

富山型エコポイント事業における取組み

～チームエコケロ事業～

富山市環境部環境政策課

富山市の概要

- 7市町村の新設合併により「富山市」の誕生(平成17年4月1日)
- 人口:富山県全体の約4割(平成22年の国勢調査調べ:421,953人)
- 面積:富山県全体の約3割(1,241.85㎡)
- 海拔0m(富山湾)から2,986m(水晶岳)までの多様な地形

合併市町村名	人口	面積	予算規模
富山市	320,968人	208.81km ²	約1,248億円
大沢野町	22,827人	74.66km ²	約83億円
大山市	11,625人	572.32km ²	約99億円
八尾町	22,365人	236.86km ²	約117億円
鷺中町	35,993人	68.04km ²	約124億円
山田村	1,887人	40.92km ²	約25億円
鶴入村	1,800人	40.24km ²	約17億円
合計	417,465人	1,241.85㎡	約1,879億円

※H16年度

ECO-MODEL CITY TOYAMA -1-

富山市の概況 -低密度な市街地-

過去35年間でDID面積は2倍に増加、DID人口密度は2/3に減少

人口集中地区(DID)の変遷 出典:H17国勢調査

- 富山平野の平坦な地形(可住地面積2位 H22※1)
- 高い道路整備率(全国1位 H22※2)
- 強い戸建志向(持ち家率全国2位 H20 ※3)
- 1世帯当たりの実収入が多い(全国2位 H22※4)
- 郊外での安い地価(相対的に割高な集合住宅)

市街地の外延化により、市街地の人口密度は県庁所在都市の中で**最も低密度**(40.3人/ha)

市街地の面積の拡大と人口密度の推移

年	面積(km ²)	人口密度(人/ha)
1970	26.4	59.9
1980	40.4	47.2
1990	50.7	42.5
2000	54.2	40.8
2005	54.3	40.3

現在のトレンドで人口の減少が進むと市街地の低密度化はさらに進展

ECO-MODEL CITY TOYAMA -2-

富山市の概況 -交通特性-

- 世帯当たりの乗用車保有台数 1.72(台)/1世帯当たり…全国第2位(富山県)
- 乗用車保有台数の増加
- 普通車は1.4倍に増加(全国平均1.2倍)
- 軽自動車は7.6倍に増加(全国平均6.4倍)
- 交通手段分担率
- 中核都市圏では全国で最も高い自動車分担率
- 全目的の72.2%、通勤目的の83.8%が自動車利用
- 衰退する公共交通
- 路線バスなど身近な公共交通機関ほど利用者が減少
- 自動車の過度な依存は、公共交通の衰退を招き、路線バスなどのより身近な公共交通機関ほど利用者が大幅に減少

自動車保有台数	1990年	2010年
普通車	127,276台	174,954台
軽自動車	10,826台	82,570台

富山市の自動車保有台数の推移 (出典:富山市統計書H23、国交白書H22)

利用者の減少率 1989年→2010年(22年間)

- JR: 29%減(2006年JR富山港線廃止)
- 私鉄: 4%減
- 路面電車: 38%減
- 路線バス: 70%減 ⇒ 路線バスの系統数は過去20年で約4割減少

ECO-MODEL CITY TOYAMA -3-

まちづくりの基本方針 —都市構造—

《現状の課題認識》

- 車を使えない市民にとって極めて生活しづらい街
- 市街地の低密度化による都市管理コストの増大
- 都心の空洞化による都市全体の活力低下と魅力の喪失

CO2排出量の増加

鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に住居、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現。

富山市都市マスタープラン(H20年3月策定)

《概念図》
富山市が目指すお団子と串の都市構造

串：一定水準以上のサービスレベルの公共交通
お団子：串で結ばれた徒歩圏

①公共交通の活性化
②公共交通沿線地区への居住推進
③中心市街地の活性化

ECO-MODEL CITY TOYAMA -4-

環境モデル都市に選定 (平成20年7月22日)

世界の先例となる「低炭素社会」への転換を進め、国際社会を先導

《目的》

- 我が国を低炭素社会に転換していくためには、ライフスタイル、都市や交通のあり方など社会の仕組みを根本から変えることが必要。
- 「環境モデル都市」は、今後目指すべき低炭素社会の姿を具体的にわかりやすく示すため、温室効果ガスの大幅削減など高い目標を掲げて先駆的な取組にチャレンジする都市を選定し、その実現を支援。市民や地元企業の参加など地域一丸となった底力の発現により低炭素型の地域モデルを実現。

《選定結果》

募集…平成20年4月11日から5月21日、82件(89団体)からの応募

環境モデル都市(6都市) 候補都市から環境モデル都市に(7都市) (平成21年1月22日)

大都市	横浜市、北九州市	大都市	京都市、堺市	東京特別区	千代田区
地方中心城市	帯広市、富山市	地方中心城市	飯田市、豊田市		
小規模市町村	下川町、水俣市	小規模市町村	構原町、宮古島市		

視点 ①温室効果ガスの大幅な削減 ②先導性・モデル性 ③地域適応性 ④実現可能性 ⑤持続性

公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを核としたCO2削減計画が評価された。

》アクションプラン(富山市環境モデル都市行動計画)の策定(平成21年3月)

ECO-MODEL CITY TOYAMA -5-

CO2削減の進め方と削減目標

《CO2削減の進め方》

富山市(行政) まちづくりと連動した温暖化対策

行政・市民・企業が一体となってCO2削減を实践

市民

- 公共交通の積極的な利用(自動車利用の見直し)
- まちなかへの住み替え
- ライフスタイルの転換

企業

- エネルギー管理(設備更新)
- エコ通勤(公共交通の利用)
- エコ商品の開発・普及
- 地域連携(グリーン購入等)

《CO2削減目標》

CO2削減に向けた取組み方針	中期目標(2030年)	長期目標(2050年)
《運輸》 ①公共交通の活性化の推進		
《家産》 ②中心市街地や公共交通沿線への機能集積の推進	2005年比	2005年比
《業務》 ③コンパクトなまちづくりと一体となったエコライフの推進	30%減	50%減
《産業》 ④コンパクトなまちづくりと一体となったエコ企業活動の推進		

ECO-MODEL CITY TOYAMA -6-

エコポイント制度 —チームエコロ事業—

家庭での電力使用量の削減量に応じてポイントを付加。ポイントに応じて、公共交通利用券を交付する。

《目的》

- 家庭での電力使用量の削減 → CO2の削減
- 公共交通の利用促進

《申請手順(H24年度の場合)》

7月～9月の電力使用量を検針票により確認

前年同月と比較し、削減率を計算して実績報告

削減率に応じてエコロポイントを付与(任意の取組み(チームやましへの加入、取組み状況の写真の提出)を行うと、エコロポイントを追加)

エコロポイントに応じて公共交通利用券を交付

ECO-MODEL CITY TOYAMA -7-

エコポイント制度 -チームエコケロ事業-

(表1) 電気使用量削減によるポイント交付

削減率 (%)	1~10%	11~20%	21~30%	31%~
ポイント	1	2	3	4

(表2) 任意の報告によるポイント交付

報告内容	①取り組み写真の提出	②報告レポートの提出	③チームとやましへの加入
ポイント	①~③のうち2項目以上を行うことでボーナスとして1ポイント交付		



(ポイント換算表)

ポイント	1	2	3	4	5
交付額	1,000円分	2,000円分	3,000円分	4,000円分	5,000円分



エコポイント制度 -チームエコケロ事業-



エコポイント制度 -チームエコケロ事業-

《実績》

年度	対象	削減量	削減率	CO2削減量※
H23	7月~12月	554,847kWh(H22.7~12)→480,888kWh(H23.7~12)	13.3%	47.4t-CO2
H24	7月~9月	196,364kWh(H23.7~9)→187,544kWh(H24.7~9)	4.5%	5.7t-CO2

※環境省発表
北陸電力排出係数(H23年度)を使用。

《効果》

使用電力量削減によるCO2の削減、省エネ意識の向上
公共交通利用券の交付による公共交通利用の促進



《参加者の取り組み》

- ✔ エアコンと扇風機の併用により体感温度を下げる
- ✔ 使っていない部屋はプレーカーをOFF
- ✔ なるべく家族みんなが同じ部屋にいるようにした
- ✔ 「打ち水」の実施