

## 環境モデル都市提案書（様式1）

|  |   |  |                |       |  |                |       |  |
|--|---|--|----------------|-------|--|----------------|-------|--|
| タイトル   | カーボンミニマムさがみはら   |  |                |       |  |                |       |  |
| 提案団体   | 神奈川県相模原市  | 人口： 706,295人<br>(H20.4.1現在)  |                |       |  |                |       |  |
| 担当者名及び連絡先  | 担当者の所属・氏名 環境経済局環境保全部環境対策課 河西、廣田 電話番号 042(769)8240 /<br>ファックス番号 042(753)9413 / メールアドレス kankyoutaisaku@city.sagamihara.kanagawa.jp<br>担当者の所属・氏名 都市建設局まちづくり計画部都市計画課 相澤、梶野 電話番号 042(769)8247 /<br>ファックス番号 042(754)8490 / メールアドレス toshikeikaku@city.sagamihara.kanagawa.jp   |  |                |       |  |                |       |  |
| 1 全体構想   |   |  |                |       |  |                |       |  |
| 1-1 環境モデル都市としての位置づけ  |   |  |                |       |  |                |       |  |
| <p>相模原市は、首都圏南西部の広域交流拠点都市として、利便性の高い都市機能を備えるとともに、企業立地促進施策により高い技術力、研究開発力を有する企業が多く立地し、産業の集積が図られている。</p> <p>2006・2007年の2年間で隣接する津久井地域との合併が完了し、都市的地域と自然的地域の両面を併せ持つ市域面積328.84km<sup>2</sup>の都市へと大きく変化を遂げたところである。(参考資料1参照)</p> <p>こうした地域特性を活かしつつ地域の更なる活性化を見据えたまちづくりにおいては、集約型都市構造を支える公共交通体系の確立と、環境と共生した新しい地域活力の創出が強く求められている。</p> <p>今後は、環境モデル都市としてのさまざまな取組を通じて、市民、事業者、行政などあらゆる主体がCO<sub>2</sub>の排出を最小化し、「人、自然、産業が共生」する豊かで質の高いライフスタイルの保持・増進が可能なまちづくりを目指す。</p> |   |  |                |       |  |                |       |  |
| 1-2 現状分析   |   |  |                |       |  |                |       |  |
| 1-2- 温室効果ガスの排出実態等  | <p>相模原市の2004年度における温室効果ガス総排出量は388万t-CO<sub>2</sub>で、1990年の374万t-CO<sub>2</sub>と比較して3.7%増となっている。部門別では、産業部門においては産業構造の変化等に伴い33%減となっているものの、運輸部門では23%増、民生部門(家庭系・業務系)は50%増加して総排出量の42%を占め、民生・運輸部門の温室効果ガス排出削減が急務となっている。(参考資料2参照)</p> <p>本市ではこれまでに資源循環を見据えたごみの分別回収の推進などの取組により、プラスチックごみ焼却量の削減や、BDF利用に向けた廃食用油の回収など、成果を上げている。</p> <p>また、各種公共施設における太陽エネルギー利用設備の導入はもとより、民間住宅用太陽光発電設備を中心とした再生可能エネルギーの積極利用が図られている。</p> |  |                |       |  |                |       |  |
| 1-2- 関係する既存の行政計画の評価  | 計画の名称及び策定時期   | 評価   |                |       |  |                |       |  |
|  | 総合計画・都市計画マスタープラン・環境基本計画   | 津久井4町との合併を踏まえて、平成22年3月を目途に改定作業中。環境モデル都市アクションプランとの整合を図りつつ策定する。  |                |       |  |                |       |  |
|  | 土地利用方針<br>(参考資料3参照)   | 森林等のCO <sub>2</sub> 吸収源を保全しつつ適正な土地利用を推進するため、現在の土地利用規制の状況や地域特性をベースに、「利用ゾーン」「保全ゾーン」「整序ゾーン」の3分類を基調とした「(仮称)相模原市土地利用方針」を策定し、規制・誘導を図るための条例を制定する(平成22年中を目途) |                |       |  |                |       |  |
|  | 総合都市交通計画  | 津久井4町との合併を踏まえて、平成23年度を目途に新しい計画の策定作業中。環境モデル都市アクションプランとの整合を図りつつ策定する。   |                |       |  |                |       |  |
| 1-3 削減目標等  |   |  |                |       |  |                |       |  |
| 1-3- 削減目標  | <p><b>都市の将来像</b> 「人・自然・産業が共生する活力あるさがみはら」</p> <p><b>温室効果ガス削減目標</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 30%;">中期目標(2030年を目途)</td> <td style="width: 30%;">30%削減</td> <td style="width: 40%;"></td> </tr> <tr> <td>長期目標(2050年を目途)</td> <td>60%削減</td> <td></td> </tr> </table>   |  | 中期目標(2030年を目途) | 30%削減 |  | 長期目標(2050年を目途) | 60%削減 |  |
| 中期目標(2030年を目途)   | 30%削減   |  |                |       |  |                |       |  |
| 長期目標(2050年を目途)   | 60%削減   |  |                |       |  |                |       |  |

|  |   |  |   |   |  |
|--|---|--|---|---|--|
| <p>1-3-削減目標の達成についての考え方</p>   | <p>相模原市における温室効果ガス総排出量の推移は、2010年代中盤にはピークアウトを迎え、その後やや低減して2020年及び2030年推計値はそれぞれ、386万t-CO<sub>2</sub>、384万t-CO<sub>2</sub>とほぼ横ばいであるものの、民生部門(業務系)及び運輸部門については引き続き増加傾向となっている。(参考資料4参照)</p> <p>このため、公共交通を中心とした集約型のまちづくりとTDMの全市的展開を進めることにより自動車由来のCO<sub>2</sub>を大幅に削減するとともに、産・学・公の協働と連携による太陽エネルギーの加速的導入やCO<sub>2</sub>吸収源確保の取組、革新的エネルギー利用技術の開発促進などを通じて、環境と共生した新しい地域活力の創出に取り組む。また、中・長期的には、直接的な温室効果ガスの排出抑制によるカーボンミニマムの実現だけでなく、次の2つの視点に立った施策を積極的に推進してゆく。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「都市の将来像を実現するためのまちづくり」</li> <li>・「将来を担うエコな人財の確保」</li> </ul>  |  |   |   |  |
|  | <table border="1"> <tr> <td data-bbox="288 546 1015 927"> <p>取組方針</p> <p><b>自動車に依存しないまちづくり</b></p> <p>自動車由来のCO<sub>2</sub>を中心とした排出抑制を図るために、都市交通・市街地整備・土地利用の施策連携の下での幹線快速バスシステム(BRT)等の公共交通を中心とした交通まちづくりや、交通需要マネジメント(TDM)の取組を全市展開し、公共交通への利用転換を通じた自動車に依存しないまちづくりを推進する。</p> </td> <td data-bbox="1015 546 1495 927"> <p>削減の程度及びその見込みの根拠</p> <p>【削減量】22万t-CO<sub>2</sub>(2030年)</p> <p>公共交通への利用転換 14万t-CO<sub>2</sub></p> <p>エコドライブの徹底 8万t-CO<sub>2</sub></p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="288 927 1015 1308"> <p><b>環境と共生するまちを支えるエネルギーづくり・ひとづくり</b></p> <p>環境と共生するまちを支えるため、あらゆるセクターで新エネルギーの導入を促進する新たな支援の仕組みづくりや、広域的な視点に立った産・学・公の協働と連携による新たなエネルギー供給システムづくりに取り組むとともに、環境に関する情報発信と学び・交流の拠点施設の活用によるひとづくりを推進する。</p> </td> <td data-bbox="1015 927 1495 1308"> <p>【削減量】46万t-CO<sub>2</sub>(2030年)</p> <p>新エネルギーの導入 5万t-CO<sub>2</sub></p> <p>低燃費自動車の導入促進41万t-CO<sub>2</sub>(燃費改善含む)</p> </td> </tr> </table> | <p>取組方針</p> <p><b>自動車に依存しないまちづくり</b></p> <p>自動車由来のCO<sub>2</sub>を中心とした排出抑制を図るために、都市交通・市街地整備・土地利用の施策連携の下での幹線快速バスシステム(BRT)等の公共交通を中心とした交通まちづくりや、交通需要マネジメント(TDM)の取組を全市展開し、公共交通への利用転換を通じた自動車に依存しないまちづくりを推進する。</p> | <p>削減の程度及びその見込みの根拠</p> <p>【削減量】22万t-CO<sub>2</sub>(2030年)</p> <p>公共交通への利用転換 14万t-CO<sub>2</sub></p> <p>エコドライブの徹底 8万t-CO<sub>2</sub></p> | <p><b>環境と共生するまちを支えるエネルギーづくり・ひとづくり</b></p> <p>環境と共生するまちを支えるため、あらゆるセクターで新エネルギーの導入を促進する新たな支援の仕組みづくりや、広域的な視点に立った産・学・公の協働と連携による新たなエネルギー供給システムづくりに取り組むとともに、環境に関する情報発信と学び・交流の拠点施設の活用によるひとづくりを推進する。</p> | <p>【削減量】46万t-CO<sub>2</sub>(2030年)</p> <p>新エネルギーの導入 5万t-CO<sub>2</sub></p> <p>低燃費自動車の導入促進41万t-CO<sub>2</sub>(燃費改善含む)</p> |
| <p>取組方針</p> <p><b>自動車に依存しないまちづくり</b></p> <p>自動車由来のCO<sub>2</sub>を中心とした排出抑制を図るために、都市交通・市街地整備・土地利用の施策連携の下での幹線快速バスシステム(BRT)等の公共交通を中心とした交通まちづくりや、交通需要マネジメント(TDM)の取組を全市展開し、公共交通への利用転換を通じた自動車に依存しないまちづくりを推進する。</p>   | <p>削減の程度及びその見込みの根拠</p> <p>【削減量】22万t-CO<sub>2</sub>(2030年)</p> <p>公共交通への利用転換 14万t-CO<sub>2</sub></p> <p>エコドライブの徹底 8万t-CO<sub>2</sub></p>   |  |   |   |  |
| <p><b>環境と共生するまちを支えるエネルギーづくり・ひとづくり</b></p> <p>環境と共生するまちを支えるため、あらゆるセクターで新エネルギーの導入を促進する新たな支援の仕組みづくりや、広域的な視点に立った産・学・公の協働と連携による新たなエネルギー供給システムづくりに取り組むとともに、環境に関する情報発信と学び・交流の拠点施設の活用によるひとづくりを推進する。</p>  | <p>【削減量】46万t-CO<sub>2</sub>(2030年)</p> <p>新エネルギーの導入 5万t-CO<sub>2</sub></p> <p>低燃費自動車の導入促進41万t-CO<sub>2</sub>(燃費改善含む)</p>  |  |   |   |  |
| <p>1-3-フォローアップの方法</p>  | <p>市長を本部長とする(仮称)相模原市地球温暖化対策推進本部を設置し、地球温暖化対策の推進組織として設置予定の地球温暖化対策地域協議会と連携して全体的な進行管理を行う。</p> <p>地球温暖化対策地域協議会については、事業者も含む市民をメンバーとし、特に市内のエネルギー供給事業者の参画により供給サイドからのCO<sub>2</sub>排出量把握を行うとともに、エネルギーの「見える化」を図り、需要サイドからのCO<sub>2</sub>排出量把握も視野に入れたPDCAサイクルを構築してフォローアップを行う。</p>   |  |   |   |  |
| <p>1-4 地域の活力の創出等</p>   |   |  |   |   |  |
| <p>本市の都市づくりの目標のひとつである「やすらぎと潤いがあふれる環境共生都市」の実現を図るためには、都市的地域と自然的地域のそれぞれが本来的に有する機能や、果たすべき役割を発揮するための仕組みづくりが求められる一方で、地域における雇用の創出やコミュニティの再構築を通じて地域住民が生き生きと暮らせる基盤の持続・向上につなげていくことが必要である。</p> <p>このような考えの下、公共交通を中心とする交通軸の形成と、省CO<sub>2</sub>をコンセプトにした職住近接型の産業を核とするまちづくりに取り組み、環境と活力が共生する新たな都市づくりのモデルとして市域内及び周辺自治体へ展開することにより、省CO<sub>2</sub>にとどまらない地域活力の向上につながる。</p> <p>また、産業界の更なる活性化を地域と一体となって取り組むための支援制度の確立や、さまざまな主体が自らの活動として関与する仕組みづくりなどを通じて、社会資源の連携や各セクターの活動の活性化による都市力の向上を図り、地域全体の活力の底上げにつなげる。</p> |   |  |   |   |  |

2 取組内容 ( 取組内容の整理にあたっては「1 - 3 - 削減目標の達成についての考え方」に記載された取組内容の整理の枠組みを基礎とした柱に沿って取組を分類すること。)

2- 1 自動車に依存しないまちづくりに関する事項

2- 1 - 取組方針

小田急多摩線の市内への乗り入れやさがみ縦貫道路 ( 圏央道 ) の整備、将来的なりニア中央新幹線の開通等の本市を取巻く交通状況の変化を見据え、都市交通・市街地整備・土地利用の連携の下で公共交通を中心とした多様な交通連携を創出する交通軸を形成し、併せて、TDM等のソフト施策による公共交通への利用転換や交通軸上の各拠点における自動車に頼らないで移動できるまちづくりを進めることにより、自動車由来のCO<sub>2</sub>を中心に排出抑制を図る。

**【幹線快速バスシステム ( BRT ) を中心とした交通まちづくりの推進】** ( 参考資料 6 参照 )

既存の道路の拡幅や道路新設等により専用走行空間を有するBRTを導入し、これと連結するバス路線や自転車道のネットワーク化、パーク&ライドやサイクル&バスライドの受け皿づくり、主要バス駅周辺における沿道まちづくり、鉄道駅周辺のトランジットモール化による賑わいあふれる空間整備等をパッケージとして戦略的に取り組むことにより、信頼性の高い公共交通を基幹としながら、これにアクセスする多様な交通の連携を創出し、公共交通への利用転換を促進する。

また、太陽光発電設備を備えたバス駅の整備等、整備面においても省CO<sub>2</sub>に配慮した整備手法を検討する。

市内展開の第一歩として、高い導入効果が見込まれる相模大野から麻溝台・新磯野地域、原当麻の区間における整備を推進する。

**【交通需要マネジメント ( TDM ) による自動車適正利用の推進】** ( 参考資料 7 参照 )

転入者への交通マップの配布や共同通勤バスなどの公共交通の利用促進に向けた複数施策の連携を通じて、渋滞発生路線における自動車量を適正に管理し、交通量を削減する。

総合都市交通計画に定める4箇所のTDM重点地区 ( 橋本東地区、相模原中心部地区、麻溝台地区、相模大野駅周辺地区 ) のうち、相模原中心部地区 ( 県道54号相模原愛川線 ) においては、現在、地域住民や関係機関が主体となって周辺地域の交通特性を踏まえたTDM施策を推進しており、今後、他地区にも順次展開することにより、市域全体の自動車交通量のさらなる削減につなげる。

**【交通軸を中心とした環境共生型まちづくりの推進】**

**鉄道駅周辺におけるコンパクトな市街地整備の推進** ( 参考資料 8 参照 )

エネルギー効率の高い集約型都市構造の実現に向けて、民間活力や省エネ型のまちづくり手法を活用しながら3つの中心市街地 ( 橋本、相模原、相模大野 ) をはじめとした交通軸上の各拠点の拠点性を高めつつ、併せて、トランジットモール化等のソフト施策の実施により、多様な都市機能が集約された自動車に頼らないで移動できるまちづくりを進めるとともに、交通軸による市内外との連携を通じて地域間交流及び広域交流を強化する。

**物流効率化に向けたインターチェンジ周辺におけるまちづくりの推進** ( 参考資料 9 参照 )

省CO<sub>2</sub>型の効率的な産業構造の構築に資するため、さがみ縦貫道路 ( 圏央道 ) の ( 仮称 ) 城山インターチェンジ及び ( 仮称 ) 相模原インターチェンジの周辺地区や津久井広域道路沿道を中心に環境共生型の産業ゾーンを形成し、職住近接型のまちづくりを進める。

特に、相模原地域と津久井地域の間地点に位置する ( 仮称 ) 城山インターチェンジ周辺地域においては、省CO<sub>2</sub>型産業を核とするまちづくりを推進するとともに、市内外の物流効率化に向けた受け皿づくりを進め、市域内及び周辺自治体へ展開する。

平成21年度以降の5年間においては、上記の中長期的な取組を推進していくための足がかりとなる地域の取組等を推進するとともに、上記方針を平成22年3月を目途に策定する新しい総合計画、新都市計画マスタープラン等の関連計画における将来ビジョンとして位置づけ、関連施策の推進に着手する。

2-1- 5年以内に具体化する予定の取組に関する事項

| 取組の内容・場所  | 主体・時期  | 削減見込み・フォローアップの方法   |
|---|--|--|
| <p><b>(a) 幹線快速バスシステム（BRT）の導入に向けた取組</b><br/>           平成28年度の開通に向けて、幹線快速バスシステム（BRT）導入基本計画や総合的な都市交通戦略を策定するとともに、交通まちづくりフォーラムや市民協働による社会実験の実施など地域住民と合意形成を図りながら事業を推進する。</p>  | <p>【主体】<br/>市<br/>【時期】<br/>平成21年度～</p>                 | <p>平成23年度策定予定の総合都市交通計画では、環境対策を視野に入れた計画づくりを行い、成果指標等に基づいたフォローアップを行う。</p> |
| <p><b>(b) 省CO<sub>2</sub>型のバスターミナル等の整備</b><br/>           今後のバスターミナルやBRTバス駅の整備に当たっては、太陽光発電設備を併設するなど、省CO<sub>2</sub>型の整備を行う。<br/>           相模原市バス交通対策基本計画に位置付けられた9箇所のターミナルのうち、未整備である田名地区については、太陽光発電設備を備えた省CO<sub>2</sub>型のターミナルを整備し、交通拠点機能の向上によるバス運行の定時性の確保、速達性の向上等を実現させる。</p>  | <p>【主体】<br/>市<br/>【時期】<br/>平成21年度～</p>                 |  |
| <p><b>(c) TDM施策の全市展開に向けた取組</b><br/>           TDM施策については、全市展開に向けて取組む。<br/>           取組にあたっては、現在推進中の県道54号（相模原愛川線）における、平成17年度に実施した右折レーンの延長や信号調整等の11の施策によるTDM社会実験の効果測定を踏まえて設置した、「愛川線TDM推進会議」における施策取組みをモデルとしながら、他の重点地域への展開方針や取組内容について検討を進める。</p>   | <p>【主体】<br/>市、地域住民、地元企業等<br/>【時期】<br/>平成21年度～</p>      | <p>平成23年度策定予定の総合都市交通計画では、環境対策を視野に入れた計画づくりを行い、成果指標等に基づいたフォローアップを行う。</p> |
| <p><b>(d) 集約型都市構造に向けた市街地再開発事業等の推進</b><br/> <b>中心市街地における市街地再開発事業等の推進</b><br/>           現在進行中の、橋本駅周辺における都市再生緊急整備地域整備事業及び相模大野駅周辺における市街地再開発事業を引き続き推進するとともに、相模原駅周辺においては、米軍相模総合補給廠の一部返還を見据えてまちづくり構想を策定し、都市内廃熱の再利用システム等の省CO<sub>2</sub>対策を検討しつつ、拠点性を高めるまちづくりを推進する。<br/> <b>鉄道駅周辺における市街地整備の推進</b><br/>           現在進行中の、小田急相模原駅周辺における市街地再開発事業を引き続き推進するとともに、その他の鉄道駅周辺においても周辺環境と共生しながら拠点性を高めるまちづくりを推進する。</p> | <p>【主体】<br/>民間事業者、市、市街地再開発組合等<br/>【時期】<br/>平成21年度～</p> |  |

2-1- 課題

(a)の「幹線快速バスシステムの導入」に際し、BRTの走行空間の法律上の位置づけや都市計画決定の考え方について、現在、国の機関（国土交通省 都市・地域整備局）と協議しており、引き続き検討を進める。

2-2 環境と共生するまちを支えるエネルギーづくり・ひとづくりに関する事項

2-2- 取組方針

首都圏南西部の広域交流拠点都市としての相模原市に集積された知的資源・産業技術を活用し、広域的な視点に立った産・学・公の協働と連携による新しいエネルギー供給システムを構築するとともに、新エネルギーの導入があらゆるセクターで促進されるよう、市民と行政の協働による新たな支援の仕組みづくりを行う。

また、環境に関する情報発信と学び・交流の拠点施設やARTの活用により、さまざまな主体が地球温暖化対策へ参画・関与し、地域全体でカーボンミニマムの実現に向けた取組を推進するためのひとづくりを行う。

**【さがみはらエネルギー供給システムづくり】**(参考資料10参照)

大量に排出されている未利用の熱から電気エネルギーを生み出す「熱電変換」に主眼を置いた「さがみはらエネルギー供給システム」づくりのため、市内企業による熱電変換モジュールの実用化のための技術開発を支援するとともに、企業、大学、行政などさまざまな主体の協働と連携の下、エネルギー利用構造転換モデルの構築に取り組む。

**【さがみはらカーボンニュートラル・ファンドの創設】**(参考資料11参照)

市民などの手による森林の再生・保全活動などCO<sub>2</sub>吸収源確保の取組と、太陽エネルギーの加速的導入促進などCO<sub>2</sub>排出抑制の取組を経済的側面から支援するため、市民と行政が協働して運営する「さがみはらカーボンニュートラル・ファンド」を創設する。

**【クリーンエネルギー自動車の普及に資するインフラ整備】**(参考資料12参照)

電気自動車、クリーンディーゼル車など、クリーンエネルギー自動車へのエネルギー供給施設の設置や、バイオ燃料を混合した揮発油(E3)及び軽油(B5)の供給施設の立地を促進する。

**【水素社会実現に向けた取組】**(参考資料13参照)

水素社会実現へ向け、本市を含むJHFCプロジェクトにより設置されている水素ステーションの活用方策として、定置型燃料電池の普及促進のための取組について検討を進める。

**【さがみはら新ESCoの取組によるひとづくりの推進】**(参考資料14参照)

本市独自のエネルギー等の導入推進施策「さがみはら新ESCo」(情報提供・共有:Energy Service Communication、広域交流:Energy Service Convention、講座開催・ボランティア育成:Energy Service Coaching)の活用と、それを支える拠点づくり・ネットワーク化により、環境と共生するひとづくりを推進する。

2-2- 5年以内に具体化する予定の取組に関する事項

| 取組の内容・場所  | 主体・時期  | 削減の見込み・フォローアップの方法 |
|---|--|-------------------|
| <p><b>(a) さがみはらエネルギー利用構造転換モデルの構築</b></p> <p>工業炉、自動車などからの排出熱を最大限に利用するためには、「熱電変換」が極めて有効な手法である。このため、革新的技術開発により工業ベースでの量産が可能となった「酸化物熱電変換素子」による熱電変換モジュールの形状や熱源への導入プロセスのプランニング、災害時電源への応用など、実用化に向けた技術開発を支援することにより、広域的な視点に立った企業、大学、行政などさまざまな主体の協働と連携による「熱電変換」に主眼を置いたさがみはらエネルギー</p> | <p><b>【主体】</b><br/>市、民間事業者、大学等</p> <p><b>【時期】</b><br/>平成21年度<br/>～</p> |                   |

|  |   |   |
|--|---|---|
| <p>利用構造転換モデルを構築する。具体的には、大規模未利用排出熱源である市のごみ焼却施設における発電実証試験などの支援を行い、公共施設への積極的導入を目指す。</p>   |   |   |
| <p><b>(b) 太陽エネルギーの加速的導入の促進</b><br/>太陽光発電設備及び太陽熱利用設備の加速的な導入促進を図るため、現行の一般住宅へ設置する場合の助成制度に加え、共同住宅及び事業所も助成対象へと拡充するとともに、地域NPO団体等による市民共同発電所の設置を促進する。このための新たな財政支援基盤として、市民と行政が協働して運営する「さがみはらカーボンニュートラル・ファンド」を創設し、運用を図る。</p>   | <p>【主体】<br/>市、市民、事業者<br/>【時期】<br/>平成22年度～</p> | <p>【削減量】5,000 t-CO2<br/>太陽光発電設備導入量の増（平成25年度時点で累計15,000kw相当導入）、毎年度実績値でフォローアップする。</p> |
| <p><b>(c) さがみはらBDFプラントの設置及び運営</b><br/>東日本の自治体としては最大となるBDFプラントを平成21年度中に設置し、平成22年4月の本格稼働を目指す。<br/>この施設の積極的なPRとともに、公共交通などでのBDF利用を通じ、市民に身近でわかりやすい温暖化対策のひとつとして普及啓発を行う。</p>  | <p>【主体】<br/>市<br/>【時期】<br/>平成21年度～</p>        | <p>【削減量】524 t-CO2<br/>BDF利用量200kl/年<br/>毎年度実績値でフォローアップする。</p>                       |
| <p><b>(d) 環境に関する学び・交流の拠点づくり</b><br/>体験学習と集団宿泊生活を通じて豊かな自然や人とふれあい、子どもたちが主体的に学ぶ施設として、また市民利用も可能な社会教育施設として（仮称）津久井ふるさと村自然体験教室を設置する。<br/>さがみはら新E S C oの取組を進める拠点のひとつとして、津久井地域に広がる豊かな自然と文化の中で、森林の保全・再生のための活動など多様な体験メニューを活用し、「環境から学び、環境にはたらきかける学習」を展開するとともに、地域住民や団体による運営参画と活動支援を通じたカーボンミニマムの実現に向けた取組を推進するためのひとつづくりを行う。</p> | <p>【主体】<br/>市、市民<br/>【時期】<br/>平成21年度～</p>     |   |
| <p><b>(e) ARTから低炭素社会への発信</b><br/>市内（藤野地域）には芸術家が多く居住し、また美術大学も市内及び近隣に多く所在することから、ART（芸術）に触れることを通じた、市民一人ひとりの低炭素社会へ向けたライフスタイル転換の契機と、地域活性のモデル展開を進める。<br/>「自然とのふれあいのART展」、「地球環境を考えるART展」等をさまざまなフィールドにおいて開催する。<br/>特に、美しい山なみを形成し貴重な水資源を育む森林や、豊かな川の流れをミュージアムとする体験型ART展によりさまざまな世代の参加を促し、森林と水の保全活動につなげる。</p>                | <p>【主体】<br/>市民、大学等<br/>【時期】<br/>平成21年度～</p>   |   |
| <p>2-2- 課題</p>   |   |   |
| <p>新エネルギーのうち小水力発電については、合併による本市の特性である潤沢な水資源を活かして導入促進を図りたいが、水利権の整理が大きな課題となっている。</p>  |   |   |

必ず改ページ

| 3 平成 20 年度中に行う事業の内容   |  |
|---|--|
| 取組の内容   | 主体・時期  |
| <p><b>相模大野駅～原当麻間のBRT導入検討・愛川線におけるTDMの推進</b></p> <p>2-1- のBRTの導入に向けたBRT導入基本計画の策定を進めるとともに、県道54号（相模原愛川線）におけるTDMの取組の一環として4月より運行を行っている、周辺地区における異業種企業間の共同通勤バスについて取組の拡大を図る。</p>         | <p>【主体】<br/>市、地元企業等</p>  |
| <p><b>（仮称）城山インターチェンジ周辺土地利用の検討</b></p> <p>2-1- の「物流効率化に向けたインターチェンジ周辺におけるまちづくりの推進」に関連し、（仮称）城山インターチェンジ周辺の環境と共生したまちづくりの方向性を検討するために、当該地域の産業用地としてのポテンシャルや土地利用方策に関して調査を中心とした検討を行う。</p> | <p>【主体】<br/>市</p>  |
| <p><b>「さがみはらカーボンニュートラル・ファンド」創設に向けた調査研究</b></p> <p>2-2- (b)の新たな財政支援基盤として「市民・行政協働運営型」のファンドを創設・運営するための調査研究を行う。</p>   | <p>【主体】<br/>市、NPO法人</p>  |
| <p><b>さがみはらBDFプラントの実施設計</b></p> <p>2-2- (c)の「さがみはらBDFプラントの設置」に向けた施設の実施設計を行うとともに、コミュニティバスの一部車両にBDFの試験導入を行う。</p>  | <p>【主体】<br/>市</p>  |
| 4 取組体制等   |  |
| <p>行政機関内の連携体制</p>   | <p>現在、平成22年3月の策定に向けて、「新しい総合計画」、「新都市計画マスタープラン」及び「環境基本計画」等の新市のまちづくりに関する基本計画を検討中であるため、アクションプランの策定の際は、全庁的な合意形成の下でこれらの基本的な計画への反映を中心に検討し、策定後は分野横断的なフォローアップ体制の下で、関連する省CO<sub>2</sub>施策の進捗管理を行う。</p>   |
| <p>地域住民等との連携体制</p>  | <p>「新しい総合計画」、「新都市計画マスタープラン」の策定に当たっては、市内22地域におけるまちづくり会議の開催等の体制の下で、地域住民の意見を踏まえて策定し、推進にあたっては、市民や企業、大学とも連携を図りながら各種取組を推進する。</p> <p>また、首都圏南西部の広域交流拠点都市としての役割を果たす観点から、本市における先進的取組については、周辺自治体を牽引しながら推進するとともに、他の業務核都市等との連携を通じて、首都圏地域における広域的な連携体制の下で省CO<sub>2</sub>に向けた取組を進める。</p>         |
| <p>大学、地元企業等の知的資源の活用</p>   | <p>相模原市と町田市を生活圏とする大学、NPO、企業、行政など様々な主体が連携し、それぞれの特性を活かして協働していくために、2007年6月に「相模原・町田大学地域コンソーシアム」が設立された。</p> <p>また、地域産業界でも相模原、町田を中心に広域で産学連携、企業間連携による新たなビジネスの創出、技術の高度化をはかるべく2004年6月に「首都圏南西地域産業活性化フォーラム」が発会し成果を上げている。</p> <p>これらの組織を活用して、酸化物熱変換素子など革新的エネルギー利用技術をはじめとした知的資源の更なる集積を図る。</p> |

5年以内に具体化する予定の取組については、その実施箇所を一覧できる地図を添付すること  
必要に応じて適宜、行や欄の追加、注記・例示の削除を行ってよいが、様式1、2の全体の枚数は10枚程度とすること。また、様式に入力する文字は10.5ポイント以上とすること。

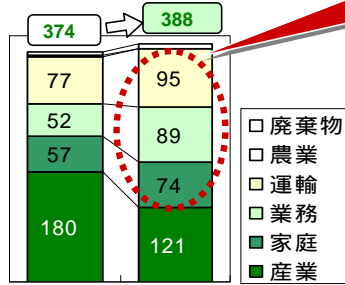
# 相模原市環境モデル都市提案書(様式2)

## - 1 環境モデル都市としての位置づけ

都市的地域と自然的地域の両面を有し、研究開発力を有する企業が多数立地するという地域特性を活かしながら、集約型都市構造とそれを支える公共交通体系を確立し、国内や世界に向けた「さがみはらモデル」として発信する。  
 具体的には、自動車に依存しないまちづくりの推進や太陽エネルギーを中心とした新エネルギーの加速的・面的な導入促進、産学公連携による革新的技術開発やイノベーションの創出、市民との協働による低炭素型ライフスタイル・ワークスタイルの実践、市民と行政が協働して運営する新たなファンドづくり等、さまざまな取組を統合したモデルを構築する。  
 これらの環境モデル都市としての取組を通じ、本市の都市構造等に起因する課題の解決と併せて低炭素社会の実現を図る。

### 1-2. 現状分析

【温室効果ガス排出量：万t-CO<sub>2</sub>】



#### 民生（家庭・業務）部門、運輸部門で増加

民生・運輸部門での削減が急務  
 本市では、資源循環を見据えたゴミ分別回収、BDF利用に向けた廃油回収に着手し、成果をあげている。また、住宅用太陽光発電導入助成制度を設け、新エネルギー導入による削減を促進している。今後、さらなる民生・運輸部門での削減に向け環境モデル都市の取組に着手する。

1990年度 2004年度

### 1-3. 削減目標等

温室効果ガス削減目標

中期目標  
(2030年)

30%削減

長期目標  
(2050年)

60%削減

【将来像と基本的な考え方】

「人・自然・産業が共生する活力あるさがみはら」

公共交通を中心とした交通まちづくりの推進  
 環境と共生した新たな地域活力の創出

【取組方針】

#### 自動車に依存しないまちづくり

都市交通・市街地整備・土地利用の連携  
 幹線快速バスシステム(BRT)を中心とした交通まちづくり  
 交通需要マネジメント(TDM)による自動車適正利用

#### 環境と共生するまちを支えるエネルギーづくり・ひとづくり

あらゆる主体での新エネルギーの面的導入促進  
 産学公連携による新たなエネルギー供給システムづくり  
 環境情報発信、学びと交流の拠点施設活用によるひとづくり

【フォローアップの方法】

市長を本部長とする地球温暖化対策推進本部を設置  
 エネルギー供給事業者参画による供給側からのCO<sub>2</sub>排出量把握  
 「見える化」を図り、需要側からのCO<sub>2</sub>排出量把握

### 1-4. 地域の活力の創出等

\* 温室効果ガスの大幅な削減以外の効果

カーボンミナム  
 さがみはらの  
 実現への取組

環境配慮型インフラ整備によるライフ・ワークスタイルの変革と豊かさの向上

産学公連携によるイノベーションや新たな環境ビジネスの創出

環境共生型産業ゾーンの形成による雇用の創出

さがみはら産エネルギーや環境配慮型商品への志向による地域資源の活性化

国内・世界への情報発信とそうした地域からのひと・もの・情報の集積



# 相模原市環境モデル都市提案書(様式2) ~ 取組施策体系 ~

自動車利用の増加とともに、運輸部門におけるCO<sub>2</sub>の排出が増加している(1990年比23%増)。このため、ハード・ソフト施策の連携の下で、BRT等の公共交通を中心とした交通軸の形成を通じて、自動車から公共交通への利用転換を進めることにより、自動車由来のCO<sub>2</sub>を中心に排出抑制を図る。併せて、環境にやさしいエネルギーの開発・導入やひとづくりを通じて、環境と共生した新しい地域活力の創出に取り組む。

## 【目指すモデル都市像】

「カーボンミニマムさがみはら」

公共交通を中心とした交通体系を構築し、自動車由来のCO<sub>2</sub>を中心として排出抑制を図る。

多様な主体と連携しながら新エネルギー技術の開発に取り組むとともに、省CO<sub>2</sub>対策を下支えする人づくりを進める。

首都圏南西部の広域交流拠点都市として、環境分野の先進的取組をもとに、周辺自治体を牽引しながら推進。

省CO<sub>2</sub>対策を進める中で、自然と共生した地域活性化モデルを提案。

## 自動車に依存しないまちづくり

BRTを都市交通・市街地整備・土地利用の連携によるハード施策パッケージの下で導入することにより多様な交通連携を創出し、併せてソフト施策(TDM等)を一体的に推進することで、公共交通を中心とした自動車に依存しないまちづくりを推進する。

幹線快速バスシステム(BRT)を中心とした交通まちづくりの推進 全市に展開  
TDMによる自動車適正利用の推進 全市に展開  
交通軸を中心とした環境共生型まちづくりの推進  
鉄道駅周辺におけるコンパクトな市街地整備(トランジットモール化等)  
物流効率化に向けたインターチェンジ周辺におけるまちづくりの推進

## 環境と共生するまちを支えるエネルギーづくり・ひとづくり

産・学・公の協働と連携の下、市内の知的資源・産業技術を活用しながら新しいエネルギー供給システムを構築するとともに、さまざまな主体が地球温暖化対策に参画・関与し、地域全体でCO<sub>2</sub>削減に取り組むためのひとづくりを行う。

さがみはらエネルギー供給システムづくり  
さがみはらカーボンニュートラル・ファンドの創設  
クリーンエネルギー自動車の普及に資するインフラ整備  
水素社会実現に向けた取組  
さがみはら新ESCoの取組によるひとづくりの推進

## 【見込まれる効果】

【省CO<sub>2</sub>の実現】

2050年までに60%、2030年までに30%のCO<sub>2</sub>削減

【地域活力の創出】

中心市街地をはじめとした拠点機能の強化  
環境共生型産業の振興による雇用の創出  
多様な主体の連携による地域コミュニティの再構築

【広域的な連携の強化】

省CO<sub>2</sub>対策を通じた周辺自治体との連携強化  
周辺地域も含めた大学・企業等との連携による知的資源・技術の集積

関連計画に位置付け、全市を挙げて推進



# 相模原市環境モデル都市提案書(様式2) ~環境モデル都市のイメージ~

## 取組方針

環境と共生するまちを支える  
エネルギーづくり・ひとづくり

**さがみはらカーボン  
ニュートラル・ファンド創設**  
(市民・行政協働運営によるファンド)  
太陽エネルギーの加速的導入促進などCO2排出抑制を財政面から支援  
森林再生などCO2吸収源確保を支援

## さがみはらエネルギー 供給システムづくり

市内企業による熱電変換モジュール  
実用化のための技術開発支援  
産学公連携による、「熱電」主眼の  
エネルギー利用構造転換モデル構築



## 太陽エネルギー加速的導入促進

現行の一般住宅に加え、共同住宅、  
事業者も助成対象へと拡充  
市民共同発電の設置促進

## 鉄道駅周辺のコンパクトな 市街地整備

(橋本、相模原、相模大野等)  
エネルギー効率の高い集約型  
都市構造の実現  
自動車に頼らないで移動できる  
まちづくり



# カーボンミニマム さがみはら

「人・自然・産業が共生する活力あるさがみはら」

## 集約型都市構造の実現

カーボンミニマムな  
ライフスタイル・  
ワークスタイルの確立

環境ビジネス・  
イノベーション  
創出

環境に関する学び・交流拠点  
カーボンミニマム実現に向けた  
ひとづくり(津久井ふるさと村)

新エネ導入  
による  
CO<sub>2</sub>削減

省エネ、  
交通軸による  
地域交流促進

カーボンミニマムな  
都市交通体系  
の確立

渋滞緩和、  
公共交通の  
利用促進

## 取組方針

自動車に依存しないまちづくり

インターチェンジ周辺の  
環境共生型産業ゾーン形成・  
職住近接型のまちづくり

(圏央道  
城山IC・  
相模原IC等)



さがみはらBDFプラント設置  
(東日本最大: H22本格稼動)

水素社会への取組  
(JHFC相模原)

自動車由来の  
CO<sub>2</sub>削減

CEV普及に向けたインフラ整備  
EV用、バイオ燃料等の供給施設設置



## TDMによる自動車適正利用の推進

橋本東、相模原中心部、麻溝台、  
相模大野駅周辺でのTDM推進  
複数施策の連携による推進

## 幹線快速バスシステム(BRT) を中心とした交通まちづくり

専用走行空間を有するBRTの導入  
(相模大野~麻溝台・新磯野~原当麻等)  
バス路線・自転車道ネットワーク化  
パーク&ライド・サイクル&バスライド  
鉄道駅周辺のトランジットモール化