

低炭素な交通まちづくりのビジョン実現を目指して

北陸信越 EST 創発セミナー

2012.9.19

黒川 洸

一般財団法人計量計画研究所 代表理事

筑波大学・東京工業大学 名誉教授

1. 自動車とまちづくり

- 1960年（自動車が普及しないぜいたく品の時代）まで、鉄道駅とそこを中心とするバス網圏、自転車圏が「まち」だった。
- 1970年代に入り、自動車が普及し、一家に一台、成人一人に1台と普及が高まるにつれ、戸建て庭付きの家を求めてまちは低密度の郊外へ拡散していった。この時、自動車を自由に使うことは各人の権利であり、郊外での生活が自動車に支配されるという意識より、自動車を自由に利用する権利の履行と考えていた。現在のような郊外生活のリスクが発生するとは考えていなかった。
- 高齢社会となり、自動車を運転できなくなると郊外では、買物難民、医療機関への通院も難しくなり、戸建庭付家の維持管理が難しく住宅そのものが防犯上も安全安心な住宅とはなっていない。 (これがリスク)
- 自動車を使うことより、鉄道、バス、タクシー利用の客が減少し、交通事業者は頻度を含め、サービスを低下し、それが更に利用者の減少を呼ぶ、マイナスサイクルに陥らざるを得なかった。この結果自動車を運転できない人は非常に不便な生活をせざるを得なくなった (これもリスク)

自家用車を利用している人にとって、鉄道、バス、二輪車は自分が選択する交通手段の中に入っていない。

2. 少子高齢社会と住い方、移動方法

少子高齢社会とは、「子供が少なく、高齢者が多い社会」それだけだろうか。

核家族化以来、子供が成長し、成人になると親とは独立した世帯を構成し、親は連れ合いが亡くなっても、子供に頼らず、頼れず（二世代が同居できる程の広さの住宅もなく）一人世帯の住宅が増え、その子供たちも孫が成人になると夫婦二人世帯となる。この結果、一人世帯、二人世帯の家が主流となり、親子家族がいる世帯が少数化し、親子家族世帯は平準的な世帯ではなくなる。

・今後の姿

高齢者の一人世帯、二人世帯では、いつ自分達が自動車を手放さなければならないかを考えている。自動車が無くなったら、どんな生活をしなければならないか？先祖伝来の土地、建物を手渡す生活ができるか？大きな悩みを抱えるか、その前に決断するか

親子家族世帯、今後郊外の土地建物の値段が下がるので、庭付きの家で子供を遊ばせ自家用車を中心（成人 1 人 1 台）とした生活が主体となるか、先を見越して都心近くのマンション車なし（必要な時はレンタカー）の生活を選択するか。

若い 1 人世帯、都心近く 1K マンション、車はレンタカー、IT の生活スタイル

- ・夫婦、男は郊外、女は都心のマンション
 - ・高齢者にとって「安全安心な住まい方（過し方）」の内容が変わってきた。
 - ・郊外の戸建庭付住宅は「ついのすみか」ではなさそうだ。
 - ・元気な高齢者はどんな生活が望ましいのか
- 「65 歳以上は年金とそれまでの貯蓄財で余生をおくる」（国の方針）本当か？
元気な高齢者に働いてもらう。地域コミュニティで頑張ってもらう（生きがいくり）

3. 地球温暖化と生活の仕方

人間が石油使い出したのは古いが、本格的な使用は 20 世紀に入ってからで、産業革命以降、石炭、水蒸気より効率の良い石油が大幅に使用されるようになり、これを直接動力として使う物（自動車もこれに含まれる）さらに電気に変換して使用することになる。戦後は、電力を原子力より発生させる。（原子力発電）までになってきている。

このような大量エネルギーの使用の将来に疑問を投げかけたのがローマクラブの「成長の限界」の報告書（1970）である。この延長線にあるのが国連の環境会議（COP3 京都議定書）、IPCC（気候変動に関する国際会議）などである。

これらの中の主張は、石油を中心としたエネルギーを放出すると CO₂が増加し、気象に大きな変動を与え、地球環境に重大なマイナスの影響を及ぼすので CO₂を削減し、地球環境をマイナスになるのを抑える

- ・先進国 vs 途上国

途上国は今まで先進国は石油の恩恵を楽しんだのだから、途上国にもそのような楽しみを体験させよ。削減幅は先進国が大とすべき。

- ・ COP3 で日本、1990 年の排出量の 6%削減を 2012 年まで達成を約束
2011 年 3 月 11 日の大震災と福島原発で達成不能
1990 年より増加している

2 代前の日本の首相は 2020 年まで 25%削減を国連で公表（国際約束）

- ・ これらを産業、民生、運輸の 3sector で達成する。（民生とは業務と家庭）

- ・ 産業部門は、それ以前よりかなり削減しているが更なる努力
電力、鉄鋼、コンクリート部門の削減が全体に大きい影響

民生・運輸 都市内の業務、都市内の交通が CO₂を大きく増加 家庭も CO₂を増加させる

これらに対する対策は従来不十分だったのではないか

少子高齢社会、都市交通の削減、家庭の CO₂増加→集約型都市構造への変換（社整審）
→低炭素な交通まちづくり

4. 低炭素な交通まちづくりとは何か

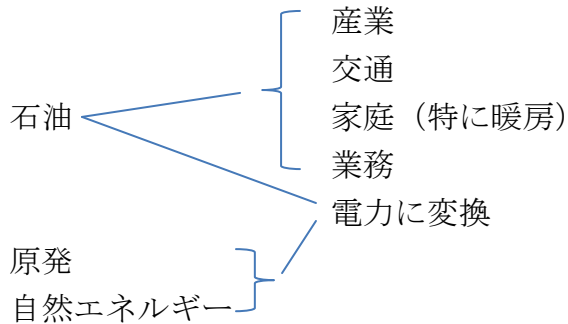
- ・ 郊外庭付き戸建住宅
 - ・ 自動車の依存した生活スタイル（若い人には望ましく、高齢者には苦しい）
 - ・ 電気、ガスを含めエネルギー消費型の生活スタイル
 - ・ 高齢者にとって安心安全な住宅ではなくなってきた
 - ・ 30～50年住み一体となったコミュニティができあがった
 - ・ 高齢者の一人世帯、二人世帯、子供に介護をしてもらいたい？親の介護を子供がしたい？子供の世話にならず有料老人ホーム等の介護施設に入り、財産は自分の代で使い相続させる財産はない
 - ・ 親の住んだ住宅でも、子供の世帯と一緒に（二世帯住宅）程の広さがなく、子供は別のところに住居を求め、相続時に親のところに住むより、売払い動産化して相続する
- ・ 都心のマンション
 - ・ 戸建住宅のような維持管理をしなくて済む（管理費を月々支払う）
 - ・ 鍵1つで家を離れることができる
 - ・ 庭がなくて淋しい
 - ・ 買い物、医療サービスが徒歩圏で済む
 - ・ 車椅子の生活になってもどうにかやって行ける（介護士のサービス付）

◎複数の交通手段が選べ、省エネルギー型の生活ができる「まち」が「低炭素な交通まち」

この為には誰が何をすれば良いのか

5. 実現に向けての課題

- ・化石燃料の消費削減（2050年に1990対比、先進国70～80% 全世界では50%）



- ・化石燃料の枯渇問題
- ・高齢社会の安全・安心な住宅
 - 郊外から、都心が核心への移住
 - 中山間地域から、市街地への移住
- ・意味すること「生活スタイルを変えてください」あるいは「伝統的な考え方を変えてください」「住まうところを変えてください」
 - ・「何故こんなことを私達、我々がやらなきゃいけないの？」
 - ・「我々のところでなく他の部門で目標を達成できないの？」
- ・住民に問われる行政と地域のあり方
 - 安全・安心をすべて行政に任せてそれなりの税金を払うか（北欧スタイル高福祉高負担）、地域コミュニティで自分たちのできることは負担するか
- ・行政がやっていること（国、都道府県、市町村）
 - ・交通事業者への助成（コミュニティバス、デマンドバス・タクシー、鉄道への助成）
 - ・運動支援（ノーマイカーデー）
 - ・その他公共交通利用を促進する事業
 - ・中山間地域への支援
 - ・どこまで行政がカバーしなければならないのか

- うまく、人々の意識を変えさせることはできないのか
 - ① 1970 年以降の自動車事故死亡者削減対策 EEE 作戦
 - ② リーマンショック後のエコカー減税、エコハウジング減税
 - ③ 3.11 東日本震災・福島原発後の節電

- 産官学+民の総力、総意でやらなければならない

- EST 普及推進委員会（環境的に維持可能な交通）
 - S : Sustainable とは