

「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(草稿)

2008年11月xx日 持続可能な地域交通を考える会

神奈川県におかれましては、日頃より、環境負荷の低く持続可能な県民生活を実現するためにご尽力いただき、ありがとうございます。今般、掲題の条例案についての意見募集に対し、当会として次のようにご意見を申し上げます。

1. 地球温暖化の主因のひとつである自動車対策を強力に推進してください。

走行時に大量のエネルギーを使用する自動車は、地球温暖化(気候変動)をもたらす温室効果ガスの主要排出源になっていますが、その対策は遅々として進んでおりません。特に自家用乗用車いわゆる「マイカー」については、2007年度時点で1990年度比41.9%の増加になっており、しかもその大部分が、徒歩・自転車・公共交通からの転換であるとも指摘されています。また、自動車は大気汚染(神奈川県の汚染は深刻で、中でも川崎市は全国でも最悪水準になっている)や騒音などの公害の主因であり、さらに自動車走行量の増加は「交通事故」も増加させ、歩行者、自転車利用者、子供、高齢者などの交通弱者に深刻な悪影響を及ぼしています。

このような問題を引き起こす自動車交通を減らし、歩いて、自転車で、公共交通で移動する人が優遇される仕組みをつくることは、地球温暖化対策から見ても、生活の安全・安心や子孫の世代まで持続可能な地域社会をつくる上でも必須のことであります。

本件条例案では、**交通・自動車対策**として「マイカーの利用から公共交通機関の利用への転換」の条項が「交通・自動車対策」の一番目に盛り込まれたことを高く評価しています。

つきましては、まずは本条項を明確に条例化するとともに、ここで謳ったことが実現されるよう、後述の提案もご検討いただきながら、積極的に施策展開されることを求めます。

2. 公用車の削減

全県民に適用される「マイカーの利用から公共交通機関の利用への転換」を求める努力義務規定が盛り込まれたことは評価しますが、同様の努力義務規定を公務員(県知事、県議会議員、および県・市町村の職員)にも適用し、県職員がまず率先して公共交通による移動をすべきと考えます。

そうすることにより、県民への手本を示すことはもとより、施策立案に携わる職員の方に、現状の公共交通や公共施設の立地などが使いやすいものになっているかを体感していただくことができ、もって職員のみなさんが自ら問題点などが見出しやすくなり、よりよい施策の実現にも資するものと期待されます。

また、自動車保有台数の削減や走行距離の短縮は、県の財政負担の軽減にも資するものです。職員の移動については原則として公用車を廃止し徒歩・自転車・公共交通を利用するとともに、振り替えることができない分についてはカーシェアリングやタクシーの利用に切り替えることで、地球温暖化対策に加え、財政負担の軽減にも資することが期待されます。

3. 「エコドライブ」について

「エコドライブ」は、営業者などで、ドライブレコーダーなどで運転を記録し、監督者の指導を随時行うことにより、その効果を発揮するものです。

ところが、「エコドライブ」と呼ばれるものの中には上記のような運行管理・監督を伴わないもの、啓発的なものも含まれており、これについては確かな効果が期待できません。

については、もし本条例内に「エコドライブ」を盛り込むのであれば、事後検証が可能な形の「エコドライブ」を実施することを求める条文にすることを求めます。

4. 電気自動車施策について

本件条例案では「環境にやさしい交通の普及に向けたインフラ整備等」の項目内で、主に電気自動車の普及を念頭に置いたと思われる条文が多く見受けられます。

たしかに、郵便・宅配便などの配達をはじめとする荷物の輸送を伴う業務利用については、他の輸送手段による代替が難しい場合が多く、この場合は電気自動車等の利用を促進することで、地球温暖化対策に資すると期待されます。

一方、「マイカー」については前述のとおり徒歩・自転車や公共交通で代替できる場合が多く、仮に代替できない場合でもカーシェアリングやレンタカーなどに切り替えることで、つまり自動車の利用を固定費ではなくし走行距離に応じたコスト負担になり、もって走行量の削減動機につながることができます。

そもそも、人ひとりふたり（東京都調査によると自家用乗用車の平均乗車人数は1.3人）運ぶために1t前後もある車体を動かす必要がある乗用車は、仮にこれが電気エネルギーになったとしても、エネルギー効率は極めて悪いものです。しかも、神奈川県内の多くの地域では公共交通が利用可能であり、自転車の利用にも適した平地も多くあります。

ならば、個人等が使用する「マイカー」については電気自動車等の切り替えにかかる公的扶助をすべきではなく、公共交通の利用、それが不可能な地域に限ってはカーシェアリングなどに切り替えることを促す政策にすべきです。もちろん、業務利用に関しても、営業など人の移動については同様です。

電気自動車等の普及・利用促進政策については、前述の物流関連や、公共交通事業者などに絞り込んで行うことで、より効果的な環境負荷削減を実現すべきです。

5. 公共交通・公営交通における交通広告の推進

交通・自動車対策では「マイカー」を減らして徒歩・自転車および公共交通の利用をすすめることが重要ですが、幸いにも神奈川県内の大半の地域では電車・バスなどの公共交通が整備済みになっており、利用者の心がけ次第で比較的簡単に移行することができます。

ところが、普段から「マイカー」を使っている人は、たとえ徒歩や自転車の方が便利な短距離であっても習慣的にクルマに乗ってしまうなど、他の選択肢を排除してしまう傾向があるとの研究報告がされています。

つまり県民のみなさんの意識に働きかけないことには、「マイカーの利用から公共交通機関の利用への転換」が掛け声倒れになってしまいかねません。まずは「マイカー」は環境に悪く、電車やバスは環境にやさしい乗り物であることを訴え、「マイカー」以外の選択肢を意識していただくことが必要です。

そこで、公共交通の広告を利用し、すでに公共交通を利用している人にはその選択が今後も続くように、「マイカー」を利用している人には他の選択肢を検討するように、呼びかけることが有効と考えます。特に、街中を走る路線バスのラッピング広告などを活用することで、道行く人に幅広く、効果的な呼びかけを行うことができると期待されます。

欧州の諸都市ではすでに実践され、効果を挙げていますが、このような広告的手法を採り入れるためにも、「県は、市町村と協力して、マイカー利用の問題点および徒歩・自転車・公共交通の利点を広く県民に訴える広報活動に努めるものとする」との条文を追加するよう求めます。

6. まちづくり政策との連携について

いくら県民が「マイカー」以外の選択肢を使いたいと思っても、「マイカー」が優先されるまちづくり（道路構造、公共施設等の立地、定時運行に支障を来している路線バス、歩行者非優先思想による「交通安全」活動など）を放置しては、県民もなかなか他の選択肢を取ることができません。地域交通は日常生活に欠かせないものですから、日々の生活で必要になる交通を「マイカー」に頼らなくても不自由しない、つまり徒歩・自転車・公共交通の利用者が優先されるまちづくりが不可欠です。

については、「県は、市町村と協力して、マイカーに頼らず徒歩・自転車・公共交通利用が優先されるまちづくりに努めるものとする」との条文を追加するよう求めます。
