

2050年脱炭素かわさきに向けた取り組みと提案のたたき台 《移動》

2021.8.18

構成：1. 目指しているまちの姿

1-1) 推進したい取り組み

a. 具体的な施策・提案のアイデア（行政施策だけでなく、企業への提案も含む）

（注1）黒字は市民議論で出てきたアイデア。青字は専門的立場からみた追加アイデア。

（注2）どうすれば環境に興味のない人も巻き込めるか、取り残される人がいないか、施策を考える時、次の3つの視点から考えると多様なアイデアがわいてきます。

① 情動的施策（教育、イベント、SNSなど情報発信）

② 経済的施策（補助金、金利優遇、新規ビジネス提案）

* 補助金等を出す場合には税金を投入することになります。

③ 規制的施策（規制、罰則）

1. 公共交通機関が便利で自家用車に依存せずに生活できるまち

1-1) バス・鉄道の整備水準を上げる

a. (公設民営を基本とすることで、) (インフラ整備や車両購入に対する公費負担の割合を上昇させ、) (運営の収支がプラスとなる) バス・鉄道路線の整備を進める

1-2) 公共交通機関の利用にインセンティブを出す

b. (公設民営と連動して) (地域住民・従業者の) (初乗り) 運賃を割り引く

c. 公共交通機関の利用にポイントを出す ((店舗の利用料金等を) (運賃を) 割り引く)

1-3) 乗り合いタクシーなどの地域シェアリング交通を整備する

d. (30分おきの) (予約制) 乗り合い EV タクシー事業を導入 (し、交通弱者が安心して暮らせる状況を整える)

e. (ICT (MaaS) を活用した) 定額制地域交通サービス (サブスクリプション) を導入する

1-4) 拠点連携型の都市計画にする

f. (都市サービスと自然サービスの双方へアクセスしやすい (徒歩10分で到達できるように) 日常生活に必要な施設の揃った拠点が (鉄道・バス等で) 連携した土地利用と交通の体系を整える。 (徒歩や自転車、公共交通による移動が行いやすい地域※以外※への施設や住宅の立地を認めない) (段階的に強く規制・誘導する)

参考：

・ 立地適正化計画

1-5) ゼロカーボン配達を促進する

- g. 宅配便などで、ゼロカーボンの輸送方法を選べるようにする。
- h. 地域共同輸配送拠点を整備し、自転車等での配送を行いやすくする

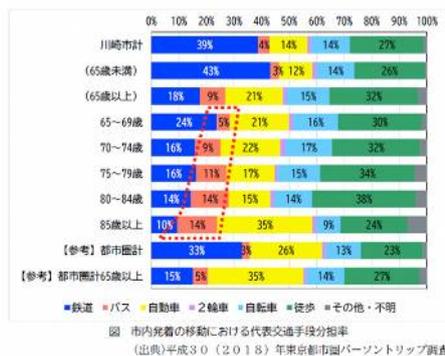
2. 徒歩・自転車で暮らせるまち

2-1) 自転車の通行環境を整備する

- a. (自転車ネットワーク計画 (2029 年度末までに自転車通行帯整備延長 213km) を超える (たとえば 2050 年には 400km) (安全な) (利便性の高い) 自転車通行環境を整備 (し、自転車の交通手段分担率 14%を 20%に増やす)
- b. 駐輪場を整備する

参考：

- ・川崎市自転車ネットワーク計画 (2019 年 3 月)
<https://www.city.kawasaki.jp/530/page/0000105282.html>
自転車通行帯整備延長：2018 年度末 (予定含む)：20km ⇒ 2029 年度末:213km
- ・川崎市地域公共交通計画 (2021 年 3 月)
川崎市市内発着代表交通分担率自転車 14%



東京都圏パーソントリップ調査 (2018 年)

2-2) 歩行者の通行環境を整備する

- c. (たとえば一般市道について一日 6 時間まで片側 1 車線分の) 歩行者天国 (関係車両を除く) などを (関係者 3 分の 2 の賛成で実施可能など柔軟かつ) 積極的に行う
- d. (緑陰や屋根があり、) (すれ違いに十分な幅のある) (バリアフリーな) 歩行者ネットワークを (駅周辺徒歩 5 分圏内を目安に) 整備する

2-3) サイクルシェアリングを展開する

- e. サイクルシェアリング (の拠点と自転車) を (大幅に) 整備する

参考：

- ・ダイチャリの取り組みが一部に見られる

2-4) 徒歩や自転車利用にインセンティブを出す

- f. (一日一万歩等の)健康ポイント(割引)制度を(商店街や各種企業、商業施設、鉄道会社・勤務先・携帯会社・ゲーム会社などが)実施(し、一人一日歩行距離を10~20%増やす)
- g. 電動自転車の普及(に補助金を出す)

3. 電気自動車が普及したまち

3-1) 電気自動車の普及のためのインセンティブを出す

- a. 2050年100%車両電動化(大型のバス・トラックを除く)を実現する(計画的・段階的な)課税強化・軽減を実施する
- b. 2035年以降のガソリン・ディーゼル車新規購入を認めない市独自のしくみをつくる

参考:

- ・自動車税(都道府県)、軽自動車税(区市町村)のうち、環境性能割については都道府県税となっている【国が定め、神奈川県が徴収する】
- ・補助金は大きな財源の確保が課題になる

3-2) 市や公共交通機関が率先垂範して電気自動車にする

- c. バスを電動車両に転換する
- d. (2035年以降の)公用乗用自動車の新規導入は100%電動車とする

参考:

- ・カーボンゼロチャレンジ2050(川崎市)
公用乗用自動車への電動車導入率2050年80%以上(2018年度実績25.6%)

3-3) EV充電器を普及させる

- e. (充電施設の整備が困難な)集合住宅へ(の付置義務駐車場の緩和と引き換えに)EVカーシェアリングを普及させる
- f. (戸建て住宅、就業住宅、事業者の)充電器の整備に対して補助金を出す

参考:

- ・川崎市建築物における駐車施設の付置等に関する条例関係資料集

[https://www.city.kawasaki.jp/kurashi/category/26-1-2-7-1-0-0-0-0.html](https://www.city.kawasaki.jp/kurashi/category/26-1-2-7-1-0-0-0-0-0.html)

「(4)に該当する場合(居住者等を会員とするカーシェアリング制度を導入する住宅等)条例第4条第4項の規定に基づく付置義務台数率(戸数の1/3)若しくは上記により算出した付置義務台数率に1/5を乗じて得た数値を適用除外とする」

(読み砕くと、集合住宅には、戸数の3分の1以上の駐車場を設置する義務がある。住民向けカーシェアリングがあれば、その数を8割に緩和する)。

(たとえば、EVカーシェアリング1台につき、付置義務3台分を除外とするしくみ。(カーシェア車両1台を20人がシェアすると言われていたので、1世帯2名として10世帯分。戸数の10分の1台のEVカーシェアリングがあれば足りる計算。ただし、そもそもの付置義務が戸数の1/3であることを勘案して、約3台に換算することでバランスさせるもの))