

# 第19回環境部会合同会議におけるご意見について (地域の特性に応じた低炭素まちづくり)

---

# 地域の特性に応じた低炭素まちづくり(環境モデル都市の取組)

	都市名	区分	人口(万人)	面積	削減目標(中期)	削減目標(長期)	主な対策・施策
1	横浜市	大規模都市	365	437	30%/人以上(2030)	60%/人以上	省エネ住宅への経済的インセンティブ、大型開発の省エネ化(再生可能エネルギー導入推進)、横浜環境ポイント制度、市民力を活かした再生可能エネルギー導入(市民ファンド、グリーン電力証書、下水汚泥の活用等)、低燃費車の普及促進
2	京都市	大規模都市	147	828	40%(2030)	60%	新景観政策とまち全体の低炭素化の両立、歩行者主役のまちづくり(モビリティ・マネジメント、トランジットモール化、中心街への自動車流入規制、市バスのバイオディーゼル燃料使用、低燃費車の導入促進)、CASBEE京都創設、環境ファンドの導入
3	北九州市	大規模都市	99	488	30%(2030)	50~60%	低炭素先進モデル地区(長寿命省エネ住宅等)、環境配慮型建築物の普及(CASBEE制度の活用)、次世代自動車交通システム(エコカー実証事業実施やインフラ整備)、コミュニティサイクル利用環境整備(街なか電動アシスト自転車レンタル事業)、
4	堺市	大規模都市	84	150	15%(2030)	60%	低炭素型都市交通への変革(自転車ネットワークの形成、コミュニティサイクルシステムの構築)
5	富山市	地方中核都市	42	1242	30%(2030)	50%	豊富な水資源を利用した小水力発電、LRTネットワークの拡充による自動車依存度を低減、コンパクトシティの実現にむけた公共交通沿線への居住推進、省エネ住宅の導入
6	豊田市	地方中核都市	42	918	必達30%(2030) チャレンジ50%(2030)	必達50% チャレンジ70%	環境技術開発・普及のためのフィールドの提供による「低炭素社会モデル地区」の実現、エコカー普及促進・エコドライブ実践によるエコ・カーライフの実現、モビリティマネジメント実施等により公共交通転換策を推進
7	帯広市	地方中核都市	17	619	30%(2030)	50%	バイオエタノールやBDF、CNGによる自動車やバスの運行
8	飯田市	地方中核都市	11	659	家庭部門 40~50%(2030)	70%	移動手段の低炭素化(自転車市民共同利用システム、電気自転車の利用促進)、公共交通の利用推進(デマンド型タクシー導入)
9	宮古島市	小規模市町村	5.5	205	30~40%(2030)	70~80%	バイオエタノールを運輸燃料利用、エコカー普及拡大のためのインフラ整備
10	千代田区	特別区	4.5	12	25%(2020)	50%	高水準な建物のエネルギー対策(新築対策・グリーストック作戦等)、面的なエネルギー対策(地域冷暖房のネットワーク化)、電気自動車導入等による交通対策
11	水俣市	小規模市町村	2.9	163	33%(2020)	50%	公共交通等の運輸業務のバイオエタノール燃料使用。
12	構原町	小規模市町村	0.5	237	50%(2030)※エネ転除く 吸収量3.5倍(2030)	70%(2030)※エネ転除く 吸収量4.3倍	ゴミ収集車等にBDFを使用。
13	下川町	小規模市町村	0.4	644	32%(2030)	66%	エコハウスモデル整備事業や断熱改修等の快適住環境整備事業による住宅の低炭素化、ゴミ収集車にBDFを利用

出典: 内閣官房地域活性化統合事務局HP資料に基づいて作成

# 環境モデル都市 ～京都市の例～

- ・概要：人口約147万人、総面積828km<sup>2</sup>
- ・京都議定書誕生の地。面積の4分の3を森林が占め、年間約5,000万人が訪れる観光都市。
- ・温室効果ガスを2030年に40%、2050年に60%削減(1990年比)。
- ・歩行者主役のまちづくり、建物の低炭素化、木材の地産地消、ライフスタイル変革で「カーボン・ゼロ都市」に挑む。

## 歩行者主役のまちづくり

### ○モビリティ・マネジメントの拡大・継続

マイカーでの通勤者・入洛者が、ともに約3割と高いことを踏まえ、一定規模以上の事業者約700箇所(従業員総数約19万人)や市内200箇所の官公署での「エコ通勤」の実施、旅行会社とのタイアップ等による観光客への働きかけで、マイカー使用抑制。

「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験(H19.10)

歩行者ゾーン 自動車ゾーン



歩行者ゾーン 公共交通優先ゾーン

### ○四条通のトランジットモール化

歩道拡幅による歩行空間確保及び車道空間の公共交通優先化(トランジットモール化)。

### ○細街路への自動車流入抑制

「エコ町内会」を活用し、地域市民の工夫溢れる流入抑制により、柔軟かつ効果的な流入抑制を実施。結果については、協議会で共有し、より効果的な取組につなげる。

### ○公共交通のロー・カーボン化

・南部高度集積地区と京都駅を結ぶライン等で、高頻度で高定時性の高規格バスを導入。  
・市バスでのバイオディーゼル燃料の利用、バスの走行環境改善。

### ○「エコカー」の普及・拡大

2018年までに全公用車を「エコカー」(低燃費車等)や電気自動車化。充電設備の整備。



## 建物の低炭素化・木材利用

### ○「CASBEE京都」の創設

環境性能・景観配慮の双方の観点からの格付け制度。認証・優遇制度により、京都の風情を残した低炭素家屋を実現。シンボルとして「平成の京町家」を建設。

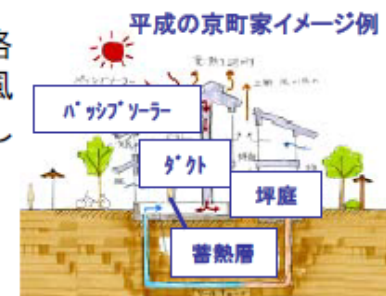
・「新景観政策」(高さ規制、木造化等)とあわせて、まち全体を低炭素化。

### ○木材の地産地消

「京の山杉人工房」(地域産材の活用を進めるリフォーム相談所)「みやこ杉木認証制度」(市内産建材ラベリング・市によるグリーン購入)等により木材の地産地消を促進。

### ○再生可能エネルギーの導入

住宅用太陽光発電の設置助成拡充、木質ペレット製造施設導入など。



## ライフスタイル・ワークスタイルの変革

### ○環境ファンドの創設

環境施策の推進に向け創設。環境ファンドを活用して、地域ぐるみ、学校、企業での活動を推進。

・「エコ町内会」: エコポイント、カーボンオフセット等により、省エネ行動、廃食用油・生ごみ等の廃棄物バイオマスの活用を促進。

・「エコ学校」: 環境にいいことのポイントに応じて予算を学校に配分する「みやこ学校エコマイレージ」等により活動を促進。

・「エコ企業」: エコ通勤、社用車のエコカー化等。

条例に基づき報告・公表する排出量に、取組による削減分を計上可。

### ○「DO YOU KYOTO?」プロジェクト

毎月16日を「DO YOU KYOTO? デー」とし、幼稚園での「ノーテレビ・ノーゲーム」、レストランでの「京灯ディナー」等、市民一斉行動。これを契機に取組を浸透。



- ・概要:人口約42万人、総面積1,242km<sup>2</sup>
- ・全国でも自動車依存度が著しく高い都市。  
(1世帯当たりガソリン消費量:全国第2位)
- ・LRTを中心とした公共交通ネットワークの拡充、公共交通を軸としたコンパクトシティの実現等により、温室効果ガスを2030年に30%、2050年に50%削減。(2005年比)

## 再生可能エネルギー等の活用

### ○「富山エコタウン」の展開

資源循環施設の拠点整備によるバイオマスエネルギーや熱エネルギーの活用。



- (各種リサイクル施設・エネルギーセンター)
- ① 雑処理繊維・混合廃プラスチック
  - ② 廃食用油リサイクル施設
  - ③ 木質系廃棄物
  - ④ 生ゴミ及び剪定枝
  - ⑤ ハイブリッド型廃プラスチック
  - ⑥ 自動車
  - ⑦ 廃棄物エネルギーセンター建設用地



### ○小水力発電の導入

豊富な水資源を利用した小規模分散型再生可能エネルギーとして、小水力発電を導入。

## 市民参加の仕組み

### ○「チーム富山市」によるエコ活動の推進

市民・企業・行政等が一体となった「チーム富山市」を組織し、省エネ住宅やエコ機器の導入、ゴミの減量化など、市民総参加型の温暖化防止活動を実施。

## 交通体系の整備

### ○LRTネットワークの拡充

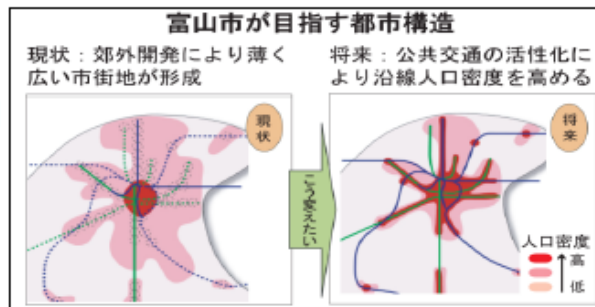
運行本数大幅増やバリアフリー化など利便性豊かなLRT (Light Rail Transit) のネットワークを拡充することにより、自動車利用者をLRT利用へ誘導し、自動車依存度の低減を実現。交通渋滞を緩和する交通結節点周辺の連続立体交差化、LRT軌道敷緑化等もあわせて実施。



## コンパクトシティの実現

### ○公共交通沿線への居住推進

LRTを軸とした公共交通沿線の都市機能の強化、街なか居住の促進等により、歩いて暮らせる街「コンパクトシティ」を構築し、市民の生活移動距離の短縮、自動車依存度の大幅な低減を実現。



# 環境モデル都市 ～下川町の例～

- ・概要：人口約3,900人、総面積約644km<sup>2</sup>
- ・町面積の90%が森林。
- ・温室効果ガス排出量を2030年に32%、2050年に66%削減、吸収量を2030年に3.8倍、2050年に4.5倍増(1990年比)。
- ・「北の森林共生低炭素モデル社会」の創造を目指す。

## 住宅の低炭素化

○21世紀環境共生型住宅(エコハウス)モデル整備事業  
 建設→居住→建て替えのライフサイクル全体に亘って環境負荷が少なく、快適な暮らしを実現する環境共生型住宅(エコハウス)のモデル住宅を建築。その特徴は、身近なエネルギーの積極的利用、システムに頼らないシンプルライフなど。町内外への普及拡大により、家庭部門からのCO2を中長期的に削減。



### ○快適住環境整備促進事業

断熱や機密性など住宅の性能の向上に係る改修工事の費用の一部を助成。町民が安心して快適に暮らすための住環境の整備を促進するとともに環境負荷の低減等を推進。  
 (H20年度:35件、H21:40件改修予定)



## 市民の活力の導入

### ○廃食油の完全再利用とマイバック運動

2009年4月から家庭用・事業用の廃食油を資源ゴミとして1,100ℓ回収。BDF化し、ゴミ収集車1台分を賄う計画。また、全戸にマイバックを配布し、マイバック運動を実施。



### ○子ども環境教室

温暖化と日常生活との繋がりを意識し、家庭での取組に結びつけるため、北海道環境財団スタッフ等を講師として開講。



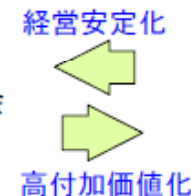
## バイオマス資源の創出・活用

### ○森林バイオマスエネルギーの導入

- ・集中する公共施設に木屑チップを原料とする地域熱供給システムを導入。重油・灯油使用量の90%を代替。
- ・林地残材等の未利用資源を地域熱供給用の燃料に加工する設備、保管施設を整備。
- ・林地残材の収集システムの実証試験を実施。

### ○循環型森林経営

- ・毎年30～50haの伐採と植林を着実に実施。
- ・FSC認証(環境保全、地域社会益、経済的持続可能性の観点からの世界的森林認証)取得。



・J-VER(オフセット・クレジット)制度による森林管理プロジェクト第1号の登録を受ける。環境先進企業等との連携推進。

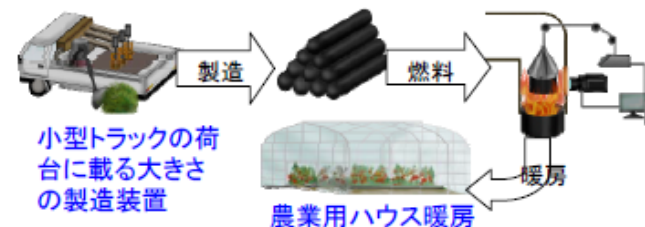
### ○早生樹「ヤナギ等」栽培と利用

- ・エネルギーとしての利用
- ・ヤナギ里親エコツアーの実施
- ・二酸化炭素の吸収(固定)



### ○新規バイオマスエネルギー技術開発

- ・近畿大学等との共同研究で、草木由来のバイオコークスの製造車両、小型燃焼機器を開発・実証。
- ・農家と協力してハウス暖房燃料として活用し、市場価値の高い、冬期ハウスマトを試験的に栽培。
- ・製鉄などの石炭代替利用、世界的な展開へ。



# 環境モデル都市 ～千代田区の例～

- ・概要：人口約4.6万人(昼間人口約85万人)、総面積11.64km<sup>2</sup>
- ・地球温暖化対策条例(平成20年1月1日施行)において、「2020年までに、区内の二酸化炭素排出量を1990年比で25%削減」を中期目標に掲げている。
- ・経済と行政の中核で実現する低炭素都市、多様な人材とのパートナーシップによる環境と経済の両立を目指す。

## 高水準な建物のエネルギー対策

### ○新築対策

東京都の計画書制度では対象とならない、中小規模の建物について、新築・増改築時に計画書の提出を義務付け、トップランナーレベルの省エネ機器及び再生可能エネルギー等の導入を促進

### ○既築対策(グリーンストック作戦)

中小既築ビルを対象に、設備の運用改善や建物・設備の修繕・更新に際し、省エネ対策の技術支援、費用対効果の分析、国内排出量取引の活用に係るコーディネートやモデル調査実施、データベースの整備・活用

### ○サポートセンター(仮称)

エネルギー事業者及び関連事業者等も含めた公民連携組織を設置し、情報提供や技術支援等を実施



## まちづくりの機会と場を活かした面的対策

### ○面的なエネルギー対策

中期目標の達成に向け先導的に取り組む地域を地域関係者と合意の上、温暖化対策促進地域(大丸有地区・霞が関地区等を予定)に指定

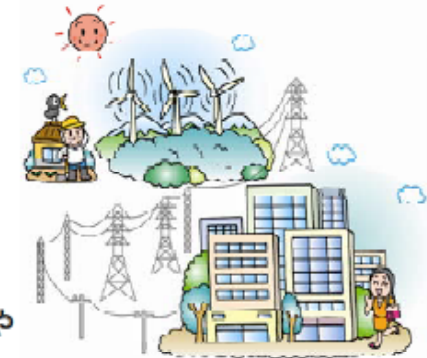
地域冷暖房のエリア拡大やネットワーク化、さらに未利用エネルギーや再生可能エネルギーの面的な活用を推進



## 地域連携による「まちづくり」、「ひとづくり」

### ○地方連携

都心の低炭素化と地方の活性化の両立を実現するため、地方に設置する市民風力発電の直接電力購入や木質バイオマスプロジェクトの推進



### ○交通対策

区役所における電気自動車導入やEV充電器の地下駐車場設置  
マンション等へのEV充電器設置を指導要綱に明記

庁有車(低CO<sub>2</sub>車)のカーシェアリング化

### ○ひとづくり

区民・大学・企業等で組織されるCES(千代田エコシステム)推進協議会等と連携した、環境配慮行動の促進と環境教育等の充実

