

## 第5章 低炭素都市形成に向けたステップ

最終章の本章では、第3章、第4章で集約された3つの重点政策について、今後の進め方の提言をまとめる。

### (1) 再生可能エネルギーの産地ではなく一大消費地になる政策

九州全体の発電ポテンシャルを見ると、福岡市は再生可能エネルギーを市内で創ることより、市外で作られたものを消費することに集中してはどうかという結論に至ったが、再生可能エネルギーの一大消費拠点形成することで、九州経済全体の活性化を促進し、各地との交流を増やして、福岡市の成長に寄与する将来像を描いている。

こういう将来を実現するために、下記のステップを提言したい：

#### 1. 再生可能エネルギーの消費目標設定

再生可能エネルギーの消費目標を設定することで、九州全体で福岡向けに供給する市場のボリュームを明確にする。

#### 2. 実現化に向けた仕組みの構築

高い目標を設定する場合、九州電力の電力網による再生可能エネルギー比率だけではまかなえ切れないことが想定できるので、目標を達成するための仕組みを構築することが必要になる。

グリーン電力基金を活用したり、いわゆる「生グリーン電力」を使用するプロジェクトを行ったりして、九州のポテンシャルの高い地域での発電を支援することが現在の仕組み内で取組むことが可能な内容である。

一歩進んで、市の特定規模電気事業者（PPS）立ち上げて自前で供給したり、街区単位、企業単位の再生可能エネルギー基金を創設して発電事業を行ったりすることも取組んでいいのではないか。これらの事業によって、都市圏や九州各地域との広域の事業を形成していくことが肝要である。

#### 3. 電源地域との交流促進

「再生可能エネルギーの産地ではなく一大消費地になる政策」が目指すところは、九州全体の経済を盛り上げることで、交流都市である福岡市を成長させることにある。そのため、九州全域で行う再生可能発電事業には、電源地域との交流をセットにするべきである。

例えば、福岡市内の施設が九州内特定地域のグリーン電力を使用するのであれば、その施設において電源地域のPRを行ったり、定期的に電源地域からの販促活動を行ったりすることを、広告物の掲示や道路占用等の規制緩和により支援していくことが考えられる。

## (2) 集約化拠点の形成を早める政策

### 1. 複数交通手段の運行一元管理

複数交通手段（地下鉄、JR、西鉄）の運行一元管理がまずは取り組まないといけない内容になる。一元管理することで、再設計が必要な路線も明確になり、運賃制度の統合も避けて通れないと考えられる。

運賃制度の統合にあたって重要なのは、交通事業は不動産事業と小売事業とセットになってその価値がはじめて測られるので、交通事業単体での収益計算で運賃の整合を取るとは、運賃が高まり、ますます公共交通を使わなくなる可能性がでてくることに注意すべきである。公共交通の一元管理と最適化により、JRや西鉄の不動産事業と小売事業への収益効果、市営住宅入居への効果も含めて、3事業者で検討することが重要であろう。

長期的には、不動産事業と小売事業を持たない市営地下鉄は、市民共有の財産であるという前提に、交通事業者とサービスレベル協定を結んだ上で地下鉄インフラの事業者移管を行うことも視野に入れる必要があるであろう。

### 2. 都心交通規制の強化

公共交通シフトが目指すところは、自家用車交通の減少によって、福岡市の産業基盤である流通業や都市圏の製造業がスムーズな物流インフラ（道路）を使用することで、それらの生産性の向上に寄与することである。

そのため、特に交通渋滞が想定される都心エリアでは、相応な交通規制の導入が必要となる。短期的には低公害車に限定した都心運行条件を設けたり、長期的にはロードプライシング等、自家用車運行課金を検討することが必要になるであろう。

### 3. 交通需要を安定化させる駅周辺の集約化

上記公共交通の最適化に合わせて取り組まなければならないのが、公共交通需要を安定化させる需要の創出（拠点地域の形成）である。公共交通拠点駅周辺の都市計画上の中高層範囲拡大・規制緩和をはじめ、二世帯同居補助、集約化拠点への転入優遇、まちなか居住促進等の中心市街地活性化策を導入することが重要である。

また、交通不便地のスマートシュリンクを進めるには、規制緩和された拠点地区開発の収益を交通不便地に移転するインセンティブも設ける必要がある。規制的な手法も重要であり、今後の交通不便地の開発を抑制し、それらの地域を第一次産業、観光や炭素固定（緑化）用途に使用するためのインセンティブも必要であろう。これらインセンティブ手法は、福岡アジア都市研究所が2009年度研究「市街化調整区域の試作に関する研究II」で提言している「ツイン市街地開発」を参照されたい。

市役所職員の市内居住を促す家賃補助制度も率先行動として重要であろう。住宅購入のための職員への支援を、市外・郊外への居住を促す制度から、なるべく市内に住居を構える補助制度への変更を検討する必要がある。

### 4. 集約化拠点の商業機能向上

福岡市の基盤産業である流通業の活性化と、商業による公共交通需要の創出を目指すた

め、集約化拠点の商業機能向上も取り組むべき重点である。福岡市では既に天神明治通り街づくり協議会、We Love 天神協議会、博多まちづくり推進協議会など活動の成功例があるので、各集約化拠点（主に鉄道駅）でのまちづくり協議会の形成を積極的に働きかけ、サポートして行くことが重要であろう。

### （3）農水産物の地産池消を促進するブランド強化の政策

#### 1. 水産物卸売市場の IT プラットフォーム整備

農水産物の流通には様々な過去からの商習慣・文化があり急に変わることが難しいため、サポート的な仕組みで、かつ流通関係者全体にメリットのある仕組みの構築が必要になってくる。そのため、IT による市場機能の支援が一つの方策として考えられる。

漁獲現場での Web カメラによる個体識別で漁業資源を管理したり、卸売市場の流通情報を一元管理して効率化を実現したり、その過程でカーボンフットプリントを算出して、流通製品の付加価値として公開する等の施策が考えられる。

#### 2. 流通・飲食業へのプラットフォーム公開

カーボンフットプリント表示が可能になれば、市内の流通業や飲食業へのプラットフォーム公開により、各消費チャンネルで消費者がカーボンフットプリントを確認することも容易になる。この際、流通・飲食業がこのプラットフォームを利用するメリット（商品価値の向上）を消費者に直接訴えることが行政の重要な役割になるであろう。

#### 3. （長期的に）農産物への展開、他地域産品のカーボンフットプリント表示

まずは市外への流通量が多い水産物での取り組みをきっかけに、長期的には農産物市場への展開や、他地域との連携も考え、より網羅的なカーボンフットプリントプラットフォームを作ることを目指すのがいいのではないかな。

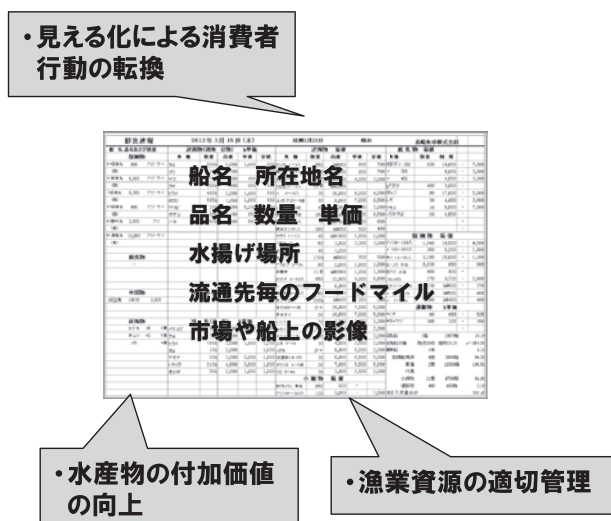


図 38 流通市場の IT プラットフォームのイメージ