

5. 低炭素型地域づくりのための7つの方策

低炭素型地域づくりのための7つの方策

平成22年度までの主な検討成果

平成21年度

- ① 対策の方向性設定
- ② 数値目標の設定
- ③ ロードマップの策定

平成22年度

- ① 地域の特性に応じた対策・施策のパッケージ化の検討
- ② GHG削減効果の定量化に向けた検討
- ③ 低炭素社会がもたらすマルチ・ベネフィットの整理
- ④ 対策を推進する上での課題整理と解決方策の提示

東日本大震災を踏まえて重要性が再認識された視点(平成23年度)

- ① 地域づくりでは、防災・減災や将来の適応の観点からの配慮・評価が必要
- ② 地域において、防災・減災及びエネルギー確保を、低炭素化と合わせて統合的に考えていくことが必要

低炭素型地域づくりのための7つの方策

低炭素型地域づくりのための7つの方策

① 各主体が40年先の長期を見据えた魅力ある地域像を共有

② 地域の持続的な取組を支える新たな制度等の構築

③ 防災・減災、低炭素・地域エネルギー確保に関する取組を横断的に評価する仕組みの構築

④ 中長期的な観点からの土地利用・交通政策の強化

⑤ 地方公共団体の地域でのエネルギー確保に対する関与と責任の強化

⑥ 地域での合意形成等を図っていくための効果定量化ツールの構築

⑦ 低炭素物流の構築に向けた各主体の連携強化

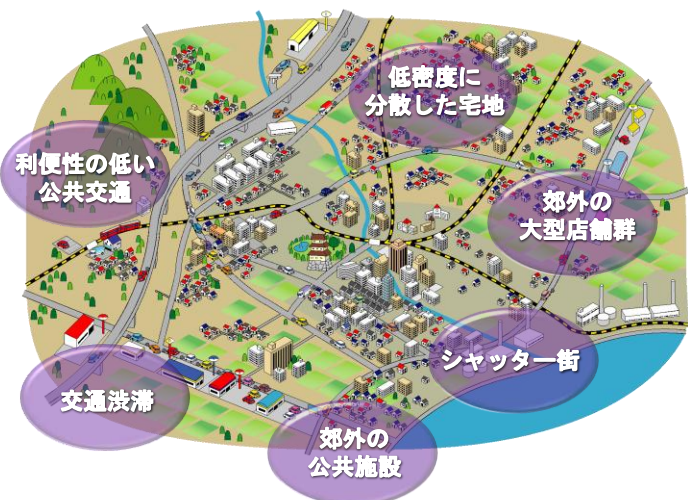
～各主体が40年先の長期を見据えた魅力ある地域像を共有～

1. 地域が主体となって低炭素地域づくりを進めていくためには、40年先(2050年)の長期的な地域の姿を見据えながら、様々な取組を継続的に積み重ねていくことが重要。
2. 東日本大震災や原発事故を踏まえ、災害に強い地域づくり、非常時に地域でエネルギーを確保することの重要性を再認識。特に防災・減災や将来の適応への備えについて評価や配慮を行うことが重要。
3. 防災・減災や将来の適応への備えについて配慮した上で実施する低炭素型地域づくりに関する対策は、GHG排出削減、行政コスト削減、高齢者の生活の利便性向上とともに
 - ① 防災・減災への備えの充実
 - ② 中長期的に生じる地球温暖化影響に対する適応
 - ③ 地域資源の活用・緊急時のエネルギー源の確保に繋がり、地域の安全・安心を高め、地域の魅力向上に寄与するものであることから、引き続き、従前からの基本的方向性に沿って低炭素型地域づくりを進める必要がある。
4. そうした地域づくりを進めるには、地域住民、地元事業者、開発業者、行政等の関係主体間の合意が不可欠。
5. そのため、長期を見据えた魅力ある地域の将来像を地域で共有することが重要。

低炭素型地域づくりのイメージ

地域が主体となって低炭素地域づくりを進めていくためには、40年先の長期的な地域の姿を見据えながら、様々な取組を継続的に積み重ねていくことが重要。

対策実施前の姿

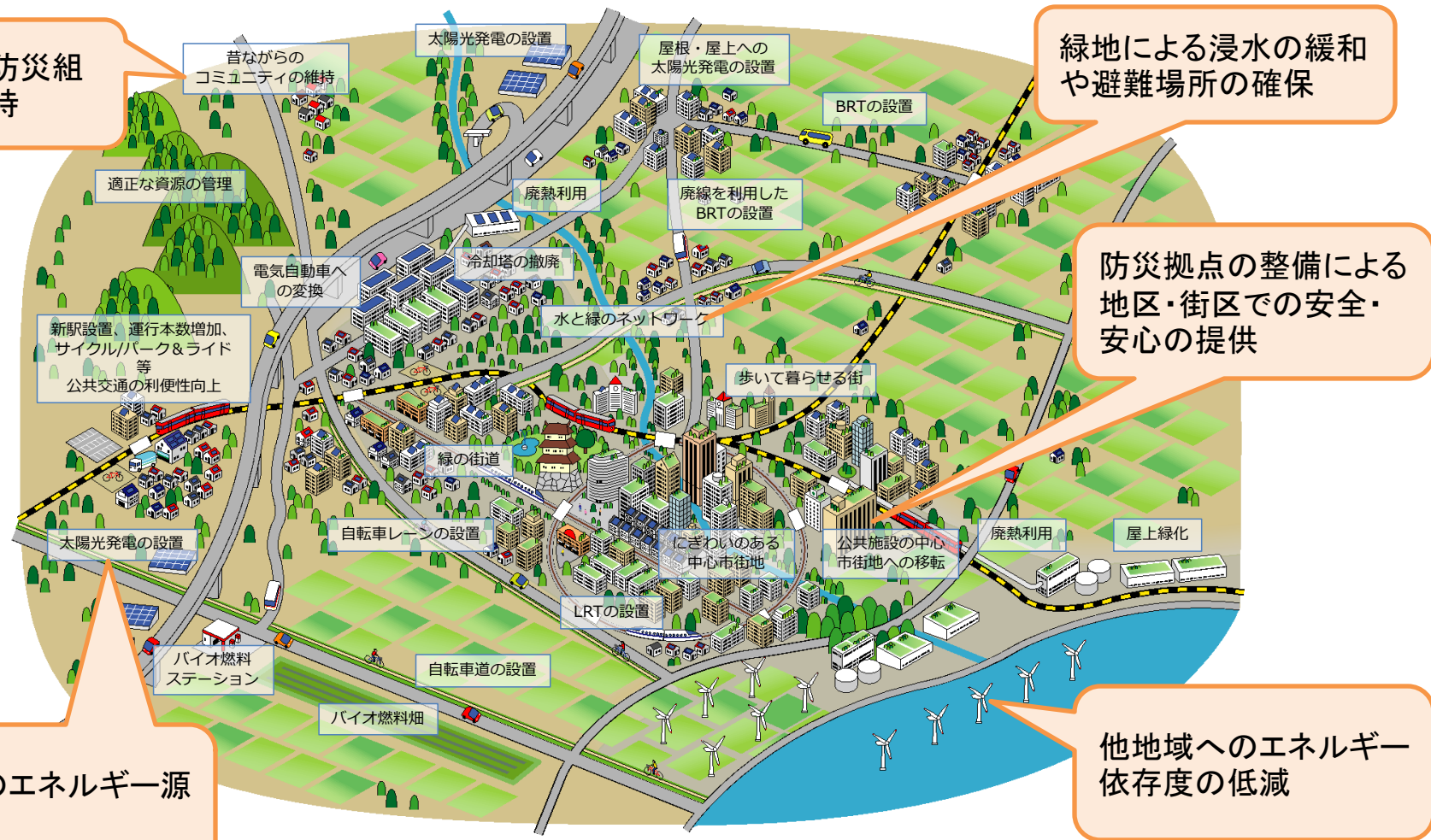


対策実施後の姿



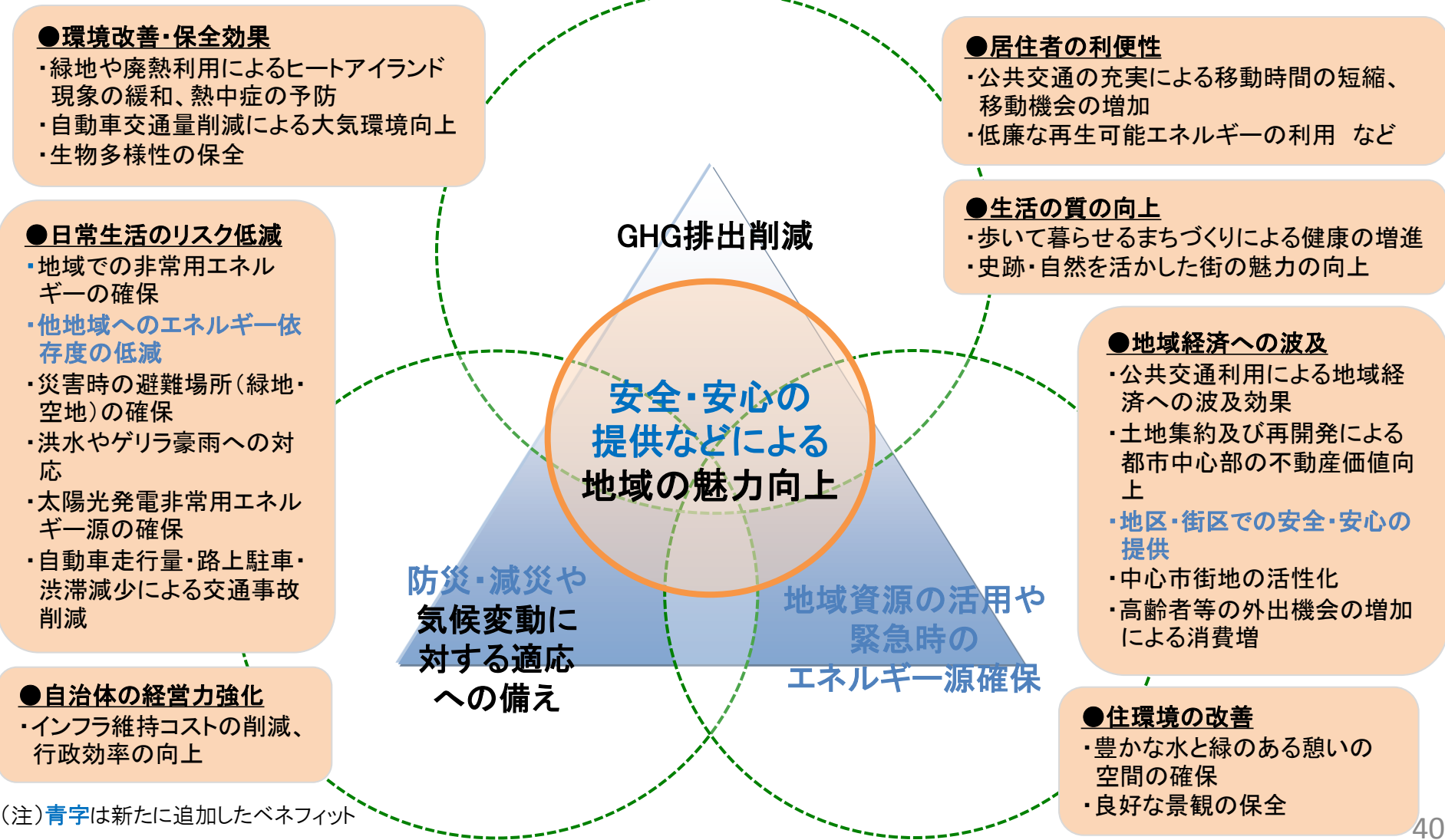
低炭素型地域づくりと安全・安心との関係性

防災・減災や将来の適応への備えについて配慮して実施される低炭素型地域づくりに関する対策・施策は、防災・減災への備えの充実、中長期的に生じる地球温暖化影響に対する適応、地域資源の活用・緊急時のエネルギー源の確保に繋がり、地域の安全・安心を高めることに寄与する。



低炭素型地域づくりがもたらすマルチベネフィットの再整理

● 低炭素型地域づくりは、そうした安全・安心の提供に加えて、居住者の利便性、生活の質の向上などにつながり、それが地域の魅力向上に寄与する。



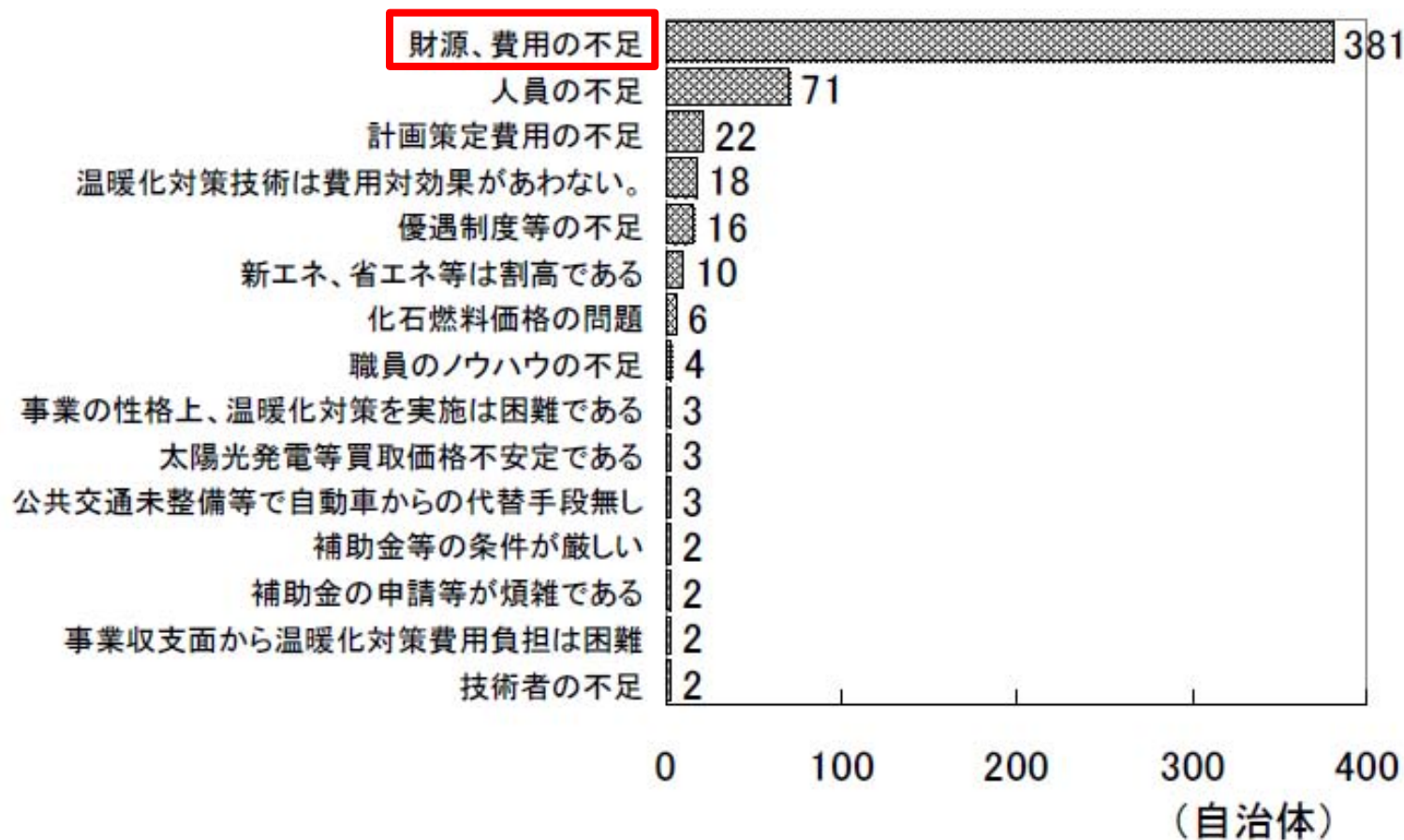
(注)青字は新たに追加したベネフィット

～地域の持続的な取組を支える新たな制度等の構築～

1. 現行施策の枠組み(「京都議定書目標達成計画」)で様々な取組が実施されているが、事業が短期間で見直される、モデル的な取組の支援に限定されているなどの課題も存在。
2. 現在、低炭素地域づくりを進めるための新たな法案(都市の低炭素化の促進に関する法律案、農山漁村における再生可能エネルギー電気発電促進法案など)が整備されつつあり、先駆的な取組が進むことが期待される。
3. 低炭素地域づくり、特に土地利用・交通政策や地区・街区整備の取組を進めるためには、継続的に取組が進み、その成果を全国に展開・波及できるよう、継続的・安定的に取り組めるような財源とそれを裏付ける制度が必要。
4. 欧米諸国は、国、州、県・都市圏レベルでの地域計画(地域交通計画)を階層的に整備。これに対し、日本では県・都市圏レベルの法定計画制度が十分でなく、計画制度の整備と併せて、財源とそれを裏付ける制度を構築することが考えられる。
5. また、地域の持続的な取組の担い手となる人づくりへの継続的支援も重要。

温暖化対策を計画する上で地方公共団体が困っていること

地方公共団体に対するアンケート結果によると「**財源、費用の不足**」が最大の課題



温暖化対策を計画する上で困っていること・障害となっていること

低炭素型地域づくりに係る現行対策・施策の実施状況及び関連施策の動向

現行施策の枠組みで様々な取組が実施されているが、事業が短期間で見直される、モデル的な取組の支援に限定されているなどの課題も存在。

- 集約型都市構造の実現
 - ✓ 中心市街地活性化法改正(2006～)、都市・地域総合交通戦略(2007～)、低炭素都市づくりガイドライン(2008～)、**環境モデル都市**(2008～)
- 環境負荷の小さいまちづくり(コンパクトシティ)の実現
 - ✓ 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(2008～)、**低炭素地域づくり面的対策推進事業**(2008～2011)、グリーンニューディール基金(2009～)、**チャレンジ25地域づくり事業**(2009～)
- **地球温暖化対策に関する構造改革特区制度の活用**(2006～)
- 地域の地球温暖化対策推進プログラム
 - ✓ **地域再生計画の認定**(2008～)
- 地区・街区レベルにおける対策
 - ✓ **先導的都市環境形成総合支援事業**(2008～)
- エネルギーの面的な利用の促進
 - ✓ **天然ガス型エネルギー面的利用導入モデル事業**(2007～2010)、**エコまちネットワーク整備事業**(2007～2011)、**社会資本整備総合交付金**(2010～)、**先導的都市環境形成促進事業**(2008～)、**次世代エネルギー・社会システム実証事業**(2011～) など
- 緑化等ヒートアイランド対策による熱環境改善を通じた都市の低炭素化
 - ✓ **クールシティ中枢街区パイロット事業**(2007～2010)、**緑地環境整備総合支援事業**(～2009)、**社会資本整備総合交付金**(2010～)

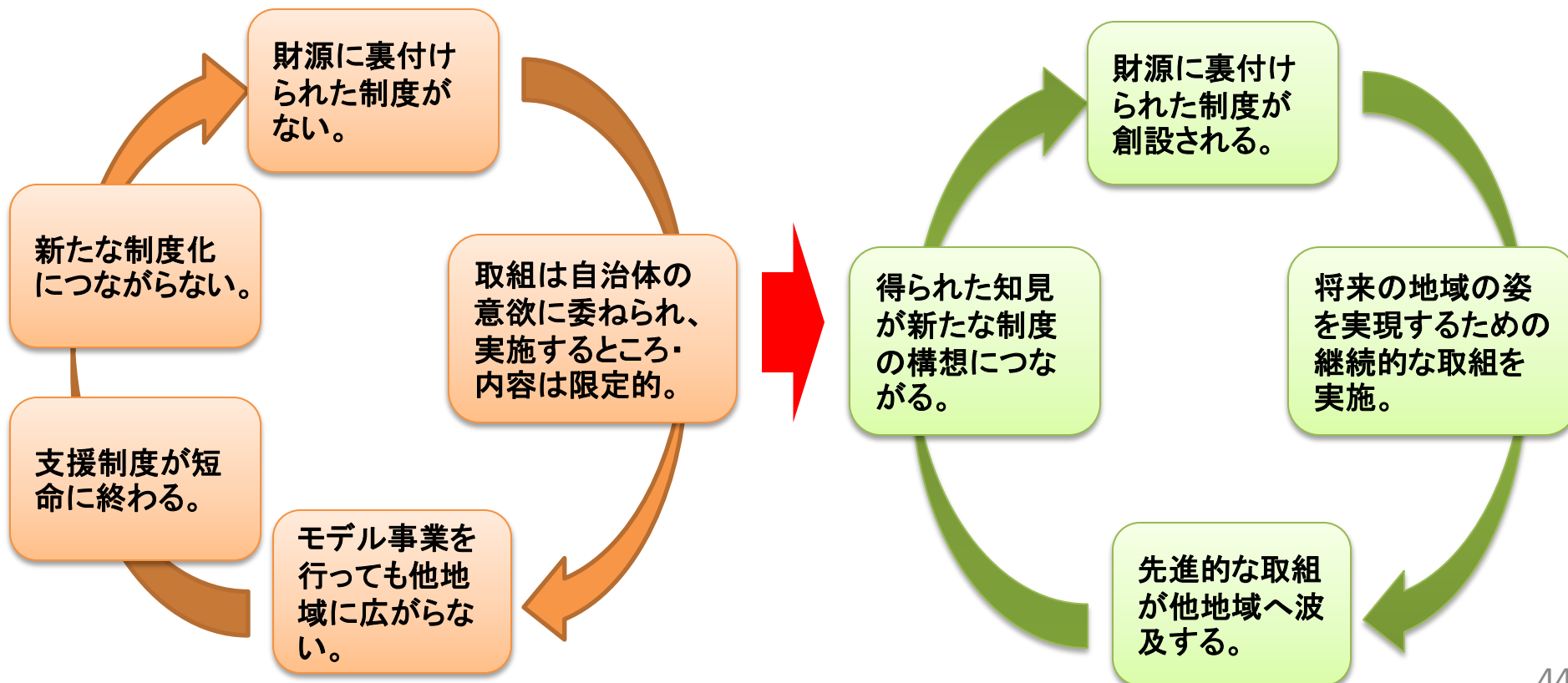
(注) 青字はモデル的事业、太字下線部は2012年度以降実施される予定のないもの。

- 環境未来都市(2011～)
- 総合特区(国際戦略特区、地域活性化特区)、復興特区(2011～)
- 法制度化(低炭素まちづくり促進法、農山漁村での再生可能エネルギー電力促進法)

新たな制度等の導入による取組進展のイメージ

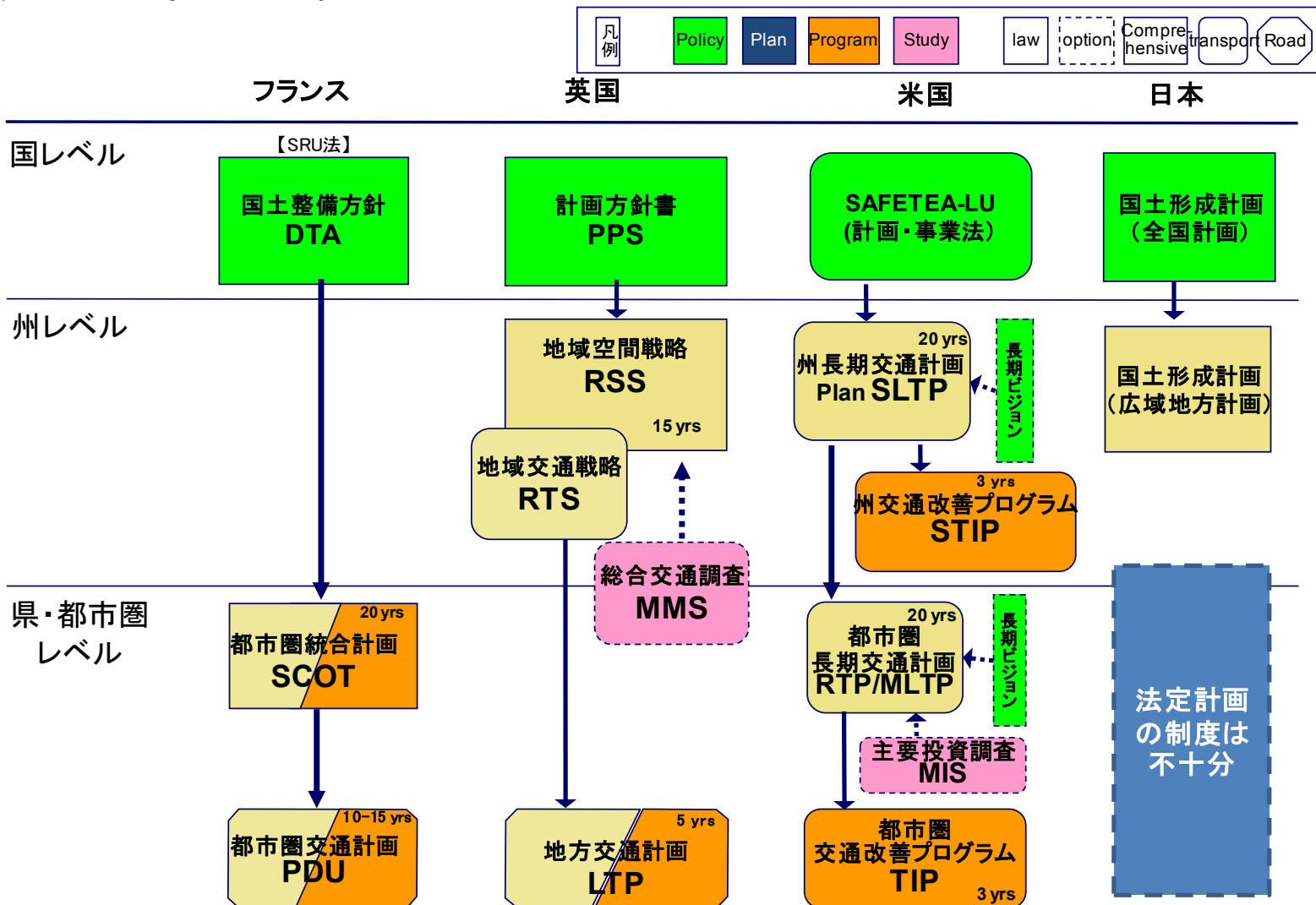
- 現在の対策・施策は、最近新たに創設されたもので、モデル事業的なものが多いが、制度に基づいた事業でないため、他の地域への波及効果は限定的。
- 国全体での取組が必要な地球温暖化対策においては、地方公共団体の一定の役割を明示しつつ、継続的・安定的に取り組めるような制度とそれを裏付ける財源が必要。
- また、地域の持続的な取組の担い手となる人づくりへの継続的支援も重要。

財源に裏付けられた制度の導入による取組進展



海外制度との比較から見える我が国地域づくり関連計画制度の課題

- 欧米諸国は国、州、県・都市圏レベルでの地域計画(地域交通計画)を階層的に整備。
- 一方、日本は県・都市圏レベルの法定計画制度が十分でなく、計画制度と、それを裏付ける財源を整備することが考えられる。



(参考)フランスの計画体系 (リヨン都市圏を例に)

国
レベル

州・県
レベル

都市圏
レベル

【SRU法体系】
国土整備指針
DTA

SRU法 L123-12a条

SRU法 L122-11条

地域統合計画
SCOT

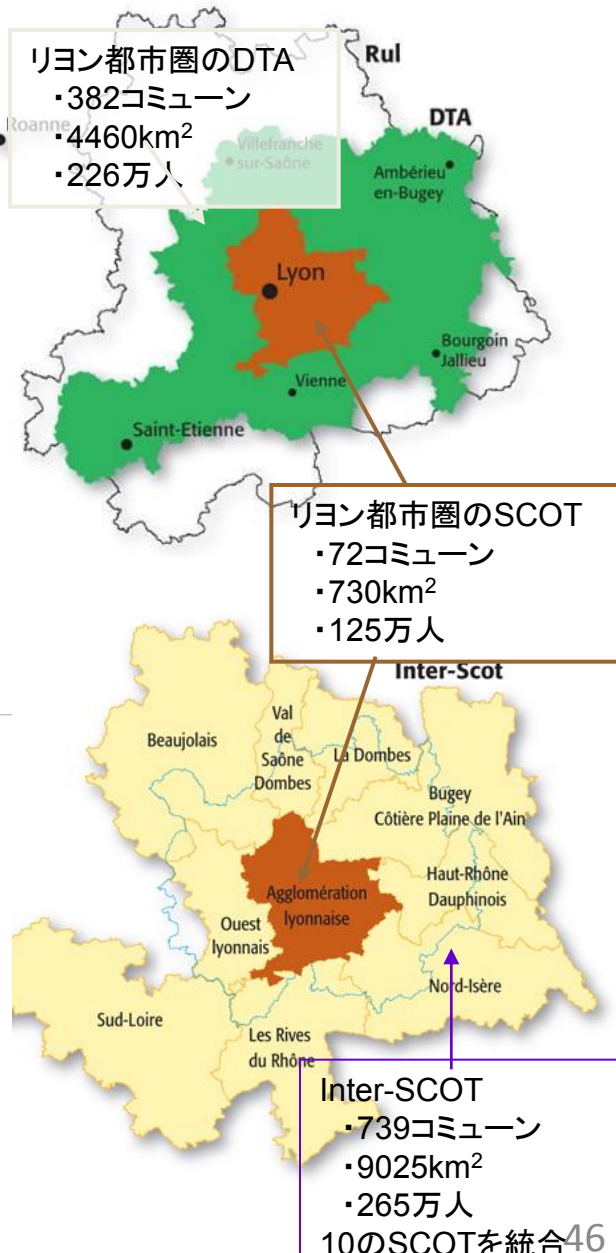
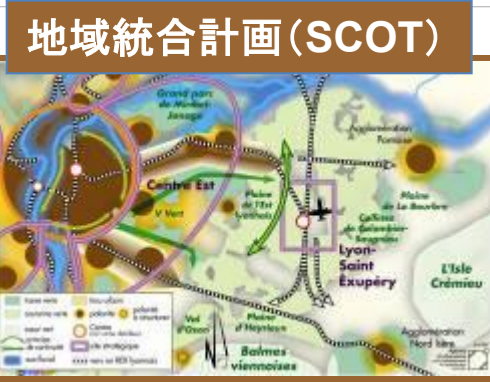
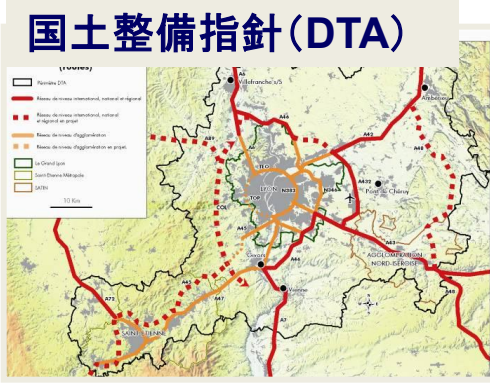
SRU法 L122-1条

LOTI art.28条

地方都市計画
PLU

SRU法 art.98条

都市圏交通計画
PDU



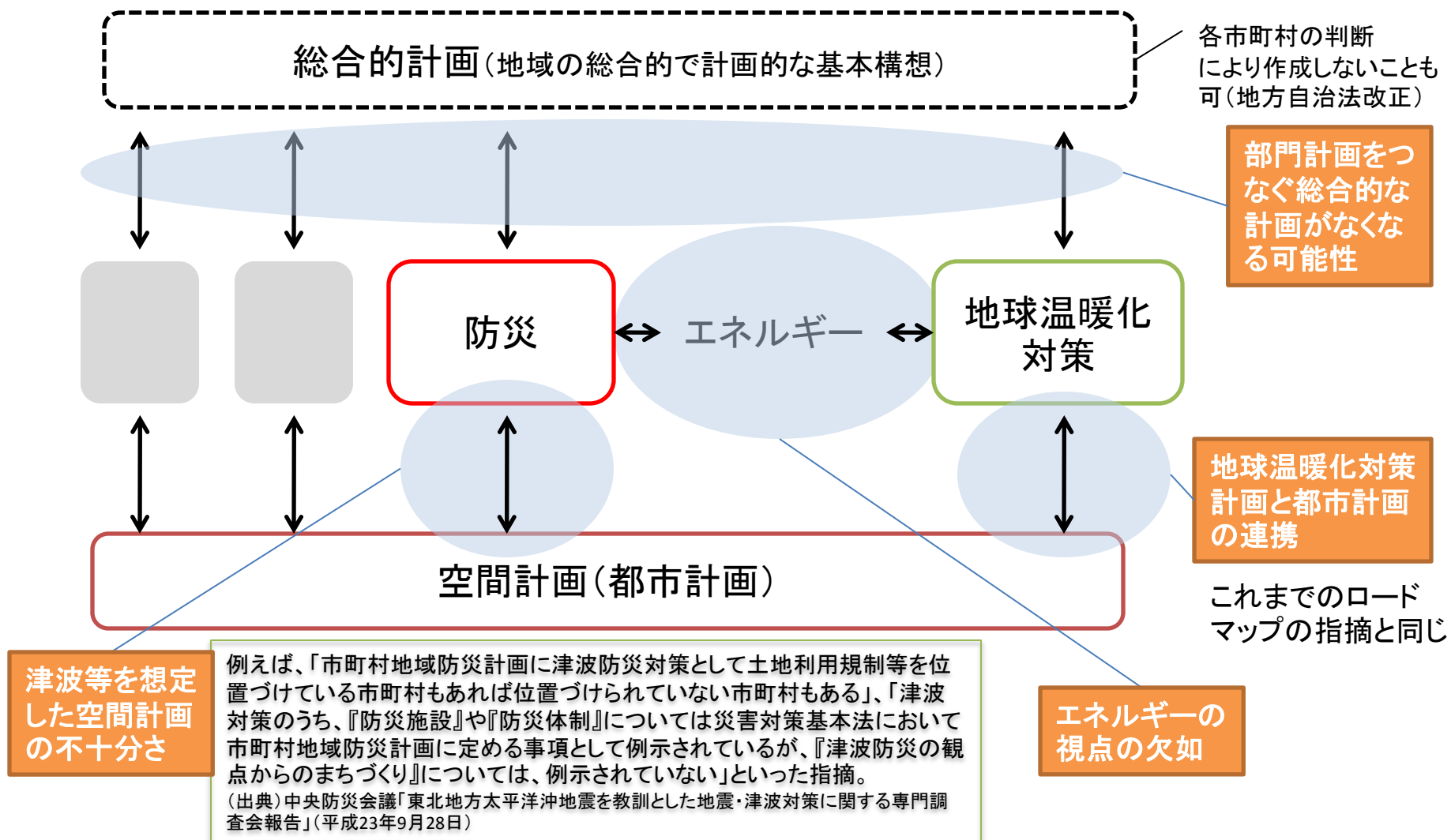
(出典)新道路技術会議資料(2008)をもとに作成

～防災・減災、低炭素・地域エネルギー確保に関する取組を横断的に評価する仕組みの構築～

1. 低炭素社会地域づくりを評価する際、CO2削減のみを評価するのではなく、防災・減災、地域経済への波及効果、高齢化への対応等、地域社会の多様な要請への貢献も加えるべき。
2. 例えば、「平時にCO2排出量の少ないエネルギーを地域資源や地元の企業や人材を活用しつつ確保出来ているか」「非常時に地域で必要最低限の自立・分散型エネルギーを確保出来ているか」等の観点からも、取組を横断的に評価する仕組みが必要。
3. こうした横断的評価は、対策・施策の実施後だけでなく、企画立案段階から実施されることが重要。
4. 具体的には、計画立案の際に、地域の将来像・目標、事業規模や財源等の手段の検討と同時に、関連する他分野の観点からの評価・検証を行う仕組み、いわば「持続可能性アセスメント」を行うことが重要。
5. また、各段階において、行政と市民が対話を繰り返し、共同で地域の将来像や、そこに至る手段を練り上げていくような計画策定プロセスの構築が重要。
6. 加えて、予算規模の明確化とPDCAサイクルが組み込まれていなければ、計画は実効性の高いものにならないため、そのような仕組みの検討も必要。
7. こうした計画策定と評価のプロセスを繰り返していくことで、部分最適ではなく、全体として魅力ある地域づくりの継続につながる対策・施策の選択・実施・促進が期待される。

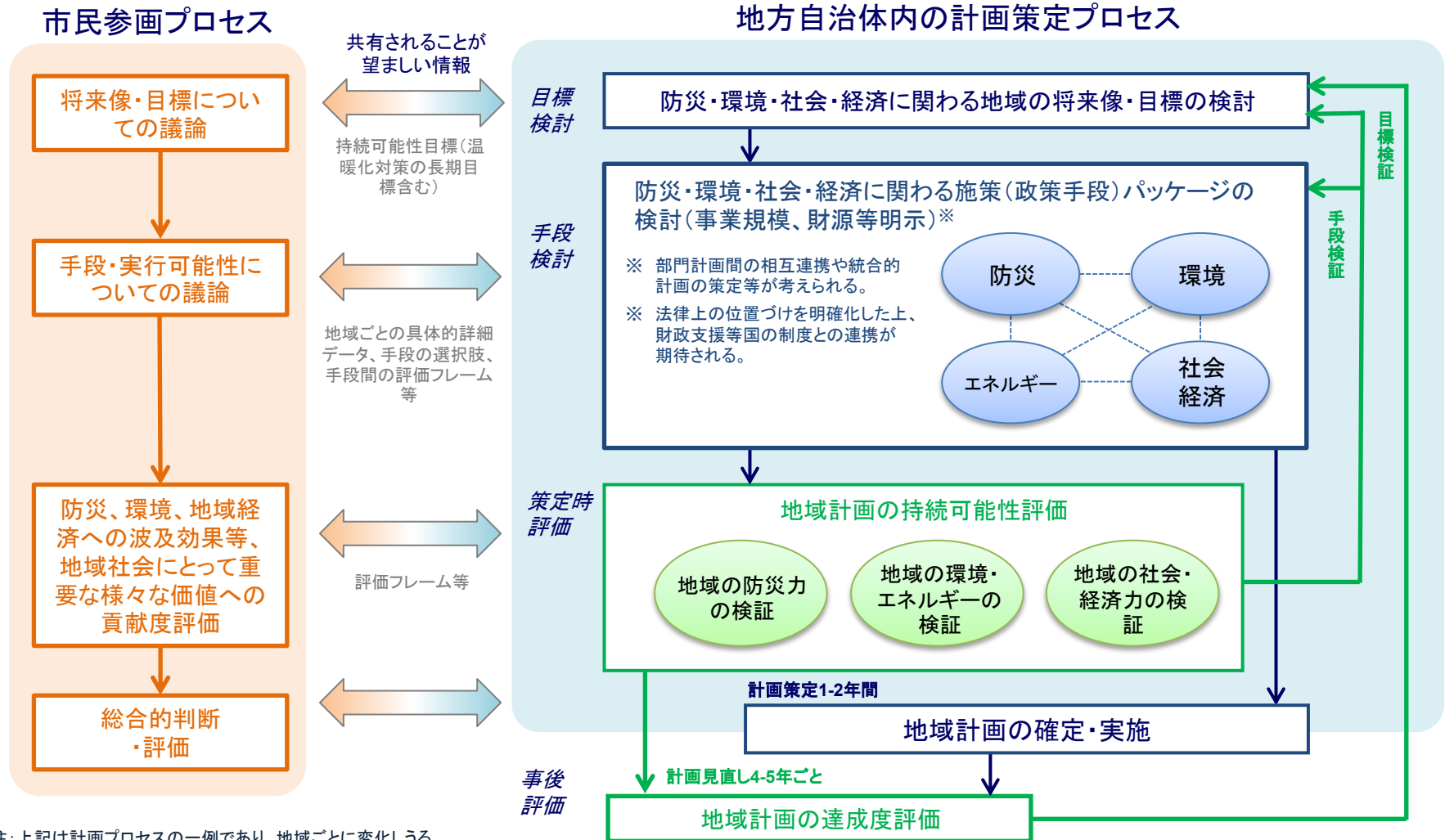
現在の計画体系の課題

低炭素化対策と都市計画との連携の弱さ、津波等を想定した空間計画の不十分さ、エネルギーの視点の欠如、部門間を繋ぐ総合的な計画が消失する可能性があるなど、**各種計画間のリンクが不十分**。



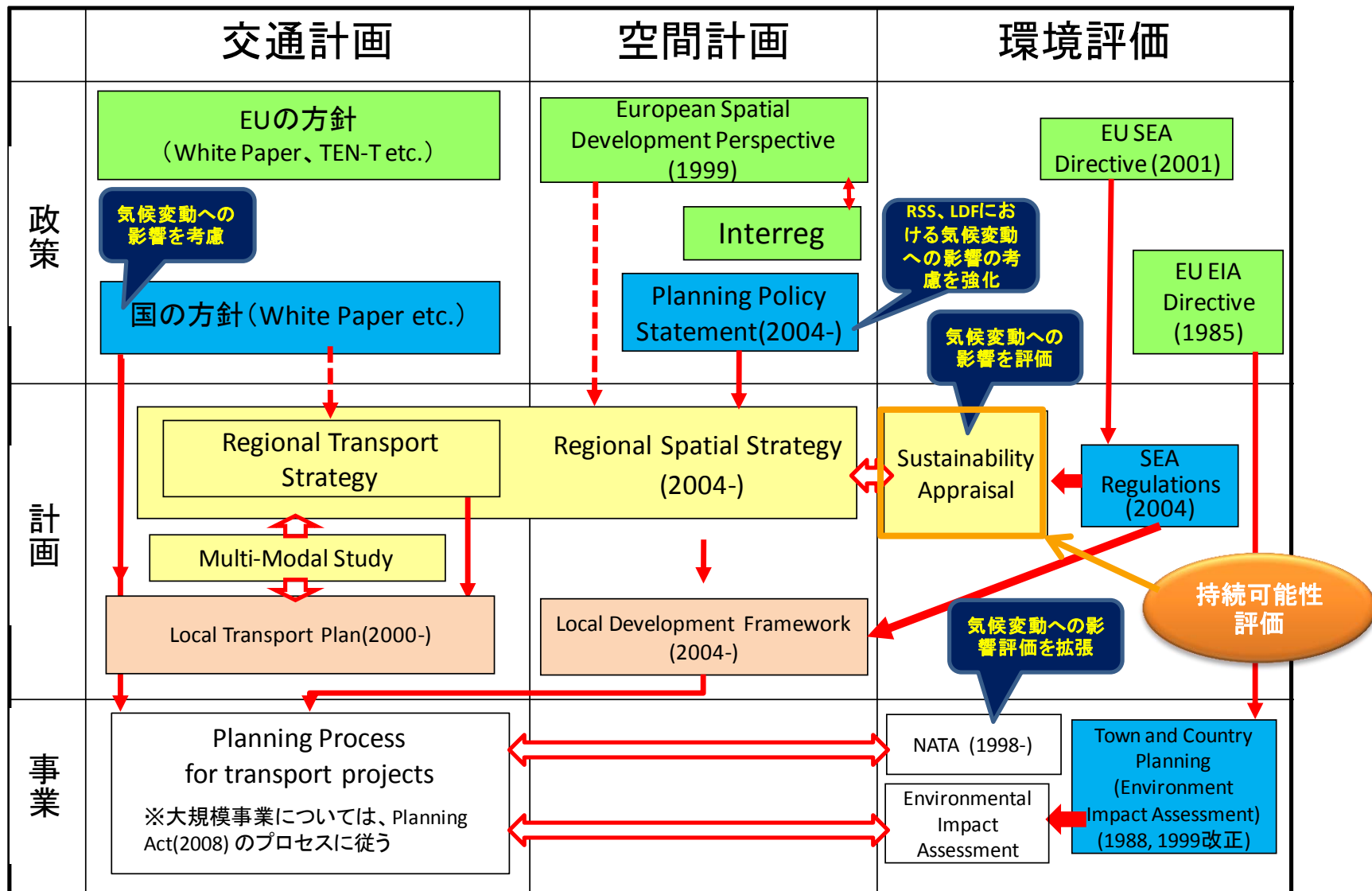
新たに検討すべき横断的な計画(イメージ)

- 部門間の矛盾解消、相乗効果の確保のため、**防災、環境、エネルギー、社会、経済等**の関連分野を**横断的に結び付ける計画策定及び統合的実施**の仕組みが必要。
- 計画策定に当たっては、ある分野の対策・施策を多様な側面から評価する**持続性評価**を組み込むことが重要。

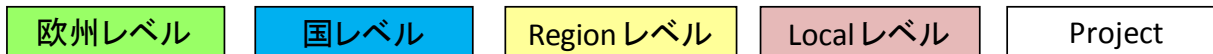


注:上記は計画プロセスの一例であり、地域ごとに変化する。

(参考)英国の交通・空間計画における持続可能性評価の例



(出典)運輸政策研究(2011)



～中長期的な観点からの土地利用・交通政策の強化～

1. 地球温暖化対策の観点から、公共交通の整備・利便性向上をより一層促進し、自動車走行量を削減していくことが重要。
2. 具体的には、まず、交通需要マネジメント、モビリティマネジメント等、既に行われている公共交通利用促進策を大規模に展開。その上で、公共交通を主要な移動手段としていくために、既存公共交通機関のサービス改善(増便、速度向上、乗換え・アクセスの向上等)、新規公共交通整備(LRT・BRT整備、バス路線拡充)などへ大胆に投資することが必要。こうした対策の効果の発現には時間を要するため、今から取り組むことが必要。
3. 一方で、交通施策のみによるCO2削減効果は限定的であり、土地利用施策によって国土・都市の構造を変えていく必要がある。まず、モデル的な中心部誘導策等を進めていくことが必要。その上で、中心部居住促進、中心部土地利用の高度化等、中心部への土地利用誘導策の強化を図っていくことが必要。
4. しかしながら、こうした誘導策では不十分であることから、更なる追加施策として、将来的に郊外居住の規制(土地利用規制)等を行うことにより、長期的な中心部への人口移動を図っていくことも必要と考えられる。