
安城市低炭素まちづくり計画

平成26年3月

安城市

はじめに	1
第1章 日本における低炭素まちづくりの背景	2
1. 都市の低炭素化の促進に関する法律の趣旨	2
2. 都市の低炭素化の促進に関する法律で創設された制度及び特例	4
第2章 安城市における低炭素まちづくりの背景	5
1. 安城市の特長	5
2. 安城市先導的都市環境形成計画	6
3. 安城市の低炭素化に必要な視点	7
第3章 安城市低炭素まちづくり計画	9
1. 計画の位置づけ	9
2. 安城市低炭素まちづくり計画	10
第4章 まちの低炭素化の取り組み	14
1. くらす 都市構造	17
2. うごく 交通	19
3. いやす みどり	21
4. つくる エネルギー	23
第5章 計画推進のための体制と評価・公表	25
1. 計画推進のための体制	25
2. 計画推進のための評価と公表	26
用語解説	27

はじめに

本計画は、国において都市の低炭素化の促進に関する法律が施行されたことを踏まえ、安城市（以下「本市」という）においても低炭素化を通じた人や環境にやさしいまちづくりを実践していくため、図-1に基づき策定しました。

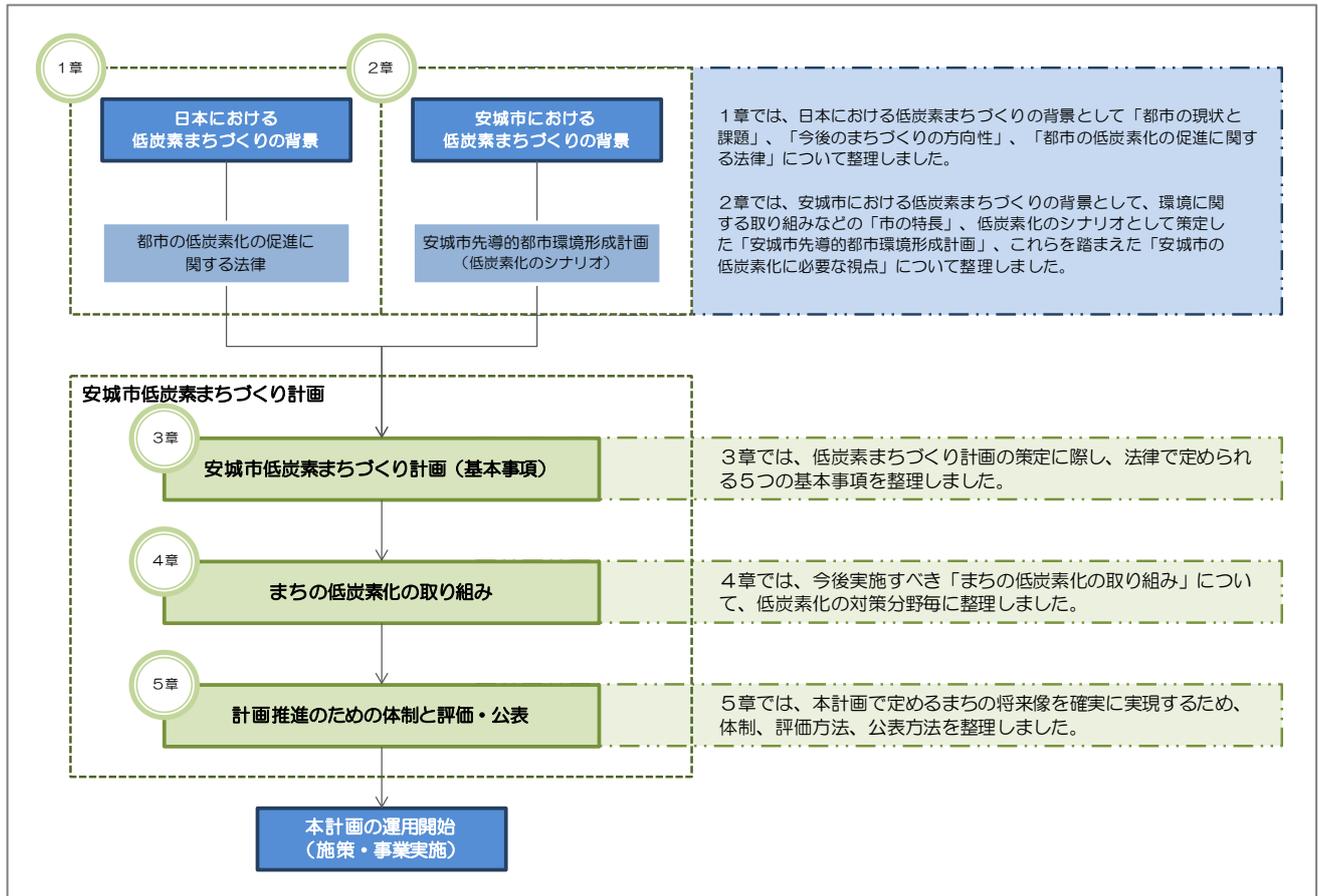


図-1 安城市低炭素まちづくり計画の構成

第1章 日本における低炭素まちづくりの背景

1. 都市の低炭素化の促進に関する法律の趣旨

(1) 都市の現状と課題

高度成長期を中心とした都市化の圧力の中で、市街地は郊外へと急速に拡大していきました。郊外における住宅市街地の形成は、モータリゼーションの進展とも相まって、世帯分離等を契機とした旧市街地からの人口流出を招き、それに伴い、商業、医療等各種の都市機能も郊外へ流出し、都市全域で市街地の低密度化が進行し、中心市街地の空洞化、公共交通の衰退といった、各種の都市問題が発生しています。

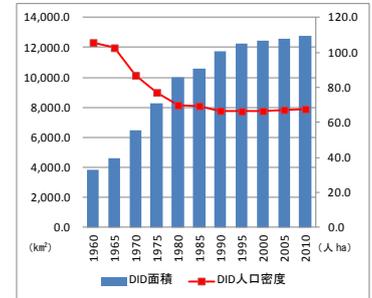


図-2 DID区域の面積と人口密度の変遷

(2) 日本の社会状況

近年、人口減少、超高齢社会の到来への対応、市街地の拡大に伴い増大した都市基盤ストックの適正な維持管理・更新、深刻さが増す地球温暖化問題への対応が課題となっています。

資料) 低炭素まちづくりの推進について (図-6まで同様)

ア 人口減少・超高齢化の進展

日本の総人口は、平成22年度(2010年度)から30年間で約2,000万人減少すると推定されています。特に、生産年齢人口の減少が顕著であり、減少率は約3割に達します。この間、高齢化率も上昇し、平成52年度(2040年度)には3人に1人が65歳以上となります。高齢化率は、比較的都市環境が小さい都市ほど、高い値を示す傾向があります。一方で、高齢者の増加は都市規模が大きいほど高い値を示しており、高齢化の問題は、中小都市のみならず、大都市においても大きな社会問題となっています。

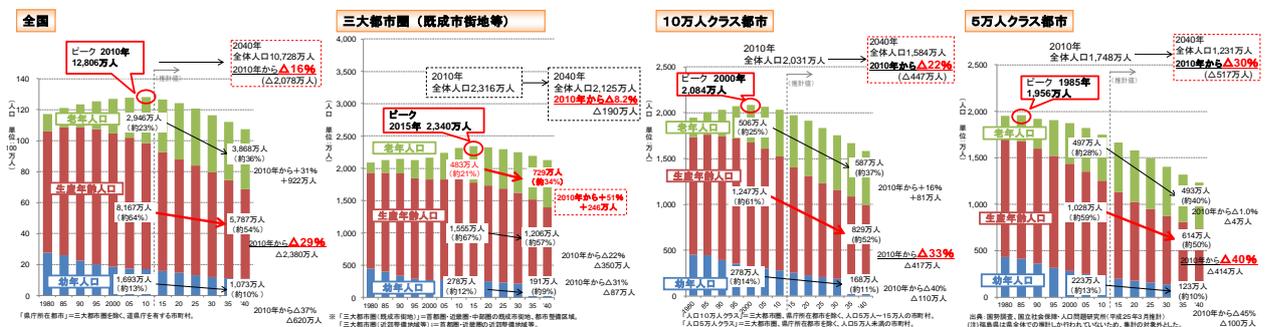


図-3 都市における人口構成の変遷(人口規模別)

イ 財政状況の深刻化

生産年齢を中心とした日本の総人口の減少に伴い、歳入の減少が見込まれる一方、高齢化の進展等を背景とした社会保障費の増大等を要因に歳出の増大が見込まれるところであり、結果として、将来的に財政収支がさらに悪化することが懸念されています。また、人口密度と一人当たりの行政コストとの間には一定の関係が認められ、今度財政状況がさらに厳しさを増すと見込まれる中、持続的な都市経営を維持するためには、人口密度を高め、行政の効率化を図ることが必要不可欠と言えます。



図-4 財政収支(国+地方)

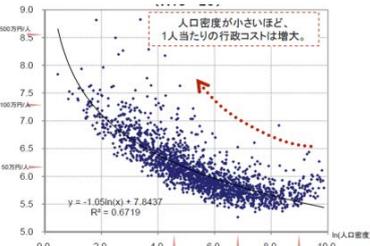


図-5 人口密度-行政コストの相関関係

ウ 都市とCO2排出

日本における総CO2排出量のうち、都市における社会経済活動に起因することが大きい家庭系やオフィスや商業等の業務系からなる民生部門と、自動車・鉄道等の運輸部門における排出量の合計が全体の約5割を占めています。

CO2の排出量は、都市構造の違いに大きく影響しています。面積と人口がほぼ同じ規模である前橋市と高知市を例に見ますと、低密度の市街地が広がっている前橋市のほうが、自動車の依存率が高く、運輸旅客部門の1人当たり年間CO2排出量も約4割多く、反対に市街化区域の人口密度が高い方が、1人当たりCO2排出量が低い傾向があり、都市構造の集約化と都市の低炭素化には高い相関が認められます。

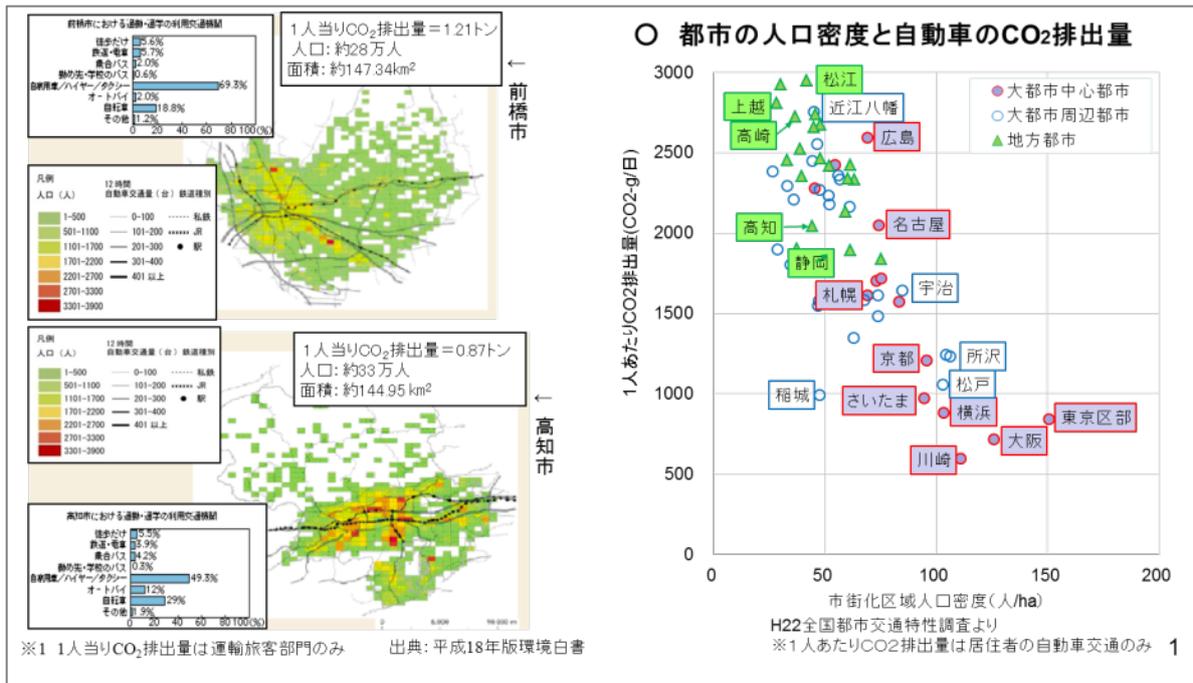


図-6 都市の人口密度と自動車のCO₂排出量の比較

(3) 今後のまちづくりの方向性

前項から、今後のまちづくりの方向として、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、住民が自家用車に過度に頼ることなく、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必要と考えられます。

- 人口減少、超高齢社会の到来により、高齢者が自立して暮らしていける環境、子育て世帯が安心して子を産み、育てられる環境の整備が不可欠
- また、今後、財政状況が更に厳しさを増すと見込まれる中、市街地の拡大に伴い肥大した各種の行政コストを適正化し、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
- こうした中、深刻さを増す地球温暖化問題への対応も含め、市民生活を支える、持続可能で活力ある都市づくり、地域づくりを進めることが強く求められている

(4) 都市の低炭素化の促進に関する法律の趣旨

こうした背景を踏まえ、都市の低炭素化の促進に関する法律は、これまでの都市機能の高度化に重点をおいてきたまちづくりに、地球環境に優しい暮らし方やあらゆる人が安全で快適に生活できる地域のあり方などの新しい視点を持ち込み、住民や民間事業者と一体となって、コンパクトなまちづくりに取り組んでいくための第一歩として施行されました。

この中で、市町村は国の示す基本的な方針に基づき、「低炭素まちづくり計画」を作成することができ、市町村が策定した「低炭素まちづくり計画」に位置づけられた取り組みについては、関連する規制緩和や支援措置などを受けることができます。なお、計画策定において、必要とされる事項は下記5項目となります。

- 計画の区域
- 計画の目標
- 目標を達成するために必要な事項
- 計画の目標達成状況の評価に関する事項
- 計画期間

2. 都市の低炭素化の促進に関する法律で創設された制度及び特例

都市の低炭素化の促進に関する法律では、都市の低炭素化に向けて、以下の制度や特例が創設され、低炭素まちづくり計画を策定し、計画対象区域内に該当する施策・事業（以下、「事業等」という。）があれば、特例を受けることができます。

- 低炭素建築物新築等計画の認定制度
- 集約都市開発事業の認定制度
- 駐車場法の特例
- 公共交通の利用促進・貨物の運送の合理化に係る特例
 - ・道路運送法、鉄道事業法、軌道法、貨物利用運送事業法等の特例
 - ・共通乗車船券に係る特例
- 緑地の保全・緑化の推進に関する特例
 - ・樹木等管理協定制度
 - ・特定緑地管理機構の指定
- 下水道法の特例
- 都市公園、港湾の占用の許可の特例
- 既存建築物の所有者等への援助
- 自動車の使用者等への援助

第2章 安城市における低炭素まちづくりの背景

1. 安城市の特長

(1) コンパクトシティ型都市構造である

本市は、市域の約3割が市街化区域と、集約した区域で市街地を形成しています。また、市街化区域や人口集中地区の配置に注目すると、市街化区域の約6割がJR安城駅をはじめとする地域の核となる鉄道駅を中心とした公共交通圏域内（約5割が主要な公共交通圏域内）、人口集中地区においては全体の約7割が公共交通圏域内（約6割が主要な公共交通圏域内）に集積しています。

公共施設等の配置に注目すると、地域の核となり主要な公共交通駅であるJR安城駅、JR三河安城駅、名鉄新安城駅、名鉄桜井駅の周辺には、市・地域で必要な都市機能が集約されています。以上から、駅周辺を核としたコンパクトな市街地（コンパクトシティ型都市構造）が形成されていると言えます。

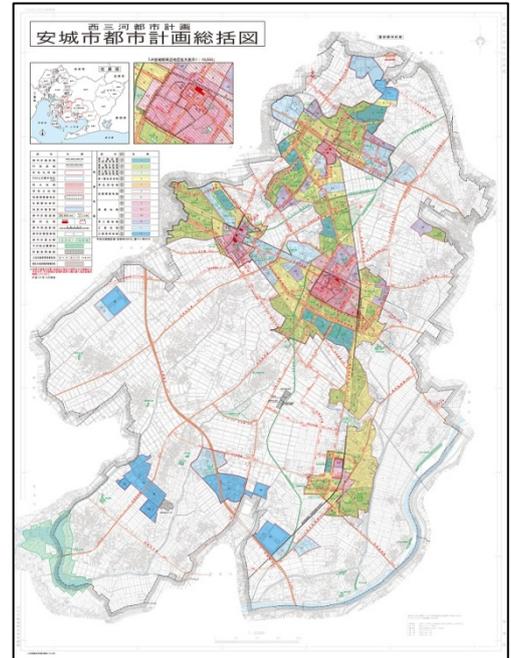


図-7 市街化区域及び人口集中地区の分布
資料) 安城市都市計画総括図

(2) 自転車交通に適した地形・施設を有する

本市は、最大標高差は27mと平坦で、距離は東西方向に10.6km、南北方向に13.7km、市役所、商業施設等の都市機能が集積するJR安城駅地域が中央に位置しており、自転車移動のしやすい地形となっています。

また本市には、自転車と歩行者の専用道路である明治用水緑道が整備されています。市域の南北を縦断する県道豊田安城自転車道をはじめ、枝分かれする4本の緑道とあわせて25kmが整備されており、地形とあわせ、自転車移動に適した基盤施設が多く整備されています。

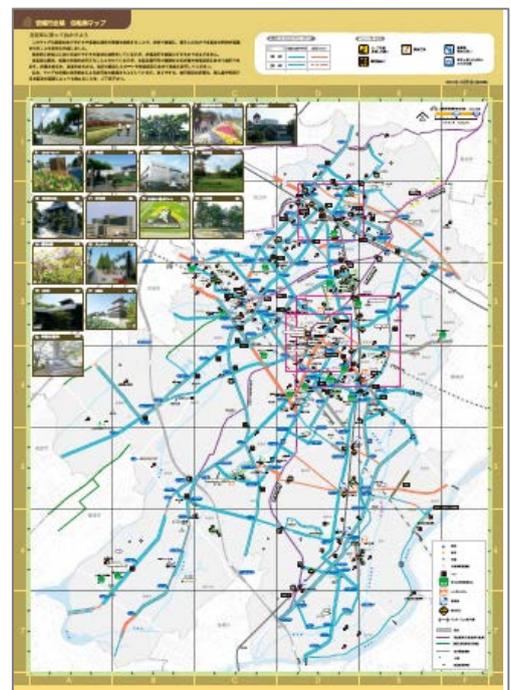


図-8 自転車移動に適した基盤施設の配置
資料) 安城市自転車マップ

(3) 優れた環境資源を有する

本市は、矢作川や油ヶ淵、市域に張り巡らされている用水路などの豊かな水辺環境や周辺の多様な動植物の生息など、優れた環境資源を有しています。また、「日本デンマーク」とうたわれる農業先進地として整備された集団的な優良な農地は、本市の農業を支える生産基盤であるとともに、保水や地下水かん養、美しい田園景観などの多面的な機能を有する重要な資産となっています。

(4) 環境首都としての取り組み

本市では、平成10年10月に「地球にやさしい環境都市宣言」を行って以後、市政全般にわたり環境に配慮したまちづくりを推進しています。この中でも低炭素社会実現のため、太陽光発電補助金制度に代表される新エネルギー導入事業、通勤車両の利用抑制によるチャレンジエコチャリ運動等、様々な施策を展開しています。

地球温暖化問題が世界的な課題となっている現在、日本においても大幅なCO2削減に向けて様々な対策が講じられています。自治体レベルで地球温暖化対策に取り組むことが求められている中、都市活動に伴う民生分野の温室効果ガス排出量が最大の課題となっています。さらなる省CO2型都市の構築のため、民生分野や交通分野等での取り組みを推進させることにより、環境首都にふさわしいまちづくりを行う必要があります。

2. 安城市先導的都市環境形成計画

本市では、安城市都市計画マスタープラン（以下「都市マス」という）で定められる「低炭素都市環境の形成推進」を基本理念に、環境分野で喫緊の課題となっている温室効果ガスの排出削減に向け、面的な対応を都市レベルにおいて総合的に展開するため、平成22年度に「安城市先導的都市環境形成計画（以下「環境形成計画」という）」を策定しました。これは、新たな都市づくりにおける低炭素化のシナリオ形成を目的とし、「鉄道を中心とした市街地の維持・強化」、「主要駅周辺の拠点における面的なエネルギー対策の導入」、「自転車・バス交通の充実」、「個別建物でのエネルギー対策導入の誘導」を取組の基本方針とした施策導入によりCO2排出量を削減するシナリオを作成しています。

環境形成計画で掲げる都市の低炭素化を達成するため、実行すべき具体的な行動（実行計画）を整理する必要があります。

3. 安城市の低炭素化に必要な視点

環境形成計画において、まちの低炭素化を通じた人や環境にやさしいまちづくりを行う立場から、低炭素化に必要な3つの視点を整理しています。

(1) 人口の増加

全国の人口15万人以上の都市においては、平成12年度をピークに人口が減少傾向にあります。本市においては都市マスにおいて、平成32年度における将来人口を18.7万人と想定しており、平成17年度から9.8%増加すると予測しています。現在、土地区画整理事業などにより、平成24年度時点で18.2万人と、平成17年度から7.2%増加しており、人口増加に対応したまちづくりを進めることが必要となっています。

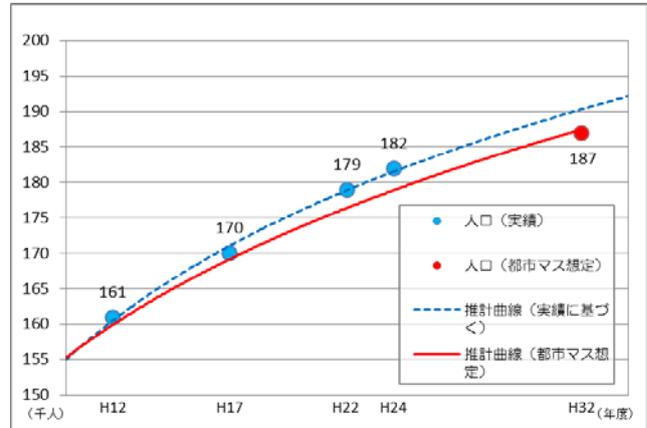


図-9 安城市における人口推移

(2) まちの更新

第7次安城市総合計画（以下「総合計画」という）では将来の都市構造として4つの拠点形成が示されており、都市マスにおいても、主要駅周辺地区を拠点に、都市機能の充実を図り、魅力ある拠点づくりを図ることとしています。

更に、JR安城地域や桜井地域では土地区画整理事業が施行中であり、三河安城地域では新市街地が検討されていることから、周辺土地利用との調和を図りつつ、計画的な市街地形成を誘導することとしています。

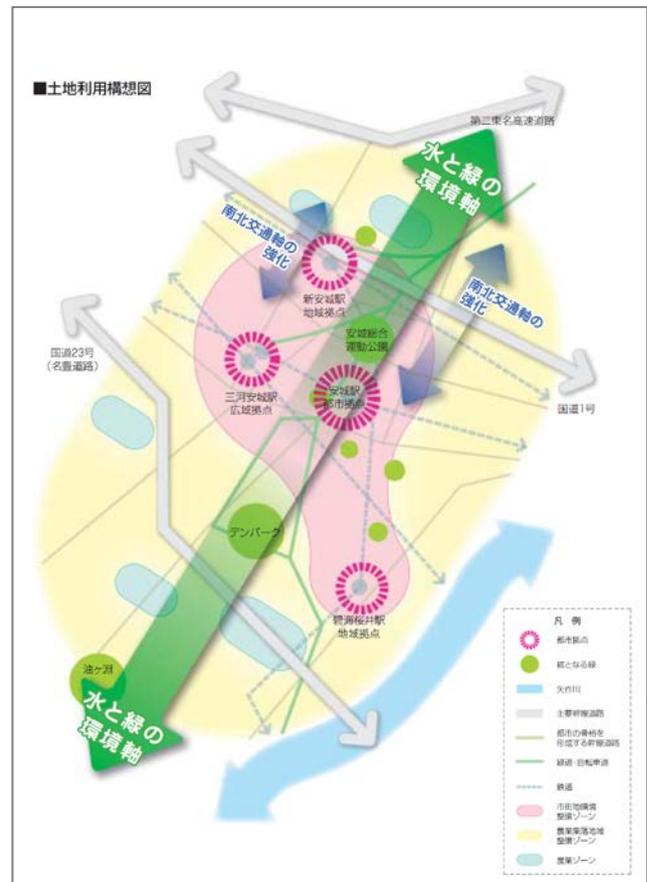


図-10 安城市における土地利用構想

資料) 総合計画

(3) 自動車への過度な依存

本市は東西方向に2本、南北方向に1本の鉄道軸を中心としたコンパクトな市街地を形成する集約型都市構造であり、自動車に頼らない環境負荷の小さい都市交通を実現できる素地があります。

しかしながら、自動車利用実態に着目すると、平成13年度時点で62.8%、平成23年度時点で66.6%と全国値と比較しても高い割合となっており、平成37年度の時点でも64.5%になると推計されています。このことから、公共交通機関等への利用転換を促すような施策が必要と考えられます。

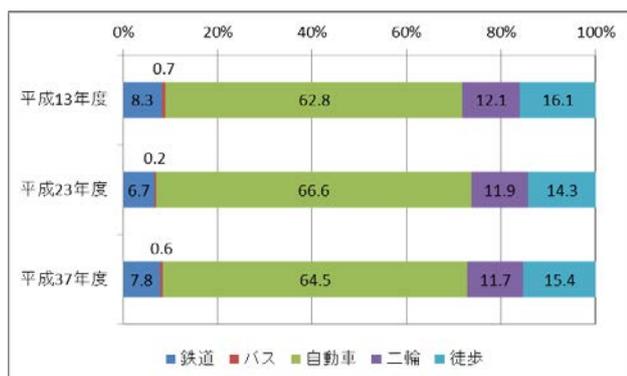


図-1.1 安城市内の代表交通手段状況（平日：％）
 ※平成37年度は推計による
 資料) 中京都市圏パーソントリップ調査

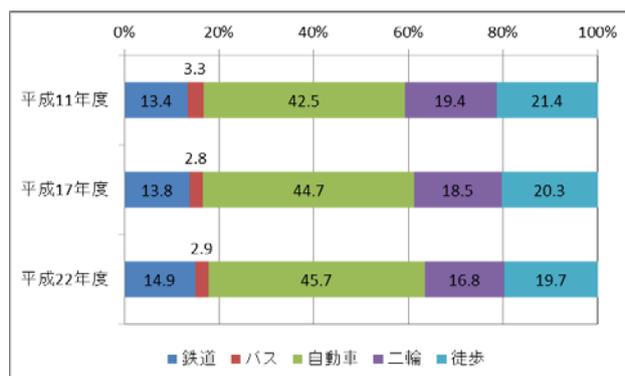


図-1.2 全国の代表交通手段状況（平日：％）
 資料) 国土交通省「全国都市交通特性調査」

第3章 安城市低炭素まちづくり計画

1. 計画の位置づけ

本計画は、平成24年12月に施行された「都市の低炭素化の促進に関する法律」に基づく計画であり、市の最上位計画である総合計画及びまちづくりの上位計画である都市マスの趣旨に沿って定められた環境形成計画をまちの低炭素化の基本計画とし、当該計画目標を達成するため、行政が実行すべき具体的な事業等を整理した「低炭素化の実行計画」として策定・運用します。

計画策定にあたり、安城市緑の基本計画等、関連計画と整合を図りながら定めます。

なお、本計画は、まちの低炭素化に関する社会資本の整備推進を趣旨とする「安城市の社会資本整備方針」であり、本市のまちづくりに関する社会資本整備の基本方針となります。まちの低炭素化に資する計画内公共事業のうち、社会資本整備総合交付金交付要綱の採択要件を満たす事業については、社会資本総合整備計画及び都市再生整備計画を策定し、社会資本整備総合交付金事業等を活用して社会資本の整備を行う予定です。

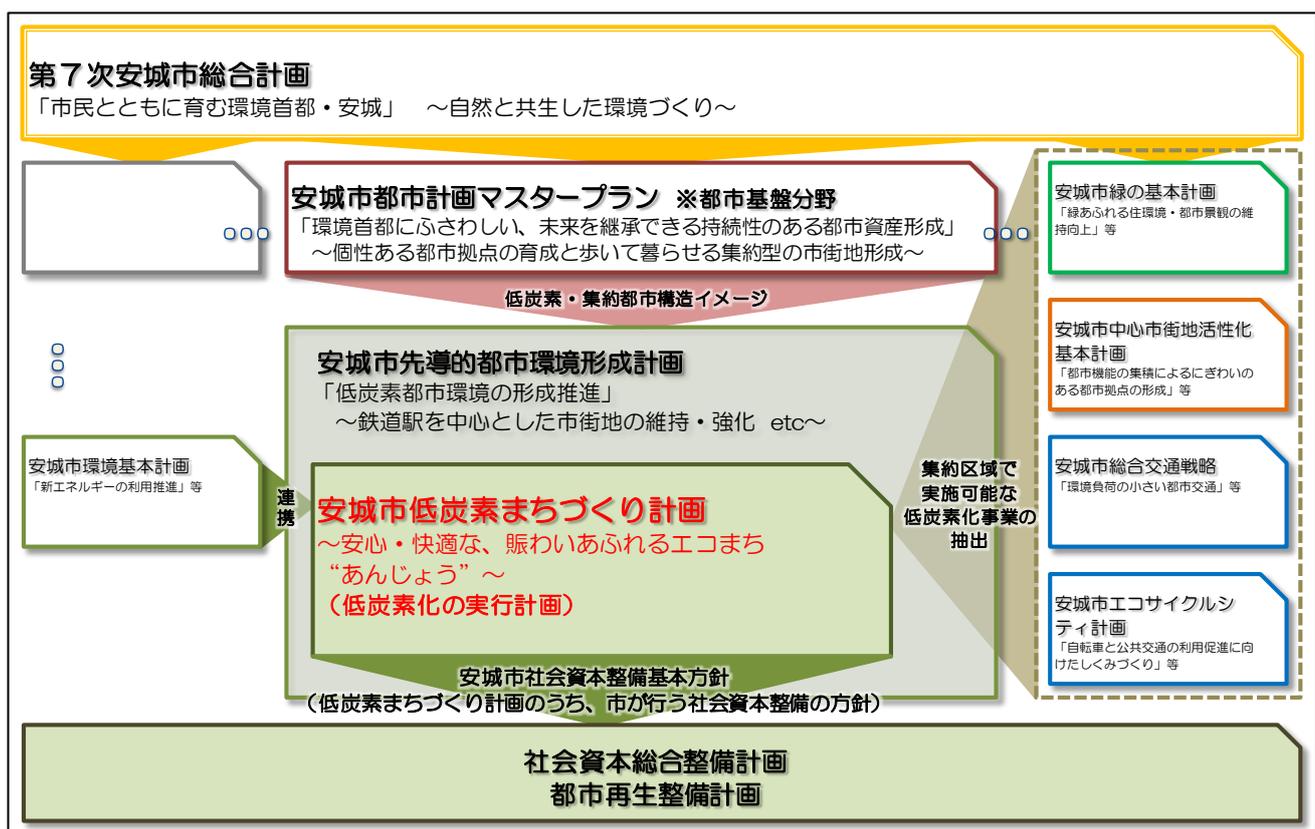


図-13 本計画の位置づけ

2. 安城市低炭素まちづくり計画

(1) 計画の区域

本市は、駅周辺を核としたコンパクトな市街地（コンパクトシティ型都市構造）が形成されています。この特長を活かし、計画区域は、

- ・都市及び居住機能（住宅・福祉・商業その他の居住に関する）施設立地の適正化
- ・都市全体の構造を見渡しなが、居住者の生活を支えるよう、よりコンパクトなまちづくりの推進

を見据え、より集約した区域に都市機能等を集積し、人や環境にやさしいまちづくりを実施するため、都市マスで拠点となる4つの駅周辺区域を計画区域と定め、これら4区域を「安城拠点区域」と総称します。

計画の区域：安城拠点区域

- 安城駅都市拠点区域（JR安城駅周辺の中心市街地）
- 三河安城駅広域拠点区域（JR三河安城駅周辺市街地）
- 新安城駅地域拠点区域（名鉄新安城駅周辺市街地）
- 桜井駅地域拠点区域（名鉄桜井駅周辺市街地）

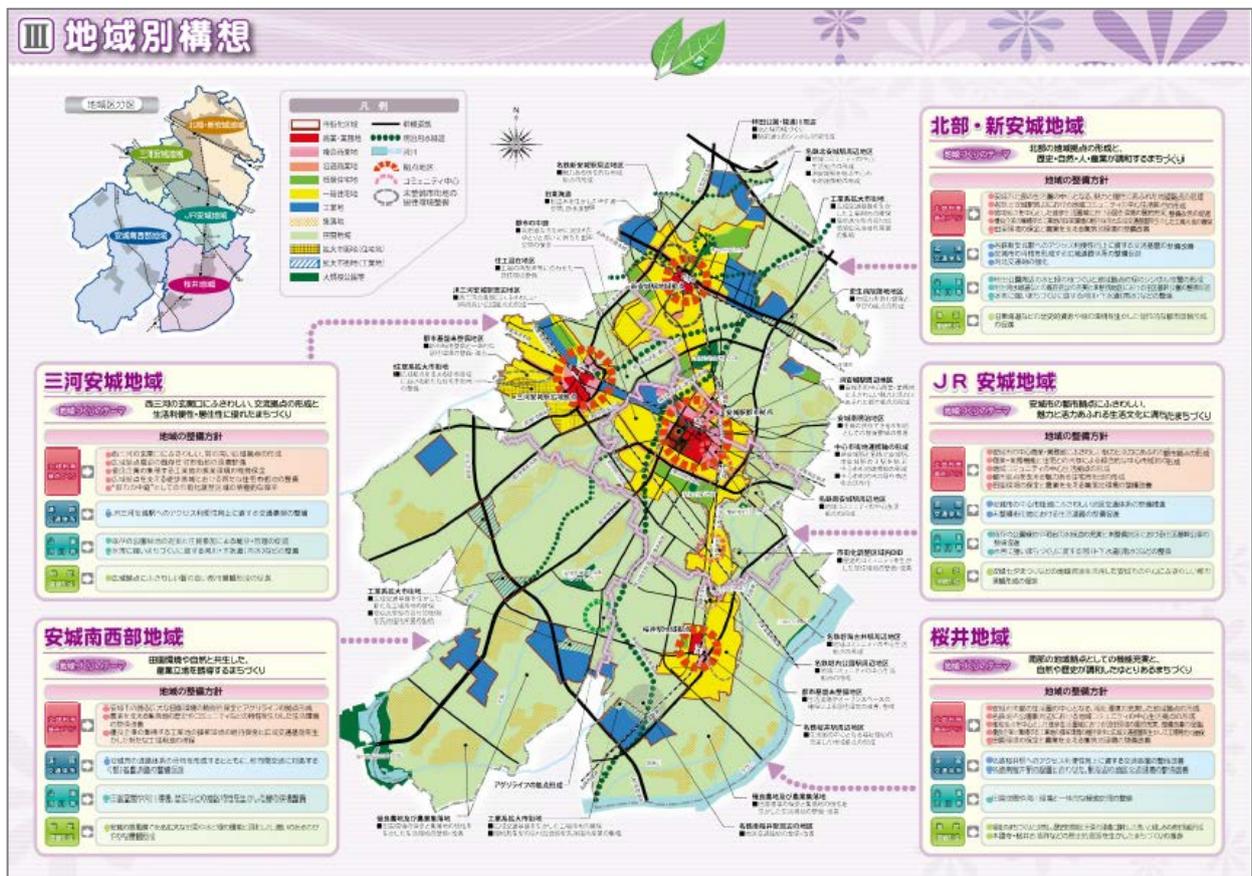


図-14 地域別構想における拠点の位置づけ 資料) 都市マス

安城拠点区域

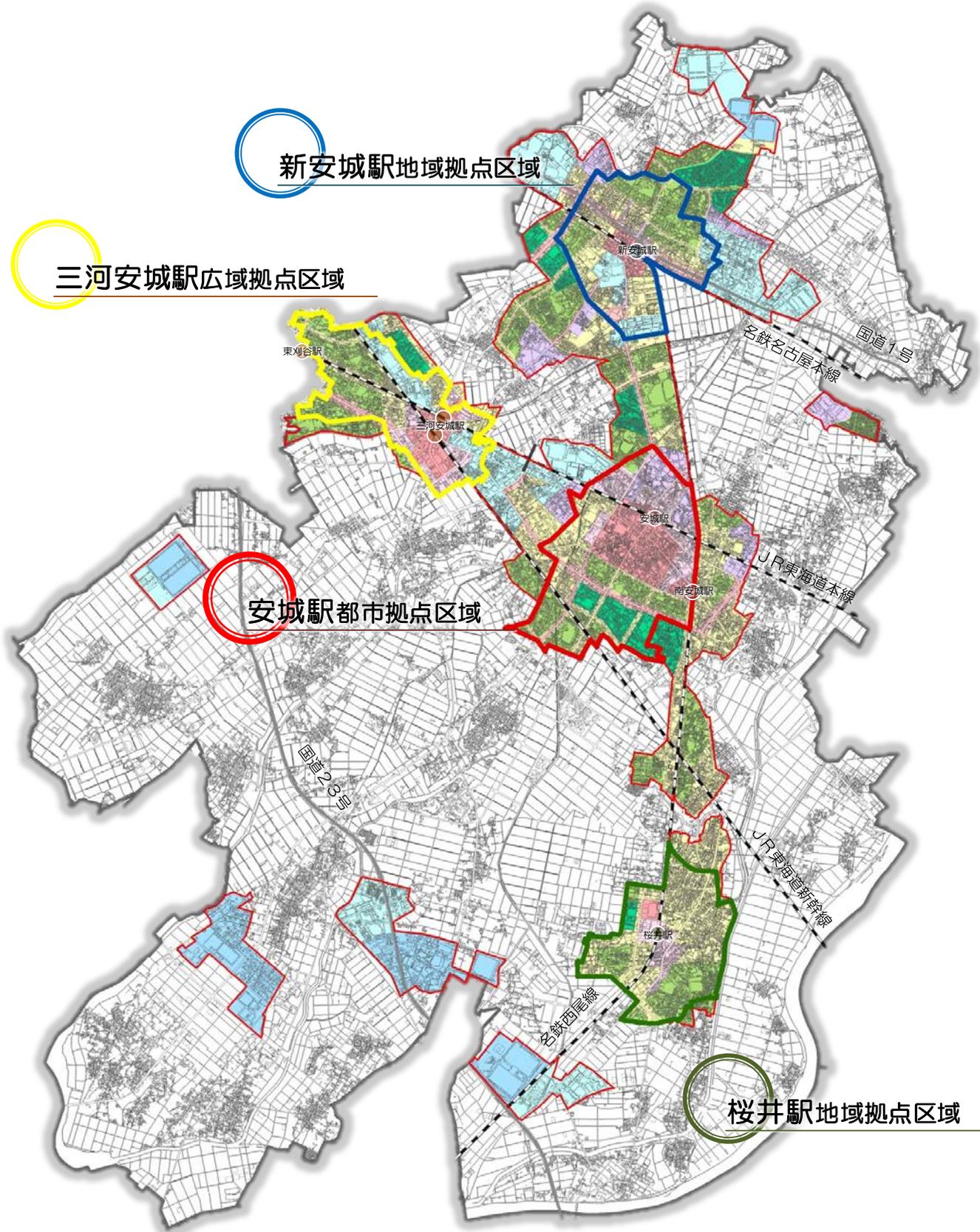


図-15 計画の区域

(2) 計画の目標

第2章で整理した市の特長などから、まちの低炭素化を通じた「まちの将来像」、「CO₂排出削減目標」を定めました。

まちの将来像：安心・快適な、賑わいあふれるエコまち“あんじょう”

まちの課題である「人口の増加」、「まちの更新」、「自動車への過度な依存」を踏まえ、本市の特長である「コンパクトシティ型都市構造」などを最大限に活かし、市民の生活を支え、「安心・快適な、賑わいあふれる」まちとして、持続可能なまちづくりを行うため、「安城拠点区域」において、

- ・都市の機能の集約を図るための基盤整備や都市機能の配置の適正化
- ・公共交通機関の利用促進・自動車等利用における二酸化炭素の排出の抑制の促進
- ・緑地の保全及び緑化の推進
- ・環境負荷の少ない建築物の普及促進

を整備方針とした、まちの低炭素化を通じた人や環境にやさしいまちづくりを実践します。

目標：CO₂排出量を1,200t-CO₂/年削減（平成32年度BAU基準）

CO₂排出削減目標は、低炭素化を通じた「まちの将来像」の実現状況を評価するための定量的な指標として設定します。

目標値は、現在までに導入されている事業等の効果を考慮した上で、今後新たな対策を講じず、現状のまま推移した場合の計画終了年度におけるCO₂排出量予測値を基準として、本計画の対策により削減されるCO₂排出量及び吸収量の総量になります。

(3) 計画の対策分野（目標を達成するために必要な事項）

本計画の対策分野は、「都市構造」、「交通」、「みどり」、「エネルギー」の4分野とし、わかりやすさのため、それぞれに標語を付け加えました。なお、各分野における低炭素化に資する施策については、次章で説明します。

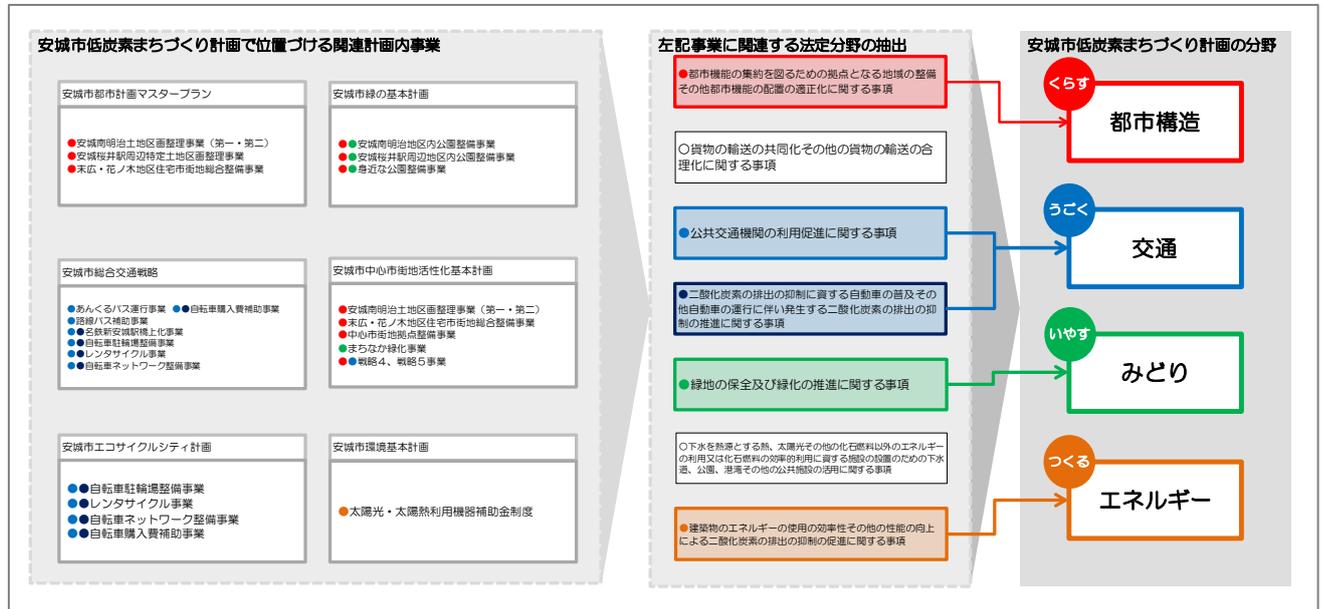


図-16 計画の対策分野

(4) 計画の期間

本計画の期間は、上位計画である環境形成計画の期間とあわせ、平成26年度から平成32年度とします。

第4章 まちの低炭素化の取り組み

第3章での整理を基に、今後実施すべき「まちの低炭素化の取り組み」をまとめました。

まちの将来像 安心・快適な、賑わいあふれるエコまち“あんじょう”

まちの課題である「人口の増加」、「まちの更新」、「自動車への過度な依存」を踏まえ、本市の特長「コンパクトシティ型都市構造」などを最大限に活かし、市民の生活を支え、「安心・快適な、賑わいあふれる」まちとして、持続可能なまちづくりを行うため、安城拠点区域において、

- ・都市の機能の集約を図るための基盤整備や都市機能の配置の適正化
- ・公共交通機関の利用促進・自動車等利用における二酸化炭素の排出の抑制の促進
- ・緑地の保全及び緑化の推進
- ・環境負荷の少ない建築物の普及促進

を整備方針とした、まちの低炭素化を通じた人や環境にやさしいまちづくりを実践します。

目 標 CO2排出量を **1,200t-CO2/年削減**します。(平成32年度BAU基準)

目標達成に向けた取り組み方針

ステップ1 安城拠点区域の低炭素化を推進します。

下記取り組みにより、安城拠点区域で低炭素化を推進し、持続可能な「安心・快適な、賑わいあふれる」まちの拠点を形成します。

くらす

都市構造 歩いて暮らせるまちづくり

○**整備方針** コンパクトシティ型都市構造を活かし、都市機能の集約を図るための基盤整備や都市機能の配置の適正化を進めることにより、「歩いて暮らせるまちづくり」を行います。

○**分野別指標** 市民アンケート「市街地整備・区画整理事業」満足度39%

○**主な施策・事業** 安城南明治第一地区等の安城拠点区域内土地区画整理事業、中心市街地拠点整備事業、身近な公園整備事業など

うごく

交通 環境負荷の小さい都市交通の推進

○**整備方針** 地形やコンパクトシティ型都市構造を活かし、公共交通機関の利用促進・自動車等利用における二酸化炭素の排出の抑制を進めることにより、「環境負荷の小さい都市交通の推進」を行います。

○**分野別指標** あんくるバス利用者数30万人、自転車の分担率30%、市民アンケート「公共交通」満足度57%、「自転車の利用促進」満足度47%

○**主な施策・事業** あんくるバス運行事業、自転車ネットワーク整備事業など

いやす

みどり 緑あふれるまちづくり

○**整備方針** 水田を含め、本市に息吹く優れた環境資源と一体的に、緑地の保全及び緑化の推進を図ることにより、「緑あふれるまちづくり」を行います。

○**分野別指標** 市街化区域の緑被率24.0%、市民アンケート「緑化・良好な景観形成」満足度60%、「公園・緑地の整備」満足度54%

○**主な施策・事業** 土地区画整理事業地区内公園整備事業、身近な公園整備事業、まちなか緑化事業など

つくる

エネルギー 新エネルギー利用の普及促進

○**整備方針** 市政全般にわたり環境に配慮したまち・人づくりを推進していることを踏まえ、環境負荷の少ない建築物の普及促進を図ることにより、「新エネルギー利用の普及促進」を行います。

○**分野別指標** 太陽光発電普及率を(市域全体で)6.0%、市民アンケート「地球環境」満足度51%

○**主な施策・事業** 太陽光・太陽熱利用機器補助金制度

ステップ2 安城市全域の低炭素化を促進します。

上記取り組みにより活性化した拠点が発信源となり、市全体の低炭素化を促進し、持続可能な「安心・快適な、賑わいあふれるエコまち“あんじょう”」を形成します。

分野の取り組みの見方

くらす

都市構造

目標 **歩いて暮らせるまちづくり**

- CO2排出削減量 628.7t-CO₂
- 「市街地整備・区画整理事業」満足

分野毎の「目標」、「目標となるCO2排出削減・吸収量（●）」、「分野の目標（■）」が入っています。

まちの低炭素化を行っていく対策分野が入っています。

都市構造の位置づけ

くらす 都市構造は、法律上「都市の機能の集約を図るための拠点となる配置の適正化に関する事項」と定義されています。

本分野においては、まちの低炭素化を実現するために、市街化区域が市その約7割が公共交通圏域に集約されているコンパクトシティ型都市構造するための基盤整備や都市機能の配置の適正化を進めることが期待されており、ラン等で施策・事業を展開しています。

分野毎の「法律上の定義」、「活かすべき市の長」、「整備方針」が入り、低炭素まちづくり計画での分野の位置づけを行っています。

2. 低炭素化を実行する施策・事業

安城市都市計画マスタープラン

整備方針

まちの低炭素化を推進するため、**歩いて暮らせる集約型の市街地形成**を目標に、安城南明治第一土地区画整理事業などの「集約型の市街地形成事業」を実施します。

主な施策・事業

- 安城南明治第一土地区画整理事業
- 安城南明治第二土地区画整理事業
- 末広・花ノ木地区住宅市街地総合整備事業
- 安城桜井駅周辺特定土地区画整理事業
- 上記に伴い実施される関連社会資本整備

安城市中心

整備方針

まちの低炭素化を推進するため、**「にぎわいのあるまちづくり」**を目標に、第一土地区画整理事業などの「集約型の市街地形成事業」を実施します。

主な施策・事業

- 安城南明治第一土地区画整理事業
- 安城南明治第二土地区画整理事業
- 末広・花ノ木地区住宅市街地総合整備事業
- 中心市街地拠点整備事業
- JR安城駅EV設置事業、まちなか緑化事業など中活計画内第5期の記載事業
- 上記に伴い実施される関連社会資本整備

関連計画での「まちの低炭素化」の観点での「整備方針」、整備される「主な施策・事業」を整理しています。

安城市緑の基本計画

整備方針

まちの低炭素化を推進するため、**緑あふれる住環境・都市景観の維持向上、市民が気軽に利用できる公園の充実**を目標に、安城南明治地区内公園整備事業などの「緑あふれる住環境・都市景観事業」を実施します。

主な施策・事業

- 安城南明治地区内公園整備事業
- 安城桜井駅周辺地区内公園整備事業
- 身近な公園整備事業
- 上記に伴い実施される関連社会資本整備

JR東海道新幹線三河安城駅
駅前広場



名鉄桜井駅 駅前広場



3. 各区域の施策・事業

安城拠点区域

区域全域に係る施策・事業

- 身近な公園整備事業
- 各区域で実施される関連社会資本整備

安城拠点区域における、施策・事業について、各区域毎に整理しています。

安城拠点区域全域で実施する施策・事業です。



- 主な施策・事業
- 安城南明治第一地区土地区画整理事業
 - 安城南明治第二地区土地区画整理事業
 - 末広・花ノ木地区住宅市街地総合整備事業
 - 中心市街地拠点整備事業
 - JR安城駅EV設置事業、まちなか緑化事業
 - 活計画内戦略5の記載事業
 - 安城南明治地区内公園整備事業
 - 上記に伴い実施される関連社会資本整備

各拠点区域で実施する施策・事業です。施策・事業名の前にある「●の色」は、左ページの「2. 低炭素化を実行する施策・事業」の関連計画と対応しています。

- 凡例（安城拠点区域）
- 安城駅都市拠点区域
 - 三河安城駅広域拠点区域
 - 新安城駅地域拠点区域
 - 桜井駅地域拠点区域
 - 市街化区域

桜井駅地域拠点区域

- 主な施策・事業
- 安城桜井駅周辺特定地区土地区画整理事業
 - 安城桜井駅周辺地区内公園整備事業
 - 上記に伴い実施される関連社会資本整備

都市構造

目標 歩いて暮らせるまちづくり

- CO2排出削減量 628.7t-CO2/年（平成32年度BAU基準）
- 「市街地整備・区画整理事業」満足度39%

1. くらす 都市構造の位置づけ

くらす 都市構造は、法律上「都市の機能の集約を図るための拠点となる地域の整備その他都市機能の配置の適正化に関する事項」と定義されています。

本分野においては、まちの低炭素化を実現するために、市街化区域が市域の約3割に集約され、さらにその約7割が公共交通圏域に集約されているコンパクトシティ型都市構造を活かし、都市機能の集約を図るための基盤整備や都市機能の配置の適正化を進めることが期待されており、安城市都市計画マスタープラン等で施策・事業を展開しています。

2. 低炭素化を実行する施策・事業

安城市都市計画マスタープラン

整備方針

まちの低炭素化を推進するため、**歩いて暮らせる集約型の市街地形成**を目標に、安城南明治第一土地区画整理事業などの「集約型の市街地形成事業」を実施します。

主な施策・事業

- 安城南明治第一土地区画整理事業
- 安城南明治第二土地区画整理事業
- 末広・花ノ木地区住宅市街地総合整備事業
- 安城桜井駅周辺特定土地区画整理事業
- 上記に伴い実施される関連社会資本整備

安城市中心市街地活性化基本計画

整備方針

まちの低炭素化を推進するため、**都市機能の集積による「にぎわいのある都市拠点」の形成**を目標に、安城南明治第一土地区画整理事業などの「にぎわいのある都市拠点整備事業」を実施します。

主な施策・事業

- 安城南明治第一土地区画整理事業
- 安城南明治第二土地区画整理事業
- 末広・花ノ木地区住宅市街地総合整備事業
- 中心市街地拠点整備事業
- JR安城駅EV設置事業、まちなか緑化事業など中活計画内戦略5の記載事業
- 上記に伴い実施される関連社会資本整備

安城市緑の基本計画

整備方針

まちの低炭素化を推進するため、**緑あふれる住環境・都市景観の維持向上、市民が気軽に利用できる公園の充実**を目標に、安城南明治地区内公園整備事業などの「緑あふれる住環境・都市景観事業」を実施します。

主な施策・事業

- 安城南明治地区内公園整備事業
- 安城桜井駅周辺地区内公園整備事業
- 身近な公園整備事業
- 上記に伴い実施される関連社会資本整備



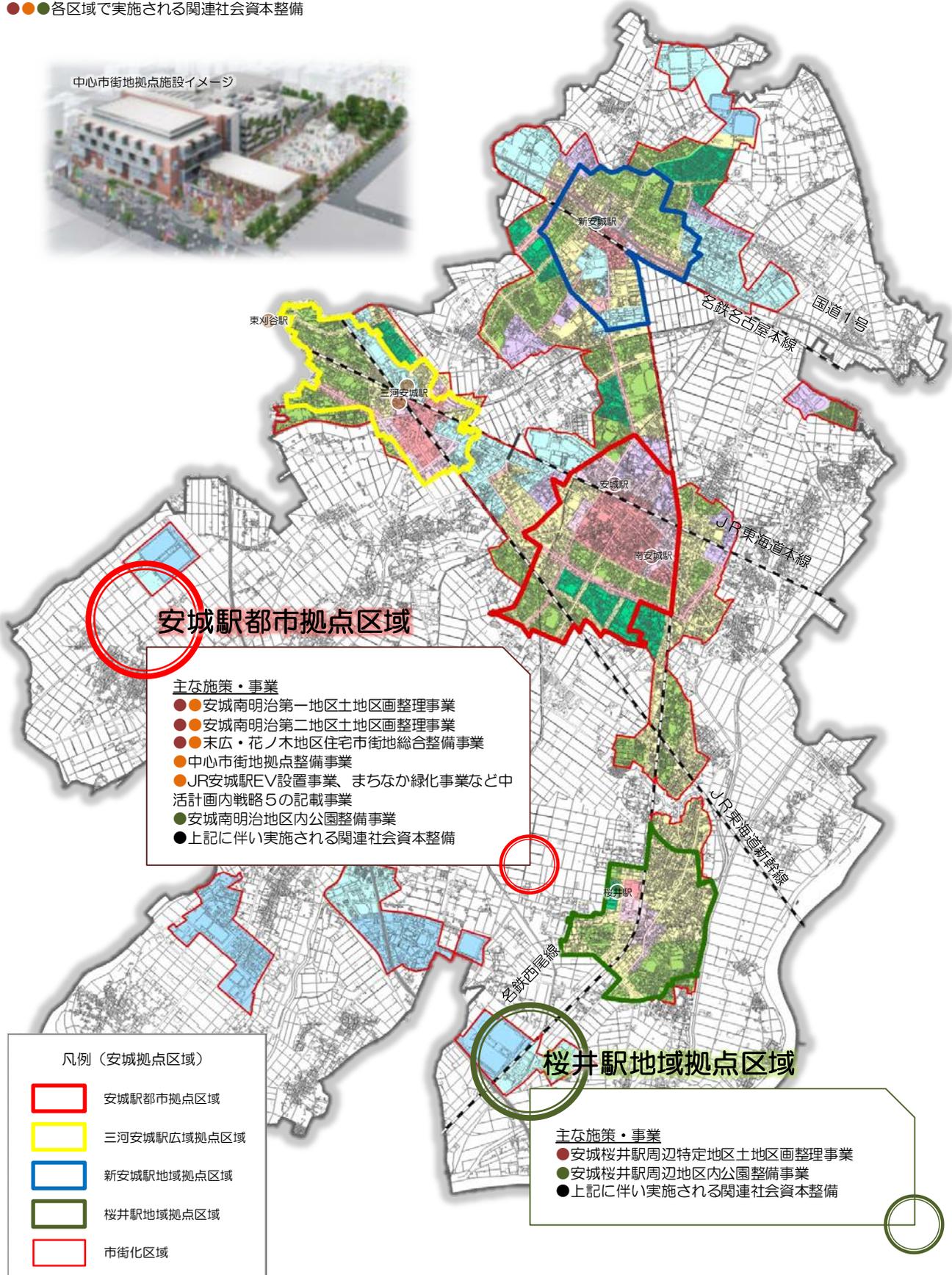
3. 各区域の施策・事業

安城拠点区域

区域全域に係る施策・事業

- 身近な公園整備事業
- 各区域で実施される関連社会資本整備

中心市街地拠点施設イメージ



安城駅都市拠点区域

主な施策・事業

- 安城南明治第一地区土地区画整理事業
- 安城南明治第二地区土地区画整理事業
- 末広・花ノ木地区住宅市街地総合整備事業
- 中心市街地拠点整備事業
- JR安城駅EV設置事業、まちなか緑化事業など中活計画内戦略5の記載事業
- 安城南明治地区内公園整備事業
- 上記に伴い実施される関連社会資本整備

桜井駅地域拠点区域

主な施策・事業

- 安城桜井駅周辺特定地区土地区画整理事業
- 安城桜井駅周辺地区内公園整備事業
- 上記に伴い実施される関連社会資本整備

凡例 (安城拠点区域)

- 安城駅都市拠点区域
- 三河安城駅広域拠点区域
- 新安城駅地域拠点区域
- 桜井駅地域拠点区域
- 市街化区域

交通

目標 環境負荷の小さい都市交通の推進

- CO2排出削減量 321.3t-CO2/年（平成32年度BAU基準）
- あんくるバス利用者数を30万人とする
- 自転車の分担率を30%とする
- 「公共交通」満足度57%「自転車の利用促進」満足度47%

1. うごく 交通の位置づけ

うごく 交通は、法律上「公共交通機関の利用の促進に関する事項及び二酸化炭素の排出の抑制に資する自動車の普及の促進その他の自動車の運行に伴い発生する二酸化炭素の排出の抑制の促進に関する事項」と定義されています。

本分野においては、自転車交通に適した地形・施設やコンパクトシティ型都市構造を活かし、公共交通機関の利用促進・自動車等利用における二酸化炭素の排出の抑制を進めることが期待されており、安城市総合交通戦略等で施策・事業を展開しています。

2. 低炭素化を実行する施策・事業

安城市総合交通戦略

整備方針

まちの低炭素化を推進するため、**環境負荷の小さい都市交通**を目標に、あんくるバス運行事業などの「都市交通システム整備事業」を実施します。

主な施策・事業

- あんくるバス運行事業
- 路線バス補助事業
- 名鉄新安城駅橋上化事業
- 自転車駐輪場整備事業
- レンタサイクル事業
- 自転車ネットワーク整備事業
- 自転車購入費補助事業
- 上記に伴い実施される関連社会資本整備

安城市エコサイクルシティ計画

整備方針

まちの低炭素化を推進するため、**安心して“とめる”ことのできる駐輪空間づくり、クルマに“かわる”交通手段として自転車と公共交通の利用促進に向けたしくみづくり**を目標に、レンタサイクル事業などの「都市交通システム整備事業」を実施します。

主な施策・事業

- 自転車駐輪場整備事業
- レンタサイクル事業
- 自転車ネットワーク整備事業
- 自転車購入費補助事業
- 上記に伴い実施される関連社会資本整備

安城市中心市街地活性化基本計画

整備方針

まちの低炭素化を推進するため、**環境にやさしい公共交通機関の利用促進**を目標に、JR安城駅EV整備事業などの「都市交通システム整備事業」を実施します。

主な施策・事業

- JR安城駅EV整備事業など中活計画内戦略4の記載事業
- 上記に伴い実施される関連社会資本整備



3. 各区域の施策・事業

安城拠点区域

区域全域に係る施策・事業

- あんくるバス運行事業
- 路線バス補助事業
- レンタサイクル事業
- 自転車ネットワーク整備事業
- 自転車購入費補助事業
- ● 各区域で実施される関連社会資本整備

自転車ネットワーク整備事業



新名城駅地域拠点区域

主な施策・事業

- 名鉄新名城駅橋上化事業
- 自転車駐輪場整備事業
- 上記に伴い実施される関連社会資本整備

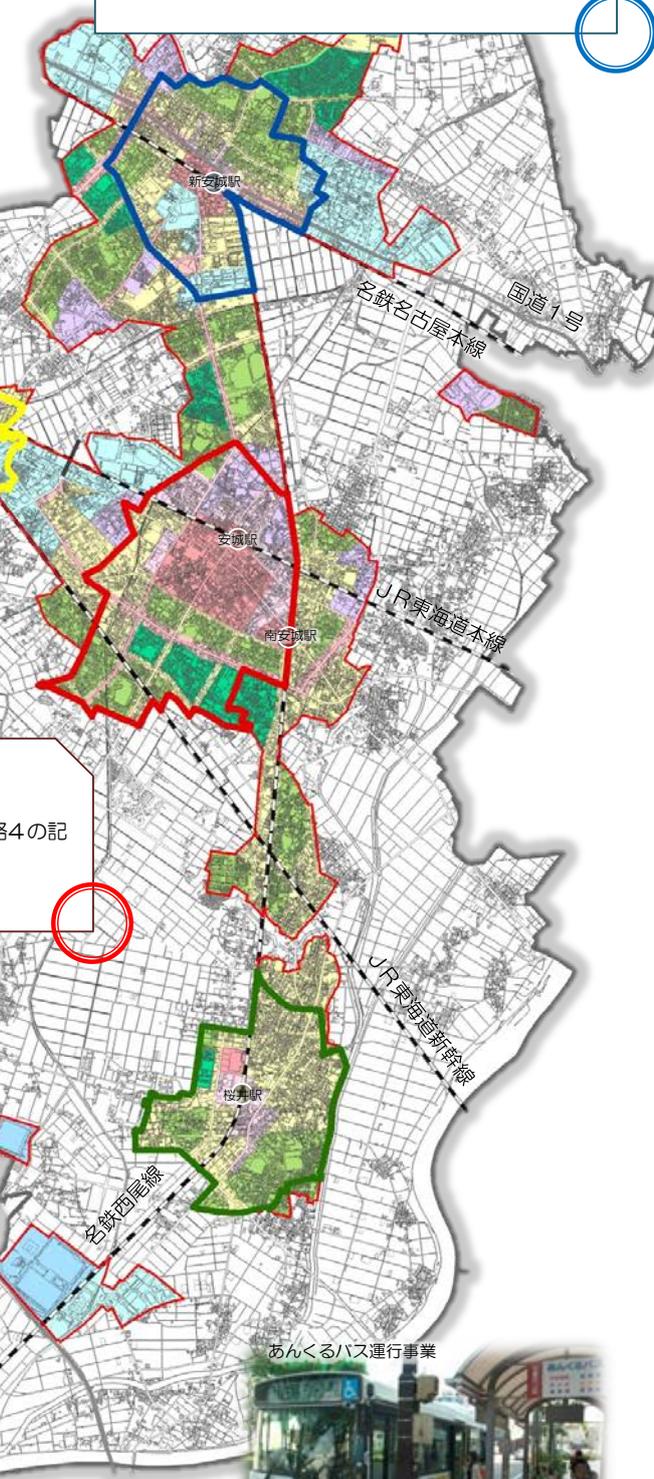
安城駅都市拠点区域

主な施策・事業

- JR安城駅EV設置事業など中活計画内戦略4の記載事業
- 上記に伴い実施される関連社会資本整備

凡例（安城拠点区域）

- 安城駅都市拠点区域
- 三河安城駅広域拠点区域
- 新名城駅地域拠点区域
- 桜井駅地域拠点区域
- 市街化区域



あんくるバス運行事業



みどり

目標 緑あふれるまちづくり

- CO2排出吸収量 8.5t-CO2/年（平成32年度BAU基準）
- 市街化区域の緑被率24.0%とする
- 「緑化・良好な景観形成」満足度60%「公園・緑地の整備」満足度54%

1. いやす みどりの位置づけ

いやす みどりは、法律上「緑地の保全及び緑化の推進に関する事項」と定義されています。本分野においては、まちの低炭素化を実現するために、矢作川や油ヶ淵、市域に張り巡らされている用水路などの豊かな水辺環境や周辺の多様な動植物の生息、水田など、本市に息吹く優れた環境資源と一体的に、緑地の保全及び緑化の推進を図ることが期待されており、安城市緑の基本計画等で施策・事業を展開しています。

2. 低炭素化を実行する施策・事業

安城市緑の基本計画

整備方針

まちの低炭素化を推進するため、**緑あふれる住環境・都市景観の維持向上**を目標に、安城南明治地区内公園整備事業などの「緑あふれる住環境・都市景観事業」を実施します。

主な施策・事業

- 安城南明治地区内公園整備事業
- 安城桜井駅周辺地区内公園整備事業
- 身近な公園整備事業
- 上記に伴い実施される関連社会資本整備

安城市中心市街地活性化基本計画

整備方針

まちの低炭素化を推進するため、**人と環境にやさしい「まちなか居住環境」の形成**を目標に、まちなか緑化事業などの「人と環境にやさしいまちなか居住環境整備事業」を実施します。

主な施策・事業

- まちなか緑化事業
- 上記に伴い実施される関連社会資本整備

桜井1号広場



荒曾根公園

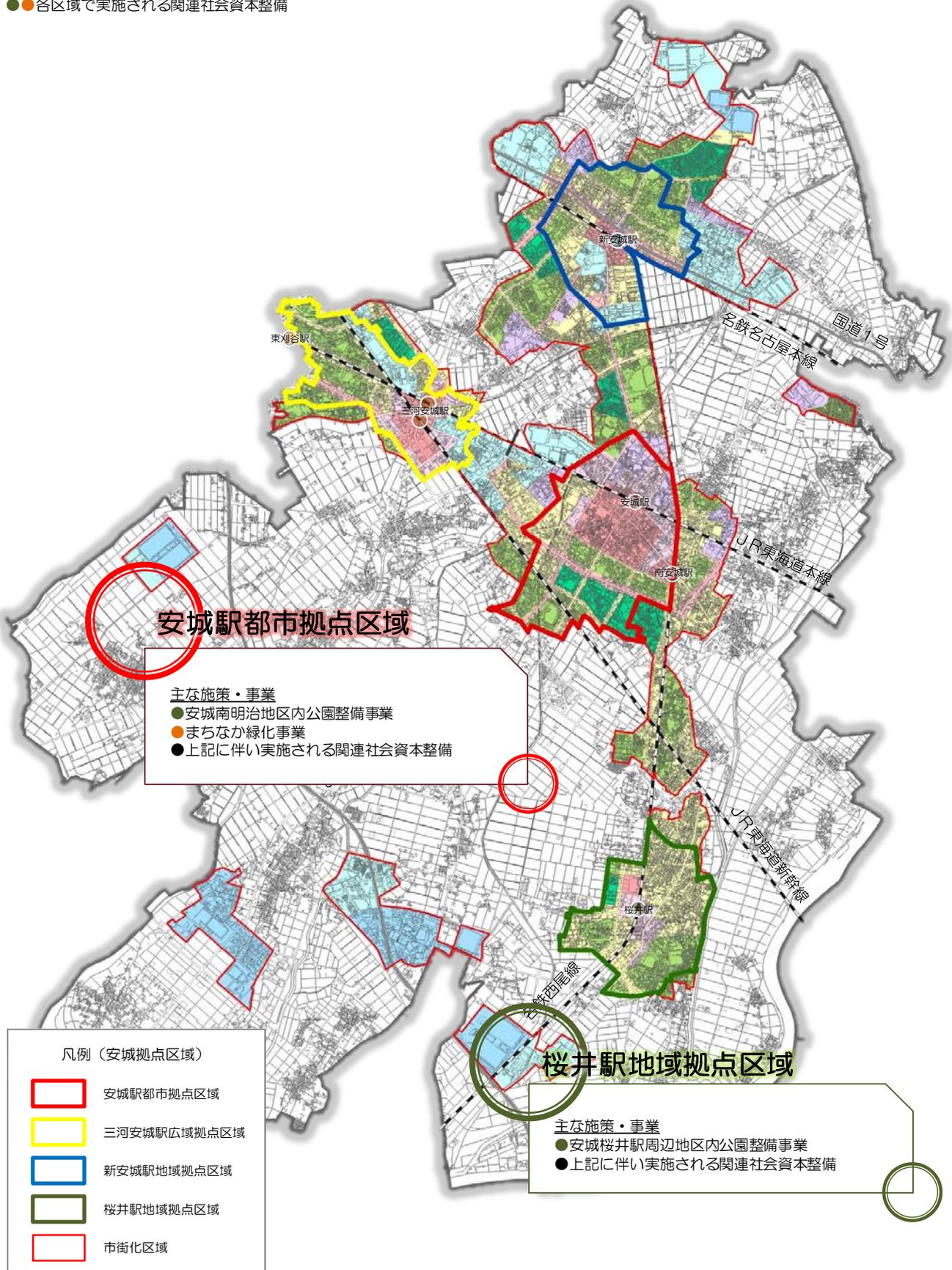


3. 各区域の施策・事業

安城拠点区域

区域全域に係る施策・事業

- 身近な公園整備事業
- 各区域で実施される関連社会資本整備



エネルギー

目標 新エネルギー利用の普及促進

- CO2排出削減量 239.6t-CO2/年（平成32年度BAU基準）
- 太陽光発電普及率を（市域全体で）6.0%とする
- 「地球環境」満足度51%

1. つくる エネルギーの位置づけ

つくる エネルギーは、法律上「建築物のエネルギーの使用の効率性その他の性能の向上による二酸化炭素の排出の抑制の促進に関する事項」と定義されています。

安城市においては、まちの低炭素化を実現するために、平成10年に「地球にやさしい環境都市宣言」を行って以降、市政全般にわたり環境に配慮したまち・人づくりを推進していることを踏まえ、環境負荷の少ない建築物の普及促進を図ることが期待されており、安城市環境基本計画等で施策・事業を展開しています。

2. 低炭素化を実行する施策・事業

安城市環境基本計画

整備方針

まちの低炭素化を推進するため、**新エネルギー利用の普及推進**を目標に、太陽光・太陽熱利用機器補助金制度などの新エネルギー導入事業」を実施します。

主な施策・事業

- 太陽光・太陽熱利用機器補助金制度

二本木小学校（太陽光パネル導入例）



エコタウン桜井イメージ（太陽光パネル等導入例）



エコタウン桜井入口

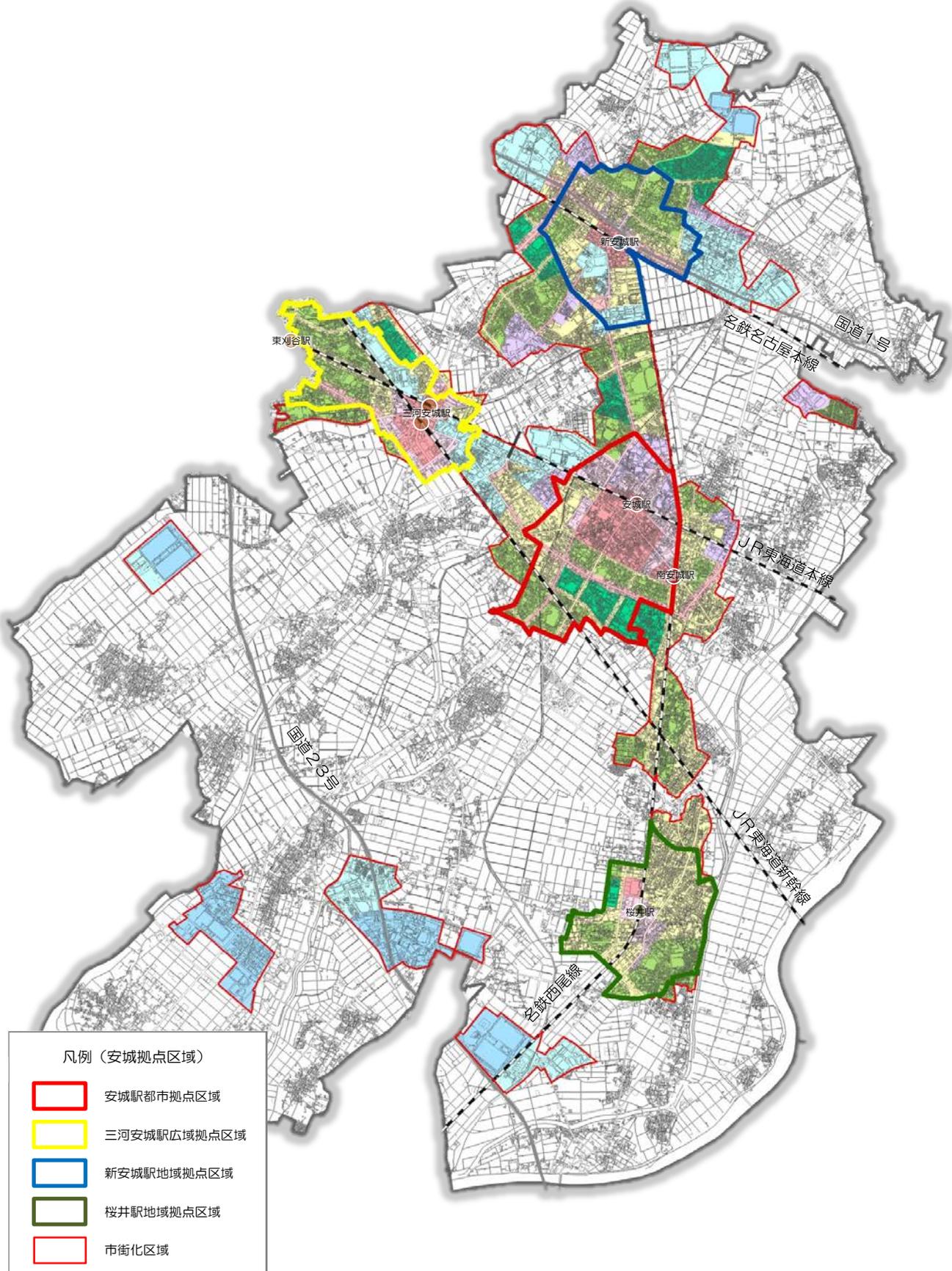


3. 各区域の施策・事業

安城拠点区域

区域全域に係る施策・事業

●太陽光・太陽熱利用機器補助金制度



第5章 計画推進のための体制と評価・公表

計画期間が長期に及ぶ場合には、事業等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い、必要に応じて見直しを図るとともに、市民等と計画の進捗状況を共有するため、定期的な評価が必要となります。

このため、本計画の最終年度である平成32年度に目標を達成し、確実に「安心・快適な、賑わいあふれるまち」を実現するため、評価組織を活用したPDCAサイクルにより、取り組みの継続的な確認・改善を行います。

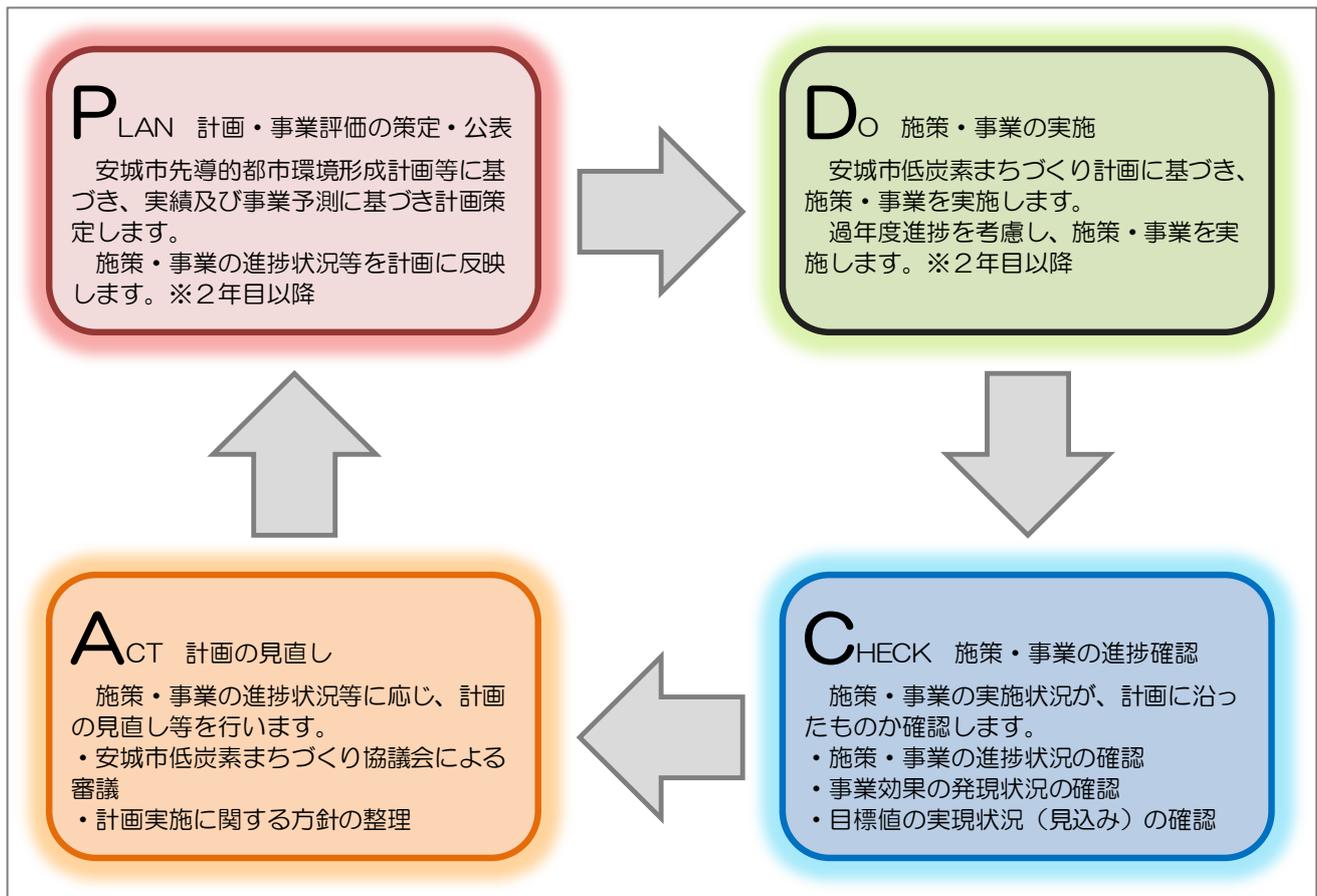


図-17 安城市低炭素まちづくり計画のPDCAサイクル

1. 計画推進のための体制

(1) 計画推進のための取り組み

本計画に基づき、国や県等、関係機関との調整を図り、関係者の合意形成を行いながら事業等を実施します。また、まちの低炭素化を推進するため、本計画の目的と適合する各種交付金等の活用を積極的に検討し、効率的な事業等の実施に努めます。(DO)

事業等の実施だけでなく、取り組みの実施状況の集約を定期的に行い、本計画に沿ったものか確認するなど、適正な進捗管理に努めます。(CHECK)

事業等の進捗状況等に応じ、計画等の見直し等を行い、計画に反映します。(ACT・PLAN)

(2) 進捗管理について

本計画は、行政が実施主体となって事業等を適切に調整、進捗管理を行うことで、目標を実現させる必要があります。

そこで本市は、“低炭素”、“環境”に関係する関連計画等の担当課で構成される「安城市低炭素まちづくり協議会」を組織し、低炭素化を通じた人や環境にやさしいまちづくりが適切に実行されているか継続的に確認を行い、計画の見直しや確認結果の公表等を行っていきます。

2. 計画推進のための評価と公表

(1) 評価を行う時期

本計画の達成状況の評価は、年に1回、事業等についてその年の進捗状況を確認し、計画の進捗状況の評価を行います。

(2) 評価の方法

本計画の進捗は、CO2 排出削減量や分野別指標の達成状況により評価を行います。指標値等の達成状況については、事業等の進捗状況の調査により集約します。その後、整理した指標値等の達成状況を基に、「安城市低炭素まちづくり協議会」で計画の進捗状況の評価を行います。

(3) 評価結果の公表

進捗状況等は、広報誌や市のHP等で年1回行います。

(4) 目標の実現に向けて

「安全・快適な、賑わいあふれる」まちとして、持続可能なまちづくりを行うため、事業等の進捗状況および社会経済情勢等を考慮し、必要に応じて見直しを行います。

計画期間の中間である4年目を目処に、計画の見直しを検討するとともに、社会経済情勢等で大きな変化が生じた場合などには、適宜見直しを行います。

用語解説

頁	用語	内容
P2	モータリゼーション	自家用車をはじめ自動車の普及に伴い発達した「自動車社会」のこと。鉄道やバスなどの公共交通機関がない地域でも移動が容易であるなどのメリットがある反面、都心部の深刻な交通渋滞や駐車場問題、また大気汚染、騒音などの環境問題を引き起こしたり、交通不便な郊外部における無秩序な市街化や商業・公共施設の立地を招いたこと、それによる都心部の空洞化、また公共交通機関の赤字化などへの影響もあるといわれている。
	都市機能	都市が持つ都市としての機能を指す語。例として、電気や水道の供給、交通手段の提供、行政機能、および商業、教育、観光の場としての機能などが含まれる。
	DID区域	Densely Inhabited Districtの略称。人口集中地区と言う。原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域。
	都市基盤ストック	都市基盤は、道路・街路、鉄道、河川、上下水道、公園・緑地、エネルギー供給施設、通信施設、学校、病院など、都市における生活や産業活動の基盤を形成する公共施設のこと。都市基盤ストックは、これまでに整備された都市基盤のこと。
	地球温暖化	二酸化炭素（CO2）やメタンガスなどの温室効果ガスの増加に伴って地球表面の大気や海洋の平均温度が上昇する現象。
	高齢化	人口に占める高齢者の割合が年々高まっていくこと。
	超高齢社会	総人口に占める65歳以上の人の割合（高齢化率）が21%を超えた社会のこと。7%以上14%未満だと、「高齢化社会」、14%を超えると「高齢社会」と呼ぶ。
	生産年齢	生産活動ができる年齢。通常15歳以上65歳未満をいう。
P3	市街化区域	都市計画区域のうち、市街地として積極的に開発・整備する区域で、既に市街地が形成されている区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。
P4	低炭素建築物	低炭素建築物として市町村等に認定されると、所得税等の軽減や、設備に係る部分の容積率の不算入といった特優を受けることが可能となる。低炭素建築物の認定には、エネルギー消費量が10%以上（省エネ基準比）削減されることに加え、低炭素化に資する措置を講じていることが必要。
	駐車場法	都市における自動車の駐車のための施設の整備に関し必要な事項を定めることにより、道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに、都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的とする法律。
	道路運送法	貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）と相まって、道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし、並びに道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする法律。
	鉄道事業法	鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとする事により、輸送の安全を確保し、鉄道等の利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業等の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする法律。
	軌道法	一般交通の用に供する為敷設する軌道に適用する法律。
	貨物利用運送事業法	貨物利用運送事業の運営を適正かつ合理的なものとする事により、貨物利用運送事業の健全な発達を図るとともに、貨物の流通の分野における利用者の需要の高度化及び多様化に対応した貨物の運送サービスの円滑な提供を確保し、もって利用者の利益の保護及びその利便の増進に寄与することを目的とする法律。
	樹木等管理協定制度	都市における樹木等の適切な管理・保全を図る観点から、低炭素まちづくり計画に定められた樹木保全推進区域において、保全樹木等基準を満たす樹木等について、当該樹木等の所有者等による管理が困難である場合には、市町村又は緑地管理機構が樹木等に関する管理協定（樹木等管理協定）を締結することを可能とする制度。
	特定緑地管理機構	民間団体や住民等多様な主体による緑地の保全及び緑化に関する取組をより一層推進する観点から、低炭素まちづくり計画を作成した市町村長が、緑地の保全等に関して一定の能力を有する一般社団法人、一般財団法人や特定非営利活動法人を緑地管理機構に指定することを可能とする制度。低炭素まちづくり計画による特例措置として、都道府県知事に限られている緑地管理機構の指定権者に市町村長を追加したもの。
下水道法	流域別下水道整備総合計画の策定に関する事項並びに公共下水道、流域下水道及び都市下水路の設置その他の管理の基準等を定めて、下水道の整備を図り、もって都市の健全な発達及び公衆衛生の向上に寄与し、あわせて公共用水域の水質の保全に資することを目的とする法律。	
P5	コンパクトシティ	都市機能の近接化による歩いて暮らせる集約型まちづくりの実現に向け、拡散した都市機能を集約させ、生活圏の再構築を進めていく都市づくりの考え方。
	公共交通圏域	鉄道駅から半径1km圏域内のこと。本計画では、主要な公共交通圏を形成する鉄道駅として、JR安城駅、JR三河安城駅、JR東刈谷駅、名鉄新安城駅、名鉄桜井駅とし、その他公共交通圏を形成する鉄道駅として、名鉄北安城駅、名鉄南安城駅、名鉄碧海古井駅、名鉄堀内公園駅、名鉄南桜井駅としている。

頁	用語	内容
P6	地球にやさしい環境都市宣言	人と自然が共生できる調和のとれた環境づくりに向け平成10年10月に安城市が宣言したものを。
	新エネルギー導入事業	地球温暖化防止のため家庭における新エネルギー導入を促進する事業として、太陽光発電補助金制度、太陽熱高度利用システム設置補助制度などを実施するもの。
	チャレンジエコチャリ運動	通勤車両の利用抑制において有効と考える自転車への転換について実験を実施することにより自転車通勤への転換の可能性、その手法について検証するもの。
	環境首都	環境先進国ドイツで実施された「環境首都コンテスト」をモデルとし、市民（NGO）の視点からの環境自治体づくり支援およびNGOと自治体さらには自治体間の環境問題に関する情報の相互交換の促進を目的とし実施されたコンテストにおける概念。
	温室効果ガス	温室効果を起こす気体の総称。京都議定書では、二酸化炭素、メタン、一酸化炭素、ハイドロフルオロカーボン、パーフルオロカーボン、六ふっ化硫黄の6物質が温室効果ガスとして削減対象となっている。
	安城市都市計画マスタープラン	都市計画法第18条の2に規定される「市町村の都市計画に関する基本的な方針」を定めるもの。平成22年度から平成32年度までを計画期間として、「安城市総合計画」及び「西三河都市計画区域マスタープラン」に即し、また、整合を図りながら、より良い都市づくりの総合的な方針として、平成22年度に策定された計画。
P7	土地区画整理事業	公共施設の整備改善及び宅地の利用の増進を図るため、土地の区画形質変更及び公共施設の新設又は変更を行い、健全な市街地の造成を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする事業。
	第7次安城市総合計画	平成17年度から平成26年度までを計画期間として、本市のまちづくりの長期的、基本的な指針として策定された計画。
P8	中京都市圏パーソントリップ調査	1日の外出行動について、「年齢などの個人属性」「出発地・目的地」「移動時刻」「目的」「利用手段」などを調査し、中京都市圏（岐阜県、愛知県、三重県）における望ましい交通政策のあり方などを検討する調査。
P9	安城市緑の基本計画	平成6年度の都市緑地法の改正によって創設された、総合的な緑地に関するマスタープランとなる「緑の保全及び緑化の推進に関する基本計画」のこと。平成22年度から平成32年度までを計画期間として、緑の将来像である「自然と人がふれあうまち安城」を実現するため、平成22年度に策定された計画。
	安城市中心市街地活性化基本計画	平成25年度から平成29年度までを計画期間として、中心市街地における日常的なにぎわいづくり、こだわりのある商店街づくり、「環境首都」にふさわしいまちづくりを目指し、中心市街地活性化法の趣旨を踏まえ、平成24年度に策定された計画。平成25年3月29日に内閣総理大臣の認定を受けている。第4章において、一部「中活」と省略している。
	安城市総合交通戦略	平成22年度から平成32年度までを計画期間として、「安城市総合交通計画」に基づき、様々な交通手段が連携・調和した持続可能な交通体系の確立を目指し、具体的な施策を検討するとともに、特定課題を有する地区を抽出し、具体的な施策を展開・実施していくため、平成21年度に策定された戦略。
	安城市エコサイクルシティ計画	平成19年度から平成26年度までを計画期間として、環境首都を目指す取組みの一つとして、自転車をクルマにかわる都市交通の手段として位置づけ、本市の環境資源である明治用水緑道を軸に、安全で快適に自転車を利用できる環境整備など自転車によるまちづくりを計画として、平成18年度に策定された計画。
	安城市環境基本計画	平成13年度から平成32年度までを計画期間として、「第7次安城市総合計画」と連携して、本市の環境の保全及び創造に関する施策を策定・推進していく上で最も基本となる、平成24年度に策定された計画。環境に関する個別計画や事業計画の策定・実施にあたっては、この計画を上位計画として整合を図っている。
	社会資本総合整備計画	交通の安全の確保とその円滑化、経済基盤の強化、生活環境の保全、都市環境の改善及び国土の保全と開発並びに住生活の安定の確保及び向上を図ることを目的とし、この目的を達成するため作成する社会資本の整備その他の取組に関する計画。
	都市再生整備計画	都市再生特別措置法第46条第1項の規定に基づき、都市の再生に必要な公共施設等の整備等を重点的に実施すべき土地の区域における、都市再生基本方針に基づき、当該公共施設等の整備等に関する計画。地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることを目的として、平成16年度に創設されたまちづくり交付金で活用された。現在は社会資本整備総合交付金の都市再生整備計画事業において活用されている。
	社会資本整備総合交付金	地方公共団体等が行う社会資本の整備その他の取組を支援することにより、交通の安全の確保とその円滑化、経済基盤の強化、生活環境の保全、都市環境の改善及び国土の保全と開発並びに住生活の安定の確保及び向上を図ることを目的とする制度。
	社会資本整備基本方針	今後の社会資本整備の取り組みに関する基本となる方針を示すもの。
P12	BAU	Business as Usual の略称。現在までに導入されている施策・対策の効果を考慮した上で、今後新たな対策を講じず、現状のまま推移した場合の予測値。
P14	市民アンケート	「第7次安城市総合計画」のめざす都市像「市民とともに育む環境首都・安城」の実現にむけ各取組みを進めるなかで、これまでの安城市の取組みについて、市民の皆さまがどの程度満足しているか、また、どの程度重要と考えているかなどについてアンケート調査を実施しているもの。
P25	PDCAサイクル	事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法の一つ。Plan（計画）→ Do（実行）→ Check（評価）→ Act（改善）の4段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善するもの。

※掲載順

