発計画には減点し、自転車や公共交通の利用を促進する開発計画が評価される制度にするよう求める。

当該建築物の保守管理・取り壊しまで責任を持つ開発計画にすること。

容積率緩和は建築物の大型化を意味するが、東京都心部と違い川崎市域では分譲マンションが多くなっている。これが50年100年経ったときにどうなるのか。長期上昇傾向にある石油価格の高

騰と相まって、大型建設機械を必要とする工事費用の高騰も予想され、しかも人口減少期に入れば地価の下落も予想されるが、そうした状況下で維持補修や取り壊しができなくなった場合に、中心市街地に大型建築物が放置される状況が懸念される。

使われなくなった建築物が中心市街地に放置される事例は、人口減少地域ではすでに現実のものとなっており、市街地の空洞化に拍車をかける問題になっている。また、分譲マンションでは権利義務が分散し、建物の長期的な利用に不可欠な維持管理や、老朽化時の責任問題が曖昧になり全うされない問題も起きている。こうした現実問題への対処がされないままでは、街を愛する人や地域住民にとって、大型建築を容認することはできないと考える。

さらに、市内で現在建設されている建物は 30 階前後のものもある中で、こうした建物が放置されることは中心市街地を広範にわたり危険にさらすことを意味し、起きてはならない事態である。

将来にわたりこうした状況を生み出さないために、分譲を不可とする、または開発業者が建てて売って終わりではなく、大型建築物は補修や建て替えに莫大な費用がかかることや資源価格の上昇を想定した積み立てを行わせるなど、将来にわたり維持管理が適切にされることが保障された制度にするよう求める。

空地への道路設置等による自動車増加への対策と、中心市街地における交通量評価を行うこと。

例えば溝ノ口や武蔵小杉の駅前では従来クルマで入ることが躊躇われた駅前に、道路を拡幅等したことで自家用乗用車の流入を促している状況にあり、住民感覚では休日を中心に自動車が増加しているが、一方で、現在の交通計画では平日・休日別や車種別の自動車通行量調査が行われていないなど、詳しい実態把握がされておらず、こうした実態を評価する仕組みもない状況にある。

現在の大規模建築現場においても、武蔵小杉駅周辺などで、開発業者に自動車駐車場を設置させ、また空地を提供させて道路を造ってクルマを呼び込んでいる事例が見られるが、これは明らかに環境負荷を増大させ、自動車の速度上昇により歩行者や自転車利用者などを危険に晒し、違法駐車などにより美観を損ね、大規模災害時の増災にもつながる。

公開空地を転用した道路については自家用乗用車の乗り入れを禁止する（トランジットモールとし路線バスや緊急車両などの公共車両は通行可とする）幅広い自転車レーンを整備するなど、自家用乗用車を増やさない・速度を上げさせない構造にするよう求める。

また、こうした影響評価を行えるよう、本件の対象となる全ての中心市街地において平日・休日別、車種別の通行量調査を定期的実施するなど、開発による交通影響を分析評価するための基礎となる調査を行うよう求める。

以上