

志木市低炭素まちづくり協議会（第2回）

～ 議事要旨 ～

- 日 時： 平成 25 年 12 月 19 日（木） 14:00～16:30
- 場 所： ふれあいプラザ（志木駅東口丸井 8F）
- 出席者： 埼玉大学大学院 理工学研究科：久保田尚教授（会長）
横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院：吉田聡准教授
国際興業グループ株式会社 運輸事業部運輸企画課
志木駅東口広場タクシー組合 有限会社志木合同タクシー
東京電力株式会社志木支社
大東ガス株式会社
大村商事株式会社
NPO 法人 エコシティ志木
埼玉県警察本部 朝霞警察署 交通課
志木市 企画部 政策推進課
志木市 市民生活部 生活安全課
志木市 都市整備部 都市計画課
志木市 市民生活部 環境推進課
志木市 教育政策部 教育総務課
志木市 教育政策部 学校教育課
埼玉県 都市整備部 都市計画課
埼玉県 環境部 温暖化対策課
埼玉県 環境部 環境政策課
(事務局) 志木市 都市整備部 都市計画課
計量計画研究所（記録）

□ 議事内容：

(資料2：低炭素まちづくりの目標及び方向性・施策の検討)

- ・本資料で示されている志木市の目指すべき方向性は、良いと思う。現在の方向性に加えて、防災の観点から災害対策の関心も高まっている事を踏まえると、学校の防災拠点化における分散型エネルギーの確保なども含めてはどうかと思われる。また、エネルギー施策の推進にあたっては、住民の協力も必要なので情報提供を積極的に行うことも必要かと思われる。
- ・昨今、交通政策基本法が成立したが、その方向性とも本計画は整合が取れているので、

良いと思われる。都市構造の方向性に公共交通軸が示されているが、宗岡地区を運行する路線も重要な交通軸であると認識しているので位置づけを検討して欲しい。また、徒歩や自転車と共存する区間が示されているので、そのような区間は、安全性も考慮して検討して欲しい。

⇒公共交通軸は、拠点や隣接市と接続する主要な軸を示している。宗岡循環などは、地域内の移動を支える路線であると思われるので、公共交通軸を階層的にするなど工夫して示したい。【事務局】

・緑の施策に一般国道 254 号バイパスでの道の駅整備とあるが、道の駅に宗岡の歴史が分かるようなポケットパークを整備できると良いのではないかと思う。

・省エネルギーに向けては、市民 1 人 1 人の意識を高めていくことが必要である。そう考えると、小学校で教育を受けて、家庭で考えてもらうことが効果的だと思われる。また、CO₂の吸収効果として、緑を整備するとあるが、効果が局所的かと思われる。各家庭での植樹やマンションの屋上の緑化を図るなど、市民目線で対応が可能なことも必要かと思われる。

⇒ご指摘を踏まえて、修正する。【事務局】

・省エネ化にあたっては、エコポイントなどの低炭素に寄与したことで貯まるポイントで、機材の整備や買い物ができるなども一つの方向性としてあると思われる。

⇒都市計画の範囲で、どこまで出来るか判断が難しいが、検討していきたい。【事務局】

・これまで、電力の見える化で、どの程度の電力削減に繋がったのかを把握しているのであれば、教えて欲しい。【事務局】

⇒東京電力では、でんき家計簿として、過去の使用量と料金から、ライフスタイルにあった料金メニューや省エネアドバイスをを行っているので、参考にして欲しい。

・志木市内で、薪ストーブの需要が増えていることを踏まえると、再生可能エネルギーの利用として、バイオマスの活用も考えられるのではないか。

⇒志木市では、里山がないため、薪の入手が課題になると思われる。記載については、相談させて欲しい。【事務局】

・今回の資料に示された低炭素まちづくりの方向性には、大胆なものも含まれているので、計画に書かれて困ることが有れば言って欲しい。例えば、病院の建屋の中にバスが入ってくるなどの提案もあるが、問題無いか。【会長】

⇒水素バスなどの環境が整ってきた段階で検討できればと思う。

・水素バスについては、詳しくは後ほどのプレゼンで紹介したい。

- ・低炭素まちづくりでは、都市部門に関わる運輸部門と民生部門の CO₂ が対象かと思われるが、市全体の排出目標を議論する場合は、別途設けるのか。
⇒志木市では、温対法の実行計画（区域施策編）を策定していないので、都市部門をベースとして、議論することを考えている。【事務局】
- ・環境部局としては、実行計画（区域施策編）の策定を考えているのか。
⇒実行計画（区域施策編）は、近隣市でも検討を始めているので話題には上がるものの、現在は策定する予定はない。
- ・様々な施策が示されているが、多くのものは、行政主導で行えるものかと思われる。ただし、一部の施策は、市民にお願いしなければならないものがあるので、行政が直接行うものとの役割分担が分かるようにしてはどうか。
⇒今後、2050年までのロードマップを検討する際に、それぞれの役割についても整理したい。【事務局】

（資料3：施策効果の検証）

- ・2030年までに公共施設の集約化や統廃合も検討していきたいと考えている。統廃合により、施設数が減少すれば、CO₂の排出量も減少すると思われるが試算は可能か。また、一般国道254号バイパスの整備によるCO₂の削減効果は、どのように考えているのか。
⇒公共施設の統廃合は、CO₂の削減効果とは別の観点で決まると思われるため、検討にあたってはシナリオの整理が必要かと思われる。やり方については、要相談させて欲しい。一般国道254号バイパスの整備効果については、交通面での効果は試算する予定である。【事務局】
- ・表向きには公表されていなくとも、担当部署では構想を持っていると思うので、相談し、シミュレーションしてはどうか。【会長】
- ・施策効果の前提条件だが、新築での高効率機器の導入が30%とされているが、ヨーロッパでは、ゼロエネルギー住宅の導入率を100%にするなどの目標を掲げている国もある。日本でも今後、普及していくことを踏まえると、60%ぐらいを高効率化で削減し、残りを太陽光発電で賄うような住宅の導入を推進しても良いかと思われる。現在でもエコキュートなどの採用率は高いので、30%は過小のように思われるので、実際の導入率を確認して欲しい。志木ニュータウンでは、断熱として反射ガラスを想定しているが、他の要素も見込めれば、もっと効果が大きくなると思われる。
⇒ご指摘を踏まえて修正を行う。引き続き、ご指導頂きたい。

- ・柳瀬川駅の整備イメージを見ると、自動車アクセスし易くなるように見えるが、それでは、CO₂の増加を引き起こしてしまうのではないかと。
⇒地域で見るとご指摘の通りに自動車の利用が増えるかと思われるが、駅までのアクセス性が高まることで、これまで自動車を利用していた人が鉄道に転換することが見込めると考えている。【事務局】
- ・前回の会議で本会議は、低炭素化に向けた取り組みだけでなく、将来のまちづくりも議論することを確認している。柳瀬川駅の改良は、低炭素化の効果は低いかもしれないが、将来、駅まで行くことが大変な人が、家から自動車や超小型モビリティでホームまで乗り付け、鉄道で移動できるという新しいライフスタイルもあって良いと思われる。【会長】

(資料4～：埼玉県における取組み)

- ・出歩きやすいまちづくりとして、バス待ちスポットなどの取り組みを行って行くとのことなので、施策の効果をモニタリングし、お教え頂きたい。【事務局】
- ・施策実施によって、効果が出るようなバックアップ施策の検討も実施して欲しい。
- ・水素ステーションの検討は、民間企業も入って検討しているのか。また、水素は、どこから供給しているのか。
⇒水素ステーションの検討には、民間事業者にも加わって頂き進めている。具体的には、エネオスや岩谷産業などが取り組んでいる。県としても水素利用の普及に向けて、役割を果たさなければならないと認識している。なお、水素は、その場で電気分解し、作成している。

以上