

美しい坂のまち小諸

低炭素まちづくり計画

～ 持続可能な活力あるコンパクトシティをめざして ～

(計画期間：20年間 平成28年4月～令和18年3月)



平成25年3月

(改定 令和2年3月)

長野県 小諸市

低炭素まちづくり計画 目次

第1章 計画の概要	1
1. 計画策定の趣旨	1
2. 小諸市の地域特性	2
3. 計画の目標	3
4. 計画の期間	3
5. 計画の区域	4
第2章 必要となる取組	5
施策1 都市構造の適正化	5
施策2 交通環境の改善	7
施策3 公園等の緑地を活用した低炭素化	10
施策4 エネルギー利用の効率化	11
第3章 計画の評価	12
1. 評価方法	12
2. 公表について	12
3. 評価結果を受けての見直し	12

第1章 計画の概要

1. 計画策定の趣旨

近年、人口減少、超高齢社会の到来により、高齢者が自立して暮らしていける環境や子育て世帯が安心して子どもを産み、育てられる環境の整備が不可欠となっています。

また、今後、財政状況が更に厳しさを増すと見込まれる中、市街地の拡大に伴い肥大した都市基盤ストックの管理・更新コスト、福祉、衛生等にかかる経費などの行政サービスコストを適正化し、将来のまちづくりへつなげていくことも大きな課題です。

こうした中、深刻さを増す地球温暖化問題への対応も含め、市民生活を支える、持続可能で活力あるまちづくりを進めることが強く求められています。

小諸市では、平成24年12月に施行された「都市の低炭素化の促進に関する法律」に基づき、それらの状況や温室効果ガス排出量が依然として減少しないといった現状、近年の社会・経済情勢等を踏まえ、本市の地域特性を活かした地球温暖化対策を積極的に推進することで、本市が低炭素社会となるよう改善するとともに、世界共通の喫緊の課題である地球温暖化の防止に貢献することを目的とし、「小諸市低炭素まちづくり計画」を策定しました。

本計画では、温室効果ガスの排出において、都市の社会活動である家庭部門、業務部門、運輸部門が総排出量の約5割を占めている※という状況を鑑み、上位計画や関連計画である「小諸市総合計画」、「小諸市都市計画マスタープラン」、「小諸市地域公共交通網形成計画」、「小諸市環境基本計画」、「小諸市地球温暖化対策地域推進計画」等の既存計画における低炭素に資する取り組みの中から、都市計画に関連するものを対象として必要となる施策等について定めています。今後、本計画に基づいた地球温暖化対策を都市計画分野においても着実に推進していきます。

※：令和元年版 環境白書調べ（環境省）

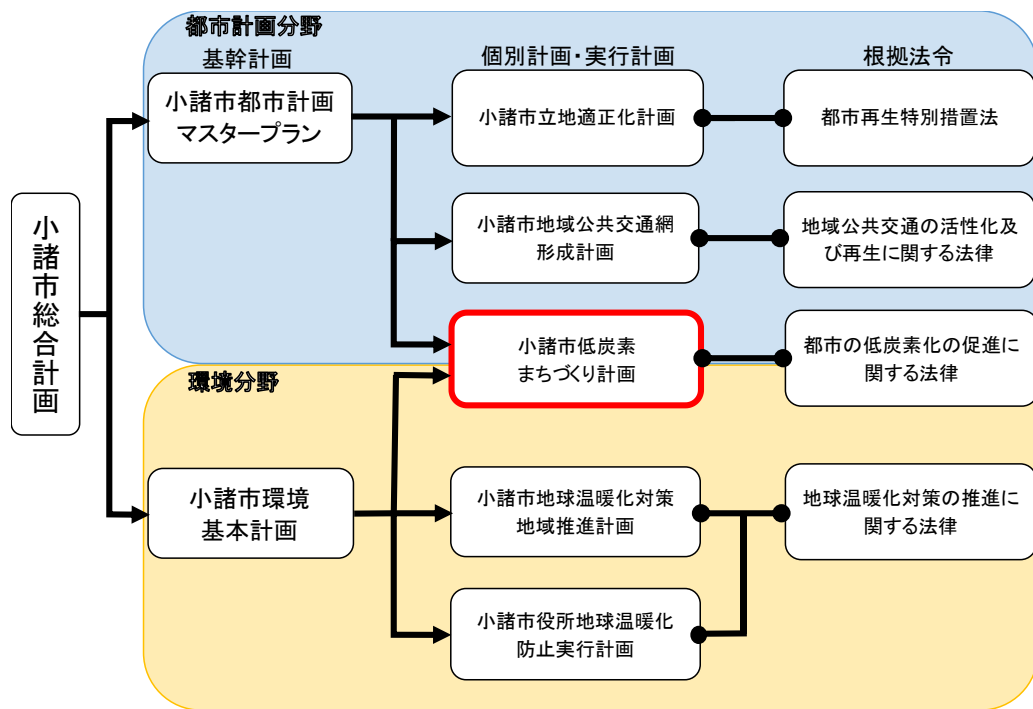


図 1 : 本計画の位置付け

2. 小諸市の地域特性

本市は、浅間山麓に位置し、市域は標高500m～2,400mに及び、その大部分の地域が高原状の環境・景観に恵まれ、夏季は湿度が低く、さわやかな高原性気候となっています。高原の緑や千曲川の流れなど、身近に豊かな緑と水の自然環境を有しており、市民に憩いや学習など、多彩な自然とのふれあいを可能とするものです。

島崎藤村に代表される多くの文人や画家などに愛された千曲川や浅間山などの豊かな自然、そして懐古園や大手門などの歴史的な遺産など、詩情豊かな風土に恵まれています。こうした小諸固有の資源をまちづくりに生かすことにより、高次の文化と個性を有する都市として発展することが期待されています。

交通の要衝という立地条件により、古くから人・物・情報等の交流が盛んに行われ、商業をはじめとする産業や文化等が発達・集積し、高い知名度を確立してきました。こうした都市機能の集積を生かし、多彩な交流活動を創造することで、個性ある豊かな「暮らしやすいまち」「えらばれるまち」として発展することを目指しています。



市の面積	98.55 km ²
標高	679.995 m
東経	138° 25' 45"
北緯	36° 19' 26"

3. 計画の目標

本計画における削減目標は、「小諸市地球温暖化対策地域推進計画」における基準年（1990（平成2）年度）から2050（令和32）年度までの削減目標を踏まえた、目標値の設定を行いました。

「小諸市地球温暖化対策地域推進計画」における削減割合に基づいて、2035（令和17）年度の温室効果ガス総排出量を計算すると194千t-CO₂となり、2016（平成28）年度の温室効果ガス総排出量に対して約40%の削減量となります。

表1：本計画の削減目標

計画	項目	基準年	中期目標	目標年次
小諸市地球温暖化対策地域推進計画	年次	1990年度	2030年度	2050年度
	温室効果ガス総排出量	333.7千t-CO ₂	234千t-CO ₂	67千t-CO ₂
	割合	100%	70%	20%
小諸市低炭素まちづくり計画における削減量の設定	年次	2016年度	—	2035年度
	温室効果ガス総排出量	320千t-CO ₂	—	194千t-CO ₂
	割合	100%	—	60%

4. 計画の期間

本計画の目標年次は、「小諸市立地適正化計画」に合わせ、2035（令和17）年とします。ただし、見直しについては、必要に応じて随時実施し、起こりうる課題の解決に柔軟に対応します。

また、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。

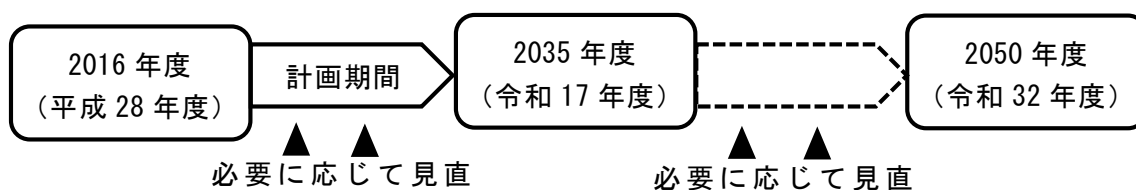


図2：本計画の計画期間

5. 計画の区域

低炭素まちづくり計画においては、「都市の低炭素化の促進に関する法律」第7条に基づき、「区域区分に関する都市計画が定められていない場合は用途地域が定められている区域」であって「都市の低炭素化の促進に関する施策を総合的に推進することが効果的である」区域を、「計画区域」として計画に記載することが求められています。

そして、「低炭素まちづくり計画作成マニュアル（平成24年12月 国土交通省 環境省 経済産業省）」には、計画区域内で「日常生活に必要な商業施設・業務施設・医療福祉施設などが住宅の身近に集約され、徒歩や自転車による移動で日常生活の大半のニーズが満たされるような拠点となる地域」を「集約地域」とし、都市機能の集約や都市機能の配置の適正化を推進することが記載されています。

そこで、市では、「計画区域」を用途地域全域（682ha）とし、「集約地域」を同様の根拠で立地適正化計画に位置付けた都市機能誘導区域（62.1ha）とすることで、低炭素まちづくり計画と立地適正化計画との連動を図るものとします。

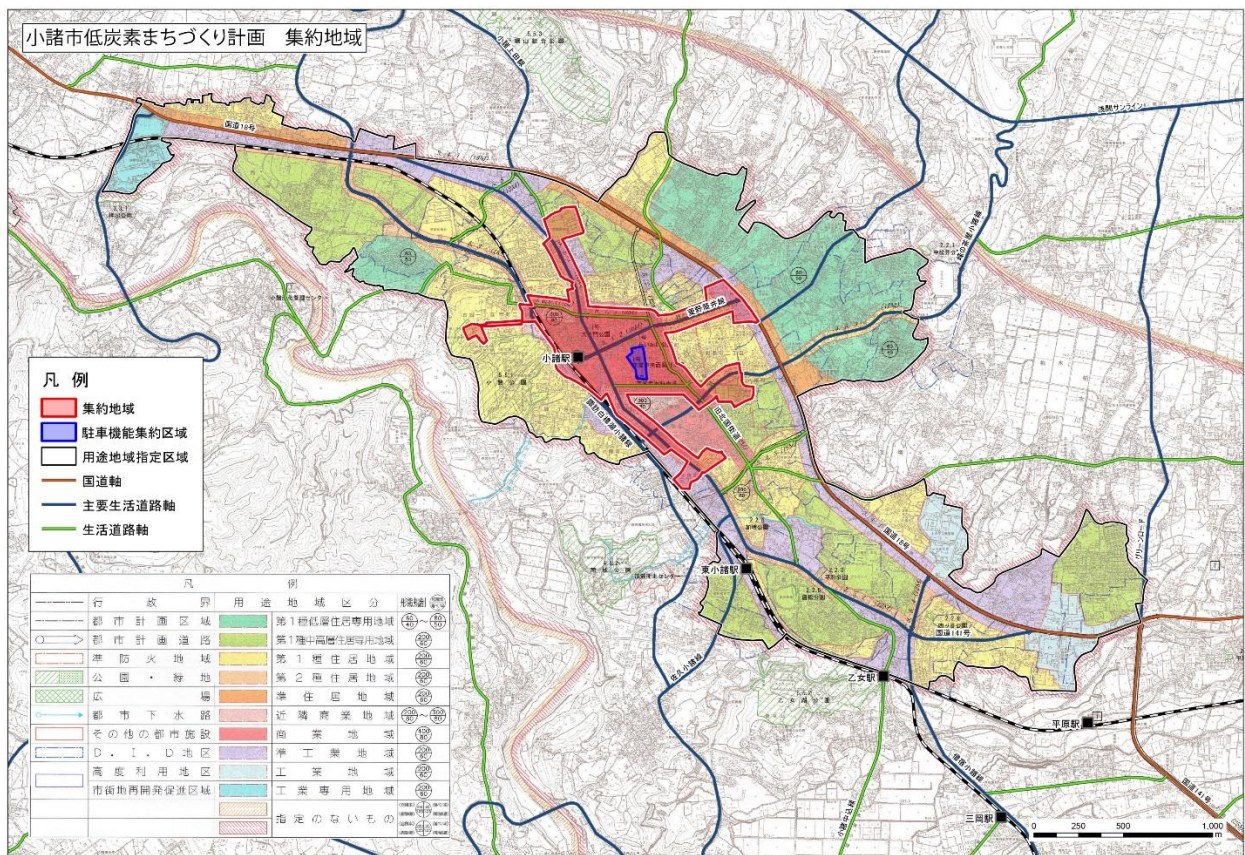


図3：本計画の計画区域及び集約地域

第2章 必要となる取組

「低炭素まちづくり計画作成マニュアル」では、地域の実情や都市の規模等に応じて、「都市機能の集約化」、「公共交通機関の利用促進」、「自動車からの二酸化炭素発生抑制」、「緑地保全及び緑化推進」、「非化石エネルギーの利用又は化石燃料の効率的利用」、「建築物の低炭素化」等の幅広い分野における多様な施策を位置付けることができることになっています。

本計画では、計画が対象としている都市計画分野の4つの施策「都市構造の適正化」、「交通環境の改善」、「公園等の緑地を活用した低炭素化」、「エネルギー利用の効率化」について、計画目標達成のために必要な取組を以下のとおり位置付けます。

施策1 都市構造の適正化

[具体的な取組]

1 立地適正化計画を踏まえた公民連携の都市機能等の集約

1) 集約地域に人やものを誘導することによる、利便性の高いまちづくり

市庁舎の建替えや市民交流センター、図書館の建設により駅周辺及び市役所周辺の機能強化を図りながら、集約地域に都市機能や居住機能の集積を推進することで、集約型の都市構造をめざします。

2) リノベーションによる既存建築物の活用した、都市機能の誘導

リノベーションにより既存建築物を活用し、サテライトオフィス、コワーキングスペース、シェアオフィス、テレワーク等の誘導を推進します。

3) 集約駐車場、小さな駐車場の活用

① 駐車機能集約区域における集約駐車施設の活用

市庁舎や図書館、こもろ医療センター等の都市機能を集約した市役所周辺を駐車機能集約区域とし、整備した以下の駐車場を集約駐車施設として活用することで、駐車需要と都市機能の集積の両立を推進します。

表2：集約駐車施設一覧

集約駐車施設名	位置	規模
市営中央地下駐車場	小諸市相生町三丁目3番3号	165台
市営中央西側駐車場	小諸市相生町二丁目55番地4	163台
市営赤坂駐車場	小諸市赤坂一丁目654番地1	63台



図4：駐車機能集約区域

②立地誘導促進施設協定（コモンズ協定）を活用した駐車場の集約

集約地域において、民間を含めた駐車場の適切な配置のため、立地誘導促進施設協定等を活用した小さな駐車場の集約による駐車効率の向上や歩行者の安全確保を推進します。

4) フリンジ駐車場の誘導

駅周辺やイベント時の不要な自動車通行を抑制するため、縁辺部にある公共用地のフリンジ駐車場としての活用を検討します。

5) 低未利用地の集約による活用

低未利用地の区画整理における、柔軟な集約により誘導施設や公共用地等への活用を検討します。

2 まちなか居住の推進

1) 集約地域での集合型住宅等の設置推進

SOHO、サテライトオフィス、コワーキングスペース、シェアオフィスの設置を推進することにより、まちなか居住しやすい環境整備を推進します。

また、集約地域における飲食店や日用品店の集積による生活利便性を生かして、介護サービス付き高齢者用住宅やリバースモーゲージ対象マンション等の付加価値を持った集合住宅の設置を推進します。

あわせて、将来の世代間バランスの維持を図るため、子育て層にも配慮した共同建替え、まちなか居住の促進に努めます。

[取組の効果]

市街地の拡大抑制と適切な土地利用によるコンパクトで効率的な市街地形成を図ることによって、自動車利用の抑制による二酸化炭素排出量の削減、行政コスト（基盤施設の維持管理コスト）の抑制などが期待されます。

また、生活に必要な機能が整ったまちなかでの居住を推進することで、自動車に過度に依存せず、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりの実現が図られることで、高齢者等の生活利便性の向上、自動車利用の抑制による二酸化炭素排出量の削減などが期待されます。

施策2 交通環境の改善

[具体的な取組]

1 こもろ愛のりくんをはじめとする公共交通の利用促進

1) 高齢者のこもろ愛のりくん利用促進

自動車での移動が困難な高齢者の移動手段を確保し、高齢者が生き生きと暮らせるまちづくりを進めるため、高齢者がこもろ愛のりくんを利用する時の費用を助成するなどの取り組みを検討します。

2) パークアンドライドの推進による連携強化

公共交通利用者が自動車や自転車を使ってアクセスできるよう乗り継ぎ利便性を高めるため、駅周辺に駐車場・駐輪場の整備を図ります。

3) MaaS等活用によるサービス向上、効率化の研究

こもろ愛のりくん等のサービス向上に向けて、ICカード化、車内の乗継案内の充実等を検討します。あわせて、鉄道や路線バス、タクシーなど交通手段全般を対象とした、乗継案内や決済の一元化を関係事業者と共に研究していきます。

また、将来の人口減少を踏まえた適切なサービスの選択に努めます。

4) 低炭素車両の導入

低炭素化のシンボルとして、こもろ愛のりくん等において環境にやさしい車両導入を検討します。

5) 駅周辺でのパーソナルモビリティシェアリング

新たな交通システムの社会実験として、駅周辺をモデルエリアとした超小型モビリティシェアシステムによる移動の自由、回遊性向上、市業務や公用車での導入など具体の試みを推進します。

6) 交通結節点の機能強化による公共交通の利便性向上

① 駅前広場の多機能化

駅の玄関口である駅前広場について、利用者の利便性向上につながるよう、交通結節点として多機能化をめざします。

②駅を中心とした移動環境の構築

駅には、徒歩、自転車、自動車（環境対応車）、超小型モビリティなど多様な交通モードでアクセスできるように、様々な駐車スペースの確保を検討します。

また、長期的に駅舎の更新に合わせて、鉄道とこもろ愛のりくん等の同一ホーム乗り換えや自転車、超小型モビリティのホーム乗り入れなど、市街地と連続した誰もが利用しやすい交通サービスのあり方を検討していきます。

7) 自動運転を見据えた環境整備

自動運転の技術が進展する中で、公共交通においても自動運転レベル4以上に対応する範囲と環境整備を検討していきます。

8) モビリティマネジメントによる普及啓発

モビリティマネジメントの推進

エコ通勤等の自動車利用を減らす働き方の推進として、市職員によるエコ通勤の率先取組、協力事業者をWEBで紹介、テレワーキングの普及等を検討します。

自転車利用や公共交通利用に関する教育・啓発活動、ノーマイカーデー等の実施、公共交通の運行情報の提供を検討します。

近距離移動には徒歩や自転車利用を促し、郊外部の買い物にはEVカーシェアリングを利用してもらう等、環境に優しい移動手段への転換を促進します。

高齢者の免許返納促進、転入・住替え時のクルマに頼らない生活の普及・啓発を推進します。

2 回遊性の向上

1) 歩行空間等の整備

①安全で安心して歩ける歩行空間の確保

集約地域の比較的幅員が大きい街区道路において、歩行空間の拡大を検討します。あわせて、バリアフリー化、緑化、街路灯の整備・LED化など安全で安心して歩ける環境の整備を推進します。

②自転車・歩行者の移動環境づくり

公共施設、商業施設と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、コミュニティサイクルの整備支援、サイクルポートの整備支援、自転車レーン・歩道の整備、サイクルアンドライドの推進を検討します。

③シェアスペースによる回遊性の向上

集約地域内の通過交通が多くない一部において、歩道と車道の区分をなくす

ことにより車両の走行速度を抑制し、安全な歩行環境づくりによる回遊性の向上をめざします。

④公共サインの設置

歩きたくなる公共サインの設置を検討します。

3 新たな交通モードへの転換

1) コミュニティサイクル、レンタサイクルの普及

日常的な移動手段の利便性を向上させ、周遊などの観光振興や商店街振興などまちの魅力を高め、市内事業者にもビジネスなど様々なシーンにおいて手軽に利用できる交通手段として、コミュニティサイクル、レンタサイクルを推進していきます。

2) EV（電気自動車）、FCV（燃料電池自動車）等の推進

①環境に配慮した自動車利用の促進

環境にやさしい移動手段として、環境対応車の普及を促進します。

②急速充電器の設置推進

電気自動車等（電気自動車、プラグインハイブリッド車）の今後の普及拡大に繋げていくことを目的に、観光ルート等も念頭に置いて急速充電器の設置を促進し、市民の電気自動車等の利用マインドを後押しします。

[取組の効果]

都市の低炭素化に不可欠な公共交通の維持や低炭素化が期待できる新たな交通モードへの転換を促すことで、自動車利用の抑制による二酸化炭素排出量の削減、高齢者等の生活利便性の向上などが期待されます。

また、安全で安心して歩ける歩行環境の整備によって、高齢者等の生活利便性の向上、自動車利用の抑制による二酸化炭素排出量の削減、歩行量の増加によるまちの賑わいの向上などが期待されます。

施策3 公園等の緑地を活用した低炭素化

[具体的な取組]

1 公園、緑地の整備の推進

1) P-PFIによる公園の整備、維持管理

①公園、緑地の整備

P-PFIを活用した公民連携による公園、緑地の整備を推進します。

②オープンスペースを活かした緑地の創出

市内に残存するオープンスペースについて、緑地としての保全、活用を検討します。

2 みどりの保全、維持

1) 公民連携の共同管理、運営、市民参加の推進、協働による維持管理

①アダプト制度等の活用による公共空間におけるみどりの管理

現在、相生町通りの植樹帯等において、アダプト制度（行政と関係団体が協定を結び、行政が整備した公共施設をボランティアで管理する制度）を用いた地元住民による維持管理が行われています。

このような制度を活用し、計画区域内の公共空間におけるみどりの保全、維持について市民参加を推進していきます。

②残存するみどりの保全、維持管理の充実

地域における親しみのあるみどりの保全手法を検討し、効果的なみどりの保全を進めます。あわせて、将来につながる存続方策を検討します。

③低未利用地等を使用した地域住民によるみどりの育み

低未利用土地権利設定等促進計画に基づき低未利用地の整理活用を促進し、地域住民による緑地の育成、維持管理の取組を推進します。

[取組の効果]

緑化の推進によって、二酸化炭素の吸収効果が期待されます。

施策4 エネルギー利用の効率化

[具体的な取組]

1) 建築物の低炭素化に係る情報提供、啓発

①低炭素建築物の導入促進

建物の新築や建替えの機会を活用し、認定低炭素住宅等の導入に向けて、国の補助制度や税の優遇措置等に関する情報提供を行い、建物性能の向上によるエネルギー負荷の軽減を推進します。

②既存住宅の断熱性能向上の促進

数ある既存住宅においても、断熱材の使用や窓断熱等により住宅の断熱性能を高めることで、エネルギー負担の軽減を促進します。

③高性能建築設備の導入促進

コージェネレーションシステムや高効率エアコン、潜熱回収型給湯機、照明高効率化等の高効率機器の導入に向けて情報提供を行い、エネルギーの利用効率の向上をめざします。

2) 未利用エネルギーである木質バイオマス利活用推進

森林や緑地の適正な管理により発生する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。

[取組の効果]

省エネルギーの推進や新エネルギーの導入により、エネルギー消費量の抑制による二酸化炭素排出量の削減、燃料費・電気料金の削減などが期待されます。

第3章 計画の評価

1. 評価方法

本計画に定められた目標値と実績値を比較し、達成状況の評価は計画期間終了の翌年度とし、見直し時においても、適宜実施します。

また、計画の進捗状況を随時確認することで、効率的、効果的に低炭素まちづくりを進めます。

2. 公表について

計画の評価結果については、市のホームページや広報等で公表し、市民や関係者からの意見を収集します。

3. 評価結果を受けての見直し

計画の見直しは、2年ごととし、必要に応じて随時実施することとします。本計画で定める削減目標を達成するため、施策の立案（PLAN）、施策の実施（DO）、施策の進捗状況や目標に対する点検・評価（CHECK）、必要に応じた施策の改善（ACTION）の一連のPDCAサイクルによる計画の見直しを実施することで、継続的な改善を図ります。

また、各施策の進捗状況や達成状況をより適切に点検・評価するため、施策ごとの詳細スケジュールの設定や各種調査、分析などを実施しながら、PDCAサイクルが効果的に進むよう努めていきます。

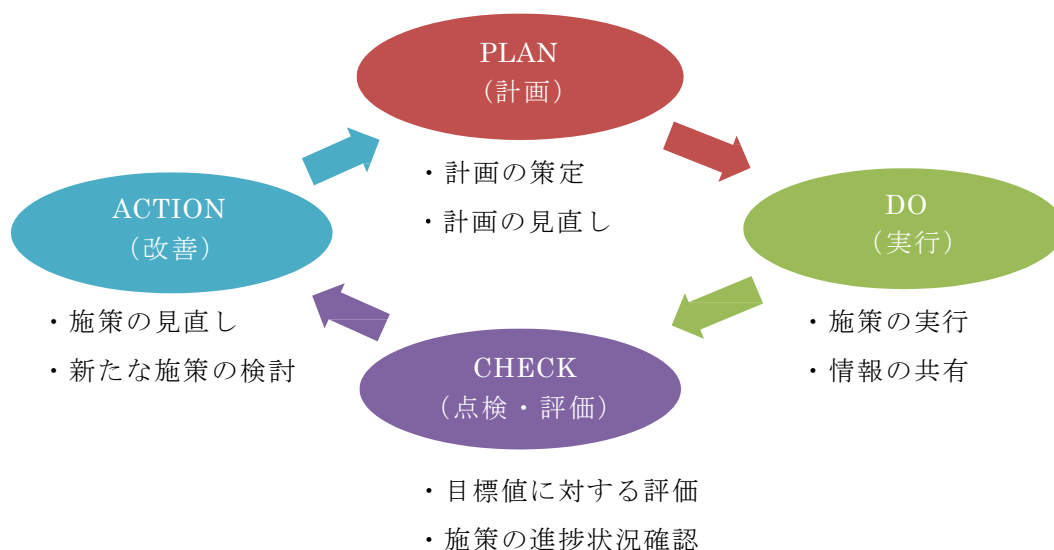


図5：本計画のPDCAサイクル