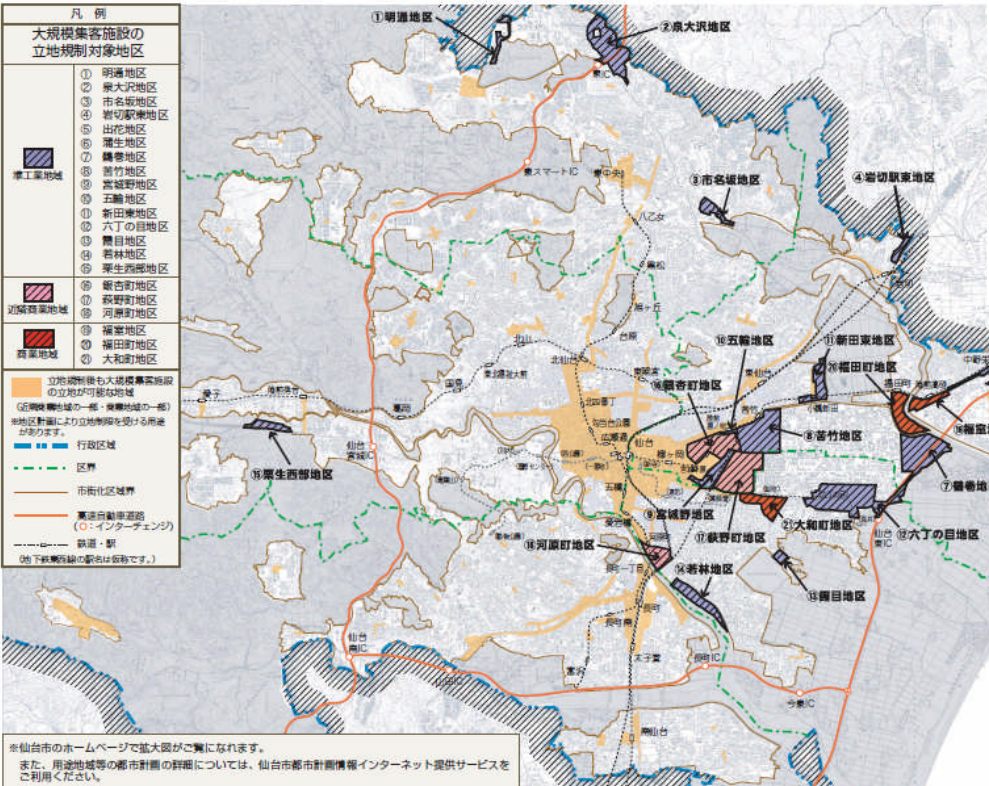


都市集約化

大規模集客施設の立地誘導

- ・都市域面積のコンパクト化だけでなく、人が集まる施設を誘導することによって、移動距離も削減される。
- ・既に都市計画では、集客施設の立地規制が始まっている。



準工業地域

環境の悪化をもたらす恐れのない工業の利便性を高める用途地域であり、適正な土地利用を誘導するため、立地を規制します。

【規制対象地区】

- ・すでに立地を規制している以外の全ての地域

計 約676ha

近隣商業地域

都心や拠点等以外の地域のうち、住宅系の土地利用がなされ、大規模集客施設を想定した道路等の基盤が整っていない一部の地域については、周辺環境の保持のため、立地を規制します。

【規制対象地区】

- ・萩野町地区
- ・銀杏町地区
- ・河原町地区

計 約182ha

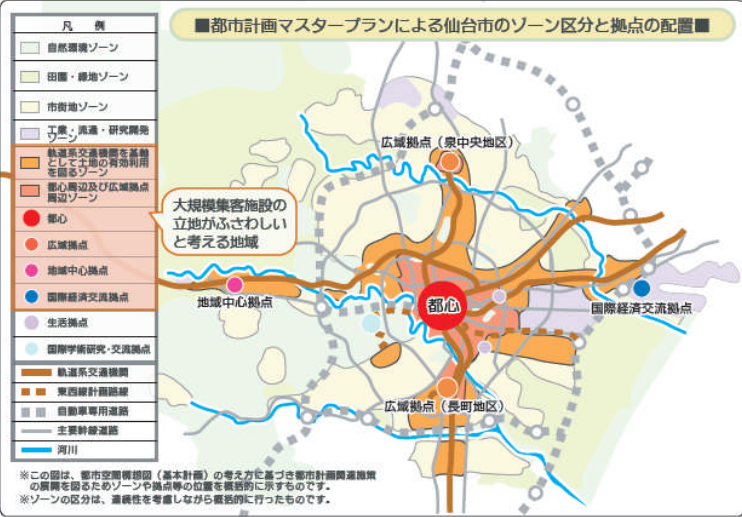
商業地域

都心や拠点等以外の地域のうち、大規模集客施設の立地を積極的に進める必要性がなくなった地域で、住宅系の土地利用がなされ、大規模集客施設を想定した道路等の基盤が整っていない一部の地域については、周辺環境の保持のため、立地を規制します。

【規制対象地区】

- ・大和町地区
- ・福田町地区
- ・福室地区

計 約99ha



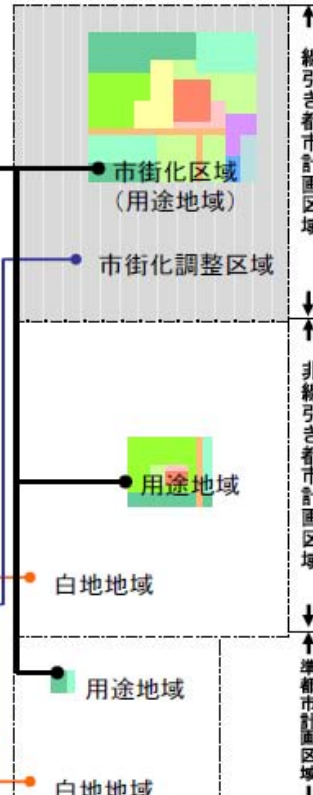
出所:低炭素都市づくりガイドライン(素案)平成21年3月、国土交通省

大規模集客施設等の立地規制等の概要

- ・大規模集客施設の立地は、都市構造レベルで大きな影響を及ぼすおそれがあるため、大規模集客施設の郊外での立地を制限している。
- ・また、開発許可制度や広域調整手続などの制度も充実されている。

大規模集客施設の立地可能な用途地域等の見直し

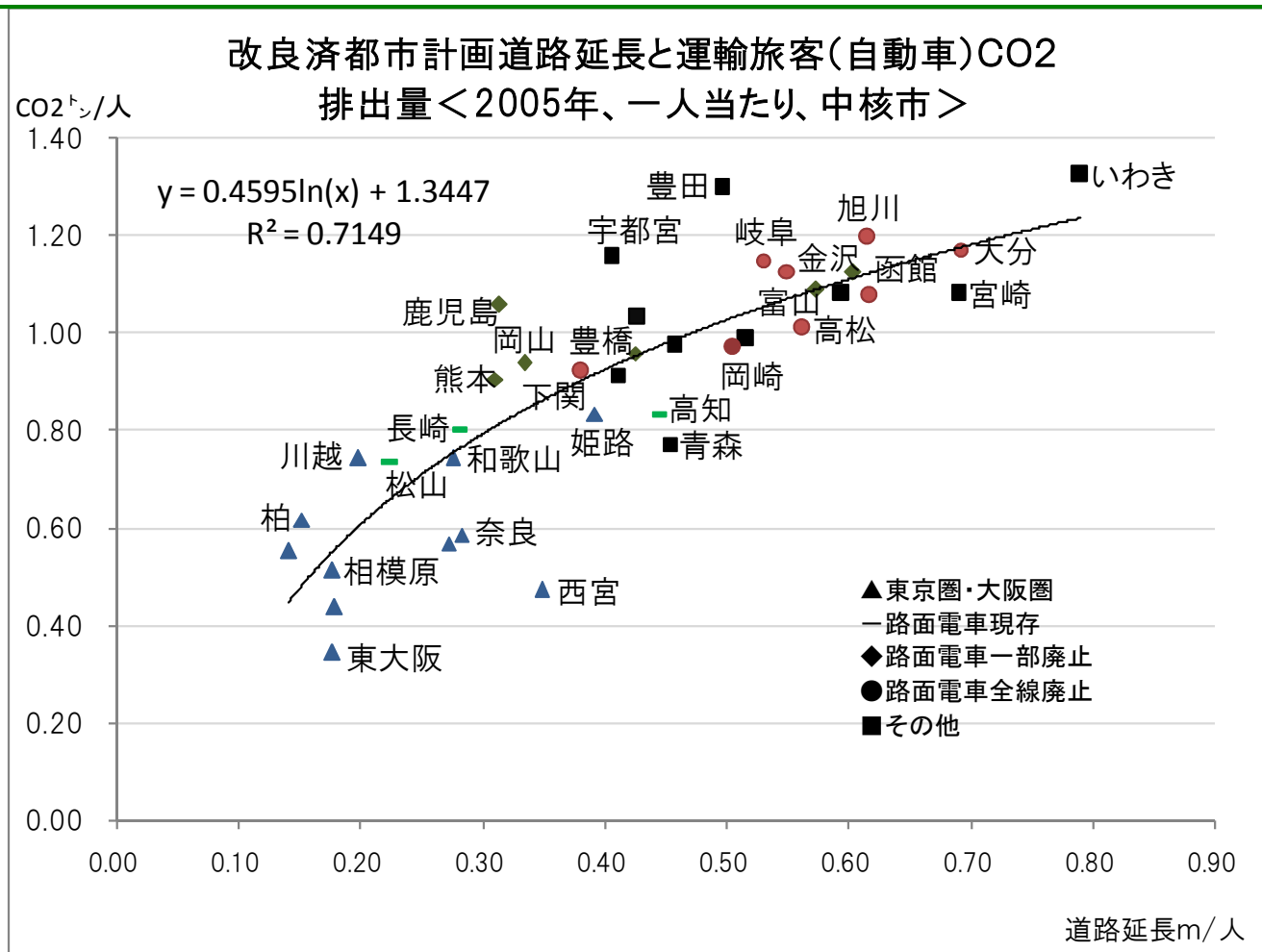
改正前		改正後		
用途地域	50㎡超不可	第一種低層住居専用地域	同左	
	150㎡超不可	第二種低層住居専用地域		
	500㎡超不可	第一種中高層住居専用地域		
	1,500㎡超不可	第二種中高層住居専用地域		
	3,000㎡超不可	第一種住居地域		
	制限なし		第二種住居地域	大規模集客施設については、用途地域の変更又は用途を緩和する地区計画決定により立地可能
			準住居地域	
			工業地域	
			近隣商業地域	
			商業地域	
用途地域の変更又は地区計画(再開発等促進区)決定が必要		準工業地域	制限なし	
		工業専用地域		
原則不可 ただし、計画的 大規模開発 は許可 (病院、福祉施設、学校等は開発許可不要)		市街化調整区域	大規模開発も含め、原則不可地区計画を定めた場合、適合するものは許可 (病院、福祉施設、学校等も開発許可を必要とする。)	
制限なし		非線引き都市計画区域、準都市計画区域の白地地域	大規模集客施設については 用途地域の指定により立地可能。また、非線引き都市計画区域では、用途を緩和する地区計画決定でも立地可能	



大規模集客施設：床面積1万㎡超の店舗、映画館、アミューズメント施設、展示場等。
 ※ 準工業地域では、特別用途地区を活用。特に地方都市では、これを中活法の基本計画の国による認定の条件とすることを基本方針で明記。

公共交通機関の整備

・公共交通機関が整備されている大都市や路面電車を有する都市は、一人当たりの運輸旅客(自動車)部門のCO2排出量が少ない傾向にある。

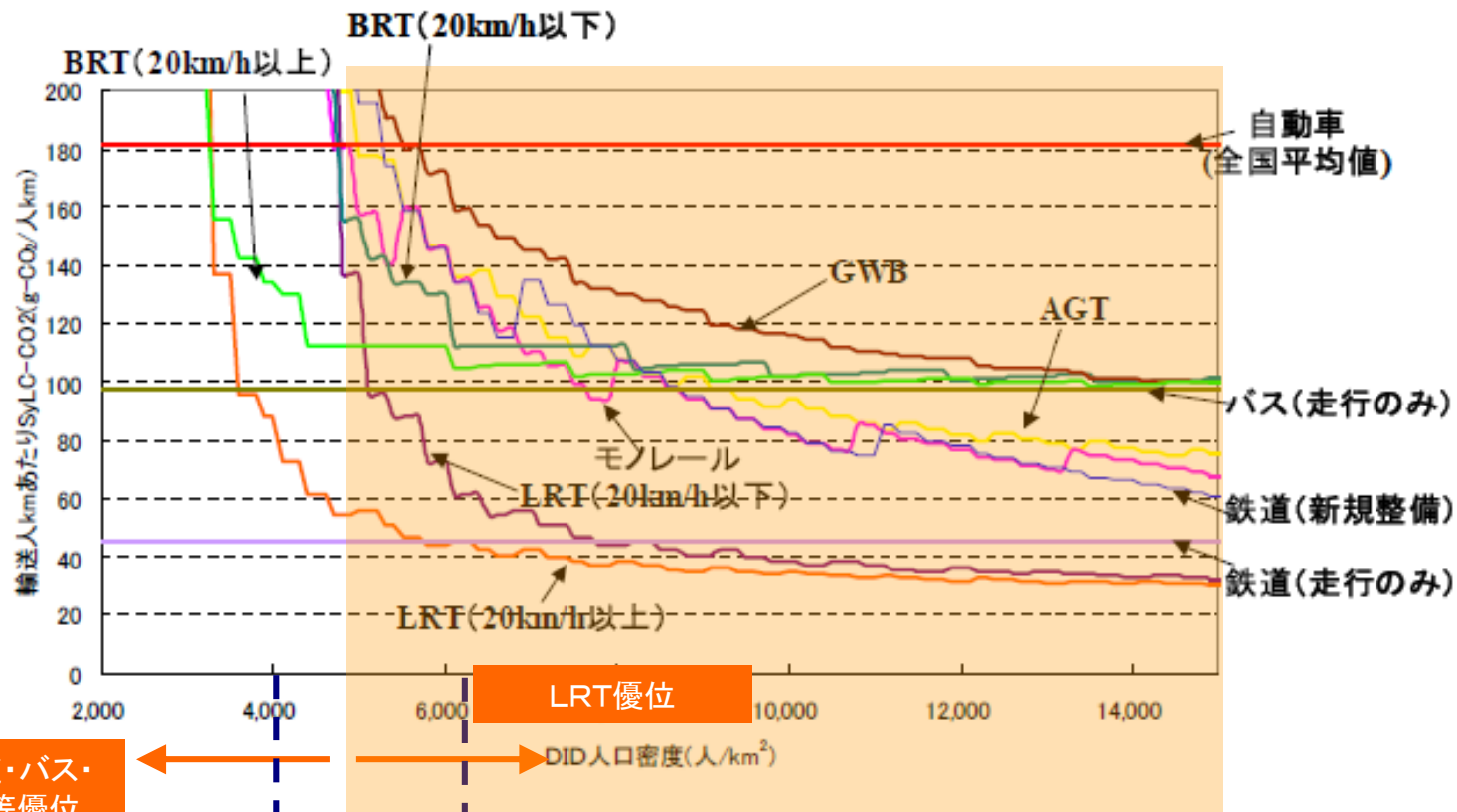


国立環境研究所・環境省資料、都市計画年報より作成
出所：地球温暖化対策地方公共団体実行計画(区域施策編)
策定マニュアル(第1版)平成21年6月環境省

公共交通機関利用促進

都市の特性に見合った公共交通機関の整備

ほとんどのDID人口密度の値に対して、LRTが輸送人kmあたりSyLG-CO₂が最小となる。ただし、DID人口密度が低い地域では、既存の鉄道・バス路線を活用する、あるいは自動車を用いる方が環境負荷の小さい場合も出てくる。



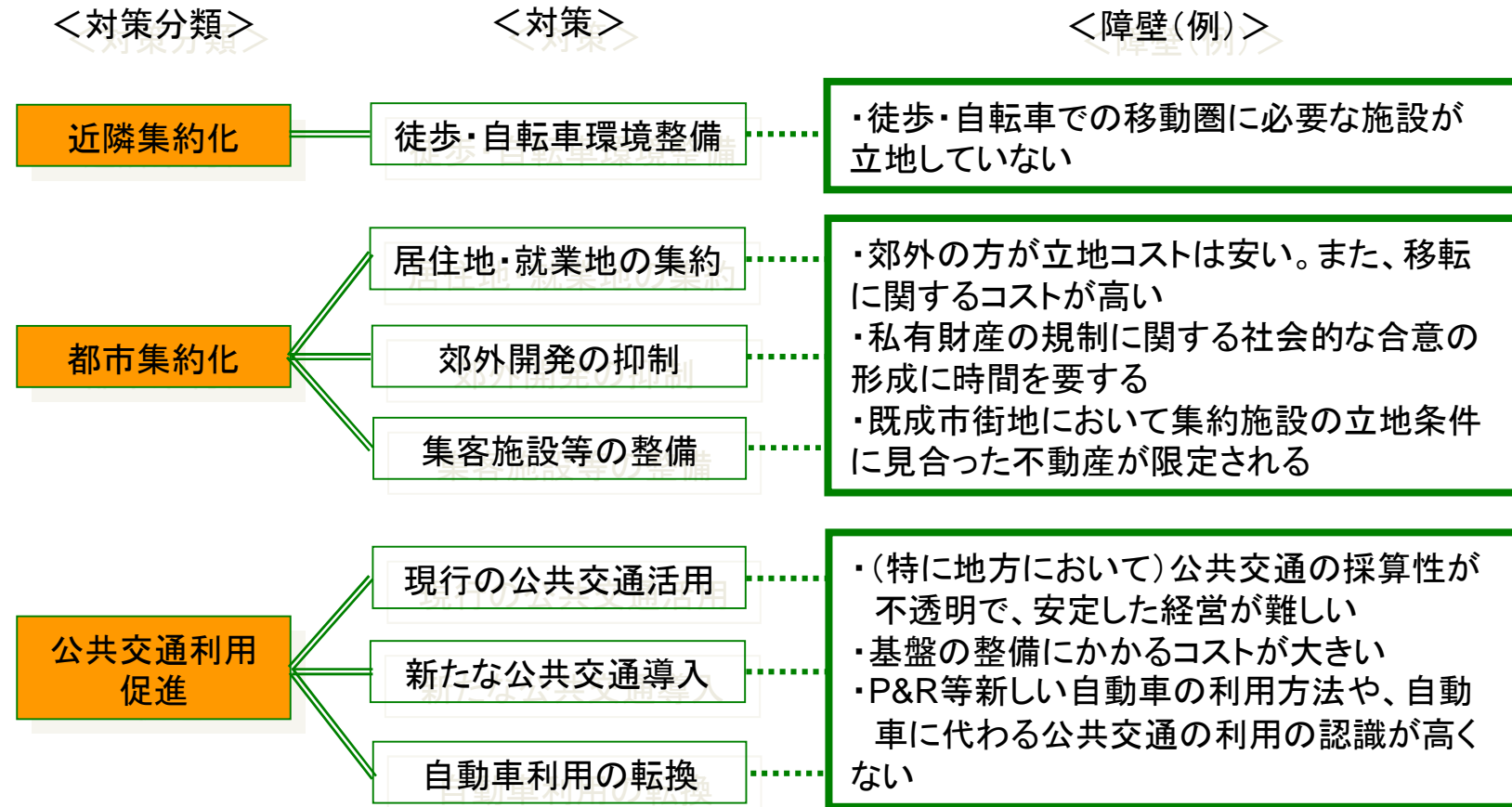
既存鉄道・バス・
自動車等優位

例: 北見市 4,260.1人/km²

例: 青森市 6,091.2人/km²

都市構造・交通分野の主要な対策と障壁

・都市構造・交通分野で主要な対策は何か。また、その障壁は何か。



複数施策の実施パターンによる効果の違い

・複数の施策を実施する場合、それらの導入時期と実施期間の組み合わせによって全体的な効果に違いがあるため、各分野の対策に関する施策を「いつ導入」し、「いつまで実施」するかについては、効果が現れる速度や中長期的な効果の大きさをふまえて優先順位づけを行う必要がある。

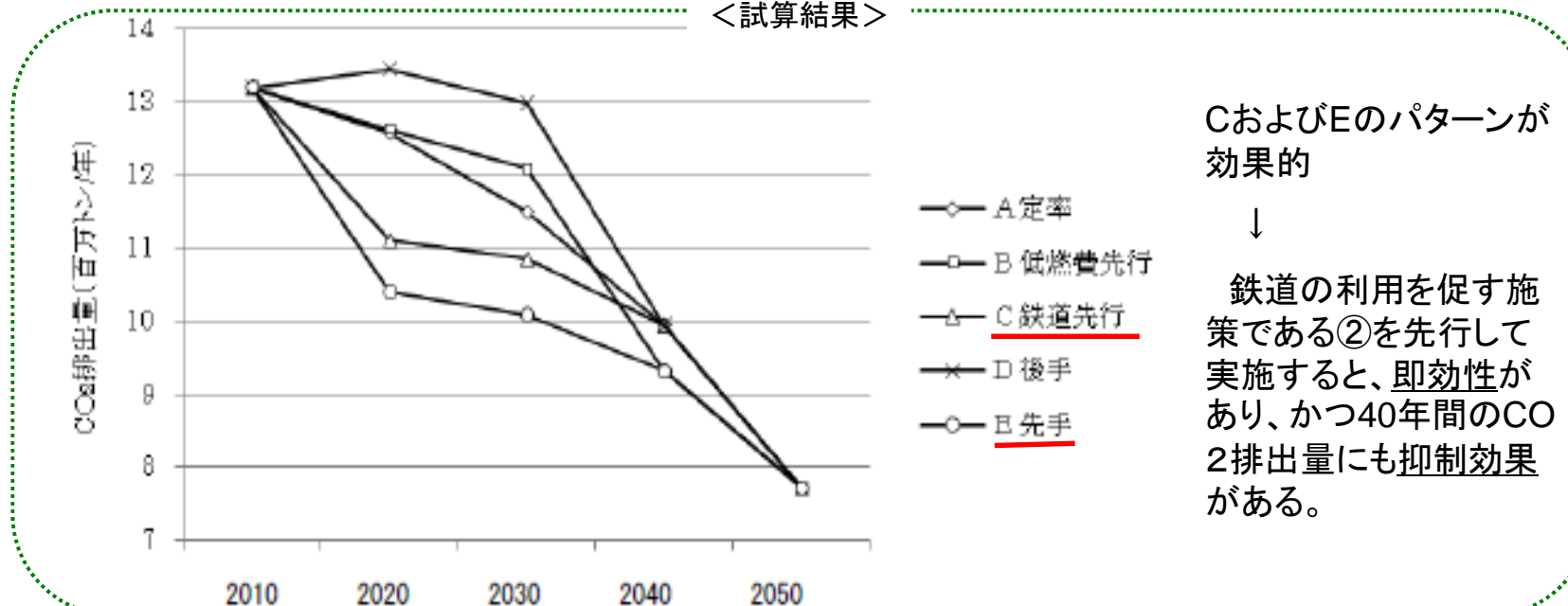
(例) 2010～2050年に

- ① 低燃費車の購入促す施策
 - ② 鉄道の利用を促す施策
- を導入した場合の試算

組み合わせパターン

- A: ①と②を2010～2050年の40年間でゆるやかに実施
- B: ①を2010～2020年の10年間で、②を2030～40年の10年間で実施
- C: ②を2010～2020年の10年間で、①を2030～40年の10年間で実施
- D: ①と②を2030～2040年の10年間で集中的に実施
- E: ①と②を2010～2020年の10年間で集中的に実施

<試算結果>



CおよびEのパターンが効果的



鉄道の利用を促す施策である②を先行して実施すると、即効性があり、かつ40年間のCO₂排出量にも抑制効果がある。

街区・地区単位の主要対策の分類

街区・地区単位の主要な対策は、「エネルギー需要」、「エネルギー供給」、「エネルギーマネジメント」、「交通」、「緑化・自然利用」などに分類できる。

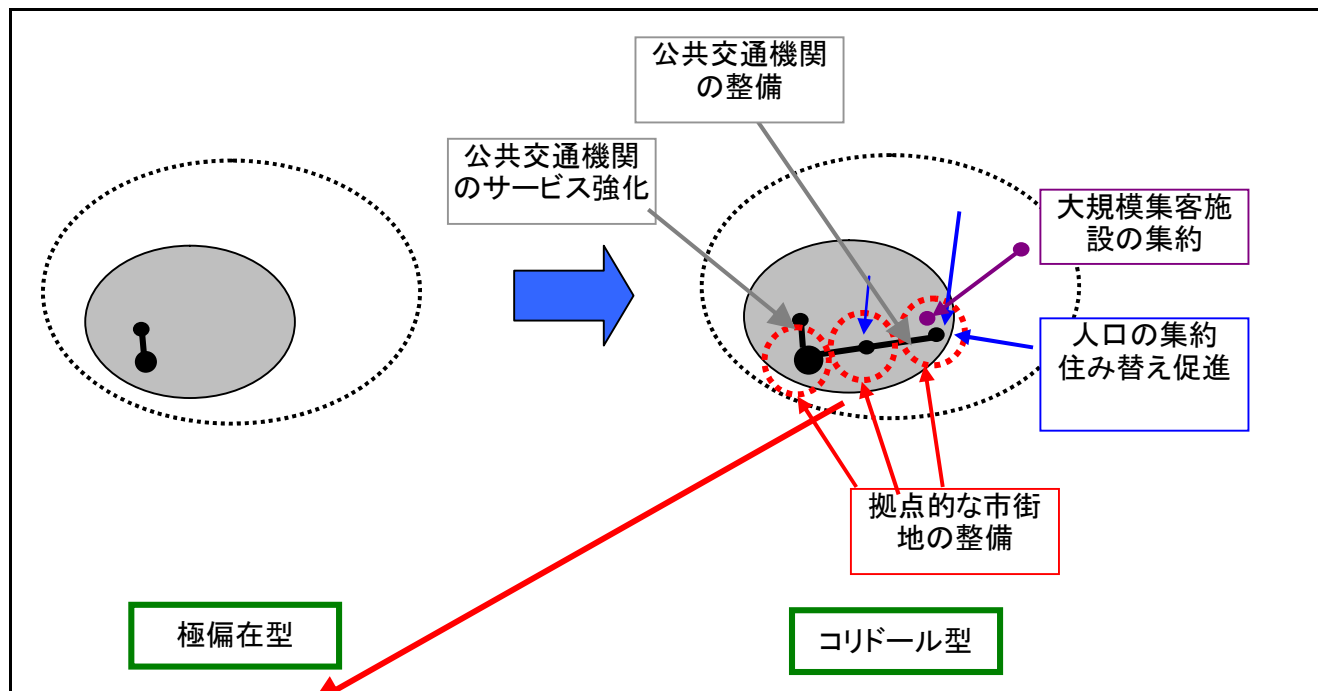
さらにそれらの対策をシステム別に分類すると、「密度・用途のコントロール」、「街区単位の建物のエネルギー性能規定」、「エネルギー需給システムの構築」、「エネルギー資源の有効活用」、「アメニティとデザイン」に分類できる。

対策分類		密度・用途のコントロール	街区単位の建物のエネルギー性能規定	エネルギー需給システムの構築	エネルギー資源の有効活用	アメニティとデザイン
エネルギー需要	省エネルギー住宅		○			
	長期優良住宅		○			
エネルギー供給	再生可能エネルギーの活用				○	
	建物間熱融通の導入			○		
	エネルギーの高効率利用(ヒートポンプシステムの導入)			○		
	エネルギーの多段階利用(コージェネレーションシステムの導入)	○		○		
	工場排熱・清掃工場排熱等の未利用エネルギーを活用した熱供給システム	○			○	
	地点熱供給(集中プラント)の導入			○		
	エネルギーの面的利用	○		○		
エネルギーマネジメント	エネルギーモニタリング			○		
	省エネルギー診断			○		
緑化・自然利用	大規模緑地の保全	○				
	小規模緑地の保全					○
	屋上緑化・壁面緑化、建築物敷地内緑化					○
	街路樹等の整備					○
	土系舗装					○
	地下水・下水再生水等を利用した散水					○
	軌道緑化					○
	暗渠河川の再生					○
	風の道の整備	○				
交通	公共交通利用促進	○				○
	歩行・自転車利用促進					○
	カーシェアリング・サイクルシェアリング					○

民生用エネルギー需給と交通から見た都市集約化の考え方(例)

谷口論文に基づき、コリドールが公共交通機関やそれに基づく土地利用計画によって形成されるとすれば、そのコリドール上にいくつかの低炭素・カーボンマイナス街区(駅等拠点型)を整備し、その整備に当たって大規模集客施設(高齢化を見据えた施設構成を考える)の立地を促進・誘導することが考えられる。

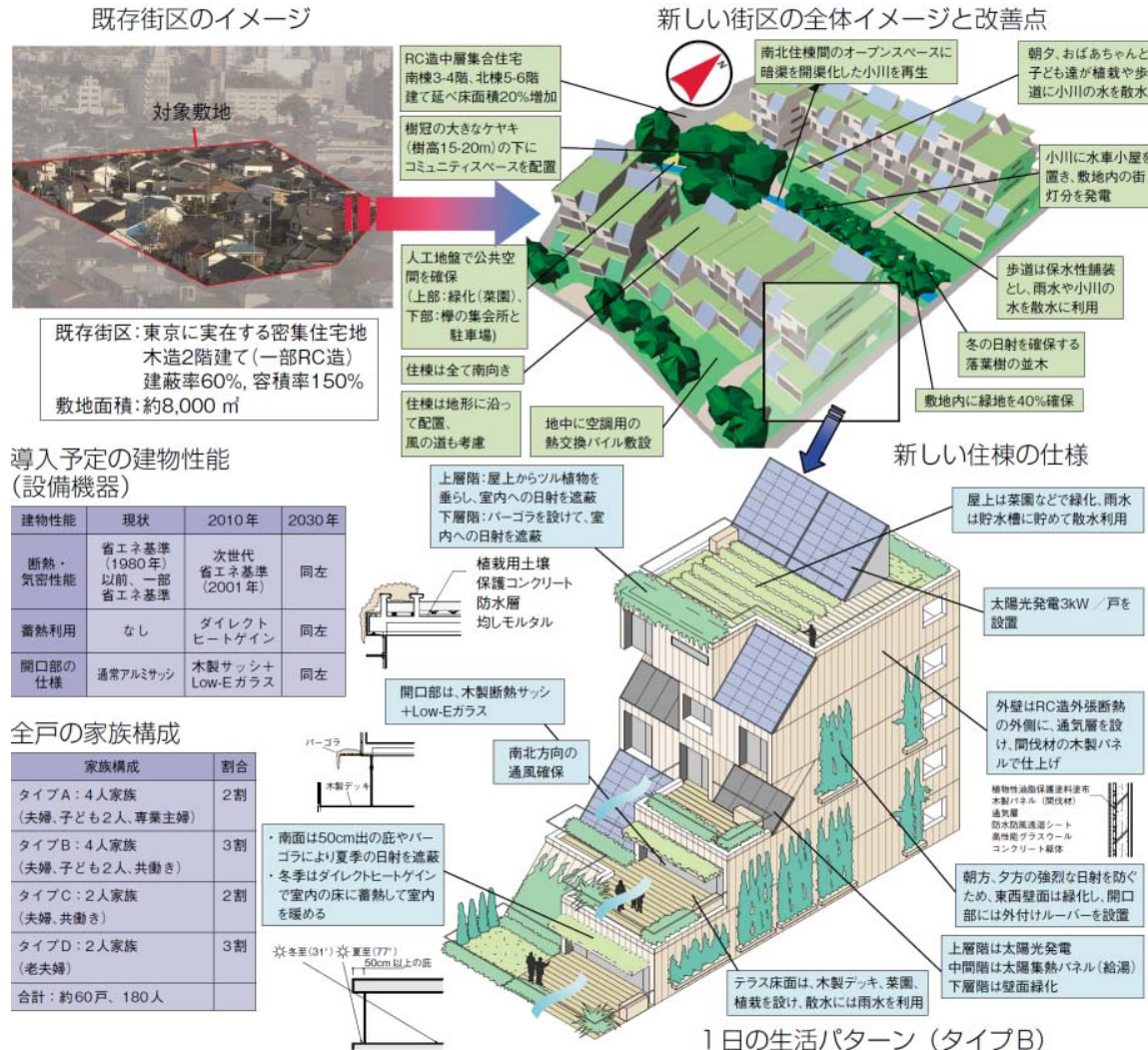
このとき、街区・地区の配置・規模等を「密度・用途のコントロール」という枠組みで捉えることができる。



このような拠点的な市街地は2050年までにどれくらい整備できるのか。あるいは必要なのか。カーボンマイナス街区はどれくらいの規模で整備すればよいか。

街区単位の総合的な取り組み

- ・街区における取り組みは、密度・用途のコントロールや、性能規定、需給システムの構築、有効活用、アメニティとデザインなどを組み合わせた総合的な対策を行うことが考えられる。
- ・整備する街区は、住宅地や業務集積地などの立地条件でいくつかのタイプに分けられる。



出所:環境省

街区・地区分野の主要な対策と障壁

・街区・地区で主要な対策は何か。また、その障壁は何か。

