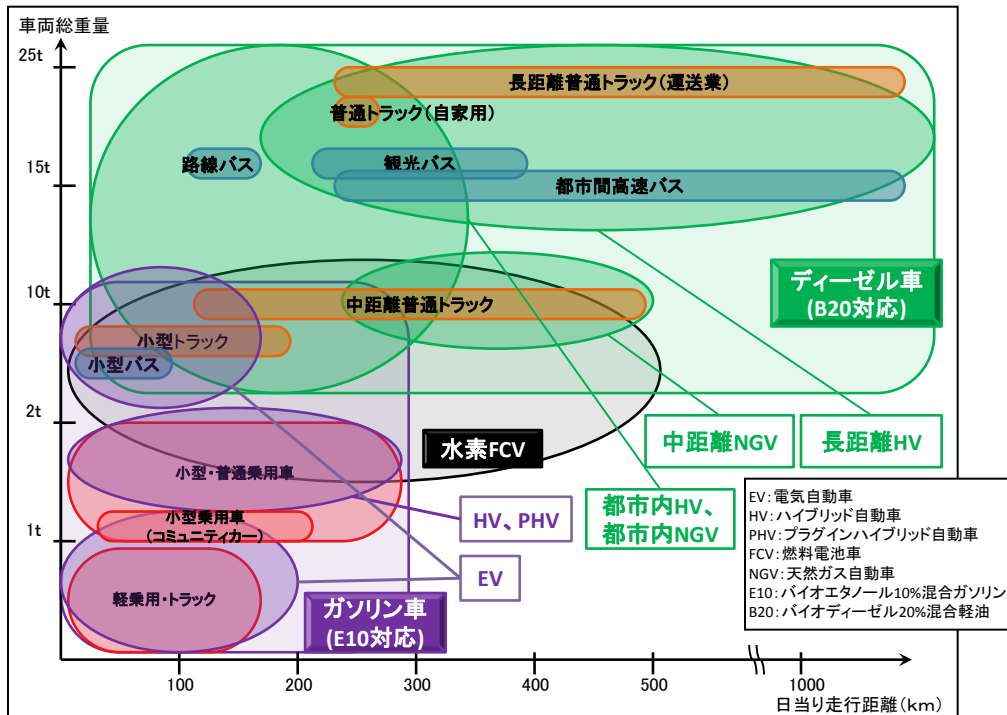


自動車分野において目指す将来像（2050年）

- あらゆる車格で次世代自動車等の環境性能に優れた自動車を選択できることで、新車販売の大部分（約90%）が次世代自動車等となり、低炭素・低公害な自動車が大いに普及。
- エコドライブの浸透やカーシェアリングの拡大による自動車利用の効率化が進むことにより、自動車からのCO2排出を最小化。
- 副次的な効果として、
 - ①次世代自動車等の普及やエコドライブの実践により、CO2だけでなく、NOx、PMなどの大気汚染物質の削減や、騒音の低減、ヒートアイランド現象の緩和等が期待できる。
 - ②カーシェアリングや先進的なITS技術（高度道路交通システム）※の本格的な普及により、渋滞の緩和や交通流の円滑化が、また、エコドライブの実践により事故率の低減が期待でき、安全で快適なドライビングが可能に。

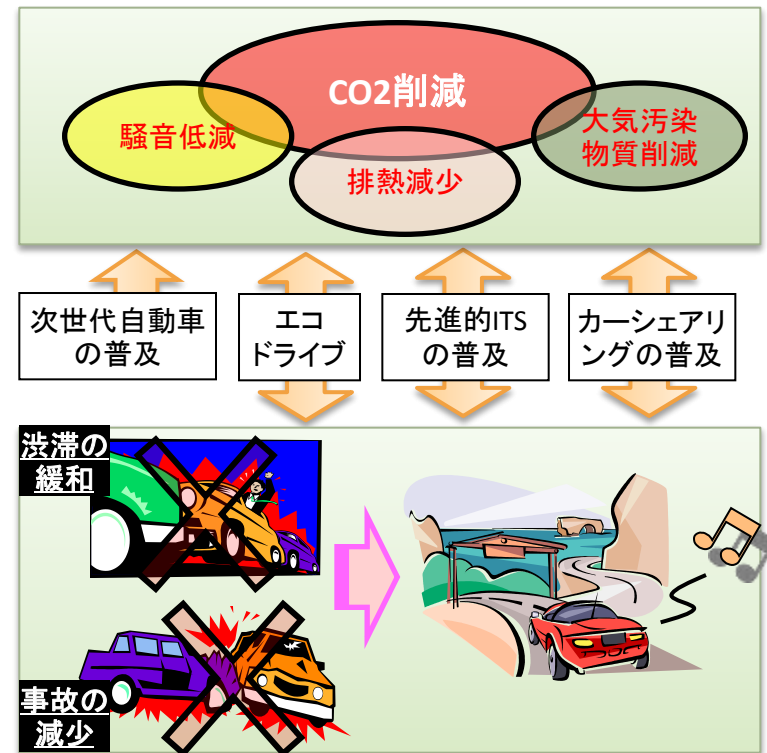
※自動車に通信システムを組み合わせることでインターネットにつなぎ、渋滞情報をリアルタイムで提供し最適なルートのご案内する機能、実際の運転情報をもとにしてエコドライブを指導する機能等を備えるシステム。

○ 2040～2050年における次世代自動車等の市場展開

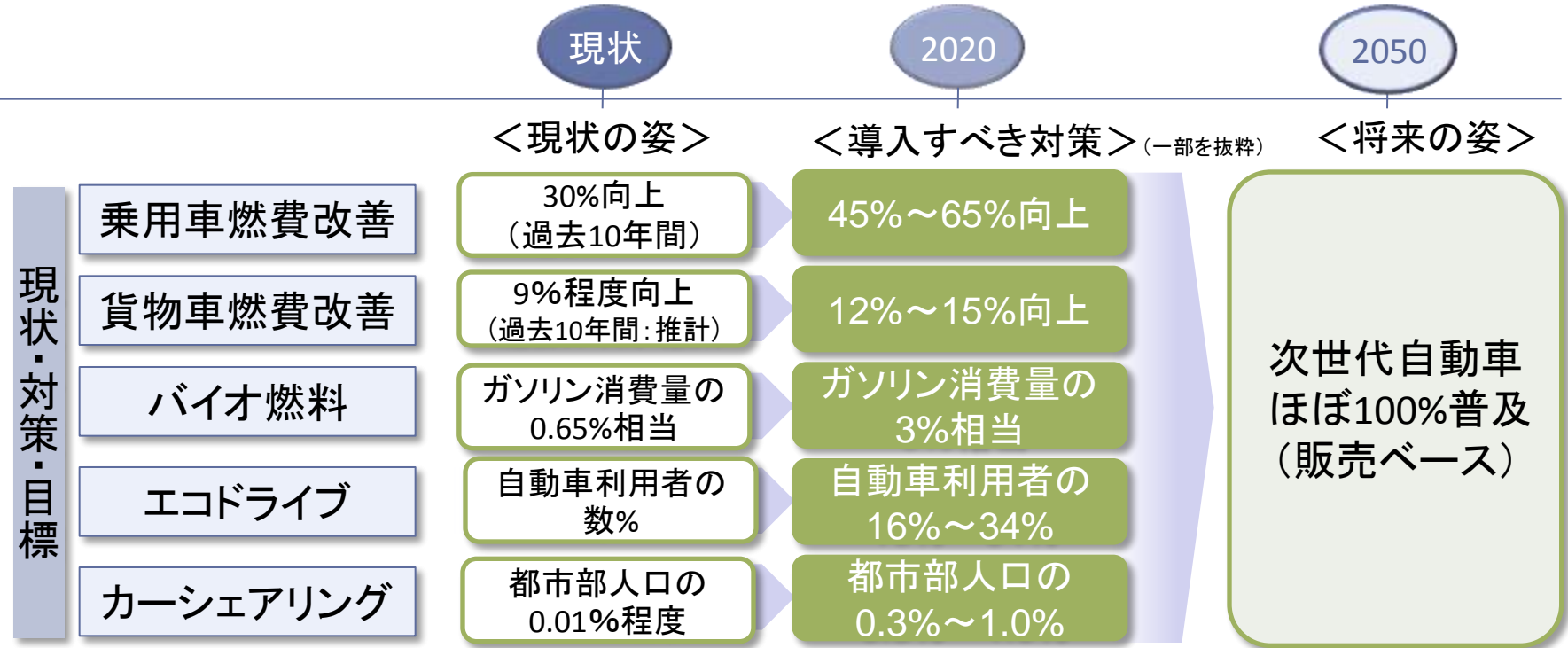


出典: 環境対応車普及戦略(2010.3、環境省)

○ 主要な副次的効果



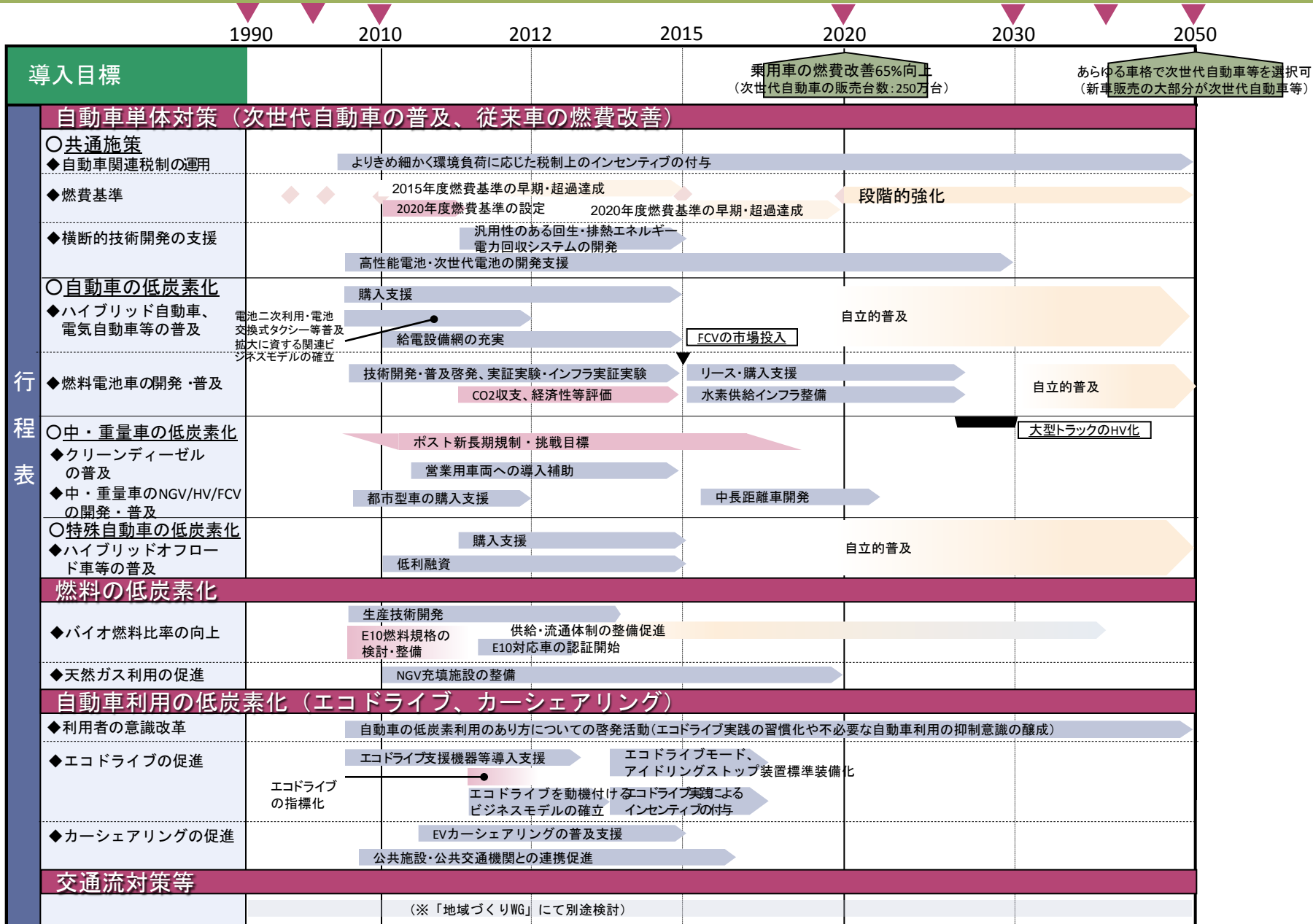
自動車の低炭素化の対策・施策



主な施策

- EV/HVなど次世代自動車の購入支援・インセンティブ付与
- 高性能電池・次世代電池の開発支援
- バイオ燃料・天然ガス等の供給・流通体制の整備促進
- エコドライブ講習等の充実・受講促進支援
- EVカーシェアリングの普及支援

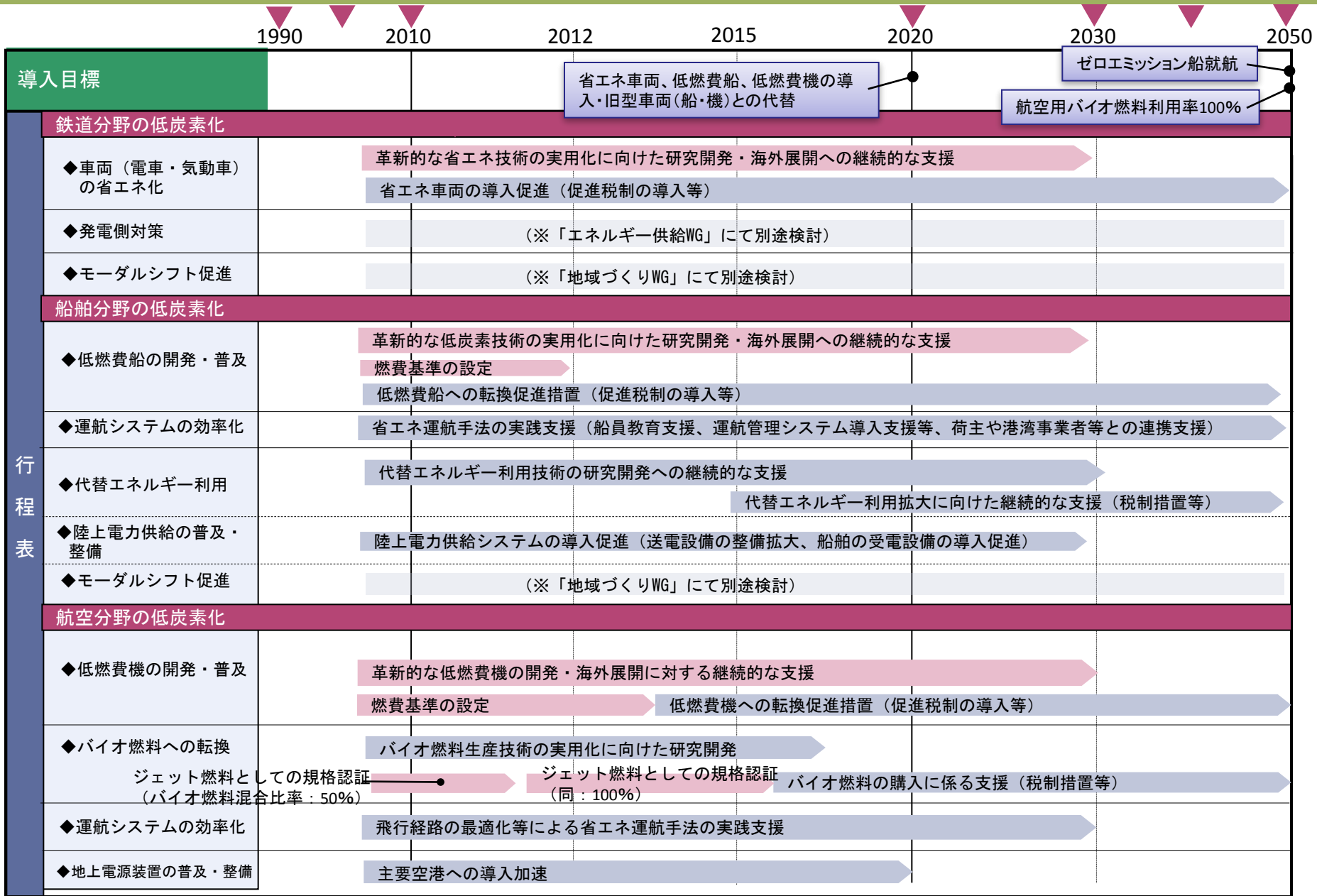
施策ロードマップ（自動車）



* 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し、上記の対策・施策を強化。

→ 対策を推進する施策 → 準備として実施すべき施策

施策ロードマップ（鉄道・船舶・航空）



* 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し、上記の対策・施策を強化。

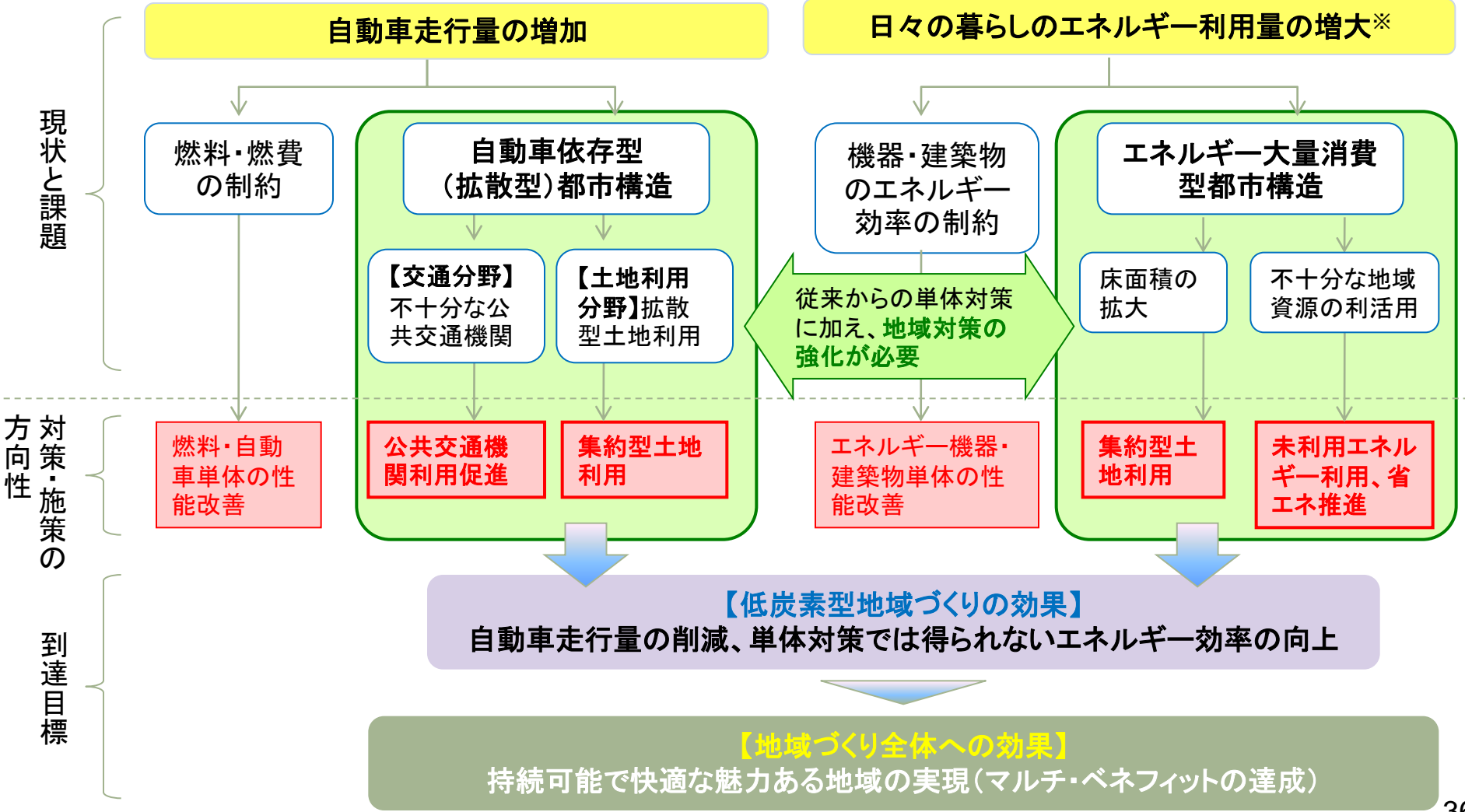
地域づくりWG

地域づくりWGの検討の射程

低炭素化に向けた地域づくりの課題:

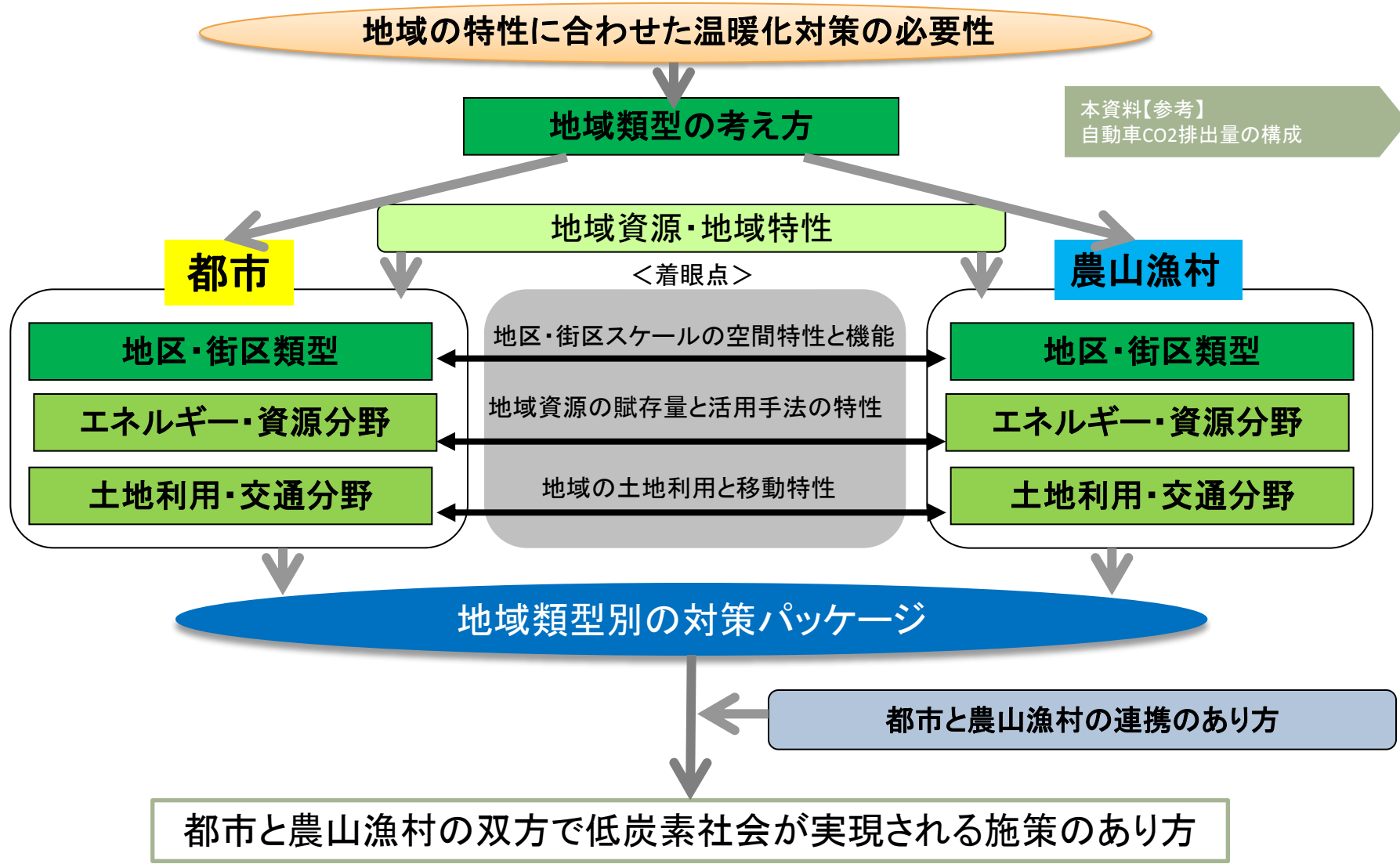
都市の活動量の増大に伴うCO2排出量の増加を食い止めるためには、歩いて暮らせるまちづくりの推進、地域資源の活用といった地域対策の強化が必要。

※ 民生・業務部門のエネルギー利用を想定



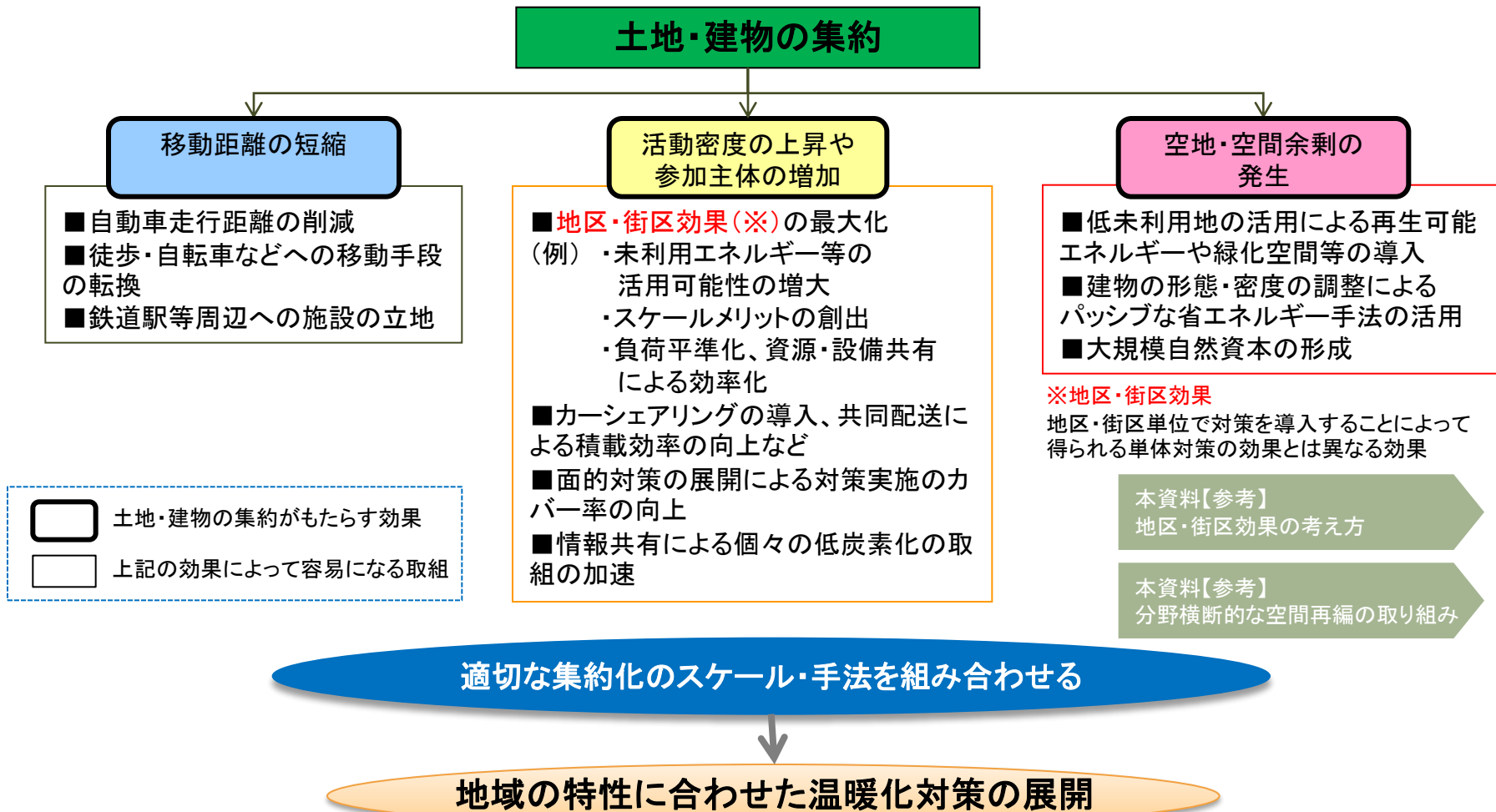
【視点1】 地域の特性に応じた対策のパッケージ化

地域の特性に合わせた温暖化対策の必要性から、農山漁村地域を含めて地域類型を設け、それぞれの地域資源・地域特性を踏まえて検討を実施。



【視点2】コンパクトシティの実現による削減と効果の定量化

- 土地・建物の集約(コンパクト化)を都市全体や地区・街区単位で進めることで、低炭素化に資する土地利用・交通、エネルギーなどの分野での様々な相乗効果が生み出される。
- 地域の特性に応じて、コンパクト化対策を適切に組み合わせた対策パッケージを展開することによって、地域の資源を最大限に活かして温室効果ガスの削減を図る。



【視点3】マルチ・ベネフィットの達成

コンパクトシティの実現や低炭素街区の整備を通じて、GHGの削減のほか、将来社会の不安への対応力の向上(地球温暖化に対する適応対策を含む)、地域の魅力向上など、マルチ・ベネフィットの達成を目指す。

●環境改善・保全効果

- ・緑地や廃熱利用によるヒートアイランド現象の緩和、熱中症の予防
- ・自動車交通量削減による大気環境向上
- ・生物多様性の保全

●居住者の利便性

- ・公共交通の充実による移動時間の短縮、移動機会の増加
- ・低廉な再生可能エネルギーの利用 など

●日常生活のリスク低減

- ・地域でのエネルギー自給率の向上による非常用エネルギーの確保
- ・災害時の避難場所(緑地・空地)の確保
- ・洪水やゲリラ豪雨への対応
- ・太陽光発電非常用エネルギー源の確保
- ・自動車走行量・路上駐車・渋滞減少による交通事故削減

●生活の質の向上

- ・歩いて暮らせるまちづくりによる健康の増進
- ・史跡・自然を活かした街の魅力の向上

GHGの削減

●地域経済への波及

- ・公共交通利用による地域経済への波及効果
- ・土地集約及び再開発による都市中心部の不動産価値向上
- ・中心市街地の活性化
- ・高齢者等の外出機会の増加による消費増

気候変動に対する適応 地域の魅力向上

●自治体の経営力強化

- ・インフラ維持コストの削減、行政効率の向上

●住環境の改善

- ・豊かな水と緑のある憩いの空間の確保
- ・良好な景観の保全

【視点4】 地域づくりの共通課題への対応

土地利用・交通分野、地区・街区分野の対策を俯瞰してみると、2050年80%削減に向けた対策の大規模導入に向けて共通する課題が存在しており、これらが今後の施策の検討に当たって対応すべき重要事項と考えられる。

※人材育成・実施主体の活動支援・啓発等

対策	共通の課題			
	計画	制度	資金調達	人づくり等※
(主要な対策メニュー) ・ 公共交通整備・運営 ・ 自動車利用適正化 ・ 大規模集客施設や公共公益施設の移転による中心部等への立地促進 ・ エネルギー面的利用 ・ 郊外の再編 …	● 科学的な根拠に基づく将来像・将来シナリオの提示と、それに基づく各種計画制度間の連携が必ずしも十分ではない	● 低炭素化の観点から目指すべき将来像に向けて各主体の行動を誘導するための制度的枠組みが不十分	● 長期的な削減効果を生み出す大規模設備等に対して、初期投資や運営・継続に当たっての支援の仕組みが不十分	● 成功事例の共有化と、計画策定プロセスや要件等のマニュアル化が不十分 ● 低炭素化のメリットとそのため具体的な手法に関する情報共有が不十分

関係主体間の合意形成を困難にしている各種の要素

⇒ これらの課題に対処していくことが、対策の大規模導入に向けて必要

対策・施策

2050年 歩いて暮らせるまちづくりの実現等に向けた対策・施策

現状

2020

2050

<現状の姿>

<導入すべき対策>

<将来の姿>

現状・対策・目標

自動車走行量の増加

日々のくらしのエネルギー利用量の増大

- 地域の総合的低炭素化計画の策定
- 徒歩と自転車で暮らせるまちづくり
- LRT・BRT等の積極的活用
- 自動車利用の適正化
- エネルギー資源の活用促進
- 自然資本の活用・再生

【大都市圏】
水と緑の再生・歩いて暮らせる街

【地方中心都市】
コンパクトシティ・自然資本による快適空間

【地方中小・農山漁村】
地域資源の活用・生活圏の再生

検討の視点

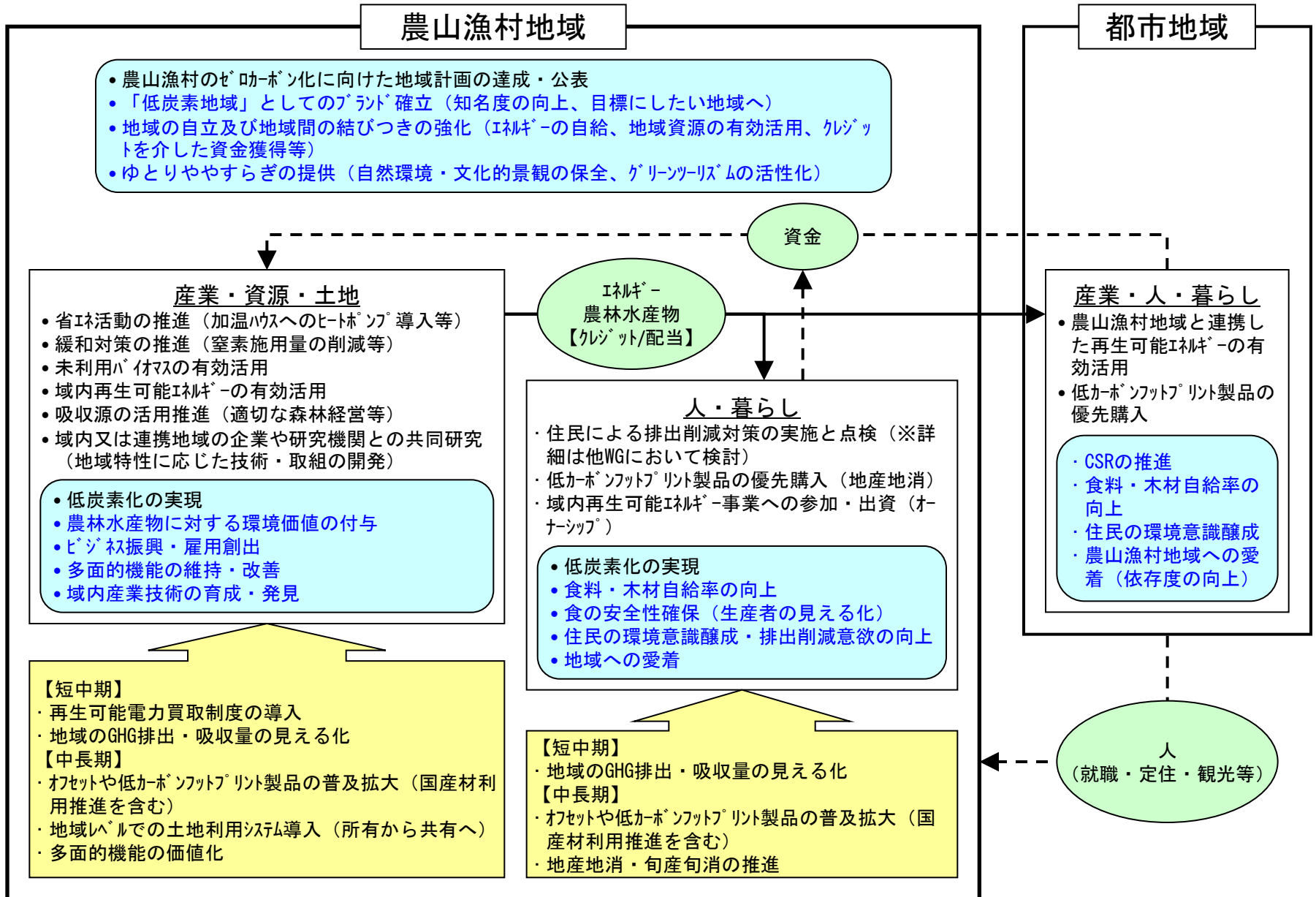
- 対策・施策のパッケージ化
- マルチ・ベネフィットの達成
- コンパクトシティの実現効果の定量化
- 地域づくりの共通課題への対応

主な施策

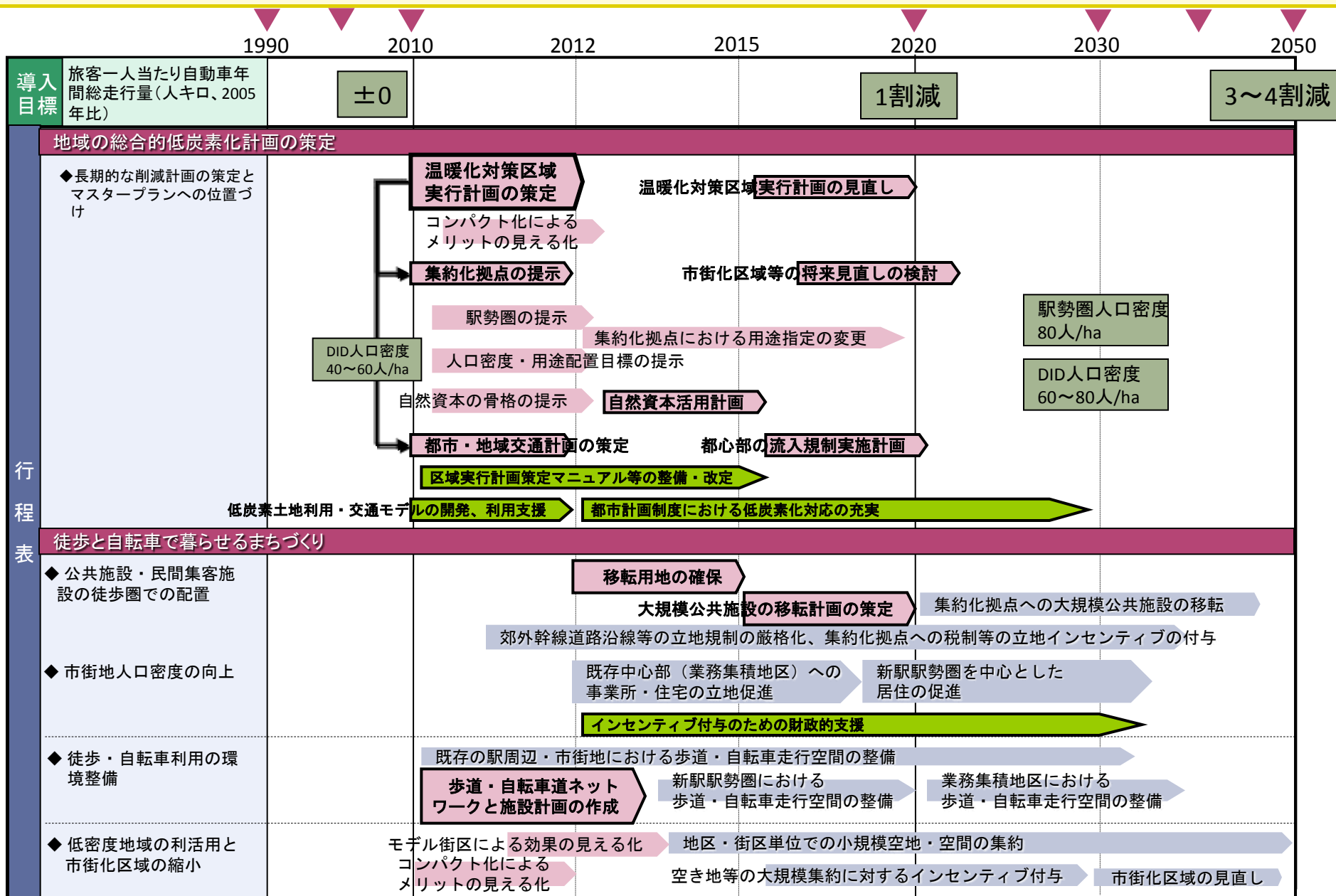
- 分野横断的計画策定（土地利用・交通・エネルギー・緑地確保など）
- 制度的インセンティブ付与（低炭素地域づくりの取組を支援）
- 資金調達の円滑化（公共交通機関・未利用エネルギー利用の支援）
- 実行する人づくり（担い手の育成・ノウハウの蓄積・見える化促進）

農山漁村地域のモデルイメージ

農山漁村地域の全体的なモデルイメージ



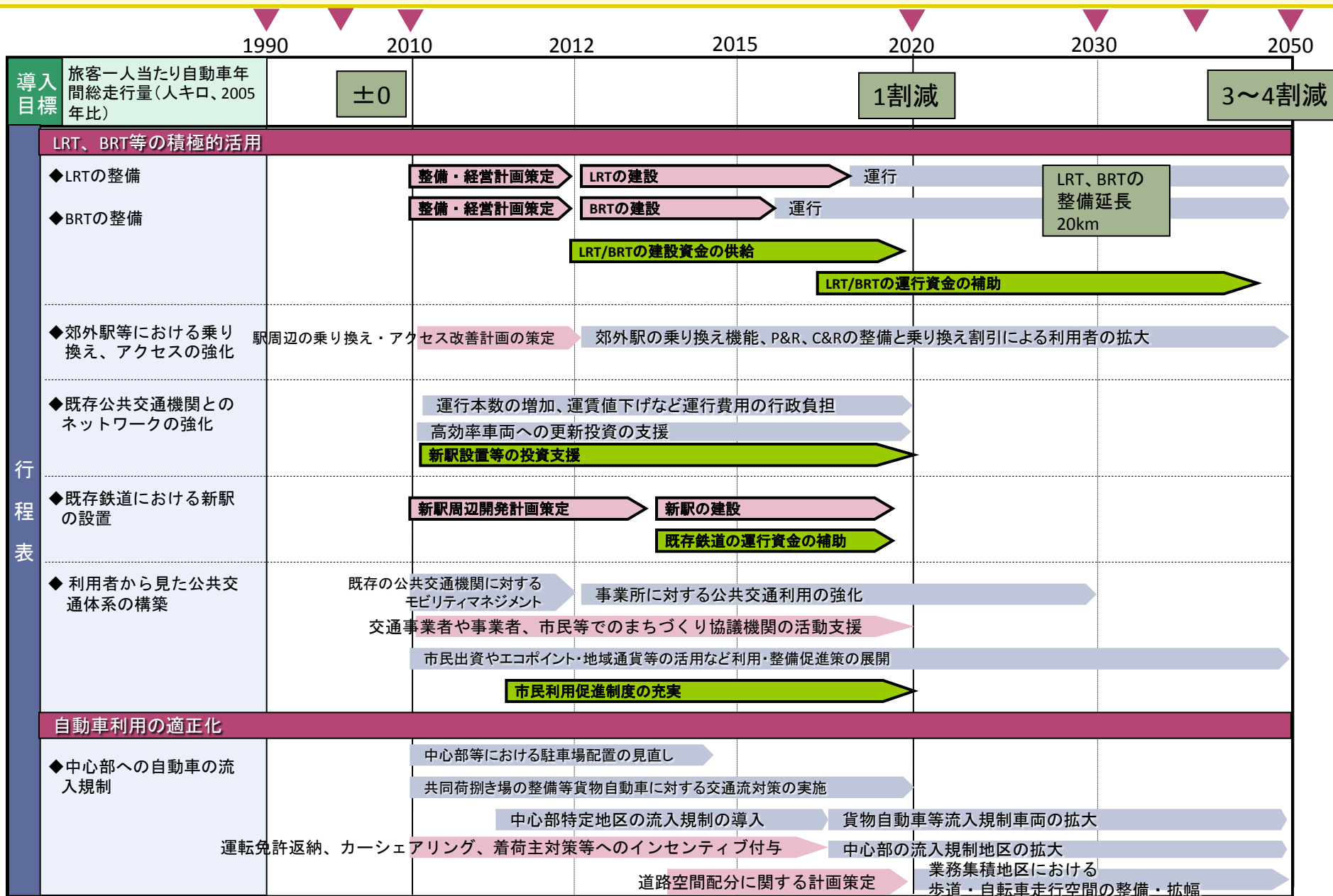
施策ロードマップ（地方中心都市，公共交通を骨格としたコンパクトシティの実現①）



* 2011年度から実施される地球温暖化対策税による税收等を活用し、上記の対策・施策を強化。

→ 対策を推進する施策
 → 準備として実施すべき施策
 → 国の施策

施策ロードマップ（地方中心都市，公共交通を骨格としたコンパクトシティの実現②）



* 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、上記の対策・施策を強化。

→ 対策を推進する施策

→ 準備として実施すべき施策

→ 国の施策

施策ロードマップ（地方中心都市，地域資源を活用した低炭素街区の整備 ①）

1990

2010

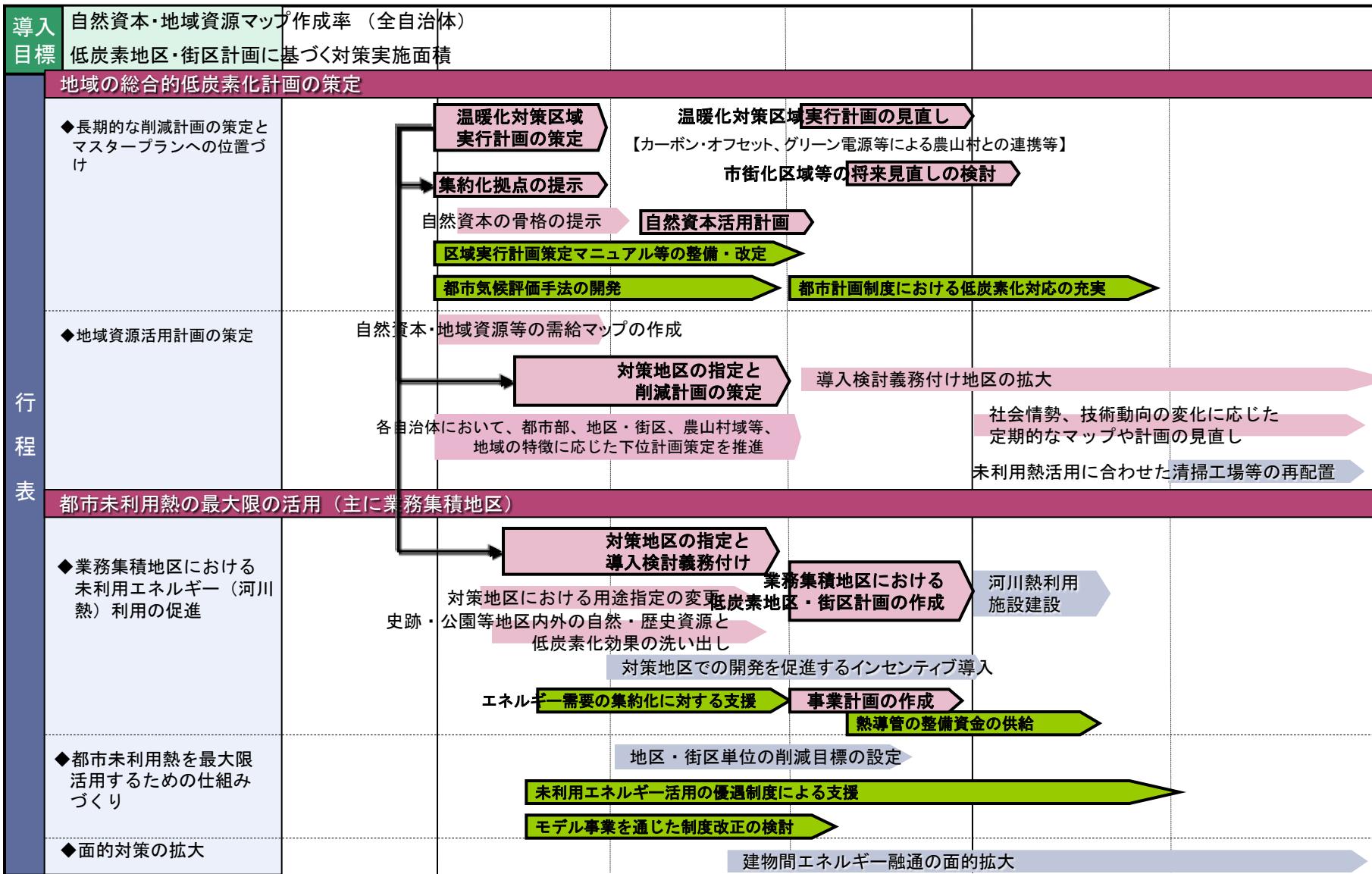
2012

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、上記の対策・施策を強化。

→ 対策を推進する施策

→ 準備として実施すべき施策

→ 国の施策

施策ロードマップ（地方中心都市，地域資源を活用した低炭素街区の整備 ②）

1990

2010

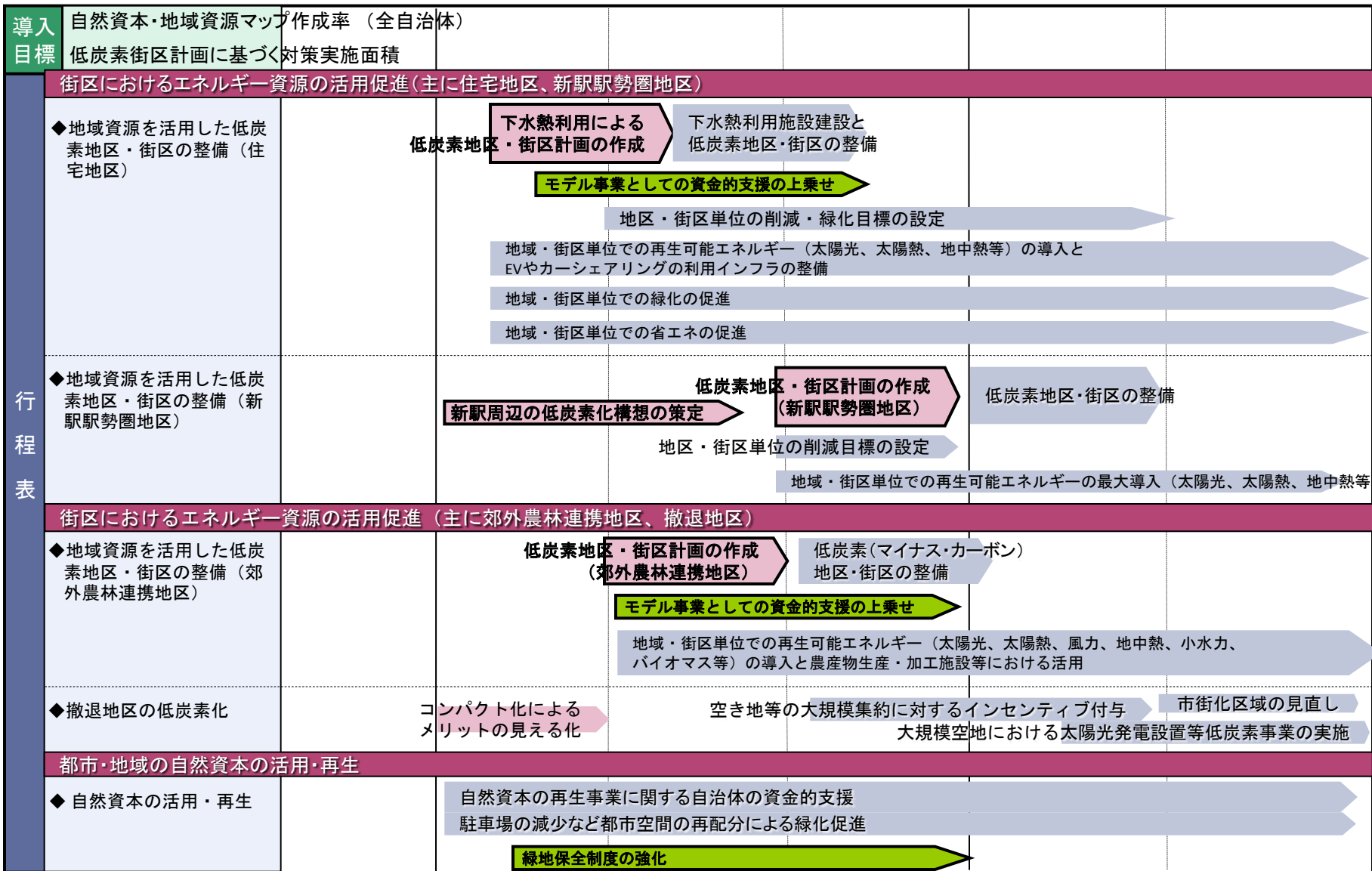
2012

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、上記の対策・施策を強化。

→ 対策を推進する施策

→ 準備として実施すべき施策

→ 国の施策