

【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

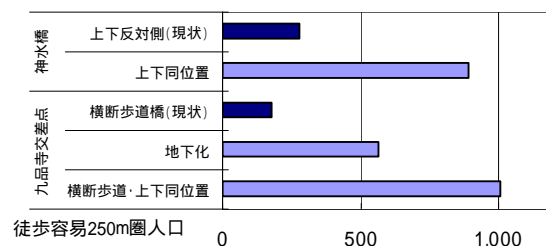
・間接的な

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%。(Knoflachner, 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

【資料94】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)
 規制緩和政策(参入・撤退の自由)
 疑わぬクルマ依存社会
 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95】RACDA高岡の取組

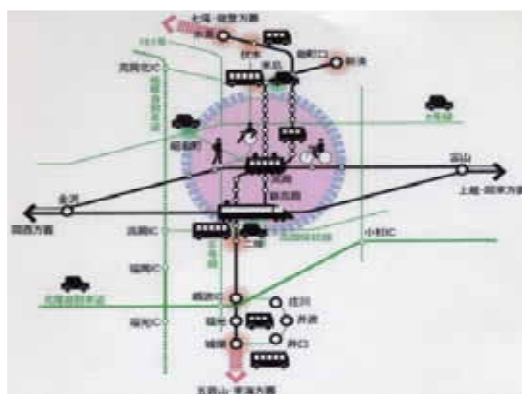
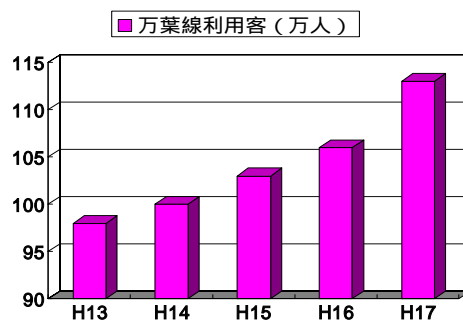


高岡駅前を走る万葉線LRV「アイトラム」

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

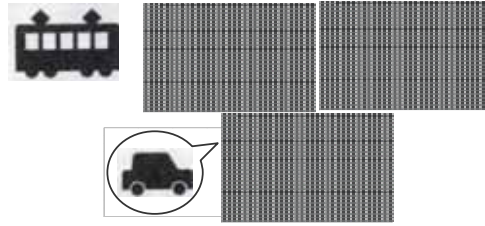
増え続ける利用者



【資料96】RACDA高岡の取組



情報提供のための模式図？



1両廃棄(約30年) = 車 3,000台

試算: 富山大学武山良三教授

既存地縁組織との連携

ポスター掲示で意思表示
 持続願う「声なき声」に見える形に
 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
 持続決定への担保

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)

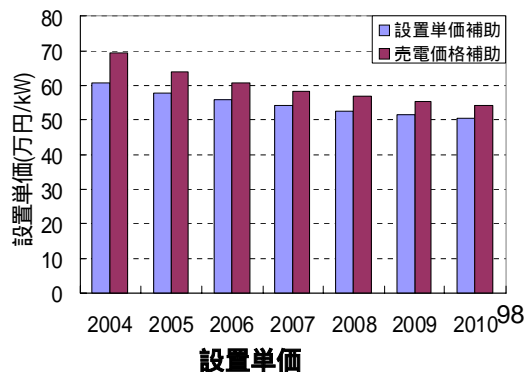
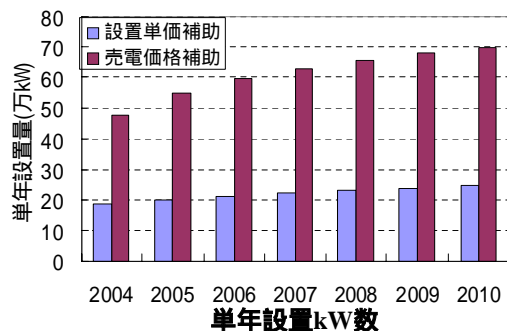
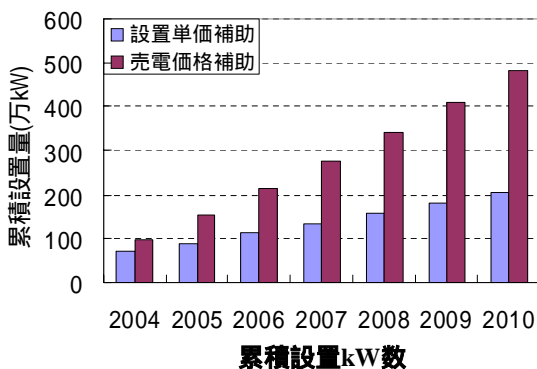
97

【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考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)



【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

消費選好分析の手法

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・・・

- 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適用
- 仮想的な財・サービスであるプロフィール(複数の属性と、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 or 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

乗用車

CO₂排出増加の要因分析

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？
 - グリーン税制とトップランナー燃費基準の効果はどちらが大きいのか？

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)

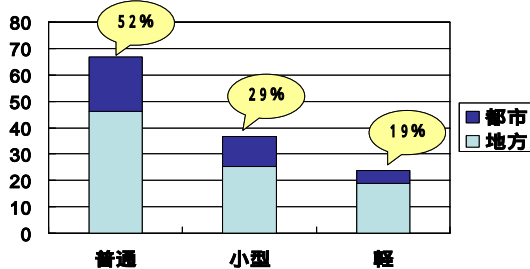
普通・小型・軽の保有モデル作成の前段階として・・・

地域別の車種の保有傾向から過去のCO₂の排出構造を分析

【資料99】消費者の選好誘導について

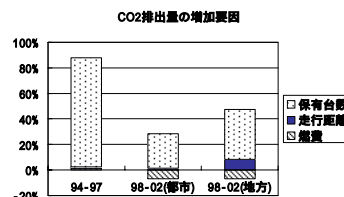
分析結果

2001年の車種別CO₂排出量(百万トン)



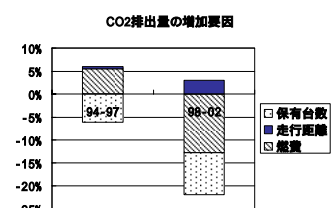
排出量の過半数を普通車が占め、多くを地方で排出

普通乗用車 (2000cc以上)



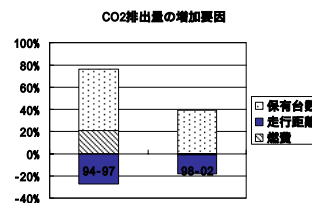
- 保有台数: 増加率は減少しつつあるが近年も増加
 - 走行距離: 地方では依然増加
 - 燃費: 改善傾向
- 地方における普通車の燃費向上、他の車種への乗換

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

軽乗用車



- 保有台数: 増加傾向
 - 走行距離: 減少傾向
- 複数台の所有として軽乗用車の購入
CO₂増加: 走行距離よりも保有台数の効果が大きい

CO₂削減のためには

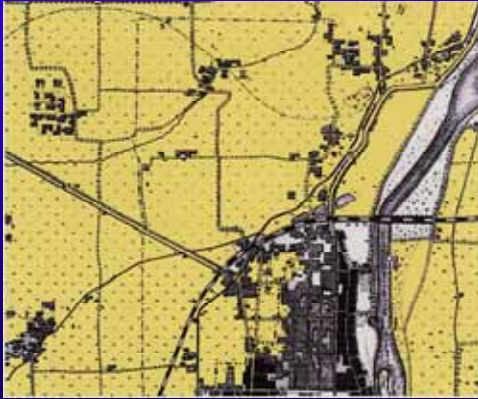
- (都市: 渋滞による効率の低下)
- 地方で増え続ける普通車、軽をどうするか
 - 短距離のトリップにも乗用車を使用 軽
 - コールドスタートによる燃費効率の低下
 - 生活への車依存への再考を促す
 - 短距離トリップ向けとして電気自動車(EV)の普及をめざす(現在の軽乗用車のEV化)

【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

かつての循環型(により近かった)社会……



Okayama city, about 100 years ago



Okayama City: Now

第3回 谷口委員発表資料

【資料101】「環境とまちづくり」に関する人材の育成・活用

今の行政に求められている 中心市街地活性化施策

これらに加えこれから必要なのは！

市街地の重要性の明示
(固定資産税収の損得を計算せよ)

郊外での住商開発抑制と
市街地への機能再移転促進

地権者の意識改革による多機能再導入の促進

- × 多機能型再開発を行政主導で仕掛けても、民間投資が誘発されねばすぐに限界
賃料を下げ坪単価の低い諸機能を進んで導入する地権者の増加こそ、唯一の道
地権者の把握 組織化 教育を行う主体(=TMO)の、人件費予算確保こそ必要

事業者の経営革新支援(場合により交替促進)

- × すべての商店が皆共存共栄で存続できるというような甘い時代は戻らない
経営革新意欲のある事業者を優先的に支援 / 廃業支援 新規参入促進も必要
経営支援や新規参入促進を行う主体(=TMO?コソル?)の、人件費確保こそ必要

家賃補助より改装費補助、容積増加より取り壊し補助

- × 新規参入促進のネックは高賃料・改装費負担・既存老朽建物の存在
家賃を下げて新規参入者を受け入れた地権者向けの改装費補助こそ必要
(家賃補助と同額で可 / 一時的な補助でも効果は持続 / 地元建設業者に福音)
既存老朽化物件取壊費用が助成されれば、跡地利用の想定坪単価は低下
(新規参入促進 / 一時的な補助でも効果は持続 / 地元建設業者に福音)

第1回 藻谷委員発表資料

【資料102】「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at荻布

【資料103】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

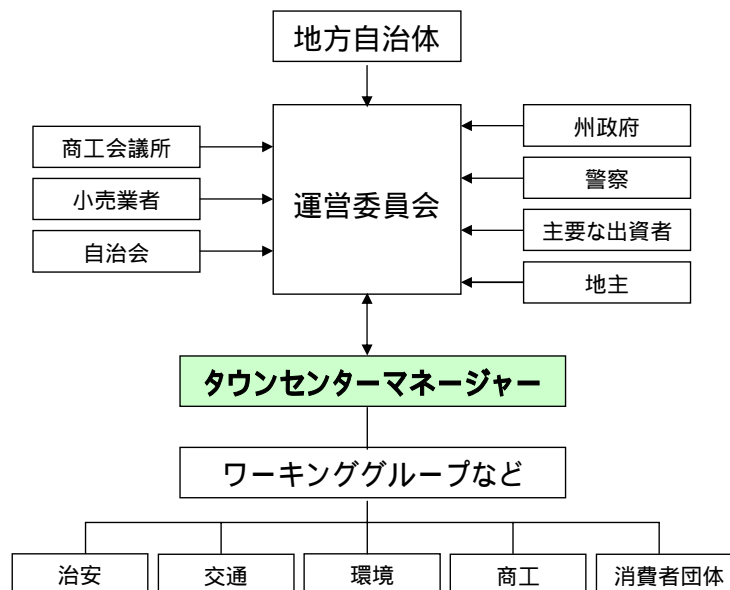
・駐車場の改善など



「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」)

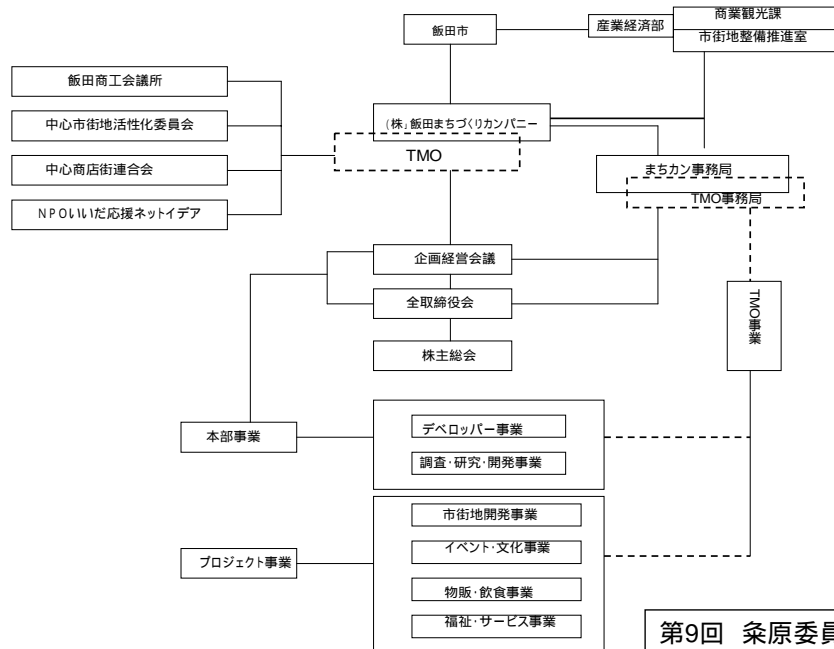
TCMにおけるタウンセンターマネージャーの位置付け



【資料104】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



105

第9回 条原委員発表資料

【資料105】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、環境とくらし(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。
エリア：行動圏、循環圏、藩
地区(住区)：町丁目 (住まい方、個別プロジェクトに対応)

106

第3回 谷口委員発表資料