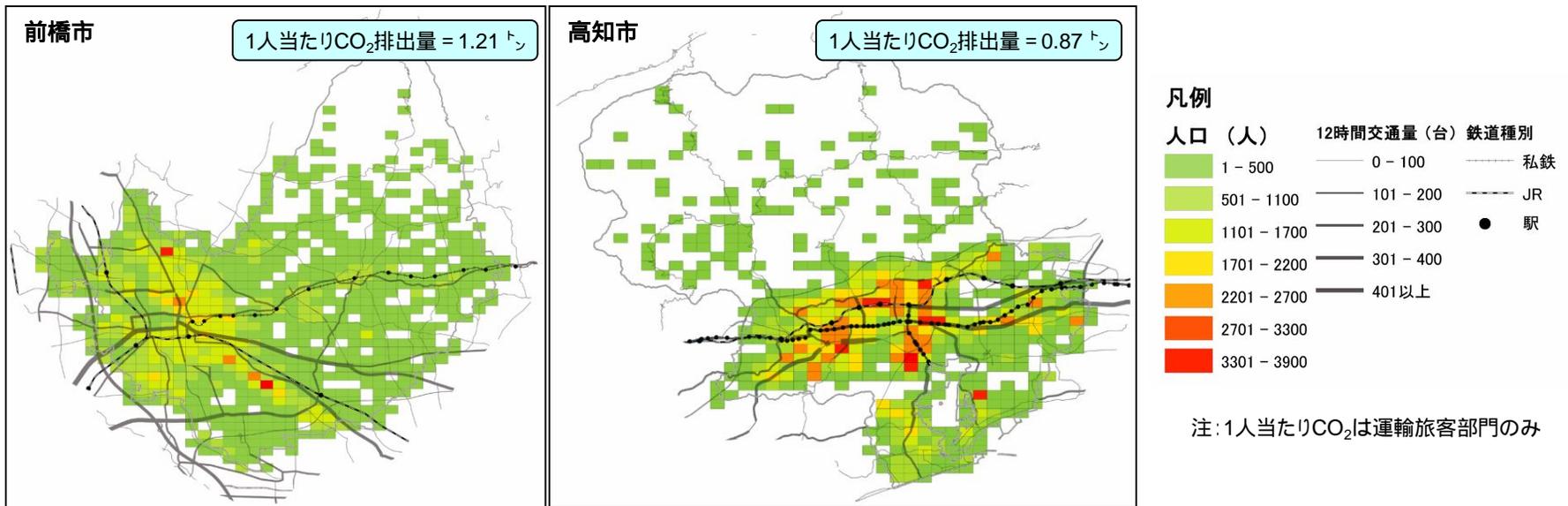


都市の郊外化による自動車依存率の増加

- 我が国の都市では、その郊外に住宅を中心とする低密度の市街地が薄く広がる「都市の拡散」が進んでおり、環境にも大きな影響を及ぼしています。
- 例えば、拡散傾向が強い都市ほどその都市に居住する住民の自動車依存率が高くなっており、運輸旅客部門の住民1人当たりの二酸化炭素排出量が高くなっています。
- 都市の拡散が、わが国の運輸部門からの二酸化炭素排出量を増加させた大きな要因となっていることが分かります。

前橋市・高知市の人口分布と都市交通



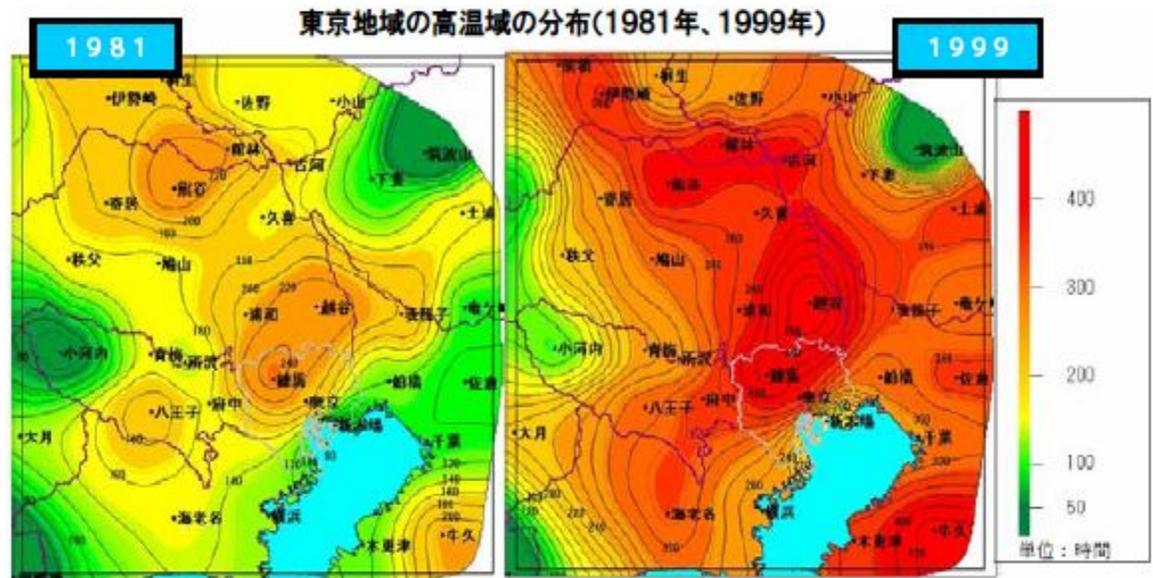
出典: 総務省「平成12年度 国勢調査地域メッシュ統計」、2005財団法人日本デジタル道路地図協会、
国土地理院「数値地図25000 (空間データ基盤)」より環境省作成

ヒートアイランド現象

- 過去100年に、地球全体の平均気温が約0.74 上昇しているのに対し、日本の大都市においては平均気温が2～3 上昇しています。
- 地球の温暖化の傾向に比べて、ヒートアイランド現象の進行傾向は顕著です。

日本の大都市の平均気温(気象庁)

都市	データ開始年	100年あたりの上昇量(°C/100年)				
		平均気温			日最高気温 (年平均)	日最低気温 (年平均)
		年	1月	8月		
札幌	1901年	+2.3	+3.0	+1.2	+0.9	+4.1
仙台	1927年	+2.2	+3.3	+0.2	+0.8	+3.1
東京	1901年	+3.0	+3.8	+2.4	+1.8	+3.9
名古屋	1923年	+2.7	+3.4	+1.8	+1.1	+3.8
京都	1914年	+2.6	+3.0	+2.2	+0.7	+3.7
福岡	1901年	+2.6	+1.9	+2.1	+1.1	+4.1
中小都市平均	1901年	+1.1	+1.0	+0.9	+0.7	+1.5



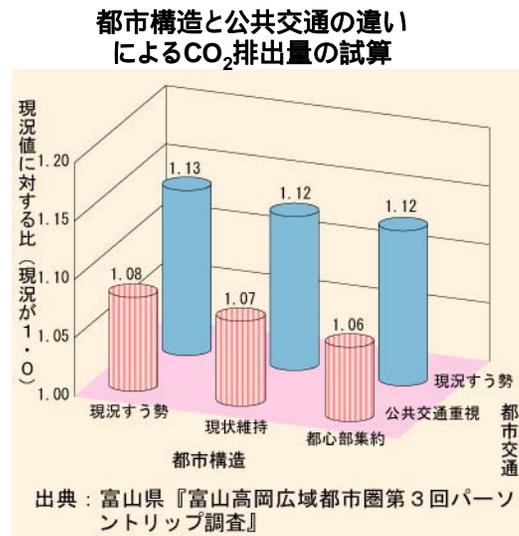
東京地域における高温延べ時間の広がり(出典:環境省)
1981年と1999年の7月から9月の各地点のアメダスデータから30°Cを超えた延べ時間数を集計し、等時間線で示したもの。

環境に配慮したまちづくり

- 持続可能なまちづくりを進める機運が高まる中、行政やコミュニティなど、さまざまな主体によるまちづくりが始まっています。
- 富山県富山市では、「街の顔」となる中心市街地の再生と車に過度に頼らない、歩いて暮らせるまちづくりを目標として、まちなか居住を促進するための公的補助、空き店舗の活用をはじめとする中心市街地の再生事業を行っています。また、高齢者等の交通弱者にもやさしいLRT (Light Rail Transit) と呼ばれる路面電車の導入をはじめとした公共交通機関の充実により、まちの再生・活性化を図っています。
- このような取組には、中心商店街の活性化のみならず、コンパクトな都市構造による省エネルギーなど、環境負荷を低減する効果が期待されます。



バリアフリーの超低床車両



自然エネルギーを活用したコンパクトシティ (コペンハーゲン)