

地域づくり ～現状/課題/キーコンセプト/目標～

◇現状と課題

民生部門、運輸部門の温室効果ガスは、1990年以降大幅に増加している。これは、自動車での移動を前提としたまちづくり等によって市街地が拡散し、移動距離の増加などの活動効率の低下を招くことによって生み出されていると考えられる。住宅・建築物、自動車の各個別要素技術に係る中長期的な対策に加えて、地域・市街地・地区・街区といった単位における体系的な対策を展開しなければ、中長期の削減目標を達成することは難しい。

目標達成に向けた取組は、既に各地域で始まっているが、市街地の形態や構造・基盤、地域の持つ自然・エネルギー資源など、それぞれの地域の自然的社会的条件を踏まえ、地域が主役となって、参加する主体や活用する資源の裾野を広げ、生活の質や地域の競争力の向上を図りながら低炭素社会の実現に向けた取組を加速することが求められている。

◇低炭素社会構築に向けてのキーコンセプト

- 地域主体の計画策定の充実とその内容を「絵に描いた餅」としないための制度と財源の担保
- 徒歩と自転車暮らしを促すまちづくり、LRT・BRT等の積極的活用
- 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、農山村のエネルギー資源の活用促進
- 都市間交通(旅客・貨物)のモーダルシフトの促進

◇長期・中期のための主要な対策の目標

- 活動や交通全体のサービスを落とさずに、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
- 地域にある未利用エネルギーや再生可能エネルギーを最大限活用
- 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
- 生活の質と都市の経営効率を向上させるため、低炭素型・集約型都市構造へと転換

地域づくり ～主要な対策と施策～

排出量

産業部門、運輸部門、業務その他部門、家庭部門の内数

主要な対策	2020年の対策導入量	2020年の削減効果
旅客1人当たり自動車走行量を削減 DID(人口集中地区)人口密度の向上 旅客1人当たり公共交通分担比の向上 LRT(次世代型路面電車システム)・BRT(高速輸送バスシステム)の整備延長	2005年比1割削減 2030年に60～80人/ha 2005年比2倍増 2030年に1,500km	3,000万t-CO2 の内数
低炭素街区計画の整備推進 都市未利用熱の有効活用(地域熱供給) 自動車輸送分担率の削減	2050年の対策実施面積20万ha 2050年における削減可能性700万t-CO2 2020年に5～6割へ	

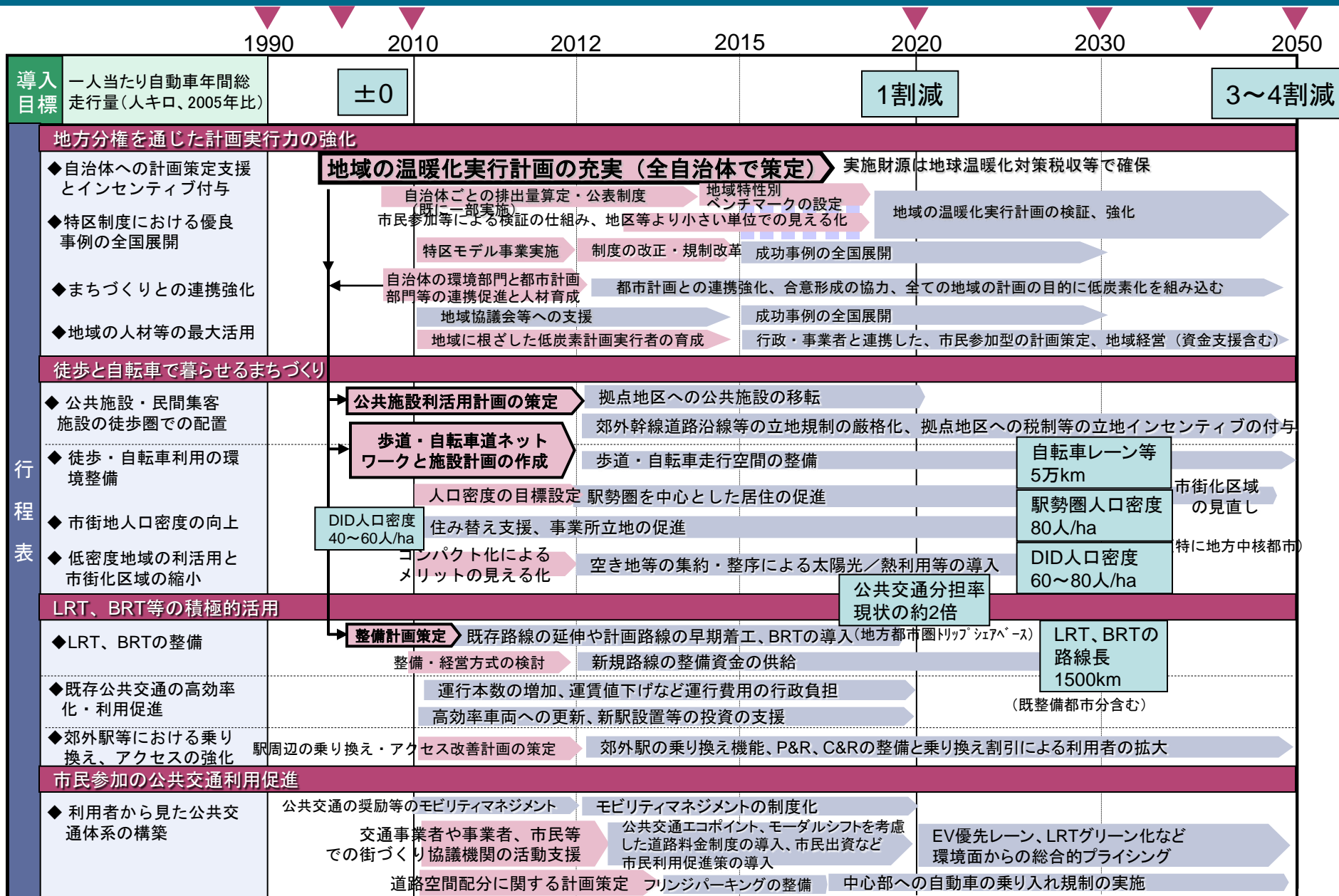
対策実現のための
主な施策

○温対法実行計画と都市計画をさらに統合・充実。実行財源は地球温暖化対策税収等で措置。これを共通の基盤として、以下の施策を実施。

- ・ 特区モデル事業実施と優良事例の全国展開支援
- ・ 駅勢圏への公共施設・民間集客施設の配置、住み替え支援、事業所立地の促進
- ・ 歩道・自転車走行空間の整備の推進
- ・ LRT・BRTの延伸や計画路線の早期着工、高効率車両への更新・新駅設置の投資支援
- ・ 公共交通の経営基盤強化、利用促進のためのエコポイント導入、モビリティマネジメント
- ・ 低炭素街区計画制度の創設(その前提として自然資本・地域資源マップの作成)
- ・ 都市未利用熱活用の導入検討の義務付けとインセンティブの強化

○物流・地域間旅客交通の低炭素化(モーダルシフトや省エネ更新の支援、CO2排出量ベースの料金設定)

地域づくり・公共交通を骨格としたコンパクトシティの実現 ~ロードマップ~



* 2011年度から実施される地球温暖化対策税による税収等を活用し、上記の取組支援を強化。

→ 対策を推進する施策

→ 準備として実施すべき施策

地域づくり・地域資源を活用した低炭素街区の整備 ～ロードマップ～

1990

2010

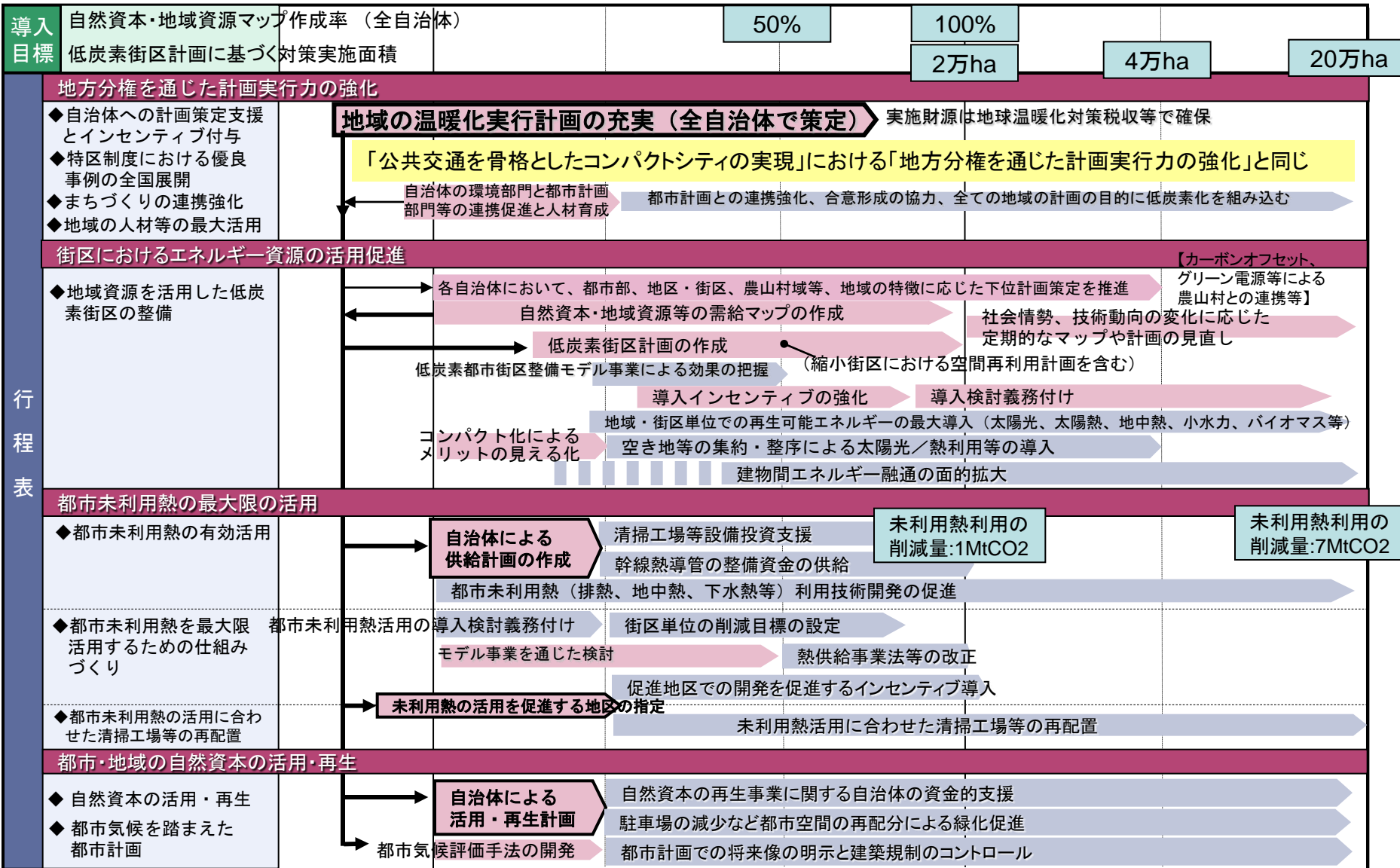
2012

2015

2020

2030

2050

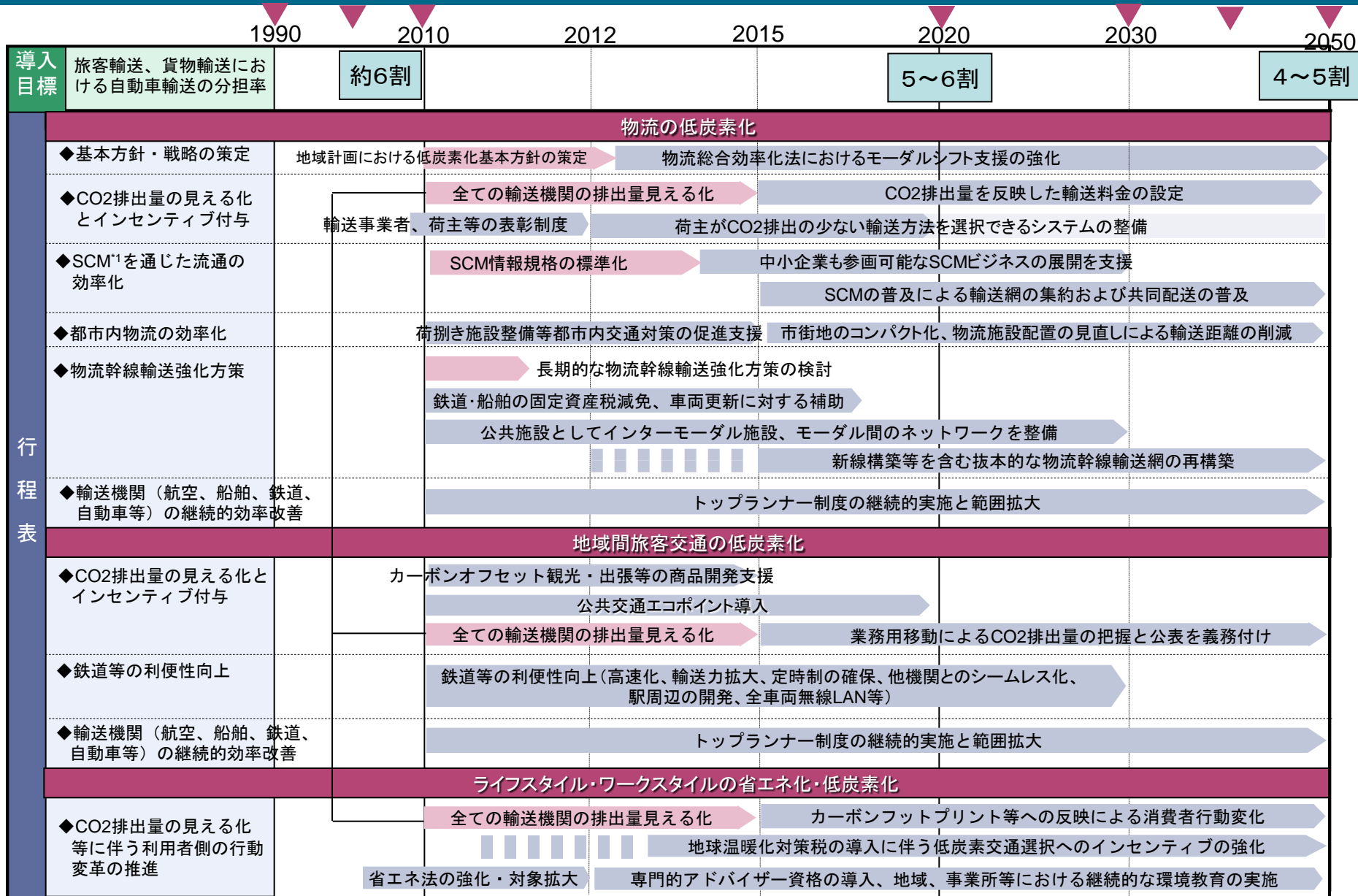


* 2011年度から実施される地球温暖化対策税による税収等を活用し、上記の取組支援を強化。

→ 対策を推進する施策

→ 準備として実施すべき施策

地域づくり・物流・地域間旅客交通の低炭素化 ～ロードマップ～



*1：SCM（サプライチェーンマネジメント）：商品供給につながる部門・企業間で、ITを活用して情報を相互に共有・管理し、ビジネスプロセスの全体最適を目指す戦略的経営手法。

※2011年度から実施される地球温暖化対策税による収収等を活用するとともに、キャップ&トレード方式による国内排出量取引制度の導入により、上記の取組を強化。

◆地域づくりから得られる副次的効果

新しい都市の将来像のイメージ



「身近な交通の見直しによる環境改善に関する研究」(国立環境研究所特別研究報告SR-79-2008)

出所: 地球温暖化対策地方公共団体実行計画(区域施策編)策定マニュアル(第1版)平成21年6月環境省

- 移動にかかる時間やエネルギーコストが抑制され、代わりにエネルギー以外のサービス・商品の購入が促される。
- 徒歩や自転車の利用増大、水や緑とのふれあいの増大が健康を増進する。
- 移動手段が多様化し、自動車事故のリスクが減り、安全で子供や高齢者も暮らしやすい街になる。
- 地域が活性化され、地域の経営を担う新たなコミュニティが形成されていく。
- 行政経営コストが小さく、社会的にも持続可能な街になる。
- エネルギーや資源の域内供給が進み、災害などの状況変化にも強くなる。

◆地域づくりの推進により成長が期待される新産業

- 公共交通の整備、居住・就業エリアの再配置のために新たな建設需要が発生する。あわせて個別の住宅・建築物の低炭素化を進めるため、技術レベルが向上する。
- 地域の自然資本・地域資源を活用したり、(地域内)公共交通を立ち上げ管理したりする、地域内サービスの事業形態が創出される。
- 地域の利便性が高まり、また化石燃料の移入額も抑制されることで、地域内での消費や上記産業への投資が増大。その結果、地域内の資金循環が拡大し、あらゆる産業の活性化につながる。