

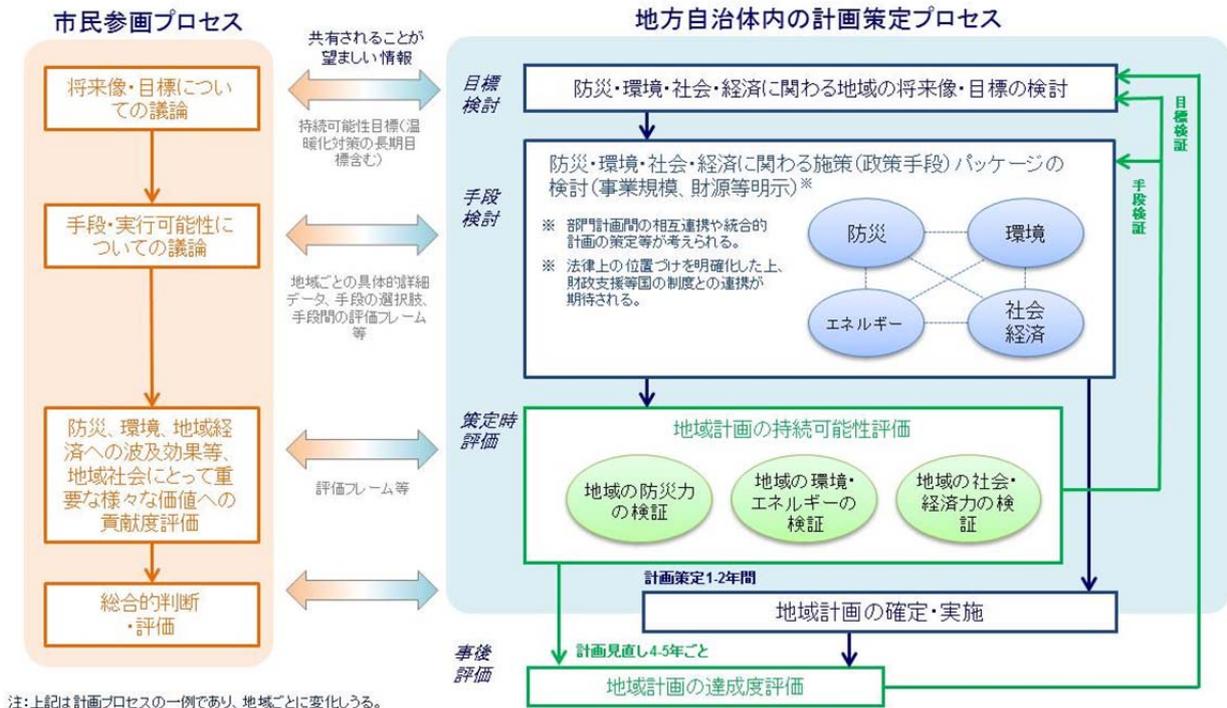
(2) 地域における国内温室効果ガス排出削減の検討

- コンパクトシティへの転換、モーダルシフト、地域エネルギーの活用といった低炭素型地域づくりについては、防災・減災や将来の適応への備えにも配慮して実施すれば、行政コストの削減、高齢者の生活の利便性向上とともに、防災・減災への備えの充実、中長期的に生じる気候変動影響に対する適応、地域資源の活用、緊急時のエネルギー源の確保等につながることから、地域の安全・安心を高め、地域の魅力向上に寄与する。そのため、引き続き、従前からの基本的方向性に沿って、地域が主体となって進めるべきである。

- 従前の地域づくり WG の検討においては、過去の検討成果、及び東日本大震災・東京電力福島第一原子力発電所の事故を踏まえて重要性が再認識された視点を踏まえ、今後の低炭素地域づくりのための7つの方策として、
 - ①各主体が40年先(2050年)の長期を見据えた魅力ある地域像を共有
 - ②地域の持続的な取組を支える新たな制度等の構築
 - ③防災・減災、低炭素・地域エネルギー確保に関する取組を横断的に評価する仕組みの構築
 - ④中長期的な観点からの土地利用・交通政策の強化
 - ⑤地方公共団体の地域でのエネルギー確保に対する関与と責任の強化
 - ⑥地域での合意形成等を図っていくための対策効果定量化ツールの構築
 - ⑦低炭素物流の構築に向けた各主体の連携強化を提示した。

- 低炭素型地域づくりを進めるためには、まず、長期を見据えた魅力ある地域の将来像を地域で共有することが重要であり、同時に継続的・安定的に取り組めるような財源とそれを裏付けるための制度設計、担い手となる人材の育成が必要である。また、部門間の矛盾解消、相乗効果の確保のため、防災、環境・エネルギー、社会・経済等の関連分野を横断的に結び付ける計画策定及び統合的に実施するための仕組みを法的に構築することも含め検討が必要である。計画策定に当たっては、ある分野の対策・施策を多様な側面から評価する持続可能性評価を組み込み、パブリックインボルブメント(市民参画)を強化して計画の実効性を高めることが重要である。

図表 3-11 横断的な計画（イメージ）



- また、中長期の大幅削減を実現するためには、現状の取組の延長線上にある対策・施策を総動員するとともに、より踏み込んだ措置（土地利用・交通分野においては郊外居住規制の実施、エネルギー分野においては地方公共団体のエネルギー確保に係る一定の責務の明確化など）も視野に入れる必要がある。
- 土地利用・交通分野、地区・街区分野の対策については、各地域の特性を踏まえ、地域主導で進める必要がある。しかし、ある特定の地域で、どのような対策を導入すればよいか、どれだけ効果が得られるかについて、関係者が議論し、方向性を具体化していくための情報が不足している。対策導入に当たっての科学的根拠を確保するため、また、地域の理解を助け合意形成等を促進するため、具体的な地域情報を利用して対策効果を分かりやすく示す手法を構築することが必要である。
- このため、地域・街区 SWG においては、地区・街区の低炭素効果推計ツールを、土地利用・交通 SWG においては土地利用・交通モデルを開発し検討を行った。
- なお、地域の低炭素化に資する法案として、「都市の低炭素化の促進に関する法律案」や「農山漁村における再生可能エネルギー電気の発電の促進に関する法律案」が閣議決定され、第 180 回国会に提出されるなど、各分野において地域の低炭素化に向けた取組が進みつつある。
- また、平成 23 年 12 月に選定された「環境未来都市」11 団体のうち、6 団体（大船渡市・陸前高田市・住田町・一般社団法人東日本未来都市研究会、釜石市、岩沼市、東松島市、南相馬市、新地町）は被災地であり、被災地では、復興を自立・分

散型エネルギーの導入や低炭素社会づくりに結び付けようという動きがある。

- 低炭素型地域づくりを本格的に進めていくためには、大胆な対策・施策による後押しが必要である。将来の地域の姿を見据え、積極的な対策・施策を今から実施していくべきである。

図表 3-12 低炭素地域づくりを促進するための具体的な対策・施策のメニュー

(注) 中位ケースの対策・施策は低位ケースに追加するものを表し、高位ケースの対策・施策は中位ケースに追加するものを表す

	土地利用・交通分野※	地区・街区分野	低炭素物流分野
(施策大胆促進)	<ul style="list-style-type: none"> 中心部への自動車乗入れ規制 土地利用規制・誘導手段の多様化 計画・事業立案時における温暖化対策への影響評価の義務化 法的拘束力を有する地域の削減目標の設定 	<ul style="list-style-type: none"> 自治体の地域エネルギー資源積極活用に関する役割の明確化 防災対応のためのエネルギー供給確保における地方公共団体の責務の明確化 対策地区の指定、地区・街区単位の対策導入に関する検討の義務付け、導入の義務化 地域熱供給地区におけるエネルギー需要家の接続検討義務化 	<ul style="list-style-type: none"> 長距離輸送のモーダルシフトの促進(成功事例やCO2削減効果に関する情報提供、各種部門・事業者間の情報交換の場の設置・活用) 共同輸送の促進(多様な事業者間での積載効率・物流情報の共有化) 宅配便配送における再配達・再々配達の前減(荷物受取者への情報提供やインセンティブの付与)
(施策中位促進)	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関への公的関与の強化 公共交通整備・コンパクト化への追加的な財政支援 集約化拠点立地への税制等のインセンティブ付与(住替え補助等含む) 土地利用規制・誘導手段の多様化 公共施設の中心部への集約 		
(施策継続)	<ul style="list-style-type: none"> 科学的手法に基づく計画策定の促進 計画策定に必要な情報の整備 交通需要マネジメント(駐車場供給抑制、パークアンドライド等) モビリティマネジメント 既存公共交通機関サービス改善(増便、速度向上、乗換え・アクセス向上等) 公共交通整備(LRT・BRT整備、バス路線拡充) 自転車利用環境整備 	<ul style="list-style-type: none"> 科学的手法に基づく計画策定の促進 計画策定に必要な情報の整備 モデル街区選定・認定及び同事業に対する財政支援等の実施 	

※土地利用・交通SWGで開発したモデルを用いた本年度の分析により、交通対策と土地利用対策を適切に組み合わせるとことで、個別に実施する場合よりも大きな効果が期待できることが定量的に示された。

(土地利用・交通分野)

- 土地利用・交通分野については、都市・地域の構造自体を「公共交通を骨格としたコンパクトシティ」とすることにより、移動利便性を保ちつつ、自動車由来CO₂排出を削減することを目指す。
- 低位ケースでは、現状取り組まれているレベルの公共交通整備(LRT・BRT整備等)、公共交通利用促進のためのソフト施策(モビリティマネジメント等)を継続的に実施する。土地利用施策に関しては、現状レベルの土地利用規制・誘導手段を維持継続しつつ、追加的立地誘導策を早期に検討する。また、計画策定の方法論の整備、個別対策の実施に伴う制度的阻害要因の改善、我が国全体の計画制度体系の充実、公共交通の妥当な運営体制の検討、人材育成等を進める。
- 中位ケースでは、交通分野で、低位ケースに比べて、既存公共交通機関のサービス改善、新規公共交通整備などへ大胆に投資し、公共交通運営に対する公的関与を強化する。土地利用についても、土地利用規制・誘導手段をより多様化するとともに、住替え補助等の経済的措置により人々の居住や立地を中心部等集約拠点へ誘導する必要がある。

- 高位ケースでは、交通分野で、新規公共交通整備の程度を中位ケースよりも強化し、土地利用では、郊外地域の再構成のため、郊外の立地に一層の制約を課す必要がある。また、中位ケース対策の一層の促進、導入の前倒しを図ることに加えて、自動車乗入れ規制等の規制・義務化による手法も盛り込み、強力に課題の解決を図る必要がある。

(地区・街区分野)

- 地区・街区分野では、地区・街区のエネルギー需給特性を踏まえた低炭素地区・街区の整備を進める。未利用エネルギーを活用した地域冷暖房システムの導入や建物間熱融通等、エネルギーの面的利用は地区・街区単位で大きな削減効果を生み出すポテンシャルを有することから、導入検討を推進する。
- 低位ケースでは、地区・街区の特性に応じた対策実施を進めるため、従前から想定される各種手段を総動員し、実行計画や関連する計画の充実等を図り、個別対策の実施に伴う制度的阻害要因の改善、計画認定と一体の財政的支援等低炭素化促進のための制度整備、人材育成、情報提供等を進める。
- 中位ケース・高位ケースでは、低位ケースの施策に加え、再生可能エネルギーや未利用エネルギーの利用促進、事業者、住民等による省エネ活動の促進、先進的エネルギー技術の導入推進等、地方公共団体が域内のエネルギー需給に関して担うべき役割・責務を明確化する必要がある。また、対策地区の指定、地区・街区単位の対策導入に関する検討の義務付け等を行う必要がある。
- 東日本大震災や東京電力福島第一原子力発電所の事故を踏まえ、地域づくりにおいて、安全・安心確保の観点、特に地域におけるエネルギー確保の観点が重要性を増している。また、低炭素型地域づくりを進める際の大きな方向性として、「土地利用の集約化」については、防災・減災や長期的な気候変動に対する適応への備えについて評価・配慮を行い、対策を進めることが重要である。

(低炭素物流分野)

- 成功事例やCO₂削減効果に関する情報提供、各種部門・事業者間の情報交換の場の設置・活用による長距離輸送のモーダルシフトの促進、多様な事業者間での積載効率・物流情報の共有化による宅配便配送における共同輸配送の促進、再配達・荷物受取者への情報提供やインセンティブの付与による再配達の削減等を行う。

(グリーン ICT プロジェクト)

- 総務省グローバル時代における ICT 政策に関するタスクフォース地球的課題検討部会では、以下の内容を含む最終報告書を取りまとめた。

- ・ICT システムの利用拡大による電力消費量増大への対応（通信事業者用設備から家庭内設備に至るシステム全体の省電力化の実現に向けた研究開発等） 等
- ・国際貢献も視野に入れたスマートグリッドに関連する通信規格の標準化仕様の策定等、 国民主体の CO₂ 削減効果が高い ICT 利活用の促進のための実証実験などベストプラクティスの構築 等
- ・ITU（国際電気通信連合）等における CO₂ 削減効果の評価手法確立及び国際標準化等に向けた積極的な貢献 等

（部会・小委員会における主な意見）

- 地域づくり WG 等の報告に対し、委員からの主な意見は以下のとおり。
 - ・エネルギー需給については、エネルギーの総量だけでなく需給バランスを見る必要があるとの意見、自給自足は各地域での実現は困難であり、緊急時の必要最小限のエネルギーの確保を目標とすべきとの意見、都道府県でエネルギーを検討する際には縦割りが複雑という問題があるとの意見があった。
 - ・地域づくりにおいては、熱エネルギーの面的な有効利用の重要性を指摘する意見があった。
 - ・既存の交通インフラについては、その維持・改修、更新に要する社会的コストの負担にも配慮する必要があるとの意見があった。
 - ・交通について、自転車道の整備についてはどのように実現するか具体的な検討が必要との意見があった。
 - ・グリーン ICT プロジェクトについて、CO₂ 削減効果のしっかりとした検証が必要との意見があった。