

第4章 計画の目標を達成するための事項

1. 計画の目標を達成するための導入メニュー

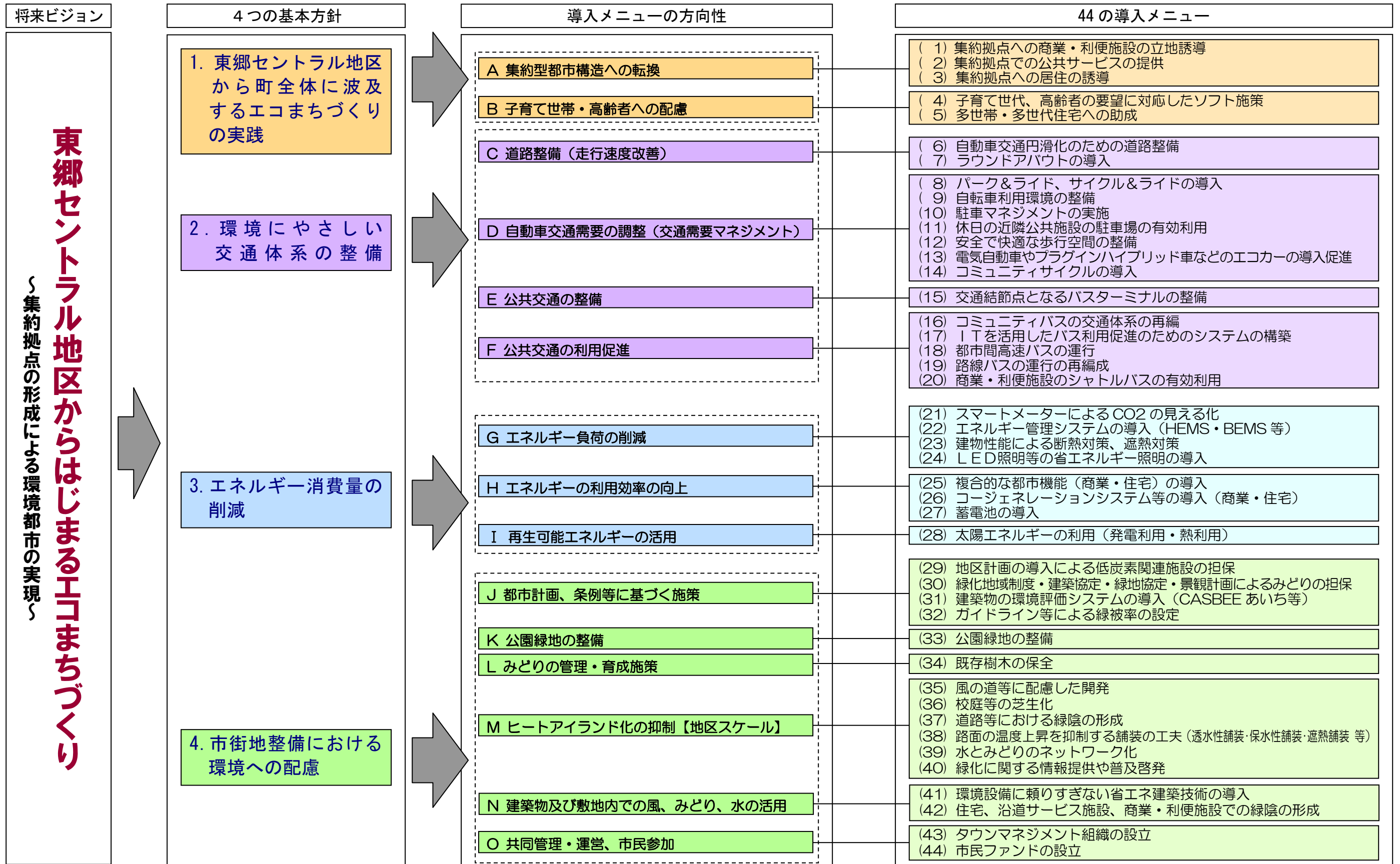


図4-1 導入メニュー 17

2. 導入メニューの事業内容

表 4-1 導入メニューの事業内容 (1)

基本方針	導入メニューの方向性	導入メニュー	事業内容	
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	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	・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。	
		(2) 集約拠点での公共サービスの提供	・集約拠点地区に不足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。	
		(3) 集約拠点への居住の誘導	・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。	
	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	・子育て世代、高齢者の要望に対応したソフト施策の提供により、集約拠点への居住を誘導する。 ・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。	
		(5) 多世帯・多世代住宅への助成	・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。	
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	・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。	
		(7) ラウンドアバウトの導入	・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等により、緑の環境・景観の向上を図る。	
	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	・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。	
		(9) 自転車利用環境の整備	・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。	
		(10) 駐車マネジメントの実施	・駐車場内等での人員の配置、駐車場誘導システムの活用等を実施することで、商業・利便施設利用による交通渋滞の抑制を図る。	
		(11) 休日の近隣公共施設の駐車場の有効利用	・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、入庫待ち等による不必要な燃料消費を抑制する。	
		(12) 安全で快適な歩行空間の整備	・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、自家用車から徒歩への利用転換の促進を図る。	
		(13) 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	・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。	
		(14) コミュニティサイクルの導入	・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。	
	E 公共交通の整備	(15) 交通結節点となるバスターミナルの整備	・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。	
	F 公共交通の整利用促進	(16) コミュニティバスの交通体系の再編	・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。	
		(17) 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	・購入品の運搬とあわせて来客者の送迎を行うことにより、利用する車の台数の削減を図る。
			②バスロケーションシステムの構築	・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。
		(18) 都市間高速バスの運行	・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。	
		(19) 路線バスの運行の再編成	・集約拠点におけるバスターミナルを拠点とし、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。	
(20) 商業・利便施設のシャトルバスの有効利用	・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を構築し、自動車利用の抑制を図る。			

表 4-1 導入メニューの事業内容 (2)

基本方針	導入メニューの方向性	導入メニュー	事業内容
3. エネルギー消費量の削減	G エネルギー負荷の削減	(21) スマートメーターによるCO2の見える化	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
		(22) エネルギー管理システムの導入 (HEMS・BEMS等)	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
		(23) 建物性能による断熱対策、遮熱対策	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
		(24) LED照明等の省エネルギー照明の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・LED照明等の導入により、エネルギー消費量の抑制を図る。
	H エネルギーの利用効率の向上	(25) 複合的な都市機能 (商業・住宅) の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
		(26) コージェネレーションシステム等の導入 (商業・住宅)	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。
		(27) 蓄電池の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・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排出量の削減を図るとともに、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。
	I 再生可能エネルギーの活用	(28) 太陽エネルギーの利用 (発電利用・熱利用)	<ul style="list-style-type: none"> ・愛知万博で使用された太陽光パネルを商業・利便施設で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を継承し、町民の環境意識の高揚を図る。 ・環境住宅ゾーン等の住宅においても太陽光パネル等の導入を図る。
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	(29) 地区計画の導入による低炭素関連施設の担保	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・まちづくりガイドライン、緑化ガイドライン、省エネガイドラインなどを作成することで、低炭素に寄与する良好なまちづくりの実現を図る。
		(30) 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	
		(31) 建築物の環境評価システムの導入 (CASBEE あいち等)	
		(32) ガイドライン等による緑被率の設定	
	K 公園緑地の整備	(33) 公園緑地の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業で公園緑地を整備することで、CO2吸収効果の確保と微気候調整効果 (土地区画整理事業区域内などの狭い範囲での暑さなど気候をやわらげること) を促す。
	L みどりの管理・育成施策	(34) 既存樹木の保全	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
	M ヒートアイランド化の抑制	(35) 風の道等に配慮した開発	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
		(36) 校庭等の芝生化	<ul style="list-style-type: none"> ・地上面の温度上昇の抑制による微気候調整効果を促す。
		(37) 道路等における緑陰の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・道路緑化により道路空間に緑陰を形成することで、CO2吸収効果の確保と路面の温度上昇の抑制による微気候調整効果を促す。
		(38) 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)	<ul style="list-style-type: none"> ・路面の温度上昇を抑制する舗装の工夫により、微気候調整効果を促す。
		(39) 水とみどりのネットワーク化	<ul style="list-style-type: none"> ・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、微気候調整効果を促すとともに、生物多様性の向上を図る。
		(40) 緑化に関する情報提供や普及啓発	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅等の建設の機会を活用し、緑化を推進することで、CO2吸収効果の確保と微気候調整効果を促す。
	N 建築物及び敷地内の風、みどり、水の活用	(41) 環境設備に頼りすぎない省エネ建築技術の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・商業・利便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。
		(42) 住宅、沿道サービス施設、商業・利便施設での緑陰の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・施設や宅地内の緑化の推進を図ることで、CO2吸収効果の確保と微気候調整効果を促す。
	O 共同管理・運営、市民参加	(43) タウンマネジメント組織の設立	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
		(44) 市民ファンドの設立	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

■アクションプラン実施区域図【計画区域（集約拠点地区）】

＜導入メニュー＞ ※番号は、p.17「44の導入メニュー」による。

【ソフト施策】

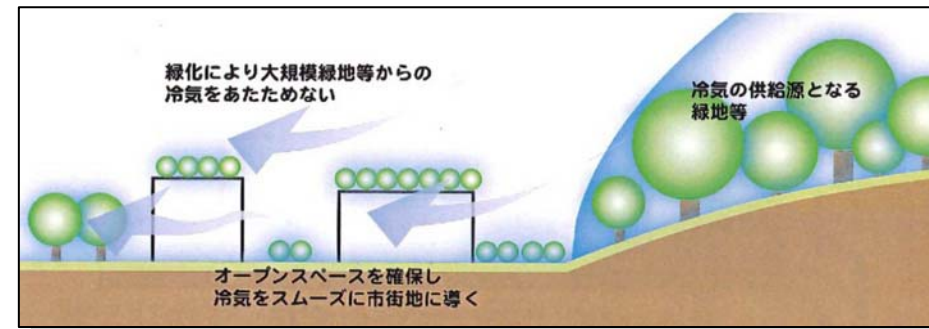
- (3) 集約拠点への居住の誘導
- (5) 多世帯・多世代住宅への助成
- (11) 休日の近隣公共施設の駐車場の有効利用
- (29) 地区計画の導入による低炭素関連施設の担保
- (30) 緑化地域制度・建築協定・緑地協定・景観計画によるみどりの担保
- (31) 建築物の環境評価システムの導入（CASBEE あいち等）
- (32) ガイドライン等による緑被率の設定
- (40) 緑化に関する情報提供や普及啓発
- (43) タウンマネジメント組織の設立
- (44) 市民ファンドの設立

【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
- (9) 自転車利用環境の整備
- (10) 駐車マネジメントの実施
- (12) 安全で快適な歩行空間の整備
- (13) 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
- (14) コミュニティサイクルの導入
- (16) コミュニティバスの交通体系の再編
- (24) LED照明等の省エネルギー照明の導入
- (25) 複合的な都市機能（商業・住宅）の導入
- (33) 公園緑地の整備
- (35) 風の道等に配慮した開発
- (38) 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】

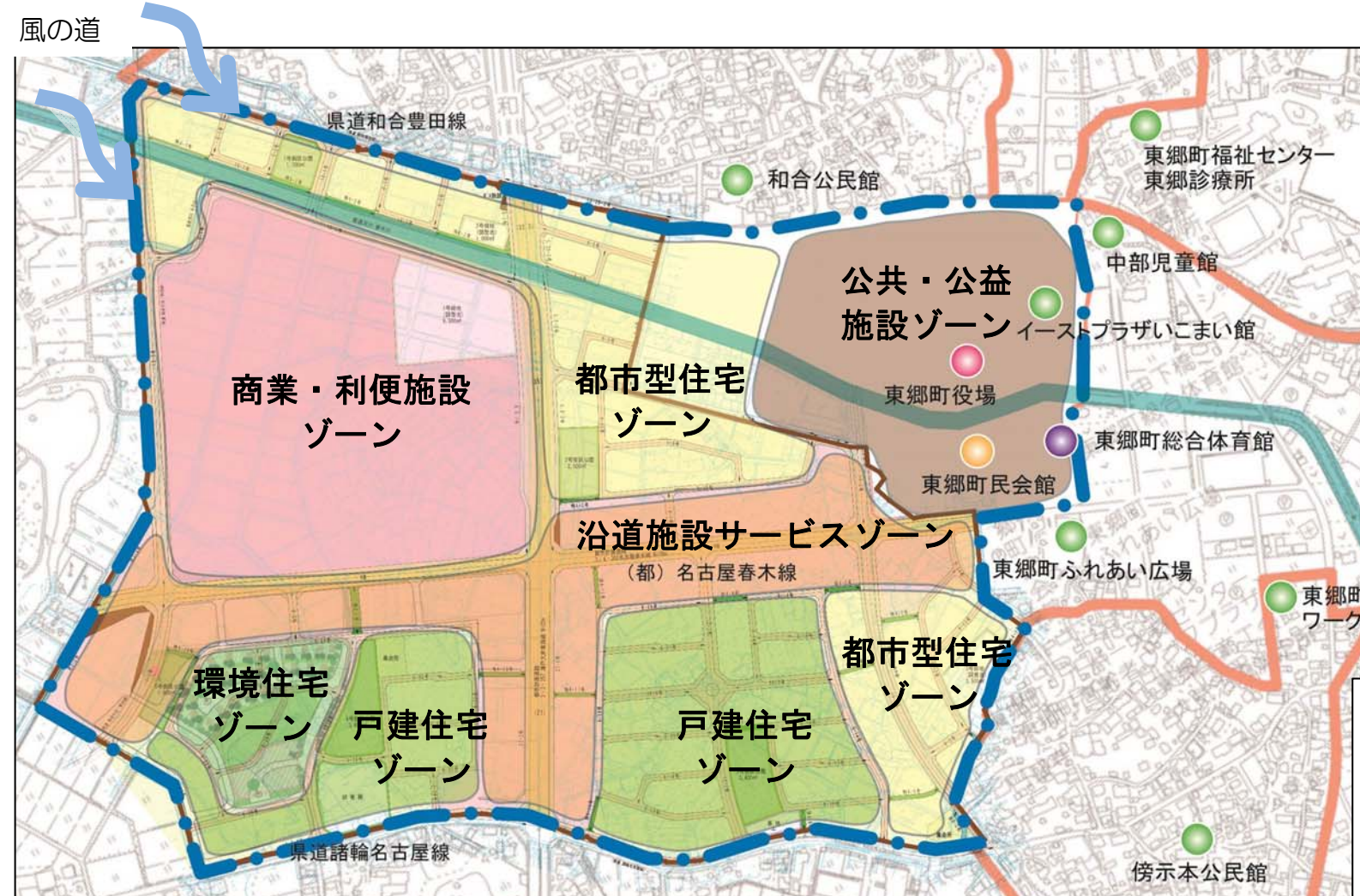
- (21) スマートメーターによるCO2の見える化
- (22) エネルギー管理システムの導入（HEMS・BEMS等）
- (23) 建物性能による断熱対策、遮熱対策
- (26) コージェネレーションシステム等の導入（商業・住宅）
- (27) 蓄電池の導入
- (28) 太陽エネルギーの利用（発電利用・熱利用）
- (34) 既存樹木の保全
- (36) 校庭等の芝生化
- (37) 道路等における緑陰の形成
- (39) 水とみどりのネットワーク化
- (41) 環境設備に頼りすぎない省エネ建築技術の導入
- (42) 住宅、沿道サービス施設、商業・利便施設での緑陰の形成



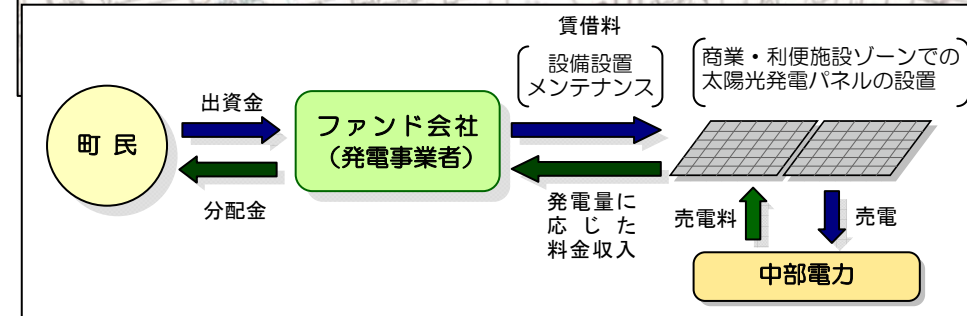
(35) 風の道等に配慮した開発



(7) ラウンドアバウトの導入



(13) 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



(44) 市民ファンドの設立



(16) 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

○申請書の関係

- ・三世帯住宅を市内に建設する旨の申請書
- ・三世帯で同居する旨の申請書
- ・三世帯住宅に居住することが確定された旨の申請書
- ・申請書の提出は、世帯単位で10戸以上であること
- ・申請書の提出は、申請書の提出後2分の1以上であること
- ・申請書の提出は、申請書の提出後2分の1以上であること
- ・申請書の提出は、申請書の提出後2分の1以上であること

○補助内容

この支援事業に賛同する三世帯住宅の建設に限り、1戸につき6万円の補助金を行います

(5) 多世帯・多世代住宅への助成

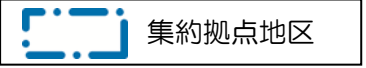


図4-2 アクションプラン実施区域図【計画区域（集約拠点地区）】

■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.17「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
- (31) 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
- (9) 自転車利用環境の整備
- (10) 駐車マネジメントの実施
- (13) 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
- (14) コミュニティサイクルの導入
- (15) 交通結節点となるバスターミナルの整備
- (16) コミュニティバスの交通体系の再編
- (17) ITを活用したバス利用促進のためのシステムの構築
- (18) 都市間高速バスの運行
- (19) 路線バスの運行の再編成
- (20) 商業・利便施設のシャトルバスの有効利用
- (24) LED照明等の省エネルギー照明の導入
- (26) コージェネレーションシステム等の導入（商業・住宅）
- (35) 風の道等に配慮した開発
- (38) 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】

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



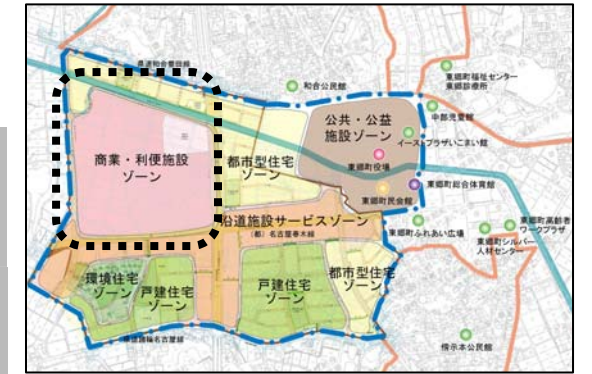
商業・利便施設イメージ図



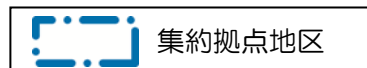
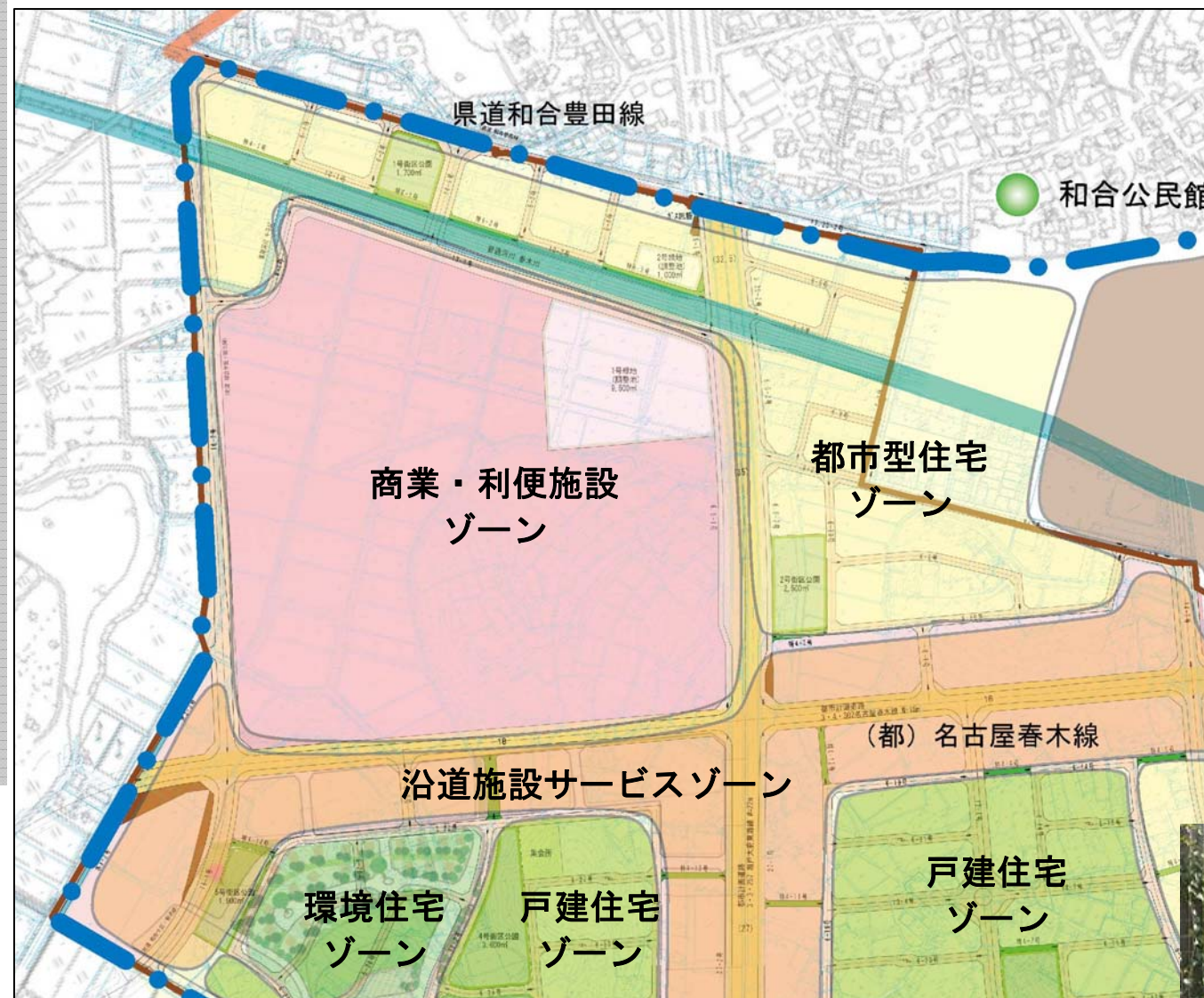
(4) 子育て世代、高齢者の要望に対応したソフト施策



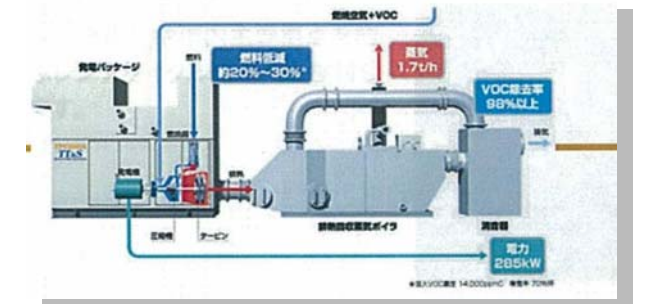
(8) パーク&ライド、サイクル&ライドの導入



位置図



(18) 都市間高速バスの運行



(26) コージェネレーションシステム等の導入（商業）



(41) 環境設備に頼りすぎない省エネ建築技術の導入

図 4-3 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.17「44の導入メニュー」による。

【ソフト施策】

- (29) 地区計画の導入による低炭素関連施設の担保
- (30) 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
- (31) 建築物の環境評価システムの導入（CASBEE あいち等）
- (32) ガイドライン等による緑被率の設定
- (40) 緑化に関する情報提供や普及啓発
- (43) タウンマネジメント組織の設立
- (44) 市民ファンドの設立

【ハード施策・基盤施設】

- (35) 風の道等に配慮した開発

【ハード施策・その他】

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



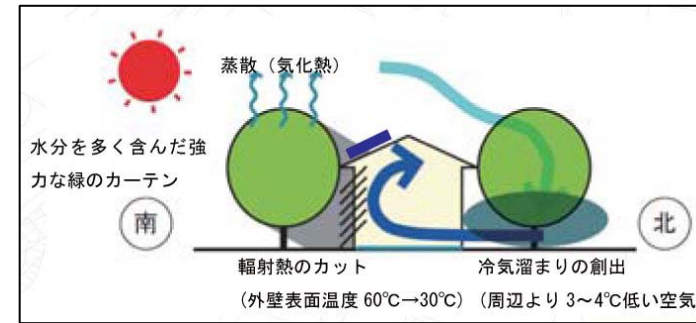
(34) 既存樹木の保全（ヤマザクラ）



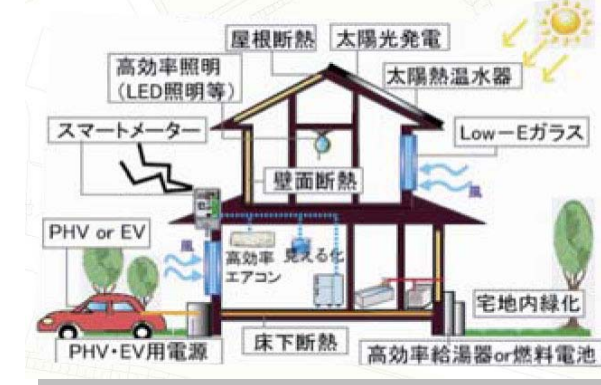
(34) 既存樹木の保全
誘鳥木となるよう、50～100m
間隔で配置するイメージ



(42) 住宅、沿道サービス施設、商業・
利便施設での緑陰の形成

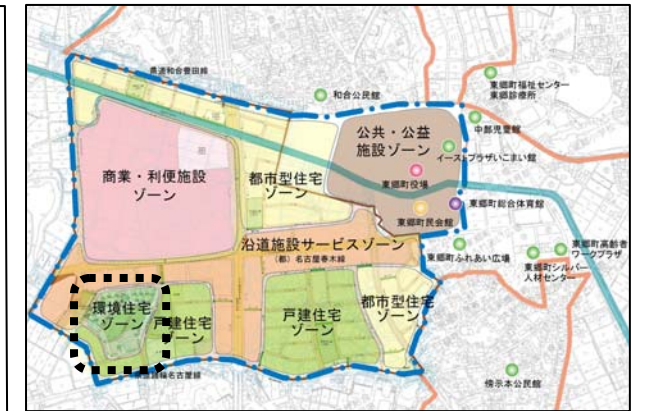


(41) 環境設備に頼りすぎない省エネ建築技術の導入



CO2 排出量の抑制を目的とした低炭素住宅のイメージ

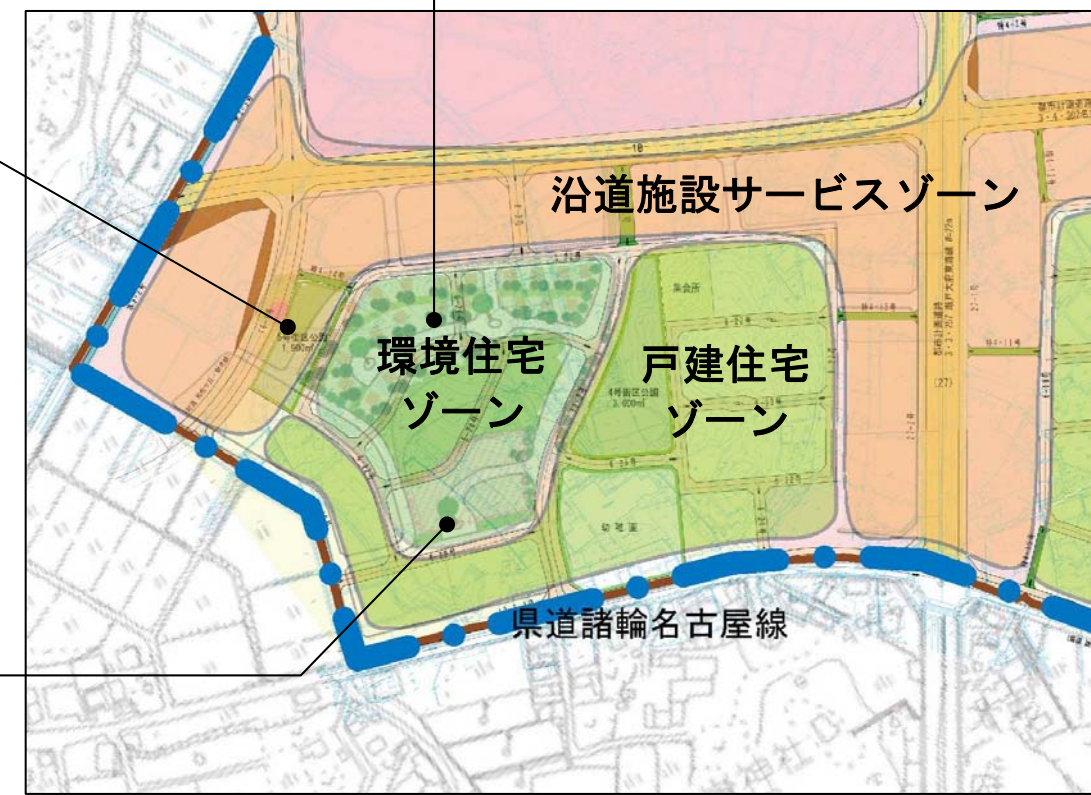
- (21) スマートメーターによるCO2の見える化
- (23) 建物性能による断熱対策、遮熱対策



位置図



(28) 太陽エネルギーの利用（発電利用・熱利用）



集約拠点地区

図 4-4 アクションプラン実施区域図【環境住宅ゾーン】

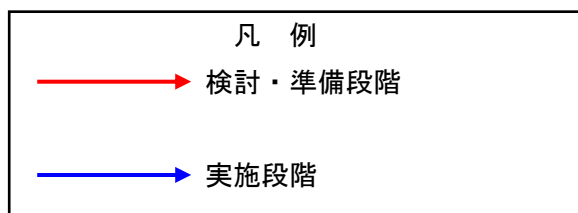
3. 導入メニューの実施プログラム

44の導入メニューについて、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、まちびらき時点でそれまでの評価（中間評価）と実施プログラムの見直しを行う。（p. 33 参照）

実施プログラム①

表 4-3 実施プログラム (1)

導入メニュー	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)
(9) 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)
(10) 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)



実施プログラム②

表 4-3 実施プログラム (2)

導入メニュー	ゾーン 名称	スケジュール	
		1 期 (平成 26 年度)	2 期 中間評価 (まちびらき) 最終評価 (平成 35 年度)
(11) 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)
(12) 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)	→ (歩道整備、遊歩道整備)
(13) 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)
(14) 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)
(15) 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)
(16) 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)
(17) 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)
(17) 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)
(18) 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)
(19) 路線バスの運行の再編成	商業・利便 施設	→ (再編検討)	→ (実施)
(20) 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 4-3 実施プログラム (3)

導入メニュー	ゾーン 名称	スケジュール	
		1 期 (平成 26 年度)	2 期 中間評価 (まちびらき) 最終評価 (平成 35 年度)
(21) 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)
(22) 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)
(23) 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)
(24) LED 照明等の省エネルギー照明の導入	集約拠点	→ (随時導入)	→
(25) 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)	
(26) 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)
(26) 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)
(27) 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)
(27) 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)
(28) 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)
(28) 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)
(29) 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)
(30) 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)
(31) 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)
(32) 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 4-3 実施プログラム (4)

導入メニュー	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)
(33) 公園緑地の整備	集約拠点	→ (区画整理設計)	→ (公園整備)
(34) 既存樹木の保全	集約拠点	→ (区画整理設計)	→ (実施)
(35) 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)
(36) 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)
(37) 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)
(38) 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)
(39) 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)
(40) 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)
(41) 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)
(41) 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)
(42) 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)
(43) 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)
(44) 市民ファンドの設立	集約拠点	→ (設立準備)	→ (設立と運営)

第5章 計画の達成状況の評価に関する事項

1. 評価を行う時期

計画の達成状況の評価としては、導入メニューの実現に向けた進捗状況の把握による評価と、CO2 排出状況の把握による評価を行います。

評価を行う時期としては、計画期間の終了時期に行うほか、導入メニューの実現に向けた進捗状況の把握を年に1回行い、概ね中間時点であり、まちびらきの年である平成31年度を目途に中間評価を行い、最終年度である平成35年度に達成状況の評価を行います。CO2 排出状況の把握については、まちびらき後、年1回行い、最終年度に達成状況の評価を行います。

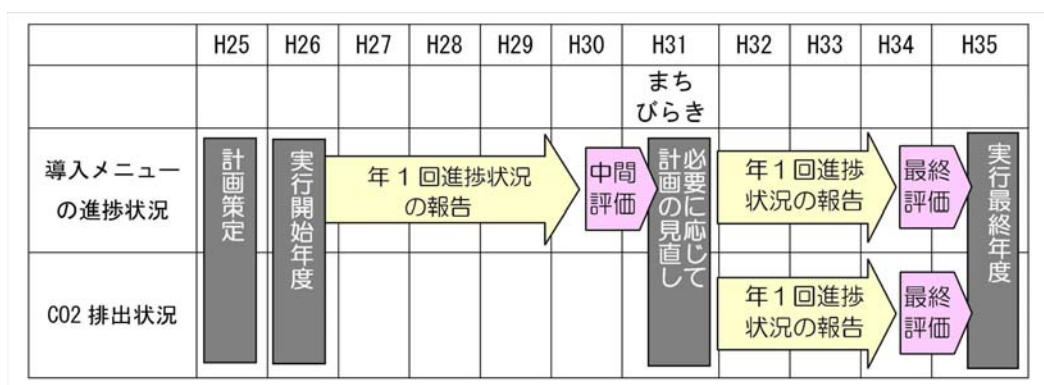


図 5-1 評価のスケジュール

2. 評価の方法

施策の進捗状況については、年1回、庁内で主管部署による進捗状況の報告を行うとともに、検討課題の再整理を行います。

中間評価においては、計画の進捗状況や CO2 の排出量の状況、低炭素関連技術の普及状況等を踏まえ、導入メニューの見直しを行うとともに、集約拠点地区における CO2 排出量の算出を行い、「東郷町低炭素まちづくり協議会」において報告します。

各部門別の CO2 排出量の確認方法は以下のとおりです。

○住宅（毎年）

- ・東郷セントラル地区における、住宅各戸のスマートメーター等のデータ収集により、エネルギー消費量を把握し、目標の達成状況を把握します。
- ・東郷セントラル地区における新築着工（土地区画整理法第76条第1項に基づく許可）時点で、導入メニュー（建築性能による断熱対策、太陽エネルギーの利用など）の採用状況を確認し、導入率を把握します。

○商業・利便施設（毎年）

- ・商業事業者から提供されるエネルギー消費量を把握し、目標の達成状況を確認します。

○業務（毎年）

- ・集約拠点地区の業務は、公共施設が主体のため、地球温暖化防止実行計画（事務事業

編)を策定した上で、計画的な目標管理を実施します。(本計画では、CO2削減対象と
していないため、削減量の上乗せとなります。)

○交通(中間、計画終了時)

- ・バスターミナルが開設する、中間評価時点、計画終了時点において、バスの利用実態調査などを実施し、自動車から公共交通等への転換率を確認します。

3. 評価結果の報告

導入メニューの進捗状況、CO2排出状況、及び評価結果については、町の広報紙やホームページで公表します。

4. 東郷町低炭素まちづくり協議会の設置

本計画の策定後、「東郷町低炭素まちづくり協議会」を設置し、導入メニューの実現に向けた、関係者間の協議・調整を行います。

また、中間評価時に、協議会を開催し、導入メニューの進捗状況やCO2排出状況について監視と評価を行い、導入メニューの見直しへの助言を行います。

東郷町低炭素まちづくり協議会の構成員としては、町及び導入メニューの実施主体となりうる事業者やNPO法人、地域住民等の選定が想定されます。

参考1 C02 排出量の算定

1. C02 排出量算定の対象

都市活動における C02 の排出量は、国の低炭素まちづくり実践ハンドブック（国交省）に基づき、商業・利便施設（業務部門）、住宅（家庭部門）、交通（運輸部門）からの排出量の合計とします。

なお、この他に農業や製造業などが分類される産業部門がありますが、国の低炭素都市づくりガイドラインでも対象外であること、東郷セントラル地区には大規模な工場が立地しないことから、考慮しないこととします。

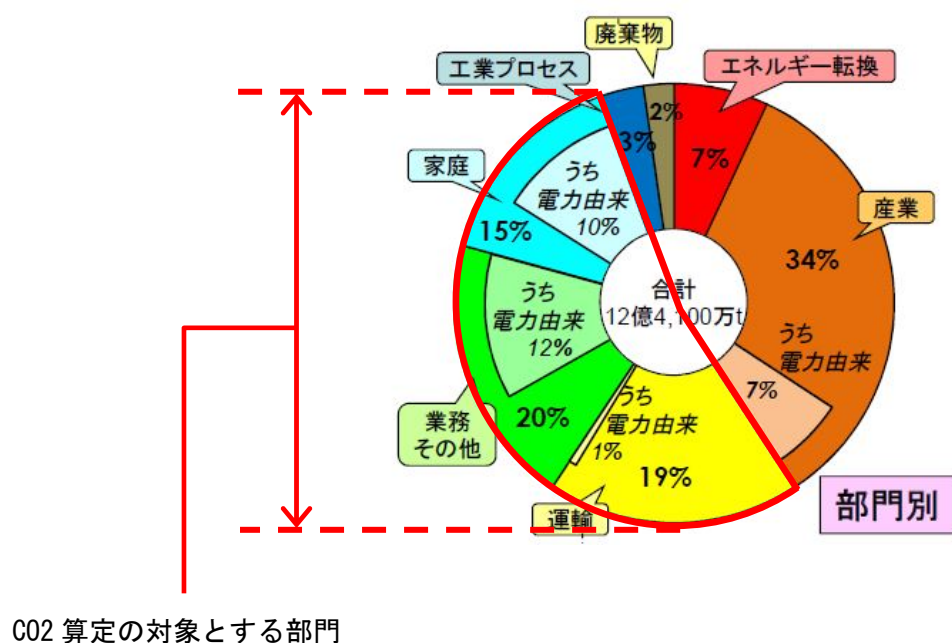


図-1 C02 算定の対象とする部門

2. 集約拠点地区における CO2 排出量と削減効果

集約拠点地区を整備しない場合と、集約拠点地区を整備する場合（バスターミナルあり）の、集約拠点地区の CO2 排出量を算定します。算定については、住宅、商業・利便施設、業務、交通、緑とする。地区全体及び部門ごとに比較します。

集約拠点地区を整備しない場合と、集約拠点地区を整備する場合（バスターミナルあり）では、CO2 削減効果は約 22,000 t となり、**削減効果は約 27%**となります。

算定結果は以下の通りです。

なお、業務については役場等が中心となるため、排出量の削減に向けて今後、各種施策を検討していきます。

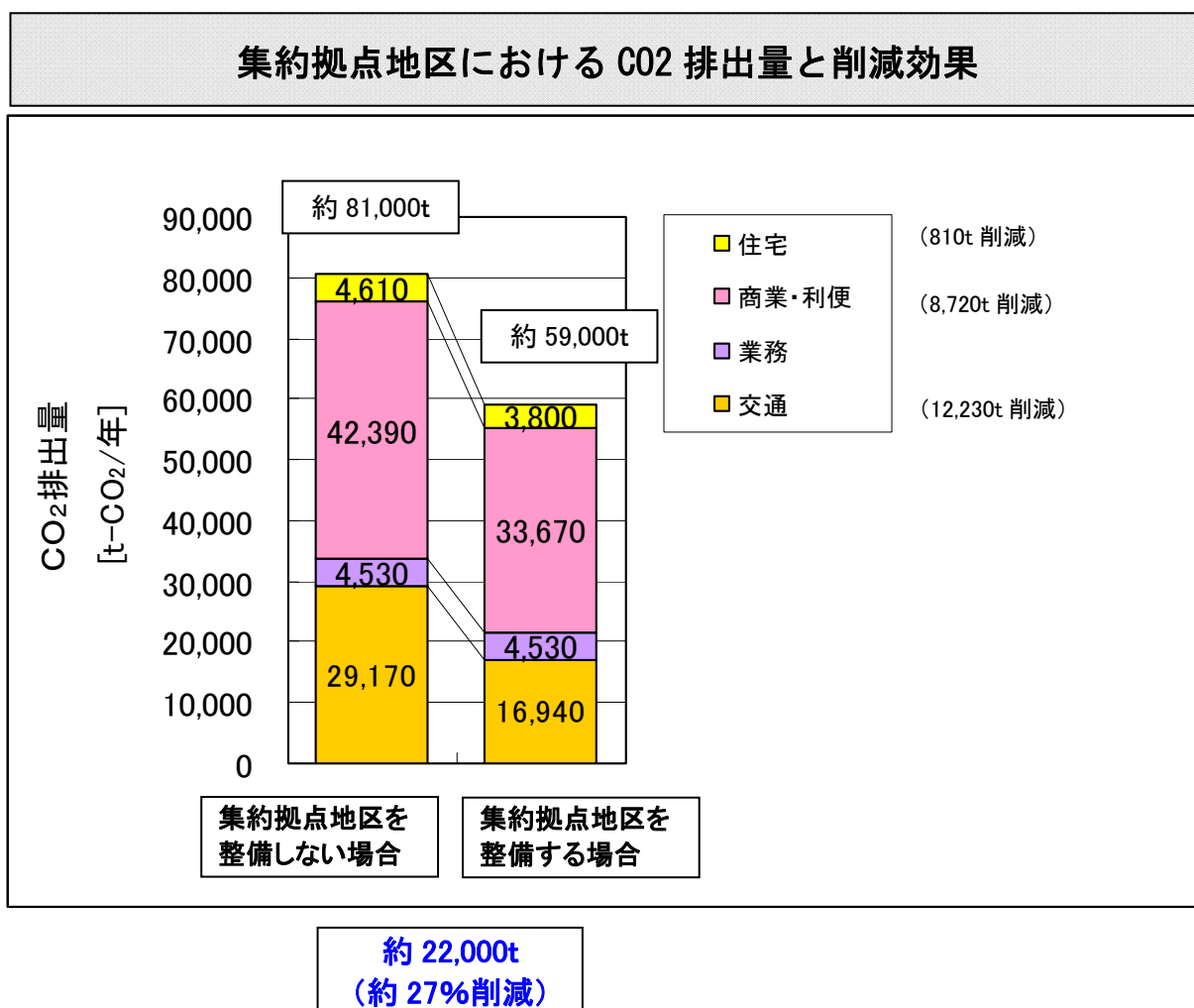


図-2 集約拠点地区の CO2 排出量と削減効果

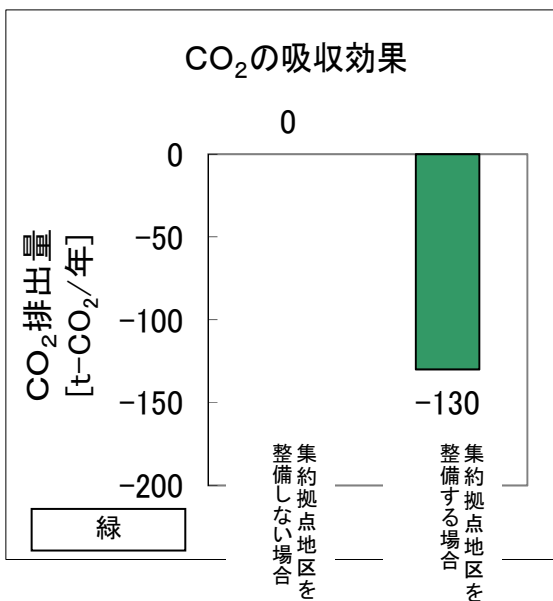
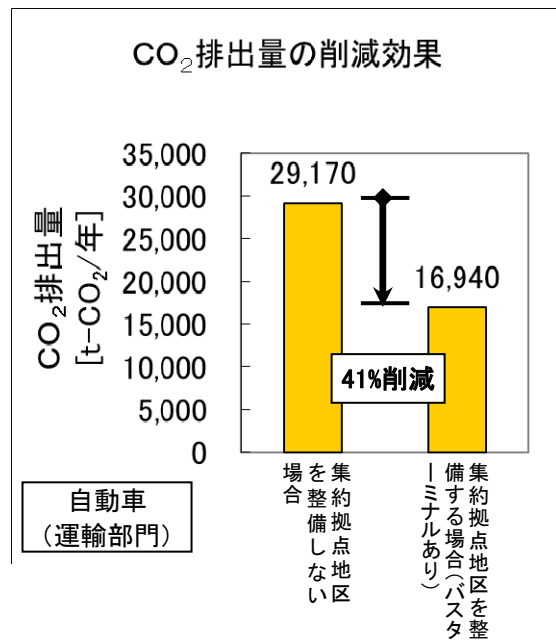
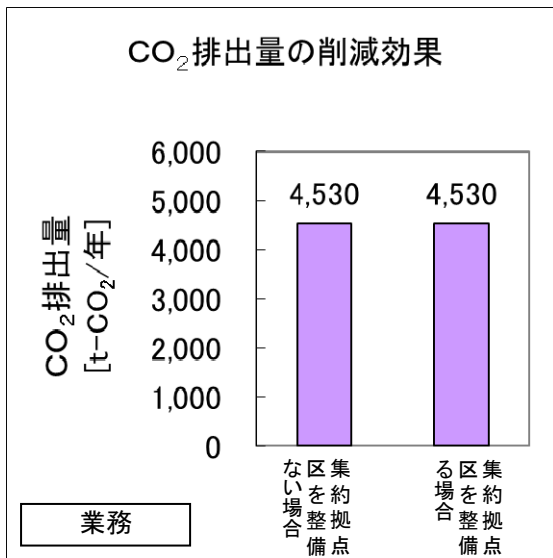
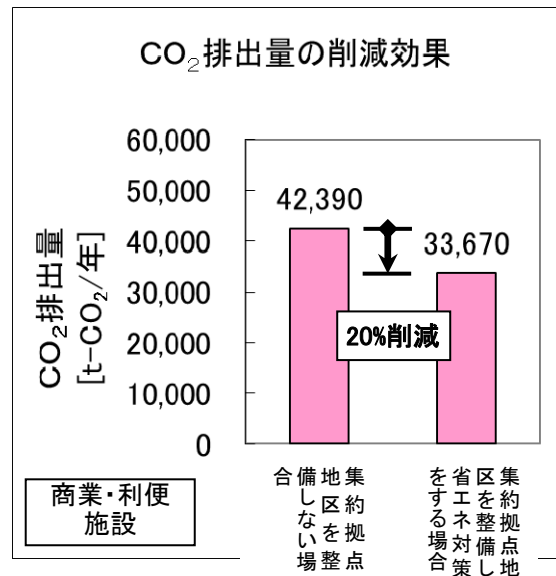
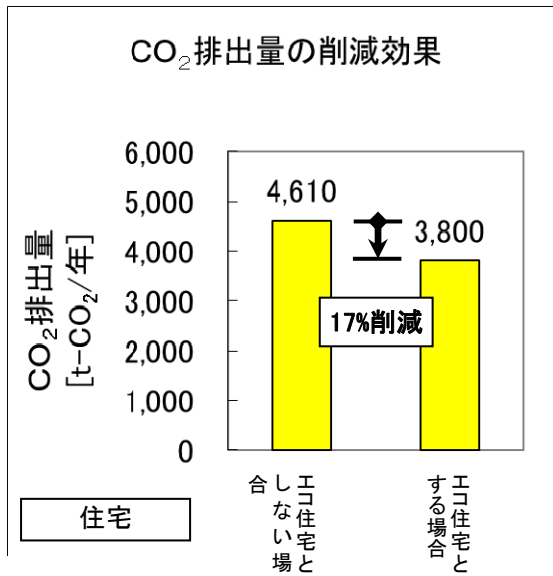


図-3 集約拠点地区におけるCO₂排出量と削減効果の内訳

(1) 住宅における CO2 削減量

住宅（家庭部門）は、平成 18 年の標準的な家として建てたものを「エコ住宅としない場合」とし、省エネ対策を導入した住宅の割合を 50%としたものを「エコ住宅とする場合」として、まちびらき時点における CO2 削減効果を比較します。

また、その内訳は「戸建住宅地（環境住宅ゾーンを含む）」、「都市型住宅」、「沿道施設サービス」ごとに算定し合算します。なお、集約拠点地区の東郷中央土地区画整理事業区域以外の既存住宅は当面 CO2 削減対策なしで現状維持とします。

エコ住宅とする場合、合算では約 17% の CO2 の排出量の削減となります。

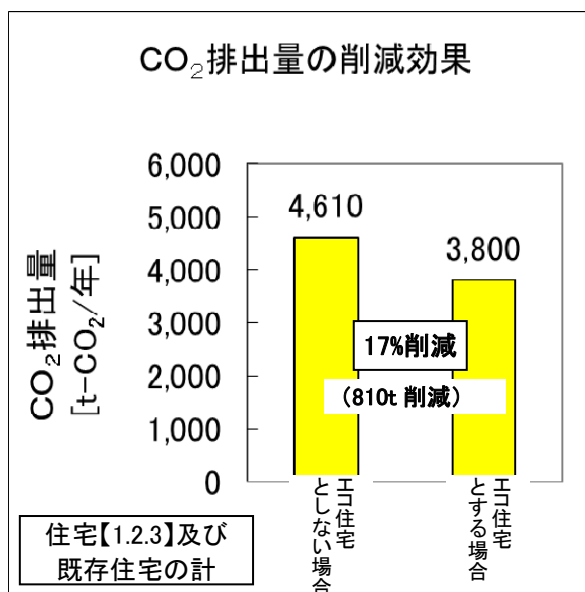


図-4 集約拠点地区における住宅分野の CO2 排出量と削減効果

住宅内訳

【1】戸建住宅（環境住宅ゾーン含む）

建築敷地：200㎡
戸数：425戸（省エネ導入率50%）
導入メニュー：太陽光発電、蓄電池

【2】都市型住宅

建築敷地：270㎡/棟
棟数：50棟（6戸/棟）
戸数：300戸（省エネ導入率50%）
導入メニュー：太陽光発電、蓄電池

【3】沿道施設サービス

建築敷地：360㎡/棟
棟数：25棟（3戸/棟）
戸数：75戸（省エネ導入率50%）
導入メニュー：太陽光発電、蓄電池

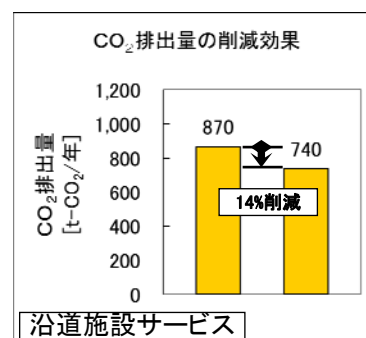
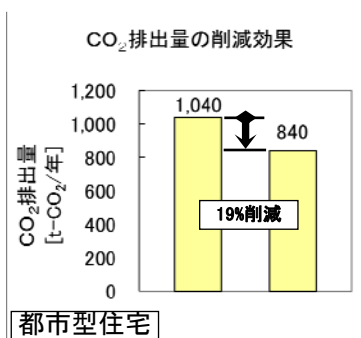
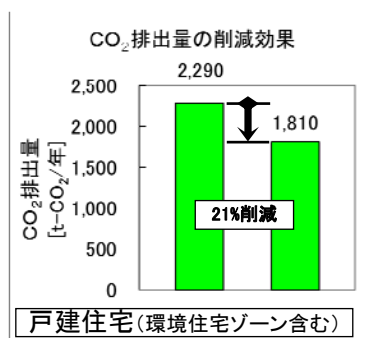


図-5 集約拠点地区における住宅分野の CO2 排出量（内訳）

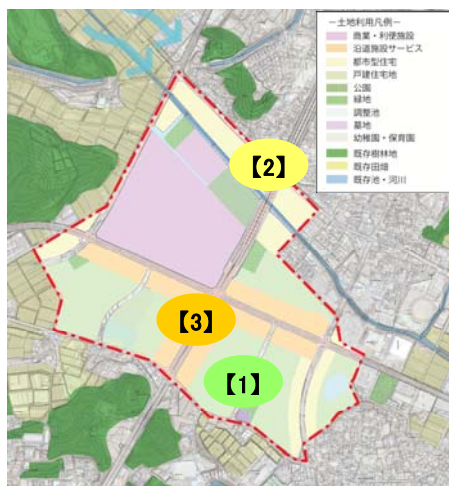


図-6 集約拠点地区における住宅分野の区分図（内訳）

(2) 商業・利便施設における CO2 削減量

商業・利便施設は、商業事業者の既存店舗（平成 18 年開業の 2 施設の平均）のエネルギー消費量をベースとしたものを「集約拠点地区を整備しない場合」、省エネ対策を実施する提案書の内容を導入したものを「省エネ対策をする場合」として、まちびらき時点における CO2 削減効果を比較します。なお、集約拠点地区の東郷セントラル地区以外の既存商業施設は当面 CO2 削減対策なしで現状維持とします。

その結果、約 21%の CO2 の排出量の削減となります。

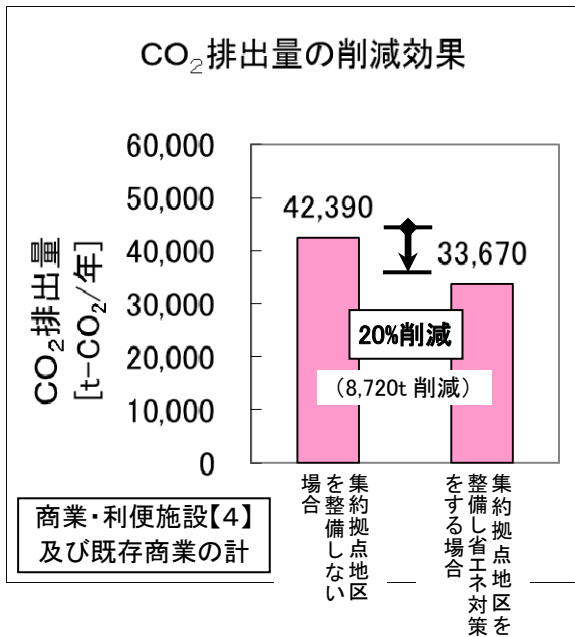


図-7 集約拠点地区における商業・利便施設の CO2 削減効果

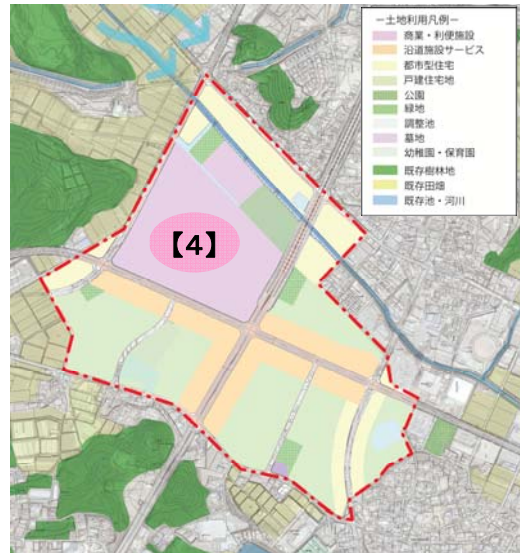


図-8 集約拠点地区における商業・利便施設

(3) 業務施設における CO2 削減量

業務施設としては、役場等が該当しますが、当面 CO2 削減対策なしで現状維持とします。

なお、業務については役場等が中心となるため、排出量の削減に向けて今後、各種施策を検討します。

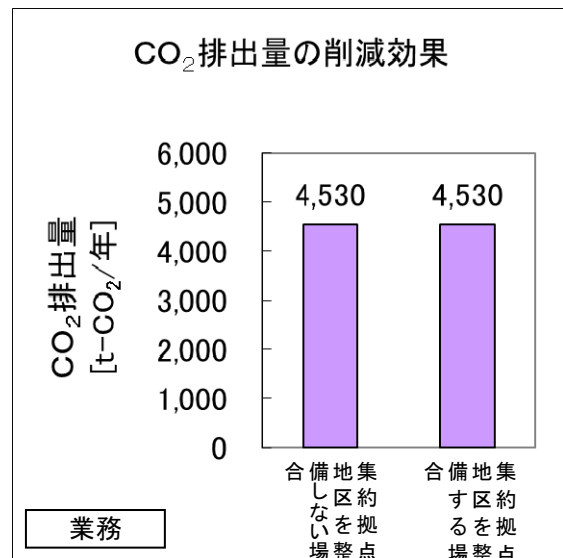


図-9 集約拠点地区における業務分野の CO2 排出量

(4) 交通（運輸部門）における CO2 排出量

交通における CO2 排出量の比較方法は、「集約拠点地区を整備しない場合」と、「集約拠点地区を整備する場合（バスターミナルあり）」とします。

その結果、「集約拠点地区を整備する場合（バスターミナルあり）」は、自家用車の移動距離の短縮や、自家用車からバスへの転換が生じるため、約 41% の CO2 の排出量の削減となります。

（交通の町内移動分を算定）

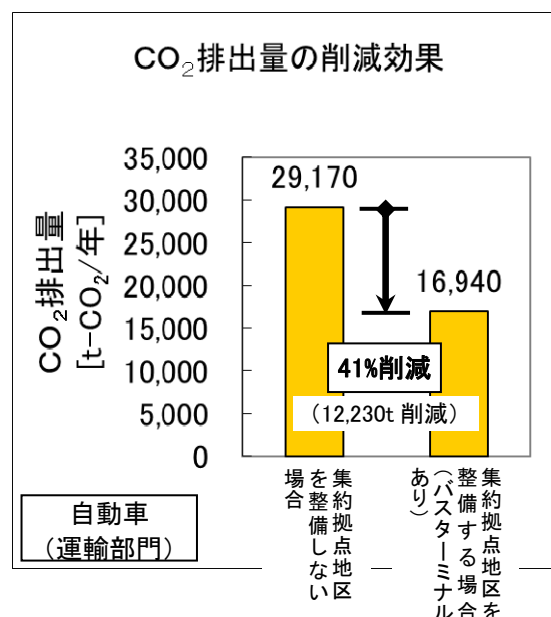


図-10 集約拠点地区における交通分野の CO2 削減効果

表-1 交通に起因する CO2 排出量

平成 32 年時点を想定した比較

	CO2 排出量(t-CO2)			備考
	事業前 (※1)	東郷セントラル地区を 整備しない場合 (※2)	東郷セントラル地区を 整備する場合 (バスターミナルあり) ※3	
住宅	399	1,666	1,442	
業務施設	4,009	4,355	4,261	
商業・利便施設	384	23,153	11,220	
計	4,792	29,174	16,940	41%削減
東郷町全体※4 (集約拠点整備以外)	69,608	69,608	69,608	
合計	74,400 ≒ 74,500	98,782 ≒ 98,800	86,548 ≒ 86,600	23%削減

参照資料

※1、2、3、は低炭素まちづくり計画作成マニュアルによる

※1①事業前・集約拠点地区

※2①事業前・集約拠点地区+②事業前・広域圏+③事業前・駅（バスターミナル）周辺地区

※3①事業後・集約拠点地区

※4 全国市区町村自動車 CO2 表示システム 環境省

なお、東郷町には、国道 153 号などの交通量が多く渋滞しがちな幹線道路の通過交通を原因とした CO2 の排出量も負担となっており、これは広域的な課題であるといえます。

(5) 緑における CO2 吸収量

緑は、公的空間における緑地（道路、公園、調整池における緑化）の整備、民有地（商業・利便施設や住宅）における高木植栽、屋上緑化や壁面緑化（商業・利便施設）を CO2 の吸収源とし、CO2 吸収量を算定します。

吸収量は約 130 t となります。

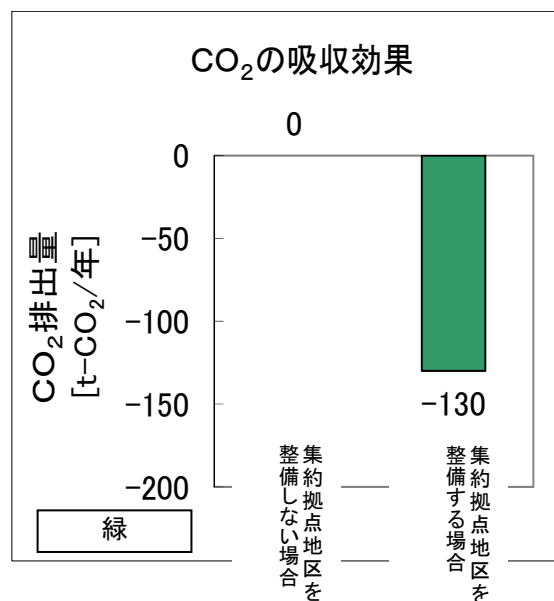


図-11 集約拠点地区における緑による CO2 吸収効果

参考2 用語解説

項目	解説
カーシェアリング	<p>1 台の自動車を複数の会員が共同で利用する自動車の新しい利用形態のことで、必要な時間だけ利用して、その分の費用を負担する。自動車保有に伴う費用負担や手間を軽減するだけでなく、駐車場の土地の有効利用や自動車による環境負荷を低減する等の効果がある。</p> <p>カーシェアリングの流れとしては、会員登録→予約→貸出ステーションに行きICカードまたは携帯電話でロックを解除し、利用→返却となる。</p>
コージェネレーション	<p>コージェネレーションは、略してコージェネ、コジェネとも呼ばれる、熱電供給システム。</p> <p>ガスタービンやディーゼルエンジンで発電する一方、その排出ガスの排熱を利用して動力・温熱・冷熱を取り出し、総合エネルギー効率を高める、新しいエネルギー供給システムのひとつ。</p>
コミュニティサイクル	<p>レンタサイクルの形態のひとつで、まちの一定範囲内で、至るところに設置してある自転車を好きな場所で借りたり、返却することができるシステム。自動車から、排気ガスなどの温室効果ガスを出さない自転車シェアリングに転換して普及すれば、地球温暖化防止になるほか、渋滞対策にもなる。料金体系は都市によって異なるが時間に依りて課金するシステムで、短時間なら無料という都市もある。クレジットカードや電子マネーなどを利用し、無人で精算することができるので、貸し借りに時間がかからず手軽に利用することができる。運営側の収入源は利用料のほか、民間の広告掲示料がある。</p>
サイクル&ライド	<p>サイクル&ライドとは、自転車を公共交通機関乗降所（バスターミナルなど）に設けた自転車駐輪場に置き、そこから路線バスなどの公共交通機関に乗り換えて目的地に行く方法である。</p> <p>自転車駐輪場は、バスターミナルや、主要なバス停を中心に配置することで、目的地や家がバス停から遠い人でも、バス停まで自転車に来て、バスを利用することができる。</p>
市民ファンド	<p>町民から出資を募り、集めた資金を元に事業運営を行う組織。</p> <p>市民ファンドが提供するサービス（例えば、太陽光発電等の環境関連施設やバスターミナルなどの管理）の収入から得られる事業収益に応じて、出資者には、元本の返還と利益分配を行う仕組み。</p>

項 目	解 説
<p>太陽光発電</p>	<p>太陽の光エネルギーを受けて太陽電池が発電した直流電力を電力会社と同じ交流電力に変換し、通常の電気として利用する装置。太陽光は枯渇する心配がないこと、環境にやさしいクリーンなエネルギーであることが特徴。</p> <p>一般の住宅では、3kW の太陽光発電システムで使用する電力の 7 割がまかなえるとされており、そのためには、屋根に約 24~30 m²の太陽電池が必要とされている。</p> <div data-bbox="1059 315 1410 595" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="1078 629 1382 656">一般社団法人 太陽光発電協会</p>
<p>太陽熱利用</p>	<p>太陽の光エネルギーが集熱器へ照射することで発生する熱エネルギーで水などを温めて利用するシステムで、給湯や暖房などに多く利用されている。</p> <p>最近では、給湯は太陽熱を利用し、電気は太陽光発電を利用する併用型が普及。</p> <div data-bbox="954 786 1374 1055" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="1038 1088 1374 1115">財団法人 新エネルギー財団 HP より</p>
<p>パーク&ライド</p>	<p>パーク&ライドとは、自動車・バイク・原付を公共交通機関乗降所（バスターミナルなど）に設けた駐車場に停車させ、そこから鉄道や路線バスなどの公共交通機関に乗り換えて目的地に行く方法である。</p> <p>バスに乗り換える場合はパーク&バスライドとも呼ばれる。</p>
<p>ラウンドアバウト</p>	<p>信号交差点・無信号交差点に代わる、新たな平面交差点の制御方式のひとつ。ラウンドアバウトは、交差点の中央に設けた円形地帯（中央島）に沿った環道を周回させ、分岐する道路へ車を誘導する円形交差点。環状部への流入交通よりも環道交通を優先させるもので、欧米やヨーロッパでは増加の一途をたどっている。</p> <p>信号による電力消費や待ち時間の解消などの環境効果のほか、自動車の速度抑制による歩行者の安全性向上や中央島の修景などによるまちのイメージアップ効果がある。</p> <div data-bbox="1002 1402 1390 1727" data-label="Diagram"> </div>

項 目	解 説
HEMS BEMS	<p>機器または設備等の運転管理によって、エネルギー使用量の可視化、節電（CO2 削減）のための機器制御、太陽光発電等の再生可能エネルギーシステムや蓄電器の制御等を行うシステムのこと。</p> <p>HEMS（ホームエネルギーマネジメントシステムの略）は住宅向けのシステムで、BEMS（ビルディングエネルギーマネジメントシステムの略）は商用・業務用ビル向けのシステムである。</p>