2．グリーンアジア国際戦略総合特区

(1) 総合特区について

「総合特区」は、成長戦略を実現するための政策課題解決の突破口として、先駆的取組を行う実現可能性の高い区域に、国と地域の政策資源を集中する制度です。

その特徴として、地域の包括的・戦略的なチャレンジを、国がオーダーメイドで総合的に支援することとしており、規制の特例措置だけでなく税制・財政・金融上の支援措置が盛り込まれています。また、総合特区ごとに設置される「国と地方の協議会」で国と地方の協働プロジェクトとして推進されます。

総合特区には、我が国の経済成長のエンジンとなる産業・機能の集積拠点の形成を目指す「国際戦略総合特区」と、地域の知恵と工夫を最大限活かした地域活性化の取組による地域力の向上を目指す「地域活性化総合特区」の２つのパターンがあります。

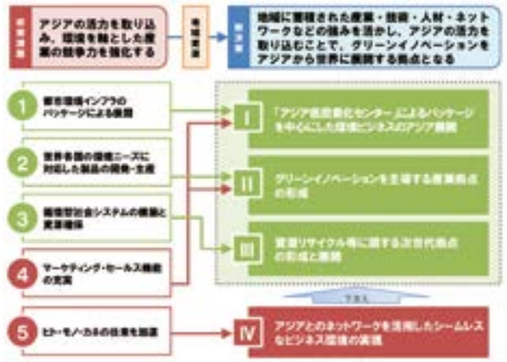
このうち、国際戦略総合特区として、本市が福岡県、福岡市と共同提案した「グリーンアジア国際戦略総合特区」を含む７地域が指定されました。

国際戦略総合特区の指定地域には、
①区域限定での規制や制度の特例措置
②税制上の支援措置として､投資税額控除など法人税の軽減
③財政上の支援措置として、関係府省の予算の重点活用及び総合特区推進調整費による関係府省予算の補完
④金融上の支援措置として､最大 0.7%､5 年間の利子補給

などの支援措置が期待でき、地域内外の企業がこの地域で新たな事業展開を図る上で、大きなインセンティブになると考えられます。

(2)「グリーンアジア国際戦略総合特区」で目指す姿

グリーンアジア国際戦略総合特区では、環境分野での優れた技術と経験・実績、環境関連の企業や大学・研究機関の集積、アジア諸国との都市・地域間ネットワークなどの本市の強み（地域資源）を活かし、世界の環境課題対応先進国として我が国が培ってきた、都市環境インフラ関連産業や技術をパッケージ化してアジアの諸都市に提供するとともに、グリーンイノベーションの新たな創造を更に推し進め、アジアの活力を取り込み、アジアから世界に向けて展開し、アジアとともに成長することを目指します。



課題解決のための方策

(3) 今後の展開

環境分野で「環境未来都市」と「国際戦略総合特区」の両方の選定を受けているのは全国で唯一、北九州市だけです。環境や高齢化など市民の生活をより豊かにする「環境未来都市」を実現する上で、「国際戦略総合特区」の制度も最大限に活用できることから、ダブル選定は非常に価値のあるものです。

しかし、「環境未来都市」も「国際戦略総合特区」も、まちづくりや経済活性化の手段の一つでしかありません。今回のダブル選定をきっかけに、市民が地域づくりや健康づくりに参加し、地域企業が新たな事業展開を行えるよう支援していきます。

また、取組を通じて得られた成果を世界の成功モデルとして国内外に発進し、本市のイメージアップを図ります。

第３節 低炭素社会を支えるストック型社会への転換

地球温暖化は人類の生存基盤に関する重要な環境問題の一つであり、その解決にあたっては、都市構造、交通システム、エネルギーシステム、ライフスタイルなど社会を構成するあらゆる要素について、温室効果ガスを大幅に削減する低炭素社会づくりが必要です。本市の高度な素材技術、多核都市構造、工場とまちの近隣性などの特性を活かし、長寿命でエネルギーの利用が少ないコンパクトな都市を目指すとともに、住宅の省 CO_2 促進や交通システムの転換、低公害車の普及・促進、CO_2 吸収源として緑の拡大を進めていきます。

1．低炭素社会を実感できるまちの整備

(1) 趣旨

環境モデル都市に認定された本市は、市民が低炭素社会を身近なものとして感じることができるような取組が求められています。このようなことから、都心部を中心に市民が低炭素社会を見て感じることができるようなまちづくりを進めています。

(2) 主な取組

■北九州の玄関・顔づくり

小倉駅新幹線口では、平成 23 年 8 月に「あさの汐風公園」が完成しており、平成 24 年度には小倉駅小倉城口のペデストリアンに、ライトスルー型の太陽光発電ルーフを設置するなど、本市の玄関口にふさわしい整備を行っています。また、黒崎駅前ペデストリアンデッキでは、太陽光パネル、LED 照明、ミストを備えたルーフの設置を進めるなど、黒崎地区の利便性の向上や低炭素なまちづくりを推進しています。

■人が行き交う動線づくり

魚町エコルーフ、勝山橋などの歩行空間で太陽光発電ルーフを整備して、日差しの強い日や雨の日でも快適に歩ける人の動線をつくり、まちの利便性･回遊性を高めます。

■過度に自動車に頼らない都心づくり

都心部 12 箇所に、電動自転車を 24 時間どこでも貸出･返却できるサイクルステーションを設けるコミュニティサイクルを実施しています。

■エコが学べる都心づくり

都心全体を環境学習・環境観光のフィールドとしたエコツアーができるよう体制整備を行います。これにより市民や来訪者が、エコを切り口に小倉のまちを見て歩くことができるようになります。

2．城野ゼロ・カーボン先進街区形成事業

(1) 概要

JR城野駅北側の未利用国有地やUR城野団地を中心とする城野地区（約19ha）において、エコ住宅や創エネ・省エネ設備の設置誘導、エネルギーマネジメントによるエネルギー利用の最適化、公共交通の利用促進など、様々な低炭素技術や方策を総合的に取り入れて、ゼロ・カーボンを目指した先進の住宅街区を整備します。

なお、基盤整備は、UR都市機構が土地区画整理事業を実施し、住宅等の上物整備は民間開発を促進します。

城野ゼロ・カーボン先進街区の形成イメージ

(2) これまでの取組

平成23年度は、財務省、市、UR都市機構が、「城野地区の整備に関する基本協定」を締結し、平成24年度は、UR都市機構が土地区画整理事業に着手しました。

平成25年度は、エネルギーマネジメントを含めた「タウンマネジメント方針」を策定しました。

(3) 今後の取組

今後は、「タウンマネジメント方針」を活用し、平成27年度のまちびらきに向け、民間事業者の誘導を図ります。

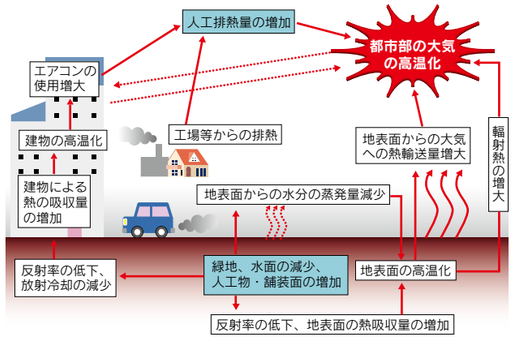
3．ヒートアイランド対策

(1) 背景

ア．ヒートアイランド現象とは

ヒートアイランド現象とは、地表面の人工化（建物、舗装等）やエネルギー消費に伴う人工排熱の増加により、地表面の熱収支が変化し、都心部の気温が郊外に比べて島状に高くなる現象のことを言います。

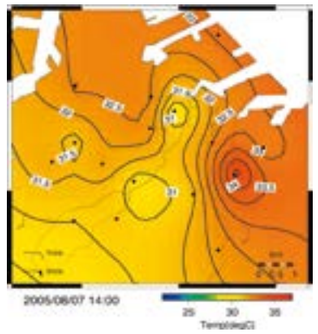
ヒートアイランド現象の影響としては、熱帯夜や真夏日の増加だけでなく、熱中症などの人体への影響や集中豪雨の増加、冷房用消費電力の増加につながり、社会的・経済的な影響をおよぼすと言われています。



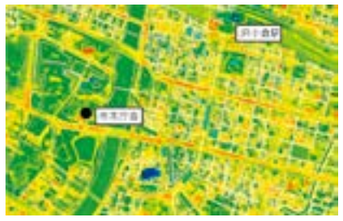
ヒートアイランド現象のしくみ

イ．本市の状況

小倉北区を中心にした地域の平成17年8月の気温分布図では、ヒートアイランド現象の特徴である島状の温度分布が見られます。また、平成18年8月に実施した航空機を利用した熱分布調査からは、①道路（特に日射の影響により東西方向の道路）の温度が高いこと、②勝山公園や小倉城周辺については、緑化等の効果により、他の地区より温度が低く、まとまったクールスポットを形成していること等が読み取れます。



小倉周辺の気温分布図



小倉都心部熱分布調査結果〔平成18年8月13日20時〕

(2) これまでの取組

ア．市における取組

本市においては、これまでに、「紫川マイタウン・マイリバー整備事業」、「勝山公園整備事業」、「大門木町線整備事業」など、紫川からの風の道の確保、まとまった緑地の確保や緑豊かなケヤキ並木による緑陰の形成等、ヒートアイランド現象の緩和に資する事業が行われてきました。

イ．民間事業者における取組

民間事業者においては、環境省補助事業「クールシティ中枢街区パイロット事業」等を活用することにより、屋上緑化や高反射性塗装などの取組が行われてきました。

ウ．市民等による取組

■「打ち水大作戦」の実施

平成17年度から、ヒートアイランド対策についての市民等における自主的な取組を促進するために、「北九州打ち水大作戦」を実施しています。市役所本庁舎の地下に雨水貯留タンク、地上部に汲み出しポンプを設置し、貯留した雨水を市役所周辺での打ち水に再利用しました。希望者には、のぼりやひしゃくの貸し出しのほか、雨水再利用水も提供しています。

北九州打ち水大作戦（平成25年7月）

(3) 今後の取組

市においては街路樹による緑陰形成や透水性・保水性舗装などを、民間事業者においては屋上緑化や高反射性塗装などを推進していく予定です。

4. 自動車環境対策の推進

(1) 背景

本市における自動車保有台数は、59万台を超え、市民生活における自動車への依存度は依然として高い状況にあります。

今後も引き続き、幹線道路の整備や公共交通機関の利用促進などの取組と併せて、低公害車の普及やエコドライブの推進などの対策を総合的に進める必要があります。

◆北九州市における自動車保有台数（各年度末）

年度	総数	貨物自動車	乗用自動車	バス	特種用途車・特殊車	小型二輪車	軽自動車
H14	557,795	56,867	313,990	1,910	11,151	9,207	164,670
H15	561,076	56,170	313,292	1,917	11,127	9,281	169,289
H16	566,577	55,905	314,356	1,948	11,140	9,566	173,662
H17	571,271	55,671	314,530	1,956	11,244	9,777	178,093
H18	572,117	55,254	310,696	1,972	11,359	10,053	182,783
H19	574,225	54,869	307,058	1,962	11,340	10,415	188,581
H20	574,262	53,539	303,051	1,993	11,252	10,963	193,464
H21	581,552	52,228	302,267	1,947	11,198	11,285	202,627
H22	582,495	51,092	301,558	1,939	11,191	11,487	205,228
H23	587,631	50,628	302,678	1,930	11,114	11,667	209,614
H24	592,720	50,139	302,124	1,910	11,172	11,937	215,438

注）・資料は「北九州市統計年鑑」
・特種用途車とは、消防車、警察車、救急車、タンク車等
・特殊車とは、建設機械自動車等
・軽自動車には、小型特殊自動車を含む

(2) これまでの取組と成果

自動車環境対策を総合的に推進していくため、平成14年2月に行政機関を中心とした従来の「北九州市自動車公害対策連絡会議」を改組して、市民、民間事業者を加えた「北九州市自動車環境対策推進協議会」を設置し、より効果的な取組の検討を行ってきました。

現在、特に地球温暖化対策に主眼を置いて、低公害車の普及やエコドライブの推進等に取り組んでいます。

ア．次世代自動車（EV、PHV等）の導入

本市では、地球環境にやさしく、走行中にCO_2を排出しない電気自動車（EV）や、ガソリン車と比較してCO_2排出量が少ないプラグインハイブリッド自動車（PHV）の普及のため、市の公用車として率先して導入し、市民や企業に積極的なPRを行っています。

EV・PHVについては、平成25年度までに、52台を導入しました。また、究極のエコカーと言われる燃料電池自動車についても実験的に2台導入しています。

市で導入している次世代自動車

イ.EV 充電器の設置

EV の普及のためには、市内の EV 充電ネットワーク整備が不可欠です。そのため、公共施設への整備を積極的に行っています。平成 25 年度までに倍速充電器 11 台、急速充電器 7 台を設置しています。

急速充電器

その他、自動車ディーラーやコインパーキングなどの充電施設を合わせると、市内の充電箇所は官民あわせて 61 箇所となっています。

今後は、充電箇所の充実を目指し、官民互いに協力しながら EV 等の次世代自動車の普及環境づくりを積極的に行っていきます。

ウ. EV・PHV 導入補助の実施

市民や市内企業の EV･PHV 導入に対して、インセンティブとしての補助を平成 23 年度より行っており、平成 25 年度は、EV・PHV52 台に対して補助を行いました。

○ EV・PHV 補助

車両本体価格の 3%（上限 10 万円）

EV用充電ネットワーク図

エ. 水素燃料電池電気自動車から家庭へ電力を供給する実証実験

平成 25 年４月より、「北九州スマートコミュニティ創造事業」の一環として、「 北九州エコハウス 」において、民間企業に協力して全国で初めて水素燃料電池電気自動車「FCX クラリティ」から電力を供給するＶ２Ｈ※1 実証実験を行っています。

また、平成 26 年 2 月からは、「いのちのたび博物館」の蓄電装置へ非常用電力を供給する実証実験も行っています。

なお、FCX クラリティは一般家庭のおよそ 6 日分の使用電力を供給でき、最大出力 9kW の外部給電機能を装備しています。（実証期間は平成 25 ～ 26 年度の 2 年間）

※1　V2H…Vehicle to Home

オ. ノーマイカーデーの普及促進

過度なマイカー利用を抑制し、環境にやさしい公共交通機関等への転換を促進するため、これまでキャンペーンや啓発活動を実施してきました。

平成 22 年度には、マイカー通勤者を対象に加え、全市域で第 2・第 4 水曜日を「ノーマイカーデー」とし 5 ヶ月間試行的に実施しました。平成 23 年 10 月からは、毎週水曜日を「ノーマイカーデー」として、市内飲食店等の協力を得て、継続的に実施することとし、全市的に企業・市民の方々に参加を呼びかけました。

その結果、平成 25 年度は 78 社が参加し、179 トンの CO_2 を削減しました。

カ. エコドラ北九州プロジェクト

様々な業種、業態の企業が実践でき、かつ、実効性のある（CO_2 削減効果が見える）企業内エコドライブ活動のモデルを創造し、本市から全国に発信するため「エコドラ北九州プロジェクト」を実施しています。

平成 25 年度は、52 社が参加し、プロジェクトを推進した結果、約 240 トンの CO_2 を削減しました。

プロジェクトでは市ホームページ上に掲示している「燃費管理システム」を活用しました。

キ. その他の主な施策

- 市公用車への低公害車の率先的な導入
- 市民、市内事業所に対する出前講演「実践！エコドライブ！」を実施
- 小学生向けの EV 教室の実施

(3) 今後の取組

EV･PHV などの次世代自動車の普及を推進するとともに、市民・企業などがだれでも簡単に取り組めるエコドライブやノーマイカーデーの普及を推進していきます。

5. 北九州市環境首都総合交通戦略の推進

(1) 計画策定の経緯と目的

人口減少、高齢社会が進展する中、公共交通の利用者が減少しつづけているため、公共交通の利便性向上や高齢者をはじめとする移動制約者の「市民の足」を確保し、過度のマイカー利用から地球環境にやさしい公共交通利用へ転換することが必要となりました。

このため、平成 19 年度に策定委員会を設置し、本市の都市交通（公共交通、道路交通）のあり方やそれを実現するための短中期（5 ～ 10 年）で実現可能な具体施策を盛り込んだ「北九州市環境首都総合交通戦略」を平成 20 年 12 月に策定しました。また、目標年次の中間年には、これまでの取組に対する評価を実施し、計画の改善を行いました。

本戦略では、モータリゼーションの進展に伴う公共交通の衰退がもたらす負の循環から公共交通のサービスを向上し維持・存続していく正の循環へと転換することが目的です。

(2) 望ましい交通体系を目指すための理念と基本方針

■ 望ましい交通体系を目指すための理念

『みんなの思いやりと行動が支える、地球にやさしく安心して移動できるまち』を目指して

～使おう公共交通、かしこくマイカー利用～

■ 理念を実現させるための基本方針

○ 超高齢社会における『市民の足』の確保

○ 地球環境にやさしい交通手段の利用促進

○ 利用しやすく安心で快適な交通体系の構築

(3) 目標年次と対象地域

目標年次は、概ね 10 年後とし、対象地域は、市内全域とします。

(4) 取り組む交通施策

ア. 意識の向上と実践に向けた取組

(ｱ)モビリティマネジメントの実施
(ｲ)公共交通利用者に対する特典制度の普及
(ｳ)レンタサイクル・カ-シェアリングの普及
(ｴ)エコドライブの推進、低公害車の普及
(ｵ)サイクル＆ライド、パーク＆ライド等の促進
(ｶ)相乗り通勤の普及・促進

イ. 公共交通の利便性向上を図る取組

(ｱ)交通結節機能の強化
(ｲ)公共交通施設の案内情報の充実
(ｳ)駅前広場の整備
(ｴ)おでかけ交通と他交通機関との結節機能向上
(ｵ)ICカード乗車券の導入及び相互利用
(ｶ)バリアフリー化の推進
(ｷ)交通事業者間の連携強化による公共交通サービスの向上
(ｸ)幹線バス路線の高機能化
(ｹ)筑豊電気鉄道の高機能化
(ｺ)おでかけ交通への支援強化
(ｻ)通勤時の乗合い送迎バスの導入促進
(ｼ)新規鉄道路線の検討
(ｽ)次世代都市交通システムの検討
(ｾ)広域的な交流の活発化に向けた取り組みの促進

ウ. 道路を有効活用する取組み

(ｱ)都市計画道路の整備・見直し
(ｲ)鉄道連続立体交差化
(ｳ)都市高速道路の有効活用
(ｴ)タクシー利用環境の改善
(ｵ)取締りの強化
(ｶ)タクシー客待ち・荷捌きスペースの有効活用
(ｷ)自転車専用レーンの導入
(ｸ)徒歩・自転車での移動環境・利用環境の改善
(ｹ)道路緑化の推進

㈡新規道路の整備

(5) 計画目標の設定

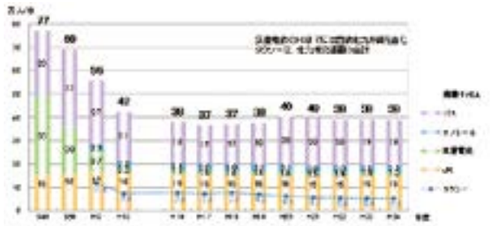
まずは短中期目標として、公共交通利用者の減少傾向と地球温暖化の進行に歯止めをかけることとして以下の目標を設定しました。引き続き、長期的には、公共交通分担率を 30%まで増加させていくこととしています。

- 公共交通人口カバー率80%を維持する
- 公共交通分担率24%に向上する
- 自家用車のCO_2排出量42,000tを削減する

(6) 取組の成果と課題

■ 取組の成果

- 公共交通利用者数の減少に歯止めがかかっています。



- 公共交通に対する市民の満足度が向上しています。

■ 現状からみた課題

- 公共交通利用者数が再び減少に転じ、公共交通空白地域が拡大する恐れがあります。
- 高齢化の進行により、自由に自家用車を利用できない人々の増加が懸念されます。
- 自家用車依存に起因する地球環境への影響が懸念されます。

(7) 事業展開

今後は、事業をパッケージ化することにより、事業の効率化、相乗効果の発現を計るとともに、事業への理解と効果の実感を高めます。

6. モーダルシフトの推進

(1) 背景

平成17年2月の京都議定書の発効や平成18年4月の改正省エネ法の施行を受け、運輸・物流部門においては、トラックによる輸送から、CO_2削減効果の高い鉄道輸送や、内航コンテナ·フェリーなどの海上輸送に転換する「モーダルシフト」の流れが加速しています。

本市では、内航フェリー輸送の拠点である新門司フェリーターミナルや、鉄道輸送の拠点である北九州貨物ターミナル駅などの物流基盤を整備し、過度にトラック輸送に依存することなく国内輸送ができる体制を整えてきました。これらを活用することにより、海外への輸出入貨物を鉄道により国内輸送する国際複合一貫輸送システム·シー&レール輸送や、年間約3,800万トンにも及ぶフェリー貨物輸送などによるモーダルシフトの取組を推進しています。

(2) さらなる推進に向けた取組

■ フェリー・RORO ターミナルの機能強化

本市には、関東・関西・四国とを結ぶフェリーのほか、関東・中部方面への RORO 船（貨物を積んだトレーラなどがそのまま乗り降りできる船）が就航し、その貨物量は着実に増加しています。

フェリー・RORO 船の利便性を高め、環境に優しい船舶輸送をさらに推進するため、フェリー・RORO ターミナルの整備・改良を進めています。

【実施箇所】

新門司北・南地区（フェリー）
田野浦地区（RORO 船）

7. 北九州市低炭素まちづくり計画の策定

(1) 経緯

平成 24 年 12 月に「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、市街化区域内において都市の低炭素化に関する施策を総合的に推進するための計画（エコまち計画）を策定できるようになりました。

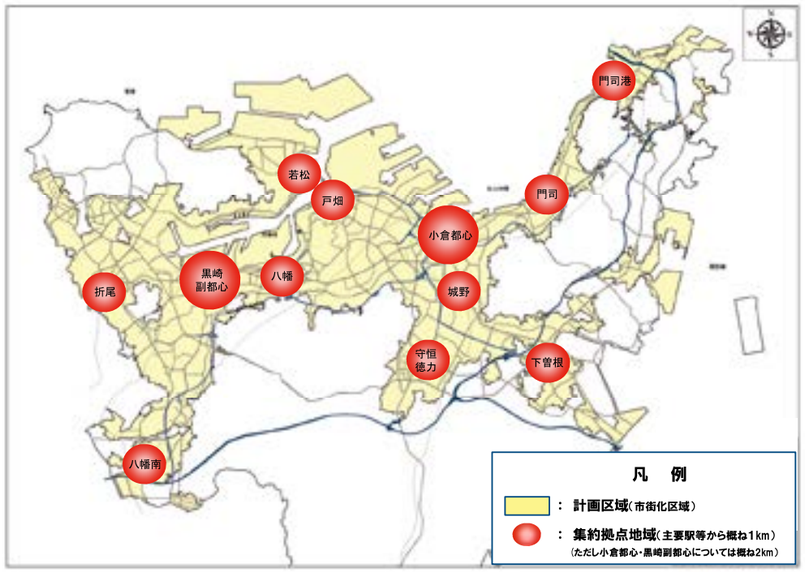
そこで、本市では都市機能の集約化や公共交通の利用促進など、環境モデル都市行動計画の具体的な施策と連携し、コンパクトなまちづくりを目指す「北九州市低炭素まちづくり計画」を平成 26 年 3 月に策定しました。

(2) 計画区域と集約拠点地域

計画区域は市街化区域全域とします。また、都市機能の集積を図る集約拠点地域は、北九州市基本構想・基本計画に位置づけられている「都心·副都心」、「生活支援拠点」の計 12 箇所とします。

(3) 取組内容

- 都市機能の集約を図るための拠点となる地域の整備に関する事項
- 公共交通機関の利用促進に関する事項
- 貨物輸送の合理化に関する事項
- 緑地の保全及び緑化の推進に関する事項
- 公共施設の再生可能エネルギー導入促進に関する事項
- 建築物の省エネルギー化の推進や性能向上に関する事項
- エコカー等の普及に関する事項



8. 住宅分野での CO_2 排出量削減に向けた取組

(1) 背景

本市が定める「北九州市環境モデル都市行動計画」では、CO_2 排出量を 2030 年には 2005 年と比べ、全体では 30% 削減することを目標に掲げています。

そのため、住宅分野では、断熱性能の向上、住まい手の環境意識の向上、長く住むことなどによる住宅ストックの長期活用等により、CO_2 排出量削減を推進していく必要があります。

(2) これまでの取組

平成 23 年度、八幡東区高見地区において、九州のマンションでは初めて先導的省 CO_2 技術が評価され、国土交通省の住宅・建築物省 CO_2 推進モデル事業に採択された環境配慮型マンションが建設されました。

また、北九州エコハウスでは、実際に使われている技術の紹介等を交えながら、市民や事業者の環境意識の向上を図るための講習会等を開催しています。

さらに、住宅のエコリフォームやエコマンション等の新築 に対して補助を行い、全市的に住宅の断熱性能や省 CO_2 性能の向上を図る「北九州市省 CO_2 住宅普及促進事業」を創設しました。

平成 24 年度からは制度内容を拡充し、エコに加え、「高齢化対応工事」などについても補助する「環境未来都市 住宅リフォーム等促進事業」を創設し、「環境未来都市」として「環境」や「超高齢化」に対応した良質な住宅ストックの形成を促進しました。

平成 26 年度は、制度内容を見直し、「住まい向上リフォーム促進事業」により、引き続きエコや高齢化対応などの住宅リフォームへの補助を行い、良質な住宅ストックの形成を促進しています。

(3) 今後の取組

北九州エコハウスや高見地区等の環境配慮型住宅を活用しながら、住宅の断熱化、高効率設備の採用、長期優良住宅の認定取得、エコな住まい方等について、引き続き、市民や事業者への啓発活動を行い、住宅分野での CO_2 排出量削減を推

進していきます。
　また、平成 26 年度も引き続き、「住まい向上リフォーム促進事業」により住宅の断熱化、バリアフリー化を促進するとともに、住宅の耐震化に関する啓発活動や補助により、環境に配慮した安全・安心で体にやさしい住まいづくりを促進します。

9.CASBEE 北九州の普及促進

(1) 導入の背景

　建築物はそのライフサイクルを通じ、エネルギーの消費や廃棄物の発生など、環境に対し様々な影響を与えています。
　CASBEE（建築環境総合性能評価システム：Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency）は、建築物等の環境性能を評価するシステムとして、平成 15 年度に国土交通省、学識経験者など産官学の共同により開発された評価システムで、計画建物がどれだけ環境に配慮した建築物であるかを判断する全国共通の「ものさし」となるものです。
　本市では平成 17 年度から、延べ面積 2,000㎡ 以上の公共建築物について環境性能評価を実施してきました。
　平成 19 年度には、民間建築物に対しても、建築主が建築物の環境性能を自己評価し「特定建築物環境配慮計画書」を市に届け出る制度を開始し、平成 20 年度には、本市の地域性を盛り込んだ独自の評価システム「CASBEE 北九州（北九州市建築物総合環境性能評価制度）」を活用した届出制度を開始しました。
　当制度の導入により、建築主の環境に対する自主的な取組を促し、環境に配慮した建築物の整備が促進され、環境保全や持続可能な都市の実現に向けた取組が期待されます。

(2) 制度の概要

ア . 届出の取扱い

届出対象建築物	延床面積 2,000 ㎡以上の新築、増築または改築
使用する評価ソフト	「CASBEE 新築（簡易版）2010 年版」 ＋「CASBEE 北九州評価ソフト」
評価結果	「CASBEE 新築（簡易版）2010 年版」評価結果 ＋「CASBEE 北九州」評価結果
届出時期	工事着手の 21 日前

イ . 評価結果の公表
　評価結果の概要を市のホームページにて公表します。
　建築主のメリットとして、評価を実施し、結果を公表することで、建築物の環境性能を消費者にアピールすることができます。

(3) 今後の取組

　環境に配慮した建築物の整備が促進されるよう、今後も CASBEE 北九州の普及に取り組みます。

○CASBEE新築（簡易版）2010年版の評価結果のイメージ

○ CASBEE 北九州の評価結果のイメージ

第 4 節 低炭素化に貢献する産業クラスターの構築

低炭素社会を実現するためには、環境分野の技術革新による経済発展を目指すグリーン・イノベーションを促進し、環境保全・エネルギー関連技術や製品の開発と普及、環境産業の育成などの取組を進めることが必要です。本市がこれまで培ってきたものづくりのまちとしての技術やノウハウを最大限に活用し、低炭素社会が求める技術開発、製品製造、サービス提供を通じて、低炭素社会に求められる付加価値の高い産業構造への変革を図ります。また、オフィスや工場での新エネルギーや省エネ設備の導入に率先して取り組みます。

1 . 北九州市環境産業推進会議

(1) 背景、経緯、目的

　平成 20 年 7 月、国から環境モデル都市に選定されたことを受けて、同年 9 月には、市民、NPO、企業、学術機関、行政機関が連携した組織「北九州市環境モデル都市地域推進会議」が発足しました。この組織は“環境首都･北九州市”の蓄積されたノウハウと“市民の環境力”の基盤に立って、低炭素社会の構築に向けて、取り組んでいくものです。
　産業都市である本市は、CO_2 削減の取組を逆に“ビジネスチャンス”ととらえ、産業のグリーン化を進めると同時に、新たなビジネスの創出を図ることによる「環境」と「経済」の両立を目指しています。
　北九州市環境産業推進会議（以下「本会議」という。）は「北九州市環境モデル都市行動計画（北九州グリーンフロンティアプラン）」における 5 つの柱の一つ『環境が経済を拓く』を具現化していくため、前述の地域推進会議の下部組織として、低炭素化に貢献する環境産業のネットワークを構築し、更なる環境産業の振興について“共に考え、共に行動する場”として設置されました。

(2) これまでの取組

　平成 22 年 2 月に、本会議を設立するとともに、その下に 4 つの部会を設置して、先進的環境ビジネスの創出、エネルギーの地域循環、リサイクル産業の高度化、環境経営の実践など、様々な環境産業振興策に取り組んでいます。さらに、平成 23 年 2 月には、各部会で発生した金融面の課題解決のサポートや環境向け投融資制度の構築を行うため、新たに「金融部会」を設置しました。

ア . 環境ビジネス部会
　本市に多数存在する、環境に関する技術、ノウハウを活用して、新規事業の創出を戦略的に推進し、先進的な環境ビジネスの創出を目的としており、環境ビジネスに関する技術、情報の収集・発信、ビジネスマッチングに取り組みました。また、中小企業省エネ設備導入促進事業を推進し、省エネ設備導入拡大を図りました。

イ . 産業エネルギー部会
　従来型の産業発展から脱却し低炭素社会を実現するため、資源・エネルギーの多消費によらない経済成長、産業のあり方を検討し、産業都市の特性を活かした更なるエネルギーの地産地消を目指し、新エネルギーの産業界への普及を図ります。平成 25 年度は低炭素で安定・安価なエネルギー拠点の形成を目指す地域エネルギー拠点化推進事業に取り組むと共に、水素エネルギーの普及啓発を行いました。

ウ . 新エコタウン部会
　資源循環型社会の構築を目的としたエコタウン事業の更なる進化を目指し、廃棄物の削減と CO_2 削減を同時達成する新たなエコタウン事業の展開とリサイクル産業の高度化を目指します。平成 25 年度も引き続きエコタウン事業の高度化やリチウムイオン電池、太陽光パネル等、リサイクルニーズが高まる分野のリサイクル事業の推進などに取り組みました。

エ . 環境経営部会
　低炭素社会づくりに向けた産業界の取組を推進するため、エコアクション 21 などの環境経営システムの普及拡大、エコプレミアムの掘り起こしやビジネス化、再生製品普及促進などを経済団体と連携して取組を進めています。平成 25 年度には、エコアクション 21 の市内取得事業者数が 147 社（全国都市別ランキング第 5 位）となるなど、確実に成果が出ています。

オ . 金融部会
　各部会で発生した金融面の課題解決のサポートを目的として、平成 23 年 2 月 28 日に発足しました。プロジェクトファイナンス等の環境向け融資制度の活用や環境ビジネス展開のためのビジネスマッチング等の企画を金融機関と連携して取り組んでいます。

(3) 今後の取組

　先進的ビジネスの創出など、様々な視点から設置した 5