

# 地球温暖化対策の視点からのまちづくりのあり方

1. これまでのまちづくりに関する問題点
2. 地球温暖化対策の視点からのまちづくりのあり方
3. 地球温暖化対策の視点からのまちづくりビジョンについて
4. 地球温暖化対策の視点からの施策の展開について
  - 横断的な視点からの施策の展開
  - 空間・時間スケールからの施策の展開
5. 今後の検討議題(案) ~ 施策展開に至るまでの流れ ~

# 1. これまでのまちづくりに関する問題点

## これまでのまちづくり

大幅な人口の増加、経済成長に伴う産業の発展

職や収入を求めて都市部に人口が集中

交通も集中

住宅、産業施設、商業施設の面積不足

自動車利用の進行と道路や駐車場不足

慢性的な道路渋滞

道路の建設

沿道開発

広くて安価な土地の確保の必要性増大

自動車分担率の増加

人口の郊外への移動

公共施設・大型店舗の郊外移動・出店

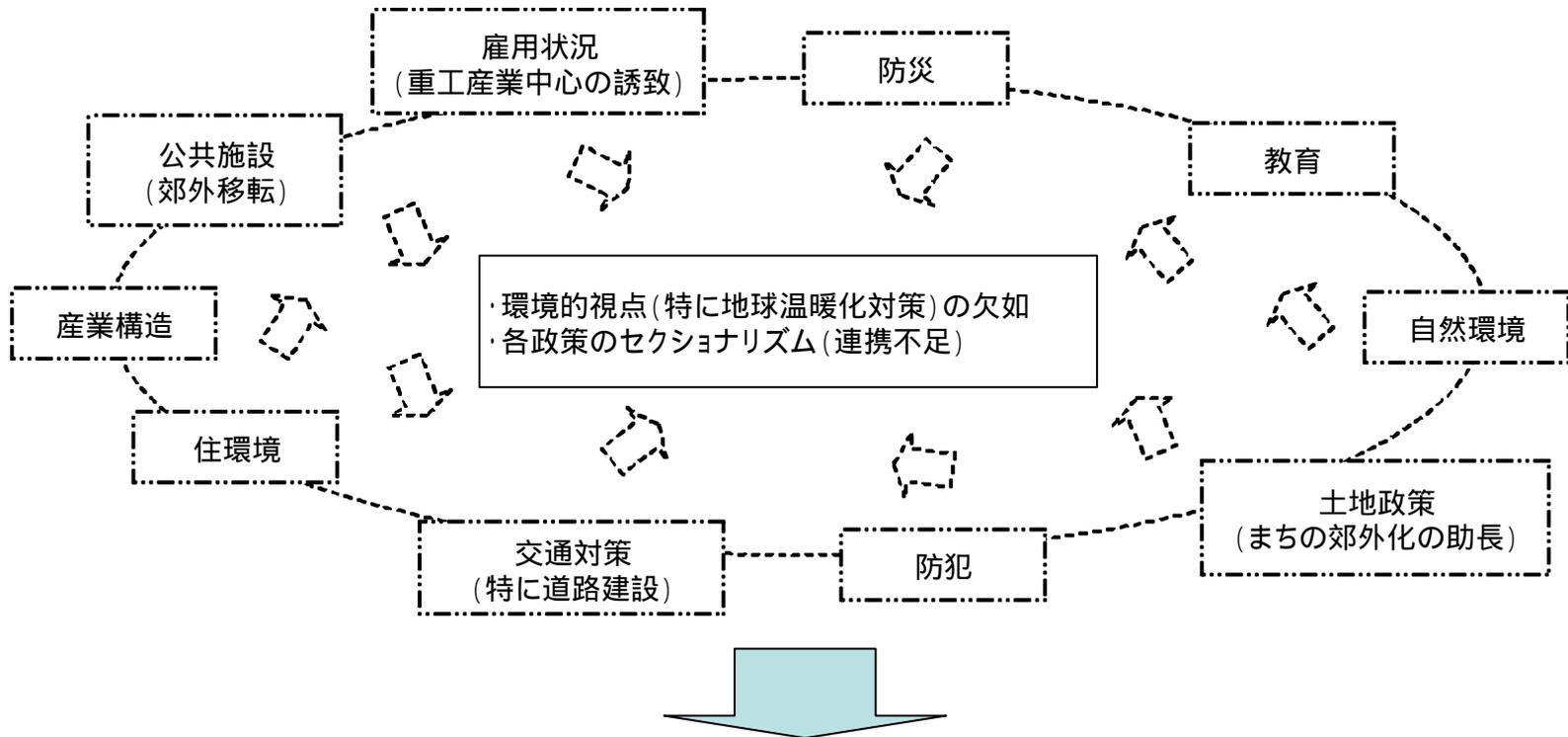
まちのスプロール化

これらを推進する  
各種施策

現在の「まち」のすがた

# 1. これまでのまちづくりに関する問題点

## これまでのまちづくり



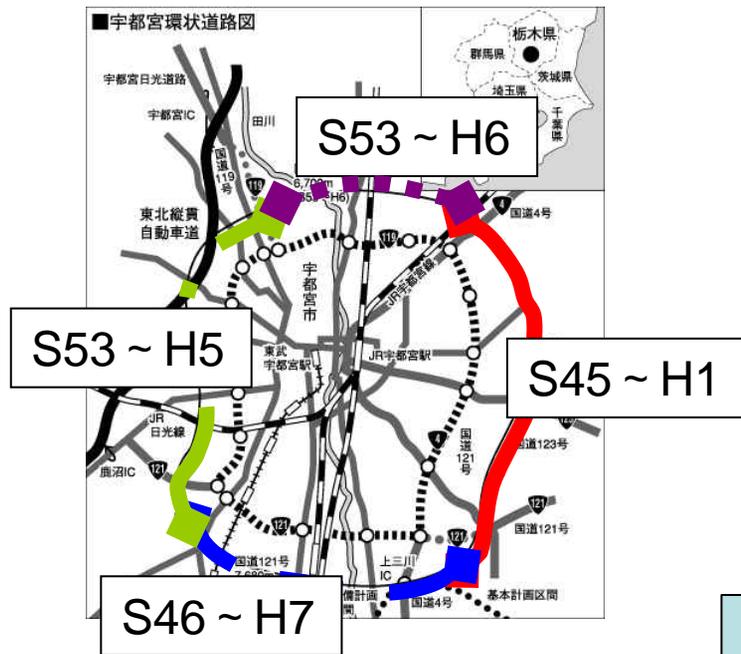
結果として、

CO2排出量の増大、社会的費用の増大…の問題点

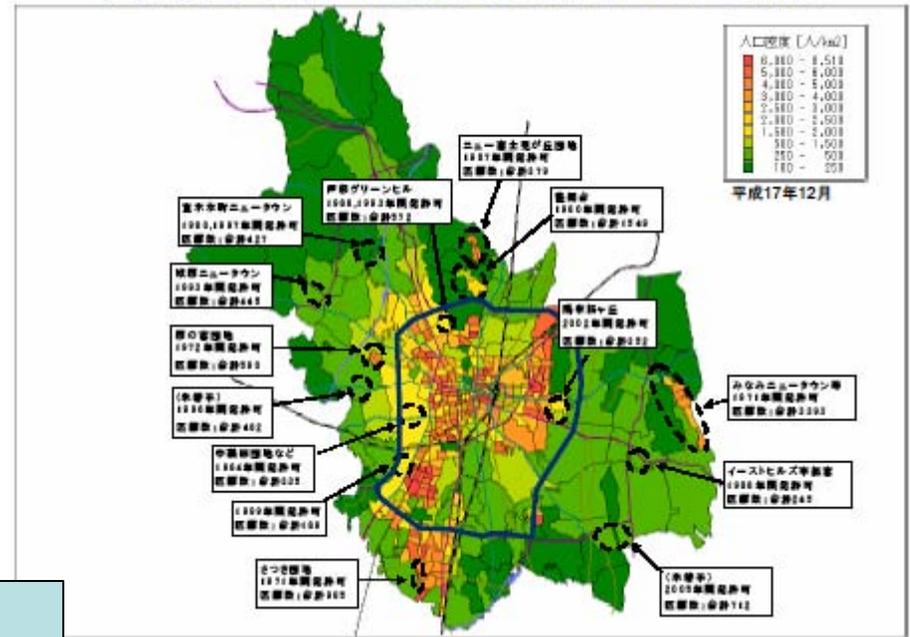
# 1. これまでのまちづくりに関する問題点(例)

- ・ まちの将来像ビジョンの設定がないまま、需要追従的に「まちづくり」が行われている。

例) 宇都宮市の環状道路の開通状況と郊外における宅地開発



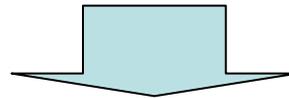
宇都宮市が許可した主な郊外の宅地開発



本来は、まちづくりの将来像ビジョンを明確化させた後、方法論を結びつけていくことが必要では？

# 1. これまでのまちづくりに関する施策の問題点

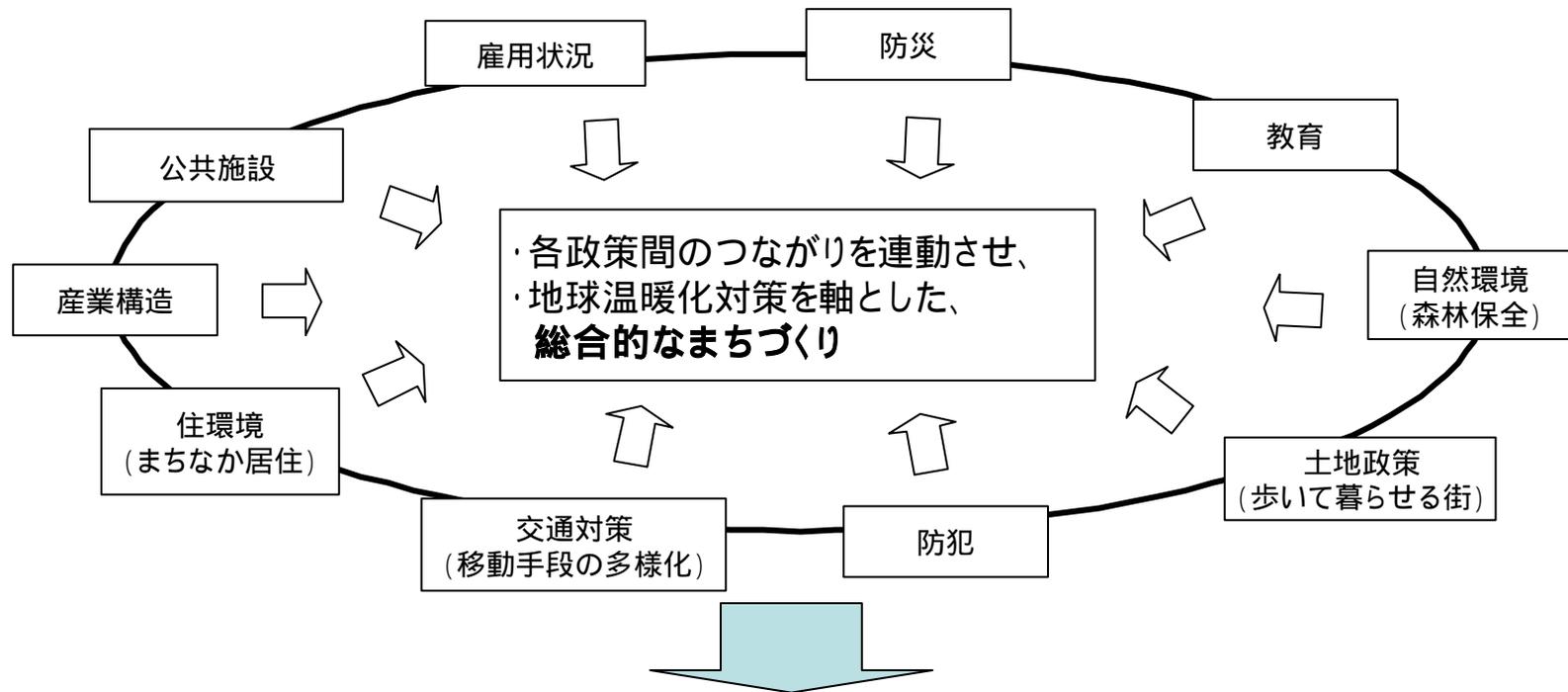
施策	法制度	結果
大規模店舗出店の規制緩和	まちづくり三法 (大店立地法 など)	郊外型店舗の増大 中心市街地の衰退
土地の線引き制度の見直し	都市計画法の改正(規制緩和)	都市のスプロール化の助長
道路の延伸 (自家用車の増大)	潤沢な道路投資	自家用車の増大 (更なる道路の延伸)
...	...	...



**地球環境問題(特に地球温暖化)についての視点がなかった**

# 2. 地球温暖化対策の視点からのまちづくりのあり方

## これからのまちづくり



**地球温暖化対策を軸とした、**

**総合的な点から持続可能性のあるまちづくりを目指すことの  
必要性**

# 3.地球温暖化対策の視点からのまちづくり ビジョンについて

## まちづくりのビジョン策定の問題点 ～ 都市計画マスタープランの例～

マスタープランの例

	主な環境的視点がある目標・方針	指標例	目標年次	達成目標
A市	コンパクトシティの形成	? DID人口(面積)など	?	?
K市	自動車依存の社会から公共交通を活かした社会への転換	? 利用交通手段の分担率など	?	?
M市	環境負荷の少ない社会をつくる	? CO2排出量など	?	?

目標達成のための指標がない

地域特性・環境的視点を踏まえた目標・方針はあるが、個々の目標・方針について「いつまでに」「どの施策をどのように展開するのか」が不明確

マスタープラン策定まで、または実行する際の、

しくみ

詳細なプロセス

国レベルとの連携

実事業への落とし込みプロセス

などが不明確

### 3. まちづくりビジョン策定プロセス

- ステークホルダーを一堂に会して話し合うプロセスの必要性  
市民、NPO、専門家、事業者、自治体、・・・連携体制を組む
- 議論の場において
  - ・どの段階で、
  - ・誰がデザインして、
  - ・誰が決めることを示す。
- 議論は量より質が重要
- 「地球環境問題」にプライオリティがあることについての理解の必要性

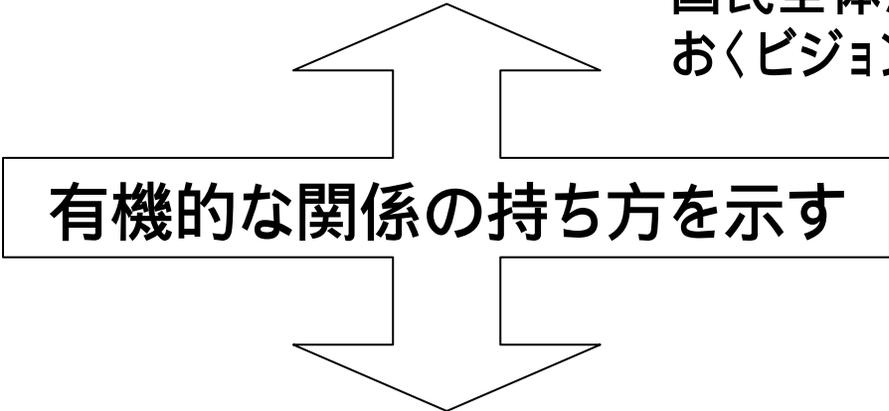


マスタープラン策定方法の例

### 3. まちづくりビジョンの位置づけ

国レベル(日本全体)のビジョンを描く方法を考える

国民全体が共通認識として理解しておくビジョン

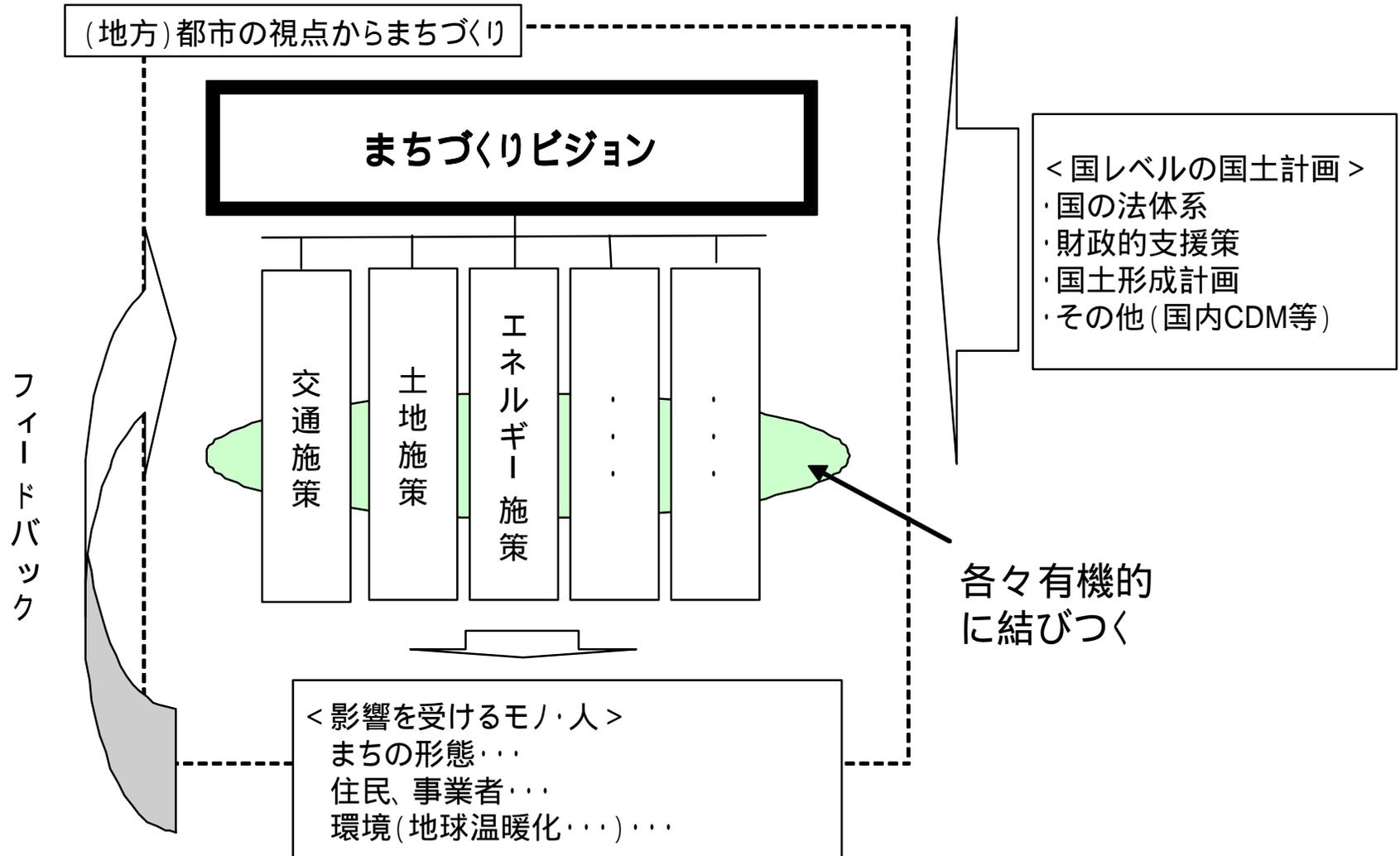


有機的な関係の持ち方を示す

地域レベルのビジョンのあり方を示す

地域の特性を考慮して地域が策定するビジョン

# 3. まちづくりビジョンとは ～ 地方都市の観点から～



# (参考) まちづくりビジョンの海外の事例

## ～ 英国の交通政策 ～

### 1998年交通白書

- 20年後には自動車交通量が3割以上増加すると予測
- 交通政策に対する新たな対応の必要性

### 2000年交通法

- ・全地方自治体(ロンドン以外)は「地方交通計画」を策定
- ・課税面に関する地方自治体への権限の付与や財源の確保 など

### 「地方交通計画」

中長期的戦略を踏まえた上で、5ヵ年の地域交通改善のための統合的な計画

#### < 主な特徴 >

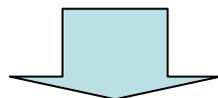
- ・異なったタイプの交通手段の間の連携
- ・環境との連携
- ・土地利用計画との連携
- ・教育、健康、富を創造するための施策との連携
- ・計画策定に当たっては、地域住民等と幅広く協議すること

## 4. 地球温暖化対策の視点からの施策の展開について

### これまでの問題点

これまでの施策において、地球環境問題(特に地球温暖化)についての視点がなかった。

今後、地球温暖化対策の視点からの施策の展開を図っていくためには？



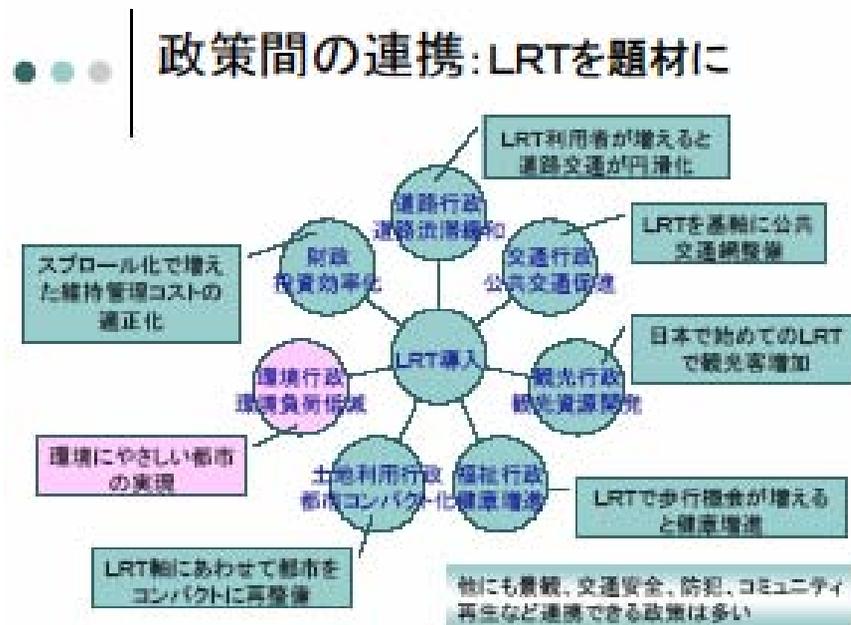
### これからのあり方

- ・ 施策を単独で展開するのではなく、地球温暖化対策の視点を含めた横断的な視点から各施策を有機的に連携
- ・ 施策の立案・実行に当たっては、空間スケール、時間スケールの点からの整理が必要

# 4. 横断的な視点からの施策の展開イメージ

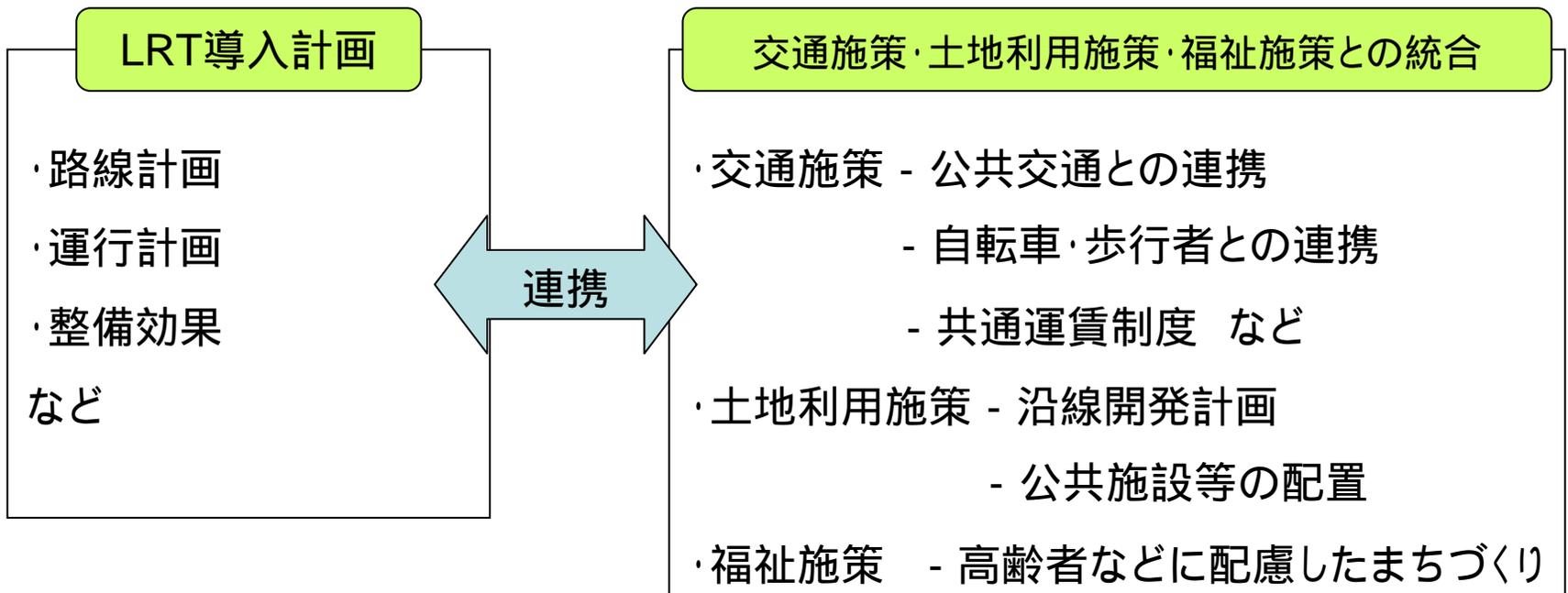
個別にはではなく既存の制度の見直しも含めパッケージで検討し、複数の政策を同時に行うことで相乗効果を見出す。

参考) 第6回 森本委員 発表資料



## 4. 横断的な視点からの施策の事例

### LRT導入を中心とする施策パッケージのイメージ



# (参考) 横断的な視点からの施策の海外での事例

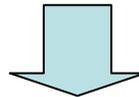
## ポートランド都市圏(米国)

- 土地利用: 都市成長境界線の設置
- 交通政策: 道路、公共交通、自転車や歩行者、貨物輸送の各計画を統合化
- (体制): 既存の自治体の領域にとらわれず、複数の領域にまたがる地域で公共団体を構成・管理
- (財源): LRTの運営は、政府、州・地方政府の負担で賄われており、運賃収入は約2割

## 4 . 空間・時間スケールからの施策の展開

即実行可能な施策と、事前検討に時間を要する  
施策の切り分け

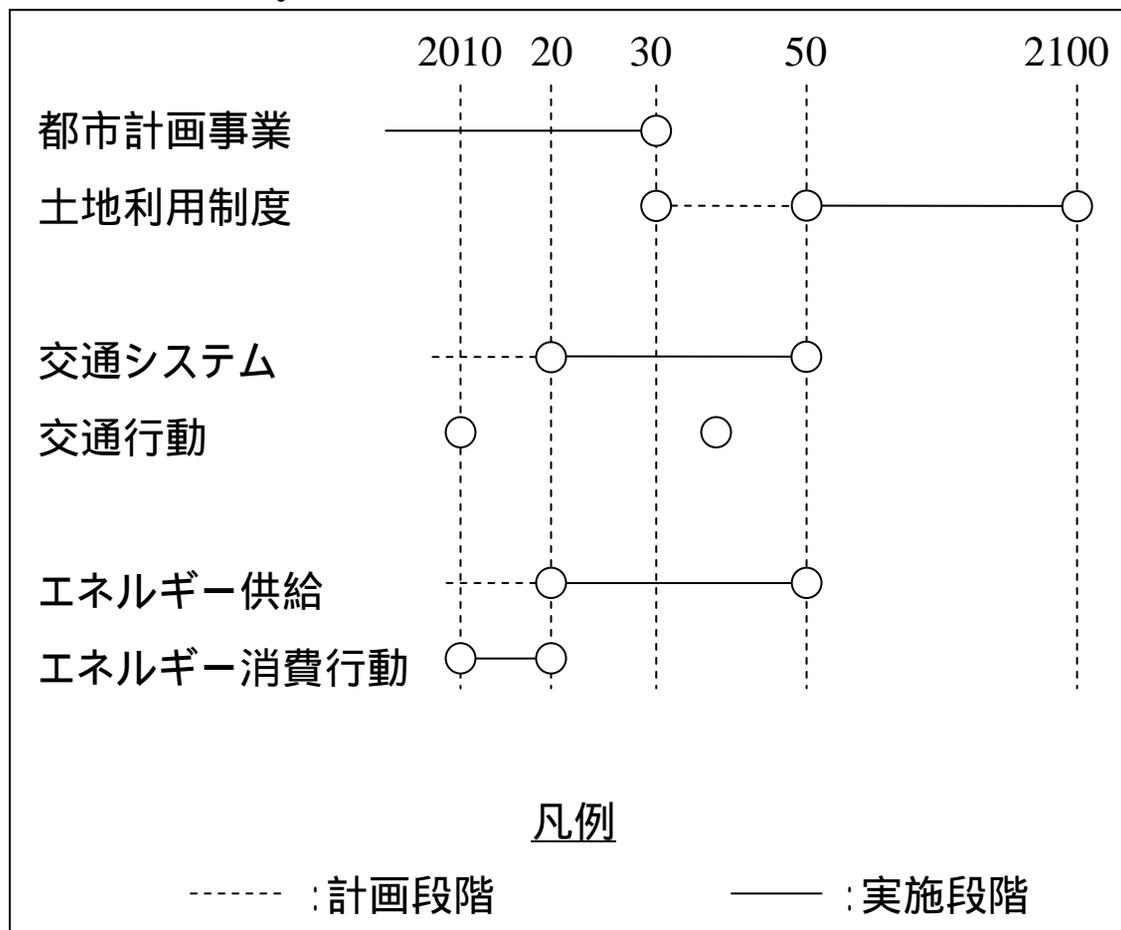
施策の対象範囲により切り分け



時間・空間スケールの2軸で整理

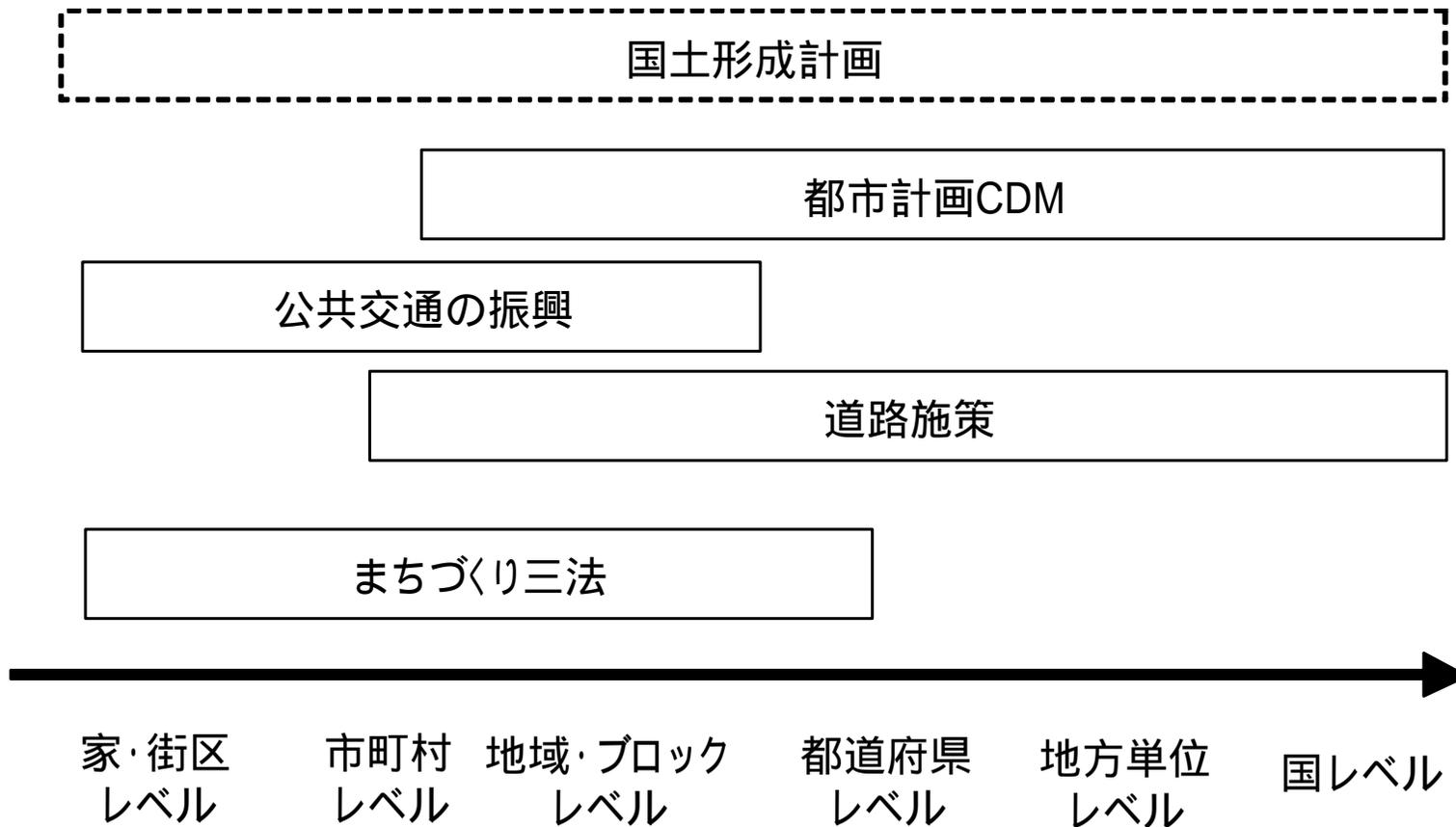
## 4. まちづくり施策における時間スケール

施策の展開に至るまでの期間が比較的長い「事業計画」的なものと、比較的短い「環境行動」的なものなどに整理できる。

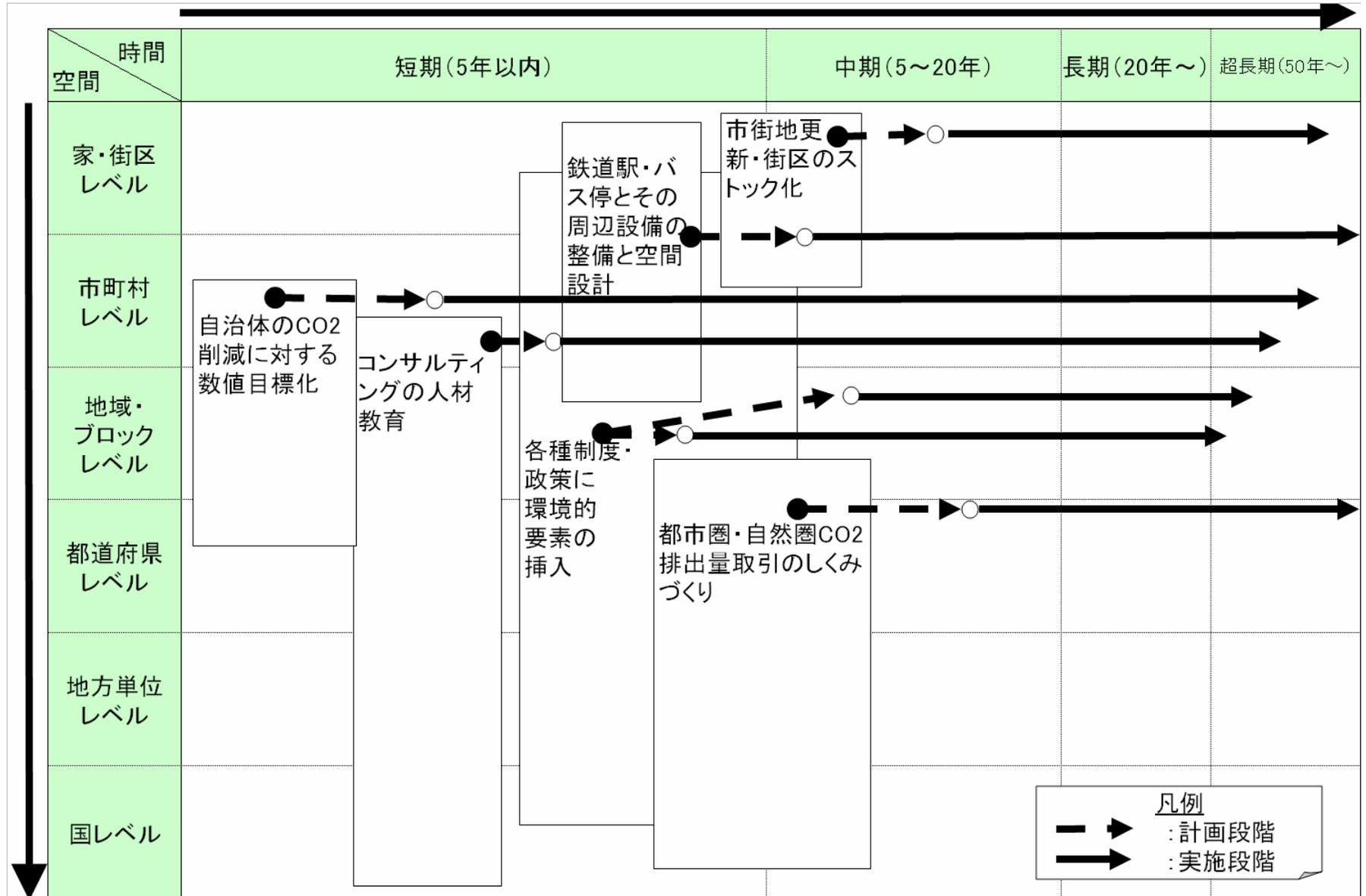


# 4. まちづくり施策における空間スケール

まちづくりに関連する各施策の空間スケールによるマッピングの例



# 4. 時間・空間スケールにおける施策のマッピング



## 5. 今後の検討議題(案)

- 「短期」、「長期」での切り分け
- ・短期的視点からの施策例
  - 社会実験
  - 運賃共通制度
  - エコポイント
  - ガイドライン等での対応
  - 人材育成 など
- ・長期的視点からの施策例
  - 都市圏・自然圏CO2排出量取引
  - 市街地更新(コンパクトなまちづくり、ストック化) など
- ・施策を展開する上での基本的な考え方の整理

## 5 . 今後の検討議題 (案)

時間・空間スケールを軸とした施策の評価

統合的な施策の評価

地球温暖化対策の視点からの評価指標の設定

地球温暖化対策の視点からの施策と他の視点  
からの施策の展開の比較

など

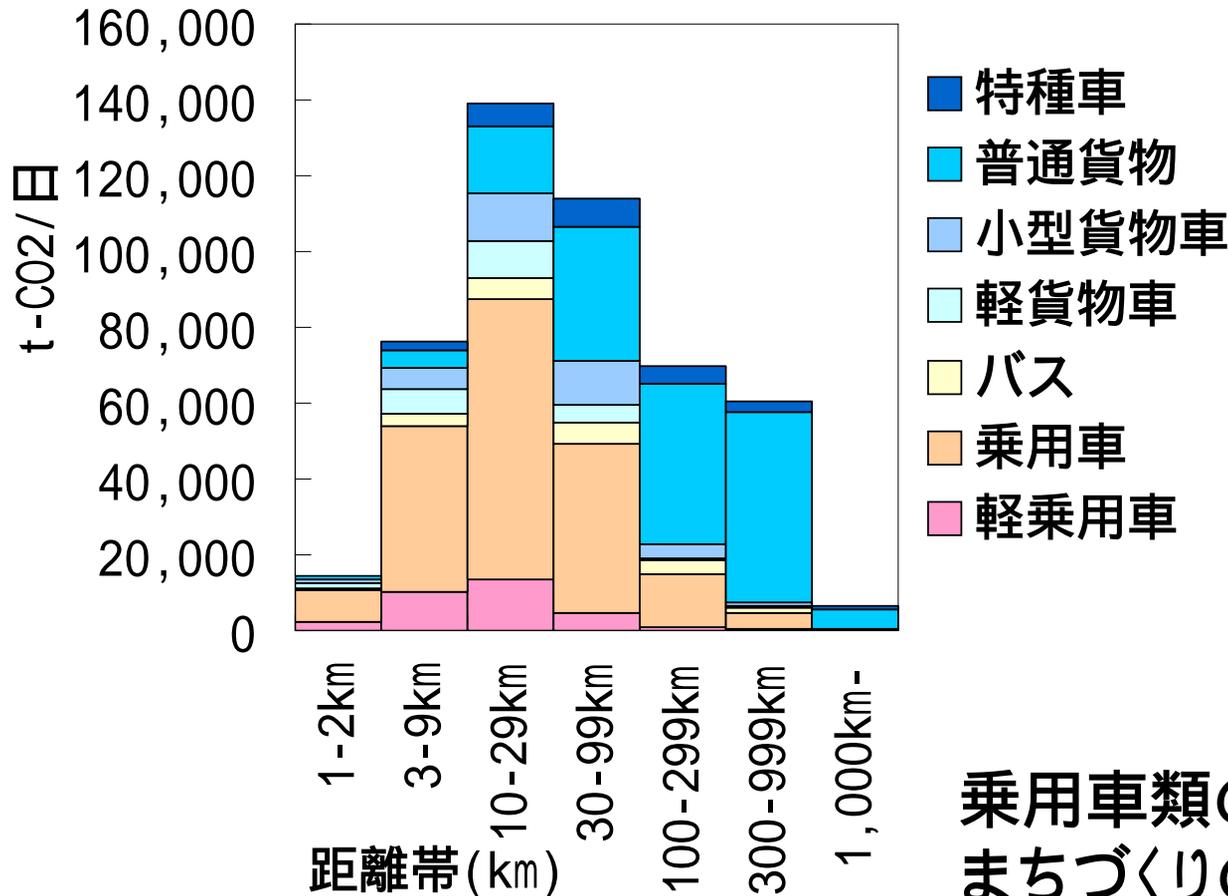
# 參考資料

# 1. CO2排出量の現状

## 走行距離帯別車種別CO2排出量

第3回 松橋委員

発表資料



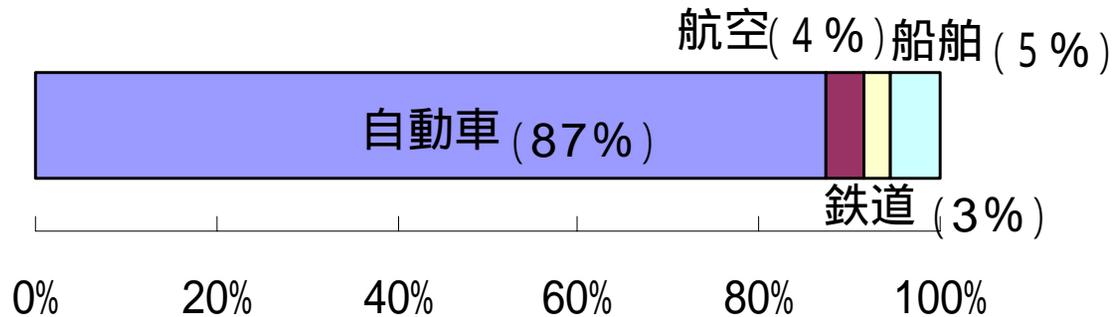
- 貨物車は長距離(数十～数百km)
- 乗用車は近距離(数km～数十km)からの排出が多い

乗用車類の方が、まちづくりの影響を受けやすい

# 1. CO2排出量の現状

運輸部門の二酸化炭素排出量の約9割が自動車から発生

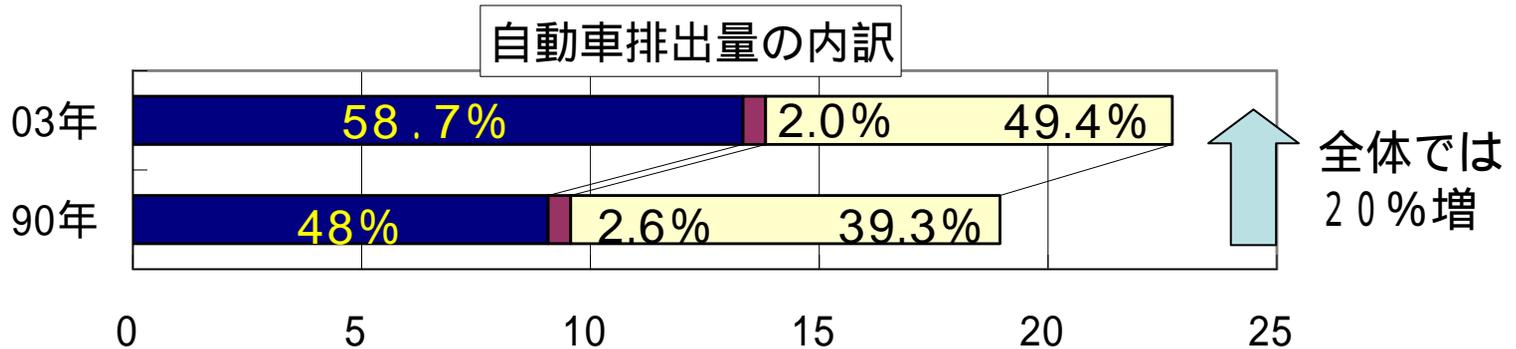
運輸部門輸送機関別二酸化炭素排出量



第1回  
環境省  
説明資料

## 大幅に伸びる乗用車交通（人流）

03年の貨物自動車からの二酸化炭素排出量は、90年と比べ減少していますが、乗用車からの排出量は大幅に増加しています。



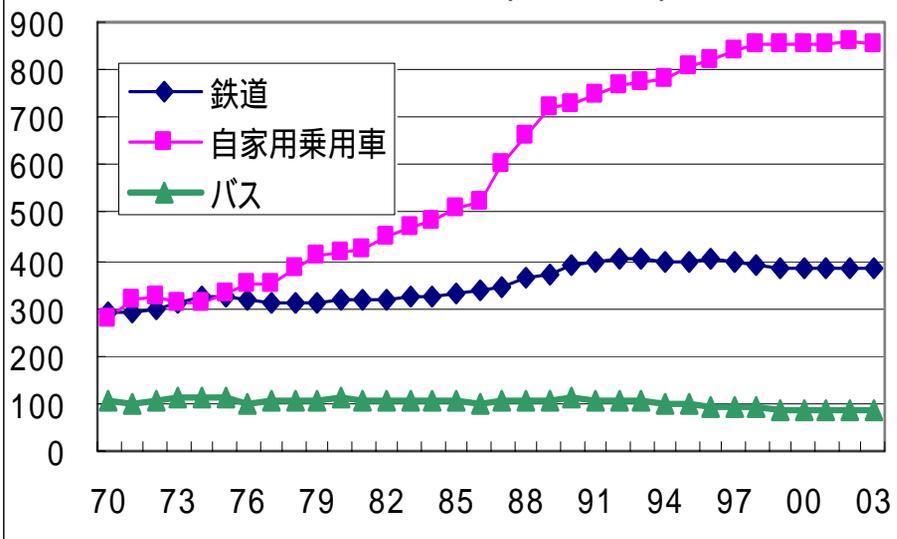
排出量千万トンCO2

# 1. CO2排出量の現状

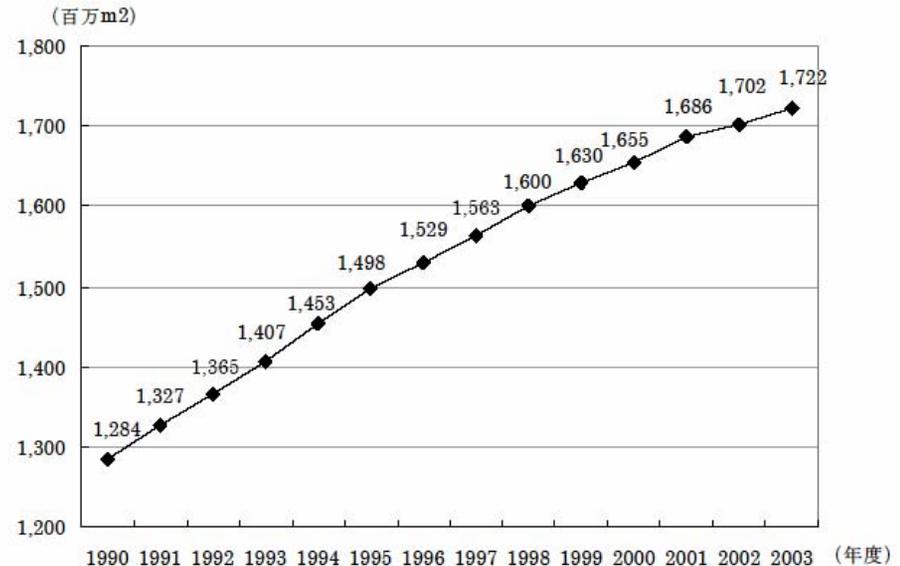
## 床面積と自動車交通量の増加

自動車(旅客)からの二酸化炭素排出量は、03年で90年比47%増、業務その他部門は、03年で90年比36%増となっています。

輸送機関別輸送量 (10億人<sup>キ</sup>)



業務部門延床面積の推移



出典：エネルギー・経済統計要覧 2005 (EDMC) より作成

床面積当たりのエネルギー消費量は、減少しています。  
【280.4千kcal/m<sup>2</sup>(90年) 274.5千kcal/m<sup>2</sup>(03年)】40

第1回 環境省  
配付資料

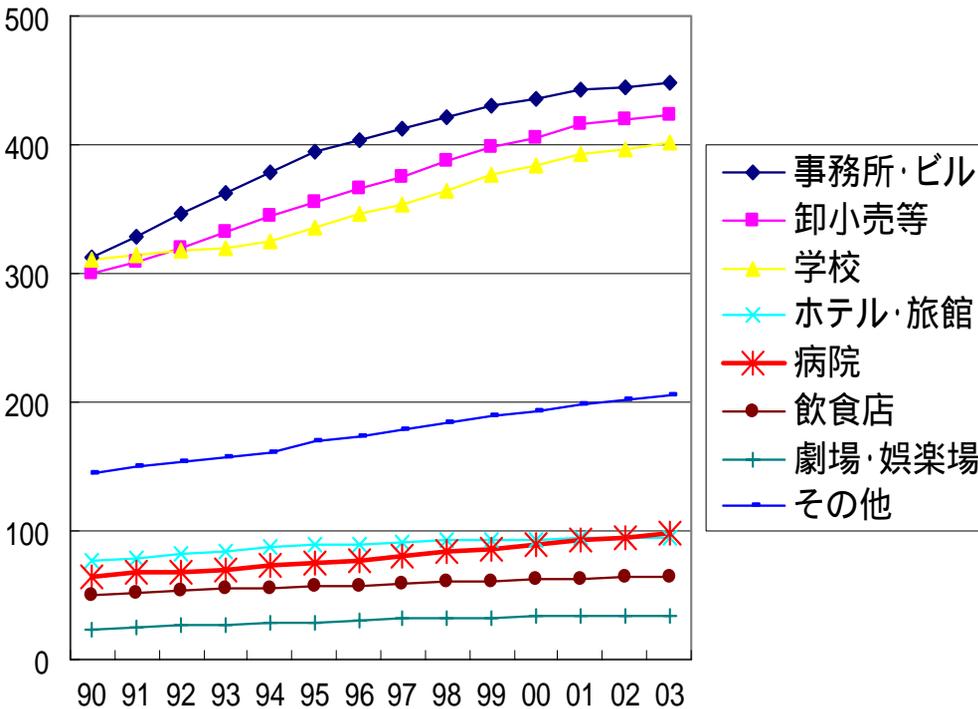
# 1. CO2排出量の現状

第1回 環境省  
配付資料

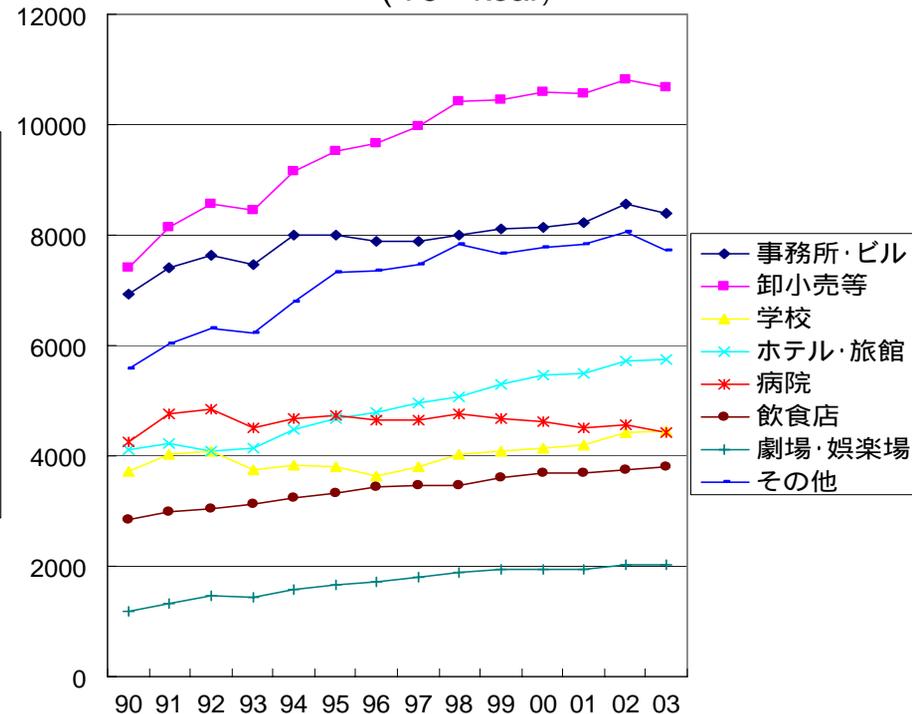
## 業種別床面積の変化とエネルギー消費量

ほとんどすべての用途で、床面積が増加基調にあります。

業務別床面積の変化 (百万㎡)



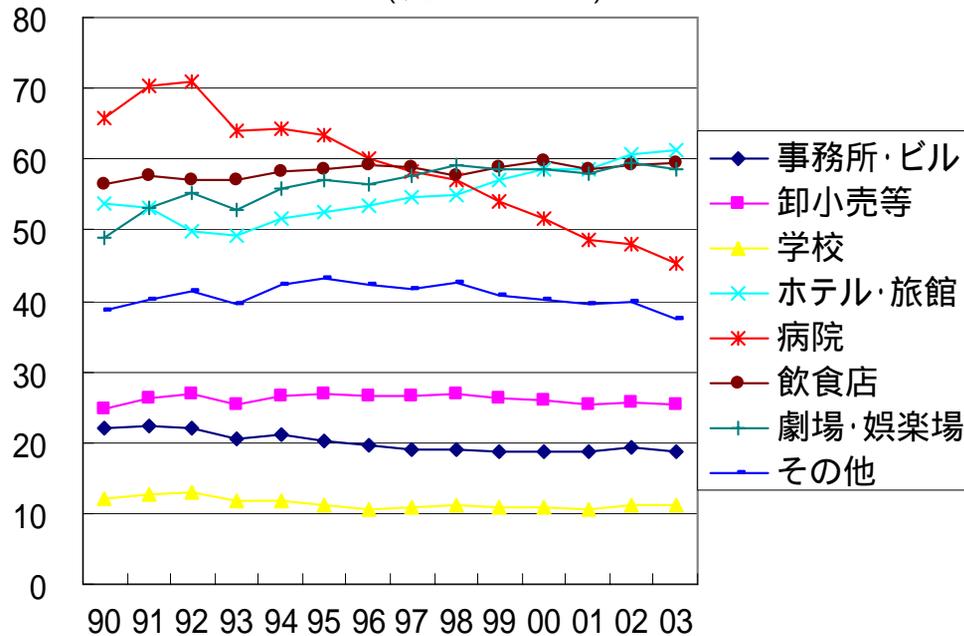
業務部門業種別エネルギー消費量 (10<sup>10</sup>kcal)



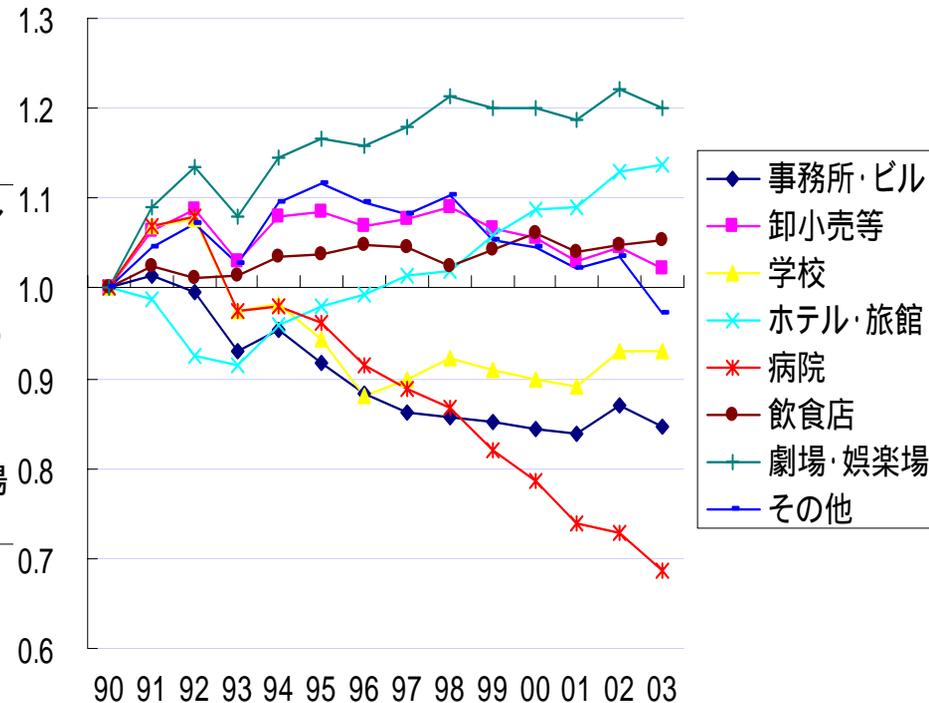
# 1. CO2排出量の現状

## 業務部門業種別エネルギー消費原単位

業務部門別エネルギー消費原単位  
(万kcal / m<sup>2</sup>)



エネルギー消費原単位(90年 = 1)



エネルギー・経済統計要覧2005(EDMC)より作成

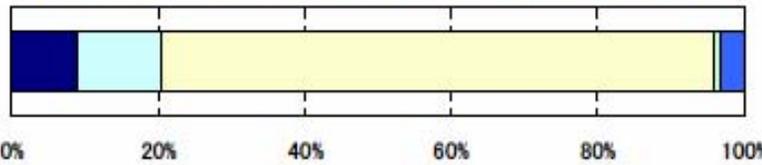
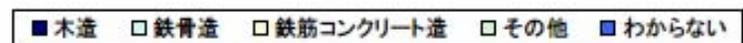
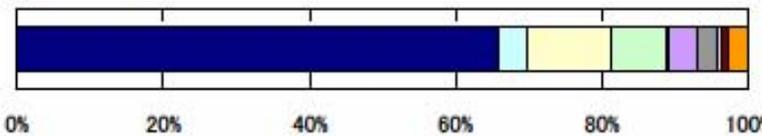
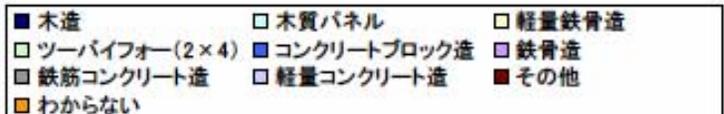
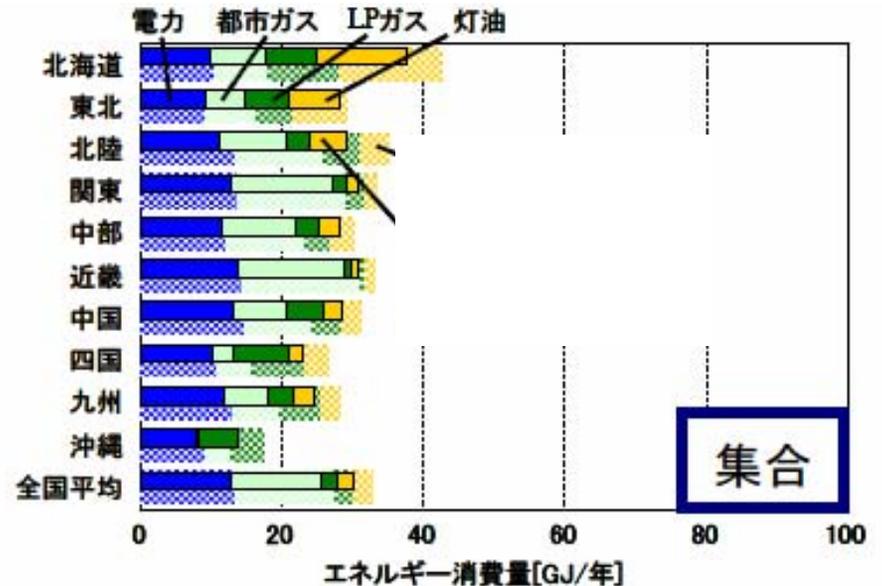
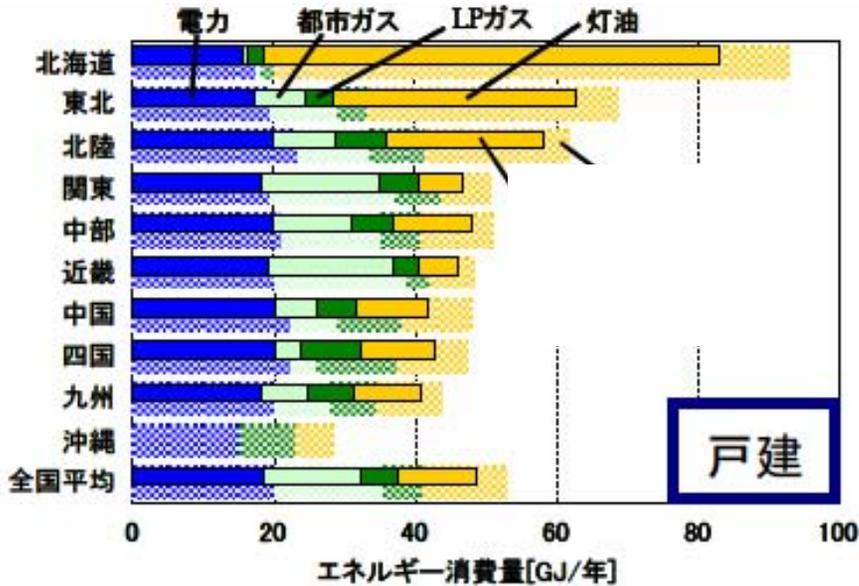
第1回 環境省  
配付資料

# 2. 地球温暖化対策とまちづくりの関係

(1) 都市の拡散とCO2排出量(都市拡散対策)

京都議定書目標達成計画 - 省CO2型の地域・都市構造の形成の必要性

## 戸建住宅と集合住宅のエネルギー消費



# 2. 地球温暖化対策とまちづくりの関係

(1) 都市の拡散とCO2排出量(都市拡散対策)

京都議定書目標達成計画 - 省CO2型の地域・都市構造の形成の必要性

## 住生活基本法案について

第3回 環境省

配付資料

背景

住宅計画五箇年計画(S41~H17)

5年ごとの公営・公庫・公団住宅の建設戸数目標を位置付け

社会経済情勢の著しい変化

住宅ストックの量の充足  
本格的な少子高齢化と人口・世帯減少 等

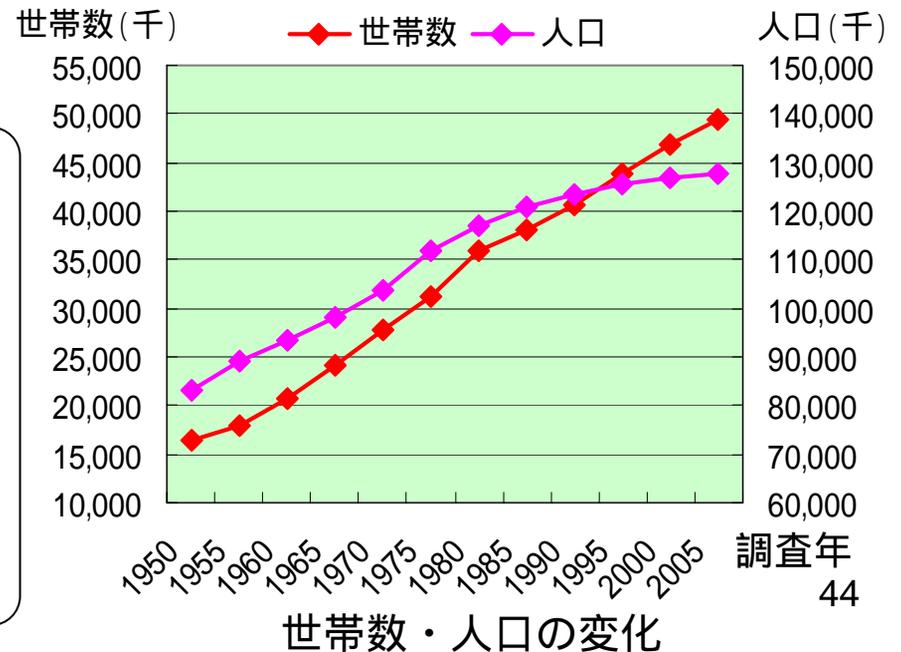
量  
から  
質  
へ

### 新たな住宅政策への転換

安全・安心で良質な住宅ストック・居住環境の形成

住宅の取引の適正化、流通の円滑化のための住宅

住宅困窮者に対するセーフティネットの構築



# 2. 地球温暖化対策とまちづくりの関係

## 個別要素との関係

鉄軌道等公共交通機関

### LRTの再興に向けた取組

国のLRTに関する  
助成制度

#### LRTシステム整備費補助

(鉄道局)

【新規】

・LRTシステムの構築に不可欠な施設の整備に対して補助

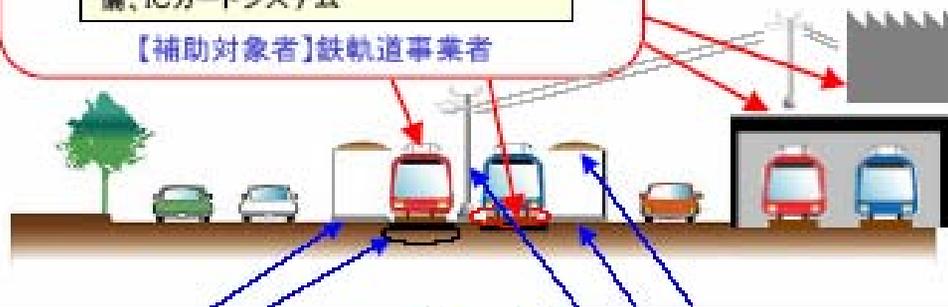
低床式車両(LRV)、停留施設、レール(制振軌道)、変電所の増強、車庫の増備、ICカードシステム

【補助対象者】鉄軌道事業者

「まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイドンス(国交省)」より



富山ライトレール  
平成18年春開業



#### 路面電車走行空間改築事業

(道路局、都市・地域整備局)

・LRTの走行空間の整備に対して支援

走行路面、路盤、停留場

【補助対象者】道路管理者

#### 都市再生交通拠点整備事業

(都市・地域整備局)

・公共交通機関の利用促進に資する施設の整備に対して支援

架線柱、シェルター、停留場

【補助対象者】地方公共団体、鉄軌道事業者等

## 2. 地球温暖化対策とまちづくりの関係

### (2) 熱環境、大気環境との関係(都市集積対策)

緑、風、水、生き物を都市の骨格とする。

#### 6割を緑地に

- 道路は**緑の街道**へ。電線を地中化し、街路樹、中央緑地帯を整備

- 公園緑地の大胆整備。新宿御苑周辺は、隣接市街地より2～3 涼しい。

#### 風の道の確保

- 海からの「**風の道**」の確保。都市空間の改造、河川、大幅員道路の整備

- 臨海地域の低層化
- 交差点周辺の街区改造

#### 水辺の回復

- **自然再生事業**による都市河川の復元

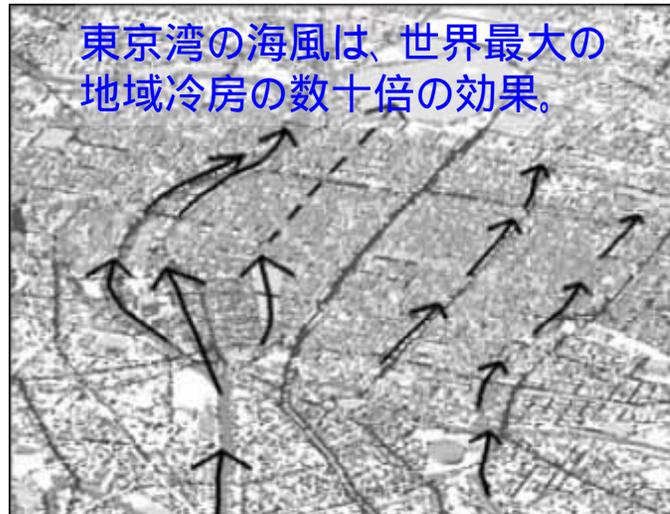
- 河川を塞ぐ高速道路の地下化など

#### 自然にやさしい交通

- 大気や水を良くする交通方法へ。歩道、自転車道の整備

- 鉄道高速・高頻度化、新型路面電車の整備など**公共交通の充実**

東京湾の海風は、世界最大の地域冷房の数十倍の効果。



風の道のイメージ(大阪)

## 2. 地球温暖化対策とまちづくりの関係

(3) 他の諸問題との関係(他の社会的費用)

環境問題を中心としながらも、環境と経済、社会の統合を目指す

### 提案1. 学校における環境教育

#### 公共交通教育を組み込む

- ・公共交通を利用する(体験)

すでに組み込まれているゴミ処理工場見学

- ・安全教育から交通教育

車依存がもたらすマイナス面

(**環境負荷**・事故・健康etc)

交通手段選択の判断基準



ラクダキャラバンat荻布