

地域公共交通の活性化及び再生について

平成20年1月30日

国土交通省総合政策局

交通計画課長 野俣光孝

地域公共交通の活性化・再生の必要性

1. 地域公共交通の現状と課題

・自家用自動車の普及により公共交通の維持が困難になるなど、地域公共交通を巡る環境は危機的な状況

公共交通サービスの低下

- ・地方都市、過疎地域における交通空白地帯の出現
- ・都市部における交通渋滞等によるバスの走行環境の悪化 等

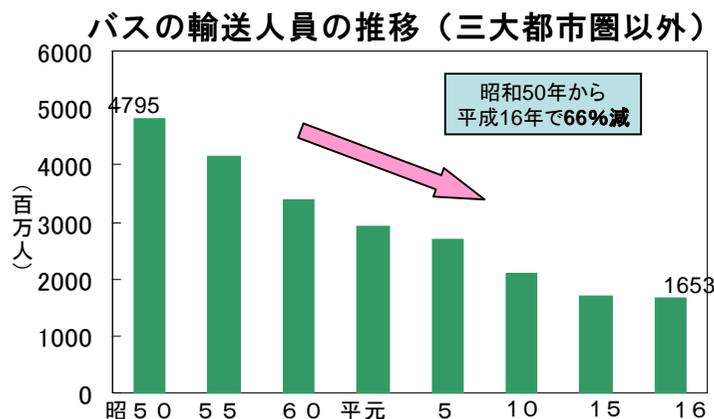
交通事業者の厳しい経営状況

- ・地方鉄軌道事業者の約8割が赤字
- ・乗合バス事業者の民事再生法・会社更生法等の法的整理が続出
- ・一般旅客定期航路事業者の約7割が赤字

公共交通からマイカーへシフト

- ・自家用乗用車の普及等により、日常生活における自家用乗用車への依存が高まっており、長期的に公共交通の利用者は減少傾向

バス事業を巡る現状



地方バス廃止に関する事例

○宮城交通による路線バス廃止申出

- ・平成17年12月、宮城交通（株）及び地域子会社から、運行している系統の1/4にあたる107系統の廃止申出
- ・平成18年6月から9月に107系統について廃止届が出され、このうち7系統は運行継続、34系統は今後引き続き協議、66系統は廃止（うち51系統は自治体のコミュニティバス等に転換）

○いわさきグループによる路線バス廃止

- ・平成18年5月、いわさきグループ5社から、運行している763系統の4割強にあたる208区間、323系統の廃止の申し出
- ・平成18年11月、廃止の申し出がなされた323系統のうち、
 - ・20系統 運行継続
 - ・143系統 市町村・県等が補助を行い系統維持（コミバス、廃止代替バス等に転換）
 - ・160系統 廃止

バス事業者の経営努力に限界（バス事業者の疲弊）

- ・乗合バス事業の法的整理が続出
- ・保有車両30両以上の乗合バス事業者において民間事業者の67%、公営事業者は100%事業者が赤字

平成11年以降に法的整理に至った主な(再生)事例

民事再生法

- 那覇交通(株)
- 北都交通(株)
- 富士交通(株)
- 琉球バス(株)

会社更生法

- 京都交通(株)
- 水間鉄道(株)

その他

- 大分バス(株)(私的整理)
- 茨城交通(株)(私的整理)
- 常磐交通自動車(株)(特別清算予定)
- 中国バス(株)(私的整理)

産業活力再生特別措置法関係

産業再生機構支援

- 九州産業交通(株)
- 関東自動車(株)
- 宮崎交通(株)

- 北海道旅客鉄道(株)(JR北海道バス(株))
- 箱根登山鉄道(株)
- いわさきコーポレーション
- 立山黒部貫光(株)
- 国際興業(株)
- 日立電鉄(株) 他4者

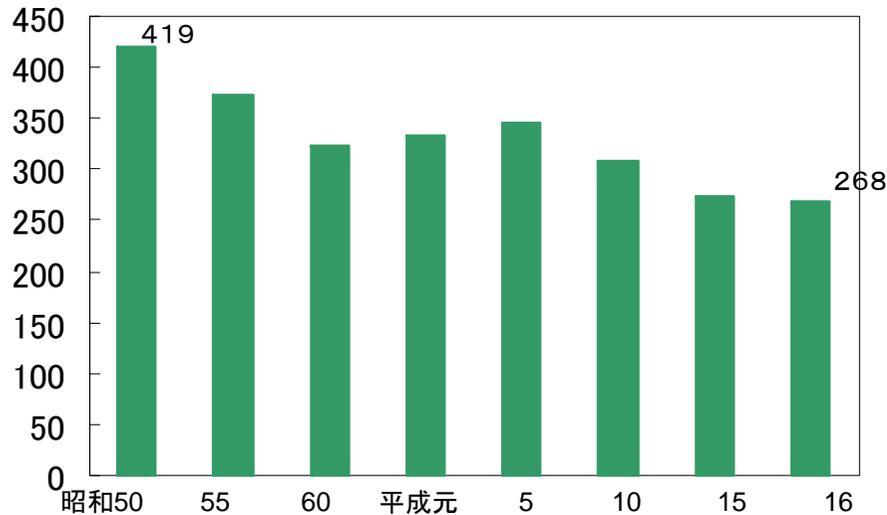
収支状況(平成17年度、保有車両30両以上の254者)

	民営	公営	計
収入(億円)	5,834	1,836	7,670
支出(億円)	6,081	2,165	8,247
損益(億円)	△247	△329	△577
経常収支率	95.9%	84.8%	93.0%
赤字事業者の比率	66.8%	100%	70.5%

鉄軌道を巡る現状

旅客輸送量の推移（※地方民鉄）

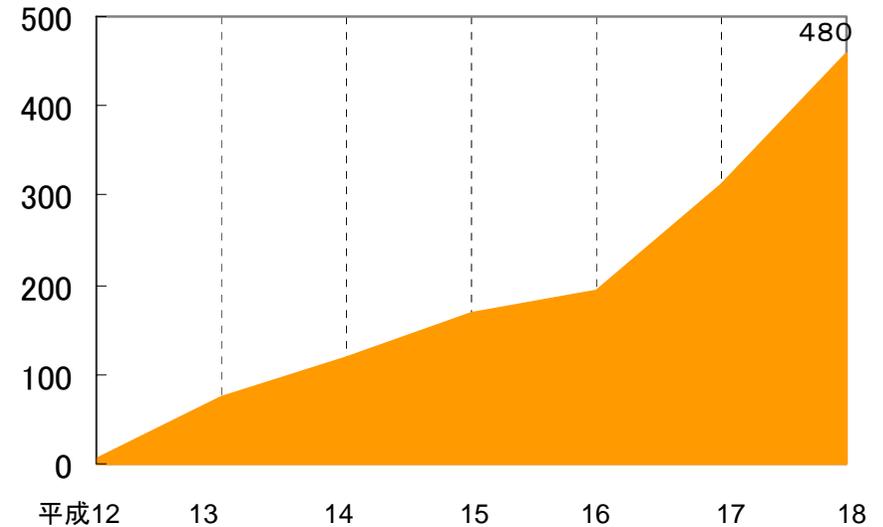
(百万人)



・地方民鉄において、旅客輸送人員は昭和50年の約65%まで低下しており、低下傾向にある。

鉄軌道廃止延長

平成12年度以降の累計



・平成12年度以降、地方路線を中心に路線廃止が続いており、廃止延長は約480kmに上る。(平成19年度11月現在では約532km)
 ・最近では、平成19年4月に鹿島鉄道、くりはら田園鉄道、西日本鉄道宮地岳線、19年9月に高千穂鉄道の一部が廃止。

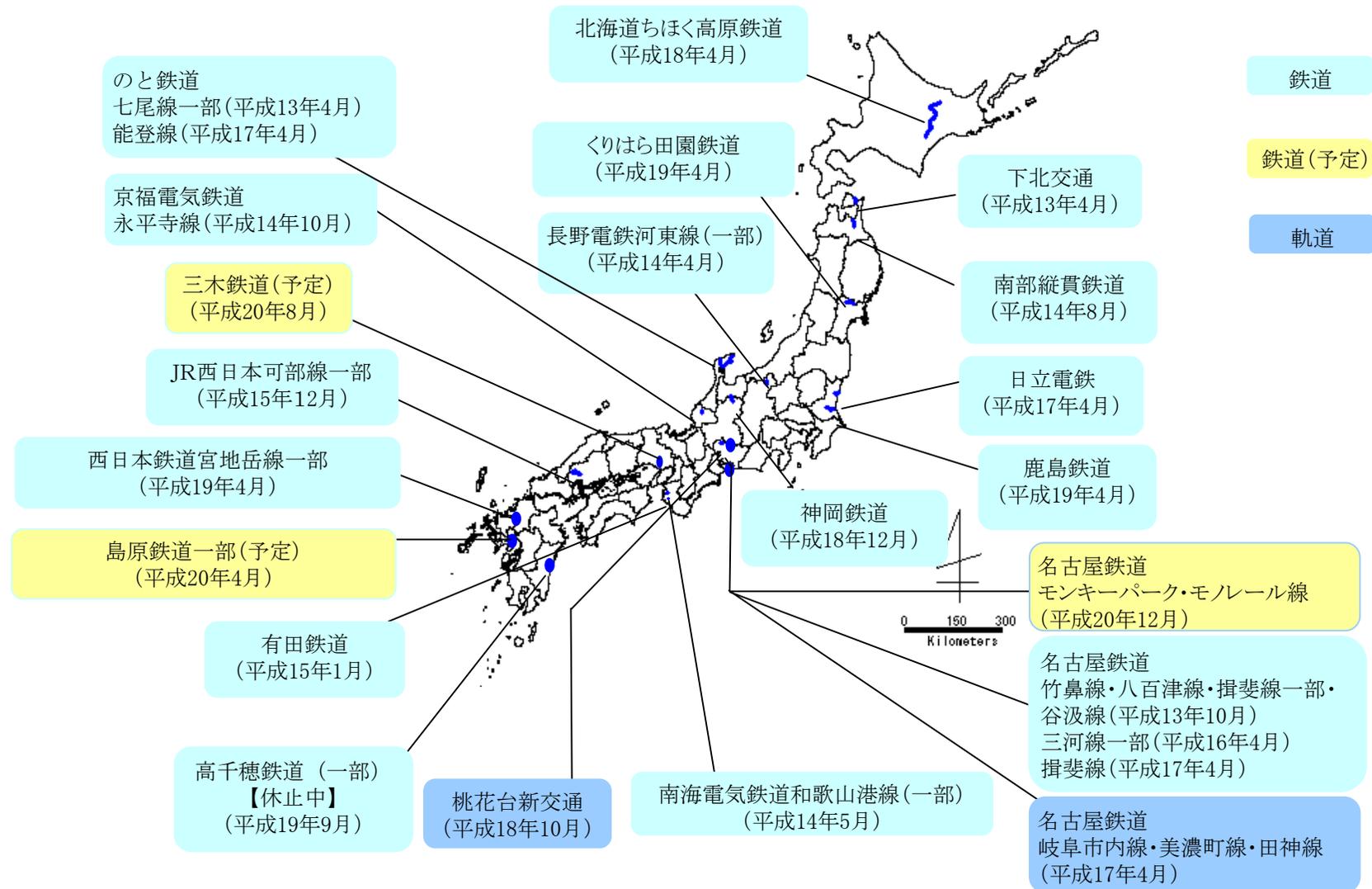
※ (社)日本民営鉄道協会加盟73社のうち、大手民鉄16社、大都市高速鉄道7社等を除く46社((社)日本民営鉄道協会「地方民鉄の活性化と再生を求めて」平成17年3月)

※ 貨物営業路線、他事業者主体への譲渡、代替路線開業による廃止路線を除く。

※ 平成12年度～17年度は鉄道要覧(平成13～18年度版)より算出。

※ 平成18年度は運輸局資料による。

◆平成12年度以降の地方部の鉄軌道の廃止路線（廃止予定路線※を含む）



(注) 鉄道の廃止予定路線については、国土交通省に鉄道事業の廃止を届け出て、現在まで後継事業者が確定していない路線を記載している。
 なお、廃止予定年月は鉄道事業廃止届出に記載されている年月を記載している。

地域公共交通の活性化・再生の必要性

住民の足の確保、ユニバーサル社会の実現

活力ある都市活動、観光振興

環境問題等への対応

スキーム概要

基本方針 (国のガイドライン)

主務大臣(国土交通大臣・総務大臣)は、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を策定
※国家公安委員会、環境大臣に協議

1. 計画の作成・実施

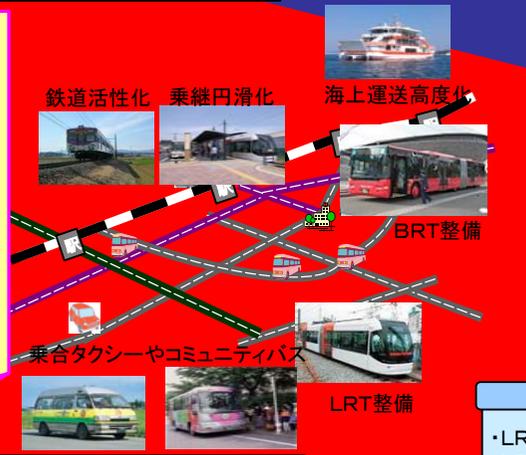
協議会

市町村 公共交通事業者※ 道路管理者 港湾管理者 公安委員会* 住民* 等 ※鉄道、軌道、バス、タクシー、旅客船等

- ・協議会の参加要請応諾義務 (*公安委員会、住民は除く)
- ・計画策定時のパブリックコメント実施
- ・計画作成等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

地域公共交通総合連携計画

地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、地域のバス交通の活性化や地方鉄道の活性化など地域住民の移動手段の確保、都市部におけるLRTやBRTの導入や、バスの定時性・速達性の向上、乗継の改善等、地域公共交通のあらゆる課題について、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進。国は、これを総合的に支援。



- 予算等
- ・計画策定経費支援
 - ・関係予算を可能な限り重点配分、配慮
 - ・地方債の配慮
 - ・情報、ノウハウの提供
 - ・人材育成 等

国による総合的支援

- 【地域公共交通特定事業】
- ・LRTの整備
 - ・BRTの整備、オムニバスタウンの推進
 - ・海上運送サービスの改善
 - ・乗継の改善
 - ・地方鉄道の再生

- 法律上の特例措置
- ・LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
 - ・LRT車両購入費、BRTの車両購入費、オムニバスタウン計画に基づく施設整備事業等について自治体助成部分の起債対象化
 - ・鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期
 - ・関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化 等

2. 新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化等

DMV(デュアルモードビークル)

・軌道と道路の両方の走行が可能な車両

IMTS(インテリジェントマルチモードトランジット)

・磁気誘導による専用道路部分と一般道路の両方を走行する車両

水陸両用車

等

注1 LRT(Light Rail Transit)
低床・バリアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、高速・定時性の確保等を組み合わせた機能を備えた次世代型路面電車システム

注2 BRT(Bus Rapid Transit)
輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等々を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム

地域公共交通活性化・再生総合事業

20年度予算額
3,000百万円(新規)

地域公共交通活性化・再生法の目的を達成するため、同法を活用し、地域の多様なニーズに応えるために鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援する柔軟な制度を新たに設けることにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年10月1日施行)

協議会

市町村

公共交通事業者

道路管理者

港湾管理者

公安委員会

住民

等

地域公共交通総合連携計画

地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画

うち協議会が実施する事業

地域公共交通活性化・再生総合事業計画(3年)

- (例) ◇ 鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船の実証運行(運航)
- ・鉄道の増便・ダイヤ変更等の実証運行
 - ・コミュニティバス・乗合タクシーの導入・路線バス活性化等のための実証運行
 - ・旅客船の航路再編・増便・ダイヤ変更等の実証運行 等
- ◇ 車両関連施設整備等
- ・バス車両購入費、車両・船舶関連施設整備、バス停等待合環境整備、デマンドシステムの導入 等
- ◇ スクールバス、福祉バス等の活用
- ◇ 乗継円滑化等
- ・乗継情報等の情報提供、ICカード導入、P&R・C&Rの推進、ボランティアセンター設置・運営 等
- ◇ 公共交通の利用促進活動
- ・レンタサイクル、イベント、広報、乗継割引運賃・周遊切符等のシステム設計 等
- ◇ 新地域旅客運送事業の導入円滑化
- ◇ その他地域の創意工夫による事業



- ・協議会の参加要請応諾義務
- ・計画策定時のパブリックコメント実施
- ・計画作成等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

策定支援

取組支援

新支援制度による支援

<補助率等>

○「地域公共交通総合連携計画」(法定計画)策定経費
定額(上限については調整中)

○総合事業計画に定める事業に要する経費

・実証運行(運航) 1/2

・実証運行(運航)以外の事業 1/2 (※)

(※)政令市が設置する協議会の取り組む事業 1/3

<制度の特徴>

【計画的取組の実現】

- ・計画に対する補助で、計画的な事業実施が可能

【協議会の裁量確保】

- ・事業をパッケージで一括支援
- ・メニュー間、待合施設整備等の年度間における柔軟な事業の実施

【地域の実情に応じた支援の実現】

- ・地域の実情に応じた協調負担の実現

【事業評価の徹底】

- ・成果を事後評価し、効率的・効果的な事業実施を確保

地域公共交通活性化・再生総合事業の活用について

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を活用し、地域の多様なニーズに応えるため、路線バスの活性化等地域の創意工夫ある自主的な取組みを支援する。(平成20年度予算政府原案30億円(新規))

＜路線バスに関連する主な支援メニュー＞



路線バスの増便・ダイヤ変更等の実証運行



イベント・企画切符の販売等利用促進活動



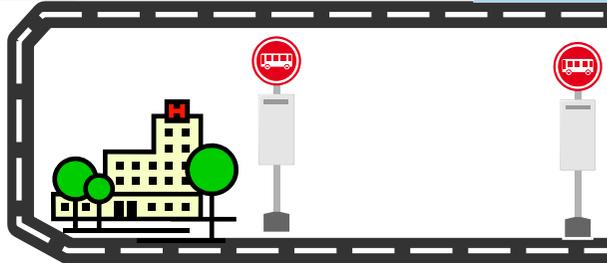
ターミナル構内における乗継情報提供



バス停留所等待合環境整備



車両ラッピング等



運行情報提供ホームページ作成



サイクルアンドライドの促進等

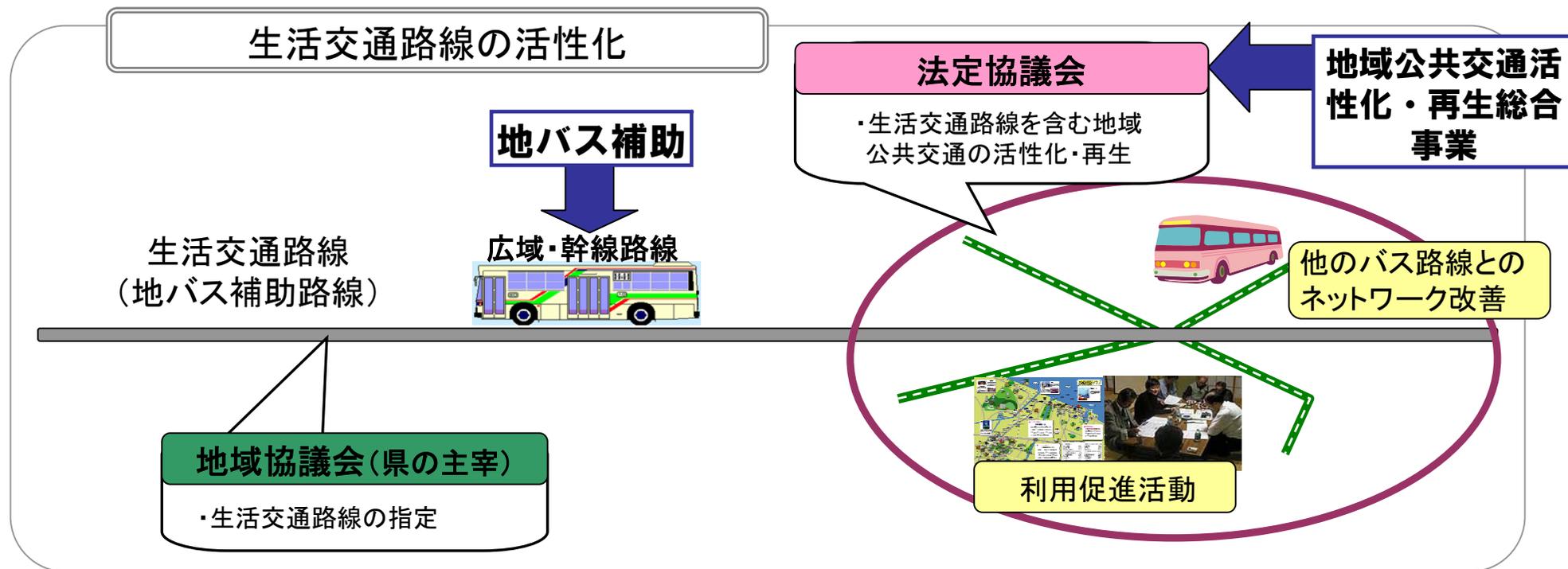


一般用 定期券
高齢者用 学生用
ICカード導入



総合交通マップの作成・配布

地方バス路線維持対策と地域公共交通活性化・再生総合事業の関係



※補助路線の一部又は全部を廃止し、コミュニティバス・乗合タクシー等を運行する場合についても、地域公共交通活性化・再生総合事業の対象となる。

これに伴い、「生活交通再生路線補助事業」については、平成20年度より地域公共交通活性化・再生総合事業に統合。

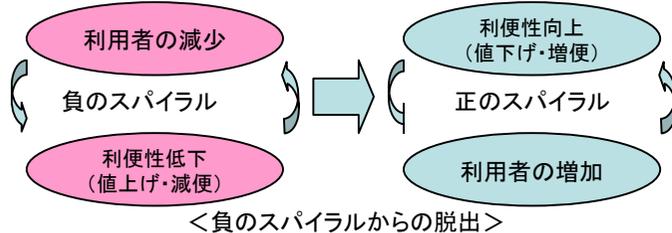
地域公共交通活性化・再生総合事業の支援対象事業

ポイント

- 地域公共交通活性化・再生法を活用し、地域のバス交通の活性化のために、協議会（市町村、バス事業者、道路管理者、住民等）が取り組む事業について、パッケージで一括支援
- 地域公共交通総合連携計画の届出及び地域公共交通活性化・再生総合事業計画（3年）の認定が必要
- 補助率は、実証運行：1/2、実証運行以外の事業：1/2（政令市が設置する協議会の取り組む事業1/3）、地域公共交通総合連携計画（法定計画）策定経費：定額

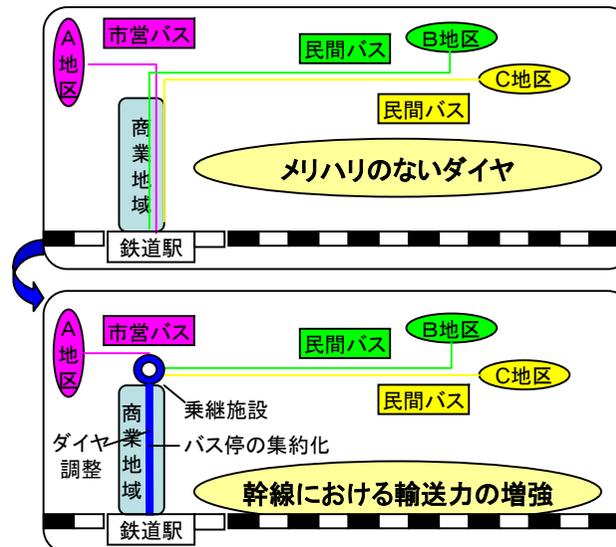
需要喚起型

- 潜在需要の発掘を含む、きめ細かく低廉で利便性の高いサービスを提供する事業



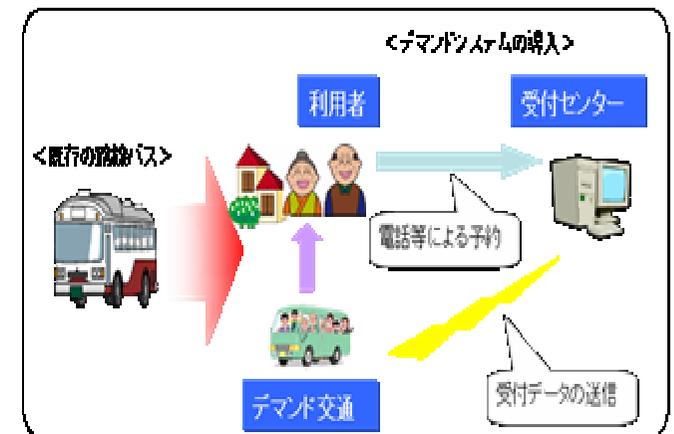
路線再編型

- 市町村等とバス事業者が連携して路線再編等を行うことにより、利用者利便を向上させる事業



多様な車両・運行形態活用型

- 従来のバス事業の継続が困難となっている場合に、コミュニティバス、乗合タクシー、デマンドバス・タクシー、スクールバス、福祉バス等地域の实情に即した車両・運行形態を活用して生活交通を再生する事業



その他

- 車両関連施設整備等（バス車両購入費、車載機、バス停等待合環境整備、デマンドシステム整備等）
- 乗継円滑化等（乗継情報、運行情報等の情報提供、パーク&バスライド、サイクル&バスライド、ICカード導入等）
- 利用促進活動（広報、啓蒙活動、車両のラッピング、モビリティマネジメント等）

地域公共交通活性化・再生総合事業（自動車交通関係）

未定稿

下表は、検討段階のものであり、今後、補助要綱の制定により確定する。

補助対象者	補助対象事業	補助対象経費	補助率等
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条に定める協議会（地域公共交通会議を同協議会に位置付ける場合を含む。）	地域公共交通総合連携計画策定支援	地域公共交通総合連携計画策定に要する調査費、協議会開催等事務費	定額（上限については調整中）
	バス、乗合タクシーの実証運行	実証運行設備整備費、車両リース料、運行費（収入を除いた差額に対して補助）、周知広報費、調査費	1/2
	車両関連施設整備 <ul style="list-style-type: none"> ・車両購入、車両関連設備整備 ・バス停等待合い環境整備 ・デマンドシステムの導入 	車両購入費、車載器等車両設備費 停留所整備費、ベンチ設置等待合い環境整備に必要な経費 センター設備整備費、ソフトウェア整備費	1/2 （政令市が設置する協議会の取り組む事業 1/3）
	スクールバス、福祉バス等の活用	調査費、広報費、車両リース料	
	乗継円滑化 <ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ情報、運行情報、周辺観光情報等の情報提供 ・ICカード導入 ・パークアンドバスライド、サイクルアンドバスライドの促進 	情報提供システム開発費・整備費、案内板等設備整備費、バスマップ作成費、HP作成経費、広報費 システム開発費・整備費 駐車場・駐輪場整備費、広報費等	
	利用促進活動 <ul style="list-style-type: none"> ・イベント、広報、啓蒙活動、乗継割引運賃・周遊切符の発行、企画サービスの実施等 ・車両のラッピング等 ・モビリティ・マネジメント 	広報費、啓蒙活動経費、セミナー・イベント等開催費、システム開発費、企画運営費（企画車両運行に伴う追加的経費等）、アンケート等調査費等 ラッピング等に必要な諸経費 調査費、広報費等	
	その他地域の創意工夫による事業		

※用地取得費及び実証運行以外のバス等の運行費や設備のランニングコストは補助対象外であることに留意。

モビリティ・マネジメントによる「エコ通勤」の推進

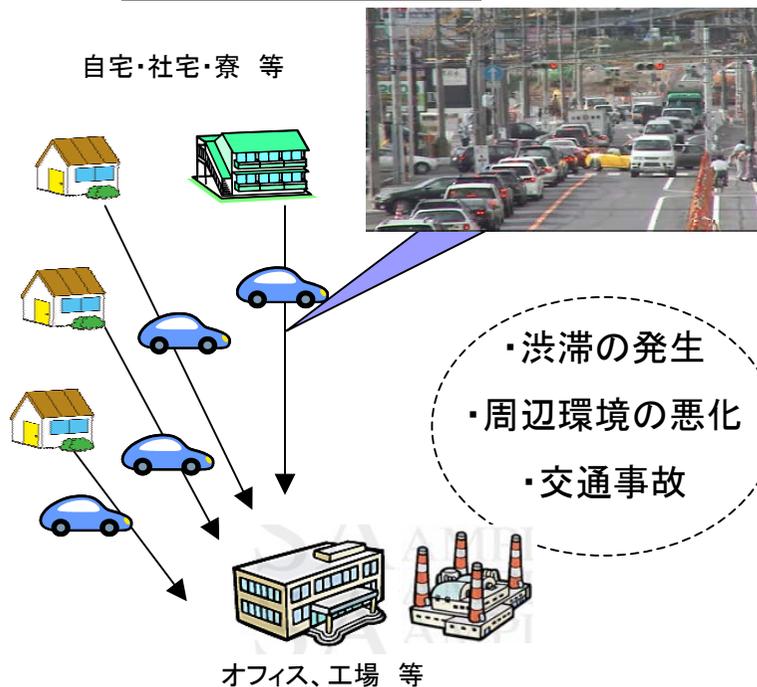
「エコ通勤」とは

従業員の通勤手段をマイカーから公共交通や自転車などに転換することを促す取組です。

その実施のために、各社で、「職場交通」のあり方を考える担当者・担当部署を選任・設置し、それらが中心となって、従業員へ電車やバスの時刻表・路線図等を提供したり、通勤手当制度を見直しなどを行います。

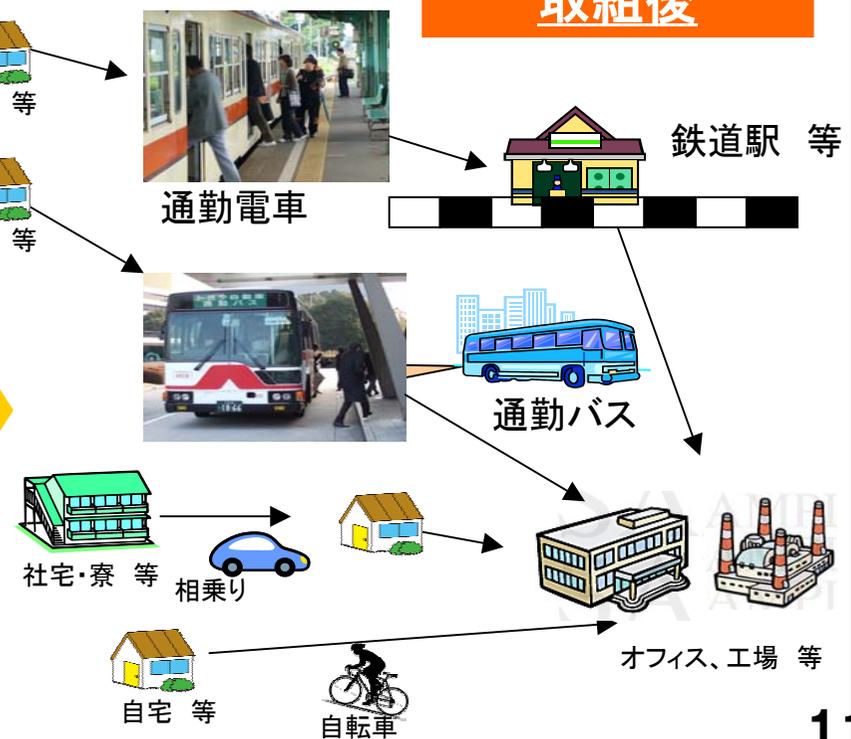
取組のイメージ

取組前



「エコ通勤」の実施

取組後



「エコ通勤」促進行動計画について

モビリティ・マネジメントによる「エコ通勤」促進行動計画

公共交通利用推進等マネジメント協議会は、以下の通り、全国事業所のモビリティ・マネジメントを実施することを通じて、「エコ通勤」の国民運動的な推進を図ることとする。

1. 平成22年度において達成すべき目標を以下のとおり設定する。
 - (1) CO2排出量を85万トン削減する。
 - (2) マイカー通勤の約1割(約87万人分)の公共交通機関等への利用転換を図る。
 - (3) 全国約6万の事業所で、エコ通勤の推進を図る。
2. 前項の目標を達成するため、平成20年度においては100か所程度、平成21年度については1,000か所程度の事業所においてエコ通勤の推進を図る。
3. 前項のエコ通勤の推進を図る事業所の選定に当たり、当協議会において公募を実施する。

平成19年11月20日

公共交通利用推進等マネジメント協議会

公共交通利用推進等マネジメント協議会委員名簿

座長	森地 茂	政策研究大学院大学 教授
	青山 伸悦	日本商工会議所 産業政策部長
	石谷 久	慶應義塾大学大学院 教授
	石橋 孝雄	公営交通事業協会 理事・事務局長
	伊藤 隆	全国乗用自動車連合会 理事長
	岩間 芳仁	日本経済団体連合会 産業第三本部長
	岡部 一郎	日本百貨店協会 業務部長
	今野 一正	日本チェーンストア協会 理事
	須田 昌弥	青山学院大学 准教授
	藤井 章治	日本バス協会 理事長
	日野 正夫	JR東日本総合企画本部 投資計画担当部長
	藤井 聡	東京工業大学大学院 教授
	本田 隆文	日本旅客船協会 理事長
	三澤 明	日本民営鉄道協会 理事長
	森川 高行	名古屋大学大学院 教授
	山内 弘隆	一橋大学大学院 教授
	山下 恭弘	交通エコロジー・モビリティ財団 理事長
	野俣 光孝	国土交通省総合政策局交通計画課長
	城福 健陽	国土交通省総合政策局地域振興室長
	桑田 俊一	国土交通省総合政策局環境政策課長
	宮澤 康一	国土交通省総合政策局地球環境対策室長
	藤原 豊	経済産業省産業技術環境局環境経済室長
	三木 健	資源エネルギー庁省エネルギー対策課長
	弥元 伸也	環境省総合環境政策局環境計画課長
	徳田 博保	環境省地球環境局地球温暖化対策課長
	金丸 康夫	環境省水・大気環境局自動車環境対策課長

(敬称略)

「エコ通勤」に取り組むメリット

「地域」にとって

①周辺地域の**渋滞緩和**が期待できます。

↓
効率的な都市活動の実現

②公共交通の利用者数が増加し、

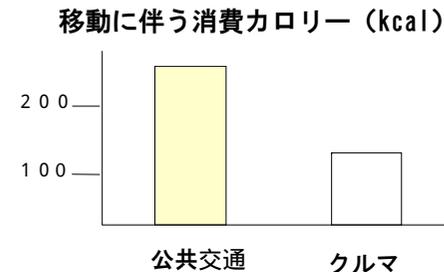
↓ ↑ **好循環**

鉄道・バスなどの便数増加や運賃低減などの**サービス水準の向上**が期待できます。

③地球温暖化防止にも寄与します。

「従業員」にとって

①公共交通や自転車、徒歩での通勤は、**健康増進**にも役立ちます。



例えば、1時間クルマで移動する代わりにバス・電車を使えば、それだけで消費カロリーは**2倍以上**になります。

[出典：第6次改訂日本人の栄養所要量]

詳細は
www.plan.cv.titech.ac.jp/fujilab/info/
をご覧ください。

②**渋滞**に巻き込まれず通勤できます。

③交通事故に遭う確率が低減し**安全**に通勤できます。

「企業」にとって

①**企業イメージの向上**

- ・ ISO14001の取組の一つに位置づける等、環境に配慮した企業活動を行う事業所であることのアピールをすることができます。また、企業の社会的責任（CSR）を果たすことにもなります。

②マイカー通勤者のための**駐車場経費の削減**、**土地の有効利用**につながる可能性もあります。

③**経費削減**

- ・ マイカー通勤者へ支給する通勤手当に比べれば、徒歩・自転車通勤者の通勤手当を増額する方が、**全体経費の節減**になることも考えられます。

「エコ通勤」の実施と支援制度活用のイメージ

職場内での[※]モビリティマネージャーの選任等体制整備

※職場交通マネジメントの企画実施を担当する担当者のこと

従業員の通勤実態調査

(必要に応じてコンサルタント等を活用、所要の費用について国の支援制度活用)

従業員への電車やバスの時刻表・路線図等の情報提供

(必要に応じてコンサルタント等を活用、所要の費用について国の支援制度活用)

従業員への通勤手段をマイカー通勤から公共交通機関利用・
自転車・徒歩などに転換することの呼びかけ
(必要に応じて所要の費用について国の支援制度活用)

アドバイザー
による助言



従業員への通勤手当や自動車通勤許可基準等通勤制度の見直しによりマイカー通勤からの転換を促進
(必要に応じて所要の費用について国の支援制度活用)

アドバイザー
による助言

鉄道・路線バス等公共交通機関利用に転換 (必要に応じて新たな路線の運行等について国の支援活用)

企業による通勤バス(自社バス)の導入

従業員駐車場の削減

自転車通勤の奨励

徒歩通勤手当の支給等



必要に応じて新たな路線バスの運行や鉄道・バスのダイヤや本数の見直しなど公共交通機関の利用しやすい形態への見直しを実施



事業所のCO₂排出削減量算出
⇒ホームページ等で公表

「エコ通勤」に取り組んでいる例

通勤制度・通勤手当の見直しを行った例 【ヤマハ発動機（静岡県磐田市）】

【内容】

ヤマハ発動機では、従業員全員が、環境に対して積極的な取り組みを実践できるよう、2004年度より、「エコ通勤」制度を実施

- ・徒歩通勤手当(1000円)の新設
- ・自転車通勤手当の増額
- ・通勤バスの増便
- ・電動二輪車のレンタル
- ・月に1回、電子メールによる「エコ通勤実態調査」

【結果】

「エコ通勤実態調査」の結果、調査回答者7,351人のうち68%が「エコ通勤に参加」と回答

通勤制度・通勤手当の見直しを行った例 【名古屋市役所（愛知県名古屋市）】

【内容】

名古屋市役所では、環境政策の一環として、職員のマイカー通勤の抑制を試行2001年3月、職員に支給する自転車通勤手当を増額する一方、短距離(5km以内)の自動車通勤手当を半額に改正

名古屋市の自動車・自転車の通勤手当

距離	自動車	自転車
～5km	2000円→1000円	2000円→4000円
5～10km	4100円	4100円→8200円
10～15km	6500円	6500円→8200円
15km～	8900円～(自動車・自転車同額)	

【結果】

2000年に比べ、2003年には自転車通勤者が約50%増えた一方、マイカー通勤は約25%減少

自転車通勤の奨励を行った例 【シマノ（大阪府堺市）】

【内容】

自転車部品や釣り具のメーカーであるシマノでは、従業員の自転車通勤をサポートするための様々な設備を導入

- 自転車で通勤する従業員のため以下の設備を導入
 - ・従業員のための管理人付き駐輪場 350台分
 - ・空気入れや工具
 - ・個人用ロッカー
 - ・男女別のシャワールームを駐輪場の上に整備

【結果】

従業員の3割の240人が自転車で通勤

従業員への呼びかけを行った例

【宇治地域の複数事業所（京都府宇治市）】

【背景：京都府南部の宇治地域では、通勤時間帯に都心部の交差点で深刻な渋滞が発生】

【内容】

宇治地域に立地する事業所の全従業員4300人に、通勤交通について尋ねるアンケートと公共交通の地図、クルマの使い方を考えるパンフレットを配布

【結果】

通勤時間帯の近隣鉄道駅の利用者が29%増加し、中心部へ向かう乗用車の交通量が25%減少

各事業所での環境への貢献度の算出方法（案）

以下のような算出方法にて、各事業所毎の年間CO₂排出削減量を計算・公表することで、環境問題への貢献度をアピールすることができます。また、京都議定書での目標達成を目指します。

1. 従業員1人当たりの年間CO₂排出量の算出方法

○マイカー通勤に関して、**通勤距離**と**通勤日数**のデータがわかる場合の従業員1人当たりの年間CO₂排出量の算出方法（標準的なケースと想定）

$$\underline{2. 3kg/\ell \times \text{通勤距離} \div 15. 1km/\ell \times \text{通勤日数}}$$

※15. 1km/ℓについては、平成17年度のガソリン乗用車の10・15モード燃費の平均値を仮置きしています。

2. 各事業所における年間CO₂排出削減量の算出方法

(A) 各従業員のCO₂排出削減量を合計＝各事業所におけるCO₂排出削減量

(B) **マイカー通勤から公共交通機関利用に転換した従業員数を基に算出する場合**（一定のサンプルを元に算出した標準的な従業員の通勤距離・通勤日数のデータで推計する方法）

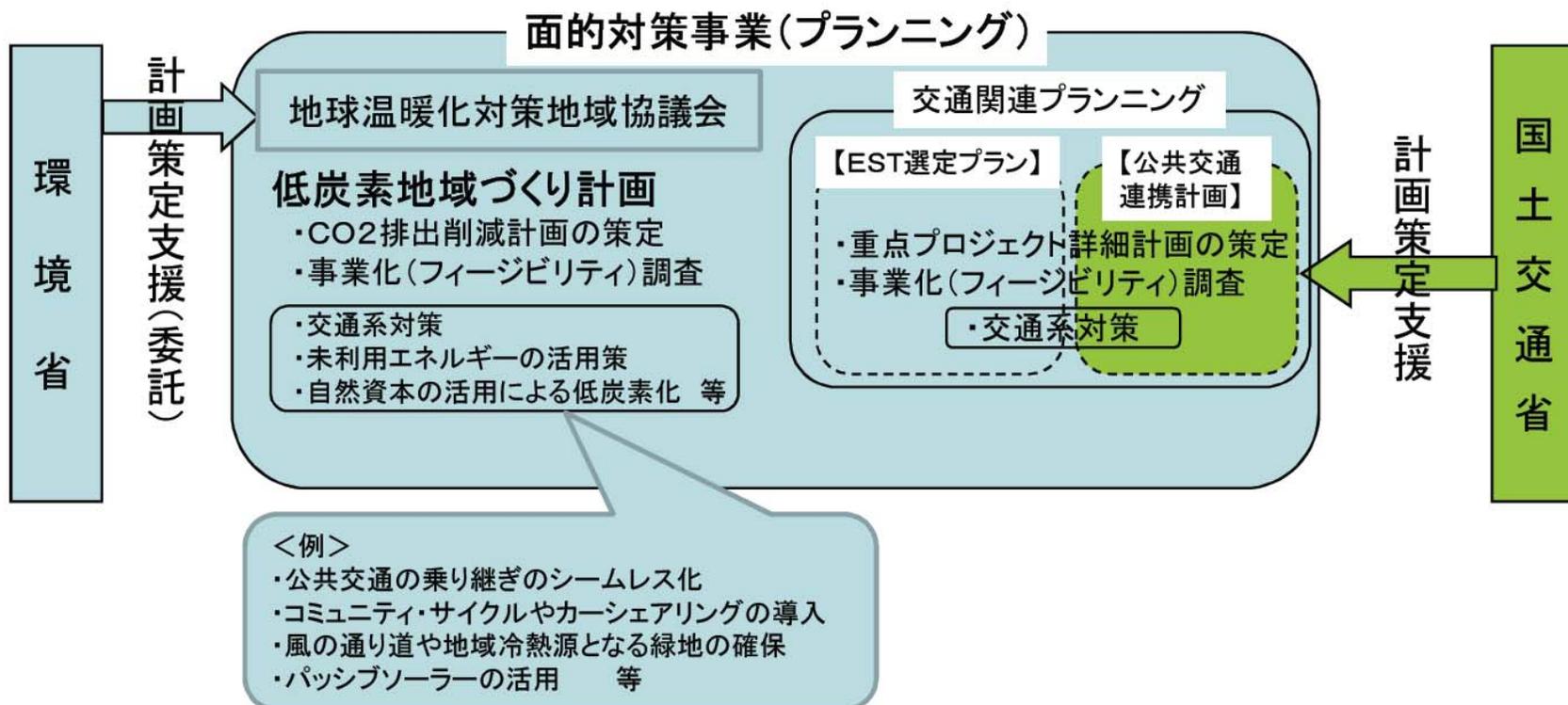
$$\underline{2. 3kg/\ell \times \text{標準的な通勤距離} \div 15. 1km/\ell \times \text{標準的な通勤日数} \times \text{マイカー通勤から公共交通機関利用に転換した従業員数}}$$

※なお、①既存の公共交通機関利用に転換した場合には、増加するCO₂排出量はゼロ、
②企業自社通勤バスなどを新たに運行した場合には、バスのCO₂排出量分を勘案します。

低炭素地域づくり面的対策推進事業

【目的】 自動車交通需要の抑制、公共交通の利便性の向上、未利用エネルギーや自然資本の活用により、低炭素社会のモデルとなる地域づくりを実現する。

- 拠点集約型地域・都市構造の構築
 - ◆ 鉄道駅、中心市街地に都市機能を集約化
 - ◆ 渋滞解消のための道路整備から自動車交通需要の抑制
 - ◆ 公共交通機関、自転車利用の促進等
- 未利用エネルギー、再生可能エネルギーの導入等、市街地再編に併せて徹底的に低炭素化



低炭素地域づくり面的対策推進事業（エネルギー特会）

400百万円（250百万円）

総合環境政策局環境計画課

1. 事業の概要

21世紀環境立国戦略は低炭素社会に向けた取組として「環境に配慮した美しいまちづくり」を掲げており、特に中長期の温室効果ガスの大幅削減を実現するためには、緑地の保全や風の道の確保など、自然資本を活用しながら、公共交通の利用促進によるコンパクトシティへの取組や未利用エネルギーの活用等、面的な対策群の実施により、都市構造に影響を与え、環境負荷の小さい地域づくりを実現する取組が重要である。

具体的には、低炭素の地域づくりを行う地域を公募し、地方公共団体・地域住民・NPO・事業者等が参加する地球温暖化対策地域協議会を組織し、CO2削減等に係る目標の設定やCO2削減計画策定、そのために必要な調査やシミュレーションを行う。

2. 事業計画

平成19～23年度の5年間

3. 施策の効果

地域づくりの計画に低炭素の概念を加え、シミュレーション等を行うことで実効的なCO2削減計画を策定でき、中長期的なCO2削減効果が期待できる。

4. 備考

委託費 400百万円

（内訳）計画策定・シミュレーション事業 20百万円×20箇所