

港区低炭素まちづくり計画（概要版）

○第1章 低炭素まちづくり計画

本編:p.1～10

低炭素まちづくり計画とは

「都市の低炭素化の促進に関する法律」の規定により国が定めた「都市の低炭素化の促進に関する基本的な方針」では、エネルギー使用の削減やヒートアイランド現象の緩和につながり、環境への負荷が小さく、緑豊かなまちづくりを進めることなど都市の低炭素化を図るための目標が示されています。この方針に基づき、計画を作成します。

位置付け
区域
期間

- 「港区環境基本計画」に適合し、都市計画区域マスタープランや港区まちづくりマスタープランとの調和、「港区緑と水の総合計画」「港区総合交通戦略」等との整合を図ります。
- 計画区域は、区全域とします。
- 計画期間は、令和3年度～令和12年度（2021年度～2030年度）とします。

○第2章 低炭素まちづくりの現状と課題

本編:p.11～41

港区の低炭素まちづくりの取組状況・まちづくりの動向

1. 港区の都市構造	● 日本の経済・文化・交流の中心、都心区としての役割 ● 「都市づくりのグランドデザイン」における国際ビジネス交流ゾーンの位置付け ● 区内各地において大規模な開発事業が進行中 ⇒ 環境と都市機能のバランスのとれた低炭素まちづくりの推進が必要
2. 港区の二酸化炭素排出特性	● 二酸化炭素排出量が東京都の中で最も多く、とりわけ民生業務部門の排出量が約7割を占める ⇒ 今後、排出量に影響を与える人口・世帯数、建築物の延べ床面積の増加が見込まれるため、二酸化炭素排出量削減対策の継続推進が必要
3. これまでの区の取組と成果	● 平成27（2015）年に策定した前計画では基本方針に基づく3つの施策「1．エネルギーの効率的利用の促進」「2．緑の保全・創出とヒートアイランド対策の推進」「3．環境に配慮した交通環境の整備」を推進 ⇒ 区内の二酸化炭素排出量は減少傾向にあるものの、継続的な取組の推進が必要

港区を取り巻く社会動向



4. 低炭素まちづくりに関連する動向	
(1) 地球温暖化対策のさらなる推進	● パリ協定、第5次エネルギー基本計画や気候変動対応計画を受けたさらなる地球温暖化対策の必要性
(2) SDGs目標の達成に向けた取組の要求	● 持続可能な開発のための2030アジェンダの採択。令和12（2030）年までにSDGsの達成に向けて取り組む必要性
(3) 災害の多発・強化	● 震災時における既存インフラの脆弱性、首都直下地震等の発生可能性を踏まえた対応の必要性
(4) 技術革新による社会変化	● Society5.0関連取組、DX、自動運転や次世代モビリティの開発等に関連するまちづくり側の対応の必要性
(5) 新型コロナウイルス感染症拡大による社会変化	● 新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした働き方やライフスタイルの多様化に向けたニーズへの対応の必要性

5. 低炭素まちづくりの課題

(1) 脱炭素社会の実現に向け、まちづくりと合わせたさらなる低炭素化の推進	● 港区の位置付け、二酸化炭素排出量に係る現状等を踏まえ、まちづくりと合わせたさらなる低炭素化の取組が必要
(2) 経済活動と環境配慮の両立による、地域活力が持続的に維持・向上するまちづくりの推進	● 日本の経済・文化・交流の中心となる役割を果たしつつ、都市開発と合わせた低炭素の取組の強化や持続可能なまちづくりの推進が必要
(3) 大規模災害や気候変動への対応の強化	● 都市型水害を減らすためのまちづくり、水害時に建物機能・都市機能が失われないための対策強化が必要
(4) 緑化推進と多様な緑の機能の活用	● 緑化の継続的な推進、多様な緑の機能（環境、防災・減災等）を生かしたまちづくりの推進が必要
(5) 技術革新・社会変化を見据えたまちづくりの推進	● 社会課題の解決に向けた先端技術の活用が期待されており、低炭素まちづくりにおいても検討が必要
(6) ライフスタイルの多様化に対応したまちづくりの推進	● ライフスタイルの多様化に対応した混雑緩和や移動の分散化、公共空間の充実などの取組が必要

6. 策定の方向性

(1) 低炭素まちづくりの基本となる3分野の取組のさらなる展開

前計画における分野別の構成

エネルギー分野	基本方針1	先進技術の導入による、活発な経済活動と環境配慮の両立
みどり分野	基本方針2	臨海部から丘陵まで豊かな緑が繋がる、快適で潤いある都心部の形成
交通分野	基本方針3	利便性の高い公共交通網を活かした、環境負荷の少ない交通環境の実現

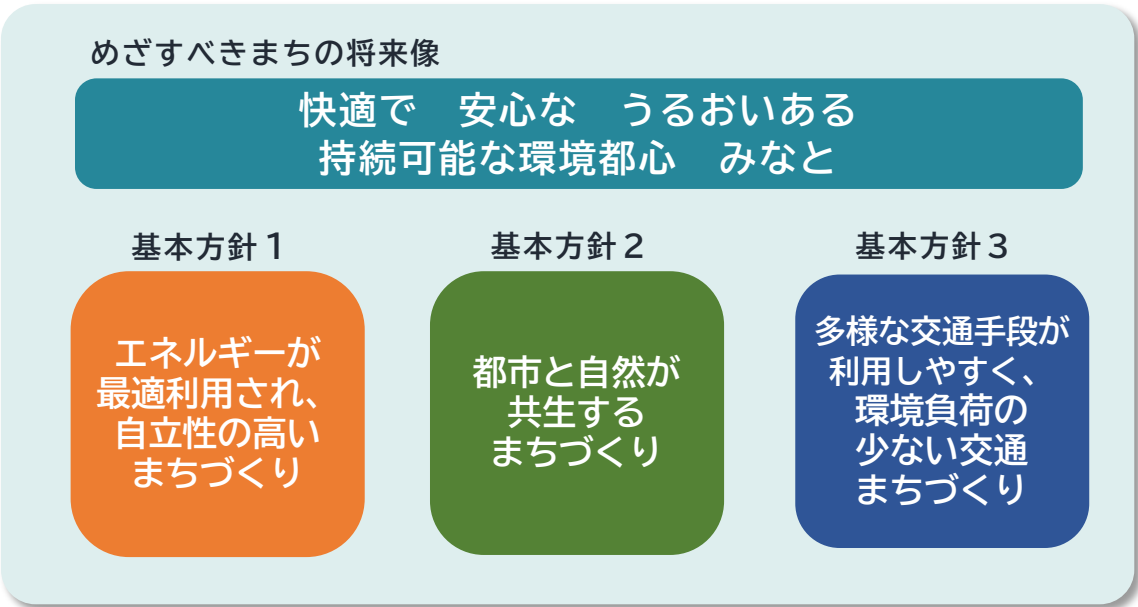
(2) SDGsや社会課題の解決に向けた「新たな視点」の導入

	SDGs
	+
新たな視点	レジリエント※なまちづくりの推進
	テクノロジーの活用
	ライフスタイルの多様化への対応

※レジリエント…災害や事故などにより致命的な被害を負わない強さと、速やかに回復するしなやかさをもつこと

○第3章 将来像と基本方針

本編:p.43～46



○第4章 計画の目標

本編:p.47～52

成果目標 基本方針に沿った成果目標

- 建築物の省エネ化が進んでいる
- 地区・街区におけるエネルギー利用効率が向上し自立性が強化されている
- 未利用・再生可能エネルギーの活用が進んでいる

- 二酸化炭素の吸収源となる緑がさらに創出されている
- ヒートアイランド現象等の緩和に資する自然の活用が進んでいる

- 自動車交通の円滑化や、環境にやさしい自動車利用が進んでいる
- 利便性を高める公共交通の環境や公共交通を補完する移動環境が整備され、利用が進んでいる

総量目標 二酸化炭素排出量の削減

令和 12（2030）年度 二酸化炭素排出量 40%削減
（平成 25(2013)年度※比）
※脱炭素社会をめざす際の国が推奨する基準年度
（2050 年まで 二酸化炭素排出量実質ゼロ）

○第5章 施策

本編:p.53～95

	施策	関連する SDGs のゴール	取組
基本方針 1 関連	1-1 エリアにおけるエネルギー利用効率の向上	7 7. エネルギー、8 8. 産業、9 9. 産業、11 11. 持続可能な都市、13 13. 気候変動、17 17. パートナリシップ	1-1-1 エネルギーの面的管理・利用の促進 1-1-2 先端技術等を活用したエネルギーの効率的利用の検討
	1-2 建築物のエネルギー負荷の削減	7 7. エネルギー、9 9. 産業、11 11. 持続可能な都市、13 13. 気候変動、15 15. 陸の豊かさ、17 17. パートナリシップ	1-2-1 建築物のエネルギー負荷低減に向けた指導・誘導 1-2-2 老朽建築物の面的な建替え
	1-3 未利用・再生可能エネルギーの活用促進	7 7. エネルギー、9 9. 産業、11 11. 持続可能な都市、13 13. 気候変動、15 15. 陸の豊かさ、17 17. パートナリシップ	1-3-1 未利用・再生可能エネルギーの導入・活用促進
基本方針 2 関連	2-1 二酸化炭素の吸収源となる緑のさらなる創出	11 11. 持続可能な都市、13 13. 気候変動、15 15. 陸の豊かさ、17 17. パートナリシップ	2-1-1 緑のネットワーク形成の誘導 2-1-2 屋上緑化・壁面緑化の推進
	2-2 自然を活用した異常気象等への対応	11 11. 持続可能な都市、13 13. 気候変動、15 15. 陸の豊かさ、17 17. パートナリシップ	2-2-1 風の道に配慮した都市づくり 2-2-2 ヒートアイランド対策・暑熱対策の推進 2-2-3 都市型水害に対応した開発事業等による雨水利用の促進
	3-1 自動車からの二酸化炭素排出量削減対策の推進	9 9. 産業、11 11. 持続可能な都市、13 13. 気候変動、17 17. パートナリシップ	3-1-1 駐車場の設置に関する配慮や駐車場の集約 3-1-2 計画的な道路整備（自動車走行速度の改善等） 3-1-3 自動車交通需要の調整 3-1-4 ZEV の普及促進
基本方針 3 関連	3-2 環境負荷の少ない移動手段（公共交通等）の環境整備と促進	9 9. 産業、11 11. 持続可能な都市、13 13. 気候変動、17 17. パートナリシップ	3-2-1 公共交通の利用環境の向上 3-2-2 交通結節機能の整備促進 3-2-3 快適な歩行環境の確保 3-2-4 自転車利用環境の整備 3-2-5 次世代モビリティ・交通システムの導入検討

		「新たな視点」との関連性が特に強い施策		
基本方針	施策	レジリエントなまちづくりの推進	テクノロジーの活用	ライフスタイルの多様化への対応
1	1-1 エリアにおけるエネルギー利用効率の向上	●	●	●
	1-2 建築物のエネルギー負荷の削減	●	●	
	1-3 未利用・再生可能エネルギーの活用促進	●	●	
2	2-1 二酸化炭素の吸収源となる緑のさらなる創出	●	●	●
	2-2 自然を活用した異常気象等への対応	●		
3	3-1 自動車からの二酸化炭素排出量削減対策の推進	●		●
	3-2 環境負荷の少ない移動手段（公共交通等）の環境整備と促進		●	●

○第6章 進捗管理

本編:p.97～98

- 施策を着実に実行するため、PDCAサイクルに基づくマネジメントを実施
- 社会情勢の変化を踏まえて、計画内容の見直し・更新を実施

