

3-4 地方都市の住宅地

3-4-1 基本的な考え方

(1) 地方都市の住宅地における課題（中部圏広域地方計画より）

環境にやさしいライフスタイルの実践を促進するとともに、住宅等における環境対策の推進、太陽光発電のさらなる普及、屋上・壁面緑化の促進、環境マネジメントシステムの普及促進等、環境負荷の極小化を図る取組を進める必要がある。

また、公共交通機関の利用促進に向けた取組や用途に合わせ自家用車と公共交通、自転車等を使い分けるライフスタイルへの機運醸成、普及啓発を進める必要がある。

(2) 低炭素都市・地域づくりの考え方

1) 地方都市の住宅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。

- 地域資源（地域文化）の活用と保全
- 徒歩や自転車で暮らせる市街地の形成による高齢化社会への対応
- 持続可能な都市・地域の形成

そのため、地方都市の住宅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。

被災後に昼夜生活できる程の十分な電力が得られないにしても、少しでも電力が賄えるよう地域の避難所となる公民館などにおいては太陽光発電施設を設置するよう努めることが重要である。

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

地方都市の住宅地においては、環境にやさしいライフスタイルの実践の促進や、住宅における環境対策の推進、屋上・壁面緑化の推進等の多様な課題が存在する。そのため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。

〈太陽光発電の設置 × HEMSの導入〉

- ・住宅等の屋根に設置した太陽光パネルで発電した電力を家庭用の蓄電池に蓄え、EV・PHVの充電や家電などの生活に必要な電力として使用する。それをHEMS（ホームエネルギーマネジメントシステム）が効率よくコントロールし、また、「見える化」することで、節電による住まいの省エネルギー化を実現することができる。

4) 低炭素都市・地域づくりの概念図



図 地方都市の住宅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、地方都市の住宅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。

【飯田市の場合】

■ リニア時代にふさわしい環境モデル都市づくりロードマップにおける位置付け

■ 飯田が目指す都市の姿

『新たな“結い”によって生まれる低炭素な暮らしとコミュニティ』

■ 実現に向けた視点

○ 私たちがエネルギーを考える時代

- ・ 安心安全なエネルギーを求めることと、地域に適した再生可能エネルギーの利用を推進する
- ・ エネルギー消費をできるだけ抑え、その使い方を変えていく
- ・ エネルギー問題への取り組みから、人々の価値観、ライフスタイルや社会経済活動の仕組みを考えていく

“街”の暮らしとコミュニティのイメージ

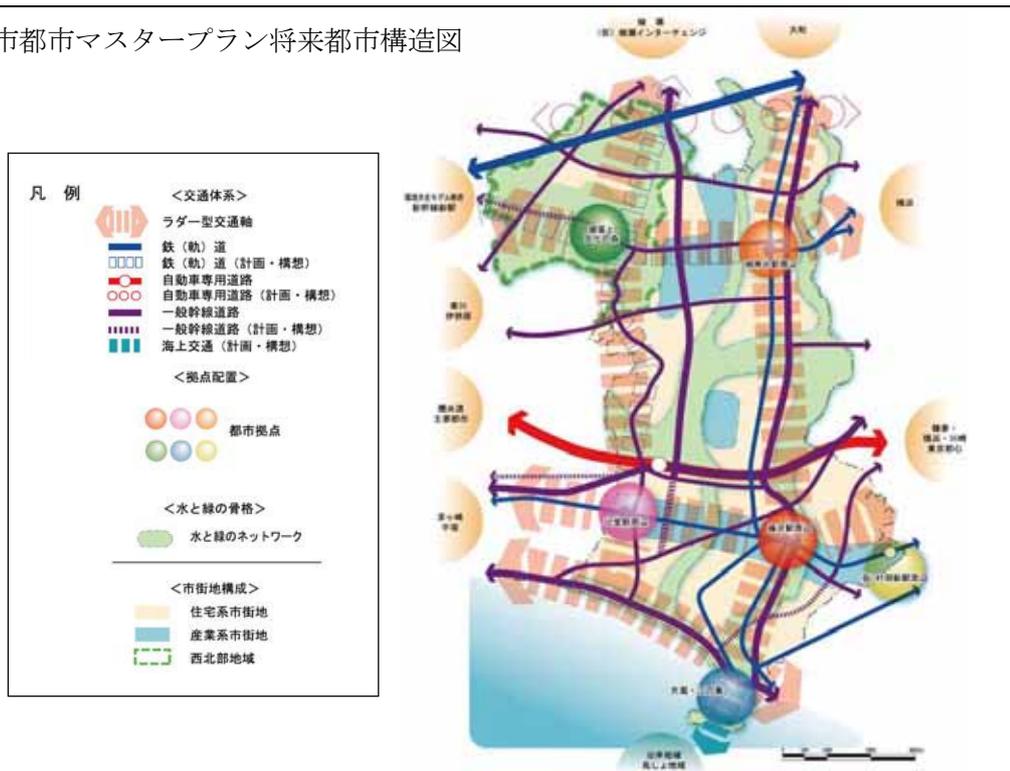


「～ヒトやモノのつながりと多様性の創出による高付加価値コミュニティ～」

“街”では、おひさまのエネルギーを中心に既存の電力や都市ガスといったエネルギーを組み合わせ、情報技術の活用によるエネルギーマネジメントによりエネルギーを融通しあう低炭素なコミュニティが形成されている。ここでは、太陽光パネルや太陽熱パネルによって作られたエネルギーを複数の建物で活用する仕組みが作り上げられている。この新しい仕組みは、公共施設が核となりながら、集合住宅や“地域福祉”のための拠点、商業施設などの整備に併せて作っていくことによって多様性を生み出し、中心市街地全体の活性化、高付加価値化につなげていく。また、自転車の活用や徒歩での移動が容易になるような空間整備（トランジットモール）が行われ、人や電気バス（プッチー）による移動が中心となっており、人々のコミュニケーションも活発となっている。

【藤沢市の場合】

■藤沢市都市マスタープラン将来都市構造図



■藤沢市都市マスタープランにおけるまちづくりの将来都市像

『自立するネットワーク都市』

■実現に向けた視点（課題認識）

○中心市街地の再生・活性化

・高齢社会、環境負荷低減のもと、コンパクトな都市構造形成が求められているため、都市拠点の役割や重要性が高まってきている。本市の活力を牽引し都心である藤沢駅周辺は、周辺の都市拠点の充実による広域圏における拠点性低下、昭和40～50年代に整備した都市基盤、都市機能が社会変化に対応できていない等により、藤沢駅周辺の活力が低下してきている。藤沢駅周辺地区の南北一体となった、広範な地域を対象とした拠点機能の強化と活性化への取組が必要である。

○産業構造の変化への対応

○広域連携・交流のさらなる促進

○人口減少・超高齢社会の到来への備え

○都市空間の質の維持・向上

○防災・防犯の強化

○環境負荷低減に向けた、さらなる取組

・世界共通課題である環境負荷低減、環境共生に対し、40万人が暮らす都市としての責務、役割を果たす必要がある。

・地球温暖化対策への実効性のある取組実現にむけ、都市全体における総合的な視野のもと、都市構造、交通、環境保全、エコタウン形成等、都市分野での取組を積極的に進めることが重要である。

○地区別まちづくりの新たなステージへの移行

3-4-2 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

徒歩や自転車で暮らせる市街地環境の整備

- ・地方都市の住宅地においては、高齢者をはじめとする住民が自家用車利用に依存せず、安心して歩いて暮らせる移動空間の確保に向けて、自転車通行区間の整備や駐輪対策、バリアフリー化等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、地方都市の住宅地における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。

なお、「徒歩や自転車で暮らせる市街地環境の整備」については、地方都市の住宅地の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)

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

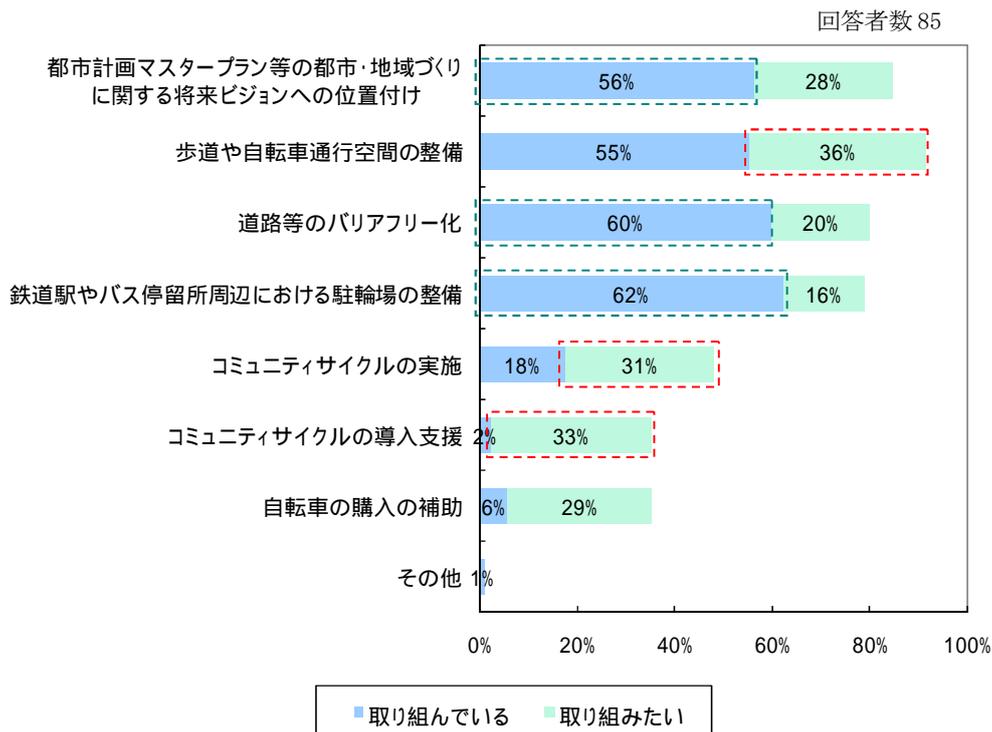


図 市町村アンケートの結果

[「徒歩や自転車で暮らせる市街地環境の整備」の取組状況及び取組意向 (Q5 単純集計)]

3) 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、必ずしもこの順序である必要はなく、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。

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
- 将来ビジョンへの位置付け
- 道路等のバリアフリー化
- 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
- 自転車の購入の補助
- 先行事例 → [i) 電動アシスト自転車購入補助制度の導入（幸田町）]
- 【Step2】 ■ コミュニティサイクルの導入支援

【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

- ・歩道や自転車通行空間の整備、駐輪対策、バリアフリー化
- ・周辺における緑地の保全に関する施策

出典：低炭素まちづくり計画作成マニュアル

4) 先行事例

徒歩や自転車で暮らせる市街地環境の整備

）電動アシスト自転車購入補助制度の導入（幸田町）

- ・地球温暖化防止及び渋滞緩和などの都市交通対策の一環として、町民の電動アシスト自転車利用を積極的に支援することにより、人・まち・地球を大切に作る都市交通を実現するため、電動アシスト自転車の購入に補助金を交付している。（1世帯当たり1台までで、2万円を限度に、購入費の3分の1の補助が受けられる）

【補助要件】

通勤・通学・買物等の日常手段を自動車から電動アシスト自転車へ転換する見込みのある人のうち、次の要件の全てを満たす人。



図2-12-1

- ・町内在住で、町税の滞納がないこと
- ・防犯登録、TSマーク登録を受けた新品の電動アシスト自転車の購入者であること
- ・町が行うアンケート調査等に協力すること
- ・電動アシスト自転車を法定耐用年数（2年）の期間、適切に管理すること（2年間の譲渡・売却等を禁止）
- ・購入日の属する年度中に必要書類が全て整っていること

（電動アシスト自転車購入費補助制度）

出典：幸田町HP

5) 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
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
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

(2) 公共交通機関の利用促進等

1) 取組の考え方

公共交通機関の利用促進

- ・地方都市の住宅地においては、通勤・通学等、大都市都心や中心市街地等とのアクセスを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。鉄道又は軌道（路面電車、LRT等）の利用ニーズが高い地域においては、路線の新設・延伸・改良、停留所や車両のバリアフリー化といったハード施策、利用者が利用しやすい運賃設定や運行ダイヤの改善、自家用車からの転換を促す広報等のソフト施策等について検討が必要と考える。
- ・バス等への乗継円滑化等や、停留所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等の実施が考えられる。
- ・バスの利便性の向上に向けては、バスレーンやバスベ이의整備等によるバスの走行環境の改善、ノンステップバスの導入等によるバリアフリー化が考えられる。

環境対応車の導入等による二酸化炭素排出抑制の促進

- ・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、住宅や主要都市の各所にEV充電器の設置を促進し、さらには、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、地方都市の住宅地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)

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
- ・バス路線の新設・延伸や停留所の新設・改良
- ・ノンステップバス導入等による車両の改善

多くの自治体で取組意向を示している施策

- ・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
- ・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
- ・ノンステップバス導入等による車両の改善
- ・P&R・P&BR駐車場の整備

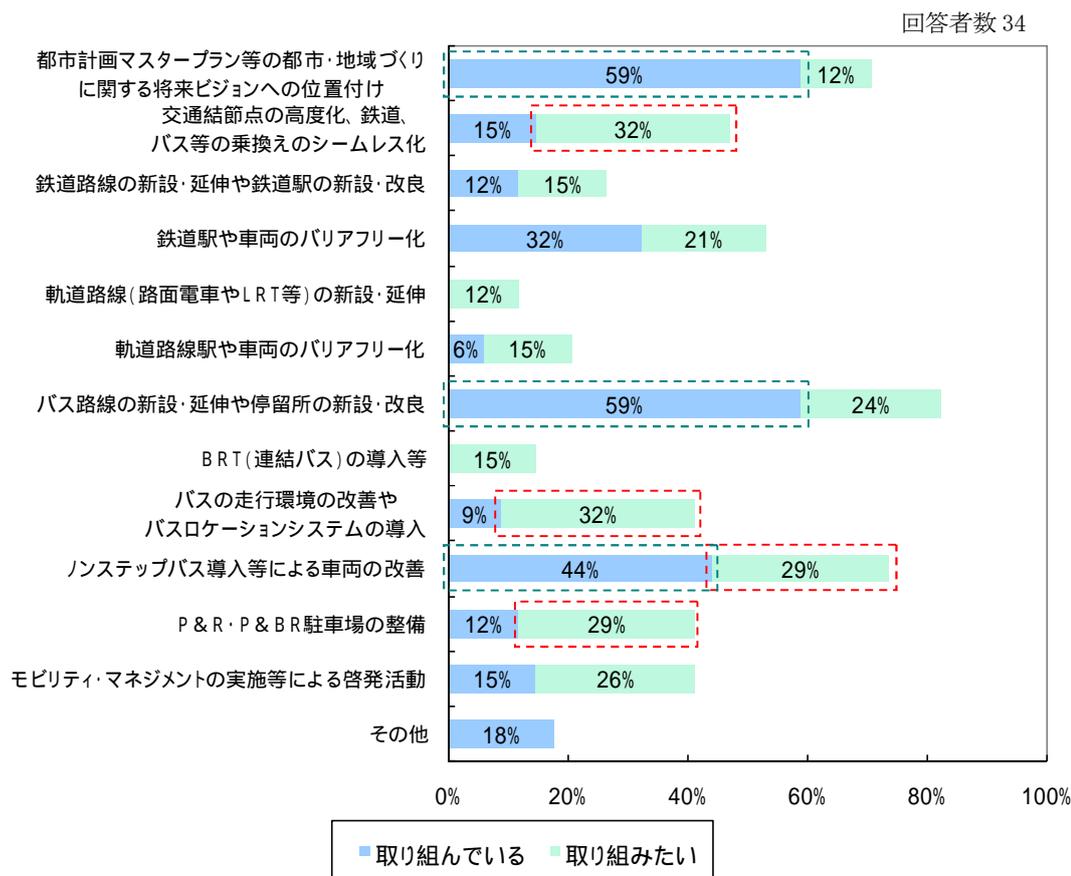


図 市町村アンケートの結果

[地方都市の住宅地での「公共交通機関の利用促進」の取組状況（Q3×Q6 クロス集計）]

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

- ・環境対応車の購入・利用の支援
- ・エコドライブの意義・必要性の普及・啓発
- ・関連する国の補助制度等に関する情報提供

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
- ・自動車の低炭素性能に関する住民の意識・知識の向上

回答者数 19

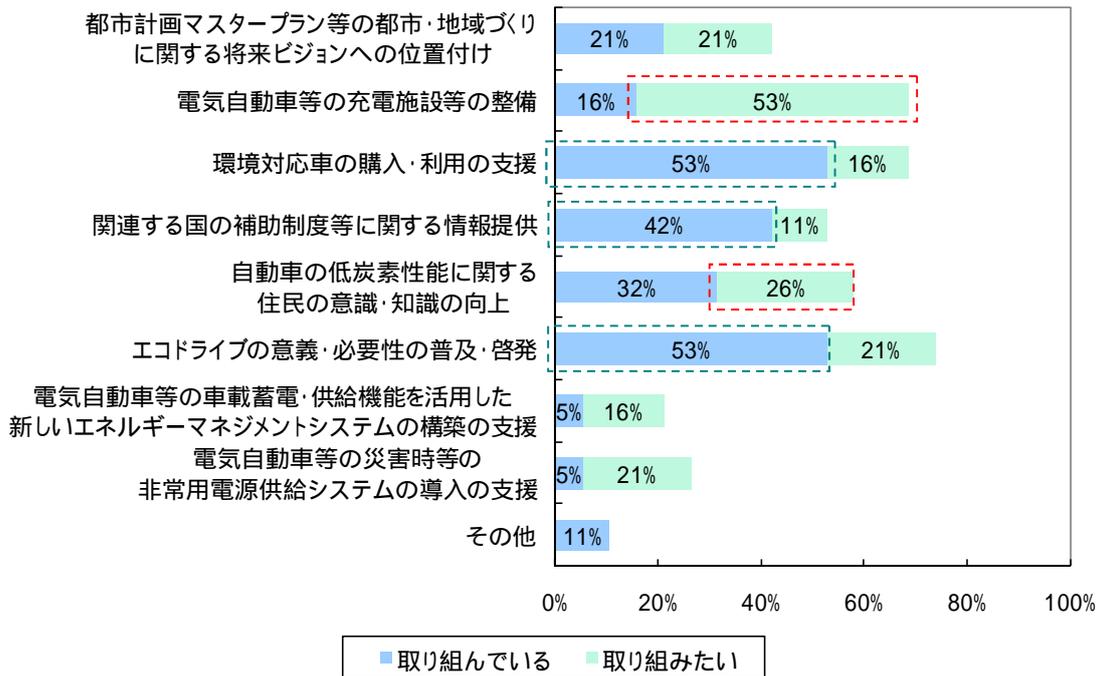


図 市町村アンケートの結果

[地方都市の住宅地での「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

- ・ 今後、郊外に新たな駅を設置するのは難しいと思われる。行政が駅前広場を整備していただけるのは、駅の利便性が高まるので、事業者としてもありがたいし、できる範囲で協力はしたいと考えている。(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、必ずしもこの順序である必要はなく、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。

公共交通機関の利用促進に関する施策展開モデル

- 【Step1】
- バス路線の新設・延伸や停留所の新設・改良
 - 先行事例 [i] 公共交通空白地域、不便地域へのデマンド型乗合タクシーの導入（飯田市）
 - 先行事例 [ii] 住宅地での地域提案型バス（ミニバス）の運行（藤沢市）
 - ノンステップバス導入等による車両の改善
 - 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
 - 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
 - モビリティ・マネジメントの実施等による啓発活動
 - P & R、P & B R 駐車場の整備
 - 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
 - 先行事例 [iii] P T P S（公共車両優先システム）の導入（藤沢市）
 - 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
 - B R T（連結バス）の導入等
- 【Step2】
- 軌道路線（路面電車やL R T等）の新設・延伸

施策
展開

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
 - 環境対応車の購入・利用の支援
 - 先行事例 [i] クリーンエネルギー自動車の普及促進（幸田町）
 - 電気自動車等の充電施設等の整備
 - 自動車の低炭素性能に関する住民の意識・知識の向上
 - 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
 - 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
- 【Step2】
- 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

施策
展開

【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
- ・子育てで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・L R T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
- ・B R T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

公共交通機関の利用促進

）公共交通空白地域、不便地域へのデマンド型乗合タクシーの導入（飯田市）

- ・飯田市は、市内の広範囲にわたって居住区域が分散しており、市民の移動手段はマイカーに大きく依存している。
- ・それら市民のマイカー依存を脱却するために、公共交通空白地域・不便地域へのデマンド型乗合いタクシーや路線バスの導入を積極的に行っている。



（飯田市のデマンド型乗合タクシー）

出典：飯田市HP

）住宅地での地域提案型バス（ミニバス）の運行（藤沢市）

- ・藤が岡、渡内地区については、自家用車の利用率が高いのが実状である。この対策として、地域住民、藤沢市、バス事業者の三者で協議を重ね、平成9年からミニバスの運行を実施している。
- ・平成17年からは御所見地区においてもミニバスの運行を開始し、市内では現在10路線で地域提案型バスの運行を実施している。

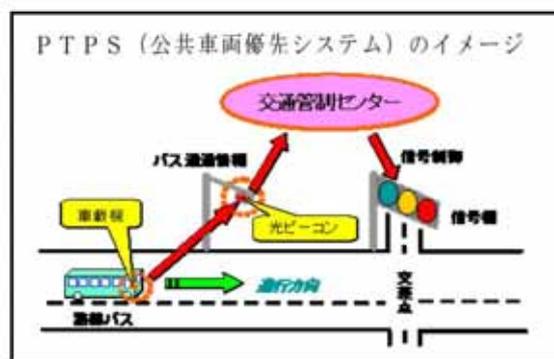


（藤沢市のミニバス）

出典：藤沢市HP

）PTPS（公共車両優先システム）の導入（藤沢市）

- ・バスの定時性の確保とバス利用者の利便性の向上を図るため路線バスを優先的に信号制御するPTPSを警察、バス事業者との協議のもと、平成11年度に湘南ライフタウンと辻堂駅北口を結ぶ辻堂駅遠藤線（約5.3km）、平成14年度に湘南台駅西口と慶応義塾大学を結ぶ高倉遠藤線（約3.9km）及び湘南台駅西口と湘南ライフタウンを結ぶ亀井野二本松線等（約4.4km）に導入している。



（PTPS（公共車両優先システム））

出典：藤沢市HP

環境対応車の導入等による二酸化炭素排出抑制の促進
) クリーンエネルギー自動車の普及促進（幸田町）

- ・幸田町相見地区では大規模なパークアンドライド駐車場が整備されていることから、クリーンエネルギー自動車の普及に備えたインフラ整備（充電施設等）を推進している。
- ・クリーンエネルギー自動車の普及に向けた経済的なインセンティブとして、クリーンエネルギー自動車を対象としたパークアンドライド駐車場使用料の軽減制度等を実施する。
- ・さらに、本地区での取組を契機に、全町的なクリーンエネルギー自動車の普及促進を目指し、公用車のクリーンエネルギー自動車への切替えや、トラック事業者等に対する国の補助制度（低公害車普及促進等対策費補助）、自動車グリーン税制の周知を行っている。



出典：相見エコまちづくり計画

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

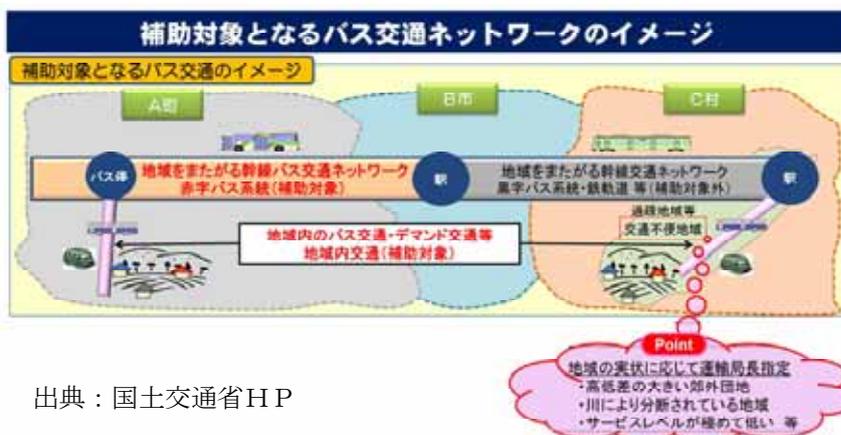
事業名	概要	補助率	管轄省庁
地域公共交通確保維持改善事業 ※次図参照	バス交通の確保維持、公共交通のバリアフリー化・利用環境改善（LRT、BRT導入、ICカード導入）等を支援	1 / 3 等	国土交通省 問合せ先： 中部運輸局企画 観光部交通企画 課 TEL052-952- 8006
都市鉄道利便増進事業 （速達性向上事業）	既存の都市鉄道ネットワークを有効活用した連絡線の整備、相互直通化等に要する経費について支援	補助対象経費の1 / 3以内	国土交通省 問合せ先： 中部運輸局鉄道 部計画課 TEL052-952-8033
幹線鉄道等活性化事業 [1] 旅客線化 [2] 連携計画事業	[1] 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 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业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 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減（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

民間建築物等の低炭素化の促進

- ・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を実施すること等が有効と考えられる。
- ・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が考えられる。
- ・国及び都道府県の補助制度や税制優遇措置等に関する分かりやすい情報提供が必要と考えられる。
- ・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が必要と考えられる。

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、地方都市の住宅地における民間建築物等の低炭素化の促進について、「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）

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

- ・建築物の低炭素化の必要性等の普及・啓発
- ・都市・地域づくりに関する将来ビジョンへの位置付け
- ・燃料電池の設置の支援
- ・関連する国の補助制度等に関する情報提供

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
- ・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

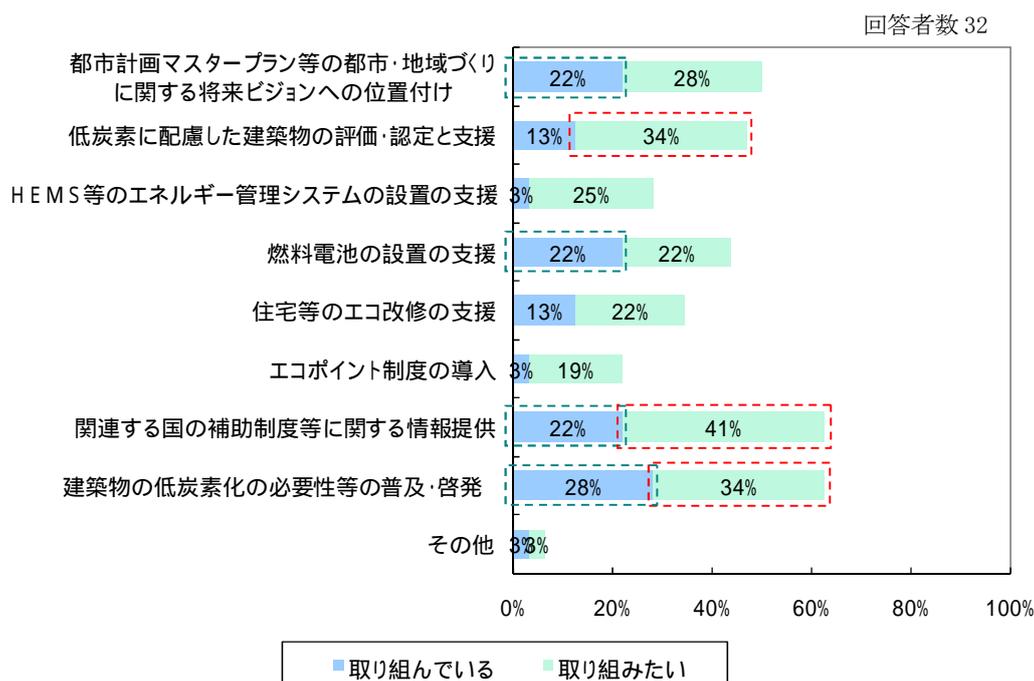


図 市町村アンケートの結果

[地方都市の住宅地での「民間建築物等の低炭素化」の取組状況（Q3×Q11 クロス集計）]

3) メーカーヒアリング結果から見る民間企業の動向

- ・現在、新築住宅の 50%程度にHEMS、60～70%程度に太陽光発電が設置されているほか、20%程度にパッシブデザインが施されている。その傾向は、今後も増加していくと考えている。また、スマートタウンは駅の近くのインフラが整備されているところで整備していきたいと考えている。（住宅メーカー）

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、必ずしもこの順序である必要はなく、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。

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】**
- 関連する国の補助制度等に関する情報提供
先行事例→[i) 環境配慮型住宅の情報提供（幸田町）]
 - 建築物の低炭素化の必要性等の普及・啓発
先行事例→[ii) ゼロ円システムの導入（飯田市）]
 - 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
先行事例→[iii) 低炭素型開発など環境配慮型まちづくりの実践（藤沢市）]
 - 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

【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

出典：低炭素まちづくり計画作成マニュアル

5) 先行事例

民間建築物等の低炭素化の促進

）環境配慮型住宅の情報提供（幸田町）

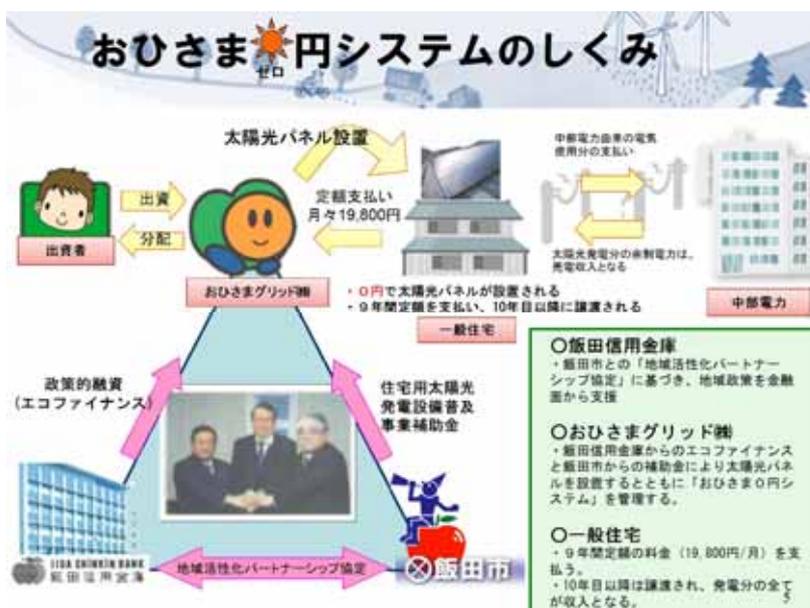
- ・幸田町では『環境配慮型住宅のすすめ』のパンフレットを作成し町民に情報提供を行っている。
- ・環境配慮型住宅の整備イメージは右図のとおりで、これから家を建てる人やリフォームを考えている人には、国や町の助成制度や金利を優遇する「環境配慮型住宅ローン」等を取り扱う金融機関も増えており、住宅が長持ちするという点で地球環境にやさしい住宅である。
- ・新築やリフォームを行わなくても、環境に配慮した“住まい方”を実践することで地球環境負荷の低減に貢献する。



出典：相見エコまちづくり計画

）ゼロ円システムの導入（飯田市）

- ・一般家庭に初期費0円で太陽光パネルを設置し、各家庭が9年間月々定額の料金を支払うという仕組みを構築した。
- ・各家庭の省エネ努力によって売電を増やせば、月々の負担を減らすことが可能となる。
- ・10年目以降は設備が無償譲渡され、発電分全てが各家庭の収入になる。
- ・本スキームによる太陽光パネル普及で無駄なエネルギー消費を省き、温暖化防止に貢献する。



出典：中部圏低炭素都市・地域づくりフォーラム資料

）低炭素型開発など環境配慮型まちづくりの実践（藤沢市）

- ・パナソニック株式会社と環境配慮型まちづくりやスマートシティ・プロジェクトで先進的な取組を進める計9社及び藤沢市のパートナーシップの下、Fujisawa サステイナブル・スマートタウンは、2013年度の街びらきを目指し、くらしのエコアイデアを活かしたサービスやエネルギー機器の導入によるスマートタウンならではの新しい街区開発に取り組み、開発事業者・メーカ・サービス事業者が一体となって、マスタープラン段階から開発後の運用まで見据えた1,000世帯規模の新しい街づくりを推進している。

Fujisawa SSTプロジェクト計画概要



計画概要	
開発所在地	神奈川県藤沢市辻堂元町5丁目4番1号
面積	約18ha
計画地用途	住宅約1,000戸/商業/公益施設
計画人口	3,000人(1,000世帯)
スケジュール	2013年度街びらき
総事業費	約600億円

出典：Fujisawa サステイナブル・スマートタウン
まちづくり方針（平成23年10月 藤沢市）

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 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CO ₂ 先導事業	住宅・建築物の先導的な省CO ₂ 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)

- ・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、きめ細やかな緑化の推進が必要と考える。
- ・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必要と考える。

(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必要と考える。
- ・市民参加による緑化活動、コンクールなど緑地の保全及び緑化の推進に係る普及啓発が必要と考える。

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、地方都市の住宅地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)

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
- ・緑化等に関する普及啓発活動
- ・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

- ・特別緑地保全地区等の都市緑化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

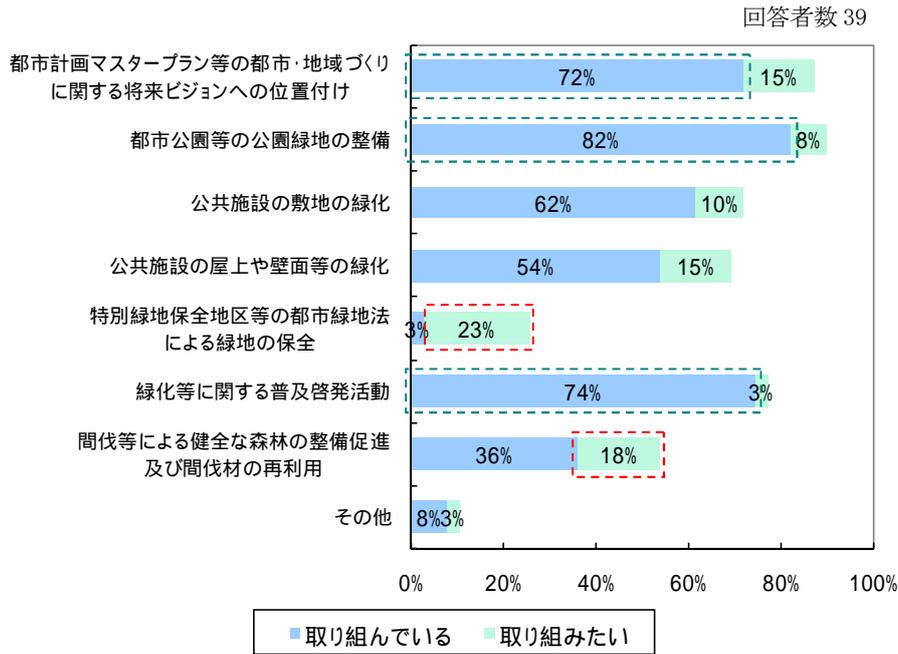


図 市町村アンケートの結果

[地方都市の住宅地での「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。そのため、今後も継続的に取り組む予定である。（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、必ずしもこの順序である必要はなく、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。

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
 ■公共施設の屋上や壁面等の緑化
 ■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
 ■特別緑地保全地区等の都市緑地法による緑地の保全
- 【Step2】 先行事例 → [i) ライクタウン花園緑地協定（岡崎市）]
 先行事例 → [ii) 瑞穂・瑞ヶ丘・瑞原地区緑地協定（伊丹市）]

【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
- ・緑化地域など私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

）ライクタウン花園緑地協定（岡崎市）

- ・ライクタウン花園緑地協定運営委員会と岡崎市により緑地協定が締結されている。緑地協定制度は、みんなで緑豊かなまちづくりを実現するために宅地内の道路に面した部分又は道路から見通せる部分に生垣を植えることになっている。



（ライクタウン花園緑地協定イメージ図）

出典：ライクタウン花園 地区計画のしおり

）瑞穂・瑞ヶ丘・瑞原地区緑地協定（伊丹市）

- ・本地区の緑地協定は、沿道の緑化を推進し、これにより地区内の通りを歩いて四季の移り変わりを感じ、安らぎのある快適な居住環境とすることを目的としている。
- ・敷地面積の 20%以上を緑地面積とし、生垣、又は高木（高さ 3.5m以上）・中木（高さ 1.5～3.5m）・低木（高さ 1.5m以下）を混植する。
- ・主として、道路に面する部分に設けた幅 0.5m以上の植栽帯に植栽し、既にある樹木は保全する。
- ・緑地面積 1㎡当たり 1 本以上を植栽することとしている。



（瑞穂・瑞ヶ丘・瑞原地区緑地協定地区）

出典：伊丹市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

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、太陽光等の再生可能エネルギーの積極的な利活用を図ることが重要である。
- ・再生可能エネルギーは、広く薄く賦存していること、利用機器（太陽光パネル、風力発電施設等）の設置スペースが必要であること等から、立地に当たっては、周辺も含めた立地選択の検討、確保が重要である。

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、地方都市の住宅地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）

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

- ・太陽光発電設備設置の支援
- ・公共施設における太陽光発電設備の設置
- ・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

- ・都市・地域づくりに関する将来ビジョンへの位置付け
- ・自治体による小水力発電施設の整備
- ・小水力発電施設整備の支援

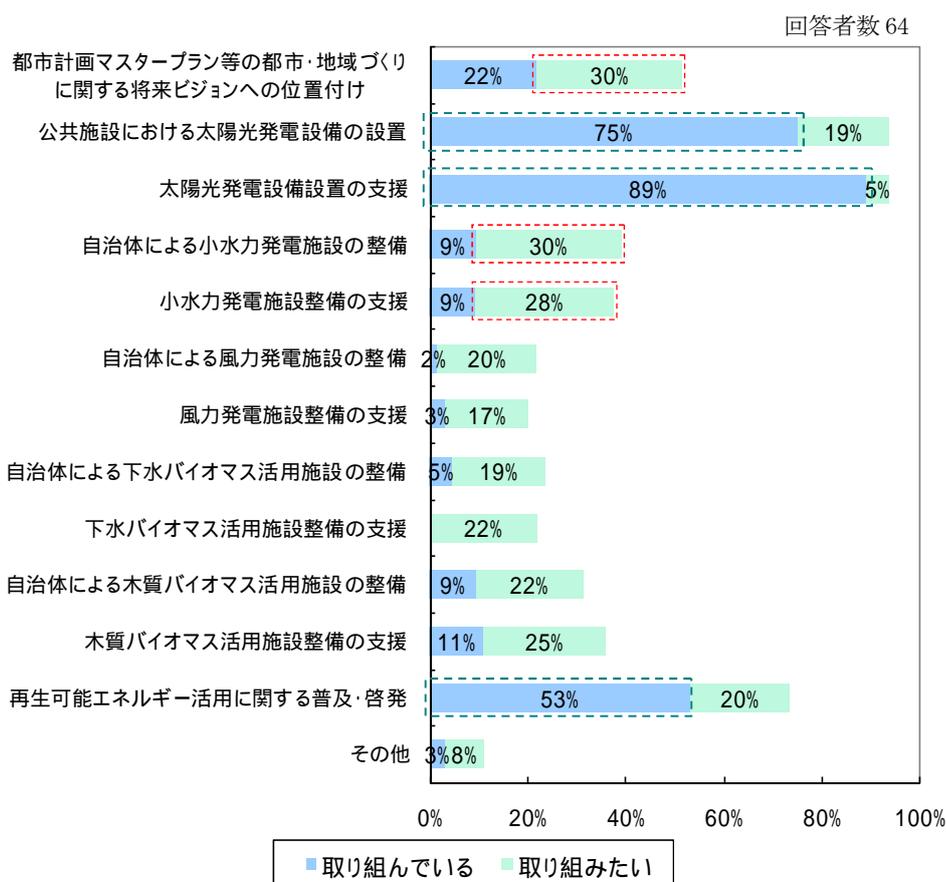


図 市町村アンケートの結果

[地方都市の住宅地での「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

- ・新築住宅の 50%程度にHEMS、60～70%程度に太陽光発電が付いており、20%程度にパッシブデザインが施されている。（住宅メーカー）

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、必ずしもこの順序である必要はなく、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。

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】**
- 太陽光発電設備設置の支援
 - 先行事例→[i) 東山地区の実証実験（豊田市）]
 - 公共施設における太陽光発電設備の設置
 - 先行事例→[ii) メガソーラーいっだの整備（飯田市）]
 - 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
 - 自治体による小水力発電施設の整備
 - 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
 - 自治体による木質バイオマス活用施設の整備
 - 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

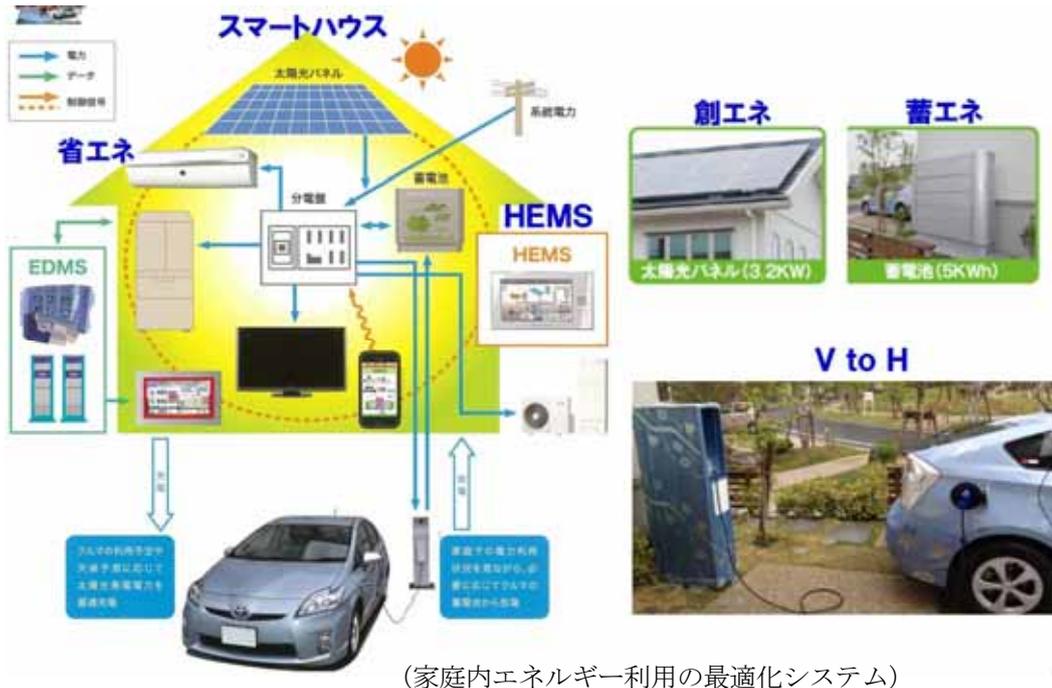
）東山地区の実証実験（豊田市）

- ・ 豊田市内の東山地区 28 戸、高橋地区 39 戸計 67 戸のスマートハウスでは、HEMS（ホームエネルギーマネジメントシステム）により、創エネ・省エネ・蓄エネ機器を制御し、家庭内で電力需給の最適化の実証を行っている。
- ・ 家庭におけるエネルギーの創出、蓄電及び省力化を最適化するスマートハウスの普及を促進するため、HEMS の設置補助を実施している。
- ・ 住宅用の太陽光発電及び家庭用燃料電池の導入を促進するため、市民向けの設置補助を実施している。



（市民の実生活の中での実証は全国初 H23. 9～）

出典：中部圏低炭素都市・地域づくりフォーラム資料



出典：豊田市HP及び中部圏低炭素都市・地域づくりフォーラム資料

）メガソーラーいいだの整備（飯田市）

- ・飯田市は、環境モデル都市として、地域に賦存する自然エネルギーを市民生活や事業活動に最大限利用できる新たなエネルギー需給システムの構築を目指している。低炭素社会にふさわしいシステムとして地域社会に根付かせていくための大きな先鞭を付けるために、全国でも有数の恵まれた日射量を活かしたメガソーラー発電に取り組んでいる。メガソーラーで発電した電気は、近隣の住宅等で利用されている。

- ・メガソーラー発電所の計画概要

発電所名：メガソーラーいいだ

所在地：長野県飯田市川路城山

開発規模：1,000kw

想定年間発電量：100万kwh

（一般家庭300世帯分の年間使用電力相当）

CO₂削減量：年間400トン程度

着工：平成22年

運転開始：平成23年1月28日

開発敷地面積：約1.8万㎡



出典：中部圏低炭素都市・地域づくりフォーラム資料

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

3-4-3 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、特に住宅を主体とした地域における主な課題は、「取組実施のための具体的なガイドラインや知識がない」、「取組の推進を専任で担当する部署・組織が存在しない」となっている。その他、環境対応車等の導入等による二酸化炭素排出抑制の促進では「費用対効果が低い」、緑地の保全及び緑化の推進では「行政としての優先度・緊急性が低い」などが課題として挙げられる。

以下に、市町村アンケートにおいて、特に住宅を主体とした地域で、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。

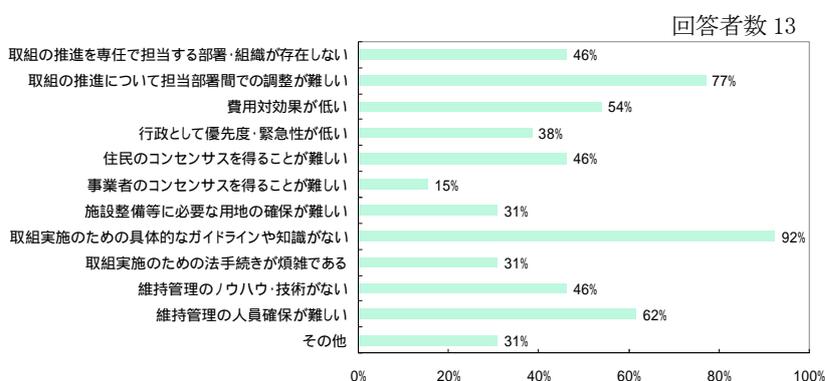


図 徒歩や自転車で暮らせる市街地環境の整備を行っている市町村の取組課題

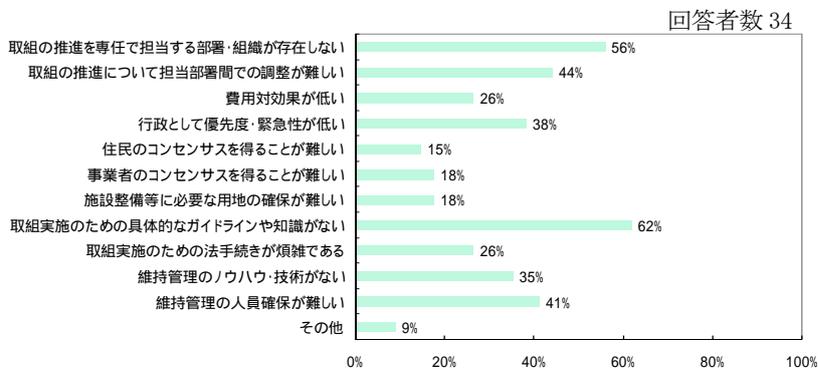


図 公共交通機関の利用促進を行っている市町村の取組課題

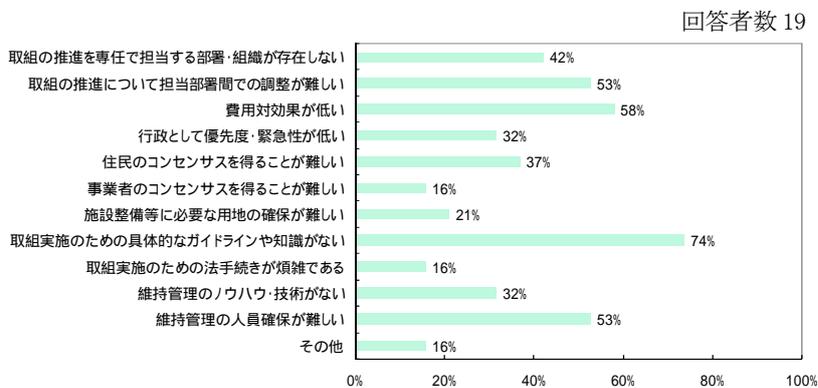


図 環境対応車の導入等による二酸化炭素排出抑制の促進を行っている市町村の取組課題

回答者数 32

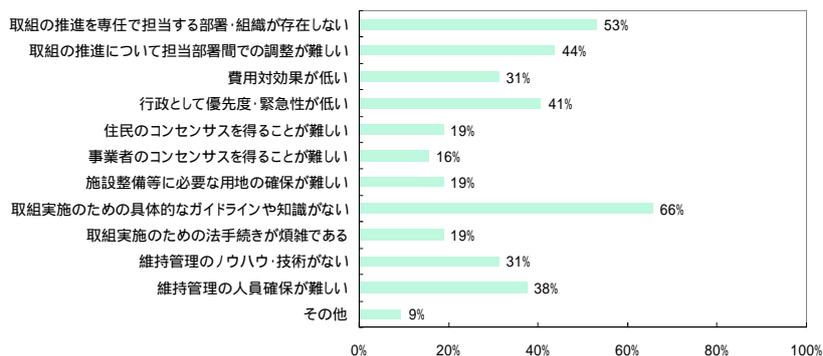


図 民間建築物等の低炭素化の促進を行っている市町村の取組課題

回答者数 39

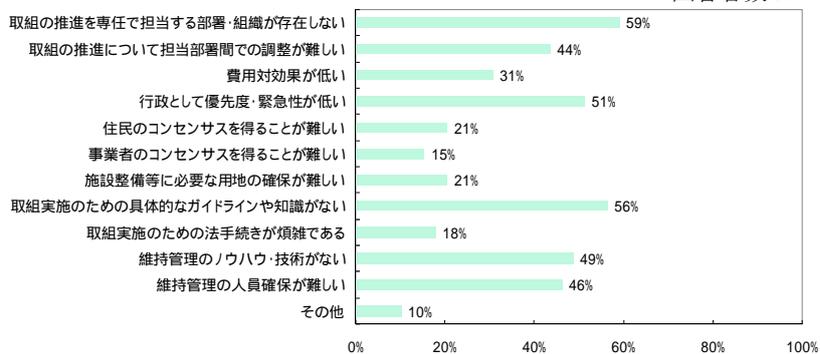


図 緑地の保全及び緑化の推進を行っている市町村の取組課題

回答者数 64

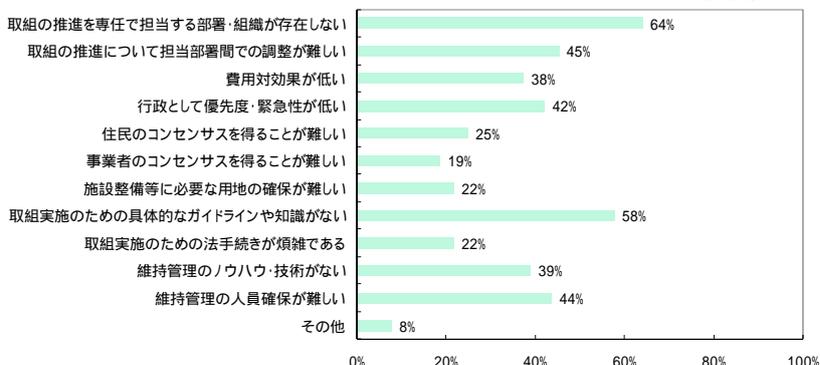


図 太陽光発電等の再生可能エネルギーの活用を行っている市町村の取組課題

(2) 自治体以外の取組課題

- ・ 民間企業や住民などの取組については、地域にやる気と行動力のある人（リーダー）がいること、また、誰かが取組を行うとなると、その近隣の人々も共感して行動できることが成功要因の一つとなる。
- ・ 太陽光発電施設の整備において農地法の制限にかかることがしばしばある。農地にこだわらず、農地以外の土地（建築物の屋根）に整備することで太陽光発電の取組が進んだ場合もある。

- ・地域提案型バスの導入について、バス事業者が運行する既存のバスと地域提案型バスとのルートや事業内容について役割分担を明確化したことにより、バス事業者の合意が得られ、実施できた場合もある。
- ・工場跡地を活用したスマートタウンの整備については、企業の取組の方向性と合致したため取組が進んだ場合もある。

(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）

- ・低炭素に関わる取組を中心になって進める部署を創設することが理想と考えられる。そうでない場合には、環境、都市整備、施設管理などの各部署が明確に役割分担をしながら連携することに配慮すること。
- ・環境政策は地域政策の一環であるということを認識し、自らの地域にあった政策を考え、その目的に応じた取組の推進に留意すること。

（民間活力の導入）

- ・低炭素まちづくりは、ソーシャルキャピタルがない地域では取組の実施はなかなか難しいとの意見もあるため、住民などの絆や協調性のほか、リーダーとなる市民の育成に留意すること。また、市民によるNPOやまちづくり団体と連携して取組を進めることにより、事業コストを少なくできるメリットがある。
- ・市の施策の方向に対して、住宅地の開発事業者などの方向性が合致することにより、住宅地開発における低炭素都市・地域づくりが推進されることが期待されるため、自治体のまちづくりの考え方の情報発信や企業との情報交流に留意すること。
- ・企業等が行う、低炭素まちづくり、再生可能エネルギーの導入などによる公益性の高い事業に対して市などから支援を受けることができるなど、新たな仕組みの導入も視野に入れ、市民主体の取組の推進に留意すること。