

# 「低炭素型モデル街区・地域の実現」 事例集

平成22年3月

低炭素都市推進協議会

都市・地域の低炭素化施策推進ワーキンググループ

コーディネーター 北九州市

## 目 次

取組事例の整理 .....	1
取組事例の分類.....	1
取組事例の整理.....	3
1 事例の要点 .....	3
2 事例の概要 .....	7
計画策定時の課題.....	38
課題と解決方法・工夫点の整理.....	38
支援策等.....	48
- 1 実施した支援策 .....	48
- 2 計画策定時に必要な支援策 .....	49
計画策定時の課題のまとめ .....	51
実施事例の課題、効果検証.....	53
事業実施時の具体的な課題の紹介 .....	53
効果検証の結果及び課題の紹介 .....	53
取組事例（詳細版） .....	54

## 取組事例の整理

### 取組事例の分類

#### 取組み数

今回の事例収集では、31 事例の取組が収集された。これらは、公共交通整備など主に運輸部門の温室効果ガス削減に資する取組みである運輸系の取組みとして 12 事例、住宅・建物の対策と言った主に民生部門の温室効果ガス削減に資する取組みである民生系の取組みとして 21 事例あった（富山市の 2 事例は運輸、民生両方に資する物として双方にカウントしたため、運輸系と民生系の合計は事例総数と合わない）。

これらの取組みは既に実施済みの物から、実施に向けた計画段階の物、基本的な考え方やコンセプト整理の段階である構想段階の物まであり、運輸系の 12 事例の内、実施段階が 5 事例、計画段階が 7 事例あった。民生系の 21 事例では、実施段階が 11 事例、計画段階が 5 事例、構想段階が 5 事例あった。

	実施	計画	構想	合計
運輸系	5	7		12
民生系	11	5	5	21
合計	16	12	5	2 事例は双方に入っているため合計は 31 事例

#### 取組みの内容

それぞれの取組みについては、取組み内容に違いがあり、いくつかのカテゴリーに分類できる。

運輸系の取組みについては、どのような交通手段に対して取組みを行っているのかによって分類することが出来、公共交通、自動車、徒歩・自転車に分けられる。

公共交通については、LRT のような公共交通機関整備や公共交通体系の計画づくり、公共交通の利便性を高めるようなパークアンドライド駐車場整備といった取組みがあった。

自動車については、電気自動車やハイブリッド自動車の普及促進といった取組みがあった。

徒歩・自転車については、自転車レーンの整備や歩行者空間の拡充といった、空間整備に関する取組みがあった。

また、道路整備を行うことにより、渋滞緩和を見込むような取組みとして 道路といった取組みもある

民生系の取組みについては、都市づくりの内容に応じて分類することが出来、市街地整備、面的導入、個別導入、土地利用、その他に分けられる。

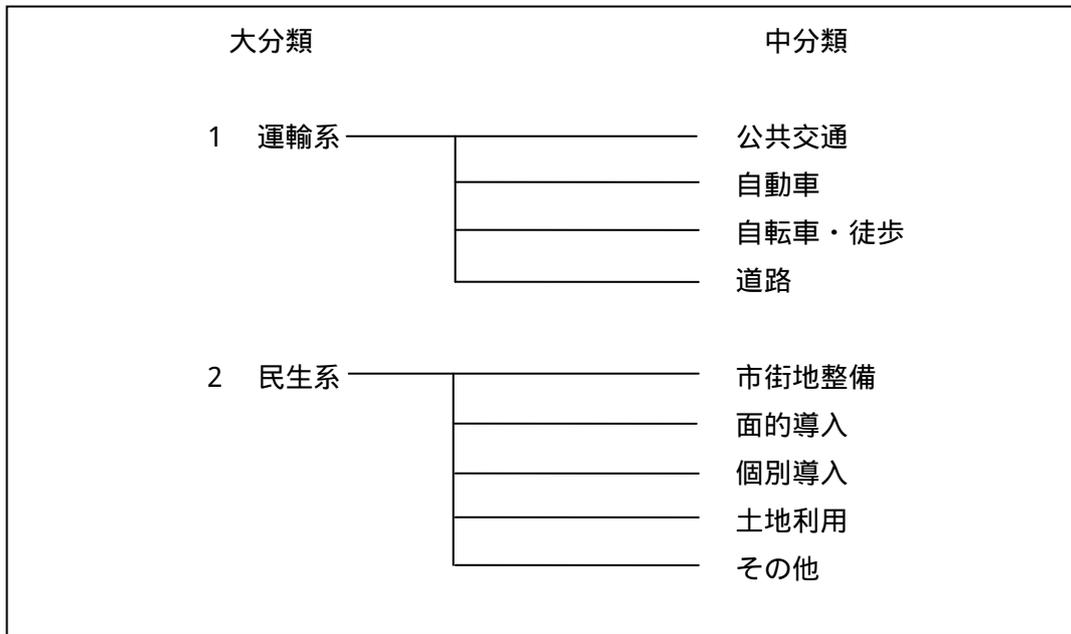
市街地整備は、区画整理事業や市街地再開発事業の中で、再生可能・未利用エネルギーの活用や先進的な技術導入により環境負荷の低減を目指した建物整備を行うといった取組みがあった。

面的導入は、市街地開発事業では無いが面的に取組みを展開したものとして分類したが、面的な省エネ化や再生可能エネルギー活用、風の道整備といった取組みがあった。

個別導入では、公共施設への太陽光パネル設置や省エネ住宅の普及といった個別建物に関する取組みがあった。

土地利用は、ある特定地区への住宅誘導といった土地利用の転換を目指し、そこで、環境に配慮した建物建設を促すといった取組みがあった。

また、まちづくり指針の策定といった上記の категорияに分類されないその他の取組みもあった。



## 取組事例の整理

で整理した類型に基づき、各取組事例を分類した。

また、各取組事例の取組内容のポイントを整理した。

### 1 事例の要点

#### 1. 運輸系

##### 公共交通

団体名	事業名	概要	ページ No.
富山市	1- -1 富山港線路面電車 化事業	・ 富山港線をLRT化し、沿線と一体的なまちづくりを行うことで、公共交通を軸としたまちづくりを目指す	7
富山市	1- -2 市内電車環状線化 事業	・ 既存軌道の延伸により路線の環状化を図り、容易に移動可能な中心市街地を目指す	8
富山市	2- -1 富山市まちなか居 住推進事業 (民生系と重複)	・ 都心への居住を推進するためにまちなか居住環境指針を策定すると共に、補助・助成を行い、環境負荷が低減されたまちづくりを目指す	35
富山市	2- -2 公共交通沿線居住 推進事業 (民生系と重複)	・ 公共交通を活性化させると共に、その沿線への機能誘導を図る為、公共交通沿線居住環境指針を策定すると共に、補助を行い、環境負荷が低減されたまちづくりを目指す	36
岐阜市	1- -3 市総合交通戦略に 基づく公共交通を 中心とした交通体 系づくり	・ 自動車に依存した交通体系を見直し、幹線、支線・コミュニティバスが連携した公共交通ネットワークを確立することにより自動車からの転換を目指す	9
豊田市	1- -4 P&R 駐車場整備事 業 P&BR 駐車場整備事 業	・ パークアンドライド用の駐車場整備により公共交通の利便性を高め、利用者増を狙う	10

##### 自動車

団体名	事業名	概要	ページ No.
豊田市	1- -1 低公害車普及促進 事業	・ 自動車向けの太陽光充電システムを整備しプラグインハイブリッド車の普及を目指す	11
京都市	1- -2 次世代自動車普及 促進事業	・ 自動車向けの太陽光充電システムを整備し、電気自動車やプラグインハイブリッド車の普及を目指すと共に、カーシェアリングの取組みも進める	12

##### 自転車・徒歩

団体名	事業名	概要	ページ No.
富山市	1- -1 自転車市民共同利 用システム導入事 業	・ 中心市街地に自転車シェアリングを導入し、近距離の自動車利用の抑制を促すとともに、中心市街地の活性化や回遊性の強化を図る	13

岐阜市	1- -2 自転車走行環境整備事業	・ 自転車の走行環境整備により歩行者と自転車の分離を図り、徒歩・自転車交通の安全性を確保し、自転車への転換を目指す	14
京都市	1- -3 「歩いて楽しいまちなか戦略」の推進（四条通における歩道拡幅）	・ 歩行者空間の拡充整備や通過交通の抑制により、歴史的な中心市街地における自動車から徒歩への転換を目指す	15

## 道路

団体名	事業名	概要	ページ No.
豊田市	1- -1 市道鞍ヶ池スマートインター線 大型車対応化事業	・ スマートインターチェンジの設置により混雑緩和を図り、環境負荷の低減を目指す	16

## 2. 民生系

### 市街地整備

団体名	事業名	概要	ページ No.
北九州市	2- -1 東折尾地区次世代都市整備事業（東折尾土地区画整理事業関連事業）	・ ごみ焼却排熱という未利用エネルギーを活用した地域冷暖房により、エネルギー消費の削減を目指す	17
独立行政法人都市再生機構	2- -2 新田地区 住宅市街地総合整備事業	・ 大規模工場跡地の土地利用転換において、風の道への配慮など様々な環境配慮技術を取り込んだまちづくりを実施し、環境負荷の低減を目指す	18
独立行政法人都市再生機構	2- -3 越谷レイクタウン 特定土地区画整理事業	・ 親水空間の整備による良質な住宅地の整備とハード・ソフトの様々な技術導入により環境に配慮したまちづくりを目指す	19
独立行政法人都市再生機構	2- -4 晴海一丁目東地区 第一種市街地再開発事業 晴海一丁目西地区 第一種市街地再開発事業	・ 再開発に合わせ、大型蓄熱槽やヒートポンプシステムといった高効率な地域冷暖房を実施し、供用後のマネジメントも併せ、エネルギー消費の削減を目指す	20
つくば市	2- -5 実験低炭素モデル街区（つくばエクスプレス沿線開発地区/葛城地区）	・ 街区単位で様々な技術を導入し、低炭素なまちのあり方を実証実験し、先導的な街区形成を目指す	21
大阪市	2- -6 大阪駅北地区 2期 開発	・ 拠点的な市街地の形成に合わせ、環境先進技術の集積地となるような拠点を目指し、新たな都市ブランドの創出を図る	22
北九州市	2- -7 低炭素先進モデル街区形成推進事業	・ 大規模な土地利用転換が想定される地区において、太陽光等の自然エネルギーの活用や長期優良住宅などの活用によりゼロカーボン街区を目指す	23

### 面的導入

団体名	事業名	概要	ページ No.
下川町	2- -1 森林バイオマスエネルギー導入事業	・ 木質バイオマスの活用による地域熱供給を行い、地域資源の有効活用や環境負荷の低減を目指す	24
千代田区	2- -2 グリーンストック作戦	・ 既存中小ビルに対して省エネ診断を面的に実施し、エリア・街区単位での環境負荷の低減を目指す	25
大阪市	2- -3 低炭素地域づくり面的対策推進事業	・ 電気自動車の導入と言った交通対策や高効率機器導入といったエネルギー対策、緑地帯といった自然資本の活用など大都市中心部におけるモデルの実現を目指す	26
大阪市	2- -4 「風の道」モデル事業	・ 海風を都心部まで導く「風の道」に配慮したまちづくりを進めるための調査を行い環境負荷の低減を目指す	27
北九州市	2- -5 北九州市・八幡高見マンション共同分譲事業	・ 断熱性能の向上や自然エネルギー活用による集合住宅の建設により、環境負荷の削減に向けてモデルとなる取り組みを目指す	28
飯田市	2- -6 環境配慮型まちづくり事業	・ 地域固有の再生可能エネルギーを需給する仕組み及びそのためのインフラ整備により環境負荷の低減を目指す	29
豊田市	2- -7 低炭素社会モデル地区の整備	・ 民・産・学・官の共働による低炭素社会のシステム・技術・ビジネスモデルのインキュベーションを目指す	30

### 個別導入

団体名	事業名	概要	ページ No.
川越市	2- -1 太陽エネルギー等活用推進プロジェクト	・ 公共施設への太陽光発電システムの導入により環境負荷の低減を目指す	31
岐阜市	2- -2 省エネ住宅普及事業	・ 省エネ住宅のあり方を示したガイドラインを作成し、築年数が古い住宅の省エネ化を目指す	32
梶原町	2- -3 地域住宅モデル普及推進事業	・ 町産木材を利用し、新エネ・省エネ機器を設置した住宅を導入し、健康維持増進を確立する住宅環境を目指す	33
北九州市	2- -4 穴生地区環境共生住宅市街地モデル事業	・ 再生可能エネルギー活用や緑化、断熱など様々な技術を導入した環境共生住宅の建設により環境負荷の低減を目指す	34

### 土地利用

団体名	事業名	概要	ページ No.
富山市	2- -1 富山市まちなか居住推進事業 (運輸系と重複)	・ 都心への居住を推進するためにまちなか居住環境指針を策定すると共に、補助・助成を行い、環境負荷が低減されたまちづくりを目指す	35

富山市	2- -2 公共交通沿線居住 推進事業 (運輸系と重複)	・ 公共交通を活性化させると共に、その沿線への機能誘導を図る為、公共交通沿線居住環境指針を策定すると共に、補助を行い、環境負荷が低減されたまちづくりを目指す	36
-----	---------------------------------------	--	----

その他

団体名	事業名	概要	ページ No.
福岡市	2- -1 アイランドシティ 環境配慮指針	・ 新たなまちづくりに合わせ、環境配慮の取組みを整理した指針を作成し、配慮指針に基づく取組みを実現し、環境負荷の低減を目指す	37

## 2 事例の概要

運輸系		公共交通	自動車	徒歩・自転車	道路	実施	計画	構想
<b>1- -1 富山市 ~公共交通を軸としたまちづくり~</b>								
事例のポイント	<p>富山港線の路面電車化（LRT化）により、沿線地区で一体的なまちづくり形成を目指す                      電車の利用者数の増加と自動車抑制によるCO2排出量の削減                      利便性向上による中心市街地への来客の増加および沿線への来訪者の増加による交流人口の増加</p>							
事業名	富山港線路面電車化事業							
事業主体	富山市、富山ライトレール(株)							
事業期間	平成16年度～平成18年度							
利用制度	路面電車/LRTシステム整備費							
取組分野	複合的市街地開発		住宅系市街地開発		交通系			
	公園・緑地関係		未利用エネルギー活用		都市構造の変革			
取組概要	<p><b>地区特性</b>                      富山市は、低密度市街地の拡散化が進行しており、自動車交通への依存度が高い地域で公共交通は衰退している。富山港線沿線地区にある延長約8kmの富山港線は、利用客の減少が続いており、そのような状況の中で、北陸新幹線の開業に向け、JR富山駅付近の連続立体交差化を進める上で、利用者の少ない富山港線の存続が課題となった。</p> <p><b>事業目的</b>                      上記の状況に対して、富山港線の路面電車化（LRT化）により、利便性・快適性を飛躍的に向上させ、富山港線の利用促進を図ると共に、自動車への依存を低減させる為に、公共交通ネットワーク形成や沿線地区での一体的なまちづくり形成を図った。</p> <p><b>取組内容</b>                      LRT化による自動車利用を中心とした拡散型の都市から公共交通を活用した都市機能を集積した「コンパクトなまちづくり」を推進することによりCO2排出量削減を目指した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・富山港線の既存区間を一部廃止し、都市計画道路綾田北代線、富山駅北線に道路併用軌道として移設</li> <li>・全低床車両7編成導入し、新駅を5箇所開設</li> <li>・列車本数の増便や始発・終電時刻の改善</li> <li>・ICカードの導入</li> <li>・併用軌道部の一部に景観に優しい芝生軌道を採用</li> </ul>							
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車からLRT及びフィーダーバス利用へ転換した利用者数によりCO2（436t/年）削減</li> <li>・利便性の向上により、中心市街地への来客の増加および沿線への来訪者の増加による交流人口を増加</li> </ul>							
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・朝のラッシュ時の混雑緩和や定時運行</li> <li>・開業以降観光やポータル目的の休日利用者の減少傾向があり、観光での利用者を継続的に確保するためにLRT周辺の観光資源等の活性化を促進し、それらと連携した施策を展開</li> </ul>							

1- -2 富山市 ~ 中心市街地活性化（中心市街地での移動円滑化）~

事例のポイント	電車路線の環状化により、富山駅周辺と中心商店街の連携強化、都心の回遊性強化、路面電車のネットワークの形成を図り、容易に移動可能な中心市街地を目指す。 公共交通の利用促進を図ることにより、CO2 排出量を削減		
事業名	市内電車環状線化事業		
事業主体	富山市、民間軌道事業者		
事業期間	平成 19 年度～平成 21 年度		
利用制度	路面電車走行空間改築事業 国土交通省 補助率：1/2		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の変革
取組概要	<p>地区特性</p> <p>富山市は、中心市街地活性化基本計画に公共交通の利便性向上、賑わい拠点の創出、まちなか居住の推進の 3 本柱を設定し、中心市街地活性化に取り組んでいる。</p> <p>富山駅周辺と再開発事業等により商業集積・活性化が図られている平和通り周辺の二つの核が、約 1 km 離れていることから、一体感のある発展が望まれていた。</p> <p>事業目的</p> <p>市内電車環状線の運行により、富山駅周辺と中心商店街の連携強化、都心の回遊性強化、路面電車のネットワークの形成を図り、容易に移動可能な中心市街地を目指す。</p> <p>取組内容</p> <p>既存軌道の一部延伸により路線の環状化（1 週約 3.4km）を図り、公共交通の利用を促進し、自動車通行量の減少・自動車渋滞の解消を促すことにより CO2 排出量の削減を目指す。具体的には、以下の取組みを行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 軌道整備事業者（市）が軌道・車両の整備・保有、軌道運送事業者（民間）が車両整備・運行を実施</li> <li>・ 市内電車環状線（新線区間：富山都心線）                      延長：約 940m、電停数：3 箇所、軌道：単線</li> </ul>		
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市内電車利用者数の増加（自動車分担率の低減）</li> <li>・ 中心市街地の活性化</li> </ul>		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通の利用促進のため、より利便性が高く利用し易い公共交通としてレベルアップを図ることが重要であり、運賃収受システムに IC カードの導入等のサービス向上に努めることが必要</li> <li>・ 官民協働の活動により、市内電車環状線化を生かしたまちづくりの検討が必要</li> </ul>		

1- -3 岐阜市 ~公共交通ネットワークの確立~

事例のポイント	<p>過度に自動車に依存した交通体系を見直し、幹線、支線・コミュニティバスが連携した公共交通ネットワークを確立（バス路線の再編、バス路線維持補助、乗継拠点整備、コミュニティバスの導入など）</p> <p>中心部の中を自動車を用いて移動する人を、バスや自転車等利用へ転換することにより CO2 排出量を削減</p> <p>中心部へ自動車を用いて出勤する人について、バス等への利用へ転換することにより CO2 排出量を削減</p>
---------	---

事業名	市総合交通戦略に基づく公共交通を中心とした交通体系づくり		
事業主体	岐阜市		
事業期間	平成 21 ~ 25 年度		
利用制度	地域公共交通活性化再生総合事業 国土交通省 補助率 1/2 など		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の変革
取組概要	<p>地区特性</p> <p>市内の公共交通は、H17 年 3 月の路面電車の廃止によりバス交通が主体的な役割を担っているが、路線バスの利用者は減少傾向にある。一方、高齢化社会の進展や環境問題などの観点からバス交通の必要性や重要性が高まっており、さらに郊外への市街地拡大を抑制し、集約型の市街地形成が求められている。</p> <p>事業目的</p> <p>過度に自動車に依存した交通体系を見直し、幹線・支線・コミュニティバスが連携した公共交通ネットワークを確立する。</p> <p>取組内容</p> <p>総合交通戦略及び地域交通公共総合連携計画の策定、実施に関する協議・調整を行うことを目的として、「岐阜市総合交通協議会」を設置。そして市内全域を対象に各種交通施策を実施することで自動車から公共交通への転換を図り CO2 排出量の削減を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス路線の再編、バス路線維持補助、乗継拠点整備</li> <li>・ バス走行環境の改善（忠節橋通り、岐阜東西通りへのバスレーン新規導入）</li> <li>・ バス利用環境の改善（バス停整備、駐輪スペース整備、IC カード、バス案内の充実）</li> <li>・ コミュニティバスの導入（市内 16 地区）</li> <li>・ 交通手段転換活動の展開（推進組織立上げ、マップ作成等）</li> </ul>		
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心部の中を自動車を用いて移動する人について、H25 年度までに 1 日 1,000 人をバスや自転車等利用へ転換（中心部内々の自動車トリップ数 21,259/日）</li> <li>・ 中心部へ自動車を用いて出勤する人について、H25 年度までに 1 日 1,000 人をバス等の利用へ転換（出勤目的の自動車トリップ数 23,750/日）</li> <li>・ H25 年の年間バス利用者を現在より 8% 増加（基準年 H19）</li> </ul>		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通事業者や県警、道路管理者などとの連携</li> </ul>		

1- -4 豊田市 ~人と環境にやさしい公共交通の整備~

事例のポイント	末野原駅、八草駅の P&R 駐車場整備と、基幹バスの利用促進のために旧町村支所駐車場に P&BR 駐車場を整備 P&R、P&BR の整備事業を含む公共交通の利用促進により CO2 排出量を削減		
事業名	P&R 駐車場整備事業(愛環末野原駅、八草駅) P&BR 駐車場整備事業(豊田市役所旭支所、稲武支所、小原支所、藤岡支所、下山支所)		
事業主体	豊田市		
事業期間	P&R 駐車場整備事業(愛環末野原駅) 平成 21 年度~平成 22 年度(工事) " (八草駅) 平成 22 年度(工事) P&BR 駐車場整備事業 平成 21 年度(看板設置)		
利用制度	道路環境整備事業費 国土交通省 補助率：1/2(愛環末野原駅のみ)		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の变革
取組概要	地区特性 自動車依存が高い地域であり、一方、末野原駅、八草駅とも 1 日あたりの乗降客数もここ数年(平成 12~18 年)大きく増加(1.6~1.8 倍)している。 事業目的 豊田市中心部の事業所従業員の郊外鉄道駅からの P&R 及び P&BR を促進することによって都市交通の円滑化を図る。 取組内容 環境負荷の小さい鉄道輸送力を向上させるため、市内鉄道の高架複線化に併せ、P&R 駐車場を整備する。また、基幹バスの利用促進と自動車利用からの転換を図るため、合併町村部の地域核に P&BR 駐車場の整備を行い、CO2 排出量削減を目指した。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ P&amp;R 駐車場の整備(末野原駅; 150 台、八草駅; 160 台)</li> <li>・ P&amp;BR 駐車場の確保(旧町村支所駐車場に啓発 PR 看板を設置し、P&amp;BR を促進)</li> <li>・ 端末交通の確保や共通 IC カードの導入バス協つレーンの導入など</li> </ul>		
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ P&amp;R 駐車場、P&amp;BR 駐車場整備、端末交通の確保など「人と環境にやさしい公共交通の整備」の取組みによって、平成 21~25 年度の 5 年間に 128,000t を削減</li> </ul>		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ P&amp;R 及び P&amp;BR の取組主体である駐車場利用者への啓発、情報提供を効果的に行うことによって整備した駐車場利用者を増やし事業効果を向上</li> <li>・ P&amp;R 駐車場については効率的かつ健全な運営を見込むため、有料化を検討(八草駅、末野原駅においては料金機を設置)</li> </ul>		

1- -1 豊田市 ~自然エネルギーで自動車が走るまち~

事例のポイント	<p>プラグインハイブリッド車と太陽光充電システムを活用し、走行時に CO2 を排出しない自動車利用方法を市民・事業所に提案し、「太陽光で自動車が走るまち」を目指す。また、PHV と太陽光充電システムを一体的に普及展開</p> <p>PHV 車への買い替えと、太陽光充電システムの一体的な普及展開により CO2 排出量を削減</p>
---------	--

事業名	低公害車普及促進事業		
事業主体	豊田市		
事業期間	平成 21 ~ 25 年度		
利用制度	平成 20 年度環境保全型地域づくり推進支援事業 環境省 補助率 10 / 10		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の变革
取組概要	<p><b>事業目的</b></p> <p>太陽光で発電した電気でプラグインハイブリッド自動車（以下、PHV）を走らせる。走行時に CO2 を排出しない新たな自動車利用方法を実際の運用を通して市民・事業者へ PR していき、PHV と太陽光発電システムの一体的な普及展開を狙う。</p> <p><b>取組内容</b></p> <p>最も効果の高い中心市街地を中心に、PHV が電気走行可能な範囲に充電施設を設置し、事業所と連携して PHV を運用することで CO2 排出量の削減を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国のエコカー補助金に上乗せして、市独自の補助金制度の実施（12 万円を上限として車両本体価格の 5%）補助累計約 5,400 台</li> <li>市役所、支所、駅前等に太陽光発電活用充電施設 13 箇所（23 基）を整備</li> <li>PHV20 台リース</li> <li>各充電施設に低公害車活用 PR 看板を設置</li> </ul>		
	効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業所での活用や、市街地を走行する PHV の触発効果によるエコカーの普及促進</li> <li>本事業により年間約 3%のエコカーへの買換えを見込み、約 4,000t/年の CO2 排出を削減</li> <li>環境モデル都市アクションプランではこの他のエコカー普及策と併せて、平成 25 年度末には市内を走行する乗用車の 50%をエコカーとし、47,500t/年の CO2 排出を削減</li> </ul>	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>PHV と充電施設の普及展開を図るためには、行政の呼び水としての整備だけでなくそもそも民間施設での充電施設の整備が必要。今後更なる展開策を検討し、充電施設ネットワークを構築</li> <li>一部の自治体だけ突出して充電施設の整備がなされても、市民は行政区域に関係なく移動するので、PHV や EV の購入に踏み切りきっかけづくりとしての効果は薄い。モデルとして一部の自治体の取組と並行して充電施設が早期に全国展開されていく仕組みを示すことが必要</li> </ul>		

1- -2 京都市 ~歩くまち京都に相應しい、カーボンゼロ自動車の走る街~

事例のポイント	<p>電気自動車・プラグインハイブリッド車の普及を促進するとともに、自動車の使い方を個人所有から共同利用への促すカーシェアリングの取組みを促進（基盤整備、市民・事業者への普及支援、市役所の率先実行等）</p> <p>EV、PHV車の普及促進と、自動車の共同利用への転換により、運輸部門のCO2排出量を削減</p>
---------	--

事業名	次世代自動車普及促進事業		
事業主体	京都市		
事業期間	平成21年度～		
利用制度	環境保全型地域づくり推進支援事業 環境省 補助率 10/10 など		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の变革
取組概要	<p><b>事業目的</b></p> <p>次世代自動車である電気自動車、プラグインハイブリッド車の普及を促進し、運輸部門からのCO2排出量の削減、自動車排気ガスの削減に伴うNO2、PM等の大気汚染物質の排出の削減を目指す。また、カーシェアリングにより自動車の使い方を個人所有から共同利用へと促す。</p> <p><b>取組内容</b></p> <p>京都市全域（京都市の自動車保有台数約60万台）を対象に、各種交通施策を実施し、環境性能の高い車、電気自動車などの次世代自動車への転換を図ることでCO2排出量の削減を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 充電設備を市内33箇所（40基）に設置</li> <li>・ 上記のうち、6箇所に太陽光発電設備（内蓄電池付2箇所）を設置</li> <li>・ 府市協調事業として、タクシー・レンタカー事業者の次世代自動車の購入に対して、電気自動車300千円/台、プラグインハイブリッド車150千円/台を補助</li> <li>・ 事業者に対する電気自動車導入と充電設備設置に対する融資（共に20,000千円まで）</li> <li>・ 電気自動車に対して軽自動車税の免除</li> <li>・ 公用車に電気自動車を5台購入（市民・事業者とのカーシェアリングの実施）</li> </ul>		
	効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 急速充電設備等の整備により、23.0t-CO2/年のCO2排出量を削減</li> <li>・ 太陽光発電の活用により、約2.8t-CO2/年のCO2排出量を削減</li> <li>・ 電気自動車公用車によるカーシェアリングの実施により、約11.5t-CO2/年のCO2排出量を削減</li> </ul>	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 次世代自動車の普及促進に係る条件整備を基礎として「歩くまち京都」、「観光都市京都」の取組みを踏まえた上での充電設備の普及、電気自動車の普及支援の在り方</li> </ul>		

1- -1 富山市 ~過度な自動車利用の見直しによるCO2排出量の削減~

事例のポイント	中心市街地に自転車シェアリングを導入し、交通網としての利便性の向上 近距離の自動車利用の抑制を促しCO2排出量の削減、中心市街地の活性化、回遊性の強化		
事業名	自転車市民共同利用システム導入事業		
事業主体	シクロシティ株式会社、(富山市)		
事業期間	平成21年度~		
利用制度	環境共生地域づくり補助(環境保全型地域づくり推進支援事業) 環境省 補助率10/10		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の变革
取組概要	<p><b>地区特性</b>                      富山市では、公共交通の活性化と、市街地や公共交通沿線への都市機能等の集積による「コンパクトなまちづくり」の取組を進めている。本事業は、特に、中心市街地における回遊性の強化と活性化を図るため、富山駅を中心とする市街地で実施する。</p> <p><b>事業目的</b>                      中心市街地に自転車シェアリングを導入し、特定エリアの多地点にステーションを配置することで、交通網としての利便性を高めるとともに、中心市街地の活性化や回遊性の強化を目指す。</p> <p><b>取組内容</b>                      中心市街地の歩道等に、ステーション等の設備や自転車を設置し、近距離の自動車利用の抑制を促し、CO2排出量の削減を目指す。具体的には、以下の取組を行う。</p> <p>また、設備の整備や運營業務等は民間活力を活用し、富山市はイニシャルコストに対し補助金を交付し支援する。なお、運營業務は、市内各所に設置する広告掲出パネルの広告収入等により賄う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車(150台)、ターミナル(15基)、ラック(270基)、情報掲出パネル(30基)の設置</li> </ul>		
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地来訪者の移動手段の転換によるCO2排出量の削減</li> <li>・ 新たな雇用の創出(ステーション等の整備による短期的な雇用の創出、自転車メンテナンス等の運營業務による長期的な雇用の創出)</li> <li>・ まちの魅力向上による市街地活性化に伴う経済効果</li> <li>・ コミュニティサイクルと公共交通の相乗効果による公共交通の利用者の増加</li> <li>・ 自転車利用の見直しによる自転車販売台数の増加</li> </ul>		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地元商店街や旅行会社等と連携し、自転車を中心とする企画やイベントなどの新しい商品開発やビジネスの創出</li> <li>・ 利用者ニーズの的確な把握、他事業実施に伴うニーズの変化に対する柔軟な対応</li> </ul>		

1- -2 岐阜市 ~歩いて楽しく、漕いでも楽しいみちづくり~

事例のポイント	<p>中心市街地において、安全に安心して通行できる自転車走行環境をつくる。岐阜駅周辺において、自転車・歩行者の分離を図り、通行の安全を確保</p> <p>安全に安心して通行できる自転車走行環境の実現、集約型都市構造を支える交通体系が整った都市の実現により、CO2 排出量を削減</p>
---------	--

事業名	自転車走行環境整備事業		
事業主体	岐阜市		
事業期間	平成 21 ~ 25 年度		
利用制度	自転車通行環境整備モデル事業 国土交通省 補助率 5.5/10 都市システム交通事業 国土交通省 補助率 5/10 など		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の変革

取組概要	<p>地区特性</p> <p>JR 岐阜駅周辺では、駅を利用する歩行者、自転車の交通量が多い。特に朝夕の時間帯は通勤通学の自転車が集中している。自転車は環境にやさしい交通手段であることや、健康志向の高まりを背景にその利用ニーズが高まっている。一方で、歩行者と自転車の交通事故が急増しており、自転車走行環境の改善が必要となってきた。</p> <p>事業目的</p> <p>上記の状況に対して、中心市街地において、安全に安心して通行できる自転車走行環境をつくる。また、国土交通省と警察庁によりモデル地区に指定された岐阜駅周辺において、自転車・歩行者の分離を図り通行の安全を確保する。</p> <p>取組内容</p> <p>中心市街地周辺の 9 高校の協力を得て、自転車安全利用のチラシを約 4,500 枚配布し自転車利用のルールやマナー啓発活動を行った。</p> <p>社会実験として第一車線に仮設自転車道を設置。また自転車通行環境整備モデル地区(延長 2,000m)及び自転車走行環境改善計画区域(2.55 km<sup>2</sup>)置いて、自転車走行環境の改善と通行安全の確保を図ることで自転車交通を促進し、CO2 排出量の削減を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩行者・自転車交通量調査、自転車利用アンケートの実施</li> <li>・ 自転車走行環境改善計画の策定</li> <li>・ 縁石や植栽、カラー舗装により自転車・歩行者の分離</li> <li>・ 岐阜駅周辺における自転車駐車場の整備</li> </ul>
------	--

効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安全に安心して通行できる自転車走行環境の実現</li> <li>・ 集約型都市構造を支える交通体系が整った都市の実現</li> </ul>
----	--

課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公安委員会との協議・調整、地域住民との合意形成</li> <li>・ ソフト方策の展開を図る上で、関係機関、高校との連携</li> <li>・ 自転車走行環境の整備方針の際、交通規則やサイン計画等の全国的統一規格が無い</li> <li>・ 道路法、道路交通法等の関係法令、法定外表示設置基準等の遵守</li> </ul>
----	--

1- -3 京都市 ~「歩行者と公共交通優先」の「歩いて楽しいまち」の実現を目指す~

事例のポイント	京都市街地中心部における歩行者と公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指し、四条通付近の歴史的都心地区細街路における歩行者専用道路化、四条通における歩道拡幅、四条通は路線バスとタクシーのみ通過可、臨時駐輪場の設置、放置自転車の撤去等からなる社会実験を実施 歩行者と自転車の共存と利便性・安全性の向上により CO2 排出量を削減		
事業名	「歩いて楽しいまちなか戦略」の推進（四条通における歩道拡幅）		
事業主体	京都市		
事業期間	平成 23～24 年度（本事例の社会実験は平成 19 年度に実施）		
利用制度	地域活力基盤創造計画 国土交通省 補助率=55/100（平成 21～24 年度）		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の変革
取組概要	<p>地区特性</p> <p>京都市街地中心部の四条通、河原町通、御池通、烏丸通に囲まれた地区（歴史的都心地区）は、京都の活力と魅力が凝縮した地区である。なかでも河原町通・四条通は市内最大の商業集積地である。この地区においては、「4つの通りに囲まれた細街路における通過交通」、「地区全体で見られる放置自転車」、「四条通における歩車空間のアンバランス」、「慢性的な道路渋滞」などの交通上の課題を有している。</p> <p>事業目的</p> <p>上記の状況に対して、京都の活力と魅力が凝縮した歴史的都心地区（四条通、河原町通、御池通、烏丸通に囲まれた地区）が 50 年後も 100 年後も人々を魅了するまちであるよう、「歩行者と公共交通優先」の「歩いて楽しいまち」の実現を目指す。</p> <p>取組内容</p> <p>四条通歩道拡大やトランジットモール化（路線バス及びタクシー専用化）、四条通周辺細街路の歩行者専用道路化、臨時駐輪場の設置、放置自転車の撤去等による社会実験を平成 19 年 10 月に実施した。</p> <p>本事業において歩道拡幅を行うとともに、『『歩くまち・京都』総合交通戦略』にもとづき、四条通において歩道を広げ、公共交通を優先し、自動車の利用制限などを目指したトランジットモール化を図る。</p>		
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 細街路における通過交通の抑制</li> <li>・ 四条通でのゆとりある歩道の実現</li> <li>・ 歩行者と自転車の共存</li> </ul>		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動車交通総量抑制対策</li> <li>・ 荷捌き方法及びそのルール化、バス停集約、タクシーベイ設置</li> <li>・ 電線類共同溝における地上機器移設等（水道管、ガス管、送電線、電話ケーブル、光ケーブル）での膨大な事業費</li> </ul>		

1- -1 豊田市 ~スマートインターチェンジの設置による混雑緩和~

事例のポイント	<p>鞍ヶ池 PA 周辺の混雑緩和を目的に社会実験として設置したスマートインターチェンジを大型車対応で本格運用</p> <p>通常時における市内のアクセス時間の短縮と、観光シーズンにおける鞍ヶ池 PA 周辺での渋滞緩和を図ることにより、CO2 排出抑制など環境への負荷を低減</p>
---------	---

事業名	市道鞍ヶ池スマートインター線 大型車対応化事業		
事業主体	豊田市		
事業期間	平成 21 ~ 22 年度		
利用制度	国土交通省 ( 道路局所管 ) 地域活力基盤創造交付金 補助率 = 5.5 / 10		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の变革
取組概要	<p><b>地域特性</b></p> <p>鞍ヶ池 PA は一般国道 475 号東海環状自動車道の豊田松平 IC と豊田勘八 IC のほぼ中間に位置し、隣接する鞍ヶ池公園を利用することが出来るハイウェイオアシスとして利用されている。また周辺には現在整備中である交通公園などの公共施設等や東海自然歩道や香嵐渓などの観光拠点が立地しており、観光シーズンにおける渋滞対策が問題となっている地域である。</p> <p><b>事業目的</b></p> <p>国土交通省が制定した「スマートインターチェンジ制度実施要綱」に基づき、平成 19 年度に豊田市が鞍ヶ池 PA 周辺の混雑緩和を目的に社会実験としてスマートインターチェンジを設置した。そこで、社会実験として整備した鞍ヶ池スマートインターチェンジを大型車対応で本格運用することで渋滞緩和を目指す。</p> <p><b>取組内容</b></p> <p>社会実験として整備した鞍ヶ池スマートインターチェンジを大型車も通行可能とすることで、通常時における市内のアクセス時間の短縮と、観光シーズンにおける鞍ヶ池 PA 周辺での渋滞緩和を図り、CO2 排出量の削減を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鞍ヶ池スマートインターチェンジの道路改良工事を行い大型車対応で本格運用</li> </ul>		
効果	・ 記載なし		
課題	・ 記載なし		

## 2- -1 北九州市 ~環境と共生する暮らし創造拠点 エコ・フレンドリータウン~

事例のポイント	環境負荷低減による地球温暖化の防止や環境と共生するまちづくりの促進を図るため、ごみ焼却排熱の有効利用を中心とする都市熱源ネットワークを整備し、地域冷暖房の普及促進やエネルギー消費を低減 ごみ処理施設からの焼却排熱の有効利用により CO2 排出量を削減
---------	--

事業名	東折尾地区次世代都市整備事業（東折尾土地区画整理事業関連事業）		
事業主体	北九州市、熱供給事業者（西部ガス冷温熱㈱）		
事業期間	平成 11～12 年度		
利用制度	次世代都市整備事業 国土交通省 補助率：1/3		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の变革

取組概要	<p>地区特性</p> <p>東折尾地区は、北九州市副都心の黒崎に近接し、国鉄清算事業団所有の JR 貨物駅跡地を中心とした約 11.3ha の土地である。この地区では、土地区画整理事業により、JR 新駅の設置、駅前広場、駐輪場、地域の南北を一体化するための公共連絡通路などを整備し、優れた交通環境を生かした土地の高度利用や環境と共生する暮らし創造拠点の形成を図っている。</p> <p>事業目的</p> <p>この地区において、環境負荷低減による地球温暖化防止や環境と共生するまちづくりの促進を図るため、ごみ焼却排熱の有効利用を中心とする都市熱源ネットワークを整備し、地域冷暖房の普及促進やエネルギー消費の低減を図る。</p> <p>取組内容</p> <p>隣接するごみ処理施設からの焼却排熱を有効利用するため地域冷暖房を整備することで CO2 排出量の削減を目指した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ エネルギーセンターの整備</li> <li>・ 導管の整備</li> <li>・ 熱供給</li> </ul>
	<p>対個別方式</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一次エネルギー消費量：6,292 Gcal/年(74%)(CO2 排出削減量：367t-CO2/年(77%))削減</li> </ul> <p>対単独地域冷暖房方式（都市ガス利用）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一次エネルギー消費量：5,036 Gcal/年(70%)(CO2 排出量：300t-CO2/年 (73%))削減</li> </ul>

効果	<p>熱単価</p> <p>熱供給事業者が購入する熱単価がやや割高。また、需要者への単価もガス・電気に比べ割高。コスト（地域導管、施設設備等）</p> <p>空調用配管のコスト削減を図るため 1 本の配管で対応している施設（主に商業施設）については、地域冷暖房の本来の効果を発揮できていない。</p> <p>供給エリア</p> <p>本事業の供給は集合住宅（小口）のみで、熱供給事業者の経営環境が非常に厳しい。</p>
----	---

## 2- -2 (独)都市再生機構 ~自然との共生・調和をめざしたまちづくり~

事例のポイント	東京都足立区の西端に位置する約 20ha の大規模工場跡地を、「住宅市街地総合整備事業」の活用により、公共施設の整備と住宅建設などの総合的な土地利用転換を実施 公共施設の整備と住宅建設などの総合的な推進と、荒川・隅田川に囲まれた豊かな水と緑に恵まれた立地を最大限活かした環境共生まちづくりによる CO2 排出量の削減 スーパー堤防事業との一体的なまちづくりによる災害に強いまちづくりの実施		
事業名	新田地区 住宅市街地総合整備事業		
事業主体	足立区・独立行政法人都市再生機構・民間事業者		
事業期間	平成 8 年度～事業中		
利用制度	住宅市街地総合整備事業 国土交通省 補助率：1/2 または 1/3		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の变革
取組概要	<p>地区特性</p> <p>事業地は、荒川と隅田川に挟まれた大規模工場跡地（約 20ha）で島状の地区であったことから、土地利用転換を行うにあたり、治水対策とともに道路や橋などの都市計画道路や都市計画公園の整備など、都市基盤の整備が必要であった。</p> <p>事業目的</p> <p>上記の状況に対して、「住宅市街地総合整備事業」の活用により公共施設の整備と住宅建設などを総合的に推進し、スーパー堤防事業との一体的なまちづくりにより、災害に強いまちづくりを実施するとともに、荒川・隅田川に囲まれた豊かな水と緑に恵まれた立地を最大限活かした環境共生まちづくりを推進する。</p> <p>取組内容</p> <p>スーパー堤防整備を推進しながら、リバーサイドの開放感と美しい水辺景観を活かした住宅環境整備（約 20ha、約 3,000 戸）を実現することで CO2 排出量の削減を目指した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>川からの風の道をつくる配置計画（夏は涼風の通り抜け、冬は季節風やビル風を遮断）</li> <li>荒川の生態環境と隅田川や市街地をつなぐ、ピオトープネットワークづくり</li> <li>すべての住棟と駐車場の屋上を緑化。ヒートアイランド現象の緩和に貢献</li> <li>モニュメント風車の風力発電で得られたエネルギーを歩道敷に埋め込まれた照明に活用</li> <li>住棟の屋上にソーラーパネル（太陽電池）を設置し、集会室の照明などの電力を賄う</li> <li>荒川沿いの緑道に「荒川の五色桜」を復活し、人々の憩いの場作り</li> <li>一部の住戸に 2 層吹き抜け空間を設け、パッシブクーラーを実現</li> <li>一部の住戸に家庭用燃料電池システムを導入</li> <li>その他住戸の総合的な省エネルギー性能の向上</li> </ul>		
効果	・ 数値的なものは定めていない		
課題	・ 風の道やパッシブクーラーの取組は、評価手法がなく効果測定が困難		

## 2- -3 (独)都市再生機構 ~親水文化創造都市~

事例の  
ポイント

治水対策の調節池と新市街地開発を一体的に行う「レイクタウン整備事業」の第1号事業として採択、約226ha(うち環境モデル街区31ha)の開発を実施。新駅設置による鉄道の利便性を活かしながら、水辺空間と共生する良質な住宅地及び商業施設・業務施設等の供給と公共公益施設の整備改善を図ることにより、健康で良質な住環境を有する新市街地を形成

開発に参画する主体が持ち合わせているハード・ソフトの環境技術の提供と、脱自動車社会、健康な都市生活のモデルのイメージづくりによるCO<sub>2</sub>排出量の削減と環境に配慮した基盤整備による低炭素まちづくりのPR

水辺活動を通じた地域住民の環境保全意識等の喚起や自発的な維持管理活動等への参加によるコミュニティが自律的に環境に配慮するまちづくりの推進

事業名	越谷レイクタウン特定土地区画整理事業		
事業主体	独立行政法人都市再生機構		
事業期間	平成11～25年度		
利用制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土地区画整理事業 国交省 補助率 1/2</li> <li>・街区まるごとCO<sub>2</sub> 20%削減事業 環境省</li> <li>・河川事業 国交省 補助率 1/2</li> <li>・土地譲渡におけるCO<sub>2</sub>削減条件付公募 UR都市機構</li> </ul>		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の变革
取組概要	<p>地区特性</p> <p>元荒川、綾瀬川、中川に囲まれ、古くより水田が広がる田園地帯であった。都心から25km圏内で交通利便性が高いことから、昭和30年以降、急激な人口増加とともに市街化が進んだ。市街化とともに水田の持つ保水機能が低下し、水害が頻繁に発生するようになった。</p> <p>治水対策の調節池と新市街地開発とを一体的に行う「レイクタウン整備事業」が昭和63年に国土交通省において新規に創設され、越谷レイクタウン地区が第1号に事業採択された。</p> <p>事業目的</p> <p>越谷東南部地域の新たな拠点として春日部・越谷業務核都市形成に寄与すること。また、健康でかつ良質な住環境を有する新市街地の形成を図ることを目的とする。</p> <p>取組内容</p> <p>大相模調節池と計画的市街地を一体的に整備し、新駅設置による鉄道の利便性を活かしながら、水辺空間と共生する良質な住宅地及び商業・業務施設用地等の供給と公共公益施設の整備改善を図ることでCO<sub>2</sub>排出量の削減を目指した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・調節池(約39ha)の水辺活用(市民参加のWSの意見を反映して整備)</li> <li>・基盤整備(鉄道新駅徒歩15分圏内のコンパクトな街、バリアフリー、電線地中化等)</li> <li>・環境モデル街区(集合住宅500戸、戸建住宅132戸)の整備等</li> </ul>		
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境モデル街区(約31ha)において、エリア全体で約9,400t/年のCO<sub>2</sub>排出を削減</li> </ul>		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・未処分地の民間公募の際の条件設定</li> <li>・地域活動の持続・発展</li> <li>CO<sub>2</sub>排出削減量の明示、取組みメニュー(断熱性能の次世代化など)の明示など</li> <li>・地権者の土地活用の際の環境配慮(環境配慮パンフレットを作成し配布)</li> </ul>		

## 2- -4 (独)都市再生機構 ~住宅の供給及び土地の高度利用、省資源を目指したまちづくり~

事例のポイント	定住人口回復に向け、共同開発と高度利用による一体的な魅力ある複合都市空間の形成 約 2 万㎡の大型蓄熱槽を整備し、地区内施設に対し「蓄熱式ヒートポンプシステム」を採用した熱供給の実施により CO2 排出量を削減		
事業名	晴海一丁目東地区第一種市街地再開発事業、晴海一丁目西地区第一種市街地再開発事業		
事業主体	独立行政法人都市再生機構（東地区）、晴海一丁目西地区市街地再開発組合（西地区）		
事業期間	平成 5～13 年度		
利用制度	無し		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の変革
取組概要	<p>地区特性</p> <p>地区内は、昭和 30 年代に住宅公団（現都市再生機構）が整備した晴海団地のほかに倉庫等の物流系施設が混在していた。老朽化した住宅団地の建替え及び倉庫等物流系施設用地の高度利用の促進を図る地区として位置づけられていた。</p> <p>事業目的</p> <p>定住人口回復に向け、既存住宅の建替えを含めた積極的な住宅供給と良好な居住環境の形成を図る。また、共同開発と土地の高度利用による一体的な魅力ある複合都市空間の形成、高度な都市基盤施設の整備と環境保全、都市防災、省資源を目指したまちづくりの充実を図る。</p> <p>取組内容</p> <p>地権者のうち 7 社が共同で事業促進のための会社「(株)晴海コーポレーション」を設立（1988 年 12 月）出資を行い各社から人材を出向させ事務局とした。計画段階から、業務棟の事業者を中心に環境負荷削減とランニングコスト削減を重要課題として検討を実施、統一した基準での街区管理をめざし、「管理部会」の設立、「設計ガイドライン」「設備供給受渡し規程」等を作成し、竣工後は、「管理部会」は「環境マネジメント検討会」に、「ガイドライン」等は「管理協定」へと受け継がれた。晴海コーポレーションは竣工後も第 1 街区の統一管理者として、管理を行っており、計画段階から将来の管理会社が参加したことで、維持管理のしやすさとランニングコスト削減に重点の置かれた計画となった。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 約 2 万㎡の大型蓄熱槽を整備</li> <li>・ 「蓄熱式ヒートポンプシステム」を採用した熱供給を実施（「防災型地域熱供給」であり、非常災害時には、蓄熱槽の水を消防用水や緊急生活用水として利用することが可能）</li> </ul>		
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 街区全体で約 6,600 ㎡の緑化により、ヒートアイランド現象の緩和</li> <li>・ 高効率な DHC（地域冷暖房）等により、エネルギー消費量の削減</li> <li>・ 雨水回収や中水製造により、水の循環利用の推進</li> <li>・ ゴミの分別回収により、廃棄物リサイクルの促進</li> </ul>		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 所有・管理形態が複雑な複合再開発施設において、CO2 削減等の環境への取組みを積極的に推進するためには、街区全体の管理者が緊密に連携する仕組みづくりが不可欠</li> </ul>		

## 2- -5 つくば市 ~シンプルライフ・シンプルエネルギーを実現するために~

事例の  
ポイント

つくばエクスプレス沿線の区画整理事業により、環境配慮も含めたライフスタイル提案型の新市街地整備が進行中である。駅からほど近い地区（約27ha、1,170戸）で、街区単位での低炭素なまちのあり方を実証実験的に展開し、検証することによって、全国の先例となるような取組みを進める。

先例となる街区形成を図り、全国に発信する。

## 事業名

実験低炭素モデル街区（つくばエクスプレス沿線開発地区/葛城地区）

## 事業主体

区画整理事業者、民間事業者、研究機関、他（いずれも未定）

## 事業期間

平成23年度～（予定）

## 利用制度

未定

## 取組分野

複合的市街地開発

住宅系市街地開発

交通系

公園・緑地関係

未利用エネルギー活用

都市構造の変革

## 取組概要

## 地区特性

葛城地区は、研究学園都市の副都心機能を担い、生活・仕事に関わるサービスが集まる複合市街地である。つくばエクスプレス研究学園駅を中心とする地区で、周辺には、商業・業務施設が配置される。地区内の自然や周辺の緑地と調和した住宅地を目指し、駅南側には大規模な駅前公園も整備されている。

## 事業目的

つくばエクスプレス沿線の区画整理事業により、環境配慮も含めたライフスタイル提案型の新市街地整備が進められようとしている。そこで、駅からほど近い地区で、街区単位での低炭素なまちのあり方を実証実験的に展開し、検証することによって、全国の先例となるような取組みを進める。

## 取組内容

25.7ha、約1,170戸の街区において、ライフスタイル提案型の新市街地整備によりCO2排出量の削減を目指す。具体的には、以下のような事業展開の可能性を検討する。

- ・ 地区内完結型エネルギーネットワークシステム導入
- ・ 住宅設備（太陽光発電、地中熱利用、省エネ機器、高断熱仕様）の整備
- ・ カーシェアリング（電気自動車）
- ・ 住民参加による緑の管理
- ・ 自転車のまちづくり
- ・ モニタリングシステム

## 効果

- ・ 先例となる街区形成を図り、全国に発信する。

## 課題

- ・ 制度；実験技術の導入についての規制緩和など、補助金等の経済面援助
- ・ モニタリング；住民の協力体制構築（制度整備、個人情報保護）、モニターの確保、新技術の組み合わせ、ハウスメーカー等の協力
- ・ コーディネーター；企業と大学・研究機関をつなぐコーディネーター
- ・ コスト；導入・維持管理についての負担

## 2- -6 大阪市 ~「グリーン・アース」&amp;「アンビエント・ライフスタイル」~

事例のポイント	<p>大阪駅北口地区2期開発(約17ha)において、「グリーン・アース」と「アンビエント・ライフスタイル」を実現するために、4つの目標(グリーン・テクノロジーのイノベーション拠点、環境先進国をリードする人材の交流・育成拠点、居心地の良い、質の高い都市空間、自然と共生する技術や生活様式、都市空間を世界に発信する都市ブランドの創出)でもってまちづくりを促進</p> <p>「創造」、「展示」、「集客発信」、「交流」の4つの基本機能に基づき、人・物・情報のダイナミックなインターフェイスとなり、新たな知を創出</p>
---------	--

事業名	大阪駅北地区2期開発		
事業主体	未定		
事業期間	未定		
利用制度	未定		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の变革
取組概要	<p>地区特性</p> <p>大阪駅北地区は、1日約250万人が乗降する西日本最大のターミナルに隣接するという立地特性を活かし、大阪のみならず関西全体の活性化に貢献する新しい拠点となることが期待されている。</p> <p>事業目的</p> <p>地球規模の環境というグローバルな視点(「グリーン・アース」と人のための周辺環境という生活の豊かさからの視点(「アンビエント・ライフスタイル」)を重視し、その時代の要請に応えた、最先端の「環境」分野に取り組み、アジア・世界に向けて情報発信をする。</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>4つの目標(グリーン・テクノロジーのイノベーション拠点、環境先進国をリードする人材の交流・育成拠点、居心地の良い、質の高い都市空間、自然と共生する技術や生活様式、都市空間を世界に発信する都市ブランドの創出)でもってまちづくりを進める</li> <li>2期区域の中核機能としては、「環境」をテーマとした知的創造機能を、先行開発区域のナレッジ・キャピタルゾーンと隣接して区域の中央部に導入し、機能的にも空間的にも区域の中核的役割を持たせることによって、区域全体の牽引役とする</li> </ul>		
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>ナレッジ・キャピタルゾーン(2)においては、「実証展示・集客」「ビジネス創出支援」「人材交流・育成」「都市文化創出」を、あわせて、これらの取組みを国内外に発信する「都市ブランドの形成」の展開を図る</li> <li>「創造」「展示」「集客発信」「交流」の4つの基本機能に基づき、人・物・情報のダイナミックなインターフェイスとなり、新たな知を創出し続ける</li> </ul>		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>2期ナレッジ・キャピタル実現に向けた「推進主体」</li> <li>タウンマネジメント</li> <li>ビジョン実現に向けた仕組みづくり</li> </ul>		

## 2- -7 北九州市 ~ゼロカーボンを実現した次世代アメニティの形成~

事例の  
ポイント

陸上自衛隊分屯地の移転や UR 都市機構団地の再編計画により、今後、大規模な土地利用転換が見込まれている区域（モデル街区；約 33ha）において、公共交通の拠点性を高め、自家用車の利用を抑制する仕組みや、太陽光等の自然エネルギーの利活用、長期優良住宅など、次世代の普及技術やシステムを街区全体に集積し、全国の先例となるような低炭素型の街区を形成

街区レベルにおける CO2 排出削減（エネルギー利用の抑制、化石エネルギーから再生可能エネルギーへの転換）の実現を他地区に普及・拡大

事業名	低炭素先進モデル街区形成推進事業		
事業主体	民間事業者、北九州市		
事業期間	平成 23 年度～（予定）		
利用制度	先導的都市環境形成促進事業 国土交通省 補助率：1/2		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の変革
取組概要	<p>地区特性</p> <p>城野地区は、北九州市の中心である小倉都心から約 3km に位置し、JR 日豊本線城野駅や国道 10 号等が地区に隣接し交通利便性の高い地域である。対象地区は、陸上自衛隊分屯地の移転や UR 都市機構団地の再編計画により、今後大規模な土地利用転換が見込まれている。</p> <p>事業目的</p> <p>街区レベルにおける CO2 排出削減の実現を他地区に普及・拡大を図る。</p> <p>取組内容</p> <p>対象地区(約 33ha)において、公共交通の拠点性を高め、自家用車の利用を抑制する仕組みや、太陽光等の自然エネルギーの利活用、長期優良住宅など、次世代の普及技術やシステムを街区全体に集積することで、CO2 排出量の削減を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通；公共交通結節点の機能向上</li> <li>エネルギー需要；省エネルギー住宅や耐久性に優れた長期優良住宅の導入</li> <li>エネルギー供給；太陽光発電をはじめとする多様な再生可能エネルギー導入による自給</li> <li>エネルギーマネジメント；家庭での CO2 排出量の「見える化」や省エネ診断サービス</li> <li>緑化・自然利用；風通しや樹木などの自然を活用して暑さ寒さを和らげる基盤整備</li> </ul>		
	効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>家庭から排出される CO2 を対象として、ゼロカーボンを目指す</li> </ul>	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくりに当たっての住民の関わり方</li> <li>関係者の合意形成</li> <li>低炭素技術の選択</li> <li>運用・管理の仕組みづくり</li> <li>コスト</li> <li>市内への普及拡大</li> </ul>		

## 2- -1 下川町 ~森林バイオマス地域熱供給システム~

事例のポイント	森林バイオマス等を原料とした木質ボイラを導入し、集中型・低炭素地域づくりのモデルをつくる。具体的には、林地残材等の木質原料を製造する木質原料製造施設整備と、役場、公民館、消防署、総合福祉センターの暖房を一箇所から供給する地域熱供給施設を整備 森林バイオマス等を原料とした木質ボイラの導入により、CO2 排出量の削減、地域資源の有効活用、地域の活性化を促進		
事業名	森林バイオマスエネルギー導入事業		
事業主体	下川町		
事業期間	平成 21 年度		
利用制度	平成 20 年度環境共生地域づくり補助金		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の変革
取組概要	<p>地区特性</p> <p>北海道は、冬期間の暖房により全国と比較して民生部門の CO2 排出割合が高く、民生部門の大幅な CO2 削減のためには、暖房の抜本的な見直しが必要である。</p> <p>下川町は、役場を中心に半径 1km 以内に公共施設や公営住宅等が近接している。</p> <p>事業目的</p> <p>暖房用として重油などの化石燃料を消費している施設へ、森林バイオマス等を原料とした木質ボイラを導入し、CO2 排出の削減とともに地域活性化を図り、集中型・低炭素地域づくりのモデルを目指す。</p> <p>取組内容</p> <p>林地残材等からボイラ燃料を製造する施設を整備し、地域内に立地する公共施設に供給することで、CO2 排出量の削減を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 林地残材等の木質原料を製造する木質原料製造施設の整備</li> <li>・ 役場、公民館、消防署、総合福祉センターの暖房を一箇所から供給する地域熱供給施設の整備</li> </ul>		
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 暖房用燃料を化石燃料から木質バイオマスに転換することによる CO2 排出量の削減（約 350 t）</li> <li>・ 地域資源の有効活用</li> <li>・ 原料製造施設での雇用の創出、視察者の来町等による地域の活性化</li> </ul>		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人材育成；木質原料の製造や木質ボイラの稼働に対するノウハウの習得</li> <li>・ 経済性の確保；経済的に成り立つ原料供給体制</li> </ul>		

## 2- -2 千代田区 ~グリーンストック作戦~

事例のポイント	区内の建物のうち圧倒的な棟数を占める既存中小ビルを主な対象にエリア・街区を定め(神田駅西口周辺地区)設備の現況やエネルギーの使用実態の調査を実施し、省エネ診断の後、運用改善や設備改修を進めることで、エリア・街区での省エネ化・省CO2を実現 共同改修や機器の共同購入による経費削減、継続的な協議会の実施による交流・コミュニティの場の創出及び低炭素化の取組みの拡大		
事業名	グリーンストック作戦		
事業主体	千代田区		
事業期間	平成21年度~		
利用制度	平成21年度東京都地球温暖化対策等推進のための区市町村補助制度 クールネット東京(東京都地球温暖化防止活動推進センター)の省エネルギー診断制度		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の变革
取組概要	<p>地区特性</p> <p>千代田区は昼間人口約85万人が集い、高度な業務機能が集積する日本の政治・経済の中心地であり、活発な事業活動、都市整備が行われているため、多大なエネルギーが消費されCO2排出量も増大している。</p> <p>事業目的</p> <p>区内の建物のうち圧倒的な棟数を占める既存中小ビルを主な対象にエリア・街区を定め、設備の現況やエネルギーの使用実態の調査を実施し、省エネ診断の後、運用改善や設備改修を進めることで、エリア・街区での省エネ・省CO2化を目指す。</p> <p>取組内容</p> <p>千代田区内の既存建築物約12,000棟、モデル地区の既存建築物約400棟を対象に、運用改善や省エネ改修を行うことでCO2排出量の削減を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 省エネ診断への参加意向調査</li> <li>・ 省エネ診断セミナー</li> <li>・ 省エネ診断の実施</li> <li>・ 省エネ改修・運用改善</li> <li>・ 調査報告会等の実施</li> <li>・ 他地区への展開</li> </ul>		
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成22年度、クールネット東京が都内で実施した省エネ診断件数は約400件で、当区内では約50件が受診し、このうち8件がモデル地区(14件が申請)</li> <li>・ 運用改善や省エネ改修によるCO2削減、共同改修や機器の共同購入による経費削減</li> <li>・ 継続的な協議会の実施による交流・コミュニティの場の創出及び低炭素化の取組みの拡大</li> </ul>		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 省エネ診断から省エネ改修につなげるための助成制度や低利融資の活用</li> <li>・ 省エネ効果、費用対効果などのインセンティブの提供と継続的なフォロー</li> </ul>		

## 2- -3 大阪市 ~大都市中心部における低炭素地域モデルの実現~

事例のポイント	「水都大阪のシンボルアイランド・環境先進都市中之島」をテーマとして「水辺景観を活かし、環境に配慮した住みやすく、楽しく歩ける街」をまちづくりの理念の一つとして掲げている大阪中之島地区を中心とした地域において、地元住民、学識経験者、大学、行政機関、企業などが協働して地球環境と人にやさしいまちづくりに取り組み、低炭素社会の実現に寄与交通対策社会実験、エネルギー対策調査及び自然資本活用調査等によりCO2排出量を削減		
事業名	低炭素地域づくり面的対策推進事業		
事業主体	大阪中之島地区温暖化対策地域協議会		
事業期間	平成21～22年度（予定）		
利用制度	平成21年度低炭素地域づくり面的対策推進事業（環境省 委託事業）		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の变革
取組概要	<p>地区特性</p> <p>中之島地区では「水都大阪のシンボルアイランド・環境先進都市中之島」をテーマとして「水辺景観を活かし、環境に配慮した住みやすく、楽しく歩けるまち」をまちづくりの理念の一つとして掲げている。</p> <p>事業目的</p> <p>昼夜人口比率が極端に大きい都市中心部における低炭素地域づくりの初めての取組みとして、利便性と低炭素を兼ね備えた、都市中心区域に最適な公共交通システムのあり方や大都市及び地方中核都市の中心区域に共通する課題（利便性と低炭素の両立）への取組みの先例となるまちづくりの実現を図る。</p> <p>取組内容</p> <p>中之島地区を中心とした地区（約0.5㎡、事業所数861、従業員数34,149人、住民751人）において、最適な公共交通システムのあり方や河川水や地下水の積極活用により、CO2排出量の削減を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO2排出量現況調査</li> <li>・ 交通対策社会実験（オンデマンド電気バス交通システム、電気タクシー、ハイブリッド船の導入によるCO2削減効果の検証）</li> <li>・ エネルギー対策調査（再生可能エネルギーの活用、高効率・省エネ機器の導入）</li> <li>・ 自然資本活用調査（大河川口固有の資源活用と、緑地帯拡大によるCO2吸収源の強化・拡大）</li> <li>・ CO2排出削減効果の検証</li> </ul>		
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成28年度CO2削減目標664t/年</li> <li>・ 平成38年度CO2削減目標2,888t/年</li> </ul>		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 記載なし</li> </ul>		

## 2- -4 大阪市 ~海風を活用したヒートアイランド対策~

事例のポイント	ヒートアイランド現象の緩和を図るため、大阪に吹き込む涼しい海風をできるだけ涼しいまま都心部まで導くためのモデル事業を実施するとともに、その効果を検証し、今後の「風の道」に配慮したまちづくりの推進に資する。具体的には、道路への散水、遮熱性舗装の実施、緑化事業、環境（夏期の気温、湿度、風向・風速、日射量等）調査を実施 道路への散水、遮熱性舗装の実施、緑化により、モデル地区周辺での快適性を向上（体感温度の低下）		
事業名	「風の道」モデル事業		
事業主体	大阪市ゆとりとみどり振興局、大阪市建設局、大阪市環境局		
事業期間	平成 21 年度～平成 22 年度（予定）		
利用制度	無し		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の变革
取組概要	<p>地区特性</p> <p>大阪の夏は、ヒートアイランド現象などの影響で、日本の都市の中でもトップクラスの暑さとなっている。大阪の上空には、瀬戸内海からの涼しい海風が吹いており、長堀通にはその涼しい海風が地上付近にも吹き込んでいる。</p> <p>事業目的</p> <p>ヒートアイランド現象の緩和を図るため、大阪に吹き込む涼しい海風をできるだけ涼しいまま都心部まで導くためのモデル事業を実施するとともに、その効果を検証し、今後の「風の道」に配慮したまちづくりの推進に資する。</p> <p>取組内容</p> <p>長堀通の延長約 1.5km に海風を導き入れることで、ヒートアイランド現象の緩和を図り、CO2 排出量の削減を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路への散水（延長約 500m）</li> <li>・ 遮熱性舗装の実施（延長約 200m）</li> <li>・ 緑化事業（植栽約 200 本）</li> <li>・ 環境調査（夏期の気温、湿度、風向・風速、日射量等を調査）</li> </ul>		
効果	・ モデル地区周辺での快適性を向上（体感温度の低下）		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 庁内の合意形成</li> <li>・ 「風の道」モデル事業、「風の道ビジョン」構築に係る予算の確保</li> <li>・ 市内への普及拡大モデル事業の効果検証、市内各地に「風の道」に配慮したまちづくりを展開する手法</li> <li>・ まちづくりに当たっての住民の関わり方（市民・モデル地区周辺住民への普及啓発、市民協働による「風の道」関連事業の進め方）</li> </ul>		

## 2- -5 北九州市 ~住まい・暮らしを環境型にシフト！地域に根ざすエコハウジングモデル~

事例の  
ポイント

住宅市街地総合整備事業の採択を受けた八幡高見地区において、豊かな緑地や板櫃川のせせらぎ、桜並木などの自然環境を生かしながら、『桜と水辺とふれあいの街』をテーマに、住宅（123戸）、道路、公園、河川、商店街等の一体的整備を進め、北九州市を代表する高品質なまちづくりを行い、人口の定住促進及び地区の活性化を促進  
建物の長寿命化に伴う建設・修繕・更新・解体及び運用に係る CO2 排出量を削減

## 事業名

北九州市・八幡高見マンション共同分譲事業

## 事業主体

八幡高見(M街区)共同分譲事業共同企業体（東宝住宅(株)、岡部産業(株)、(株)なかやしき）  
北九州市住宅供給公社

## 事業期間

平成 20 年度～平成 23 年度

## 利用制度

住宅市街地総合整備事業 国土交通省 補助率：1/3、市 補助率：1/3  
21 世紀都市居住緊急促進事業 国土交通省 補助率：5 %  
住宅・建築物省 CO2 推進モデル事業 国土交通省 補助率：1/2

## 取組分野

複合的市街地開発

住宅系市街地開発

交通系

公園・緑地関係

未利用エネルギー活用

都市構造の变革

## 取組概要

## 地区特性

八幡高見地区は、北九州市のほぼ中央に位置し、新日本製鐵(株)の社宅群を中心に閑静な住宅地を形成しており、小倉中心部への利便性も高く、市内でも有数の恵まれた住環境にある。当地区では、住宅市街地総合整備事業の採択を受け、「桜と水辺とふれあいの街」をテーマに、住宅・道路・公園・河川・商店街等の一体的整備が進められている。

## 事業目的

123 戸の集合住宅を建設するにあたり、ハード・ソフト両面から様々な方策を織り込み、省 CO2 化を推進するとともに、環境施策とも連携し、新しい住環境の創出を目指す。

## 取組内容

省 CO2 集合住宅の建設により、建物の長寿命化に伴う建設、修繕・更新・解体及び運用に係る CO2 排出量を削減する。

- ・ 外断熱工法と自然エネルギーのパッシブ利用とアクティブ技術の複合的な導入
- ・ HEMS の導入による省 CO2 効果の「見える化」、車や自転車シェアリングの導入、エコライフマニュアルの作成
- ・ 基礎免震構造と長期使用の構造躯体を採用、SI 化を行い、数世代にわたる居住環境を提案
- ・ 大学やエネルギー事業者と連携し、導入技術の効果を具体的に検証
- ・ 地場住宅団体に省 CO2 技術の情報提供・普及要請。住宅を通じて市民へ普及啓発

## 効果

- ・ 建物の長寿命化に伴う建設・修繕・更新・解体に係る CO2 排出量を 170t/年削減
- ・ 運用（断熱工法、給湯、照明、自然エネルギー利用等）に係る CO2 排出量を 100t/年削減

## 課題

- ・ 販売促進
- ・ 効果検証
- ・ 成果普及・啓発

## 2- -6 飯田市 ~街区エコエネマネジメント~

事例のポイント	<p>中心市街地（約 151ha）において、「タウンエコエネルギーシステムの構築」、「中心市街地における低炭素まちづくりの実践」及び「低炭素で活力あふれる地域社会の形成における住民の参画と人材確保」を行う</p> <p>上記の取組により、CO2 排出量を削減</p>		
事業名	環境配慮型まちづくり事業		
事業主体	飯田市など		
事業期間	平成 21 年度～		
利用制度	先導的都市環境形成促進事業費補助金 国土交通省 補助率 1/2		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の变革
取組概要	<p>地区特性</p> <p>飯田市のほぼ中央に位置する飯田市中心市街地地区は、都市機能の複合化が図られ、公共・公益施設、商業・業務施設が集積する南信州の中核都市・飯田市の中心地となっている。</p> <p>事業目的</p> <p>飯田市が平成 20 年に環境モデル候補都市になったことを踏まえ、低炭素な市街地形成モデルとしてのシステムを構築していく。</p> <p>取組内容</p> <p>中心市街地（151ha）において、「タウンエコエネルギーシステムの構築」、「中心市街地における低炭素まちづくりの実践」及び「低炭素で活力あふれる地域社会の形成における住民の参画と人材確保」を行うことにより CO2 排出量を削減する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域固有の再生可能エネルギーを需給する仕組み及びそのためのインフラ整備</li> <li>・地域独自の環境価値や省エネ、長寿命を付加した低炭素不動産基準の構築</li> <li>・公共・公益施設等の建築・改築に合わせた低炭素モデル構築</li> <li>・「おひさま」と「もり」のエネルギーを供給するインフラ整備</li> <li>・低炭素な住まい方モデルの構築</li> <li>・意識改革とライフサイクルの転換</li> <li>・人材交流・人材確保</li> <li>・地域の工務店等と「信州飯田エコハウス推進協議会」の発足</li> </ul>		
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2030 年に民生部門の CO2 排出量を 40～50%削減</li> <li>・ 2050 年に向けては民生、運輸、産業部門において、地域全体の CO2 排出量を 70%削減</li> <li>・ 家屋 1 軒当たり 34～60%の CO2 削減</li> <li>・ ライフスタイル変革を通じた民生部門の CO2 削減</li> </ul>		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 木質ペレット供給側との連携構築</li> <li>・ 建物建設に係る人々との連携</li> <li>・ 関係者の合意形成</li> <li>・ バイオマス資源の活用</li> </ul>		

2- -7 豊田市～ 市民が「住む・憩う・集う・学ぶ」を通じて、先進的な低炭素社会を実体験できるミニタウン  
民・産・学・官の共働による低炭素社会のシステム・技術・ビジネスモデルのインキュベート～

事例のポイント	<p>環境モデル都市のシンボリックエリアとして位置づける「都心」内の約 2ha において、「低炭素社会に向けたまちづくりを実現する足掛かり」、「新たな環境産業を創出する環境づくり」、「低炭素社会におけるライフスタイルの情報発信」及び「システム・技術の実社会への普及」を実施</p> <p>低炭素型のライフスタイルへの転換、実社会における低炭素型のまちづくり、環境技術の普及および新たなビジネスモデルの創出の取組みにより、CO2 排出量を大幅に削減</p>
---------	---

事業名	低炭素社会モデル地区の整備		
事業主体	「市」と「核となる技術等を保有する企業等」とのコンソーシアム（予定）		
事業期間	平成 23 年度～平成 33 年度（予定）		
利用制度	現時点でなし		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の変革
取組概要	<p>地区特性 計画地区は、環境モデル都市のシンボリックエリアとして位置づける「都心」内にある。</p> <p>事業目的 「低炭素社会に向けたまちづくりを実現する足掛かり」、「新たな環境産業を創出する環境づくり」、「低炭素社会におけるライフスタイルの情報発信」及び「システム・技術の実社会への普及」を行う。</p> <p>取組内容 計画地区約 2ha に、交通・住宅・市街地整備などに係る先進の環境技術を組み合わせたシステムを集中的に導入し、快適な低炭素社会を実体験できる「まち（モデル地区）」を整備することで CO2 排出量の削減を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 低炭素に直結する技術・システムの導入</li> <li>・ 低炭素社会のライフスタイル提案</li> <li>・ 日常生活における導入システム・技術の効果の体感</li> <li>・ 先進技術の検証・最適な組み合わせやバランスの把握</li> <li>・ 新しい技術・システム・ビジネスのインキュベート</li> <li>・ 新しい生活スタイルの先駆者として情報発信</li> <li>・ 地区計画等の制度を活用しながらまちづくりへのフィードバック</li> </ul>		
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 低炭素型のライフスタイルへの転換（市民へのフィードバック）</li> <li>・ 実社会における低炭素型まちづくり（行政へのフィードバック）</li> <li>・ 環境技術の普及（企業へのフィードバック）</li> <li>・ 新たなビジネスモデルの創出（企業へのフィードバック）</li> </ul>		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係法の規制緩和、補助金、税制上の優遇、都市計画上のインセンティブ等の誘導施策</li> </ul>		

## 2- -1 川越市 ~太陽エネルギー活用のまちを目指して~

事例のポイント	<p>「省エネ」から「創エネ」へ考え方をシフトし、公共施設及び住宅へ太陽光発電システムを積極的に導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・太陽光発電システムの導入・太陽熱利用機器により CO2 排出量を削減</li> <li>・学校への太陽光発電システムの導入により小中学校における環境学習効果を促進</li> <li>・公共施設への積極導入により地域への普及促進</li> </ul>		
事業名	太陽エネルギー等活用推進プロジェクト		
事業主体	川越市		
事業期間	平成 9 年度 ~		
利用制度	地域新エネルギー導入促進対策費補助金 (独)新エネルギー・産業技術総合開発機構 1/2 二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金 環境省 1/2 グリーン電力基金助成金 (財)広域関東圏産業活性化センター 20 万円 / kW など		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の変革
取組概要	<p>地区特性</p> <p>川越市は、晴天率が全国トップクラスの埼玉県南西部に位置し、年間日照時間も全国平均を上回っており、太陽エネルギーの活用に適している。</p> <p>事業目的</p> <p>市域からの CO2 排出量を削減するため、太陽エネルギーを積極的に活用するまちづくりを行う。</p> <p>取組内容</p> <p>川越市は、平成 8 年から公共施設での節電運動を開始し、初年度で年間約 5,300 万円の経費を削減した。そこで、その成果を地球温暖化対策に有効活用しようと、「省エネ」から「創エネ」へ考え方をシフトし、公共施設及び住宅への太陽光発電システムの積極的導入を図ることで CO2 排出量の削減を目指した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共施設への太陽光発電システムの導入 (77 施設、694.4kW)</li> <li>・住宅用太陽光発電システムへの補助 (1kW 当たり 10 万円、上限 40 万円)</li> <li>・住宅用太陽熱利用機器への補助 (1 件当たり 2 万円)</li> </ul>		
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・太陽光発電システム・太陽熱利用機器の導入により CO2 排出量を削減 (住宅用 1,565t 公共施設 247t 合計 1,812t)</li> <li>・学校への太陽光発電システムの導入により小中学校における環境学習効果を促進</li> <li>・公共施設への積極導入により地域への普及促進</li> </ul>		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共施設への導入；財政負担が大きいことから、設置規模の見直し等</li> <li>・住宅用太陽光発電システム；申請者が急増で、予算内で補助金交付が困難</li> <li>・住宅用太陽熱利用機器；新たな取り組みである周知徹底が必要</li> <li>・事業者への普及促進 (情報提供等)</li> </ul>		

## 2- -2 岐阜市 ~岐阜市まるっと省エネ住宅ガイドライン~

事例のポイント	<p>「民生家庭部門」の対策として、生活における省エネ活動とともに住宅などのハード面での省エネ化が必要であることから、市民の誰もが省エネ住宅を建設するための住宅のあり方を示した「ガイドライン」を作成し普及。築30年超の住宅約36,000棟を対象</p> <p>「ガイドライン」に沿った省エネ住宅の建設によりCO2排出量を削減</p>		
事業名	省エネ住宅普及事業		
事業主体	岐阜市地球温暖化対策推進委員会・岐阜市		
事業期間	平成21年度～平成22年度		
利用制度	「自立循環型住宅への設計ガイドライン」(財団法人建築環境・省エネルギー機構刊)		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の变革
取組概要	<p><b>地区特性</b></p> <p>岐阜市の気候特性として、夏季及び春・秋の中間期が比較的暑く、日照時間が長い。民生家庭部門におけるCO2排出量削減が必要である。</p> <p><b>事業目的</b></p> <p>「民生家庭部門」の対策として、生活における省エネ活動とともに住宅などのハード面での省エネ化が必要である。また、市民の誰もが省エネ住宅を建設するための住宅のあり方を示した「ガイドライン」を作成し普及する。</p> <p><b>取組内容</b></p> <p>築30年超の住宅約36,000棟(市域全体の約20%)を対象に、省エネ住宅建設の「ガイドライン」に沿った改築によりCO2排出量の削減を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「ガイドライン」の策定(建物自体の断熱手法、心地よい自然風の利用手法、日射の遮へい手法、明るい昼光の利用手法、省エネ設備である高効率給湯器と暖冷房設備、太陽の恵みを活かした手法)</li> <li>・住宅用太陽光発電システム普及促進補助金制度(上限3kW、2万円/kW)</li> <li>・「岐阜市まるっと省エネ住宅」認定制度の創設</li> </ul>		
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2010年時点で、1990年比12,100tCO2排出削減を目標</li> <li>・「岐阜市まるっと省エネ住宅」認定制度 <ul style="list-style-type: none"> <li>H21年7月現在 1棟 申請中1棟</li> <li>H22年3/18現在 96件 申請数98件</li> </ul> </li> </ul>		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ガイドライン導入相談窓口の充実</li> <li>・ガイドラインの省エネ手法導入支援策の充実</li> <li>・今後改定する「岐阜市住宅マスタープラン」への反映</li> </ul>		

## 2- -3 梶原町 ~環境と健康に配慮した体験型モデル住宅~

事例のポイント	<p>次世代省エネルギー基準と長期優良住宅基準に準拠したライフサイクルカーボン住宅</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建築場所から近い森林より材料調達し、ライフサイクルで CO2 排出量をマイナス</li> <li>・ 町産材活用による CO2 の固定、森林の整備促進、経済の循環</li> <li>・ 新エネ・省エネ機器の活用による低炭素社会の構築</li> <li>・ 屋内環境・エネルギー計測機器によるデータの把握</li> </ul>		
事業名	地域住宅モデル普及推進事業		
事業主体	梶原町		
事業期間	平成 21 年度		
利用制度	地域住宅モデル普及推進事業 国土交通省 9/10		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の变革
取組概要	<p>地区特性</p> <p>梶原町は、町の振興計画の三本柱に環境を掲げ、積極的な取組を進めている。体験型モデル住宅は、地域特性の異なる町北部（下組地区）及び南部（松原地区）に建設する。下組地区は、冬季は寒さが厳しいが、夏季は涼しく過ごしやすい、また、全国から多くの坂本龍馬ファンが訪れる。松原地区は、森林セラピーロードなどを整備した森林の中で心癒せる空間が楽しめる。</p> <p>事業目的</p> <p>人生の大半を過ごす生活基盤である住宅において、家族と暮らし、人を育て、安らぐことのできる空間など、健康維持増進を実現する住宅環境の形成を目指す。</p> <p>取組内容</p> <p>次世代省エネルギー基準と長期優良住宅基準に準拠したライフサイクルカーボン住宅を建設し、CO2 排出量の削減や地域活性化を目指す。具体的には、以下の取組みを行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 町産材木など自然素材の活用</li> <li>・ 太陽光発電、木質ペレットストーブなど、新エネ・省エネ機器の設置</li> <li>・ モデル住宅の性能検証のため、屋内環境・エネルギー計測機器を設置</li> </ul>		
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建築場所から近い森林より材料調達することで、伐採搬出、製材、加工、建設、居住、修繕、改修、廃棄に至るライフサイクルで CO2 排出量をマイナスとする</li> <li>・ 町産材木の活用による CO2 の固定と合わせて、森林整備の促進、経済の循環を図る</li> <li>・ 新エネ・省エネ機器の活用による低炭素社会の構築</li> <li>・ 屋内環境・エネルギー計測機器により、モデル住宅の施設能力のデータの把握と周知</li> </ul>		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ モデル住宅の目的を達成するための施設運用（取組）方法</li> <li>・ 施設の普及に向けた、高い初期投資と将来の快適性や省エネ効果等による経済性に対する住民等への啓発（理解）</li> <li>・ 施設の普及に向けた、設計業者と建築業の連携や技術面の研究による建築コストの削減</li> </ul>		

## 2- -4 北九州市 ~自然にやさしい、人にやさしい暮らしを考える~

事例のポイント	環境共生住宅市街地モデル事業の第1号として、環境共生高層マンション(2棟、177戸)を建設することにより、環境問題の先進都市にふさわしい住宅づくり・まちづくりの推進や、環境共生住宅を普及促進 環境共生高層マンションの建設によりCO2排出量を削減		
事業名	穴生地区環境共生住宅市街地モデル事業(マテール穴生、ドゥ・マテール穴生)		
事業主体	北九州市住宅供給公社 北九州市都市開発事業協同組合(東宝住宅、なかやしき、岡部産業、明和工業、共立建物)		
事業期間	マテール穴生 : 平成5年度~平成7年度 ドゥ・マテール穴生 : 平成8年度~平成9年度		
利用制度	住宅市街地総合支援事業	国土交通省 補助率: 1/3、市 補助率: 1/3	
	環境共生住宅市街地モデル事業	国土交通省 補助率: 1/6、市 補助率: 1/6	
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の変革
取組概要	<p>地区特性</p> <p>穴生地区は、北九州市副都心の黒崎から約2kmに位置し、森や池などの良好な自然環境が保全された大規模な企業社宅跡地である。住宅市街地総合支援事業により、道路・公園などの整備が進められている。また、地区内には、ドーム式多目的グラウンドや年長者研修大学校が建設されるなど、昔の賑わいを取り戻してきている。</p> <p>事業目的</p> <p>環境共生住宅市街地モデル事業の第1号として、環境共生高層マンションを建設することにより、環境問題の先進都市に相応しい住宅づくり・まちづくりの推進や、環境共生住宅の普及促進を図る。</p> <p>取組内容</p> <p>環境共生高層マンション(2棟、177戸)を建設することにより、CO2排出量の削減を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 太陽熱・光の利用</li> <li>・ 雨水の利用</li> <li>・ 風力の利用</li> <li>・ 緑化の推進</li> <li>・ 断熱化構造</li> </ul>		
効果	・ 年間1戸当たりの消費エネルギー削減を約5,000kWh削減		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 設備投資に要する費用の低減</li> <li>・ 設備メンテナンス及び更新時に要する費用への公的助成措置</li> <li>・ ソーラー給湯システムを、耐用年数経過後に通用の給湯に切り替えた住戸あり</li> <li>・ ソーラーライトは、バッテリー交換に10万円程度の費用を要するためバッテリー切れ</li> <li>・ 風車は想定以上の騒音が発生したため撤去</li> </ul>		

運輸系	公共交通	自動車	徒歩・自転車	道路	実施	計画	構想	
民生系	市街地整備	面的導入	個別導入	土地利用	その他	実施	計画	構想

## 2- -1 富山市 ~コンパクトなまちづくり~

事例のポイント	<p>都心地区 436ha において、居住、商業、業務、文化等の機能を集積することで歩いて暮らせるまちづくりを行い、そうしたまちなかへの居住を促すことで、食住に関わる車依存を軽減し、エネルギーコストの優れたまちづくりを目指す。具体的には、まちなか居住環境指針の策定とまちなか居住への補助・助成を実施</p> <p>都市機能の集積によるまちなか居住への促進により、現在の車に依存したエネルギーコストの高さを改善し、それに伴い CO2 排出量を削減</p>
---------	--

事業名	富山市まちなか居住推進事業		
事業主体	富山市		
事業期間	平成 17 年度～平成 26 年度		
利用制度	まちづくり交付金事業 国土交通省 補助率：40%		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の変革
取組概要	<p>地区特性</p> <p>富山市は、低密度市街地の拡散化が進行しており、自動車交通の依存度が高い地域では公共交通は衰退している。富山市総合計画に位置付けられている都心地区（426ha）は、本市の中心市街地であり、まちなかの空洞化が進んでいる。</p> <p>事業目的</p> <p>居住、商業、業務、文化等の機能を集積することで歩いて暮らせるまちづくりを行い、そうしたまちなかへの居住を促すことで、食住に関わる自動車依存を軽減し、エネルギーコストの優れたまちづくりを目指す。</p> <p>取組内容</p> <p>都心地区（436ha）において、平成 17 年から 26 年で約 7,000 人、3,000 戸の住宅供給を行いコンパクトなまちづくりを行うことで CO2 排出量を削減する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちなか居住環境指針の策定（景観に配慮した敷地の緑化、住宅性能）</li> <li>・ まちなか居住への補助制度</li> </ul>		
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちなか居住を促すことで、食住などに関わる自動車依存を軽減し、現在の自動車に依存したエネルギーコストの高さを改善</li> </ul>		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちなか人口が緩やかではあるが減少傾向。転入も増えているが、転出も続いており、これを食い止めることが必要</li> <li>・ 共同住宅の申請件数が少ない。使用されていない土地の取りまとめが必要</li> <li>・ まちなか居住による自動車依存の軽減効果の把握が困難</li> </ul>		

運輸系	公共交通	自動車	徒歩・自転車	道路	実施	計画	構想
民生系	市街地整備	面的導入	個別導入	土地利用	実施	計画	構想

## 2- -2 富山市 ~コンパクトなまちづくり~

事例のポイント	<p>鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを行う。また、公共交通沿線への居住を促すことにより公共交通の利用率を高め、エネルギーコストの優れたまちづくりを目指す。具体的には、公共交通沿線居住環境指針の策定と、公共交通沿線居住推進地区における居住への補助を実施</p> <p>以下の取組により CO2 排出量を削減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用率を高め、車依存による高エネルギーコストからの改善</li> <li>・緑化を進めることにより、調和の取れたまちづくりとともに、環境への配慮</li> </ul>
---------	---

事業名	公共交通沿線居住推進事業		
事業主体	富山市		
事業期間	平成 19 年度～平成 28 年度		
利用制度	地域住宅交付金事業 国土交通省 補助率：45%		
取組分野	複合的市街地開発	住宅系市街地開発	交通系
	公園・緑地関係	未利用エネルギー活用	都市構造の変革
取組概要	<p>地区特性</p> <p>富山市は平坦な地形であり、可住地面積が広く、持ち家志向が高いこと、道路整備率の高さによる自動車依存などを背景として市街地を拡大していった結果、市街地の人口密度が県庁所在都市の中で最下位に位置するなど薄く広がった市街地を形成している。その結果、公共交通が衰退し、自動車を所有していない人にとっては極めて生活のしづらい街となり、自動車依存が進むことによりエネルギーコストが高い街になってしまっている。</p> <p>事業目的</p> <p>鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを行い、公共交通沿線への居住を促すことにより公共交通の利用率を高め、エネルギーコストの優れたまちづくりを目指す。</p> <p>取組内容</p> <p>公共交通沿線居住推進地区内に住む人口を 30%から 40%に増加させることにより、コンパクトなまちづくりを推進し、CO2 排出量削減を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通沿線居住環境指針の策定</li> <li>・公共交通沿線居住推進区内での一戸建て住宅、分譲マンションの購入に対する補助</li> <li>・公共交通沿線居住推進区内で共同住宅を建築する事業者に対する補助</li> </ul>		
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用率向上と、自動車依存による高エネルギーコストからの改善</li> <li>・緑化推進による調和のとれたまちづくりと環境配慮</li> </ul>		
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業範囲が広いため、事業による人口の誘導の効果把握が困難</li> <li>・公共交通の利便性による居住変更かどうか、また自動車依存の軽減効果の把握が困難</li> </ul>		

## 2- -1 福岡市 ~先進的な環境共生都市の実現~

事例の  
ポイント

市民、事業者、行政がそれぞれの活動において環境への負荷低減、環境保全及び創造を図っていくこととしている福岡市環境基本条例の趣旨をアイランドシティ（401.3ha）において実現するためのものとして、アイランドシティ環境配慮指針を策定

アイランドシティ環境配慮指針に従って以下の取組を行い、CO2 排出量を削減

- ・ 緑被率の向上
- ・ 温室効果ガスの排出削減
- ・ 省エネ給湯器の設置率の向上
- ・ 再生建設資材の利用率の向上
- ・ 廃棄物の発生量の削減

事業名

アイランドシティ環境配慮指針

事業主体

福岡市

事業期間

平成 15 年度～

利用制度

なし

取組分野

複合的市街地開発

住宅系市街地開発

交通系

公園・緑地関係

未利用エネルギー活用

都市構造の変革

取組概要

地域特性

アイランドシティ（401.3ha、計画人口 18,000 人）は、新しく創り出した土地に、新たなまちづくりを進めていくものであり、既存市街地と比べてまとまった面積を対象とした総合的なまちづくりが可能であることから、周辺地域の自然環境の保全と創造を図りながら、地球環境の保全にも配慮した先進的なまちづくりを進めている地区である。

事業目的

市民、事業者、行政がそれぞれの活動において環境への負荷低減、環境保全及び創造を図っていくこととしている福岡市環境基本条例の趣旨をアイランドシティにおいて実現するために策定した。

取組内容

本指針では、人と地球にやさしい持続可能なまちを実現するために、環境共生を 5 つの分野に大きく区分し、それぞれの分野ごとに目標と、目標達成に必要な基本的配慮事項、配慮対策を定め、民間建築物・公共建築物・都市基盤施設の整備段階及び利用・管理段階において、その段階に応じた環境配慮施策を設定し、指針に沿った計画を進めることで CO2 削減を目指す。

効果

- ・ 緑被率 29%
- ・ 1,322t/年の CO2 排出量削減
- ・ 省エネ給湯器の設置率 99%
- ・ 再生建設資材の利用率 13%

課題

- ・ 次世代省エネ基準適合や新エネルギーシステムの導入は、コスト面から普及が進んでいない。今後は、まちづくりの進捗に伴い、指針の効果の検証、技術革新に対応した改訂等が必要

## 計画策定時の課題

### 課題と解決方法・工夫点の整理

事例毎の計画策定時における課題・困ったことと、解決方法・工夫点を整理する。

#### 1. 運輸系

分類	団体名	事業名	課題	方法・工夫点
公共交通	富山市	1- -1 富山港線路面電車化事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 軌道建設区間における沿線住民の合意形成</li> <li>・ 富山港線のルート変更により廃止となる駅の周辺住民への説明</li> <li>・ 富山港線の路面電車化に併せて廃止となった路線バス利用者からの苦情</li> <li>・ 新駅の設置場所について沿線から要望が多く選定が困難</li> <li>・ 北陸新幹線工事により富山港線の廃止日が決まり、タイムリミットが設定</li> <li>・ 担当する市職員が路面電車に関する経験・知識がなく、手探りで事業を進行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 学識経験者、地域関係者、事業者など、多様な関係者による検討会を開催し、基本的な方向性を整理</li> <li>・ 単なる地方鉄道の再生ではなく、コンパクトなまちづくりの仕掛けづくりであることを市民に説明</li> <li>・ 富山駅周辺連続立体交差事業から負担金を受けるよう協議</li> <li>・ 国庫補助事業を極力活用し市の負担を軽減</li> <li>・ JR 西日本及び地元の富山地方鉄道㈱に技術知識の提供を依頼</li> </ul>
	岐阜市	1- -3 市総合交通戦略に基づく公共交通を中心とした交通体系づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係者の合意形成 他部局にまたがる事業を取りまとめる計画であるため、庁内調整や国・県事業との調整は困難を極めた。</li> <li>・ 役割分担 単年度で策定することとしていたため、十分な議論ができず、各種事業における役割分担が不明確とならざるを得ないことがあった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市公共交通総合連携計画との整合性、一体性を保つため、検討母体は、共通の『岐阜市総合交通協議会』とした。</li> <li>・ 総合交通協議会の下部組織として、関係行政機関の担当部局を中心とした幹事会を組織し、円滑な案の作成・取りまとめに寄与した。又たたき案作成のために、庁内ワーキングを組織した。</li> <li>・ 平成20年度の一年間に集中的に協議し、策定。早期の事業展開を可能にした。</li> </ul>

	豊田市	1- -4 P&R 駐車場整備事業 P&BR 駐車場整備事業	<p>【 P &amp; R 駐車場整備事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存駐車場が無料開放されており、目的外利用や満車時の違法駐車、枠外駐車などの問題が発生</li> <li>・ 末野原駐車場においては、計画駐車台数の予測手法の確立や駐車場整備に関連する条例及び規則との整合</li> </ul> <p>【 P &amp; B R 駐車場整備事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 旧町村 6 支所に設置を予定している P &amp; R 駐車場のうち、足助支所において、現在有料駐車場となっていることや、バス利用者と有料の一般観光客を判別する仕組みが必要であること、紅葉シーズンには使用が困難であることなどが課題</li> </ul>	<p>【 P &amp; R 駐車場整備事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 有料化管理により P &amp; R 駐車場の適切な利用を促し、事業効果を高める。</li> </ul> <p>【 P &amp; B R 駐車場整備事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ P &amp; R 設置予定支所と現場立会いを行い、協議調整を進めている。看板の設置等支所の実情 に合わせ準備を進めている。</li> </ul>
自動車	豊田市	1- -1 低公害車普及促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ システム・装置の情報不足 市販されていない P H V を走らせるために必要な電力量やカーポートの上に設置するソーラーパネルの大きさや発電量の関係がわからず、完成時の施設規模をイメージすることに時間がかかった。また、電気の流れを制御する特注部品であるパワーコンディショナーが開発段階であったことから、費用や工事の工程の調整が難しかった。</li> <li>・ 充電施設の配置 市域において P H V を効果的に活用するため、充電施設の配置を決定するまでにさまざまな検討を重ねた。電気エネルギーのみで走行できる距離を考慮に入れ、適度に分散させて配置しなくてはならない。</li> <li>・ 資金確保への課題 低炭素化を実現する設備には各省庁にてさまざまな補助制度が存在するが、補助に関する情報が錯綜しており、最終的に活用する補助制度を決定するまでに困難があった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「自然エネルギーで自動車が走るまち」というコンセプトを明確にして P H V と太陽光発電の一体的な普及展開を図る計画とした。</li> <li>・ P H V は通常、昼間にソーラーパネルで発電される昼間に走行していることから、基本的には直接充電できない。そこで、夜間も自然エネルギーで発生させた電気を充電できるよう蓄電池を設置した。</li> <li>・ 充電時間を短縮するため、充電スタンドの電圧は 200 V を採用した。さらに、利便性及び安全性を考慮してコード付の充電スタンドとした。</li> <li>・ 余剰電力が発生した場合、接続している施設で利用し、それでも余る場合は電力会社に売電できるようにした。</li> <li>・ 災害時などで停電状態になった場合は、蓄電池から電力を供給でき、照明や通信機器等が利用できるようにした。</li> </ul>

自転車・ 徒歩	岐阜市	1- -2 自転車走行環 境整備事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 当市では、自転車走行環境に関する検討にあたり、計画策定手順の把握、組織づくりが課題であった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車施策の先進都市への聞き取り、事例収集により、計画策定手順を検討した。</li> <li>・ 計画検討にあたり、特に自転車をよく利用する高校生を中心とした実態を把握するため、高校への自転車ルールの啓発を呼びかけながら高校生や駐輪場利用者を対象にアンケート調査を実施し、2,808 サンプルの回答を得た。そのアンケートの中で、特に、利用経路図を記入することによって、主要な自転車の流れが分かり、課題が明確となった。</li> </ul>
道路	豊田市	1- -1 市道鞍ヶ池ス マートインタ ー線 大型車 対応化事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路計画の策定について スマート IC 利便増進要綱に基づき、低コストで安全な道路計画の策定</li> <li>・ 交通管理者との協議 交通管理者の意見を考慮した道路計画の策定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 学識経験者、多様な関係機関との協議会を開催し、道路基本計画およびスマート IC の運用について基本方針を整理した。</li> <li>・ 関係機関を含めた広報活動により、利用者の増加を図った。</li> </ul>

2. 民生系

分類	団体名	事業名	課題	方法・工夫点
市街地整備	独立行政法人都市再生機構	2- -2 新田地区 住宅市街地総合整備事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 川に囲まれた大規模工場跡地の土地利用転換において、水辺の自然環境を活かした豊かな居住環境の実現を図るため、ファミリー層を主対象とした新たな住まい手に対し、多様なニーズに応える住宅企画を導入できるかが課題となった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 理想的な環境共生都市を目指し、総合的な街づくりデザインに取り組むため、「デザインコンセプト」の作成にあたり、学識経験者を招いた「デザイン会議」を開催した。</li> <li>・ 居住者アンケートや民間事業者ヒアリング等により、ニーズを把握した。</li> </ul>
	独立行政法人都市再生機構	2- -3 越谷レイクタウン特定土地区画整備事業	<p>&lt; 調節池の水辺活用 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 水辺の利活用にあたっての意見・要望の集約</li> <li>・ 占用施設を含めた調節池の帰属・管理の方策等</li> </ul> <p>&lt; 環境モデル街区の設定 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO220%削減の具体的な計算方法</li> <li>・ 一般地権者（民有地）における環境に配慮したまちづくり・住まいづくりへの取り組みの啓発</li> </ul> <p>&lt; ソフトな仕組みづくり &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 調節池の水辺利活用に係るルールづくり</li> <li>・ 住民等が調節池利活用等通じたまちづくりへ関与する組織づくり</li> </ul>	<p>&lt; 調節池の水辺活用 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 調節池の水辺活用にあたっては、地域住民とのワークショップを通じて出された意見を学識・行政委員からなる委員会での議論に反映させ、水辺整備・維持管理方策について基本的な方向性を整理した。</li> </ul> <p>&lt; 環境モデル街区の設定 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境配慮条件の設定にあたっては、国が要求中の補助事業（環境省街区まるごとCO220%削減事業）が活用できるよう考慮した。</li> <li>・ CO2 削減の計算方法の設定にあたっては、NEDO の補助事業（高効率エネルギー・システム導入促進事業）の標準消費エネルギー等の基準を参考にした。</li> </ul> <p>&lt; ソフトな仕組みづくり &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 調節池の利用登録規則や水辺活動実施規則を定め、試行的に調節池を一般開放し利活用しながら、具体的に発生する個々の課題を吸い上げて、規則の見直しにフィードバックさせている。</li> <li>・ 調節池の畔に拠点施設を設置し、調節池の利用登録、利用監視を実施しながら、環境に配慮したまちづくりの取り組みを居住者・来訪者等に継続して情報発信して調節池を通じたまちづくりへの参加について関心を高めていく。</li> </ul>

	独立行政法人都市再生機構	2- -4 晴海一丁目東地区第一種市街地再開発事業 晴海一丁目西地区第一種市街地再開発事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係者の合意形成 多くの地権者間での省エネに対する取組みの合意形成、決定事項の関係者への伝達方法</li> <li>DHC選択に対する地権者の難色 DHCの高コストイメージによる、DHC導入への抵抗感</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地権者の議論の場としていくつかの部会を構成し、全員合意の下で議論を尽くした。多くの設計者や関係者への意思伝達のため、決定事項を規程やガイドラインとして明文化した。</li> <li>部会を中心にDHC導入の検討を進め、DHC事業予</li> </ul>
	独立行政法人都市再生機構	2- -4 晴海一丁目東地区第一種市街地再開発事業 晴海一丁目西地区第一種市街地再開発事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>未利用エネルギーの検討 未利用エネルギー(河川水)利用に対するノウハウの不足と、手続きや補助金等の行政支援の不足</li> <li>管理運営ノウハウの反映 運用コスト削減のため、管理運営ノウハウを設計にどう反映させるか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>定者との予約契約や熱料金の透明化等によって、低料金のDHCを実現した。</li> <li>河川水利用に関しては道路横断やコスト面での課題をクリアできず、断念した。</li> <li>将来の管理予定者が計画段階から検討に参加し、計画・設計・発注に管理ノウハウを折り込んだ。これによって安価な共益費を実現した。</li> </ul>
	つくば市	2- -5 実験低炭素モデル街区(つくばエクスプレス沿線開発地区/葛城地区)	<ul style="list-style-type: none"> <li>実験内容に応じた街区設定のあり方</li> <li>実験内容(研究所等の技術)に関する情報の不足</li> <li>既存の制度・規制での実施可能性についての検討</li> <li>実験内容に応じた費用負担のあり方 現段階で構想段階であることから、上記課題について検討中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民(NPO)、事業者、研究所・大学、行政による「つくば市環境都市推進委員会」により計画を策定した。</li> <li>つくば3Eフォーラムとの連携、研究者から出された革新技术シーズやその活用アイデアなどを計画に盛り込んだ。</li> </ul>
	大阪市	2- -6 大阪駅北地区2期開発	<ul style="list-style-type: none"> <li>大阪駅北地区2期開発ビジョンで示された、「環境ナレッジ」と「実証フィールド」からなる2期開発区域の知的創造拠点(ナレッジ・キャピタル)の具体化を図るため、次の事項について検討が必要</li> <li>2期開発ナレッジ・キャピタルの主要事業の内容と必要性</li> <li>2期開発ナレッジ・キャピタルの事業化を推進する組織のあり方</li> <li>2期開発のまちびらきまでのナレッジ・キャピタルの実現に向けた事業課題など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境技術を有する民間企業を中心に、産学官による「2期開発ナレッジ・キャピタル企画委員会」を設置し、上記課題について検討中。</li> </ul>
面的導入	下川町	2- -1 森林バイオマスエネルギー導入事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>木灰処理 木灰が発生し、利用が図れないと産業廃棄物となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>木灰利用 平成21年度の地方の元気再生事業により、木灰の成分分析を行い、林地に散布し、有効活用の実証試験を行う。</li> </ul>
	千代田区	2- -2 グリーンストック作戦	<ul style="list-style-type: none"> <li>全国的に初の取組みのため、調査方法やモデル地区の選定などの推進方法の構築。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業の開始に先立ち、学識経験者、地域関係者、事業者(電気、ガス、不動産)</li> </ul>

	千代田区	2- -2 グリーンストック作戦	<ul style="list-style-type: none"> <li>省エネ診断から設備改修や運用改善につなげるためのインセンティブの提供と継続的なフォロー内容の検討。</li> </ul>	<p>など多様な関係者による議論を行い、基本的な方向性を整理した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「省エネ診断」の内容説明、その効果、申込みに至るまでの手続きに関する説明会の開催や訪問説明など、きめ細かな対応を心掛けた。</li> <li>東京都地球温暖化防止活動推進センター（クール・ネット東京）の「省エネルギー診断」や区の「新エネルギー及び省エネルギー機器等導入助成制度」と連動しながらの推進。</li> <li>早稲田大学と芝浦工業大学の調査協力。</li> </ul>
	大阪市	2- -3 低炭素地域づくり面的対策推進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくりに当たっての地域における企業等との関わり方 地域における企業等に配慮したまちづくりの進め方</li> <li>低炭素技術の選択 オンデマンド交通システムを用いた電気タクシーや電気バスの運行などの低炭素技術・システムの最適な組合せ</li> <li>運用・管理 多様な再生可能エネルギーを面的に導入するため、地権者の同意を得ながらの仕組みづくり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>学識経験者、地域関係者、事業者など、多様な関係者による協議会を設置し、基本的な方向性を整理した。</li> <li>関係するバス・タクシー事業者等と協議を行いながら、実現性の高い低炭素技術・方策の絞り込みを行う。</li> <li>バス・タクシーのオンデマンド化・EV化やハイブリッド船運行等の実証実験・社会実験を行い、地区固有のデータを収集することとしている。</li> </ul>
	大阪市	2- -4 「風の道」モデル事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>庁内の合意形成 庁内で中心となっている環境局、ゆとりとみどり振興局のほか、計画調整局や建設局、水道局など関係各局の間での合意形成、調整</li> <li>コスト 「風の道」モデル事業、「風の道ビジョン」構築に係る予算の確保</li> <li>市内への普及拡大モデル事業の効果検証、市内各地に「風の道」に配慮したまちづくりを展開する手法</li> <li>まちづくりに当たっての住民の関わり方 市民・モデル地区周辺住民への普及啓発、市民協働による「風の道」関連事業の進め方 上記の点は、現在も課題です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>学識経験者を含めた庁内の検討WGを立ち上げ、「風の道」に関する講義を行うなど、関連事業について基本的な考え方を整理した。</li> <li>モデル地区の選定に当たっては、「風の道」としての機能性だけでなく、事業の実現可能性を考慮し、取り組みを行いやすい地区を選定した。</li> </ul>

	飯田市	2- -6 環境配慮型まちづくり事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>木質ペレット供給側との連携構築 ペレット製造に係る森林資源の確保、生産及び配送に係るコスト</li> <li>建物建設に係る人々との連携 低炭素不動産の基準について、地域の工務店や建築士との連携による自主的な取組の実行庁内関係部署との連携</li> <li>関係者の合意形成 インフラ整備を伴う事業について、地域住民を含めた関係者の合意形成が困難</li> <li>バイオマス資源の活用</li> <li>街区の更新時に合わせた低炭素モデルの構築 経済情勢が厳しくなり、建替えが困難</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>学識経験者、地域関係者など、多様な関係者をパネリストとした「低炭素まちづくりフォーラム」を開催し、最新の動向を把握するとともに地域への情報公開を行った。</li> <li>並行してバイオマスタウン構想の原案を作成した。</li> <li>環境モデル都市行動計画へ反映させた。</li> </ul>
	豊田市	2- -7 低炭素社会モデル地区の整備	<p>技術等を提供する参加企業の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>企業メリットの見出し方</li> <li>資金的な支援</li> <li>運営組織の設立</li> <li>誰が責任を含めて主体となって運営するか</li> </ul>	<p>参加企業の公募</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>企業の参加にあたって公募を採用予定</li> </ul>
個別導入	川越市	2- -1 太陽エネルギー等活用推進プロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> <li>全小中学校への太陽光発電システム導入について 補助金の対象とならず、財源確保に苦慮した。</li> <li>事業者へ普及促進について 市の補助制度が確立できなかったことやコミュニケーション不足等から太陽エネルギー等の活用について事業者の理解が得にくい状況があった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全小中学校への太陽光発電システム導入について 地域新エネルギー導入促進計画を策定し、小中学校だけでなく新設の公共施設を含め一体型の事業とすることで、補助要件をクリアした。 また、環境教育に生かすため、エコチャレンジスクール認定事業（学校版環境ISO）を実施し、発電状況を児童・生徒がチェックしグラフ化するなどの取組が広がっている。</li> <li>事業者へ普及促進について 市のホームページにエコチャレンジカンパニーの広場を開設し、国等による事業者対象補助事業、市内事業者の取組紹介等の情報提供を開始した。</li> <li>公共施設への太陽光発電システム設置と市民への補助金の交付について 学校その他の公共施設への設置することにより地域住民へ普及促進を図り、住宅用太陽光発電システムへ補助金交付件数を順調に伸ばしてきた。</li> </ul>

	岐阜市	2- -2 省エネ住宅普及事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>策定期間は6か月。専門部会の立ち上げが必要 部会資料づくりにおいて事務局(市職員)の準備が大変でした。また、建築関係の知識に乏しい市職員が策定業務に着手したため、省エネ基準等を勉強するのが大変でした。</li> <li>省エネ住宅は設計者や施工者が受け入れやすいこと 住宅は省エネ機器と違って多額の費用がかかり簡単に比較することができません。設計者や施工者に理解してもらうには、概念だけでなく定量的な基準が必要となります。次世代省エネルギー基準とするか旧基準に準じるか検討を重ねました。</li> <li>住宅の躯体だけでなく設備や外構を含めること 次世代省エネ基準は設備や外構については記していません。設備や外構は発注者(市民)が判断しやすいところでもあり、給湯設備や緑化工について検討しました。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>普及したい住宅は岐阜市の気候風土にあっていること せっかく省エネ住宅を建築しても、場所や向きなど周囲の環境によってその性能が十分に発揮されない場合があります。岐阜市の気候特性を考えて効果が期待できる提案を検討しました。</li> <li>目的は市民に省エネ住宅をイメージしてもらうこと まずは、省エネ住宅への動機付けが必要であることから、細かい計算式や建築用語はできるだけ避け、図表やケース事例により省エネ住宅のガイドラインを整理するよう検討しました。</li> </ul>
土地利用	富山市	2- -1 富山市まちなか居住推進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>特定の区域に対し支援を行うことに関し、市民の理解を得られるかという点が課題の一つであった。</li> <li>支援の規模やメニューについて、参考にすべき事例に乏しかった点。</li> <li>事業効果の把握が困難である点</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>学識経験、住宅・金融関連事業者の他、公募による市民の代表者で構成する「富山市まちなか居住推進委員会」を開催し、基本的な考え方から、「まちなか居住推進計画(案)」の策定の検討をおこなった。</li> <li>景観、環境に配慮した、住宅敷地内緑化の基準を含む「まちなか住宅・居住環境指針」を策定した。</li> <li>「富山市まちなか居住推進委員会」において、支援のメニューや、「住宅・居住環境指針」の検討を行った。</li> <li>まちなか居住の必要性について啓発するシンポジウム等を開催し、市民の理解を得るよう努めた。</li> </ul>

	富山市	2- -2 公共交通沿線 居住推進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特定の区域に対し支援を行うことに関し、市民の理解を得られるかという点が課題の一つであった。</li> <li>・ 事業効果の把握が困難である点</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 学識経験、住宅・金融関連事業者の他、公募による市民の代表者で構成する「富山市公共交通沿線居住推進検討委員会」を開催し、基本的な考え方から、「公共交通沿線居住推進計画(案)」の策定の検討をおこなった。</li> <li>・ 景観、環境に配慮した、住宅敷地内緑化の基準を含む「公共交通沿線住宅・居住環境指針」を策定した。</li> <li>・ 「富山市公共交通沿線居住推進検討委員会」において、支援のメニューや、「住宅・居住環境指針」の検討を行った。</li> <li>・ 富山市公共交通沿線居住推進検討委員会」の他に、公募による委員を含む「富山市コンパクトなまちづくり居住推進検討委員会」にて、コンパクトまちづくりを推進するための検討をするなかで、本事業の必要性についての検討を行い、公開することなどにより、市民の理解を得るよう努めた。</li> </ul>
--	-----	---------------------------	---	---

その他	福岡市	2- -1 アイランドシ ティ環境配慮 指針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境配慮対策の実施 技術的な制約や立地場所の制約などによって実施に当たっての検討が必要な対策や、現状では費用対効果の調和がとりにくい対策、住民の理解を得ないと実施しがたい対策についても、できるだけ実施していくように誘導していくこと。</li> <li>・ 周辺環境に調和した整備 新しく創り出した土地に新たなまちづくりを進めていくものであるため既存市街地と比べてまとまった面積を対象とした総合的なまちづくりが可能であるが、一方で新しく創り出した土地であるが故に、緑地などの都市環境形成上重要な要素を積極的に整備していく必要がある。したがって、公共、民間問わず、施設の整備では、単に目的とする施設を造るだけでなく、良好な都市環境の形成や周辺環境との調和に十分配慮した整備を行っていくことが基本的要件として求められること。</li> <li>・ 指針の検証等 まちづくりが進んでいく中で、指針の検証を行うとともに、自然環境との共生、省エネルギーの推進、及び新エネルギーの導入など、指針に関して特に積極的な対応を行った個人、法人、団体に対して、表彰などの必要な措置を検討すること。</li> <li>・ 施策内容の見直し 環境共生システムは技術的進歩が著しい分野であること、またシステムの中には施設の集積によってはじめて導入効果が現れるものがあることなどから、今後、技術の進歩、社会情勢の変化等を考慮し必要に応じて対策内容を見直していくこと。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民、事業者、行政それぞれが、持続可能な社会を形成する主体として、環境と共生するまちづくりに積極的に取り組むことを目指した。</li> <li>・ 学識経験者、関係部課による検討委員会を開催し、基本的な方向性を整理した。</li> <li>・ 計画策定に向けて、関係する部課や事業者と協議を行いながら、環境配慮対策の導入水準を設定した。</li> <li>・ 指針を実効性ある者とするために、土地売買契約締結時に協定を結ぶこととした。</li> </ul>
-----	-----	---------------------------------	--	---

## 支援策等

### - 1 実施した支援策

今回収集した取組事例のうち完了事業について、自治体等が行った支援策を整理する。

#### (1) 国・自治体に関すること

団体名	事業名	支援策
千代田区	2- -2 グリーンストック作戦	・ 平成21年5月20日から「新エネルギー及び省エネルギー機器等導入助成制度」の施行を開始し、「省エネルギー診断後の設備改修」に対して費用の20%（上限1,000,000円）を助成。
富山市	2- -1 富山市まちなか居住推進事業	・ 居住環境の確保と環境配慮を目的とした「まちなか住宅・居住環境指針」を策定した。
富山市	2- -2 公共交通沿線居住推進事業	・ 居住環境の確保と環境配慮を目的とした「公共交通沿線住宅・居住環境指針」を策定した。

#### (2) 関係機関・民間企業に関すること

団体名	事業名	支援策
独立行政法人都市再生機構	2- -2 新田地区 住宅市街地総合整備事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 理想的な環境共生都市を目指し、総合的な街づくりデザインに取り組むため、「デザインコンセプト」の作成にあたり、学識経験者を招いた「デザイン会議」を開催した。</li> <li>・ 居住者アンケートや民間事業者ヒアリング等により、ニーズを把握した。</li> </ul>

#### (3) 住民に関すること

団体名	事業名	支援策
千代田区	2- -2 グリーンストック作戦	・ 適切な情報の提供や相談を行うための訪問説明や説明会・報告会等の開催。
富山市	2- -1 富山市まちなか居住推進事業	・ 広報紙や、ホームページ等による告知の他、住宅フェアやシンポジウムの開催など、PRに努めた。
富山市	2- -2 公共交通沿線居住推進事業	・ 広報紙や、ホームページ等による告知の他、不動産フェアへの参加や住宅・不動産事業者の研修会等へ出張説明を行う等、PRに努めた。

- 2 計画策定時に必要な支援策

計画策定時において、必要とされる支援策を整理する。

(1) 国・自治体に関すること

団体名	事業名	支援策
富山市	1- -1 富山港線路面電車化事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政が積極的に公共交通活性化に取り組める仕組みづくり</li> <li>公共交通の評価を採算性だけでなく、まちづくり、環境保護、福祉促進等の効果を重要視した軌道事業の特許審査及び各種国庫補助配分</li> </ul>
岐阜市	1- -3 市総合交通戦略に基づく公共交通を中心とした交通体系づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>取りまとめた戦略事業の多くは、市町村事業となっており、多方面から積極的な助言、支援、事業展開を望む</li> </ul>
豊田市	1- -4 P&R 駐車場整備事業 P&BR 駐車場整備事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>P &amp; R 駐車場の整備に関する技術的なマニュアル作成(例えば駐車台数の推計手法)</li> </ul>
豊田市	1- -1 低公害車普及促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>次世代低公害車である P H V ・ E V の普及にあたり、一部の自治体だけが突出して充電施設の整備をしても、市民は行政区域に関係なく移動するので、車両購入に踏み切るきっかけづくりとしての効果が薄いと思われる。充電施設が早期に全国展開されていくロードマップを示す上でも国の積極的な支援を期待している。</li> </ul>
岐阜市	1- -2 自転車走行環境整備事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>実態調査や計画検討に対する資金的支援が必要。</li> <li>自転車走行環境の計画を進めるにあたり、警察の協力が不可欠であることから、国・警察庁からの強力な支援・協力体制が必要。</li> </ul>
豊田市	1- -1 市道鞍ヶ池スマートインター線大型車対応化事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>他のスマート I C の整備手法など国(国土交通省)からの技術および情報支援</li> </ul>
独立行政法人都市再生機構	2- -3 越谷レイクタウン特定土地地区画整理事業	<p>&lt;環境モデル街区の設定&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>環境配慮に取組むまちづくりに対する環境価値の適正な評価、公的支援の仕組みづくり</li> </ul> <p>&lt;ソフトな仕組みづくり&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後、住民、事業者との連絡協議会設置・運営などに必要な費用の一部財政支援</li> </ul>
独立行政法人都市再生機構	2- -4 晴海一丁目東地区第一種市街地再開発事業 晴海一丁目西地区第一種市街地再開発事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>未利用エネルギーの活用に対する行政の支援(手続きの簡素化等)と資金提供</li> </ul>
つくば市	2- -5 実験低炭素モデル街区(つくばエクスプレス沿線開発地区/葛城地区)	<ul style="list-style-type: none"> <li>新技術導入のための資金的支援及び情報提供</li> <li>先進的取り組み・計画の情報提供</li> </ul>
下川町	2- -1 森林バイオマスエネルギー導入事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>提案した森林バイオマスエネルギーにより二酸化炭素を大幅に削減するためには、木質ボイラの導入が必要であり、化石燃料ボイラと比較して高額である。そうしたことから、財源的な支援がなければ、導入することが困難である。また、普及することに、技術革新が行われるとともに価格が下がると考える。</li> </ul>

大阪市	2- -3 低炭素地域づくり面的対策推進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>低炭素型のまちづくりを実現するための国による先進的な事例集の提供など</li> <li>電気自動車、電気バス購入等の低炭素化の取組に必要なコストアップ分に対する金銭的な支援策</li> </ul>
大阪市	2- -4 「風の道」モデル事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>ヒートアイランド現象の緩和にむけて、「風の道」がもたらす効果に関する情報等の提供（独立行政法人建築研究所の研究成果など）</li> <li>資金面での支援</li> </ul>
飯田市	2- -6 環境配慮型まちづくり事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画検討にあたっての技術的ノウハウを持った人的資源の提供</li> <li>対策効果に関する簡易な算出基準の策定</li> <li>メガインフラのグリーン化に係る技術的、資金的支援</li> </ul>
豊田市	2- -7 低炭素社会モデル地区の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>国からの支援</li> <li>市及び参加企業への支援</li> </ul>
川越市	2- -1 太陽エネルギー等活用推進プロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> <li>国の住宅用太陽光発電導入支援対策補助事業の長期的継続・拡充が必要。</li> </ul>
岐阜市	2- -2 省エネ住宅普及事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅は大きな買い物。動機付けのための経済的手法が必要</li> <li>省エネ住宅は、持続的な温暖化対策効果が期待できます。しかし、多額の費用を要するため意欲はあっても断念する場合が想定される。太陽光発電設備の助成制度が復活しましたが、更なる拡大・拡充を望む。</li> </ul>
福岡市	2- -1 アイランドシティ環境配慮指針	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民、事業者、行政それぞれが、持続可能な社会を形成する主体として、環境と共生するまちづくりに積極的に取り組むこと。</li> <li>国等の既存助成制度の積極的運用すること。</li> </ul>

## （２）関係機関・民間企業等に関すること

団体名	事業名	支援策
豊田市	1- -1 低公害車普及促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>P H Vと太陽光発電の一体的な普及に向け、まずは行政が先導的に充電施設を整備するが、さらなる普及展開を図るためには民間による充電施設の整備が不可欠である。</li> </ul>
独立行政法人都市再生機構	2- -3 越谷レイクタウン特定土地画整理事業	<p>&lt;環境モデル街区の設定&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後の環境配慮の条件設定にあたって、機構全体としての低炭素型まちづくりに関する具体的なガイドライン（最低基準）の策定</li> </ul>

## （３）住民に関すること

団体名	事業名	支援策
岐阜市	2- -2 省エネ住宅普及事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>次世代省エネ基準は市民にとってわかりづらい</li> <li>省エネ基準は建築用語が多いため、市民や環境行政職員でも理解できるような解説書を望む。</li> <li>まずは相談できる公的機関が必要</li> <li>省エネ住宅には情報量が多く、地理的条件や費用面で相談できる窓口が次のステップへ市民を促す。。民間では営業色が強く敬遠される。</li> </ul>

## 計画策定時の課題のまとめ

### 課題について

計画策定時にどのような課題があったのかについて見てみると、共通的に以下のような課題が浮かび上がる

合意形成・連携	・低炭素に関する取組みは、自治体内部、他省庁、住民、企業など、多方面にわたることから、低炭素化の取組への関係者間の合意形成や連携を図ることが必要
技術的情報の不足	・低炭素化に関する計画検討時に、技術的情報（システムや対策など）が不足
計画策定のノウハウの不足	・CO2の計算方法やその効果推計手法、対策の選定の考え方など計画を作っていく上でのプロセスやノウハウが不足
資金的な問題	・構想段階から事業完了に至るまで、低炭素化に係る費用が大きい
手続き・制度的な問題	・様々な技術や再生可能エネルギー資源の活用など、既存の制度や規制では実施困難な場合がある

### 解決策・支援策

上記のような課題に対しての解決策や課題に対して行った支援策としては以下のようなものが上げられた

合意形成・連携に関する課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な主体による協議体の設置</li> <li>・早い段階からの民間事業者の取り込み</li> <li>・アンケートやヒアリングによるニーズ把握</li> <li>・指針の策定</li> <li>・説明会の開催</li> <li>・広報誌などによるPR</li> </ul>
技術的情報の不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間事業者の協力を得る</li> <li>・先進事例の収集</li> </ul>
計画策定ノウハウの不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・先進事例の収集</li> <li>・実態調査の実施</li> </ul>
資金的な問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国庫補助の確保</li> </ul>

### 国等に対して求められる支援策

様々な課題に対して以下のような支援策の充実が求められている

制度的枠組み・仕組みの構築	・行政が積極的にこの問題に係われるような枠組みや仕組みを作るといったことや公的支援の仕組み、未利用エネルギー等の活用に関する支援といった事が求められている
情報提供	・ガイドラインなどの作成や先進的取り組みについての情報提供が求められている

	<ul style="list-style-type: none"><li>・また、公的な相談機関の設置や人的資源の提供といったことも計画策定に必要な事柄として求められている</li></ul>
資金的支援	<ul style="list-style-type: none"><li>・事業に対する補助の拡充や計画策定に関する資金的支援が求められている</li></ul>

## 実施事例の課題、効果検証

今回収集した取組事例のうち、完了事業について、各取組の具体的な課題や効果検証などを紹介する。

### 事業実施時の具体的な課題の紹介

事業の実施にあたって以下のような課題が上げられている

利用者の確保	<ul style="list-style-type: none"><li>・公共交通整備に関して、既に利用者の減少が一部見られることから、利用者の確保が求められる</li><li>・熱供給に関して、加入者が脱退したなどのケースがあり、継続的な利用者の確保が求められる</li></ul>
効果測定が困難	<ul style="list-style-type: none"><li>・事業完了後、運用の段階において、効果を測定するにあたり、費用、利用者の協力、適正な効果測定方法の選定などが必要</li></ul>
連携・マネジメント体制の構築	<ul style="list-style-type: none"><li>・取組みが当初の目的に沿って運用されていくためには、関係者の連携の基に適切なマネジメントを行っていく事が重要と言う指摘が出されており、マネジメント体制の構築が求められる</li><li>・効果測定においてもマネジメント体制を構築することにより、実施できると考えられる</li></ul>
資金的な問題の解決	<ul style="list-style-type: none"><li>・事業の継続的な実施、適正な維持管理（システム更新等）を行う予算確保が必要であり、国庫補助、助成等を含めた資金的な問題の解決が必要</li></ul>

### 効果検証の結果及び課題の紹介

事業実施済みの 14 事例の内、6 事例は CO2 の削減量を出している、見込みとして計算している事例が 1 事例あり、効果検証を行っている事例は 5 事例ある。今後これらの事例の検証が待たれるところである。

課題にもあったように、効果検証については難しいという意見が出ており、効果の検証を行っていくことが課題となっている。

( 2 ) 取組事例 ( 詳細版 )

取組事例 ( 詳細版 )

目 次

1-	-1	富山市	富山港線路面電車化事業	55
1-	-2	富山市	市内電車環状線化事業	58
1-	-3	岐阜市	市総合交通戦略に基づく公共交通を中心とした交通体系づくり	61
1-	-4	豊田市	P&R 駐車場整備事業 P&BR 駐車場整備事業	64
1-	-1	豊田市	低公害車普及促進事業	67
1-	-2	京都市	次世代自動車普及促進事業	70
1-	-1	富山市	自転車市民共同利用システム導入事業	73
1-	-2	岐阜市	自転車走行環境整備事業	76
1-	-3	京都市	「歩いて楽しいまちなか戦略」の推進 ( 四条通における歩道拡幅 )	79
1-	-1	豊田市	市道鞍ヶ池スマートインター線 大型車対応化事業	82
2-	-1	北九州市	東折尾地区次世代都市整備事業 ( 東折尾土地区画整理事業関連事業 )	85
2-	-2	独立行政法人都市再生機構	新田地区 住宅市街地総合整備事業	88
2-	-3	独立行政法人都市再生機構	越谷レイクタウン特定土地区画整理事業	91
2-	-4	独立行政法人都市再生機構	晴海一丁目東地区第一種市街地再開発事業 晴海一丁目西地区第一種市街地再開発事業	94
2-	-5	つくば市	実験低炭素モデル街区 ( つくばエクスプレス沿線開発地区 / 葛城地区 )	97
2-	-6	大阪市	大阪駅北地区 2 期開発	100
2-	-7	北九州市	低炭素先進モデル街区形成推進事業	103
2-	-1	下川町	森林バイオマスエネルギー導入事業	106
2-	-2	千代田区	グリーンストック作戦	109
2-	-3	大阪市	低炭素地域づくり面的対策推進事業	112
2-	-4	大阪市	「風の道」モデル事業	115
2-	-5	北九州市	北九州市・八幡高見マンション共同分譲事業	118
2-	-6	飯田市	環境配慮型まちづくり事業	121
2-	-7	豊田市	低炭素社会モデル地区の整備	124
2-	-1	川越市	太陽エネルギー等活用推進プロジェクト	127
2-	-2	岐阜市	省エネ住宅普及事業	130
2-	-3	栲原町	地域住宅モデル普及推進事業	133
2-	-4	北九州市	穴生地区環境共生住宅市街地モデル事業	136
2-	-1	富山市	富山市まちなか居住推進事業	139
2-	-2	富山市	公共交通沿線居住推進事業	142
2-	-1	福岡市	アイランドシティ環境配慮指針	145

1. 運輸系  
公共交通

団体名	富山市	担当部署名	都市整備部路面電車推進室 (076) 443 - 2115
推計人口	421,239人	面積	1,241.85k m <sup>2</sup>
	150,906世帯	は自治体のみ記入	
環境関連上位計画等	富山市都市マスタープラン 富山市環境モデル都市行動計画		
取 組 事 例			
事業名	富山港線路面電車化事業		
事業主体	富山市、富山ライトレール(株)		
事業期間	計画検討期間	平成14年度～平成16年度	
	事業期間	平成16年度～平成18年度	
事業費	5,800,000千円		
利用した制度	路面電車走行空間改築事業 国土交通省 補助率：1/2 LRTシステム整備費補助 国土交通省 補助率：1/4 など		
取組分野複数可	<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 <input checked="" type="checkbox"/> 交通関係 <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係 <small>(商業・業務系を中心とした面開発) (住居系を中心とした面開発) (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) (都市緑化・緑地保全)</small> <input type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input checked="" type="checkbox"/> 都市構造の変革 (コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)		
取組概要	地区特性	位置図	
		<p>富山港線沿線地区は、本市の中心部である富山駅から北の住宅地を中心とした市街化区域である。その中にある延長約8kmのJR富山港線は、利用客の減少が続いており、公共交通の活性化を図るため路面電車化(LRT化)を行った。また、利便性が飛躍的に向上することを契機に沿線地区で一体的なまちづくりを目指す。</p> <p>富山市は、低密度市街地の拡散化が進行しており、自動車交通への依存度が高い地域で公共交通は衰退している。都市計画マスタープランでは、「鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」の実現を目指すこととなっている。</p> 	

	<p>キーワード：公共交通を軸としたまちづくり</p>	<p>＜背景＞ 従来、富山港線はJRにより運行されていたが、サービス水準は年々低下し、薄く広がる市街地の形成により自動車交通への依存度が高くなり、利用客の減少が続いていた。その中、北陸新幹線の開業に向け、JR 富山駅付近の連続立体交差化を進める上で、利用者の少ない富山港線の存続が課題となった。</p> <p>＜目的＞ 富山港線の路面電車化（LRT化）により利便性・快適性が飛躍的に向上し、沿線地区で一体的なまちづくり形成を目指す。また、富山駅付近連続立体交差事業の完成後に駅南の路面電車と接続されれば、鉄軌道の南北軸が構築され、本市の公共交通ネットワーク形成と中心市街地の活性化により、公共交通の利用促進を図る。</p>															
<p>取 組 概 要</p>	<p>事業概要</p>	<p>a．事業規模 延長約 7.6 km うち併用軌道区間 約 1.1 km（道路上に新規に軌道を敷設） 鉄道区間 約 6.5 km（JR の鉄道施設を転用） ・電気・信号、保安設備の更新 1 式 ・新型低床車両（LRV）導入 7 両 等</p> <p>b．取組内容 併用軌道化 自動車利用を中心とした拡散方の都市から公共交通を活用し都市機能を集積した「コンパクトなまちづくり」を推進するため、鉄軌道の南北軸の構築にむけ富山駅北口市街地へのアクセス向上や将来の南側への富山地方鉄道富山軌道線との連結を目的に富山港線の既存区間を一部廃止し、都市計画道路綾田北代線、富山駅北線に道路併用軌道として移設</p> <p>乗客への利便性向上 都市と利用者への優しさを配慮し全低床車両を 7 編成導入し、新駅を 5 箇所増設した。また、列車本数の増便（朝ラッシュ時は、10 分間隔、その他は 15 分間隔）や始発・終電時刻の改善、IC カードの導入等を行い、自家用車保有の抑制と公共交通の利用促進に向けた取組</p> <p>景観に優しい芝生軌道 併用軌道部の一部に緑豊かな景観を配慮した芝生軌道を採用し、CO2 の吸収を図る</p> <p>c．写真、イメージ図</p> <div data-bbox="411 1444 742 1635"> </div> <table border="1" data-bbox="422 1724 981 1937"> <thead> <tr> <th></th> <th>現行</th> <th>路面電車化後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行間隔</td> <td>30～60分</td> <td>15分（ラッシュ時は10分）</td> </tr> <tr> <td>始発・終電</td> <td>5時台・21時台</td> <td>5時台・23時台</td> </tr> <tr> <td>駅数</td> <td>9駅（富山駅除く）</td> <td>13電停</td> </tr> <tr> <td>車両</td> <td>鉄道車両</td> <td>全低床車両 運賃は200円均一制。</td> </tr> </tbody> </table> <div data-bbox="989 1377 1444 2016"> </div>		現行	路面電車化後	運行間隔	30～60分	15分（ラッシュ時は10分）	始発・終電	5時台・21時台	5時台・23時台	駅数	9駅（富山駅除く）	13電停	車両	鉄道車両	全低床車両 運賃は200円均一制。
	現行	路面電車化後															
運行間隔	30～60分	15分（ラッシュ時は10分）															
始発・終電	5時台・21時台	5時台・23時台															
駅数	9駅（富山駅除く）	13電停															
車両	鉄道車両	全低床車両 運賃は200円均一制。															

取 組 概 要	期待した効果	・ 利便性の向上により、中心市街地への来客の増加および沿線への来訪者の増加による交流人口が増えることを期待した。
	検討にかかわった主体	・ 国土交通省（鉄道局、道路局） ・ 富山県（都市計画部門、道路部門）、富山県警察 ・ 鉄道事業者（JR 西日本、富山ライトレール（株）） ・ 富山市
	事業の進め方	平成 15 年 5 月 市長が市議会で路面電車化を正式発表 7 月 富山港線路面電車化検討委員会の設置 平成 16 年 3 月 市議会で予算案承認 4 月 富山ライトレール(株)（第 3 セクター）設立 5 月 JR 西日本との基本協定 8 月 鉄道事業の認可及び軌道事業の特許の申請 11 月 鉄道事業の認可及び軌道事業の特許取得 工事施工認可申請 平成 17 年 2 月 工事施工認可取得 工事着手 平成 18 年 4 月 開業
事業効果 (実績)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1 日利用者数 4,427 人（平成 20 年度）</li> <li>・ 自動車利用からの転換（鉄道利用者数の約 1 割）</li> <li>・ 沿線への転居</li> <li>・ 中心市街地への来訪者や交流人口については特に指標がないが、高齢者の利用が増えていることが分かっている。</li> <li>・ 電車の 1 日あたり利用者数の目標を、約 2,100 人から約 3,400 人にすることで、自家用車を抑制し CO2 削減を目指す。車から LRT 及びフィーダーバス利用へ転換した利用者数から CO2 削減目標値を 456t/年（実績値 436t/年）</li> </ul>	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者数については、開業以降、JR 運行時と比べ 2 倍以上の実績を保っている。これは、期待以上の数値である。潜在的な需要のある地域に、利便性の高い公共交通サービスを提供することで、利用が促進されたものと思われる。その中でも、高齢者など自由に車を使うことが出来ない人たちの利用増や、通勤での利用の増加が大きいものと思われる。</li> </ul> <p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 朝ラッシュ時の混雑緩和や定時運行</li> <li>・ 開業以降、観光やポートラム目的の休日利用者の減少傾向があり、利用者の継続的な確保するために LRT 周辺の観光資源等の活性化を促進するとともに、それらと連携した施策を検討し観光客の利用者を増やすために富山ライトレールと富山市でさまざまな取組みを行っている。</li> </ul> <p>事例として、富山市内の宿泊施設に宿泊する観光客にポートラムとセントラムで利用できる乗車半額券を、外国人旅行者には無料で利用できる乗車券を提供。来年度には富岩運河環水公園とカナル会館を結ぶ富岩水上ラインとポートラムが提携し割引き周遊チケットを販売する計画</p>	

団 体 名	富山市	担 当 部 署 名	都市整備部路面電車推進室 (076) 443 - 2115
推 計 人 口	421,239 人	面 積	1,241.85k m <sup>2</sup>
	150,906 世帯	は自治体のみ記入	
環 境 関 連 上 位 計 画 等	富山市都市マスタープラン 富山市環境モデル都市行動計画 公共交通活性化計画		
取 組 事 例			
事 業 名	市内電車環状線化事業		
事 業 主 体	富山市、民間軌道事業者		
期 間 事 業	計画検討期間	平成 17 年度～平成 18 年度	
	事業期間	平成 19 年度～平成 21 年度	
事 業 費	300,000 千円		
利用した制度	路面電車走行空間改築事業 国土交通省 補助率：1/2 都市交通システム整備事業 国土交通省 補助率：1/3		
取 組 分 野 複 数 可	<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 (商業・業務系を中心とした面開発) <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 (住居系を中心とした面開発) <input checked="" type="checkbox"/> 交通関係 (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係 (都市緑化・緑地保全) <input type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input checked="" type="checkbox"/> 都市構造の変革 (コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)		
取 組 概 要	地 区 特 性	<p>本市では、平成 19 年 2 月に中心市街地活性化基本計画の認定を受け、公共交通の利便性向上、賑わい拠点の創出、まちなか居住の推進の 3 本柱を設定し、27 事業を展開することにより、中心市街地活性化に取り組んでいる。</p>	
		位置図	
			

取 組 概 要	事業目的	<p>キーワード：中心市街地活性化（中心市街地での移動円滑化）</p> <p>&lt;背景&gt; 北陸新幹線の開業を控え将来の発展が期待される富山駅周辺と、再開発事業等により商業集積・活性化が図られている平和通り周辺という二つの核が、約1km離れていることから、一体感のある発展が望まれていた。</p> <p>&lt;目的&gt; 市内電車環状線の運行により、富山駅周辺と中心商店街の連携強化、都心の回遊性強化、路面電車ネットワークの形成を図ることにより、車に依存しなくても容易に移動可能な中心市街地を目指す。 また、公共交通の利用促進を図ることにより、移動時の自動車分担率を低減し、自動車通行量の減少及び自動車渋滞の解消を促すことによりCO2排出量の削減を目指す。</p>
	事業概要	<p>a. 事業規模</p> <p>市内電車環状線（新線区間） 路線名：富山都心線 延長：約940m 電停数：3箇所 軌道：単線</p> <p>b. 取組内容</p> <p>既存市内軌道の一部を延伸し、路線の環状化を図るもので、本市が軌道整備事業者として軌道・車両を整備・保有し、民間が軌道運送事業者として車両整備・運行を行う全国初の上り分離方式により、1週約3.4kmの路面電車の環状運行を実施する。</p>
	事業概要	<p>c. 写真、イメージ図</p>
		

取 組 概 要	期待した効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内電車利用者数の増加（自動車分担率の低減）</li> <li>・中心市街地の活性化</li> </ul>
	検討にかかわった主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学識経験者</li> <li>・地域関係者（地元商店街振興組合代表）</li> <li>・軌道事業者</li> <li>・行政（国、県、市）</li> </ul>
	事業の進め方	<p>H17.11～18.5 富山市内電車・環状線化計画検討委員会の開催</p> <p>H19.10～ 都市計画の変更、軌道特許等の法手続き開始</p> <p>H20.3～ 工事着手</p> <p>H21.12～ 開業</p>
事業効果 （実績）	調査中のため現時点では未把握	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用促進のためには、より利便性が高く利用し易い公共交通としてレベルアップを図ることが重要であり、運賃収受システムにICカードを導入するなど、あービス向上に努める必要がある。</li> <li>・官民協働の活動により、市内電車環状線を活かしたまちづくりを検討する必要がある。</li> </ul>	

団体名	岐阜市	担当部署名	企画部交通総合政策課 (058)265-4141 内線 2609																												
推計人口	420,891 人	面積	202.89 km <sup>2</sup>																												
住民基本台帳から (H21.4.1)転記	167,943 世帯	は自治体のみ記入																													
環境関連 上位計画等	岐阜市総合計画 岐阜市総合交通戦略 岐阜市地域公共交通連携計画																														
取 組 事 例																															
事業名	市総合交通戦略に基づく 公共交通を中心とした交通体系づくり																														
事業主体	岐阜市																														
期間 事業	計画検討期間	平成 20 年度																													
	事業期間	平成 21 年度～平成 25 年度																													
事業費	220,049 千円（平成 21 年度予算）																														
利用した制度	地域公共交通活性化再生総合事業 国土交通省 補助率 1/2 など																														
取組分野 複 数 可	<input checked="" type="checkbox"/> 複合的市街地開発 <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 <input checked="" type="checkbox"/> 交通関係 <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係 <small>(商業・業務系を中心とした面開発) (住居系を中心とした面開発) (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) (都市緑化・緑地保全)</small> <input type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input checked="" type="checkbox"/> 都市構造の変革 (コンパクトな都市構造を <small>目指した市街地形成)</small>																														
取組 概 要	地区特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H17年3月に路面電車が廃止になり、バス交通が主体的な役割を担う</li> <li>・自動車交通は増加傾向、その他の交通は全て減少傾向</li> <li>・自動車交通は高齢者と女性が増加</li> </ul>	位置図																												
		<table border="1"> <caption>岐阜市における交通手段別の割合 (%)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>自動車</th> <th>バス</th> <th>自転車</th> <th>徒歩</th> <th>鉄道</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H17</td> <td>44.3</td> <td>60.1</td> <td>15.6</td> <td>16.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>H19</td> <td>48.0</td> <td>51.6</td> <td>17.8</td> <td>20.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>46.7</td> <td>40.3</td> <td>18.1</td> <td>29.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>37.1</td> <td>19.4</td> <td>20.8</td> <td>11.2</td> <td>21.7</td> </tr> </tbody> </table> <p>資料：国土交通省地域交通レポートマップ調査</p>	年度	自動車	バス	自転車	徒歩	鉄道	H17	44.3	60.1	15.6	16.6		H19	48.0	51.6	17.8	20.8		2019	46.7	40.3	18.1	29.7		2020	37.1	19.4	20.8	11.2
年度	自動車	バス	自転車	徒歩	鉄道																										
H17	44.3	60.1	15.6	16.6																											
H19	48.0	51.6	17.8	20.8																											
2019	46.7	40.3	18.1	29.7																											
2020	37.1	19.4	20.8	11.2	21.7																										

取組概要	事業目的	<p>キーワード：公共交通ネットワークの確立</p> <p>&lt;背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市内の公共交通は、バス交通が主体的な役割を担っているが、路線バス利用者は減少傾向</li> <li>高齢化社会の進展や環境問題などの観点からバス交通の必要性や重要性が高まっている</li> <li>郊外への市街地拡大を抑制し、集約型の市街地形成が求められる</li> </ul> <p>&lt;目的&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>過度に自動車に依存した交通体系を見直し、幹線・支線・コミュニティバスが連携した公共交通ネットワークを確立</li> </ul>
	事業概要	<p>a．事業規模</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市内全域を対象に各種交通施策を実施</li> </ul> <p>b．取組内容</p> <p>バス路線の再編、バス路線維持補助、乗継拠点整備  バス走行環境の改善  ・忠節橋通り、岐阜東西通りへのバスレーン新規導入  バス利用環境の改善  ・バス停整備、駐輪スペース整備、ICカードシステム、バス案内の充実  コミュニティバスの導入  ・市内16地区  交通手段転換活動の展開  ・推進組織立上げ、マップ作成等</p> <p>c．写真、イメージ図</p>
	事業概要	

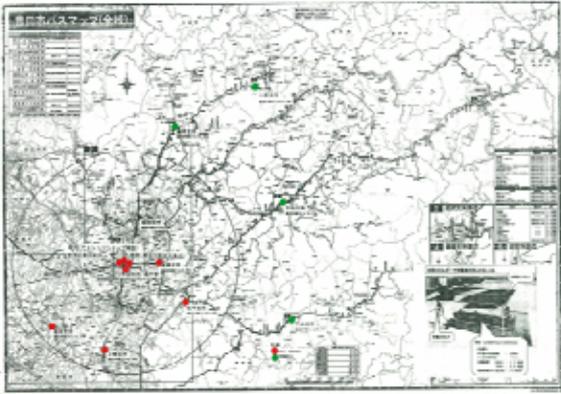
取 組 概 要	期待した効果	<p>中心部の中を自動車を用いて移動する人について、H25年度までに1日1,000人をバスや自転車等利用へ転換  (中心部内々トリップ数 全体 79,062/日 そのうち自動車によるもの 21,259/日)</p> <p>中心部へ自動車を用いて出勤する人について、H25年度までに1日1,000人をバス等の利用へ転換  (出勤目的トリップ数 40,646/日 そのうち自動車によるもの 23,750/日)</p> <p>H25年の年間バス利用者を現在より8%増加(基準年 H19)</p>
	検討にかかわった主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総合交通戦略及び地域公共交通総合連携計画の策定、実施に関する協議・調整を行うことを目的として設立された、岐阜市総合交通協議会[学識経験者、公共交通利用者、交通事業者、経済団体、関係行政機関など16名]</li> </ul>
	事業の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H20年3月 岐阜市総合交通協議会設置</li> <li>・H20年10月～ 岐阜市総合交通協議会開催、交通戦略案作成</li> <li>・H21年2月 パブリックコメント実施</li> <li>・H21年3月 岐阜市総合交通戦略策定</li> <li>・H21年4月～ 交通戦略に基づき各種施策実施</li> </ul>
事業効果 (実績)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点では試算なし</li> </ul>	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・財政的に厳しい中で、交通事業者や県警、道路管理者などと連携して取り組むことが求められる</li> </ul>	

団 体 名	豊田市	担 当 部 署 名	都市整備部交通政策課 (0565)34-6603						
推 計 人 口	423,940 人	面 積	918k m <sup>2</sup>						
	165,327 世帯	は自治体のみ記入							
環 境 関 連 上 位 計 画 等	豊田市環境モデル都市行動計画 豊田市公共交通基本計画 豊田市都市計画マスタープラン								
取 組 事 例									
事 業 名	P&R 駐車場整備事業(愛環末野原駅、八草駅) P&BR 駐車場整備事業(豊田市役所旭支所、稲武支所、小原支所、藤岡支所、下山支所)								
事 業 主 体	豊田市								
期 事 間 業	計 画 検 討 期 間	P&R 駐車場整備事業(愛環末野原駅) 平成 18 年度～平成 20 年度(設計、用地) " (八草駅) 平成 21 年度(測量、設計) P&BR 駐車場整備事業 平成 20 年度(調査)							
	事 業 期 間	P&R 駐車場整備事業(愛環末野原駅) 平成 21 年度～平成 22 年度(工事) " (八草駅) 平成 22 年度(工事) P&BR 駐車場整備事業 平成 21 年度(看板設置)							
事 業 費	492,200 千円	<table border="0"> <tr> <td>P&amp;R 駐車場整備事業(愛環末野原駅)</td> <td>410,000 千円</td> </tr> <tr> <td>" (八草駅)</td> <td>80,200 千円</td> </tr> <tr> <td>P&amp;BR 駐車場整備事業</td> <td>2,000 千円</td> </tr> </table>		P&R 駐車場整備事業(愛環末野原駅)	410,000 千円	" (八草駅)	80,200 千円	P&BR 駐車場整備事業	2,000 千円
P&R 駐車場整備事業(愛環末野原駅)	410,000 千円								
" (八草駅)	80,200 千円								
P&BR 駐車場整備事業	2,000 千円								
利用した制度	道路環境整備事業費 国土交通省 補助率：1/2(愛環末野原駅のみ)								
取 組 分 野 複 数 可	<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 <input checked="" type="checkbox"/> 交通関係 <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係 <small>(商業・業務系を中心とした面開発) (住居系を中心とした面開発) (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) (都市緑化・緑地保全)</small> <input type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用    (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input type="checkbox"/> 都市構造の変革    (コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)								
取 組 概 要	地 区 特 性	<p>P&amp;R 駐車場整備事業(末野原駅・八草駅) 末野原駅、八草駅とも 1 日あたりの乗降客数が、ここ数年(平成 12～18 年)大きく増加(1.6～1.8 倍)している。豊田市中心部の事業所従業員の郊外鉄道駅からの P&amp;R を促進することによって都市交通の円滑化を図ろうとするものである。都市計画マスタープランでは「駐車場整備の方針」の中で、パークアンドライド駐車場の適切な計画・配置をすすめることとしている。</p> <p>P&amp;BR 駐車場整備事業 P&amp;R 駐車場整備と同様都市交通の円滑化を図る目的で、平成 19 年度に再編された基幹バスの利用促進とマイカー利用からの転換を図ろうとするものである。</p>							
		<p style="text-align: center;">位置図</p>							

取組概要	<p>キーワード：人と環境にやさしい公共交通の整備</p>
	<p><b>事業目的</b></p> <p>&lt;背景&gt; 平成 17 年 4 月 1 日の合併による都市構造の変化により都市拠点である都心、産業技術核、拠点地域核及び地域核をネットワークする基幹交通の充実を図ることとなった。</p> <p>&lt;目的&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道が使いやすいまちの実現 環境負荷の小さい鉄道の輸送力を向上させるため、市内鉄道の高架複線化に併せ、P&amp;R 駐車場を整備する。</li> <li>・バスが使いやすいまちの実現 基幹バスの利用促進とマイカー利用からの転換を図るため、合併町村部の地域核に P&amp;BR 駐車場を整備する。</li> </ul>
	<p><b>a . 事業規模</b></p> <p>P&amp;R 駐車場整備事業(愛環末野原駅) 150 台 " (八草駅) 160 台 P&amp;BR 駐車場整備事業(藤岡支所,小原支所,旭支所,稲武支所,下山支所)</p> <p><b>b . 取組内容</b></p> <p>鉄道の利用促進とマイカー利用からの転換を図るため鉄道郊外駅周辺に P&amp;R 駐車場を整備する。八草駅においては P&amp;R 駐車場の拡幅を行い、適正かつ効率的な管理を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・P&amp;R 駐車場の整備(愛知環状鉄道 末野原駅) 場所：愛知環状鉄道 末野原駅 150 台 主体：豊田市 時期：～H22 年度(工事)、H23 年度～(管理運用)</li> <li>・P&amp;R 駐車場の整備(愛知環状鉄道 八草駅) 場所：愛知環状鉄道 八草駅 160 台 主体：豊田市 時期：～H22 年度(設計・工事)、H23 年度～(管理運用)</li> </ul> <p>P&amp;BR 駐車場の確保 内容：バスの利用促進とマイカー利用からの転換を図るため、旧町村支所駐車場に啓発 PR 看板を設置し、P&amp;BR を促進する。 場所：藤岡支所,小原支所,旭支所,稲武支所,下山支所 主体：豊田市 時期：H21 年度～(駐車場確保～管理運用)</p> <p>末端交通の確保や共通 IC カード、バス優先レーンの導入</p> <p><b>c . 写真、イメージ図</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">P &amp; B R 駐車場の整備イメージ</p> <p style="text-align: center;">八草駅周辺航空写真</p>

取 組 概 要	期待した効果	<CO2 削減見込み> P&R 駐車場、P&BR 駐車場整備事業、端末交通の確保など「人と環境にやさしい公共交通の整備」の取組によって、平成 21～25 年度の 5 年間に 128,000t を削減する。
	検討にかかわった主体	行政(市役所旧町村支所) 自治区関係者 事業所(愛知環状鉄道株) 交通管理者(愛知県警察)
	事業の進め方	事業概要 b.取組内容 に記載のとおり  八草駅 P&BR 駐車場整備においては、愛知万博開催時からの経緯及び八草駅周辺まちづくりの内容を踏まえ、整備計画を作成、工事発注及び管理運用を行う。
事業効果 (実績)	現時点ではなし	
課題	P&R 及び P&BR の取組主体である駐車場利用者への啓発、情報提供を効果的に行うことによって整備した駐車場利用者を増やし、事業効果を高めること。 P&R 駐車場については効率のかつ健全な運営を見込むため、有料化を検討している。 八草駅、末野原駅においては料金機を設置し管理運用を図っていくこととしている。	

自動車

団体名		豊田市	担当部署名	都市整備部交通政策課 (0565) 34 - 6603
推計人口		423,940 人	面積	918k m <sup>2</sup>
		165,327 世帯	は自治体のみ記入	
環境関連上位計画等		環境モデル都市アクションプラン		
取 組 事 例				
事業名		低公害車普及促進事業		
事業主体		豊田市		
期間 事業	計画検討期間	平成 20 年度～平成 21 年度		
	事業期間	平成 21 年度～平成 25 年度		
事業費		241,000 千円（うち、補助対象経費 230,000 千円）		
利用した制度		平成 20 年度環境保全型地域づくり推進支援事業 環境省 補助率 10 / 10		
取組分野 複数可		<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 (商業・業務系を中心とした面開発) <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 (住居系を中心とした面開発) <input checked="" type="checkbox"/> 交通関係 (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係 (都市緑化・緑地保全)		
		<input checked="" type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input type="checkbox"/> 都市構造の変革 (コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)		
取組概要	地区特性	太陽光で発電した電気でプラグインハイブリッド車(以下、PHV)を走らせる、走行時に CO2 を排出しない新たな自動車利用方法を実際の運用を通して市民・事業所に PR していき、PHV と太陽光発電システムの一体的な普及展開を狙う。そのため最も効果の高い中心市街地を中心に、PHV が電気走行可能な範囲に充電施設を設置し、事業所と連携して PHV を運用する。		位置図
				位置図を添付 

取 組 概 要	事業目的	<p>キーワード：自然エネルギーで自動車が走るまち</p> <p>次世代のエコカーである PHV と太陽光充電システムを活用し、走行時に CO2 を排出しない自動車利用方法を市民・事業所に提案し、「太陽光で自動車が走るまち」を目指す。また、PHV と太陽光充電システムの一体的な普及展開を図る。</p>																												
	a．事業規模	太陽光発電活用充電施設 13 箇所（23 基）整備、PHV20 台リース																												
	b．取組内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>充電施設設置場所</th> <th>設置数</th> <th>PHV 導入台数</th> <th>カーポートタイプ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市役所西駐車場</td> <td>6 基</td> <td>6 台</td> <td>3 台用 × 2</td> </tr> <tr> <td>市役所南駐車場</td> <td>2 基</td> <td>2 台</td> <td>2 台用</td> </tr> <tr> <td>豊田市駅東</td> <td>3 基</td> <td>3 台</td> <td>3 台用</td> </tr> <tr> <td>豊田市駅西</td> <td>2 基</td> <td>2 台</td> <td>1 台用 × 2</td> </tr> <tr> <td>愛環新豊田駅西</td> <td>2 基</td> <td>2 台</td> <td>2 台用</td> </tr> <tr> <td>各支所(8 支所)</td> <td>各 1 基</td> <td>1 台 × 5 箇所</td> <td>1 台用 × 8 箇所</td> </tr> </tbody> </table> <p>市役所、支所、駅前等に太陽光発電を利用した PHV 用充電施設を設置する。 各充電施設に低公害車活用 PR 看板と充電システム PR 装置を設置する。 国のエコカー補助金制度に、さらに豊田市独自の購入補助を実施（12 万円を上限として車両本体価格の 5%） 市民向け H10 年度～ 事業者向け H21 年度～ 補助累計数約 5,400 台（H22.1.1 現在）</p>	充電施設設置場所	設置数	PHV 導入台数	カーポートタイプ	市役所西駐車場	6 基	6 台	3 台用 × 2	市役所南駐車場	2 基	2 台	2 台用	豊田市駅東	3 基	3 台	3 台用	豊田市駅西	2 基	2 台	1 台用 × 2	愛環新豊田駅西	2 基	2 台	2 台用	各支所(8 支所)	各 1 基	1 台 × 5 箇所	1 台用 × 8 箇所
	充電施設設置場所	設置数	PHV 導入台数	カーポートタイプ																										
市役所西駐車場	6 基	6 台	3 台用 × 2																											
市役所南駐車場	2 基	2 台	2 台用																											
豊田市駅東	3 基	3 台	3 台用																											
豊田市駅西	2 基	2 台	1 台用 × 2																											
愛環新豊田駅西	2 基	2 台	2 台用																											
各支所(8 支所)	各 1 基	1 台 × 5 箇所	1 台用 × 8 箇所																											
事業概要	<p>c．写真、イメージ図</p> 																													

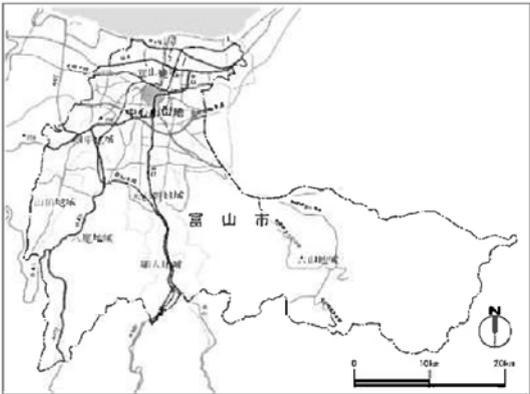
取 組 概 要	期待した効果	事業所において活用したり、市街地を走行する PHV の触発効果によるエコカーの普及促進。本事業により年間約 3%のエコカーへの買換え見込み、CO2 削減効果は年間約 4,000 t とした。また、環境モデル都市アクションプランではこの他のエコカー普及策と併せて、平成 25 年度末には市内を走行する乗用車の 50%をエコカーとし、年間 47,500 t の CO2 削減効果を見込んでいる。
	検討にかかわった主体	行政（市） 民間事業者 商工会議所
	事業の進め方	H20.4～H21.7 導入計画策定、補助事業申請等 H21.8～H21.12 事業所への利用調整、充電施設設計・整備 H21.12 末 充電施設完成、PHV 納入開始 H21.1～H21.3 PHV 仮運用 H22.4～ 本格運用開始 事業所導入促進、公用車への率先導入の検討、 公共施設に太陽光発電設備の整備を順次検討
	事業効果 （実績）	現時点ではなし
	課題	PHV と充電施設の普及展開を図るためには、行政の呼び水としての整備だけでなくそもそも民間施設での充電施設の整備が必要。今後更なる展開策を検討し、充電施設ネットワークの構築を目指す。 一部の自治体だけ突出して充電施設の整備がなされても、市民は行政区域に関係なく移動するので、PHV や EV の購入に踏み切りきっかけづくりとしての効果は薄い。モデルとしての一部自治体の取組と並行して充電施設が早期に全国展開されていく仕組みを示すことが必要。

団 体 名	京都市環境政策局	担 当 部 署 名	環境企画部環境管理課 (075)213-0930
推 計 人 口	1,466,232 人	面 積	827.90 km <sup>2</sup>
	675,459 世帯	は自治体のみ記入	
環 境 関 連 上 位 計 画 等	環境モデル都市行動計画 京都市地球温暖化対策計画 京都市地球温暖化対策条例 など		
取 組 事 例			
事 業 名	次世代自動車普及促進事業		
事 業 主 体	京都市		
期 間	計 画 検 討 期 間	平成 20 年度～平成 21 年度	
	事 業 期 間	平成 21 年度～	
事 業 費	平成 21 年度予算額は 109,000 千円 (内国庫補助 72,395 千円)		
利用した制度	補助事業などで利用した事業名称、関係省庁、補助率などを記入 環境保全型地域づくり推進支援事業 環境省 補助率 10/10 など		
取 組 分 野 複 数 可	<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 (商業・業務系を中心とした面開発) <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 (住居系を中心とした面開発) <input checked="" type="checkbox"/> 交通関係 (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係 (都市緑化・緑地保全) <input checked="" type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input type="checkbox"/> 都市構造の変革 (コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)		
取 組 概 要	地 区 特 性	位置図	
		<p>京都市は、1200 年を超える悠久の歴史に生まれ、市域の 4 分の 3 を占める森林をはじめとする山紫水明の美しい自然や落ち着いた都市景観、受け継がれ磨き上げられてきた伝統文化が、今も生き続ける歴史都市である。</p> <p>また、約 150 万の人口を擁する現代の大都市でありながら、周りを山に囲まれ、職住近接のコンパクトなまちが形成されている。</p> 	

	事業目的	キーワード：歩くまち京都に相応しい，カーボンゼロ自動車の走る街
		<p>背景</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1)本市の環境モデル都市行動計画に基づく低炭素社会と公害のない社会の実現を目指す「運輸部門」に係る対策として，自動車に乗る場合には，環境性能の高い車に乗ることが重要である。</li> <li>2)自動車メーカーの技術開発が進み，次世代自動車として電気自動車などの開発や市販化が進められている。</li> <li>3)電気自動車の温室効果ガス排出量は，充電する電気発電の際に排出されるが，ガソリン車の3割程度とされる。</li> </ol> <p>目的</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1)次世代自動車である電気自動車，プラグインハイブリッド車の普及を促進し，運輸部門からの温室効果ガスの排出を削減する。</li> <li>2)自動車排気ガスの削減に伴う，NO2，PM等の大気汚染物質の排出を削減する。</li> <li>3)自動車の使い方を個人所有から共同利用へと促すカーシェアリングの取組を進める。</li> </ol>
取組概要	事業概要	a. 事業規模 京都市全域で展開する（京都市の自動車保有台数約60万台）。
		<p>b. 取組内容</p> <p>盤整備 充電設備を市内33箇所に設置（21年7月から設置開始）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内各所で充電が可能となるよう，充電用のコンセントを公共施設33箇所に40基設置（200V:37基，急速:3基）</li> <li>・上記のうち6箇所に太陽光発電設備（内蓄電池付2箇所）を設置</li> <li>・化石燃料に依存しない“カーボン・ゼロ自動車”の実現を目指して太陽光による発電電力を充電用の電源として採用</li> </ul> <p>市民，事業者への普及支援 府市協調事業（21年8月1日から実施）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際観光都市である京都の観光の足を支えるタクシー，レンタカー事業者に対する次世代自動車の導入に対する補助</li> <li>・電気自動車：300千円/台 プラグインハイブリッド自動車：150千円/台</li> <li>・事業者に対する電気自動車導入と充電設備設置に対する融資（21年4月1日から実施）</li> <li>・共に20,000千円まで</li> <li>・電気自動車に対して軽自動車税の免除</li> <li>・平成22年度から平成26年度まで など</li> </ul> <p>市役所の率先実行 公用車に電気自動車を5台購入（21年8月から順次納入）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民，事業者とのカーシェアリング・システムの実施</li> <li>・実証実験等への活用</li> </ul>
		<p>c. 写真、イメージ図</p> <p>充電スタンド</p> <p>電気自動車</p>
		 

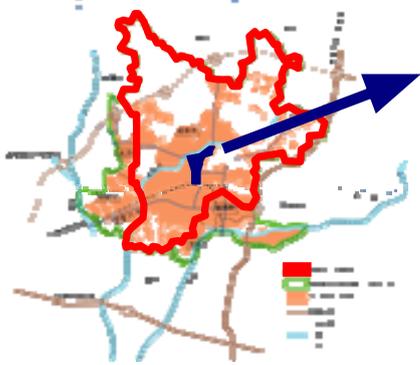
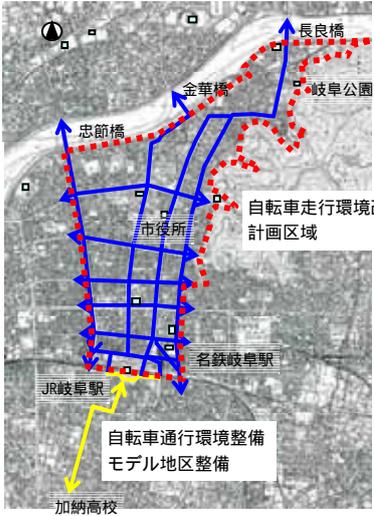
取 組 概 要	期待した効果	<p>！急速充電設備等の整備 前提条件：市内利用台数 20 台(初年度)，年間走行距離 1 km，平均燃費 20 km/ (軽自動車)，CO2 排出係数(ガソリン)2.3kg-CO2/ 計算式：(1 台あたり年間走行距離)÷(燃費)×(台数)×(CO2 排出係数)10,000 km/台・年÷20 km/ ×20 台×2.3kg-CO2/ =23.0t-CO2/年</p> <p>太陽光発電の活用 前提条件：年間発電見込量 1,000kWh/kW，電気の CO2 排出係数 0.378kg-CO2/kWh(旧温対法施行令)計算式：(1 台あたり年間走行距離)÷(燃費)×(台数)×(CO2 排出係数)1,000kWh/kW×(1.25kW×6 基)×0.378kg-CO2/kWh 2.8t-CO2/年</p> <p>気自動車公用車によるカーシェアリング実施 前提条件：実験台数 5 台，年間走行距離 2 万km，平均燃費 20 km/ (軽自動車)，CO2 排出係数(ガソリン)2.3kg-CO2/ 計算式：(1 台あたり年間走行距離)÷(燃費)×(台数)×(CO2 排出係数)20,000 km/台・年÷20 km/ ×5 台×2.3kg-CO2/ 11.5t-CO2/年</p>
	検討にかかわった主体	<p>京都市環境政策局 京都市自動車環境対策協議会（行政，事業者団体，民間事業者，学識経験者で構成）</p>
	事業の進め方	<p>平成 20 年度 環境政策局において，次世代自動車普及促進の条件整備を検討 平成 21 年 7 月 京都市自動車環境対策協議会の第 1 回委員会を開催 平成 21 年 11 月 京都市自動車環境対策協議会の第 2 回委員会を開催 平成 22 年 3 月 京都市自動車環境対策協議会の第 3 回委員会を開催</p> <p>充電設備の整備等の条件整備を行いつつ，京都市自動車環境対策協議会で普及促進の方策について検討するとともに事業を推進していく</p>
事業効果 (実績)	<p>基礎整備 市内 33 箇所に 40 基の充電設備を設置。 太陽光発電付充電設備：6 基（内，蓄電池付：2 基） 急速充電設備：3 基 200V 充電設備：31 基（スタンド型：1 基） レンタカー，タクシー事業者に対する車両購入補助 EV（電気自動車）：1 代 pHV（プラグインハイブリッド）：5 台 カーシェアリング事業 市民向けカーシェアリングの実施 ・延べ応募数 1969 件，延べ貸出件数 83 件（平成 21 年 10 月 1 日～平成 22 年 2 月 28 日の土日，祝（正月 3 が日を除く）/1 日につき 2 台貸出） ・延べ走行距離（2 大径）：6,068km ・平均走行距離：73.1km/日</p>	
課題	<p>平成 21 年度は，次世代自動車の普及促進に係る条件整備を行う。合わせて，この条件整備を基礎として、「歩くまち京都」、「観光都市京都」の取組を踏まえつつ、充電設備の普及、電気自動車の普及支援のあり方を協議会をとおして検討する。</p>	

自転車・徒歩

団体名	富山市	担当部署名	環境部環境政策課 (076) 443 - 2053
推計人口	421,239 人	面積	1,241.85k m <sup>2</sup>
	150,906 世帯	は自治体のみ記入	
環境関連上位計画等	環境基本計画 富山市環境モデル都市行動計画		
取 組 事 例			
事業名	自転車市民共同利用システム導入事業		
事業主体	シクロシティ株式会社、(富山市)		
事業期間	計画検討期間	平成 20 年度～平成 21 年度	
	事業期間	平成 21 年度～	
事業費	150,000 千円		
利用した制度	環境共生地域づくり補助金(環境保全型地域づくり推進支援事業) 環境省 補助率 10/10 平成 20 年度第 2 次補正		
取組分野複数可	<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 <input checked="" type="checkbox"/> 交通関係 <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係 <small>(商業・業務系を中心とした面開発) (住居系を中心とした面開発) (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) (都市緑化・緑地保全)</small> <input type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用      (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input type="checkbox"/> 都市構造の変革      (コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)		
取組概要	地区特性	<p>本市では、公共交通の活性化と市街地や公共交通沿線への都市機能等の集積による「コンパクトなまちづくり」の取り組みを進めている中で、特に中心市街地における回遊性の強化と活性化を図るため、富山駅を中心とした市街地において本事業を実施した。</p>	<p style="text-align: center;">位置図</p> 

組 概 要	事業目的	<p>キーワード：過度な自転車利用の見直しによる CO2 排出量の削減</p> <p>中心市街地に自転車シェアリングを導入し、特定エリアの多地点に狭い間隔でステーションを配置することで、交通網としての利便性を高めることにより、近距離の自動車利用の促成を促し、二酸化炭素の排出量の削減を図るとともに、中心市街地の活性化や回遊性の強化を目的とする。</p>
		<p>a . 事業規模</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車 : 150 台</li> <li>・ターミナル（操作・案内表示端末）: 15 基</li> <li>・ラック（自転車を固定する駐輪器）: 270 基</li> <li>・情報掲出パネル : 30 基</li> </ul>
		<p>b . 取組内容</p> <p>（取組体制） 民間活力を活用し、欧州でも実績を有するシクロシティ株式会社が設備の整備や運営業務等の事業を実施し、富山市はイニシャルコストに対し補助金を交付し支援する。</p> <p>（取組内容） 中心市街地の歩道上等の 15 箇所に、ステーション等の設備や自転車を設置する。 また、自転車等の機器の清掃・メンテナンスや、ステーション間の自転車の偏在を解消する台数調整業務等の運営業務も実施する。 なお、運営業務は、市内各所に設置する広告掲出パネルに添加される広告の収入等により賄う。</p>
	事業概要	<p>c . 写真、イメージ図</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>自転車</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>ステーション</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>ステーション位置図</p> </div> </div>

取 組 概 要	期待した効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地に訪れる人の移動手段の転換による CO2 排出量の削減効果</li> <li>・ 事業実施による新たな雇用の創出効果</li> <li>・ 中心市街地におけるシンボリックな交通手段の提供、回遊性の強化、放置自転車の減少による都市景観の向上等、まちの魅力の向上による市街地の活性化に伴う経済効果</li> <li>・ ステーションが鉄軌道の駅や停留所の近傍に設置されており相互利用が容易に出来るため、公共交通とコミュニティサイクルの相乗効果による公共交通の利用者の増加等の波及効果</li> <li>・ 自転車の利用の見直しによる、自転車販売台数の増加</li> </ul>
	検討にかかわった主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業主体（シクロシティ株式会社）</li> <li>・ 地域関係者（ステーション設置場所の地先企業や住民）</li> <li>・ 民間事業者（電気事業者、交通事業者）</li> <li>・ 行政（国土交通省、富山県、富山県警、富山市）</li> </ul>
	事業の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ H21.4～H21.5 実施事業者、事業規模等の事業の基本的事項の検討及び決定</li> <li>・ H21.6～H21.8 ステーションの設置場所（案）の検討及び決定</li> <li>・ H21.8～H22.1 道路管理者、警察、電気事業者、地先企業・住民とステーション設置場所（案）等について協議及び必要な許可等の取得</li> <li>・ H22.1～H22.3 ステーションの据付等の工事</li> </ul>
事業効果 （実績）	<p>ステーション等の設備の整備により 1,110 人日の短期的な雇用が創出されるとともに、自転車のメンテナンスや台数調整作業等の運営業務により 4 人の長期的な雇用が新たに創出された。</p> <p>（平成 21 年度末にサービスが開始したため、この他の効果については不明。サービス開始後、必要なデータを着実に蓄積し事業の効果についてフォローアップを行う。）</p>	
課題	<p>地元等との連携 地元商店街や旅行会社等と連携を深め、これらとタイアップしたエコツアーなど、自転車を中心とした企画やイベントなどの新しい商品開発やビジネスの創出 ニーズの継続的な把握 ステーションの配置等について、利用者のニーズを的確に把握するとともに、富山駅周辺整備事業や再開発等の中心市街地活性化施策の実施によるニーズの変化に対する柔軟な対応。</p>	

団 体 名	岐阜市	担 当 部 署 名	基盤整備部基盤整備政策課, 道路建設課 (058)265-4141 内線 2501, 2582
推計人口	420,891 人	面 積	202.89k m <sup>2</sup>
<small>住民基本台帳から (H21.4.1)転記</small>	167,943 世帯	は自治体のみ記入	
環 境 関 連 上 位 計 画 等	岐阜市総合計画 岐阜市総合交通戦略 岐阜市都市計画マスタープラン		
取 組 事 例			
事 業 名	自転車走行環境整備事業		
事 業 主 体	岐阜市、岐阜県		
期 間 事 業	計画検討期間	平成 20 年度 ~ 平成 21 年度	
	事業期間	平成 21 年度 ~ 平成 25 年度	
事 業 費	約 100,000 千円 (自転車走行環境改善計画策定事業予算:14,500 千円、自転車通行環境モデル地区整備事業予算:12,000 千円、自転車走行環境整備予定(第一段階):70,000 千円など)		
利用した制度	自転車通行環境整備モデル事業 国土交通省 補助率 5.5/10 都市システム交通事業 国土交通省 補助率 5/10 など		
取 組 分 野 複 数 可	<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 <input checked="" type="checkbox"/> 交通関係 <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係 <small>(商業・業務系を中心とした面開発)</small> <small>(住居系を中心とした面開発)</small> <small>(街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など)</small> <small>(都市緑化・緑地保全)</small> <input type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 <small>(太陽エネルギー・下水熱の利用など)</small> <input type="checkbox"/> 都市構造の変革 <small>(コンパクトな都市構造を 目指した市街地形成)</small>		
取 組 概 要	地区の特性	位置図	
	地区特性	位置図	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 岐阜駅周辺では、駅を利用する歩行者、自転車の交通量が多い。</li> <li>・ 特に朝夕の時間帯は、通勤通学の自転車が集中</li> </ul> 		

組 概 要	<p>キーワード：歩いて楽しく、漕いでも楽しいみちづくり</p>
	<p>事業目的</p> <p>&lt;背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車は環境にやさしい交通手段であることや、健康志向の高まりを背景にその利用ニーズが高まっている。</li> <li>・歩行者と自転車の交通事故が急増しており、自転車走行環境の改善が必要</li> </ul> <p>&lt;目的&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地において、安全に安心して通行できる自転車走行環境をつくることを目的とする。</li> <li>・また、国土交通省と警察庁によりモデル地区に指定された岐阜駅周辺において、自転車・歩行者の分離を図り、通行の安全を確保する。</li> </ul>
	<p>a . 事業規模</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車通行環境整備モデル地区 延長 2,000m</li> <li>・自転車走行環境改善計画区域 A=2.55k m<sup>2</sup></li> </ul>
	<p>b . 取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者・自転車交通量調査、自転車利用アンケート調査の実施</li> <li>・自転車走行環境改善計画の策定</li> <li>・岐阜駅、自転車駐車場、高校を結ぶ路線において、自転車・歩行者の分離（縁石や植栽。カラー舗装による）等を行う</li> <li>・岐阜駅周辺における自転車駐車場の整備</li> <li>・中心市街地周辺の9高校の協力を得て、自転車安全利用のチラシを約4,500枚配布し、自転車利用のルール、マナー啓発活動の実施</li> <li>・現在社会実験検証中（第一車線に仮設自転車道を設置したところ、荷捌きや一時停止がしにくいと、一部店舗からの意見があった）</li> </ul>
<p>事業概要</p> <p>c . 写真、イメージ図</p> <p>自転車通行環境整備モデル地区</p>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>整備後の断面構成イメージ</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>【整備イメージ】</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>■歩道内分離</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>（例：岐阜県水戸市）</p> </div> </div>	

取 組 概 要	期待した効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全に安心して通行できる自転車走行環境の実現</li> <li>・歩行者の安全性向上</li> <li>・集約型都市構造を支える交通体系が整った都市の実現</li> </ul>
	検討にかかわった主体	<p>自転車通行環境整備モデル地区</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ワークショップ（地元、学校、警察、道路管理者）による整備計画の策定</li> <li>自転車走行環境改善計画</li> <li>・岐阜市総合交通協議会自転車走行環境部会（学識経験者、地元代表、経済団体、警察、国、県、岐阜市）</li> </ul>
	事業の進め方	<p>自転車通行環境整備モデル事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・H20年1月 国土交通省が自転車通行環境モデル地区に選定（工事期間 H21～23）</li> <li>・H21年10月 整備計画の策定予定</li> <li>・H21～H23 工事予定</li> </ul> <p>自転車走行環境改善計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・H21年2月 岐阜市総合交通協議会自転車走行環境部会の設置</li> <li>・H20年4月～H21年3月 自転車走行環境改善計画の策定作業</li> <li>・H21年3月 自転車走行環境改善計画の策定</li> <li>・H22年3月 自転車走行環境整備計画の策定予定</li> <li>・H22～H25 工事予定（第1段階）</li> </ul>
事業効果 （実績）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点では試算なし</li> </ul>	
課題	<p>（事業計画）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公安委員会との協議・調整</li> <li>・地域住民との合意形成</li> <li>・ソフト方策の展開を図る上で、関係機関、高校との連携</li> <li>・自転車走行環境の整備方針の際、交通規則やサイン計画等の全国的統一規格が無い</li> <li>・道路法、道路交通法等の関係法令、法定外表示設置基準等の遵守</li> </ul>	

団 体 名	京都市	担 当 部 署 名	都市計画局歩くまち京都推進室 (075)222 -3483
推 計 人 口	1,466,232 人	面 積	827.90 km <sup>2</sup>
	675,459 世帯	は自治体のみ記入	
環 境 関 連 上 位 計 画 等	京都市基本計画 「歩くまち・京都」総合交通戦略」		
取 組 事 例			
事 業 名	「歩いて楽しいまちなか戦略」の推進（四条通における歩道拡幅）		
事 業 主 体	京都市		
期 間 事 業	計画検討期間	平成 18 年度～平成 22 年度	
	事業期間	平成 23 年度～平成 24 年度	
事 業 費	2,900,000 千円（21 年度 ～ 24 年度）		
利用した制度	地域活力基盤創造計画 国土交通省 補助率=55/100（21 年度 ～ 24 年度）		
取 組 分 野 複 数 可	<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 <input checked="" type="checkbox"/> 交通関係 <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係 <small>(商業・業務系を中心とした面開発) (住居系を中心とした面開発) (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) (都市緑化・緑地保全)</small> <input type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 <input type="checkbox"/> 都市構造の変革 <small>(太陽エネルギー・下水熱の利用など) (コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)</small>		
取 組 概 要	地 区 特 性	<p>京都市街地中心部の四条通，河原町通，御池通，烏丸通に囲まれた地区（歴史的都心地区）は，京都の活力と魅力が凝縮した地区である。なかでも河原町通・四条通は市内最大の商業集積地である。</p> <p>この地区においては，</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 4 つの通りに囲まれた細街路における通過交通</li> <li>・ 地区全体で見られる放置自転車</li> <li>・ 四条通における歩車空間のアンバランス</li> <li>・ 慢性的な道路渋滞</li> </ul> <p>などの交通上の課題を有している。</p>	
		<p style="text-align: center;">位置図</p> <p>位置図を添付</p> 	

	事業目的	<p>キーワード：「歩行者と公共交通優先」の「歩いて楽しいまち」の実現を目指す</p> <p>京都の活力と魅力が凝縮した歴史的都心地区（四条通，河原町通，御池通，烏丸通に囲まれた地区）が50年後も100年後も人々を魅了するまちであるよう、「歩行者と公共交通優先」の「歩いて楽しいまち」の実現を目指す。</p> <p>その先駆的な取組として、「歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会」での協議を踏まえて、有効と思われる施策について効果や問題点を共有するため、平成19年10月に四条通を中心とする社会実験を行った。（以下、事業概要からはその内容を記す。）</p> <p>また、将来の取組として、地区最大の商業集積地である四条通のトランジットモール化を目指し、「『歩くまち・京都』総合交通戦略」にもとづき四条通の歩道拡幅を実施する。</p> <p>（事業予定）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成22年 歩道拡幅に向けた詳細設計</li> <li>・平成23～24年 歩道拡幅に係る工事</li> </ul>
取組概要	事業概要 (19年社会実験)	<p>a. 事業規模</p> <p>社会実験</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・四条通歩道拡幅（烏丸通～四条大橋西詰間） 区間L=1.1km，道路幅員W=22m(歩道幅員=13m，車道幅員=9m)</li> <li>・四条通の路線バス及びタクシー専用化（トランジットモール化：烏丸通～河原町通区間）</li> <li>・四条通周辺細街路（錦小路通～綾小路通の一部）の歩行者専用道路化</li> </ul> <p>b. 取組内容</p> <p>通過交通の抑制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・四条通付近歴史的都心地区細街路（錦小路通～綾小路通の一部）の歩行者専用道路化ゆとりのある歩道の実現</li> <li>・四条通における歩道拡幅（烏丸通～四条大橋西詰間）</li> <li>・四条通は路線バス，タクシーのみ通行可（烏丸通～河原町通間）歩行者と自転車の共存</li> <li>・臨時駐輪場の設置，放置自転車の撤去より便利なバスサービスの実現</li> <li>・100円循環バス増便，運行時間延長</li> <li>・臨時共同荷捌場の設置（歴史的都心地区内元小学校グラウンド）</li> </ul> <p>広報・周知</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・立看板（都心周辺54枚，都心地区35枚）・横断幕（広域16枚，都心周辺3枚）</li> </ul> <p>アンケート調査（住民，事業所，来街者，臨時駐輪場利用者，共同荷捌き場利用者）</p> <p>（交通社会実験は平成19年10月5日(金)から14日(日)までの10日間実施。なお「通過交通の抑制」・「ゆとりある歩道の実現」についての取組は10月12日(金)～14日(日)に実施）</p> <p>c. 写真、イメージ図</p> <p>四条通社会実験（平成19年10月12日～14日） 歩道拡幅を行った四条通の様様</p>  <p>歩行者専用道路化を行った細街路の様様</p>

取 組 概 要	期待した効果	細街路における通過交通の抑制 四条通でのゆとりある歩道の実現 歩行者と自転車の共存
	検討にかかわった主体	学識経験者 地域関係者（四条繁栄会） 事業者（バス，タクシー，駐車場） 行政（京都府警，京都市）
	事業の進め方	平成 18 年「歩いて楽しいまちなか戦略」協議会設置  協議会 4 回・幹事会 6 回開催社会実験合意  平成 19 年社会実験  協議会・幹事会・WG 開催  平成 21 年度都市計画決定 事業認可  平成 22 年度詳細設計  平成 23 年度工事着手 工事完成（平成 24 年度予定）
事業効果 （実績）	通過交通の抑制 ・通過交通の抑制により自動車交通が減った細街路を，いつもより多くの歩行者が通行した。（細街路での自動車交通量は約 46%減，歩行者数は約 19%増） ゆとりある歩道の実現 ・四条通において，車道では，バスとタクシーのみがスムーズに走行し，歩道では広くゆったりとした空間を多くの歩行者が通行した。（四条通での自動車交通量約 45%減，歩行者数約 25%増） ・一方，周辺の御池通や烏丸通等で，迂回交通による新たな渋滞も発生した。 歩行者と自転車の共存 ・利用者の意向に応じた，適切な設置場所・料金体系の工夫により，放置自転車を収容し得る可能性があることを確認できた。	
課題	平成 19 年社会実験での課題 通過交通の抑制 安全で快適な歩行環境と，地元住民，事業所の自動車利用の確保を共存させるための工夫が必要 ゆとりある歩道の実現 歩行者を支援する公共交通のサービス向上，周辺道路に与える負荷の抑制，地区内事業所の荷捌き交通の確保を同時に成立させるための工夫が必要 歩行者と自転車の共存 ・利用者の意向に応じた，適切な駐輪場設置場所，料金体系の工夫が必要 ・利用者のマナー向上に向けた，継続的な啓発，監視活動の工夫が必要 四条通の歩道拡幅に向けた現在での課題 自動車交通総量抑制対策 荷捌き方法及びそのルール化，バス停集約，タクシーベイ設置 線類共同溝における地上機器移設等（水道管、ガス管、送電線、電話ケーブル、光ケーブル）での膨大な事業費	

道路

団体名	豊田市	担当部署名	建設部 幹線道路推進課 0565-34-6673
推計人口	423,940人 (H21.8.1現在)	面積	918.47 km <sup>2</sup>
	165,327世帯 (H21.8.1現在)		
環境関連上位計画等			
取組事例			
事業名	市道鞍ヶ池スマートインター線 大型車対応化事業		
事業主体	豊田市		
事業期間	計画検討期間	平成19年度～平成21年度	
	事業期間	平成21年度～平成22年度	
事業費	未定		
利用した制度	国土交通省(道路局所管) 地域活力基盤創造交付金 補助率=5.5/10		
取組分野複数可	<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 (商業・業務系を中心とした面開発) <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 (住居系を中心とした面開発) <input checked="" type="checkbox"/> 交通関係 (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係 (都市緑化・緑地保全) <input type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input type="checkbox"/> 都市構造の変革 (コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)		
取組概要	地区特性	位置図	
		位置図を添付	
<p>鞍ヶ池PAは一般国道475号東海環状自動車道の豊田松平ICと豊田勘八ICのほぼ中間に位置し、隣接する鞍ヶ池公園を利用することが出来るハイウェイオアシスとして利用されている。</p> <p>また周辺には現在整備中である交通公園などの公共施設等や東海自然歩道や香嵐渓などの観光拠点が立地しており、観光シーズンにおける渋滞対策が問題となっている地域である。</p>			

取組概要	事業目的	<p>キーワード：スマートインターチェンジの設置による混雑緩和</p> <p>取組を実施した背景 国土交通省が制定した「スマートインターチェンジ制度実施要綱」に基き、平成 19 年度に豊田市が鞍ヶ池 PA 周辺の混雑緩和を目的に社会実験としてスマートインターチェンジを設置した。</p> <p>事業の目的 社会実験として整備した鞍ヶ池スマートインターチェンジを大型車対応で本格運用することにより、通常時における市内のアクセス時間の短縮と、観光シーズンにおける鞍ヶ池 PA 周辺での渋滞緩和を図ることにより、CO2 排出抑制など環境への負荷を低減させる。</p>
	a . 事業規模	<p>市道鞍ヶ池スマートインター線     L=870m   W=8 ~ 10.5m</p>
	b . 取組内容	<p>社会実験として整備した鞍ヶ池スマートインターチェンジを大型車対応で本格運用するため、道路改良工事を施工する。</p>
	事業概要	<p>c . 写真、イメージ図</p>

取 組 概 要	期待した効果	
	検討にかかわった主体	
	事業の進め方	
事業効果 (実績)		
課題		

2. 民生系

市街地整備

団体名		北九州市	担当部署名	総務企画部事業調整課 (093)582-2864
推計人口		983,016人	面積	487.88 km <sup>2</sup>
		428,499世帯	は自治体のみ記入	
環境関連上位計画等		北九州市環境モデル都市行動計画 北九州市基本構想・基本計画		
取 組 事 例				
事業名		東折尾地区次世代都市整備事業（東折尾土地区画整理事業関連事業）		
事業主体		北九州市 熱供給事業者（西部ガス冷温熱株）		
期事業 期間	計画検討期間	平成11年度		
	事業期間	平成11年度～平成12年度		
事業費		802,200千円		
利用した制度		次世代都市整備事業 国土交通省 補助率：1/3		
取組分野 複数可		<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 <input type="checkbox"/> 交通関係 <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係 <small>（商業・業務系を中心とした面開発）</small> <small>（住居系を中心とした面開発）</small> <small>（街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など）</small> <small>（都市緑化・緑地保全）</small> <input checked="" type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 <input type="checkbox"/> 都市構造の変革 <small>（太陽エネルギー・下水熱の利用など）</small> <small>（コンパクトな都市構造を目指した市街地形成）</small>		
取組概要	地区特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>東折尾地区は、本市副都心の黒崎に近接し、国鉄清算事業団所有のJR貨物駅跡地を中心とした約11.3haの土地である。</li> <li>この地区では、土地区画整理事業により、JR新駅の設置、駅前広場、駐輪場、地域の南北を一体化するための公共連絡通路などを整備し、優れた交通環境を生かした土地の高度利用や環境と共生する暮らし創造拠点の形成を図った。</li> <li>東折尾土地区画整理事業 概要            期間：平成9年度～平成13年度            施設：JR陣原駅（新設）            駅前広場（バス乗降車場等）            駐輪場（駅南北計920台）            南北公共連絡通路（エレベーター、エスカレーター各2基）            駅前複合賃貸住宅（保育所）など</li> </ul>		
		位置図		

取組概要	<p>キーワード：環境と共生する暮らし創造拠点 エコ・フレンドリータウン</p>
	<p><b>事業目的</b></p> <p>&lt;背景&gt; この地区に、スーパーごみ発電システムを導入したごみ処理施設（皇后崎工場）が近接していることから、ごみ処理施設からの焼却排熱を有効利用することとした。</p> <p>&lt;目的&gt; 環境負荷低減による地球温暖化の防止や環境と共生するまちづくりの促進を図るため、ごみ焼却排熱の有効利用を中心とする都市熱源ネットワークを整備し、地域冷暖房の普及促進やエネルギー消費の低減を図る。</p> <p>基本コンセプト</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市排熱の有効活用による更なる環境負荷の低減</li> <li>・都市基盤施設としてのネットワーク整備による熱供給の促進</li> <li>・環境と共生するまちづくりの促進</li> <li>・先進的なモデルとしてのアピール</li> </ul>
	<p>a. 事業規模</p> <p>エネルギーセンターの整備  導管の整備 排熱導管 L = 約 500m  地域導管 L = 約 200m</p> <p>b. 取組内容</p> <p>エネルギーセンターの整備  エネルギーセンター本体：市  熱供給プラント：熱供給事業者</p> <p>導管の整備  排熱導管：ごみ処理施設～エネルギーセンター：市  地域導管：熱供給プラント～需要先：熱供給事業者</p> <p>熱供給方法  ごみ処理工場の焼却排熱をエネルギーセンターへ輸送  エネルギーセンター内の熱供給プラントや供給施設内の熱交換機で冷熱や温熱に変換  地区内の需要先（商業施設、温浴施設、集合住宅など）へ供給</p> <p>c. 写真、イメージ図</p>

取 組 概 要	期待した効果	<p>&lt; 想定している効果 &gt;</p> <p>対個別方式</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一次エネルギー消費量：6,292 Gcal/年 (74%)削減</li> <li>・CO2 排出削減量：367 t-CO2/年(77%)削減</li> </ul> <p>対単独地域冷暖房方式(都市ガス利用)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一次エネルギー消費量：5,036 Gcal/年 (70%)削減</li> <li>・CO2 排出量：300 t-CO2/年(73%)削減</li> </ul>
	検討にかかわった主体	学識経験者(大学、関係機関) 行政(国、市)
	事業の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 8 年度 「北九州市地域新エネルギービジョン」の策定</li> <li>・平成 9 年度 「東折尾土地区画整理事業」の開始</li> <li>・平成 10 年度 「東折尾地区次世代都市整備事業調査」の実施</li> <li>・平成 11 年度 「都市熱源ネットワーク整備推進検討委員会」の設置</li> <li>・平成 12 年度 地域冷暖房システム 稼働開始</li> <li>・平成 13 年度 「東折尾土地区画整理事業」の完成</li> </ul>
事業効果 (実績)	<p>本事業は、ごみ処理施設(皇后崎工場)からの焼却排熱(蒸気)を商業施設、温浴施設、集合住宅等が立地する地域の冷暖房等に活用するプロジェクトである。特に、温浴施設は、熱エネルギーを大量に必要とし、かつごみ処理施設に近接しているため、この焼却排熱を有効に活用できた。</p> <p>このように、通常、廃棄されてしまう熱エネルギーが地域の冷暖房に活用されることにより、新たな熱源の設置が不要となり、CO2 の削減など地球温暖化の防止などに大きく貢献できた。また、地区コンセプトである「環境と共生するまちづくり」がPRできた。</p> <p>[本事業は、ごみ処理施設から発生する熱エネルギー(蒸気)を熱供給事業者が購入し、温浴施設を始め、各需要者に供給する方式である。当初は順調に熱エネルギーを供給できたものの、温浴施設を含む商業施設の運営事業者の破産により、現在は、商業施設への供給は休止されており、集合住宅のみの供給となっている。]</p>	
課題	<p>熱単価</p> <p>ごみ処理施設の焼却排熱(余熱)は大部分が同施設内での発電に活用され、施設内等で利用後に残った電力は電力会社へ売電していることから、熱単価はこの売電単価と比較して決められている。このため、熱供給事業者が購入する熱単価がやや割高となっており、ひいては、需要者への単価もガス・電気に比べ、割高となっていた。</p> <p>コスト(地域導管、施設設備等)</p> <p>空調用配管は、通常、冷房用・暖房用の2本の配管が必要であるが、施設内における空調用配管のコスト削減を図るため1本の配管で対応している施設(主に商業施設)については、地域冷暖房の本来の効果を発揮できていない。(例えば、春、秋の寒暖の交錯する時期について、エアコンのようなフレキシブルな切替が困難)</p> <p>供給エリア</p> <p>供給エリアが大きければ、多少の需要者の加入、脱退があってもその変動がある程度、吸収できるが、供給エリアは2.5ha程度で、大口需要者(商業施設)への供給が休止されたため、供給は集合住宅のみとなり、熱供給事業者の経営環境が非常に厳しくなっている。</p>	

団 体 名	独立行政法人都市再生機構	担 当 部 署 名	業務企画部 都市環境企画室 (045)650-0378
推 計 人 口	-	面 積	-
	-		は自治体のみ記入
環 境 関 連 上 位 計 画 等	特になし		
取 組 事 例			
事 業 名	新田地区 住宅市街地総合整備事業		
事 業 主 体	足立区・独立行政法人都市再生機構・民間事業者		
期 事 間 業	計 画 検 討 期 間	平成 8 年度 ~	
	事 業 期 間	平成 8 年度 ~ 事業中	
事 業 費	-		
利 用 し た 制 度	住宅市街地総合整備事業 国土交通省 補助率：1/2 または 1/3		
取 組 分 野 複 数 可	<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 (商業・業務系を中心とした面開発) <input checked="" type="checkbox"/> 住居系市街地開発 (住居系を中心とした面開発) <input checked="" type="checkbox"/> 交通関係 (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) <input checked="" type="checkbox"/> 公園・緑地関係 (都市緑化・緑地保全)		
	<input checked="" type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input type="checkbox"/> 都市構造の変革 (コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)		
取 組 概 要	地 区 特 性	<p>東京都心から約 10 km、東京都足立区の西端に位置する。荒川と隅田川に囲まれた島状の地区にある、大規模工場跡地の土地利用転換を行った。スーパー堤防整備を推進しながら、リバーサイドの開放感と美しい水辺景観を活かした住宅環境整備を実現している。</p> <p>所在地：東京都足立区新田三丁目 交 通：JR「王子」駅バス 11 分徒歩 1 分 東京メトロ南北線「王子神谷」駅徒歩 19 分</p>	
		<p style="text-align: center;">位置図</p> 	

取組概要	事業目的	<p>キーワード：自然との共生・調和をめざしたまちづくり</p> <p>&lt;背景&gt;          ・荒川と隅田川に挟まれた大規模工場跡地で島状の地区であったことから、土地利用転換を行うにあたり、治水対策とともに道路や橋などの都市計画道路や都市計画公園の整備など、都市基盤の整備が必要であった。平成5年よりまちづくりの検討をはじめ、平成9年に「住宅市街地総合整備事業」の認定を受けた。</p> <p>&lt;目的&gt;          ・「住宅市街地総合整備事業」の活用による、公共施設の整備と住宅建設などの総合的な推進</p>
	事業概要	<p>a．事業規模</p> <p>&lt;地区面積&gt; 約20ha          &lt;住宅戸数&gt; 約3,000戸（UR賃貸住宅、民間賃貸住宅、民間分譲住宅）          &lt;その他&gt; 都市計画公園、小中一貫校          商業施設、医療施設（クリニックモール）、認可保育園</p>
	事業概要	<p>b．取組内容</p> <p>・環境にやさしい技術を積極的に導入。          （全体計画）          川からの風の道をつくる配置計画          （夏は涼風の通り抜け、冬は季節風やビル風を遮断）          荒川の生態環境と隅田川や市街地をつなぐ、ビオトープネットワークづくり（小樹林、草地、水辺の創出）          すべての住棟と駐車場の屋上を緑化。ヒートアイランド現象の緩和に貢献          モニュメント風車の風力発電で得られたエネルギーを歩道敷に埋め込まれた照明（LED）に活用          住棟の屋上にソーラーパネル（太陽電池）を設置し、集会室の照明などの電力をまかなう          荒川沿いの緑道に「荒川の五色桜」を復活し、人々の憩いの場作りを行う          （住宅企画）          一部の住戸に2層吹き抜け空間を設け、パッシブクーラーを実現          一部の住戸に家庭用燃料電池システムを導入          その他住戸の総合的な省エネルギー性能の向上</p>
	事業概要	<p>c．写真、イメージ図</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>スーパー堤防による水辺の街</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>屋上緑化と太陽光発電</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>モニュメント風車による風力発電</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>生き物が集まる樹林「ボスケ」</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>雨水によるバードバス</p> </div> </div>

取 組 概 要	期待した効果	数値的なものは定めていない
	検討にかかわった主体	都市再生機構、足立区、学識経験者 スーパー堤防の整備については、国（荒川）及び東京都（隅田川）が実施
	事業の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「デザインコンセプト」の策定し、総合的なまちづくりデザインに取り組むとともに、「デザインコンセプト」に基づいて民間事業者による開発を適切に誘導。</li> <li>・水辺の視線と先進の都市機能が融合した、理想的な環境を目指すため、「デザインコンセプト」に策定にあたっては、学識経験者を招いた「デザイン会議」を開催。</li> </ul> <p>「4つのデザインコンセプト」</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 魅力的な川の手景観を生み出す...荒川からの眺望を意識した奥行きを感じられる景観を創出</li> <li>2 川と街を結ぶ...スーパー堤防の傾斜や親水性を活かした景観づくり</li> <li>3 都市的街並みを作る...広場などの場を活かした界隈性のある表情豊かな街をデザイン</li> <li>4 風環境を活かす...居住空間にさわやかな風を取り入れ自然エネルギーとしても活用</li> </ol>
事業効果 (実績)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境共生や省エネルギー化に取り組んだ結果 UR で初めて「環境共生住宅」認定((財)建築環境・省エネルギー機構が認定)を受ける。</li> <li>・モニュメント風車の風力発電で得られた1kWhを歩道敷に埋め込まれた照明(LED)に活用。風の強さにより光の色が変わる演出が「自然との共生」をアピールするものとして高く評価され、平成17年に北米照明学会による「国際照明デザイン賞」優秀賞を受賞。</li> <li>・平成19年にアジアハビタット協会による「グリーンアジアハビタット建設モデル工事賞(業績部門)」を受賞。</li> <li>・「環境にやさしいまちづくり」とあわせ、「子育てにもやさしい環境づくり」をコンセプトとしており、自然豊かな水辺空間を活かしたまちづくりと保育園やクリニックモール等子育て支援に対応したまちづくりを進めたことにより、子育て世代から「子どもを育てるのにいい環境」であると支持され、入居が開始した平成15年から6年間で、子育て世代である30歳~34歳の人口が約4.1倍、0歳~4歳の人口が約5.8倍となっている。</li> </ul>	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・風の道やパッシブクーラーの取組は、低炭素効果が期待できるものであるが、評価手法がなく効果を測定できていない。</li> </ul>	

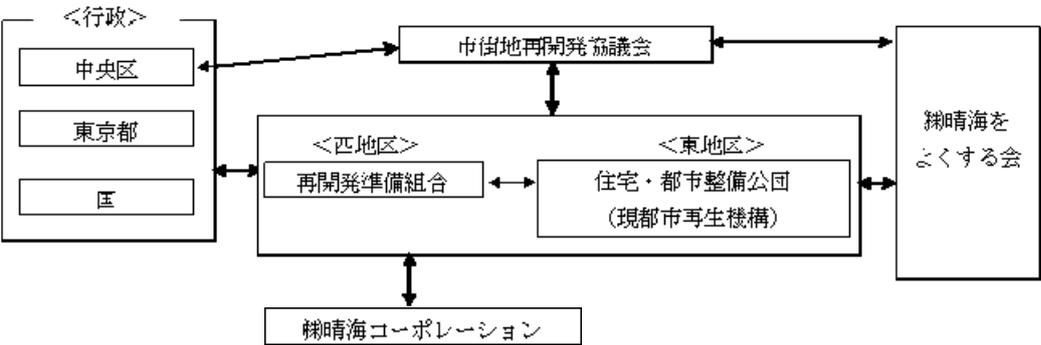
団 体 名	独立行政法人都市再生機構	担 当 部 署 名	業務企画部 都市環境企画室 (045)650-0378
推 計 人 口	-	面 積	-
	-	は自治体のみ記入	
環 境 関 連 上 位 計 画 等	特になし		
取 組 事 例			
事 業 名	越谷レイクタウン特定土地区画整理事業		
事 業 主 体	独立行政法人都市再生機構		
期 事 間 業	計 画 検 討 期 間	昭和 61 年度～平成 10 年度	
	事 業 期 間	平成 11 年度～平成 25 年度	
事 業 費	約 897 億円（土地区画整理事業）		
利 用 し た 制 度	土地区画整理事業 国交省 補助率 1/2 河川事業 国交省 補助率 1/2 街区まるごと CO <sub>2</sub> 20%削減事業 環境省 土地譲渡における CO <sub>2</sub> 削減条件付公募 UR都市機構		
取 組 分 野 複 数 可	<input checked="" type="checkbox"/> 複合的市街地開発 <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 <input type="checkbox"/> 交通関係 <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係 <small>(商業・業務系を中心とした面開発)</small> <small>(住居系を中心とした面開発)</small> <small>(街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など)</small> <small>(都市緑化・緑地保全)</small> <input type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 <small>(太陽エネルギー・下水熱の利用など)</small> <input checked="" type="checkbox"/> 都市構造の変革 <small>(コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)</small>		
取 組 概 要	地 区 特 性	元荒川、綾瀬川、中川に囲まれ、古くより水田が広がる田園地帯であった。都心から 25 km圏内で交通利便性が高いことから、昭和 30 年以降、急激な人口増加とともに市街化が進んだ。市街化とともに水田の持つ保水機能が低下し、水害が頻繁に発生するようになった。	
		位置図	

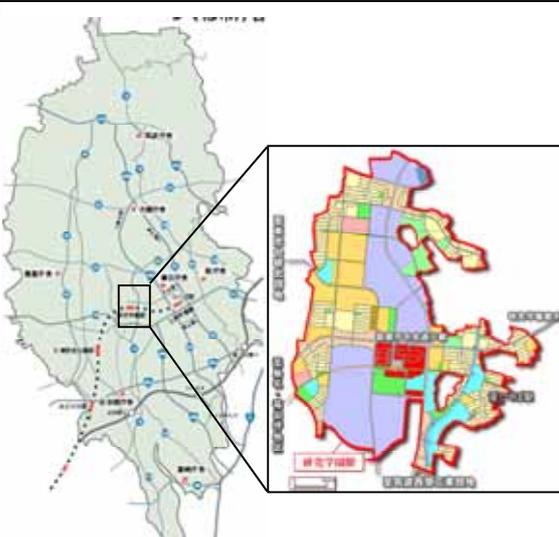
		キーワード：親水文化創造都市
	事業目的	<p>&lt;背景&gt; 総合的な治水対策が必要となり、昭和61年より検討を開始した。その検討の結果を受け、治水対策の調節池と新市街地開発とを一体的に行う「レイクタウン整備事業」が昭和63年に国交省において新規に創設され、越谷レイクタウン地区が第1号に事業採択された。</p> <p>&lt;目的&gt; 越谷東南部地域の新たな拠点として春日部・越谷業務核都市形成に寄与することを目的とする。 また、中川・綾瀬川総合治水計画に基づく河川施設として位置づけられている大相模調節池と計画的市街地を一体的に整備し、新駅設置による鉄道の利便性を活かしながら、水辺空間と共生する良質な住宅地及び商業・業務施設用地等の供給と公共公益施設の整備改善を図ることにより、健康でかつ良質な住環境を有する新市街地の形成を図ることを目的とする。</p>
取組概要	事業概要	<p>a. 事業規模</p> <p>&lt;面積&gt; 約225.6ha うち環境モデル街区：約31ha &lt;計画人口&gt; 約22,400人(7,000戸) うち環境モデル街区での住宅戸数：632戸</p>
		<p>b. 取組内容</p> <p>調節池（約39ha）の水辺活用（市民参加のWSの意見を反映して整備）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一周5.7kmのレイクサイドウォーク、親水テラス、水上ステージ、棧橋等アクティブな活動が可能</li> <li>・ピオトープ空間整備、浮島づくりなどにより29種類の野鳥の飛来、生息を確認</li> </ul> <p>基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道新駅徒歩15分圏内のコンパクトな街、バリアフリー、電線類地中化、自転車専用レーン</li> <li>・広場や歩道には、ごみ焼却場から出るスラグをリサイクルしたインターロッキングブロックを使用</li> </ul> <p>環境モデル街区（住宅、商業施設とも環境省「街区まるごとCO2削減事業」の採択）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・土地譲渡（5.4ha）の際、街区全体でCO2発生量20%以上削減を条件に公募 <ul style="list-style-type: none"> <li>集合住宅（500戸）：太陽熱温水パネル、セントラルヒーティングシステム、二重サッシ等</li> <li>戸建住宅（132戸）：街区内風況データを住戸プランニング等に活用、高断熱、高効率給湯器、太陽光発電（一部）等</li> </ul> </li> <li>・商業施設（敷地26ha、商業床面積22ha） <ul style="list-style-type: none"> <li>ハイブリッドガスエコシステム、ソーラーパネル（国内商業施設では最大の4,000㎡）</li> <li>電気自動車の急速充電ステーション 等</li> </ul> </li> </ul> <p>ソフトな仕組みづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・カヌー等の活動拠点、地域交流や環境学習の場として「水辺のまちづくり館」を設置</li> <li>・行政、企業と連携した参加型の環境イベント「エコ・ウィーク」への参加 等</li> </ul>

	事業概要	<p>c . 写真、イメージ図</p> 
取組概要	期待した効果	<p>&lt; CO2 発生量削減、環境に配慮した基盤整備による低炭素まちづくりの PR &gt;      開発に参画する主体が持ち合わせているハード・ソフトの環境技術の提供      (その後に開発に参画する主体への更に高いレベルでの環境意識の動機付け)      脱自動車社会、健康な都市生活モデルのイメージづくり</p> <p>&lt; コミュニティが自律的に環境に配慮するまちづくり &gt;      水辺活動を通じた地域住民の環境保全意識等の喚起、自発的な維持管理活動等への参加</p>
	検討にかかわった主体	都市再生機構、越谷市、埼玉県、学識経験者 民間住宅事業者、商業事業者、市民、地権者、NPO
	事業の進め方	<p>H11.12 区画整理事業認可          H16 「水と緑の懇談会」発足 H19 「越谷レイクタウンふるさとプロジェクト」発足          H20.3 民間集合住宅の初期入居          H20.3 新駅開業          H20.4 まちびらきイベント          H20.10 大規模商業施設開業          H20.11 環境イベント「アクトグリーン・エコ・ウィーク」開催          H21.4 水辺のまちづくり館開館          H25 年度 換地処分</p>
	事業効果(実績)	<p>・環境モデル街区(約 31ha)において、住宅・商業施設とも環境省「街区まるごと CO2 削減事業」の採択により街区全体で CO2 発生量 20%以上削減を条件に公募した結果、エリア全体で年間約 9,400 t の CO2 排出削減が見込まれている。</p>
	課題	<p>・今後の土地譲渡の際の条件設定          ・未処分地の民間公募の際の条件設定          (CO2 排出削減量の明示、取組みメニュー(断熱性能の次世代化など)の提示など)          ・地権者の土地活用の際の環境配慮(環境配慮パンフレットを作成し配布)          ・地域活動の持続・発展</p>

団 体 名	独立行政法人都市再生機構	担 当 部 署 名	業務企画部 都市環境企画室 (045)650-0378
推 計 人 口	-	面 積	-
	-	は自治体のみ記入	
環 境 関 連 上 位 計 画 等	晴海一丁目地区再開発地区計画 (「区域の整備及び開発に関する方針」において、「快適な都市環境の創出、省資源、 公害防止などのため、地域冷暖房施設を整備する」旨が定められている)		
取 組 事 例			
事 業 名	晴海一丁目東地区第一種市街地再開発事業 晴海一丁目西地区第一種市街地再開発事業		
事 業 主 体	独立行政法人都市再生機構(東地区)、晴海一丁目西地区市街地再開発組合(西地区)		
期 事 業 期 間	計 画 検 討 期 間	昭和 59 年度 ~ 平成 5 年度	
	事 業 期 間	平成 5 年度 ~ 平成 13 年度	
事 業 費	約 3,488 億円		
利 用 し た 制 度	無し		
取 組 分 野 複 数 可	<input checked="" type="checkbox"/> 複合的市街地開発 (商業・業務系を中心とした面開発) <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 (住居系を中心とした面開発) <input type="checkbox"/> 交通関係 (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係 (都市緑化・緑地保全) <input checked="" type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input type="checkbox"/> 都市構造の変革 (コンパクトな都市構造を 目指した市街地形成)		
取 組 概 要	地 区 特 性	<p>都心と臨海副都心の中間、東京駅から直線で僅か 3 km と至近な位置にある。地区内は、昭和 30 年代に住宅公団(現都市再生機構)が整備した晴海団地のほかに倉庫等の物流系施設が混在していた。</p> <p>老朽化した住宅団地の建替え及び倉庫等物流系施設用地の高度利用の促進を図る地区として位置づけられていた。</p>	
		<p>位置図</p> 	

取組概要	事業目的	<p>キーワード：住宅の供給及び土地の高度利用、省資源を目指したまちづくり</p> <p>&lt; 背景 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画段階から、業務棟の事業者を中心に環境負荷とランニングコスト削減を重要課題として検討を実施。1988年には、将来の施設管理を見据え、(株)晴海コーポレーションを設立し、計画段階から将来の管理会社が参加することにより、維持管理のしやすさとランニングコスト削減に重点の置かれた計画を目指した。</li> </ul> <p>&lt; 目的 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都心定住人口回復に向け、既存住宅の建替を含めた積極的な住宅供給と良好な居住環境の形成</li> <li>・共同開発と土地の高度利用による一体的な魅力ある複合都市空間の形成</li> <li>・高度な都市基盤施設の整備と環境保全、都市防災、省資源を目指したまちづくりの充実</li> </ul>
	事業概要	<p>a . 事業規模</p> <p>&lt; 地区面積 &gt; 約 10ha</p> <p>&lt; 施設用途 &gt; 事務所、住宅、店舗、公益施設、駐車場等 (業務棟 4 棟、住宅棟 9 棟ほか)</p> <p>&lt; 延床面積 &gt; 約 639,000 m<sup>2</sup></p> <p>&lt; 住宅戸数 &gt; 約 1,790 戸</p> <p>b . 取組内容</p> <p>環境負荷低減及び省エネルギーへの貢献を目指し、地区内に約 2 万 m<sup>3</sup> (競泳用 50m プール：約 10 個分) の大型蓄熱槽を整備し、地区内施設に対し「蓄熱式ヒートポンプシステム」を採用した熱供給を実施。 また、非常災害時においては、蓄熱槽の水を消防用水や緊急生活用水として利用することが出来、「防災型地域熱供給」となっている。</p>
	事業概要	<p>c . 写真、イメージ図</p> 

	期待した効果	<p>街区全体で約 6600 m<sup>2</sup>の緑化により、ヒートアイランド現象の緩和          高効率な DHC（地域冷暖房）等により、エネルギー消費量の削減          雨水回収や中水製造により、水の循環利用の推進          ゴミの分別回収により、廃棄物リサイクルの促進</p>
	検討にかかわった主体	<p>行政：東京都都市計画局（現都市整備局）、中央区都市整備部          地権者組織：晴海一丁目地区市街地再開発協議会</p>
取組概要	事業の進め方	 <p>計画段階から、業務棟の事業者を中心に環境負荷削減とランニングコスト削減を重要課題として検討を実施。将来の施設管理を見据え、(株)晴海コーポレーションを設立した。設立の際「費用の分担と開発利益の還元は常に公平に」という精神に基づき、地権者のうち7社が共同で事業推進のために設立(1988年12月)、出資を行い、ここに各社から人材を外向させて事務局とし、計画段階では、統一した基準での街区管理をめざし、「管理部会」の設立、「設計ガイドライン」「設備供給受渡し規程」等を作成し、竣工後は、「管理部会」は「環境マネジメント検討会」に、「ガイドライン」等は「管理協定」へと受け継がれた。晴海コーポレーションは竣工後も第1街区の統一管理者として、管理を行っており、計画段階から将来の管理会社が参加したことで、維持管理のしやすさとランニングコスト削減に重点の置かれた計画とすることができた。</p>
	事業効果 (実績)	<p>ヒートアイランド現象の緩和          ・未計測          エネルギー消費量の削減          ・標準的なオフィスと比較すると、約 22%の削減（オフィス棟）          水の循環利用の推進          ・全使用水のうち約 42%を再利用水を使用          ゴミの分別回収により、廃棄物リサイクルの促進          ・廃棄物リサイクル率 約 57%（オフィス部分）、約 24%（商業部分）</p>
	課題	<p>所有・管理形態が複雑な複合再開発施設において、CO2削減等の環境への取組みを積極的に推進するためには、街区全体の管理者が緊密に連携する仕組みづくりが不可欠である。統一管理者（共通使用部分管理者）の晴海コーポレーションが中心となり、約2ヶ月ごとの定例ミーティングを開催するなど、各棟管理者との連携した「環境マネジメント活動」を実施している。また、BEMSにより環境負荷のデータ管理を行い、環境マネジメントの成果として、環境負荷の排出量や対策活動の実績を、毎年パフォーマンスレポートとして発行し、環境活動の啓蒙を行っている。</p>

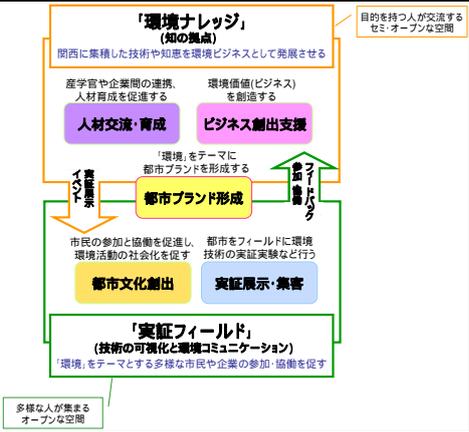
団 体 名	つくば市	担 当 部 署 名	市長公室環境都市推進室 (029)836-1111
推 計 人 口	211,606人 (平成21年7月)	面 積	284.07 km <sup>2</sup>
	86,083世帯	は自治体のみ記入	
環 境 関 連 上 位 計 画 等	第3次つくば市総合計画(H18.3), つくば市都市計画マスタープラン(H17.3) つくば市緑の基本計画(H17.3), つくば市環境基本計画(H17.3)など		
取 組 事 例			
事 業 名	実験低炭素モデル街区(つくばエクスプレス沿線開発地区/葛城地区)		
事 業 主 体	区画整理事業者、民間事業者、研究機関、他(いずれも未定)		
期 事 業 間 業	計 画 検 討 期 間	平成21年度～平成22年度(予定)	
	事 業 期 間	平成23年度～(予定)	
事 業 費	未定		
利 用 し た 制 度			
取 組 分 野 複 数 可	<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 (商業・業務系を中心とした面開発) <input checked="" type="checkbox"/> 住居系市街地開発 (住居系を中心とした面開発) <input checked="" type="checkbox"/> 交通関係 (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係 (都市緑化・緑地保全) <input checked="" type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input type="checkbox"/> 都市構造の変革 (コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)		
取 組 概 要	地 区 特 性	位置図	
		<p>葛城地区は、研究学園都市の副都心機能を担い、生活・仕事に関わるサービスが集まる複合市街地。つくばエクスプレス研究学園駅を中心とする地区で、周辺には、商業・業務施設が配置される。</p> <p>地区内の自然や周辺の緑地と調和した住宅地を目指し、駅南側には大規模な駅前公園も整備されている。</p> 	

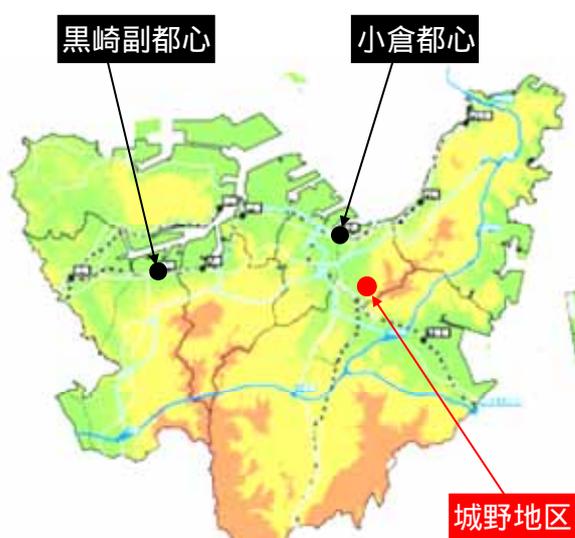
		<p>キーワード：シンプルライフ・シンプルエネルギーを実現するために</p> <p><b>【背景】</b> つくばエクスプレス沿線の区画整理事業により、環境配慮も含めたライフスタイル提案型の新市街地整備が進められようとしている。</p> <p><b>【目的】</b> 駅からほど近い地区で、街区単位での低炭素なまちのあり方を実証実験的に展開し、検証することによって、全国の先例となるような取り組みを進める。</p>
取組概要	事業目的	
	a. 事業規模	<p>面積 25.7ha、約 1,170 戸 （うち実証実験モデル街区 7.6ha） 住宅戸数 約 1,170 戸 （うち実証実験モデル街区 約 300 戸）</p>
	b. 取組内容	<p>以下のような事業展開の可能性について検討し、実施に向けた調整を行う。</p> <p>地域内完結型エネルギーネットワークシステム導入 間伐材等による地域エネルギーの供給や効率的な電力エネルギー供給の検討 住宅設備（太陽光発電、地中熱利用、省エネ機器、高断熱仕様） 研究所等の実用化レベルにある技術の導入 カーシェアリング（電気自動車） 居住者サービスとして実施。利用実態をモニタリング調査。 住民参加による緑の管理 植栽、植栽の維持管理 自転車のまちづくり 自転車レーンの整備、利用支援施設、自転車付き宅地販売 モニタリングシステム 入居する世帯へのアンケートやネットによりデータを収集</p>
事業概要	<p>c. 写真、イメージ図</p>	

取 組 概 要	期待した効果	先例となる街区形成を図り，全国に発信する。
	検討にかかわった主体	つくば市環境都市推進委員会（市民，大学・研究機関，事業者，行政）
	事業の進め方	H21年度 基本計画を検討 H22年度 基本・実施設計（予定） H23年度 区画整備（予定）
事業効果 （実績）	現時点では無し	
課題	<p>制度 実験技術の導入についての規制緩和など 補助金等の経済面援助、人が住む場所への最先端技術（研究段階や実用化前の製品・技術）の導入のための規制・制度の緩和</p> <p>モニタリング 住民の協力体制構築（制度整備、個人情報保護） モニターの確保、新技術の組み合わせ、ハウスメーカー等の協力</p> <p>コーディネーター 企業と大学・研究機関をつなぐコーディネーター</p> <p>コスト 導入・維持管理についての負担 最先端技術導入による住宅販売価格増などエンドユーザーへの負担、各主体（区画整理事業者・行政・研究機関・ハウスメーカー・居住者等）の負担割合など</p>	

団 体 名	大阪市計画調整局	担 当 部 署 名	都市再生部大規模開発担当 ( 06 ) 6208 -7838
推 計 人 口	2、652、099 人	面 積	222.30 km <sup>2</sup>
	1,289,366 世帯		、 については、H20 統計資料による
環 境 関 連 上 位 計 画 等	大阪市地球温暖化対策地域推進計画 大阪市環境基本計画		
取 組 事 例			
事 業 名	大阪駅北地区 2 期開発		
事 業 主 体	未定		
期 事 業 期 間	計 画 検 討 期 間	平成 20 年度 ~	
	事 業 期 間	未定	
事 業 費	未定		
利 用 し た 制 度	未定		
取 組 分 野 複 数 可	<input checked="" type="checkbox"/> 複合的市街地開発 (商業・業務系を中心とした面開発) <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 (住居系を中心とした面開発) <input checked="" type="checkbox"/> 交通関係 (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) <input checked="" type="checkbox"/> 公園・緑地関係 (都市緑化・緑地保全) <input checked="" type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input type="checkbox"/> 都市構造の変革 (コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)		
取 組 概 要	地 区 特 性	<p>・大阪駅北地区は、1日約250万人が乗降する西日本最大のターミナルに隣接するという立地特性を活かし、大阪のみならず関西全体の活性化に貢献する新しい拠点となることが期待されている。</p> <p>・2期開発では、経済のグローバル化が進展する中、深刻化する地球規模での環境問題に正面から取り組むべく、「環境」を都市づくりのテーマとして設定している。「環境」を軸とすることで、ものづくりを基盤とする関西の個性とも言うべきポテンシャルを引き出すことが可能である。さらにはアジア諸国への貢献と共生、そして世界における関西の存在感の向上を図る。</p>	
		<p>位置図</p>	

	<p>事業目的</p>	<p>キーワード：グローバルな社会・経済環境からの視点で、地球温暖化への対応など地球規模の環境問題に取り組む「グリーン・アース」と、生活の豊かさからの視点で、快適な都市環境や人と自然にやさしいライフスタイルなど人に近い環境づくりに取り組む「アンビエント・ライフスタイル」をキーワードに世界をリードする都市型環境拠点の形成を目指す。</p> <p>背景 地球規模の環境にかかる問題が深刻化する中で、二酸化炭素排出量削減や新エネルギーの開発など、環境をテーマとする国策が展開されている。関西では経済団体をはじめ、企業や大学・公的研究機関、自治体など多様な主体が環境問題に対する積極的な取り組みを行っている。例えば、世界の太陽電池市場をみると、生産量等でわが国は世界トップ水準を誇っているのをはじめ、関西企業が活躍している。また、太陽電池以外でも、省エネルギーやエネルギー回収にかかる環境技術を有する企業が集積している。こうした関西の環境にかかる高いポテンシャル、また、大阪がかつての「煙の都」から「環境技術によって脱却したまち」としての世界に誇る実績を活かし、2期開発区域のまちづくりのテーマとして「環境」に多面的に取り組み、さらに国家的な戦略も取り込むことで、関西は環境先進地域としての存在感を世界に示すことが可能である。</p> <p>目的 2期開発のまちづくりでは、地球規模の環境というグローバルな視点と人のための周辺環境という生活の豊かさからの視点を重視し、その時代の要請に応えた、最先端の「環境」分野に取り組み、アジア・世界に向けて情報発信する。</p>
<p>取組概要</p>	<p>事業概要</p>	<p>a. 事業規模 大阪駅北地区 2期開発区域面積：約 17ha</p> <p>b. 取組内容 2期開発において「グリーン・アース」と「アンビエント・ライフスタイル」を実現するために、次の4つの目標をもってまちづくりを進める。また、2期区域の中核機能としては、「環境」をテーマとした知的創造機能を、先行開発区域のナレッジ・キャピタルゾーンと隣接して区域の中央部〔ナレッジ・キャピタルゾーン(2)〕に導入し、機能的にも空間的にも区域の中核的役割を持たせることによって、区域全体の牽引役とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・グリーン・テクノロジーのイノベーション拠点</li> <li>・環境先進国をリードする人材の交流・育成拠点</li> <li>・居心地の良い、質の高い都市空間</li> <li>・自然と共生する技術や生活様式、都市空間を世界に発信する都市ブランドの創出</li> </ul>
		<p>c. 写真、イメージ図</p> <p>注：下図は「大阪駅北地区まちづくり基本計画」に基づく</p>

取組概要	期待した効果	<p>ナレッジ・キャピタルゾーン(2)においては、「実証展示・集客」「ビジネス創出支援」「人材交流・育成」「都市文化創出」を、あわせて、これらの取組みを国内外に発信する「都市ブランドの形成」の展開を図る。これらが先行開発区域のナレッジ・キャピタルにも導入されている「創造」「展示」「集客発信」「交流」の4つの基本機能に基づき、人・物・情報のダイナミックなインターフェイスとなり、新たな知を創出し続ける。</p> 
取組概要	検討にかかわった主体	<p>学識経験者 経済団体 都市再生機構 大阪市</p>
取組概要	事業の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 20 年 7 月～平成 21 年 3 月 「大阪駅北地区 2 期開発ビジョン企画委員会」(計 6 回開催)により、2 期開発ビジョンをとりまとめ</li> <li>平成 21 年 7 月 「大阪駅北地区まちづくり推進協議会」において 2 期開発ビジョンを承認</li> <li>平成 21 年 9 月～ 「2 期開発ナレッジ・キャピタル企画委員会」において、2 期ナレッジ・キャピタルの具体化に向け、産学官で検討を行う</li> </ul>
事業効果(実績)	事業効果(実績)	現時点では無し
課題	課題	<p>2 期ナレッジ・キャピタル実現に向けた「推進主体」 2 期開発ビジョンの実現を左右する中核機能(2 期のナレッジ・キャピタル機能)を推進していくためには、主体となる「推進主体」とそれに連なる体制整備が必要である。</p> <p>タウンマネジメント 2 期開発が持つ価値を継続的に高め、都市型環境拠点として持続的な発展を支えていくためには、先行開発区域や周辺区域とも連携の上、まち全体を総合的・一体的にマネジメントしていくことが重要である。</p> <p>ビジョン実現に向けた仕組みづくり 道路、広場・オープンスペース等のインフラの整備にあたっては、交通処理等の観点からより詳細に事業性を加味した検討を行い、宅地開発とあわせて適切な整備手法を選択する必要がある。 また、ナレッジ・キャピタルの事業化を含む 2 期開発ビジョンの実現にあたっては、地権者の協力を得ることが重要であり、適切な都市開発手法によるまちづくりを誘導しつつ、民間活力を最大限に引出し持続可能な仕組みを確立することが必要である。</p>

団 体 名	北九州市	担 当 部 署 名	総務企画部事業調整課 (093)582-2864
推 計 人 口	983,016 人	面 積	487.88k m <sup>2</sup>
	428,499 世帯	は自治体のみ記入	
環 境 関 連 上 位 計 画 等	北九州市環境モデル都市行動計画 北九州市基本構想・基本計画 都市計画マスタープラン小倉北区構想		
取 組 事 例			
事 業 名	低炭素先進モデル街区形成推進事業		
事 業 主 体	民間事業者、北九州市		
期 事 間 業	計画検討期間	平成 20 年度～平成 22 年度（予定）	
	事業期間	平成 23 年度～（予定）	
事 業 費	未定		
利用した制度	先導的都市環境形成促進事業 国土交通省 補助率：1/2		
取 組 分 野 複 数 可	<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 <input checked="" type="checkbox"/> 住居系市街地開発 <input checked="" type="checkbox"/> 交通関係 <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係 <small>(商業・業務系を中心とした面開発) (住居系を中心とした面開発) (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) (都市緑化・緑地保全)</small> <input checked="" type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用      (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input checked="" type="checkbox"/> 都市構造の変革      (コンパクトな都市構造を <small>目指した市街地形成)</small>		
取 組 概 要	地 区 特 性	<p>・城野地区は、本市の中心である小倉都心から約 3 km に位置し、JR 日豊本線城野駅や国道 10 号等が地区に隣接し交通利便性の高い地区である</p> <p>・都市計画マスタープラン小倉北区構想では、住宅等を導入する民間開発を促進するとともに、周辺地域と一体的なまちづくりを図ることとなっている。</p>	
		<p style="text-align: center;">位置図</p> 	

		<p>キーワード：ゼロカーボンを実現した次世代アメニティの形成</p> <p>&lt; 背景 &gt;          ・陸上自衛隊分屯地の移転や UR 都市機構団地の再編計画により、今後、大規模な土地利用転換が見込まれている</p> <p>&lt; 目的 &gt;          街区レベルにおける CO2 排出削減の実現を他地区に普及・拡大を図ることを目的として、この地区において、公共交通の拠点性を高め、自家用車の利用を抑制する仕組みや、太陽光等の自然エネルギーの利活用、長期優良住宅など、次世代の普及技術やシステムを街区全体に集積し、全国の先例となるような低炭素型の街区形成を図る</p>
<p>取組概要</p>		<p>a . 事業規模</p> <p>&lt; 面積 &gt; モデル街区：約 33ha ( 重点街区：約 18ha、協力街区：約 15ha )          &lt; 想定住宅戸数 &gt; 1,200 戸程度</p> <p>b . 取組内容</p> <p>交通          JR 駅に隣接する立地条件を活かし、公共交通結節点機能を向上させることによる公共交通の利用促進や、自家用車の保有を抑制する取組</p> <p>エネルギー需要          断熱性能の高い省エネルギー住宅や耐久性に優れた長期優良住宅を街区全体に導入し、家庭でのエネルギー需要を減らす取組</p> <p>エネルギー供給          太陽光発電をはじめとする多様な再生可能エネルギーを適切に組み合わせ、地区内でのエネルギー自給を目指す取組</p> <p>エネルギーマネジメント          家庭での CO2 排出量の「見える化」や、省エネルギー診断サービスなどエネルギーマネジメントによる運用面・ソフト面からの省エネの取組</p> <p>緑化・自然利用          風通しや既存の樹木など自然の力を利用して、可能な限り暑さ寒さを和らげるように基盤整備を工夫する取組</p>
		<p>c . 写真、イメージ図</p>

取 組 概 要	期待した効果	<p>&lt;想定している効果&gt;          本地区は、土地利用が住宅地中心であることから、主として、家庭から排出されるCO2を対象として、下記ステップにより、ゼロカーボンを目指す。          エネルギー利用の抑制          自家用車利用、住宅での電力・熱利用の抑制          化石エネルギーから再生可能エネルギーへの転換          利用抑制後に残る必要エネルギーを再生エネルギーに転換</p>
	検討にかかわった主体	<p>学識経験者          地域関係者（自治総連合会等）          事業者（商工会議所、JR、UR都市機構）          行政（国、市）</p>
	事業の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ H20.11～21.3              「城野地区低炭素先進モデル街区検討会」により、基本的な方向性のとりまとめ</li> <li>・ H21年度              基本計画策定作業</li> </ul>
事業効果 (実績)	現時点では無し	
課題	<p>まちづくりに当たっての住民の関わり方          将来住むこととなる人や近隣住民の意見を考慮したまちづくりの進め方          関係者の合意形成          分屯地跡地の所有者である財務省をはじめ、計画実現に向けた関係者への働きかけ          低炭素技術の選択          普及する可能性が高い低炭素技術・システムの最適な組合せ          運用・管理          多様な再生可能エネルギーを面的に導入するため、面的な運用・管理を円滑に行う仕組みづくり          コスト          低炭素化の取組に必要なコストアップ分に対する国の支援等          市内への普及拡大          このモデル街区での取組実績を検証し、市内各地に低炭素型のまちづくりを展開する手法</p>	

面的導入

団体名	下川町	担当部署名	地域振興課 環境モデル都市推進室 (01655) 4-2511
推計人口	3,776人	面積	644.2k m <sup>2</sup>
	1,847世帯		
環境関連上位計画等	下川町環境モデル都市行動計画 下川町バイオマスタウン構想		
取 組 事 例			
事業名	森林バイオマスエネルギー導入事業		
事業主体	下川町		
事業期間	計画検討期間	平成20年度	
	事業期間	平成21年度	
事業費	326,392千円(見込み)		
利用した制度	平成20年度環境共生地域づくり補助金		
取組分野 複数可	<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 (商業・業務系を中心とした面開発) <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 (住居系を中心とした面開発) <input type="checkbox"/> 交通関係 (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係 (都市緑化・緑地保全) <input checked="" type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input type="checkbox"/> 都市構造の変革 (コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)		
取組概要	地区特性	北海道においては、冬期間の暖房により全国と比較して民生部門の排出割合が高く、民生部門の大幅な二酸化炭素の削減ためには、暖房の抜本的な見直しが必要である。 本町は、役場を中心に半径1km以内に公共施設や公営住宅等が接している。また、長年にわたり循環型林業経営を実践し、森林・林業が基幹産業であり、個別の木質バイオマスエネルギーの導入を先駆的に実施している。さらに、日本で初めて早生樹である「ヤナギ」をエネルギー作物として関係機関の協力のもと実践している。	
		位置図	
			

取 組 概 要	<p>キーワード：森林バイオマス地域熱供給システム</p>
	<p>事業目的</p> <p>暖房用として重油などの化石燃料を消費している施設へ、森林バイオマス等を原料とした木質ボイラを導入し、二酸化炭素の削減とともに地域活性化を図り、集中型・低炭素地域づくりのモデルを目指す。</p>
	<p>a . 事業規模</p> <p>木質原料製造施設 (320 m<sup>2</sup>)、基盤整備(9122 m<sup>2</sup>)等  役場周辺地域熱供給システム (木質ボイラー1,200Kw、ボイラー室兼原料保管庫 121.5 m<sup>2</sup>、改修等外)</p>
	<p>b . 取組内容</p> <p>林地残材等の木質原料を製造する木質原料製造施設整備  役場、公民館、消防署、総合福祉センターの暖房を一箇所から供給する地域熱供給施設整備</p>
事業概要	<p>c . 写真、イメージ図</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>木質原料製造施設</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>役場周辺地域熱供給システム</p>  </div> </div>

取 組 概 要	期待した効果	二酸化炭素の削減（約 350 t） 地域資源の有効活用 原料製造工施設での雇用創出、視察者の来町など地域の活性化
	検討にかかわった主体	
	事業の進め方	2008.7 環境モデル都市に認定 2008.9～ 町内関係機関等に環境モデル都市概要説明 2008.11 議員全員協議会にて、アクションプラン説明 2008.12 環境モデル都市推進町民会議設置
事業効果 （実績）	現時点ではなし  （稼動は、2010年3月から）	
課題	人材育成 木質原料の製造や木質ボイラの稼動に対するノウハウの習得 経済性の確保 経済的な成り立つ原料供給体制	

団 体 名	千代田区（東京都）	担 当 部 署 名	環境安全部環境・温暖化対策課 03-3262-2111（内線 2872）
推 計 人 口 （平成 21 年 8 月 1 日現在）	47,034 人 25,933 世帯	面 積	11.64 k m <sup>2</sup> は自治体のみ記入
環 境 関 連 上 位 計 画 等	千代田区地球温暖化対策条例、千代田区環境モデル都市行動計画		
取 組 事 例			
事 業 名	グリーンストック作戦		
事 業 主 体	千代田区		
期 事 業 間	計 画 検 討 期 間	平成 20 年度～	
	事 業 期 間	平成 21 年度～	
事 業 費	8,767,638 円（平成 21 年度）		
利用した制度	平成 21 年度東京都 地球温暖化対策等推進のための区市町村補助制度 クールネット東京（東京都地球温暖化防止活動推進センター）の省エネルギー診断制度		
取 組 分 野 複 数 可	<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発（商業・業務系を中心とした面開発） <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発（住居系を中心とした面開発） <input type="checkbox"/> 交通関係（街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など） <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係（都市緑化・緑地保全） <input checked="" type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用（太陽エネルギー・下水熱の利用など） <input type="checkbox"/> 都市構造の変革（コンパクトな都市構造を目指した市街地形成）		
取 組 概 要	地区特性	千代田区は、昼間人口約 85 万人が集い、高度な業務機能が集積する日本の政治・経済の中心地である。	位置図
		<p>最初のモデル地区である神田駅西口周辺地区は、JR 神田駅の西側に位置し、東京都の中心、皇居から見て東北にあたる。神田駅西口商店街を中心に東西南北に 300m を対象地区としている。</p> <p>神田駅西口商店街を中心とする対象地区</p>	

	事業目的	<p>千代田区は、日本の政治・経済の中心地として高度な業務機能が集積し、活発な事業活動、都市整備が行われているため、多大なるエネルギーが消費され、CO2 排出量が増大している。そのため、積極的な低炭素の施策推進は、都心・千代田区の使命でもある。</p> <p>千代田区は、平成 21 年 1 月に東京都内唯一の「環境モデル都市」に選定され、低炭素社会の実現に向けての取り組みを行っており、区内の CO2 排出量を 2020 年までに 1990 年比 25%削減を中期対策目標としている。そして、それを実現するために、大きく 3 つの取組みを推進している。「高水準な建物のエネルギー対策の推進」、「まちづくりの機会と場を活かした面的対策の推進」、「地域連携によるひとづくり、まちづくりの推進」の 3 つである。建物のエネルギー対策のうち、既築建物の省エネ対策としてグリーンストック作戦がある。</p> <p>グリーンストック作戦は、区内の建物のうち圧倒的な棟数を占める既存中小ビルを主な対象にエリア・街区を定め、設備の現況やエネルギーの使用実態の調査を実施し、省エネ診断の後、運用改善や設備改修を進めることで、エリア・街区での省エネ化・省 CO2 化を目指すことを目的としている。</p>
取組概要		<p>a . 事業規模</p> <p>千代田区内の既築建築物 約 12,000 棟</p> <p>モデル地区（神田駅西口周辺地区）の既築建築物 約 400 棟</p> <p>b . 取組内容</p> <p>基礎調査の実施 モデル地区の指定 地域との協議（推進協議会の立ち上げ） 省エネ診断への参加意向調査 省エネ診断セミナー 省エネ診断の実施 省エネ改修・運用改善 調査報告会等の実施 他地区への展開</p>
事業概要	事業概要	<p>c . 写真、イメージ図</p> <p>神田駅西口商店街</p> <p>調査対象地区</p> <p>神田駅</p>

取 組 概 要	期待した効果	共同改修や機器の共同購入による経費削減 継続的な協議会の実施による交流・コミュニティの場の創出及び低炭素化の取り組みの拡大
	検討にかかわった主体	検討主体：千代田区 調査委託先：(財)建築環境・省エネルギー機構(IBECE)、早稲田大学、芝浦工業大学
	事業の進め方	基礎調査の実施 モデル地区の指定 地域との協議(推進協議会の立ち上げ) 省エネ診断への参加意向調査 省エネ診断セミナー 省エネ診断の実施 省エネ改修・運用改善 調査報告会等の実施 他地区への展開
事業効果 (実績)	<p>モデル地区(神田駅西口周辺地区)内の既築建物約 260 棟のオーナーやテナントを対象に省エネ診断への参加意向調査や省エネ診断説明会を実施。</p> <p>平成 22 年 2 月時点でモデル地区内では、14 件がクール・ネット東京の省エネ診断受診を申請、うち 8 件が受診。</p> <p>今年度、クールネット東京が都内で実施した省エネ診断件数は約 400 件で、当区内では約 50 件が受診し、このうち 8 件がモデル地区。</p> <p>地区全体への省エネ説明等により、地区内の商店街が中心となり、「神田 eco まつり」の実施につながったことは、地域ぐるみの取組みの成果が現れていると考えられる。</p> <p>モデル地区においては、省エネ診断受信結果についての報告会を終えたところであり、今後はこの取組を新しいモデル地区に拡大。</p>	
課題	省エネ診断から省エネ改修につなげるための助成制度や低利融資の活用、省エネ効果、費用対効果などのインセンティブの提供と継続的なフォローが必要である。	

団 体 名	大阪市計画調整局	担 当 部 署 名	計画部総合交通体系担当 (06)6208-7844
推 計 人 口	2、652、099 人	面 積	222.30k m <sup>2</sup>
	1,289,366 世帯	、 については、H20 統計資料による	
環 境 関 連 上 位 計 画 等	大阪市地球温暖化対策地域推進計画 大阪市環境基本計画		
取 組 事 例			
事 業 名	低炭素地域づくり面的対策推進事業		
事 業 主 体	大阪中之島地区温暖化対策地域協議会		
期 間 業	計画検討期間	平成 21 年度～平成 22 年度（予定）	
	事業期間	平成 21 年度～平成 22 年度（予定）	
事 業 費	16,400 千円（H21 年度）		
利用した制度	平成 21 年度低炭素地域づくり面的対策推進事業（環境省 委託事業）		
取 組 分 野 複 数 可	<input checked="" type="checkbox"/> 複合的市街地開発 <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 <input checked="" type="checkbox"/> 交通関係 <input checked="" type="checkbox"/> 公園・緑地関係 <small>(商業・業務系を中心とした面開発)</small> <small>(住居系を中心とした面開発)</small> <small>(街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など)</small> <small>(都市緑化・緑地保全)</small> <input checked="" type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 <small>(太陽エネルギー・下水熱の利用など)</small> <input type="checkbox"/> 都市構造の変革 <small>(コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)</small>		
取 組 概 要	地 区 特 性	位置図	
		<p>[大阪中之島地区] 大阪市北区中之島一丁目～六丁目 (赤枠内の地域：約 50ha)</p> 	
		<p>昼夜人口比率が極端に大きい大都市中心部における低炭素地域づくりの初めての取組み。      利便性と低炭素を兼ね備えた、都市中心区域に最適な公共交通システムのあり方を検討。      全国の大都市および地方中核都市の中心区域に共通する課題（利便性と低炭素の両立）への先進的な取組みモデルの事例となりうる。特に、河川水や地下水を積極的に活用できる地域に対しての選考事例となる。</p>	

	<p>事業目的</p>	<p>キーワード：大都市中心部における低炭素地域モデルを実現する。</p> <p>取組み実施の背景 中之島地区では「水都大阪のシンボルアイランド・環境先進都市中之島」をテーマとして「水辺景観を活かし、環境に配慮した住みやすく、楽しく歩ける街」をまちづくりの理念の一つとして掲げている。</p> <p>事業の目的 大阪中之島地区を中心とした地域において、地元住民、学識経験者、大学、行政機関、企業などが協働して地球環境と人にやさしいまちづくりに取組み、低炭素社会の実現に寄与すること。</p>
<p>取組概要</p> <p>事業概要</p>		<p>a．事業規模 約 0.5 km<sup>2</sup>（交通に関する取組みについては約 5 km<sup>2</sup>） 事業所数：861（H18 年 10 月時点） 従業員数：34、149 人（H18 年 10 月時点） 住民：751 人（H17 年度国勢調査）</p> <p>b．取組内容</p> <p>C02 排出量現況調査 民生部門（事務所、家庭）と交通部門からの C02 排出量を推計する。</p> <p>交通対策社会実験 オンデマンド電気バス交通システム、電気タクシー、ハイブリッド船の導入による C02 削減効果の検証</p> <p>エネルギー対策調査 南北を流れる河川水の熱と太陽光・風力を含めた再生可能エネルギーを最大限活用する。また、高効率、省エネ機器の導入を地域の地権者等による協議会等で先進的な取組み事例の紹介を行うとともに、地区計画等のまちづくりの制度を活用しながら誘導を行い C02 排出削減を推進する。</p> <p>自然資本活用調査 大阪湾の冷涼な海風、豊富な河川水と地下水など、大川河口に位置する中之島地域固有の資源の活用と、緑地帯拡大による中之島内 C02 吸収源の強化・拡大を図る。</p> <p>C O 2 排出削減効果の検証</p> <p>c．写真、イメージ図</p> <p>オンデマンド電気バス・電気タクシー走行範囲およびバス停位置図（予定）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="411 1509 1034 2031"> </div> <div data-bbox="1075 1473 1426 1505"> <p>電気バス (WEB-2、早稲田大学)</p> </div> <div data-bbox="1075 1509 1426 1720"> </div> <div data-bbox="1075 1729 1426 1760"> <p>電気タクシー (i-Miev、三菱自動)</p> </div> <div data-bbox="1075 1796 1426 2031"> </div> </div>

取 組 概 要	期待した効果	H28年度CO2削減目標：664(t-CO2/年) H38年度CO2削減目標：2888(t-CO2/年)
	検討にかかわった主体	学識経験者、地元企業、交通事業者(タクシー、バス等)、行政(国、府、市)
	事業の進め方	H21年度環境省公募事業である「低炭素地域づくり面的対策推進事業」に採択され、本年7月に協議会を設立。その中で、交通部会、エネルギー部会、自然資本部会の3部会を設置し、それぞれの部会にて取り組みを進める。具体策については、上記事業概要のとおり。
事業効果 (実績)	今年度より事業開始のため、現時点では無し。	
課題	河川水・地下水利用にあたっての、関係法の規制緩和。環境対策に係るコスト削減のための、補助金、税制上の優遇、都市計画上の容積ボーナスの付与を含めた誘導施設の新設。	

団 体 名	大阪市環境局	担 当 部 署 名	環境施策部地球温暖化対策担当 (06)6630-3216
推 計 人 口	2、652、099 人	面 積	222.30k m <sup>2</sup>
	1,289,366 世帯	、 については、H20 統計資料による	
環 境 関 連 上 位 計 画 等	大阪市ヒートアイランド対策推進計画 大阪市環境基本計画		
取 組 事 例			
事 業 名	「風の道」モデル事業		
事 業 主 体	大阪市ゆとりとみどり振興局、大阪市建設局、大阪市環境局		
期 事 業 間 業	計 画 検 討 期 間	平成 20 年度 ~	
	事 業 期 間	平成 21 年度 ~ 平成 22 年度 ( 予 定 )	
事 業 費	75,839 千円 ( 平成 21 年度 )		
利 用 し た 制 度	なし		
取 組 分 野 複 数 可	<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 ( 商業・業務系を中心とした面開発 ) <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 ( 住居系を中心とした面開発 ) <input type="checkbox"/> 交通関係 ( 街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など ) <input checked="" type="checkbox"/> 公園・緑地関係 ( 都市緑化・緑地保全 ) <input type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 ( 太陽エネルギー・下水熱の利用など ) <input type="checkbox"/> 都市構造の変革 ( コンパクトな都市構造を目指した市街地形成 )		
取 組 概 要	地区特性	大阪の上空には、瀬戸内海からの涼しい海風が吹いている。	位置図
		涼しい海風が地上付近にも吹き込んでいる長堀通をモデル地区として選定。	「風の道」モデル地区 ( 長堀通のうち、伯楽橋 ~ 四ツ橋交差点 赤矢印部分 : 約 1.5 km ) 

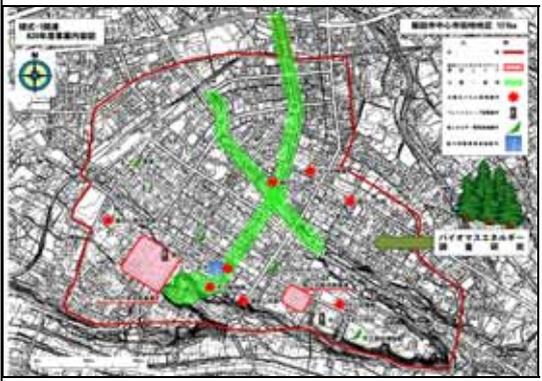
取 組 概 要	<p>キーワード：海風を活用したヒートアイランド対策</p>
	<p><b>事業目的</b></p> <p>取組み実施の背景 大阪の夏は、ヒートアイランド現象などの影響で、日本の都市の中でもトップクラスの暑さとなっている。</p> <p>事業の目的 ヒートアイランド現象の緩和を図るため、大阪に吹き込む涼しい海風をできるだけ涼しいまま都心部まで導くためのモデル事業を実施するとともに、その効果を検証し、今後の「風の道」に配慮したまちづくりの推進に資する。</p>
	<p>a．事業規模</p> <p>「風の道」モデル地区（延長約 1.5 km）の中で、次の事業を実施する</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路への散水（延長約 500m）</li> <li>・遮熱性舗装の実施（延長約 200m）</li> <li>・緑化事業（植栽約 200 本）</li> <li>・環境調査</li> </ul>
	<p>b．取組内容</p> <p>道路への散水 散水車による道路への散水（下水の高度処理水を使用）を行い、舗装面の熱を奪い表面温度を低下させる。</p> <p>遮熱性舗装の実施 現在開発中である遮熱性舗装の施工を行い、舗装の耐久性、温度低減効果などを検証する。</p> <p>緑化事業 中央分離帯への樹木植栽を行う。また、周辺の都市公園で市民協働による森づくりを実施する。</p> <p>環境調査 モデル地区エリア内（5 地点程度）における、夏期の気温、湿度、風向・風速、日射量等を調査する。</p>
<p>c．写真、イメージ図</p> <p>長堀通での「風の道」モデル事業のイメージ</p> 	

取 組 概 要	期待した効果	モデル地区周辺での快適性の向上（体感温度の低下）
	検討にかかわった主体	学識経験者 庁内関係部局
	事業の進め方	学識経験者及び庁内関係部局により、「風の道」に配慮したまちづくりの指針となる「風の道ビジョン」を検討するためのワーキンググループ（「風の道ビジョン」検討WG）を平成20年度に設置。  「風の道ビジョン」検討WGにおいて、学識経験者の意見等をもとにモデル地区を選定し、モデル事業の内容を検討（平成20年度は計4回開催）。  同WGにおいて、「風の道ビジョン」の内容を検討中。
事業効果 （実績）	現在、環境調査結果の解析中	
課題	庁内の合意形成 庁内で中心となっている環境局、ゆとりとみどり振興局のほか、計画調整局や建設局、水道局など関係各局の間での合意形成、調整 コスト 「風の道」モデル事業、「風の道ビジョン」構築に係る予算の確保 市内への普及拡大モデル事業の効果検証、市内各地に「風の道」に配慮したまちづくりを展開する手法 まちづくりに当たっての住民の関わり方 市民・モデル地区周辺住民への普及啓発、市民協働による「風の道」関連事業の進め方	

団 体 名	北九州市	担 当 部 署 名	総務企画部事業調整課 (093)582-2864
推 計 人 口	983,016 人	面 積	487.88k m <sup>2</sup>
	428,499 世帯	は自治体のみ記入	
環 境 関 連 上 位 計 画 等	北九州市環境モデル都市行動計画 北九州市基本構想・基本計画		
取 組 事 例			
事 業 名	北九州市・八幡高見マンション共同分譲事業		
事 業 主 体	八幡高見(M 街区)共同分譲事業共同企業体(東宝住宅(株)、岡部産業(株)、(株)なかやしき) 北九州市住宅供給公社		
期 事 間 業	計 画 検 討 期 間	平成 19 年度～平成 20 年度	
	事 業 期 間	平成 20 年度～平成 23 年度	
事 業 費	約 3,100,000 千円(用地費込み)		
利 用 し た 制 度	住宅市街地総合整備事業 国土交通省 補助率: 1/3、市 補助率: 1/3 21 世紀都市居住緊急促進事業 国土交通省 補助率: 5 % 住宅・建築物省 CO2 推進モデル事業 国土交通省 補助率: 1/2		
取 組 分 野 複 数 可	<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 (商業・業務系を中心とした面開発) <input checked="" type="checkbox"/> 住居系市街地開発 (住居系を中心とした面開発) <input type="checkbox"/> 交通関係 (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係 (都市緑化・緑地保全) <input checked="" type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input type="checkbox"/> 都市構造の変革 (コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)		
取 組 概 要	地 区 特 性	<p>・八幡高見地区は、北九州市のほぼ中央に位置し、新日本製鐵(株)の社宅群を中心に閑静な住宅地を形成しており、小倉中心部への利便性も高く、市内でも有数の恵まれた住環境にある。</p>	
		<p style="text-align: center;">位置図</p>	

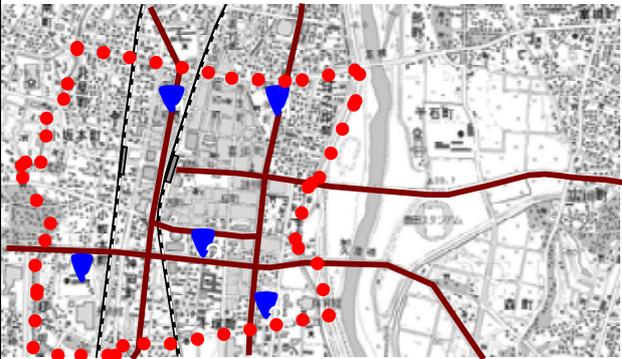
	<p>事業目的</p>	<p>キーワード：住まい・暮らしを環境型にシフト！地域に根ざすエコハウジングモデル</p> <p>&lt;背景&gt;        八幡高見地区は、住宅市街地総合整備事業の採択を受け、豊かな緑地や板櫃川のせせらぎ、桜並木などの自然環境を生かしながら、『桜と水辺とふれあいの街』をテーマに、住宅、道路、公園、河川、商店街等の一体的整備を進め、北九州市を代表する高品質なまちづくりを行い、人口の定住促進及び地区の活性化が図られている。        また、北九州市環境モデル都市行動計画に位置づけられている。</p> <p>&lt;目的&gt;        当地区では上記まちづくりが行われていることから、123戸の集合住宅を建設する本プロジェクトは、ハード・ソフト両面から様々な方策を織り込み、省CO2化を推進するとともに、環境施策とも連携し、新しい住環境の創出を目指すものである。</p>
<p>取組概要</p>	<p>事業概要</p>	<p>a．事業規模</p> <p>&lt;住宅戸数&gt; 123戸</p> <p>b．取組内容</p> <p>断熱工法と高層分譲住宅の特徴を生かした自然エネルギーのパッシブ的な利用と、アクティブ技術の複合的な導入を図る        HEMSの導入による省CO2効果の「見える化」を行い、さらに車や自転車シェアリングの導入、エコライフマニュアルの作成を行う        基礎免震構造と長期的使用に耐える構造躯体を採用するとともに、SI化を行い、数世代にわたる居住環境を提案する        大学やエネルギー事業者と連携し、近隣類似施設のCO2排出量との比較により、導入技術の効果を具体的に検証する。        市と連携し、地場住宅団体に省CO2技術の情報提供・普及要請を行うとともに、住宅展等を通じて市民への普及活動を行う</p> <p>c．写真、イメージ図</p> 

取組概要	<p>期待した効果</p>	<p>&lt; 想定している効果 &gt;</p> <p>建物の長寿命化に伴う建設、修繕・更新・解体に係る CO2 排出削減量 170 t-CO2/年 (19.4%) 削減</p> <p>運用 (断熱工法、給湯、照明、自然エネルギー利用等) に係る CO2 排出削減量 100 t-CO2/年 (11.4%) 削減</p> <p>CO2 排出削減量 計 ( + ) 270 t-CO2/年 (30.8%) 削減</p>
	<p>検討にかかわった主体</p>	<p>事業主体</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>提案者・補助を受ける者 (事業主体・建物売主・販売)</li> <li>提案者 (土地売主)</li> <li>作業協力者 (設計・監理) (株)ブラックステューディオ</li> </ul> <p>行政</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北九州市</li> <li>大学・研究機関</li> <li>作業協力者 (環境計画アドバイザー) 北九州市立大学</li> </ul> <p>情報交流、支援、アドバイス</p>
	<p>事業の進め方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ H20.2 共同分譲事業者との協定書締結</li> <li>・ H20.9～12 地元協議</li> <li>・ H20.11～H21.3 実施設計</li> <li>・ H21.3 住宅・建築物省 CO2 推進モデル事業 提案申請</li> <li>・ H21.5 住宅・建築物省 CO2 推進モデル事業 採択</li> <li>・ H21.9 建設事業者決定 (予定)</li> <li>・ H21.11～H23 春 建設工事 (予定)</li> </ul>
<p>事業効果 (実績)</p>	<p>下記の検証体制を予定</p> <p>エネルギー事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>九州電力</li> <li>西部ガス</li> </ul> <p>事業主体</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>八幡高見 (M街区) 共同分譲事業共同企業体</li> <li>北九州市住宅供給公社</li> </ul> <p>大学・研究機関</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>作業協力者 (環境計画アドバイザー) 北九州市立大学</li> </ul> <p>行政</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北九州市</li> </ul> <p>地元の住宅事業者</p> <p>市民</p> <p>CO2 排出データ (近隣の集合住宅のデータ)</p> <p>データ提供</p> <p>分析・検証</p> <p>検証結果</p> <p>情報提供普及要請</p> <p>各種イベントを通じて普及活動 (トータルリビングショー・セミナー)</p>	
<p>課題</p>	<p>販売促進</p> <p>目玉となる省 CO2 技術をセールスポイントとした戦略的な販売計画の検討</p> <p>効果検証</p> <p>建物完成後、省 CO2 技術の取組効果を検証するため、大学やエネルギー事業者との連携及び居住者の協力</p> <p>成果普及・啓発</p> <p>省 CO2 住宅の普及促進に向け、市と連携した普及活動</p>	

団 体 名	飯田市	担 当 部 署 名	水道環境部地球温暖化対策課 (0265) 22-4511 内線 5246
推 計 人 口	106,630 人	面 積	658.76k m <sup>2</sup>
	37,740 世帯	は自治体のみ記入	
環 境 関 連 上 位 計 画 等	21 いいだ環境プラン 飯田市環境モデル都市行動計画 飯田市中心市街地活性化基本計画		
取 組 事 例			
事 業 名	環境配慮型まちづくり事業		
事 業 主 体	飯田市など		
期 事 間 業	計画検討期間	平成 20 年度	
	事業期間	平成 21 年度～	
事 業 費	6,400 千円		
利用した制度	先導的都市環境形成促進事業費補助金 国土交通省 補助率 1/2		
取 組 分 野 複 数 可	<input checked="" type="checkbox"/> 複合的市街地開発 <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 <input type="checkbox"/> 交通関係 <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係 <small>(商業・業務系を中心とした面開発) (住居系を中心とした面開発) (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) (都市緑化・緑地保全)</small> <input checked="" type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用    (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input type="checkbox"/> 都市構造の変革    (コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)		
取 組 概 要	地 区 特 性	位置図	
			
		<p>飯田市は、長野県の最南端伊那谷の中央に位置し、中央アルプスと南アルプスに囲まれ、市域の8割が森林である。</p> <p>飯田市のほぼ中央に位置する飯田市中心市街地地区は、天竜川に注ぐ2本の支流によって形成された丘の上に位置している。室町時代より城下町として栄えるとともに、江戸時代から明治時代には、交易が盛んな商都の中心となった場所である。</p> <p>市街地の8割を消失した昭和22年の大火後は、火災復興都市計画事業により区画整理が実施されるとともに、市民と協働して「裏界線」や「りんご並木」が整備され、市のシンボルとして、市民の協力により維持管理されている。</p> <p>近年においては、橋南第一・第二地区再開発及び堀端地区優良建築物等整備事業が行われるなど、都市機能の複合化が図られ、公共・公益施設、商業・業務施設が集積する南信州の中核都市・飯田市の中心地となっている。</p>	

		<p>キーワード：街区エコエネマネジメント</p> <p>&lt;背景&gt; 飯田市中心市街地活性化基本計画が、平成20年7月9日付け（第54号）で内閣総理大臣の認定を受け、環境モデル候補都市となったことを踏まえ、低炭素な市街地の形成モデルとしてのシステムを構築していくこととなった。</p> <p>&lt;目的&gt; 中心市街地に存する公共施設・公益的施設の改築に際して、その施設が存在する街区に再生可能エネルギーを供給するインフラ整備を行うとともに、長期にわたって継承される資産としての省エネ躯体と自然エネルギー設備などを一体的に備えた不動産（住宅、店舗、オフィス等）を整備するための基本計画に加え、環境モデル都市行動計画の長期的目標に向けての数値を策定する。</p> <p>また、これまで飯田市が培ってきた太陽光市民共同発電事業とまちなか再生モデルを融合させた新たな事業体を設立し、持続可能なマネジメント体制の整備を行うための関係者間の合意形成等基礎固めを進める。</p> <p>さらに、当該エリアでの利用が見込まれるバイオマスエネルギーに関して、周辺エリアを含め、広くその可能性について調査研究し、当該エリアでの計画に反映させる。</p>
取組概要		<p>a. 事業規模</p> <p>&lt;面積&gt; 151ha</p> <p>b. 取組内容</p> <p>(1) タウンエコエネルギーシステムの構築 地域固有の再生可能エネルギーを供給する仕組み及びそのためのインフラ整備(太陽光発電施設の面的展開、太陽熱と木質バイオマスによる熱供給の研究など) 飯田市の気候風土に合う地域独自の環境価値を付加した低炭素不動産基準の構築を目指し、H21年度には環境省から補助金を受け「環境共生モデル住宅」を建設 H22年3月には「信州飯田エコハウス推進協議会」を発足させた</p> <p>(2) 中心市街地における低炭素まちづくりの実践 公共・公益施設等の建築・改築に合わせた低炭素モデルの構築 「おひさま」と「もり」のエネルギーを供給するインフラ整備 低炭素な住まい方モデルの構築</p> <p>(3) 低炭素で活力あふれる地域社会の形成における住民の参画と人材確保 意識改革とライフスタイルの転換 人材交流・人材確保</p>
事業概要		<p>c. 写真、イメージ図</p> <p>モデルプロジェクトの立ち上げ・システム実証フェイズ    プロジェクトの積み重ねフェイズ    全体への展開フェイズ</p> <p>公共施設等での低炭素モデルプロジェクト    低炭素コーポラティブハウジング    熱供給プロジェクト</p> <p>街区更新時の低炭素街区プロジェクト</p> <p>公共・公益施設の建替えに合わせた低炭素モデルプロジェクト</p> <p>公共施設</p> <p>低炭素コーポラティブハウジングプロジェクト</p> <p>コーポラティブハウジング</p> <p>オフィスビル</p> <p>商業施設</p> <p>市街地における熱供給システムの検討</p> <p>オフィスビル</p> <p>戸建住宅</p> <p>りんご並木</p> <p>街区更新時の低炭素街区プロジェクト</p>

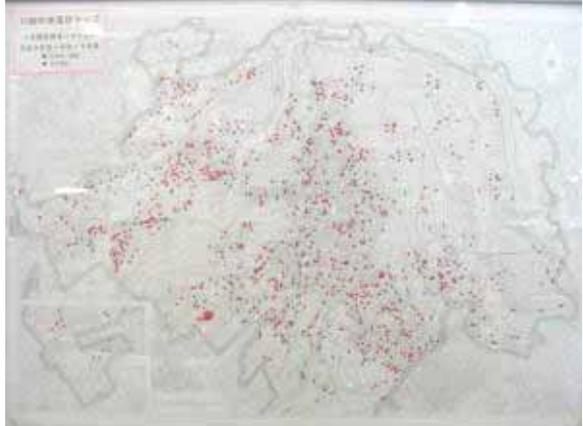
取 組 概 要	期待した効果	飯田市の全域において、 2030年に民生部門の温室効果ガス排出量を40～50%削減 2050年に向けては、民生部門の削減に合わせて運輸、産業部門での削減を進め、 地域全体の温室効果ガス排出量の70%削減を目指す。 家屋1軒あたり34～60%のCO2削減 ライフスタイル変革を通じた、民生部門の温室効果ガス削減
	検討にかかわった主体	行政（飯田市地球温暖化対策課、商業・市街地活性課） 民間（おひさま進歩エネルギー㈱等） 市民（地域ぐるみ環境ISO研究会、飯伊森林組合、南信バイオマス協同組合等）
	事業の進め方	現時点では未定
事業効果 （実績）	現時点ではなし	
課題	木質ペレット供給側との連携構築 ペレット製造に係る森林資源の確保、生産及び配送に係るコスト 建物建設に係る人々との連携 低炭素不動産の基準について、地域の工務店や建築士との連携による自主的な取組を 実行してもらう 関係者の合意形成 インフラ整備を伴う事業について、地域住民を含めた関係者の合意形成が困難 バイオマス資源の活用	

団 体 名	豊田市	担 当 部 署 名	経営政策本部 環境モデル都市推進課 0565-34-6982
推 計 人 口	423,940 人 (H21.8.1 現在)	面 積	918.47k m <sup>2</sup>
	165,327 世帯 (H21.8.1 現在)	は自治体のみ記入	
環 境 関 連 上 位 計 画 等	環境モデル都市アクションプラン、第7次豊田市総合計画、豊田市環境基本計画、豊田市地球温暖化防止行動計画、中心市街地活性化基本計画、交通まちづくり行動計画		
取 組 事 例			
事 業 名	低炭素社会モデル地区の整備		
事 業 主 体	「市」と「核となる技術等を保有する企業等」とのコンソーシアム(予定)		
期 間 事 業 期 間	計画検討期間	平成 21 ~ 22 年度(予定)	
	事業期間	平成 23 年度 ~ 平成 33 年度(予定)	
事 業 費	10,000 千円(平成 21 年度)、平成 22 年度以降は未定		
利用した制度	現時点でなし		
取 組 分 野 複 数 可	<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 (商業・業務系を中心とした面開発) <input checked="" type="checkbox"/> 住居系市街地開発 (住居系を中心とした面開発) <input checked="" type="checkbox"/> 交通関係 (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) <input checked="" type="checkbox"/> 公園・緑地関係 (都市緑化・緑地保全)		
	<input checked="" type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input type="checkbox"/> 都市構造の変革 (コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)		
取 組 概 要	地区特性	位置図	
			
		<p>環境モデル都市のシンボリックエリアとして位置づける「都心」(豊田市駅及び新豊田駅を中心とする地区)内の約 2ha のエリアで実施。</p> <p>なお、「都心」については、本市の土地利用構想で交通結節機能の強化、まちなか居住の誘導、高次の文化・交流機能や商業・業務機能の誘導など、都市機能の複合化・高度化の促進に併せて、水と緑の活用と創出を進め、市民、企業、来訪者のすべてに魅力的で、環境と調和した活力ある都市空間の形成を図る地区として位置づけている。</p>	

	<p>キーワード： 市民が「住む・憩う・集う・学ぶ」を通じて、先進的な低炭素社会を体験できるミニタウン 民・産・学・官の共働による低炭素社会のシステム・技術・ビジネスモデルのインキュベート</p>
	<p>事業目的</p> <p>低炭素社会に向けたまちづくりを実現する足掛り 低炭素社会の実現に向けた最適なシステムを見出し、モデル地区で得られたデータやノウハウを実際のまちづくりに展開</p> <p>新たな環境産業を創出する環境づくり 先進の環境システムや技術、新たなビジネスを創出するための環境を整備（取組の統合・複合化等多様なアプローチにより相乗効果を拡大）</p> <p>低炭素社会におけるライフスタイルの情報発信 市民などが来訪して新しいライフスタイルを体験・学習することで低炭素社会をPR 市民がモデル地区で実際に生活し、低炭素型ライフスタイル動的に情報発信し、低炭素社会の重要性をアピール</p> <p>システム・技術の実社会への普及 参加企業は、実生活における改善点を把握するとともに、その効果を社会にアピール 行政は、インフラのあり方や支援方策を検討し、実社会におけるまちづくりを実践</p>
取組概要	<p>a . 事業規模</p> <p>&lt;面積&gt; 約 2ha</p>
	<p>b . 取組内容</p> <p>交通、住宅、市街地整備などに係る先進の環境技術を組み合わせたシステムを集中的に導入し、快適な低炭素社会を体験できる「まち（モデル地区）」を整備する。</p> <p>整備・運営</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・低炭素に直結する技術・システムの導入</li> <li>・低炭素社会のライフスタイル提案</li> </ul> <p>生活・体感</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活における導入システム・技術の効果の体感</li> </ul> <p>実践・検証</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・先進技術の検証・最適な組合せやバランスの把握</li> <li>・新しい技術・システム・ビジネスのインキュベート</li> <li>・新しい生活スタイルの先駆者として情報発信</li> <li>・まちづくりへのフィードバック</li> </ul> <p>実施・普及</p>
	<p>c . 写真、イメージ図</p>
	

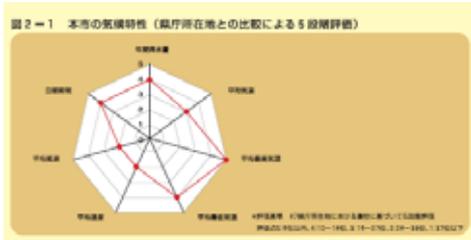
取 組 概 要	期待した効果	<p>&lt; 想定している効果 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・低炭素型のライフスタイルへの転換（市民へのフィードバック）</li> <li>・実社会における低炭素型のまちづくり（行政へのフィードバック）</li> <li>・環境技術の普及（企業へのフィードバック）</li> <li>・新たなビジネスモデルの創出（企業へのフィードバック）</li> </ul> <p>実社会において CO2 を大幅に削減</p>
	検討にかかわった主体	<p>&lt; 想定する主体 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・学識経験者</li> <li>・地域関係者</li> <li>・企業</li> <li>・行政</li> </ul>
	事業の進め方	<p>&lt; 予定 &gt;</p> <p>H21 事業計画・調整 H22 調整・設計 H23 調整・設計、一部工事等 H24 工事等、一部供用開始 H25 工事等、完成</p>
	事業効果 (実績)	現時点ではなし
	課題	今年度、企画・運営手法を検討する中で課題を抽出する。

個別導入

団体名		川越市	担当部署名	環境部環境政策課 (049)224-5866
推計人口		339,018人	面積	109.16k m <sup>2</sup>
		138,619世帯	は自治体のみ記入	
環境関連上位計画等		川越市環境基本計画、第二次川越市環境基本計画、川越市地球温暖化対策地域推進計画		
取組事例				
事業名		太陽エネルギー等活用推進プロジェクト		
事業主体		川越市		
期事業	計画検討期間	-		
	事業期間	平成9年度～		
事業費		1,272,240千円(平成20年度末現在)		
利用した制度		地域新エネルギー導入促進対策費補助金(独)新エネルギー・産業技術総合開発機構 1/2 二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金 環境省 1/2 グリーン電力基金助成金(財)広域関東圏産業活性化センター 20万円/kWなど		
取組分野複数可		<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 (商業・業務系を中心とした面開発) <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 (住居系を中心とした面開発) <input type="checkbox"/> 交通関係 (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係 (都市緑化・緑地保全) <input checked="" type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input type="checkbox"/> 都市構造の変革 (コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)		
取組概要	地区特性	位置図		
		<p>&lt;川越市全図&gt; 図中の点は、太陽光発電システム設置箇所を示す。</p> 		
		<p>川越市は、晴天率が全国トップクラスの埼玉県南西部に位置し、年間日照時間も全国平均を上回っており、太陽エネルギーの活用に適している。</p>		

取 組 概 要	<p>キーワード：太陽エネルギー活用のまちを目指して</p>
	<p><b>事業目的</b></p> <p>&lt;背景&gt; 本市は、平成 8 年度から公共施設での節電運動を開始し、初年度で年間約 5,300 万円の経費を削減した。 そこで、その成果を地球温暖化対策に有効活用しようと、「省エネ」から「創エネ」へ考え方をシフトし、公共施設及び住宅への太陽光発電システムの積極的導入を図ることとなった。</p> <p>&lt;目的&gt; 市域からの温室効果ガス排出量を削減するため、太陽エネルギーを積極的に活用するまちづくりを行う。</p>
	<p>a . 事業規模</p> <p style="text-align: center;">-</p>
	<p>b . 取組内容</p> <p>公共施設への太陽光発電システムの導入 「新設の公共施設すべてに、また、市立の小中学校は環境教育上重要なためすべてに設置する。」という方針により、太陽光発電システムを積極的に導入している。 平成 9 年度に市庁舎に 3kW のシステムを設置したのをはじめとして、平成 18 年度には市立小中学校全 55 項に設置が完了。平成 20 年度末現在、述べ 77 施設に 694.4kW のシステムを導入した。</p> <p>住宅用太陽光発電システムへの補助 平成 9 年度から補助事業を開始。当初は、1kW 当たり 10 万円（上限 40 万円）であったが、設置単価の値下がり等の動向により段階的に見直しを行い、現在では、1kW 当たり 4 万円（対象 2kW 以上、上限 20 万円）としている。 平成 20 年度末までに、1,320 件（計 4,182kW）に補助金を交付した。</p> <p>住宅用太陽熱利用機器への補助 平成 21 年 8 月から、住宅用の太陽熱温水器及びソーラーシステムについて 1 件当たり 2 万円の補助事業を開始している。</p>
<p>c . 写真、イメージ図</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>小学校(10kW)</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>一般住宅</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>美術館(50kW)</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>ふれあいセンター(100kW)</p> </div> </div>	

取 組 概 要	期待した効果	<p>二酸化炭素排出量削減効果 設置した太陽光発電システムの規模に応じて二酸化炭素の排出を削減する。</p> <p>小中学校による環境学習効果 子どもたちが、自分の通う学校に設置してある太陽光発電システムを見学したり、表示盤で発電状況を把握したりすることで、エネルギーの大切さを学ぶ。</p> <p>地域への普及促進効果 公共施設に設置されている太陽光発電システムを知ることで太陽光発電を身近なものと感じ、補助制度を利用して自ら設置する市民が増加する。</p>
	検討にかかわった主体	市（環境部、建設部、教育委員会）
	事業の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ H 8 年度；1%節電運動開始</li> <li>・ H 9 年度；市庁舎に初めて太陽光発電システムを設置 住宅用太陽光発電システムへの補助を開始</li> <li>・ H 10 年度；公共施設 4 施設に太陽光発電システムを設置</li> <li>・ H 11 年度；ISO14001 認証取得に伴う市長の見直し指示により 「新設の公共施設すべてに、また、市立の小中学校は環境教育上重要なためすべてに設置する。」という方針が決定</li> <li>・ H12～15 年度；地域新エネルギー導入促進計画を策定し、太陽光発電システムを 65 施設に集中的に設置</li> <li>・ H 18 年度；すべての小中学校に太陽光発電システムの設置が完了</li> <li>・ H 20 年度；地方公共団体実行計画の重点プロジェクトとして、 この「太陽エネルギー等活用推進プロジェクト」を位置づけ</li> <li>・ H 21 年度；住宅用太陽熱利用機器への補助を開始</li> </ul>
事業効果 (実績)	<p>二酸化炭素排出量削減効果 平成 20 年度末までに設置した太陽光発電システムによる年間二酸化炭素削減量 &lt;合計&gt;1,812t-CO2 &lt;内訳&gt;住宅用；1,565t-CO2、公共施設；247t-CO2</p> <p>小中学校による環境学習効果 直接的な事業効果は計測不能だが、すべての学校が「エコチャレンジスクール(学校版環境 ISO)」に認定されるなど、子どもたちの環境への取組は確実に進んでいる。</p> <p>地域への普及促進効果 事業効果は現状では、計測不能。</p>	
課題	<p>公共施設への太陽光発電システムの導入 財政負担が大きいため、設置規模の見直しを含めて何らかの対応が必要。</p> <p>住宅用太陽光発電システムへの補助 国や県の政策ともあいまって、申請者が激増。当面補正予算で対応する予定だが、すべての設置者への補助金交付は厳しい状況となっている（H20 年度までは、補正予算や流用等ですべてに対応）。今後、補助単価の見直しなど対応が必要。</p> <p>住宅用太陽熱利用機器への補助 新たな取組であり、周知徹底が必要。</p> <p>事業者への普及促進 事業者に対する情報提供等により、太陽エネルギー等の活用について普及促進を図ることが必要。</p>	

団 体 名	岐阜市	担 当 部 署 名	自然共生部地球環境課 (058)265-4141 内線 6461
推計人口	420,891 人	面 積	202.89k m <sup>2</sup>
住民基本台帳から (H21.4.1)転記	167,943 世帯	は自治体のみ記入	
環 境 関 連 上 位 計 画 等	岐阜市地球温暖化対策指針(旧地域推進計画) 岐阜市総合計画 岐阜市住宅マスタープラン		
取 組 事 例			
事 業 名	省エネ住宅普及事業		
事 業 主 体	岐阜市地球温暖化対策推進委員会・岐阜市		
期 事 間 業	計画検討期間	平成 19 年度～平成 20 年度	
	事業期間	平成 21 年度～	
事 業 費	7,500 千円 (ガイドライン作成関連 H20 年度予算 700 千円、住宅用太陽光発電システム普及促進補助金関連 H21 年度予算 6,800 千円)		
利用した制度	「自立循環型住宅への設計ガイドライン」(財団法人建築環境・省エネルギー機構刊)		
取 組 分 野 複 数 可	<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 <input type="checkbox"/> 交通関係 <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係 <small>(商業・業務系を中心とした面開発) (住居系を中心とした面開発) (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) (都市緑化・緑地保全)</small> <input checked="" type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用      (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input type="checkbox"/> 都市構造の変革      (コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)		
取 組 概 要	地区特性	▶岐阜市の気候特性 ・夏季及び春、秋の中間期が比較的暑い ・日照時間が長い	位置図 
			

取組概要	<p>キーワード：岐阜市まるっと省エネ住宅ガイドライン</p>
	<p>事業目的</p> <p>&lt;背景&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・H19年3月に「岐阜市地球温暖化対策指針」を策定</li> <li>・岐阜市の「民生家庭部門」における2000年のCO2排出量は33.2%増加(1990年比)</li> <li>・「民生家庭部門」の排出量割合は33.2%(全国平均13.5%)</li> </ul> <p>&lt;目的&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「民生家庭部門」の対策として、生活における省エネ活動とともに住宅などのハード面での省エネ化が必要</li> <li>・市民の誰もが省エネ住宅を建設するための住宅のあり方を示した「ガイドライン」を作成し普及</li> </ul>
	<p>a. 事業規模</p> <p>[ガイドラインの対象]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・築30年超の住宅約36,000棟(市域全体の約20%)</li> </ul>
	<p>b. 取組内容</p> <p>[ガイドラインの具体的な手法]</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 建物自体の断熱手法</li> <li>2. 心地よい自然風の利用手法</li> <li>3. 日射の遮へい手法</li> <li>4. 明るい昼光の利用手法</li> <li>5. 省エネ設備である高効率給湯器と暖冷房設備</li> <li>6. 太陽の恵みを活かした手法</li> </ol> <p>[ガイドラインの普及]</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 住宅用太陽光発電システム普及促進補助金制度(上限3kW、2万円/kW)</li> <li>2. 「岐阜市まるっと省エネ住宅」認定制度</li> </ol>
事業概要	<p>c. 写真、イメージ図</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>

取 組 概 要	期待した効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2削減目標(2010年) : 12,10t-CO2(1990年比)</li> </ul>
	検討にかかわった主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岐阜市地球温暖化対策推進委員会[学識経験者、エネルギー供給事業者、建築士など]</li> </ul>
	事業の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H20年7月 「岐阜市地球温暖化対策推進委員会省エネ建物ワーキンググループ」設置</li> <li>・H20年8月～H21年1月 ガイドライン策定作業</li> <li>・H21年2月 ガイドライン公表</li> <li>・H21年度 住宅用太陽光発電システム普及促進補助金制度開始</li> </ul>
事業効果 (実績)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点では試算なし</li> </ul> <p>[参考]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自立循環型住宅設計ガイドライン講習会の開催 H21年9月 104人(主な対象者:建築業者)</li> <li>・住宅用太陽光発電システム普及促進補助金制度の利用 H21年7月現在 149.3kW</li> <li>・「岐阜市まるっと省エネ住宅」認定制度 H21年7月現在 1棟 申請数1件 H22年3/18現在 96件 申請数98件</li> </ul>	
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・省エネ性とコスト性に関して公正中立な立場でのアドバイスが求められており、ガイドライン導入相談窓口の充実が必要</li> <li>・ガイドラインの省エネ手法導入支援策の充実が必要</li> </ul> <p>現在、「省エネ住宅認定証の交付」「減CO2ポイント制度(岐阜市版エコポイント制度)の対象に追加」「太陽光発電システム設置補助制度の創設」「市民への啓発(出前講座などによる)」などが行われているが、今後は「事業者(建築関係者など)に対する啓発(講習会など)」「認定住宅のフォローアップ(事例集作成など)」が求められる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後改定する「岐阜市住宅マスタープラン」への反映</li> <li>・建築物(非住宅)への展開</li> </ul>	

団 体 名	梶原町役場	担 当 部 署 名	環境推進課 (0889) 65 - 1251
推 計 人 口	4,625 人 (国調人口)	面 積	236.51km <sup>2</sup>
	1,761 世帯	は自治体のみ記入	
環 境 関 連 上 位 計 画 等	梶原町環境モデル都市行動計画 地域新エネルギービジョン 梶原町木質バイオマスタウン構想など		
取 組 事 例			
事 業 名	地域住宅モデル普及推進事業		
事 業 主 体	梶原町		
期 事 間 業	計画検討期間	平成 21 年 2 月 ~ 21 年 3 月	
	事業期間	平成 21 年度	
事 業 費	55,000 千円(体験モデル住宅 2 棟)		
利用した制度	地域住宅モデル普及推進事業 国土交通省 補助率：9/10(本体工事)		
取 組 分 野 複 数 可	<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 (商業・業務系を中心とした面開発) <input checked="" type="checkbox"/> 住居系市街地開発 (住居系を中心とした面開発) <input type="checkbox"/> 交通関係 (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) <input type="checkbox"/> 公園・緑地関係 (都市緑化・緑地保全)		
	<input checked="" type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input type="checkbox"/> 都市構造の変革 (コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)		
取 組 概 要	地区特性	<p>本町は、町の振興計画の三本柱の一つに環境を掲げ、平成 11 年には風力発電 600kw/h × 2 基建設し、その売電益により森林整備(間伐)を行った場合、1ha/10 万円の交付金をはじめ、太陽光発電設置に 1kw/h あたり 20 万円、80 万円を限度に補助金を出さずなど、積極的な取組を進めてきた。</p> <p>当事業は、梶原町南部と北部の 2 か所に建設する。南部の松原地区は、町中心部から車で 40 分くらいを要し、地域には溪流と併行した森林セラピーロードもあり、川のせせらぎや鳥のさえずりを聞きながら森林の中での心癒やせる空間を楽しめる。気候は温暖な地域である。</p> <p>一方、下組地区は本町でも北部に位置し、車で 20 分くらいのところで、敷地は学校の跡地でゆったりとした空間がある。冬期は積雪もあり寒さも厳しいが、夏場は涼しくて過ごしやすく、坂本龍馬が脱藩した道もあることから、全国から多くの龍馬ファンが訪れている。</p> <p>これらのモデル住宅は地域特性の違う場所に建設することから、モデルハウスとして機能を発揮し、ライフサイクルカーボンマイナス(LCCM)住宅としての見本となるように取り組んでいきたい。</p>	
		位置図	
			

	<p>キーワード：環境と健康に配慮した体験型木造モデル住宅</p>
	<p><b>事業目的</b></p> <p><b>背景</b>          少子・高齢社会、人口・世帯減少社会の到来、環境制約の一層の高まり、国民の居住ニーズの多様化・高度化などの課題に対応して、国民が真に豊かさを実感できる社会を実現するためには、一人ひとりが生涯にわたり元気で活動的に生活できる社会、より健康を増進させるようなアメニティの高い住宅環境が求められている。</p> <p><b>目的</b>          人生の大半を過ごす生活基盤である住宅において、家族と暮らし、人を育て、安らぐことのできる空間とし、生涯健康・生涯現役を実現するための、新たな住宅環境やコミュニティを検討し、健康維持増進を実現する住宅環境を目指す。</p>
取組概要	<p><b>a．事業規模</b></p> <p>町内全域及び町外からの宿泊体験希望者の普及</p> <p>松原モデル住宅：107.8 m<sup>2</sup>、2階建          下組モデル住宅：99.5 m<sup>2</sup>、平屋建</p>
	<p><b>b．取組内容</b></p> <p>次世代省エネルギー基準と長期優良住宅基準に準拠した、ライフサイクルカーボンマイナス（LCCM）住宅          環境モデル都市にふさわしい、生きものに優しい低炭素社会を目指した町産木材など自然素材による健康維持増進住宅          町産材を内外にふんだんに利用し、地域の景観に溶けこむ住宅とする。          新エネルギー、省エネルギー機器（太陽光発電・太陽熱空気集熱・木質ペレットストーブ・高断熱材・複層ガラス・貯湯式太陽熱温水パネル）等の設置を行い、町内外に発信できる住宅とする。          これまでも係わりのある、慶応義塾大学伊加賀研究室に、屋内環境・エネルギー観測として屋内に計測器を設置し、室温、湿度などを計測し、そのデータをネット回線でリアルタイムに送り、ライフサイクルカーボンマイナス（LCCM）住宅としての性能検証を行う。          地域の特性を活かしUJエターンの定住を図るモデルとなる展示を行い、地域の生活を体験できる施設整備を行い、地域の活性化も図る。</p>
	<p><b>c．写真、イメージ図</b></p>
	

取 組 概 要	期待した効果	<p>建築場所から近い森林より材料を調達することで、伐採搬出、製材、加工、建設、居住、修繕、改修、廃棄に至るライフサイクルでCO2排出量をマイナスとする。</p> <p>町産材を活用することにより、素材の活用によるCO2の固定と合わせて、さらには森林整備を促進し、経済の循環を図ること。</p> <p>新エネ・省エネ機器の活用による低炭素社会の構築</p> <p>屋内環境・エネルギー計測機器により、モデル住宅の施設能力のデータの把握と周知</p>
	検討にかかわった主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・慶応義塾大学</li> <li>・設計会社</li> <li>・町</li> </ul>
	事業の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成21年2月～3月 基本計画と方向性のとりまとめ</li> <li>・平成21年度 4月～8月           具体的な工法検討 9月                   工事着手</li> <li>・平成22年2月末   完了予定</li> </ul>
事業効果 (実績)	現時点では無し	
課題	<p>施設の運用 モデルハウスの目的を達成するための取組方法。</p> <p>施設の普及方法 モデルハウスの工法が町内の建築に活かされて、初期投資は高めでも長期的に考えた場合の、快適性、省エネ効果等経済性に対する理解をどのように図り、ライフサイクルカーボンマイナス(LCCM)住宅を普及していくか。</p> <p>建築コスト 一般住宅と比べて極力建築コストを下げ普及させるために、設計業者・建築業者が連携を図り、技術的な面も研究されコスト削減に努めること。</p>	

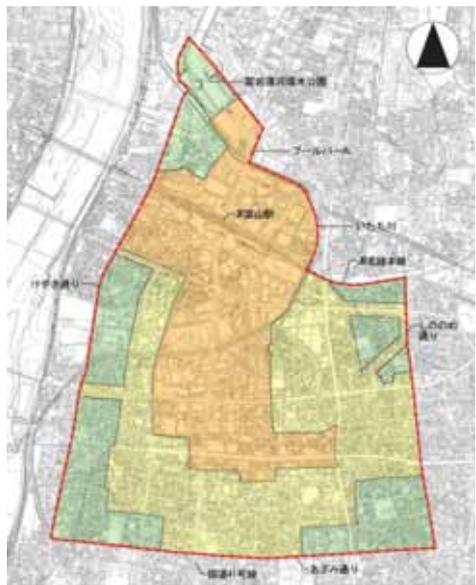
団 体 名	北九州市	担 当 部 署 名	総務企画部事業調整課 (093)582-2864
推 計 人 口	983,016 人	面 積	487.88k m <sup>2</sup>
	428,499 世帯	は自治体のみ記入	
環 境 関 連 上 位 計 画 等	北九州市環境モデル都市行動計画 北九州市基本構想・基本計画		
取 組 事 例			
事 業 名	穴生地区環境共生住宅市街地モデル事業 ( マテリアル穴生、 ドゥ・マテリアル穴生 )		
事 業 主 体	北九州市住宅供給公社 北九州市都市開発事業協同組合 ( 東宝住宅、なかやしき、岡部産業、明和工業、共立建物 )		
期 事 間 業	計 画 検 討 期 間	マテリアル穴生 : 平成 5 年度 ドゥ・マテリアル穴生 : 平成 8 年度	
	事 業 期 間	マテリアル穴生 : 平成 5 年度～平成 7 年度 ドゥ・マテリアル穴生 : 平成 8 年度～平成 9 年度	
事 業 費	マテリアル穴生 : 約 4,200,000 千円 ドゥ・マテリアル穴生 : 約 2,700,000 千円		
利用した制度	住宅市街地総合支援事業 環境共生住宅市街地モデル事業	国土交通省 国土交通省	補助率 : 1/3、市 補助率 : 1/3 補助率 : 1/6、市 補助率 : 1/6
取 組 分 野 複 数 可	<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 <input checked="" type="checkbox"/> 住居系市街地開発 <input type="checkbox"/> 交通関係 <input checked="" type="checkbox"/> 公園・緑地関係 <small>(商業・業務系を中心とした面開発) (住居系を中心とした面開発) (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) (都市緑化・緑地保全)</small> <input checked="" type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用      (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input type="checkbox"/> 都市構造の変革      (コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)		
取 組 概 要	地 区 特 性	位置図	
		<p>・穴生地区は、本市副都心の黒崎から約 2 km に位置し、森や池などの良好な自然環境が保全された大規模な企業社宅跡地である。</p> 	

取組概要	<p>キーワード：自然にやさしい、人にやさしい暮らしを考える</p>
	<p><b>事業目的</b></p> <p>&lt;背景&gt;          本事業箇所は、八幡西区穴生企業跡地開発構想の一角で、恵まれた森や池などの良好な自然環境が保全されており、住宅市街地総合支援事業により、道路、公園などの整備を進めている。          また、地区内には、ドーム式多目的グラウンドや年長者研修大学校が建設されるなど、昔の賑わいを取り戻してきている。</p> <p>&lt;目的&gt;          環境共生住宅市街地モデル事業の第1号として、環境共生高層マンションを建設することにより、環境問題の先進都市にふさわしい住宅づくり・まちづくりの推進や、環境共生住宅の普及促進を図る。</p>
	<p><b>a . 事業規模</b></p> <p>&lt;住宅戸数&gt;          マテール穴生 : 173 戸          ドウ・マテール穴生 : 104 戸</p>
	<p><b>b . 取組内容</b></p> <p>太陽熱・光の利用          全住戸に太陽熱温水器を設置、共用部分の補助電源として屋上に太陽電池パネルを設置、太陽光を利用したソーラーライト（外灯）を設置</p> <p>雨水の利用          緑地散水等に利用する雨水貯留槽の設置、透水性アスファルト舗装による整備</p> <p>風力の利用          共用部分の補助電源として風車の設置</p> <p>緑化の促進          隣接する都市緑地との一体整備、住民参加によるベランダ共用部分等の緑化促進、傾斜地を利用した掘込式駐車場屋上に緑を還元</p> <p>断熱化構造          住宅金融公庫の環境共生住宅省エネルギー断熱構造仕様、ペアガラスサッシの採用など</p>
<p><b>c . 写真、イメージ図</b></p>  <p>The image contains a detailed cross-section diagram of a building illustrating various energy-saving and environmental features. Labels include: '太陽光発電' (Solar power generation), '太陽熱温水器' (Solar thermal water heater), 'ソーラーライト' (Solar light), '雨水貯留槽' (Rainwater storage tank), '透水性アスファルト舗装' (Permeable asphalt paving), '風車' (Wind turbine), 'ペアガラスサッシ' (Double-glazed windows), '断熱構造' (Insulated structure), '掘込式駐車場' (Underground parking garage), and '緑化' (Greening). To the right is a photograph of the completed high-rise apartment building.</p>	

取 組 概 要	期待した効果	<p>年間1戸当たりの消費エネルギー削減量 約5,000kwh</p> <p>マテール穴生の場合 太陽熱・光の利用 太陽熱温水器 1戸当り約26千円/年のガス料金の削減 太陽電池パネル 年間発電量4,000kwh 約80千円/年の電気料金の削減(昼間電力使用なしの場合)</p> <p>雨水の利用 雨水貯留槽 貯水量230t/月、散水量195t/月 風力の利用 風車(風力発電機) 年間発電量6,000kwh</p>
	検討にかかわった主体	事業者(北九州市都市開発事業協同組合) 行政(市、市住宅供給公社)
	事業の進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H5.5 基本構想</li> <li>・H5.9 基本設計</li> <li>・H5.11 地元でのまちびらき</li> <li>マテール穴生 ドゥ・マテール穴生</li> <li>・H6.2 着工                      ・H9.2 着工</li> <li>・H7.8 竣工                      ・H10.3 竣工</li> <li>・H7.8 入居                      ・H10.4 入居</li> </ul>
事業効果 (実績)	<p>消費エネルギー削減量の検証は実施していない</p> <p>環境共生住宅メニューの評価についてのアンケートを実施 (H8.3、対象:マテール穴生居住者)</p> <p>&lt;アンケート結果&gt;</p> <p>部屋の通気性、緑化(駐車場含む)、断熱構造化(対前住居) 満足・やや満足 約8割</p> <p>ライトコート、ソーラー給湯 満足・やや満足 約5割</p> <p>室内環境 満足・やや満足 6.6割</p> <p>購入価格に対する値ごろ感覚(最多販売価格帯:2,500万円/77㎡) 割安・普通 5.5割</p>	
課題	<p>設備投資に要する費用の低減(高性能な設備を導入しても、初期投資額を著しく増加させないようにするため、手厚い公的助成措置の確立)</p> <p>設備メンテナンス及び更新時に要する費用への公的助成措置</p> <p>設備について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ソーラー給湯システムについては、耐用年数経過後に、通常の給湯に切り替えている住戸がある。</li> <li>・ソーラーライトについては、バッテリー交換に10万円程度の費用を要するため、バッテリー切れとなっている。</li> <li>・風車については、想定以上の騒音等が発生したため、撤去している。</li> </ul>	

土地利用

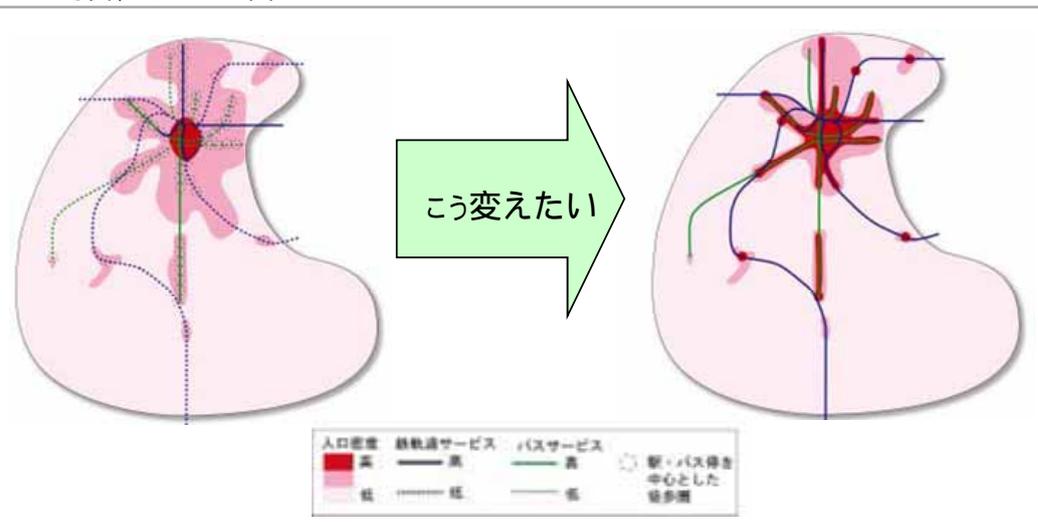
団体名	富山市	担当部署名	都市整備部都市再生整備課 (076) 443-2112
推計人口	421,239人	面積	1241.85k㎡
	150,906世帯		は自治体のみ記入
環境関連上位計画等	富山市環境モデル都市行動計画 富山市都市マスタープラン 富山市住宅マスタープラン(平成16～25年度)		
取 組 事 例			
事業名	富山市まちなか居住推進事業		
事業主体	富山市		
期事業 時間	計画検討期間	平成16年度	
	事業期間	平成17年度～平成26年度	
事業費	398,000千円		
利用した制度	まちづくり交付金事業 国土交通省 補助率：40%		
取組分野 複数可	<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 <input type="checkbox"/> 交通関係 <input checked="" type="checkbox"/> 公園・緑地関係 <small>(商業・業務系を中心とした面開発)</small> <small>(住居系を中心とした面開発)</small> <small>(街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など)</small> <small>(都市緑化・緑地保全)</small> <input type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 <small>(太陽エネルギー・下水熱の利用など)</small> <input checked="" type="checkbox"/> 都市構造の変革 <small>(コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)</small>		
取組概要	地区特性	位置図	
		<p>富山市総合計画に位置づけられている都心地区436haは、本市の中心市街地であり、まちなかの空洞化が進んでいます。中心市街地の賑わいを取り戻すため、住宅取得の促進やまちなかをつくりだすための施策を展開し、様々な都心機能を拡充し、歩いて暮らせるまちづくりを目指す。</p> <p>富山市は、低密度市街地の拡散化が進行しており、自動車交通への依存度が高い地域で公共交通は衰退している。都市計画マスタープランでは、「鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に住居、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」の実現を目指すこととなっている。</p>	



		<p>キーワード：コンパクトなまちづくり</p> <p>&lt;背景&gt; 富山市は平坦な地形であり、可住地面積が広く、持ち家志向が高いこと、道路整備率の高さによる自動車依存などを背景として市街地を拡大していった結果、市街地の人口密度が県庁所在都市の中で最下位に位置するなど薄く広がった市街地を形成している。この結果として公共交通が衰退し、車を所持していない人にとっては極めて生活のしづらい街となり、車依存が進むことによってエネルギーコストの高いまちになってしまっている。</p> <p>&lt;目的&gt; 居住、商業、業務、文化等の機能を集積することで歩いて暮らせるまちづくりを行い、そうしたまちなかへの居住を促すことで、食住に関わる車依存を軽減し、エネルギーコストの優れたまちづくりを目指す。</p>
取組概要		<p>a. 事業規模</p> <p>&lt;面積&gt; 約 436ha &lt;目標&gt; 平成 17 年から 26 年で約 7,000 人、3,000 戸の住宅供給を目標とする</p> <p>b. 取組内容</p> <p>* まちなか居住環境指針 景観に配慮した敷地の緑化 敷地面積に対する緑化面積の割合をきめ、CO2 の吸収を図る。 住宅性能 日本住宅性能基準（省エネルギー対策等級 5-1）等級 3 に適合するものとし、温熱環境に配慮する。</p> <p>* 補助概要 まちなかで、一戸建て住宅や共同住宅を取得する市民に対し補助 まちなかで、賃貸住宅に転入されてきた市民に対し家賃を助成 まちなかで、共同住宅を建設される事業者に対して 1 戸あたり 100 万円を補助</p>
	事業概要	<p>c. 写真、イメージ図</p> <p>The diagram illustrates a compact city layout with various zones and facilities. Key features include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Compact City:</b> A central vertical road with various zones and facilities.</li> <li><b>Walkable Environment:</b> Callouts describe a compact city with a walkable environment, including a mix of residential and commercial uses, and a focus on pedestrian-friendly infrastructure.</li> <li><b>Energy Efficiency:</b> Callouts describe a compact city with a focus on energy efficiency, including a mix of residential and commercial uses, and a focus on energy-efficient buildings and infrastructure.</li> <li><b>Compact City:</b> Callouts describe a compact city with a focus on compactness, including a mix of residential and commercial uses, and a focus on compact buildings and infrastructure.</li> </ul>

取 組 概 要	期待した効果	居住、商業、業務、文化等の機能を集積することで歩いて暮らせるまちづくりを行い、そうしたまちなかへの居住を促すことで、食住などに関わる車依存を軽減し、現在の車に依存したエネルギーコストの高さの改善を進める。
	検討にかかわった主体	学識経験者 金融関係者（住宅金融公庫） 建築関係者（建築士会、住宅宅地協会） 事業者（商工会議所） 行政（県、市）
	事業の進め方	H16年8月23日 第1回富山市まちなか居住推進委員会により、まちなか居住推進の基本的な考え方等に関する検討 H16年10月13日 第2回富山市まちなか居住推進委員会により、まちなか居住推進計画（骨子）等に関する検討 H16年11月29日 第3回富山市まちなか居住推進委員会により、まちなか居住推進計画（素案）等に関する検討 H17年2月21日 第4回富山市まちなか居住推進委員会により、まちなか居住推進計画（案）等に関する検討
事業効果 （実績）	まちなか居住推進事業実績（平成21年7月末現在の補助交付件数） 一戸建て住宅及び分譲マンション 181戸 家賃助成 86戸 共同住宅建設 2件17戸	
課題	まちなか人口が、まちなか居住推進事業を行わなかった場合の予測に比べて緩やかになってはいるが、依然として減少していること。転入も増えているが、転出も続いており、これらを止める方策の検討が必要。  共同住宅の申請件数が少ない。使用されなくなったまちなかの土地に関して、宅地用に供されるものが少なく、青空駐車場などになってしまっているため、使われない土地を取りまとめる取り組みが必要。  まちなかに住むことによって車依存の軽減ができたかどうか、効果が把握しにくい。	

団 体 名	富山市	担 当 部 署 名	都市整備部都市再生整備課 (076) 443-2112
推 計 人 口	421,239 人	面 積	1241.85k m <sup>2</sup>
	150,906 世帯	は自治体のみ記入	
環 境 関 連 上 位 計 画 等	富山市環境モデル都市行動計画 富山市都市マスタープラン 富山市住宅マスタープラン(平成 16～25 年度)		
取 組 事 例			
事 業 名	公共交通沿線居住推進事業		
事 業 主 体	富山市		
期 事 間 業	計画検討期間	平成 18 年度	
	事業期間	平成 19 年度～平成 28 年度	
事 業 費	350,400 千円		
利用した制度	地域住宅交付金事業 国土交通省 補助率：45%		
取 組 分 野 複 数 可	<input type="checkbox"/> 複合的市街地開発 <input type="checkbox"/> 住居系市街地開発 <input type="checkbox"/> 交通関係 <input checked="" type="checkbox"/> 公園・緑地関係 <small>(商業・業務系を中心とした面開発) (住居系を中心とした面開発) (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) (都市緑化・緑地保全)</small> <input type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用      (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input checked="" type="checkbox"/> 都市構造の変革      (コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)		
取 組 概 要	地区特性	<p>都市マスタープランの理念である、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現するために設定した居住推進地区。鉄軌道の駅から半径 500m、運行頻度の高い(1日 60 本程度)バス路線のバス停から半径 300m のエリアを居住推進地区として定めた。(ただし、工業地域及び工業専用地域を除く)</p>	
		位置図	

		<p>キーワード：コンパクトなまちづくり</p>
	<p>事業目的</p>	<p>&lt;背景&gt; 富山市は平坦な地形であり、可住地面積が広く、持ち家志向が高いこと、道路整備率の高さによる自動車依存などを背景として市街地を拡大していった結果、市街地の人口密度が県庁所在都市の中で最下位に位置するなど薄く広がった市街地を形成している。この結果として公共交通が衰退し、車を所持していない人にとっては極めて生活のしづらい街となり、車依存が進むことによってエネルギーコストの高いまちになってしまっている。</p> <p>&lt;目的&gt; 鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを行い、公共交通沿線への居住を促すことにより公共交通の利用率を高め、エネルギーコストの優れたまちづくりを目指す。</p>
<p>取組概要</p>	<p>事業概要</p>	<p>a. 事業規模 公共交通沿線居住推進地区内に住む人口を現在の3割から4割にする</p> <p>b. 取組内容 * 公共交通沿線居住環境指針 公共交通がつながり快適なくらし 鉄軌道の駅から半径500m以内の範囲、バス路線のバス停から半径300メートル以内の範囲と公共交通を気軽に活用できる範囲で脱車社会を目指し、CO2の削減を図る。 景観に配慮した敷地の緑化 敷地面積に対する緑化面積の割合をきめ、CO2の吸収を図る。 住宅性能 日本住宅性能基準（省エネルギー対策等級5-1）等級3に適合するものとし、温熱環境に配慮する。 * 補助概要 公共交通沿線居住推進地区で一戸建て住宅、分譲マンションを取得される方に対して、金融機関からの借入額の3%の額、ただし30万を補助限度額として、公共交通沿線地域の住宅取得を補助 公共交通沿線居住推進地区で、共同住宅を建築される事業者に対して、1戸あたり70万円を補助</p> <p>c. 写真、イメージ図</p>  <p>人口密度：鉄軌道サービス：バスサービス  <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid black;"></span> 高 <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 1px; background-color: black; border: 1px solid black;"></span> 高 <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 1px; background-color: green; border: 1px solid black;"></span> 高  <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: pink; border: 1px solid black;"></span> 低 <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 1px; background-color: gray; border: 1px solid black;"></span> 低 <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 1px; background-color: blue; border: 1px solid black;"></span> 低  <span style="display: inline-block; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 10px; height: 10px;"></span> 駅・バス停留  <span style="display: inline-block; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 10px; height: 10px;"></span> 中心とした  <span style="display: inline-block; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 10px; height: 10px;"></span> 徒歩圏</p>

取 組 概 要	期待した効果	鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを行い、公共交通沿線への居住を促すことにより公共交通の利用率を高め、車依存による高エネルギーコストからの改善を進める。また、緑化を推進することにより調和の取れたまちづくりとともに、環境への配慮を行う。
	検討にかかわった主体	学識経験者 金融関係者（住宅金融公庫） 建築関係者（住宅宅地協会） 行政（県、市）
	事業の進め方	H18年8月23日 第1回富山市コンパクトなまちづくり居住推進検討委員会により、新たな施策に対する考え方（案）について H18年10月18日 第2回富山市コンパクトなまちづくり居住推進検討委員会により、具体的な地域、居住推進に関する支援内容の検討 H18年12月22日 第3回富山市コンパクトなまちづくり居住推進検討委員会により、住宅・居住環境指針の検討 H19年3月23日 第4回富山市コンパクトなまちづくり居住推進検討委員会により、公共交通沿線居住推進計画の取りまとめ
事業効果 （実績）	公共交通沿線居住推進事業補助実績（2009年7月末現在の補助金交付件数） 一戸建て住宅、分譲マンション取得 79戸 共同住宅建設促進 144戸	
課題	事業を行っている範囲が広いため、人口の把握が難しく、事業による人口の誘導が行えているか効果が把握しにくい。 公共交通の利便性を求めて、公共交通沿線居住推進地区内の住宅の取得を行ったかどうか判断しにくい。同様に車依存の軽減ができたかどうか効果が把握しにくい。	

その他

団 体 名		福岡市	担 当 部 署 名	温暖化対策部環境調整課 (092)733-5389
推 計 人 口		1,426,724 人	面 積	340.96k m <sup>2</sup>
		674,147 世帯		
環 境 関 連 上 位 計 画 等		福岡市環境基本条例		
取 組 事 例				
事 業 名		アイランドシティ環境配慮指針		
事 業 主 体		福岡市		
期 間	計 画 検 討 期 間	平成 15 年度 ~		
	事 業 期 間	平成 15 年度 ~		
事 業 費		130 千円 (平成 21 年度予算)		
利 用 し た 制 度		なし		
取 組 分 野 複 数 可		<input checked="" type="checkbox"/> 複合的市街地開発 (商業・業務系を中心とした面開発) <input checked="" type="checkbox"/> 住居系市街地開発 (住居系を中心とした面開発) <input checked="" type="checkbox"/> 交通関係 (街路整備や公共交通整備、自転車利用の促進など) <input checked="" type="checkbox"/> 公園・緑地関係 (都市緑化・緑地保全) <input checked="" type="checkbox"/> 未利用・再生可能エネルギー活用 (太陽エネルギー・下水熱の利用など) <input type="checkbox"/> 都市構造の変革 (コンパクトな都市構造を目指した市街地形成)		
取 組 概 要	地 区 特 性	<p>アイランドシティは、新しく創り出した土地に、新たなまちづくりを進めていくものであり、既存市街地と比べて、まとまった面積を対象とした総合的なまちづくりが可能であることから、周辺地域の自然環境の保全と創造を図りながら、地球環境の保全にも配慮した先進的なまちづくり(環境共生都市づくり)を進めているもの。</p> <p>また、まちづくりを行う上での配慮事項の設定や、環境共生の中核となる機能のアイランドシティへの導入などを図り、その成果は、アイランドシティだけでなく、既成市街地のまちづくりにも活かしていく。</p>		
		位置図		

取組概要	事業目的	<p>キーワード：先進的な環境共生都市の実現</p>
		<p>市民、事業者、行政がそれぞれの活動において環境への負荷低減、環境保全及び創造を図っていくこととしている福岡市環境基本条例の趣旨をアイランドシティにおいて実現するための策定したもの。 また、アイランドシティの「まちづくりエリア」に対しては、「アイランドシティまちづくりプラン」に示されている環境共生都市を実現するための指針となる。</p>
		<p>a．事業規模</p> <p>全体面積：401.3ha まちづくりエリアの計画人口：18,000人</p>
		<p>b．取組内容</p> <p>本指針では、人と地球にやさしい持続可能なまちを実現するために、環境共生を「自然環境との共生」「ストップ温暖化」「人と環境にやさしい交通」「水や資源の循環」「地域の連携」の5つの分野に大きく区分し、それぞれの分野ごとに目標と、目標達成に必要な基本的配慮事項、配慮対策を定め、民間建築物・公共建築物・都市基盤施設の整備段階及び利用・管理段階において、その段階に応じた環境配慮施策を設定するもの。</p>
事業概要	事業概要	<p>c．写真、イメージ図</p>  <p>The map, titled 'アイランドシティの進捗状況' (Development Status of Island City), shows the layout of the 401.3ha development area. It is divided into 'みなとづくりエリア' (Harbor Development Area, approx. 209.5ha) and 'まちづくりエリア' (Neighborhood Development Area, approx. 191.8ha). Key zones include '市4工区' (City 4 Work Area, approx. 94.9ha), '市3工区' (City 3 Work Area, approx. 26.1ha), '市2工区' (City 2 Work Area, approx. 11.1ha), and '市1工区' (City 1 Work Area, approx. 6.1ha). The map also highlights the 'アイランドシティ' (Island City) area (approx. 19.3ha) and the 'センター地区' (Center Area). Numerous construction projects are marked with their completion dates, such as '市立中学校・通称校' (Municipal Middle School, estimated completion 2019/4), '市立中学校 商業中学校区別校' (Municipal Middle School, Commercial Middle School District-specific School, estimated completion 2020/4), '商業日産車・老人いこいの家' (Commercial Nissan Car, Home for the Elderly, estimated completion 2021/4), '成興南' (Sueihiro, estimated completion 2022/4), and '商業のまちづくり' (Commercial Neighborhood Development, estimated completion 2023/4). A legend at the bottom indicates the '臨海部物流拠点（ロジスティクスセンター）の形成を図る区域' (Area for forming the Logistics Hub (Logistics Center) in the Coastal Area).</p>

取組概要	期待した効果	<p>住宅整備、商業・業務等施設整備、物流関連施設整備、公共建築物整備、都市基盤施設整備といった対象別に、導入すべき対策（環境配慮対策）の導入水準をレベル1～レベル3まで設定しており、住宅整備、商業・業務等施設整備および物流関連施設整備の環境配慮対策の導入水準は、</p> <p>レベル1 対策導入に極力努めるもの  レベル2 対策導入に配慮するもの  レベル3 対策導入を検討するもの</p> <p>の3区分である。</p> <p>また、公共建築物整備および都市基盤施設整備の環境配慮対策の導入水準は、</p> <p>レベル1 対策導入を行うもの  レベル2 対策導入に努めるもの  レベル3 対策導入を検討するもの</p> <p>の3区分である。</p> <p>指針では、公園・緑地の整備や道路の緑化に加え、施設整備において緑化を進めることとしており、緑被率は、レベル1の対策実施でふ頭部分を除くアイランドシティ全体の約20%、レベル2・3の対策実施で約30%に達する。アイランドシティの都市機能用地だけを見ると、レベル1で約30%、レベル2・3では約40%の緑化が図られ、レベル2・3までの対策の実施により、アイランドシティの緑被率は既存市街地の約2倍になる。</p> <p>省エネルギーシステムや新エネルギーシステムの積極的導入については、温室効果ガスの排出を従来の施設と比較してレベル1の対策実施で約10%、レベル2の対策実施で約20%、レベル3の対策実施では約40%まで抑制する。</p> <p>節水型機器や、雑用水道の積極的導入、雨水の有効利用を推進については、上水の使用量を従来の施設と比較してレベル1の対策実施で約20%、レベル2・3の対策実施で約30%まで抑制する。</p> <p>省エネルギー機器の使用、環境に配慮したグリーン購入やリサイクルの推進については地域で進めていくこととしており、廃棄物の発生を従来の施設と比較してレベル2の対策実施で約20%、レベル3の対策実施で約30%まで削減する。</p>
取組概要	検討にかかわった主体	福岡市環境局
取組概要	事業の進め方	<p>アイランドシティ環境配慮指針の着実に運用するため、アイランドシティに立地する事業者（土地利用者）が土地を取得する際に、本市との間で本指針の遵守に関する協定を締結してもらうとともに、施設の整備にあたっては、必要に応じて事前の協議・調整を行うとともに、環境配慮対策の導入状況の届出（施設整備計画書の提出）をさせている。</p> <p>&lt;手続きフロー&gt;</p> <p>土地分譲等の申し込み段階・・・指針の説明</p> <p>分譲等の予定者として決定</p> <p>指針に関する事前協議</p> <p>土地処分契約等の段階……………協定書の締結</p> <p>建築確認申請の段階 ……施設整備計画書の提出</p> <p>工事着手 ……着手届の提出</p> <p>工事完了 ……完了届の提出</p>

<p>事業効果 (実績)</p>	<p>緑被率は、29%である。          温室効果ガスの排出は省エネ給湯器等の設置により年間1,322tの削減効果があった。          省エネ給湯器の設置率は99%で、再生建設資材の利用率については13%であった。          廃棄物の発生量については把握できていない。          (数値はすべて住宅関連によるものの値である)</p>
<p>課題</p>	<p>次世代省エネ基準適合や新エネルギーシステムの導入は、コスト面から普及が進んでいない。今後は、まちづくりの進捗に伴い、指針の効果の検証、技術革新に対応した改訂等が必要と考えている。</p>