

地域WG（とりまとめ概要）

地域づくりWGの検討概要(1)

1. 対策の方向性と数値目標 (平成21年度～平成22年度検討)

※ Light Rail Transit, Bus Rapid Transit

自動車走行量の削減

- 活動や交通全体のサービスを落とさずに、旅客一人当たり自動車走行量を2020年に1割、2050年に3～4割削減

手段

交通政策・土地利用の集約化(コンパクトシティへの転換)

- 徒歩と自転車で暮らせるまちづくり、LRT・BRT※等の積極的活用(LRT/BRT: 1500km、自転車レーン等: 5万km)
- 生活質・都市経営効率の向上のため、低炭素型・集約型都市構造へと転換

モーダルシフトの促進

- 旅客輸送、貨物輸送における自動車輸送の分担率について、現状の約6割から、2020年に5～6割、2050年には4～5割に削減

地域エネルギーの活用

- 都市未利用熱の最大限の活用、様々な地域自然・エネルギー資源を組み合わせた低炭素街区の整備(未利用熱利用により2050年に700万tCO₂のGHG削減)

2. 東日本大震災を踏まえて重要性が認識された視点

- 「土地利用の集約化」という方向性については、防災・減災や長期的な適応への備えについて評価・配慮を行いつつ、対策を進めることが重要
- 地域においては、防災・減災やエネルギー確保を、地域の低炭素化と合わせて、統合的に考えていくことが重要

3. 低炭素地域づくりのための7つの方策の提示

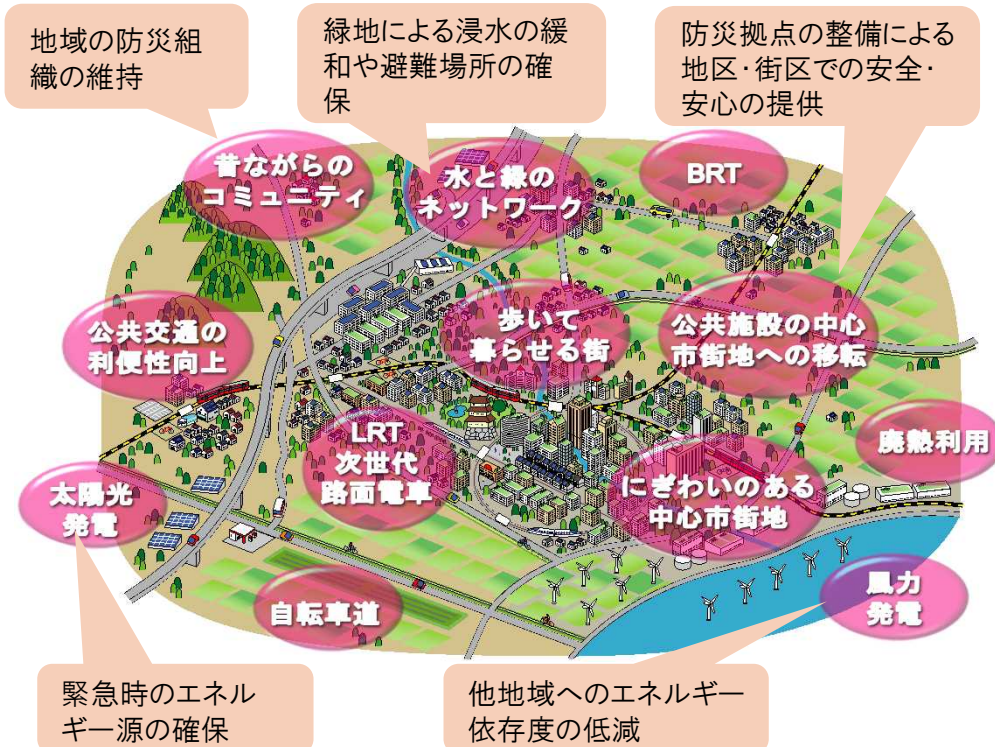
- ① 各主体が40年先の長期を見据えた魅力ある地域像を共有
- ② 地域の持続的な取組を支える新たな制度等の構築
- ③ 防災・減災、低炭素・地域エネルギー確保に関する取組を横断的に評価する仕組みの構築
- ④ 中長期的な観点からの土地利用・交通政策の強化
- ⑤ 地方公共団体の地域でのエネルギー確保に対する関与と責任の強化
- ⑥ 地域での合意形成等を図っていくための効果定量化ツールの構築
- ⑦ 低炭素物流の構築に向けた各主体の連携強化

地域づくりWGの検討概要(2)

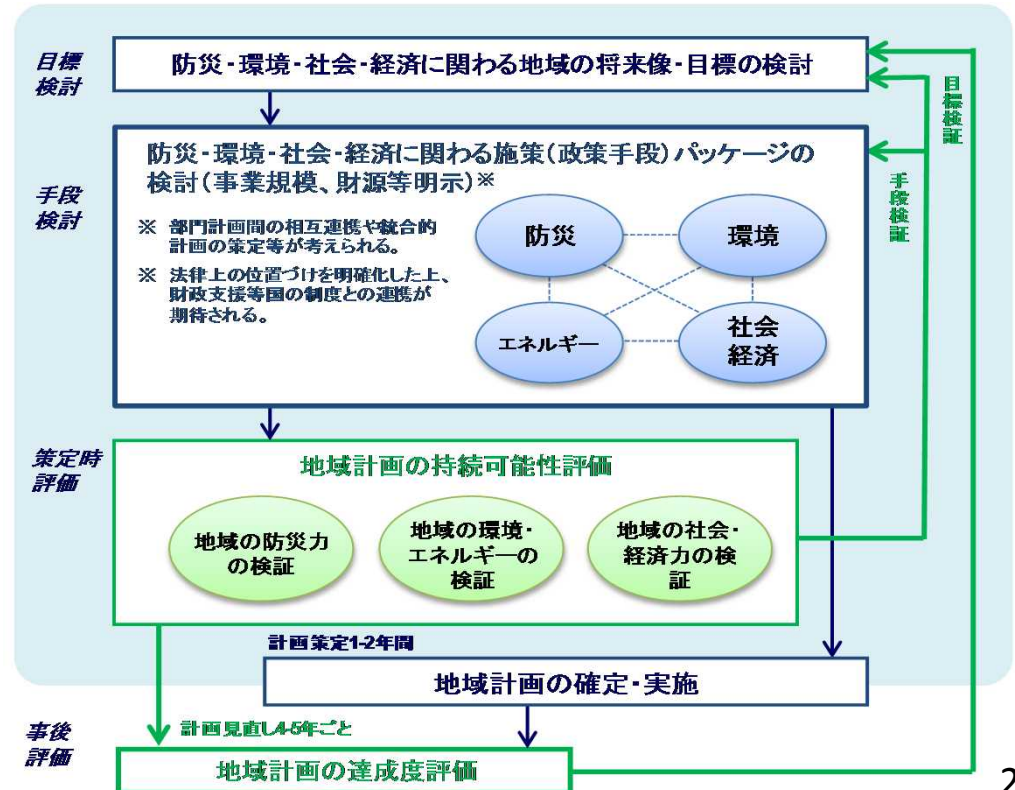
方策①～⑤の要旨

1. 低炭素型地域づくりのための対策は、防災・減災や将来の適応への備えにも配慮して実施すれば、行政コスト削減、高齢者の生活の利便性向上と共に、防災・減災への備えの充実、中長期的に生じる気候変動影響に対する適応、地域資源の活用・緊急時のエネルギー源の確保等に繋がることから、地域の安全・安心を高め、地域の魅力向上に寄与する。そのため、引き続き、従前からの基本的方向性に沿って、地域が主体となって、低炭素型地域づくりを進めるべき。
2. そのためには、まず、長期を見据えた魅力ある地域の将来像を地域で共有することが重要であり、同時に継続的・安定的に取り組めるような財源とそれを裏付ける制度が必要。また、部門間の矛盾解消、相乗効果の確保のため、防災、環境・エネルギー、社会・経済等の関連分野を横断的に結び付ける計画策定及び統合的実施の仕組みが必要。計画策定に当たっては、ある分野の対策・施策を多様な側面から評価する持続性評価を組み込み、パブリックインボルブメントを強化して計画の実効性を高めることが重要。
3. 上記の実現するためには、土地利用・交通分野においては郊外居住規制の実施、エネルギー分野においては地方公共団体に対しエネルギー確保に係る一定の責務を明確化するなどの施策も視野に入れる必要がある。

低炭素型地域(1つのイメージ)



新たに検討すべき横断的な計画(イメージ)



地域づくりWGの検討概要(3)

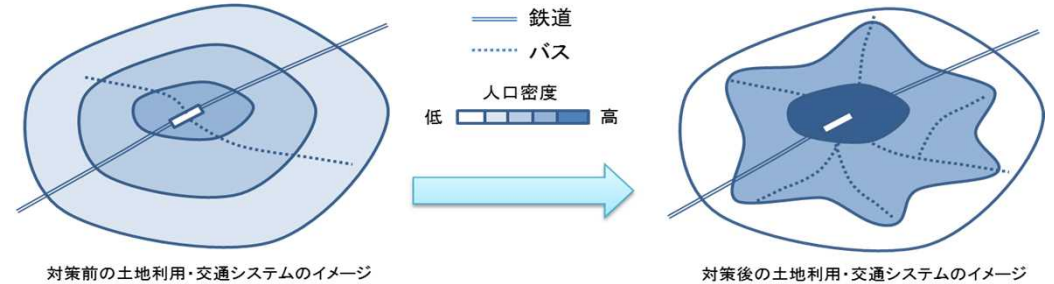
方策⑥の実現にむけた具体的な取り組み

土地利用・交通分野、地区・街区分野の対策は、各地域の特性を踏まえ、地域主導で進める必要がある。しかし、ある特定の地域で、どんな対策を導入すればよいか、どれだけ効果が得られるか、関係者が議論し、方向性を具体化していくための情報が不足。対策導入に当たっての科学的根拠を確保するため、また、地域の理解を助け合意形成等を促進するため、具体的な地域情報を利用して対策効果をわかりやすく示す手法を構築することが必要。

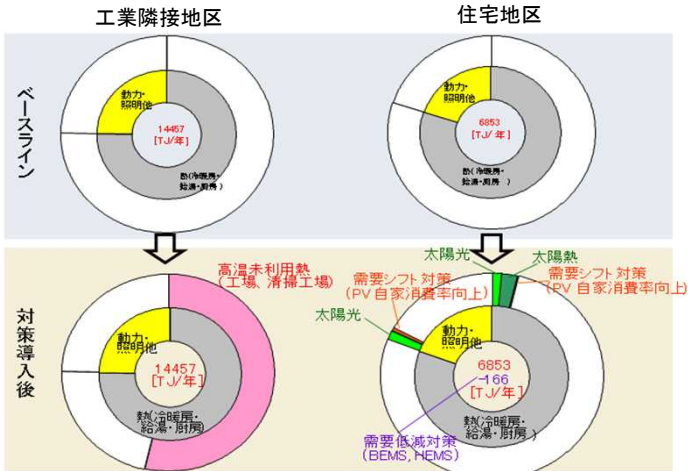
域内の工業隣接地区では、どんな地域資源が活用できそうか？住宅地区では？需要と供給はどれぐらいバランスが取れるか？

域内のどこに公共交通を整備するか。どれぐらいの頻度にするか？利用客が増えるか？人口をどこからどこへ誘導するか。それによってどれぐらい削減効果が見込めるか？

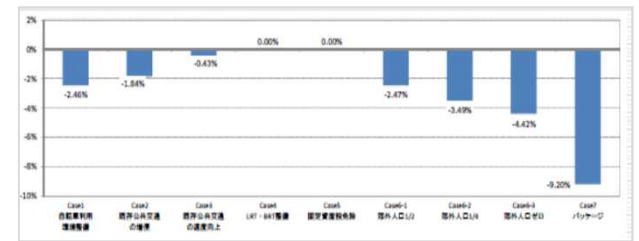
地区・街区の低炭素効果推計ツール (地区・街区SWGで開発)



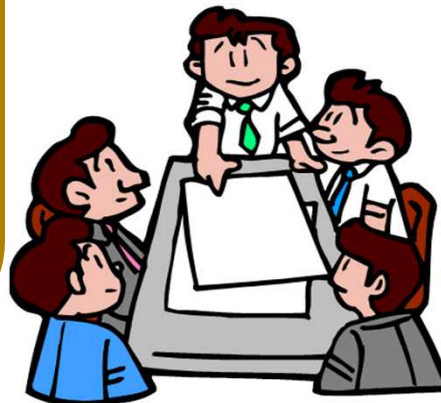
地区・街区の低炭素効果推計手法



土地利用・交通モデル (土地利用・交通SWGで開発)



【複数対策ケースのCO2削減効果比較】



ツールによる分析を活用した地域における対話のイメージ

地域づくりWGの検討概要(4)

4. 低炭素地域づくりを促進するための具体的な対策・施策のメニュー

(注)中位ケースの対策・施策は低位ケースに追加するものを表し、高位ケースの対策・施策は中位ケースに追加するものを表す

	土地利用・交通分野※	地区・街区分野	低炭素物流分野
低位	<ul style="list-style-type: none"> • 科学的手法に基づく計画策定の促進 • 計画策定に必要な情報の整備 • 交通需要マネジメント(駐車場供給抑制、パークアンドライド等) • モビリティマネジメント • 既存公共交通機関サービス改善(増便、速度向上、乗換え・アクセス向上等) • 新規公共交通整備(LRT・BRT整備、バス路線拡充) • 自転車利用環境整備 	<ul style="list-style-type: none"> • 科学的手法に基づく計画策定の促進 • 計画策定に必要な情報の整備 • モデル街区選定・認定及び同事業に対する財政支援等の実施 	<ul style="list-style-type: none"> • 長距離輸送のモーダルシフトの促進(成功事例やCO2削減効果に関する情報提供、各種部門・事業者間の情報交換の場の設置・活用) • 共同輸配送の促進(多様な事業者間での積載効率・物流情報の共有化) • 宅配便配送における再配達・再々配達の削減(荷物受取者への情報提供やインセンティブの付与)
中位	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通機関への公的関与の強化 • 公共交通整備・コンパクト化への追加的な財政支援 • 集約化拠点立地への税制等のインセンティブ付与(住替え補助等含む) • 土地利用規制・誘導手段の多様化 • 公共施設の中心部への集約 	<ul style="list-style-type: none"> • 自治体の地域エネルギー資源積極活用に関する役割の明確化 • 防災対応のためのエネルギー供給確保における地方公共団体の責務の明確化 • 対策地区の指定、地区・街区単位の対策導入に関する検討の義務付け、導入の義務化 • 地域熱供給地区におけるエネルギー需要家の継続検討義務化 	
高位	<ul style="list-style-type: none"> • 中心部への自動車乗入れ規制 • 土地利用規制・誘導手段の多様化 • 計画・事業立案時における温暖化対策への影響評価の義務化 • 法的拘束力を有する地域の削減目標の設定 		

※土地利用・交通SWGで開発したモデルを用いた本年度の分析により、交通対策と土地利用対策を適切に組み合わせるとことで、個別に実施する場合よりも大きな効果が期待できることが定量的に示された。

5. まとめ

1. 東日本大震災や原発事故を踏まえ、地域づくりにおいて、安全・安心確保の観点、特に地域におけるエネルギー確保の観点が重要性を増してきたことを再認識。また、低炭素型地域づくりを進める際の大きな方向性として、本WGがこれまで提言してきた「土地利用の集約化」については、防災・減災や長期的な気候変動に対する適応への備えについて評価・配慮を行い、対策を進めることが重要と認識。
2. 昨年度までの対策・施策の方向性に、上記の認識を加えた整理を実施し、「低炭素型地域づくりのための7つの方策」と「低炭素地域づくりを促進するための具体的な対策・施策のメニュー」を提示。
3. 低炭素型地域づくりを本格的に進めていくためには、対策・施策メニューの中位・高位で提示する大胆な対策・施策による後押しが必要。
4. 将来の地域の姿を見据え、積極的な対策・施策を今から実施していくべき。