



茅ヶ崎市 低炭素まちづくり計画

～湘南の快適環境都市を目指して～



平成27年3月
茅ヶ崎市





茅ヶ崎市長 服部 信明

はじめに

本市は、首都近郊の住宅市街地としての発展を遂げ、高い人口密度、土地の有効利用という観点からみると成熟期にあります。近い将来に人口は減少に転じ、急速な少子化・高齢化の進行が見込まれており、これまでも増して効率的な都市経営、行政サービスの維持、充実が必要となっています。

こうした中、将来の都市づくりにおいては、利便性や快適性を求めつつ、都市活動から排出されるCO₂を抑えて持続的に発展できる都市構造や機能の実現を目指していくことが重要です。

本市では、「都市の低炭素化の促進に関する法律」の施行を受けて、市民生活にとって重要かつ緊急性の高い施策・事業から着実に取り組んでいくため、「茅ヶ崎市低炭素まちづくり計画」を策定いたしました。この計画を着実に進めることにより、ちがさき都市マスタープランが掲げる“湘南の快適環境都市～みんなでつくる 住み続けたいまち ちがさき～”を目指してまいります。

本市の都市づくりに関わっていただいている市民、事業者の皆様には、あらためて心よりの御礼を申し上げるとともに、今後のさらなるご協力をお願い申し上げます。

平成27年3月

目次

第1章 計画策定の趣旨・概要	1
1.1 計画策定の背景	1
1.2 計画の位置付け	1
1.3 計画の狙い	2
1.4 計画の対象区域・集約拠点地域	2
1.5 計画の目標	3
1.6 計画期間	3
1.7 計画の構成	4
第2章 本市の現況・将来動向の把握	5
2.1 都市構造とCO ₂ 排出・吸収の関係	5
2.2 本市の都市構造の現況・将来動向	7
2.3 本市のCO ₂ 排出量の現況・将来動向	14
第3章 低炭素まちづくりの基本的な考え方と将来像	17
3.1 低炭素まちづくりの基本的な考え方	17
3.2 茅ヶ崎市低炭素まちづくりの将来像	21
第4章 低炭素まちづくりに向けて取り組む施策・事業	25
4.1 低炭素まちづくりに向けて取り組む施策・事業体系	25
4.2 各施策・事業の取組内容	27
4.3 各施策・事業により期待されるCO ₂ 排出量の削減効果	37
第5章 低炭素まちづくりのリーディングプロジェクト	39
5.1 自転車走行空間整備 モデルプロジェクト	39
5.2 コミュニティバスのサービス充実 プロジェクト	41
5.3 こころの低炭素化 プロジェクト	44
5.4 みんなの大切なみどりをまもる プロジェクト	45
5.5 みんなでみどりを増やす プロジェクト	46
5.6 20年後、もっと歩きやすくなるためのまち改善 プロジェクト	47
第6章 低炭素まちづくりの実現に向けて	49
6.1 計画推進の考え方	49
資料編	51
資料編.1 本計画のCO ₂ 排出量推計及び施策・事業効果の予測・算定方法	51
資料編.2 用語解説	53
資料編.3 計画策定にあたっての関係会議などの概要	55

1

計画策定の趣旨・概要

1.1 計画策定の背景

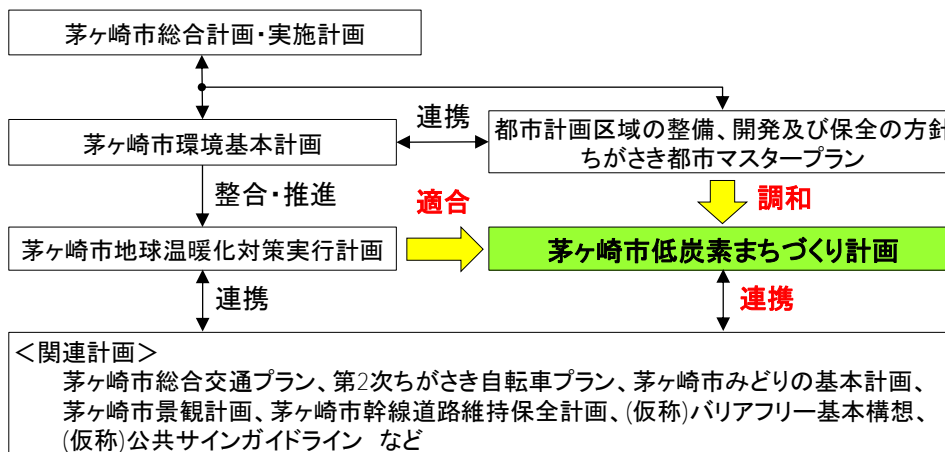
近年のまちづくりの方向性は、従来の発展拡大基調とした考え方から、集約型都市構造化、いわゆるコンパクト化へと大きく転換してきています。平成24年12月には、人口減少や少子化・高齢化の進行に対応した持続可能な都市構造を目指し、都市活動に由来する地球温暖化対策を進めることを趣旨とした「都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）」が施行され、区市町村は、市街化区域を対象に施策・事業を総合的に推進する「低炭素まちづくり計画」を策定できることとなりました。

本市の市街化区域内の人口密度は概ね100人/haで、未利用地が少なく、JR東海道本線茅ヶ崎駅周辺に都市機能が集積した都市構造となっています。将来人口は平成32年をピークに減少に転じると推計されており、高齢化率は県内他市町よりも比較的高めで推移する見込みです。また、インフラの老朽化への対応や都市防災力の強化も求められる中で、市街地内で密度の低下が生じてくることも想定しつつ、環境負荷の少ない持続可能なまちを目指す必要があります。

低炭素まちづくり施策については、これまでも鉄道やバス等の公共交通機関の重要性を認識して民間バス事業を補完するコミュニティバス事業の実施、自転車利用率が高いことを受けた自転車走行環境の整備といった施策を展開してきています。また、環境分野においても、CO₂排出量削減に向けて「茅ヶ崎市地球温暖化対策実行計画」を策定し、取組を推進しています。さまざまな取組を進める中で、本計画では、エコまち法の制定を契機として、改めてまちづくりの観点から、都市構造を捉え直し、低炭素まちづくりに係る施策を体系化した上で、一体的に推進していく方向性を明らかにします。

1.2 計画の位置付け

本計画の位置付けについては、エコまち法において「茅ヶ崎都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「ちがさき都市マスタープラン」と調和し、「茅ヶ崎市地球温暖化対策実行計画」に適合することが必要とされています。本計画は、これらの既定計画の方針に基づいて都市の低炭素化に係る施策を体系化し、一体的に推進するための実行計画と位置付けます。



■茅ヶ崎市低炭素まちづくり計画の位置付け

1.3 計画の狙い

少子高齢化が進む将来への対応として、限られた財源の中で、まちの構造・機能として必要な施策・事業を効率的に推進していくことは、都市の低炭素化に資する施策・事業と同じ意味を持ちます。都市から排出されるCO₂を抑えるだけでなく、行政サービス・都市経営の持続性・安定性につながり、「『湘南の快適環境都市』～みんなでつくる 住み続けたいまち ちがさき～」の実現への推進力が高まります。

1.4 計画の対象区域・集約拠点地域

市民、事業者、市等の各主体が取り組む低炭素まちづくり施策の展開を図るため、計画区域は、エコまち法の規定を踏まえて市街化区域全域（約2,221ha）とします。また、都市機能の集約を図る集約拠点地域は、「ちがさき都市マスタープラン」での位置付けから“茅ヶ崎駅周辺地区”、“辻堂駅西口周辺地区”、“浜見平地区”、“香川駅周辺地区”を位置付けます。



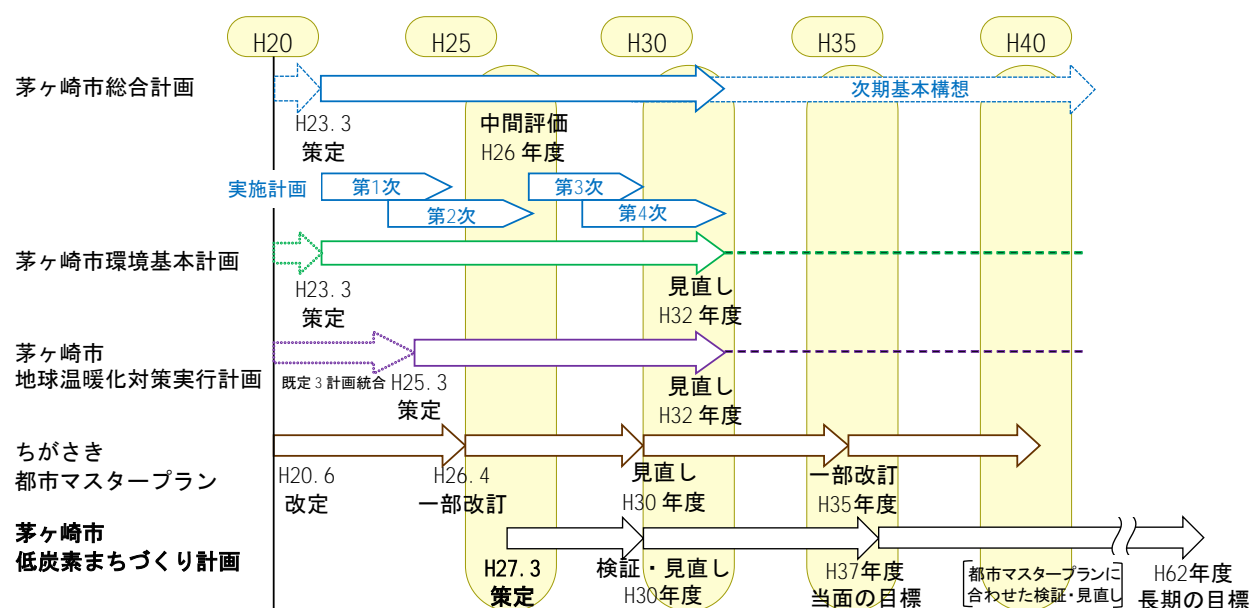
1.5 計画の目標

「茅ヶ崎市地球温暖化対策実行計画」の“平成2年度（1990年度）比20%削減”を踏まえ、すべての施策が進捗した場合の削減見込みとして、平成62年度（2050年度）を目標年として、将来^{すうせい}趨勢比で運輸部門で1.8%削減、民生部門で17%削減とします（詳細はp37～38を参照）。

1.6 計画期間

当面の目標期間としては、実行段階にある施策・事業の着手の目途として、概ね10年後の平成37年とし、平成30年の「ちがさき都市マスタープラン」の見直しの際に進捗確認を行います。長期間を要する施策・事業については、平成62年度（2050年）を見据えて、進捗確認、検証を行いながら施策・事業の実現を推進していきます。

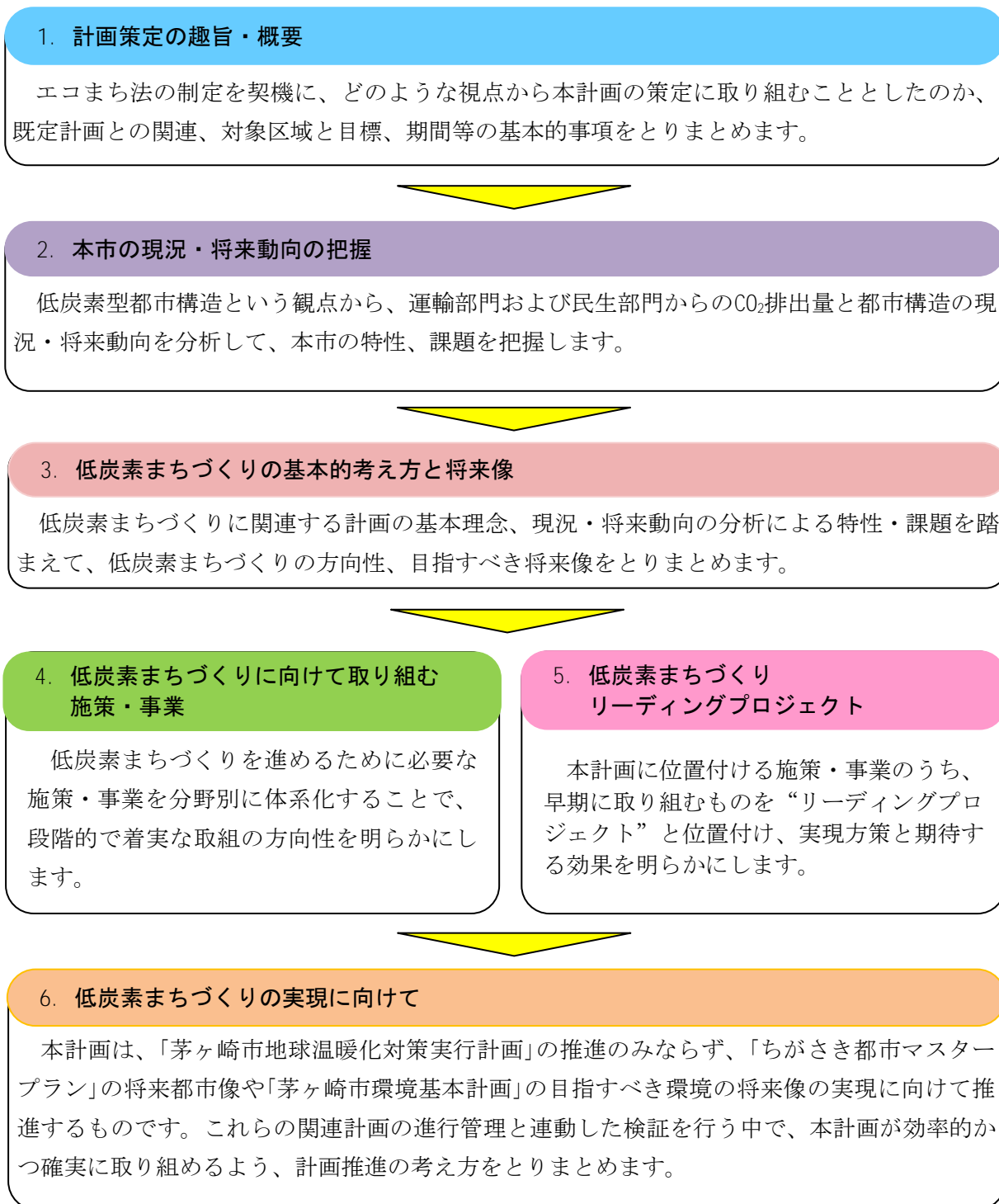
本計画の検証は、「ちがさき都市マスタープラン」の見直しのタイミングで行い、指標としては、都市全般に係わる計画であるため、CO₂排出量だけでなく、施策・事業の着手・実施状況の確認も行っていきます。



■茅ヶ崎市低炭素まちづくり計画と関連計画の計画期間

1.7 計画の構成

本計画の構成は、次図のとおりです。



■茅ヶ崎市低炭素まちづくり計画の構成

2

本市の現況・将来動向の把握

2.1 都市構造とCO₂排出・吸収の関係

本計画では、都市構造とCO₂排出の関係を次のように整理しています。

都市構造

【都市基盤】

都市は、道路や建築物等の「人工的な基盤」と、海川や緑地等の「自然的な基盤」で構成されています。

[人工的な基盤] 道路、駅、建築物、建築物・街区、上下水道、公園など

[自然的な基盤] 海浜、河川、湖沼、農地、緑地、樹林、丘陵など

【暮らし】

これら都市基盤の上で、社会・経済活動、市民の「暮らし」が営まれています。

[暮らし] 通勤・通学・買い物・業務などに伴う移動

居住・業務・生産・余暇などの活動

CO₂排出・吸収

【暮らしに伴うCO₂排出・吸収】

都市における社会経済活動では、多くの「エネルギー」が消費されており、それに伴いCO₂が排出されて地球温暖化の要因となっています。

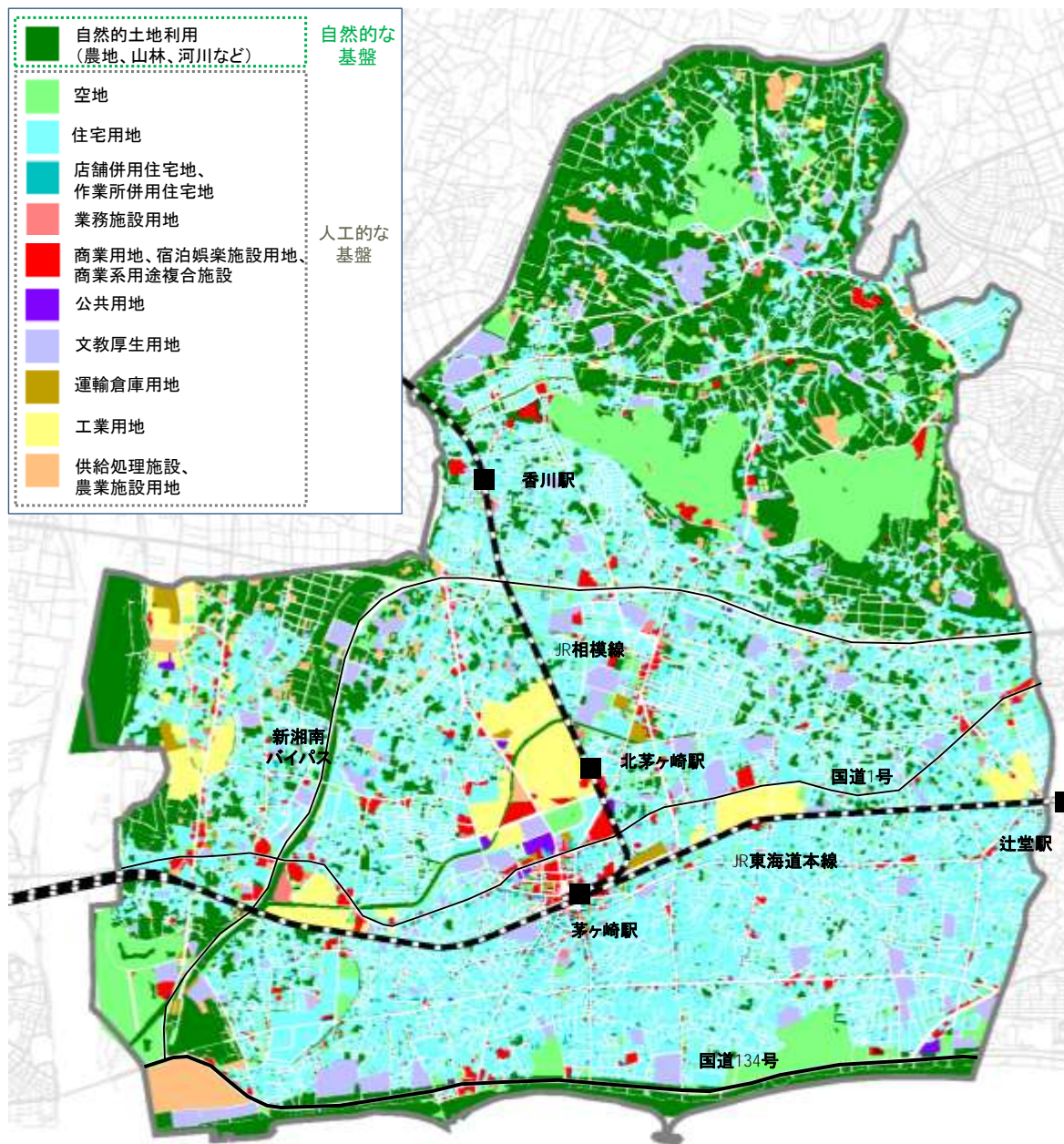
一方、樹木等のみどりは成長に伴いCO₂を吸収・固定するため、大気中のCO₂減少に寄与します。

- ◇ 自動車・バスの移動に必要なガソリン消費によるCO₂排出
- ◇ 居住や業務活動に必要な電力・熱利用によるCO₂排出
- ◇ 樹木・みどりの成長によるCO₂吸収

【望ましい暮らしの実現につながる低炭素型都市構造】

将来的にわたって持続可能で快適な都市生活を実現するためには、CO₂排出を抑制できる「低炭素型都市構造」の形成が求められます。次のような都市基盤の整備により、低炭素化を図るだけでなく、都市の利便性、活力、安全・防災性の維持・向上につながります。

- ◆ 都市機能が拠点に集約されている都市基盤（徒歩圏内の生活施設の充実）
- ◆ 自動車に依存せずに移動ができる都市基盤（公共交通や徒歩・自転車環境の充実）
- ◆ 高効率で自立分散的なエネルギー利用ができる都市基盤（省エネ住宅や街区単位のエネルギー供給の導入）
- ◆ みどりが豊かな都市基盤（既存樹木の保全・新たなみどりの創出）



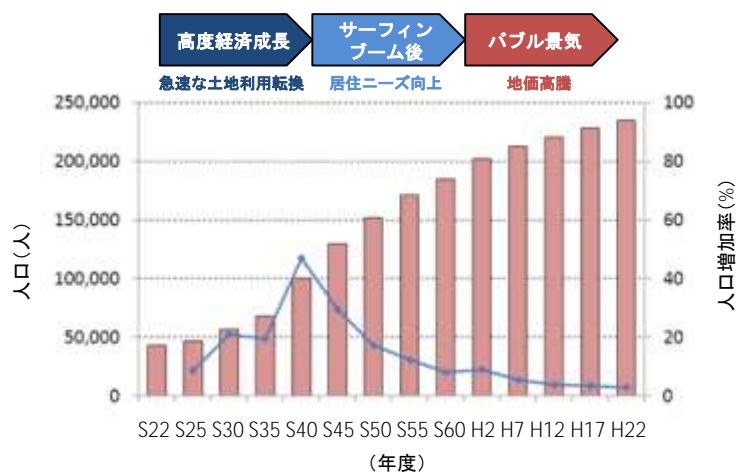
■ 茅ヶ崎市の土地利用現況
 (資料)平成22年都市計画基礎調査

2.2 本市の都市構造の現況・将来動向

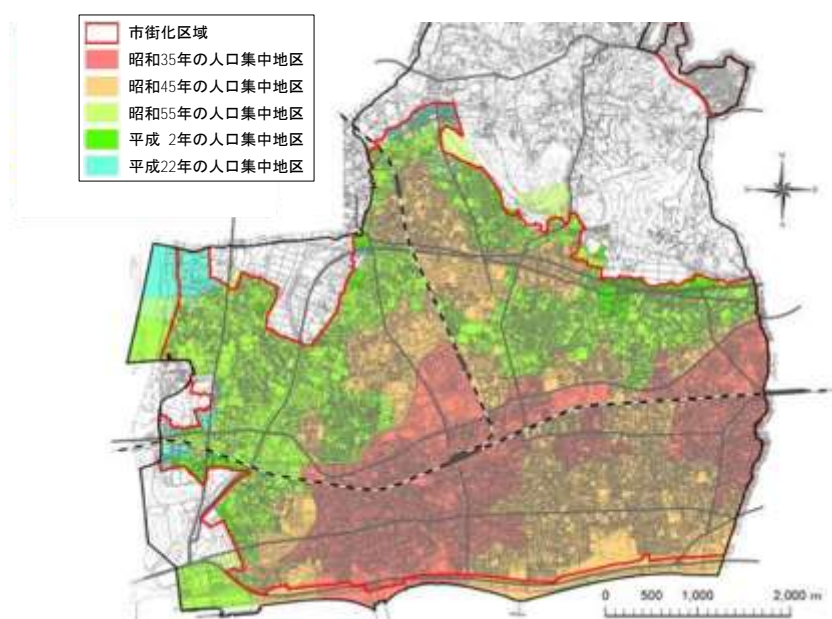
(1) 都市構造に関する状況 「本市は集約型都市構造である」

本市は、首都近郊の住宅市街地としての発展を遂げ、平坦な地形、温暖な気候、海岸・相模川・丘陵地の自然等の特性から、高度経済成長期以降も居住ニーズが高い状況が続き、昭和50年から平成22年で10万人近く増加しています。東京都区部・横浜・藤沢方面への通勤者も多く、市街地は、東京から相模湾沿岸にかけて連なっています。

市域内を面的にみると、昭和55年時点で市街化区域のほぼ全域が人口集中地区（DID地区）となり、その後は密度が増加する形で住宅市街地形成がなされた結果、市街化区域の人口密度は100人/haを上回り、市街化を抑制する市街化調整区域との区域区分の違いが明確になっています。その他、駅周辺等への都市機能集約もみられており、現状、集約的な土地利用がなされているといえます。



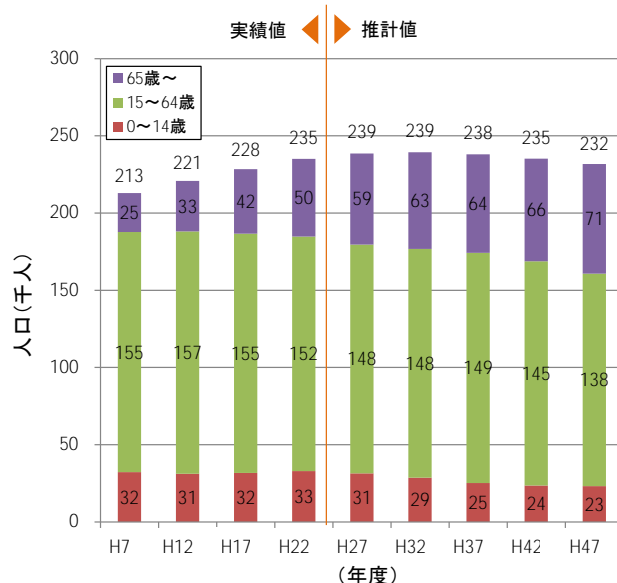
■人口の変遷



■人口集中地区（DID地区）の変遷（資料）平成22年都市計画基礎調査

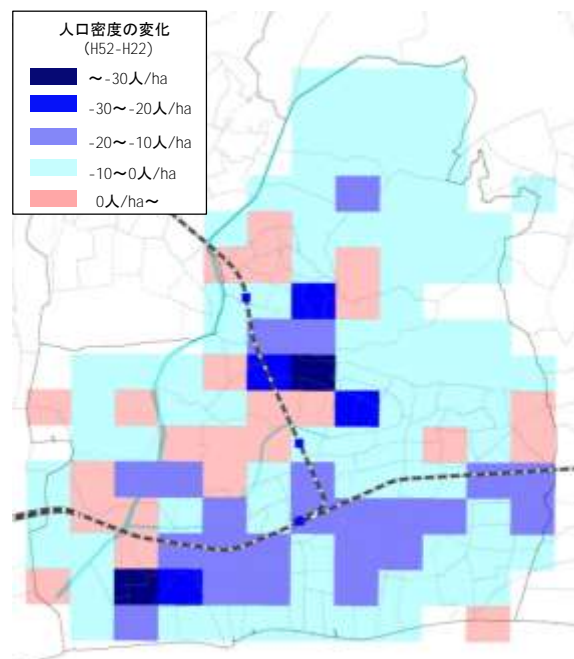
将来人口推計において、総人口は平成32年をピークに減少に転じ、65歳以上人口は平成47年に約7.1万人に至ると見込まれています。

平成22年と平成52年（試算）の人口密度分布を比較すると、人口減少期においても、市街化区域内の人口密度は概ね60人/ha以上に保たれる見込みです。（転入・転出が各地域で一律して起こると仮定した場合）。一方で、将来の高齢者増に伴い、世代間バランスが偏った地域が発生することも懸念されます。

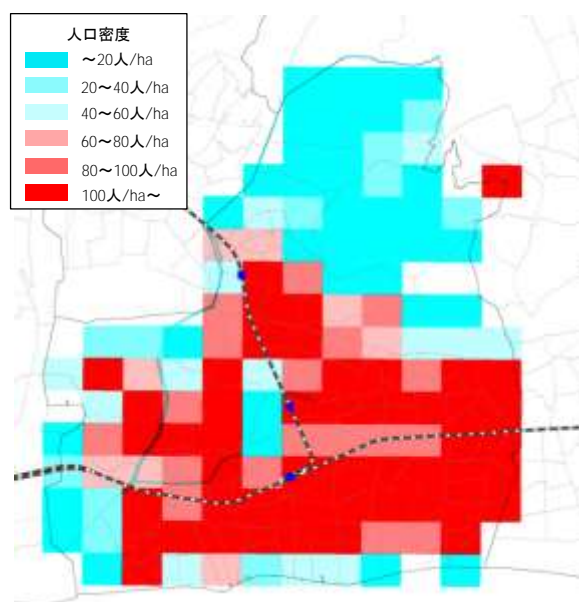


■茅ヶ崎市の将来人口の推移

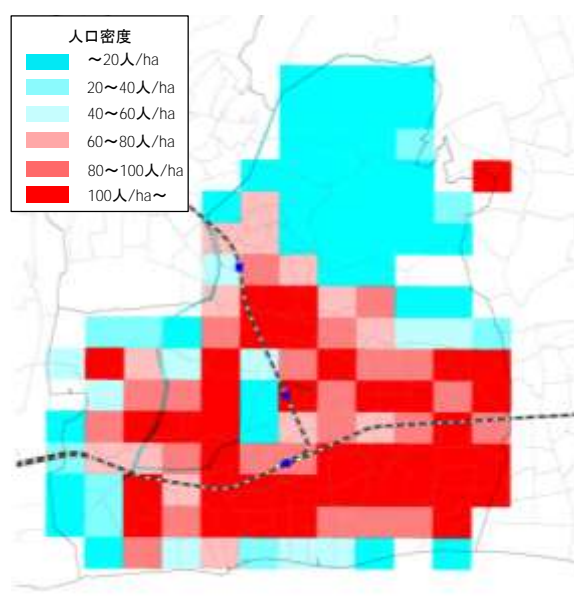
(資料)茅ヶ崎市の人口について(H24.2)



■メッシュ別人口密度の変化 (H22からH52)



■H22メッシュ別人口密度



■H52メッシュ別人口密度

(資料)H22メッシュ別人口は国勢調査。H52メッシュ別人口は、人口問題研究所が採用しているコーホート要因法をメッシュ別に適用し、社会移動なし(封鎖人口)で推計したもの(市全体のH52人口は人口問題研究所の推計値)

生活に必要とされる都市機能の配置として、商業施設の分布をみると、市街化区域内に一定の配置がみられる状況です。都市的な土地利用が進んだ一方で、CO₂の吸収源にもなる公園等の緑地が少なく、地域によっては不足している状況にあります。



■商業施設の分布

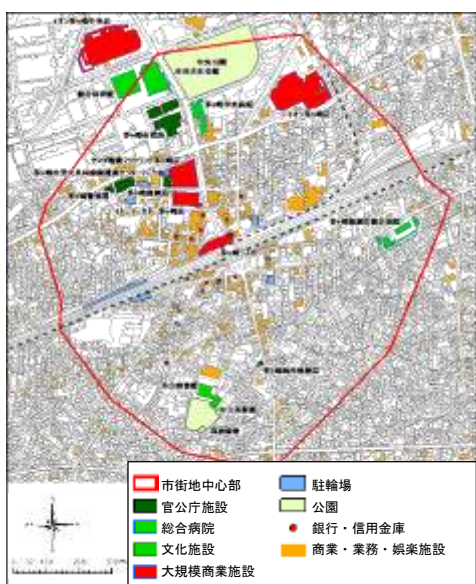
(資料)平成22年都市計画基礎調査



■公園・山林などの緑地の分布

(資料)平成22年都市計画基礎調査

市域中央に位置するJR東海道本線茅ヶ崎駅周辺に都市機能が集積しており、JR相模線、民間バスルートとそれを補完するコミュニティバス等、全市的に公共交通機関のネットワークが形成されている集約型の都市構造になっていると考えられます。



■茅ヶ崎駅周辺の都市機能

(資料)平成22年都市計画基礎調査



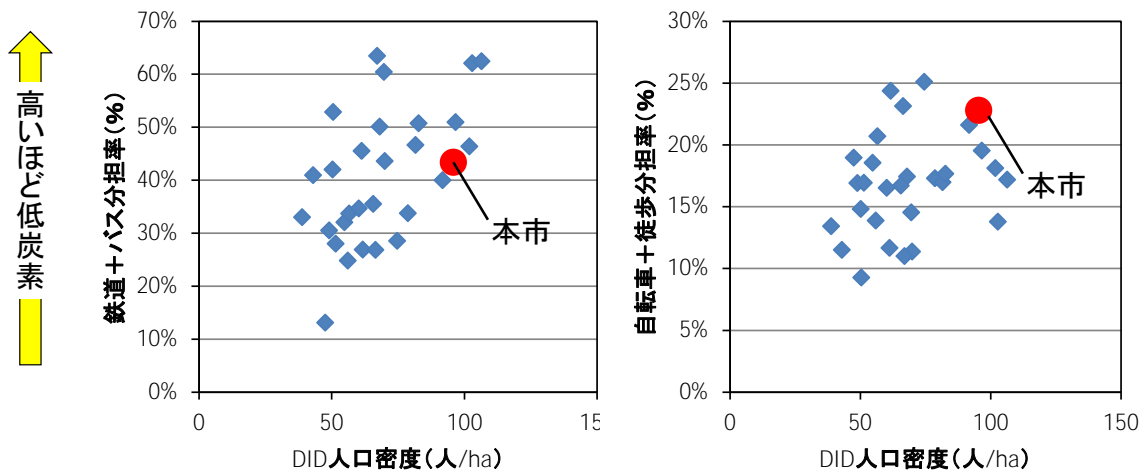
■公共交通利用圏域

(資料)平成22年都市計画基礎調査

(2) 移動実態に関する状況 「本市は過度な自動車依存型ではない」

移動実態に関する状況把握として、人口密度と交通手段分担率の関係をみると、神奈川県内の市町村と比較して、人口密度は高く、公共交通、自転車・徒歩の利用割合も多くなっています。本市は、CO₂排出量が多い自動車への依存が比較的低い傾向にあると言えます。

自転車利用と地形の関係としては、平坦な地形が多い市町村ほど、自転車の利用が多く、茅ヶ崎市は他市に比べて平坦であり、自転車利用も多い傾向です。

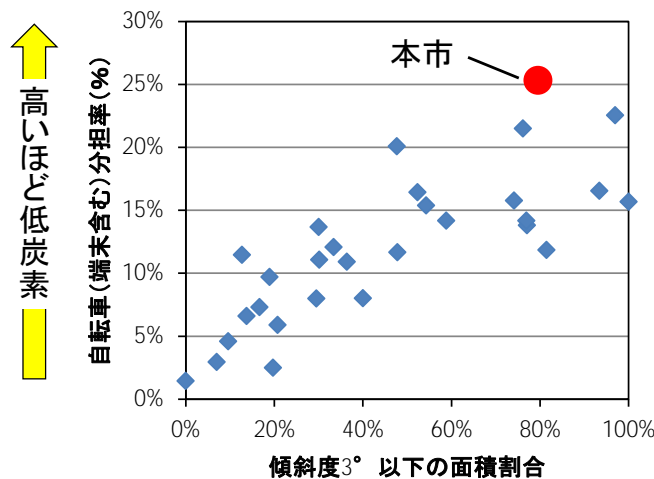


■人口密度と公共交通分担率の関係

■人口密度と自転車・徒歩分担率の関係

(資料)平成22年国勢調査(15歳以上の通勤・通学時の交通手段、DID人口・面積)

(注)神奈川県内の市町村別の値、赤色が茅ヶ崎市



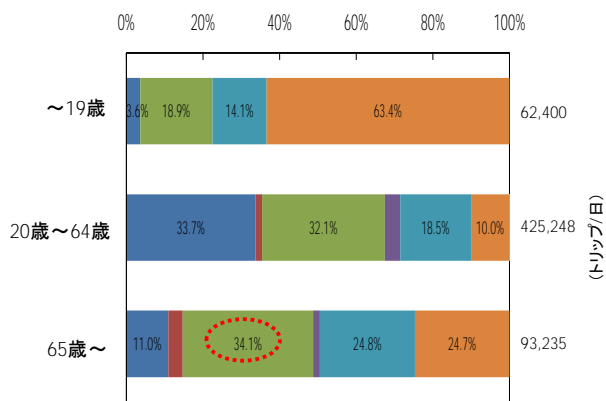
■平坦性と自転車分担率の関係

(資料)平成22年国勢調査(15歳以上の通勤・通学時の交通手段)、国土数値情報(250mメッシュ別平均傾斜角度)

(注1)神奈川県内の市町村別の値、赤色が茅ヶ崎市

(注2)傾斜度3°C:「自転車道等の設計基準」の最急縦断勾配が5%(≒3°C)

本市の自動車利用を年齢階層別にみると、高齢者の利用率が高い状況です。今後、ますます高齢化が進展することで、自動車利用が増加し、CO2排出量の増加が懸念されます。また、距離帯別では、近距離では徒歩・自転車、長距離移動では鉄道・自動車が利用されています。一方で、2～5kmの近距離でも自動車利用が多く見受けられることから、さらに自動車に依存しない生活スタイルが求められます。



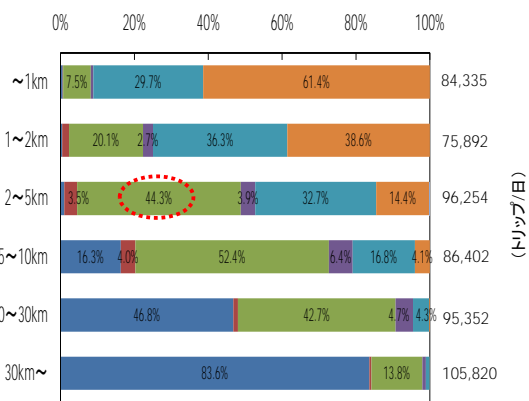
■鉄道 ■バス ■自動車 ■バイク ■自転車 ■徒歩 ■その他

■ 年齢階層別代表交通手段分担率

(資料)平成20年東京都市圏パーソントリップ調査

(注)トリップとは人または車両がある目的(例えば、出勤とか買物など)を持って起点から終点へ移動する場合に、その一方方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位である。

(引用:東京圏パーソントリップ調査、PTデータ利用の手引き)



■鉄道 ■バス ■自動車 ■バイク ■自転車 ■徒歩 ■その他

■ 移動距離別代表交通手段分担率

(資料)平成20年東京都市圏パーソントリップ調査

徒歩・自転車の利用環境としては、歩道が少なく、道路幅員が狭い等、歩行・自転車走行環境が整っているとは言えない状況です。また、宅地内の街路は、道路幅員が狭く入り組んだ場所も多いため自動車が流入し難い形状となっています。



■ 幹線市道における歩道整備状況

(資料)茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画

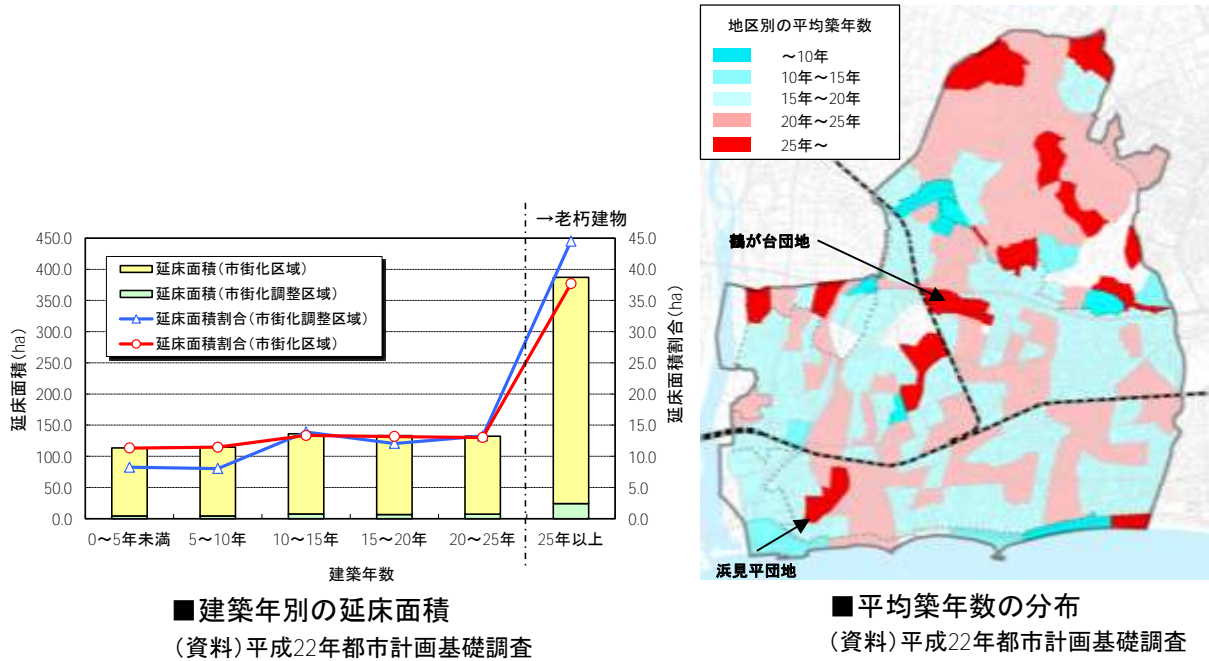


■ 自転車走行空間のある道路

(資料)第2次ちがさき自転車プラン

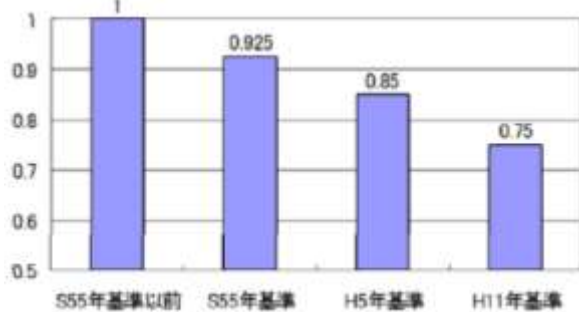
(3) 建築物に関する状況 「本市は今後も建築物更新が進む」

本市の建築物を築年数別に見ると、40年以上経過している建築物が40%を占めています。築年数の長い建築物は、大規模住宅団地を除き、市域全体に点在していることから、今後も建築物更新が進むと考えられ、更新にあたって低炭素化への配慮がいかになされるかが重要となります。



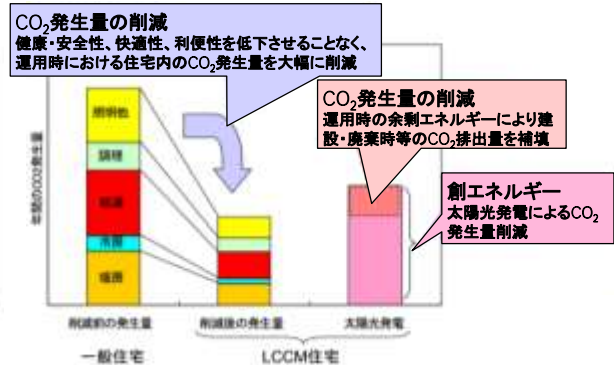
建築物自体の環境性能は、年々向上しており、建物断熱に関する省エネ基準が設定された平成11年と、従来の建築物のエネルギー消費量を比較すると、約25%も少なくなっています。さらに、ゼロエミッション住宅と呼ばれるCO₂排出量がゼロに近い建築物の普及を国が進めています。

- ・ 建物断熱に関する省エネ基準(H11)は、従来(S55年基準以前)から約25%エネルギー消費が少ない。
- ・ 建物の省エネ化に加えて、太陽光発電等の創エネにより排出ゼロの住宅が可能。



■ 省エネ基準のエネルギー消費量の比較 (一般事例)

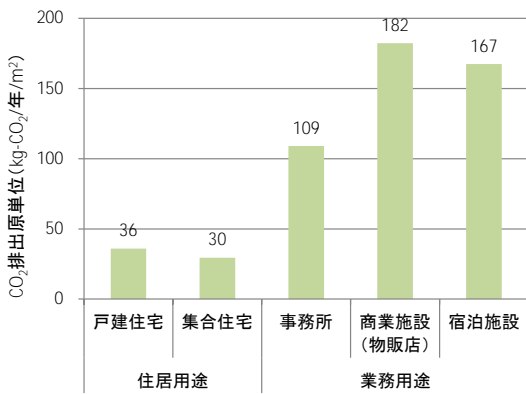
(資料) 住宅・建築物の低炭素化に向けた現状と今後の方向性(国交省)



■ ゼロエミッション住宅における削減イメージ (一般事例)

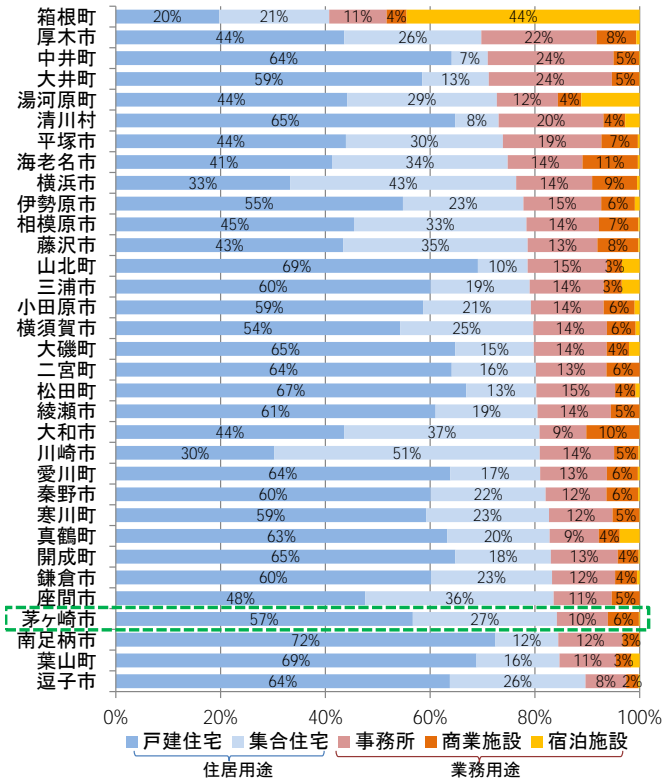
(資料) 住宅・建築物の低炭素化に向けた現状と今後の方向性(国交省)

本市は、市内の建築物に占める住宅系建築物の割合が、神奈川県内の市町村の中でも比較的高く、住宅系建築物の対策が必要です。なお、延べ床当たりのCO₂排出量は、一般的に戸建住宅より集合住宅の方が少ないため、居住が集積した高密度な市街地は、CO₂排出量削減にもつながります。



■ 建物用途別の延べ床当たりCO₂排出原単位

(資料) 低炭素まちづくり実践ハンドブック資料編



■ 市町村別の建物床面積の構成内訳

(資料) 平成22年都市計画基礎調査

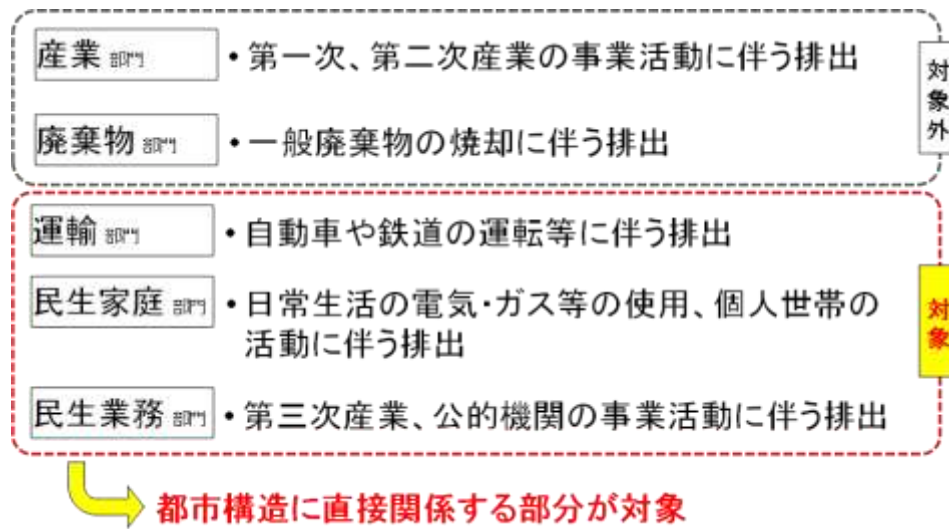
本市には、鉄道や国道1号、県道46号（相模原茅ヶ崎）沿いなどに工業系用途地域に指定されており、市街地の中に工場が立地しています。立地する工場によっては、多くのエネルギーが利用されているため、工場周辺の市街地における建物間熱融通等、排熱活用の可能性が考えられます。

その他、利用されていないエネルギーとして、剪定された庭木や間伐材等の植物性廃棄物は、薪ストーブ等のバイオマスエネルギーとしての活用可能性が考えられます。

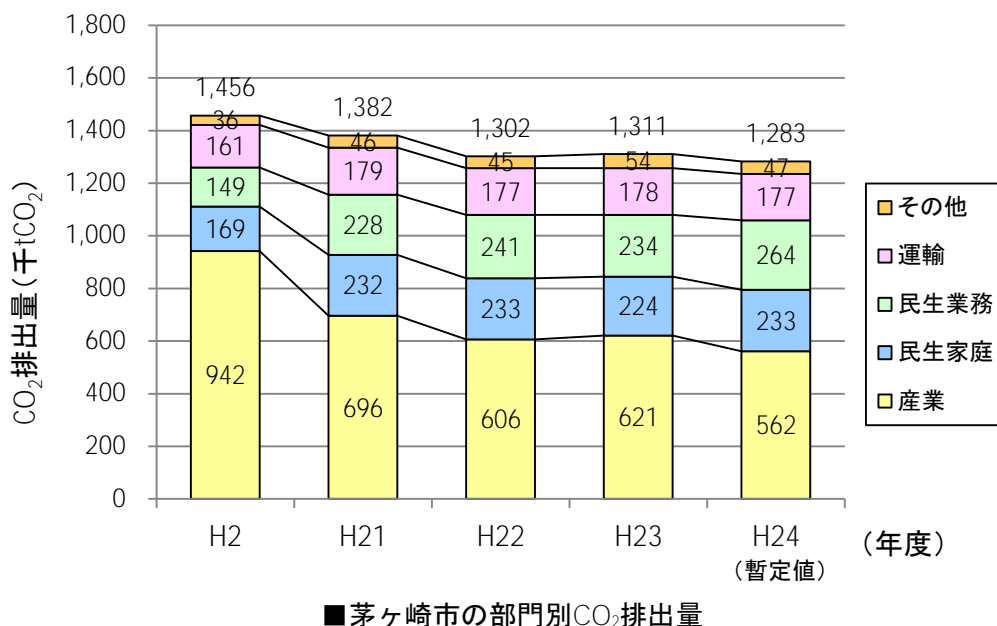
2.3 本市のCO₂排出量の現況・将来動向

(1) 本計画の対象部門

CO₂は、全ての都市における社会経済活動から排出されています。消費活動は、活動の種類によって5部門に分類されます。「茅ヶ崎市地球温暖化対策実行計画」では、これら全部門が対象になりますが、「低炭素まちづくり計画」では、都市分野に関わる、運輸部門、民生家庭部門、民生業務部門を対象とします。



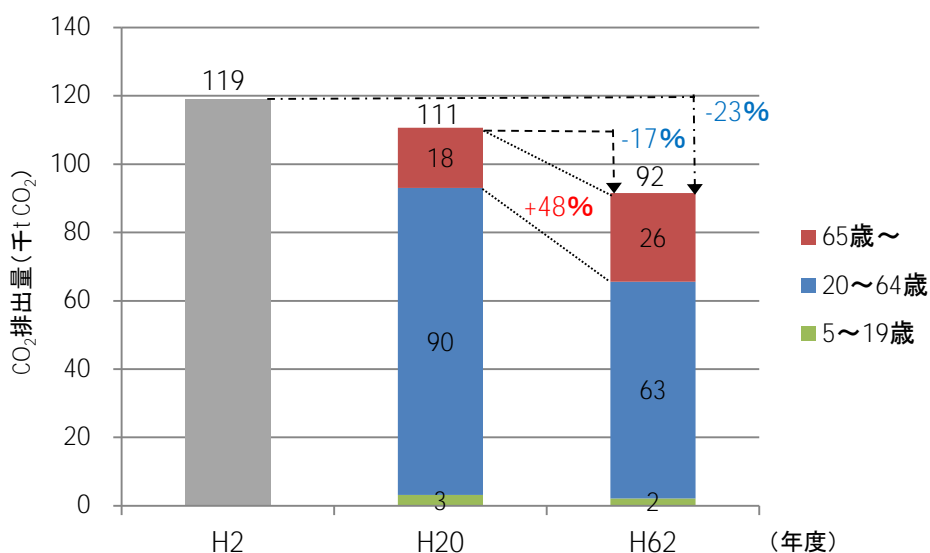
本計画で対象とする部門のCO₂排出量は、民生家庭部門、民生業務部門、運輸部門で基準年の平成2年より増加しています。平成21年以降は横ばいで推移しており、排出量全体に占める割合も高く、都市分野での対策の必要性が高い状況です。



(2) 運輸部門のCO₂排出状況

本計画で取り扱うCO₂排出量は、市域に発着する通勤や私用等の乗用車を中心とした、旅客自動車の移動により発生する約11万t CO₂/年を対象とします。

将来の高齢化の進展を踏まえると、私用の自動車利用が増加し、一方で学生・就業者が減少することで、通勤・通学の自動車利用が減少します。将来の人口動態の変化に加えて、年齢による自動車利用を踏まえた将来のCO₂排出量を試算すると、市全体のCO₂排出量は、約17%減少することが見込まれます。一方で、65歳以上の高齢者については、人数が増えることに加えて、自動車利用が多い年齢階層でもあることから約48%の増加が予想されます。そのため、高齢者をはじめとした誰もが自動車に依存しない都市づくりが必要です。



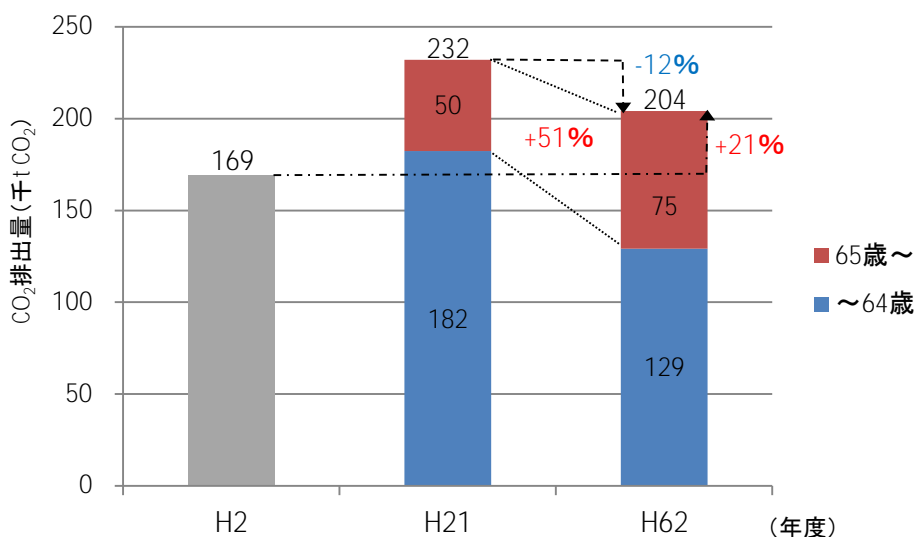
■ 茅ヶ崎市の運輸部門（旅客）のCO₂排出量の推移

(3) 民生部門のCO₂排出状況

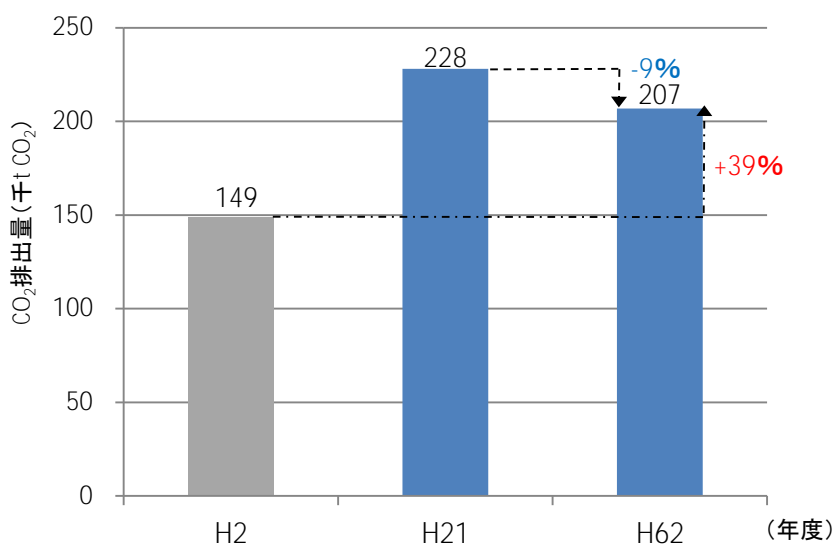
民生部門の家庭から排出されるCO₂は、一般的に世帯人数が少ないほど、エネルギー効率が悪い
ため、今後、高齢者中心に単身世帯が増加することで、環境負荷の増大が懸念されます。

将来の人口動態の変化に加えて、世帯人数減少によるエネルギー効率の低下を踏まえた将来
のCO₂排出量を試算すると、市全体のCO₂排出量は、約12%減少することが見込まれますが、高齢
者を対象に考えると、約51%の増加が予想されます。

また、民生部門の業務から排出されるCO₂について、将来の第3次産業の従業人口の変化を踏
まえた将来のCO₂排出量を試算すると、約9%の減少が予測されます。但し、将来的に必要な
サービスを維持していくためには、現状と同程度の都市活動が求められるため、商業・業務系
建築物についても低炭素化の促進が必要です。



■茅ヶ崎市の民生家庭部門のCO₂排出量の推移



■茅ヶ崎市の民生業務部門のCO₂排出量の推移

3

低炭素まちづくりの基本的な考え方と将来像

3.1 低炭素まちづくりの基本的な考え方

(1) 低炭素まちづくりに関する上位関連計画の理念

低炭素まちづくりは、日常生活や事業活動を行う“まち”に利便性や快適性、安全性を求める“まちづくり”を、地球規模の環境問題へ配慮して取り組むことにより、都市における社会経済活動に伴うCO₂排出が少ない都市となることが、低炭素まちづくりの推進であると考えているため、これまでのまちづくりの方向性を踏まえて、都市の低炭素化を目指します。

ちがさき都市マスタープラン：目指すべき基本的な方向

- ・ 環境と経済・社会活動が調和した持続可能な都市づくり
- ・ 「安全・安心、快適、便利」な市民生活が実現できる都市づくり
- ・ 個性と独自性を市民とともにはぐくむ都市づくり

茅ヶ崎市環境基本計画：環境の保全及び創造の基本理念

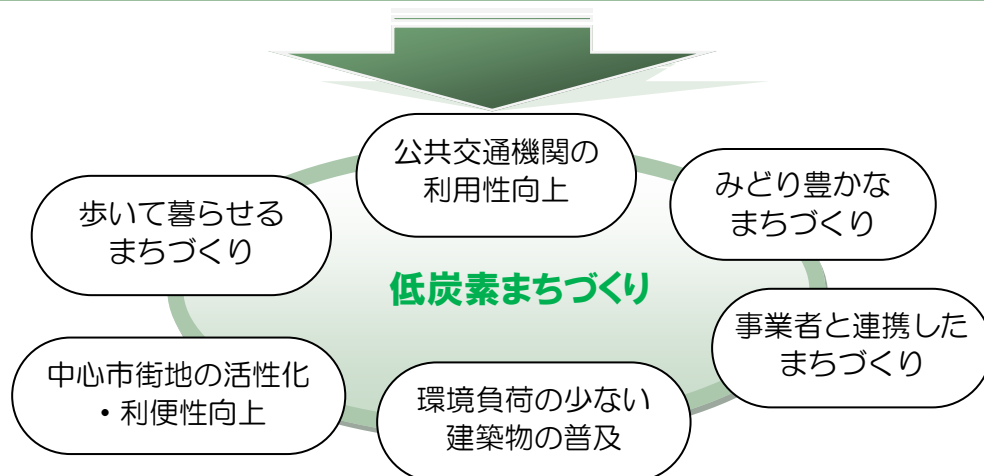
- ・ 健全で恵み豊かな環境を享受し、これを将来の世代に継承する。
- ・ 自然と人との豊かなふれあいの実現を目指す。
- ・ 環境への負荷の少ない持続的発展が可能な社会の構築を目指す。
- ・ 地球環境保全を自らの問題として認識し、積極的に推進する。

茅ヶ崎市地球温暖化対策実行計画：施策の柱

温室効果ガスの排出を抑えた低炭素型まちづくりを推進しつつ、湘南の風土や環境を活かした住みよいまちを目指します。

森林等による温室効果ガスの吸収力を維持、増進するため市内のみどりの保全・再生・創出を図ります。

ヒートアイランド対策として、市街地における壁面緑化や屋上緑化、緑のカーテン等を推進します。



■低炭素まちづくりのとらえ方

(2) 低炭素まちづくりの基本的な方向性

ここでは、現況・将来分析で把握した本市の特性・課題を踏まえて、低炭素まちづくりの方向性を示します。

集約型都市構造で過度な自動車依存型でない本市の特徴を持続し、将来の高齢化を見据えた歩きやすいまちづくり、省エネ住宅の普及、市街地内のみどりの創出を図り、環境に優しく、豊かな生活が送れる低炭素まちづくりを推進していきます。

<土地利用、施設配置>

(特徴・課題)

- 全体的に高密な市街地分布
- 将来的には、人口密度が高いレベルで維持されるが、人口が集中する海岸側の高齢者増、人口減少が大きい
- 市街化区域内のみどりは少なく、余地もそれほどない

(方向性)

- 拠点に行政・商業・業務等の機能の集約を促進
- 長期的には、拠点の市街地再編・立地誘導



■低炭素まちづくりの方向性 (土地利用、施設配置)

<交通>

(特徴・課題)

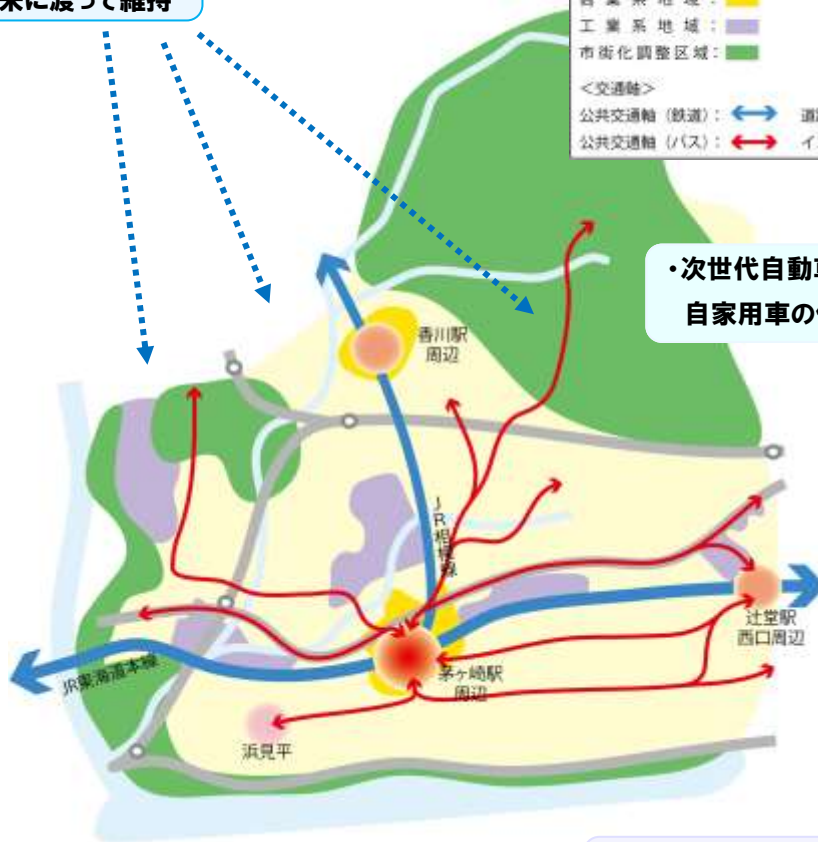
- 公共交通ネットワークは充実しているが、歩道、自転車の空間が少ない
- 自動車依存はそこまで高くないが、短距離での利用、高齢者の利用もみられる
- 将来的には、市外通勤者が退職し、市内の日常移動が増加
- 特に高齢者の足の確保、バスサービスの維持が重要

(方向性)

・既存バスサービスを
将来に渡って維持



・次世代自動車シェアリング等、
自家用車の低炭素化の促進



・中心市街地への自動車流入の
抑制による歩行環境の改善

・拠点や既存市街地での徒歩・自転車
環境の改善

■低炭素まちづくりの方向性 (交通)

＜建築物・街区＞

（特徴・課題）

- ・住居系建築物は、戸建てが中心で、築年数の長い建築物はさまざまな地域に分散して存在（同時期に更新が進むような特定の地域に絞った対策が困難）
- ・団地等の集合住宅の老朽化（改修・建替に併せた建物機能向上が重要）
- ・業務系建築物についても、規模や建築時期が多様であるため集中的な対策が困難

（方向性）

・単身、子育て、高齢などのライフステージに応じた住宅を選択できる市街地環境創出を促進（市街化区域全域）

・住居系建築物の低炭素化について、短期的には建替時の建築主・施工者に対する啓発



・敷地拡大による緑増加、建築物環境改善による省エネ効果等のメリット
 ・優良な住宅ストック形成による市街地更新を推進

・業務系建築物の低炭素化について、公共施設のモデル的な取組として事業者に啓発

■低炭素まちづくりの方向性（建築物・街区）

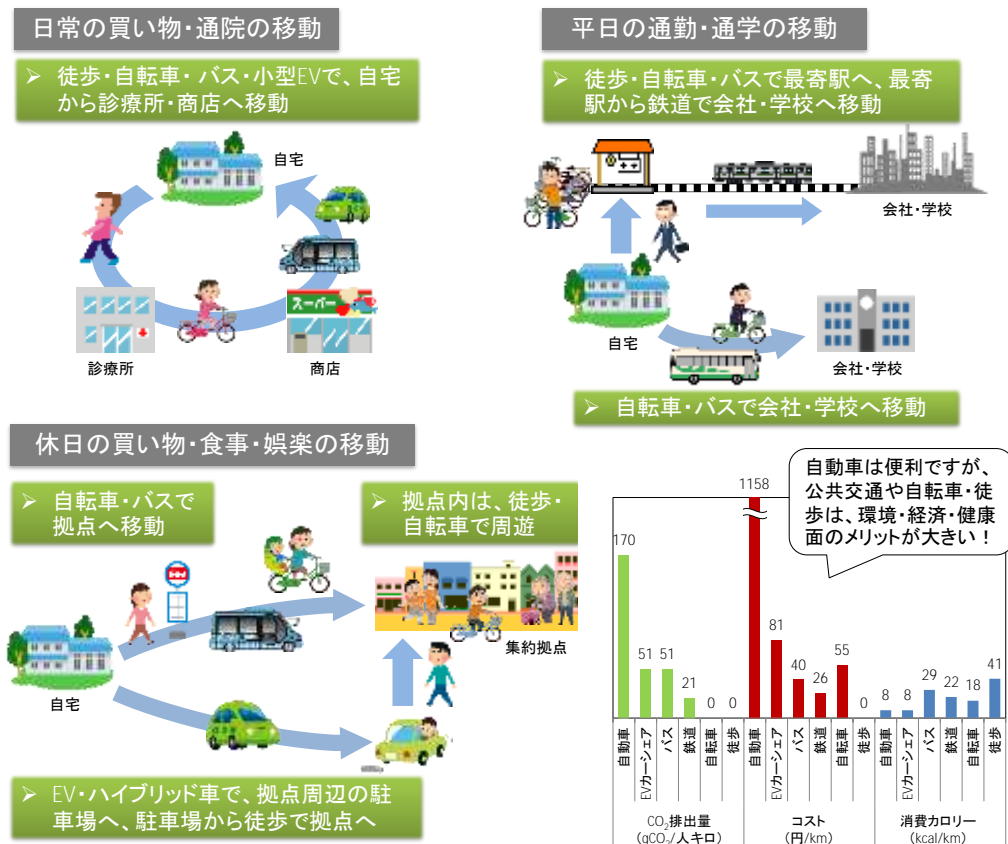
3.2 茅ヶ崎市低炭素まちづくりの将来像

3.1に示す低炭素まちづくりの基本的な方向性を踏まえて、本計画の将来像は望ましい“都市基盤（まち）”の状況を示して、そこで“暮らす”という形で、「**歩きやすく、自転車が利用しやすい健康的なまちで暮らす！**」、「**高機能で環境負荷が少ないまちで暮らす！**」、「**みどり豊かで外出しなくなるまちで暮らす！**」を掲げます。

歩きやすく、自転車が利用しやすい健康的なまちで暮らす！

- ◇ 公共施設や商業施設、医療福祉施設等の生活関連施設が、中心市街地や地区拠点に集まり、徒歩、自転車、公共交通でアクセスできる、歩いて暮らせる健康的なまちを目指します。
- ◇ 歩行空間の確保、自転車専用通行帯（自転車レーン）や駐輪場の設置、コミュニティバスによる公共交通の補完、次世代自動車の普及等による「環境負荷の少ない交通システム」を目指します。

<生活イメージ>



■生活場面に即した環境負荷の少ない移動手段の選択イメージ

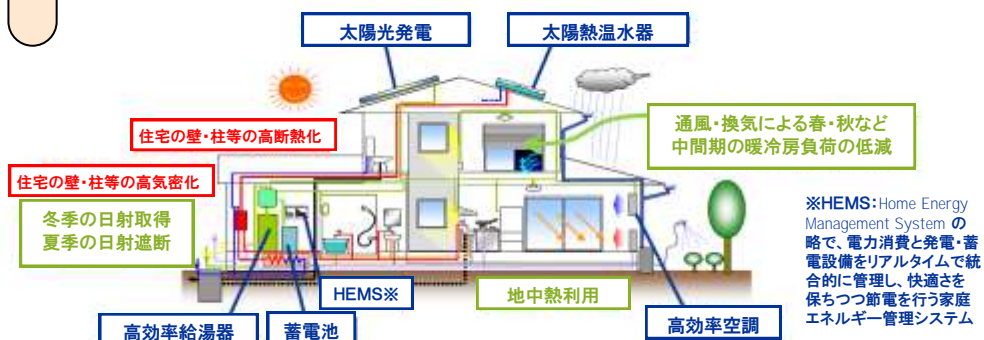
高機能で環境負荷が少ないまちで暮らす！

- ◇ 市街地の個々の建築物の省エネルギーを推進し、太陽光等の新エネルギーが利用できる、エネルギー効率が高いまちづくりを進めます。
- ◇ エネルギーの地産地消に向けて、自立分散型エネルギーシステムが利用されるようになり、市内の建築物の大半を占める住居系建築物における省エネ機器の導入、太陽光・太陽熱利用等の新エネルギーの利用拡大を目指します。

<生活イメージ>

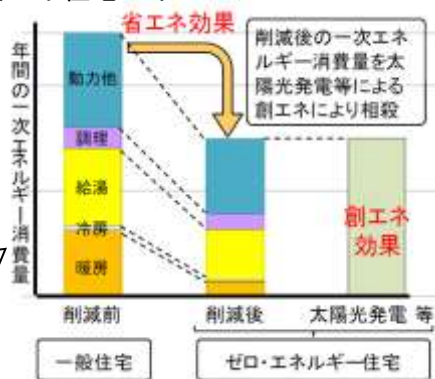
省エネ住宅のメリット：

- ・光熱費がお得になる！
- ・エネルギーの見える化で節電意識も高まる！
- ・家の中が夏涼しく、冬暖かくなり、年間の温度差が小さくなるので快適に過ごせる！
- ・環境に配慮した生活ができる！



■省エネ住宅のイメージ

住宅の壁・柱・設備等の省エネ性能の向上、再生可能エネルギーの活用等により、年間での一次エネルギー消費量が正味（ネット）で概ねゼロになる住宅もあり、さらに光熱費がお得になります！



■ゼロ・エネルギー住宅の一次エネルギー消費量

(資料) 国土交通省、住宅のゼロ・エネルギー化推進事業

(注) エネルギーの消費を抑えるように設計された建築物を一般に「省エネ住宅」と言い、中でも消費エネルギーと同量のエネルギーを創り出す「ゼロ・エネルギー住宅」は特に優れた環境性能を有する建築物です。また、都市の低炭素化の促進に関する法律では、エネルギー効率に対する条件を満たせば税制優遇等が受けられる「低炭素建築物」の認定制度が設けられています。

みどり豊かで外出したくなるまちで暮らす！

- ◇ 市街地内の多様なみどりを保全するとともに、みどりを創出することで、緑陰空間を確保し、児童や高齢者も移動しやすい快適なまちを目指します。

<生活イメージ>



中央公園の緑陰



みどり豊かな住宅地



市街地内のまとまりのあるみどり
(高砂緑地)



国道1号のクロマツ

■ 茅ヶ崎市のまちのみどり

(資料) 茅ヶ崎市みどりの基本計画



4 低炭素まちづくりに向けて取り組む施策・事業

4.1 低炭素まちづくりに向けて取り組む施策・事業体系

将来像を実現するための取組として、本計画の施策・事業体系は、次のとおりとなります。

将来像 ①

「歩きやすく、自転車が利用しやすい健康的なまちで暮らす！」に関する取組

1) 行政・商業・業務等の集約した集約拠点地域

- ① 集約拠点地域の機能の充実
- ② 市街地再編の検討
- ③ 集約拠点地域への複合施設の立地誘導

2) 歩きやすい空間を有する集約拠点地域

- ① バリアフリー化の推進、公共サインの設置
- ② 区画道路・市街地内交通の改善
- ③ 歩行者の安全性確保

3) 利用しやすい公共交通機関

- ① 公共交通機関の利便性向上
- ② 交通広場の充実
- ③ コミュニティバス運行事業の充実

4) 歩行者・自転車が通行しやすい道路・駐輪施設

- ① 歩行空間の計画的整備
- ② 自転車走行空間・自転車駐輪場等の計画的整備
- ③ 自転車と公共交通機関の連携強化
- ④ 市内事業者、来訪者の自転車利用環境整備

5) 円滑な自動車交通とエコカー利用環境

- ① エコカー利用環境整備
- ② 道路整備等による渋滞解消
- ③ 駐車場の適切な配置
- ④ 中心市街地への自動車流入抑制
- ⑤ モビリティ・マネジメント

■ 運輸部門の施策・事業体系

将来像 ②

「高機能で環境負荷の少ないまちで暮らす！」に関する取組

1) 省・創・蓄エネルギー機能の高い建築物

- ① 低炭素建築物の促進
- ② 省・創・蓄エネルギー機器の導入支援
- ③ 市民・事業者・市の協働の低炭素建築物の周知

2) 省・創・蓄エネルギー機能の高い街区・地区

- ① 公共事業、施設における省・創・蓄エネルギーへの配慮
- ② 街区・地区レベルの「(仮)低炭素な暮らしのススメ」の作成
- ③ 再生可能エネルギー(太陽光)、未利用エネルギーの利用促進

■ 民生部門の施策・事業体系

将来像 ③

「みどり豊かで外出したくなるまちで暮らす！」に関する取組

1) 歴史を感じ、親しまれるみどり

- ① 残存するみどりの保全
- ② 残存するみどりの維持管理の充実

2) まちを彩るみどり

- ① 公共施設における緑化の推進
- ② 民有地の緑化の推進
- ③ 緑陰歩行空間、憩いの空間の整備
- ④ オープンスペースを活かした緑地の創出

■ みどりの施策・事業体系

(注)「 」が目指すべき将来像、片かっこ数字が目指す都市基盤の状況、丸囲み数字が関連する施策・事業を整理しています。

4.2 各施策・事業の取組内容

1 「歩きやすく、自転車が利用しやすい健康的なまちで暮らす！」に関する取組

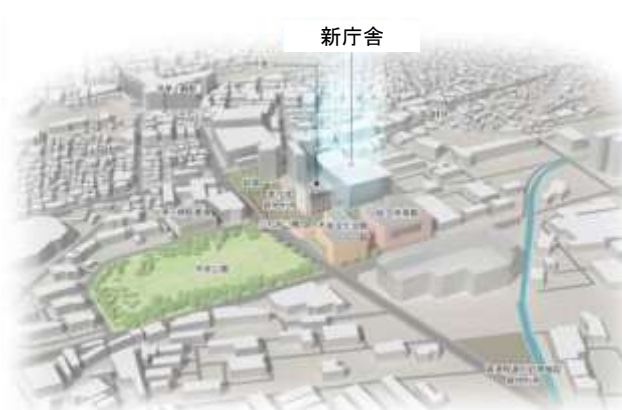
1) 行政・商業・業務等の集約した集約拠点地域

訪れる市民の方々が、買い物や種々の手続等、さまざまな用事を済ませられる便利な市街地の維持、保全を目指します。

茅ヶ崎駅周辺の集約拠点地域における市庁舎の整備等をはじめとした行政拠点地区の機能充実を図り、民間が担う都市機能を維持・改善していくことが重要です。

① 集約拠点地域の機能の充実

- ◇ 茅ヶ崎駅周辺地区では、公共施設整備再編計画に基づき、庁舎の建て替えやバス停留スペースの設置、市民文化会館の耐震改修及び大規模リニューアル、茅ヶ崎駐車場の耐震改修など行政機能の一層の充実を進めます。このように、中心市街地において行政機能を維持し、環境性能が高い施設整備、緑化、多目的広場等のにぎわい創出へ活用するなど、低炭素まちづくりを推進します。
- ◇ 浜見平地区では、地域生活を支える複合施設の整備を進めます。
- ◇ 香川駅周辺・辻堂駅西口周辺地区では、商業・業務・居住機能を立地誘導（複合建築物）します。



■茅ヶ崎駅周辺地区での公共施設整備のイメージ

② 市街地再編の検討

- ◇ 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。

③ 集約拠点地域への複合施設の立地誘導

- ◇ 中心市街地では、低層部に賑わい施設や交流施設、上層部に居住等の中高層集合住宅を誘導し、地域の拠点では、低層部には生活利便施設等で、その上層に居住施設等の低層集合住宅の立地誘導を検討します。



■低層部に賑わい施設、上層部に居住空間のあるまちなみのイメージ（リヨンconfluence再開発地区）

2) 歩きやすい空間を有する集約拠点地域

都市機能を集約する各拠点を中心に、配置されるさまざまな施設等に対して、歩いてアプローチすることができる市街地の実現を目指します。

誰もが通行しやすい歩道や公共公益施設のバリアフリー化の推進、区画道路等の基盤改善が重要です。

① バリアフリー化の推進、公共サインの設置

- ◇ 国や県が制定するバリアフリーに関する法制度やガイドラインに加え、本市独自のバリアフリーに関する基本構想を策定し、集約拠点地域内の歩行環境改善を進めます。
- ◇ 「公共サインガイドライン」を策定し、歩きたくなる公共サインの設置を進めます。

② 区画道路・市街地内交通の改善

- ◇ 自動車のスピードを抑えることを促すためのハンプ等の設置や「茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（電線類地中化計画）」に基づく通行空間の確保を検討します。

③ 歩行者の安全性確保

- ◇ 「茅ヶ崎市道路整備プログラム」に基づく新規道路整備の際の歩道設置に加え、「茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（歩行空間整備推進計画）」に基づき、歩行空間の整備を進めます。



■アルコナード（茅ヶ崎駅南口付近）

3) 利用しやすい公共交通機関

JR東海道本線、JR相模線、民間バス・コミュニティバスの各事業者と連携した利便性向上を目指します。

それぞれの事業が、サービス提供者のニーズを適切に認識し、役割分担のもと、継続的かつ効率的な公共交通ネットワークを考えていくことが重要です。

① 公共交通機関の利便性向上

- ◇ JR東海道本線については、県鉄道輸送力増強促進会議を通して 輸送力の向上やホーム改良を要望します。
- ◇ JR相模線については、広域的な鉄道ネットワークの整備を踏まえ、路線の増強や複線化、行き違い施設、ホーム改良の整備など鉄道サービスの向上を目指します。
- ◇ 事業者間連携強化を促進し、道路整備等による混雑緩和・バスの定時性確保に努めます。

② 交通広場の充実

- ◇ 駅やバスの乗り換え拠点等、交通結節点のバリアフリー化等の乗継環境改善を進めます。
- ◇ バス停周辺での駐輪場を整備することで、サイクル&バスライドを支援します。
- ◇ 行政拠点地区では、「茅ヶ崎市乗合交通整備計画」及び「茅ヶ崎市行政拠点地区再整備基本構想」に基づき、本地区をコミュニティバスの結節点と位置づけ、コミュニティバス乗り換え用の停留所スペースを整備します。



■ サイクル&バスライド駐輪場
(松風台バス折返し場)

③ コミュニティバス運行事業の充実

- ◇ コミュニティバスには、まちの価値や生活の質を上げる効果があるため、引き続き、公共交通が利用しにくい地域の解消に努めます。
- ◇ コミュニティバス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。
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) 歩行者・自転車が通行しやすい道路・駐輪施設

「第2次ちがさき自転車プラン」で掲げる“人と環境にやさしい 自転車のまち 茅ヶ崎”の実現を目指します。

本市の道路状況や自転車利用の視点から理想的な空間確保が困難なケースもありますが、ハード・ソフトの両面からできる限り対応し、より安全な環境で自転車が利用され、自動車からの交通手段の転換を進めていくことが重要です。

① 歩行空間の計画的整備

- ◇ 「茅ヶ崎市道路整備プログラム」に基づいた歩道整備に加え、「茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（歩行空間整備推進計画）」に基づいた、歩行空間の整備を進めます。

② 自転車走行空間・自転車駐輪場等の計画的整備

- ◇ 「茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（自転車ネットワーク計画）」に基づき、自転車専用通行帯（自転車レーン）やピクトグラム（帯状・線状ではないが、自転車走行空間の形態や位置を示す表示）により自転車走行空間の整備を進め、自転車ネットワークの形成に努めます。また、駅前や市街地内への駐輪場整備を促進します。

③ 自転車と公共交通機関の連携強化

- ◇ 鉄道やバス利用者が自転車でアクセスできるように、駅や主要バス停周辺に駐輪場整備を進めます。

④ 市内事業者、来訪者の自転車利用環境整備

- ◇ 市内の業務活動や、来訪者が周遊するためのコミュニティサイクルの導入の検討や「のきさき駐輪場」の整備を促進します。



■ 県道45号 自転車専用通行帯



■ 香川駅自転車駐輪場



■ レンタサイクル社会実験

5) 円滑な自動車交通とエコカー利用環境

公共交通利用の促進に努める中でも、将来的に自動車利用はなくなることはないことから、自動車の利用を前提にCO₂排出量の削減が可能な都市を目指します。

これまでも普及促進しているエコカーに必要な設備(充電スタンド等)が適切に配置されること、エコカーで個々の自動車由来の排出量が削減されるとともに、交通渋滞が生じにくい道路基盤整備を進めることが重要です。

① エコカー利用環境整備

- ◇ 主要商業施設や公共施設への充電施設の設置、集合住宅や居住街区へのEVカーシェアリングの導入を促進します。



■EVカーシェアリングのイメージ(横浜市)

② 道路整備等による渋滞解消

- ◇ 「茅ヶ崎市道路整備プログラム」に基づいた幹線道路の整備等を進めて、渋滞解消による自動車の交通円滑化を図ります。

③ 駐車場の適切な配置

- ◇ 集約拠点地域において、民間を含めた駐車場の適切な配置を促進します。

④ 中心市街地への自動車流入抑制

- ◇ 中心市街地外縁の環状道路整備、駐車場の適正配置に努めて、自動車流入を抑えます。

⑤ モビリティ・マネジメント

- ◇ 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。また、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・啓発を行います。
- ◇ 交通事業者との協力によるノーマイカーデーの実施を検討します。



■転入者用モビリティ・マネジメントツールの例 「バス初心者のためのとっさの一言」と「高崎市公共交通マップ」(高崎市)

(資料) 国土交通省、モビリティ・マネジメント



2

「高機能で環境負荷が少ないまちで暮らす！」に関する取組

1) 省・創・蓄エネルギー機能の高い建築物

エコまち法で低炭素建築物の認定が制度化されるなど、個々の建築にあたって、一棟でも多くの低炭素型の建築物から構成される街区形成を目指します。

建築にあたって、太陽光パネルの設置等のさまざまな配慮がなされるようになることが重要です。

① 低炭素建築物の促進

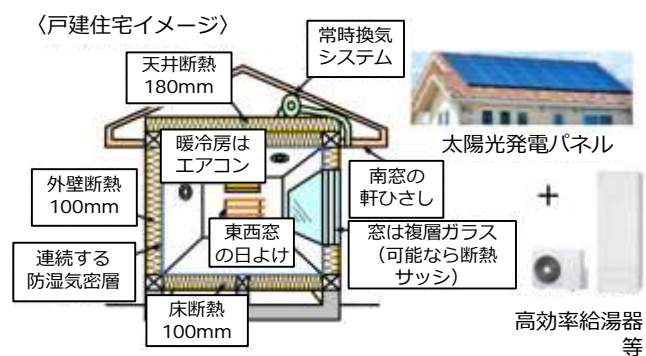
◇ 省エネに関する建築物の認定制度*等の周知を進めます。

※改正省エネ基準、低炭素建築物認定制度、長期優良住宅認定制度、建築物温暖化対策計画書制度(CASBEE神奈川)

② 省・創・蓄エネルギー機器の導入支援

◇ 周辺環境を活かした低炭素住宅づくりの普及を検討します。

例えば、市街地内の住宅街区では高断熱・高气密戸建住宅やエネルギー集中管理型集合住宅、沿岸部では海風や既存樹林を活かした自然調和型省エネ住宅、郊外部では庭の植樹等を活かした環境共生型省エネ住宅の導入啓発を進めます。



■ 低炭素建築物のイメージ

(資料)国土交通省、都市の低炭素化の促進に関する法律

③ 市民・事業者・市の協働の低炭素建築物の周知

◇ 地域の工務店向けに、低炭素建築物の勉強会の実施や、市民・事業者等との連携を検討します。

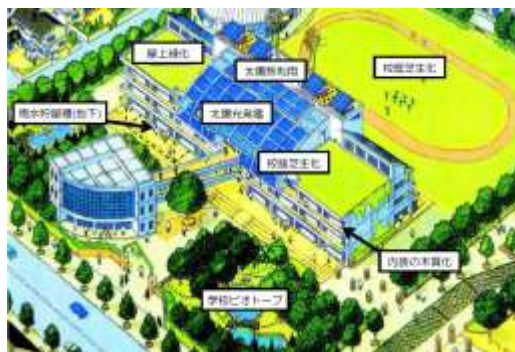
2) 省・創・蓄エネルギー機能の高い街区・地区

新規の開発はもちろんのこと、既成市街地においても建替え等の際に低炭素建築物に切り替わっていくように、個々の建築物の集合体として街区レベル、地区レベルで低炭素化に取り組む状況を目指します。

公共施設における低炭素化に資する配慮や、環境意識の高い民間事業者の対応等を広く紹介し、普及するよう、建築にあたっての動機付けが重要です。

① 公共事業、施設における省・創・蓄エネルギーへの配慮

- ◇ 施設再整備の際の高効率化・自立分散型電源導入、小中学校のエコスクール化を検討します。
- ◇ 街路施設である道路照明や防犯灯のLED化を推進します。



■市街地のエコスクールのイメージ

(資料)文部科学省、エコスクールパイロットモデル事業事例集

② 街区・地区レベルの「(仮)低炭素な暮らしのススメ」の作成

- ◇ 導入事例や環境・経済面の導入効果を取りまとめた「(仮)低炭素な暮らしのススメ」の作成を進めます。

③ 再生可能エネルギー(太陽光)、未利用エネルギーの利用促進

- ◇ 住宅の太陽光発電促進や工場などの未利用熱エネルギーの活用、集約拠点地域の周辺などの工業・住宅系建築物が混在した地域での面的なエネルギー利用を検討します。



■戸建住宅での太陽光パネル

3

「みどり豊かで外出したくなるまちで暮らす！」に関する取組

1) 歴史を感じ、親しまれるみどり

市街地内では未利用地やオープンスペースが少なく、人口密度が高い現状となっていて、公園や緑地の公共施設用地のみでなく、残存している“みどり”を可能な限り保全していく事を目指します。

CO₂の吸収源としての効果はもちろんのこと、まち並みや景観形成、地域との係わり等
を評価した上で、権利者や地域と連携して効果的な保全手法を検討していくことが重要
です。

① 残存するみどりの保全

◇ 地域や権利者への「保存樹林制度・保存樹木制度」等の周知・啓発に取り組み、残存する“みどり”の保全を促進します。

また、「保存樹林制度・保存樹木制度」以外にも、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。

◇ みどりの効用として、緑視率や冷却効果等の評価を検討します。

② 残存するみどりの維持管理の充実

◇ 「保存樹林制度・保存樹木制度」等におけるみどりの維持管理について、それぞれの地域におけるみどりのあり方等を考える中で、将来につながる存続方策を検討します。



■市内の保存樹林

2) まちを彩るみどり

みどりの保全と合わせて、できるだけ多くの主体が緑化に取り組み、みどりの増加を目指します。

公共施設ではモデル的な緑化に取り組み、個々の民地内でできる緑化、さらには街区、地区レベルのまとまりで緑化など、取組を拡大していくことが重要です。

① 公共施設における緑化の推進

- ◇ 公共施設においては、敷地内緑化をはじめ、屋上や壁面緑化による緑地の創出に努めます。

② 民有地の緑化の推進

- ◇ 民間施設においては、生垣等による沿道緑化を中心に屋上や壁面緑化についても効果的に取り入れた民有地の緑化創出を促進します。



■ 壁面緑化

③ 緑陰歩行空間、憩いの空間の整備

- ◇ 街に潤いを与える緑陰空間やみどりを活かした憩い空間の整備を検討します。



■ 中央公園の緑陰

④ 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。

4.3 各施策・事業により期待されるCO₂排出量の削減効果

将来的に、全ての施策が進捗した場合の削減ポテンシャルを確認するため、CO₂排出量の削減を試算しました。運輸の施策全体のCO₂削減効果は、1,613tCO₂/年と推計され、将来趨勢排出量^{すうせい}(注)の1.76%の削減が見込まれます。特に公共交通の利便性向上が比較的高い効果となりました。

■運輸部門のCO₂削減効果

大分類	中分類	小分類	削減量 (tCO ₂ /年)	構成比	
□「歩きやすく、自転車が利用しやすい健康的なまちで暮らす！」に関する取組	1)行政・商業・業務等の集約した集約拠点地域	集約拠点地域の機能の充実	①	130	8%
		市街地再編の検討			
		集約拠点地域への複合施設の立地誘導			
	2)歩きやすい空間を有する集約拠点地域	バリアフリー化の推進、公共サインの設置	②	72	4%
		区画道路・市街地内交通の改善			
		歩行者の安全性確保			
	3)利用しやすい公共交通機関	公共交通機関の利便性向上	③	568	35%
		交通広場の充実			
		コミュニティバス運行事業の充実	④	104	7%
	4)歩行者・自転車が通行しやすい道路・駐輪施設	歩行空間の計画的整備	(②の削減量に含まれる)		
		自転車走行空間・自転車駐輪場等の計画的整備			
		自転車と公共交通機関の連携強化	(③の削減量に含まれる)		
		市内事業者、来訪者の自転車利用環境整備			
	5)円滑な自動車交通とエコカー利用環境	エコカー利用環境整備	⑥	49	3%
		道路整備等による渋滞解消	⑦	229	14%
駐車場の適切な配置		(②の削減量に含まれる)			
中心市街地への自動車流入抑制		⑧	236	15%	
モビリティ・マネジメント		⑨	174	11%	
削減量合計			1,613		
旅客排出量(平成62年(2050年)趨勢) ^{すうせい}			91,517		
削減率			1.76%		

第4章 低炭素まちづくりに向けて取り組む施策・事業

民生の施策全体のCO₂削減効果は、68,438tCO₂/年と推計され、将来^{すうせい}趨勢排出量^{*}の16.6%の削減が見込まれます。特に個々の建築物の低炭素化が大きく寄与する結果となりました。

なお、「みどり豊かで外出したくなるまちで暮らす！」に関する取組の効果（吸収量）については、緑化方法や規模に基づいた算定をするため、関連事業の実施段階において、それぞれ確認します。

■民生部門のCO₂削減効果

大分類	中分類	小分類	削減量 (tCO ₂ /年)	構成比	
□「歩きやすく、自転車が利用しやすい健康的なまちで暮らす！」に関する取組	1)行政・商業・業務等の集約した集約拠点地域	集約拠点地域の機能の充実	①	109	0.2%
		市街地再編の検討			
		集約拠点地域への複合施設の立地誘導			
☑「高機能で環境負荷の少ないまちで暮らす！」に関する取組	1)省・創・蓄エネルギー機能の高い建築物	低炭素建築物の促進	②	61,562 ^{すうせい} (うち趨勢 18,164)	90.0% ^{すうせい} (うち趨勢 26.5%)
		省・創・蓄エネルギー機器の導入支援			
		市民・事業者・市の協働の低炭素建築物の周知			
	2)省・創・蓄エネルギー機能の高い街区・地区	公共事業、施設における省・創・蓄エネルギーへの配慮	③	2,668	3.9%
街区・地区レベルの「(仮)低炭素な暮らしのススメ」の作成		(②の削減量に含まれる)			
		再生可能エネルギー(太陽光)、未利用エネルギーの利用促進	④	4,098	6.0%
削減量合計				68,438	
民生排出量(平成62年(2050年) ^{すうせい} 趨勢)				411,107	
削減率				16.6%	

(注) 将来^{すうせい}趨勢排出量とは、対策を実施せず現状の活動を継続した場合の排出量(将来の人口減少、年齢構成の変化を考慮した推計値。詳細はP15~16を参照)

5

低炭素まちづくりのリーディングプロジェクト

5.1 自転車走行空間整備 モデルプロジェクト

将来像 

目的

本市は地形的特性などから自転車利用が多い状況ですが、自転車利用者にとって、車道通行の難しさや、歩行者との接触の危険が懸念されています。



これまでの自転車道・自転車レーンの設置、通行区分の明示などの取組を、既存の道路の維持・保全と合わせ、つながり（ネットワーク）を意識しながらより一層推進していきます。

実施目標

目標値 72t CO₂/年の削減（歩行環境改善効果を含む）

自転車が利用しやすい環境を整えていき、自動車から自転車利用へと交通手段の転換を促し、CO₂排出量の削減を図ります。

実施主体

茅ヶ崎市の交通、道路部門

関連主体

市民、交通や自転車利用者関連団体、交通管理者（警察署）

具体的な内容

自転車走行空間整備の必要性を整理した上で、道路の維持管理と合わせた効率的な整備の推進を図ることを基本とします。

このプロジェクトは、「第2次ちがさき自転車プラン」や「茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（自転車ネットワーク計画）」と連動し、整備方針、優先度と実施計画はこれらに基づきます。

また、これら自転車ネットワーク計画を踏まえたコミュニティサイクルのポートの適正配置、来訪者が利用しやすいコミュニティサイクルの仕組みを検討します。

- 凡 例
- 整備優先順位
 - 短期
 - 中期
 - 長期
 - 既整備済
 - 1 評価対象区間名
 - 茅ヶ崎市役所



県道45号丸子中山茅ヶ崎線の
自転車専用通行帯（900m）



左富士通りの法定外路面標示（600m）



国道1号の自転車専用通行帯等
（1,400m）

■自転車ネットワーク整備計画
 （資料）茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画（自転車ネットワーク計画）

5.2 コミュニティバスのサービス充実 プロジェクト

将来像 ①

目的

自家用車が使用できない状況では、身近な公共交通機関が大きな役割を果たします。本市は、鉄道、民間バス事業を補完するコミュニティバスが、地域の身近な公共交通利用を担っています。



コミュニティバスは、将来自家用車に依存しないために、必要な社会基盤として位置付けることができます。そのサービス対象を広げ、利用しやすさの向上を検討していきます。また、サービスを持続的に維持するため、現在の路線バス形式から需要に応じたデマンド化など適切な形式選択に努めます。

実施目標

目標値 104t CO₂/年の削減

コミュニティバスの利用環境の充実により、日常生活の移動の確保、地域活動の活性化を図ります。また、日常的な自動車への依存を抑制し、CO₂排出量の削減を図ります。

実施主体

茅ヶ崎市の交通部門

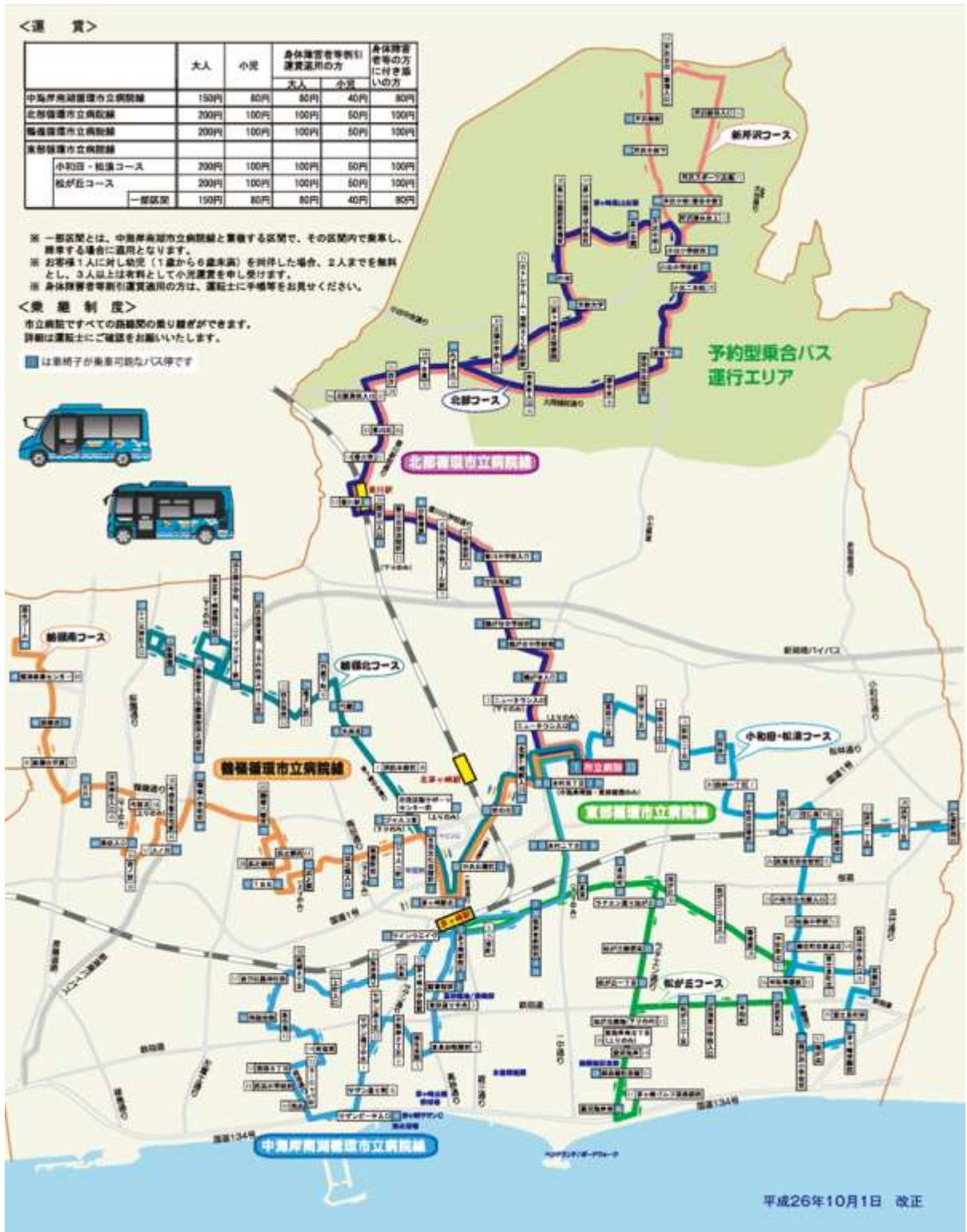
関連主体

市民、交通事業者

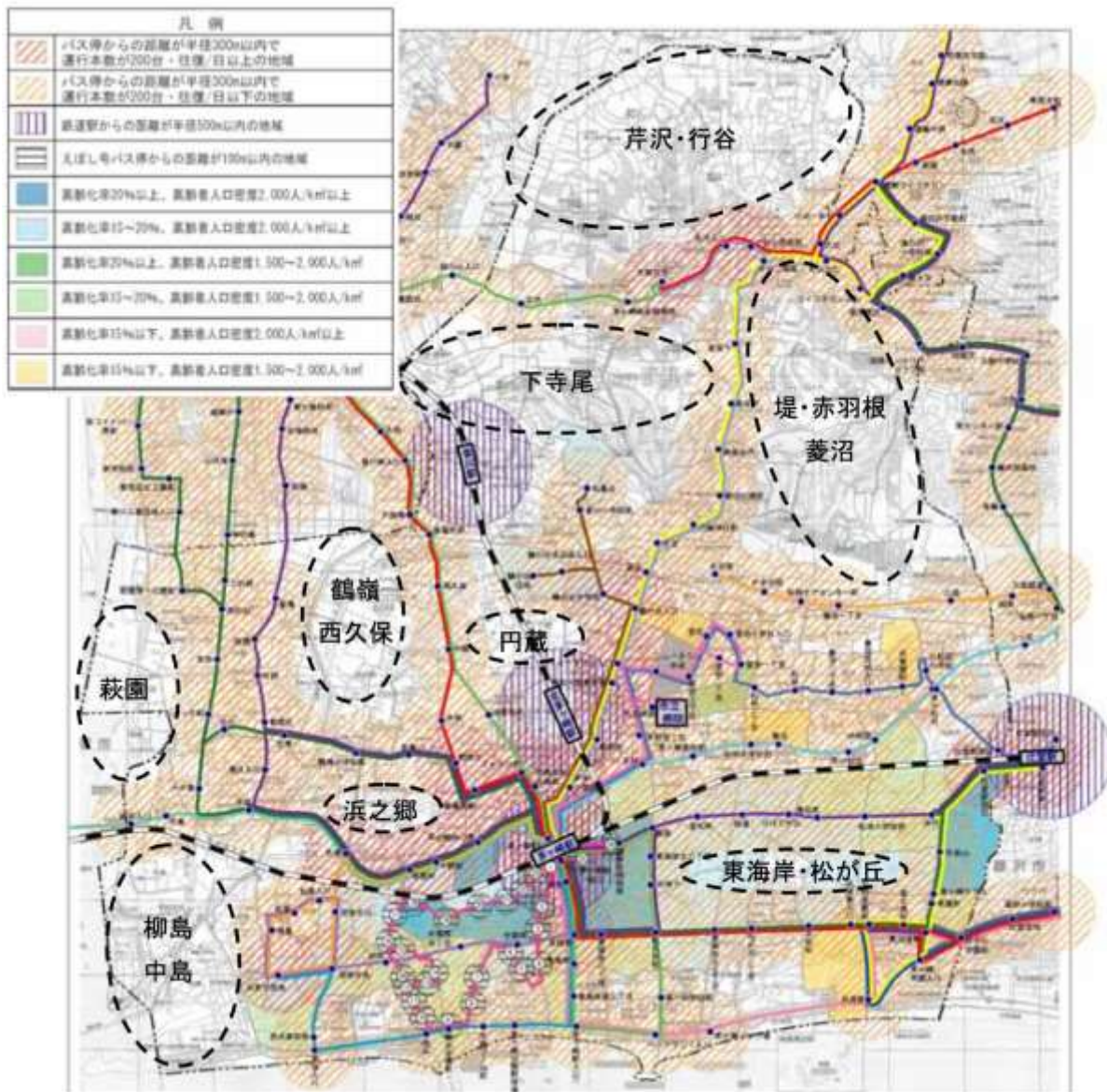
具体的な内容

市内各所にお住まいの方の移動手段として、公共交通空白地へのサービス拡大と適切な運営形式の検討を進めます。

バスに係る交通ITの導入、ICカード化の導入など、さらに交通事業者との連携を強化することで、より利用しやすいサービスの提供ができるよう、検討を進めます。



■コミュニティバス えぼし号 路線図



■交通空白地域の状況

(資料)茅ヶ崎市乗合交通整備計画

5.3 こころの低炭素化 プロジェクト

将来像 ②

目的

環境への負荷が少ない建築物や街区での暮らしは、快適な生活環境創出につながり、また、経済的にもメリットが大きいものです。近年、太陽光パネルが設置されている建築物も多く目にするようになってきました。



なるべく高い環境性能を有する住まいで暮らすようにし、そして、そのような高機能な住まいから出掛けるときに自家用車よりも、徒歩や自転車、公共交通を選択する暮らしへと、気持ち、こころの低炭素化を促進します。

実施目標

目標値 61,562t CO₂/年の削減

個々の建築物の低炭素化、環境にやさしい移動手段の選択、緑の創出を促進することで、CO₂排出量の削減を図ります。さらに、一人一人のこころの低炭素化によって、街区レベル、地区レベル、全市レベルへの取組の拡大を方向付けます。

実施主体

茅ヶ崎市の都市、環境部門ほか

関連主体

市民、事業者、不動産・建築関連団体

具体的な内容

要素技術の適用方法や各種支援制度、本市での先進的な取組事例をとりまとめ、個々の建築物の低炭素化に係る情報、各交通手段の環境性能・経済性、みどりの景観改善・冷却効果などの考え方をとりまとめて、低炭素型ライフスタイルを提案する「(仮)低炭素な暮らしのススメ」を作成します。これら情報提供の中で、個々の建築物にとどまらず、その環境性能の高い建築物での暮らしを、街区レベル、地区レベル、全市レベルへと拡大していく方向性を示します。

このような啓発活動により、環境改善への貢献等、日常生活に対する価値が変容し、心が豊かになる暮らしにつながります。また、意識変容が習慣化することで、行動につながっていき、個人から家庭、家庭から地域へと行動が広がっていくことが期待されます。



5.4 みんなの大切なみどりをまもる プロジェクト

将来像 ③

目的

急激な人口増加、宅地化が進んだ本市は、公園等の空間が少ないと感じている方が多くなっています。現在、残っている茅ヶ崎らしさを感じるみどりは、地域の多くの方が親しみを感じているのではないのでしょうか。



公共施設である公園、緑地については、将来的な存続が担保されていますが、民有地の親しまれているみどりについては土地利用転換の可能性がある中で、市、地域、所有者の連携による存続のための維持管理手法や地域の中、都市の中でのあり方の検討を進めます。

実施目標

現存するみどりの保全を図り、CO₂吸収量を維持します。

実施主体

茅ヶ崎市のみどり、都市、環境部門ほか

関連主体

直接的には対象とするみどりの所有者、周辺にお住まいの方

具体的な内容

現行の「保存樹林制度」に基づく指定を戦略的に行い、市街地内に残存しているまとまりのあるみどりの地域での親しまれ方やCO₂吸収量等を評価します。

みどりの維持、保全に必要な関連主体の役割について検討し、将来的な存続につながる方策を検討します。



5.5 みんなでみどりを増やすプロジェクト

将来像 ③

目的

市としては新たなみどり空間の創出に着実に取り組んでおりますが、本市の市街化区域には未利用地が少なく、膨大な事業費を要することなど、難しい面もあります。まちで、いわゆる立派な庭や、鉢植えも含めて多くみどりがある建築物などを茅ヶ崎らしいと感じませんか。



市街化区域内の道路や施設等の公共空間内において、緑陰空間や休憩ができるみどりの配置を進めます。さらに、最も多い私有地内にもさまざまな形でみどりが存在するよう、緑化を促進します。

実施目標

緑化を推進し、CO₂吸収量を上乘せします。

実施主体

茅ヶ崎市のみどり、都市、環境、施設管理部門ほか

関連主体

市民

具体的な内容

特定エリアや区間をモデルとして私有地緑化や公共施設内緑化を進め、歩きたくなるみどりの創出、緑の連続性を考慮した戦略的な促進・創出を図ります。まちづくりを検討する際に緑化率を向上させる仕組みづくりの検討や、モデルケースの全市的な拡大を図ります。



5.6 20年後、もっと歩きやすくなるためのまち改善 プロジェクト

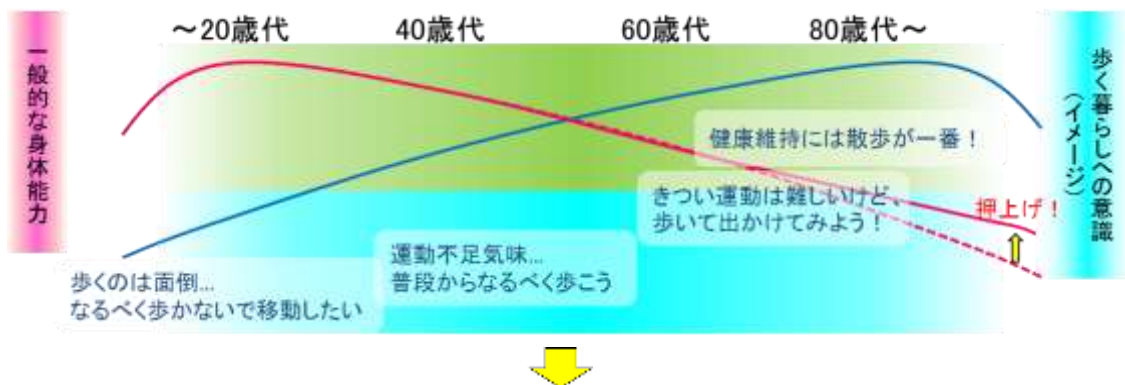
将来像 ①

将来像 ②

将来像 ③

目的

今から20年の年を重ねたら、暮らし中で歩くことについて、どのような意識を持たれるでしょうか？歩くことが今よりも重要になっている気がしませんか？



都市の機能が集積している茅ヶ崎駅周辺をモデルに、歩きやすく、歩きたくなるまちに向けたさまざまな視点をパッケージ化して、今から改善に取り組んでいきます。

CO₂排出量の削減

本計画が掲げる将来像「**歩きやすく、自転車を利用しやすい健康的なまちで暮らす!**」、「**高機能で環境負荷が少ないまちで暮らす!**」、「**みどり豊かで外出したくなるまちで暮らす!**」の実現に向けた取組を進め、人々の移動由来、建築物の環境性能由来のCO₂排出量の削減、みどりによる吸収量の確保を図ります。

実施主体

市の都市、環境部門から施設管理者まで、将来の都市づくりに係るすべての部門が連携して取り組みます。

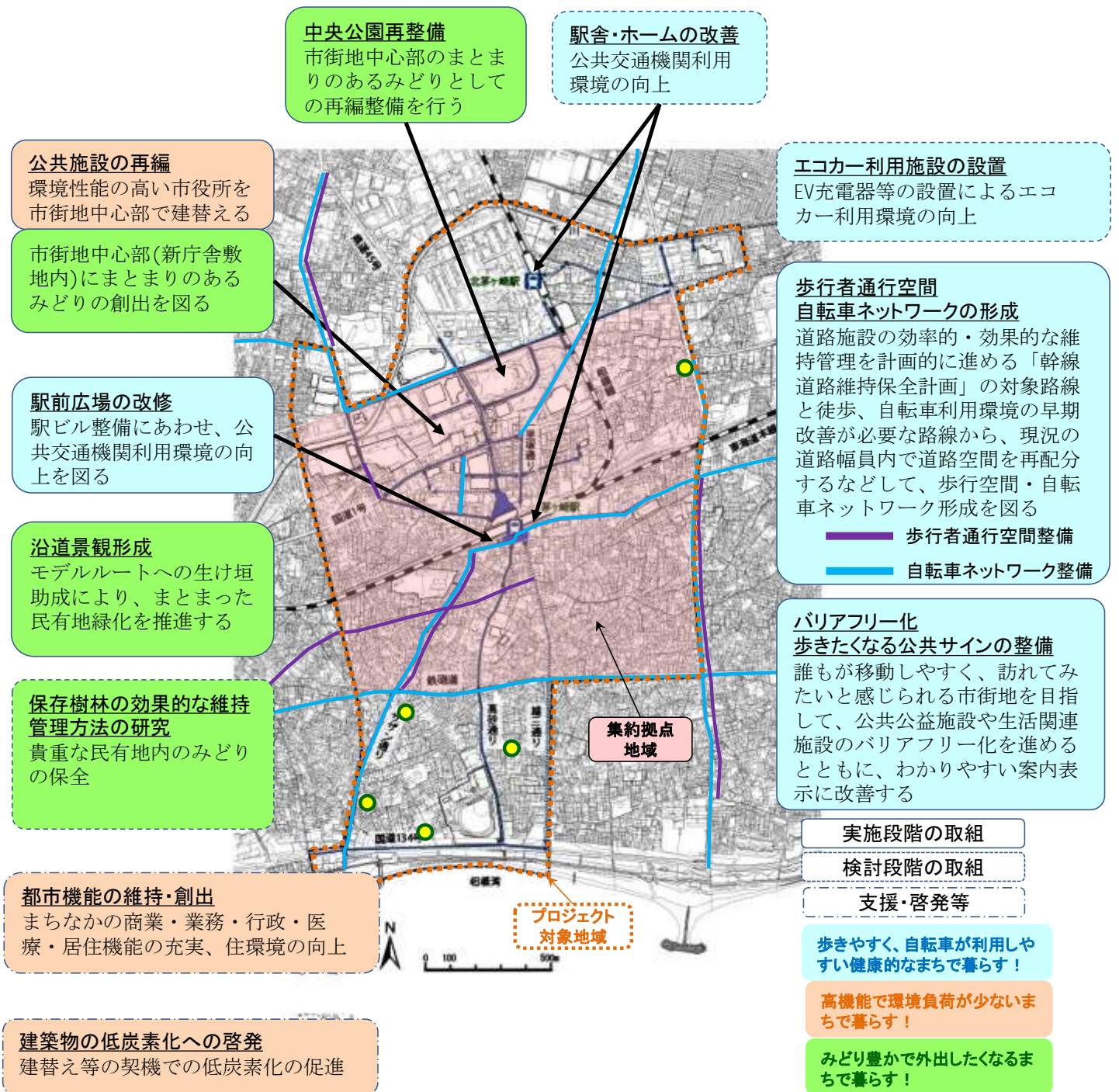
関連主体

市民、国、県、交通事業者、交通管理者（警察署）など

具体的な内容

茅ヶ崎駅周辺をモデル地区として、将来像の実現に関連する図のような個別の計画、施策、事業を推進します。実施にあたっては、個々の事業優先度の考え方を共有して、各事業が相互に効率的に行えるように調整を図ります。

事業化にあたっては、国土交通省の都市再生整備計画事業の適用を見据え、関連課が連携して積極的な展開を行います。



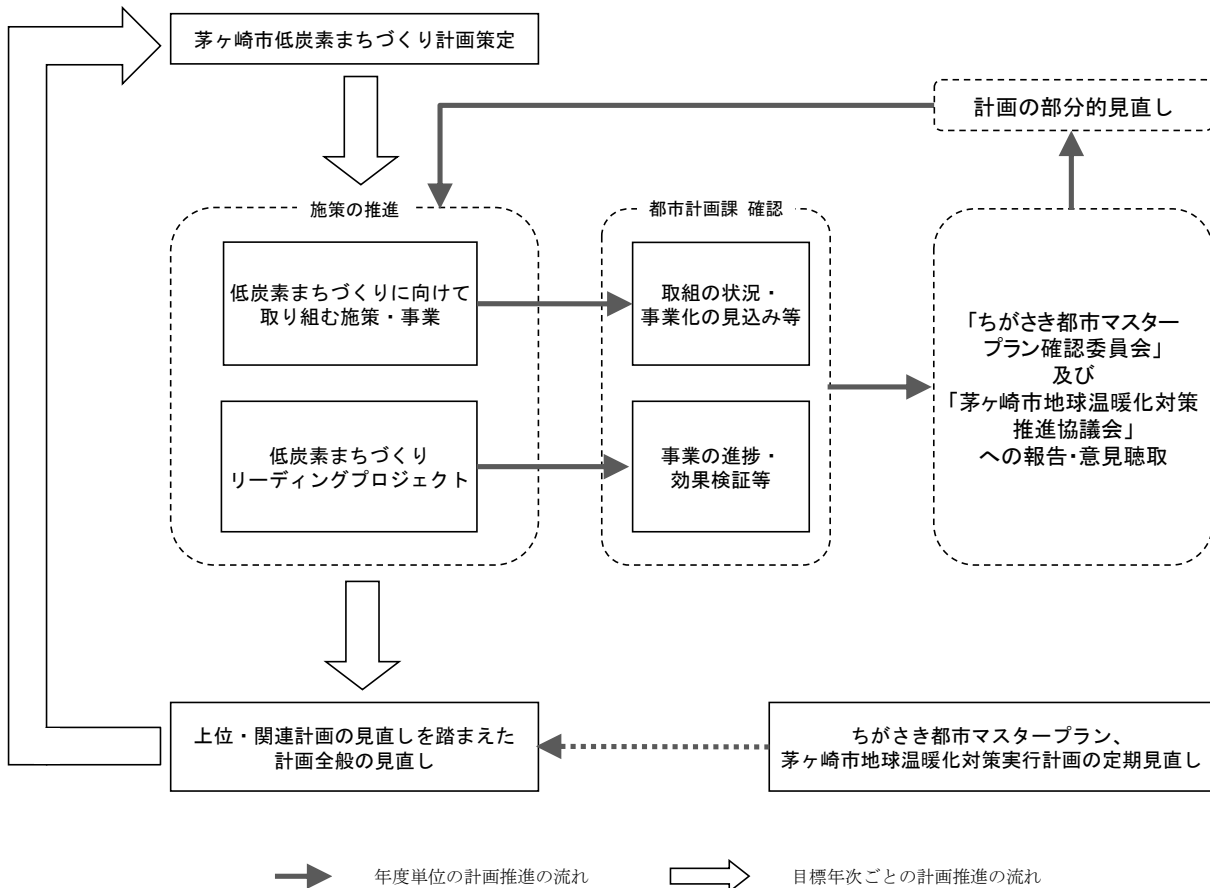
■20年後、もっと歩きやすくなるためのまち改善プロジェクトの実施イメージ

6

低炭素まちづくりの実現に向けて

6.1 計画推進の考え方

計画の実効性を高め、本計画に位置付けている施策・事業を着実に遂行するために、PDCAサイクルに基づくマネジメントを実施します。



本計画に位置付けている施策・事業の方向性は、「茅ヶ崎市地球温暖化対策実行計画」や「ちがさき都市マスタープラン」の理念に基づくものとなっています。したがって、当面は、リーディングプロジェクトを着実に実現していくこと、計画あるいは構想段階にある施策・事業を実施段階に格上げできるように検討を継続することが重要です。

一方で、環境対策技術の進展には目覚ましいものがあり、また、環境影響の発現の仕方も予測できないことが起こり得ることから、上位・関連計画の定期見直しのタイミングには、計画全般を見直して新たな取組を展開していくことが必要です。

そこで、本計画の計画推進状況については、茅ヶ崎市地球温暖化対策推進協議会、ちがさき都市マスタープラン確認委員会への報告、意見の反映を単年度ごとに行うこととします。また、上位関連計画の定期的な検証と併せて概ね5年毎に検証を行うこととし、ちがさき都市マスタープランの分野別方針の一つである「環境にやさしい都市づくり」として位置づけることも検討します。



資料編

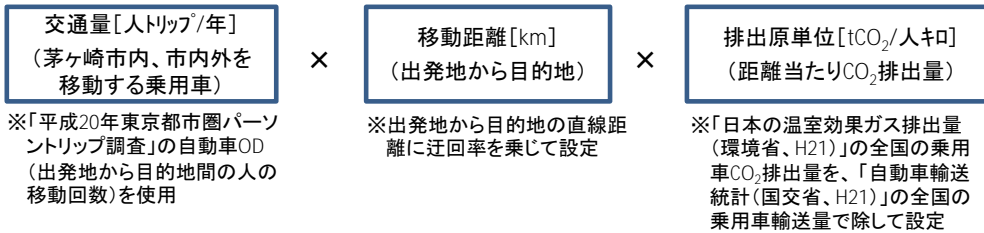
資料編.1 本計画のCO₂排出量推計及び施策・事業効果の予測・算定方法

CO₂排出量（本編P15、16）、削減効果（本編P37、38）の算定法を解説します。①現状のCO₂排出量は、人の活動量（移動、居住・業務に伴うエネルギー消費）から算定しています。②将来趨勢^{すうせい}のCO₂排出量は、人口当たりの年齢別活動量は現状と同様と想定して、現状排出量をベースに、将来の人口・年齢構成の変化に基づいて推計しています。③施策・事業によるCO₂削減量は、各施策による活動量や原単位の変化より算定しています。施策による活動量の変化は、施策・事業の規模・内容より設定し、原単位は「低炭素まちづくり実践ハンドブック 資料編（国交省、H25.12）」等を参考に設定しています。なお、CO₂吸収量は、緑の活動量（緑化面積、緑地の管理面積）から推計できます。

(1) 運輸部門(旅客自動車)

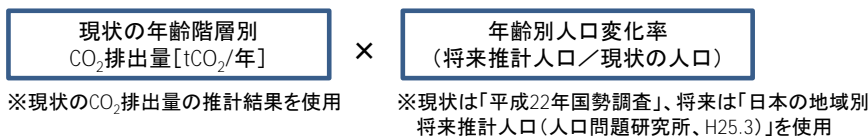
①現状のCO₂排出量[tCO₂/年]

=



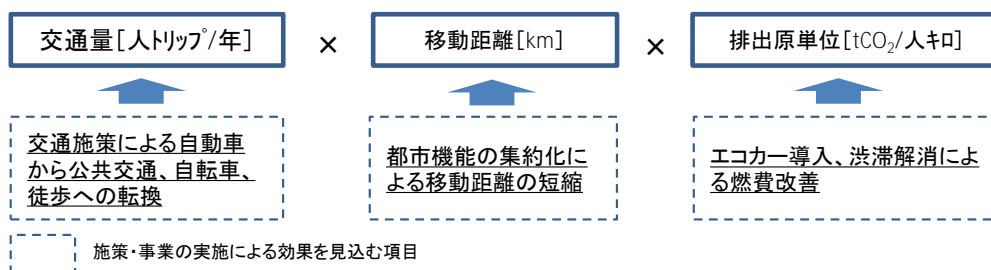
②将来趨勢^{すうせい}のCO₂排出量[tCO₂/年]

=



③施策・事業によるCO₂削減量[tCO₂/年]

=



算定例)エコカーを導入した場合の削減効果

将来、ガソリン乗用車のうち10%がEVIに乗換えると、「0.5tCO₂/年」の削減効果が見込まれる。

$$\begin{aligned}
 & \text{CO}_2\text{削減量} 0.5\text{tCO}_2/\text{年} = \\
 & (\text{自動車交通量} 1\text{万人トリップ}/\text{年} \times \text{移動距離} 5\text{km} \times \text{排出原単位} (\text{ガソリン乗用車} 170\text{gCO}_2/\text{km} - \text{EV} 65\text{gCO}_2/\text{km}) \\
 & \times \text{EV転換率} 10\%) \div 10^6
 \end{aligned}$$

(2) 民生部門(家庭、業務)

① 現状のCO₂排出量[tCO₂/年] =

$$\begin{matrix} \boxed{\text{建物用途別延床面積[m}^2\text{]} \\ \text{(茅ヶ崎市内の建物)}} \\ \times \\ \boxed{\text{建物用途別エネルギー負荷原単位} \\ \text{[MJ/m}^2\cdot\text{年]} \div \text{熱源設備総合効率}} \\ \times \\ \boxed{\text{エネルギー種別排出係数[tCO}_2\text{/MJ]} \\ \text{(エネルギー消費当たりCO}_2\text{排出量)}} \end{matrix}$$

※「平成22年都市計画基礎調査」を使用
 ※「都市ガスによるコージェネレーションシステム計画・設計と評価(空気調和衛生工学会)」を使用
 ※「地球温暖化対策の推進に関する法律に基づき国により公表される値(環境省)」を使用

② 将来^{すうせい}趨勢のCO₂排出量[tCO₂/年] =

$$\begin{matrix} \boxed{\text{現状の年齢階層別} \\ \text{CO}_2\text{排出量[tCO}_2\text{/年]}} \\ \times \\ \boxed{\text{年齢別人口変化率} \\ \text{(将来推計人口/現状の人口)}} \end{matrix}$$

※現状のCO₂排出量の推計結果を使用
 ※現状は「平成22年国勢調査」、将来は「日本の地域別将来推計人口(人口問題研究所、H25.3)」を使用

③ 施策・事業によるCO₂削減量[tCO₂/年] =

$$\begin{matrix} \boxed{\text{建物用途別延床面積[m}^2\text{]}} \\ \times \\ \boxed{\text{建物用途別エネルギー負荷原単位} \\ \text{[MJ/m}^2\cdot\text{年]} \div \text{熱源設備総合効率}} \\ \times \\ \boxed{\text{エネルギー種別排出係数[tCO}_2\text{/MJ]}} \end{matrix}$$

冷房・暖房などの熱消費が少ない建物
 施策・事業の実施による効果を見込む項目
 人口当たりの延床面積は一定であると想定
 高効率機器、街区単位のエネルギー供給導入による省エネ化
 再生可能エネルギー、未利用エネルギー導入による化石燃料の代替

算定例) 住宅にLED照明を導入した場合の削減効果
 将来、住宅の30%がLED照明に切り替えると、「0.4tCO₂/年」の削減効果が見込まれる。

$$\text{CO}_2\text{削減量} 0.4\text{tCO}_2\text{/年} = (\text{住宅の延床面積} 100\text{万m}^2 \times (\text{住宅の照明エネルギー消費} 20\text{MJ/m}^2\cdot\text{年} \div \text{熱源設備総合効率 [LED化200\%]})) \times \text{電気の排出係数} 0.13\text{gCO}_2\text{/MJ} \times \text{LED転換率} 30\% \div 10^6$$

(3) みどり

CO₂吸収量[tCO₂/年] =

$$\begin{matrix} \boxed{\text{活動量[本数, ha]} \\ \text{(茅ヶ崎市内の緑地)}} \\ \times \\ \boxed{\text{原単位(吸収係数)[tCO}_2\text{/本・年, tCO}_2\text{/ha年]} \\ \text{(樹種別吸収量や、管理による吸収量増加)}} \end{matrix}$$

みどりの量的な維持・拡大量(緑化面積増、管理区域拡大)
 みどりの維持・管理の適正化
 施策・事業の実施による効果を見込む項目

算定例) 緑地の保全(間伐更新や補植管理)による吸収効果
 緑地1haの管理を実施すると、「3.4tCO₂/年」の吸収効果が見込まれる。

$$\text{吸収量} 3.4\text{tCO}_2\text{/年} = \text{管理実施面積} 1\text{ha} \cdot \text{年} \times (\text{管理されている育成林の吸収量} 4.95\text{ tCO}_2\text{/ha} \cdot \text{年}^* - \text{管理されていない天然生林の吸収量} 1.54\text{ tCO}_2\text{/ha} \cdot \text{年}^*)$$

 ※「低炭素まちづくり実践ハンドブック資料編(国交省、H25.12)」

資料編.2 用語解説

	用語	解説
ア行	EV	「Electric Vehicle（電気自動車）」のことであり、電気をエネルギー源として、モーターで走行する自動車のこと。
カ行	業務系建築物	商店、事務所、工場などの非居住系施設のこと。
	公共サイン	歩行者、自転車、自動車などの利用者に対して、「目的地に関する情報」や「移動に際しての注意事項などの情報」を提供するもの。
	交通IT	「Information Technology」のことで、バスの運行状況をリアルタイムで、携帯端末や停留所に配信するバスロケーションシステムや、ICカードによる支払システムのこと。
	交通手段分担率	交通手段とは、移動の際に利用する、鉄道、バス、自動車、自転車等のことであり、分担率とは、全体の移動に対する利用されるそれぞれの交通手段の割合のこと。
	コミュニティサイクル	相互利用可能な複数のサイクルポートが設置され、面的な都市内移動を支援する交通システム（レンタサイクルと異なり、出発地に戻って自転車を返す必要がない）のこと。
サ行	サイクル&バスライド	バス停まで自転車で行き、バス停付近の駐輪場に駐輪し、バスで目的地まで行くこと。
	市街化区域	すでに市街地を形成している区域および概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域として、都市計画に定める区域のこと。
	次世代自動車	電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車、燃料電池自動車など、CO ₂ 排出負荷が少ない次世代型の自動車の全般のこと。
	自転車専用通行帯	自転車のみが通行できる専用のレーンのこと。道路交通法で定められた標識標示があり、自転車（幼児、高齢除く）は、専用通行帯を通行しなければならない。
	集約型都市構造	商業・業務・行政・医療・福祉・子育て支援・教育文化・居住などの都市機能が集積した拠点が形成され、その他の区域から拠点へアクセスしやすい公共交通機関が確保されたコンパクトな都市構造のこと。
	省エネルギー住宅	断熱（ペアガラス、断熱材など）、高効率機器（LED照明、高効率給湯、家庭用燃料電池など）が導入されている、エネルギーの効率が低い住宅の総称。
	自立分散型電源	電力会社の大規模集中発電による電力供給ではなく、需要地に隣接して分散配置される小規模な発電設備全般のこと。蓄電池、燃料電池、太陽光発電、風力発電等がある。
	人口集中地区（DID地区）	国勢調査で定められる「都市的地域」のこと。人口密度が4,000人/km ² 以上となる調査区域が連続(互いに隣接)して、ひとまとまりとして人口が5,000人以上となる地区のこと。
	趨勢（すうせい）	対策を実施せず現状の活動を継続して推移した場合のこと。
	ゼロ・エネルギー住宅	建物・設備の省エネ性能向上、エネルギーの面的利用、再生可能エネルギーの活用等により、建物における一次エネルギー消費量をゼロにする住宅のこと。

	用語	解説
	ゼロエミッション住宅・LCCM住宅	「Life Cycle Carbon Minus住宅」のことであり、使用段階のCO ₂ 排出量に加え、資材製造や建設段階のCO ₂ 排出量の削減、建築物の長寿命化により、建築から解体・再利用等までのライフサイクル全体を通じてCO ₂ 排出量をマイナスにする住宅のこと。
タ行	建物間熱融通	熱源設備を導管で連結して、近隣の建物相互間で共同利用することにより、エネルギーを融通するシステムのこと。
	建物断熱に関する省エネ基準	建築物の省エネ基準は、建築計画や外皮設計（ガラス、断熱材等）などの断熱性能に関わる基準と、建築設備（空調、照明、給湯等）の省エネルギー性能に関わる基準のこと。昭和55年の制定後、順次強化されている。
	低炭素建築物	エネ法の省エネ基準より、一次エネルギー消費量が10%以上少ない建築物に対する認定制度のこと。認定を受けることで、税制優遇、容積率緩和措置等のメリットがある。
	低炭素まちづくり	まちづくりにおいて、都市機能の集約化、公共交通機関の利用促進、緑地保全などを進めることにより、都市における移動等の活動に由来するCO ₂ 排出量の削減やCO ₂ 吸収量の確保に努めること。
	デマンド化	利用者の要求に応じてサービスを提供する方法のこと。公共交通においては、安定的なバス利用が見込めない地域で、予約制、呼出し性の運行方法にすること。
	東京都市圏パーソントリップ調査	東京、神奈川、埼玉、千葉、茨城（一部）を対象とした、人の移動（移動目的、手段など）を把握する調査のこと。原則10年に一度実施されている。
ハ行	バリアフリー化	段差解消・エレベーター設置などにより、駅や道路、建築物における移動の円滑化を図ること。
	ハンプ	運転者にスピードの低下を促すため、道路を凸型に舗装する道路整備手法のこと。
	法定外路面標示	交通量が少なく、速度が低い区間において、路肩カラー化などにより車道左側の自転車通行を促し、交通の安全と円滑を図るために設置する、法定外の道路表示のこと。
	保存樹林制度・保存樹木制度	緑豊かなまちづくりを推進するため、一定の条件を満たす樹林・樹木を指定し、所有者に対して保存に関する助成を行う制度のこと（茅ヶ崎市緑の保全及び緑化の推進に関する条例）。
マ行	面的なエネルギー利用	個々の建物ではなく、面的な複数の建物で効率的なエネルギーの供給を図るシステムのこと。利用する施設・建物、地域の特性により異なるが、①広域に供給する熱供給事業型、②特定地域へ供給する集中プラント型、③近接建物へ供給する建物間融通型の3パターンがある。
	モビリティマネジメント	地域や都市を、「過度に自動車に頼る状況」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（=かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みのこと。
ラ行	緑視率	目に見える緑の量のことであり、路上に立ったときに視界の中に占める緑の割合のこと。

資料編.3 計画策定にあたっての関係会議などの概要

1. 開催スケジュール

計画の策定にあたっては、次の関係会議を行いました。

- ちがさき環境フェア2014：パネル展示
- アドバイザー（学識経験者）ヒアリング・会議：ヒアリング2回、会議1回開催
- 茅ヶ崎市都市計画審議会への報告：5回
- 茅ヶ崎市温暖化対策推進協議会への報告：5回
- パブリックコメント：1回、市民意見交換会：2回開催

■スケジュールの概要

	平成26年										平成27年		
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
ちがさき環境フェア2014													
アドバイザー（学識経験者） ヒアリング・会議													
茅ヶ崎市都市計画審議会													
茅ヶ崎市温暖化対策推進協 議会													
パブリックコメント ・市民意見交換会													

2.アドバイザー(学識経験者)ヒアリング・会議

■メンバー構成

	氏名	所属
アドバイザー	一ノ瀬 友博 教授	慶應義塾大学 環境情報学部 (茅ヶ崎市みどり審議会委員)
	岡村 敏之 教授	東洋大学 国際地域学部国際地域学科
	中道 久美子 助教	東京工業大学大学院 理工学研究科
	山田 修嗣 准教授	文教大学国際学部国際理解学科

(敬称略・氏名五十音順)

■開催状況

回数	年 月 日
第1回	平成26年10月から平成26年12月にかけて意見聴取を2回実施
第2回	
第3回	平成27年3月25日

3.都市計画審議会への報告

■開催状況

回数	年月日
第1回	平成26年3月25日
第2回	平成26年5月21日
第3回	平成26年8月19日
第4回	平成26年11月21日
第5回	平成27年1月21日

4.温暖化対策推進協議会への報告

■開催状況

回数	年月日
第1回	平成26年3月26日
第2回	平成26年7月24日
第3回	平成26年11月10日
第4回	平成26年12月16日
第5回	平成27年1月27日

5.パブリックコメントの実施結果

■募集期間

平成27年1月21日（水）～平成27年2月20日（金）

■意見の件数

44件

■意見提出者数

10名

■内容別の意見件数

分類	項目	件数
1	計画全体に関する意見	6件
2	計画策定の趣旨・概要に関する意見	5件
3	本市の現況・将来動向の把握に関する意見	4件
4	低炭素まちづくりに向けて取り組む施策・事業に関する意見	11件
5	低炭素まちづくりのリーディングプロジェクトに関する意見	3件
6	低炭素まちづくりの実現に向けてに関する意見	3件
	パブリックコメントに関する意見	2件
	その他の意見	10件
	合計	44件

=修正を加えた項目

■一部修正を加える項目の対照表

修正後	修正前
<p>計画名称 「茅ヶ崎市低炭素まちづくり計画」 ～湘南の快適環境都市を目指して～</p>	<p>計画名称 「茅ヶ崎市低炭素まちづくり計画」</p>
<p>(追加)資料編 用語解説</p>	<p>—</p>
<p>2ページ 計画区域は<u>エコまち法の規定を踏まえて市街化区域</u>全域…(略)…集約拠点地域は「<u>ちがさき都市マスタープラン</u>」での位置付けから“茅ヶ崎駅周辺地区”、“…(略)…”</p>	<p>2ページ 計画区域は市街化区域全域…(略)…集約拠点地域は“茅ヶ崎駅周辺地区”、“…(略)…”</p>
<p>11ページ 本市の自動車利用を…(略)…<u>高齢者の利用率が高い</u>状況です。</p>	<p>11ページ 本市の自動車利用を…(略)…<u>高齢者の利用が多い</u>状況です。</p>
<p>11ページ さらに、ゼロエミッション住宅と…(略)…<u>国は進めています。</u></p>	<p>12ページ さらに、ゼロエミッション住宅と…(略)…<u>国は進めている</u></p>
<p>38ページ なお、「みどり豊かで外出したくなるまちで暮らす！」に関する取組については、緑化方法や規模の見積もりが現時点では難しいため、効果（吸収量）の記載はしていません。</p>	<p>38ページ なお、「みどり豊かで外出したくなるまちで暮らす！」に関する取組については、<u>市全体のCO₂排出量に対して、市街地内のみどりによるCO₂吸収量は少なく、</u>緑化方法や規模の見積もりが現時点では難しいため、効果（吸収量）の記載はしていません。</p>
<p>(追加)資料編 —本計画のCO₂排出量推計及び施策・事業効果の予測・算定方法—</p>	<p>—</p>
<p>45ページ：目的 …(略)…公共施設である公園、緑地については、将来的な存続が担保されていますが、…(略)…</p>	<p>45ページ：目的 …(略)…公共施設である公園、緑地については、将来的な存続が<u>ある程度</u>担保されていますが、…(略)…</p>
<p>46ページ：目的 <u>市としては新たなみどり空間の創出に着実に取り組んでおりますが、本市の市街化区域には未利用地が少なく、膨大な事業費を要することなど、難しい面もあります。</u></p>	<p>46ページ：目的 本市の市街化区域には未利用地が少なく、さらに<u>膨大な事業費を要するため、公共としての新たなみどり空間の創出は困難な状況です。</u></p>



茅ヶ崎市低炭素まちづくり計画
～湘南の快適環境都市を目指して～

平成27年(2015年)3月発行(250部作成)

発行 茅ヶ崎市
編集 都市部都市計画課
〒253-8686 茅ヶ崎市茅ヶ崎一丁目1番1号
電話 0467-82-1111(代表)
FAX 0467-57-8377
ホームページ <http://www.city.chigasaki.kanagawa.jp>
メールアドレス toshikei@city.chigasaki.kanagawa.jp
制作・印刷 一般財団法人 計量計画研究所
〒162-0845 東京新宿区市谷本村町2-9

