

## 第8章 導入検討メニューの評価と目標を達成するための方策

### 1. 指標の設定と個別評価

各導入検討メニューについて、以下に示す5項目の指標を設定し、それぞれの導入効果を3段階（◎、○、△）で評価する。

－評価のイメージ－  
 ◎：特別に優れている、効果が高いなど  
 ○：一般的にとりくむべき  
 △：実現のために課題がある

#### ○効果に関する指標

- ・ CO2 削減効果 : 導入することによる CO2 排出量削減への貢献度
- ・ CO2 削減以外の効果 : 集約型都市構造への転換、安全性・利便性、公共交通の利用促進、PR 効果・普及啓発、先進性、地域資源の保全、景観向上等の効果の高さなど

#### ○費用に関する指標

- ・ 費用 : 導入に際しての費用

#### ○実現性に関する指標

- ・ 関係者との合意形成の難易度 : 導入に向けての関係者との合意形成
- ・ 汎用性 : 設備や技術の普及状況

表 8-1 指標評価の考え方（1）

	◎	○	△
評価のイメージ	特別に優れている、効果が高いなど	一般的にとりくむべき	実現のために課題がある
CO2 削減効果 (導入することによる CO2 排出量削減への貢献度)	<p>効果大</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO2 削減に大きく貢献。</li> <li>・ 例えば導入するだけで CO2 排出量が少ない生活に変化するなど。</li> </ul> <p>【具体例】 NO16 交通結節点となるバスターミナルの整備：自家用車からバスへの利用転換が進み、CO2 排出量の削減への効果大。</p>	<p>中程度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO2 削減に貢献。</li> <li>・ 例えば導入することで、CO2 排出量が少ない生活に変えるきっかけとなるなど。</li> </ul> <p>【具体例】 NO15 コミュニティサイクルの導入：近距離移動における自動車の代替手段のため、CO2 削減効果としては中程度。</p>	<p>効果小</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 左記のいずれでもない。</li> </ul>

表 8-1 指標評価の考え方（2）

	◎	○	△
評価のイメージ	特別に優れている、効果が高いなど	一般的にとりくむべき	実現のために課題がある
CO2削減以外の効果 (集約型都市構造への転換、安全性・利便性、公共交通の利用促進、PR効果・普及啓発、先進性、地域資源の保全、景観向上等の効果の高さなど)	<p><b>効果大</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>集約型都市構造への転換に寄与し、間接的にCO2削減効果があり、かつ、安全性・利便性、景観の向上など、まちづくりとしての効果がある。</li> <li>例えば、暮らしやすい集約拠点地区とするために特に必要な機能の導入など。</li> </ul> <p>【具体例】 NO1 集約拠点への商業・利便施設の立地誘導：生活利便施設の集積により、居住誘導を図り、集約型都市構造への転換と市街化の拡散を抑制。</p>	<p><b>中程度</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>集約型都市構造への転換に寄与し、間接的にCO2削減効果あるいは、安全性・利便性、景観の向上など、まちづくりとしての効果がある。</li> <li>例えば、暮らしやすい集約拠点地区とするためにあった方がよい機能など。</li> </ul> <p>【具体例】 NO31 太陽エネルギーの利用：エネルギーの自立には寄与するが、普及技術のため先進性やPR効果は以前ほど高くない。</p>	<p><b>効果小</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>左記のいずれでもない。</li> </ul>
費用 (導入に際しての費用)	<p><b>低い</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>相対的に費用が安い。</li> <li>例えば、別々のサービスを提供するよりも組み合わせることで費用が安くなる、初期投資が少ないなど。</li> </ul> <p>【具体例】 NO24 建物性能による断熱対策、遮熱対策：断熱材の導入費用は割安。</p>	<p><b>中程度</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>相対的に費用が同程度。</li> <li>例えば、導入しても事業に支障が出ない、財政的な負担が少ないなど。</li> </ul> <p>【具体例】 NO26 LED照明：年々費用が下がり、道路照明や一般家庭でも負担なく導入が可能。</p>	<p><b>高い</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>相対的に費用が高い。</li> <li>例えば、導入すると事業に支障が出る、財政的な負担となるなど。</li> </ul> <p>【具体例】 NO29 コージェネレーションの導入：商業・利便施設での導入を想定した5,000kWクラスでは15億円と、導入費用が高い。</p>
関係者との合意形成の難易度 (導入に向けての関係者との合意形成)	<p><b>低い</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既に関係者との合意形成がなされている。</li> </ul> <p>【具体例】 NO22 スマートメーターによるCO2の見える化：国の施策としてスマートメーターへの転換への方針が示されている。</p>	<p><b>中程度</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>関係者との協議はある程度進行しているが、合意には至っていない。</li> </ul> <p>【具体例】 NO17 コミュニティバスの交通体系の再編：バスターミナルの開設時期までに庁内調整を図る。</p>	<p><b>高い</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>関係者との協議開始前、あるいは協議を開始しているが、合意には時間を要するもの。</li> </ul> <p>【具体例】 NO19 都市間高速バスの運行：バス事業者との協議開始前。</p>
汎用性 (設備や技術の普及状況)	<p><b>定着</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>設備や技術の普及状況として、既に定着している。</li> </ul> <p>【具体例】 NO38 公園緑地の整備：土地区画整理事業の目的は、宅地の整備とともに道路や公園整備である。</p>	<p><b>普及開始</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>設備や技術の普及状況として、普及しはじめているが、定着には至っていない。</li> </ul> <p>【具体例】 NO50 市民ファンド：先進事例であるおひさまファンドをはじめとした市民ファンドが、全国に普及し始めている。</p>	<p><b>試験段階</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>設備や技術の普及状況として、試験段階。</li> </ul> <p>【具体例】 NO30 蓄電池の導入：まだまだ耐用年数が5年程度と短い。</p>

## 2. 総合評価

各指標の評価を踏まえ、△の数によって総合評価し、A・B・Cの3つのグループに区分する。

### 【グループの区分方法】

- ・△が1つ以下のもの：Aグループ
- ・△が2つ以上のもの：Bグループ
- ・△が3つ以上のもの：Cグループ

#### ○Aグループ（東郷セントラル地区で実現していくメニュー：△が1つ以下）

- ・集約型都市構造を実現するための50の導入メニューのうち、既の実現までの道筋が分かっているもの
- ・集約型都市構造を実現するために、今後検討が必要なソフト対策
- ・土地区画整理事業における、区画整理設計で既に対応済みのエコまちづくり関連メニュー
- ・商業事業者（三井不動産）の提案書に記載されていたメニュー

#### ○Bグループ（現時点では実現にやや課題があるメニュー：△が2つ）

- ・費用や合意形成に課題があるが、汎用性の面では普及段階にあるメニュー（カーシェアリング、小水力発電など）

#### ○Cグループ（現時点では実現に課題があるメニュー：△が3つ以上）

- ・費用、合意形成、汎用性で課題があるメニュー（熱融通、地中熱、バイオマス）
- ・費用、合意形成とあわせて当地区の気候特性においてCO2削減効果が低いメニュー（風力）



表 8-2 導入検討メニューの評価 (1)

基本方針	導入メニューの方向性	導入検討メニュー	想定される実施主体	CO2削減効果	CO2削減以外の効果	費用	関係者との合意形成の難易度	汎用性	具体的な内容・対応状況等	評価	
				◎:効果大 ○:中程度 △:効果小	◎:効果大 ○:普通 △:効果小	◎:低い ○:中程度 △:高い	◎:低い ○:中程度 △:高い	◎:定着 ○:普及開始 △:試験段階			
1.セントラル地区から町全体に波及するエコまちづくりの実践	A 集約型都市構造への転換	1 集約拠点への商業・利便施設の立地誘導	町	◎	◎	○	◎		<ul style="list-style-type: none"> <li>・集約拠点への商業・利便施設の立地により市街化の拡散を抑制し、集約型都市構造への転換を誘導</li> <li>・事業者コンペを実施し、対応済み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性の向上により、集約型都市構造への転換が促進される</li> </ul>	A
		2 集約拠点での公共サービスの提供	町	◎	◎	◎	○		<ul style="list-style-type: none"> <li>・町内に分散している公共施設を集約し、子育て世代や高齢者が必要とする、まちや暮らしの機能の充足を図る</li> <li>・生活利便施設の集積と、暮らし続けたいまちのサービスの提供により、集約拠点への居住と集約型都市構造への転換を誘導</li> <li>・役場を含めた、集約拠点における必要機能の検討が必要</li> <li>・商業・利便施設と役場を結ぶ公共交通サービス(バス、パーソナルモビリティ、自転車など)の検討が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・集約拠点に町内に分散している公共施設を集約し、子育て世代や高齢者が必要とする、まちや暮らしの機能を充足することで、集約型都市構造への転換が促進される。</li> <li>・機能集約による、利便性の向上とCO2削減効果が見込める</li> </ul>	A
		3 集約拠点への居住の誘導	町	◎	◎	○	○		<ul style="list-style-type: none"> <li>・エコまちづくりを推進する集約拠点への居住を誘導することで市街化の拡散の抑制し、集約型都市構造への転換の実現を図る</li> <li>・利便性の高い住宅地を創出することで、集約拠点への居住を誘導する</li> <li>・区画整理設計において、住宅地を配置することで対応中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東郷町内での居住にあたっては、集約拠点への居住を誘導することで、市街化の拡散の抑制を実現する</li> </ul>	A
	B 子育て世帯・高齢者への配慮	4 子育て世代、高齢者の要望に対応したソフト施策	町	○	◎	○	○	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子育て世代、高齢者の要望に対応したソフトの提供により、集約拠点への居住を誘導</li> <li>・商業・利便施設の来店者だけでなく、従業員へのサービスも提供する</li> <li>・実施に向けて、サービス内容の検討が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子育て世代、高齢者も暮らしやすいまちづくりを推進することで集約拠点への居住を誘導し、多世代にわたり続けられることができることが可能となる</li> </ul>	A
		5 多世帯・多世代住宅への助成	町	○	◎	○	○	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多世帯・多世代住宅への居住を誘導し、1世帯あたりのエネルギーの効率的な利用の促進を図る</li> <li>・実施に向けて、助成内容の検討が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多世帯・多世代住宅への居住は、エネルギーの効率的な利用を促進し、1世帯あたりのエネルギー消費量の削減に寄与</li> </ul>	A



表 8-2 導入検討メニューの評価（2）

基本方針	導入メニューの方向性	導入検討メニュー	想定される実施主体	CO2削減効果	CO2削減以外の効果	費用	関係者との合意形成の難易度	汎用性	具体的な内容・対応状況等	評価	
				◎:効果大 ○:中程度 △:効果小	◎:効果大 ○:普通 △:効果小	◎:低い ○:中程度 △:高い	◎:低い ○:中程度 △:高い	◎:定着 ○:普及開始 △:試験段階			
2.環境にやさしい交通体系の整備	C 道路整備 (走行速度改善)	6 自動車交通円滑化のための道路整備	組合 町	◎	○	○	△	◎	・土地区画整理事業及びこれに関連する周辺地区で道路整備を行うことで、自動車交通の円滑化を図り、走行車両の燃費の向上を図る。 ・区画整理設計で対応中	・道路整備により、自動車交通の円滑化が図られ、走行車両の燃費が向上する	A
		7 ラウンドアバウトの導入	組合	○	○	○	○	○	・ミニラウンドアバウトを整備することで、交通安全性の向上(速度抑制)とともに中央島の植栽により、緑の環境・景観の向上を図る ・区画整理設計で、主要区画道路に1箇所設置の方向で対応中	・交差点における停止・発進を抑制することで、CO2を削減	A
	D 自動車交通需要の調整 (交通需要マネジメント)	8 パーク&ライド、サイクル&ライドの導入	町 商業事業者	◎	○	○	△	○	・パーク&ライド、サイクル&ライドの導入により、バスターミナルの利便性の向上とバスの利用の促進を図る ・商業・利便施設、役場周辺、サブ拠点バス停付近で、駐車場・駐輪場の整備が必要	・公共交通施策とセットでの取り組みにより、実効性が高まる	A
		9 カーシェアリングの導入	想定事業者	○	○	○	△	△	・カーシェアリングの導入により、自動車利用頻度の削減と、公共交通の利用促進を図る。 ・利用者のニーズがあれば、導入可能	・集約拠点地区における居住者の増加により、需要が増加し実現性が高まる	B
		10 自転車利用環境の整備	町 商業事業者 組合	◎	○	△	○	○	・安全で快適な自転車利用環境の整備により、自家用車から自転車への利用転換を図る ・商業・利便施設で、約1,240台収容の駐輪場を整備予定	・安全性・利便性の向上により、自家用車から自転車・徒歩への利用転換が促進される ・安全に自転車利用できる道路整備が重要	A
		11 駐車マネジメントの実施 12 休日の近隣公共施設の駐車場の有効利用	町	○	○	○	○	○	・平日にゆとりのある商業・利便施設の駐車場を開放することで、パーク&ライド駐車場の機能を補完する ・休日にゆとりのある公共施設や民間の駐車場を開放することで、混雑が予想される商業・利便施設の駐車場の需要を分散し、入庫待ち等による不必要な燃料消費を抑制する ・駐車場の料金体系の検討	・公共交通が利用しやすいマネジメントの検討、実施が望ましい	A
		13 安全で快適な歩行空間の整備	組合 町	○	◎	○	○	◎	・幹線道路や補助幹線道路の歩道や歩行者専用道路を系統的に配置・整備することにより、歩行者の安全性と利便性を向上し、自家用車からの自転車・徒歩への利用転換の促進を図る ・区画整理設計において、主要道路で歩道を整備することで対応済み ・春木川沿いでの遊歩道の整備に向けて検討中	・安全性・利便性の向上により、集約拠点への居住誘導や自家用車から自転車・徒歩への利用転換が促進される	A
		14 電気自動車やプラグインハイブリッド車などのエコカーの導入促進	町 商業事業者	○	○	○	○	○	・電気自動車やプラグインハイブリッド車などの充電を必要とするエコカーユーザーの利便性の向上を図ることで、ガソリン車等からの買い替え促進を図る ・商業・利便施設で充電スタンドや水素ステーションの設置に向けて検討中	・公共施設や協力が得られる民間施設での充電スタンドの設置が望ましい	A
		15 コミュニティサイクルの導入	商業事業者	○	○	◎	○	◎	・商業・利便施設でコミュニティサイクルを導入し、自転車利用を促進することで、CO2排出量の抑制を図る ・商業・利便施設を拠点としたレンタサイクルシステムの導入に向けて検討中	・近距離移動を対象とするため、CO2削減量は多くないが、利用手段の転換のきっかけとして重要	A





表 8-2 導入検討メニューの評価 (3)

基本方針	導入メニューの方向性	導入検討メニュー		想定される実施主体	CO2削減効果	CO2削減以外の効果	費用	関係者との合意形成の難易度	汎用性	具体的な内容・対応状況等	評価	
					◎:効果大 ○:中程度 △:効果小	◎:効果大 ○:普通 △:効果小	◎:低い ○:中程度 △:高い	◎:低い ○:中程度 △:高い	◎:定着 ○:普及開始 △:試験段階			
2.環境にやさしい交通体系の整備	E 公共交通の整備	16 交通結節点となるバスターミナルの整備		町 商業事業者	◎	◎	○	○	◎	・商業・利便施設事業者による、敷地内のバスターミナルの整備を実施予定	・公共交通の利用促進に寄与する	A
		17 コミュニティバスの交通体系の再編		町	◎	◎	○	○	◎	・集約拠点におけるバスターミナルの整備と併せて、コミュニティバスの交通体系を再編することで、公共交通の利便性の向上と利用促進を図る。 ・商業・利便施設内のバスターミナルを拠点とした交通体系の再編	・公共交通の利用促進に寄与する	A
	F 公共交通の利用促進	18 ITを活用したバス利用促進のためのシステムの構築	18-1 貨客一体サービスの構築	商業事業者	○	◎	◎	△	○	・来客者の送迎と一体となって購入品を運搬することにより、利用する車の台数の削減を図る ・商業・利便施設事業者の送迎車等を活用した貨客一体の送迎・運搬サービスの提供	・既存バスルートでカバーしきれない地域とのアクセス性が向上することから導入が望ましい	A
			18-2 バスロケーションシステムの構築	バス事業者 商業事業者 町	○	◎	○	△	○	・バス利用者の利便性の向上により、公共交通の利用促進を図る ・携帯電話やスマートフォン、パソコンを利用した運行情報の提供	・公共交通の利便性の向上に向けて、導入が望ましい	A
		19 都市間高速バスの運行		バス事業者	○	◎	○	△	◎	・集約拠点におけるバスターミナルを拠点とした名古屋市中心部などへの高速バスを運行することで、公共交通の利便性の向上と利用促進を図る ・商業・利便施設内のバスターミナルを拠点とした名古屋市中心部への高速バスの運行	・バス事業者の合意が得られれば、運行が可能	A
	20 路線バスの運行の再編成		町 バス事業者	◎	◎	○	△	◎	・集約拠点におけるバスターミナルを拠点として、コミュニティバスとの連携のもと、バス路線・運行経路を再編することで、公共交通の利便性の向上と利用促進を図る。 ・バス路線網の再編・乗り継ぎ拠点の整備	・商業・利便施設内に整備するバスターミナルを拠点として、公共交通を再編することが望ましい	A	
	21 商業・利便施設のシャトルバスの有効利用		商業事業者	◎	◎	◎	○	◎	・商業・利便施設のシャトルバスを日常の移動手段として活用できるような仕組み構築し、自動車利用の抑制を図る ・商業・利便施設のシャトルバスの有効利用を、商業事業者で検討中	・公共交通の利便性の向上に向けて導入が望ましいが、今後の商業事業者、バス事業者の提案を見極めたうえで必要な検討を行う手順となる	A	



表 8-2 導入検討メニューの評価（4）

基本方針	導入メニューの方向性	導入検討メニュー		想定される実施主体	CO2削減効果	CO2削減以外の効果	費用	関係者との合意形成の難易度	汎用性	具体的な内容・対応状況等	評価	
					◎:効果大 ○:中程度 △:効果小	◎:効果大 ○:普通 △:効果小	◎:低い ○:中程度 △:高い	◎:低い ○:中程度 △:高い	◎:定着 ○:普及開始 △:試験段階			
3.エネルギー消費量の削減	G エネルギー負荷の削減	22 スマートメーターによるCO2の見える化		個人	○	○	◎	◎	○	・個別住宅でのスマートメーターの導入により、継続的なエネルギー消費量の抑制を図る ・エネルギー利用が多い商業・利便施設でのスマートメーターの導入によりエネルギー消費量の抑制を図る ・スマートメーターの普及後は、エネルギー利用効率の更なる上昇を図る ・一般家庭での普及が進むが、個人の努力に依存するだけではCO2の効果的な削減につながらないため助成策の検討も必要	・エネルギーの削減量が、商業・利便施設などで利用できるポイントに繋がれば効果が持続することから、単に設置するだけでなく、商業事業者との連携による実施が望ましい	A
		23 エネルギー管理システムの導入(HEMS・BEMS等)		商業事業者	◎	○	○	○	○	・エネルギー利用が多い商業・利便施設でのエネルギー管理システムの導入により、エネルギー消費量の抑制を図る ・エネルギー管理システムの導入に積極的に取り組む ・地域全体での導入は制度的、費用的に難があるため商業・利便施設内での設置	・先進性をPRする効果が高い ・商業・利便施設のみでの導入は省エネ対策として必須。住宅地を含めたシステムを導入するためには、規制緩和などによる導入メリットの拡充が必要	A
		24 建物性能による断熱対策、遮熱対策	商業・利便施設	商業事業者	◎	○	○	◎	◎	・商業・利便施設において、建物性能を上げることで、エネルギー消費量の抑制を図る ・商業・利便施設で導入の方向で検討中	・商業・利便施設は、空調制御に依存するため実施効果が高い。	A
			住宅	住宅事業者 個人	◎	○	◎	○	◎	・個別住宅において、建物性能を上げることで、エネルギー消費量の抑制を図る ・環境街区での事業者コンベの条件とすることが考えられる ・その他の街区でも、比較的安価で導入可能なため、普及・啓発を図ることが望ましい	・住宅の断熱仕様をワンランク上げることで、エアコンの利用を抑制し、CO2削減を図る	A
		26 LED照明等の省エネルギー照明の導入		組合 町	◎	○	○	◎	◎	・LED照明等の導入により、エネルギー消費量の抑制を図る ・町においても、設備の更新・新設時に順次導入中 ・区画整理設計においても導入の方向で検討中	・既に定着段階で、新設時には必須。	A
	H エネルギーの利用効率の向上	27 面的熱融通システム		商業事業者 組合	◎	○	△	△	△	・商業・利便施設、沿道サービスおよび環境街区での熱融通の可能性を模索する	・熱を必要とする沿道サービス施設の立地、環境街区の整備など、相手先の需要があって成立となる ・事業規模に対し、設備費用が高額で採算性が課題	C
		28 複合的な都市機能(商業・住宅)の導入		組合 町	◎	◎	○	◎	○	・住宅や商業施設などのエネルギー利用のピーク時間帯が異なる都市機能を導入することで、地区内のエネルギー利用の平準化と利用効率の向上を図る。 ・商業・利便施設、住宅が計画されており、エネルギー利用の平準化は、区画整理設計で対応済み	複合的な都市機能の導入により、土地利用計画としてエネルギーの平準化対策が図られている。	A
		29 コージェネレーションシステム等の導入(商業・住宅)	商業・利便施設	商業事業者	◎	○	△	◎	◎	・熱利用が多い商業・利便施設では、コージェネレーションシステムの導入によるエネルギー消費量の抑制を図る ・商業・利便施設で導入予定	・熱利用が多い商業・利便施設では、導入効果が大きい。	A
			住宅	町 個人	◎	○	△	○	○	・家庭でのコージェネレーションシステムの導入によるエネルギー消費量の抑制を図る ・住宅で導入し、CO2削減効果の向上を図る	・費用のハードルが高いが、環境街区での事業者コンベの条件とすることが考えられる ・その他の街区でも普及・啓発を図ることが望ましい	A
		30 蓄電池の導入		商業事業者 個人	◎	○	○	○	○	△	・燃料電池や太陽光発電に蓄電池を組み合わせることにより、CO2排出量を削減効果とともに、停電時の電力供給等、電源セキュリティとして導入を目指す ・現状では導入予定はないが、国の動向等を見ながら、商業・利便施設への導入の働きかけ、町民への啓発方法の検討が必要	・国においても導入促進を図っており、災害時でも電力の安定供給が可能であることから、導入が望ましいが、費用や耐久性が課題



表 8-2 導入検討メニューの評価（5）

基本方針	導入メニューの方向性	導入検討メニュー		想定される実施主体	CO2削減効果	CO2削減以外の効果	費用	関係者との合意形成の難易度	汎用性	具体的な内容・対応状況等	評価	
					◎:効果大 ○:中程度 △:効果小	◎:効果大 ○:普通 △:効果小	◎:低い ○:中程度 △:高い	◎:不要 ○:必要 △:重要	◎:定着 ○:普及開始 △:試験段階			
3.エネルギー消費量の削減	I 再生可能エネルギーの活用	31 太陽エネルギーの利用(発電利用・熱利用)	商業・利便施設	商業事業者 想定事業者	◎	○	○	◎	◎	・愛知万博で使用された太陽光パネルを再利用することにより、再生可能エネルギーの活用だけでなく、愛知万博の理念や記憶の継承し、町民の環境意識の高揚を図る ・商業・利便施設で太陽光発電システムを導入の予定 ・あいち万博で活用したパネルの再利用を検討中	・災害時はバックアップ電源となる ・エコの啓発、万博の理念の継承の点で評価できる	A
			住宅	町 住宅事業者 個人	◎	○	○	○	◎	・環境街区での全戸導入に向けての検討 ・その他の街区での導入に向けての普及・啓発	・電力の買取制度により、すでに普及が定着しており、住宅でも相当数の導入が見込まれる ・環境街区での事業者コンペの条件とすることが考えられる	A
		32 風力発電	商業事業者	△	◎	△	△	◎	・風況が弱く適地でない	・立地条件的に小規模なシステムであれば、商業・利便施設や公共施設において設置が可能	C	
		33 地中熱の利用	商業事業者 住宅事業者	○	○	△	△	△	・現状では導入予定なし	・住宅単体では設備費用が高額となるため、環境街区での先進的な取り組みや、商業・利便施設ならば、導入の可能性がある	C	
		34 バイオマスエネルギーの利用	商業事業者	○	◎	△	△	△	・現状では導入予定なし	・居住者の利便性の向上や環境学習効果などが期待できる ・商業・利便施設での設置が考えられるが施設計画と一体での検討が必要であるため、商業事業者の合意が前提となる。また設備費用も高額	C	
		35 愛知用水を活用した小水力発電	想定事業者	△	○	○	△	○	・24時間通じて発電が可能であり、また構造が簡易で耐久性が高い。バックアップ電源としての価値があることやPR効果などから、商業・利便施設での利用などが想定される	・愛知用水では導入していないが、他では普及段階にある ・設備機器の製品化が進んでおり、価格は下がりがつつある ・地域資源の活用という観点でのPR効果あり ・実現にむけては水資源機構との協議が必要	B	



表 8-2 導入検討メニューの評価（6）

基本方針	導入メニューの方向性	導入検討メニュー	想定される実施主体	CO2削減効果	CO2削減以外の効果	費用	関係者との合意形成の難易度	汎用性	具体的な内容・対応状況等	評価		
				◎:効果大 ○:中程度 △:効果小	◎:効果大 ○:普通 △:効果小	◎:低い ○:中程度 △:高い	◎:低い ○:中程度 △:高い	◎:定着 ○:普及開始 △:試験段階				
4.市街地整備における環境への配慮	J 都市計画、条例等に基づく施策	36 地区計画の導入による低炭素関連施設の担保 37 緑化地域制度・建築協定・緑地協定・景観計画によるみどりの担保 42 ガイドライン等による緑被率の設定 25 建築物の環境評価システムの導入（CASBEEあいち等） ※NO.25は、「エネルギー負荷の削減」のメニューとしていたが、評価システムの導入にあたり、各種協定等に記載することが考えられることから、NO.36・37と合わせて記載 ※NO.42についても同様	町	○	◎	○	△	◎	・各種取り決めを行うことで、エコまちづくりを持続的に進めるための担保性・永続性を確保する ・CASBEEあいち等の導入 ・地区計画の導入 ・各種協定の導入等	・各種取り決めを行うことで、担保性・永続性が確保できることから、導入が望ましい	A	
	K 公園緑地の整備	38 公園緑地の整備	組合	○	◎	○	◎	◎	・公園緑地を整備することで、CO2吸収効果の確保と微気候緩和を図る ・事業地区内に街区公園を4箇所整備する方向で、区画整理設計で対応中	・公園緑地に高木、中・低木の階層構造の植栽を行うことで、気候緩和やCO2吸収効果が期待できる	A	
	L みどりの管理・育成施策	39 既存樹木の保全	組合 個人	○	○	○	◎	◎	・既存樹木を保全（移植含む）することで、少量ながらもCO2吸収効果の確保と、住民への環境保全と地域資源の重要性の意識啓発を図る ・貴重な樹木を移植するなどにより、保全を図る方向で、区画整理設計で対応中	・従前からのCO2吸収である他、地域資源の保全の点で価値があるため、計画区域内の宅地及び公共用地で既存樹木の保全を図る	A	
	M ヒートアイランド化の抑制【地区スケール】	40 風の道等に配慮した開発	組合	○	○	○	◎	—	—	・自然気候を取り入れ、環境設備に依存しすぎないまちづくりを実践する ・道路・公園の配置について、区画整理設計で対応中	・環境設備に依存しすぎない、自然をとりこんだまちづくり手法として評価できる	A
		41 校庭等の芝生化	町	○	◎	○	○	—	—	・地上面の温度上昇の抑制による微気候緩和を図る。 ・事業地区内の幼稚園での対応を検討	・校庭の芝生化により、微気候緩和効果が期待できる ・費用の捻出が課題となるが、実施することが望ましい	A
		43 道路等における緑陰の形成	組合	○	◎	○	△	◎	◎	・道路緑化により道路空間に緑陰を形成することで、路面の温度上昇の抑制による微気候緩和とCO2吸収効果の確保を図る ・主要道路で実施する方向で、区画整理設計で対応中 ・都市計画道路名古屋春木線は対応済み ・電線地中化の実現には、電力事業者との調整が必要	・道路等における緑陰の形成により、気候緩和やCO2吸収効果が期待できる ・夏季の歩行者の快適性を創出する ・電線地中化により、街路樹の充実が図れることから、実施することが望ましい	A
		44 路面の温度上昇を抑制する舗装の工夫（透水性舗装・保水性舗装・遮熱舗装等）	組合	○	◎	○	○	◎	◎	・路面の温度上昇を抑制する舗装の工夫により、気候緩和を図る ・主要道路で実施する方向で、区画整理設計で対応中 ・商業・利便施設においても導入の方向で検討中	・路面の温度上昇を抑制する舗装の工夫により、気候緩和が期待できる ・夏季の歩行者の快適性を創出する	A
		45 水とみどりのネットワーク化	組合 町	○	◎	○	◎	◎	◎	・公園、街路樹、春木川、住宅周りのみどりによりネットワーク化を図ることで、気候緩和、生物多様性の向上を図る ・ネットワークの形成に向けて、区画整理設計で対応中	・公共空間でネットワークを構成し、民間敷地で補完することで、気候緩和、生物多様性の向上効果が増大する	A
		46 緑化に関する情報提供や普及啓発	町	○	◎	◎	◎	◎	◎	・住宅等の建設の機会を活用し、緑化を推進することで、気候緩和、CO2吸収効果の確保を図る ・町民や、地権者等に対し、情報提供や普及啓発活動を実施する	・特に、住宅等の建設の機会を活用し、普及啓発を図る方策の検討と実施が必要となる	A





表 8-2 導入検討メニューの評価（7）

基本方針	導入メニューの方向性	導入検討メニュー	想定される実施主体	CO2削減効果	CO2削減以外の効果	費用	関係者との合意形成の難易度	汎用性	具体的な内容・対応状況等	評価	
				◎:効果大 ○:中程度 △:効果小	◎:効果大 ○:普通 △:効果小	◎:低い ○:中程度 △:高い	◎:低い ○:中程度 △:高い	◎:定着 ○:普及開始 △:試験段階			
4.市街地整備における環境への配慮	N 建築物及び敷地内での風、みどり、水の活用	47 環境設備に頼りすぎない省エネ建築技術の導入	商業事業者 住宅事業者 個人	◎	◎	○	◎	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商業・便利施設や住宅等において自然気候を取り込んだ建物を建設することにより、エネルギー消費量の抑制を図る</li> <li>・商業・便利施設において、自然気候を取り込んだ建物の建設を検討中</li> <li>・環境街区で導入を目指した条件検討が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2削減効果だけでなく、住宅価格の抑制にもなる</li> <li>・環境街区での事業者コンペの条件となる</li> <li>・住宅など、その他の施設においても導入が望ましい</li> </ul>	A
		48 住宅、沿道サービス施設、商業・便利施設での緑陰の形成	組合 商業事業者 住宅事業者 個人	○	○	○	◎	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設や宅地内の緑化の推進を図ることで、気候緩和、CO2吸収効果の確保を図る</li> <li>・商業・便利施設内で実施に向けて検討中</li> <li>・施設の規模や用途に応じた、緑量の目標の検討が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緑地協定等の制度を活用し、施設や宅地内の緑化の推進を図ることが望ましい</li> </ul>	A
	O 共同管理・運営、市民参加	49 タウンマネジメント組織の設立	町	○	○	◎	△	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間事業者との連携によりタウンマネジメント組織を設立し、住民自らが参加することで、環境への意識の向上を図る</li> <li>・民間事業者等との連携による、組織の設立と運営</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・面的なエネルギー利用より、エネルギーの効率化を図ることで、CO2削減につながる。</li> <li>・環境設備の維持管理だけでなく、まちの持続的発展のためにも、設立が望ましい</li> </ul>	A
		50 市民ファンドの設立	町	○	○	◎	△	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間事業者との連携により市民ファンドの導入を図ることで、施設の維持管理費の安定的な確保とともに、町民自らが参加することによる環境への意識の向上や町全体への波及を図る</li> <li>・商業・便利施設や公共施設の管理運営企業を取り込んだファンドの設立</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町民の参加による、町全体への波及効果が期待されることから、設立が望ましい</li> </ul>	A

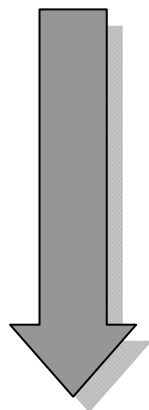


### 3. 導入検討メニューの仕分け

導入検討メニューの評価により、Aグループとした44項目を導入メニューとする。

Aグループ	
1 集約拠点への商業・利便施設の立地誘導	26 LED照明等の省エネルギー照明の導入
2 集約拠点での公共サービスの提供	28 複合的な都市機能（商業・住宅）の導入
3 集約拠点への居住の誘導	29 コージェネレーションシステム等の導入（商業・住宅）
4 子育て世代、高齢者の要望に対応したソフト施策	30 蓄電池の導入
5 多世帯・多世代住宅への助成	31 太陽エネルギーの利用（発電利用・熱利用）
6 自動車交通円滑化のための道路整備	36 地区計画の導入による低炭素関連施設の担保
7 ラウンドアバウトの導入	37 緑化地域制度・建築協定・緑地協定・景観計画によるみどりの担保
8 パーク&ライド、サイクル&ライドの導入	38 公園緑地の整備
10 自転車利用環境の整備	39 既存樹木の保全
11 駐車マネジメントの実施	40 風の道等に配慮した開発
12 休日の近隣公共施設の駐車場の有効利用	41 校庭等の芝生化
13 安全で快適な歩行空間の整備	42 ガイドライン等による緑被率の設定
14 電気自動車やプラグインハイブリッド車などのエコカーの導入促進	43 道路等における緑陰の形成
15 コミュニティサイクルの導入	44 路面の温度上昇を抑制する舗装の工夫（透水性舗装・保水性舗装・遮熱舗装等）
16 交通結節点となるバスターミナルの整備	45 水とみどりのネットワーク化
17 コミュニティバスの交通体系の再編	46 緑化に関する情報提供や普及啓発
18 ITを活用したバス利用促進のためのシステムの構築	47 環境設備に頼りすぎない省エネ建築技術の導入
19 都市間高速バスの運行	48 住宅、沿道サービス施設、商業・利便施設での緑陰の形成
20 路線バスの運行の再編成	49 タウンマネジメント組織の設立
21 商業・利便施設のシャトルバスの有効利用	50 市民ファンドの設立
22 スマートメーターによるCO2の見える化	
23 エネルギー管理システムの導入（HEMS・BEMS等）	
24 建物性能による断熱対策、遮熱対策	
25 建築物の環境評価システムの導入（CASBEEあいち等）	

※青字は、アクションプランと実施プログラムを示すメニュー



Bグループ	
9 カーシェアリングの導入	
35 愛知用水を活用した小水力発電	

Cグループ	
27 面的熱融通システム	
32 風力発電	
33 地中熱の利用	
34 バイオマスエネルギーの利用	

表 8-3 44 の導入メニュー (1)

基本方針	導入メニューの方向性	導入メニュー
1. 東郷セントラル地区から町全体に波及するエコまちづくりの実践	集約型都市構造への転換	1 集約拠点への商業・利便施設の立地誘導
		2 集約拠点での公共サービスの提供
		3 集約拠点への居住の誘導
	子育て世帯・高齢者への配慮	4 子育て世代、高齢者の要望に対応したソフト施策
		5 多世帯・多世代住宅への助成
2. 環境にやさしい交通体系の整備	道路整備（走行環境改善）	6 自動車交通円滑化のための道路整備
		7 ラウンドアバウトの導入
	自動車交通需要の調整（交通需要マネジメント）	8 パーク&ライド、サイクル&ライドの導入
		10 自転車利用環境の整備
		11 駐車マネジメントの実施
		12 休日の近隣公共施設の駐車場の有効利用
		13 安全で快適な歩行空間の整備
		14 電気自動車やプラグインハイブリッド車などのエコカーの導入促進
		15 コミュニティサイクルの導入
	公共交通の整備	16 交通結節点となるバスターミナルの整備
	公共交通の利用促進	17 コミュニティバスの交通体系の再編
		18 IT を活用したバス利用促進のためのシステムの構築
		19 都市間高速バスの運行
		20 路線バスの運行の再編成
		21 商業・利便施設のシャトルバスの有効利用
3. エネルギー消費量の削減	エネルギー負荷の削減	22 スマートメーターによるCO2の見える化
		23 エネルギー管理システムの導入（HEMS・BEMS等）
		24 建物性能による断熱対策、遮熱対策
		26 LED照明等の省エネルギー照明の導入
	エネルギーの利用効率の向上	28 複合的な都市機能（商業・住宅）の導入
		29 コージェネレーションシステム等の導入（商業・住宅）
	再生可能エネルギーの活用	30 蓄電池の導入
		31 太陽エネルギーの利用（発電利用・熱利用）

表 8-3 44 の導入メニュー (2)

基本方針	導入メニューの方向性	導入メニュー
4. 市街地整備における環境への配慮	都市計画、条例等に基づく施策	25 建築物の環境評価システムの導入 (CASBEE あいち等)
		36 地区計画の導入による低炭素関連施設の担保
		37 緑化地域制度・建築協定・緑地協定・景観計画によるみどりの担保
		42 ガイドライン等による緑被率の設定
	公園緑地の整備	38 公園緑地の整備
	みどりの管理・育成施策	39 既存樹木の保全
	ヒートアイランド化の抑制	40 風の道等に配慮した開発
		41 校庭等の芝生化
		43 道路等における緑陰の形成
		44 路面の温度上昇を抑制する舗装の工夫 (透水性舗装・保水性舗装・遮熱舗装等)
		45 水とみどりのネットワーク化
		46 緑化に関する情報提供や普及啓発
	建築物及び敷地内での風、みどり、水の活用	47 環境設備に頼りすぎない省エネ建築技術の導入
		48 住宅、沿道サービス施設、商業・利便施設での緑陰の形成
	共同管理・運営、市民参加	49 タウンマネジメント組織の設立
50 市民ファンドの設立		

なお、上記の 44 の導入メニューの中で、既に着手しているもの、または、既に普及段階で導入が通常となっていることから、アクションプランが不要なメニューを以下に示す。

■アクションプランが不要なメニュー

- 6 自動車交通円滑化のための道路整備
- 7 ラウンドアバウトの導入
- 13 安全で快適な歩行空間の整備
- 15 コミュニティサイクルの導入
- 21 商業・利便施設のシャトルバスの有効利用
- 26 LED 照明等の省エネルギー照明の導入
- 28 複合的な都市機能 (商業・住宅) の導入
- 38 公園緑地の整備
- 39 既存樹木の保全
- 43 道路等における緑陰の形成
- 44 路面の温度上昇を抑制する舗装の工夫 (透水性舗装・保水性舗装・遮熱舗装等)
- 45 水とみどりのネットワーク化
- 46 緑化に関する情報提供や普及啓発
- 47 環境設備に頼りすぎない省エネ建築技術の導入
- 48 住宅、沿道サービス施設、商業・利便施設での緑陰の形成

## 4. アクションプラン

今後着手するメニューとして仕分けた事項について、実現に向けた方策を示したアクションプランを以下に示す。

### (1) 集約型都市構造への転換

#### 1 集約拠点への商業・利便施設の立地誘導

##### ○今後の検討事項（検討主体：町）

- ・ 商業事業者との調整による商業・利便施設の整備事業の具体化が必要である。

##### ○導入内容

- ・ 集約拠点への商業・利便施設の立地により市街化の拡散を抑制し、集約型都市構造への転換を誘導する。

##### ○対応済み事項

- ・ 集約拠点への商業・利便施設を立地誘導する位置づけ。
- ・ 利便施設集約ゾーンにおいて、商業・利便施設の事業者コンペを実施し、事業者を選定。

#### 2 集約拠点での公共サービスの提供

##### ○今後の検討事項（検討主体：町）

- ・ 集約拠点での公共サービスの提供には、役場を含めた集約拠点における必要機能の検討が必要である。
- ・ 商業事業者との調整により、施設設計への反映が必要である。

##### ○導入内容

- ・ 町内に分散している公共公益施設を集約し、子育て世代や高齢者が必要とする、まちや暮らしの機能の充足を図る。
- ・ 生活利便施設の集積と、暮らし続けたいまちのサービスの提供により、集約拠点への居住と集約型都市構造への転換を誘導する。

##### ○対応済み事項

- ・ なし

#### 3 集約拠点への居住の誘導

##### ○今後の検討事項（検討主体：町）

- ・ 集約拠点への居住の誘導を促進するには、保留地の販売戦略の立案や、助成制度（固定資産税減免、バスの無料パスなど）の検討が必要である。
- ・ 環境街区の推進には、事業者選定の条件整理が必要である。

#### ○導入内容

- ・エコまちづくりを推進する集約拠点への居住を誘導することで、市街化の拡散を抑制し、集約型都市構造への転換の実現を図る。

#### ○対応済み事項

- ・利便性の高い住宅地の創出にあわせて、環境に配慮した街区を設定してエコまちづくりを先導する計画があるため、対応済みである。

## (2) 子育て世帯・高齢者への配慮

### 4 子育て世代、高齢者の要望に対応したソフト施策

#### ○今後の検討事項（検討主体：町）

- ・ 子育て世代、高齢者も暮らしやすいまちづくり（例えば、子どもの一時預かり、デイサービス施設などの立地）等の実施に向け、庁内・関係機関及び商業事業者との調整によるソフト施策の具体化が必要である。
- ・ 計画策定後、意向調査などにより、地元の意向を把握するとともに助成内容（減歩率の軽減や町の助成策など）具体的な検討に入る。

#### ○導入内容

- ・ 子育て世代、高齢者の要望に対応したソフトの提供により、集約拠点への居住を誘導する。
- ・ 本機能は、商業・利便施設の来店者だけでなく、従業員へもサービスを提供する。

#### ○対応済み事項

- ・ 子ども医療費助成制度（愛知県内では初めて18歳までを助成対象。入院、通院とも自己負担額なし。所得制限なし。）として対応済みである。

### 5 多世帯・多世代住宅への助成

#### ○今後の検討事項（検討主体：町）

- ・ 多世帯・多世代住宅への居住を促進するための、助成内容の検討が必要である。
- ・ 換地設計前までに、3世代住宅等が建てられるような大画地の希望者の公募に向けた条件整理を行う。

#### ○導入内容

- ・ 多世帯・多世代住宅への居住を誘導し、1世帯あたりのエネルギーの効率的な利用の促進を図る。

#### ○対応済み事項

- ・ なし



### (3) 自動車交通需要の調整（交通需要マネジメント）

#### 8 パーク&ライド、サイクル&ライドの導入

##### ○今後の検討事項（検討主体：町・商業事業者）

- ・ 商業事業者との調整により、施設設計への反映が必要である。
- ・ パーク&ライド、サイクル&ライドの導入は、公共交通施策とセットでの取り組みが有効であるため、東郷町地域公共交通連携計画と調整の上、バスルートの最適化が必要である。
- ・ バス利用を促進するための主要公共施設やサブ拠点での駐車場の検討が必要である。

##### ○導入内容

- ・ パーク&ライド、サイクル&ライドの導入により、バスターミナルの利便性の向上とバスの利用促進を図る。

##### ○対応済み事項

- ・ 商業事業者の提案内容に、集約拠点内にバスターミナルを配置し、これを核としてパーク&ライド駐車を隣接する計画が盛り込まれていることから、対応済みである。

#### 10 自転車利用環境の整備

##### ○今後の検討事項（検討主体：町）

- ・ 集約拠点内では、バスターミナルと役場とを結ぶネットワークの検討を行う。
- ・ 自転車利用環境の整備は、ネットワーク化することで一層の効果が期待できることから、長期的な視点のもと、安全に自転車利用できるように町全体を対象とした自転車のネットワーク計画の検討が必要である。
- ・ 電動アシスト自転車の充電ステーションや太陽光発電設備を備えた駐輪場の設置場所を、役場や商業施設と想定し、関係者との調整を行う。
- ・ 自転車利用を促進する助成策(自転車通勤への助成など)を検討する。

##### ○導入内容

- ・ 安全で快適な自転車利用環境の整備により、自家用車から自転車への利用転換を図る。

##### ○対応済み事項

- ・ 区画整理設計の中で、主要道路に安全に走行できる自転車歩行者道が設置され、バスターミナルへのアクセス性が確保されることから、集約拠点における自転車利用環境の整備は対応済みである。
- ・ 商業事業者の提案内容に、集約拠点内にバスターミナルを配置し、これを核として駐輪場を隣接する計画が盛り込まれていることから、対応済みである。

## 11 駐車マネジメントの実施

### 12 休日の近隣公共施設の駐車場の有効利用

#### ○今後の検討事項（検討主体：町）

- ・ 平日の駐車場の利用状況や近隣の駐車場の料金体系を踏まえ、商業事業者との調整により、平日にゆとりが生じる商業・利便施設の駐車場の有効利用方策を検討する必要がある。
- ・ 休日の公共公益施設の駐車場の開放と、そこからの代替移動手段の確保の検討が必要である。

#### ○導入内容

- ・ 平日にゆとりのある商業・利便施設の駐車場を開放することで、パーク&ライド駐車場の機能の補完を図る。
- ・ 休日にゆとりのある公共公益施設や民間の駐車場を開放することで、混雑が予想される商業・利便施設の駐車場の需要を分散し、入庫待ち等による unnecessary 燃料消費を抑制を図る。

#### ○対応済み事項

- ・ なし

## 14 電気自動車やプラグインハイブリッド車などのエコカーの導入促進

#### ○今後の検討事項（検討主体：町）

- ・ 充電を必要とするエコカーの導入促進には、充電器等の配置密度を高めることが有効であるため、役場をはじめとした公共公益施設への設置に向けた検討が必要である。
- ・ 民間施設での充電器等の設置の協力を得るための助成内容の検討が必要である。

#### ○導入内容

- ・ 電気自動車やプラグインハイブリッド車などの充電を必要とするエコカーユーザーの利便性の向上を図ることで、ガソリン車等からの買い替え促進を図る。

#### ○対応済み事項

- ・ 商業事業者の提案に、集約拠点内の商業・利便施設に電気自動車やプラグインハイブリッド車のための充電器や水素ステーションの設置検討は、商業事業者の提案内容に盛り込まれており、計画として対応済みである。

#### (4) 公共交通の整備・公共交通の利用促進

##### 16 交通結節点となるバスターミナルの整備

##### 17 コミュニティバスの交通体系の再編

##### 19 都市間高速バスの運行

##### 20 路線バスの運行の再編成

###### ○今後の検討事項（検討主体：町・商業事業者・バス事業者）

- ・ 既存のバスルートは集約拠点のバスターミナルを経由していないため、商業事業者及び東郷町地域公共交通連携計画との調整による再編が必要である。
- ・ バスターミナルへの乗り入れ本数（路線バス（名鉄バス・名古屋市バス）、地域巡回バス）、必要バスバース数、バスターミナルのグレード（シェルターなど）の検討は、商業事業者の施設設計開始までに諸条件（規格）を確定する必要がある。

※地域巡回バスの協議対象として想定する近隣市町は、名古屋市、豊明市、日進市、長久手市、みよし市、刈谷市等。

- ・ バスターミナルの管理運営方法や計画を担保する地区施設の扱いも同様に、施設設計開始までに諸条件を確定する必要がある。
- ・ 商業事業者のバスターミナル計画が確定した場合には、区画整理事業の事業計画との整合が必要である。

###### ○導入内容

- ・ 集約拠点におけるバスターミナルの整備により、公共交通の利用促進を図る。
- ・ バスターミナルの整備に併せて、コミュニティバスや路線バスの交通体系や運行経路を再編、名古屋市中心部などへの高速バスを運行することで、公共交通の利便性の向上と利用促進を図る。

###### ○対応済み事項

- ・ バスターミナルの整備は、商業事業者の提案内容に盛り込まれており、計画として対応済みである。

#### 18 ITを活用したバス利用促進のためのシステムの構築

##### ①貨客一体サービスの構築

###### ○今後の検討事項（検討主体：商業事業者）

- ・ バスルートを踏まえ、送迎車が必要となるルート、本数等、具体化に向けた検討が必要である。

###### ○導入内容

- ・ 来客者の送迎と一体となって購入品を運搬することにより、利用する車の台数の削減を図る。

###### ○対応済み事項

- ・ なし

## ②バスロケーションシステムの構築

### ○今後の検討事項（検討主体：町・バス事業者・実施事業者）

- ・ 実施事業者の発掘が必要である。
- ・ 導入路線の選定、提供する情報の内容、システム等の具体化が必要である。
- ・ 事業者が参入しやすくするため、国等の活用できる補助の検討と、補助を受けるための対応が必要である。

### ○導入内容

- ・ バス利用者の利便性の向上による公共交通の利用促進を図る。

### ○対応済み事項

- ・ なし

## (5) エネルギー負荷の削減

### 22 スマートメーターによるCO2の見える化

#### ○今後の検討事項（検討主体：町）

- ・ 国や中部電力の動向を見ながら、新築家屋の導入に向けて町民への啓発方法を検討する必要がある。
- ・ 環境街区での導入推進には、事業者選定の条件整理が必要である。
- ・ 効果的にCO2排出量の削減を図るためにも、商業事業者との連携により、エネルギー使用量の削減がサービスや特典につながるソフト策の検討が必要である。

#### ○導入内容

- ・ スマートメーターの導入により、個別住宅における継続的なエネルギー消費量の抑制を図る。
- ・ エネルギー利用が多い商業・利便施設でのスマートメーターの導入によりエネルギー消費量の抑制を図る。
- ・ スマートメーターの普及後は、エネルギー利用効率を更に上昇を図る。

#### ○対応済み事項

- ・ 商業・利便施設においては、商業事業者の提案内容に盛り込まれており、計画として対応済みである。

### 23 エネルギー管理システムの導入（HEMS・BEMS等）

#### ○今後の検討事項（検討主体：商業事業者）

- ・ 商業・利便施設の施設設計開始までに、導入システムの具体化が必要である。

#### ○導入内容

- ・ エネルギー利用が多い商業・利便施設でのエネルギー管理システムの導入によるエネルギー消費量の抑制を図る。

#### ○対応済み事項

- ・ なし

### 24 建物性能による断熱対策、遮熱対策

#### ○今後の検討事項（検討主体：町）

- ・ 新築家屋については、新しい省エネ基準を適用していくため、町民への啓発方法について、検討を行う必要がある。
- ・ 環境街区については、断熱仕様の条件を強化するかを含めて、コンペ実施までに仕様を検討する必要がある。

#### ○導入内容

- ・ 商業・利便施設、個別住宅において、建物性能を上げることで、エネルギー消費量の抑制を図る。

#### ○対応済み事項

- ・ なし

## (6) エネルギーの利用効率の向上

### 29 コージェネレーションシステム等の導入（商業・住宅）

#### 【商業】

##### ○今後の検討事項（検討主体：商業事業者）

- ・ 商業・利便施設の施設設計開始までに、導入システムの具体化が必要である。
- ・ 計画の実効性を担保するための、運用の時点でのエネルギー消費量の見える化検討が必要である。

##### ○導入内容

- ・ 熱利用が多い商業・利便施設では、コージェネレーションシステムの導入によるエネルギー消費量の抑制を図る。

##### ○対応済み事項

- ・ 集約拠点に立地する商業・利便施設に大規模施設向けコージェネレーションシステムを導入することは、商業事業者の提案内容に盛り込まれており、計画として対応済みである。

#### 【住宅】

##### ○今後の検討事項（検討主体：町）

- ・ 環境街区への導入推進には、事業者選定の条件整理が必要である。
- ・ 個人で導入するには費用が高額なため、普及に向けた助成策の検討が必要である。

##### ○導入内容

- ・ 家庭でのコージェネレーションシステムの導入によるエネルギー消費量の抑制を図る。

##### ○対応済み事項

- ・ なし

### 30 蓄電池の導入

##### ○今後の検討事項（検討主体：町・商業事業者）

- ・ 商業・利便施設に蓄電池の導入に向けての働きかけが必要である。
- ・ 国の動向を見ながら、新築家屋の導入に向けて町民への啓発方法を検討する必要がある。 ※今後の汎用性については、課題がある
- ・ 環境街区での導入推進には、事業者選定の条件整理が必要である。

##### ○導入内容

- ・ 燃料電池や太陽光発電に蓄電池を組み合わせることにより、CO2 排出量を削減効果とともに、停電時の電力供給等、電源セキュリティとして導入を目指す。

##### ○対応済み事項

- ・ なし

## (7) 再生可能エネルギーの活用

### 31 太陽エネルギーの利用（発電利用・熱利用）

#### 【商業】

##### ○今後の検討事項（検討主体：想定事業者）

- ・ 集光式太陽光発電プラントをはじめとした太陽光発電施設の設置に向け、施設の所有者である愛知臨空新エネルギーパークとの調整が必要。
- ・ 商業・利便施設の施設設計開始までに施設の設置場所や管理方法について、商業事業者との調整が必要。

##### ○導入内容

- ・ 愛知万博は「自然の叡智」というテーマのもと、地球的課題の解決に貢献し、自然の仕組みと調和した新しい文明を構築することを目指して開催された。会場で活用された実証施設のうち、太陽光パネルは愛知臨空新エネルギーパークに移設されている。

施設の所有者から当地区への移設（譲渡）の提案があったことから、これらの施設の導入により、再生可能エネルギーの活用だけでなく、愛知万博の理念や記憶を継承し、町民の環境意識の高揚を図る。

##### ○対応済み事項

- ・ 集約拠点に立地する商業・利便施設に太陽エネルギーを活用することは、商業事業者の提案内容に盛り込まれており、計画として対応済みである。

#### 【住宅】

##### ○今後の検討事項（検討主体：町）

- ・ 太陽エネルギーの利用を環境街区での事業者コンペの条件とすることが考えられる。そのため街区整備の自由度や保留地処分の方法などの検討が必要である。
- ・ 環境街区だけでなく、その他の住宅街区での導入に向けての普及・啓発が必要である。

##### ○導入内容

- ・ 再生可能エネルギーの利用により、住宅における化石燃料の使用抑制を図る。

##### ○対応済み事項

- ・ 電力の買取制度により、住宅への太陽光発電施設の導入は定着しており、相当数の導入が見込まれる。
- ・ 町の助成策として、住宅用太陽光発電システムの設置費用の一部を補助する制度があり、対応済みである。

(8) 都市計画、条例等に基づく施策

25 建築物の環境評価システムの導入 (CASBEE あいち等)

36 地区計画の導入による低炭素関連施設の担保

37 緑化地域制度・建築協定・緑地協定・景観計画によるみどりの担保

42 ガイドライン等による緑被率の設定

○今後の検討事項 (検討主体：町)

- ・ 地権者や事業者の理解を得るとともに導入に向けた検討が必要である。

○導入内容

- ・ 各種取り決めを行い、エコまちづくりを持続的に進めるための担保性・永続性を確保する。

○対応済み事項

- ・ 各種取り決めを実行するにあたり、エリアマネジメントが必要であるとの観点から、区画整理事業の発起人会で勉強中である。



## (9) ヒートアイランド化の抑制

### 40 風の道等に配慮した開発

#### ○今後の検討事項（検討主体：町）

- ・ 風の道等において考えられる微風の使い方、取り込み方を例示しながら、環境街区の募集までに検討を積み上げていく必要がある。
- ・ 風の道に配慮した開発について、区画整理事業での取り組みを整理するとともに、商業事業者(提案済み)や環境街区(今後事業者選定)での取り組みを着実に実現できるよう、関係者との調整を継続して行う必要がある。

#### ○導入内容

- ・ 自然気候を取り入れ、環境設備に依存しすぎないまちづくりを実践する。

#### ○対応済み事項

- ・ 集約拠点に立地する商業・利便施設で取り組むことは、商業事業者の提案内容に盛り込まれており、計画として対応済みである。

### 41 校庭等の芝生化

#### ○今後の検討事項（検討主体：町）

- ・ 「あいち森と緑づくり事業」の「緑の街並み推進事業」の活用に向けて検討する必要がある。
- ・ 事業者に向けて、導入の要請を行う必要がある。
- ・ 導入に向けて、助成策の検討の必要がある。

#### ○導入内容

- ・ 地上面の温度上昇の抑制による微気候緩和を図る。

#### ○対応済み事項

- ・ 集約拠点に立地する商業・利便施設で取り組むことは、商業事業者の提案内容に盛り込まれており、計画として対応済みである。

(10) 共同管理・運営、市民参加

49 タウンマネジメント組織の設立

50 市民ファンドの設立

○今後の検討事項（検討主体：町）

- ・ 市民ファンドの運営母体となるまちづくり会社の設立に向け、サービス対象事業、設立までのスキーム、組織形態、税制などの検討が必要である。
- ・ 関係機関（想定事業者、商業事業者、バス事業者、水資源機構など）とのファンドの対象事業や提供するサービスの関係機関との調整を行い、ファンド設立に関する今後の課題や、対応方針、役割分担を調整する必要がある。

○導入内容

- ・ 民間事業者との連携によるタウンマネジメント組織の設立と市民ファンドの導入は、施設の維持管理費の安定的な確保だけでなく、町民が自ら参加することにより、環境への意識の向上を図るとともに、町全体への波及効果を図る。

○対応済み事項

- ・ 町の公共施設を管理する、東郷町施設サービス㈱を組織の母体として想定している。

■アクションプラン実施区域図【集約拠点地区】

＜導入メニュー＞

※番号は、p.120・121「44の導入メニュー」による。

【ソフト施策】

- 3 集約拠点への居住の誘導
- 5 多世帯・多世代住宅への助成
- 12 休日の近隣公共施設の駐車場の有効利用
- 25 建築物の環境評価システムの導入（CASBEE あいち等）
- 36 地区計画の導入による低炭素関連施設の担保
- 37 緑化地域制度・建築協定・緑地協定・景観計画によるみどりの担保
- 42 ガイドライン等による緑被率の設定
- 46 緑化に関する情報提供や普及啓発
- 49 タウンマネジメント組織の設立
- 50 市民ファンドの設立

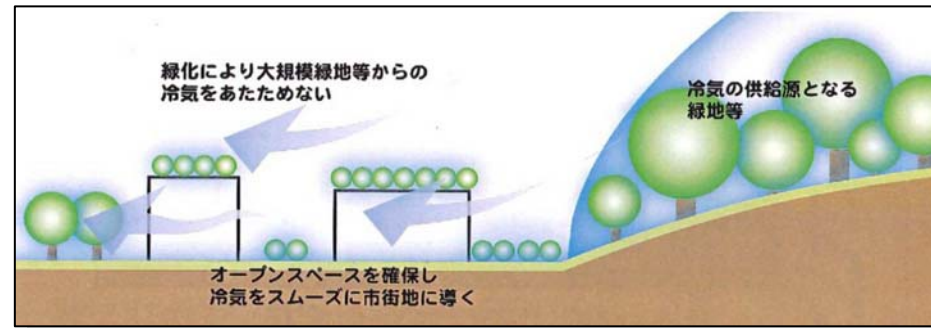
【ハード施策・基盤施設】

- 6 自動車交通円滑化のための道路整備
- 7 ラウンドアバウトの導入
- 8 パーク&ライド、サイクル&ライドの導入
- 10 自転車利用環境の整備
- 11 駐車マネジメントの実施
- 13 安全で快適な歩行空間の整備
- 14 電気自動車やプラグインハイブリッド車などのエコカーの導入促進
- 15 コミュニティサイクルの導入
- 17 コミュニティバスの交通体系の再編
- 26 LED照明等の省エネルギー照明の導入
- 28 複合的な都市機能（商業・住宅）の導入
- 38 公園緑地の整備
- 40 風の道等に配慮した開発
- 44 路面の温度上昇を抑制する舗装の工夫（透水性舗装・保水性舗装・遮熱舗装等）

【ハード施策・その他】

- 22 スマートメーターによるCO2の見える化
- 23 エネルギー管理システムの導入（HEMS・BEMS等）
- 24 建物性能による断熱対策、遮熱対策
- 29 コージェネレーションシステム等の導入（商業・住宅）
- 30 蓄電池の導入
- 31 太陽エネルギーの利用（発電利用・熱利用）
- 39 既存樹木の保全
- 41 校庭等の芝生化
- 43 道路等における緑陰の形成
- 45 水とみどりのネットワーク化
- 47 環境設備に頼りすぎない省エネ建築技術の導入
- 48 住宅、沿道サービス施設、商業・利便施設での緑陰の形成

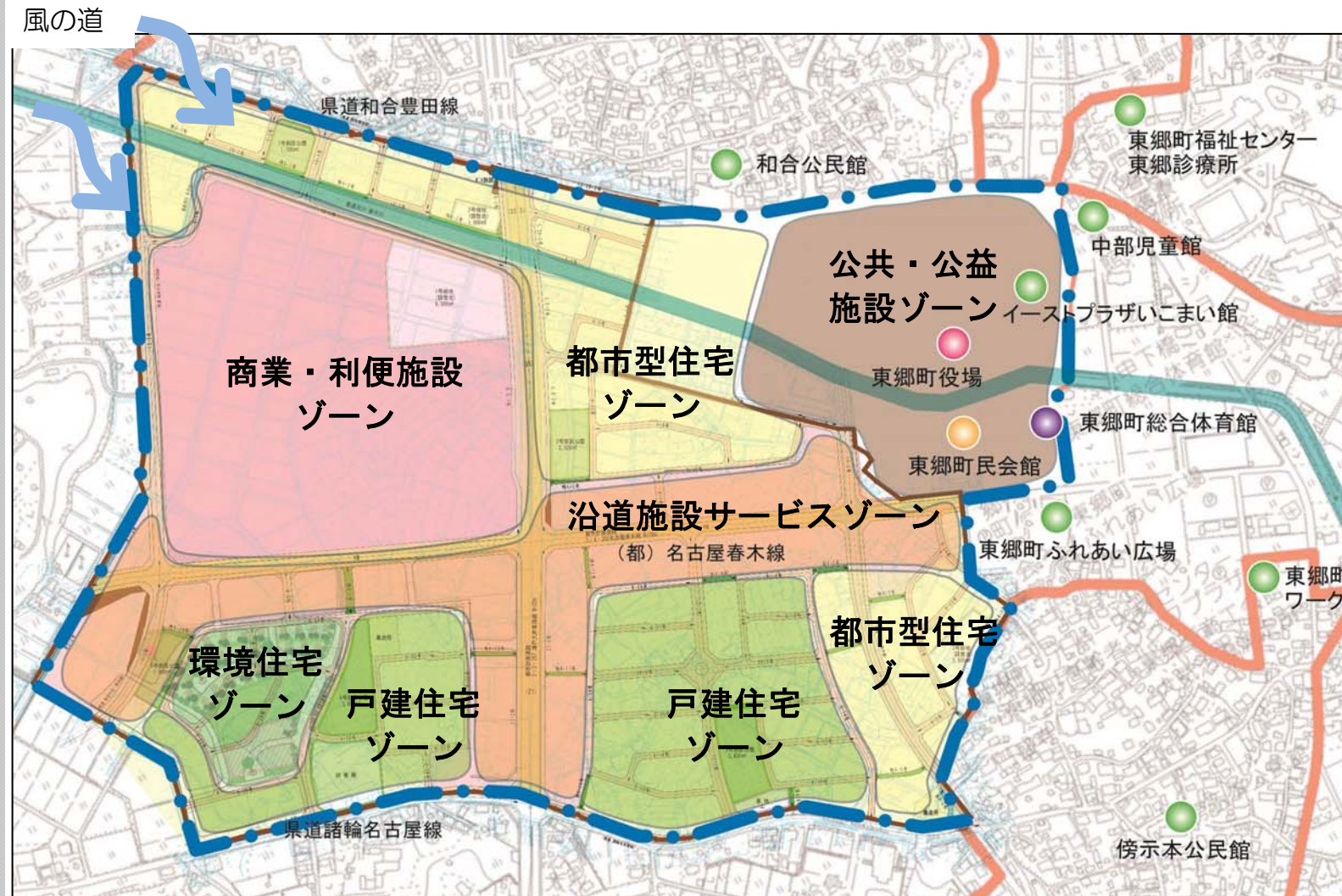
※青字の導入メニューは、アクションプランを記載



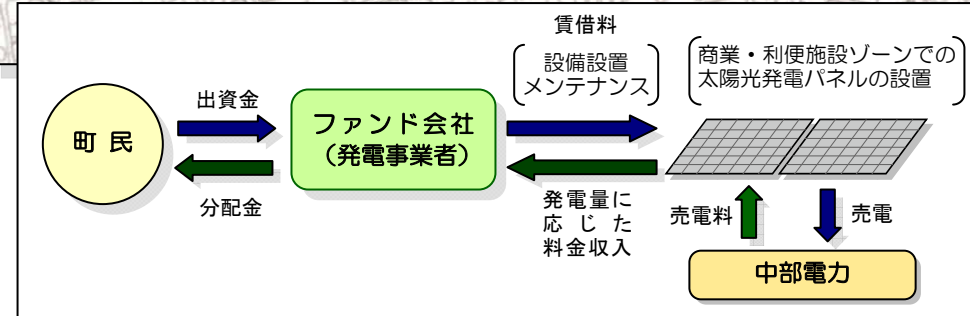
40 風の道等に配慮した開発



7 ラウンドアバウトの導入



14 電気自動車やプラグインハイブリッド車などのエコカーの導入促進



50 市民ファンドの設立



17 コミュニティバスの交通体系の再編

**A市三世帯住宅建設支援事**

A市では、市内において高齢者に配慮した三世帯住宅を新しく建設し三世帯で居住される方に、補助金を交付します

○申請者の条件

- ・三世帯住宅を市内に建設する方
- ・三世帯で暮らす方
- ・三世帯住宅に居住することが電卓の方
- ・高齢者に配慮した設計・設備を希望していること
- ・高齢者世帯員がいないこと

○対象の工事

- ・A市内に建設される建築物であること
- ・三世帯住宅の居住する建築物であること
- ・二世帯住宅に居住する場合は、住戸専有面積が100㎡以上であること
- ・併用住宅については、住戸専有面積が100㎡以上であること
- ・その他、そのほかの用途に転用可能な用途が1以上であること
- ・1層は最上階の専有面積とする
- ・高齢者に配慮した設計・設備を希望すること
- ・（バリアフリー、浴槽の高さ0.8m以下、玄関・トイレ・浴室へ手すり設置）
- ・建設費等に充当していること

○補助内容

この支援事業に基づく三世帯住宅の建設費に対し、1戸につき30万円の補助金を交付します

5 多世帯・多世代住宅への助成

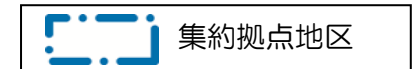


図 8-1 アクションプラン実施区域図【集約拠点地区】



■アクションプラン実施区域図【商業・利便施設ゾーン】

＜導入メニュー＞

※番号は、p.120・121「44の導入メニュー」による。

【ソフト施策】

- 1 集約拠点への商業・利便施設の立地誘導
- 2 集約拠点での公共サービスの提供
- 4 子育て世代、高齢者の要望に対応したソフト施策
- 25 建築物の環境評価システムの導入（CASBEE あいち等）

【ハード施策・基盤施設】

- 8 パーク&ライド、サイクル&ライドの導入
- 10 自転車利用環境の整備
- 11 駐車マネジメントの実施
- 14 電気自動車やプラグインハイブリッド車などのエコカーの導入促進
- 15 コミュニティサイクルの導入
- 16 交通結節点となるバスターミナルの整備
- 17 コミュニティバスの交通体系の再編
- 18 ITを活用したバス利用促進のためのシステムの構築
- 19 都市間高速バスの運行
- 20 路線バスの運行の再編成
- 21 商業・利便施設のシャトルバスの有効利用
- 26 LED照明等の省エネルギー照明の導入
- 29 コージェネレーションシステム等の導入（商業・住宅）
- 40 風の道等に配慮した開発
- 44 路面の温度上昇を抑制する舗装の工夫（透水性舗装・保水性舗装・遮熱舗装等）

【ハード施策・その他】

- 22 スマートメーターによるCO2の見える化
- 23 エネルギー管理システムの導入（HEMS・BEMS等）
- 24 建物性能による断熱対策、遮熱対策
- 30 蓄電池の導入
- 31 太陽エネルギーの利用（発電利用・熱利用）
- 47 環境設備に頼りすぎない省エネ建築技術の導入
- 48 住宅、沿道サービス施設、商業・利便施設での緑陰の形成

※青字の導入メニューは、アクションプランを記載



商業・利便施設イメージ図



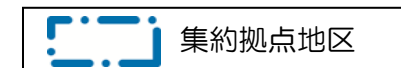
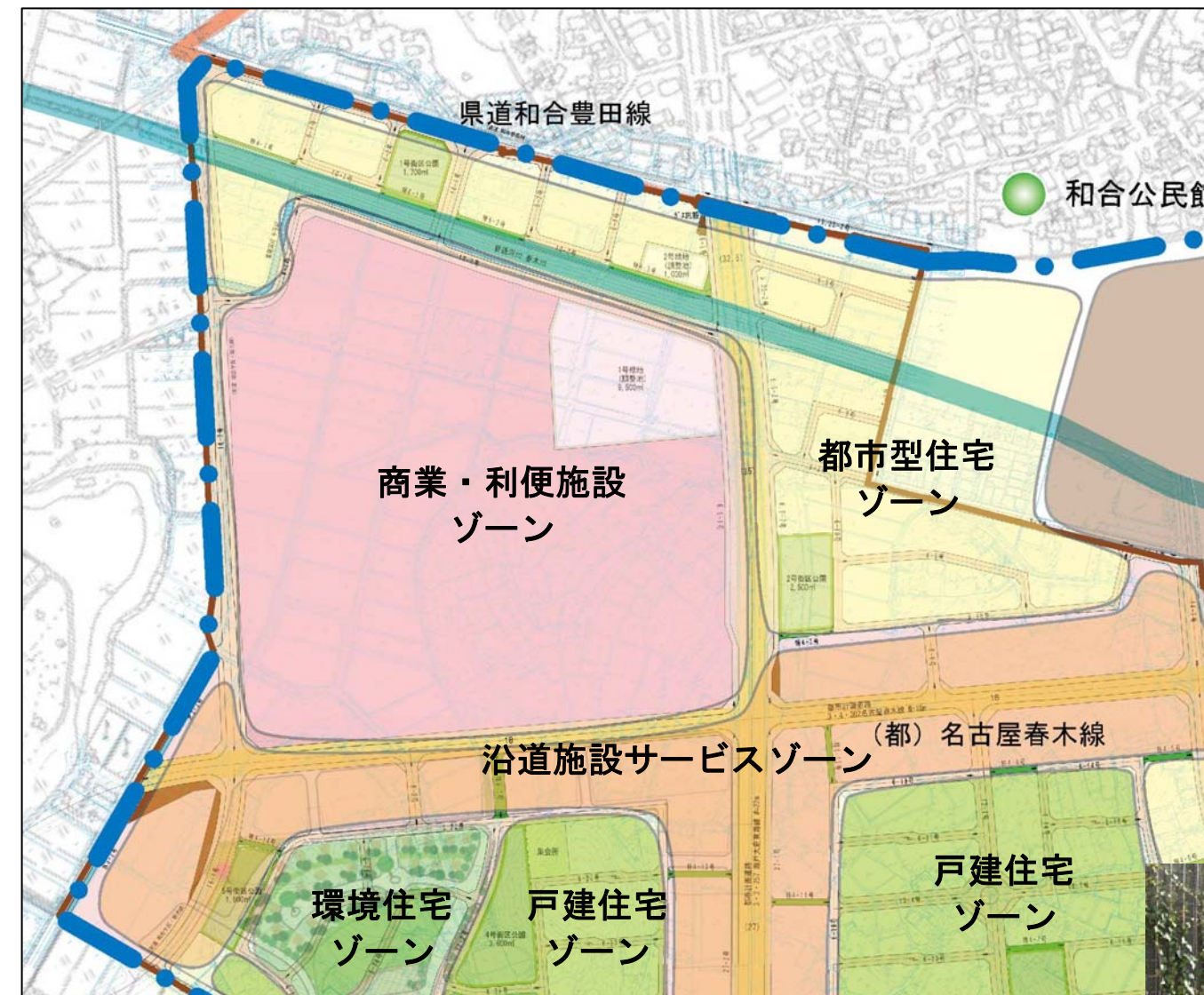
4 子育て世代、高齢者の要望に対応したソフト施策



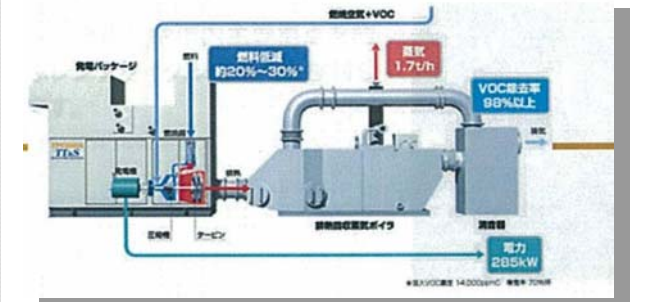
8 サイクル&ライドの導入



位置図



19 都市間高速バスの運行



29 コージェネレーションシステム等の導入（商業）



47 環境設備に頼りすぎない省エネ建築技術の導入

図 8-2 アクションプラン実施区域図【商業・利便施設ゾーン】



■アクションプラン実施区域図【環境住宅ゾーン】

＜導入メニュー＞

※番号は、p.120・121「44の導入メニュー」による。

【ソフト施策】

- 25 建築物の環境評価システムの導入（CASBEE あいち等）
- 36 地区計画の導入による低炭素関連施設の担保
- 37 緑化地域制度・建築協定・緑地協定・景観計画によるみどりの担保
- 42 ガイドライン等による緑被率の設定
- 46 緑化に関する情報提供や普及啓発
- 49 タウンマネジメント組織の設立
- 50 市民ファンドの設立

【ハード施策・基盤施設】

- 40 風の道等に配慮した開発

【ハード施策・その他】

- 22 スマートメーターによるCO2の見える化
- 23 エネルギー管理システムの導入（HEMS・BEMS等）
- 24 建物性能による断熱対策、遮熱対策
- 29 コージェネレーションシステム等の導入（商業・住宅）
- 30 蓄電池の導入
- 31 太陽エネルギーの利用（発電利用・熱利用）
- 39 既存樹木の保全
- 47 環境設備に頼りすぎない省エネ建築技術の導入
- 48 住宅、沿道サービス施設、商業・利便施設での緑陰の形成

※青字の導入メニューは、アクションプランを記載



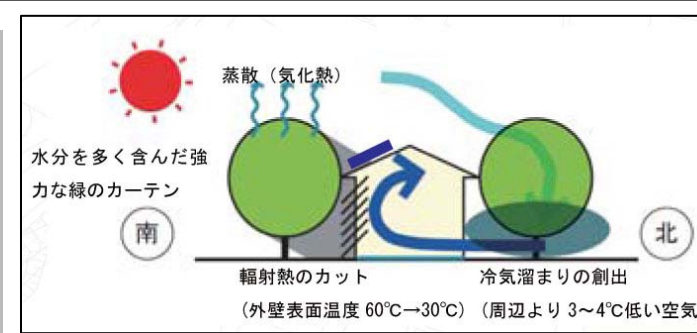
39 既存樹木の保全（ヤマザクラ）



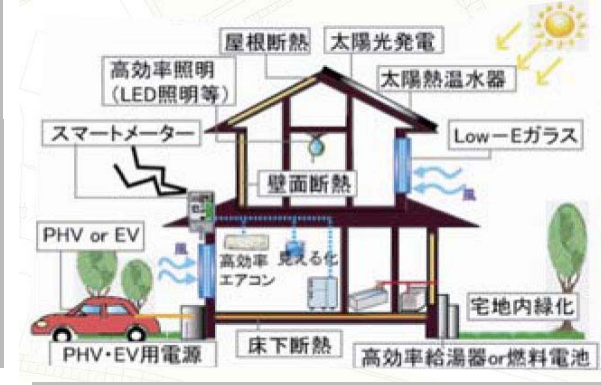
39 既存樹木の保全  
誘鳥木となるよう、50~100m  
間隔で配置するイメージ



48 住宅、沿道サービス施設、商業・利便施設での緑陰の形成

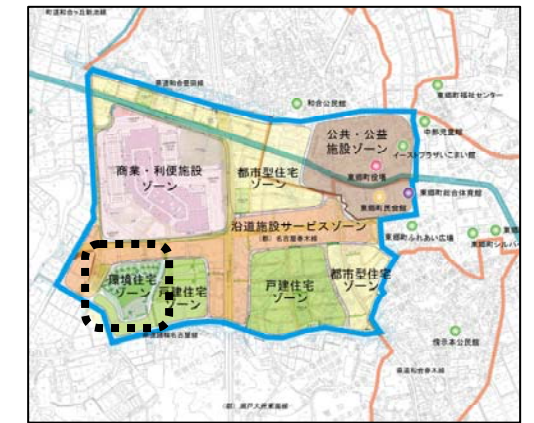


47 環境設備に頼りすぎない省エネ建築技術の導入



CO2 排出量の抑制を目的とした低炭素住宅のイメージ

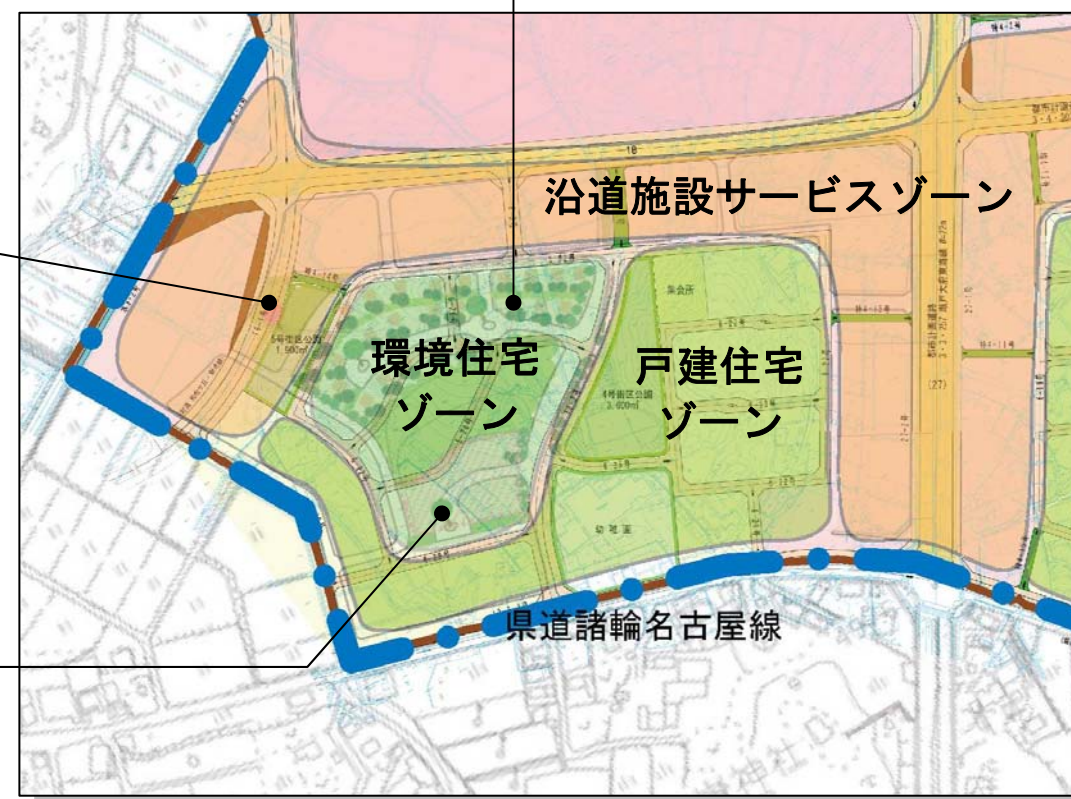
- 22 スマートメーターによるCO2の見える化
- 24 建物性能による断熱対策、遮熱対策



位置図



31 太陽エネルギーの利用（発電利用・熱利用）



集約拠点地区

図 8-3 アクションプラン実施区域図【環境住宅ゾーン】





■アクションプラン実施区域図【対象区域全体】

＜導入メニュー＞

※番号は、p.120・121「44の導入メニュー」による。

【ソフト施策】

- 4 子育て世代、高齢者の要望に対応したソフト施策
- 5 多世帯・多世代住宅への助成
- 12 休日の近隣公共施設の駐車場の有効利用
- 14 電気自動車やプラグインハイブリッド車などのエコカーの導入促進
- 50 市民ファンドの設立

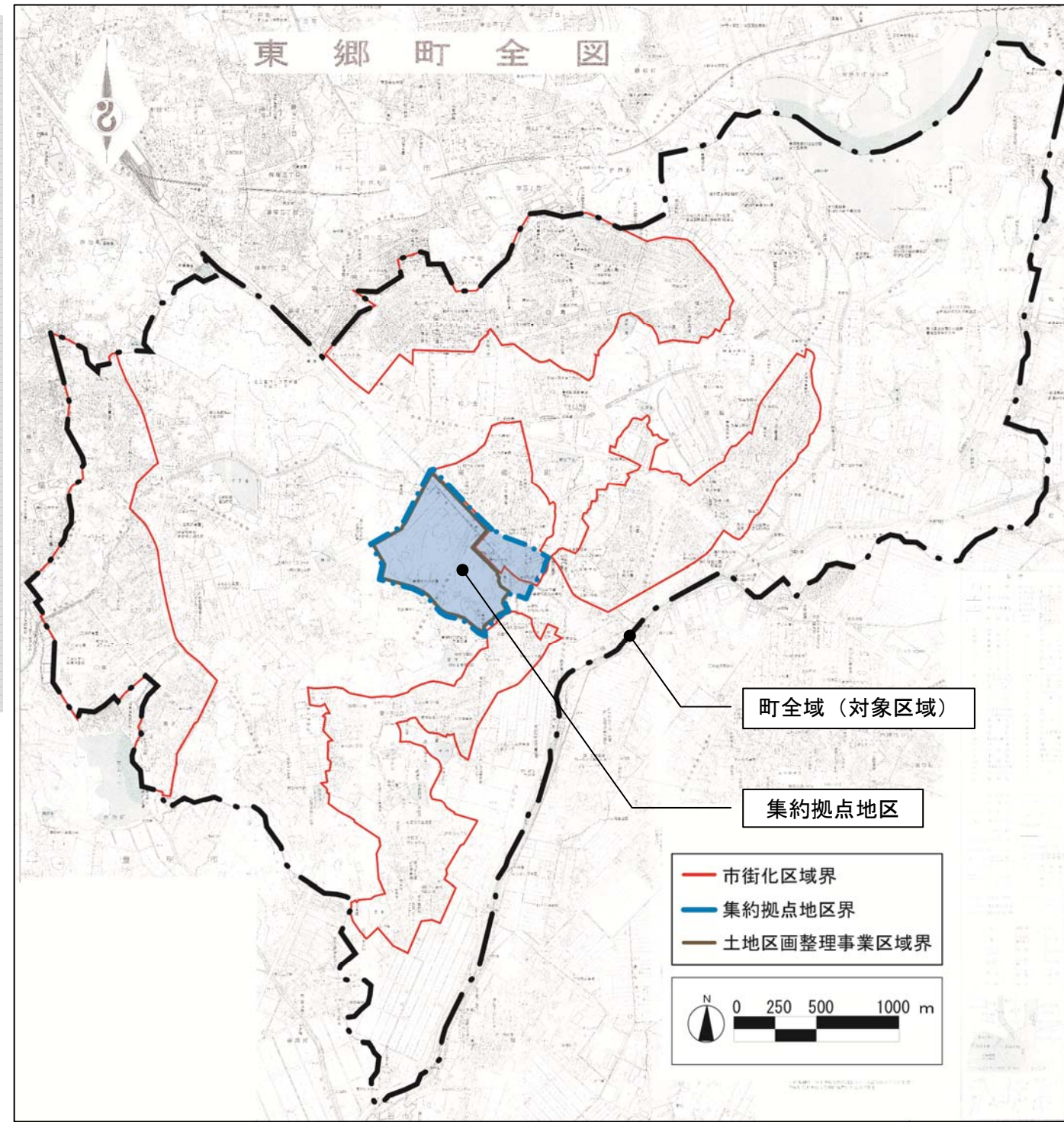
【ハード施策・基盤施設】

- 6 自動車交通円滑化のための道路整備
- 8 パーク&ライド、サイクル&ライドの導入
- 10 自転車利用環境の整備
- 13 安全で快適な歩行空間の整備
- 17 コミュニティバスの交通体系の再編
- 20 バス路線・運行の再編成

【ハード施策・その他】

- 15 コミュニティサイクルの導入
- 18 ITを活用したバス利用促進のためのシステムの構築

※青字の導入メニューは、アクションプランを記載



**A市三世帯住宅建設支援事業**

A市では、市内において高齢者に配慮した三世帯住宅を新しく建設し三世帯で居住される方に、補助金を交付します

○申請者の資格

- ・三世帯住宅を市内に建設する方
- ・三世帯世帯を構成する方
- ・三世帯住宅に居住することが確定の方
- ・市税等を滞納していない方
- ・暴力団の構成員ではないこと

○対象の工事

- ・A市内に建設される建築物であること
- ・三世帯世帯の居住する建築物であること
- ・専用住宅については、戸数専有面積が100㎡以上であること
- ・併用住宅については、専有専有面積が100㎡以上であり、かつ、その割合が併用住宅全体の専有面積の2分の1以上であること
- ・1層は高齢者の専用室とすること
- ・高齢者に配慮した構造・設備を有すること
- ・（バリアフリー、浴槽の高さが0.9m以下、玄関・トイレ・浴室へ手摺設置）
- ・建設基準法に適合していること

○補助内容

この支援事業に基づき三世帯住宅の建設費に対し、1戸につき50万円の補助を行います

5 多世帯・多世代住宅への助成



14 電気自動車やプラグインハイブリッド車などのエコカーの導入促進



17 コミュニティバスの交通体系の再編

18 ITを活用したバス情報システムの構築

図 8-4 アクションプラン実施区域図【対象区域全体】



## 5. 実施プログラム

今後着手するメニューとして仕分けた事項について、実現に向けたスケジュールを以下に示す。実施プログラムは、まちびらき（まちの機能の一部が供用された時点。当地区では商業・利便施設の開設時。）までを1期、計画期間終了までを2期とする。また、まちびらきの時点にそれまでの評価（中間評価）と実施プログラムの見直しを行う。（p. 161 参照）

### 実施プログラム①

表 8-4 実施プログラム (1)

項目	ゾーン 名称	スケジュール	
		1 期 (平成 26 年度)	2 期 最終評価 (平成 35 年度)
1 集約拠点への商業・利便施設の立地誘導	商業・利便施設	→ (施設設計・建築)	→ (サービス提供)
2 集約拠点での公共サービスの提供	商業・利便施設	→ (必要機能の検討、商業事業者との調整)	→ (サービス提供)
3 集約拠点への居住の誘導	集約拠点	→ (誘導策の検討、環境街区事業者選定条件の整理)	→ (誘導方策の実施、環境街区の整備)
4 子育て世代、高齢者の要望に対応したソフト施策	商業・利便施設	→ (ソフト施策の具体化、地元の意向把握、商業事業者との調整)	→ (施策の展開)
5 多世帯・多世代住宅への助成	集約拠点	→ (助成内容の検討、大画地の条件整理)	→ (助成の実施、大画地に対応した宅地整備)
6 自動車交通円滑化のための道路整備	集約拠点	→ (区画整理設計、商業事業者との調整)	→ (道路整備)
7 ラウンドアバウトの導入	集約拠点	→ (区画整理設計、道路協議)	→ (道路整備)
8 パーク&ライド、サイクル&ライドの導入	集約拠点	→ (導入検討、商業事業者との調整)	→ (実施)
10 自転車利用環境の整備	集約拠点	→ (ネットワークや助成策の検討、商業事業者との調整)	→ (整備及び実施)
11 駐車マネジメントの実施	集約拠点	→ (駐車場調査、商業事業者との調整)	→ (実施)

凡 例	
→	検討・準備段階
→	実施段階

実施プログラム②

表 8-4 実施プログラム (2)

項目	ゾーン 名称	スケジュール	
		1 期 (平成 26 年度)	2 期 最終評価 (平成 35 年度)
12 休日の近隣公共施設の 駐車場の有効利用	集約拠点	(駐車場調査、 商業事業者との調整)	(実施)
13 安全で快適な歩行空間の 整備	集約拠点	(区画整理設計、 春木川遊歩道検討)	(自歩道整備、遊歩道整備)
14 電気自動車やプラグインハイ ブリッド車などのエコカー の導入促進	集約拠点	(導入検討、助成策の検討、 商業事業者との調整)	(充電スタンドの整備)
15 コミュニティサイクルの導入	集約拠点	(レンタサイクルの導入検討、 充電スタンドの設置検討)	(実施)
16 交通結節点となるバスター ミナルの整備	商業・利便 施設	(商業事業者 との調整)	(整備)
17 コミュニティバスの交通体 系の再編	商業・利便 施設	(再編検討)	(実施)
18 ITを活用したバス利用促進の ためのシステムの構築 ①貨客一体サービスの構築	商業・利便 施設	(商業事業者との調整)	(実施)
18 ITを活用したバス利用促進の ためのシステムの構築 ②バスロケーションシステム の構築	商業・利便 施設	(実施事業者の発掘、 活用可能な補助の検討)	(実施)
19 都市間高速バスの運行	商業・利便 施設	(バス事業者との調整)	(実施)
20 路線バスの運行の再編成	商業・利便 施設	(再編検討)	(実施)
21 商業・利便施設のシャトル バスの有効利用	商業・利便 施設	(商業事業者やバス事業者 との調整)	(実施)

実施プログラム③

表 8-4 実施プログラム (3)

項目	ゾーン 名称	スケジュール	
		1 期 中間評価 (平成 26 年度) (まちびらき)	2 期 最終評価 (平成 35 年度)
22 スマートメーターによる CO2 の見える化	集約拠点	(導入準備後、随時導入)	(平成 34 年までに全戸導入)
23 エネルギー管理システムの導入(HEMS、BEMS等)	集約拠点	(導入システムの具体化)	(整備、エネルギー消費量の確認)
24 建物性能による断熱対策、遮熱対策	集約拠点	(町民への啓発、環境街区事業者選定条件の整理)	(環境街区の整備)
26 LED 照明等の省エネルギー照明の導入	集約拠点	(随時導入)	
28 複合的な都市機能(住宅・商業)の導入	集約拠点	(区画整理設計で、複合的な土地利用を反映)	
29 コージェネレーションシステム等の導入(商業)	商業・利便施設	(導入システムの具体化と設置)	(エネルギー消費量の確認)
29 コージェネレーションシステム等の導入(住宅)	集約拠点	(助成策の検討、環境街区事業者選定条件の整理)	(環境街区の整備)
30 蓄電池の導入(商業)	商業・利便施設	(導入機器の具体化と設置)	(実施)
30 蓄電池の導入(住宅)	集約拠点	(助成策の検討、環境街区事業者選定条件の整理)	(環境街区の整備)
31 太陽エネルギーの利用(発電利用・熱利用)(商業)	商業・利便施設	(所有者との調整、商業事業者との調整)	(実施)
31 太陽エネルギーの利用(発電利用・熱利用)(住宅)	集約拠点	(町民への普及・啓発、環境街区事業者選定条件の整理)	(環境街区の整備)
25 建築物の環境評価システムの導入	集約拠点	(内容検討)	(実施)
36 地区計画の導入による低炭素関連施設の担保	集約拠点	(内容検討)	(実施)
37 緑化地域制度・建築協定・緑地協定・景観計画によるみどりの担保	集約拠点	(内容検討)	(実施)
42 ガイドライン等による緑被率の設定	集約拠点	(内容検討)	(実施)

実施プログラム④

表 8-4 実施プログラム (4)

項目	ゾーン 名称	スケジュール	
		1 期 (平成 26 年度)	2 期 最終評価 (平成 35 年度)
38 公園緑地の整備	集約拠点	→ (区画整理設計)	→ (公園整備)
39 既存樹木の保全	集約拠点	→ (区画整理設計)	→ (実施)
40 風の道等に配慮した開発	集約拠点	→ (区画整理設計、商業事業者との調整)	→ (実施)
		→ (環境街区事業者選定条件の整理)	→ (環境街区の整備)
41 校庭等の芝生化	集約拠点	→ (助成策検討、関係者との調整)	→ (実施)
43 道路等における緑陰の形成	集約拠点	→ (区画整理設計)	→ (道路整備)
44 路面の温度上昇を抑制する舗装の工夫	集約拠点	→ (区画整理設計)	→ (道路整備)
45 水とみどりのネットワーク化	集約拠点	→ (区画整理設計)	→ (ネットワーク化)
46 緑化に関する情報提供や普及啓発	集約拠点	→ (提供準備)	→ (情報提供、普及・啓発)
47 環境設備に頼りすぎない省エネ建築技術の導入(商業)	商業・利便施設	→ (商業事業者との調整)	→ (整備、エネルギー消費量の確認)
47 環境設備に頼りすぎない省エネ建築技術の導入(住宅)	集約拠点	→ (普及、啓発、環境街区事業者選定条件の整理)	→ (環境街区の整備)
48 住宅、沿道サービス施設、商業・利便施設での緑陰の形成	集約拠点	→ (目標検討)	→ (実施)
49 タウンマネジメント組織の設立	集約拠点	→ (設立準備)	→ (設立と運営)
50 市民ファンドの設立	集約拠点	→ (設立準備)	→ (設立と運営)