

(新)省CO₂型都市づくりのための面的対策推進事業(石油特会)

500百万円(0百万円)

地球環境局地球温暖化対策課

1. 事業の概要

京都議定書目標達成計画においては、地域・都市構造や交通システムの見直し等、面的な対策の必要性が強く打ち出されている。

本事業では、地方公共団体、交通事業者、大規模事業者・集客施設、NPO等の多様な主体の参画の下、地域の自然資本の有効活用を図りつつ、省CO₂型の集約的な都市構造の構築に向けて、効率的な土地利用策との連携、自動車交通需要の抑制、都市の骨格となる公共交通の利便性の向上等を図り、もって都市活動に由来するCO₂排出量を削減する。

2. 事業計画(平成19~21年度)

当該地域の事情を勘案しつつ、CO₂排出削減目標を設定し、計画に基づき相乗効果が発揮されるよう、以下のような対策群を実施する。

効率的な土地利用施策との連携

地方公共団体等が行うトランジットモールの整備など土地利用の高度化、中心部の魅力を高める施策と連携し、そのうち環境対策に係る部分への補助等を行う。(補助率 1/2)

自動車交通需要の抑制策等

事業所など需要側が、従業員の通勤手段を自家用車から公共交通等へ切り替える目的で行う事業等について補助を行う。また、都市の骨格となる公共交通機関と需要側の連携を促進する事業(削減量ポイントを記録するICカードシステムの導入等)、公共交通機関の利便性を高める事業等に補助を行う。(補助率 1/2)

3. 施策の効果

地域の自然資本の有効活用を図りつつ、効率的な土地利用の推進、自動車交通需要の抑制、都市の骨格となる公共交通の利便性の向上等を図り、都市活動に由来するCO₂排出量を削減する。

省CO₂型都市づくりのための面的対策推進事業

前橋市:自動車依存型都市

1人当りCO₂排出量 = 1.21 t

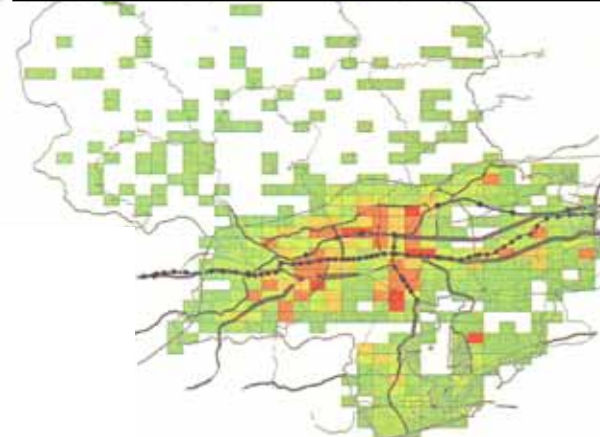
運鶏旅客部門



- ・郊外に住宅スプロール
- ・路面電車廃止
- ・**道路網整備**
- ・通勤通学には自家用車

高知市:中心部集約型都市

1人当りCO₂排出量 = 0.87 t



- ・市街地中心部と住宅地が隣接
- ・**路面電車**
- ・通勤通学にはオートバイ、自転車の割合高い

前橋市と高知市の基礎データ比較

	2000年						1960年
	面積	人口	市街化区域	改良済都市計画道路延長	中心部(3×3km)人口	DID人口密度	DID人口密度 ^{m)}
前橋市	147.34km ²	約28万人	4,483ha	155km	50,840人	4,514人/km ²	10,473人/km ²
高知市	144.95km ²	約33万人	4,987ha	119km	68,625人	6,360人/km ²	10,137人/km ²

資料: 総務省「国勢調査」、国土交通省「都市計画年報」から環境省作成

平成18年版環境白書より抜粋

同規模の都市であっても、その都市の構造によって、CO₂排出量に大きな差異が生じている。拡散した都市ほど、一人当たりのCO₂排出量(運輸旅客・民生)が増大する傾向。

地域の自然資本の有効活用を図りつつ、土地利用の効率化、自動車需要の抑制、都市の骨格となる強行交通の活性化等の施策を適切に組み合わせ、集約型の都市の構築を目指す。

調査・削減シミュレーション
地域の自然資本の有効活用を図りつつ、土地利用政策と交通政策を融合した運輸・民生対策等の立案(熱環境改善も含む。)

効率的な土地利用施策との連携
地方公共団体等が行う他の街なか居住施策やトランジットモールの整備など土地利用の高度化、中心部の魅力を高める施策と連携し、環境対策に係る部分への補助等を行う。

自動車交通需要の抑制策等
事業所など需要側が、従業員の通勤手段を自家用車から公共交通等へ切り替える目的で行う事業等について補助を行う。また、都市の骨格となる公共交通機関と需要側の連携を促進する事業(削減量ポイントICカード等)、公共交通機関の利便性を高める事業等に補助を行う。