

高松市環境配慮型都市交通計画（高松市エコ交通計画）

オリエンタルコンサルタンツ 正会員 ○野谷将準
高松市市民政策部企画課 非会員 板東和彦
オリエンタルコンサルタンツ 正会員 藤原 尚
オリエンタルコンサルタンツ 非会員 宮本直樹

1. はじめに

高松市では、公共交通の利用促進に努め、コンパクトで持続可能なまちづくりを目指し、高松市環境配慮型都市交通計画（以下、高松市エコ交通計画）を策定し、取り組みを進めているところである。

本稿は、高松市の将来を見据えた低炭素社会の実現に向け、エコ交通体系の構築に向けた具体的な取り組みを検討し、CO₂削減シミュレーションによる効果の評価結果を紹介するものである。

2. エコ交通体系の構築に向けた具体的な取り組み

高松市は、都心地域から郊外へ人口が拡散しており、朝の通勤時においては、郊外から都心地域に向かう自動車が集中する状況にある。高松市の自動車依存率は高く、自動車での移動が半数以上を占め、15分以内の短距離・短時間移動が多い。また、高松市における運輸部門からのCO₂排出量は、1990年時点で全国平均19.0%に対し、33.4%と非常に多く、13年間で約28%も増加している。

このような高松市の現状と課題を踏まえ、「過度に自動車に依存しない、持続可能なエコ交通の実現」という基本理念の基に、目指すべき5つのエコ交通体系と8つの施策、22の具体的な取り組みを検討した。

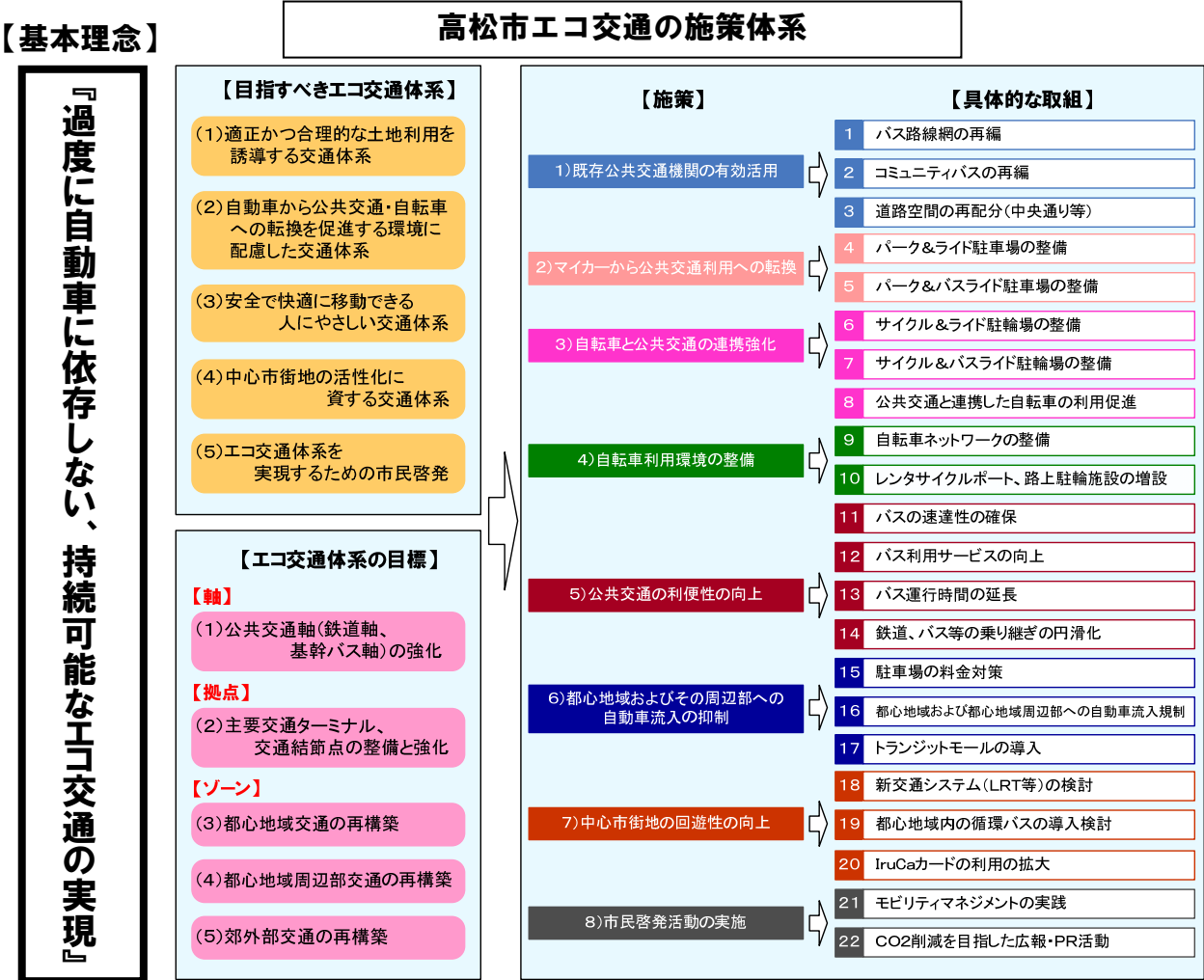


図-1 高松市エコ交通の施策体系

3. CO₂削減シミュレーションの試算

高松市エコ交通計画における各施策・取り組みの実施による CO₂ 削減シミュレーションの試算を行った。

CO₂ 削減シミュレーションの試算手順は、3 つのステップで自動車から自転車、公共交通の転換前・転換後の CO₂ 排出量を算出し、CO₂ 削減量を試算した。

試算結果、目標年次における CO₂ の削減量は、人口減少・超高齢社会における自動車利用の減少も考慮し、2005 年比で短期目標年（2015 年）で約 8%、中長期目標年（2028 年）で約 12%と推計される。

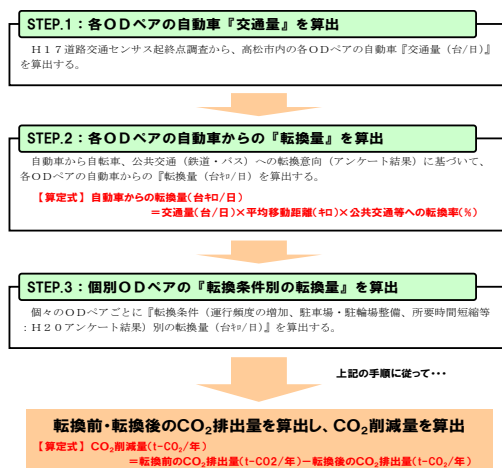


図-2 CO₂削減シミュレーションの試算手順

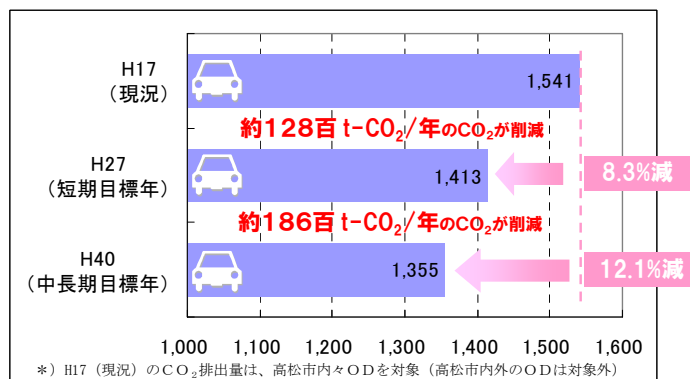


図-3 目標年次での CO₂ 排出量の変化

4. 結論

高松市エコ交通計画の各施策・取り組みの実施により、2020 年の CO₂ 排出量は、2005 年に対して約 8.8%（135 百 t-CO₂/年）削減した 1,406 百 t-CO₂/年と推計されるが、平成 2 年の基準年の排出量にも及ばない状況である。更に郊外部から「都心地域への交通流入規制」を実施すると仮定した場合でも、CO₂ 排出量は約 21.5%（332 百 t-CO₂/年）削減の 1,209 百 t-CO₂/年と平成 2 年の基準年レベルにとどまる。

目標のベンチマークとして、日本政府が国連気候変動首脳会合（平成 21 年 9 月 22 日）で国際公約として掲げた「CO₂ 排出量を 2020 年までに 1990 年比の 25%削減を目指す」があり、この目標達成には、エコ交通計画に掲げた各施策・取り組みを推進することはもとより、更なる削減に向けた取り組みを実施する必要がある。

今後、高松市エコ交通計画の各施策の実施に向け、市民や関係機関が連携して取り組むとともに、エココンパクトシティを目指した総合的なまちづくりの推進が求められる。

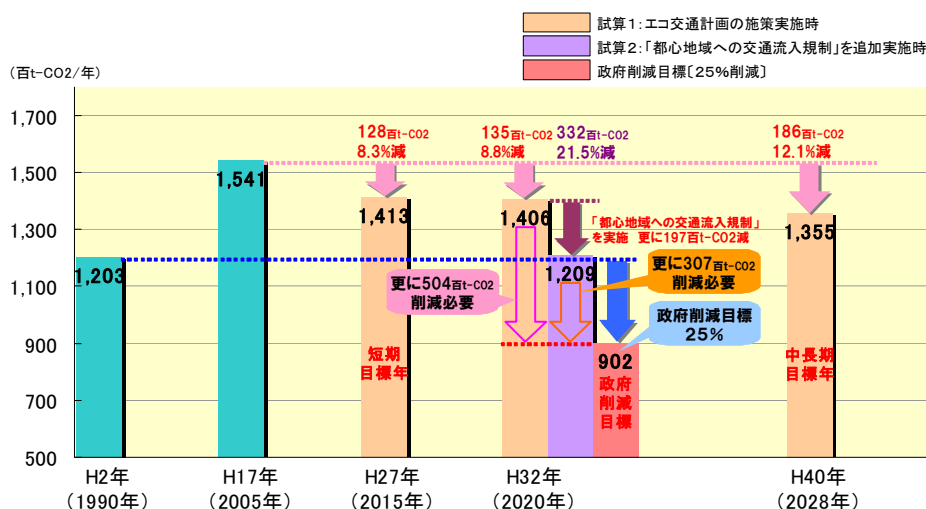


図-4 国際公約の目標の削減量と高松市エコ交通計画による削減量の比較

<参考> 更なる削減に向けた取組(例)

- ハイブリット車（HV 車）の普及促進（エコカー減税など買い換え支援）
- 電気自動車（EV 車）の普及促進（購入補助など買い換え支援）
- 燃料電池車の導入支援
- 電気スタンドの整備推進（EV 車利用できる環境づくり）
- アイドリングストップ装置の設置義務化（既存車両に対するエコ対応策）
- カーシェアリングの推進
- 相乗り利用の促進（携帯電話等の活用による相乗りマッチングシステムの導入）
- 公共交通の利用促進（上下分離方式など運賃低減に向けた取組）
- 都心地域への乗り入れ規制（ロードプライシングの導入）
- 環境税の導入
- 路外駐車場税の導入

謝 辞：高松市エコ交通計画の策定にあたっては、環境省の関係部署ならびに高松市市民政策部企画課、エコ交通協議会委員、検討部会委員の皆様には大変お世話になりました。本業務は、環境省「低炭素地域づくり面的対策事業」の助成を得て実施したものである。記して謝意を表します。