3-2　大都市都心及び地方都市の中心市街地

3-2-1　基本的な考え方

(1) 大都市都心及び地方都市の中心市街地における課題（中部圏広域地方計画より）

大都市都心及び地方都市の中心市街地においては、ビジネス中枢機能やメッセ機能の強化、商業・業務・文化・娯楽等の都市機能の集積、それらの機能を支援する広域交流拠点づくりを進める必要がある。

また、高次都市機能の集積と豊かな居住環境を高度に融合するため、高度利用を図るなど、環境負荷の少ない適切な土地利用の誘導、都心共同住宅や高環境性能住宅の供給促進等、良好な居住環境を形成するための住宅市街地の整備の推進等を図る必要がある。

(2) 低炭素都市・地域づくりの考え方

1）大都市都心及び地方都市の中心市街地における低炭素都市・地域づくりの効果

ヒアリング等を実施した自治体においては、低炭素都市・地域づくりに期待している効果として、二酸化炭素の排出量削減のほか、以下の取組効果をねらいとして各種施策に取り組んでいる。

■自転車利用の促進による健康増進、医療負担の軽減
■公共交通機関の利用促進による交通事業の経営改善
■地域冷暖房の導入による中心市街地の付加価値の向上
■環境首都を国内外に広くＰＲすることによる知名度向上
■低炭素社会の「見える化」による市民・来訪者の環境意識の向上

そのため、大都市都心及び地方都市の中心市街地における低炭素都市・地域づくりの取組の実施に当たっては、各自治体の政策方向を見据えつつ、これらの効果を考慮しながら、取り組んでいくことが重要となる。

2）重要施設と再生可能エネルギー供給施設の配置に関する考え方

中部圏においては、南海トラフ地震等の大規模な地震による被害が懸念されていることから、大規模災害時等における再生可能エネルギー供給施設の配置の考え方について整理する。

大都市都心及び地方都市の中心市街地においては、人口や都市機能が集積しているため、大規模災害時等において、安定的なエネルギー供給が必要となる避難所や病院等の施設（「重要施設」）が多く立地しているが、重要施設の必要電力量の全てを再生可能エネルギーにより、確保することは困難な状況が想定される。

例えば、名古屋市においては、各地域に立地している庁舎、小中学校など、既存公共施設を活用し、太陽光発電施設を配置している。さらに、庁舎や病院・医療施設等の重要施設については、自立型電源（非常用電力）を設置している。

このように、重要施設と再生可能エネルギー供給施設の配置については、既存公

共施設等を活用し、再生可能エネルギー供給施設を配置することに加え、自立型電源の確保による重層的な電源確保を進めることにより、低炭素で災害に強い都市・地域づくりを進めることが重要となる。

また、都心部の駅やその周辺は、災害時に鉄道などの公共交通が運行停止になった場合、多くの帰宅困難者の滞留が想定される。現在、そうした帰宅困難者にとって、貴重な連絡・情報収集手段となる携帯電話や情報案内施設の電源確保も防災・減災上の課題の１つとして考えられている。このため、都心部の駅やその周辺に再生可能エネルギー供給施設を配置する等、災害時の電源確保についても検討を進めることが重要となる。

3）低炭素まちづくりや再生可能エネルギー活用の取組の効率的かつ効果的な組合せに関する考え方

大都市都心及び地方都市の中心市街地においては、商業・業務施設等を始め、土地の高度利用を伴う民間開発のポテンシャルが高いことから、１つのプロジェクトに併せて、関連する施策を組み合わせることにより、効果的に低炭素まちづくりや再生可能エネルギー利用を実施できる可能性を有している。

以下に、自治体アンケートやヒアリングの調査結果を通じ、低炭素まちづくりや再生可能エネルギー利用を、より効果的に促進する組合せのケースを示す。

〈都市機能の集約化　×　公共交通機関の利用促進〉

・鉄道駅の周辺に生活圏を設定し、都市機能の更なる強化と併せ、地下鉄などの基幹となる公共交通機関の強化、新たな公共交通サービスの導入などにより、公共交通機関の利用を促進し、自動車利用からの転換を図る。

〈公共交通機関の利用促進　×　公共施設のバリアフリー化〉

・駅やその周辺の歩行空間において、公共交通機関を利用する全ての人が安全で円滑に移動ができるよう、バリアフリー化を推進する。

〈市街地開発事業の実施　×　民間建築物等の低炭素化の促進〉

・都心部では、建物の更新に併せた再開発事業等を積極的に誘導し、都市機能の集約・強化を図ることに併せ、ＣＡＳＢＥＥによる建物の低炭素化、また、地域冷暖房の導入を働きかけ、エネルギーの効率的な利用を促進する。ただし、駅前の 1.5ha 程度の市街地再開発事業に併せて地域冷暖房の導入を検討した場合では、初期投資が予想以上に必要となり、メリットが見い出せず、導入を見送ったケースもあることに留意が必要である。

4）低炭素都市・地域づくりの概念図

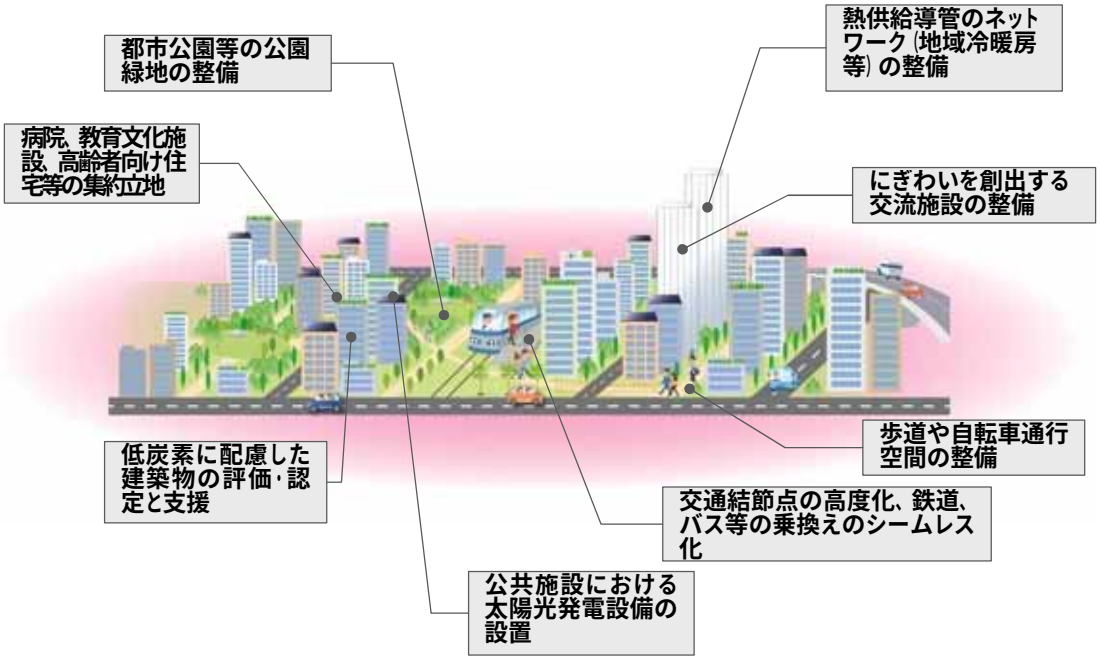


図　大都市都心及び地方都市の中心市街地における低炭素都市・地域づくりの概念図

(3) 都市機能等の配置例

低炭素都市・地域づくりを実践するに当たり、とりわけ、大都市都心及び地方都市の中心市街地の都市全体における都市機能の配置の考え方が重要となることから、ヒアリングを行った自治体の都市機能の配置例を以下に示す。

【名古屋市の場合】

■名古屋市都市計画マスタープラン都市構造図

【都市機能の更なる強化】
地域の実情に応じて、商業・業務施設等の集積や生活利便施設等の充実を図るとともに、優れた景観形成や個性的な魅力空間の形成を図ることで、地域全体の価値を高める。

【駅そば生活圏の実現】
名古屋市は、集約連携型都市構造の実現に向けて、市内の駅を中心に概ね半径800m圏を基本とするゾーンを「駅そば生活圏」と位置付け、駅そばまちづくりを中心とした様々な取組を進めている。

■名古屋市都市計画マスタープランにおける目指すべき都市構造
「集約連携型都市構造の実現」

■実現に向けた視点（課題認識）

・高齢化の進行による高齢者の増加に配慮し、できるだけ自動車に頼らず歩いて暮らせる都市構造、災害に強く多くの人が安心・安全に暮らす都市構造の実現が必要。
・地球温暖化への対応として、都市活動に伴い排出されるＣＯ２の削減が求められており、エネルギーの安定供給や効率的な利用が可能な都市構造、公共交通が利用しやすく自動車利用台数の削減に資する都市構造の実現が必要。

【北九州市の場合】

■北九州市都市計画マスタープラン都市構造図

■北九州市都市計画マスタープランにおける都市の基本理念

「新しい世紀の生活・産業・自然を育み再生していく環境創生都市」

■実現に向けた視点（課題認識）

・北九州市は、産業公害を克服し環境問題に取り組む先進都市として注目されている。今後、まちづくり全般において環境共生を基本に、身近な生活環境から地球環境までを視野に入れた、市民が実感できる環境に配慮したまちづくりを進めていく必要がある。

（環境負荷の小さなコンパクトな都市づくり）

市街地の拡大抑制、自動車交通の抑制

・産業・経済の国際的な急展開が進み、厳しさを増す環境のなかで、都市活力再生への取組が、これまで以上に課題となっている。

（雇用の確保と産業の活性化）

産業の集積効果を高める拠点づくり

（都市活力の基盤となる人口の定着）

既成市街地の居住人口密度の確保

市民ニーズにふさわしい住宅・宅地の供給促進

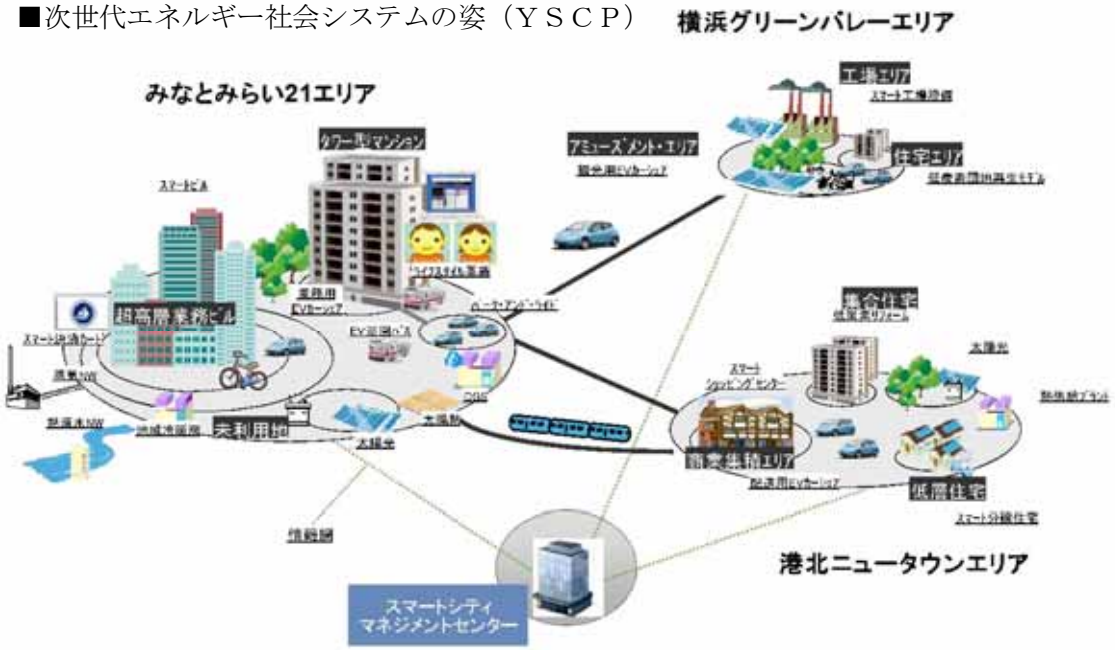
（交流･ネットワークの促進）

交流拠点の充実、交流インフラの充実

また、名古屋市、北九州市と同様に、先進的に低炭素都市・地域づくりに取り組んでいる横浜市の「横浜スマートシティプロジェクト（ＹＳＣＰ）マスタープラン」を以下に例として示す。

【横浜市の場合】

■次世代エネルギー社会システムの姿（ＹＳＣＰ）



大都市都心及び地方都市の中心市街地（みなとみらい 21 エリア）

・既に地域冷暖房が導入されている本エリアにおいては、清掃工場廃熱を活用した蒸気ネットワーク、水系循環と熱供給インフラを複合化した「次世代地域冷暖房」、「熱源水ネットワーク」を目指す。

・超高層業務ビルにおいては、各ビルにＢＥＭＳ（Building and Energy Management System）を導入するとともに、統合ＢＥＭＳ による既存・新規ＢＥＭＳの群管理を行うことで、ビルで利用するエネルギーの見える化とともに、熱・空調を含めた業務ビルのエネルギー管理の最適化を目指す。

・交通システム面では、小回りのきく移動手段の整備が不十分という現状を踏まえ、業務用ＥＶカーシェアリングと充電ステーションの導入、ＥＶ巡回バスの導入を推進し、低炭素モビリティインフラを構築することで、環境負荷の少ない交通システムを目指す。

3-2-2　取組施策のイメージ

(1) 都市機能の集約化

1）取組の考え方

①都市機能（駅、官公庁施設、公共公益施設等）の集約化

・都市機能の集約化は、都市の低炭素化だけでなく、人口減少・超高齢社会等に対応した持続可能な社会の構築にも資するものであり、高齢者福祉をはじめとする市民生活の向上や社会資本維持コストの低減など総合的な観点から検討する。

・都市機能の集約化に向けて、市街地開発、建物の更新を誘導することにより、古い建物や設備が新しいものへと更新されるため、より高断熱な建物のストックが形成され、高効率な設備機器の導入が促進されることになり、これらを通じて建物の低炭素化を誘導することを検討する。

・都市機能の集約化を進めるに当たっては、公共交通機関等の利用促進と組み合わせて総合的に進めることが重要である。このため、公共交通機関等の適切な配置・誘導等については、交通事業者等との協議・調整を図り、都市機能の集約化に必要な路線や輸送力等について検討する。

②徒歩や自転車で暮らせる市街地環境の整備

・中心市街地等における快適な歩行者空間及び自転車走行空間の実現に向けては、中心市街地内で輻輳する自動車交通を抑制するため、中心市街地の周辺部に駐車施設を集約化する等の取組が有効と考えられる。

2）市町村アンケート結果から見る自治体の取組動向

アンケート調査の結果から、中心市街地等（駅周辺の拠点地域を含む）における都市機能（駅、官公庁施設、公共公益施設等）の集約化、徒歩や自転車で暮らせる市街地環境の整備について、「多くの自治体で既に取り組んでいる施策」や「多くの自治体で取組意向を示している施策」は次図のとおりであり、低炭素都市・地域づくりの熟度に合わせた施策の推進が重要である。

（アンケート調査から見る施策の取組熟度）

①都市機能（駅、官公庁施設、公共公益施設等）の集約化に関する調査結果

多くの自治体で取り組んでいる施策

・都市・地域づくりに関する将来ビジョンへの位置付け
・都市の拠点となる地域における各種施設のバリアフリー化
・都市の拠点となる地域におけるにぎわいを創出する交流施設の整備

多くの自治体で取組意向を示している施策

・都市の拠点となる地域における空き家の除却、建替え等の支援
・都市の拠点となる地域における住宅と保育所等の身近な生活サービス機能の集約整備
・都市の拠点となる地域における病院、教育文化施設、高齢者向け住宅等の集約立地
・都市の拠点となる地域の周辺における空き地の適正管理、緑地への転換等の支援

回答者数 55

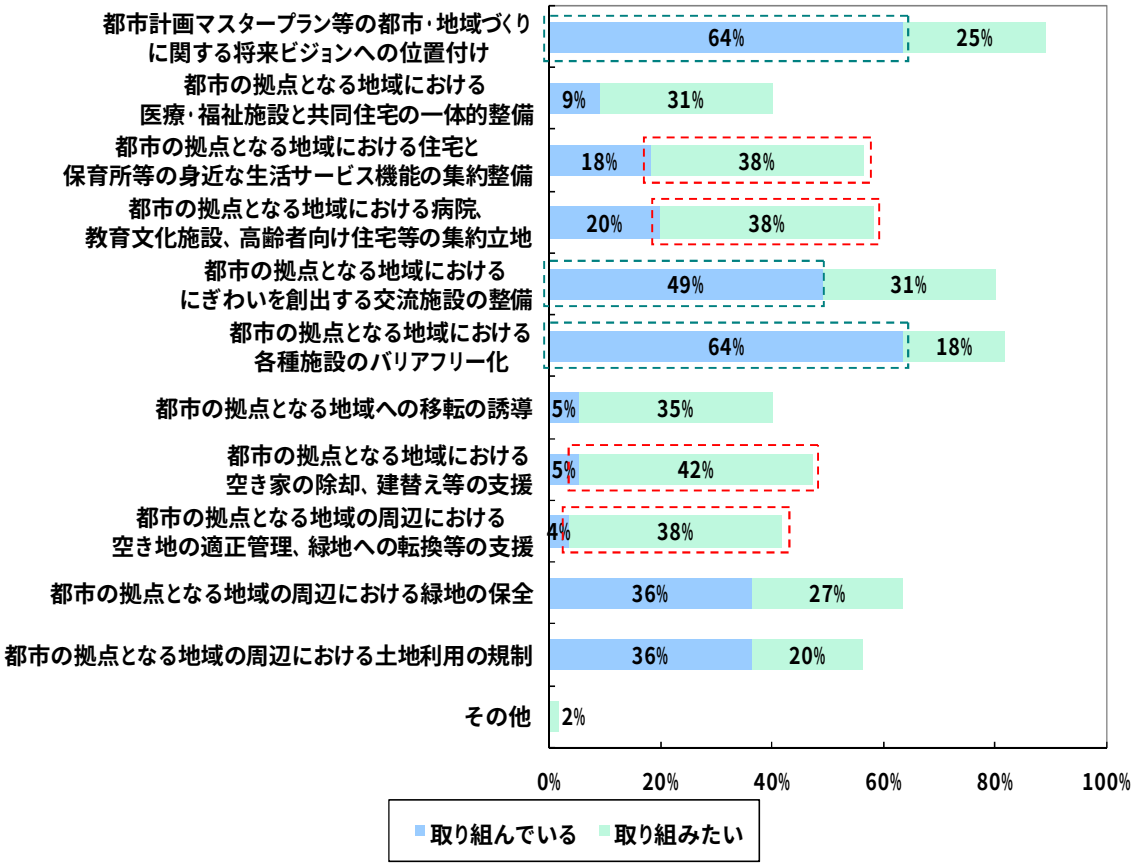


図　市町村アンケートの結果

［中心市街地等での「都市機能（駅、官公庁施設、公共公益施設等）の集約化」の取組状況（Q3×Q4 クロス集計）］

②徒歩や自転車で暮らせる市街地環境の整備に関する調査結果

多くの自治体で取り組んでいる施策

・鉄道駅やバス停留所周辺における駐輪場の整備
・道路等のバリアフリー化
・都市・地域づくりに関する将来ビジョンへの位置付け

多くの自治体で取組意向を示している施策

・歩道や自転車通行空間の整備
・コミュニティサイクルの導入支援
・コミュニティサイクルの実施

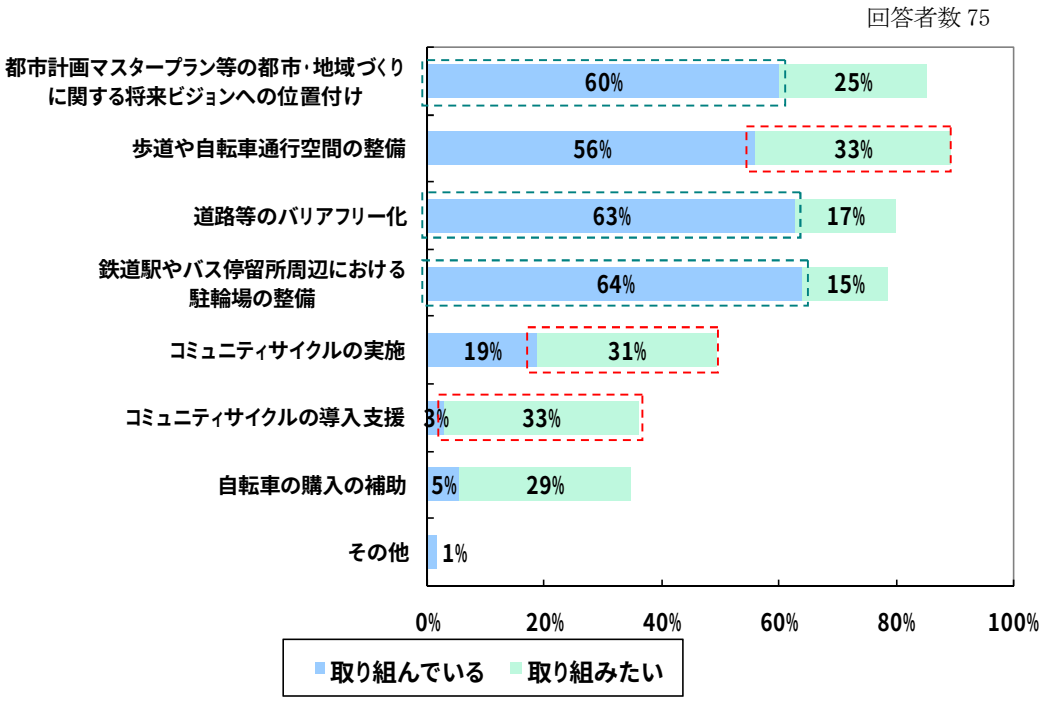


図　市町村アンケートの結果

［中心市街地等での「徒歩や自転車で暮らせる市街地環境整備」の取組状況（Q3×Q5 クロス集計）］

3）メーカーヒアリング結果から見る民間企業の動向

・建設する企業にとっては、税制優遇によるインセンティブの付与も効果的だと思うが、容積緩和により、階層の上乗せを与えることで十分なインセンティブに成り得ると考えられる。（開発事業者）

4）施策展開のモデル

前述 2)の市町村アンケートにおける施策の取組状況の結果から、多くの自治体が取り組み、又は取り組む意向を持っている施策の順に Step1～Step2 として列挙し、施策に取り組む手順の一例をモデルとして以下に示す。

ただし、必ずしもこの順序による必要はなく、自治体の状況に応じて、順次、低炭素都市・地域づくりに取り組むことも考えられる。また、「将来ビジョンへの位置付け」は、自治体としての政策の方向性や目標（目標値）を共有化し、関係各課の役割分担や庁内連携の方策などを決定するために重要であることから、以下に掲げる施策の順序にかかわらず、まずはこうした計画へ位置付けることが望まれる。

①都市機能（駅、官公庁施設、公共公益施設等）の集約化に関する施策展開モデル

【Step1】
■将来ビジョンへの位置付け
■各種施設のバリアフリー化
■にぎわいを創出する交流施設の整備
■都市の拠点となる地域の周辺における緑地の保全
■病院、教育文化施設、高齢者向け住宅等の集約立地
先行事例→［ⅰ）駅そば生活圏の形成（名古屋市）］

施策展開
■都市の拠点となる地域の周辺における土地利用の規制
■住宅と保育所等の身近な生活サービス機能の集約整備
■空き家の除却、建替え等の支援
■空き地の適正管理、緑地への転換等の支援
先行事例→［ⅱ）都市機能の集約・空地の整備の仕組みの導入（名古屋市）］
■医療・福祉施設と共同住宅の一体的整備
■都市の拠点となる地域への移転誘導

【Step2】
先行事例→［ⅲ）先進モデル街区の形成（北九州市）］

②徒歩や自転車で暮らせる市街地環境の整備に関する施策展開モデル

【Step1】
■歩道や自転車通行空間の整備
先行事例→［ⅰ）四条通のトランジットモール化（京都市）］
■将来ビジョンへの位置付け
■道路等のバリアフリー化

施策展開
■鉄道駅やバス停留所周辺における駐輪場の整備
■コミュニティサイクルの実施
先行事例→［ⅱ）コミュニティサイクル等新たな仕組みの導入（名古屋市）］
先行事例→［ⅲ）シティバイクの整備（北九州市）］
■コミュニティサイクルの導入支援

【Step2】
■自転車の購入の補助

【参考】
■都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく低炭素まちづくり計画への記載が想定される事業等

（都市機能の集約化を図るための拠点となる地域の整備に関する事項）
・集約都市開発事業
・駐車機能集約区域及び集約駐車施設
・都市機能の集約立地に関する事業
・交流施設の整備に関する事業
・歩道や自転車通行空間の整備、駐輪対策、バリアフリー化
・空家の除却等に関する事業

（その他都市機能の配置の適正化に関する事項）
・都市機能の移転に係る負担軽減に関する施策
・空地等の適切な管理や緑地への転換に関する施策
・周辺における緑地の保全に関する施策
・公共交通機関の適切な配置・誘導に関する施策
・都市内物流の効率化を図るための未利用地の利活用
・施設の共同利用等の荷捌き空間の適切な確保　等

出典：低炭素まちづくり計画作成マニュアル

5）先行事例

①都市機能（駅、官公庁施設、公共公益施設等）の集約化

ⅰ）駅そば生活圏の形成（名古屋市）

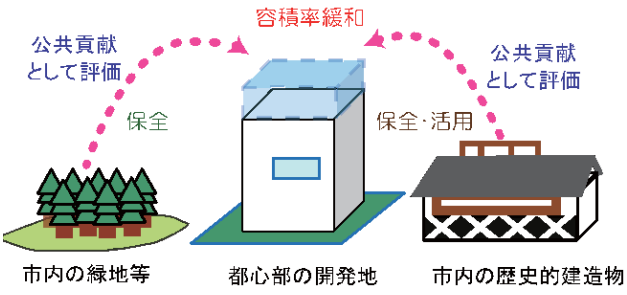
・駅そば生活など低炭素な生活の実現を目指し、低炭素モデル地区の形成を図る。そのため、再開発事業などのまちづくりに併せ、自然環境との調和を保つ先進的な低炭素技術の率先導入などを検討している。

（駅そば生活圏のイメージ）

出典：低炭素都市なごや戦略実行計画

ⅱ）都市機能の集約・空地の整備の仕組みの導入（名古屋市）

・都心部の土地（都市再生緊急整備地域内）において「都市再生特別地区制度」を活用した開発を行う際に、市内の良好な民有緑地の保全を公共貢献として評価し、容積率を緩和している。保全の対象となる緑地を開発者が市に寄付するなどの取組により、都心部の開発の誘導と市内の緑地の保全を併せて進める、全国でも先駆けとなる仕組みである。



（都市機能の集約・空地の整備のイメージ）

出典：低炭素都市なごや戦略実行計画

iii）先進モデル街区の形成（北九州市）

・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する。
・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・拡大する。

（先進モデル街区のイメージ）
出典：北九州市環境モデル都市リーフレット、
「低炭素型モデル街区・地域の実現」事例集

②徒歩や自転車で暮らせる市街地環境の整備

ｉ）四条通のトランジットモール化（京都市）

・四条通一帯における「歩いて楽しいまちなか戦略」として、市内最大の繁華街、四条通の歩道拡幅事業実施、トランジットモール化（公共交通優先化）の検討、歴史的細街路への自動車流入抑制により、マイカー利用の転換、歩行者中心のエリアの確保、賑わいの創出の実現を図る。

▲平成19年に行った社会実験の様子

出典：環境モデル都市アクションプランの概要

ii）コミュニティサイクル等新たな仕組みの導入（名古屋市）

・大学と行政とが協働実施してきたコミュニティサイクルの社会実験：愛称「名チャリ」。徐々にステーション数や実験期間を拡大し、2010 年には、自転車 300 台･30 ステーション･２ヶ月間の社会実験を行い、初めての有料化、ＩＣカードを使ったセルフサービスでの貸出返却を試み、今後、本格実施を検討している。

（コミュニティサイクルの展開イメージ）
出典：名チャリステーションマップ

iii）シティバイクの整備（北九州市）

・電動自転車を使ったサイクルシェア。駅やバス停から目的地までの「最後の一歩」を補完する交通手段として、都市部の中心地域を訪れた市民などに「快適な街中の移動環境」を提供する新しい交通システム。

（サイクルステーション）
出典：北九州市環境首都総合交通戦略

6）都市機能の集約化に関する支援策

表　都市機能の集約化に関する予算上の措置

事業名	概要	補助率	管轄省庁
集約都市開発支援事業 （社会資本整備総合交付金の基幹事業） ※次図参照	共同住宅、病院、福祉施設等を一体的に整備する集約都市開発事業を支援 平成 25 年度より、地域要件等を拡充、集約都市開発事業を防災・省エネまちづくり緊急促進事業の支援対象に追加（見込み）※	１／３等	国土交通省 問合せ先： 中部地方整備局 建政部都市整備課市街地整備係 TEL052-953-8573
道路事業 （社会資本整備総合交付金の基幹事業）	「歩いて暮らせる」まちづくりに寄与する歩道・自転車レーンの整備、バリアフリー化等を支援	5.5／10等	国土交通省 問合せ先： 中部地方整備局 建政部都市整備課街路係 TEL052-953-8573
都市・地域交通戦略推進事業 （社会資本整備総合交付金の基幹事業）	「歩いて暮らせる」まちづくりに寄与する公共的空間、バリアフリー交通、自転車駐車場の整備等を支援	１／３等	国土交通省 問合せ先： 中部地方整備局 建政部都市整備課街路係 TEL052-953-8573
暮らし・にぎわい再生事業 （社会資本整備総合交付金の基幹事業）	立体駐車場整備、賑わい交流施設整備等を支援	１／３等	国土交通省 問合せ先： 中部地方整備局 建政部都市整備課市街地整備係 TEL052-953-8573
コンパクトシティ形成支援事業	平成 25 年度より、都市の生活圏の再構築・コンパクトシティの形成を図るため、地域の生活に必要な都市機能の中心拠点への移転に際し、旧建物の除却費や跡地の緑化費用等の支援（見込み）※		国土交通省 問合せ先： 中部地方整備局 建政部都市整備課市街地整備係 TEL052-953-8573
都市再生整備計画事業（社会資本整備総合交付金の基幹事業）の拡充	平成 25 年度より、低炭素まちづくり計画を国として特に推進すべき施策に位置付けることで、通常国費率 40%を 45%へ拡充（見込み）※		国土交通省 問合せ先： 中部地方整備局 建政部都市整備課都市再生係 TEL052-953-8373

※平成 25 年度国土交通省関係予算決定概要

（集約都市開発支援事業）

集約都市開発支援事業は、認定集約都市開発事業と、同事業と関連して実施される低炭素まちづくりに資する事業とを一体的に支援するものである。核となる認定集約都市開発事業が必ず含まれている必要があるが、関連事業については、認定集約都市開発事業との関連性を踏まえて自由に事業を組み合わせることができる。

具体的な支援内容は、集約都市開発事業計画認定申請マニュアル（平成 24 年 12 月国土交通省都市局・住宅局）を参照されたい。

出典：低炭素まちづくり計画作成マニュアル

表　都市機能の集約化に関する税制上の措置

税制上の特例	概要
認定集約都市開発事業に係る買換特例等（所得税、法人税）	平成 25 年度より、集約都市開発事業のために土地等を譲渡した場合、施行区域面積が 2,000 ㎡以上である等の一定の要件を満たすものについて、買換の特例、所得税の軽減税率等の特例を措置（見込み）

出典：「都市の低炭素化の促進に関する法律」に基づく低炭素まちづくり計画概要パンフレット

(2) 公共交通機関の利用促進等

1) 取組の考え方

①公共交通機関の利用促進

・中部圏は、我が国の中でも自動車への依存度が高い地域特性を有しており、自動車交通から排出されるＣＯ２等温室効果ガスや大気汚染物質の削減等、環境負荷を低減する環境にやさしい交通環境づくりに取り組む必要がある。
・大都市都心の中心市街地は、中部圏の中心都市としての位置付けを有することから、他都市からの流入交通も踏まえた効率的かつ利便性の高い公共交通機関を中心とした交通環境の形成が求められる。
・大都市都心部における公共交通機関は、まちの賑わいを支える交通としての役割も担っていることから、歩いて楽しめる新たな交流空間の創出に繋がり、乗っても楽しめる新たな軌道系交通機関（路面電車、ＬＲＴ等）の確立が必要と考えられる。
・地方都市の中心市街地については、多くの都市で問題となっている中心市街地の空洞化への対策も含め、郊外から都市中心部への移動において、自家用車に頼らない移動手段を確保するため、誰もが安全・快適に移動できる公共交通機関の確保が求められている。

②環境対応車の導入等による二酸化炭素排出抑制の促進

・日本の二酸化炭素排出量のうち、運輸部門からの排出量はその約 20%を占めている。そして、運輸部門のうち自動車からの二酸化炭素排出量は約 88%（日本全体の約 17%）を占めており、自動車からの二酸化炭素排出削減は都市・地域の低炭素化において重要な位置を占めている。中部圏は、我が国の中でも自動車への依存度が高い地域特性を有していることから、その必要性は高いと考えられる。
・自動車からの二酸化炭素排出量を削減するためには、走行中に二酸化炭素を排出しない電気自動車をはじめとする環境対応車の普及促進を図ることが必要不可欠となる。また、環境対応車の普及促進を図ると同時に、環境対応車を含む全ての自動車において、エコドライブなどの最適な利活用の推進を図ることが重要となる。

2）市町村アンケート結果から見る自治体の取組動向

アンケート調査の結果から、中心市街地等（駅周辺の拠点地域を含む）における公共交通機関の利用促進、環境対応車の導入等による二酸化炭素排出抑制の促進について、「多くの自治体で既に取り組んでいる施策」や「多くの自治体で取組意向を示している施策」は次図のとおりであり、低炭素都市・地域づくりの熟度に合わせた施策の推進が重要である。

（アンケート調査から見る施策の取組熟度）

①公共交通機関の利用促進に関する調査結果

多くの自治体で取り組んでいる施策

・都市・地域づくりに関する将来ビジョンへの位置付け
・鉄道駅や車両のバリアフリー化
・バス路線の新設・延伸や停留所の新設・改良

多くの自治体で取組意向を示している施策

・バスの走行環境の改善やバスロケーションシステムの導入
・交通結節点の高度化、鉄道、バス等の乗換えのシームレス化
・Ｐ＆Ｒ・Ｐ＆ＢＲ駐車場の整備

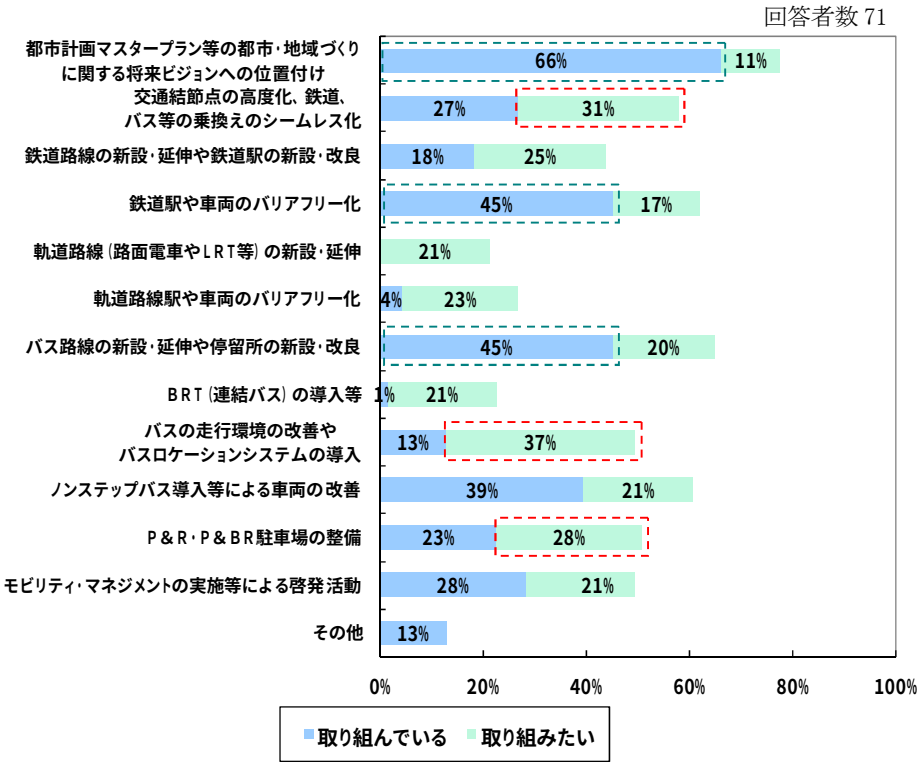


図　市町村アンケートの結果

［中心市街地等での「公共交通機関の利用促進」の取組状況（Q3×Q6 クロス集計）］

②環境対応車の導入等による二酸化炭素排出抑制の促進に関する調査結果

多くの自治体で取り組んでいる施策

・エコドライブの意義・必要性の普及・啓発
・環境対応車の購入・利用の支援
・都市・地域づくりに関する将来ビジョンへの位置付け
・電気自動車等の充電施設の整備

多くの自治体で取組意向を示している施策

・電気自動車等の充電施設等の整備
・電気自動車等の災害時等の非常用電源供給システムの導入の支援
・自動車の低炭素性能に関する住民の意識・知識の向上

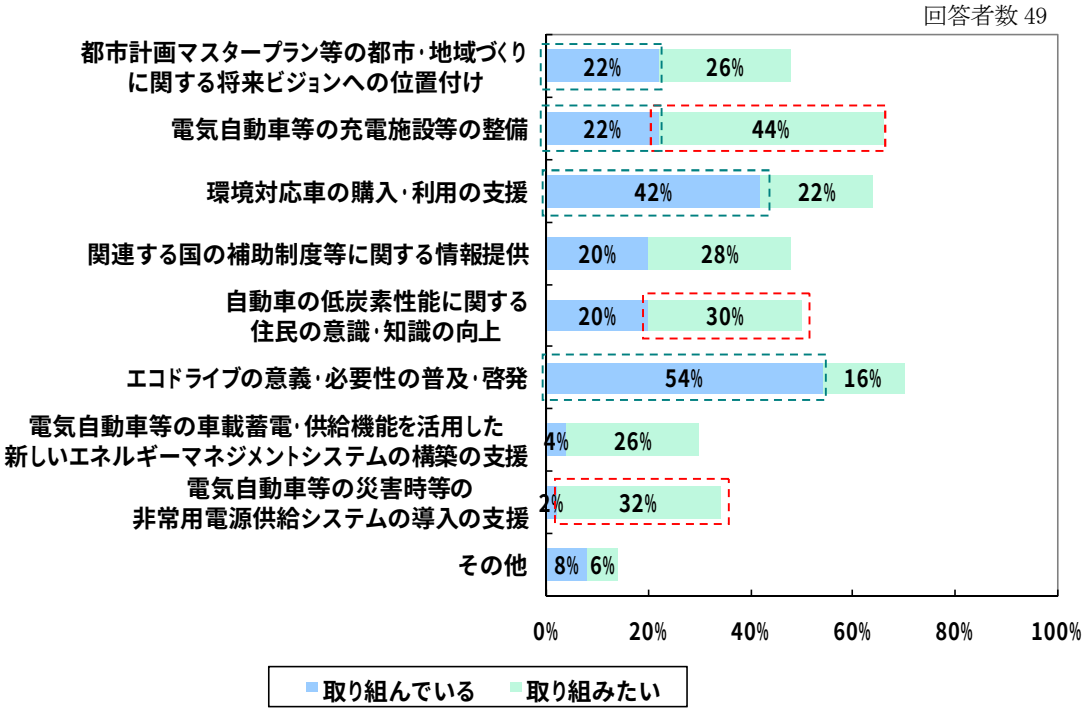


図　市町村アンケートの結果

［中心市街地等での「環境対応車の導入等による二酸化炭素排出抑制の促進」の取組状況

(Q3×Q12 クロス集計）］

3）メーカーヒアリング結果から見る民間企業の動向

・駅前にある２箇所のパークアンドライド駐車場において、ＩＣカードで鉄道を利用し、駐車料金の精算時にＩＣカードを清算機にかざすことで、駐車料金の一定額を割り引くサービスを展開している。現在は実験的に実施している状況であるが、今後普及していく可能性はあると思われる。（公共交通事業者）
・電気自動車の普及促進に向け、充電施設の設置拡充を検討している。なお、設置の拡充においては、課金システムの構築などの事業スキームを検討していく必要がある。（公共交通事業者）

4）施策展開のモデル

前述 2)の市町村アンケートにおける施策の取組状況の結果から、多くの自治体が取り組み、又は取り組む意向を持っている施策の順に Step1～Step2 として列挙し、施策に取り組む手順の一例をモデルとして以下に示す。

ただし、必ずしもこの順序による必要はなく、自治体の状況に応じて、順次、低炭素都市・地域づくりに取り組むことも考えられる。また、「将来ビジョンへの位置付け」は、自治体としての政策の方向性や目標（目標値）を共有化し、関係各課の役割分担や庁内連携の方策などを決定するために重要であることから、以下に掲げる施策の順序にかかわらず、まずはこうした計画へ位置付けることが望まれる。

①公共交通機関の利用促進に関する施策展開モデル

【Step1】
■将来ビジョンへの位置付け
先行事例→[ｉ）交通戦略の策定（名古屋市）]
■バス路線の新設・延伸や停留所の新設・改良
■鉄道駅や車両のバリアフリー化
■ノンステップバス導入等による車両の改善
■交通結節点の高度化、鉄道、バス等の乗換えのシームレス化
先行事例→[ⅱ）駅前広場の整備（北九州市）]

施策展開

■Ｐ＆Ｒ・Ｐ＆ＢＲ駐車場の整備
先行事例→[ⅲ）パークアンドライド駐車場の整備（北九州市）]
■バスの走行環境の改善やバスロケーションシステムの導入
■モビリティ・マネジメントの実施等による啓発活動
■鉄道路線の新設・延伸や鉄道駅の新設・改良
■軌道路線駅や車両のバリアフリー化
■ＢＲＴ（連結バス）の導入等

【Step2】
■軌道路線（路面電車やＬＲＴ等）の新設・延伸

②環境対応自動車の導入等による二酸化炭素排出抑制の促進に関する施策展開モデル

【Step1】
■エコドライブの意義・必要性の普及・啓発
■電気自動車等の充電施設等の整備
先行事例→[ｉ）マンション等へのＥＶ充電器設置（東京都千代田区）]
■環境対応車の購入・利用の支援

施策展開

■自動車の低炭素性能に関する住民の意識・知識の向上
■将来ビジョンへの位置付け
■関連する国の補助制度等に関する情報提供
■電気自動車等の災害時等の非常用電源供給システムの導入の支援
■電気自動車等の車載蓄電・供給機能を活用した新しいエネルギーマネジメントシステムの構築の支援

【Step2】

【参考】

■都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく低炭素まちづくり計画への記載が想定される事業等

（公共交通機関の利用促進）

シームレスな運送サービスの提供

・交通結節機能の高度化
・共通乗車船券の発行
・パークアンドライドの推進

鉄道の利便性向上

・鉄道路線の新設・延伸・改良
・駅の新設・改良
・子育て支援施設や医療施設等生活支援機能等の付与による駅の地域総合拠点化
・駅や車両のバリアフリー化
・利用者が利用しやすい運賃設定や共通乗車船券等の充実
・運行ダイヤの改善
・自家用車から鉄道による通勤への転換促進
・バス等への乗継円滑化、駅前広場の整備
・駅等における再生可能エネルギー発電設備の設置
・蓄電池を活用した車両等の導入

軌道の利便性向上

・軌道（路面電車・ＬＲＴ等）路線の新設・延伸・改良
・停留場の新設・改良
・停留場や車両のバリアフリー化
・利用者が利用しやすい運賃設定や共通乗車船券等の充実
・運行ダイヤの改善
・自家用車から軌道による通勤への転換促進
・バス等への乗継円滑化
・停留場等における再生可能エネルギー発電設備の設置
・蓄電池を活用した車両等の導入

バスの利便性向上

・パークアンドライドシステムの整備
・バス路線・停留所の新設
・ＢＲＴの導入
・バスレーンやバスロケーションシステムの導入
・ノンステップバス、低公害車の導入

公共交通機関の利用促進のためのその他の事項

・シンポジウムや交通教室の開催
・エコ通勤の実施

（環境対応車の導入等による二酸化炭素排出抑制の促進）

電気自動車等の環境対応車の普及促進

・電気自動車等の導入に関する事項
・電気自動車等の充電施設に関する事項

自動車の最適な利活用の推進

・エコドライブの推進

出典：低炭素まちづくり計画作成マニュアル

5）先行事例

①公共交通機関の利用促進

ｉ）交通戦略の策定（名古屋市）

名古屋市では、「なごや新交通戦略」の展開に当たり、地域の区分を主に日常生活を営む生活空間、多くの市民が地域の交流拠点として集まる駅施設周辺、そして、名古屋大都市圏の中枢として機能する都心部を「交流」という観点から以下のように整理している。

・広域的で魅力ある文化・商業施設が集積し、広域交流の場となる「都心部」
・主要鉄道駅の駅勢圏を中心とした地域交流の場となる「拠点駅そば」
・主に住居系土地利用の地域の生活交流の場となる「生活圏」

■「みちまちづくり」パッケージの各種施策

「みちまちづくり」は、道路空間をまちの賑わいを支える交流空間として捉え、交通とまちのより良い関係を築き上げることを目的として、以下のパッケージ施策を展開する。

ａ）都心部「みちまちづくり」パッケージ

・駐車場の供給や配置のマネジメントなどについての調査・検討
・都市機能の一翼を担う物流システムの円滑で効率的な道路環境の整備についての調査・検討

（都心部のまちづくりイメージ）

ｂ）拠点駅そば「みちまちづくり」パッケージ

・ＩＣカードの汎用性を高めるなど、公共交通の利便性と快適性の向上
・カーシェアリングやコミュニティサイクルなど共同利用の推進

（拠点駅そばのまちづくりイメージ）

ｃ）生活圏「みちまちづくり」パッケージ

・乗合いタクシーやコミュニティバスなど、自動車のみに頼らない、より柔軟な交通サービスについての調査・研究
・誰もが公共交通機関を利用して移動できるよう、交通バウチャーなど移動手段を支援する制度についての調査・研究

オープンカフェ
（名古屋市中区錦三丁目）

駅前広場
（大曽根駅西）

歩車共存道路
（名古屋市瑞穂区松栄町）

出典：なごや新交通戦略

ⅱ）駅前広場の整備（北九州市）

黒崎駅北口、スペースワールド駅、折尾駅南・北口等について交通拠点としての結節機能を高め、公共交通との乗継利便性を向上するために、バス・タクシー乗降場、自家用車送迎場など駅前広場の整備を進めている。

出典：北九州市ＨＰ

ⅲ）パークランドライド駐車場の整備（北九州市）

ａ）パークアンドライド調査検討（香月駅）

筑豊電気鉄道の香月駅におけるパークアンドライドの実施について検討する。

ｂ）サイクルアンドライドの促進

街なかにある、自転車利用の需要が多い鉄道駅やバス停などに駐輪スペースを設けて、公共交通への乗継ぎの利便性を向上する。

■図－1　モノレール駅へのサイクル&ライド"駐輪場イメージ

出典：北九州市環境首都総合交通戦略（実施計画）

②環境対応自動車の導入等による二酸化炭素排出抑制の促進

ｉ）マンション等へのＥＶ充電器設置（東京都千代田区）

千代田区は平成20年１月１日に地球温暖化対策条例を施行し、「2020年までに、区内の二酸化炭素排出量を1990年比で25％削減」を中期目標に掲げ、経済と行政の中枢で実現する低炭素都心、多様な人材とのパートナーシップによる環境と経済の両立を目指し、以下の施策を実施している。

・区役所の地下駐車場へのＥＶ充電器の設置や公用車における電気自動車の導入
・開発事業者に対し、マンション等の駐車場へＥＶ充電器の設置を努力義務として明記した指導要綱の作成を検討
・庁有車として電気自動車を導入し、区が業務で使用しない時間には区民等が利用できるよう、カーシェアリングを実施。また、区役所地下駐車場には急速充電器を設置

出典：千代田区環境モデル都市行動計画

6）公共交通機関の利用促進等に関する支援策

表　公共交通機関の利用の促進に関する予算上の措置

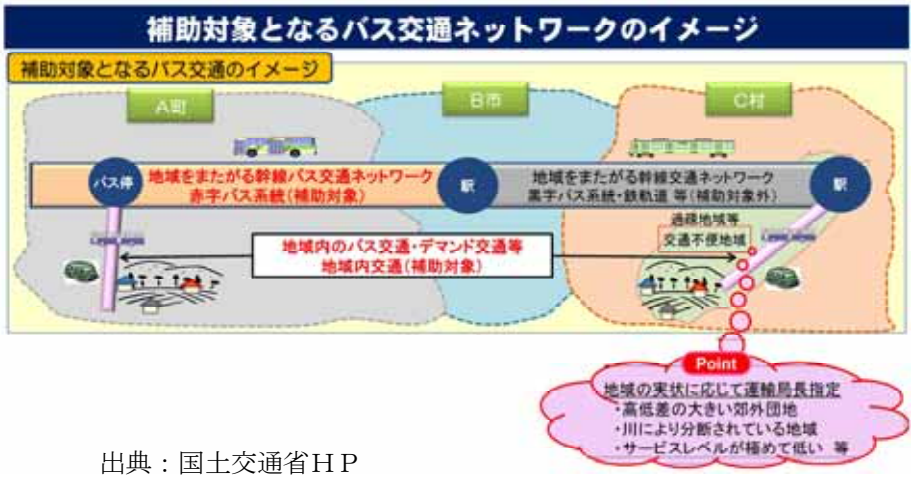
事業名	概要	補助率	管轄省庁
地域公共交通確保維持改善事業 ※次図参照	バス交通の確保維持、公共交通のバリアフリー化・利用環境改善（ＬＲＴ、ＢＲＴ導入、ＩＣカード導入）等を支援	１／３等	国土交通省 問合せ先： 中部運輸局企画観光部交通企画課 TEL052-952-8006
都市鉄道利便増進事業（速達性向上事業）	既存の都市鉄道ネットワークを有効活用した連絡線の整備、相互直通化等に要する経費について支援	補助対象経費の１／３以内	国土交通省 問合せ先： 中部運輸局鉄道部計画課 TEL052-952-8033
幹線鉄道等活性化事業 [1]旅客線化 [2]連携計画事業	[1]大都市及びその周辺における貨物鉄道の旅客線化のための鉄道施設の整備に要する経費について支援 [2]地方都市やその近郊の路線等について、地域公共交通活性化・再生法の総合連携計画に基づき、利便性向上を図るための施設整備に要する経費について支援	[1]補助対象経費の２／10 以内 [2]補助対象経費の１／３以内	国土交通省 問合せ先： 中部運輸局鉄道部計画課 TEL052-952-8033
都市鉄道整備事業（地下高速事業）	新線建設費、耐震補強工事及び駅のバリアフリー化等のための大規模改良工事費を支援	補助対象経費の 35%以内	国土交通省 問合せ先： 中部運輸局鉄道部計画課 TEL052-952-8033
鉄道駅総合改善事業 （総合改善事業） （連携計画事業）	以下の項目の支援を行う。 ・鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図るため、市街地再開発事業、土地区画整理事業、自由通路の整備等都市側の事業と一体的に行う鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等の駅機能の総合的な改善を行う事業に要する経費 ・既存の鉄道駅の改良と一体となって行う、保育施設等の生活支援機能を有する鉄道駅空間の高度化（コミュニティ・ステーション化）を図るための施設整備に要する経費	補助対象経費の２／10 以内 補助対象経費の１／３以内	国土交通省 問合せ先： 中部運輸局鉄道部計画課 TEL052-952-8033
都市・地域交通戦略推進事業（社会資本整備総合交付金の基幹事業）の拡充	平成 25 年度より、フリンジ駐車場など駐車場の整備に係る限度額要件の見直し（見込み）※		国土交通省 問合せ先： 中部地方整備局建政部都市整備課街路係 TEL052-953-8573

都市再生整備計画事業（社会資本整備総合交付金の基幹事業）の拡充	平成 25 年度より、低炭素まちづくり計画を国として特に推進すべき施策に位置付けることで、通常国費率 40%を 45%へ拡充（見込み）※		国土交通省 問合せ先： 中部地方整備局 建政部都市整備 課都市再生係 TEL052-953-8573

※平成 25 年度国土交通省関係予算決定概要

（地域公共交通確保維持改善事業）

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた地域の関係者の取組を支援する。



出典：国土交通省ＨＰ

表　公共交通機関の利用の促進に関する税制上の措置

税制上の特例	概要
低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る課税標準の特例	低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る固定資産税の軽減
低床型路面電車（ＬＲＴ車両）に係る課税標準の特例	低床型路面電車（ＬＲＴ車両）に係る固定資産税の軽減
都市鉄道利便増進事業により取得する鉄道施設等に係る課税標準の特例	都市鉄道等利便増進法に基づく都市鉄道利便増進事業により第三セクター等が取得する鉄道施設等に対する固定資産税及び都市計画税の軽減
鉄道の安全性向上設備に係る課税標準の特例	地域公共交通確保維持改善事業費補助金等の交付を受けて取得する安全性向上設備に係る固定資産税の軽減

出典：国土交通省ＨＰ

表　貨物の運送の合理化に関する予算上の措置

事業名	概要	補助率	管轄省庁
モーダルシフト等推進事業費補助金 ※次図参照	荷主企業及び物流事業者等によるモーダルシフト等の取組を支援	１／２以下	国土交通省 問合せ先： 中部運輸局 交通環境部 物流課 TEL052-952-8007

物流の低炭素化促進事業	平成 25 年度より、都市内物流を含めた物流の低炭素化を総合的に支援（見込み）※		環境省 （国土交通省連携） 問合せ先： 水・大気環境局自動車環境対策課 TEL03-5521-8302

※平成 25 年度国土交通省関係予算決定概要

（モーダルシフト等推進事業費補助金）

荷主企業及び物流事業者等、物流に係る関係者によって構成される協議会が行うモーダルシフト等推進事業計画に基づく事業に要する経費の一部を補助することにより、ＣＯ２排出原単位の小さい輸送手段への転換を図るモーダルシフト等を推進し、温室効果ガスの削減による地球温暖化の防止及び低炭素型の物流体系の構築を図る。

出典：国土交通省ＨＰ

表　自動車の低炭素化に関する予算上の措置

事業名	概要	補助率	管轄省庁
地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進 ※次図参照	他の地域等の電気自動車導入を誘発するような先駆的事業を行う事業者等による電気バス、電気タクシー、電気トラックの導入を支援	・電気バス ：車両本体価格の１／２ ・電気タクシー ：車両本体価格の１／３	国土交通省 問合せ先： 中部運輸局自動車交通部旅客第一課 TEL052-952-8035
環境対応車普及促進対策	自動車運送事業者等による環境対応車（ＣＮＧバス・トラック、ハイブリッドバス・トラック）等の導入を支援	車両本体価格の１／４等	国土交通省 問合せ先： 中部運輸局自動車交通部旅客第一課 TEL052-952-8035
クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金	電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車（乗用車）及び充電施設の導入を支援	同格のガソリン車との価格差の１／２以内等	経済産業省 問合せ先： 中部経済産業局資源エネルギー環境部　資源エネルギー環境課 TEL052-951-2792
都市再生整備計画事業（社会資本整備総合交付金の基幹事業）の拡充	平成 25 年度より、低炭素まちづくり計画を国として特に推進すべき施策に位置付けることで、通常国費率 40%を 45%へ拡充（見込み）※		国土交通省 問合せ先： 中部地方整備局建政部都市整備課都市再生係 TEL052-953-8573

※平成 25 年度国土交通省関係予算決定概要

（地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進事業）

地域や自動車運送事業者による電気自動車（バス、タクシー及びトラック）の集中的導入等であって他の地域や事業者による導入を誘発・促進するような先駆的取組について、事業計画を外部有識者により評価し、優れた計画を選定して支援する。

出典：国土交通省ＨＰ

表　自動車の低炭素化に関する税制上の措置

税制上の特例	概要
環境性能に優れた自動車に対する自動車重量税等の減免措置（エコカー減税）	環境性能に優れた自動車について、平成 24 年５月１日から平成 27 年４月 30 日までの間に、新車新規検査を受けた場合に、環境性能に応じて自動車重量税等を減免（免税、75%・50%軽減）。
低公害車に係る自動車税の軽減措置（自動車税のグリーン化特例）	排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車について、平成 24、25 年度中に新車新規登録した場合、当該年度の翌年度分の自動車税を軽課（50%・25%軽減）。また、新車新規登録から一定年数を経過したものについて自動車税を概ね 10%重課。

出典：国土交通省ＨＰ

(3) 持続可能な面的エネルギー・システム

1）取組の考え方

①民間建築物等の低炭素化の促進

・中心市街地などの建物が密集している地域においては、エネルギー関連設備等を設置する場所の確保が問題となる場合も想定され、低炭素都市・地域づくりを促進する観点から、公共施設等の既存ストックの有効活用等を図ることも考えられる。

・中心市街地に、冷涼な大気を送り込む風の道など、外気冷房や自然換気を組み込んだパッシブ型の設備を持つ省エネ建物の立地を誘導することで、建物のエネルギー需要の低減を通じて、建物起因のＣＯ２排出を抑制することが考えられる。

②地域冷暖房等によるエネルギー利用の効率化

・都市内に多く賦存する未利用エネルギーの活用や、エネルギー需要密度が高い地域等におけるエネルギーの共同利用の促進等に取り組むことが重要である。

・土地の高度利用がなされている中心市街地においては、業務系や住居系等の利用状況に応じて、エネルギー消費のピークが異なる利点を活かし、エネルギーの平準化を図りつつ、一体的な土地利用更新の契機等を捉えて、地域冷暖房等の高効率な面的エネルギー・システムを導入することが考えられる。

2）市町村アンケート結果から見る自治体の取組動向

アンケート調査の結果から、中心市街地等（駅周辺の拠点地域を含む）における民間建築物等の低炭素化の促進、地域冷暖房等によるエネルギー利用の効率化について、「多くの自治体で既に取り組んでいる施策」や「多くの自治体で取組意向を示している施策」は次図のとおりであり、低炭素都市・地域づくりの熟度に合わせた施策の推進が重要である。

なお、「地域冷暖房等によるエネルギー利用の効率化」については、市町村アンケート調査結果の回答が少なかったことから、都市・地域の区分を行わずに集計している。

（アンケート調査から見る施策の取組熟度）

①民間建築物等の低炭素化の促進に関する調査結果

多くの自治体で取り組んでいる施策

・都市・地域づくりに関する将来ビジョンへの位置付け
・低炭素に配慮した建築物の評価・認定と支援
・建築物の低炭素化の必要性等の普及・啓発

多くの自治体で取組意向を示している施策

・関連する国の補助制度等に関する情報提供
・建築物の低炭素化の必要性等の普及・啓発
・ＨＥＭＳ等のエネルギー管理システムの設置の支援

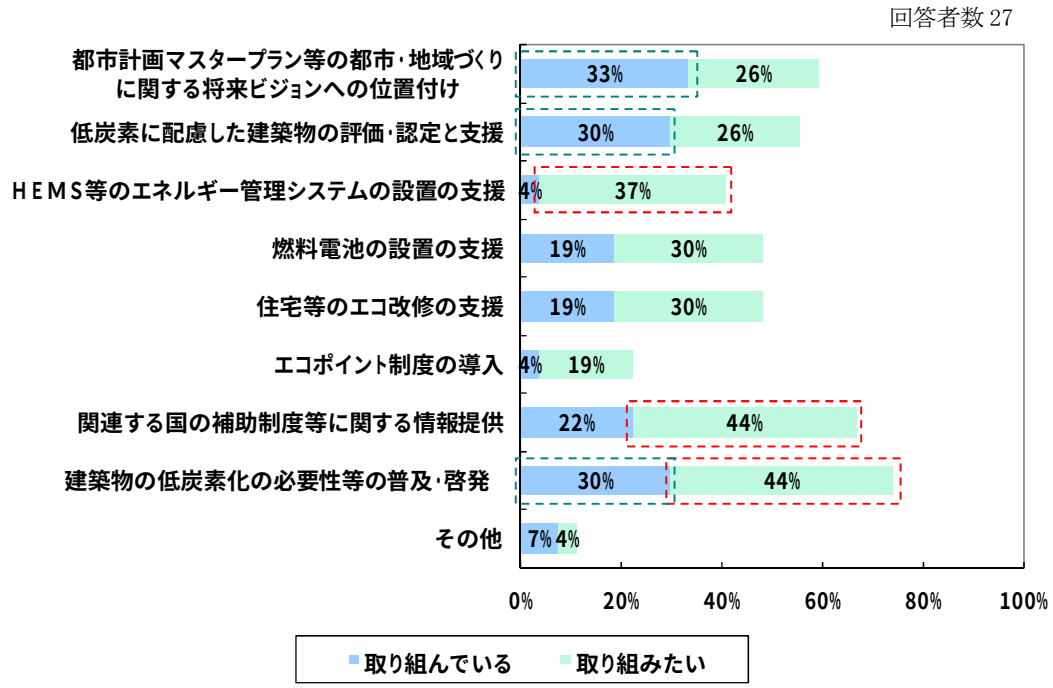


図　市町村アンケートの結果

［中心市街地等での「民間建築物等の低炭素化」の取組状況（Q3×Q11 クロス集計）］

②地域冷暖房等によるエネルギー利用の効率化に関する調査結果

多くの自治体で取り組んでいる施策

・都市・地域づくりに関する将来ビジョンへの位置付け
・熱供給導管のネットワーク（地域冷暖房等）の整備

多くの自治体で取り組み意向を示している施策

・都市・地域づくりに関する将来ビジョンへの位置付け
・天然ガスコジェネ等の導入
・都市内の熱需要密度が高いエリアにおける下水道処理等に存する下水熱が利用できる施設の整備

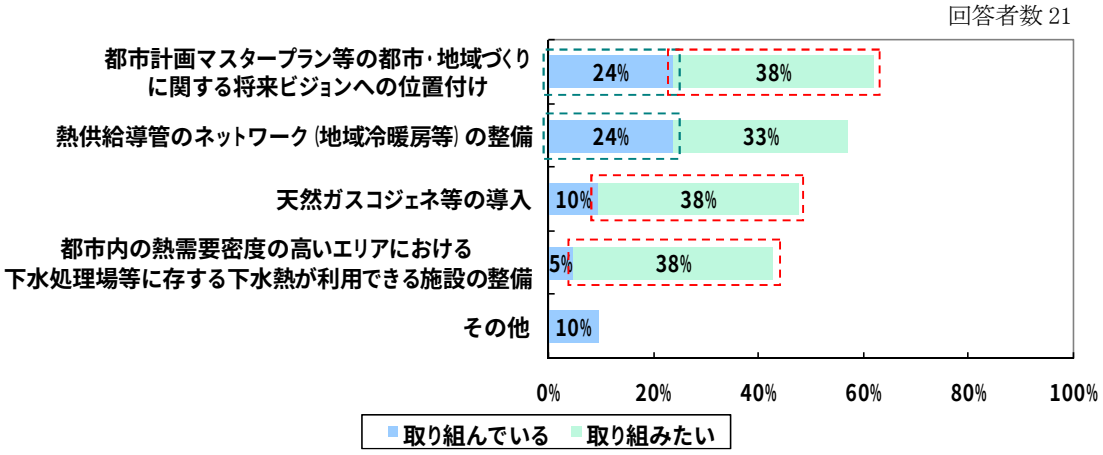


図　市町村アンケートの結果

［「地域冷暖房等によるエネルギー利用の効率化」の取組状況（Q9 単純集計）］

3）メーカーヒアリング結果から見る民間企業の動向

・今後も地域冷暖房、コジェネレーションシステムの導入を広げていく考えである。（ガス事業者）

4）施策展開のモデル

前述 2)の市町村アンケートにおける施策の取組状況の結果から、多くの自治体が取り組み、又は取り組む意向を持っている施策の順に Step1～Step2 として列挙し、施策に取り組む手順の一例をモデルとして以下に示す。

ただし、必ずしもこの順序による必要はなく、自治体の状況に応じて、順次、低炭素都市・地域づくりに取り組むことも考えられる。また、「将来ビジョンへの位置付け」は、自治体としての政策の方向性や目標（目標値）を共有化し、関係各課の役割分担や庁内連携の方策などを決定するために重要であることから、以下に掲げる施策の順序にかかわらず、まずはこうした計画へ位置付けることが望まれる。

①民間建築物等の低炭素化の促進に関する施策展開モデル

【Step1】 ■建築物の低炭素化の必要性等の普及・啓発
■関連する国の補助制度等に関する情報提供
■将来ビジョンへの位置付け
■低炭素に配慮した建築物の評価・認定と支援
施策展開
先行事例→[ｉ）住宅性能の評価・格付け制度の導入（横浜市）]
■燃料電池の設置の支援
■住宅等のエコ改修の支援
■ＨＥＭＳ等のエネルギー管理システムの設置の支援
【Step2】 ■エコポイント制度の導入

②地域冷暖房等によるエネルギー利用の効率化に関する施策展開モデル

【Step1】 ■将来ビジョンへの位置付け
■熱供給導管のネットワーク（地域冷暖房等）の整備
施策展開
■天然ガスコジェネ等の導入
先行事例→[ｉ）ガスコジェネレーションシステムの導入（名古屋市）]
【Step2】 ■下水熱が利用できる施設の整備

【参考】

■都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく低炭素まちづくり計画への記載が想定される事業等

（建築物の低炭素化の促進）
- 住宅を含む既存の建築物の性能や居住者等の行動の低炭素化に関する診断の実施
- 建築物の所有者及び管理者からの建築物の低炭素化に係る相談への対応
- 国（及び都道府県）の補助制度や税制優遇措置等に関する情報提供
- 低炭素化に資するエネルギー消費の抑制方策等の助言
- 建築物を低炭素化した場合の効果や低炭素化の必要性等に関する情報提供
- 既存の建築物の低炭素性能の診断に対する支援
- 既存の建築物の低炭素化のための改修に対する支援
- 公共・民間による低炭素建築物整備のための取組

（化石燃料の効率的利用に資する施設整備の推進）
- 港湾隣接地域内における省エネルギー型の荷役機械の整備
- 下水処理場や下水管路に存する下水熱を利用するための設備の整備
- 下水汚泥・食品廃棄物等のバイオガス利活用施設、下水汚泥固形燃料化施設等の整備
- 熱供給導管のネットワークの整備

出典：低炭素まちづくり計画作成マニュアル

5）先行事例

①民間建築物等の低炭素化の促進

ｉ）住宅性能の評価・格付け制度の導入（横浜市）

・横浜市は、ゼロカーボン住宅・200 年住宅の普及のため、一定水準以上の高性能住宅（ＣＡＳＢＥＥ※横浜高ランク等）について固定資産税の軽減等を行っている。

CASBEE 横浜（横浜市建築物環境配慮制度）

横浜市では、新築する建築物の環境性能を建築主が自己評価することで、環境への自主的な取組を促す「CASBEE 横浜（横浜市建築物環境配慮制度）」を平成 17 年７月から実施しています。この制度では、床面積の合計が 2,000 ㎡以上の建築物を建築する際に、環境配慮への取組を「CASBEE 横浜」により自己評価し、横浜市に届け出ることを義務付けています。

平成 24 年４月から、戸建住宅を含む 2,000 ㎡未満の建築物についても、希望する場合に任意で届出ができるよう制度を拡充しました。

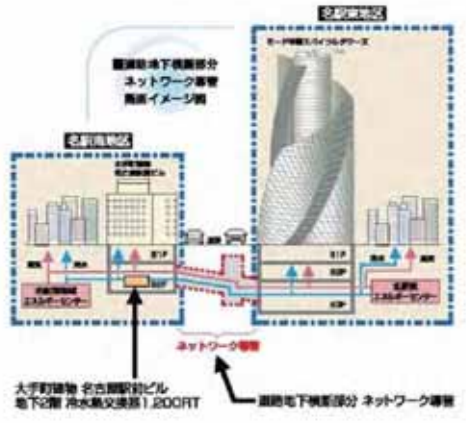
※ＣＡＳＢＥＥ（キャスビー）は、建築環境総合性能評価システムである。
ＣＡＳＢＥＥは、"Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency" の頭文字をとったものである。

出典：環境モデル都市アクションプランの概要

②地域冷暖房等によるエネルギー利用の効率化

ｉ）ガスコジェネレーションシステムの導入（名古屋市）

・「名駅東地区」の地域冷暖房と、名鉄ビル、名古屋近鉄ビル等への熱供給を行っている「名駅南地区」を、他事業者間では全国初のネットワーク導管で結んだ取組。分散型電源にガスコジェネレーションシステムを活用したエネルギーの面的共同利用を促進し、省エネルギー化を図っている。今後も、駅そば生活圏の形成と合わせて、エネルギーの面的利用、ネットワーク化を促進する予定である。



（名駅東地区のエネルギーネットワーク）

出典：低炭素都市なごや戦略実行計画

（概要）

・名古屋の駅前に位置するミッドランドスクエアの地下５階にプラントを設置、周辺の建物と地下街に冷温熱を供給している。

・ミッドランド スクエアの非常用発電機も兼ねるガスタービンコジェネレーションシステム（2,000kw×２基）と高効率の蒸気吸収冷凍機、さらに、水蓄熱システムの組合せにより効率と経済性を両立するシステムを構築。また、冷水を10℃の大温度差で供給することで、ポンプ動力の低減を図っている。

・東邦ガス株式会社が、ＤＨＣ名古屋株式会社が運営する地域冷暖房をネットワーク化し、平成 20 年３月から運用を開始している。

1.プラント 2.ミッドランド スクエア 3.名古屋地下街（サンロード） 4.第三堀内ビル 5.ユニモール 6.第二豊田ビル西館 7.第二豊田ビル東館 8.モード学園スパイラルタワーズ 9.名古屋ビルディング

（名駅東地区のエネルギーネットワーク）

出典：一般社団法人 日本熱供給事業協会ＨＰ

6）持続可能な面的エネルギー・システムに関する支援策

表　エネルギーの利活用に関する予算上の措置

事業名	概要	補助率	管轄省庁
先導的都市環境形成促進事業 ※次図参照	エネルギーの供給ネットワーク及び関連施設等の整備を支援	１／２等	国土交通省 問合せ先： 中部地方整備局建政部都市整備課市街地整備係 TEL052-953-8573
再生可能エネルギー熱利用加速化支援対策費補助金	熱利用設備（下水熱利用施設等）の導入を支援	１／２等	経済産業省 問合せ先： 一般社団法人新エネルギー導入促進協議会　業務第ニグループ TEL03-5979-7788
都市再生整備計画事業（社会資本整備総合交付金の基幹事業）の拡充	平成 25 年度より、低炭素まちづくり計画を国として特に推進すべき施策に位置付けることで、通常国費率 40%を 45%へ拡充（見込み）※		国土交通省 問合せ先： 中部地方整備局建政部都市整備課都市再生係 TEL052-953-8573

※平成 25 年度国土交通省関係予算決定概要

（先導的都市環境形成促進事業）

地方公共団体が策定する「低炭素まちづくり計画」の区域内において、地方公共団体、民間事業者等が取り組む自然エネルギー、未利用エネルギーを地区・街区単位等で面的に活用する先導的なシステムを構築するための計画策定、コーディネート、社会実験・実証実験、モデル事業（エネルギー供給ネットワーク及び関連施設の整備等）の実施を支援する制度。

出典：平成 24 年度都市局関係予算決定概要

表　建築物の低炭素化に関する予算上の措置

事業名	概要	補助率	管轄省庁
住宅・建築物省ＣＯ２先導事業	住宅・建築物の先導的な省ＣＯ２技術に係る建築構造等の整備費等を支援	１／２	国土交通省 問合せ先： 住宅局住宅生産課 TEL03-5253-8111
建築物省エネ改修推進事業	建築物の省エネ改修（10%以上の省エネ）に係る費用等を支援	１／３	国土交通省 問合せ先： 住宅局住宅生産課 TEL03-5253-8111
住宅のゼロ・エネルギー化推進事業	中小工務店によるゼロ・エネルギー住宅の建設を支援	１／２	国土交通省 問合せ先： 住宅局住宅生産課 TEL03-5253-8111
都市再生整備計画事業（社会資本整備総合交付金の基幹事業）の拡充	平成 25 年度より、低炭素まちづくり計画を国として特に推進すべき施策に位置付けることで、通常国費率 40%を 45%へ拡充（見込み）※		国土交通省 問合せ先： 中部地方整備局建政部都市整備課都市再生係 TEL052-953-8573

※平成 25 年度国土交通省関係予算決定概要

表　建築物の低炭素化に関する税制上の措置

税制上の特例	概要
認定低炭素住宅に係る税の特例	所得税最大減税額の引き上げ（住宅ローン減税） 居住年：所得税最大減税額引き上げ（10 年間） 平成 24 年：400 万円（一般：300 万円） 平成 25 年：300 万円（一般：200 万円） 登録免許税の引き下げ 居住年：登録免許税引き下げ 保存登記：0.1%（一般：0.15%） 移転登記：0.1%（一般：0.3%）

出典：国土交通省ＨＰ

(4) 緑地の保全・緑化の推進

1）取組の考え方

（緑化の推進）

・中心市街地等の都市の拠点となる地域においては、都市公園や公共空間における緑地の整備に加え、屋上緑化や壁面緑化等による建築物の敷地内の緑化など、きめ細やかな推進が考えられる。

・都市公園等の公共施設や建築物の敷地等における緑化による地表面被覆の改善、連続した緑地等による風の道の確保等を行い、ヒートアイランド対策を促進することにより、冷暖房需要を低減する等、間接的な二酸化炭素排出量の削減につながる取組の推進が考えられる。

（普及啓発）

・都市緑化等は市民にとって、最も日常生活に身近な吸収源対策の一つであり、その推進は、実際の吸収源対策としての効果はもとより、都市の低炭素化を促進する趣旨の普及啓発にも大きな効果を発揮するものであることから、都市緑化等を通じた普及啓発や多様な主体と連携した取組の推進が考えられる。

（木質バイオマス活用）

・都市公園や街路から発生する剪定枝等の植物廃材については、木質バイオマスとして活用することにより、低炭素まちづくりの実現に寄与することが期待できる。

2）市町村アンケート結果から見る自治体の取組動向

アンケート調査の結果から、中心市街地等（駅周辺の拠点地域を含む）における緑地の保全・緑化の推進について、「多くの自治体で既に取り組んでいる施策」や「多くの自治体で取組意向を示している施策」は次図のとおりであり、低炭素都市・地域づくりの熟度に合わせた施策の推進が重要である。

（アンケート調査から見る施策の取組熟度）

①緑地の保全・緑化の推進に関する調査結果

多くの自治体で取り組んでいる施策

・都市公園等の公園緑地の整備

・都市・地域づくりに関する将来ビジョンへの位置付け

・緑化等に関する普及啓発活動

多くの自治体で取組意向を示している施策

・特別緑地保全地区等の都市緑地法による緑地の保全

・間伐等による健全な森林の整備促進及び間伐材の再利用

・公共施設の屋上や壁面等の緑化

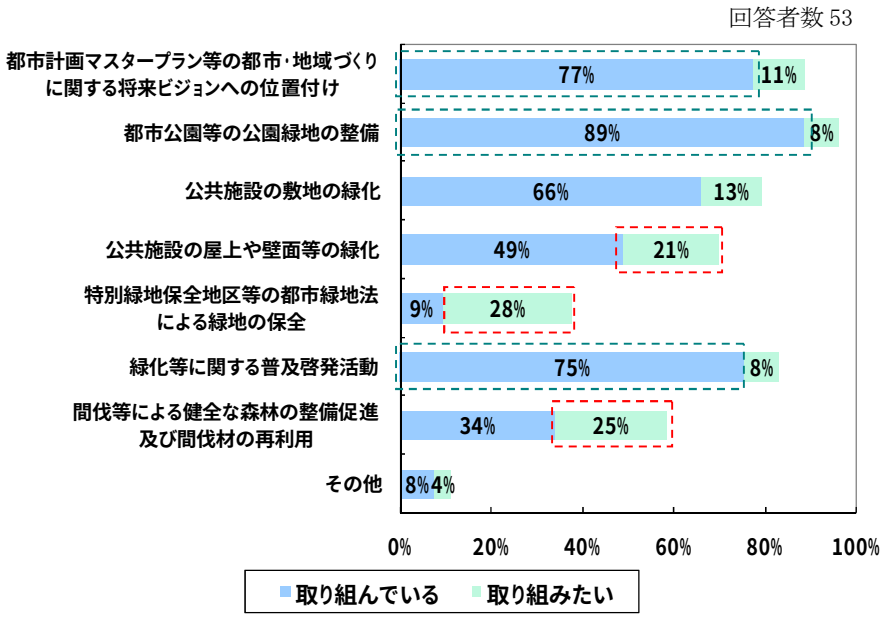


図　市町村アンケートの結果

［中心市街地等での「緑地の保全・緑化の推進」の取組状況（Q3×Q8 クロス集計）］

3）メーカーヒアリング結果から見る民間企業の動向

・集合住宅の住人に対して緑化の推進、普及啓発のため、ベランダで植栽を行う「緑のカーテン」を提案し、自治会を通じて希望者を募り、応募した人に対して苗を販売し、実際にベランダで植樹してもらう取組を実施している。苗の販売だけでなく、団地に専門家を派遣して育て方の講習会を開いたこともあり、比較的応募数も多く好評であった。（開発事業者）

4）施策展開のモデル

前述 2)の市町村アンケートにおける施策の取組状況の結果から、多くの自治体が取り組み、又は取り組む意向を持っている施策の順に Step1～Step2 として列挙し、施策に取り組む手順の一例をモデルとして以下に示す。

ただし、必ずしもこの順序による必要はなく、自治体の状況に応じて、順次、低炭素都市・地域づくりに取り組むことも考えられる。また、「将来ビジョンへの位置付け」は、自治体としての政策の方向性や目標（目標値）を共有化し、関係各課の役割分担や庁内連携の方策などを決定するために重要であることから、以下に掲げる施策の順序にかかわらず、まずはこうした計画へ位置付けることが望まれる。

①緑地の保全・緑化の推進に関する施策展開モデル

【Step1】 ■都市公園等の公園緑地の整備
■将来ビジョンへの位置付け
■緑化等に関する普及啓発活動
■公共施設の敷地の緑化
施策展開
先行事例→［ｉ）緑化地域制度の導入（名古屋市）］
■公共施設の屋上や壁面等の緑化
先行事例→［ⅱ）民間建物屋上緑化に対する補助制度の導入（北九州市）］
■間伐等による健全な森林の整備促進及び間伐材の再利用
【Step2】 ■特別緑地保全地区等の都市緑地法による緑地の保全

【参考】
■都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく低炭素まちづくり計画への記載が想定される事業等
・緑地の保全に係る方針
・特別緑地保全地区など緑地の保全に係る施策
・樹木保全推進区域、保全樹木等基準及び樹木等管理協定
・特定緑地管理機構の指定
・緑地の推進に係る方針
・都市公園及び公共施設における緑化
・緑化地域など民有地における緑化の推進
・市民参加による緑化活動、コンクールなどの普及啓発
・公園緑地などのオープンスペースの確保等による風の道の確保
・公園、街路等から発生する剪定枝等の植物性廃材の有効活用

出典：低炭素まちづくり計画作成マニュアル

5）先行事例

ｉ）緑化地域制度の導入（名古屋市）

名古屋市では、平成 20 年 10 月 31 日から全国では初めてとなる都市緑地法による「緑化地域制度」をスタートさせた。

緑化地域制度は、一定規模以上の敷地（例えば、市街化区域の建ぺい率 60％超の地域では 500 ㎡以上）の新築・増築の際に緑化を義務付ける制度であり、通常では緑化が図られていないことが多かったコンビニエンスストア等に緑化が施されるようになった。

緑化地域制度の実績
〈H20 年 10 月 31 日～ H23 年 3 月 31 日〉

敷地面積	695.6ha
緑化面積	103.5ha
緑化率	14.9%

駐車場緑化の例

（緑化地域制度の実績）
出典：低炭素都市なごや戦略実行計画

ii）民間建物屋上緑化に対する補助制度の導入（北九州市）

・魚町センタービルは、小倉駅周辺の都心部にある民有のオフィスビルであり、魚町センタービル屋上緑化事業により、屋上に約 250 ㎡の緑地が整備されている。

（屋上緑化のイメージ）出典：北九州市ＨＰ

6）緑地の保全・緑化の推進に関する支援策

表　緑地の保全・緑化の推進に関する予算上の措置

事業名	概要	補助率	管轄省庁
都市公園等事業（社会資本整備総合交付金の基幹事業）	温室効果ガスの吸収源対策等に資する公園・緑地の整備等を支援 平成 25 年度より、温室効果ガスの吸収源対策等に資する都市公園事業の面積要件の拡充等（見込み）※	１／３等	国土交通省 問合せ先： 中部地方整備局建政部都市整備課企画調整第二係 TEL052-953-8573
先導的都市環境形成促進事業の拡充	平成 25 年度より、民間事業者等が行う先進的な緑化技術の開発に対する費用の助成の拡充（見込み）※		国土交通省 問合せ先： 中部地方整備局建政部都市整備課市街地整備係 TEL052-953-8573
都市再生整備計画事業（社会資本整備総合交付金の基幹事業）の拡充	平成 25 年度より、低炭素まちづくり計画を国として特に推進すべき施策に位置付けることで、通常国費率 40%を 45%へ拡充（見込み）※		国土交通省 問合せ先： 中部地方整備局建政部都市整備課都市再生係 TEL052-953-8573

※平成 25 年度国土交通省関係予算決定概要

(5) 再生可能エネルギー等

1) 取組の考え方

①太陽光発電等の再生可能エネルギーの活用

・エネルギー利用効率の高いまちづくりを進めるため、太陽光、風力等の再生可能エネルギーの積極的な利活用を図る。

・特に中心市街地等の建物が密集している地域においては、エネルギー関連設備等を設置する場所の確保が課題であり、こうした取組を促進する観点から、公共施設等を活用することが有効と考えられる。

2) 市町村アンケート結果から見る自治体の取組動向

アンケート調査の結果から、中心市街地等（駅周辺の拠点地域を含む）における太陽光発電等の再生可能エネルギーの活用について、「多くの自治体で既に取り組んでいる施策」や「多くの自治体で取組意向を示している施策」は次図のとおりであり、低炭素都市・地域づくりの熟度に合わせた施策の推進が重要である。

（アンケート調査から見る施策の取組熟度）

①太陽光発電等の再生可能エネルギーの活用に関する調査結果

多くの自治体で取り組んでいる施策

・公共施設における太陽光発電設備の設置

・太陽光発電設備設置の支援

・再生可能エネルギー活用に関する普及・啓発

多くの自治体で取組意向を示している施策

・自治体による小水力発電施設の整備

・都市・地域づくりに関する将来ビジョンへの位置付け

・小水力発電施設整備の支援

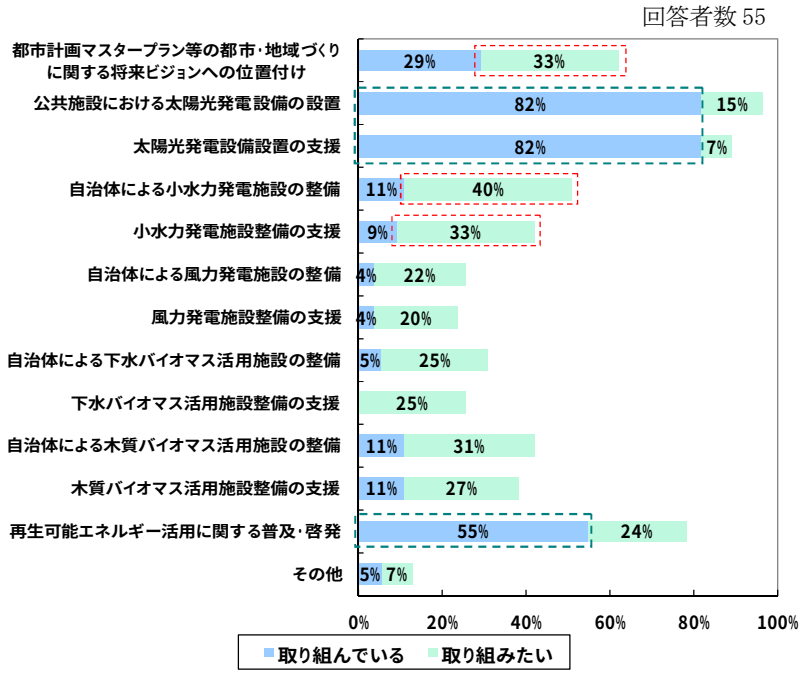


図　市町村アンケートの結果

［中心市街地等での「太陽光発電等の再生可能エネルギーの活用」の取組状況

（Q3×Q10 クロス集計）］

3）メーカーヒアリング結果から見る民間企業の動向

・賃貸住宅における太陽光発電普及促進の取組を行っている。これは、賃貸住宅の屋上スペースを太陽光発電事業者に賃貸し、同事業者が太陽光パネルを設置し発電を行う事業スキームである。（開発事業者）

・オフィスビル等の施設に対して、太陽光発電が設置される理由については、現行の法制度が関係していると思われる。その１つとしてエネルギーの使用の合理化に関する法律（省エネ法）があり、建物を建設するためには一定の省エネ基準を満たすことが必要となるため、その対応策として太陽光等の施設を設置する場合が考えられる。（開発事業者）

4）施策展開のモデル

前述 2)の市町村アンケートにおける施策の取組状況の結果から、多くの自治体が取り組み、又は取り組む意向を持っている施策の順に Step1～Step2 として列挙し、施策に取り組む手順の一例をモデルとして以下に示す。

ただし、必ずしもこの順序による必要はなく、自治体の状況に応じて、順次、低炭素都市・地域づくりに取り組むことも考えられる。また、「将来ビジョンへの位置付け」は、自治体としての政策の方向性や目標（目標値）を共有化し、関係各課の役割分担や庁内連携の方策などを決定するために重要であることから、以下に掲げる施策の順序にかかわらず、まずはこうした計画へ位置付けることが望まれる。

①太陽光発電等の再生可能エネルギーの活用に関する施策展開モデル

【Step1】
■公共施設における太陽光発電設備の設置
先行事例→［ｉ）駅そばの拠点施設における太陽光発電の設置（名古屋市）］
先行事例→［ⅱ）エコルーフ（太陽光発電）の整備（北九州市）］
■太陽光発電設備設置の支援
■再生可能エネルギー活用に関する普及・啓発
■将来ビジョンへの位置付け

施策展開
■自治体による小水力発電施設の整備
■自治体による木質バイオマス活用施設の整備
■小水力発電施設整備の支援
■木質バイオマス活用施設整備の支援
■自治体による下水バイオマス活用施設の整備
■自治体による風力発電施設の整備
■下水バイオマス活用施設整備の支援

【Step2】
■風力発電施設整備の支援

【参考】
■都市の低炭素化の促進に関する法律に基づく低炭素まちづくり計画への記載が想定される事業等

・都市公園等における太陽光パネル、蓄電池等の設置

出典：低炭素まちづくり計画作成マニュアル

5）先行事例

ｉ）駅そばの拠点施設における太陽光発電の設置（名古屋市）

・地下鉄の延伸による新駅の設置に併せて、新しい拠点として区役所支所・図書館・保健所・地区会館、交通広場等の公共公益施設と、民間事業者による商業施設を一体的に整備した。同時に、施設整備において地熱や風などを活かしたパッシブデザインや、緑、自然エネルギーの導入にも配慮している。
・屋上や南側壁面に太陽光パネルを設置し、自然エネルギーを施設の照明等に利用している。また、屋上太陽光パネルによる発電電力量を、建物内に表示している。

（ユメリア徳重における太陽光発電）

出典：低炭素都市なごや戦略実行計画、名古屋市ＨＰ

ii）エコルーフ（太陽光発電）の整備（北九州市）

・都心部の歩行空間で太陽光発電ルーフを整備して、日差しの強い日や雨の日でも快適に歩ける人の動線を作り、まちの利便性・回遊性を高めている。

（都心部での人の動線をつくるエコルーフ）

出典：小倉都心部低炭素まちづくり推進プラン、北九州市ＨＰ

6）再生可能エネルギー等に関する支援策

表　再生可能エネルギー供給施設の導入に関する予算上の措置

事業名	概要	補助率	管轄省庁
先導的都市環境形成促進事業の拡充	平成 25 年度より、融通、省エネ、創エネの各取組をパッケージとした一体的な支援の実施を拡充（見込み）※		国土交通省 問合せ先： 中部地方整備局 建政部都市整備 課市街地整備係 TEL052-953-8573
都市再生整備計画事業（社会資本整備総合交付金の基幹事業）の拡充	平成 25 年度より、低炭素まちづくり計画を国として特に推進すべき施策に位置付けることで、通常国費率 40%を 45%へ拡充（見込み）※		国土交通省 問合せ先： 中部地方整備局 建政部都市整備 課都市再生係 TEL052-953-8573
再生可能エネルギー発電設備等導入促進支援対策事業 ※次図参照	再生可能エネルギー発電設備及びそれに付帯する蓄電池や送電線の導入事業を行う事業者に対し、事業費の一部を補助	１／10 等	経済産業省 問合せ先： 一般社団法人太陽光発電協会 JPEA 復興センター TEL03-5510-6200

※平成 25 年度国土交通省関係予算決定概要

（再生可能エネルギー発電設備等導入促進支援対策事業）

太陽光発電、風力発電、バイオマス発電、水力発電及び地熱発電の発電設備の導入事業を行う民間事業者等（法人及び青色申告を行っている個人事業者）、非営利民間団体及び地方公共団体等を対象に、事業費の一部を補助。

補助率は発電設備が補助対象経費の１／10 以内、蓄電池及び送電線が補助対象経費の１／３以内。（ただし、太陽光発電、風力発電については、別途条件あり）

出典：（社）新エネルギー導入促進協議会ＨＰ

3-2-3　施策推進に当たっての課題及び留意点

(1) 自治体の取組課題

市町村アンケートの結果から、大都市都心及び地方都市の中心市街地における主な課題は、「取組の推進を専任で担当する部署・組織が存在しない」、「取組実施のための具体的なガイドラインや知識がない」となっている。

以下に、市町村アンケートにおいて、大都市都心及び地方都市の中心市街地で、それぞれの各取組を行っている（取組予定等を含む）市町村が回答した問題・課題の集計結果を示す。

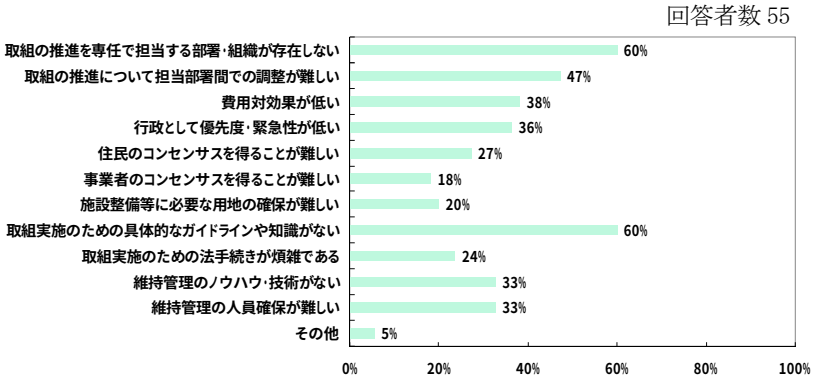


図　都市機能の集約化を行っている市町村の取組課題

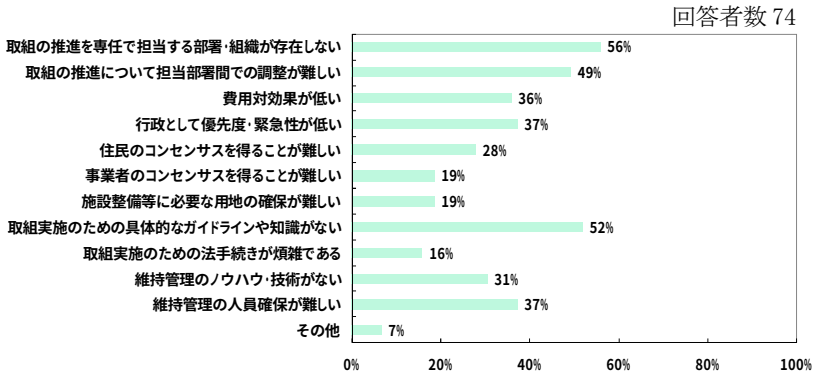


図　徒歩や自転車で暮らせる市街地環境の整備を行っている市町村の取組課題

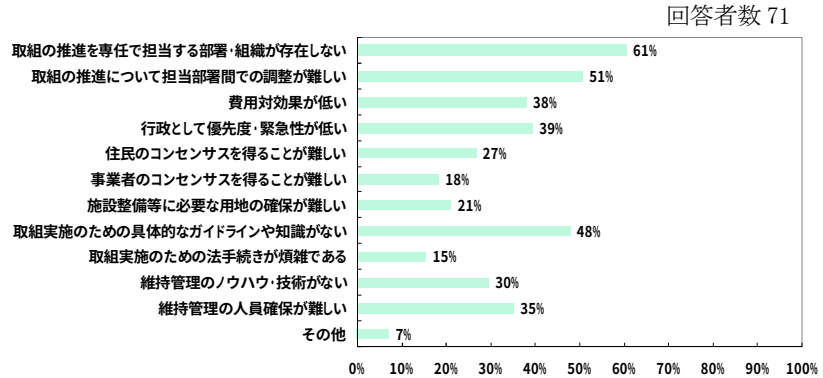


図　公共交通機関の利用促進を行っている市町村の取組課題

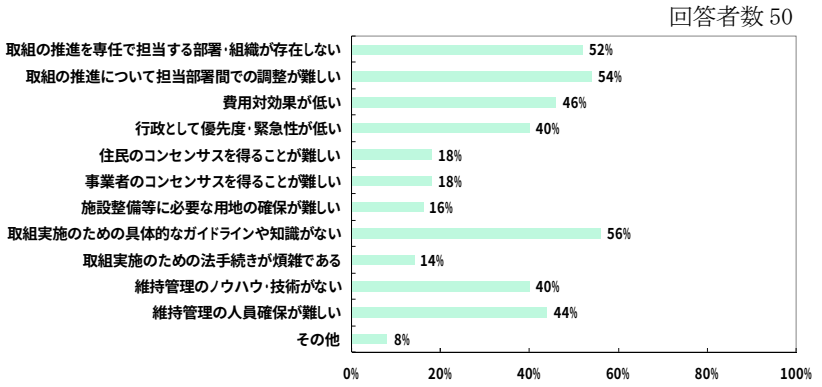


図　環境対応車の導入等による二酸化炭素排出抑制の促進を行っている市町村の取組課題

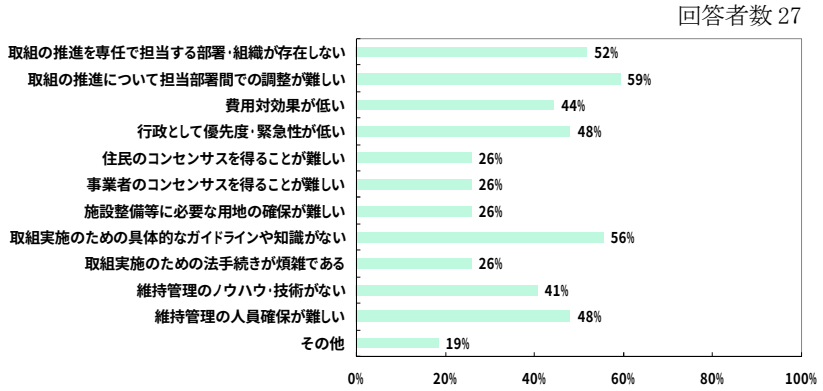


図　民間建築物等の低炭素化の促進を行っている市町村の取組課題

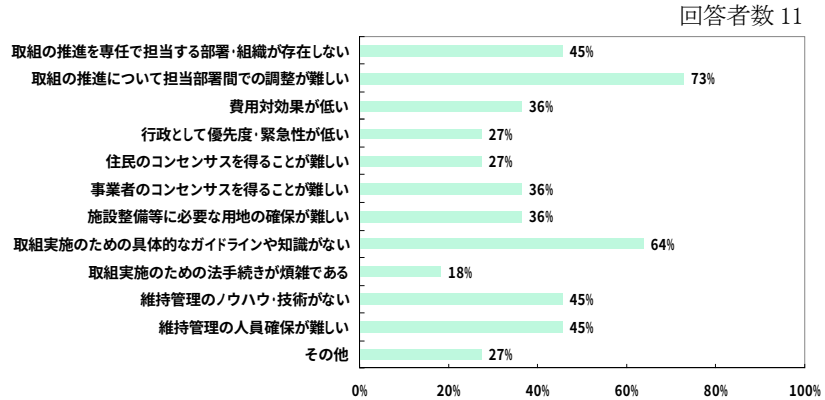


図　地域冷暖房等によるエネルギーの効率化を行っている市町村の取組課題

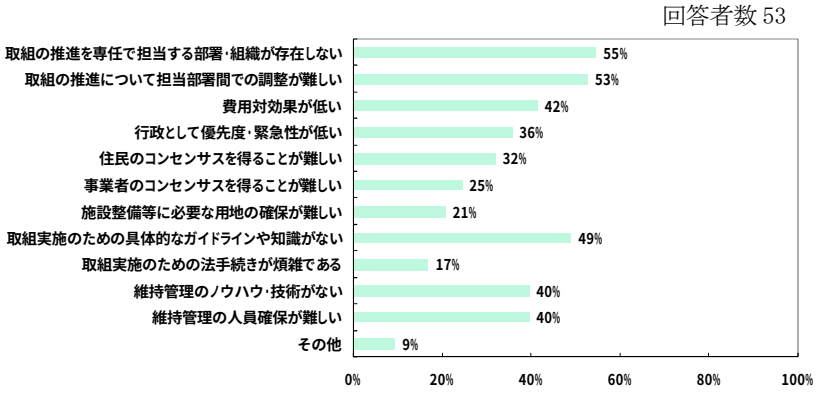


図　緑地の保全及び緑化の推進を行っている市町村の取組課題

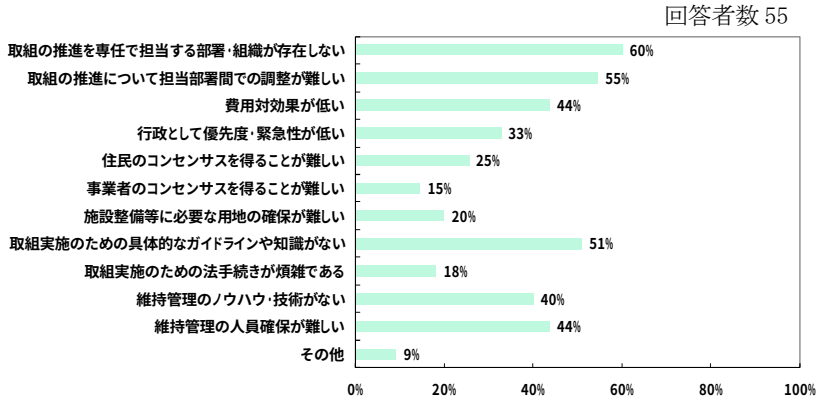


図　太陽光発電等の再生可能エネルギーの活用を行っている市町村の取組課題

(2) 自治体以外の取組課題

・地域冷暖房について、中部圏では、首都圏と比較すると、採算が合わない場合が多く、導入の動きが少ない。コジェネレーションシステムの場合、延床面積を増加すれば、採算が確保しやすくなる。また、エネルギー需要の時間差が生じるよう、オフィスに対してホテル、病院などの多業種を集約することが理想であるが、導入条件が整わない場合もある。

・補助金や税制面での優遇措置等、開発インセンティブを民間企業に付与することも必要である。

(3) 施策推進に当たっての留意点（自治体ヒアリング等の結果から）

（庁内調整）

・庁内の連携体制については、牽引役となる所管課を決定することが望ましい。また、大都市都心及び地方都市の中心市街地においては、民間開発との連携が重要となることから、民間事業者の窓口等についても決定しておくことなどに留意すること。

・施設整備手法の整理や民間事業者の募集などの事業実施に関わるものと、補助金の交付申請に関わるものとを区分するなど、これまで構築してきた庁内組織の中で、役割分担を明確にしておくことに留意すること。

（知識習得）

・例えば、地域冷暖房に関する指導要綱を作成する際、先行事例を参考に作成することや、民間企業へのヒアリングを実施し、事業可能性を検証するなど、確実性の担保に留意すること。

・職員の知識の習得について、先駆的な取組を行う自治体を参考にするとともに、地元の民間事業者との意見交換等を通じて、相互に低炭素都市・地域づくりに関する技術習得を進めるなど、地域産業の育成にも留意すること。

（財源確保）

・財源の確保については、国土交通省の社会資本整備総合交付金等のほか、他省庁にも補助金制度などが多数あることに留意し、自治体の取組方針を明確にした上で、情報収集や交付申請等に取り組むこと。

・大都市都心及び地方都市の中心市街地においては、民間活力の導入に向けて、民間への助成金や税制面での優遇措置などの誘導方策に留意すること。