



始めよう、コンパクトなまちづくり 都市の低炭素化の促進に関する法律

国土交通省北海道開発局
事業振興部都市住宅課

都市の低炭素化の促進に関する法律（略称「エコまち法」。以下「本法」という。）が平成24年12月4日に施行されましたので、その概要と関連する支援制度等を紹介します。

1 背景

平成22年3月の東日本大震災を契機として、国民のエネルギー利用や地球温暖化に関する意識が高まっている中で、低炭素・循環型社会の構築を図り、持続可能で活力ある国土づくりを推進することが重要な課題となっています。とりわけ、建築物や自動車などに由来して多くの二酸化炭素が排出されている都市において、低炭素化を促進することが急務です。

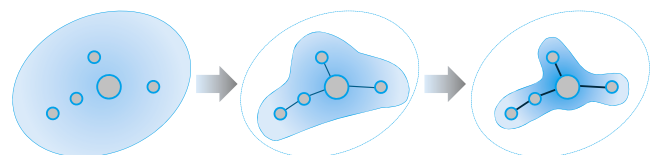
このような背景のもと、本法は、地球環境に優しい暮らし等の新しい視点からまちづくりに取り組んでいくための第一歩を築いていくものとして、施行されたものです。

2 今後のまちづくりの方向性

我が国は、人口減少、超高齢社会の到来により、高齢者が自立して生活できる環境、子育て世帯が安心して子供を産み、育てることのできる環境の整備が不可欠となっています。

また、今後、財政状況がさらに厳しさを増すと見込まれる中、市街地の拡大により肥大した都市基盤ストックの管理・更新コスト、福祉、衛生等にかかる経費などの行政サービスコストの適正化を図り、将来のまちづくりへの投資へとつなげていくことも大きな課題です。

こうした課題に対応するためには、今後のまちづくりの方向性として、日常生活に必要なまちの機能が、住まいの身近なところに集積され、住民が自家用車に頼ることなく、公共交通によってこれらの機能にアクセスできるような「コンパクトなまちづくり」を進めていくことが有効であると考えています。



〈イメージ〉

3 法律の構成

本法においては、①低炭素まちづくり計画制度、②低炭素建築物の認定制度の二つが大きな柱となっています。

このうち、低炭素まちづくり計画制度は、市町村が都市の低炭素化の促進に関して計画を策定し、計画に記載された事項について法律上の特例措置が受けられることとするものです。

低炭素まちづくり計画制度の特徴としては、計画記載事項の自由度が高く、地域の実情やまちの規模等に応じ、市町村が柔軟に活用できる計画制度であること、また、低炭素まちづくり協議会等の場を通じ、官民協働の計画作成や計画に基づく取組の推進が可能であること、民間主体の様々な取組を誘導することに主眼をおいた制度であること、などが挙げられます。

一方、建築物については、市街化区域内等における低炭素建築物の認定制度を設け、認定を受けた場合に一定の容積率緩和や住宅ローン減税の優遇等の税制上の支援措置を受けられることとしています。

4 低炭素まちづくり計画

(1) 計画作成に関する基本的事項

本計画は、記載すべき必須事項を「計画区域」だけにとどめるとともに、計画記載事項も限定しておらず、自由度の高い計画制度としています。

地域の実情や目指すべき将来の都市像等に応じて、

本法に記載されている事項や各種の特例措置に関する施策にとどまらず、ハード施策・ソフト施策を含め、都市の低炭素化の観点から必要な施策・事項について、幅広く記載することが可能です。

(2) 関係計画との関係

① 地方公共団体実行計画への適合

本法の目的は、「地球温暖化対策の推進に関する法律と相まって、都市の低炭素化の促進を図り、もって都市の健全な発展に寄与すること」とされており、本計画は、地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく、「地方公共団体実行計画」に適合することとされています。

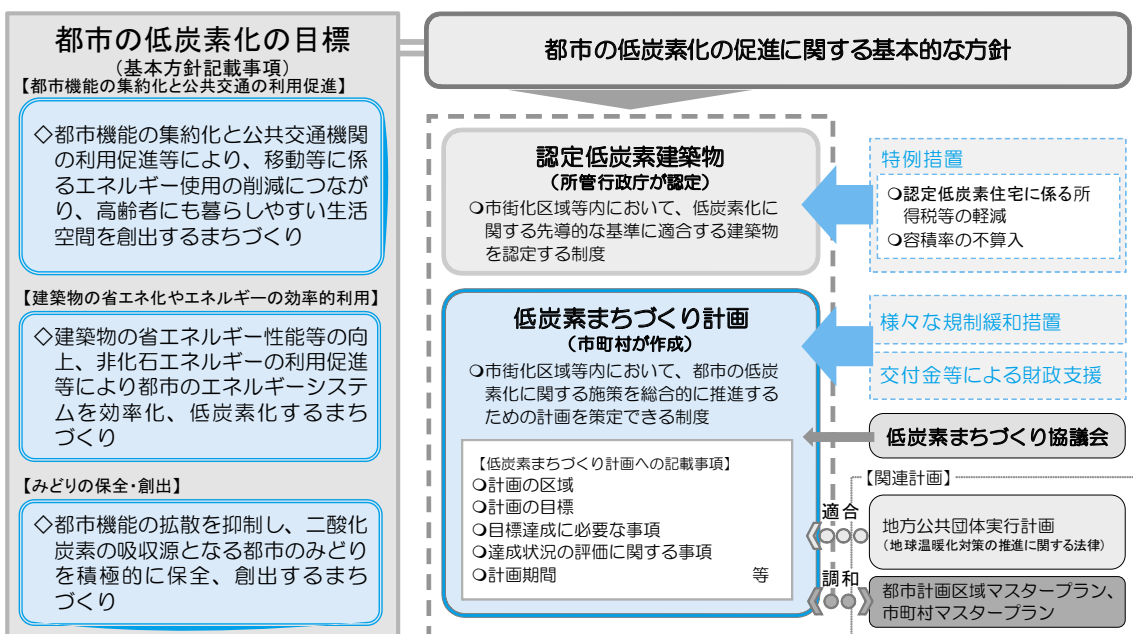
② 都市計画区域マスタープラン・市町村マスタープランとの調和

また、本計画は、都市機能の集約化と公共交通機関の利用促進を中心に、集約型の都市構造を構築していくことを基本としたまちづくりを進めるものです。この観点から、本計画は都市計画法に定める都市計画区域マスタープラン及び市町村マスタープランと調和することとされています。

③ その他関連計画との整合性の確保等

都市の低炭素化に関連する各種の計画との間で、目標や講ずる施策等について整合を図ることが必要です。

また、各種計画との整合性を確保し、計画作成手続に



かかる負担を軽減する観点から、以下のように本計画を作成することも考えられます。

- (i) 都市の低炭素化に関連する他の関連する計画と本計画を一体として作成する。
- (ii) 既存の関連計画がある場合には、本法に基づく低炭素まちづくりを促進する上で必要な事項（特例措置に関する記載事項等）を当該既存計画に追記する。

このため、本計画の作成に当たっては、他の計画を担当する部局と十分に連携、協力することが必要となります。

(3) 計画記載事項

① 計画区域

本計画においては、計画の対象として必要な区域を計画区域として具体的に設定することになります。

計画区域は、市街化区域又は区域区分に関する都市計画が定められていない場合には用途地域が定められている区域（合わせて「市街化区域等」という。）において設定する必要があります。

具体的な計画区域の設定に当たっては、地域の実情に照らしてどの範囲までとすることが適当か、また、位置付けようとしている施策がどの区域を対象としているか、といった観点を勘案することが望まれます。

例えば、都市機能の集約を図るための拠点となる地域（集約地域）を駅の周辺等に設定し、当該地域においてのみ施策を講じようとしている場合には、当該地域のみを計画区域とすることも考えられる一方、集約

地域を駅の周辺等に設定しつつ、市街化区域等の全域にわたり各種の施策を講じようとする場合には、市街化区域等の全域を計画区域とすることも考えられます。

なお、複数の地区で施策を講じようとしている場合には、地区ごとではなく、複数地区を包括して計画区域を設定し一つの計画を作成することが望まれます。

集約地域の設定に当たっては、都市計画のマスタープランにおける将来の都市構造を踏まえ、配置、役割や集約する都市機能について検討することが望まれます。

② 計画の目標

本計画に記載すべき目標には、大きく、以下の2種類が考えられます。

○ 目指すべき将来都市像を示すビジョン

各市町村の実状や解決すべき課題に応じ、自家用車に過度に頼らないまちなど、目指すべき将来都市像を将来ビジョンとして示し、市民全体で共有することが望まれます。

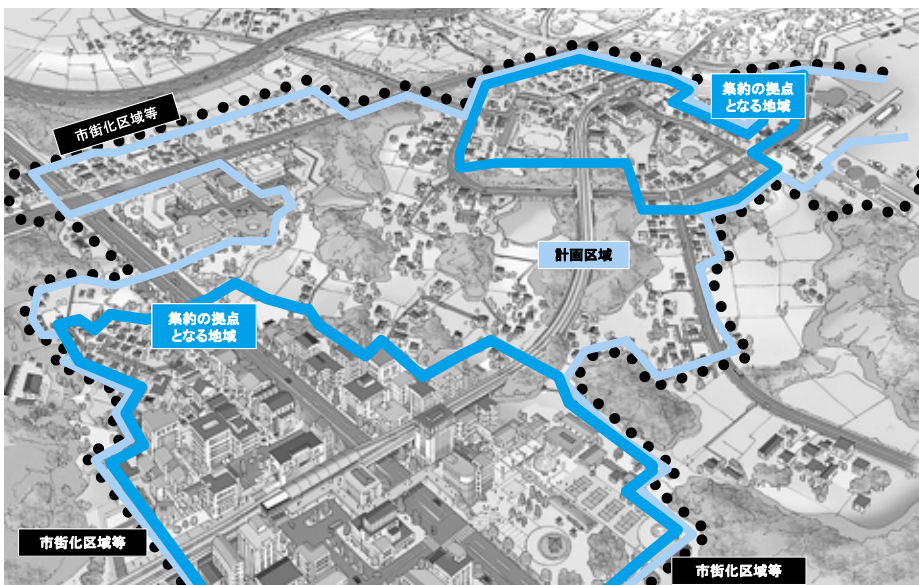
将来ビジョンの設定に当たっては、実行計画や都市計画のマスタープラン等に照らし、また、関連する各種の計画等を踏まえ、各種の関連計画における将来像や長期目標等との整合性に留意する必要があります。

○ 将来ビジョンの実現に向けた計画目標

将来ビジョンの実現に向けて、各種の施策、事業等の計画期間内に達成すべき到達点を可能な限り、定量的に計画目標として設定することが望まれます。

当該目標については、計画の総合的な達成状況を的確に把握、評価し、適切に見直し等に反映させる観点から、分野毎の目標値や、個別施策毎の目標値などを設定することが望まれます。

目標値の設定に当たっては、関連する各種計画等との整合性を確保するため、既往計画の目



計画区域と集約地域の概念図

標値を活用することも考えられます。

さらに、各施策等の実施による二酸化炭素削減・吸収効果を換算が可能な限り示すことも望まれますが、この場合、実行計画との適合が必要とされていることを踏まえ、同計画における二酸化炭素削減目標量等と関連づけて記載することが推奨されます。

③ 計画の目標を達成するための事項

本計画には、以下のような分野をはじめ、目標を達成するために必要な事業、施策について記載することとされています。

○ 都市機能の集約化

集約地域における様々な都市機能の集積に資する複合的な都市開発事業、歩道等のバリアフリー化、自転車走行空間、コミュニティサイクルの導入などの自転車対策や、フリンジ駐車場^{※1}の整備など

○ 公共交通の利用促進等

バス路線の新設、LRT^{※2}、鉄道の整備、駅などの交通結節点の整備、便数の増便や共通乗車船券の発行などのソフト施策

○ 貨物輸送の合理化

貨物輸送の共同化、貨物輸送における低公害車の導入、荷捌き施設の整備など

○ 緑化の促進・緑地の保全

NPOなどによる緑地の保全、協定に基づく樹木、樹林地等の管理や、都市公園の整備、建築敷地等の緑化の推進など

○ エネルギーの効率的利用の促進

公園、港湾等の公共空間を活用した太陽光パネル、蓄電池等の設置、下水熱を活用したエネルギー共同利用施設の整備、地域冷暖房等のための熱導管ネットワークの整備など

○ 建築物の低炭素化

低炭素建築物の整備や省エネ改修の促進、既存建築物の性能診断に対する支援など

○ 自動車からのCO₂排出抑制

環境対応車の普及促進や充電施設の整備、エコドライブ等の取組推進など

④ 計画の達成状況の評価に関する事項

低炭素まちづくりを効率的、効果的に進めるには、適宜、目標の達成状況等を的確に評価、分析し、施策の改善・追加など、計画の見直し等に反映していく取組が重要です。

本計画においても、評価を行う時期、評価の方法、結果の公表方法等を記載することが考えられます。

○ 評価を行う時期

達成状況の評価は、計画期間の終了時期に行うほか、評価等に基づく計画の適切な見直しを図るため、少なくとも計画の見直し時期に併せて行うことが望まれます。

また、各種施策の進捗状況を定期的に把握するなど計画の進捗管理を適切に行うとともに、市民等と達成状況等を共有する観点から、見直し時期以外にも、その中間年次等において、中間評価を行うことも考えられます。

○ 評価の方法

計画に記載した目標（目標値）と実績（実績値）とを比較することにより、その達成状況の評価を行うことが基本となります。

この際、市民に対し定量的に分かりやすく結果を示すことが可能となるよう、目標値に対する達成率などの一定の尺度で指標化することも考えられます。

さらに、各種施策の連携的な実施による効果的な取組を促進する観点から、達成状況の定量的又は定性的な分析をもとに、例えば、上記③の各事項など一定の施策分野毎に、改善すべき事項や追加すべき事項などについて、包括的に評価、考察することも望まれます。

このほか、本計画に二酸化炭素排出削減・吸収効果を記載している場合には、可能な限りにおいて、その実績を推計、算出することが考えられます。

なお、低炭素まちづくりを進めるためには、各種の施策を体系的かつ総合的に実施していくことが必要であることから、施策や事業について実施スケジュール、プログラム等を体系的に整理した工程表を記載しておき、進捗状況を確認、評価することも有効です。

※1 フリンジ駐車場
fringeとは周辺、外縁部という意味で、市街地中心部への車の進入を減少させるために都心の外縁部に設ける駐車場。

※2 LRT (Light Rail Transit)
次世代型の路面電車システム。環境負荷の小さい交通体系の実現に有効な交通手段の一つ。

○ 評価の結果の公表

評価結果については、市民をはじめとする関係者全体で進捗状況等を共有し、理解と協力のもと都市の低炭素化を促進する観点から、積極的に公表することが望まれます。

また、例えば計画の見直し時期に実施する評価の公表に当たっては、その後の見直し作業に市民等関係者の意見を幅広く反映させる観点から、市民等の意見を聴取することも有効と考えられます。

⑤ 計画期間

本計画の計画期間については、本計画において目標として記載する内容等を踏まえるとともに、他の計画の定める計画期間との整合も図りつつ、市町村の実情に応じて設定する必要があります。

また、都市の低炭素化の取組は、一般的に効果の発現まで相当の時間を要することから、長期にわたる計画期間を設定することも想定されますが、社会情勢の変化等を踏まえて、例えば5年毎などに必要な見直しを行うことが望まれます。

5 支援措置

(1) 計画に伴う特例措置

計画の作成により、以下のような特例措置の適用が可能となります。

- ・ 「集約都市開発事業」の認定制度に伴う税制特例・財政支援
- ・ 附置義務駐車施設の集約設置（集約駐車施設）を可能とした条例が制定可能
- ・ 公共交通機関の利便増進・貨物運送の共同化等において、各事業法に基づく手続き特例
- ・ 樹林地等の管理協定制度、緑地管理機構制度の拡充
- ・ 下水道排水施設からの取水を民間にも許可
- ・ 都市公園、港湾隣接地域での占用許可

(2) 予算・税制等による支援措置

平成24年度には、前記の低炭素建築物に対して税制上の特例を設けたほか、「集約都市開発事業」を社会資本整備交付金の基幹事業の一つとし、支援制度を設けました。

その他、計画の作成経費への支援も含め、様々な事業・施策に対し、各種の財政的支援措置等が設けられています。

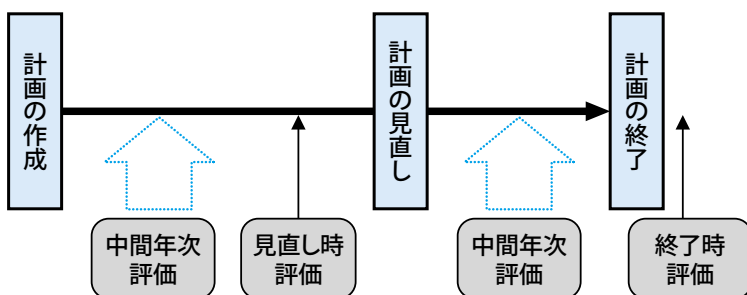
さらに、平成25年度においても、都市の低炭素化の取組、コンパクトシティの実現に向けた取組を一層強力に進めるため、予算の拡充や税制面での特例措置を講ずることとしています。

- ・ 地域の生活に必要な都市機能の中心拠点への移転等の促進を支援する「コンパクトシティ形成支援事業」の創設
 - ・ 「認定集約都市開発事業」に対する支援制度の拡充
 - ・ 低炭素まちづくり計画に位置づけられた事業の円滑かつ迅速な推進を図るため、都市再生整備計画事業による支援を強化
 - ・ フリンジ駐車場等の整備を促進するため、都市・地域交通戦略推進事業を拡充
 - ・ 温室効果ガスの吸収源対策等に資する公園・緑地の整備を促進するため、都市公園事業を拡充
- 詳細は、国土交通省のホームページ等をご覧ください。

6 終わりに

本法は、地球環境問題への対応を図るものであると同時に、将来に向けたまちづくりを促進するための制度です。

今後、日本各地において、それぞれの地域の実情に応じた低炭素まちづくり計画が作成され、計画に基づく様々な取組が進められることにより、魅力ある「コンパクトなまちづくり」が一層推進されることを期待しています。



計画期間と評価実施時期のイメージ