

# 二葉の里地区低炭素まちづくりプラン

平成22年(2010年)7月12日

広島市

## 目 次

1. 策定の目的	1
2. 対象範囲	1
3. 目標時期	2
4. 本プランの位置づけ	2
5. CO <sub>2</sub> 削減対策メニュー案の検討	3
6. CO <sub>2</sub> 削減対策効果の試算	7
7. 今後の取り組み	12
<参考>国・自治体等によるCO <sub>2</sub> 削減対策支援・補助制度	14

## 1. 策定の目的

近年、地球温暖化に関わる温室効果ガス排出量削減の動きが世界的に加速しており、広島市においても、豊かで美しい都市を将来世代に引き継ぐため、温室効果ガス排出量を2050年に70%削減（1990年比）する目標「カーボンマイナス70」を平成20年（2008年）2月に掲げ、この目標を達成するため、平成21年11月に「広島カーボンマイナス70-2050年までの脱温暖化ビジョン」を策定し、脱温暖化に取り組んでいる。

こうした中で、広島市の陸の玄関であり、中四国地方最大の広域交通結節点である広島駅に隣接する二葉の里地区は、高い開発ポテンシャルを持ちながら、現在は、大規模な国有地等を中心として低・未利用な状態にあり、市街地整備と高次都市機能の集積が緊急の課題となっている。

このため、中国財務局、広島県、広島市、JR西日本及びUR都市機構で構成する「二葉の里地区まちづくり推進協議会」では、平成20年（2008年）3月に地域の特性を生かしたまちづくりの基本的方針となる「二葉の里地区まちづくり基本計画」を策定し、二葉の里地区において新しいまちづくりのモデルとなる良好な都市環境の創造を目指すことや、環境負荷低減への配慮等について言及している。

このような背景を踏まえ、二葉の里地区において、今後、都市基盤整備事業者や民間開発事業者が事業を実施する場合や、地区内の住民が生活し地域活動を行う場面で、低炭素都市の実現に向けて様々な取組を検討する際の手引書となる「二葉の里地区低炭素まちづくりプラン」（以下「本プラン」という。）を策定する。

## 2. 対象範囲

本プランの対象範囲は、平成22年（2010年）1月に都市計画決定された「二葉の里土地地区画整理事業」の地区（図-1の赤実線で囲まれる範囲、以下「本地区」という。）とする。なお、交通分野の検討においては、広域交通結節点である広島駅地区（図-1の赤点線で囲まれる範囲）も関連地区として取り扱い、連携したプランとする。

図-1 対象範囲



### 3. 目標時期

本プランでは、今後、二葉の里地区において都市基盤整備や民間開発等が進展し、まちびらきを経て、まちが成熟し、概ね想定する都市機能が整うと考えられる時期を「目標時期」として設定する。

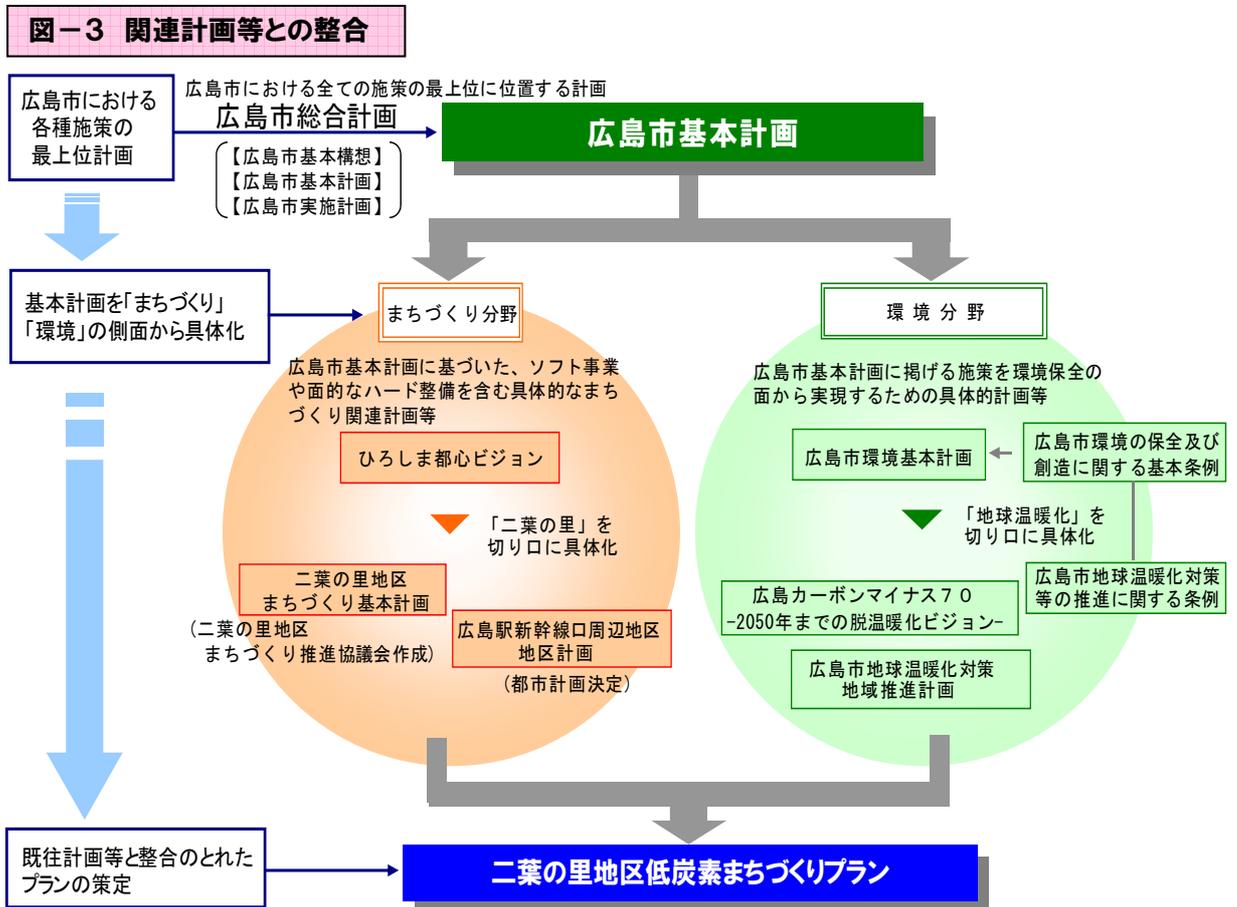
目標時期は、「二葉の里地区まちづくり基本計画」で示された二葉の里地区の整備スケジュールを勘案し、図-2に示すとおり平成32年度（2020年度）とする。



※都市基盤整備等のスケジュールは「二葉の里地区まちづくり基本計画」による

### 4. 本プランの位置づけ

本プラン策定にあたっては、図-3に示すとおり「広島市基本計画」のもと、広島市の「まちづくり分野」や「環境分野」の上位関連計画等との整合を図るものとする。

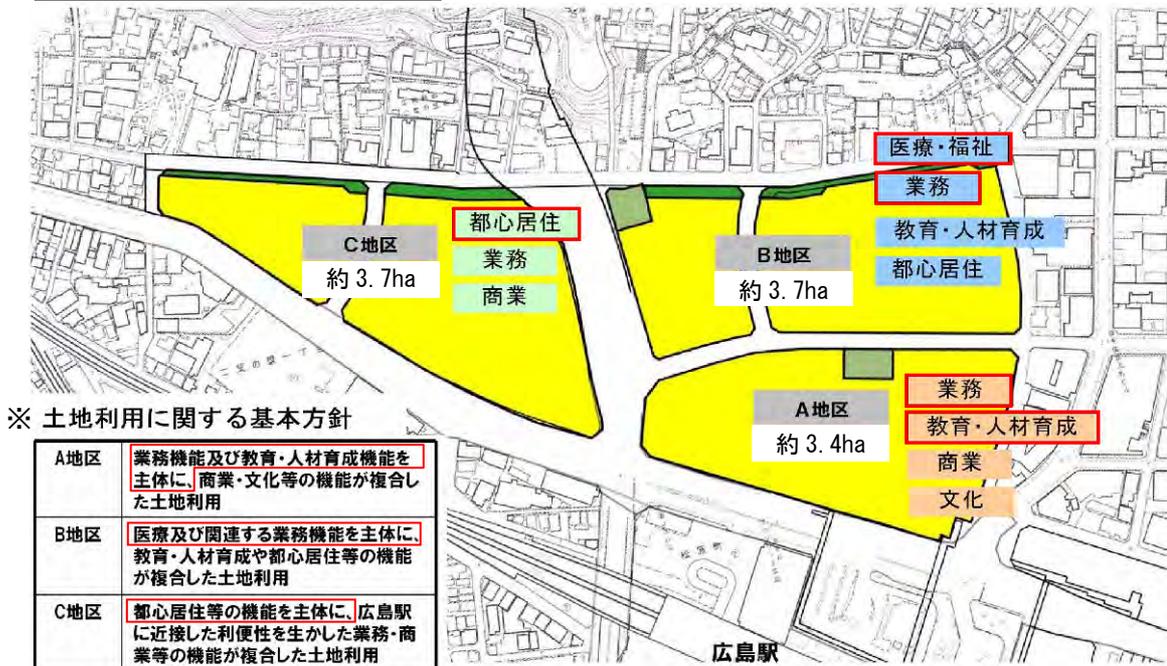


## 5. CO<sub>2</sub>削減対策メニュー案の検討

### (1) 導入が想定される都市機能

本地区に導入が想定される都市機能は、平成22年（2010年）1月に都市計画決定された「広島駅新幹線口周辺地区地区計画」の土地利用に関する基本方針に位置付けられている。図-4にA、B、Cの地区ごとに想定されている土地利用を示す。

図-4 想定される都市機能



※広島駅新幹線口周辺地区地区計画（平成22年1月都市計画決定）より抜粋

### (2) 活用が想定される交通機能

本地区に隣接する広島駅地区では、広域交通結節点としての以下の交通機能の活用が想定される。

■鉄道

J R山陽新幹線・在来線（広島シティネットワーク）、路面電車

■バス

空港リムジンバス、都市間高速バス、路線バス

### (3) 地域資源との調和

本プラン策定にあたっては、本地区及び周辺地区における地域資源との調和を図る必要がある。本地区周辺の地域資源は表-1のとおりである。

表-1 地域資源の整理

分類	地域資源の状況
医療施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ J R西日本広島鉄道病院</li> <li>■ 高精度放射線治療センター（仮称）</li> <li>■ 広島県地域医療総合支援センター（仮称）</li> </ul>
自然資源	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 二葉山</li> </ul>
歴史資源	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 神社・仏閣群</li> <li>■ 二葉の里歴史の散歩道</li> </ul>

(4) CO<sub>2</sub>削減対策導入コンセプト

二葉の里地区に想定される都市機能や周辺の交通基盤、地域資源等の特性を踏まえて、図-5のとおり、地区ごとのCO<sub>2</sub>削減対策導入コンセプトを設定する。

図-5 CO<sub>2</sub>削減対策導入コンセプト

地区区分		CO <sub>2</sub> 削減対策導入に向けた留意点	地区別CO <sub>2</sub> 削減対策導入コンセプト
A地区	敷地面積：約3.4ha	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆大規模な業務、商業系の施設を想定</li> <li>◆昼間人口が多く、夜間人口は少ない</li> <li>◆広島駅に最も近い地区</li> <li>◆多様な来訪者に対応した、わかり易く、統一感のある取組が必要</li> <li>◆地区の玄関口としてシンボリックな取組やインパクトのある取組が効果的</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○最新の環境技術を導入</li> <li>○公共交通ターミナルに近接したメリットを活用</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■業務機能及び教育・人材育成機能を主体に商業・文化等の機能が複合した土地利用</li> </ul>		
B地区	敷地面積：約3.7ha	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆熱電需要が大規模な医療系核施設を想定</li> <li>◆ある程度の夜間活動も想定される</li> <li>◆二葉の里歴史の散歩道沿いの緑地と連携</li> <li>◆医療、福祉機能に対応した、安らぎや癒しの視点が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○大規模な熱電需要に対応</li> <li>○CO<sub>2</sub>削減と癒しの場創造の融合</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■医療及び関連する業務機能を主体に、教育・人材育成や都心居住等の機能が複合した土地利用</li> </ul>		
C地区	敷地面積：約3.7ha	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆都市型集合住宅中心の施設を想定</li> <li>◆住民参加型の対策メニューが必要</li> <li>◆二葉の里歴史の散歩道沿いの緑地と連携</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○住民中心の取組を展開</li> <li>○周辺コミュニティと連携し、全ての住民が取組める対策を導入</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■都心居住等の機能を主体に、広島駅に近接した利便性を生かした業務・商業等の機能が複合した土地利用</li> </ul>		
広島駅地区	乗降客：約14万人/日 (JR広島駅)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆広域交通結節点である機能特性を最大限に活用</li> <li>◆整備予定の広島駅自由通路やベドストリアンデッキ等と二葉の里地区の歩行者空間との連携</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通機関の利用を促進し、自家用車の利用を抑制</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■中四国地方最大の広域交通結節点</li> </ul>		

(5) 分野別CO<sub>2</sub>削減対策導入の考え方

国土交通省作成の「低炭素都市づくりガイドライン（素案）」にある「交通分野」「エネルギー分野」「みどり分野」に、当地区独自の「くらし分野」を加えた4分野に区分して、表-2のとおりCO<sub>2</sub>削減対策導入の考え方を整理する。

表-2 分野別CO<sub>2</sub>削減対策導入の考え方

交通分野	<p>広域交通結節点である広島駅に近接した立地特性を活かし、公共交通機関の利用促進を図るとともに、カーシェアリングやクリーンエネルギー自動車の導入を図る。</p> <p><b>乗り継ぎ利便性の高い総合的な交通結節点の整備</b>      <b>地区内自動車台数の低減とクリーンエネルギー化</b>      <b>自転車都市ひろしまの実現に向けた自転車利用利便性の向上</b></p>
エネルギー分野	<p>エネルギーの面的利用と太陽光発電の導入を軸に、環境性能の高い施設を積極的に整備</p> <p><b>エネルギー高効率活用</b>      <b>自然エネルギーの有効活用</b></p>
みどり分野	<p>CO<sub>2</sub>吸収源としての植樹や植栽を二葉山や歴史の散歩道との連続性や景観に配慮し展開</p>
くらし分野	<p>CO<sub>2</sub>の見える化やエコライフポイント等の先進的取組の導入モデル地区として位置づけ</p>

(6) CO<sub>2</sub>削減対策メニューの提案

「CO<sub>2</sub>削減対策導入コンセプト」「分野別CO<sub>2</sub>削減対策導入の考え方」「広島駅地区との連携」に基づき、各地区の特性に応じたCO<sub>2</sub>削減対策メニューを抽出して図-6のとおり提案するとともに、広島駅地区との連携イメージを図-7に示す。

図-6 CO<sub>2</sub>削減対策メニュー(案)

区分 対策分野		二葉の里地区			広島駅地区等	広島市 全域
		A地区	B地区	C地区	広島駅地区等 周辺地区との連携	広島市全域 での取組
交通分野	乗り継ぎ利便性の高い総合的な交通結節点の整備	地域内ペDESTリアンデッキの整備			<ul style="list-style-type: none"> <li>■広島駅とのアクセス向上                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島駅自由通路</li> <li>・ペDESTリアンデッキ</li> </ul> </li> <li>■公共交通機関の充実                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR山陽新幹線(九州新幹線直通運転)</li> <li>・JR在来線(広島シティネットワーク)</li> <li>・空港リムジンバス</li> <li>・都市間高速バス</li> <li>・路線バス</li> <li>・路面電車(駅前大橋ルート)の整備</li> <li>・コミュニティバス運行の検討</li> </ul> </li> <li>■新幹線口広場の再整備</li> <li>■南口広場の再整備</li> </ul>	マイカー 乗るまあデー
	公共交通へのアクセス向上のためのサイン整備	公共交通へのアクセス向上のためのサイン整備				
	地区内自動車台数の低減とクリーンエネルギー化	クリーンエネルギー自動車のモデル導入 カーシェアリングの導入				
自転車都市ひろしまの実現に向けた自転車利用の利便性向上	サイクルシェアリングの導入			<ul style="list-style-type: none"> <li>■新幹線口広場の再整備</li> <li>■南口広場の再整備</li> </ul>		
	自転車道・共同駐輪場の整備					
	コミュニティサイクルの基地化					
エネルギー分野	エネルギーの高効率活用	エネルギー高効率利用機器の導入	エネルギーの面的利用-地域熱供給	エネルギー高効率利用機器の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>CASBEE広島</li> <li>ひろしまエコ事業所認定制度</li> </ul>	
	自然エネルギーの有効活用	ICTを活用したエネルギー消費設備の運転管理・制御の導入 トップランナー家電/高効率空調システムの導入 断熱壁・断熱サッシ/断熱塗料・遮熱塗料の採用 風・光の道の活用(自然空調、自然採光) 屋上等での太陽光発電の導入 屋上等での太陽光発電の導入 ヒートアイランド緩和のための保水性舗装の実施				広島市住宅環境性能向上補助金
みどり分野	屋上緑化・壁面緑化 屋上市民農 地区内緑化(沿道、有効空地) 水と緑の回廊・ビオトープ			<ul style="list-style-type: none"> <li>■周辺地区への景観配慮</li> <li>■二葉山・二葉の里歴史の散歩道との連携</li> </ul>	緑化施設整備計画認定制度	
くらし分野	家庭用生ごみ処理機・コンポストの導入 CO <sub>2</sub> 排出量の見える化 ネットスーパー・宅配スーパーの活用 エコライフポイントの率先導入			<ul style="list-style-type: none"> <li>■周辺町内会との連携</li> </ul>	家庭用生ごみ処理機等購入補助	

図-7 広島駅地区(広域交通結節点)との連携イメージ



①既に運行されている交通機関	
<-->	JR山陽新幹線・在来線
<--->	路線バス・路面電車
<.....>	空港リムジンバス・都市間高速バス

②計画策定済みの歩行者通路等	
↔	広島駅自由通路
↔	新幹線口ペDESTリアンデッキ
<.....>	広島高速5号線

③計画中の交通機関 (■) または今後検討する交通機関 (□)	
■	広島駅新幹線口広場の再整備による公共交通機関の再編 (路線バスの広場乗り入れ等)
□	広島駅南口広場の再整備による公共交通機関の再編 (路面電車駅前大橋線の整備等)
□	A・B・C地区相互を連絡する歩行者通路
□	コミュニティバスの運行

※広域交通結節点であるJR広島駅及びその周辺地区の整備等により、公共交通機関の利用を促進し、自家用車の利用抑制を目指す。

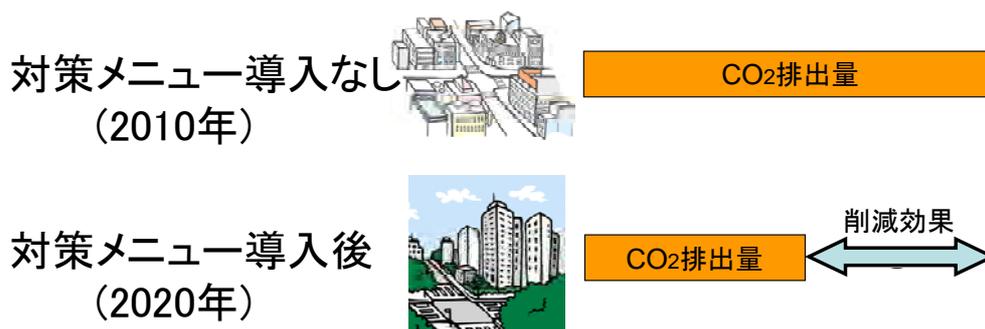
## 6. CO<sub>2</sub>削減対策効果の試算

### (1) 試算方法

本地区で、現時点（2010年）においてCO<sub>2</sub>削減対策メニューが全く導入されず民間開発が行われた場合のCO<sub>2</sub>排出量と、民間開発等において目標時期である2020年までに本プランが提案するCO<sub>2</sub>削減対策メニューが全て導入された場合のCO<sub>2</sub>排出量を試算する。

双方の試算結果を比較し、CO<sub>2</sub>削減対策メニュー導入によるCO<sub>2</sub>削減効果を把握する。

なお、CO<sub>2</sub>排出量等の試算は、「地球温暖化対策地方公共団体実行計画策定マニュアル（環境省）」によるほか、各種文献、統計、実例等を参考に行った。



### (2) 試算の前提条件

#### ① 施設規模の設定

本地区において、今後民間開発等により整備される施設の規模については、「広島駅新幹線口周辺地区地区計画」の都市計画決定にあわせて広島市が策定・公表した、当地区の用途地域及び容積率の見直し等の都市計画に関する運用方針を参考に設定した。

想定される地区別の施設規模を、表-3に示す。

表-3 地区別施設規模の設定

	機能	敷地面積 (m <sup>2</sup> ) ①	※見直し 容積率 (%) ②	計画延床面積 (m <sup>2</sup> ) ①×②		備考
				(計)	内訳	
A地区	業務	34,000 (3.4ha)	500	170,000	68,000	40%
	教育・人材育成				51,000	30%
	商業・文化				51,000	30%
B地区	医療・福祉	37,000 (3.7ha)	300	111,000	66,600	60%
	業務				22,200	20%
	教育・人材育成				11,100	10%
	都心居住				11,100	10%
C地区	都心居住	37,000 (3.7ha)	300	111,000	88,800	80%
	業務				11,100	10%
	商業				11,100	10%
計		108,000	—	392,000	392,000	—

※見直し容積率：「広島駅新幹線口周辺地区における用途地域及び容積率の見直し等の都市計画に関する運用方針」で設定された、土地区画整理事業に伴う用途地域の見直し後の容積率

② CO<sub>2</sub>排出量や削減量の試算における対象部門

本市は、地球温暖化対策の推進に関する法律に基づき、毎年、市域の温室効果ガス排出量を公表しており、温室効果ガスの総排出量は、本市域内の人為的な活動を産業部門、民生家庭部門、民生業務部門、運輸部門等に区分して算定している。

本プランにおけるCO<sub>2</sub>排出量や削減量の試算にあたっての対象部門は、この区分によることとするが、本地区では、産業部門の立地が想定されていないことから、民生家庭部門、民生業務部門、運輸部門の3部門を対象とする。

③ 試算の対象とするCO<sub>2</sub>削減対策メニュー

CO<sub>2</sub>削減効果の把握にあたっては、図-6で提案した導入すべきCO<sub>2</sub>削減対策メニューのうち、表-4に示すとおり定量化が可能なCO<sub>2</sub>削減対策メニューを対象に試算を行う。

表-4 試算対象とするCO<sub>2</sub>削減対策メニュー

分類		CO <sub>2</sub> 削減対策メニュー	対象	摘要
交通分野	乗り継ぎ利便性の高い総合的な交通結節点の整備	地域内ペDESTリアンデッキの整備	○	広島駅へのアクセス向上により発生集中交通の自動車分担率が減少と仮定
		公共交通へのアクセス向上のためのサイン整備	-	
	地区内保有自動車の低減とクリーンエネルギー化	クリーンエネルギー自動車のモデル導入	○	地域内保有自動車をクリーンエネルギー自動車に転換(民生家庭部門)
		カーシェアリングの導入	○	地域内の保有自動車のカーシェアリングを実施(民生家庭部門)
	自転車都市ひろしまの実現に向けた自転車利用の利便性向上	サイクルシェアリングの導入	-	
		自転車道・共同駐輪場の整備	-	
		コミュニティサイクルの基地化	-	
エネルギー分野	エネルギーの高効率活用	エネルギーの面的利用(地域熱供給事業)	○	
		エネルギー高効率利用機器の導入	○	
		ICTを活用したエネルギー消費設備の運転管理・制御の導入	-	
		トップランナー家電/高効率空調システムの導入	○	
		断熱壁・断熱サッシ/断熱塗料・遮熱塗料の採用	-	
	自然エネルギーの有効活用	風・光の道の活用(自然空調、自然採光)	-	
		屋上等での太陽光発電の導入	○	
		ヒートアイランド緩和のための保水性舗装の実施	-	
みどり分野	屋上緑化・壁面緑化	○		
	屋上市民農園	-		
	地区内緑化(沿道、有効空地)	○		
	水と緑の回廊・ビオトープ	-		
くらし分野	家庭用生ごみ処理機・コンポストの導入(堆肥の供給)	-		
	CO <sub>2</sub> 排出量の見える化			
	ネットスーパー・宅配スーパーの活用			
	エコライフポイントの率先導入			

凡例 ○：定量化でき試算が可能。 -：定量化が困難なため試算の対象としない。

(3) 試算結果

① 対策メニュー導入なしの場合のCO<sub>2</sub>排出量の試算

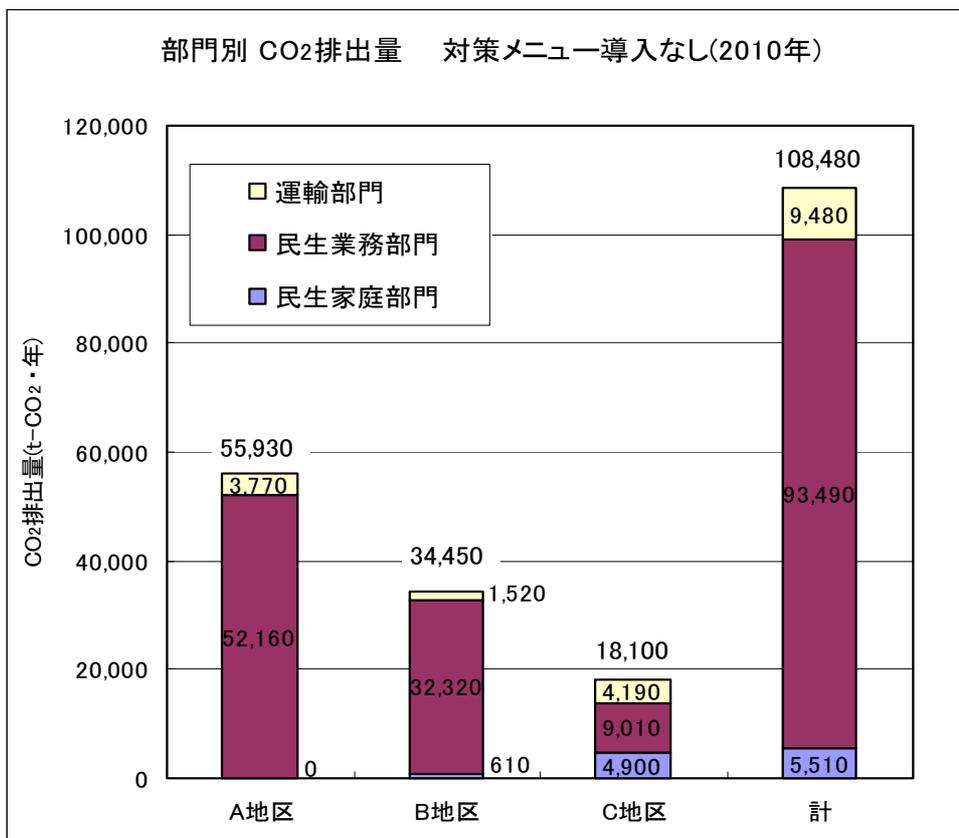
現時点(2010年)においてCO<sub>2</sub>削減対策メニューが全く導入されず民間開発が行われたと想定した場合のCO<sub>2</sub>排出量を試算した。

試算結果を表-5、図-8に示す。

表-5 対策メニュー導入なしの場合のCO<sub>2</sub>排出量

項目	二葉の里地区のCO <sub>2</sub> 排出量
民生家庭部門	5,510 t-CO <sub>2</sub> ・年
民生業務部門	93,490 t-CO <sub>2</sub> ・年
運輸部門	9,480 t-CO <sub>2</sub> ・年
合計	108,480 t-CO <sub>2</sub> ・年

図-8 対策メニュー導入なしの場合のCO<sub>2</sub>排出量



② CO<sub>2</sub>削減対策メニュー導入によるCO<sub>2</sub>排出量及び削減量の試算

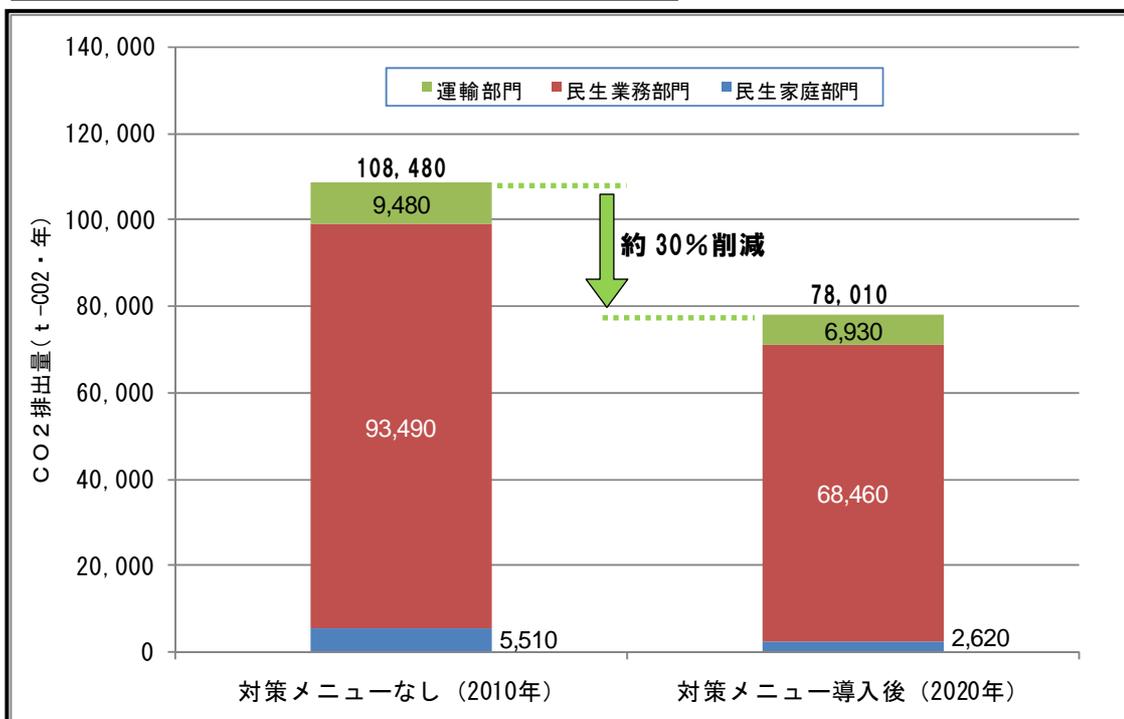
目標時期である2020年までに本プランが提案するCO<sub>2</sub>排出削減対策メニューが全て導入された場合のCO<sub>2</sub>排出量を試算した。

また、一定の条件の下で削減量が定量的に把握できる削減対策メニューについて、対策メニュー導入後（2020年）のCO<sub>2</sub>削減量を試算した。

表-6 CO<sub>2</sub>排出量及び削減対策メニュー導入による削減量

地区	部門	無対策のCO <sub>2</sub> 排出量 (t-CO <sub>2</sub> ・年)	対策メニュー 導入による削減量 (t-CO <sub>2</sub> ・年)	対策メニュー 導入後の排出量 (t-CO <sub>2</sub> ・年)
A地区	民生家庭部門	—	—	—
	民生業務部門	52,160	14,530	37,630
	運輸部門	3,770	830	2,940
	小計	55,930	15,360	40,570
B地区	民生家庭部門	610	150	460
	民生業務部門	32,320	8,240	24,080
	運輸部門	1,520	290	1,230
	小計	34,450	8,680	25,770
C地区	民生家庭部門	4,900	2,740	2,160
	民生業務部門	9,010	2,260	6,750
	運輸部門	4,190	1,430	2,760
	小計	18,100	6,430	11,670
計		108,480	30,470	78,010 (約30%削減)

図-9 対策メニュー導入後の部門別CO<sub>2</sub>排出量



試算結果は、表-6及び図-9に示すとおり、CO<sub>2</sub>排出量を約30%削減できる可能性を確認した。

なお、試算結果は、今後の社会情勢（人口、生活スタイル等）の変化、技術革新等により変動する可能性がある。

## ＜参考＞

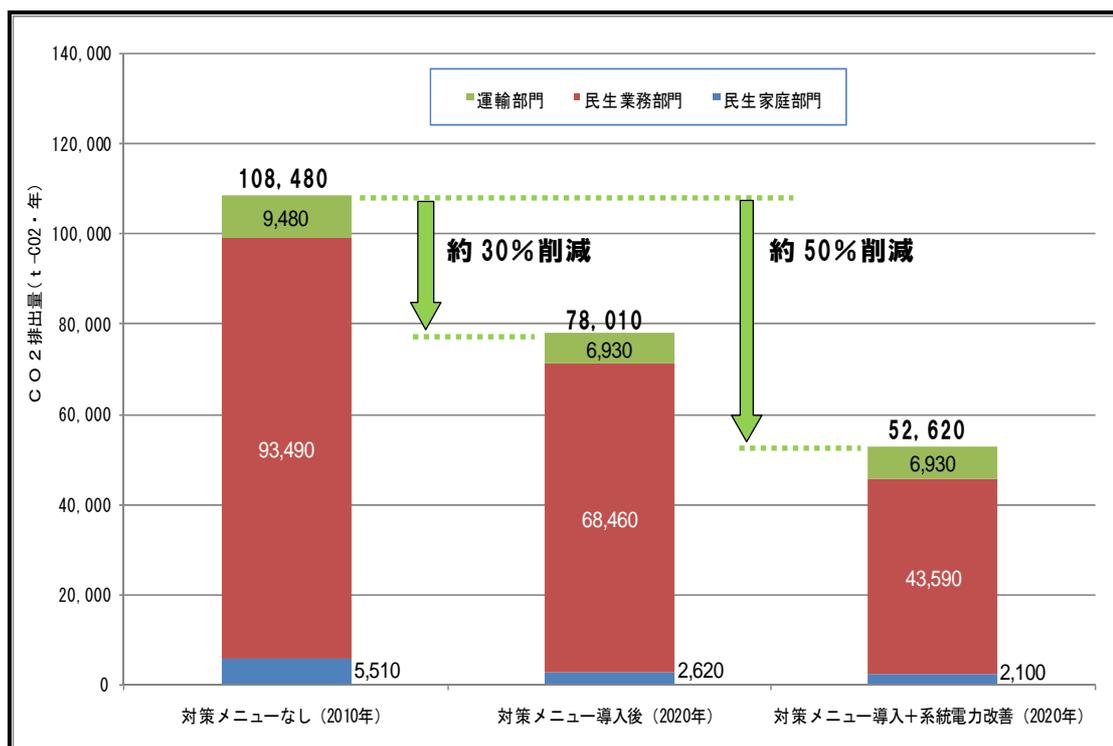
### 「広島カーボンマイナス70」のCO<sub>2</sub>削減目標値との比較

広島市は、平成20年（2008年）2月に「広島カーボンマイナス70」を掲げ、2030年までの温室効果ガス排出量50%削減（1990年比）を中期目標に、また、2050年までの同70%削減（1990年比）を長期目標に定めている。

なお、「広島カーボンマイナス70」においては、※「系統電力の改善」によりエネルギー供給側でのCO<sub>2</sub>排出削減が期待されている点を踏まえ、本プランにより提案したCO<sub>2</sub>排出削減対策メニュー導入に伴うCO<sub>2</sub>排出削減量に、系統電力の改善に伴うCO<sub>2</sub>排出削減量を加えると、図-10のとおり、2020年のCO<sub>2</sub>排出削減量は2010年比で**約50%削減**となる。

これは、「広島カーボンマイナス70」の中期目標である50%削減を10年前倒して達成することになる。

図-10 CO<sub>2</sub>排出削減量



※「系統電力の改善」とは、今後電気供給者側の発電に要する一次エネルギー構成が、現在の化石燃料主体から、その一部がCO<sub>2</sub>を排出しない原子力等の非化石電源へ移行することにより、電気供給者側でCO<sub>2</sub>排出係数の削減が行われることをいう。本プランでは、2020年における系統電力の改善効果を「2009 エネルギーグループCSR報告書」等を参考に独自に設定した。

## 7. 今後の取り組み

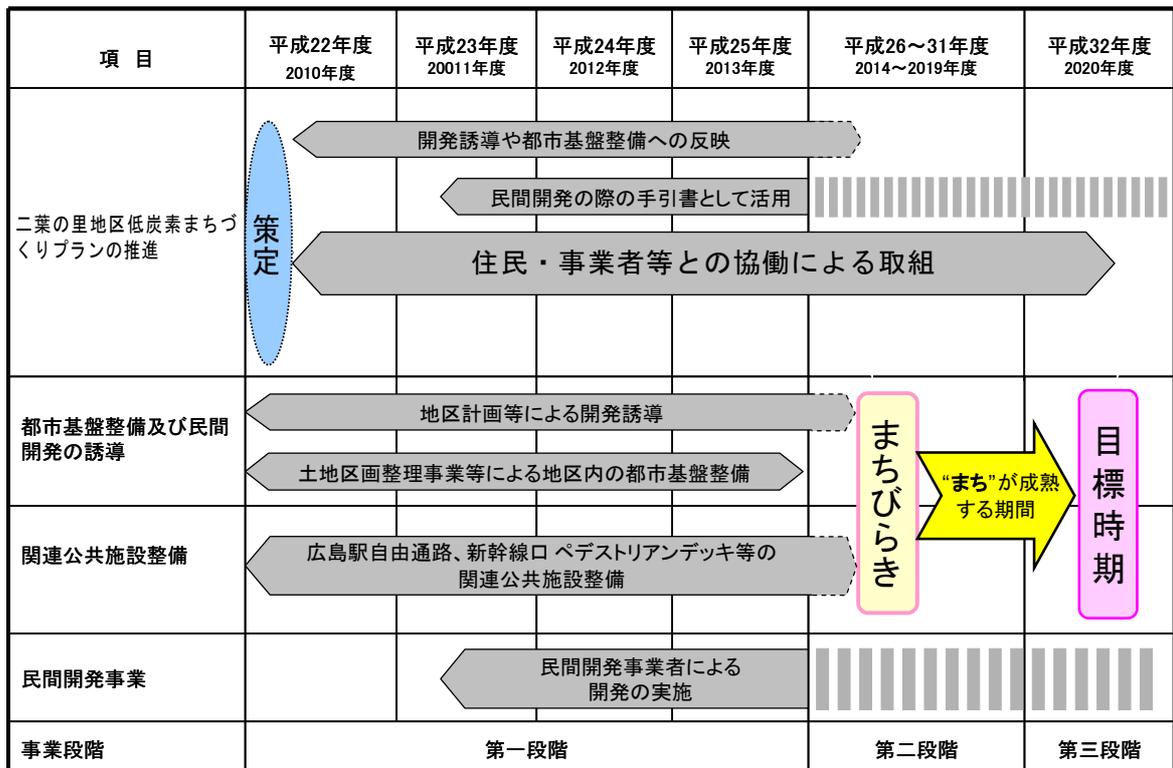
### (1) 今後のスケジュール

本プラン策定公表後の本地区における想定されるスケジュールは、大きく区分すると表-7、図-11に示すとおり3段階に分かれるものと考えられる。

**表-7 想定される地区の状況**

時 期		想定される地区の状況
第一段階	平成22年度 ～平成25年度	都市基盤整備や民間開発が本格化する時期
第二段階	平成26年度 ～平成31年度	まちびらきを経て、民間開発が継続しつつ、まちに人や事業所が増え、成熟に向かう時期
第三段階	平成32年度以降	民間開発が終了し、都市機能が整った時期

**図-11 今後のスケジュール**



第一段階の“まちびらき”までは都市基盤・関連公共施設の整備や民間開発が中心となり、第二段階の“まちびらき”後は行政・住民・事業者等がパートナーシップを構築しつつ、様々な環境負荷低減対策に取り組んでいくこととなる。

## (2) 行政、民間事業者、市民等の連携による取組（案）

事業者や市民の低炭素まちづくりに向けた取組を活発にしていくためには、まちが成熟し、都市機能が整った後においても、継続的に取組を進める仕組みづくりが必要である。実施する取組や対象とするエリアにより、主体となって活動する団体は、行政、民間事業者、地区内住民のほかにも周辺企業や地域住民、NPO法人等が考えられ、本プランにおいては、表-8に示すような取組を提案する。

こうした取組を実施することにより、広島市環境基本計画（平成19年（2007年））の基本理念である「ひとにやさしい環境をまもり、つくる都市」の実現に向け、各主体の積極的な参加と協働が全市域に広がることを期待する。

表-8 行政、民間事業者、市民等の連携による取組(案)

分類	実施項目	実施内容
市民への 広報・啓 発	広報誌への情報掲載	・「ひろしま市民と市政」へ事業の進捗状況や取組状況などを掲載し、環境への市民意識を高める。
	シンポジウムの開催	・二葉の里地区の成果やこれからの低炭素まちづくりに向けたあり方を広く市民で共有するためのシンポジウムを開催する。
	環境の日イベントの実施	・6月5日の《環境の日》に二葉の里地区で広報・啓発イベントを実施する。
市民参加	植樹祭の開催	・二葉山に自生する樹木の苗木を二葉の里地区内で育て、市民へ無料頒布するなど、CO2吸収源の拡大を図る。
	「歴史の散歩道」や「二葉山」の散策の拠点として、二葉の里地区に案内所や休憩所を設置	・1000年以上の歴史を持つ散歩道や二葉山の自然の散策コースの拠点として、二葉の里地区に案内所や環境学習コーナー併設の休憩所を設置し、歴史や自然、環境の学習の場を提供する。
	生ごみ堆肥の製造・地域内利用	・二葉の里地区で発生した生ごみを地域内住民や周辺住民が堆肥化を行い、その堆肥を地区内の市民農園や緑地へ活用し、ゴミの減量化と有効利用を図る。
	市民ワークショップの開催	・市民を対象として見学付きワークショップを開催し、低炭素について見て・学び・考える場や、市民が集うコミュニティの場を提供する。
	環境学習の実施	・小中学生を対象に環境学習の場を設け、実際の取り組みをみながら、楽しく学べる場を提供する。
対外的な 情報発信	エコツーリズムの開催	・駅近の特性を活かし、二葉の里地区で実施される様々な低炭素の取り組みを短時間で見て回れるエコツーリズムを開催し、全国に向けた情報発信を行う。
	低炭素見本市の開催	・駅近の特性を活かし、実施設体験型の低炭素見本市を開催し、全国に向けた情報発信を行う。

<参考>

国・自治体等によるCO<sub>2</sub>削減対策支援・補助制度

表-9 支援・補助制度一覧表

対策メニュー	活用できる支援・補助制度			
	名称	概要		
		対象者	交付額	事業実施主体
エネルギーの面的利用 (地域熱供給事業)	天然ガス型エネルギー面的利用導入モデル事業費補助金	システムを建築物に導入しようとする事業者(地方自治体含む)	1/3 (上限額2億円)	一般社団法人 都市ガス振興 センター
	エコまちネットワーク整備事業	地方公共団体、都市再生機構、民間事業者等	1/3	国土交通省
ビル単位でのコジェネレーションの導入	エネルギー使用合理化事業者支援事業	全業種	1/3以内 (上限5億円)	NEDO
	新エネルギー等事業者支援対策事業	民間事業者等	1/3以内	一般社団法人 新エネルギー 導入促進協議 会
	地域新エネルギー等導入促進事業	地方公共団体、非営利民間団体等	1/3以内	
エネルギー高効率利用機器の導入	エコキュート導入補助金制度	住宅等に、エコキュートを導入、設置にしようとする個人、法人	41,000円/台 (家庭用) 加熱能力により異なる。	一般社団法人 日本エレクト ロヒートセン ター
トップランナー家電の導入	エコポイントの活用によるグリーン家電普及促進事業	対象家電商品購入者	グリーン家電製品購入者に対し、様々な商品・サービスと交換可能なエコポイントを交換	環境省
トップランナー機器の導入	省エネルギー対策導入促進事業補助金	日本国内の中堅・中小企業におけるESCO事業を対象	対象経費の1/2 (ただし、1件あたりの補助金上限額は3,000万円)	独立行政法人 中小企業基盤 整備機構
建物屋上・壁面・窓での太陽光発電	新エネルギー等事業者支援対策事業	新エネ利用等の設備導入事業を行う民間事業者等	1/3以内	一般社団法人 新エネルギー 導入促進協議 会
	地域新エネルギー等導入促進事業	地方公共団体、非営利民間団体等	1/2以内	
建物屋上への緑化・菜園の設置	民有地緑化事業補助金制度	市街化区域で行われ、敷地面積が1,000m <sup>2</sup> 以上の建築物の新築、増改築、及び緑化率の基準を満たす工事	1/2以内 (50万円以内)	広島市
区画道路や敷地内通路沿いの有効空地での植樹と緑化	民有地緑化事業補助金制度		1/2以内 (50万円以内)	広島市

※ 平成21年度(2009年度)の支援・補助制度

広島市都市活性化局都心再開発部  
広島駅周辺地区整備担当