

2009年7月4日
新百合21ホール
第1回CCかわさき環境ミーティング

報告：

低炭素都市かわさきを目指して

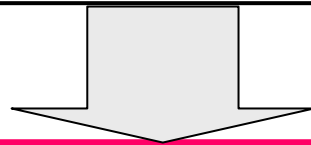
柳下 正治

(麻生区高石 在住)

< 上智大学大学院地球環境学研究科 >

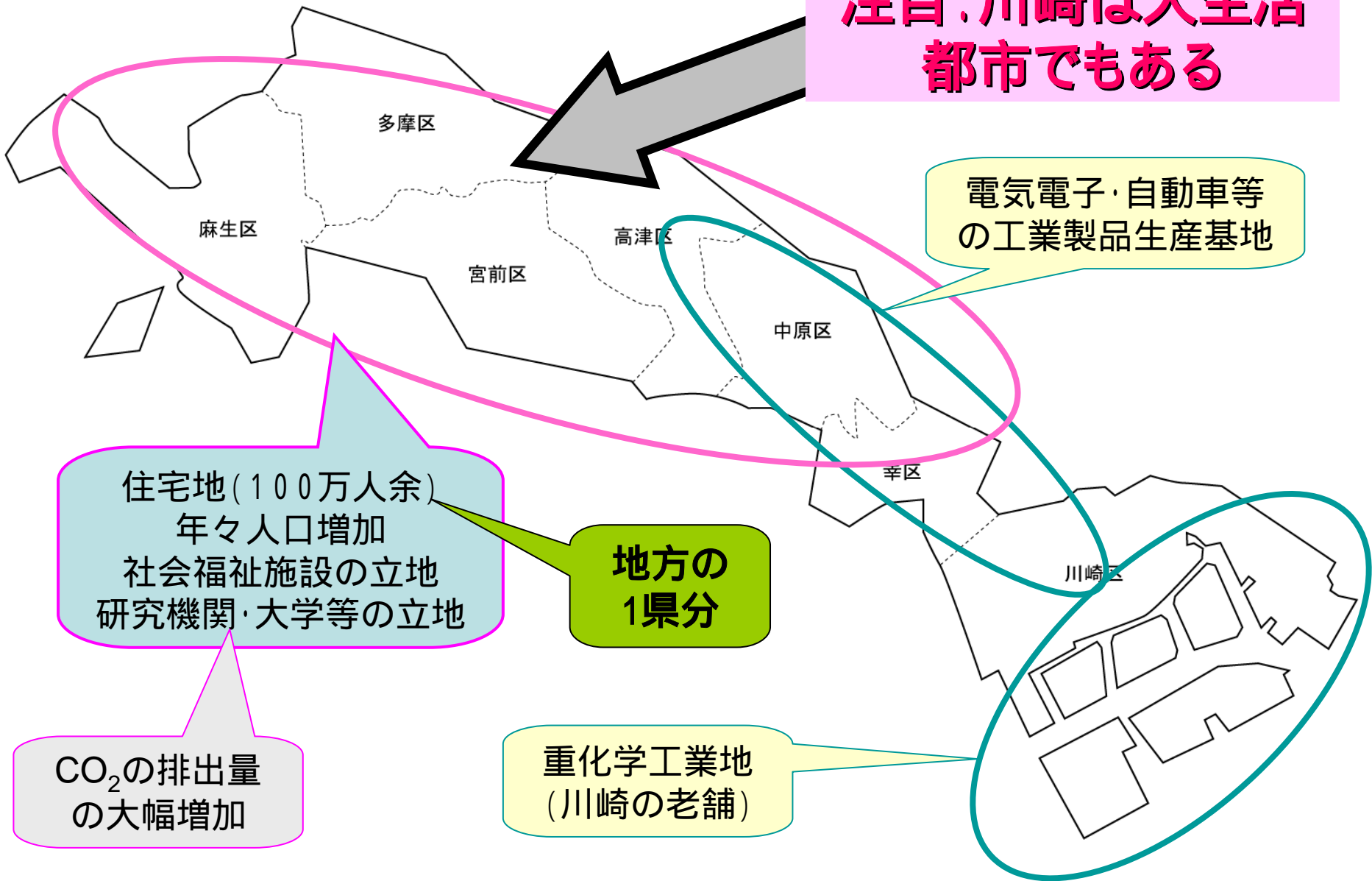
低炭素社会づくりの主役は市民

- CCかわさき構想・・・市長イニシアティブによる政策方針
- 地球温暖化対策条例の策定に向けて
 - 1) 環境審議会答申(2009.6.4)
 - 2) パブリックコメント等<市民参加プロセス>
- 地球温暖化対策地域推進計画づくり(2009年度目途)
 - 川崎市地球温暖化防止活動推進センターづくり
 - 地球温暖化防止活動推進員の委嘱



- 対策の**主役は、市民・地域組織・事業者等**
- 条例や計画は、対策の道標であり、対策促進のための仕組み

注目:川崎は大生活都市でもある



電気電子・自動車等の工業製品生産基地

住宅地(100万人余)
年々人口増加
社会福祉施設の立地
研究機関・大学等の立地

地方の1県分

CO₂の排出量の大幅増加

重化学工業地(川崎の老舗)

この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の数値地図200000(地図画像)を使用したものである。(承認番号 平19総使、第82号)

川崎の人口

区名	1990.10(人)	2009.6 (人)	増加率	2050予測* (千人)
川崎	200,056	215,706	1.08	187
幸	142,320	152,958		107
中原	187,707	229,231	1.24	236
高津	165,081			
宮前	177,742	216,370	1.26	183
多摩	175,570			
麻生	125,127	166,251		200
計	1,173,603	1,406,836	1.20	1,370

104万人

78.5%

*市の将来人口推計調査結果による

中原区以北に104万人(74%)が住んでおり、その人口増加率が大。将来的には益々その傾向が強まる。しかも、高齢化社会に。

川崎市は、産業都市であるが、一方で、立派な大住宅(生活)都市である。

川崎市のCO₂の排出増加の構造

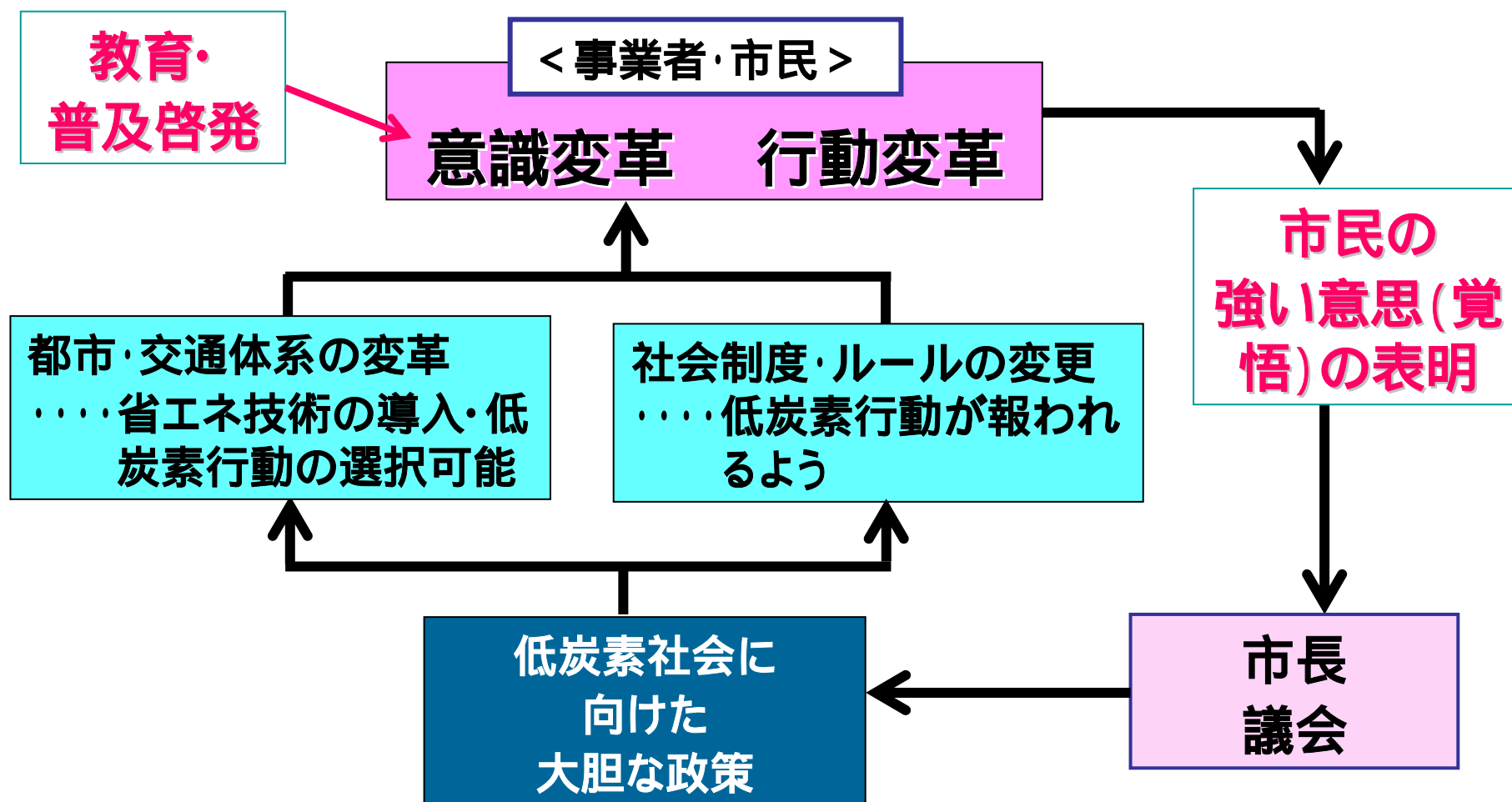
単位:千トン

発生源		1990年度	2007年度(速報)	備考
主な発生源	民生家庭	1,107.6	<u>1,843.5 (1.66)</u>	人口増加率を超えてCO ₂ は増加。 自家用車の排出量の増加率は全国平均よりも大。
	民生業務	1,146.7	<u>1,745.1 (1.43)</u>	
	自家用車	239.0	<u>346.5 (1.45)</u>	
	その他運輸	855.6	841.6 (0.98)	
	産業	23,549.6	20,257.9 (0.86)	
計		26,706.5	25,662.5 (0.96)	

川崎には、全国規模でのCO₂大量排出源の企業が多数立地。ここに眼が奪われがちだが、民生・自家用車に伴う排出増の構造が目立つ。地域として重点を置くべき対策についての認識共有が必要。

提案1. 交通・家庭部門での対策の推進

個人・組織がCO₂排出削減に結びつく行動を自然のうちに選択できる地域社会を築きあげる



提案2．協働（パートナーシップ）の確立を

地域の課題を解決するために、地域を構成する各主体が、目的を共有し、情報を共有し、互いの特性や違いを認め、尊重しつつ、対等な立場での役割分担の下で、それぞれが責任を持って取り組みを行い、その結果、相乗効果がうまれてくるような協力・連携。

温暖化対策で何故パートナーシップが不可欠か

- 全ての領域における取組・対策が不可欠。
- 経済活動、生活様式、都市社会構造のあり方そのものを取組対象とする必要。
- 社会の全構成員が取組主体として関わる必要がある。

提案2-1. 低炭素社会づくりの人 及びそのネットワークづくり

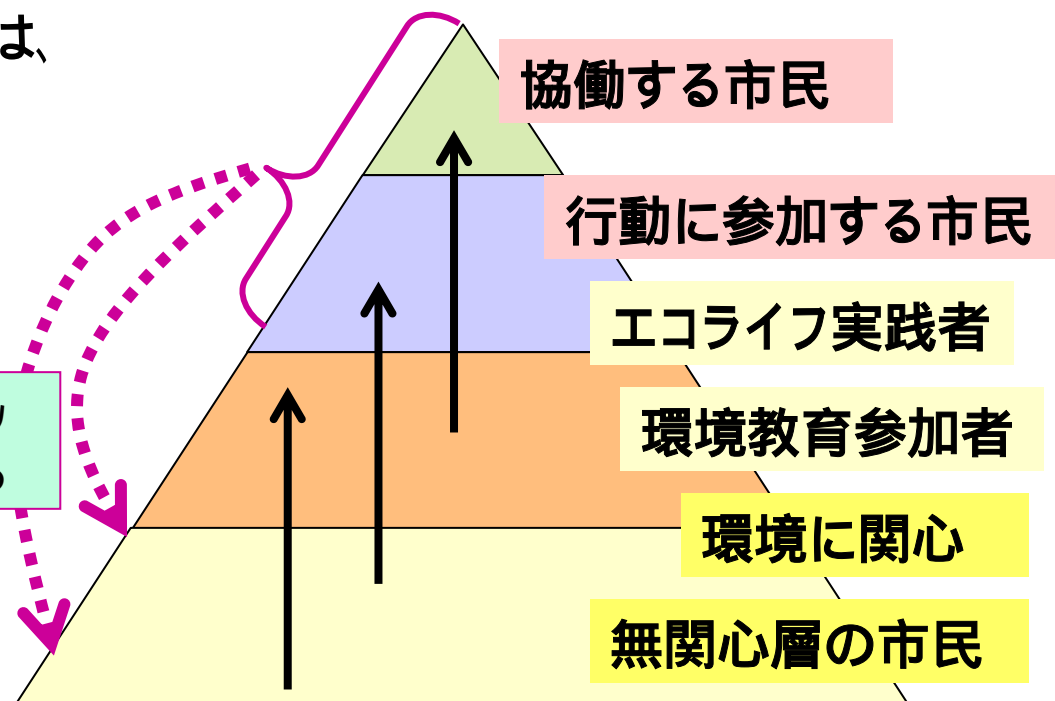
「川崎市温暖化防止活動推進センター」設立は
大切なきっかけ！

関心 行動 知恵を出し企画 協働するリーダー

東急沿線・小田急沿線は、
人材の宝庫

現在、住所不定者
になっていないか

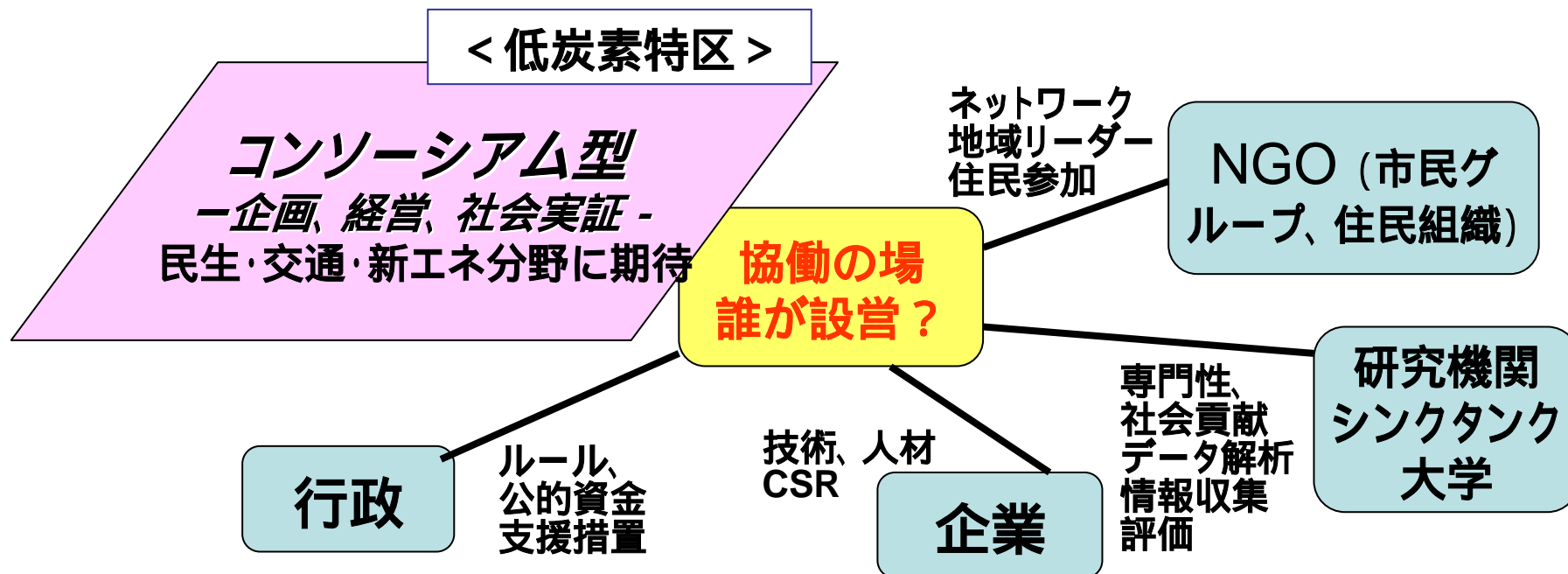
他の市民にメッ
セージを伝える



提案2-2. 産業・企業と地域社会との協働

—川崎の企業のエコ化の一層の進展—

1. 世界的企業と研究開発機関の存在の優位性
2. 地域社会との協働による、革新エコ技術・社会システムの社会実証事業の推進 脱炭素特区



企業・研究機関・大学 等の立地



凡例

- エネルギー・素材型産業
- 工業製品メーカー等
- 研究所
- 大学

提案3. 国際発信をほんものに

1. 環境技術による国際貢献

川崎は日本の中で相応しい位置に。

2. 臨海のみでの発信よいのだろうか？

3. 市全体が国際社会、特に途上国にとってのモデル都市となることを目指すべき。

4. 生産工程や工業製品の環境性能は、国際社会のトップランナー。だが、街の構造、交通体系等、地域社会システムに関しては、発信できる状態にするため、努力の余地が大。

提案 4 . 川崎市による低炭素社会政策への期待

1. 積極的な姿勢を示すことではなく、問題はその実践。
2. 温暖化対策に万能薬はなく、技術革新と経済社会の変革が両輪。

自治体の役割は、「地域の経済社会の変革」である。

- 3 . 温暖化政策は、環境部局の専門特許ではない。
全政策分野に温暖化対策の要素が取り込まれ、政策変更が必要。（都市計画、交通、緑化、商工等々）
- 4 . 自治体が自ら推進する公共事業や公的サービスの中で、積極的に温暖化対策を取り入れること。
- 5 . 地域の温暖化対策の推進役としての役割を果たすこと。
計画・戦略（推進計画）の策定(P)、実施(D)、評価(C)、見直し(A)の進行管理が極めて重要。キーワードは協働。

提案4-1. 長期を見据えたまちづくり都市 づくり・交通体系づくりに着手

1. 中長期(30~50年先)を見通した脱温暖化の都市・交通等の目標像を描き、その実現を目指した抜本的な都市改造・インフラ改質に着手。
2. 経済社会の体質をエネルギー・資源の投入量を増やすことなく、質的向上ができる都市・地域・社会づくり。個人・組織がCO₂排出削減に結びつく行動を自然のうちに選択できる地域社会づくり。

脱温暖化都市づくりは、新しい経済刺激策、雇用確保策。
公共事業のあり方の基本を変革する蛮勇が必要。

人口の地域配分、高齢化対策、防災対策も併せて考慮。

短期的資金回収でなく、現世代と将来世代の負担の公平性も
考慮に入れた試験調達方法の工夫。

< 重点の一つとして >

地域の総合交通体系への着手が必須

1. 内陸の地区を

マイカー依存型のロス型の住宅地？

最近の欧州に見られる公共交通・住宅地連携型都市又はコンパクトシティー化か？

中長期(30～50年先)の長期展望に立って、今からまちづくりに着手。自然体のまちづくりでは、後になって後悔。 **未来世代への責任**

2. 独・仏・蘭・スイス等の欧州の諸都市に比べ、公共交通優先政策に関しては、大きな差。



市民による積極的・主体的参加による議論が必要