

# G8環境大臣会合に向けた国際市民フォーラム バイオ燃料・森林減少対策は気候変動対策か 交通部門 モビリティのあり方

2008年5月21日 上岡直見  
環境自治体会議 環境政策研究所

1977年より民間企業勤務、化学プラントの設計や安全性解析などを担当。技術士(化学部門)。  
2000年より環境自治体会議 環境政策研究所(NPO)に転職し、主に交通政策を担当。法政大学法学部非常勤講師(環境政策)。

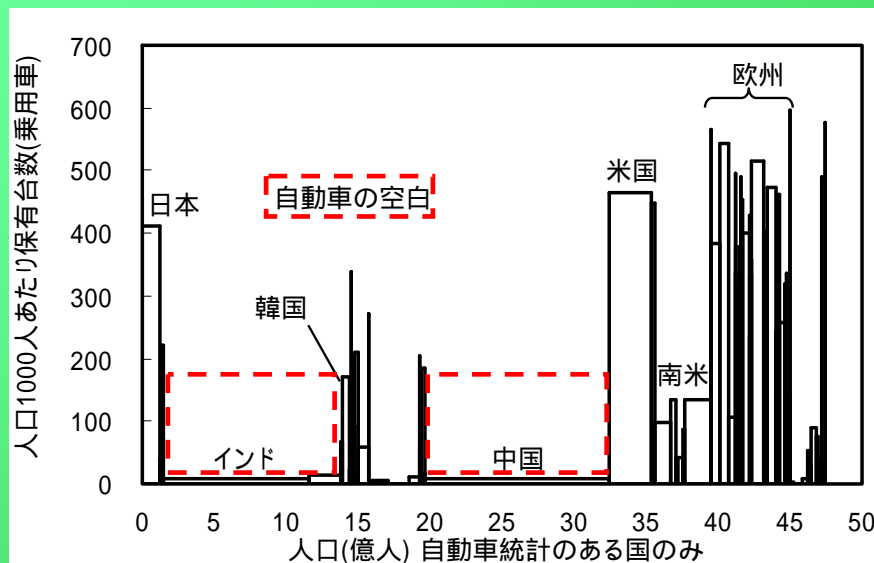
## 1. 整合性のない交通・環境政策



徳島駅前にて  
2008-5-2

交差点の片方には  
徒歩・自転車や公共  
交通の利用を呼び  
かける看板。その  
向かい側には四国  
横断自動車の建設  
促進の看板。  
整合性のない政策。

## 2. グローバルな観点から



### ストップ! バイオ燃料

少なくとも食品作物の転用を早急に止めるべき。

#### トウモロコシ エタノール転換の例

1haの畑から、トウモロコシ約5トン収穫(皮・軸など非デンプン部分を除く)

これをエタノールに転換すると200L前後。

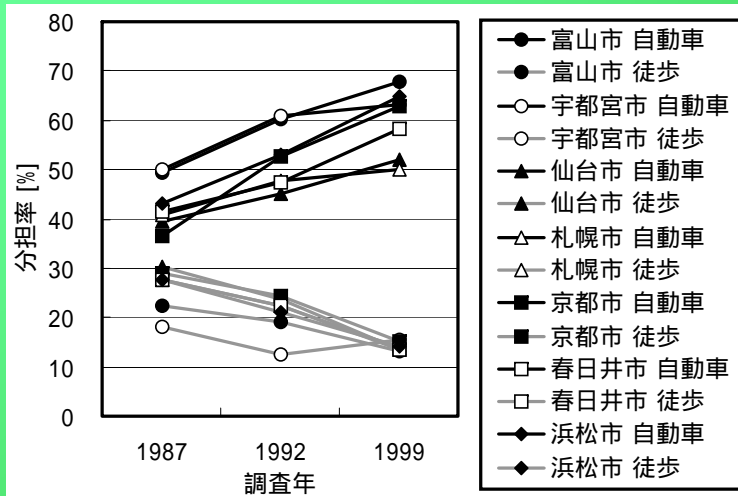
自動車に使用(ガソリンに混合)すると、年間約2台分のCO<sub>2</sub>を節減する程度。(日本での平均的な使い方として)

そのまま食用すれば、途上国で約30人を養える。

製造工程によっては、1トンのCO<sub>2</sub>を節減するのに、1.3トンのCO<sub>2</sub>発生というケースもある。

誰のためにバイオ燃料を作っているのか?

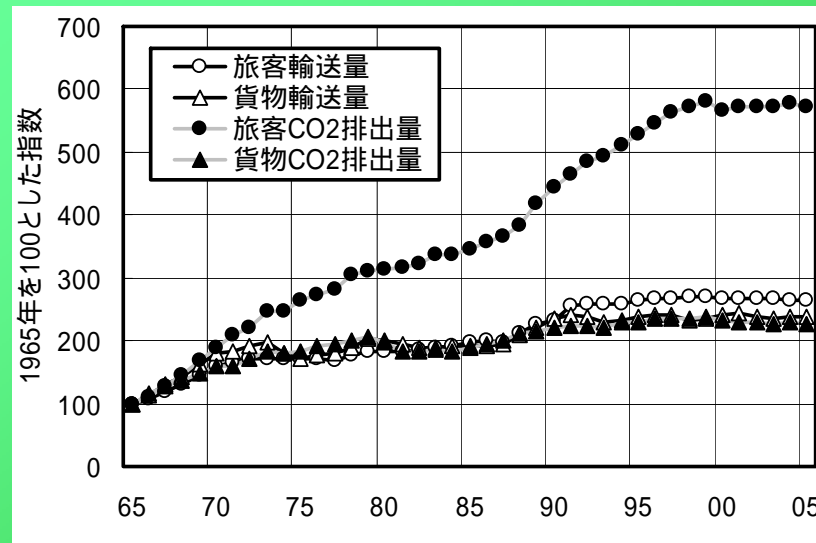
### 3. モビリティはどのように変化してきたか



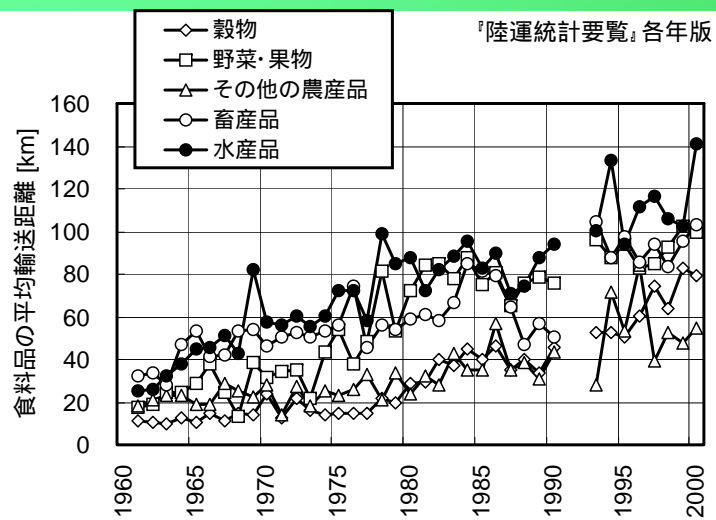
H11年全国都市圏PT調査より。

5

### 1人あたりのモビリティと環境負荷の推移



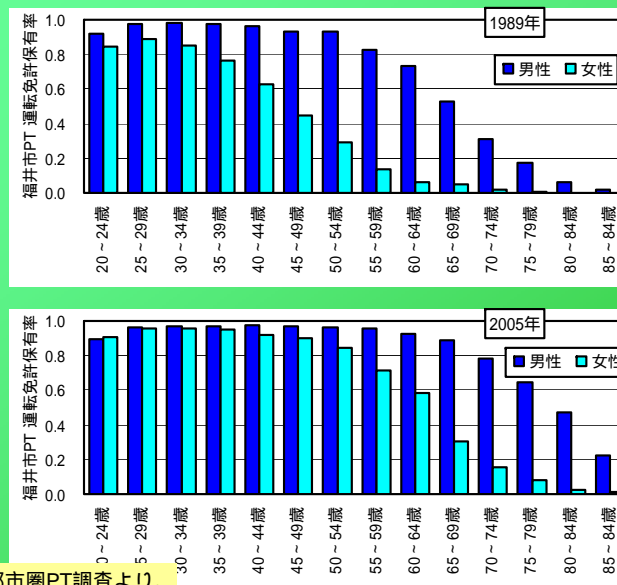
### より遠くなった「食べ物」～フードマイルズ



『陸運統計要覧』各年版

7

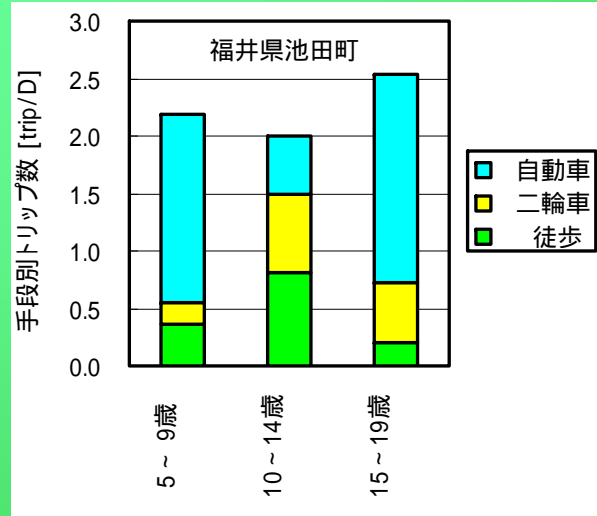
### しかしモビリティの疎外がある。



第3回福井都市圏PT調査より。

8

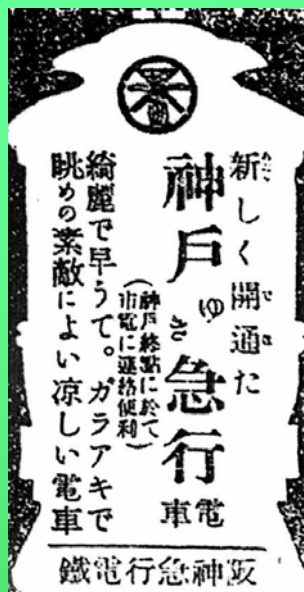
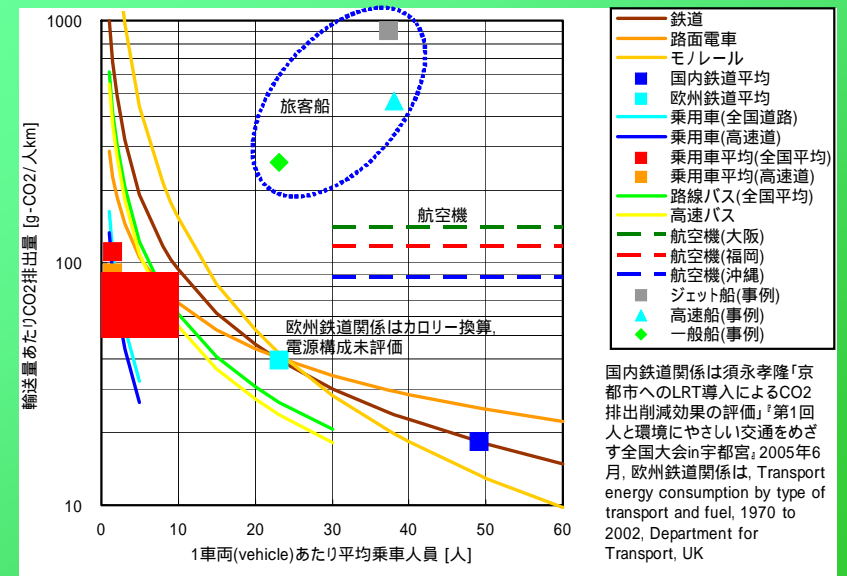
## 子どもの移動手段もクルマ(乗せられ移動)が最も多い



第3回福井都市圏PT調査より。

9

## 4. 技術的な検討



1920年7月



環境負荷が少なくてもこのサービスレベルでは...

全国の鉄道(JR+民鉄)のCO<sub>2</sub>排出 770万t-CO<sub>2</sub>/年

(国立環境研究所 温室効果ガスインベントリオフィス 2006)

全国の自家用乗用車が信号アイドリングストップを実施した場合に節約可能なCO<sub>2</sub> 700万t-CO<sub>2</sub>/年

(日本交通政策研究会『自動車交通研究 環境と政策』2003年版)

自家用乗用車のアイドリング分程度で全国の鉄道が運行可能。

クールビズよりレールビズ

電車のエアコン容量 1両あたり 約10~20kW

クルマ(カローラ級) 1台 走行(+エアコン) 約30kW

すなわち電車1両から1人でもクルマに移行したら

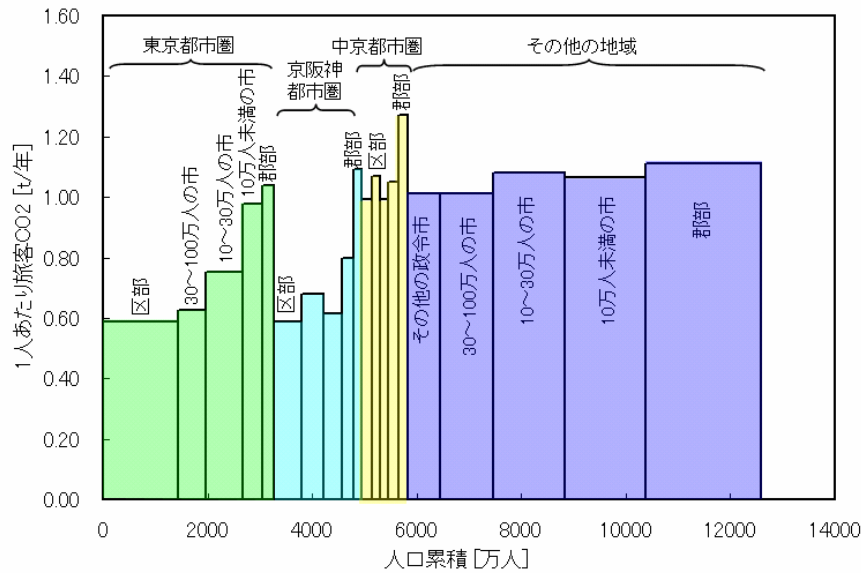
エネルギー的には逆転。

鉄道はもっとエネルギーを使ってでもサービスレベル

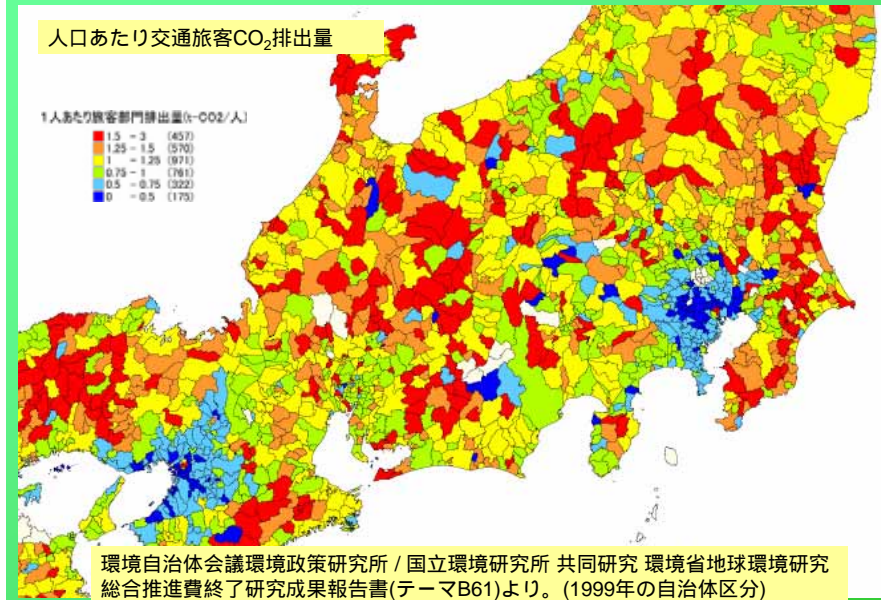
を向上させたほうが社会全体として省エネになる。

(地方都市では駐車場でアイドリングして涼んでいる人も...)

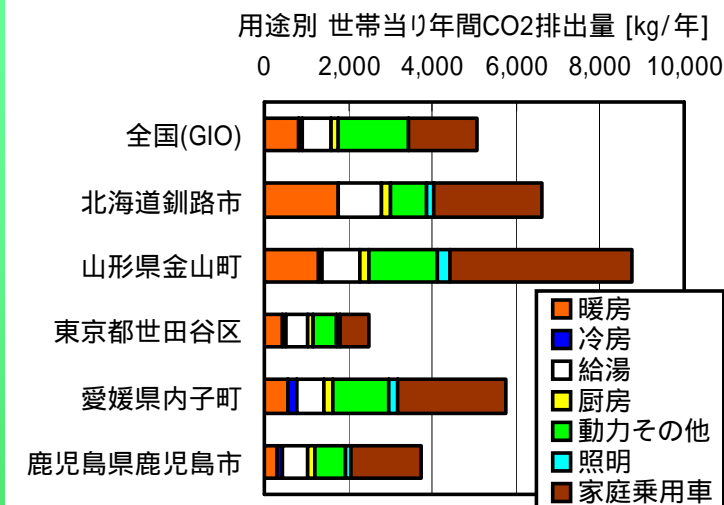
## 5. 交通の地域性



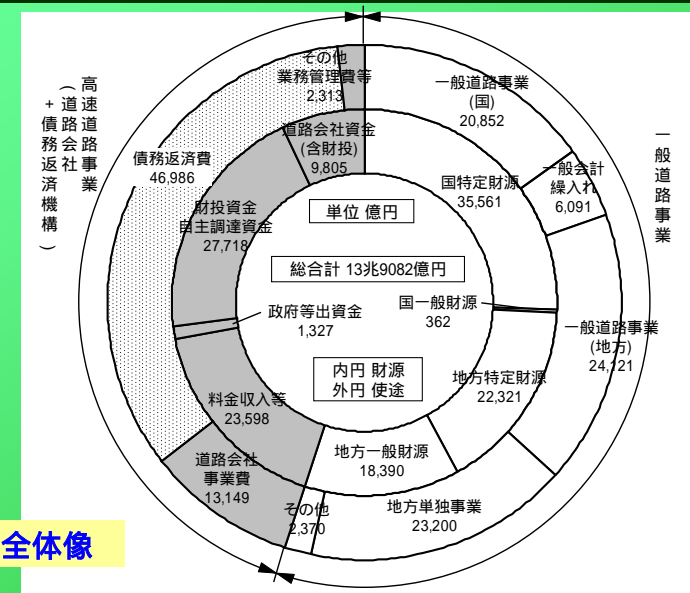
## CO<sub>2</sub>排出構造の地域性...マクロな議論では対策にならない。



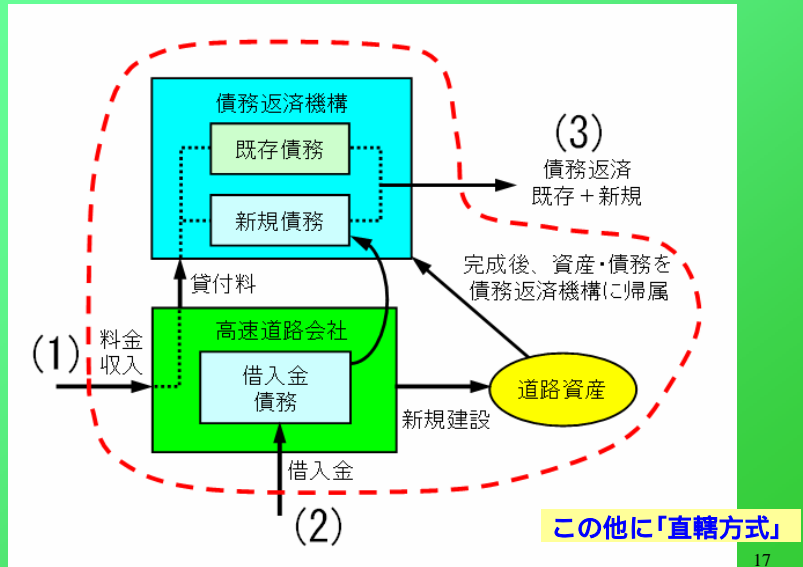
## CO<sub>2</sub>排出構造の地域性...マクロな議論では対策にならない。



## 6. 制度・財源問題からみる交通

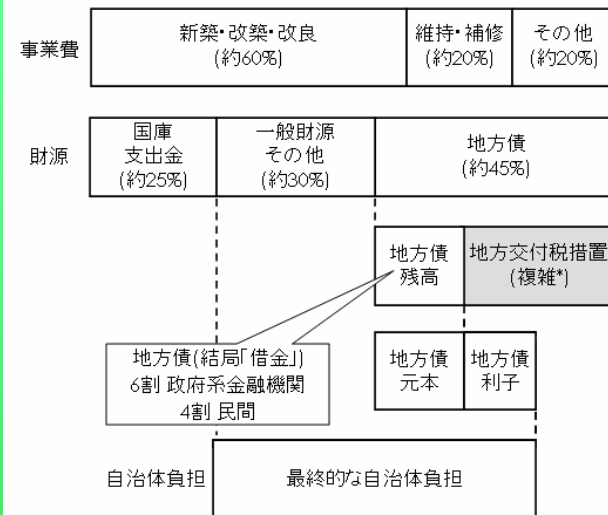


## 道路公団民営化の欺瞞と破綻

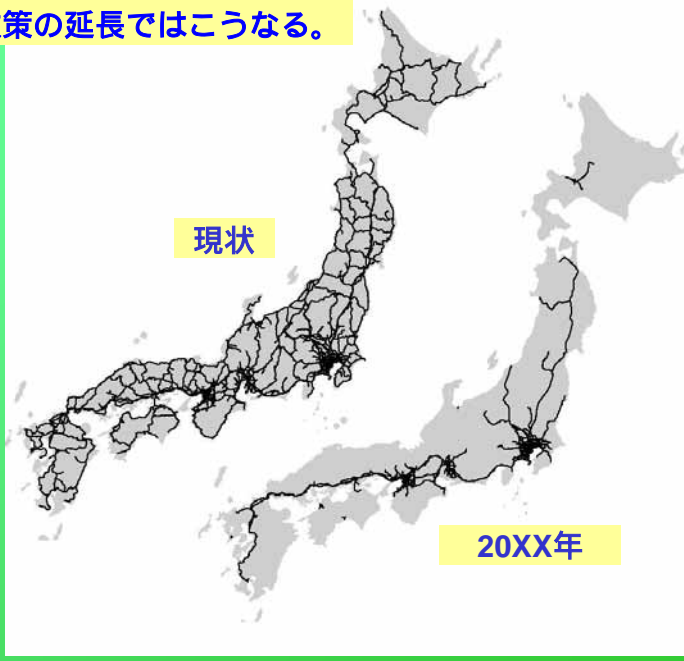


## 地方の一般道でも「債務」が発生している...全国が「夕張」

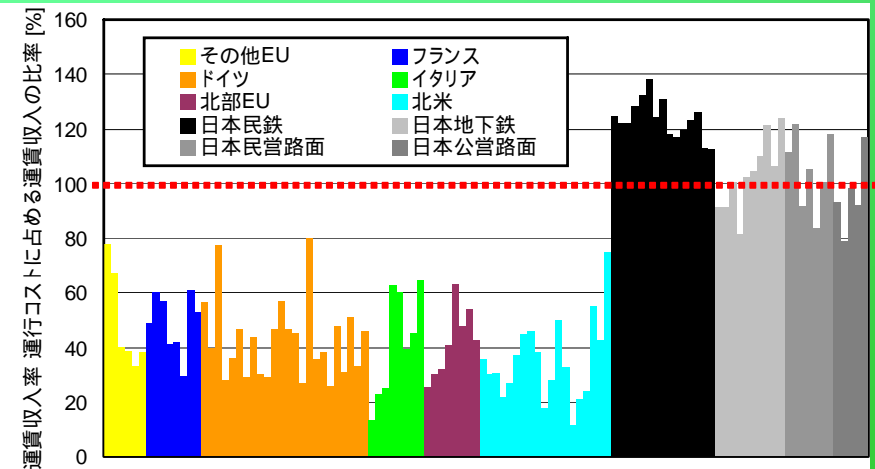
地方からみた道路事業費と財源 (県管理道路の例)



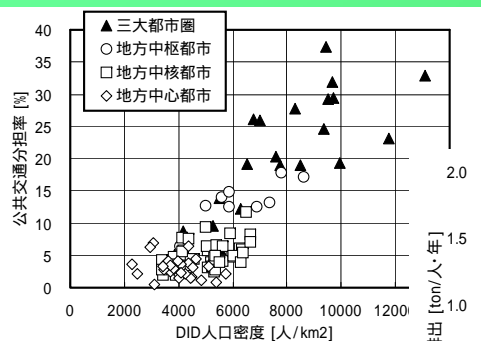
## 現状の交通政策の延長ではこうなる。



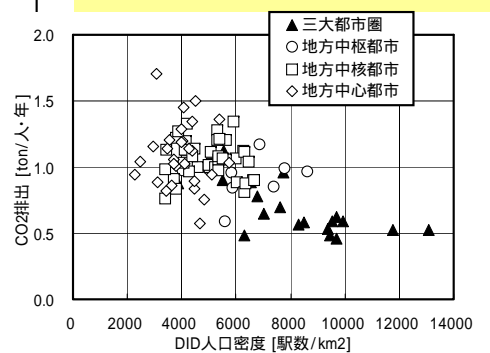
## 「独立採算制」が公共交通の活用を阻害する



# 7. 都市のあり方と環境

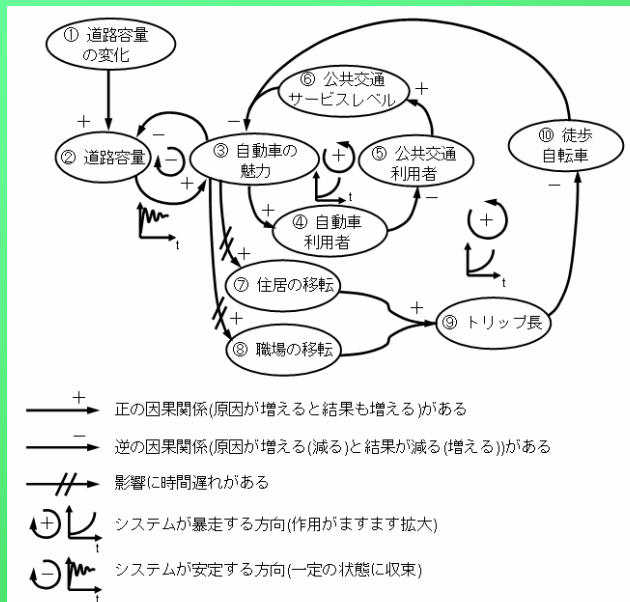


要素は、個人の行動や選択

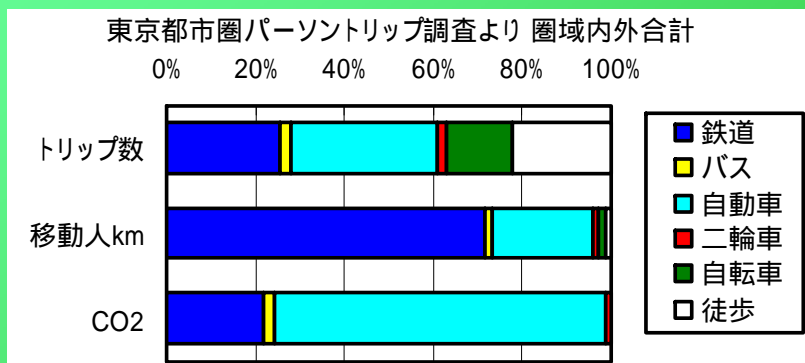


『H11全国都市パーソントリップ調査』より。

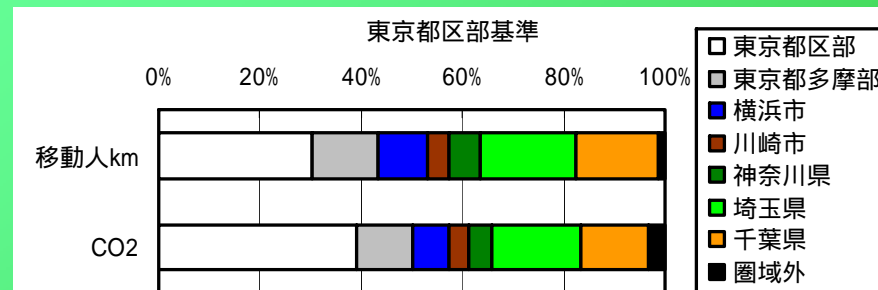
## 道路を整備するほど自動車の走行を誘発する



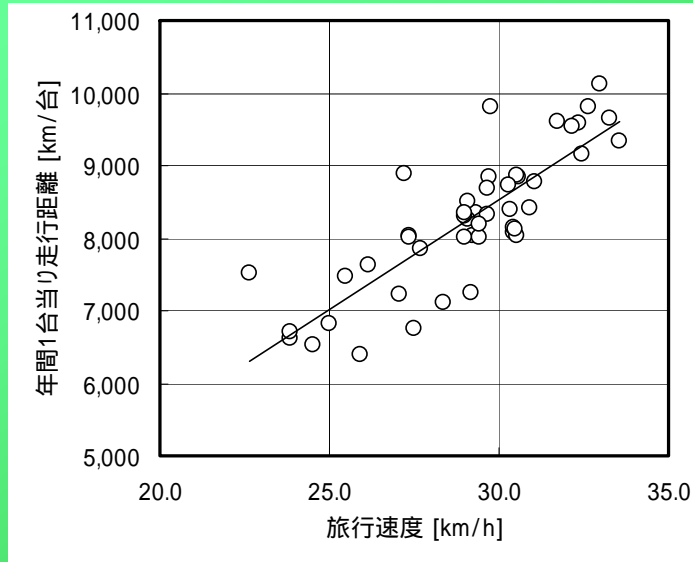
トリップ数でみると徒歩・自転車が4割弱を占める。徒歩・自転車は基本的な交通手段である。(CO<sub>2</sub>排出ゼロ)  
 移動人kmで2割の自動車が、CO<sub>2</sub>の8割を排出。  
 このデータは、鉄道のシェアが特に大きい東京都市圏であるが、地方都市では自動車の影響がより極端。



移動人kmおよびCO<sub>2</sub>排出における圏域外(長距離)の比率はごく少ない。ほとんどのCO<sub>2</sub>排出は地域内と近隣の移動による。これより地域交通対策が重要であることがわかる。



## 道路を整備するほど自動車の走行を誘発するという関係



環境省「地球温暖化対策とまちづくりに関する検討会」資料

## 8. まとめと課題

交通とは何か？ 必ずしも道路や自動車など「物体」の議論・物体の対策ではない。  
行きたい所に自分の意志で移動(交通権)。  
まず人の動きから...交通の「5W1H」、誰が、どこへ、いつ、何のために、手段は？  
全国一律ではなく地域性を基本にすべき。  
環境の問題はそこから派生するもの。  
バイオ燃料等、的はずれの対策に時間と金を使ってはならない。  
自動車メーカーは「エコカー」をエクスキューズにしているだけで地球規模でのCO<sub>2</sub>削減を戦略に位置づけていない。(インド・中国での自動車増産)

(以上)