

# 郡山市

## 低炭素まちづくり計画

すべての市民が暮らしやすい  
持続可能な環境負荷の少ないまちづくり



郡山市



## 目 次

|     |                                  |    |
|-----|----------------------------------|----|
| 1   | 計画の概要                            | 1  |
| 1-1 | 計画策定の背景と目的                       | 1  |
| (1) | 背景                               | 1  |
| (2) | 目的                               | 2  |
| 1-2 | 計画の位置づけ                          | 3  |
| 1-3 | 計画の区域                            | 4  |
| 1-4 | 計画期間                             | 5  |
| 2   | 郡山市の現状と課題                        | 6  |
| 2-1 | 全国の温室効果ガスの排出状況                   | 6  |
| 2-2 | 郡山市のエネルギー起源二酸化炭素の部門別排出量の状況       | 7  |
| 2-3 | 人口等                              | 8  |
| 2-4 | 低炭素まちづくりに関わる分野別の現状と課題            | 10 |
| (1) | 都市構造                             | 10 |
| (2) | 交通                               | 13 |
| (3) | エネルギー                            | 17 |
| (4) | みどり                              | 19 |
| 3   | 低炭素まちづくりの将来像と目標                  | 21 |
| 3-1 | 上位計画に示されるまちづくりの方針等               | 21 |
| (1) | 郡山市第五次総合計画後期基本計画（平成25年）          | 21 |
| (2) | 郡山市都市計画マスタープラン2015（2015（平成27年））  | 22 |
| 3-2 | 低炭素まちづくりの将来像                     | 23 |
| 3-3 | 低炭素まちづくりの目標                      | 23 |
| 3-4 | 二酸化炭素排出量の削減目標                    | 25 |
| 4   | 計画の目標を達成するための取組                  | 27 |
| 4-1 | 取組の全体像                           | 27 |
| 4-2 | 全体構想                             | 30 |
| (1) | 都市構造分野：「郡山型 コンパクト&ネットワーク都市構造」の形成 | 30 |
| (2) | 交通分野：多様な交通手段によるスムーズでエコな移動の実現     | 31 |
| (3) | エネルギー分野：建築物における省エネ・創エネの推進        | 36 |
| (4) | みどり分野：まちなかで歴史と緑を感じるまちづくり         | 41 |
| 4-3 | 集約地域構想                           | 45 |
| 5   | 主な取組による二酸化炭素の削減効果                | 46 |
| 6   | 計画の推進に向けて                        | 48 |

|      |                |    |
|------|----------------|----|
| 6-1  | ロードマップ         | 48 |
| 6-2  | 計画の進行管理        | 49 |
| 6-3  | 関係主体の連携        | 50 |
| (1)  | 連携による取組        | 50 |
| (2)  | 学習の場や機会の創出     | 50 |
| (3)  | 学校における教育・学習の推進 | 50 |
| (4)  | 情報の共有と活用       | 50 |
| 資料-1 | 低炭素まちづくり計画策定体制 | 54 |
| 資料-2 | 策定経緯           | 57 |
| 資料-3 | 市民意見の聴取        | 58 |
| 資料-4 | 関連要綱など         | 69 |
| 資料-5 | 用語解説           | 72 |

# 1

## 計画の概要

### 1-1 計画策定の背景と目的

---

#### (1) 背景

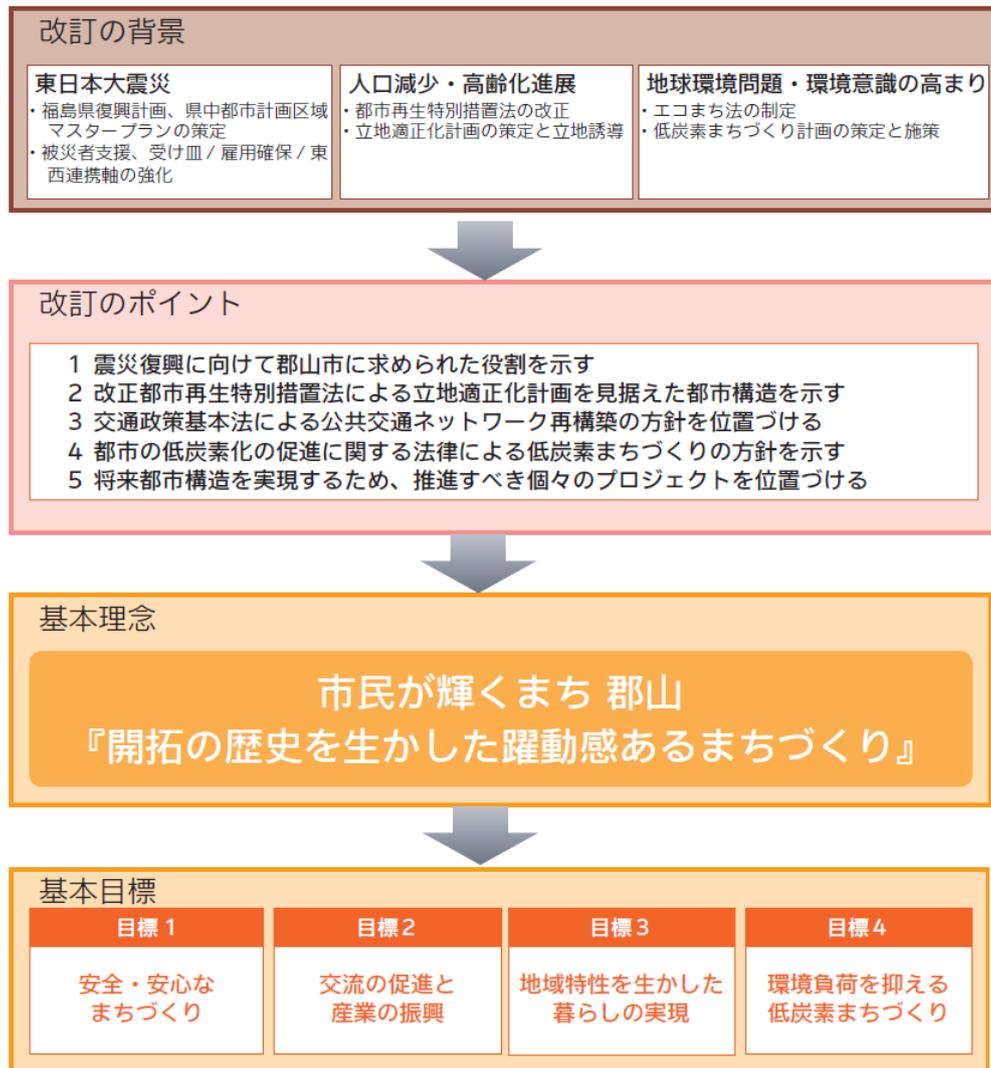
地球温暖化による海面上昇、昨今の大雨や台風等による災害の激甚化・頻発化等に見舞われる中で、地球温暖化を防止するための低炭素化に向けた人々の関心が高まっています。

2015（平成 27）年 12 月には、「気候変動枠組条約第 21 回締約国会議（COP21）」で「パリ協定」が採択され、途上国を含む全ての国で温室効果ガスの排出削減に取り組むことが義務付けられました。我が国でも、より一層の地球温暖化対策を推進するため、都市の低炭素化の促進を図り、都市の健全な発展に寄与することが求められています。

本市では、東日本大震災及び東京電力福島第一原子力発電所事故を契機としたエネルギー需給の構造変化への取組等社会経済情勢の変化や、人口減少・超高齢社会に対応した集約型都市構造実現への要請の高まり、地球環境問題への対応等を踏まえ、2015（平成 27）年 6 月に都市計画マスタープランの改訂を行いました。

上記背景を踏まえ、「郡山市都市計画マスタープラン 2015」で掲げた基本理念を実現する一つの柱として、持続可能なまちづくりに貢献する「環境負荷を抑える低炭素まちづくり」を基本目標に位置づけています。

● 「郡山市都市計画マスタープラン 2015」に掲げた基本理念・基本目標



出典：郡山市都市計画マスタープラン 2015

## (2) 目的

地球環境問題は、21 世紀において、都市が積極的に取り組んでいかなければならない重要な課題の一つです。福島県では、環境負荷の少ない低炭素・循環型社会への転換という考えのもと、環境との共生が図られた新しい社会システムづくりの推進を目標として掲げています。

本市においても、都市構造、交通、エネルギー、みどりの各分野において温室効果ガス排出量の削減に積極的に取り組み、そして環境負荷の少ない低炭素まちづくりを推進することで、持続可能な社会の実現に寄与するため、低炭素化施策に関する具体的な取組を定める「郡山市低炭素まちづくり計画」を策定します。

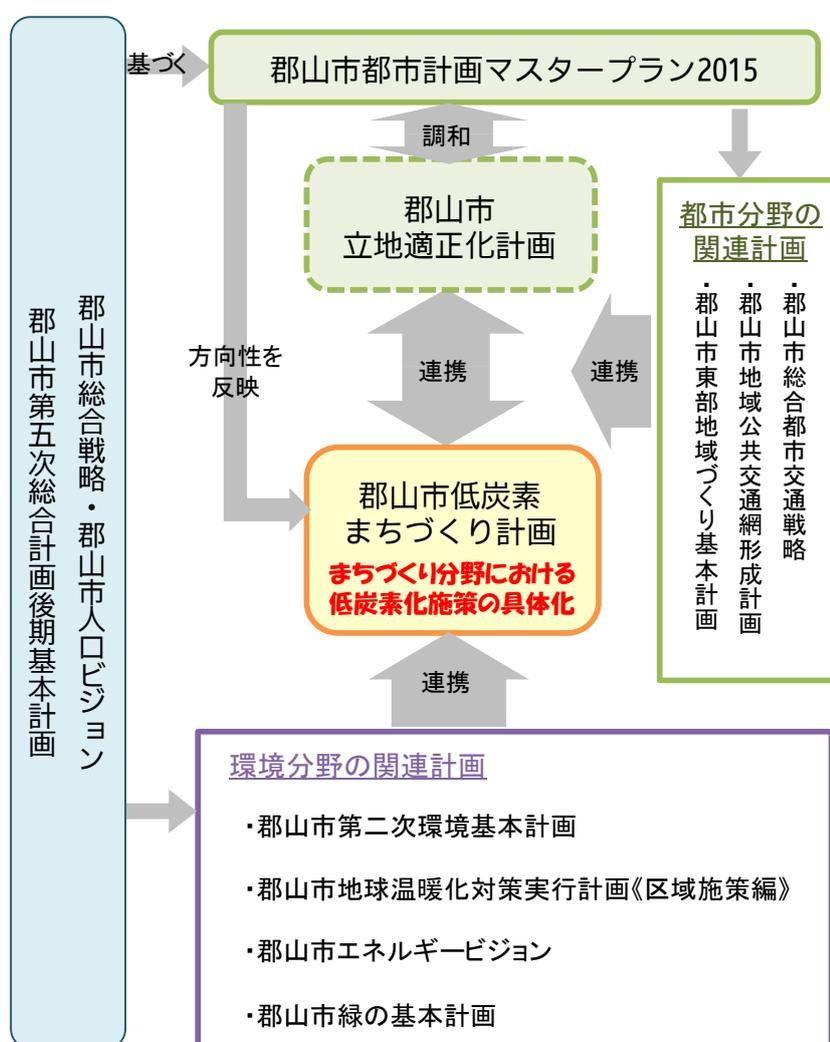
## 1-2 計画の位置づけ

「郡山市低炭素まちづくり計画」は、上位計画である「郡山市第五次総合計画後期基本計画」に即し、2015（平成 27）年に改訂した「郡山市都市計画マスタープラン 2015」に示した将来都市構造を実現するために策定する計画です。

また、「郡山市地球温暖化対策実行計画《区域施策編》」のうち、市街化区域における民生（業務・家庭）部門、運輸部門を対象とした低炭素化施策として、目標達成に貢献するものです。

さらに、2015（平成 27）年から策定に着手した「郡山市立地適正化計画」や「郡山市地域公共交通網形成計画」等都市分野や交通分野の関連計画、環境分野の関連計画とも連携・整合を図ることにより、コンパクト&ネットワークで賑わいあふれるまちづくり、環境負荷の少ないまちづくりを進めます。

### ● 「郡山市低炭素まちづくり計画」の位置づけ





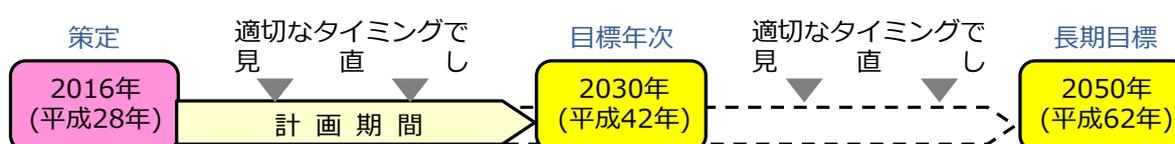
## 1-4 計画期間

「郡山市低炭素まちづくり計画」の目標年次は、「郡山市都市計画マスタープラン 2015」に合せ、2030（平成42）年とします。

なお、当該期間内にあつて、低炭素まちづくりの取組を着実に進め、当該取組による効果を確実に発揮させていくため、取組の進捗や効果の発現状況をモニタリングし、適切なタイミングで計画の見直しを図っていきます。

低炭素まちづくりの取組は、その効果が発現するまでに時間を要することが考えられることから、進捗状況等に応じて、目標年次以降もさらなる取組を進めるものとします。

### ● 計画期間



# 2

## 郡山市の現状と課題

### 2-1 全国の温室効果ガスの排出状況

日本の温室効果ガス排出量は、1990（平成2）年度からみると増加傾向となっていますが、1995（平成7）年度頃からは増減を繰り返しながら、1,400百万t-CO<sub>2</sub>前後で概ね横ばいで推移しています。

2009（平成21）年度の排出量の減少は、2008（平成20）年度後半からの急激な景気後退等が要因として考えられています。

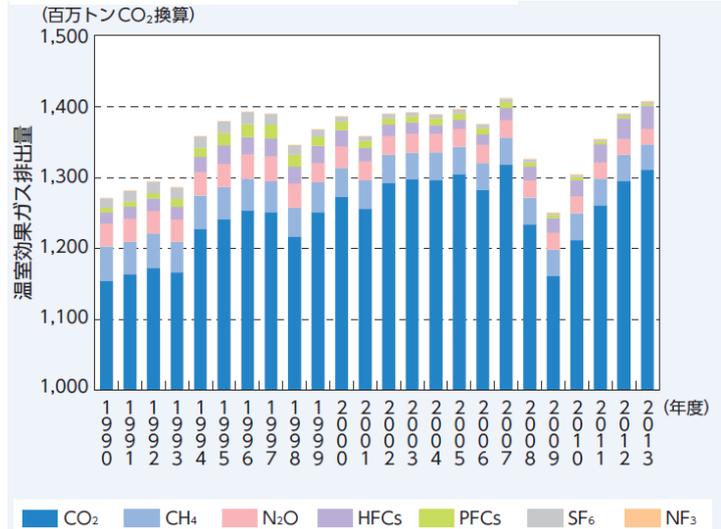
いずれの年度も、温室効果ガス別では、二酸化炭素の排出量が最も多くを占めています。

エネルギー起源二酸化炭素排出量を部門別にみると、産業部門及び運輸部門は近年減少傾向、業務その他部門及び家庭部門は増加傾向、エネルギー転換部門は横ばい傾向となっています。

産業部門の2009（平成21）年度の排出量の減少は、2008（平成20）年度後半からの急激な景気後退に伴う活動量の低下等の影響も要因として考えられています。

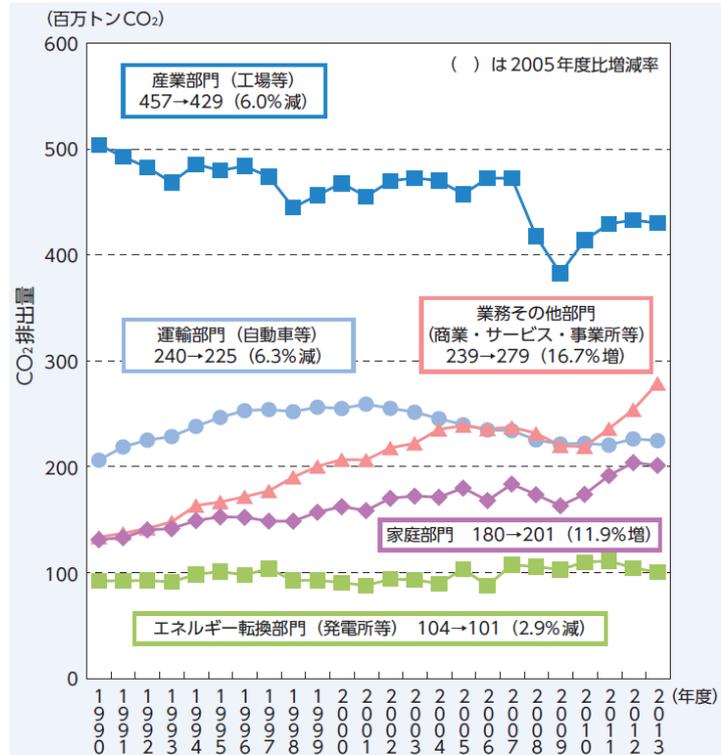
まちづくりは、運輸部門、業務その他部門、家庭部門が関連します。これらは景気変動等の影響を受けにくい部門であり、二酸化炭素排出量を削減するためには、日々の生活や事業活動、移動等が効率的に行われるよう、地域（まち）の仕組みを整えていくことが必要です。

#### ● 全国の温室効果ガス排出量の推移



注：今後、各種統計データの年報値の修正、算定方法の見直し等により、排出量は変更され得る。  
資料：環境省  
出典：「平成27年版 環境・循環型社会・生物多様性白書」（環境省）

#### ● 全国の部門別エネルギー起源二酸化炭素排出量の推移



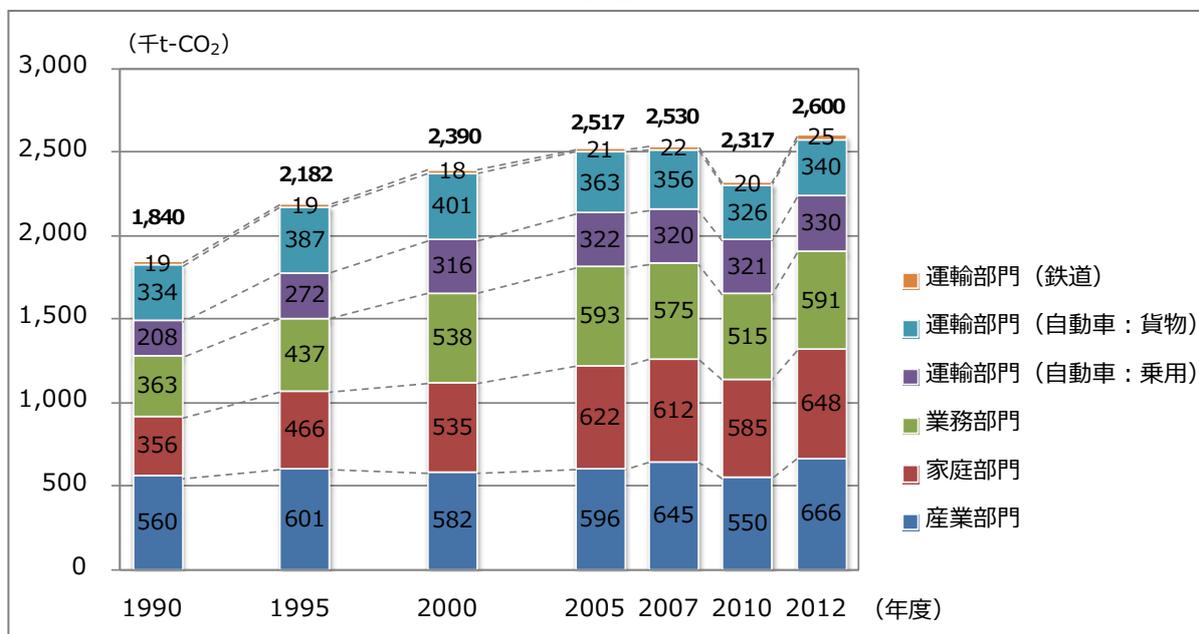
## 2-2 郡山市のエネルギー起源二酸化炭素の部門別排出量の状況

本市のエネルギー起源二酸化炭素排出量は増加傾向となっておりますが、2010（平成 22）年度に排出量の減少がみられます。

排出量の減少は産業部門で大きく、2007（平成 19）年度と比較すると、約 15%の減少となっておりますが、これは全国的な 2008（平成 20）年度後半からの急激な景気後退に伴う活動量の低下等の影響と考えられます。一方で、他の部門の排出量の減少は、2007（平成 19）年度比で 10%程度であり、2012（平成 24 年）年度には全部門で再び増加していることが分かります。

本市が今後持続可能なまちづくりを目指す上では、日々の生活や事業活動、移動等が効率的に行われるまちの仕組みをつくり、運輸、業務、家庭部門の二酸化炭素排出量を削減していくことが重要です。

### ● 郡山市のエネルギー起源二酸化炭素の部門別排出量の推移



出典：郡山市地球温暖化対策実行計画

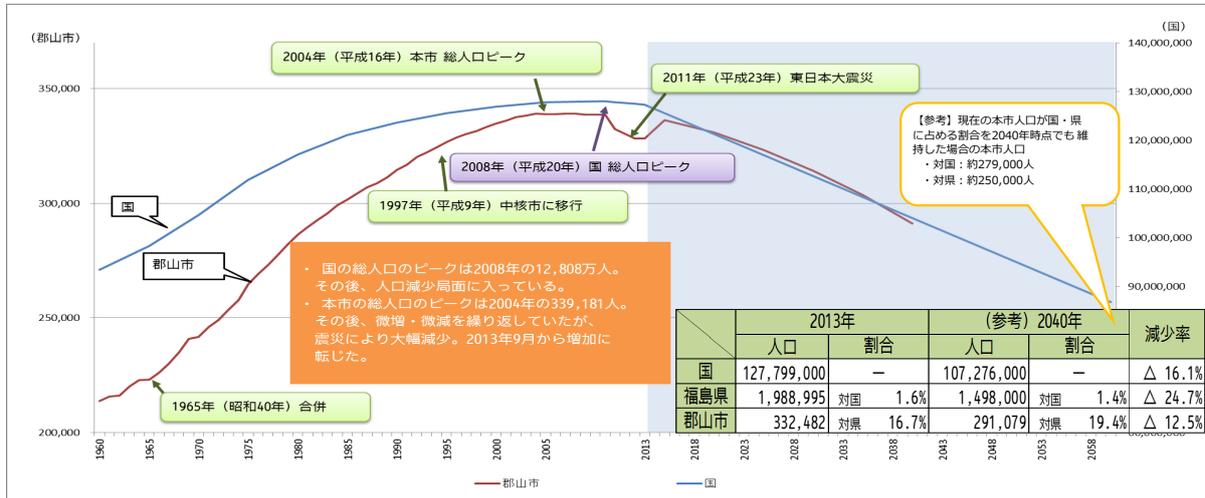
### 課 題

- ◆ 温室効果ガスの排出量に占める割合の大きいエネルギー起源二酸化炭素排出量の削減が重要です。
- ◆ 本計画の主たる対象でもある、景気の影響を受けにくい運輸、業務、家庭部門の二酸化炭素排出量削減に向けては、日々の生活や事業活動、移動等が効率的に行われるようなまちの仕組みを整えていくことが必要です。
- ◆ 具体的には、運輸部門では自動車から公共交通や自転車・徒歩への転換や環境対応車の普及、業務や家庭部門では、省エネ機器の導入や居住等のコンパクト化への誘導が不可欠です。

## 2-3 人口等

本市の人口は 2004（平成 16）年をピークに減少に転じており、2040（平成 52）年には 29.1 万人まで減少すると予測されています。

### ● 将来人口推計（国立社会保障・人口問題研究所（社人研）のデータを基に推計）

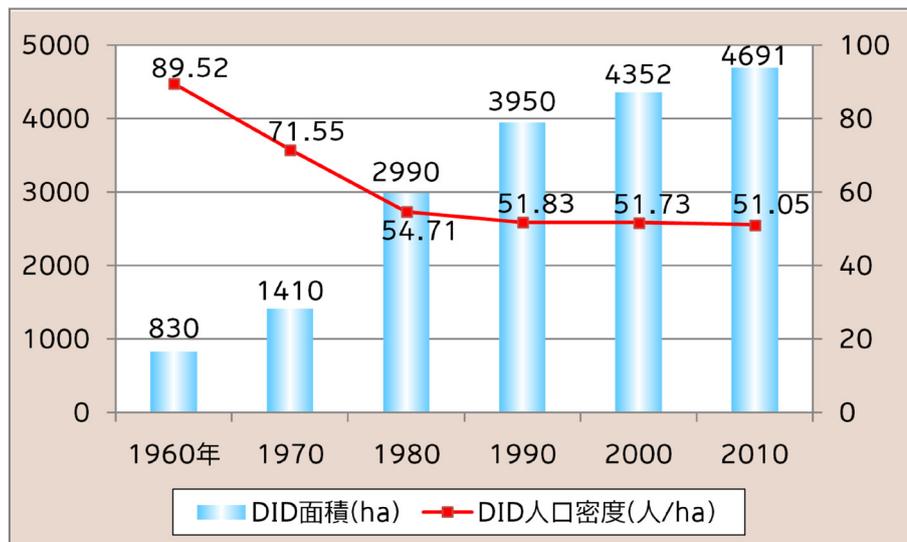


出典：郡山市人口ビジョン

また、人口集中地区（DID 地区）の面積が拡大する一方、人口密度は減少しており、市街地の外延化・低密度化が進行しています。

将来人口の減少が見込まれる中で、今後さらに市街地の人口密度が低下し、都市基盤の管理や都市サービス運営費用が高くなるなど非効率化を招く懸念があることから、「郡山市都市計画マスタープラン 2015」に掲げられている市街地のコンパクト化を図っていくことが必要です。

### ● 人口集中地区（DID 地区）の面積と人口密度の推移

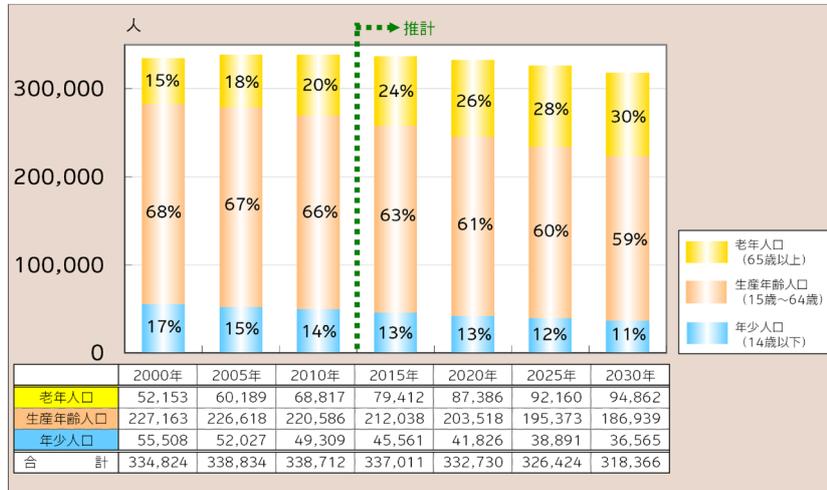


出典：国勢調査

本市の年齢別人口は、2005（平成 17）年に、老年人口が年少人口を上回りました。

少子・高齢化の傾向は今後も進行するとみられ、2030（平成 42）年には約 3 人に 1 人が高齢者になると予測されています。

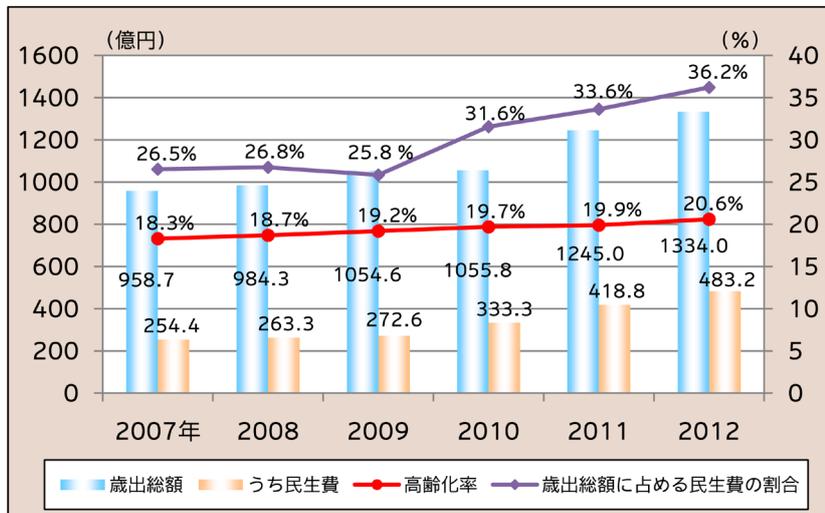
● 年齢 3 区分別人口推移



出典：国勢調査、市独自推計

2011（平成 23）年以降、高齢者の介護福祉費用等を含む民生費が増加し、歳出総額に占める割合も上昇しています。

● 民生費の推移



出典：住民基本台帳、市町村財政年報（福島県）

課 題

- ◆ 人口増加の過程で低密度な市街地が拡大するとともに、将来の人口減少が予測される中で、今後さらに市街地の人口密度が低下し、都市基盤や都市サービスの運営管理の効率が低下していくため、コンパクト化による人口密度維持への対策が不可欠です。
- ◆ 交通弱者となる高齢者の増加、社会保障費の増加に対して、高齢者のまちなか居住、介護福祉等都市サービス機能の集約と公共交通充実への取組により、効率的に高齢者の生活を安全・安心で利便性の高いものとしていくことが必要です。

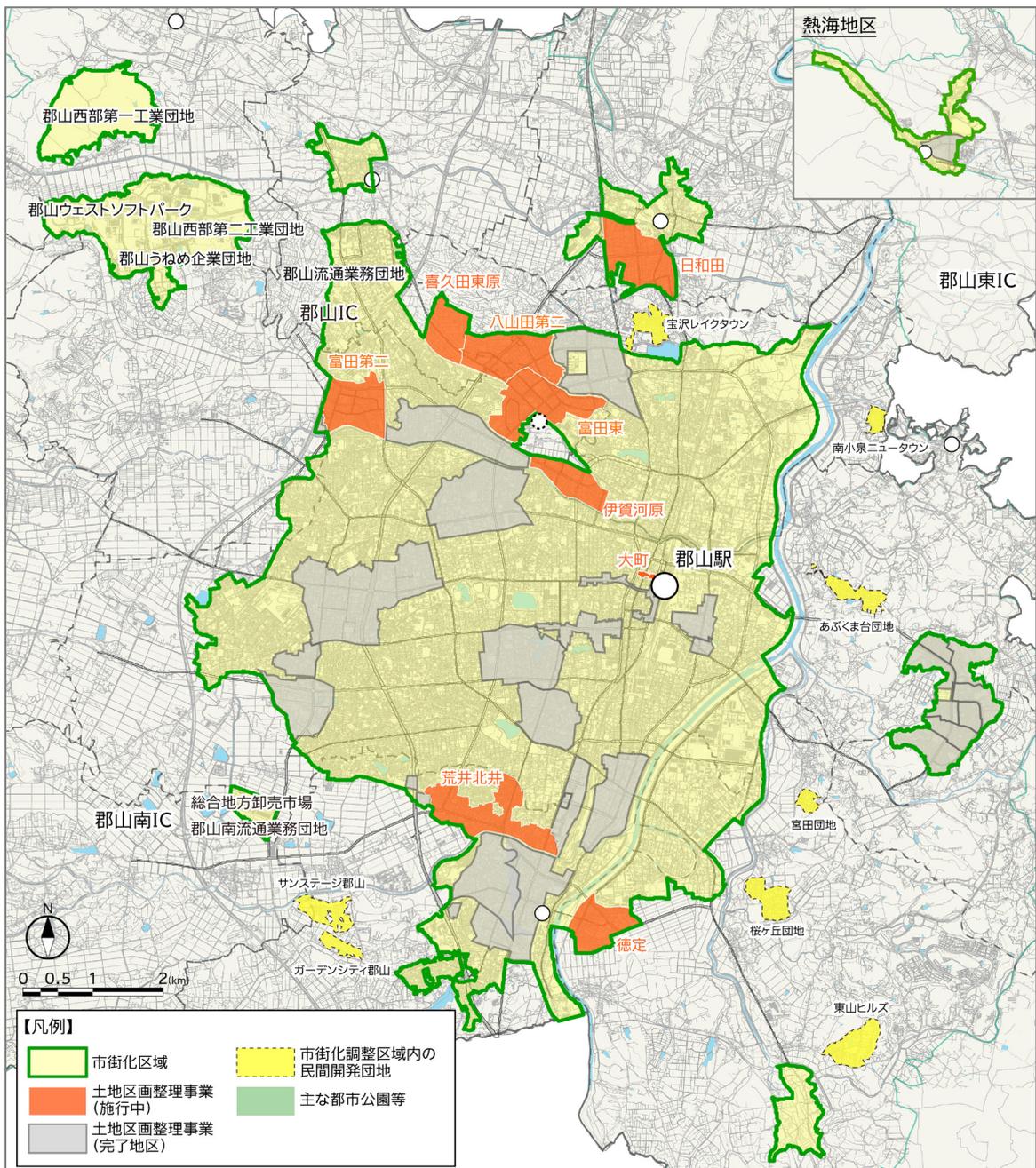
## 2-4 低炭素まちづくりに関わる分野別の現状と課題

### (1) 都市構造

本市では、戦後から高度成長期にかけて、急速な人口増加や農村部から都市部への人口流入を受け入れるべく、宅地開発を積極的に行うとともに、交通混雑の改善を目的として、環状道路やバイパス整備に取り組んできました。

近年では、人々のライフスタイルや居住ニーズの多様化に対応し、住環境の整備や土地区画整理事業等により計画的に社会基盤を整備しつつ新市街地を形成し、居住人口の定着を図ることと、人口集中地区（DID地区）、市街地を拡大してきました。

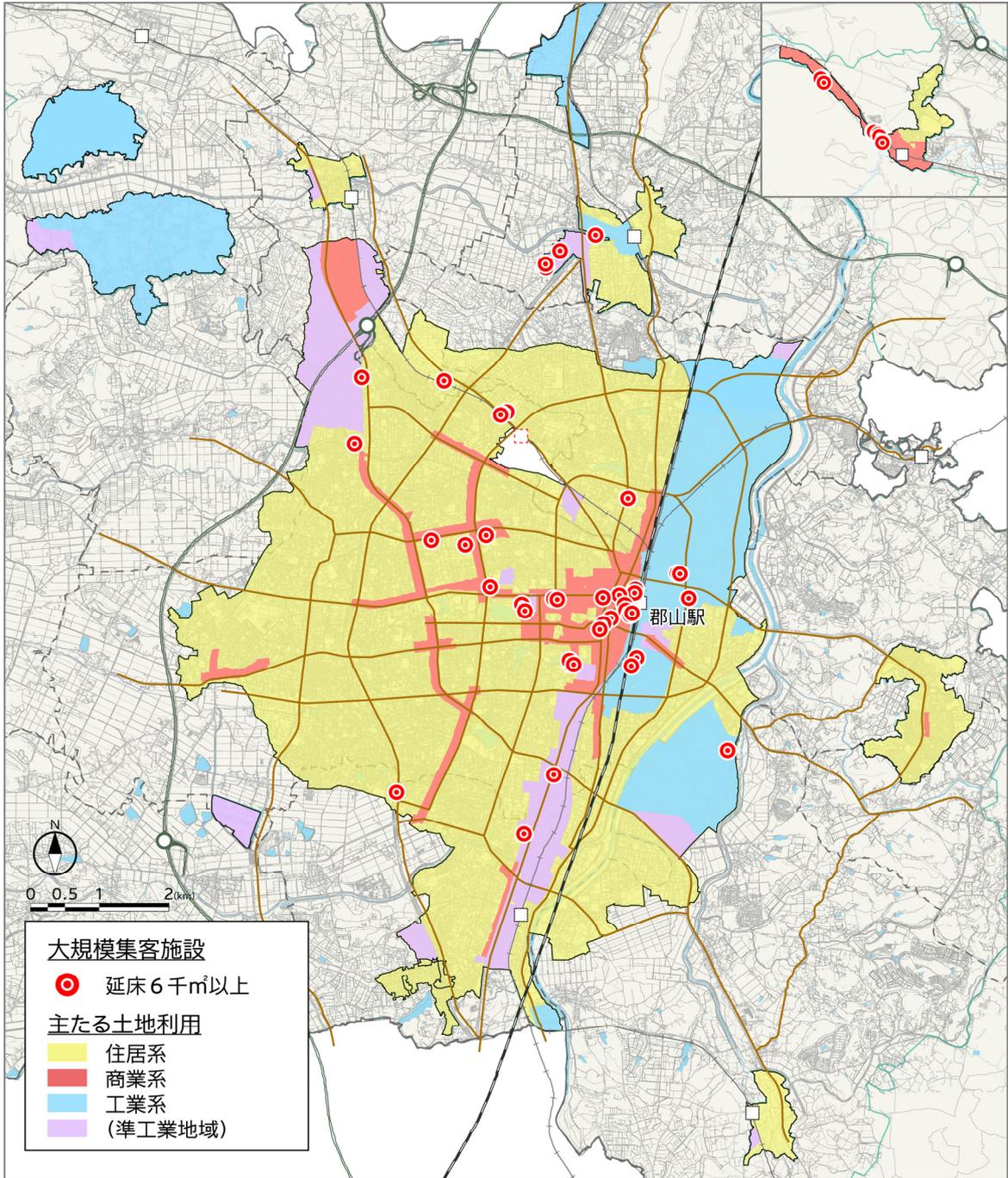
#### ● 市街地の整備状況



出典：都市計画基礎調査ほか

郡山駅周辺の中心市街地に大規模集客施設が集積していますが、その一方で、モータリゼーションの進展に伴い、大規模集客施設の郊外立地が進んでいます。

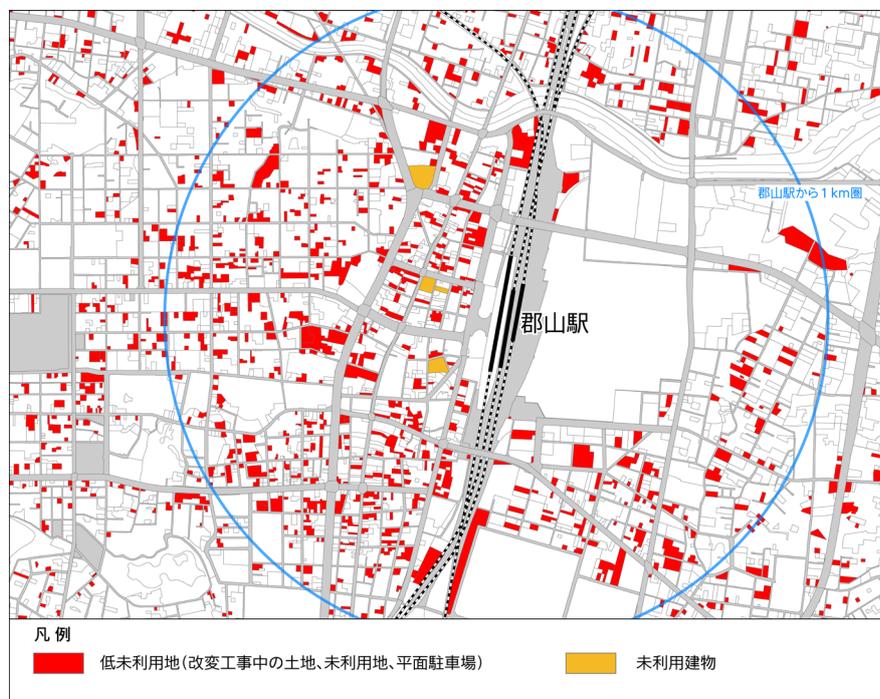
● 大規模集客施設立地状況



出典：都市計画基礎調査

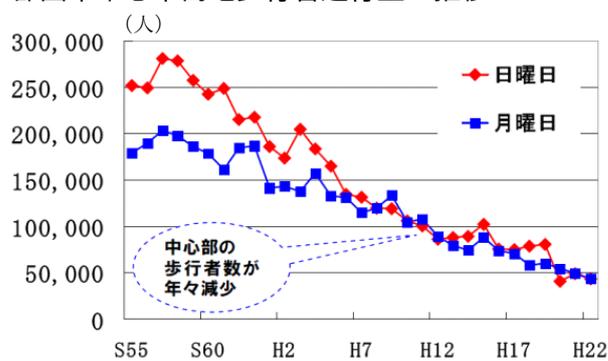
郡山駅周辺の中心市街地では、大規模集客施設の郊外立地や東日本大震災の影響等により低未利用地が増加し、歩行者交通量も大きく減少するなど、広域の都市サービスの供給を担うべき中心市街地の都市機能や賑わいの低下が顕著となっています。

● 郡山駅周辺の未利用地の分布（2014年）



出典：郡山市都市計画マスタープラン 2015

● 郡山市中心市街地歩行者通行量の推移



出典：郡山市商工振興連絡協議会

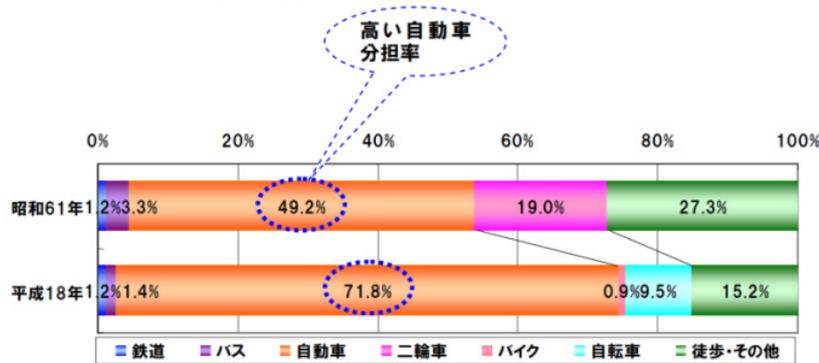
## 課題

- ◆ 市街地の外延化、自動車利用を前提とした大規模集客施設の郊外立地が進む一方、自動車の運転が困難な高齢者等交通弱者の増加により、生活困窮者の増加も懸念されます。高齢者にも住みやすい、歩いて暮らせるまちづくりが不可欠です。
- ◆ 郡山駅周辺の中心市街地の空洞化や賑わい低下に対して、広域の都市サービス拠点としての再生が必要です。

## (2) 交通

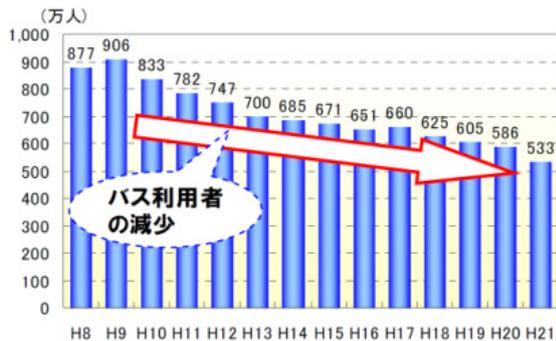
1986（昭和 61）年に 49.2%だった自動車分担率が 2006（平成 18）年には 71.8%と高くなる一方で、鉄道とバスを合わせた公共交通の利用者数は 1986（昭和 61）年の 4.5%から 2006（平成 18）年には 2.6%と減少しています。

### ● 郡山市における交通手段分担



出典：第 1 回、第 2 回郡山都市圏パーソントリップ調査

### ● 市内の年間バス乗車人員の推移



出典：福島交通資料

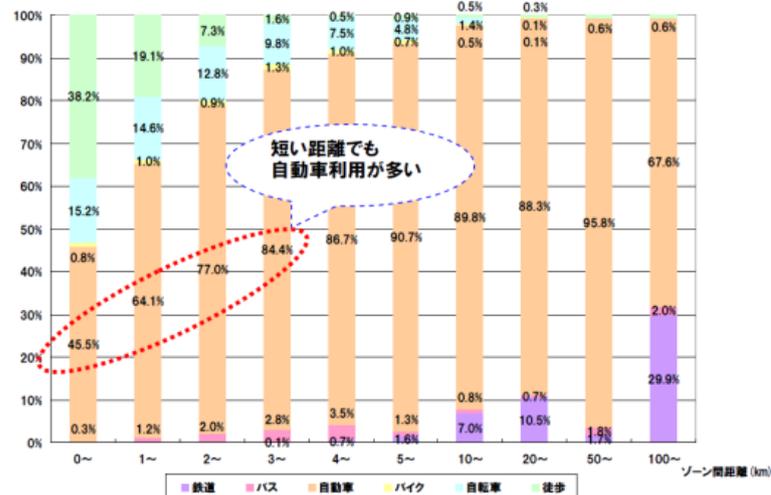
### ● JR 郡山駅年間乗車人員の推移



出典：JR 東日本資料

一般に 4km 未満の距離の移動では、徒歩や自転車の移動時間が最も短いとされていますが、本市においては 4km 未満の短い距離の移動でも自動車の利用割合が高くなっています。

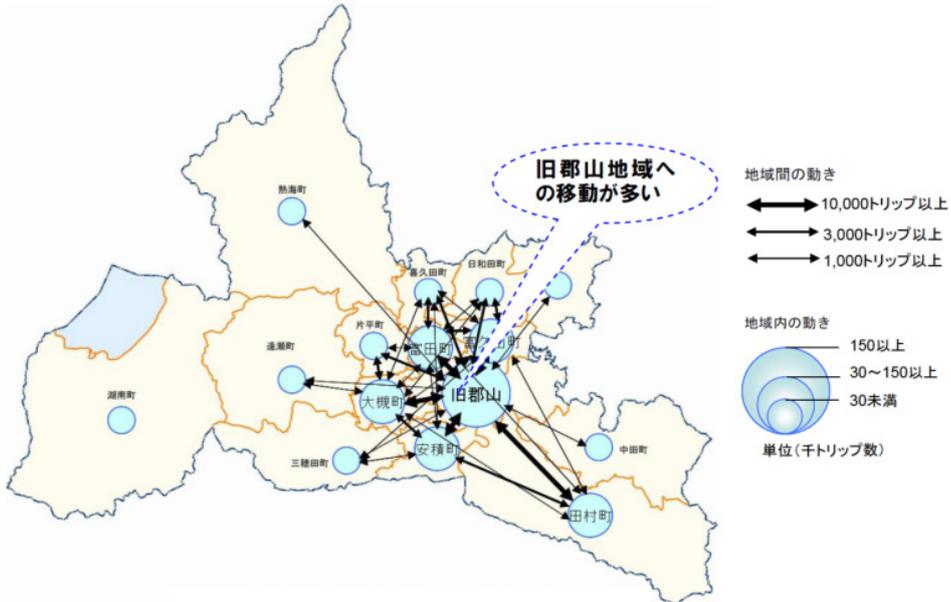
### ● 距離帯別代表交通手段分担率（郡山市着トリップ）



出典：第 2 回郡山都市圏パーソントリップ調査

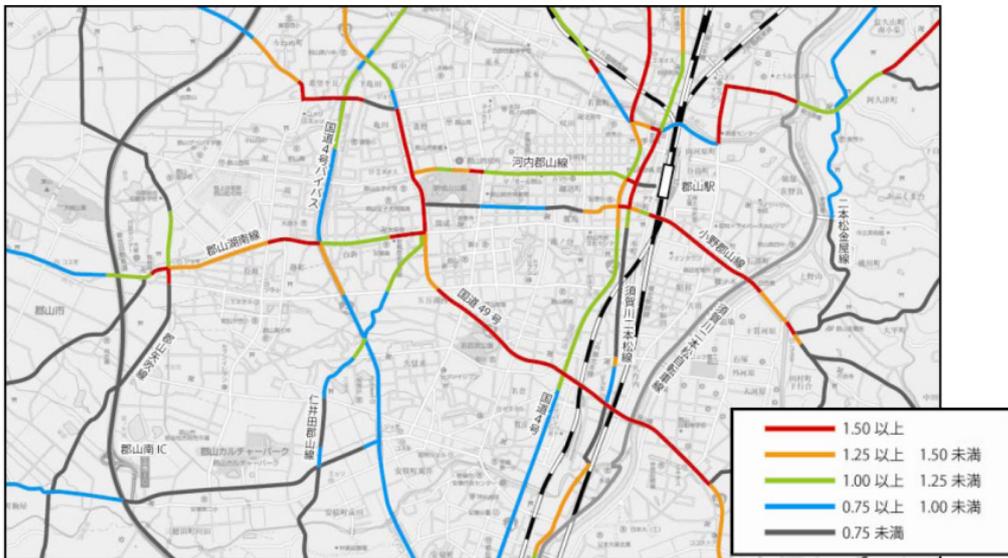
市中心部では、郊外部からの移動量の増加や高い自動車利用のため、各所で混雑が発生しています。

● 郡山市の地域内交通量と地域間流動量



出典：第 2 回郡山都市圏パーソントリップ付帯調査

● 郡山市の主要道路における混雑度\*



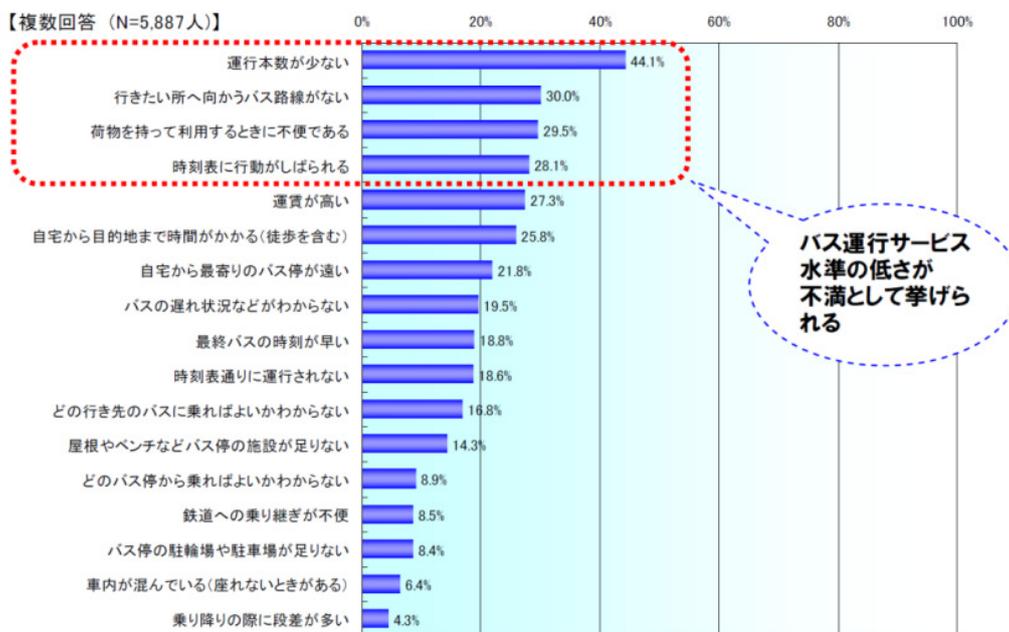
出典：第 2 回郡山都市圏パーソントリップ調査

※混雑度

道路の混雑の程度を示す指標であり、道路の交通量の交通容量に対する比(交通量/交通容量)。混雑度が高いほど、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が増加する可能性が高くなる。

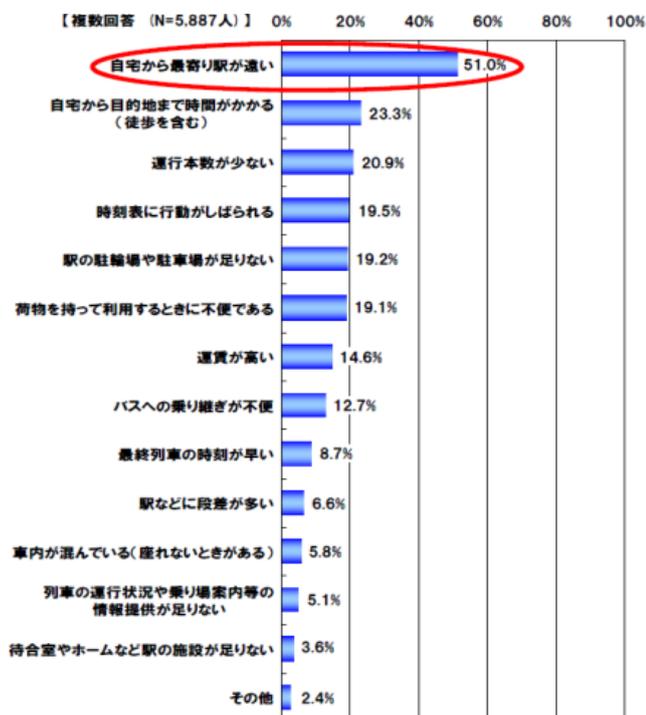
公共交通への不満点として、バスについては、「運行本数が少ない」「行きたい所へ向かうバス路線がない」等のサービス水準が低いこと、鉄道については、「自宅から最寄り駅が遠い」ことが挙げられています。

● バス利用時の不満点



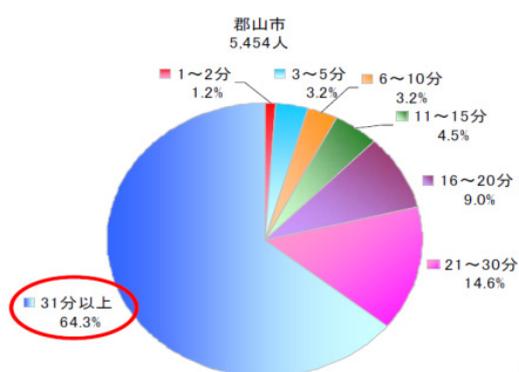
出典：第 2 回郡山都市圏パーソントリップ調査

● 鉄道利用時の不満点



出典：第 2 回郡山都市圏パーソントリップ調査

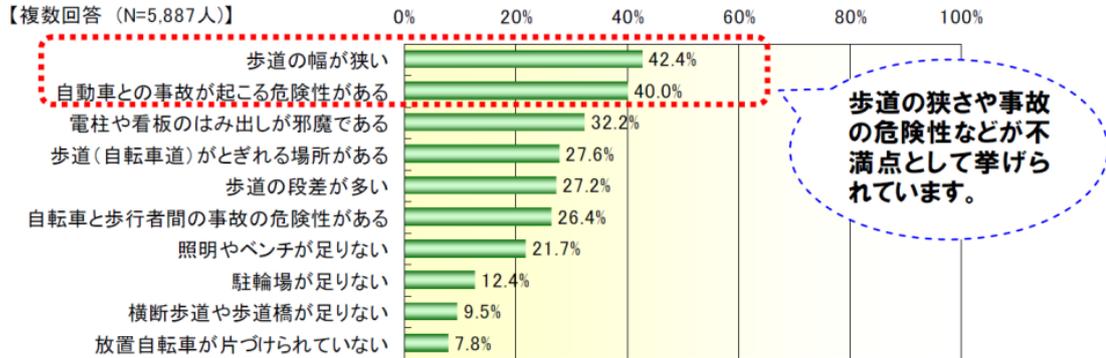
● 最寄り駅までの所要時間



出典：第 2 回郡山都市圏パーソントリップ調査

自転車・徒歩による移動時の不満点として、歩道の狭さや事故の危険性等が挙げられています。

● 自転車・徒歩による移動時の不満点



出典：第 2 回郡山都市圏パーソントリップ付帯調査

課 題

- ◆ 高い自動車分担率、さらには、旧郡山地域への移動量の集中により、郡山駅周辺の渋滞が毎日発生していることから、低炭素化や渋滞解消に向けた公共交通や自転車・徒歩への転換が必要です。
- ◆ 自動車から公共交通や自転車・徒歩への転換に向けては、市民意見に示されているように、公共交通のサービス水準や利便性の向上とともに自転車・徒歩による移動環境の安全性の向上に向けた取組が必要です。

### (3) エネルギー

本市では、エネルギー起源二酸化炭素排出量は増加傾向にある中で、太陽光発電、風力発電、小水力発電、バイオマス発電の導入を促進しています。

それら再生可能エネルギーの導入を今後とも推進していく上での解決すべき課題として、以下が指摘されています。

- － 風力発電：法規制、周辺環境への影響等が課題となり、郡山布引高原風力発電所以降導入が停滞しています。法の規制緩和や周辺環境への影響の問題が解消された場合には、導入が進む可能性があります。
- － 温泉を使用した地熱発電（バイナリー方式）：温泉の湯温が低く、十分な発電規模が確保できない点に課題があると考えられます。
- － 木質バイオマスの利用：森林整備から搬出・運搬までのシステムが確立できれば、導入可能性が向上します。
- － 下水熱を利用した温度差熱利用：県中浄化センターや県中流域下水道の幹線を利用する場合、関係自治体との調整が必要となりますが、下水処理量は多く熱量が期待できます。
- － 雪氷熱利用：雪を確保するシステムが確立できれば、利用可能性が向上します。

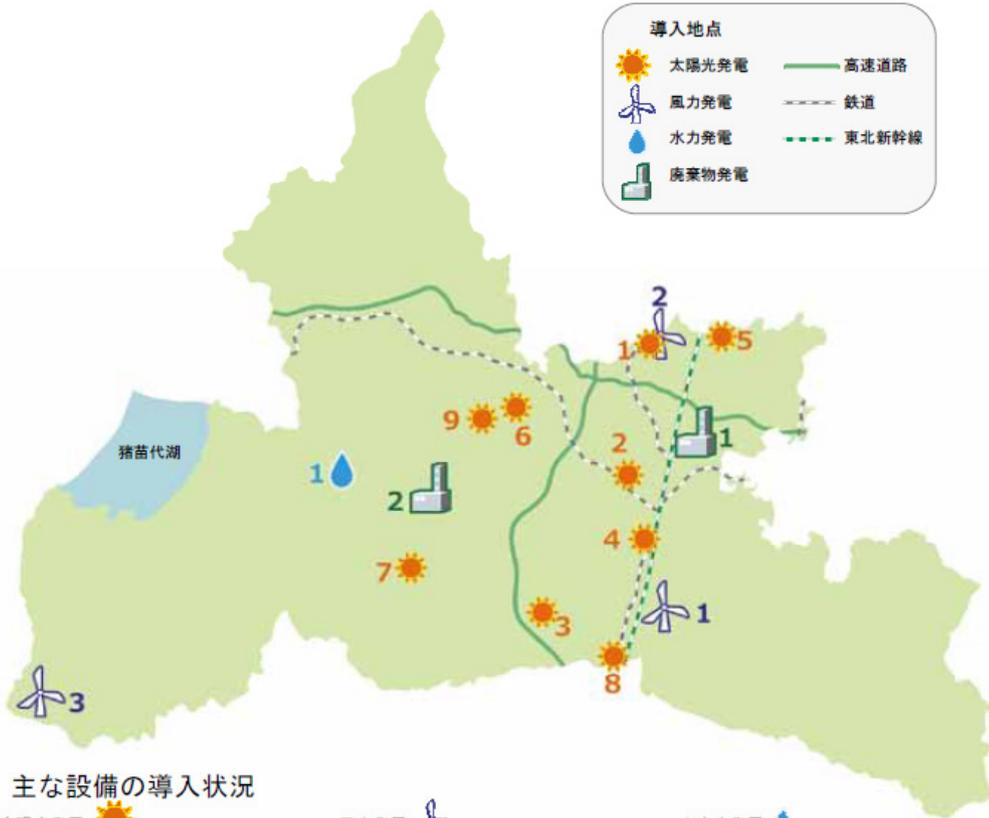
#### ● 再生可能エネルギー等の市域への導入実績

(2011（平成23）年度)

| エネルギーの種類                               | 導入実績      |            |         |
|----------------------------------------|-----------|------------|---------|
|                                        | (千 kWh)   | (GJ)       | (kL)    |
| 太陽光発電                                  | 19,238    | 169,489    | 4,377   |
| 風力発電                                   | 115,670   | 1,019,050  | 26,318  |
| 水力発電                                   | 54,912    | 483,775    | 12,494  |
| 地熱発電                                   | -         | -          | -       |
| バイオマス発電                                | 20,105    | 177,128    | 4,574   |
| 温度差熱利用                                 | -         | -          | -       |
| 雪氷熱利用                                  | -         | -          | -       |
| 再生可能エネルギーによる発電量 (A)                    | 209,925   | 1,849,442  | 47,763  |
| 郡山市の電力消費量（2011（平成23）年度）(B)             | 1,345,033 | 11,849,745 | 305,723 |
| 郡山市の電力消費量に占める再生可能エネルギー導入量の割合 (A/B×100) |           |            | 16%     |

出典：郡山市エネルギービジョン

● 再生可能エネルギー等の導入状況（2013（平成 25）年度）



主な設備の導入状況

| 太陽光発電                                |           | 風力発電                  |           | 小水力発電          |           |
|--------------------------------------|-----------|-----------------------|-----------|----------------|-----------|
| 施設名称・発電所・発電事業名                       | 設備容量 [kW] | 施設名称・発電所・発電事業名        | 設備容量 [kW] | 施設名称・発電所・発電事業名 | 設備容量 [kW] |
| 1 福島県農業総合センター                        | 100       | 1 日本大学工学部             | 40        | 1 安積疏水管理用発電所   | 2,230     |
| 2 奥羽大学                               | 230       | 2 農業総合センター            | 1.5       | バイオマス発電        |           |
| 3 未来テクノス株式会社 福島県市民交流型再生可能エネルギー導入促進事業 | 300       | 3 ㈱グリーンパワー郡山布引〔電源開発㈱〕 | 65,980    | 1 富久山クリーンセンター  | 1,950     |
| 4 三菱電機㈱コミュニケーション・ネットワーク製作所郡山工場       | 400       |                       |           | 2 河内クリーンセンター   | 1,000     |
| 5 矢田工業にしだメガソーラー発電所                   | 500       |                       |           |                |           |
| 6 三菱樹脂㈱郡山事業所屋根太陽光発電設備事業              | 500       |                       |           |                |           |
| 7 深田ダムソーラー事業                         | 750       |                       |           |                |           |
| 8 FSG安積発電所                           | 870       |                       |           |                |           |
| 9 京セラケミカル郡山工場太陽光発電所                  | 1,500     |                       |           |                |           |

注 1：上記以外に、水力発電として東京電力が熱海町に 3 か所設置しています。

注 2：富久山クリーンセンター及び河内クリーンセンターでは、ゴミの燃焼熱利用や、発電が行われています。

出典：郡山市エネルギービジョン

課 題

- ◆ 風力発電、地熱発電、木質バイオマス利用、下水熱利用、雪氷熱利用等の設備の導入にあたって、それぞれ課題を抱えています。このため、今後、それら再生可能エネルギー等の導入に向けた課題解決への取組や新たな再生可能エネルギー等の発掘・実用化に向けて、高等教育機関や研究機関等と連携して取り組むことが必要です。

## (4) みどり

本市の約 55%を、奥羽山脈や阿武隈山地の山林が占めています。

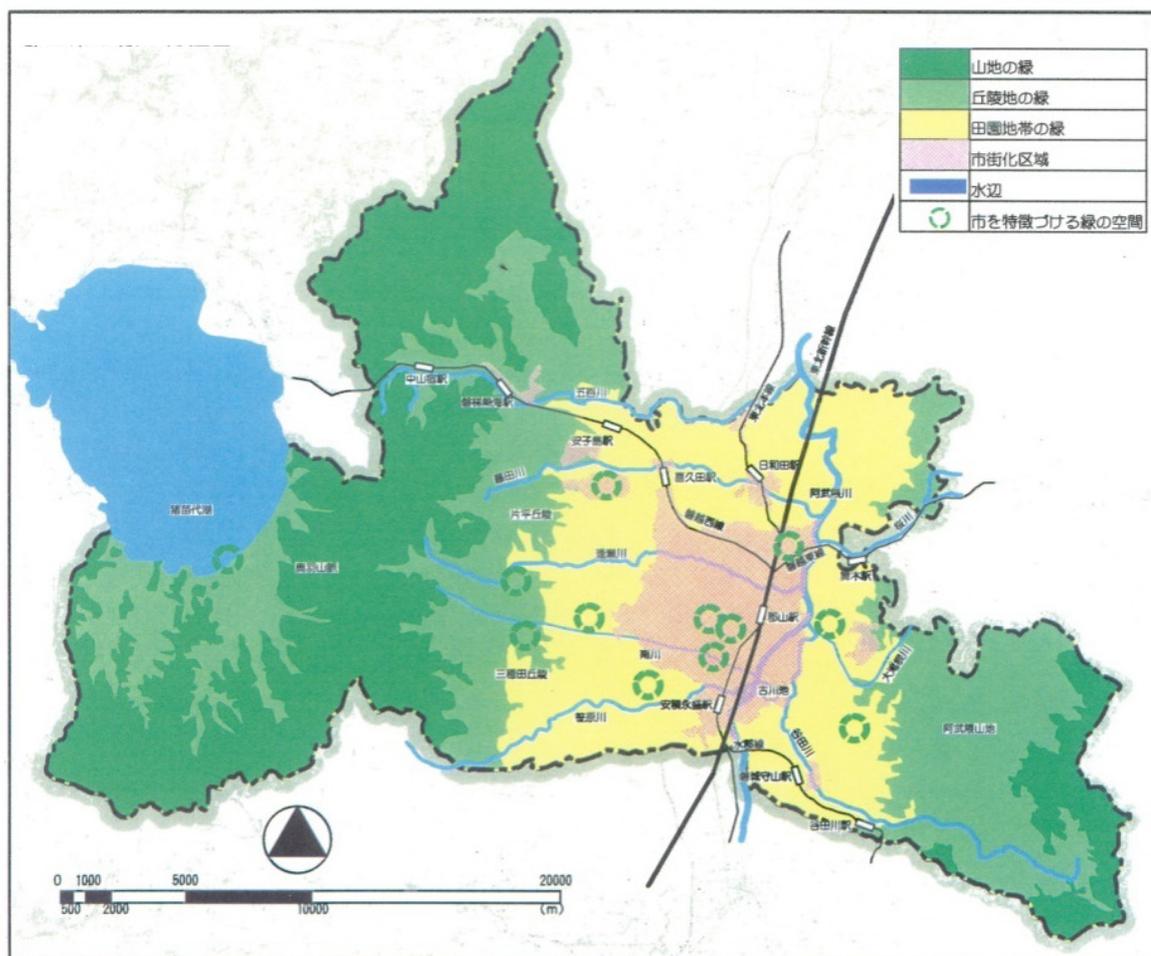
奥羽山脈の山際や阿武隈川以東のゆるやかな地形の起伏が続く一帯では、谷地の水田、畑利用がなされ、丘陵地では緑濃い山林が残されています。しかし、近年一部で宅地開発等による地形改変が進んでいます。

市街地の西側を中心としたなだらかな高台に田園地帯が広がっており、その中に集落の屋敷林が点在していますが、近年スポット的な宅地開発による土地利用の混在化が進んでいます。

本市は、猪苗代湖や市街地内を貫流する阿武隈川本川・支川等の豊かな水資源を有しており、また、農業用水として利用されていたため池を市街地内で多く見ることができます。これらの市街地内外の豊かな水は、気温低減等の環境緩和や人々に憩いと潤いの場を提供する緑を育むオープンスペースとなっています。

市街地にみられる水辺の緑は、農業用ため池周囲に植えられた桜等です。一方で、旧奥州街道沿いに続く赤松並木で病虫害の被害が進行するなど、地域の歴史的な緑の資源が危機的な状況ともなっています。

### ● 郡山市の緑の特性図

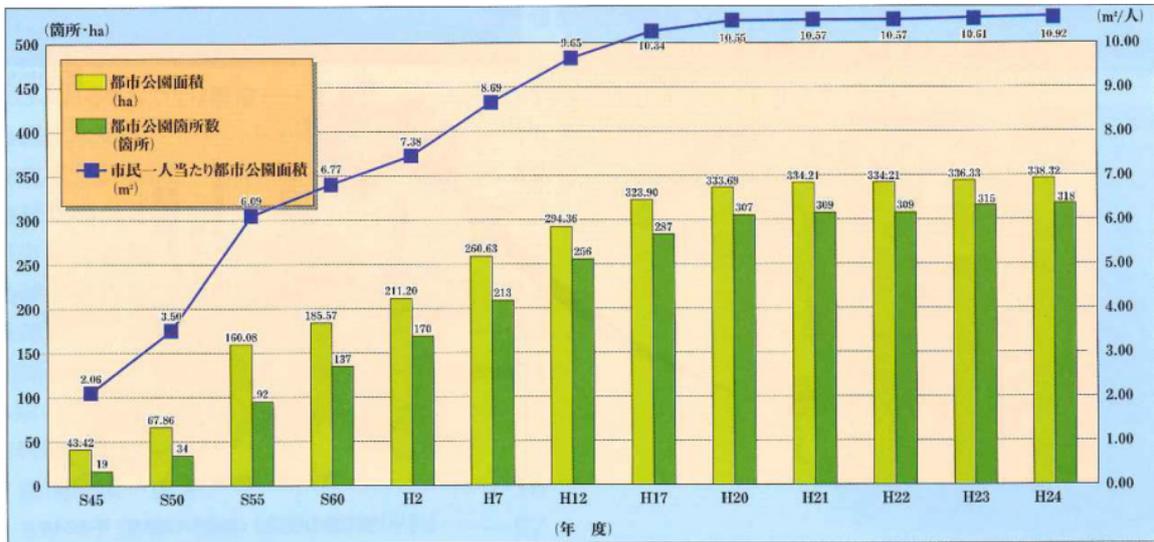


出典：郡山市緑の基本計画

「郡山市緑の基本計画」における市街化区域内の都市公園面積の 2018（平成 30）年目標整備面積（322.3ha）に対して、2013（平成 25）年 3 月 31 日現在で、市街化区域内の都市公園は、165.55ha です。

都市公園面積の推移をみると、2008（平成 20）年度以降、伸び悩んでいる状況です。

### ● 都市公園面積の推移



出典：郡山市の公園緑地

## 課 題

- ◆ 本市東西の郊外部には市域の約 55%を占める山林が、また、市西部には猪苗代湖が、市街地には阿武隈川の本川・支川が貫流するなど、水と緑に恵まれています。しかし、都市公園の整備が伸び悩むなど、市街地ではまとまりのある緑の空間が十分に確保されているとは言い難く、今後、民有地緑化等も含め、緑の空間確保への取組を強化していく必要があります。

# 3

## 低炭素まちづくりの将来像と目標

### 3-1 上位計画に示されるまちづくりの方針等

#### (1) 郡山市第五次総合計画後期基本計画（2013（平成25）年）

本市では、2008（平成20）年4月に「郡山市第五次総合計画」をスタートさせました。東日本大震災と東京電力福島第一原子力発電所事故からの復旧復興と社会情勢の変化に対応するため、2013（平成25）年2月に「郡山市第五次総合計画後期基本計画」を策定しました。

この計画の中で、将来都市像として「人と環境のハーモニー 魅力あるまち 郡山」を、さらには、4つのまちづくりの基本理念を定め、将来都市像の実現に取り組むこととしています。

**将来都市像**

**人と環境のハーモニー 魅力あるまち 郡山**

**まちづくりの基本理念**

- 市民が主役の郡山**  
市民の立場と視点で
- 継続と創造**  
新しい開拓者の心で
- ハードよりソフト**  
自然と人にやさしいまちづくりへ
- 選択と集中**  
効率的で効果的な運営を

出典：郡山市第五次総合計画後期基本計画

都市空間の形成の方針として、「地域特性を生かしたコンパクトなまちづくりの推進」や「水と緑と花を生かした美しい都市の形成」等を掲げています。

また、基本構想の大綱の一つに、「人と地球にやさしい持続可能なまち」を挙げています。

#### 大綱4 人と地球にやさしい持続可能なまち

猪苗代湖をはじめとした豊かな自然環境の保全に取り組み、地球にやさしい持続可能なまちづくりを進めます。

東日本大震災や原子力災害の発生をきっかけとし、エネルギー政策の見直しが進められる中、新たなエネルギー社会の構築に向けた取り組みを進めます。

ごみの減量やリサイクルなど身近な環境保全活動の推進や、住宅や上下水道、公園など快適に暮らせる生活基盤を整えながら、「循環型社会」の実現を目指します。



猪苗代湖の清掃活動

##### 関連施策

- 新たなエネルギー社会の構築
- 良好な環境の維持
- 公園の整備
- 環境にやさしいまちづくりの推進
- 住宅・住環境の整備
- 霊園・悠苑の環境整備の推進
- ごみ減量と資源物の循環
- 水道水の安定供給
- 自然環境の保全
- 下水道の整備

出典：郡山市第五次総合計画後期基本計画

## (2) 郡山市都市計画マスタープラン 2015 (2015 (平成 27) 年)

本市では、東日本大震災からの復興や人口減少・高齢化進展、地球環境問題・環境意識の高まりといった背景を踏まえ、2015 (平成 27) 年 6 月に都市計画マスタープランを改訂しました。

「市民が輝くまち 郡山『開拓の歴史を生かした躍動感あるまちづくり』」という基本理念のもと、基本目標の一つに「環境負荷を抑える低炭素まちづくり」を掲げ、エネルギーの効率的な利用を実現するための土地利用の誘導や、未利用エネルギーの有効活用促進、公共交通の利用促進等を進めることとしています。

また、「郡山型 コンパクト&ネットワーク都市構造」を将来都市構造として、豊かな自然環境・田園環境の維持・保全を図りながら、福島県の広域的な拠点として、躍動感ある産業活動や多様な生活の展開を目指しています。



出典：郡山市都市計画マスタープラン 2015

## 3-2 低炭素まちづくりの将来像

本市の低炭素まちづくりの推進にあたっては、エネルギー起源二酸化炭素排出量の削減に向けた再生可能エネルギーの導入や省エネルギーの普及、自動車から公共交通等への転換や居住地のコンパクト化等による都市基盤や都市サービスの運営管理の効率化、さらには高齢者に対して歩いて暮らせる安心で快適なまちづくりが必要です。

それら課題等を踏まえ、上位計画では、人と地球にやさしい持続可能なまち、環境負荷を抑える低炭素なまち、そして郡山型コンパクト&ネットワーク都市構造の実現といったまちづくりの方向性が掲げられています。

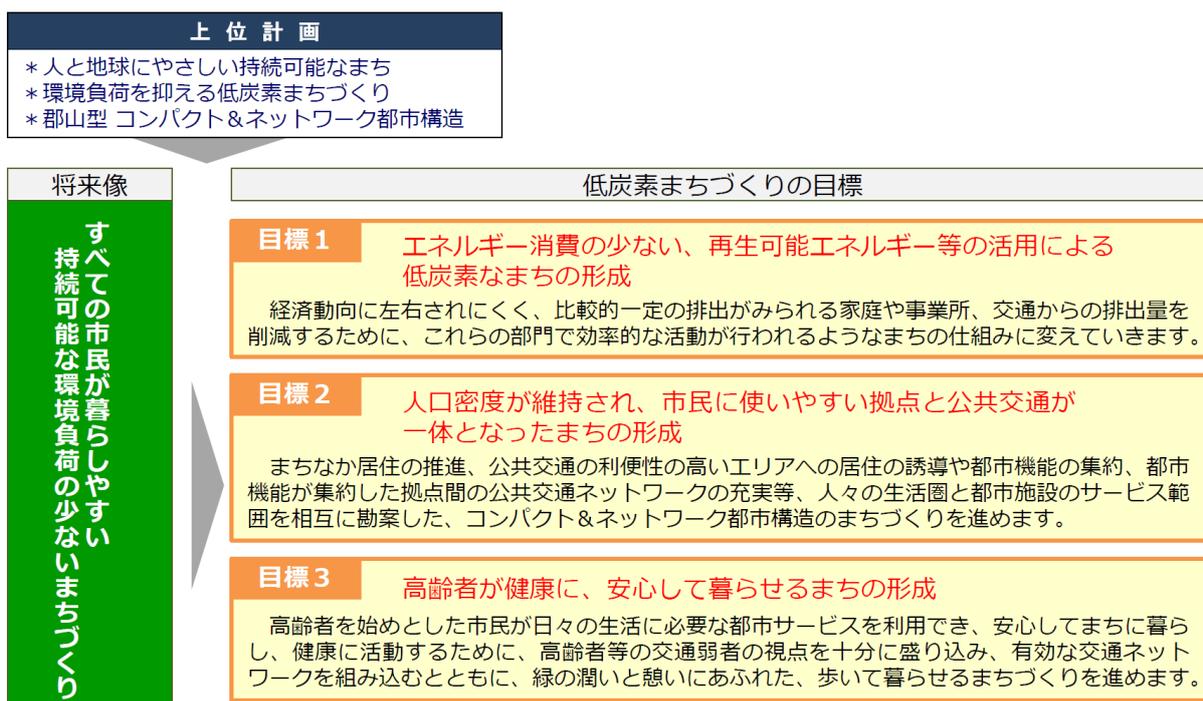
これら本市の低炭素化に向けた課題や上位計画でのまちづくりの方向性を踏まえ、低炭素まちづくりの将来像を定めます。

### すべての市民が暮らしやすい 持続可能な環境負荷の少ないまちづくり

都市活動が効率的に行われるコンパクトな都市構造を目指すとともに、高齢者を始めとするすべての市民にとって安全・安心で、利便性の高いまちづくりを進め、社会的にも環境的にも持続可能な都市の形成を図ります。

## 3-3 低炭素まちづくりの目標

この将来像を実現するため、「エネルギー消費の少ない、再生可能エネルギー等の活用による低炭素なまちの形成」、「人口密度が維持され、市民に使いやすい拠点と公共交通が一体となったまちの形成」、「高齢者が健康に、安心して暮らせるまちの形成」の3つを目標に定めます。



## 目標1 エネルギー消費の少ない、再生可能エネルギー等の活用による 低炭素なまちの形成

温室効果ガスの中でも、特に排出量の多いガスは、エネルギー起源二酸化炭素となっています。エネルギー起源二酸化炭素は、産業活動や事業所活動、家庭における日々の暮らし、移動に係る交通機関の利用等によって排出されます。

その中で、経済動向に左右されにくく、比較的一定の排出がみられる家庭や事業所、交通からの排出量を削減するためには、地域（まち）の仕組みを変えていくことが重要です。

## 目標2 人口密度が維持され、市民に使いやすい拠点と公共交通が一体となった まちの形成

人口増加の過程で低密度に拡大した市街地では、将来の人口減少が予想される中で、今後さらに人口密度の低下が進むと予想されており、都市基盤や都市サービスの運営管理の非効率化が懸念されています。

市の財政状況を踏まえると、税収が伸び悩む中で、高齢化等に伴う民生費等財政支出が増加しており、サービスを受ける市民に対して、大切な税金を効率的に利用することが求められています。

このため、まちなか居住の推進、公共交通の利便性の高いエリアへの居住の誘導や都市機能の集約、都市機能が集約した拠点間の公共交通ネットワークの充実等、人々の生活圏と都市施設のサービス範囲を相互に勘案した、コンパクト&ネットワーク構造のまちづくりを進めます。

## 目標3 高齢者が健康に、安心して暮らせるまちの形成

高齢者を始めとした市民が日々の生活に必要な都市サービスを利用でき、安心してまちに暮らし、健康に活動することのできるまちづくりが必要です。

このため、高齢者等の交通弱者にとって使いやすい交通ネットワークを構築するとともに、緑豊かな環境を充実していくことで、潤いと憩いにあふれた、歩いて暮らせるまちづくりを進めます。

### 3-4 二酸化炭素排出量の削減目標

「郡山市低炭素まちづくり計画」における現状（2012（平成24）年度）から2030（平成42）年度までの削減目標は、「郡山市地球温暖化対策実行計画《区域施策編》」における現状（2007（平成19）年度）から2020（平成32）年度までの削減割合が継続することとして、目標値の設定を行いました。

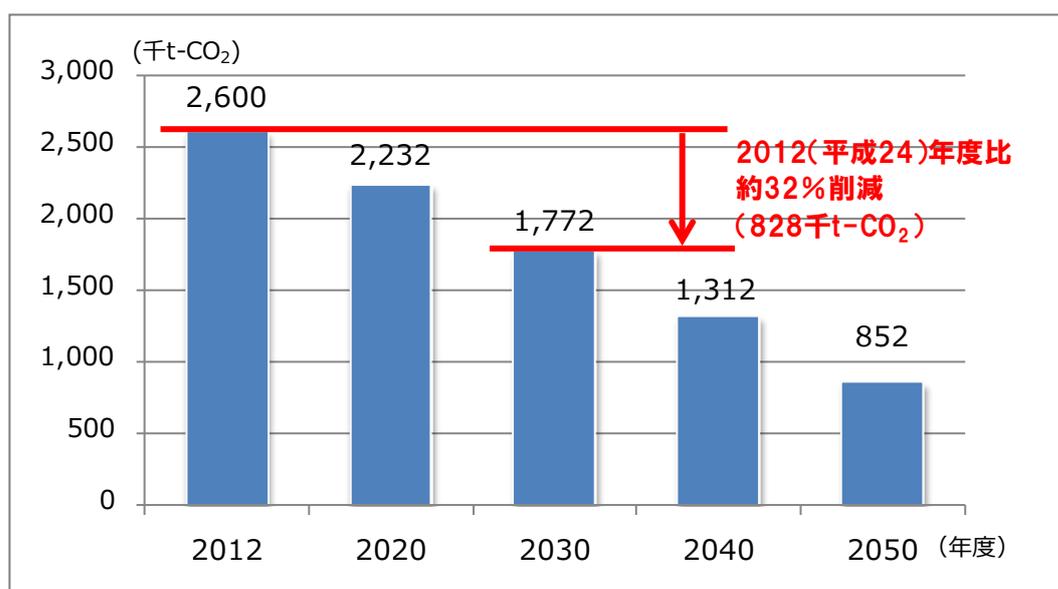
「郡山市地球温暖化対策実行計画《区域施策編》」における削減割合（46千t-CO<sub>2</sub>/年）に基づいて、2030（平成42）年度のエネルギー起源二酸化炭素排出量を計算すると、828千t-CO<sub>2</sub>となり、2012（平成24）年度のエネルギー起源二酸化炭素排出量に対して約32%の削減量となります。

#### ● 削減率の考え方

| 計画                      | 項目           | 現状                        | 目標年次                      | 削減量・削減割合                                           |
|-------------------------|--------------|---------------------------|---------------------------|----------------------------------------------------|
| 「郡山市地球温暖化対策実行計画《区域施策編》」 | 年次           | 2007年度                    | 2020年度                    | —                                                  |
|                         | エネルギー起源二酸化炭素 | 2,529.9千t-CO <sub>2</sub> | 1,931.3千t-CO <sub>2</sub> | 599千t-CO <sub>2</sub><br>(46千t-CO <sub>2</sub> /年) |
|                         | 割合           | 100%                      | 76%                       | 24%                                                |

|                                     |              |                         |                         |                                                    |
|-------------------------------------|--------------|-------------------------|-------------------------|----------------------------------------------------|
| 「郡山市低炭素まちづくり計画」の目標年次における市域全体の削減量の設定 | 年次           | 2012年度                  | 2030年度                  | —                                                  |
|                                     | エネルギー起源二酸化炭素 | 2,600千t-CO <sub>2</sub> | 1,772千t-CO <sub>2</sub> | 828千t-CO <sub>2</sub><br>(46千t-CO <sub>2</sub> /年) |
|                                     | 割合           | 100%                    | 68%                     | 32%                                                |

#### ● エネルギー起源二酸化炭素削減量



次に、エネルギー起源二酸化炭素の削減量のうち、「郡山市低炭素まちづくり計画」で担う割合の検討を行いました。

・本市のまちづくりによる削減割合

本市の部門別エネルギー起源二酸化炭素排出量の特性や、「まちづくり（民生部門及び運輸部門の自動車分）」の対策（サービス需要の削減、エネルギー効率の改善）で担える割合を考慮すると、本市のまちづくりでは、2030（平成 42）年度までの削減量（目標：828 千 t-CO<sub>2</sub>）の63%（525 千 t-CO<sub>2</sub>）を担うことになります。

・「郡山市低炭素まちづくり計画」による削減割合

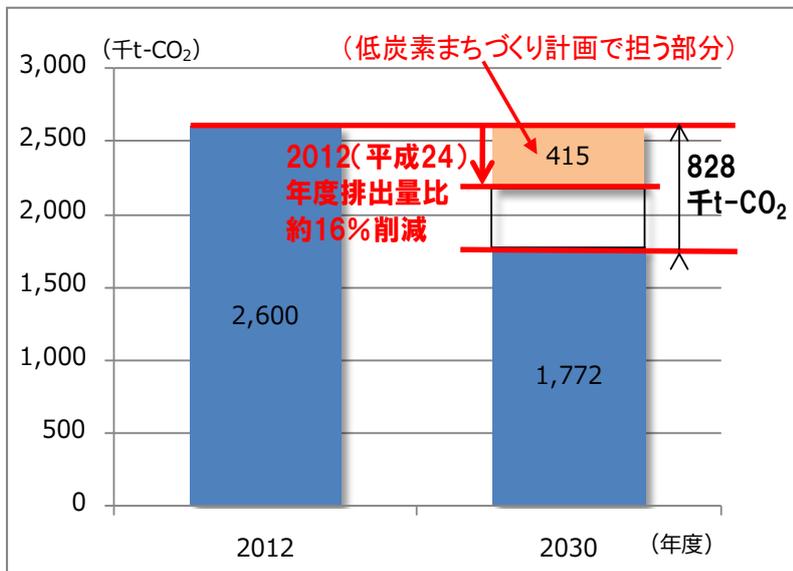
低炭素まちづくり計画は、市街化区域を対象としていることから、市街化区域の人口割合を考慮すると、本市のまちづくりで担う削減量のうち、さらに 79%が「低炭素まちづくり計画」で担うことになります。

以上より、本計画における2030（平成 42）年度の削減目標は、2012（平成 24）年度排出量比16%削減（415 千 t-CO<sub>2</sub>）とします。

● 本計画における削減量・削減割合

| 項目                       | 2012 年度排出量 | 2030 年度排出量 | 削減量        |
|--------------------------|------------|------------|------------|
| 市域全体のエネルギー起源二酸化炭素        | 2,600      | 1,772      | 828 (100%) |
| うち、市全体のまちづくりに関する対策による削減量 |            |            | 525 (63%)  |
| うち、低炭素まちづくり計画（市街化区域）の削減量 |            |            | 415 (50%)  |

● 本計画におけるエネルギー起源二酸化炭素削減量の目標



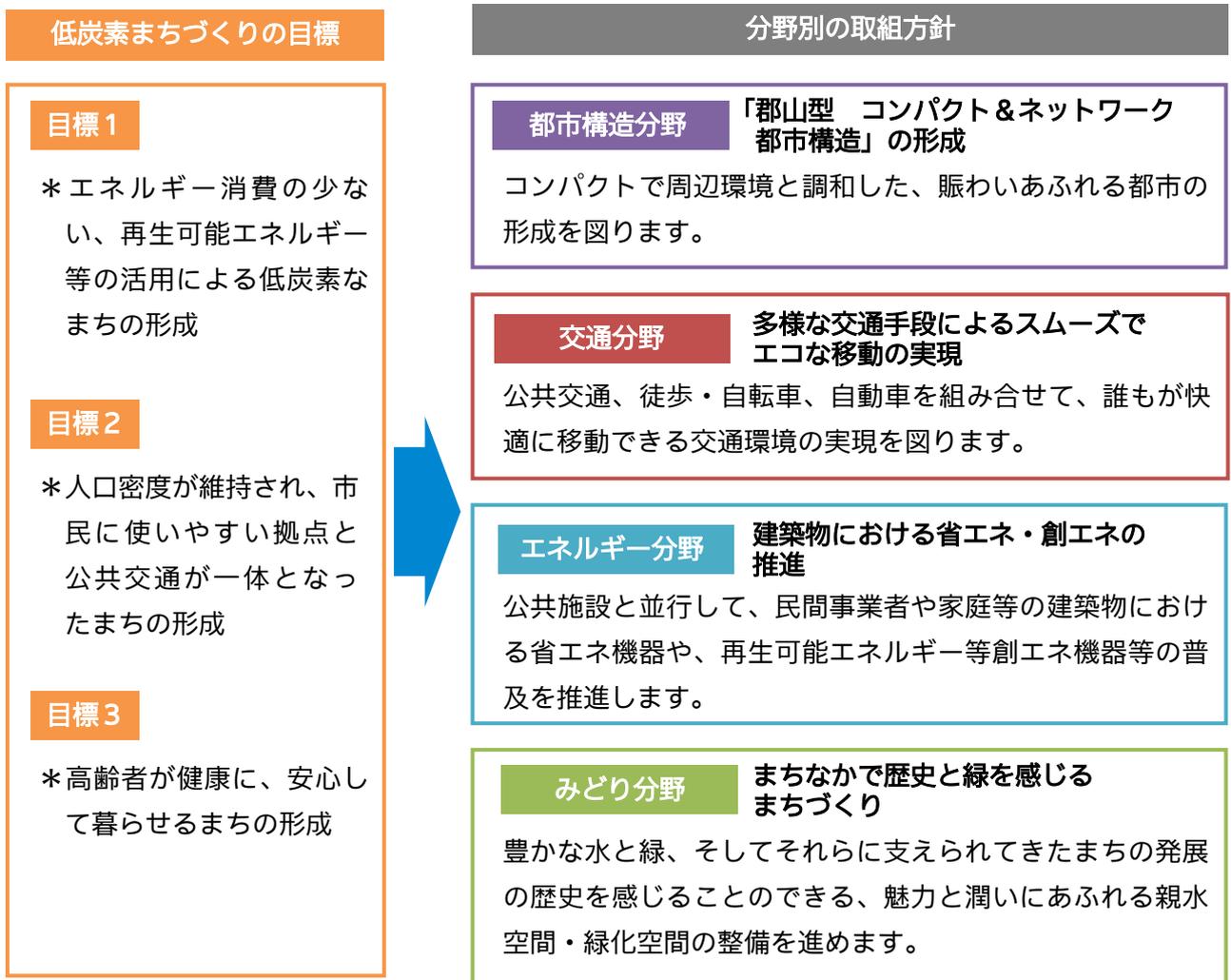
# 4

## 計画の目標を達成するための取組

### 4-1 取組の全体像

前章に掲げた低炭素まちづくりの目標に基づき、都市構造、交通、エネルギー、みどりの各分野の施策に総合的に取り組むことで、都市の低炭素化を推進します。

本章では、計画区域である市街化区域全体で取り組む施策と、拠点性を高めコンパクトなまちづくりを進めるために重点的に取り組む集約地域における施策を示します。



● 取組の体系

| 分野別の取組方針                                 |                            | 具体的な取組                                                                             |
|------------------------------------------|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. 都市構造分野<br>「郡山型 コンパクト & ネットワーク都市構造」の形成 | 生活圏とネットワークの形成              | 1-1 立地適正化計画の策定<br>都市の持続的な運営及び生活を支える機能（医療・福祉・教育文化・子育て支援・商業等）の維持が可能となるよう、都市構造の再編を行う。 |
|                                          | 集約地域における都市機能の集積と賑わい創出      |                                                                                    |
| 2. 交通分野<br>多様な交通手段によるスムーズでエコな移動の実現       | 使いやすい公共交通体系づくり             | 2-1 公共交通ネットワークの再編                                                                  |
|                                          |                            | 2-2 市民との協働による郡山型地域交通システムの構築                                                        |
|                                          |                            | 2-3 公共交通の低炭素化                                                                      |
|                                          | 公共交通や自転車・徒歩への転換促進          | 2-4 交通結節点の機能強化による公共交通の利便性向上                                                        |
|                                          |                            | 2-5 高齢者の公共交通利用促進                                                                   |
|                                          |                            | 2-6 自転車・歩行者の移動環境づくり                                                                |
|                                          |                            | 2-7 モビリティ・マネジメントの推進                                                                |
|                                          | 道路交通の円滑化・低炭素化              | 2-8 パークアンドライドの検討                                                                   |
|                                          |                            | 2-9 エコドライブ、エコカーの普及推進                                                               |
|                                          |                            | 2-10 円滑な都市交通を支える道路づくり                                                              |
| 3. エネルギー分野<br>建築物における省エネ・創エネの推進          | 公共施設の低炭素化                  | 3-1 公共施設の省エネルギーの推進                                                                 |
|                                          |                            | 3-2 再生可能エネルギーの導入                                                                   |
|                                          | 市民による省エネルギーや再生可能エネルギー活用の推進 | 3-3 家庭や事業所における創エネ・省エネ・蓄エネの取組推進                                                     |
|                                          |                            | 3-4 「低炭素住宅モデル(仮)」「低炭素オフィスモデル(仮)」の検討                                                |
|                                          | 新エネルギー等の導入推進               | 3-5 新エネルギーの導入に向けた検討                                                                |
|                                          |                            | 3-6 下水熱利用に向けた調査やスマートコミュニティの構築に向けた検討                                                |
| 4. みどり分野<br>まちなかで歴史と緑を感じるまちづくり           | 公有地の緑化や親水空間の整備             | 4-1 都市緑化の推進                                                                        |
|                                          | 民有地の緑化                     | 4-2 身近な緑の保全・創出                                                                     |
|                                          | 地域資源の活用                    | 4-3 地域産材や木質バイオマスの活用                                                                |



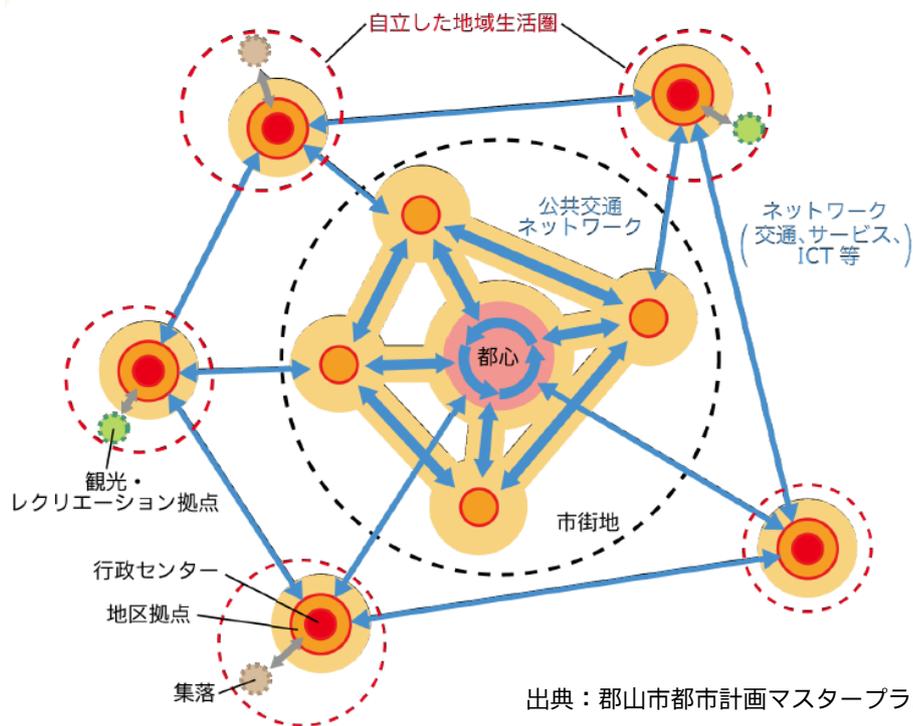
## 4-2 全体構想

### (1) 都市構造分野：「郡山型 コンパクト&ネットワーク都市構造」の形成

都市の低炭素化を進めるためには、住まいの近くに、職場や日常生活に必要な都市機能が集約されたコンパクトなまちづくりを進め、自動車の利用等移動に伴って排出される二酸化炭素を削減することが有効です。

健康・医療・福祉、子育て・教育、買い物等の生活支援機能の適正配置を図り、安全・安心に暮らせる生活圏を形成するとともに、生活圏相互の連携・補完を助けるネットワークの強化に取り組みます。

#### ● 地域生活圏とネットワークのイメージ



#### 【生活圏とネットワークの形成】

##### 1-1 立地適正化計画の策定

都市の持続的発展に向け、より効果的に都市機能や住宅開発を誘導していくことを目的に、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画を策定し、居住誘導区域や都市機能誘導区域を定めて居住や都市機能の適正配置を図り、安全・安心に暮らせる生活圏を形成します。

また、国等の支援策を効果的に活用しながら、立地適正化計画に基づく都市開発を誘導・推進します。

## (2) 交通分野：多様な交通手段によるスムーズでエコな移動の実現

自動車分担率の高い本市にあって、低炭素化はもちろんのこと、今後の高齢者等交通弱者増加に対応するため、自動車に過度に依存しない都市の形成に向け、利便性の高い公共交通網の構築と公共交通サービスの充実を図り、歩いて暮らせるまちづくりに貢献します。

公共交通や自転車・徒歩、自動車を「賢く」使い分けることを促すモビリティ・マネジメント施策や、移動環境の整備に取り組みます。

### 【使いやすい公共交通体系づくり】

#### 2-1 公共交通ネットワークの再編

利用しやすく、効率的な運行が可能となるように、公共交通の機能を検討したうえで、公共交通ネットワークの再編を行います。

郡山市役所付近の交通結節機能強化と、郡山駅とをつなぐバス路線の利便性向上方策を検討します。また、郡山市役所付近の交通結節点と郡山富田駅とを結ぶバス路線の新設可能性を検討します。

合わせて、拠点間を結ぶバス路線のサービス水準向上を図ります。

人口減少、高齢化が進む本市の東西郊外部に関しては、住民の利用形態やニーズに合ったコミュニティバスやデマンド交通等の導入を検討するとともに、乗継拠点となる郊外の生活拠点の停留所では、待合スペースの整備・改良等利用環境の向上を図ります。

#### 2-2 市民との協働による郡山型地域交通システムの構築

都市近郊の交通結節点から郊外部においては、バスに代わる小需要に対応した地域交通システムの構築を図ります。この地域交通システムを実現し持続可能性を高めるなど育成していくため、地域住民や地域に立地する事業所の積極的な参画・利用を図ります。

#### 2-3 公共交通の低炭素化

低炭素化施策のシンボルとして、郡山市役所付近の交通結節点と郡山駅とをつなぐバス路線の利便性向上に合せて、電気バス等の環境にやさしい車両導入を検討します。



● 公用車として導入されている電気自動車

● 使いやすい公共交通体系づくりイメージ



【公共交通や自転車・徒歩への転換促進】

2-4 交通結節点の機能強化による公共交通の利便性向上

郡山駅の玄関口である、郡山駅西口駅前広場及び郡山駅東口駅前広場について、利用者の利便性向上につながるよう、交通結節点としての機能強化を図ります。

また、JR 東北本線、磐越東線、磐越西線、水郡線の既存駅について、駅の利便性向上を図ります。

2-5 高齢者の公共交通利用促進

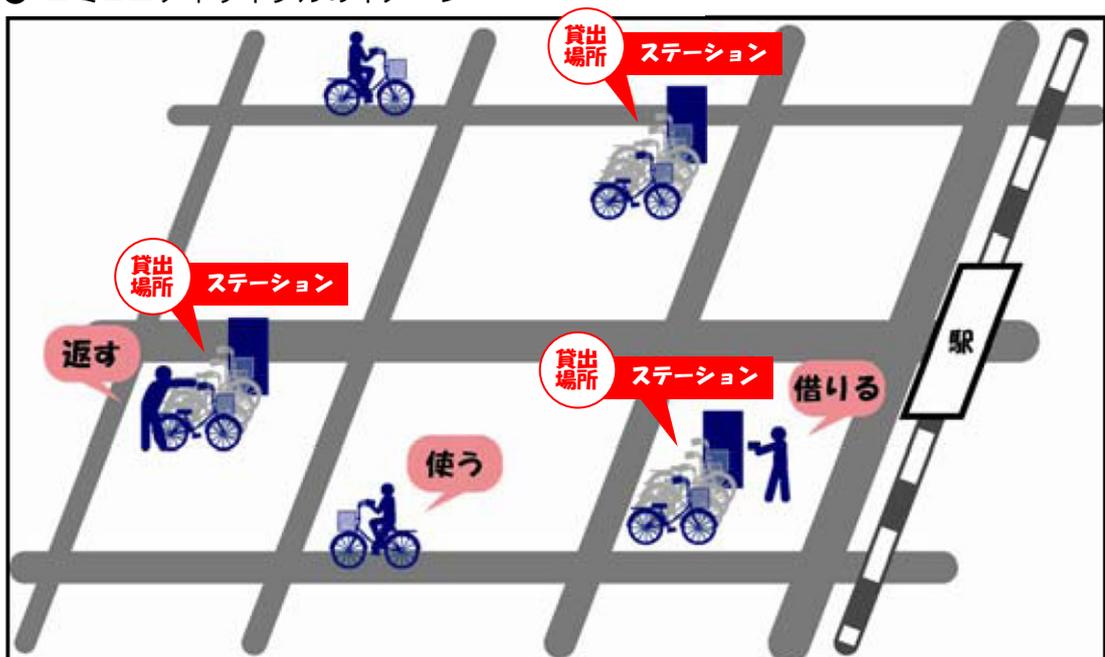
自動車での移動が困難な高齢者の移動手段を確保し、高齢者がいきいきと暮らせるまちづくりを進めるため、高齢者が市内の路線バス等を利用する時の費用を助成するなどの取組を推進します。

## 2-6 自転車・歩行者の移動環境づくり

公共施設や学校、商業施設と、鉄道駅等の交通結節点を連結する自転車歩行者ネットワークの構築を目指し、以下の施策に取り組みます。

- ・ コミュニティサイクルの整備支援  
公共施設・学校施設・商業施設・交通結節点等、各地域の主要な施設を連絡する自転車ネットワークの形成を図ります。  
また、中心市街地において、NPO等の民間団体が、共用自転車を市内のサイクルポート間で自由に貸出・返却できるコミュニティサイクルの整備を行う場合の助成制度について、検討します。
- ・ サイクルポートの整備支援  
自転車の利用環境を向上させるため、コミュニティサイクル事業と連携し、サイクルポートの整備を促進します。  
また、サイクルポートの整備に取り組む民間への整備助成制度も含めて検討します。
- ・ 自転車レーン・歩道の整備  
自転車ネットワーク上において、道路幅員や自転車道・歩道の有無等の道路空間特性、自動車や自転車・歩行者交通量の特性に配慮し、自転車レーンの設置等、自転車走行環境の向上に努めます。
- ・ サイクルアンドライドの推進  
自転車の駐輪から鉄道やバスへの移動環境の向上を図ります。

### ● コミュニティサイクルのイメージ





● コミュニティサイクルの例（富山市）



● サイクルポートの例（オランダ）

## 2-7 モビリティ・マネジメントの推進

公共交通や自転車・徒歩の利用の促進に向けて、市民の関心や意識の向上を図るべく、以下のソフト施策に取り組みます。

- ・ 市職員によるエコ通勤の率先取組  
市役所内での「公共交通利用促進デー」の呼びかけや、市職員によるエコ通勤モデル事業の実施等により、市職員がエコ通勤に率先して取り組み、自家用車による通勤を低減するとともに、市内事業所へ呼びかける機会も増やしていきます。
- ・ エコ通勤等、自動車利用を減らす働き方の推進  
通勤時のマイカー利用抑制を図るため、自転車や徒歩によるエコ通勤を推進します。参加事業所を「協力事業所」として郡山市ウェブサイト等で紹介し、顕彰します。  
また、テレワーキングの普及やスマホによるタクシー配車サービスの導入、市発注業務に係る電子入札の実施等を進め、市内事業所や市役所の業務実施に係る自動車利用の低減を推進します。
- ・ 自転車利用や公共交通利用に関する教育・啓発活動  
学校や職場、街頭での「マナーキャンペーン」の実施等により、安全な自転車利用マナーの普及を進めます。また、学校でのバスの乗り方体験教室の実施等、交通教育を推進します。
- ・ ノーマイカーデー等の実施  
事業所が参加しやすい「ノーマイカーデー」等のキャンペーンを実施します。実施時には、商店街とも協力してまちづくりイベントとして盛り上げていきます。
- ・ 公共交通の運行情報の提供  
公共交通の運行情報として、分かりやすいバスマップ等を作成し、市民・事業所に提供します。

## 【道路交通の円滑化・低炭素化】

### 2-8 パークアンドライドの検討

自動車の駐車から鉄道やバスへの移動環境の向上を図ります。

特に、郊外部から市中心部への移動時の自動車からバスへの乗り継ぎ利便性を高めるため、官民連携による既存施設の活用を含めたフリンジ駐車場<sup>※</sup>の整備を検討します。



※フリンジ駐車場

都心の周縁部に整備する駐車場。都心部への車の流入の抑制を目的として設置する。

### 2-9 エコドライブ、エコカーの普及推進

環境にやさしく経済的で安全なエコドライブを呼びかけることにより、車の急発進・急加速等を減少させ、排気ガス抑制を図ります。

また、自動車の買い替え時等に、エコカーの導入が促進されるよう、必要な情報提供を行います。

### 2-10 円滑な都市交通を支える道路づくり

交通渋滞の緩和、円滑な自動車の移動を図るため、内環状線や東部幹線等の幹線道路網の効率的な整備を進めます。

#### ・都市計画街路事業

安全・円滑な道路交通や地域間のアクセス向上を図るため、都市計画道路の整備を進めます。

#### ・幹線道路新設改良舗装事業

生活環境（利便性、安全性）の向上を図るため、幹線道路の整備を実施します。



● 内環状線

### (3) エネルギー分野：建築物における省エネ・創エネの推進

公共施設における低炭素化の取組と並行して、市内の民間事業者や家庭等での省エネルギーや再生可能エネルギー活用を推進します。また、本市の環境やライフスタイルに適した省エネ・創エネの取組をパッケージモデル化することにより、一層の普及促進と導入効果向上に取り組めます。

合わせて、新エネルギーや未利用エネルギーの利活用に向けた調査検討を進めます。

#### 【公共施設の低炭素化】

##### 3-1 公共施設の省エネルギーの推進

公共施設において、率先して高効率機器への更新や継続的な省エネルギーへの取組を進めます。特に公共施設等の空調照明設備等の大規模更新や改築のタイミングでの積極的な導入を推進します。

##### ・公共施設の省エネルギーの推進

公共施設において省エネルギーに効果的な設備及び機器への更新や、高断熱性の設計・施工等の取組により、省エネルギーの推進、エネルギーコスト削減等を図ります。

施設を建設する場合は、トイレ、廊下、階段等での自然光を活用できるような設計を行うとともに、低消費電力及びセンサー式の照明機器の導入を積極的に行います。また、エネルギー消費量大きい空調設備については、その施設の特性に応じた適切な高効率の設備を導入します。合わせて、深夜電力を利用した機器の導入や電力平準化装置の導入も検討します。



● 防犯灯のLED化

### 3-2 再生可能エネルギーの導入

本市では、災害時に防災拠点となる公共施設に対し、太陽光発電設備や蓄電池、地中熱を利用した空調設備等の導入を積極的に推進します。

- ・公共施設への太陽光発電設備導入促進

災害時における防災機能を確保するため、地域の防災拠点となる市の公共施設に太陽光発電設備及び蓄電池を導入します。また、発電状況表示モニターによる再生可能エネルギーの「見える化」を推進します。



● 市庁舎に導入した太陽光発電設備と発電状況表示モニター

### 【市民による省エネルギーや再生可能エネルギー活用の推進】

#### 3-3 家庭や事業所における創エネ・省エネ・蓄エネの取組推進

家庭や事業所における太陽光発電設備等の再生可能エネルギー導入の取組や、省エネ設備導入、省エネ・節水等の取組を推進します。

- ・創省蓄エネルギーに関する取組への支援

家庭等で消費するエネルギーを自ら生み出す「創エネ」、消費エネルギーを減らす「省エネ」、自らが生み出したエネルギーを蓄える「蓄エネ」と一体となった取組を市民等に促します。

- ・住宅用太陽光発電システムの普及啓発

地球温暖化を防止するとともに、再生可能エネルギーの導入を促進するため、住宅用太陽光発電システムの普及に努めます。

- ・木質バイオマス利活用の推進

木質バイオマスの有効利用の推進のため、市民に対してPRを図ります。

- ・長期優良住宅の普及の促進に関する法律に基づく認定制度の運用

法律で定める基準に基づき、長期優良住宅としての性能等を認定します。住宅を長期にわたり使用することで住宅の解体等に伴う廃棄物を抑制し、環境負荷を低減します。

・再生可能エネルギーの普及啓発

太陽光発電、風力発電等の再生可能エネルギーへの関心を高めるため、市民に対する普及啓発活動を行います。また、太陽光発電設備を導入する公共施設において、発電状況表示モニター設置による再生可能エネルギーの「見える化」を推進します。

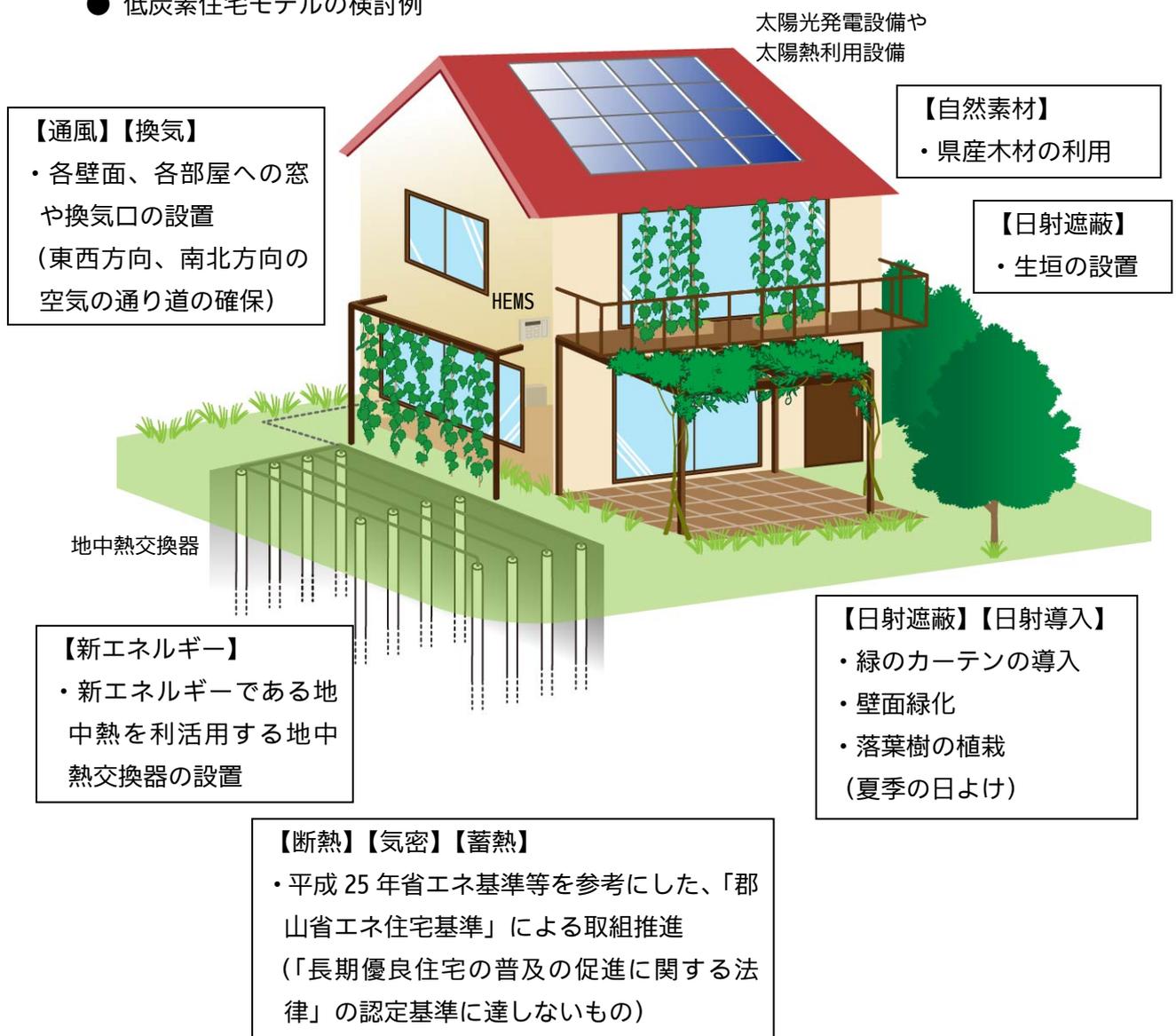
3-4 「低炭素住宅モデル（仮）」「低炭素オフィスモデル（仮）」の検討

本市がこれまで取り組んできた省エネ・創エネの取組を総括し、本市に適した「低炭素住宅モデル（仮）」としてパッケージ化することを検討します。これにより、省エネ・創エネ技術・製品の普及促進と導入効果向上に取り組めます。

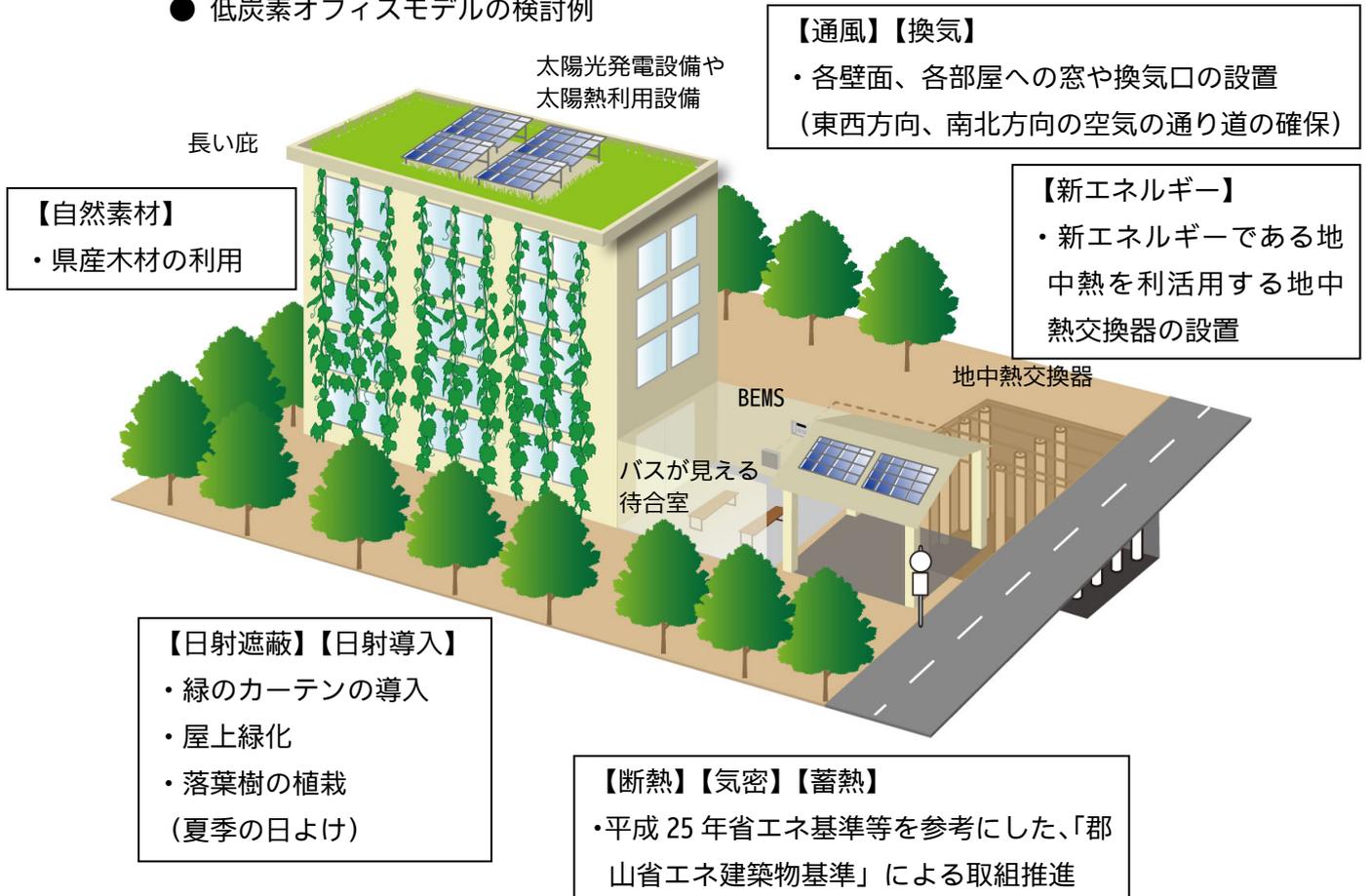
事業所についても、内陸性気候への適応や公共交通機関の利用促進を念頭に置いた「低炭素オフィスモデル（仮）」を掲げ、建物のつくり、設備の導入、土地の利用方法、公共交通機関の運行との連動等の取組メニューを紹介し、各事業所への協力を呼びかけます。

先駆的な取組として、住宅や事業所において、地中熱交換機の設置を支援します。

● 低炭素住宅モデルの検討例



● 低炭素オフィスモデルの検討例



【新エネルギー等の導入推進】

3-5 新エネルギーの導入に向けた検討

地中熱等新エネルギーの利用に向けて、公共施設における設備の導入や積極的に取り組む団体等への支援を行います。

・ 公共施設における地中熱利用設備の導入

市庁舎、社会福祉施設、歩道等の公共施設に対して、地中熱利用システム等の導入を進めます。

・ 地中熱利用に向けた支援の検討

地中熱利用設備導入等にあたって、市民や事業者、団体等への支援について、検討します。



● 地中熱式空調設備を導入した「中央公民館」

- ・新エネルギーの導入促進

持続可能なまちづくりを推進していくため、日本大学工学部が旧赤津小学校において研究を進めている地中熱の利用や食品残渣を利用したバイオガス発電設備、浄水場への導水を利用した小水力発電等の導入について検討を進めます。

また、高いエネルギー効率、低い環境負荷、非常時対応等の効果とともに、将来の二次エネルギーの中心的役割を担うことが期待されている水素の利活用について検討します。

### 3-6 下水熱利用に向けた調査やスマートコミュニティの構築に向けた検討

地域として未利用のエネルギーに関して、有効利用の方法等の検討を行います。

- ・下水熱利用に係る調査及び民間事業者による下水熱利用の推進

夏は外気より冷たく、冬は温かいという特性を持つ下水の温度差を活用することで、省エネ効果や二酸化炭素削減等低炭素まちづくりに貢献します。

下水熱利用に係る調査を進め、本市における導入効果や熱利用手法の検討を行います。

また、工場や事業所が立地し一定の熱需要があり、下水道管渠の幹線が集中するなど、下水熱利活用のポテンシャルが高い横塚地内の下水道管理センター周辺地区を中心に、民間事業者による下水熱利用の推進施策を検討します。

- ・廃棄物処理施設の廃熱利用や生ごみリサイクルの検討

廃棄物の焼却に伴い発生する廃熱を利用して蒸気を発生させて発電し、クリーンセンター内の電力として使うほか、余剰電力を電気事業者に売電します。

また、発生した蒸気は、クリーンセンター内の給湯や空調設備の熱源として有効利用します。(市街化区域内：富久山クリーンセンター)

さらに、資源循環の観点から生ごみのリサイクルによるバイオマスエネルギー利用やたい肥利用等の方策を検討していきます。

- ・再開発事業等におけるスマートコミュニティ構築検討

市内での土地区画整理事業や再開発事業等の面開発が行われる際には、開発事業者に対して、企画・計画段階からスマートコミュニティ導入を働きかけ、導入検討を進めます。

## (4) みどり分野：まちなかで歴史と緑を感じるまちづくり

奥羽山脈や阿武隈山地の豊かな山林の緑、猪苗代湖や市街を貫流する阿武隈川本川・支川等の水辺空間等を保全・活用するとともに、市街地等における民有地も含めた緑化を推進し、豊かな水と緑、そしてそれらに支えられてきたまちの発展の歴史を感じることで、魅力と潤いにあふれる親水空間・緑化空間の整備を進めます。

### 【公有地の緑化や親水空間の整備】

#### 4-1 都市緑化の推進

公有地を利用して、公園や水辺のまとまりのある緑を保全し、河川や道路沿いの緑による緑のネットワークが形成・維持できるように整備を行います。

- ・公園整備事業

幅広い年齢層の住民を対象に散策・休養・遊戯等、日常的な利用に供され、合せて都市景観の形成や地域の避難所としての役割を持つ都市公園を整備することにより、住環境の向上を図ります。

- ・水辺空間整備事業

河川環境に配慮した、水辺空間を創出するため、河川愛護団体や町内会等の地域住民と一体となり環境整備を行います。

- ・街路樹整備及び管理

幹線道路への積極的な緑化・歩道への植栽を推進するとともに、街路樹の維持管理作業及び立ち枯れ樹木の伐採、補植を行います。

### 【民有地の緑化】

#### 4-2 身近な緑の保全・創出

身近な緑を利用して、夏季には日射を遮蔽し、冬季には日射を有効的に利用することによって、冷暖房や照明の利用を抑制できます。このため、落葉樹やつる植物を中心とした緑の積極的な配置を支援します。

- ・郡山市緑あふれるまちづくり事業

都市の緑化を推進するため、緑化木や花苗の交付、生垣設置の助成（「生垣づくり助成制度」）、緑化啓発等の事業を実施します。

「生垣づくり助成制度」については、助成の条件や助成額の見直しに係る検討を行います。

- ・生垣以外の樹木植栽への補助等

適正な維持・管理を条件とした民有地における樹木植栽に対して、植栽工事に係る補助等の検討を行います。

- ・ 民有地における樹木の保全

民有地における樹木の植栽や樹木・緑地の維持にあたって、道具の貸し出しや備品の支給等の支援について、検討を行います。

また、緑化に関するより分かりやすい情報（施工方法、導入事例等）の提供や専門家に相談できる機会や仕組みづくりを行います。

- ・ 都市緑化事業の推進

市民の緑化意識を高め、自発的な地域緑化の取組を促進することを目的に、団体等が行う緑化の支援や、不要な樹木の有効利用を図ります。

- ・ 緑化重点地区総合整備

緑化重点地区の整備を推進します。

- ・ 緑のカーテンの普及

公共施設における緑のカーテンの設置を行うなど啓発と普及に取り組みます。



● 緑のカーテン（平成 24 年度桑野保育所）

## 【地域資源の活用】

### 4-3 地域産材や木質バイオマスの活用

木材を住宅等の構造材等として使用することは、長く炭素を保持し続けることとなり、その排出を抑制することにつながります。

また、木質バイオマスの燃焼は、光合成により吸収した炭素が排出されることになり、樹木の更新が適切になされる限り、二酸化炭素量はプラスマイナスゼロのニュートラルな状態であるといえます。

こうした樹木の特性を生かし、県産木材の積極的な利用を推進します。

- ・木材等の地産地消推進

郡山産木材「と・き・め・木」の普及啓発により（「県産木材証明制度」、市民の地域の森林や木材への関心を高め、郡山産木材の需要拡大と利用促進を図り、本市の林業、木材産業を活性化することにより、森林が有する多面的機能の持続的発揮を図ります。

- ・住宅等における県産木材の利用促進

県産木材を利用した住宅の建設等を行った場合に、付加サービスの提供を検討します（「福島県森と住まいのエコポイント事業」）。

また、本市に適した低炭素住宅モデルや低炭素オフィスモデルのパッケージ化施策の一つとして県産木材の利用を促進するにあたって、住宅やオフィスの建設等を行った場合について、税制上の負担が軽減できるような仕組みの検討を行います。

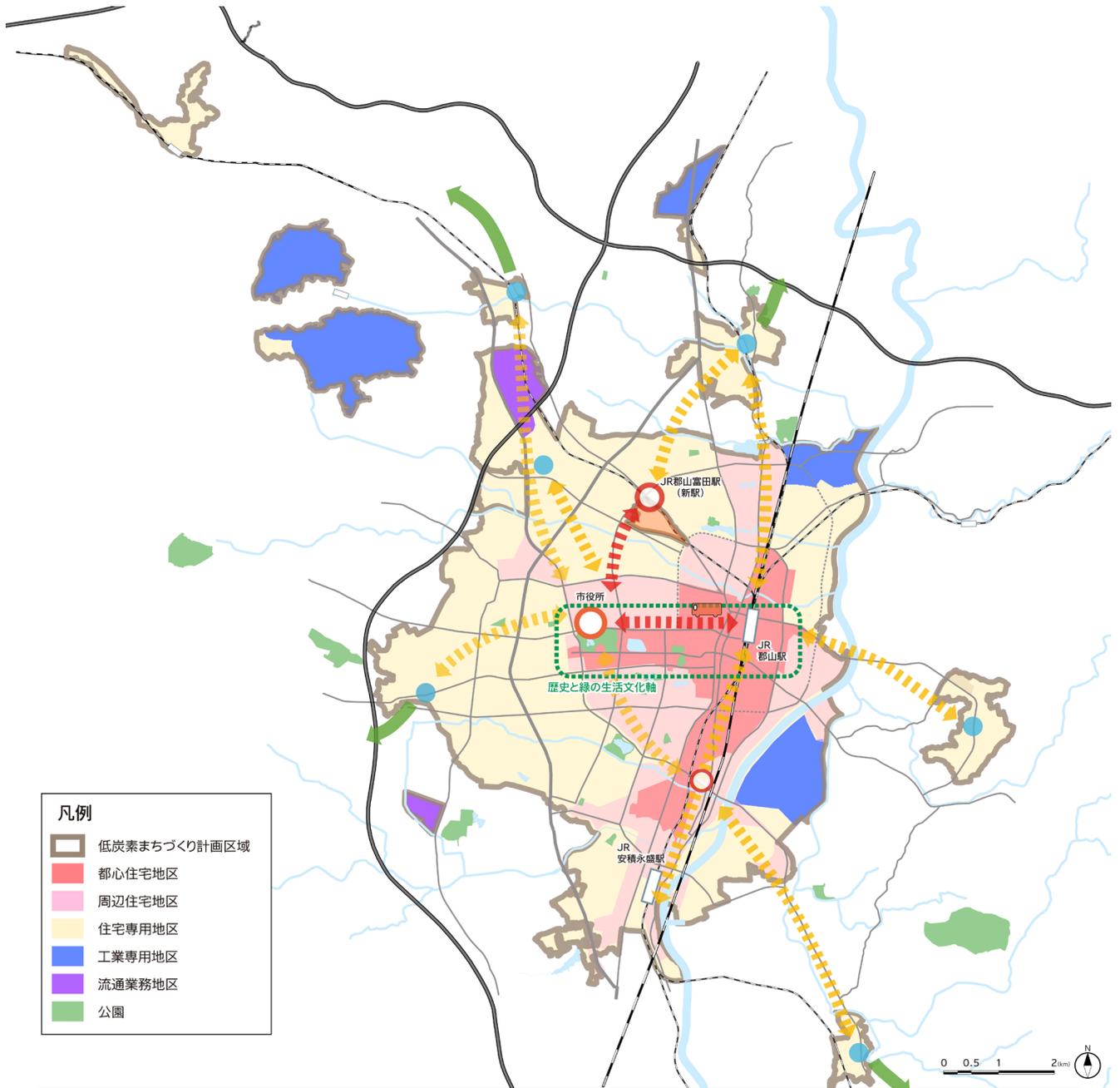
- ・公共施設における県産木材の利用促進

公共施設の建設にあたっては、県産木材を利用した計画・設計を検討します。

- ・木質バイオマス利活用推進事業

木質バイオマスの有効利用の推進のため、市民に対してPRを図ります。

● 主な施策の構想図



凡例

|  |              |
|--|--------------|
|  | 低炭素まちづくり計画区域 |
|  | 都心住宅地区       |
|  | 周辺住宅地区       |
|  | 住宅専用地区       |
|  | 工業専用地区       |
|  | 流通業務地区       |
|  | 公園           |

**【計画区域全域で取り組む施策】**

|                                       |                                     |
|---------------------------------------|-------------------------------------|
| <b>1. 都市構造分野</b>                      | <b>2-9 エコドライブ、エコカーの普及推進</b>         |
| 1-1 立地適正化計画の策定                        | 2-10 円滑な都市交通を支える道路づくり               |
| <b>2. 交通分野</b>                        | <b>3. エネルギー分野</b>                   |
| <b>2-1 公共交通ネットワークの再編</b>              | 3-1 公共施設の省エネルギー推進                   |
| バス路線新設                  バス路線のサービス水準向上 | 3-2 再生可能エネルギーの導入                    |
| <b>2-2 市民との協働による郡山型地域交通システムの構築</b>    | 3-3 家庭や事業所における創エネ・省エネ・蓄エネの取組推進      |
| 地域交通システム                  地区拠点        | 3-4 「低炭素住宅モデル(仮)」「低炭素オフィスモデル(仮)」の検討 |
| 2-3 公共交通の低炭素化                         | 3-5 新エネルギーの導入に向けた検討                 |
| 2-4 交通結節点の機能強化による公共交通の利便性向上           | 3-6 下水熱利用に向けた調査やスマートコミュニティの構築に向けた検討 |
| 2-5 高齢者の公共交通利用促進                      | <b>4. みどり分野</b>                     |
| 2-6 自動車・歩行者の移動環境づくり                   | 4-1 都市緑化の推進                         |
| 2-7 モビリティ・マネジメントの推進                   | 4-2 身近な緑の保全・創出                      |
| 2-8 パークアンドライドの検討                      | 4-3 地域産材や木質バイオマスの活用                 |

### 4-3 集約地域構想

---

さくら通り、麓山通りを中心に、開成山公園から郡山駅、阿武隈川に至る東西軸を、本市の成長を牽引する「歴史と緑の生活文化軸」として位置づけ、質の高い都市機能を誘導します。

東京と東北を結ぶ縦軸を意識していた都市構造から、歴史と文化に配慮した横軸の都市構造への展開を明確にし、本市の拠点性の向上に向けて、都市拠点機能とアクセス性の強化を図ります。

本市及び周辺市町村の都市生活を支える拠点として、商業、業務、医療・福祉、子育て施設等の高次の都市機能の誘導を図ります。合せて、駅前広場の改良等により、公共交通が利用しやすく、誰もが利用しやすい駅前空間の形成を目指します。

市街地内の未利用地や空き施設を積極的に活用し、商業、業務、医療・福祉、スポーツ施設等のあらゆる高次の都市機能の誘導を図ります。

郡山駅への過剰な自動車交通の集中を解消し、公共交通の利便性を高めるため、郡山市役所付近のバスターミナル整備と合せて、緑豊かな都市空間の質を高めるような商業、文化、交流施設等の都市機能の誘導を検討します。

# 5

## 主な取組による二酸化炭素の削減効果

本計画の主な取組を進めることで、2030（平成 42）年度の削減目標である 415 千 t-CO<sub>2</sub> の二酸化炭素排出削減量を達成できる見込みとなります。

交通分野及びエネルギー分野の主な取組のうち、削減効果の大きい取組は、環境対応車への転換や高効率住宅の普及です。

### ● 主な取組による二酸化炭素の削減効果（全体）

| 分 野     | 二酸化炭素排出削減量（千 t-CO <sub>2</sub> /年） |
|---------|------------------------------------|
| 交通分野    | 200                                |
| エネルギー分野 | 215                                |
| 合 計     | 415                                |

### ● 主な取組による二酸化炭素の削減効果（交通分野）

| 取組方針                     |                   |                                                                                                                       |                                        |
|--------------------------|-------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
|                          | 主な取組              | 推計方法                                                                                                                  | 二酸化炭素排出削減量<br>（千 t-CO <sub>2</sub> /年） |
| <b>公共交通や自転車・徒歩への転換促進</b> |                   |                                                                                                                       |                                        |
|                          | 自動車から公共交通（バス）への転換 | 乗用車から公共交通（バス）への転換割合を 6.0%とすることで、23 千 t-CO <sub>2</sub> /年削減される。<br>※月 30 日乗用車を利用する人が月に約 2 日バスに乗り換えることで、達成できる目標値です。    | 23                                     |
|                          | 自動車から徒歩・自転車への転換   | 乗用車から徒歩・自転車への転換割合を 13.0%とすることで、50 千 t-CO <sub>2</sub> /年削減される。<br>※月 30 日乗用車を利用する人が月に約 4 日徒歩・自転車に乗り換えることで、達成できる目標値です。 | 50                                     |
| <b>道路交通の円滑化・低炭素化</b>     |                   |                                                                                                                       |                                        |
|                          | 環境対応車への転換         | 市内の乗用車保有台数（約 14 万台）のうちの環境対応車保有割合が約 7 割（約 10 万台）まで増加すると、127 千 t-CO <sub>2</sub> /年削減される。                               | 127                                    |

● 主な取組による二酸化炭素の削減効果（エネルギー分野）

| 取組方針                       |                                                                                                                                           |  | 二酸化炭素排出削減量<br>(千 t-CO <sub>2</sub> /年) |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|----------------------------------------|
| 主な取組                       | 推計方法                                                                                                                                      |  |                                        |
| 市民による省エネルギーや再生可能エネルギー活用の推進 |                                                                                                                                           |  |                                        |
| 高効率住宅の普及（断熱分）              | 市街化区域内の戸建住宅（約 8 万 8 千戸）のうち改築戸数と新築戸数の約 4 万 3 千戸、共同住宅のうち改築戸数と新築戸数の約 9 千戸が高断熱住宅等に増加することで、28 千 t-CO <sub>2</sub> /年削減される。※                    |  | 28                                     |
|                            | ・市街区域内の人口減少分（約 1.6 万人分）の削減量は、1 人当たり排出量約 8t-CO <sub>2</sub> /年より 128 千 t-CO <sub>2</sub> /年削減される。                                          |  | 128                                    |
| 高効率住宅の普及（HEMS 分）           | 市街化区域内の住宅戸数（約 9 万 7 千戸）のうち、HEMS を設置する市街化区域内の住宅戸数が約 2 万 7 千戸増加することで、9 千 t-CO <sub>2</sub> /年削減される。※<br>・HEMS を導入するとエネルギー消費量の 10% を削減できる。   |  | 9                                      |
| 高効率事務所の普及（BEMS 分）          | BEMS を設置する市街化区域内の 10 人の社員のいるオフィスが約 1 万 2 千室増加することで、12 千 t-CO <sub>2</sub> /年削減される。※<br>・BEMS を導入するとエネルギー消費量の 11% を削減できる。                  |  | 12                                     |
| 太陽光発電設備の設置                 | 太陽光発電設備（4.50kW/世帯）を設置する市街化区域内の住宅が約 1 万戸増加し、その分の電力購入が減少することで 24 千 t-CO <sub>2</sub> /年削減される。                                               |  | 24                                     |
| 太陽熱利用設備の設置                 | 太陽熱利用設備を設置する市街化区域内の住宅が約 8 千戸増加し、その分を都市ガスと置き換えられることで 6 千 t-CO <sub>2</sub> /年削減される。                                                        |  | 6                                      |
| 新エネルギー等の導入推進               |                                                                                                                                           |  |                                        |
| 下水熱の有効利用                   | 下水熱利用の全国導入実績を考慮し、郡山市内の下水熱のうち、3 割が利用され都市ガスと置き換えられると見込むと約 11 千戸の年間都市ガス使用（標準家庭で年間 336 m <sup>3</sup> と換算）に相当し、8 千 t-CO <sub>2</sub> /年削減される。 |  | 8                                      |

※「2013 年以降の対策・施策に関する検討小委員会における検討を踏まえたエネルギー消費量等の仮試算」（中央環境審議会 地球環境部会 2013 年以降の対策・施策に関する検討小委員会の第 14 回会議資料）を参考に高効率住宅や高効率事務所の普及率を設定した。

# 6

## 計画の推進に向けて

### 6-1 ロードマップ

本計画に定める施策は、以下のロードマップに基づき推進します。

| 分野                                  | 取組方針                       | 具体的な取組                              | 2016<br>(H28)         | 2020<br>(H32) | 2030<br>(H42) | 2050<br>(H62) |
|-------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|-----------------------|---------------|---------------|---------------|
| 1<br>都市構造                           | 生活圏とネットワークの形成              | 1-1 立地適正化計画の策定                      | 計画策定                  |               | 計画位置づけ施策の実行   |               |
|                                     | 集約地域における都市機能の集積と賑わい創出      |                                     |                       |               |               |               |
| 2<br>交通                             | 使いやすい公共交通体系づくり             | 2-1 公共交通ネットワークの再編                   | 検討                    | 整備            |               |               |
|                                     |                            | 2-2 市民との協働による郡山型地域交通システムの構築         | 検討                    | 整備            |               |               |
|                                     |                            | 2-3 公共交通の低炭素化                       | 検討                    | 整備            |               |               |
|                                     | 公共交通や自転車・徒歩への転換促進          | 2-4 交通結節点の機能強化による公共交通の利便性向上         | 検討                    | 整備            |               |               |
|                                     |                            | 2-5 高齢者の公共交通利用促進                    | 推進                    |               |               |               |
|                                     |                            | 2-6 自転車・歩行者の移動環境づくり                 | 検討                    | 整備            |               |               |
|                                     |                            | 2-7 モビリティ・マネジメントの推進                 | 推進                    |               |               |               |
|                                     | 道路交通の円滑化・低炭素化              | 2-8 パークアンドライドの検討                    | 検討                    | 整備            |               |               |
|                                     |                            | 2-9 エコドライブ、エコカーの普及推進                | 推進                    |               |               |               |
|                                     |                            | 2-10 円滑な都市交通を支える道路づくり               | 推進                    |               |               |               |
| 3<br>エネルギー                          | 公共施設の低炭素化                  | 3-1 公共施設の省エネルギーの推進                  | 省エネ取組実施               |               |               |               |
|                                     |                            | 3-2 再生可能エネルギーの導入                    | 太陽光発電設備導入等取組実施        |               |               |               |
|                                     | 市民による省エネルギーや再生可能エネルギー活用の推進 | 3-3 家庭や事業所における創エネ・省エネ・蓄エネの取組推進      | 創・省・蓄エネ設備導入等取組実施      |               |               |               |
|                                     |                            | 3-4 「低炭素住宅モデル(仮)」「低炭素オフィスモデル(仮)」の検討 | モデル検討                 | モデル普及         |               |               |
|                                     | 新エネルギー等の導入推進               | 3-5 新エネルギーの導入に向けた検討                 | 導入検討                  | 推進            |               |               |
| 3-6 下水熱利用に向けた調査やスマートコミュニティの構築に向けた検討 |                            | 検討                                  | 推進                    |               |               |               |
| 4<br>みどり                            | 公有地の緑化や親水空間の整備             | 4-1 都市緑化の推進                         | 公園や水辺空間整備、街路樹管理等の取組実施 |               |               |               |
|                                     | 民有地の緑化                     | 4-2 身近な緑の保全・創出                      | 取組実施、取組拡充の検討          |               |               |               |
|                                     | 地域資源の活用                    | 4-3 地域産材や木質バイオマスの活用                 | 取組実施、取組拡充の検討          |               |               |               |

注：「郡山市総合都市交通戦略」(～H29)、「郡山市地域公共交通網形成計画」(～H32・予定)との整合を図るため、関連する交通分野の取組について、両計画の計画期間以降のロードマップは明示しない。

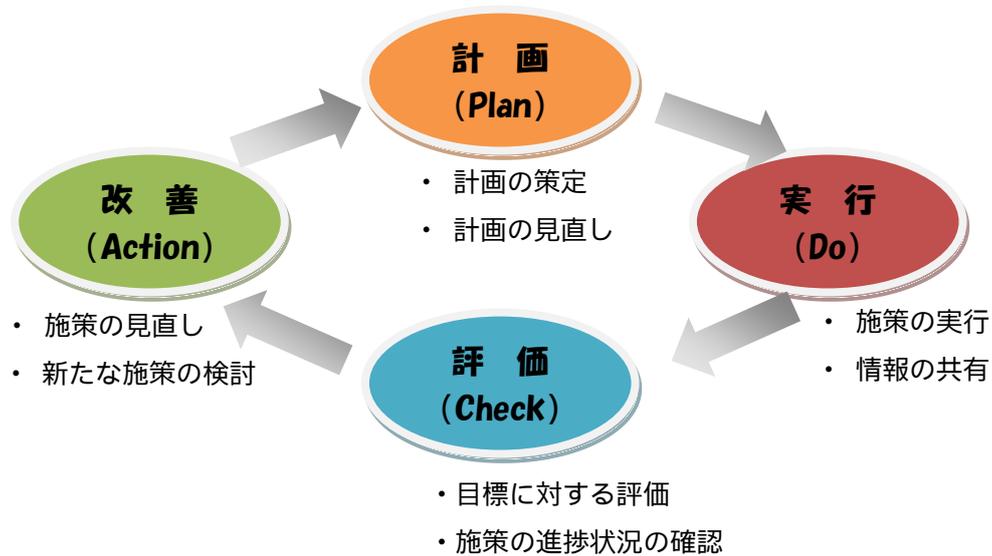
## 6-2 計画の進行管理

低炭素まちづくりの推進には時間を要することから、中長期的な見通しに立って取り組み、実施過程を明らかにしつつ、着実な施策等の取組や確実な効果の発現等をモニタリングし、適切なタイミングでの計画の見直し等の進行管理や必要な判断を行うことが重要です。

このため、「計画 (Plan)・実行 (Do)・評価 (Check)・改善 (Action)」といった進行管理により、策定後における社会情勢や財政状況に応じて、計画の見直しも含めて的確に対応し、本計画の実効性を確保します。

これらの PDCA サイクルは、関連する市の計画等のモニタリングや事後評価等と連携し、進めていきます。具体的には、郡山市第五次総合計画後期基本計画第九次実施計画の事業施策は、事務事業の評価等を通して社会情勢や財政状況の変化を踏まえたローリング（見直し）を毎年実施するとともに、計画全体の進捗については、都市再生協議会等を活用し評価・見直しを行います。

### ● PDCA サイクルによる計画の進行管理



## 6-3 関係主体の連携

---

低炭素まちづくりを効果的に進めていくために、市民協働のまちづくりの推進体制の充実を図るとともに、市民・事業者・行政が連携して取り組んでいくことが必要です。

また、市民一人ひとりや各事業者が低炭素まちづくりについての理解を深め、行動へとつなげていくことができるよう、子どもから高齢者までの幅広い層の市民や事業者を対象に、関心を持つきっかけづくりや継続的な行動につながるプログラム等の意識啓発に取り組みます。

これらの低炭素に係る普及啓発等については、庁内関係部局を始め、低炭素関連活動団体等や各種交通事業者等と連携しながら取り組みます。

### (1) 連携による取組

- ◆ 公共交通機関の運行に合せた施設の営業時間の設定の推進
- ◆ 公共施設の開設時間に合せた公共交通機関の運行の検討依頼
- ◆ 公共交通機関を使用した通院や施設利用、来店等に対するサービス付加の推進
- ◆ 市民対象の行事や学校行事の際の公共交通の増便や割引サービスの検討促進
- ◆ 市民対象の行事におけるエコ事業所・エコ学校の紹介・表彰式の企画検討

### (2) 学習の場や機会の創出

- ◆ 小規模集会所におけるセミナーや出前講座の呼びかけ、省エネ機器の紹介
- ◆ 省エネ設備や再エネ設備、エコ事業所等の見学会の開催企画検討
- ◆ 遊びを通して省エネルギー型のライフスタイルの理解促進に向けて、野外キャンプ等と自然エネルギー（日光や河川流水等）学習を組み合わせた省エネキャンプの企画検討

### (3) 学校における教育・学習の推進

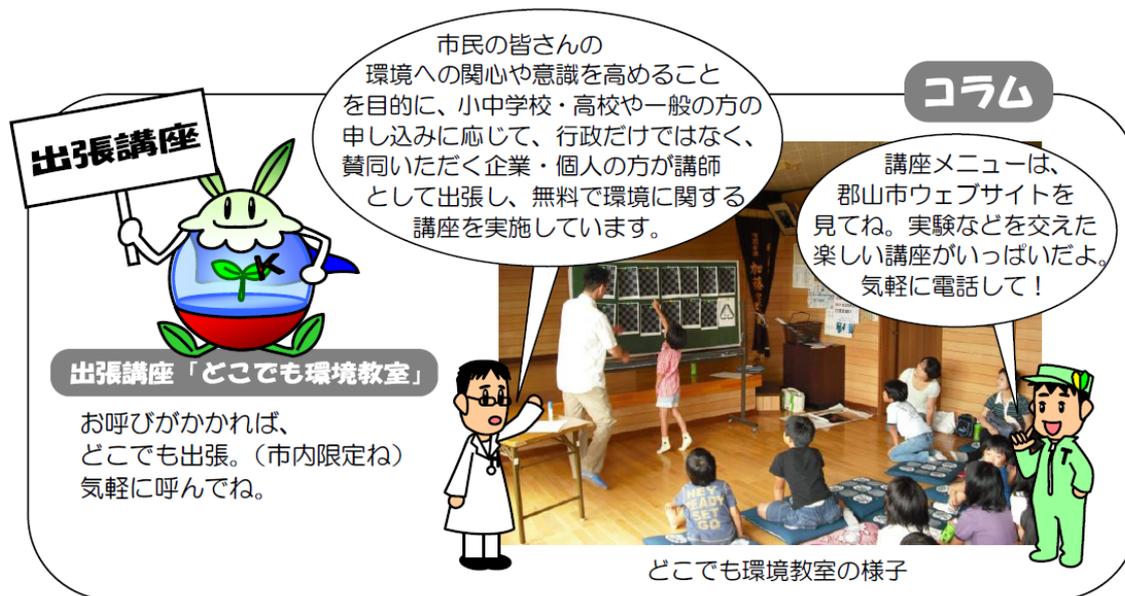
- ◆ 学校行事における公共交通機関の利用促進
- ◆ 代表家庭への省エネナビの貸し出しと、体験結果の共有に関する学習の検討
- ◆ 学校への BEMS 設置に向けた調整・検討
- ◆ 指導者を対象とした省エネ設備や再エネ設備の見学会の開催
- ◆ 交通弱者対策として、あるいは低炭素化等の多様な効果を学び、公共交通利用への転換を促す学習機会の創出に向けた検討

### (4) 情報の共有と活用

- ◆ 公共交通を利用した生活の利便性や低炭素化、バリアフリー面での有効性を伝えるため、各世代のライフスタイルに応じた公共交通機関を利用した暮らしのイメージを具体的に提供する方策等の検討

- ◆ 省エネナビの普及・促進に向けて、モニタリング募集による体験報告の収集を行い、本市に適した省エネの日常生活における工夫等の蓄積と情報提供方策を検討
- ◆ 事業所等での低炭素化への取組を促進する一助として、再生可能エネルギー利用設備を導入している企業や二酸化炭素吸収も意識して樹木管理を行っている企業等の募集・紹介等のインセンティブ策を検討

● 意識啓発活動の一例（どこでも環境教室）



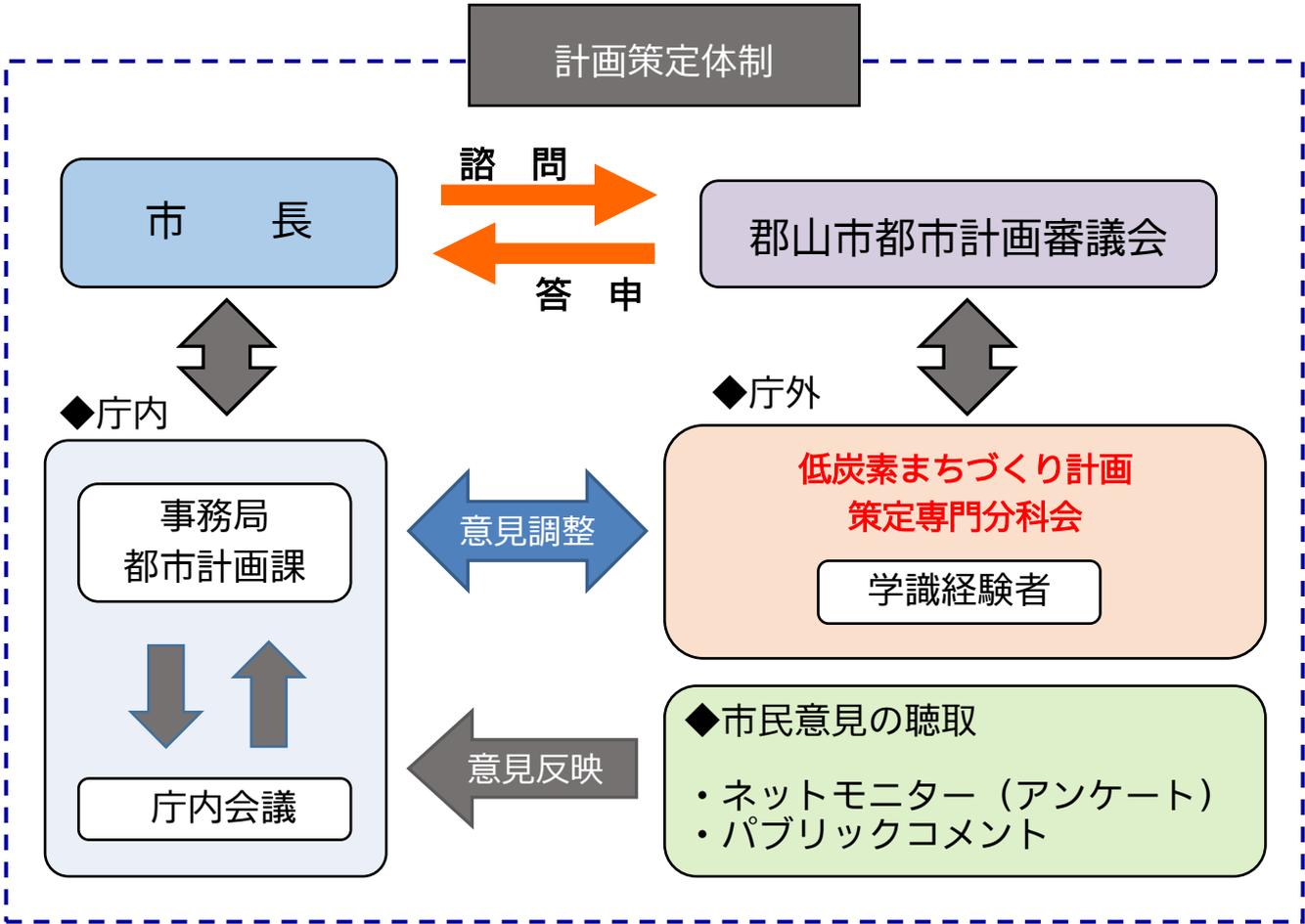


# 資料編

# 資料－1 低炭素まちづくり計画策定体制

## 1 策定体制

低炭素まちづくり計画の策定体制は、以下のとおりです。



## 2 都市計画審議会名簿

都市計画審議会委員及び審議会の実施状況は、以下のとおりです。

表 郡山市都市計画審議会委員

| 区 分                  | 審議会委員氏名 | 主な役職                    |
|----------------------|---------|-------------------------|
| 第1号委員<br>(市議会議員)     | 石川 義和   | 市議会議員                   |
|                      | 小島 寛子   | 市議会議員                   |
|                      | 近内 利男   | 市議会議員                   |
|                      | 佐藤 政喜   | 市議会議員                   |
|                      | 塩田 義智   | 市議会議員                   |
|                      | 廣田 耕一   | 市議会議員                   |
| 第2号委員<br>(学識経験者)     | 石堂 常世   | (学)郡山開成学園 郡山女子大学 副学長    |
|                      | 市岡 綾子   | (学)日本大学工学部建築学科 専任講師     |
|                      | 大槻 順一   | 郡山商工会議所 顧問              |
|                      | 佐藤 修朗   | 福島トヨベツト(株) 代表取締役社長      |
|                      | 高橋 京子   | (公社)福島県看護協会 会長          |
|                      | 坪井 道子   | (社)福島県建築士会郡山支部 理事・女性委員長 |
|                      | 内藤 清吾   | (株)内藤工業所 会長             |
|                      | 新田 幾男   | 郡山市農業委員会 会長             |
|                      | 星 北斗    | (公財)星総合病院 理事長           |
|                      | 宮下 三起子  | NPO 法人あいえるの会 理事         |
| 第3号委員<br>(関係行政機関の職員) | 原田 吉信   | 国土交通省 東北地方整備局 郡山国道事務所長  |
|                      | 鈴木 忠夫   | 福島県中地方振興局長              |
|                      | 鈴木 良治   | 福島県中建設事務所長              |
|                      | 遠藤 弘文   | 福島県郡山警察署長               |

(第1号委員、第2号委員はアイウエオ順)

### 審議会の実施状況



### 3 専門分科会委員名簿

専門分科会委員及び分科会の実施状況は、以下のとおりです。

表 専門分科会委員

| 区 分      | 分科会委員氏名 | 主な役職                               |
|----------|---------|------------------------------------|
| 学識経験者    | 小熊 正人   | (学)日本大学工学部機械工学科 特任教授               |
| 学識経験者    | 小笠原 伸   | (学)白鷗大学経営学部 教授                     |
| 環境・エネルギー | 仁木 栄    | 福島再生可能エネルギー研究所<br>再生可能エネルギー研究センター長 |
| 自然環境     | 十文字 泰市  | 郡山市森林組合 樹木医                        |
| 交通事業者    | 瀬谷 賢次   | 福島交通(株) 郡山支社長                      |
| エネルギー事業者 | 遠藤 定則   | 東北電力(株) 郡山営業所長                     |
| 関係行政機関   | 鈴木 良治   | 福島県県中建設事務所長                        |

(順不同)

#### 分科会の実施状況

・第1回



・第2回



・第3回



## 資料－２ 策定経緯

「郡山市低炭素まちづくり計画」の策定経緯は、以下のとおりです。

| 実施日                            | 内容                          | 場所       |
|--------------------------------|-----------------------------|----------|
| 平成 27 年 5 月 27 日               | 第 90 回 郡山市都市計画審議会           | 郡山市役所    |
| 平成 27 年 10 月 23 日              | 第 91 回 郡山市都市計画審議会（諮問）       | 総合福祉センター |
| 平成 27 年 11 月 6 日<br>～11 月 15 日 | 平成 27 年度まちづくりネットモニター第 9 回調査 | －        |
| 平成 27 年 11 月 12 日              | 第 1 回 郡山市低炭素まちづくり計画策定専門分科会  | 総合福祉センター |
| 平成 27 年 12 月 16 日              | 郡山市低炭素まちづくり計画策定に係る庁内会議      | 郡山市役所    |
| 平成 27 年 12 月 24 日              | 第 2 回 郡山市低炭素まちづくり計画策定専門分科会  | 総合福祉センター |
| 平成 28 年 1 月 21 日               | 第 92 回 郡山市都市計画審議会           | 総合福祉センター |
| 平成 28 年 2 月 4 日                | 第 3 回 郡山市低炭素まちづくり計画策定専門分科会  | 総合福祉センター |
| 平成 28 年 2 月 15 日<br>～3 月 10 日  | パブリックコメントの募集                | －        |
| 平成 28 年 3 月 25 日               | 第 93 回 郡山市都市計画審議会（答申）       | 郡山市役所    |

## 資料－3 市民意見の聴取

### 1 ネットアンケート調査結果

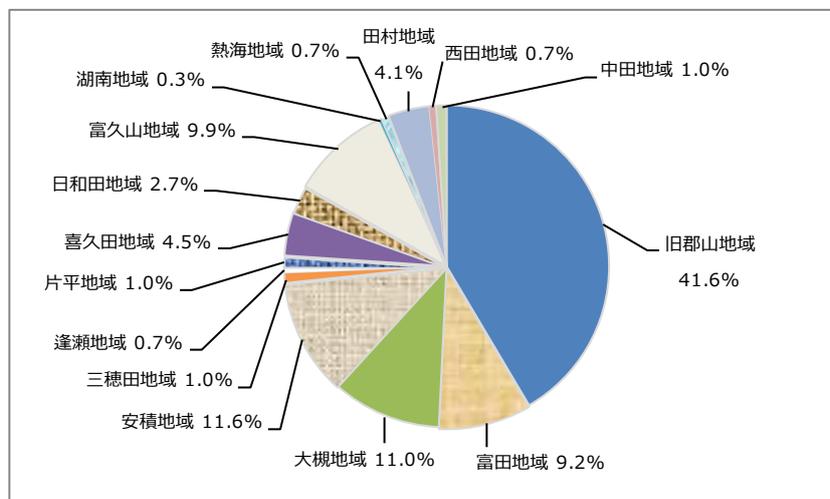
本市の「低炭素まちづくり計画」で必要な取組を確認するため、アンケートを実施しました。

| 平成27年度まちづくりネットモニター第9回調査結果 |                                |
|---------------------------|--------------------------------|
| テーマ「環境負荷の少ないまちづくり」        |                                |
| ○調査期間                     | 平成27年11月6日(金)～11月15日(日) (10日間) |
| ○モニター数                    | 355名 (男性145名 女性210名)           |
| ○回答者数                     | 292名 (男性129名 女性163名)           |
| ○回答率                      | 82.3%                          |

※自由意見については、掲載省略。

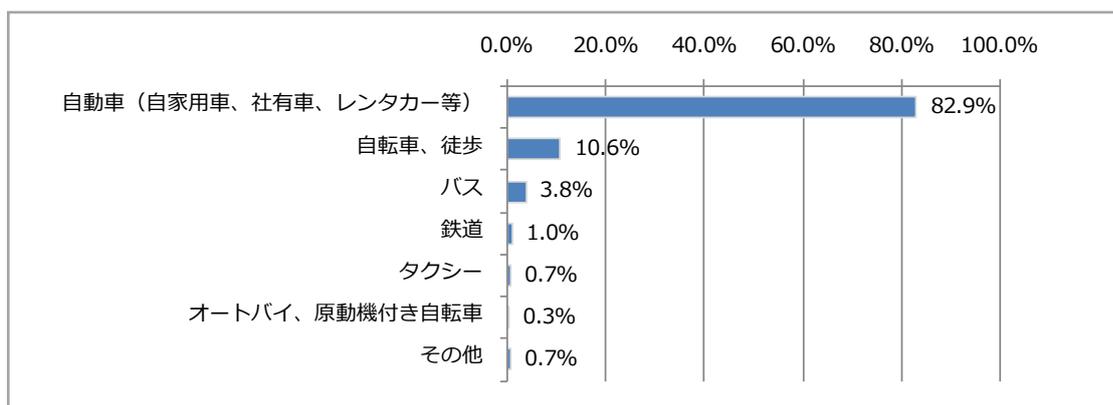
#### 問1 どここの地域にお住まいですか？【1つ選択】

| 選択肢   | 回答率   |
|-------|-------|
| 旧郡山地域 | 41.6% |
| 富田地域  | 9.2%  |
| 大槻地域  | 11.0% |
| 安積地域  | 11.6% |
| 三穂田地域 | 1.0%  |
| 逢瀬地域  | 0.7%  |
| 片平地域  | 1.0%  |
| 喜久田地域 | 4.5%  |
| 日和田地域 | 2.7%  |
| 富久山地域 | 9.9%  |
| 湖南地域  | 0.3%  |
| 熱海地域  | 0.7%  |
| 田村地域  | 4.1%  |
| 西田地域  | 0.7%  |
| 中田地域  | 1.0%  |



**問2** 通勤時以外の移動手段には、主に何を利用されていますか？【複数選択可】

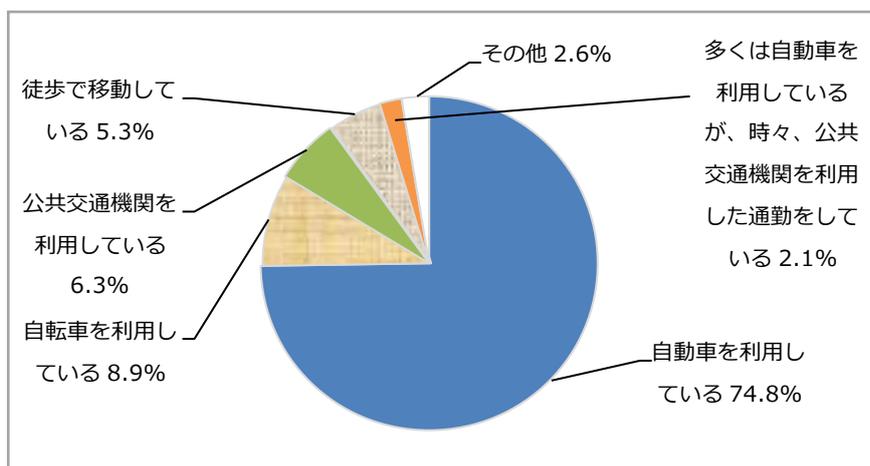
| 選択肢                  | 回答率   |
|----------------------|-------|
| 自動車（自家用車、社有車、レンタカー等） | 82.9% |
| 自転車、徒歩               | 10.6% |
| バス                   | 3.8%  |
| 鉄道                   | 1.0%  |
| タクシー                 | 0.7%  |
| オートバイ、原動機付き自転車       | 0.3%  |
| その他                  | 0.7%  |



**問3** お勤めをされている方にお聞きします。

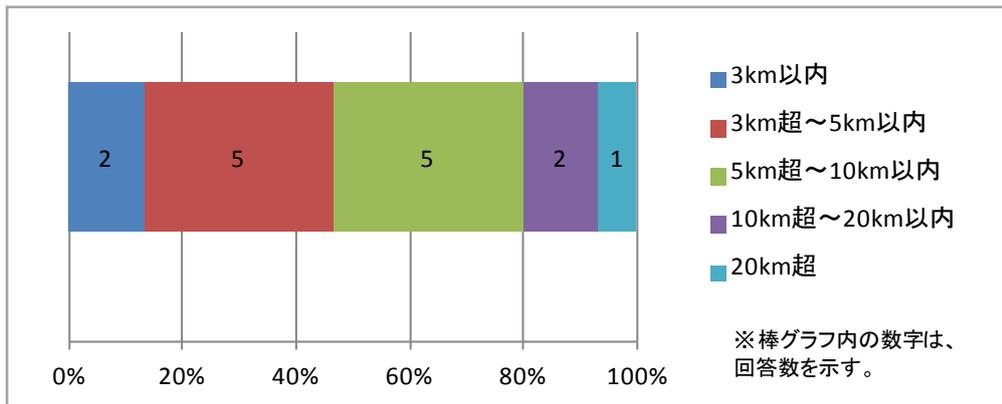
通勤時の移動手段には、主に何を利用されていますか？ 【1つ選択】

| 選択肢                                  | 回答率   |
|--------------------------------------|-------|
| 自動車を利用している                           | 74.8% |
| 自転車を利用している                           | 8.9%  |
| 公共交通機関を利用している                        | 6.3%  |
| 徒歩で移動している                            | 5.3%  |
| 多くは自動車を利用しているが、時々、公共交通機関を利用した通勤をしている | 2.1%  |
| その他                                  | 2.6%  |



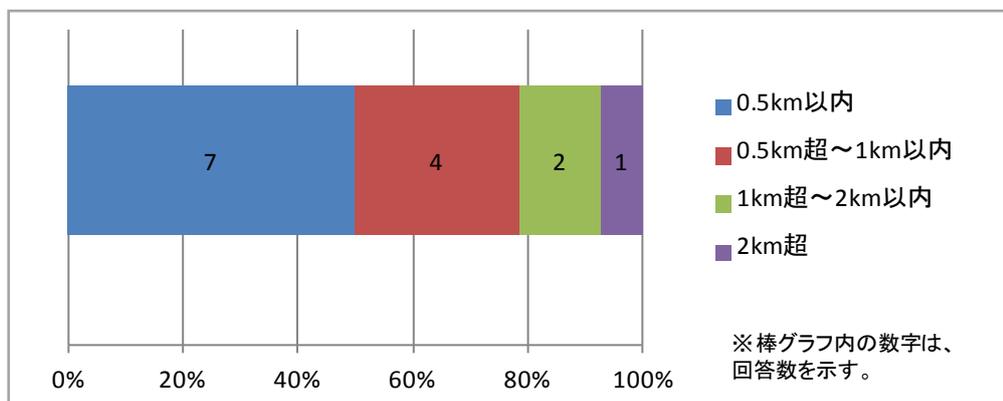
**問4** 問3で「公共交通機関」または「時々、公共交通機関を利用」とお答えの方にお聞きします。公共交通機関を利用される際の、「公共交通機関による移動距離 (km)」を教えてください。(市内での移動分に限る。)

| 公共交通機関による移動距離  | 回答数 |
|----------------|-----|
| 3km 以内         | 2   |
| 3km 超～5km 以内   | 5   |
| 5km 超～10km 以内  | 5   |
| 10km 超～20km 以内 | 2   |
| 20km 超         | 1   |
| (合 計)          | 15  |



**問5** 問3で「公共交通機関」または「時々、公共交通機関を利用」とお答えの方にお聞きします。公共交通機関を利用される際の、「自宅からバス停や鉄道駅等までの徒歩(自転車を含む。)による移動距離」はどの程度 (km) でしょうか。(市内での移動分に限る。)

| 自宅からバス停や鉄道駅等までの徒歩(自転車を含む。)による移動距離 | 回答数 |
|-----------------------------------|-----|
| 0.5km 以内                          | 7   |
| 0.5km 超～1km 以内                    | 4   |
| 1km 超～2km 以内                      | 2   |
| 2km 超                             | 1   |
| (合 計)                             | 14  |

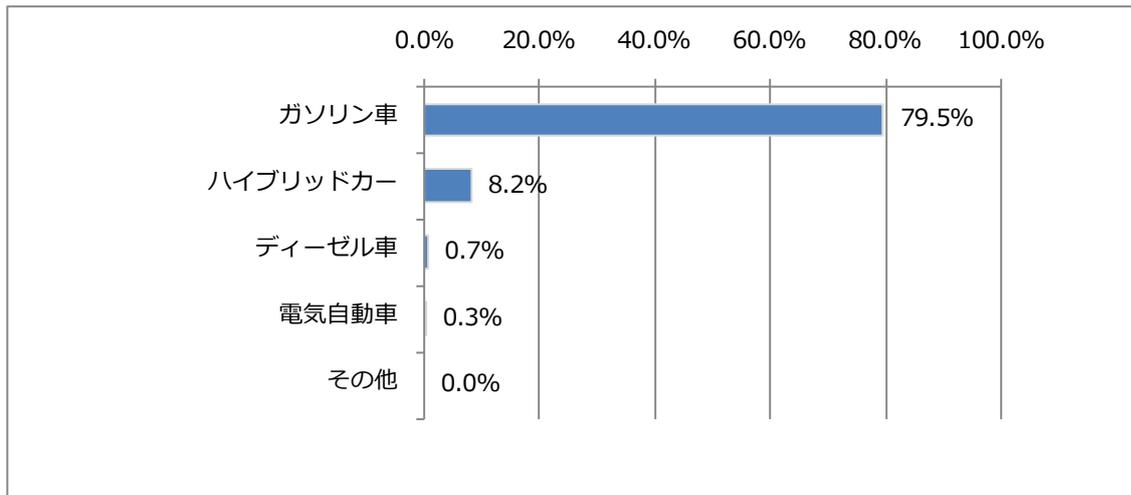


**問6** 問3で「時々、公共交通機関を利用」とお答えの方にお聞きします。公共交通機関を利用される頻度は、1週間のうち何日程度でしょうか。（市内での移動分に限る。）

| 回答内容 (3件)    |
|--------------|
| 0日。一ヶ月に1、2度。 |
| 1日程          |
| ひと月、一週間から三週間 |

**問7** 自動車を利用されている方にお聞きします。  
利用されているのは、どんな車両でしょうか？【複数選択可】

| 選択肢      | 回答率   |
|----------|-------|
| ガソリン車    | 79.5% |
| ハイブリッドカー | 8.2%  |
| ディーゼル車   | 0.7%  |
| 電気自動車    | 0.3%  |
| その他      | 0.0%  |



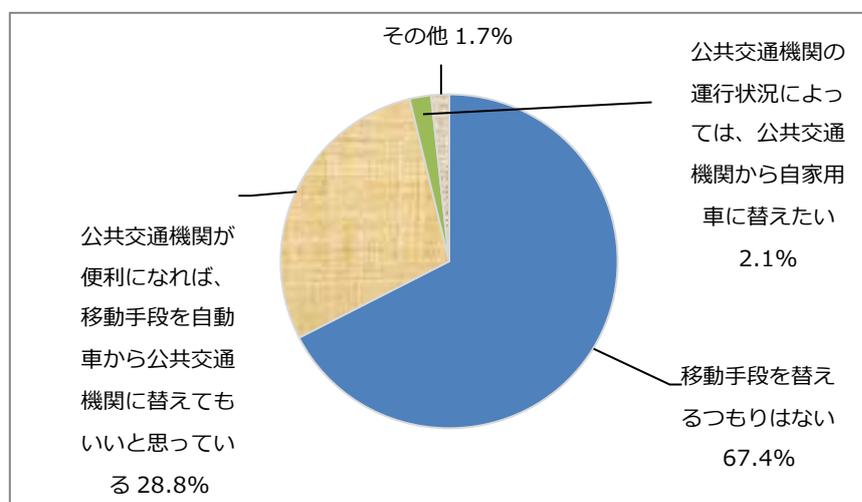
問8 問7にご回答の方にお聞きします。複数の車両を利用されている場合は、車種ごとの所有台数を教えて下さい。

| 所有台数 | 回答数 |
|------|-----|
| 2台   | 28  |
| 3台   | 2   |
| 4台   | 0   |
| 5台   | 1   |
| (合計) | 31  |

| 所有車両におけるハイブリッドカーの割合 | 回答数(件) | 回答ごとの割合(%) |
|---------------------|--------|------------|
| 100%                | 1      | 3.2        |
| 51%~99%             | 1      | 3.2        |
| 50%                 | 3      | 9.7        |
| 1%~49%              | 1      | 3.2        |
| 0%                  | 25     | 80.6       |
| (合計)                | 31     | 100        |

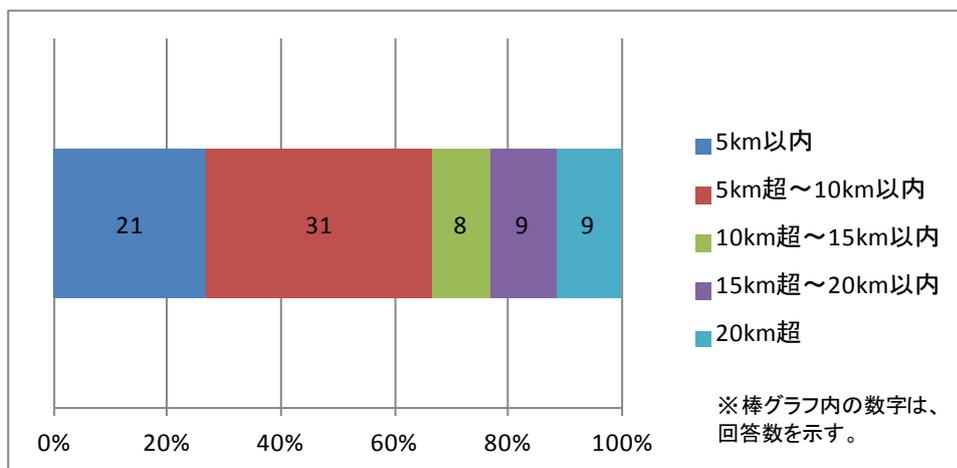
問9 今後の生活において、移動手段を替える見込み、意向はありますか？【1つ選択】

| 選択肢                                         | 回答率   |
|---------------------------------------------|-------|
| 移動手段を替えるつもりはない                              | 67.4% |
| 公共交通機関が便利になれば、移動手段を自動車から公共交通機関に替えてもいいと思っている | 28.8% |
| 公共交通機関の運行状況によっては、公共交通機関から自家用車に替えたい          | 2.1%  |
| その他                                         | 1.7%  |



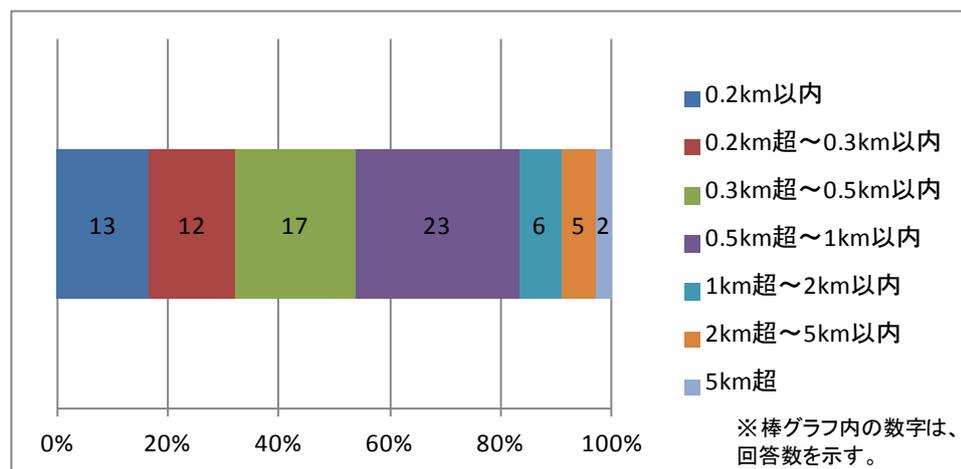
**問10** 問9で「公共交通機関が便利になれば、移動手段を自動車から公共交通機関に替えてもいいと思っている。」または「公共交通機関の運行状況によっては、公共交通機関から自家用車に替えたい。」とお答えの方にお聞きします。公共交通機関に変更される際の、「公共交通機関による移動距離 (km)」を教えてください。(市内での移動分に限る。)

| 公共交通機関による移動距離  | 回答数 |
|----------------|-----|
| 5km 以内         | 21  |
| 5km 超～10km 以内  | 31  |
| 10km 超～15km 以内 | 8   |
| 15km 超～20km 以内 | 9   |
| 20km 超         | 9   |
| (合 計)          | 78  |



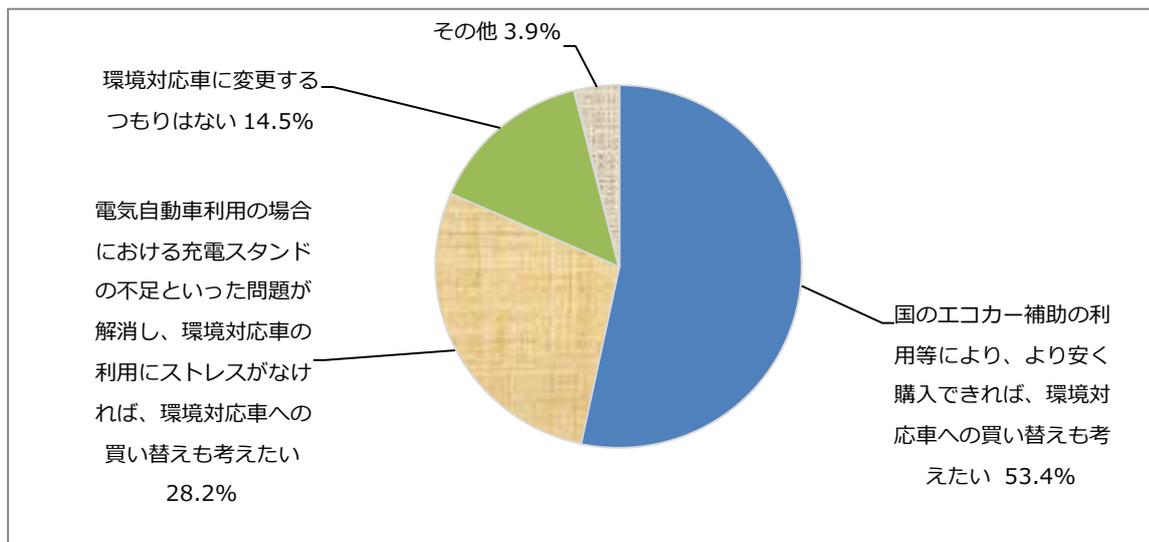
**問11** 問9で「公共交通機関が便利になれば、移動手段を自動車から公共交通機関に替えてもいいと思っている。」または「公共交通機関の運行状況によっては、公共交通機関から自家用車に替えたい。」とお答えの方にお聞きします。公共交通機関を利用される際の、「自宅からバス停や鉄道駅等までの徒歩（自転車を含む。）による移動距離」はどの程度（km）でしょうか。（市内での移動分に限る。）

| 自宅からバス停や鉄道駅等までの徒歩<br>（自転車を含む。）による移動距離 | 回答数 |
|---------------------------------------|-----|
| 0.2km 以内                              | 13  |
| 0.2km 超～0.3km 以内                      | 12  |
| 0.3km 超～0.5km 以内                      | 17  |
| 0.5km 超～1km 以内                        | 23  |
| 1km 超～2km 以内                          | 6   |
| 2km 超～5km 以内                          | 5   |
| 5km 超                                 | 2   |
| (小計)                                  | 78  |



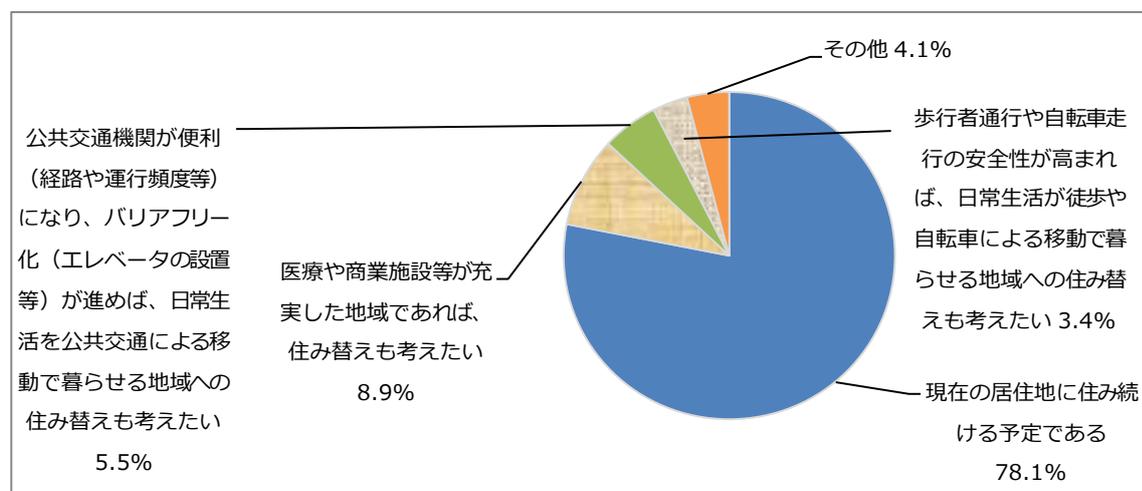
問12 今後の生活において自動車を利用される方にお聞きします。利用車両を電気自動車等の環境対応車に変更される意向はありますか？【1つ選択】

| 選択肢                                                                   | 回答率   |
|-----------------------------------------------------------------------|-------|
| 国のエコカー補助の利用等により、より安く購入できれば、環境対応車への買い替えも考えたい                           | 53.4% |
| 電気自動車利用の場合における充電スタンドの不足といった問題が解消し、環境対応車の利用にストレスがなければ、環境対応車への買い替えも考えたい | 28.2% |
| 環境対応車に変更するつもりはない                                                      | 14.5% |
| その他                                                                   | 3.9%  |



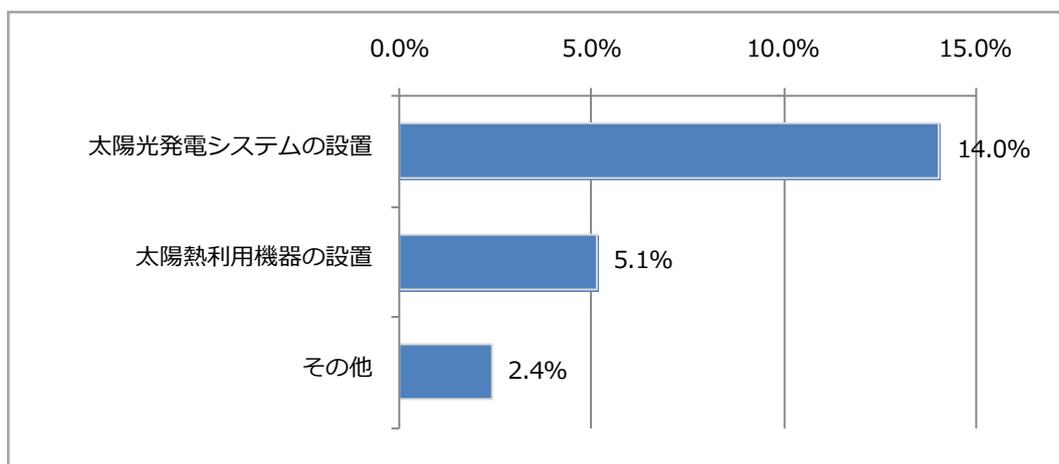
**問13** 今後の生活において、居住地を替える見込み、意向はありますか？【1つ選択】

| 選択肢                                                                            | 回答率   |
|--------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 現在の居住地に住み続ける予定である                                                              | 78.1% |
| 医療や商業施設等が充実した地域であれば、住み替えも考えたい                                                  | 8.9%  |
| 公共交通機関が便利（経路や運行頻度等）になり、バリアフリー化（エレベータの設置等）が進めば、日常生活を公共交通による移動で暮らせる地域への住み替えも考えたい | 5.5%  |
| 歩行者通行や自転車走行の安全性が高まれば、日常生活が徒歩や自転車による移動で暮らせる地域への住み替えも考えたい                        | 3.4%  |
| その他                                                                            | 4.1%  |



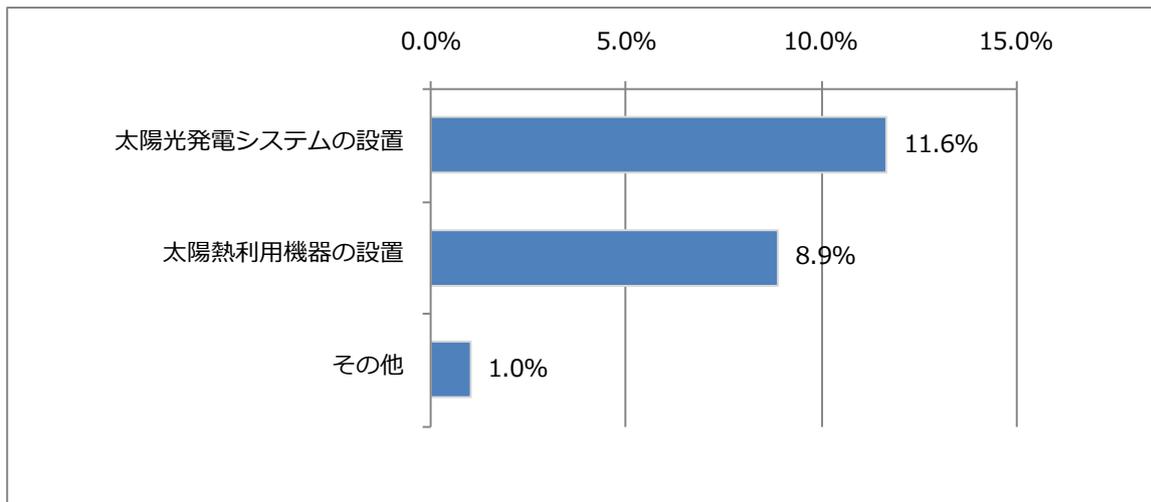
**問14** 現在、エネルギーの有効利用等として、特に取り組まれていることがある方にお聞きします。取り組まれていることを教えてください。【複数選択可】

| 選択肢          | 回答率   |
|--------------|-------|
| 太陽光発電システムの設置 | 14.0% |
| 太陽熱利用機器の設置   | 5.1%  |
| その他          | 2.4%  |



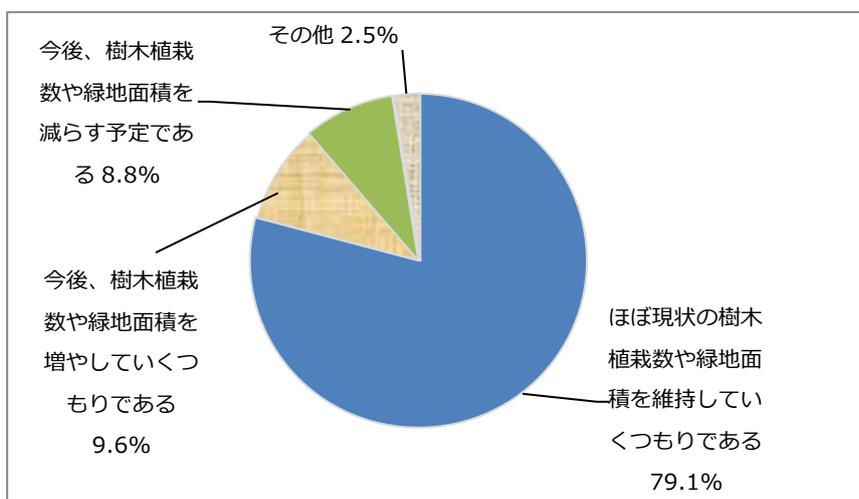
**問15** 今後、エネルギーの有効利用等として、予定している取組がある方にお聞きします。予定している取組を教えてください。【複数選択可】

| 選択肢          | 回答率   |
|--------------|-------|
| 太陽光発電システムの設置 | 11.6% |
| 太陽熱利用機器の設置   | 8.9%  |
| その他          | 1.0%  |



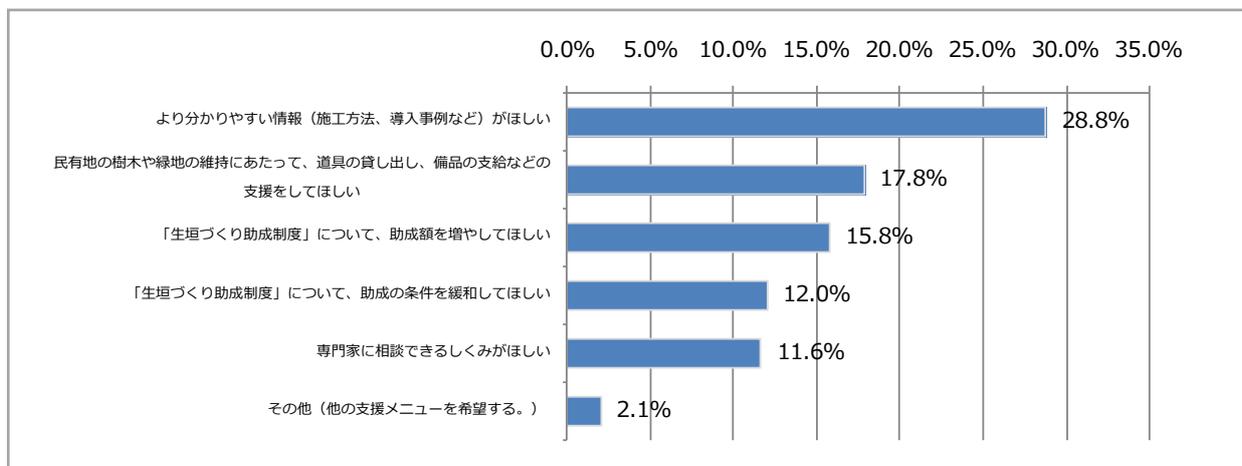
**問16** お住まいの庭や、お勤めあるいは経営されている事業所敷地等、民有地における樹木や緑地について、今後の予定をお聞かせ下さい。【1つ選択】

| 選択肢                          | 回答率   |
|------------------------------|-------|
| ほぼ現状の樹木植栽数や緑地面積を維持していくつもりである | 79.1% |
| 今後、樹木植栽数や緑地面積を増やしていくつもりである   | 9.6%  |
| 今後、樹木植栽数や緑地面積を減らす予定である       | 8.8%  |
| その他                          | 2.5%  |



問17 民有地の緑化について、市の支援を希望する方にお聞きします。希望する支援メニューは、どのような内容でしょうか？【複数選択可】

| 選択肢                                        | 回答率   |
|--------------------------------------------|-------|
| より分かりやすい情報（施工方法、導入事例など）がほしい                | 28.8% |
| 民有地の樹木や緑地の維持にあたって、道具の貸し出し、備品の支給などの支援をしてほしい | 17.8% |
| 「生垣づくり助成制度」について、助成額を増やしてほしい                | 15.8% |
| 「生垣づくり助成制度」について、助成の条件を緩和してほしい              | 12.0% |
| 専門家に相談できるしくみがほしい                           | 11.6% |
| その他（他の支援メニューを希望する。）                        | 2.1%  |



## 2 パブリックコメントの実施

■募集期間：2016（平成28）年2月15日（月）～2016（平成28）年3月10日（木）

■意見提出者：なし

## 資料－４ 関連要綱など

### 郡山市都市計画審議会条例

昭和44年9月12日  
郡山市条例第40号

#### (設置)

**第1条** 都市計画法(昭和43年法律第100号)第77条の2第1項の規定に基づき、郡山市都市計画審議会(以下「審議会」という。)を置く。

(平11条例41・一部改正)

#### (組織)

**第2条** 審議会は、委員20人以内で組織する。

2 審議会に、特別の事項を調査審議させるため必要があるときは、臨時委員を置くことができる。

(平11条例41・一部改正)

#### (委員及び臨時委員)

**第3条** 委員は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 市の議会議員 6人以内
- (2) 学識経験のある者 10人以内
- (3) 関係行政機関の職員 4人以内

2 臨時委員は、必要のつど、学識経験のある者その他適当と認める者のうちから市長が委嘱する。

(平11条例41・一部改正)

#### (委員の任期)

**第4条** 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

2 委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 臨時委員は、当該特別の事項の審議が終了したときは、解嘱されるものとする。

(平11条例41・一部改正)

#### (会長)

**第5条** 審議会に会長を置き、学識経験のある者につき委嘱された委員のうちから委員の選挙によって定める。

2 会長は、審議会を代表し、会務を総理する。

3 会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(平11条例41・一部改正)

**(専門調査員)**

**第6条** 審議会に、専門の事項を調査させるため必要があるときは、専門調査員を置くことができる。

2 専門調査員は、当該専門の事項に関して学識経験のある者その他適当と認める者のうちから市長が委嘱する。

3 専門調査員は、当該専門の事項に関する調査が終了したときは、解嘱されるものとする。

(平11条例41・全改)

**(会議)**

**第7条** 審議会の会議は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 審議会は、委員及び議事に関係ある臨時委員の2分の1以上が出席しなければ会議を開くことができない。

3 審議会の議事は、出席した委員及び議事に関係ある臨時委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

(平11条例41・一部改正)

**(庶務)**

**第8条** 審議会の庶務は、都市整備部都市計画課において処理する。

(平元条例40・平11条例41・平20条例5・平22条例3・一部改正)

**(委任)**

**第9条** この条例に定めるもののほか、審議会の運営に関し必要な事項は、会長が審議会に諮って定める。

(平11条例41・一部改正)

郡山市都市計画審議会低炭素まちづくり計画策定専門分科会設置運営要領を次のとおり定める。

平成 27 年 10 月 23 日

郡山市都市計画審議会会長 大槻 順一

郡山市都市計画審議会低炭素まちづくり計画策定専門分科会設置運営要領

(設置)

第 1 条 都市の低炭素化の促進に関する法律(平成 24 年法律第 84 号)第 7 条の規定に基づく「低炭素まちづくり計画」の策定について専門的な見地から調査及び検討を行うため、郡山市都市計画審議会条例(郡山市条例第 40 号。以下「審議会条例」という。)第 9 条の規定に基づき郡山市都市計画審議会(以下「審議会」という。)に低炭素まちづくり計画策定専門分科会(以下「分科会」という。)を置く。

(組織)

第 2 条 分科会は、郡山市都市計画審議会の委員のうち 10 人以内の委員をもって組織する。

2 分科会の委員は、審議会条例第 3 条第 1 項第 2 号に定める学識経験のある者である委員及び同条第 2 項に定める臨時委員のうちから、審議会の会長が指名する。

(分科会の会長)

第 3 条 分科会に分科会の会長を置き、分科会の委員の互選によって定める。

2 分科会の会長は、分科会を代表し、会務を総理する。

3 分科会の会長に事故あるとき又は分科会の会長が欠けたときは、分科会の会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(会議)

第 4 条 分科会の会議は、審議会の会長が招集し、分科会の会長が議長となる。

2 分科会が行った調査及び検討の内容並びに前項の会議の結果は、分科会の会長が審議会に報告する。

(委任)

第 5 条 この要領に定めるもののほか、分科会の運営に関し必要な事項は、審議会の会長が別に定める。

附 則

この要領は、平成 27 年 10 月 23 日から施行する。

## 資料－5 用語解説

### あ行

#### エコカー

二酸化炭素や大気汚染物質の排出が少なく燃費も良いなど、環境への負荷の少ない車の総称で、ハイブリッド車や電気自動車、燃料電池自動車などがあります。

#### オープンスペース

公園・広場・河川・湖沼・山林・農地等、建物によって覆われていない土地の総称のことをいいます。

#### 温室効果ガス

地球の気温上昇をもたらすガスで、地球温暖化の原因とされるものです。二酸化炭素やメタンなどがあります。

#### 温度差熱利用

年間を通じて水温が安定している海や河川、下水、地下水などを利用し、ヒートポンプや熱交換器を使って、効率的に冷水や温水を作り、冷暖房、給湯等を行うことをいいます。

### か行

#### 気候変動枠組条約第 21 回締約国会議 (COP21)

2015 (平成 27) 年 11 月～12 月にパリで開催された「気候変動枠組条約」の第 21 回締約国会議のことをいいます。1992 (平成 4) 年に国連の地球サミットで「気候変動枠組条約」が採択されて以来、毎年国際会議で地球温暖化対策を話し合い、地球規模の中長期的な対策などについて議論が交わされています。

#### コスト

原価、生産費、値段、費用のことをいいます。

#### コミュニティサイクル

一定の地区に、複数の自転車貸し出し場所を設け、どこでも貸し出し、返却できる自転車利用の仕組みのことをいいます。

#### コミュニティバス

従来の路線バスによるサービスを補うため、自治体が関与し、地域住民の交通利便性の向上を目的に運行されるバスのことをいいます。

#### 混雑度

道路の混雑の程度を示す指標で、道路の交通量の交通容量に対する比 (交通量/交通容量) のことをいいます。混雑度が高いほど、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が増加する可能性が高くなります。

#### コンパクト

機能が集約して充実することをいいます。

### さ行

#### 再生可能エネルギー

太陽光や太陽熱、水力、風力、バイオマス、地熱など、枯渇せず繰り返し使用でき、地球温暖化の原因となる二酸化炭素の排出量が少ないエネルギーのことをいいます。

#### 市街化区域

既に市街地になっている区域や積極的に市街地の整備を進めていくために定めた区域をいいます。

#### 市街化調整区域

無計画に市街化が進まないように、原則として開発を抑制するよう定められた区域をいいます。

#### 自然エネルギー

太陽光や熱、風力、小規模水力、バイオマス、潮力、地熱、温度差などから取り出すエネルギー利用のことをいいます。

#### 省エネナビ

電気使用量や電気代をリアルタイムにモニタリングし表示するシステムで、CO<sub>2</sub> の排出量表示や目標値の設定など、省エネ活動に役立つ機能が搭載されています。

## 小水力発電

水力発電のうち、発電機の規模が 1000kW 以下のものをいいます。

## 新エネルギー

「新エネルギー利用等の促進に関する特別措置法（以下「新エネ法」という。）において、「新エネルギー利用等」として規定されていて、石油代替エネルギーを製造、発生、利用すること等のうち、経済性の面での制約から普及が進展しておらず、かつ石油代替エネルギーの促進に特に寄与するものとして、我が国が積極的に導入促進を図るべき政策的支援対象と位置づけられています。

## 人口集中地区（DID 地区）

人の住む都市的な地域のことをいいます。指標として、人口密度が 1 ha あたり 40 人以上で、互いに隣接して人口が 5,000 人以上の地区とされています。

## スマートコミュニティ

電力、水、交通・物流、医療、情報など、あらゆるインフラを統合的な管理・最適制御を実現したネットワークインフラのことをいいます。

## 生活圏

人が行動する範囲・地域を指し、買物、医療、レクリエーション、教養、通勤・通学などの行動が主として行われる範囲（地域）のことをいいます。

## 生活支援機能

日常の生活を支える機能のことをいいます。診療所、地域包括支援センター、子育て支援センターなどをいいます。

## 雪氷熱利用

降雪地域において冬季に降り積もった雪や、寒冷地域で冷気を利用して作った氷を夏季まで貯蔵・保存し、その冷熱エネルギーを建物等の冷房用冷熱源や農作物等の保存に利用することをいいます。雪、氷は 1t あたり、原油換算で約 1L に相当するエネルギーを持っています。断熱材で覆われた貯蔵庫に雪や氷を蓄え、鮮度保持に欠かせない適度な湿度を保った冷気を利用して生鮮食品を貯蔵するものや、雪の融解水を汲み上げ、熱交換器で循環水を冷却し冷房に使うものがあります。

## 創エネ

需要家が自らエネルギーを創出する、家庭での太陽光発電設備導入などの取組をいいます。

## た行

### 大規模集客施設

床面積 1 万 m<sup>2</sup> 超の店舗などをいいます。

### 太陽光発電

太陽光エネルギーを電力に変換して発電する仕組みのことをいいます。

### 地球温暖化

人間の活動が活発になるにつれて「温室効果ガス」が大気中に大量に放出され、地球表面の大気や海洋の平均温度が上昇する現象のことをいいます。

### 畜エネ

電気自動車・定置型蓄電池などの蓄電池を活用することによって、エネルギーを蓄えることをいいます。

### 地熱発電

日本は火山列島と呼ばれるほど、火山の多い国で、地下深部にはマグマが存在し、膨大なエネルギーが眠っています。地熱発電はこのエネルギーの一部を蒸気という形で取り出し利用するものです。（→「バイナリー方式」も参照。）

### 中心市街地

商業・業務など様々な都市機能が集まり、都市の「顔」とも言うべき場所のことをいいます。

### デマンド交通

利用者のニーズに応じて、地域のタクシー会社や自治体のワゴン車などを乗合で利用することをいいます。

### 都市機能

都市の生活を支える機能（医療・福祉・子育て支援・教育文化・商業など）のことをいいます。

### 都市計画区域

都市計画法の適用を受ける区域をいいます。市街化区域、市街化調整区域で構成されています。

## 都市公園

都市公園法第2条に規定する、①都市計画施設である公園又は緑地で地方公共団体が設置するもの、②地方公共団体が都市計画区域内において設置する公園又は緑地、③国が一の都府県の区域を超えるような広域の見地から設置する都市計画施設である公園又は緑地、④国が国家的な記念事業として、又はわが国固有の優れた文化的資産の保存及び活用を図るための閣議の決定を経て設置する都市計画施設である公園又は緑地のことをいいます。当該設置者により当該区域内に設けられる公園施設を含みます。

## 土地利用

市街地や農地など、目的をもって土地を活用することをいいます。

## トリップ

人がある目的を持ってある地点からある地点へと移動することをいい、いくつかの交通手段に乗り換えても、出発地から目的地までを1つのトリップとしてとらえます。

## な行

### ネットワーク

相互に連携することをいいます。

## 年少人口

0～14歳の人口をいいます。

## は行

### パークアンドライド

車を郊外に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地に向かうシステムのことをいいます。

### バイオマス発電

動植物などから生まれた生物資源の総称のことをバイオマスといいます。バイオマス発電では、この生物資源を直接燃焼したり、ガス化するなどして発電します。現在では技術開発が進み、様々な生物資源が有効活用されています。

### バイナリー方式

温泉水などの地熱流体（マグマからの熱で熱せられた高温かつ高圧の地下水）の温度が低く十分な蒸気が得られないときなどに、地熱流体でアンモニア水などの沸点の低い媒体を加熱し、媒体蒸

気でタービンを回し発電する方式です。

## バイパス

市街地の交通混雑を避け、車を迂回（うかい）させるために設ける道路のことをいいます。

## パリ協定

気候変動枠組条約第21回締約国会議（COP21、開催地：パリ）にて、世界の気温上昇を2度未満に抑えるための取組に合意された協定をいいます。途上国を含む世界196カ国の国・地域のすべてに温室効果ガス削減が義務づけられることとなりました。

## 風力発電

風の力で風車をまわして、その回転運動エネルギーを電力に変換して発電する仕組みのことをいいます。

## フリンジ駐車場

都心の周縁部に整備する駐車場のことをいいます。都心部への車の流入の抑制を目的として設置します。

## ポテンシャル

開発可能量や利用可能量のことをいいます。

## ま行

### 緑のカーテン

あさがおや風船かずらなど、つる性の植物を窓の外や壁にはわせて作る、自然のカーテンのことをいいます。

## 未利用地

土地の有効利用が行われていない土地のことをいいます。

## モータリゼーション

自動車が生計必需品として、社会に広く普及することをいいます。

## モビリティ・マネジメント

個人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを期待するもので、「自家用自動車の利用を、公共交通機関・自転車など環境にやさしい交通手段に転換

するための働きかけ」を行う、コミュニケーションを中心とした交通施策のことをいいます。

## ら行

### 流動量

ある地域からある地域へ移動する交通量を流動量、OD量、OD分布量（単位：トリップ）等と呼びます。ODとは、Origin（出発地）－Destination（目的地）の略語です。

### レクリエーション

休養、娯楽。日常生活に潤いを求めて行う余暇活動のことをいいます。

### 老年人口

65歳以上の人口をいいます。

## 英字

### BEMS

業務用ビルの照明や空調設備などのエネルギー消費の効率化を図り、ビルの機器・設備等の運転を最適に制御・管理することによって、エネルギー消費量の削減を図るためのシステムのことをいいます。

ビルエネルギー管理システムと呼ばれることもあります。

### CO<sub>2</sub>

二酸化炭素。化石燃料の燃焼等に伴い発生します。

### HEMS

IT(情報技術)の活用により家庭におけるエネルギー消費機器を自動制御し、省エネルギーを図る、家庭用エネルギー管理システムのことをいいます。

### LED

電気を通すと発光する半導体の一種であるLED(Light Emitting Diode:発光ダイオード)のことをいいます。「長寿命」「省エネ」「高輝度」という特徴を有し、省エネ化を担う照明として既に導入が進んでいます。

### 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です。Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（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します。



## 郡山市低炭素まちづくり計画

2016 年 3 月

発行 郡山市

編集 都市整備部都市計画課

〒 963-8601 福島県郡山市朝日一丁目 23 番 7 号

Tel 024-924-2321 Fax 024-938-2720

E-mail [tosikeikaku@city.koriyama.fukushima.jp](mailto:tosikeikaku@city.koriyama.fukushima.jp)

ウェブサイト <http://www.city.koriyama.fukushima.jp>

