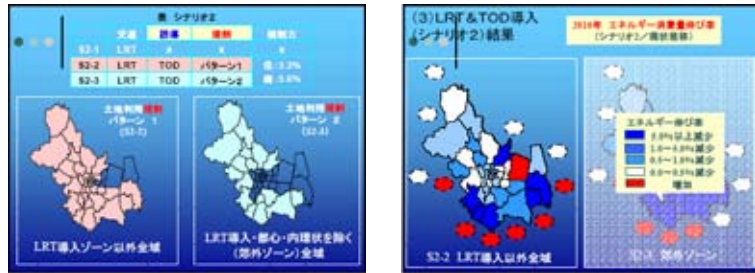


【資料 8 8】都心活性化による環境負荷低減効果
(宇都宮市におけるシミュレーション)



第6回 森本委員発表資料

【資料 8 9】まちのコンパクト化の効果

SLIM CITY(簡便にコンパクト化施策の効果を評価するためのモデル)を用いて、実際の地方都市(人口:20万人)のコンパクト化による環境負荷を評価

まちのコンパクト化 + 公共交通改善により、自動車燃料消費量の削減



第3回 谷口委員発表資料

【資料 9 0】郊外型大規模集客施設のCO2排出への影響



第6回 森本委員発表資料

【資料 9 1】各国の自転車分担率の設定状況

環境保全の観点から、土地利用政策と連携しつつ、各交通機関の適切な役割分担を検討する必要がある。例えば自転車の分担率について、欧米諸国では以下のように目標を設定している。

国名	目標の内容	形式
オランダ	2010年までに1986年に比較して 自転車利用を30%、鉄道利用を15%増加 自転車交通事故死亡者を2010までに50%削減	自転車マスタープラン1990
ドイツ	自転車交通の分担率を隣国のオランダ並みにする(1997年17% 2012までに27%)	国家自転車利用計画2002
アメリカ	自転車と歩行者の合計のトリップ数割合を倍増する(7.9%から15.8%に) 自転車と歩行者の交通事故死傷者数を10%削減する。	米連邦交通省「自転車・歩行者研究報告書」におけるアクションプラン1994
英国	1996年と比較して、2002年までに自転車トリップ数を倍増、さらに2012年までに倍増する。 自転車の安全性の向上を図ることがセットであるが、自転車だけの交通安全目標はない。(全交通事故死者及び重傷者の40%削減1994 - 98年平均対2010年)	National Cycling Strategy 1996, Tomorrow's Roads -Safer for Everyone 2000
日本	なし	

出典英国及び米国は原文、その他はドイツ連邦共和国における自転車交通の状況報告書1998(自転車産業振興協会訳)、欧州自転車政策実態調査報告書(総務庁1998)などによる、オーストラリア/ハルウェーもある。

目標値の設定について

- ・具体的な数値 数値に従い、他の手段を抑制し、その分の分担率の向上のための施策を採る(車線の構成等道路空間の再配分の根拠、行財政資源の再配分)

第5回 古倉委員発表資料

【資料9 2】地域毎の交通分担率の目標設定について

提案2. 分担率による削減目標

公共交通分担率を数値目標化

- ・地域毎に目標値設定
公共交通の構築(ハード&ソフト)
- ・衰退が続く現状は、逆に**宝の山**

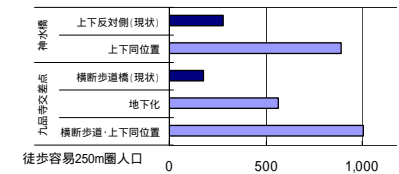
効果てき面

- ・間接的な
車依存社会への切り込み

【資料9 3】公共交通機関への転換について

電停へのアクセス

- ・自家用車に対する競争力が重要
- ・電停までの歩行距離250m(数分)は、50%の人が受け入れる。バス停なら10%。(Knoflacher, H., 1997)
- ・歩道橋は、高齢者にとって徒歩160m相当の抵抗
- ・停留所へのアクセスの改良で、利用者が大幅に増加する可能性が高い場所が散見される



熊本市電に関する試算例

松橋(2002)

【資料9 4】RACDA高岡の取組

RACDA高岡と万葉線存続問題

人と環境にやさしいまちづくり
社会問題(高齢化・福祉・環境・中心市街地etc)
解決に有効な「路面電車」の活用
時代のすう勢 路面電車「万葉線」廃線
市民自発・主体的(勉強会・出前キャラバンetc)
既存地縁組織との連携
(自治会・婦人会・老人会・児童クラブetc)
存続・活用の流れを創る
地方鉄道再生の分水嶺

時代のすう勢

税金投入疑問視 単なる公共交通
減り続ける利用者・増え続ける赤字(補填)
規制緩和と政策(参入・撤退の自由)
疑われないクルマ依存社会
三セク罪悪視

当然、過去の遺物として**廃線!**

環境問題

「万葉線」全長12.8km 年間100万人
廃止すると
電車 自家用車利用
二酸化炭素
年**350万トン(炭素トン)増加**
環境自治体会議・上岡直見氏

ところが ?

1998.2 ~ 2000.12
長期間に渡る市民的議論の末
新しい第三セクター型で
存続決定

【資料9 5】RACDA高岡の取組

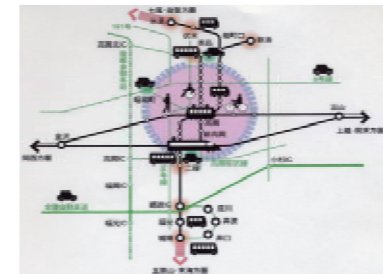
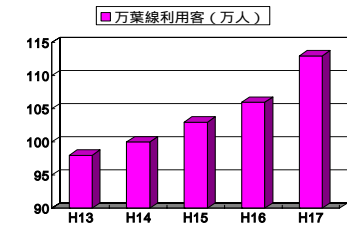


高岡駅前を走る万葉線LRV「アイトラム」

市民自発的・主体的存続提案

定例勉強会 三人で本の読み合わせから
万葉線再生計画案 = 地域の将来像
出前まちづくりフォーラム
ラクダキャラバン = 地域課題を考える
各種イベント = 活用・暮らし提案

増え続ける利用者



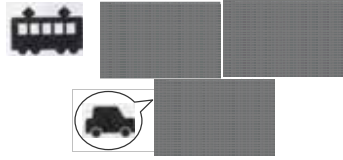
万葉線再生計画案概念図: RACDA高岡

【資料96】RACDA高岡の取組



ラクダキャラバンより

情報提供のための模式図？



1両廃棄（約30年）= 車 3,000台

試算 富山大学武山三教授

既存地縁組織との連携

ポスター掲示で意思表示
 存続願う「声なき声」を見える形に
 地縁組織に活動提案
 金も組織力もない市民団体の智恵
 自発的な署名活動に
 熱意の潮流が巻き起こる
 存続決定への担保

第8回 島委員発表資料

存続例...

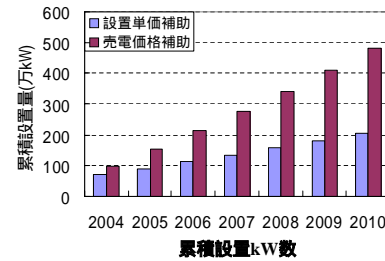
えちぜん鉄道（福井県）
 三岐鉄道北勢線（三重県）
 一畑電車（島根県）
 和歌山電鐵（和歌山県）
 富山ライトレール（富山県）

【資料97】消費者の選好誘導について

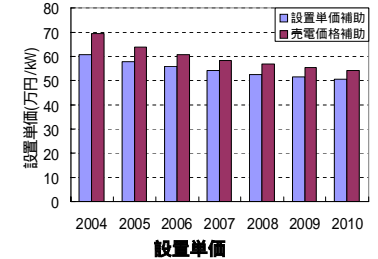
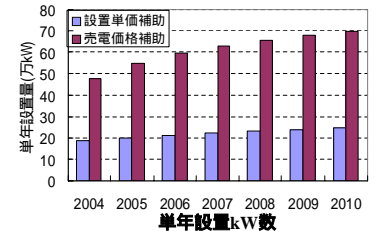
持続可能なまちづくりを目指すには、自然資本を都市の骨格とし、自然の恵みを最大限活かす必要がある。そのためには、税による消費者の選好誘導が重要な要素の一つとなっている。

売電価格を考慮した普及予測

- > 2010年度での政府目標を達成するために必要な売電価格、27円/kWhでの普及予測（売電価格補助）
- > 同じ投資回収年数で初期投資額への補助9.3万円/kWhを補助した場合の普及予測（設置単価補助）



第5回 吉田委員発表資料



【資料98】消費者の選好誘導について

省エネ型のまちづくり

- 民生・運輸部門における消費選好を検討
 - 太陽光発電
 - ・普及のためのカギは何か？
 - 自動車交通
 - ・なぜCO₂排出が増えたのか？
 - ・地域の特性と保有
 - ・税か規制か？
 - 家電、住宅...

乗用車

- 自家用自動車によるCO₂排出増加の要因分析
 - 普通車、小型車、軽
 - 都市、地方
 - 保有台数、燃費、走行距離
- 地域特性と保有台数・車種の関係
 - 人口密度、交通分担率、世帯人員数の保有台数や保有する車のサイズへの影響
- 規制か誘導か？
 - グリーン税制とトプランナー燃費基準の効果はどちらが大きいのか？

第5回 吉田委員発表資料

消費選好分析の手法

- ・ 表明選好法... アンケート調査によるコンジョイント分析など
- ・ 顕示選好法... 過去の統計実績から選好構造を推定

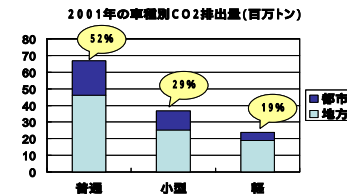
コンジョイント分析
 - マーケティング・心理学・環境評価等の分野で通用
 - 仮想的な財・サービスであるプロフィール(属性と、その属性を構成する水準からなる)をいくつか提示
 - 回答者: 最も好ましいものを選択/好みの順位づけ等
 - プロファイル群による質問を繰り返し行い、かつ複数の回答者に答えてもらう
 - 回答結果を統計的に分析 属性単位の選好を評価

CO₂排出増加の要因分析

準備:
 各地域・各年の乗用車保有台数、走行距離、燃費についてデータを整備
 年度...1994年から2002年
 車種...普通・小型・軽
 地域...北海道、東北・中部、関東、近畿・中国、四国・九州
 (以上を「地方」に区分)
 東京都、神奈川県、愛知県、大阪府、兵庫県、福岡県
 (以上を「都市」に区分)
 普通・小型・軽の保有モデル作成の簡略化として...
 地域別の車種の保有傾向から過去のCO₂の排出削減を分析

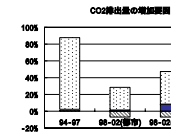
【資料99】消費者の選好誘導について

分析結果



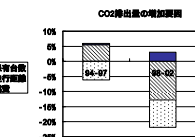
排出量の過半数を普通車が占め、多くを地方で排出

普通乗用車 (2000cc以上)



- ・ 保有台数: 増加率は減少しつつあるが近年も増加
- ・ 走行距離: 地方では依然増加
- ・ 燃費: 改善傾向
- 地方における普通車の燃費向上、他の車種への乗換

小型乗用車 (2000cc以下)



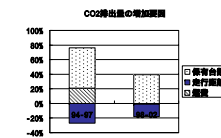
- ・ 保有台数: 減少傾向にある
- ・ 走行距離: 増加している
- 普通乗用車への乗換によりCO₂排出は減少傾向

CO₂削減のためには

- ・ (都市): 渋滞による効率の低下
- ・ 地方で増え続ける普通車、軽をどうするか
 - 短距離のトリップにも乗用車を使用 軽
 - ・ コールドスタートによる燃費効率の低下
 - 生活への車依存への再考を促す
 - 短距離トリップ向けとして電気自動車(EV)の普及をめざす(現在の軽乗用車のEV化)

第5回 吉田委員発表資料

軽乗用車

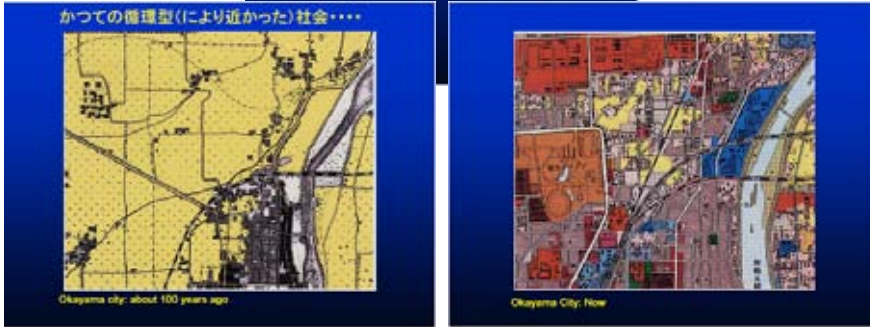


- ・ 保有台数: 増加傾向
- ・ 走行距離: 減少傾向
- 電数台の保有から軽乗用車の購入
- CO₂増加: 走行距離よりも保有台数の効果が大きい

【資料100】空間のリサイクル

4) 圏域での環境バランスを常識に

都市構造転換へ空間リサイクルの発想を



第3回 谷口委員発表資料

【資料101】「人づくり」と「市民への情報提供」に関連した取組事例

人づくりにおける重要な要素の一つである「住民参加のまちづくり」について、万葉線(富山県高岡市)が存続に至った活発な市民活動例がある。

市民自発的・主体的存続提案

- 定例勉強会 ← 三人で本の読み合わせから
- 万葉線再生計画案 = 地域の将来像
- 出前まちづくりフォーラム
ラクダキャラバン = 地域課題を考える
- 各種イベント = 活用・暮らし提案



ラクダキャラバンが配布

第8回 島委員発表資料

【資料102】人づくりにおける参考事例
(イギリス：タウンセンターマネージャー)

「まちづくりと環境」に関する専門家育成において、イギリスのタウンセンターマネジメント(TCM)で中心市街地活性化に取り組む「タウンセンターマネージャー」の例がある。

タウンセンターマネージャーの役割

自治体主導型の市街地活性化ではなく、外部の目を持った経営感覚と行動力のある者が、環境をはじめとした幅広いステークホルダー間の利害を調整

ノッティンガム市の交通政策における取組事例

・LRTの導入

(自転車・徒歩アクセス整備、P&Rなども)

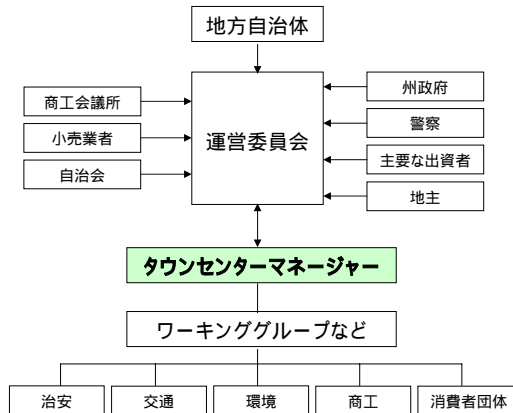
・バス・サービス

・駐車場の改善など

「最近5年間で、市の交通は改善された」と90%の住人が評価。

(市の「2005年版パフォーマンス・レポート」)

TCMにおけるタウンセンターマネージャーの位置付け

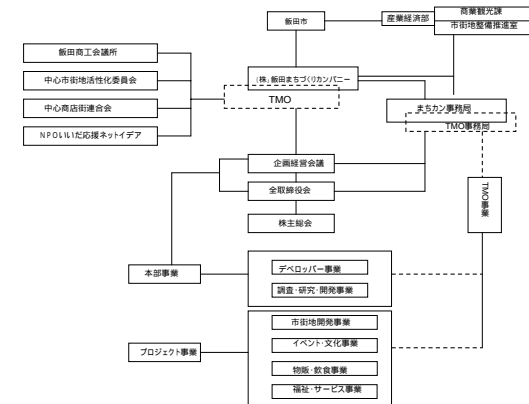


中小企業庁ホームページなどから事務局作成

【資料103】人づくりにおける参考事例
(飯田市：(株)飯田まちづくりカンパニー)

前出のタウンセンターマネジメント(TCM)は、TMOに似た機能を持つ組織であるが、TCMの方がTMOよりビジネス感覚を重視し、中心市街地活性化のために、大手小売業を営む民間企業と積極的に連携しているとの指摘がある。

参考)飯田市におけるTMOの位置付け



第9回 桑原委員発表資料

【資料104】環境に関するオリジナルデータについて

日本でどうする？

という以前に日本はどうなっている？

- 国勢調査、事業所・商業統計、産業連関表、商圏調査、道路統計年報、都市圏パーソントリップ調査、道路交通センサス・・・ **データ大国ニッポン**

しかし、環境と暮らし(まちづくり)の関連を解き明かす、環境オリエンティッドな基礎調査がない！

基本姿勢：データの壁を越える (適切に測ること)

- 1) 数値として一般化する(全体をカバーする)。
- 2) データがなくとも絶対あきらまない。
あるものを有効活用、3R実践。
(データもリユース、リサイクル 大規模調査をリデュース)
- 3) 行政界に縛られず、ふさわしい分析単位追求。
 - ① エリア：行動圏、循環圏、藩
 - ② 地区(住区)：町丁目 (住み方、個別プロジェクトに依存)