

# 人と自然が元気な郷づくり（その2）

里地里山と人びとの生活の関わり

伝統的知恵の継承



居住空間

林産物生産



農産物生産



生活文化・地域社会

自然体験・生産体験

# 人と自然が元気な郷づくり（その3）

## 背景

人口減少・高齢化  
生活様式の変化  
国産農林水産物の利用減少

## 森林

林業・山村の活力低下により間伐等の施業が十分実施できないこと等による公益的機能の低下が懸念

鳥獣被害の増加 <被害金額187億円>

## 里地里山

農村の過疎化・高齢化、担い手の減少による、耕作放棄地の増加・里山等農林業を通じてつくられる特有の自然環境の荒廃

<耕作放棄38万ha>

農薬・肥料の不適切な使用など、農業生産活動等による多様な動植物の生息環境の減少

## 里海

水質の悪化や藻場・干潟の減少による豊かな海の喪失

## 海洋

過剰漁獲による資源の減少、海鳥等の混獲など

## 海外

輸入に依存する食糧・木材・水産物  
(世界的な生物多様性は、種の多さ・絶滅危惧種の動向など、多くの指標で悪化している。)

重視する機能に応じた適正な整備と保全による、森林の多面的な機能の発揮

農業生産活動と生物多様性との調和に向けた環境に配慮した農林水産業への移行

・環境保全型農業の推進  
・環境に配慮した基盤整備の推進

健全な農林水産業の営みと、国民の参加による農山漁村の特有の自然環境の維持

水産動植物の生育環境の保全、多面的機能の発揮

国内農林水産業の振興による自給率の向上

外来生物等への対応

農林水産業と生物多様性の関係の把握及び定量的な評価の検討・目指すべき姿の明確化

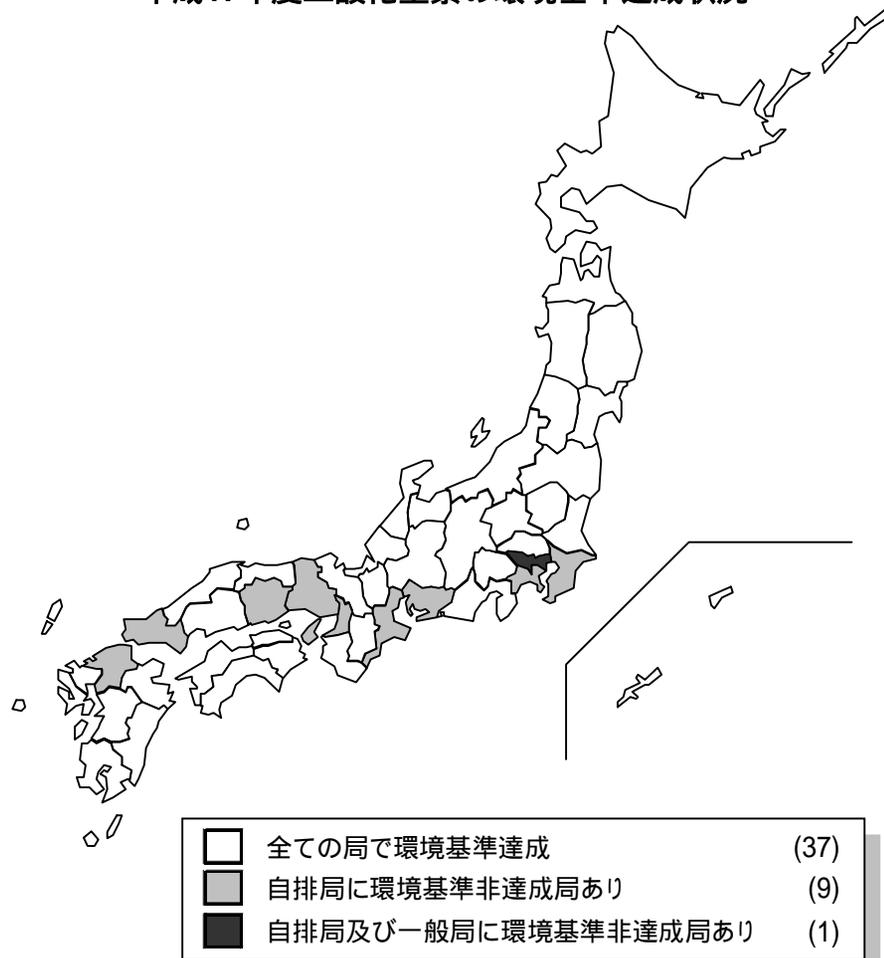
<生物多様性保全の観点から現状をどう評価するか>

・エコファーマー(11万人)  
・食料自給率 40%、木材自給率 20%  
・藻場・干潟は高度経済成長期に大幅に減少

# 美しく環境に配慮した都市づくり（その1）

## - 自動車に起因する局地的な高濃度汚染 -

平成17年度二酸化窒素の環境基準達成状況



自排局：自動車排出ガス測定局

注1：( )内は都道府県数を示す。  
注2：和歌山県は自排局なし

- 自動車排出ガスに起因する二酸化窒素、浮遊粒子状物質（SPM）による大気汚染については、全体として改善傾向がみられます。
- しかしながら、大都市圏を中心に環境基準を達成していない測定局が依然として残っている状況にあります。

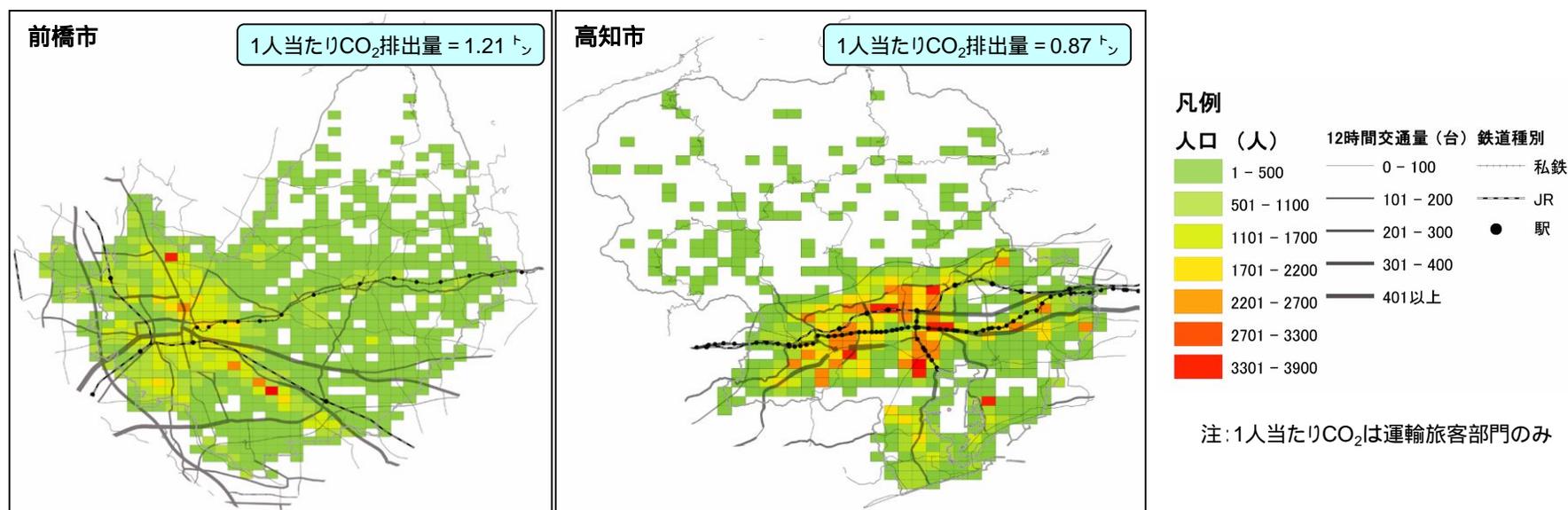
- このため、環境基準非達成地域における大気環境を早期に改善し、環境基準の達成を確実なものとするため、局地汚染対策や流入車対策など、自動車排出ガス対策の一層の推進が求められています。

# 美しく環境に配慮した都市づくり(その2)

## - 都市の郊外化による自動車依存率の増加 -

- わが国の都市では、その周辺に住宅を中心とする低密度の市街地が郊外に薄く広がるとともに中心市街地や地域コミュニティの衰退などが生じる都市機能の拡散が進んでおり、環境にも大きな影響を及ぼしています。
- 例えば、面積と人口がほぼ同じ規模である前橋市と高知市を例に見ると、低密度の市街地が広がっている前橋市の方が、自動車の依存率が高くなっています。この結果、運輸旅客部門の1人当たり年間二酸化炭素排出量を比較すると、高知市の0.87トンに対し、前橋市では1.21トンと、約4割多くなっています。都市機能の拡散が、運輸部門からの二酸化炭素排出量を増加させた大きな要因の一つとなっていると考えられます。

前橋市・高知市の人口分布と都市交通



出典:総務省「平成12年度 国勢調査地域メッシュ統計」、2005財団法人日本デジタル道路地図協会、  
国土地理院「数値地図25000 (空間データ基盤)」より環境省作成

# 美しく環境に配慮した都市づくり(その3)

都市への人口集中が世界的に進展する中、誰もが安全・安心で快適に暮らせる「世界一暮らしやすい環境都市」の日本モデルを構築し、世界へ発信する。

## [ 現状と問題点 ]

### 依然解消されない都市部の大気汚染

- ・大都市圏を中心に、自動車排出ガスによる局地的な大気汚染が依然として存在

### CO<sub>2</sub>排出量の増加

- ・地方都市における公共交通網の衰退や都市の郊外化の進展による自動車依存率の上昇の結果、住民一人当たりの二酸化炭素排出量が増加

### ヒートアイランド現象の深刻化

- ・人口集中や地表面の人工化などに伴うヒートアイランド現象の顕在化

### 市街地の土壌汚染問題の顕在化

- ・有害物質による土壌汚染の存在やその懸念が住民の安全・安心を脅かすとともに、都市の再開発の妨げに(ブラウンフィールド問題)
- ・土壌汚染地の多くが土壌汚染対策法の対象外

## [ 今後の施策の方向と課題 ]

### 歩いて暮らせる環境のまちづくり

- ・長期的な観点に立ってコンパクトで環境負荷の少ない都市形成の推進(コンパクト・シティ)
- ・大都市部の稠密な公共交通ネットワークを世界に誇る日本モデルとして推進し、世界に発信
- ・アジア地域における環境的に持続可能な交通(EST)の実現を目指す取組の推進

### 水と緑溢れるまちづくり

- ・都市における水と緑のネットワークの形成の推進、緑地や水面からの風の通り道の確保
- ・自動車による大気汚染が著しい交差点における対策の推進など都市の局地汚染対策の推進

### 土壌汚染地の再生による安全・安心の確保

- ・土壌汚染の調査・対策を促進し、健康リスクを確実に低減
- ・環境と経済の両面からブラウンフィールド問題に対応

# 美しく環境に配慮した都市づくり(その4)

## コンパクトなまちづくり

様々な都市機能がコンパクトに集積したまちづくりを推進するため、中心市街地活性化法等を改正。「中心市街地の活性化を図るための基本方針」(平成18年9月8日閣議決定)において、「コンパクトなまちづくりが地球温暖化対策に資するなど、環境負荷が小さなまちづくりにもつながる」としている。

都市機能に  
アクセスしやすい「まち」

誰もが移動しやすく、車に過度に  
頼らないまち

都市機能が集積した  
賑わいのある「まち」

居住、公共公益施設、事業所、商  
業等が集積したまち

都市のストックや  
歴史・文化を活用した「まち」

まちの良いところを活かしたまち



[コンパクトなまちづくりのイメージ]

様々な都市機能がコンパクトに集約した、歩いて暮らせるまちづくり

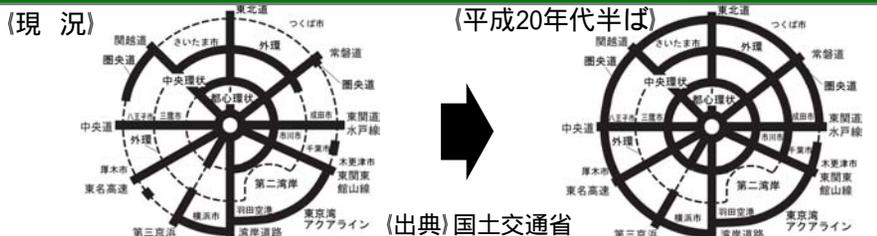
都市構造改革

第2回特別部会  
国土交通省提出資料

# 美しく環境に配慮した都市づくり(その5)

## 首都圏環状道路の整備

平成20年代半ばまでに全体の約9割が完成することにより、都心に集中する放射道路を相互につなぎ、通過交通の排除、交通の分散などの環状道路としての機能を概ね発揮。



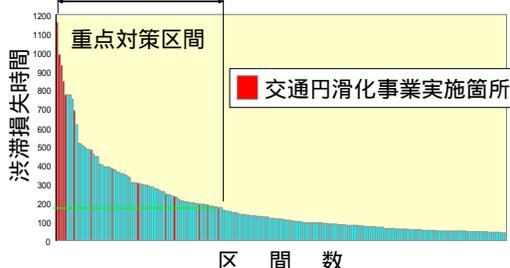
## 主要渋滞ポイントの対策

渋滞損失時間や主要渋滞ポイントなど実測データに基づき、優先的な取組みが必要な箇所を抽出し、効率的・効果的な渋滞対策を実施。

### < 渋滞ポイント対策の種類 >

- ・バイパス整備
- ・交差点立体化
- ・現道拡幅・多車線化
- ・右左折レーン等設置
- ・交差点改良

### < 優先的に対策すべき箇所の抽出 >



## 緊急対策踏切等の対策

踏切遮断による渋滞でCO2排出量が多い「開かずの踏切」や「自動車ボトルネック踏切」などの緊急対策踏切の除却を推進。

定義 **開かずの踏切**:ピーク1時間あたりの遮断時間が40分以上の踏切  
**自動車ボトルネック踏切**:自動車の踏切交通遮断量が5万台時/日以上

< 対策実施事業例: JR阪和線連続立体交差事業(大阪府) >



整備前後でのJR阪和線(長居南1踏切)の状況

## 高度道路交通システム(ITS)の推進

ETCの普及促進により、料金所渋滞の解消や料金所周辺の環境改善等の効果が発現。  
VICISの普及促進により交通が円滑化して走行速度が向上し、CO2排出量の削減等の環境改善効果が発現。

〔首都高速〕ETC利用率と渋滞量の関係  
(本線料金所合計)

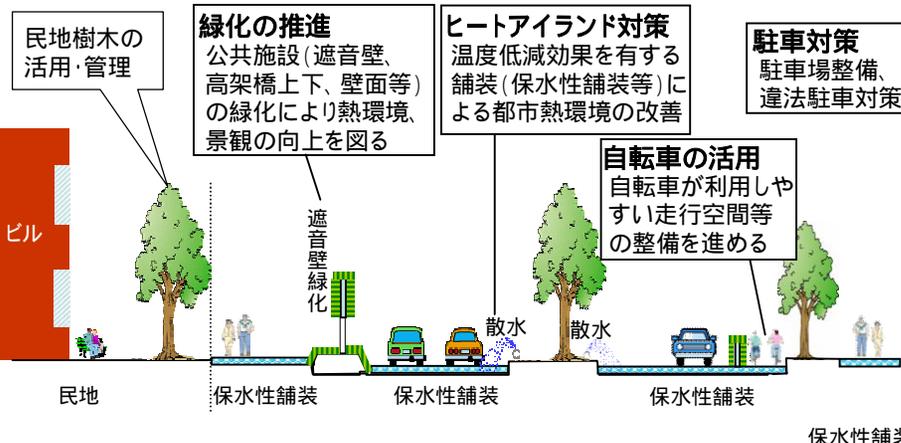


VICIS対応カーナビのディスプレイ  
(赤線が渋滞を表示)



## 水と緑と自転車のみちづくり

道路に緑を増やし、厳しい暑さから歩行者を守る舗装を敷設するとともに、違法駐車をなくし、自転車で楽しく走れる環境を提供することにより、環境負荷の低減を図りつつ、市民に心地よい道路空間を提供。



第2回特別部会国土交通省提出資料

# 美しく環境に配慮した都市づくり(その6)

## 鉄道等新線の整備 既存鉄道・バスの利用促進

2003年度～2005年度  
までに開業した都市鉄道新線

<開業キロ>  
13路線  
約144キロ開業

つくばエクスプレス  
(平成17年8月24日開業)



## 公共交通機関の利用促進(対策例)

約180万tの削減

IT技術の活用

・ICカード乗車券は、平成18年4月現在、25鉄道事業者、0バス事業者で導入済み。



LRT整備の促進

富山ライトレール(全長約8km)  
(平成18年4月29日開業)

他に、全国では、宇都宮市、堺市等においてLRT整備が構想されている。



新規に軌道を敷設した区  
間

<富山ライトレール路線図>



## 通勤交通マネジメント他

約85万tの削減

NEDOによる民生部門等地球温暖化対策  
モデル評価事業

平成18年度は、現在までに18件の事業実施を決定

(例) Webサイトを活用したTFPと「あいかんサミット」  
による愛知環状鉄道利用促進のための  
ECO通勤推進調査事業

Web利用のTFP (Travel Feedback Program)システムを活用  
した

TDM (交通需要マネジメント) 実験

共同通勤バスの運行実験

通勤者への普及・啓発

## 鉄道とバスとの乗り継ぎ利便性向上

広島電鉄宮島線と、新興団地などを結ぶ広電バス、  
および廿日市市内を循環する市営さくらバスとの乗り  
継ぎ利便向上。



## 公共交通機関の利便性向上

・ バスロケーションシステムの導入  
全国で4,683系統において導入済み。  
(2005年3月時点)

・ ノンステップバスの導入  
全国で6,974台導入済み。(2005年3月  
点)

