

里山地域の住民の地球温暖化に対する 意識と自動車利用の現状

天神林 吉史¹・田中 秀典²・堀 智考³・一伊達 稔⁴

1 中日本道路株式会社横浜支社(〒222-0850 横浜市港北区新横浜 3-9-18)

E-mail y-tenjinbayahi_meijo040781091@w4.dion.ne.jp

2 岐阜県御嵩町役場環境保全課(〒505-0116 岐阜県御嵩町御嵩 1239 番地 1)

3 岐阜県御嵩町役場まちづくり担当参事(岐阜県派遣)(〒505-0116 岐阜県御嵩町御嵩 1239 番地 1)

4 名城大学都市情報学部(〒509-061 可児市虹ヶ丘 4-3-3)

E-mail ichidate@ob3.aitai.ne.jp

里山地域である岐阜県御嵩町は、地球温暖化対策と地域の活性化のため、温室効果ガスゼロ地域を目指している。このような状況の中で、住民への地球温暖化への意識と自動車使用の実情をアンケートにより調査し、具体的施策の方向を検討した。地球温暖化に対する知識と関心度は、生活に密着する運輸部門や家庭部門における温室効果ガスの増加率が高いことを知っている人は約 30%にとどまり、教育が必要である。自動車使用の状況は、自家用車を 2 台以上の保有している家庭は 58.7%であり、平均 2.2 台である。使用目的は通勤、買い物、仕事である。公共交通機関は 80%の人が利用せず、運輸部門での CO2 対策には、町内での自動車利用抑制が必要である。

Key Words : Questionnaire survey, understandings of global warming, the usage of the vehicles.

1. 緒言

地球温暖化の原因が人間の活動に基づく温室効果ガスの過大な排出にあるとして、COP3 において京都議定書が締結され、2012 年を最終年として締結国には、排出削減等の履行が求められている。そのような中で、我が国の温室効果ガスに対する対策は環境省を中心に進められているが、2007 年度では、1990 年ベースで 6%削減目標が逆に 6.4%程度も増加して、合計 12.4%も削減しなければ目標が達成できない状況にある。中でも運輸部門、業務部門および一般家庭部門のエネルギー消費量、牽いては、温室効果ガスの排出量は増加傾向の一途をたどるのが現状である。このため、産業界は無論、運輸部門、家庭部門の省エネルギー対策も強化が求められている。

岐阜県の中部に位置する都市近郊ではあるが、里山の残る御嵩町では、環境基本計画の環境目標 3 に「地球環境にやさしいまち」の実現のため、具体的取

り組みの一環に「地球温暖化を防ぐ」を取り上げ、地球温暖化対策と地域の活性化のため、住民参加の取り組みと里山を生かした吸収量の増大により、温室効果ガスゼロ地域を目指している。

そこで、住民の持つ地球温暖化への意識と里山地域のため主要な移動手段となっている自動車使用の実情をアンケートにより調査し、環境対応地域とする施策の基礎資料を得ると同時に町民への広報・教育の方向と自動車の利用に関する具体的施策について示した。

2. アンケート調査方法

調査は以下の方法で実施した。

- 対象者：岐阜県可児郡御嵩町 町民(2 万人)
- 住民基本台帳より無作為抽出法で選択し、1002 世帯を指名。町全世帯の 16.7%。
- 宅配で発送し、各家庭による郵便投函により回

収。(2007.10 実施)

- 有効回収率: 回収数/実配布数
395/958=41.23%

3 アンケート調査の解析と考察

(1) 回答者の属性

今回のアンケートの回答者は、男性が 70.9%、女性が 27.3%であり、年齢構成は図 1 のようである。40 歳以上が多い。家族構成は、平均 3.29 人、平均年齢が 45.5 歳である。

また、その職業は図 2 のように、里山地域ではあるが、都市に近い、農業従事者は比較的少ない。

住宅は 97.2%が戸建で、62%が床面積 120㎡以上の住居に居住している。

(2) 地球温暖化への知識普及度・関心度

a) 調査結果

地球温暖化の問題に対する施策を考えるについて、まず町民の意識の意識がどのような状況にあるか考える必要がある。そこで、地球温暖化の原因について、CO₂ガスを中心とした温室効果ガスによるとされていることについての認識については、図 3 のように、多くの人がそのように考えていることが窺える。

図 4 は、地球温暖化に関する京都議定書により、わが国が 1990 年ベースで排出量を 6%削減することを求められていることを認識しているかを示す。

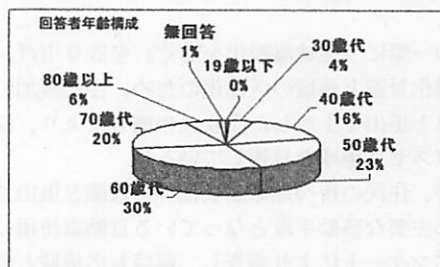


図 1 回答者年齢構成

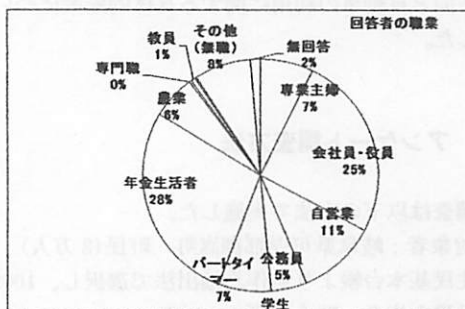


図 2 職業の分布

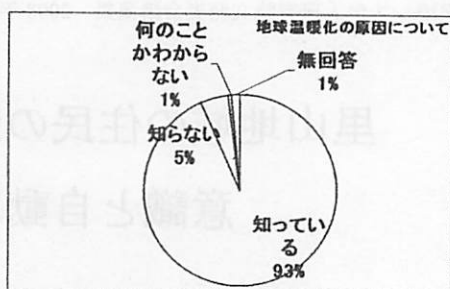


図 3 地球温暖化原因の認識

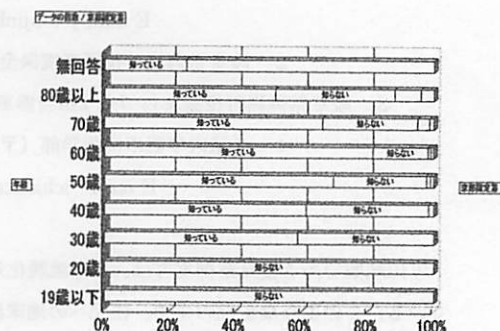


図 4 京都議定書への年齢別認識度

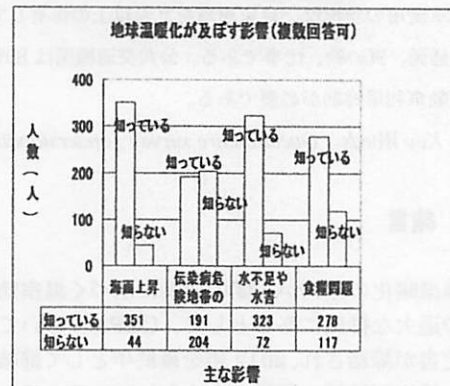


図 5 地球温暖化の主な影響への知識

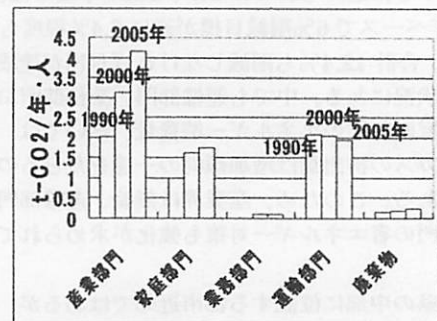


図 6 御嵩町の CO2 の排出量の推移

図のように、60歳代がもっとも高く、若くなるほど認識が薄いことが認められる。温暖化による地球環境への影響についての知識は、図5に示す。

図に見られるように、海面上昇とか水不足、食料などへの影響はあると考えているが、伝染病の危険地域の拡大については知識が少ないことが覗える。

良く普及している知識は、新聞やテレビで日頃から報道されている事項であることから、正確な問題の把握のための知識普及が重要であることが判明した。

2) 町の施策への反映

以上のことから、地球温暖化対策への町の施策として、環境モデル都市への応募等を考慮し、全世帯の50%が環境教育を受講することを目指して、小中学校での教育拡大、講師、普及員の養成することを計画している。

4. 自家用車の使用実態について

本調査の御嵩町の交通については、里山地域であるものの、近年工業団地が造成され、また、近郊の生産工場や事業所まで近い上、東海環状道路も開通し、公共交通機関である名古屋市の私鉄電車線も単線ではあるが、終点駅の御嵩駅まで通じている。

一方、図6のように町の運輸部門のCO₂排出量は若干ではあるが減少傾向にある。しかし、依然として高い水準にあるため町内の自動車の使用実態について調査した。

(1) 保有台数

図7は、1家族あたりの自動車の保有数を示している。図に示されているように、2台保有が第1位であり、平均で1家族2.20台保有している。この値は、岐阜県の平均1.65台、全国1.06台(岐阜県2004年データ)より多く、58.7%の家庭が複数台保有で、全国平均35%より高い値を示す。

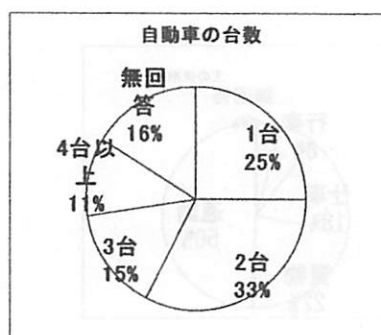


図7 一家族での自動車保有台数

表1 保有車両台数と排気量

排気量	1台目	2台目
660cc以下	16%	52%
660~2000cc	47%	40%
2001~3000cc	17%	5%
3001cc以上	10%	3%
無回答	10%	-

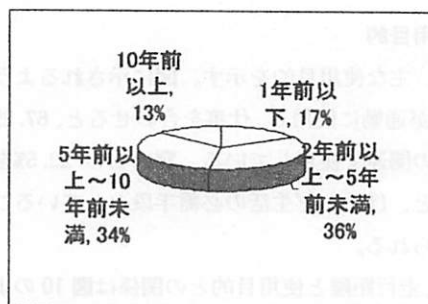


図8 購入時期の分布

さらに、表1は、保有する自動車の1台目と2台目の排気量との関係を示す。表のように、2台目からは軽・小型自動車が多く保有される傾向にある。

購入時期は、最近の車両は排出ガス規制対応の実施レベルが高いため、重要な事項である。図8は購入時期の比率を示す。半数が5年以内の購入であり、10年以上は13.0%である。10年が平均買い替えサイクルであり、温室効果ガス対策にも有効である。

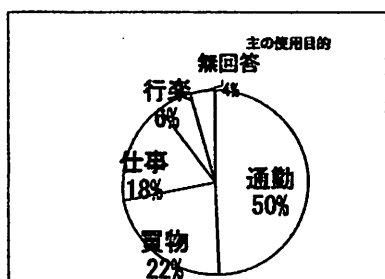


図9 主な使用目的

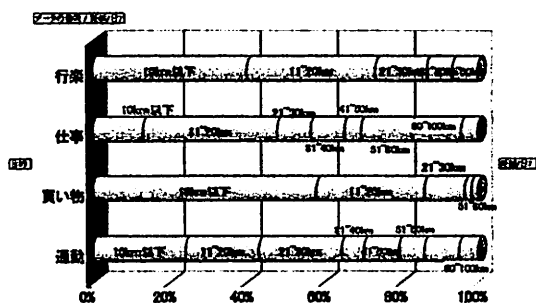


図10 使用目的と1日走行距離(1台目)

(2) 使用目的

図9は、主な使用目的を示す。図に示されるように、49.4%が通勤に使用し、仕事を合わせると、67.2%が仕事との関連で使用している。買い物の22.5%を合わせると、ほとんど生活の必需手段としていることが認められる。

同時に、走行距離と使用目的との関係は図10のようである。図に見られるように、通勤・仕事に使用の場合でも20km以下の走行距離が40%近くを占める。買い物場合には、55%が10km以下の近距離である。2台目以降の場合は、軽自動車が多く、さらに、この傾向は強くなる。

すなわち、この町では私鉄電車線以外の公共交通機関はほとんど機能していないため、自家用車による移動が主要な交通手段になっていることを示す。

しかし、走行距離が短いため、町内に分別専用道を整備をすれば、CO₂排出量の少ない電動自転車等の活用が考えられる。

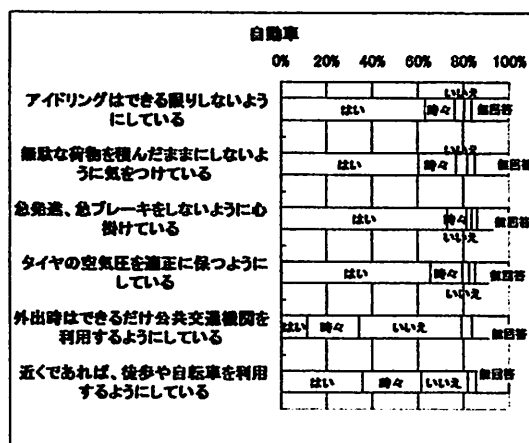


図11 町民の自動車でのCO₂対策

(3) 町民の自動車における省エネルギー意識

最近では燃料費の高騰で、自家用車の使用が控えられる傾向にはあるが、調査時点の2007年10月で行われているCO₂対策は、図11のようである。

図に見られるように、自家用車の運転方法に関する事項は、出来るだけ実施する傾向が見られるが、外出時に公共交通機関を利用することは、80%以上の人がほとんどせず、徒歩、自転車の利用も無回答を含め60%近くが利用しない状況である。

このことは、自動車が主要な移動手段と位置付けられている町として対策を行う上で対応が必要な重要な課題である。

5. 運輸部門における町の課題と施策について

先に述べたように、町全体での運輸部門での温室効果ガスの排出量は、1990年からわずかに減少しているが、排出量自体は産業部門に次いで大きく、対応が必要な部門である。調査結果に示したように、町民の主な移動手段は、自家用車であるが、1台目の場合でも1日の走行距離は通勤、仕事で20km以下が40%、特に、買い物の場合は、10km以下が60%で比較的近い距離である。また、2台目の場合は、排気量の少ない軽自動車が主流で、平均1日走行距離は18.11kmであり、1台目の21.45kmよりさらに近距離である。一方、公共交通機関は、いつも利用

する人はわずか 10%程度で、ほとんど利用されていない。

このことから、環境基本計画の実現と具体的な環境対応地域構築のため、運輸・まちづくり部門での施策方針に以下の事項が取り上げられている。

- ① 自動車の抑制(通行規制、歩行者優先道路、駐車場課金等)
- ② 徒歩・自転車への誘導(散策路、自転車環境整備など)
- ③ 公共交通機関の利用促進(駅周辺の拠点作り、公共交通の効率的運用)

今後、これらの方針に従って取り組まれる予定である。

6. 結論

里山地域である岐阜県御嵩町は、地球温暖化対策と地域の活性化のため、住民総参加の取り組みと里山を生かした吸収量の増大により、温室効果ガスゼロ地域を目指している。このような状況の中で、住民への地球温暖化への意識と自動車使用の実情をアンケートにより調査し、施策の方向を検討した。以下のことが明らかになった。

- 地球温暖化に対する知識と関心度は、基本的な

事項には高く、広く知られていることが判明した。

- 生活に密着する運輸部門や家庭部門における温室効果ガスの増加率が高いことを知っている人は約 30%にとどまり、知識普及が必要である。
- 自家保有自動車は、町民の最も重要な移動手段となっており、1 家族で平均 2.26 台と全国平均よりは無難、岐阜県平均 1.75 台より高い。
- 自家用車の 1 日の利用距離は、平均で 20km 程度であり、買物への利用では 10km 以下が 55%に達する。
- 自家用車の省エネルギーは、自家用車の運転に関する事項は、良く行われているが、公共交通機関の利用は 10%程度で極めて低い。

これを踏まえて、環境対応地域構築のため、運輸・まちづくり部門での施策方針に以下の事項が取り上げられている。自動車の抑制(通行規制、歩行者優先道路、駐車場課金等)、徒歩・自転車への誘導(散策路、自転車環境整備など)、公共交通機関の利用促進(駅周辺の拠点作り、公共交通の効率的運用)などである。

UNDERSTANDINGS OF RESIDENTS AT COUNTRY TOWN ABOUT GLOBAL WARMING AND THE CURRENT STAGE OF USAGE OF VEHICLES

Yoshifumi TENJINBAYASHI, Hidenori TANAKA, Tomotaka HORI and
Minoru ICHIDATE

Mitake town, Gifu Prefecture at country hill on the outskirts of NAGOYA aims to be the zero emission area of green house gases. Questionnaire survey for residents (1000 families) of the town about the knowledge and understandings of global warming and the usage of the vehicles were carried out. It is recognized that 90% of reply persons know that global warming depends on the emission of green house gases but 70% of them do not know the rate of increase of energy consumption of transports and traffic and housekeeping become large annually. On the usage of vehicles in this town one family has 2.2 vehicles on the average but those vehicles are used at a short distance on commuting or shopping. 80% of them do not use the public transportation system.