2．都市の低炭素化の促進のために政府が実施すべき施策に関する基本的な方針

⑴　基本的な考え方

①　施策の基本的な方向性

都市の低炭素化を促進していく上では、自動車に過度に頼らない都市構造の実現に向け、都市構造を集約型に転換していくことが施策の最も基本的な方向となる。このため、都市を支える流域圏や崖線などに存在する緑地をはじめ、都市の拠点となる地域の周辺における緑地の保全など、都市機能の拡散を抑制する施策を講じつつ、都市構造の集約型への転換を図る上で中心となる「都市機能の集約化」と「公共交通機関の利用促進」の両施策について、その一体的な実施に特に配慮しながら推進していくことを基本とする。

また、都市活動の大半は個人を含む民間による活動・投資であり、都市の低炭素化を実効あるものとして促進していく上で、経済の活性化の視点を欠かすことはできない。このため、各種の事業や技術開発に対する支援、施策効果の評価手法の開発や関連する基準の策定等の施策を講じることにより、都市の低炭素化に向けた民間の取組を促進し、その成功事例を蓄積するとともに、これを普及していくことで、都市の低炭素化の実現を図る。

②　施策の総合的な推進

都市の低炭素化の促進に関する施策は、都市構造の集約型への転換から緑豊かなまちづくりに至るまで多岐にわたるものであり、都市政策や交通政策に限らず、地球環境問題の観点からは環境政策と、都市活動の省エネルギー化の観点からは省エネルギー政策とも係わるものである。また、例えば都市機能の集約は、福祉施設等の立地にも関わるものであることから、地域包括ケア等の福祉政策等にも係わるものであり、こうした幅広い政策分野との緊密な連携を図りながら、総合的かつ一体的に推進する。

また、環境未来都市における世界トップクラスの成功事例を積極的に普及していくとともに、環境未来都市、環境モデル都市においても本法における各種特例措置が必要な場合には低炭素まちづくり計画制度を活用するなど、環境未来都市、環境モデル都市とも十分に連携を図りながら、都市の低炭素化を促進する。

さらに、本法における各種の特例措置に関する事項に限らず、こうした幅広い政策分野において、引き続き、都市の低炭素化の促進のための施策の充実・強化に努める。

③　地方公共団体等における取組の支援

まちづくりの中核的な主体である市町村をはじめとして、事業者、ＮＰＯや住民によって都市の低炭素化に向けた取組が効果的に実施されるよう、必要な助言、情報提供、教育活動等を積極的に行う。

⑵　個別の分野における施策の方向性

①　都市機能の集約化のための施策の方向性

都市の拠点となる地域に、住宅等とともに、日常生活に必要な小売店舗や働く場である業務施設、高齢者等の暮らしを支える医療・福祉施設等が一体的に集約され、徒歩による移動で日常生活の大半のニーズが満たされるような都市など都市機能が集約されたまちづくりを進める。また、保育所や学校等が併せて集約され、あるいは、様々な施設がバリアフリー化された歩行空間等によってつながり、高齢者をはじめ人々が徒歩や自転車等により便利かつ安全に移動できるような歩いて暮らせるまちづくりを進める。さらに、都市内における交通渋滞等を抑制するため、駐車施設についても集約し、あるいは都市内物流を効率化する等により交通渋滞が軽減されたまちづくりを進める。

また、都市機能の集約化は、人口減少・超高齢社会や益々厳しくなる財政制約等の状況を踏まえた持続可能な社会の構築にも資するものであり、それに向けた各種施策等に対する支援を実施する。

特に、事業者、住民による取組を支援する地方公共団体が円滑に低炭素化のための措置を講じられるよう、医療・福祉施設と一体的に整備される共同住宅や、住宅と保育所等の身近な生活サービス機能を集約整備する等といった事業に代表される市街地の整備改善や住宅の整備その他の都市機能の集約化に関する施策を講ずる際には、社会資本整備総合交付金等による財政的な支援を重点的に実施するとともに、都市の拠点となる地域外で行われる拡散型の都市構造につながるような市街地の整備改善に関する事業については支援しないものとする。

また、都市の拠点となる地域への都市機能の集約化に向けた施策等に対する支援を実施する際には、それ以外の地域において生活環境の維持等を図ることも重要となるため、地方公共団体によるそうした取組についても促進するものとする。

②　公共交通機関の利用促進のための施策の方向性

鉄軌道は、大量輸送機関であり、他の交通機関に比べて二酸化炭素排出量が少なく、また、バスは、日常生活における身近で一般的な移動手段として大きな役割を果たしており、輸送量当たりの二酸化炭素排出量が自家用車よりも少ないものでもあることから、これら公共交通機関の利用を促進することとする。

特に、都市機能の集約化のための施策と連携しながら公共交通機関の利用促進を図るため、バス路線の新設・変更や鉄軌道の整備等により、公共交通機関の利便性向上を推進することが重要である。例えばパークアンドライドシステムの整備にあわせて、バス路線の新設やバスの停留所の新設を促進することや、ＬＲＴ（従来の路面電車から走行空間を改善させたものや、車両性能等を向上させたもので、高い速達性、定時性、輸送力等を持つもの）の整備を促進することが考えられる。

このために、本法による特例を活用し、これらの取組の実施に際し必要となる複数の手続を一括して処理する等、手続を合理化・簡略化し、事業者の負担を低減することによって、事業者による環境負荷低減の取組を支援することとする。

また、地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持や、公共交通機関のバリアフリー化、ＬＲＴ、ＢＲＴ、ＩＣカードの導入等公共交通の利用環境改善等に対し、必要な財政上の支援を行っていくこととする。

このほか、公共交通への理解と共感を高めるためのシンポジウムや、小中学生等に対する交通教室の開催等の啓発活動を積極的かつ継続的に推進することとする。

加えて、通勤交通マネジメントについては、引き続き、地域のエコ通勤に関する取組と連携を図り、エコ通勤優良事業所認証制度の認証事業所数の増加を図ること等により、エコ通勤の普及・促進に向けた取組を実施することとする。

③　都市内物流の効率化の推進のための施策の方向性

物流ニーズの更なる高度化を背景とした配送単位の小口化、配送頻度の増加、総輸送距離の増大等が、都市内物流に係る二酸化炭素排出量を増加させる可能性もあることが指摘される中、都市の低炭素化を促進するためには、物流の効率化に関する取組を一層推進し、二酸化炭素排出量削減や大気汚染の防止等を実現していくことが重要である。物流の効率化に関する取組のうち、運送の共同化、輸送網の集約、トラック積載率の向上等は物流事業者が積極的に行うことが求められるものであり、今後も引き続きこれらの取組の充実・強化が図られるべきものである。このうち、一定の区域内における貨物の運送について、二以上の事業者が共同して貨物を集約し、集貨・配達等を行う運送の共同化に関する事業は、本法において貨物運送共同化事業として定められているが、荷主、物流事業者等の個別の自助努力にその実施を任せるのでは限界があるため、市町村が主体となって各関係者の間の連携施策を促進していくことが重要であり、市町村が作成する低炭素まちづくり計画（以下「本計画」という。）に貨物の運送の共同化の推進を位置づけ、当該計画に即し貨物運送共同化事業の実施を促進するものとする。

④　自動車の低炭素化の促進のための施策の方向性

自動車からの二酸化炭素の排出を抑制する上では、先ず、新車について燃費等を向上させるとともに、電気自動車等を含めた環境対応車の普及を図ることが必要であるため、技術の進歩に対応した燃費基準の策定、公共交通や物流を支えるトラック、バス等の分野における次世代自動車環境技術の開発・実用化の促進、税制、補助金等のインセンティブ措置による環境対応車の普及促進等を推進することとする。