

背景

東日本大震災を契機とするエネルギー需給の変化や国民のエネルギー・地球温暖化に関する意識の高揚等を踏まえ、市街化区域等における民間投資の促進を通じて、都市・交通の低炭素化・エネルギー利用の合理化などの成功事例を蓄積し、その普及を図るとともに、住宅市場・地域経済の活性化を図ることが重要

法案の概要

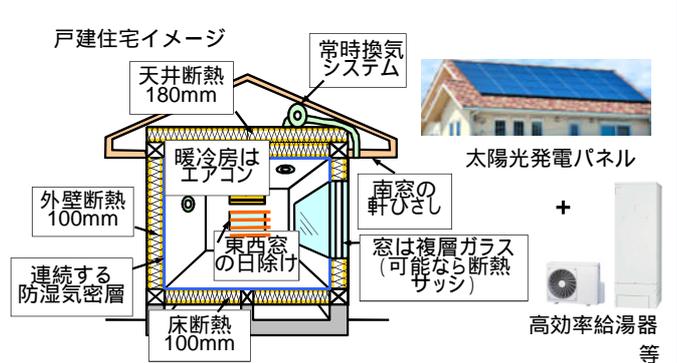
基本方針の策定（国土交通大臣、環境大臣、経済産業大臣）

民間等の低炭素建築物の認定

【認定低炭素住宅に係る所得税等の軽減】

居住年	所得税最大減税額 引き上げ(10年間)		登録免許税率 引き下げ
H24年	400万円 (一般300万円)	保存 登記	0.1% (一般0.15%)
H25年	300万円 (一般200万円)	移転 登記	0.1% (一般0.3%)

【認定のイメージ】



【容積率の不算入】

低炭素化に資する設備（蓄電池、蓄熱槽等）について通常の建築物の床面積を超える部分

低炭素まちづくり計画の策定（市町村）

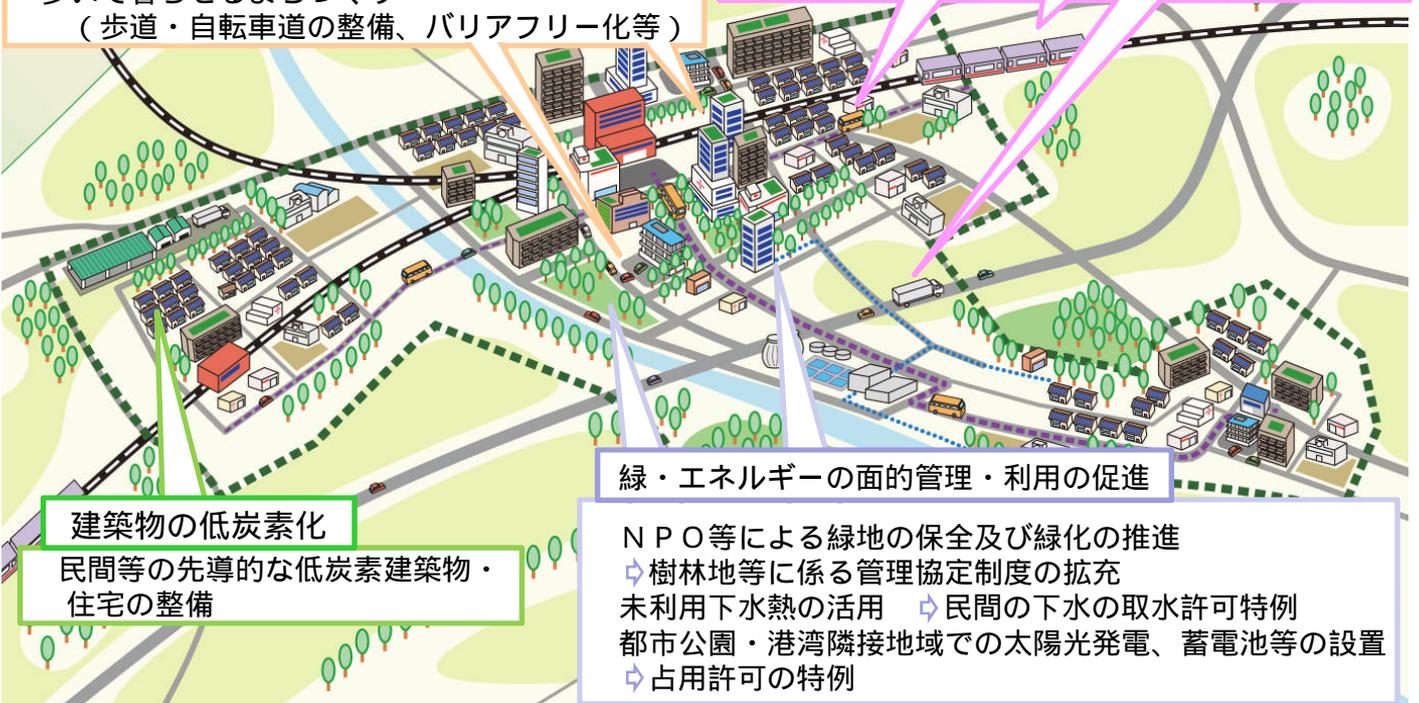
協議・調整を行う低炭素まちづくり協議会（地方公共団体、民間事業者等）を設置可能

都市機能の集約化

病院・福祉施設、共同住宅等の集約整備
 ⇨ 民間事業の認定制度の創設
 民間等による集約駐車施設の整備
 ⇨ 建築物の新築等時の駐車施設附置義務の特例
 歩いて暮らせるまちづくり
 （歩道・自転車道の整備、バリアフリー化等）

公共交通機関の利用促進等

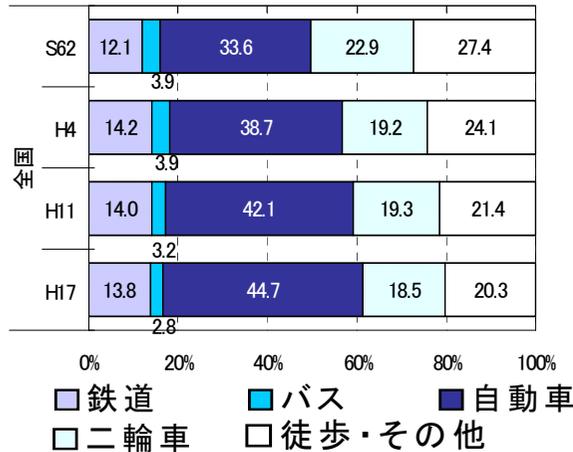
バス路線やLRT等の整備、共同輸配送の実施
 ⇨ バス・鉄道等の各事業法の手続特例
 自動車に関するCO₂の排出抑制



公共交通機関の利用促進等

代表交通手段利用率の推移

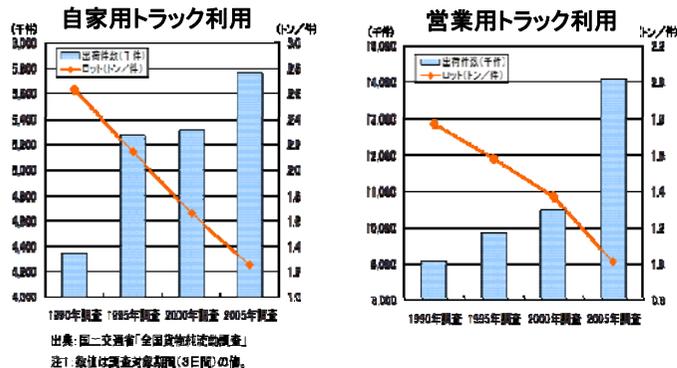
自動車の分担率は年々増加しているのに対し、徒歩やバスの分担率は低下



出典：平成19年5月「都市における人の動き
-平成17年全国都市交通特性調査の結果から-

トラックを利用した出荷件数とロットの推移

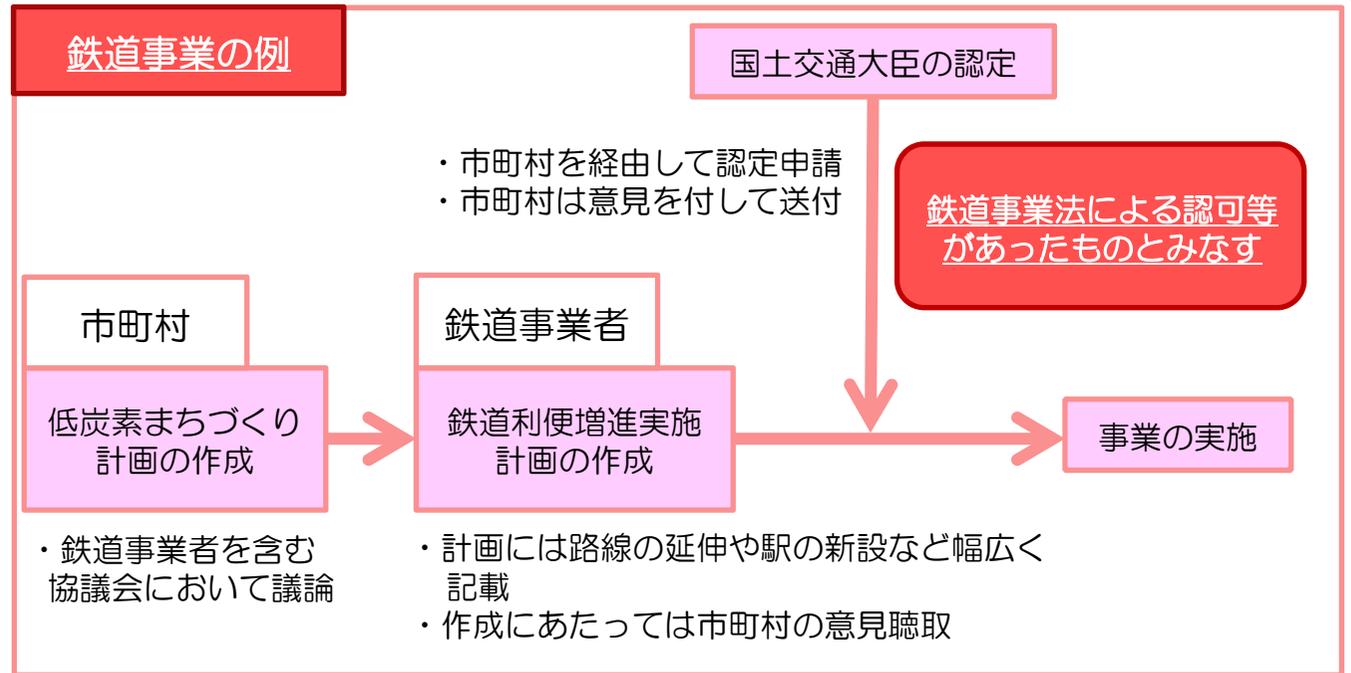
トラックを利用した出荷件数は増加傾向にある一方、1件あたりのロットは減少傾向（少量多頻度輸送の進展）



※ロット：生産や出荷の単位としての、同一製品の集まり。

公共交通機関の利便増進・貨物運送の共同化

○バス路線の新設・変更や鉄道・LRTの整備、物流事業者による共同での輸配送の実施等の事業について、実施計画の認定制度を創設し、道路運送法など各事業法による許認可等の特例を設けることにより、まちづくりと連携した公共交通機関の利用促進や貨物の運送の合理化を推進。



自動車に関するCO2の排出抑制

○低炭素まちづくり計画には、自動車に係るCO2の排出の抑制の促進に関する事項を記載。

○市町村は、環境の整備（電気自動車の充電インフラの整備等）、情報の提供・助言（エコドライブ講習会等）などにより支援。

