

公布日: 令和元年5月17日
 施行日: 令和元年11月16日(第1弾)

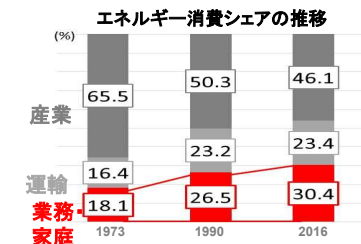
背景・必要性

○ 我が国のエネルギー需給構造の逼迫の解消や、地球温暖化対策に係る「パリ協定」の目標*達成のため、住宅・建築物の省エネ対策の強化が喫緊の課題

*我が国の業務・家庭部門の目標(2030年度): 温室効果ガス排出量約4割削減(2013年度比)

*本法に基づく段階的な措置の強化は、「地球温暖化対策計画(2016.5閣議決定)」「エネルギー基本計画(2018.7閣議決定)」における方針を踏まえたもの

⇒ 住宅・建築物市場を取り巻く環境を踏まえ、規模・用途ごとの特性に応じた実効性の高い総合的な対策を講じることが必要不可欠



法律の概要

オフィスビル等

オフィスビル等に係る措置の強化

法公布後2年以内施行

建築確認手続きにおいて省エネ基準への適合を要件化

○ 省エネ基準への適合を建築確認の要件とする建築物の対象を拡大 (延べ面積の下限を2000㎡から300㎡に見直すことを想定)

複数の建築物の連携による取組の促進

令和元年11月16日施行

複数の建築物の省エネ性能を総合的に評価し、高い省エネ性能を実現しようとする取組を促進

○ 省エネ性能向上計画の認定(容積率特例)*の対象に、複数の建築物の連携による取組を追加(高効率熱源(コージェネレーション設備等)の整備費等について支援(※予算関連))

*新築等の計画が誘導基準に適合する場合に所管行政庁の認定を受けることができる制度。認定を受けた場合には、省エネ性能向上のための設備について容積率を緩和

マンション等

マンション等に係る計画届出制度の審査手続の合理化

令和元年11月16日施行

監督体制の強化により、省エネ基準への適合を徹底

○ 所管行政庁による計画の審査(省エネ基準への適合確認)を合理化(民間審査機関の活用)し、省エネ基準に適合しない新築等の計画に対する監督(指示・命令等)体制を強化

戸建住宅等

戸建住宅等に係る省エネ性能に関する説明の義務付け

法公布後2年以内施行

設計者(建築士)から建築主への説明の義務付けにより、省エネ基準への適合を推進

○ 小規模(延べ面積300㎡未満を想定)の住宅・建築物の新築等の際に、設計者(建築士)から建築主への省エネ性能に関する説明を義務付けることにより、省エネ基準への適合を推進

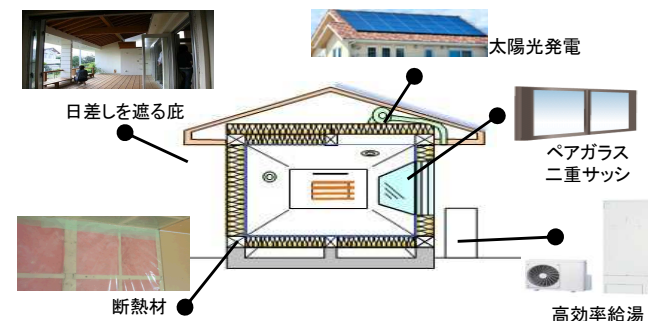
大手住宅事業者の供給する戸建住宅等へのトップランナー制度の全面展開

令和元年11月16日施行

大手ハウスメーカー等の供給する戸建住宅等について、トップランナー基準への適合を徹底

○ 建売戸建住宅を供給する大手住宅事業者に加え、注文戸建住宅・賃貸アパートを供給する大手住宅事業者を対象に、トップランナー基準(省エネ基準を上回る基準)に適合する住宅を供給する責務を課し、国による勧告・命令等により実効性を担保

[省エネ性能向上のための措置例]



<その他> ○ 気候・風土の特殊性を踏まえて、地方公共団体が独自に省エネ基準を強化できる仕組みを導入

法公布後2年以内施行

等



1. 総論

- (1) 自転車活用推進計画の位置付け
自転車活用推進法※に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画
- (2) 計画期間
長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで
- (3) 自転車を巡る現状及び課題

※自転車活用推進法（議員立法）
2016年12月9日成立
（衆・参とも全会一致）
2017年5月1日施行

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- 自転車通行空間の計画的な整備の促進
【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数
[実績値 0団体(2017年度)→目標値 200団体(2020年度)]
【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク構成市町村数
[実績値 1市町村(2016年度)→目標値 10市町村(2020年度)]
- 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保
- シェアサイクルの普及促進
【指標】サイクルポートの設置数 [実績値 852箇所(2016年度)→目標値 1,700箇所(2020年度)]
- 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
- 自転車のI・O・T化の促進
- 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

- 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
- 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
- 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
- 自転車通勤の促進
【指標】通勤目的の自転車分担率 [実績値 15.2%(2015年度)→目標値 16.4%(2020年度)]

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

- 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
- 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出
【指標】先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数
[実績値 0ルート(2017年度)→目標値 40ルート(2020年度)]

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 高い安全性を備えた自転車の普及促進
【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率
[実績値 29.2%(2016年度)→目標値 40%(2020年度)]
【指標】自転車乗用中の交通事故死者数※ [実績値 480人(2017年度)→目標値 第10次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。(2020年度)] ※(13~17の関連指標)
- 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
【指標】自転車技士の資格取得者数※
[実績値 80,185人(2017年度)→目標値 84,500人(2020年度)] ※(13,14の関連指標)
- 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
- 学校における交通安全教室の開催等の推進。
【指標】交通安全について指導している学校の割合
[実績値99.6%(2015年度)→目標値 100%(2019年度)]
- 自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲）
- 災害時における自転車の活用の推進

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

施策を着実に実施するため、計画期間中に国が講じる措置を一覧表に整理

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

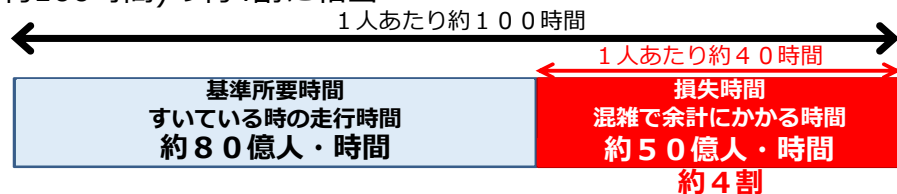
- 関係者の連携・協力
- 計画のフォローアップと見直し
- 調査・研究、広報活動等
- 財政上の措置等
- 附則に対する今後の取扱方針
➢ 道路交通法に違反する行為への対応については、自転車運転者講習制度の運用状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討
➢ 自転車の損害賠償については、条例等による保険加入を促進し、新たな保障制度の必要性等を検討

ネットワークを賢く使う - ピンポイント・付加車線 -

■ 生産性向上による経済成長の実現の観点から、今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する「賢く使う」取組を推進します。

<背景/データ>

- ・ 総渋滞損失は年間約50億人時間、約280万人の労働力に匹敵
- ・ 一人あたりの年間渋滞損失時間は約40時間で、乗車時間(約100時間)の約4割に相当



- ・ 欧米の主要都市における渋滞損失は移動時間の約2割
- ・ 特定の時間帯、時期、方向に交通需要が偏在

○より低コストでより早期に高速道路の渋滞対策・機能強化等を図るため、ETC2.0等のビッグデータを用いたピンポイント対策(既存の道路幅員を活用した付加車線の設置等)を実施

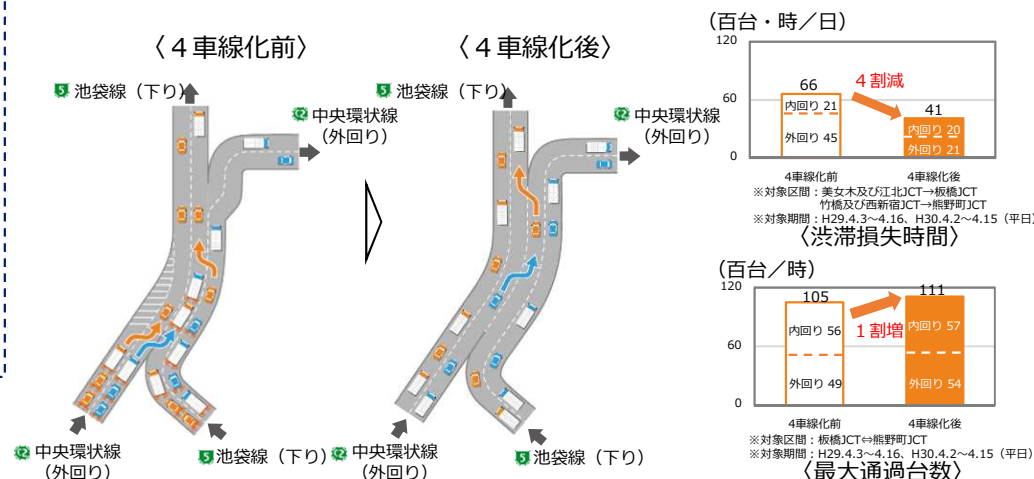
- ・ 関越道 大泉JCT付近(上り線)等10箇所対策済
- ・ 関越道 高坂SA付近等10箇所事業推進中

○ETC2.0やAIカメラ等の活用により、災害時を含め、機動的に交通状況を把握し、効果的な対策箇所や時間帯を特定したハード・ソフト対策を実施

○容量が絶対的に不足している都市圏における既存の高速道路ネットワークを補完する主要幹線道路を強化

[高速道路のピンポイント対策の例]

首都高速 中央環状線(内回り・外回り)板橋JCT~熊野町JCT間
→従来の3車線から4車線に拡幅して、運用を開始



[災害時の交通マネジメントの例 (H30年7月豪雨)]

旅行速度
(ETC2.0データ)

渋滞が発生する時間帯や交差点を特定

交通量
(CCTVの画像解析)

車種別の交通量やピーク時間帯を把握

●ハード対策

- ・ 緊急交差点改良

●ソフト対策

- ・ バス専用レーンの設置
- ・ 広域迂回の誘導
- ・ 交通量抑制、ピーク時間シフトの呼びかけ

<バス専用レーンの設置>

MaaS(マース: Mobility as a Service)とは、

- 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービス
- 手段としてスマホアプリ等を用いることが多い。
- 新たな移動手段(シェアサイクル等)や移動目的に関連したサービス(観光チケットの購入等)も組み合わせることが可能



地域が抱える課題の解決

地域や観光地における移動の利便性向上

既存公共交通の有効活用

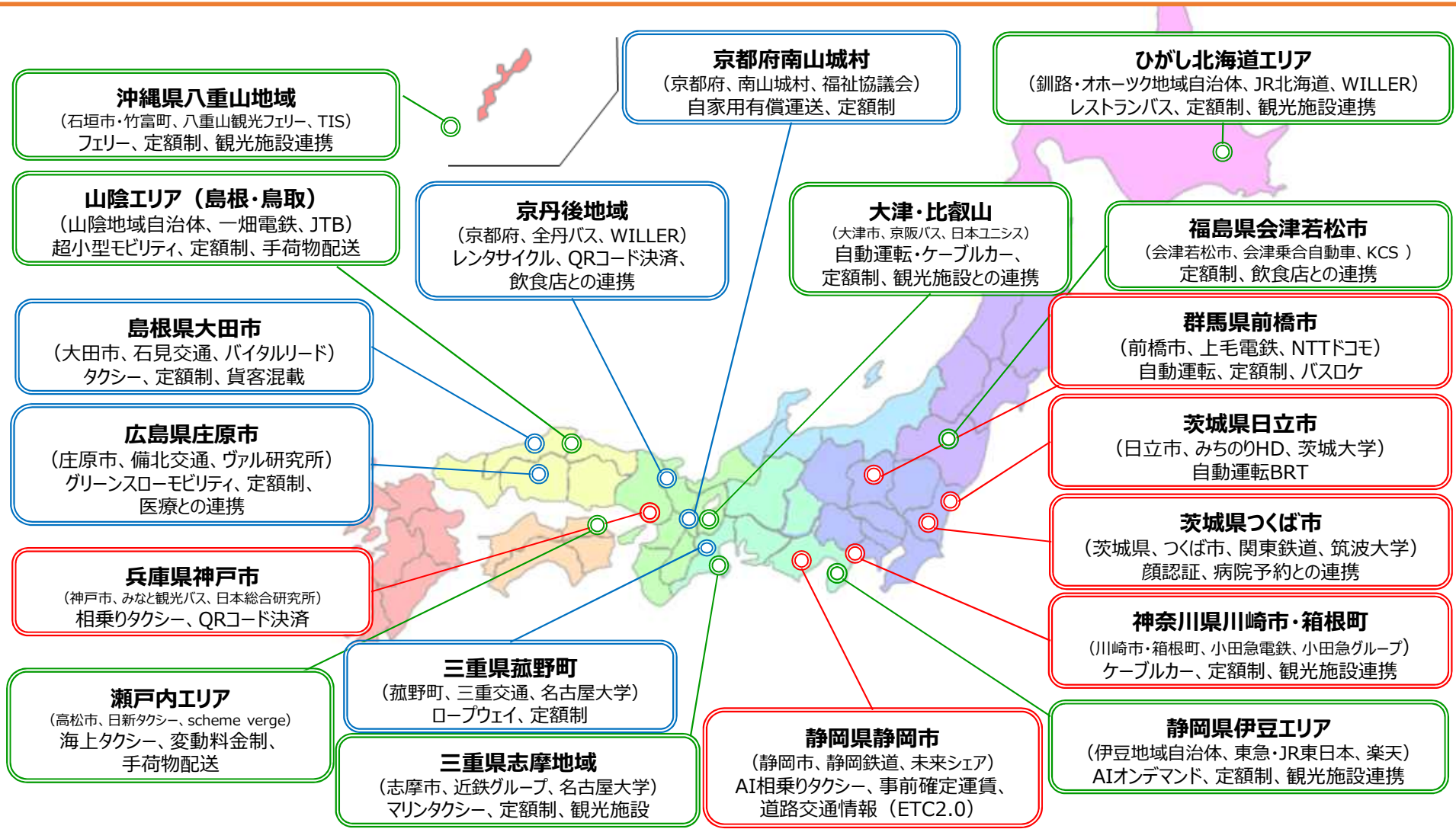
交通安全とマイカー依存からの脱却

外出機会の創出と地域活性化

スマートシティの実現

○ 多様な地域において多様な主体が参加するMaaSの実証実験を支援するため、「新モビリティサービス推進事業」において、「先行モデル事業」を19事業選定（令和元年6月18日）。

○ : 大都市近郊型・地方都市型 (6事業) ○ : 地方郊外・過疎地型 (5事業) ○ : 観光地型 (8事業)



グリーンスローモビリティの社会実装に向けて

施策12関連

グリーンスローモビリティ：電動で、時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティ

【グリスロの5つの特長】

- ①**Green**・・・CO2排出量が少ない**電気**自動車
- ②**Slow**・・・**ゆっくり**なので、観光にぴったり
- ③**Safety**・・・速度制限で安全。**高齢者**も運転可

- ④**Small**・・・小型なので**狭い道**でも問題なし
- ⑤**Open**・・・窓がない開放感が乗って**楽しい**

※乗合バス事業、タクシー事業、自家用有償旅客運送で運行可

広島県福山市（タクシー事業）

運行主体：アサヒタクシー（株）
運行地域：鞆地区
利用料金：初乗り630円（通常タクシーと同等）
車両：ゴルフカート
事業開始：2019年4月



大分県姫島村（レンタカー事業）

事業主体：姫島エコツーリズム推進協議会
利用地域：姫島
利用料金：1時間 2,500円
（4人乗り）
車両：ゴルフカート
事業開始：2018年7月



東京都豊島区（バス事業）

運行主体：WILLER EXPRESS（株）
※豊島区より委託
運行地域：池袋駅周辺
運賃：一回券（大人）200円
車両：eCOM-10
運行体系：路線定期運行
運行開始：2019年11月27日



東京都町田市（自家用有償旅客運送）

運行主体：社会福祉法人悠々会
運行地域：鶴川2・5・6丁目団地と
鶴川団地センター名店街との間
利用対象：団地に居住する高齢者
（登録制）
登録料：年間 500円
車両：ゴルフカート
運行開始：2019年12月3日



内航船舶省エネルギー格付制度について

1. 背景

国土交通省海事局では、地球温暖化対策計画（平成28年5月閣議決定）で掲げられた内航海運のCO2排出量削減目標の達成に向け、企画・設計段階で革新的省エネ・省CO2技術の効果を「見える化」する「内航船舶省エネルギー格付制度」の2019年度中の運用開始を目指している。

2. 内航船舶省エネルギー格付制度（案）

現在外航船舶で使用されている二酸化炭素放出抑制指標（MARPOL条約に規定するエネルギー効率設計指標 Energy Efficiency Design Index）（以下「EEDI」という。）及びEEDIが計算できない場合等に用いる代替方法によって格付を評価すること、申請者へロイヤークの使用を認めること等からなる内航船舶省エネルギー格付制度を創設する。

1. 制度概要（参考1「内航船舶省エネルギー格付制度事務取扱要領」）

格付の申請者は、船舶の所有者、船舶の運航者、船舶を建造した造船所又は船舶を活用する荷主とし、格付の付与を希望する場合に所定の様式で海事局海洋・環境政策課へ申請を行う。

2. 計算方法（参考2「内航船舶省エネルギー格付制度計算要領（ハード対策）1」）

船舶の省エネルギー性能の評価には、1トンの貨物を1マイル運ぶのに必要なCO2排出量を意味するEEDIを用いる。水槽試験を実施しない等のためEEDIが算出できない場合は、船舶が1マイル航行するために排出する単位排水量トン当たりの二酸化炭素の排出量で評価を行う代替手法を用いる。代替手法の計算式の概要は以下のとおり。

$$X = \frac{CF_{ME} \cdot P_{ME} \cdot SFC_{ME} - f_{eNME} \cdot CF_{ME} \cdot P_{ME} \cdot SFC_{ME} + CF_{AE} \cdot P_{AE} \cdot SFC_{AE} - f_{eFAE} \cdot CF_{AE} \cdot P_{AE} \cdot SFC_{AE}}{f_1 \cdot W_T \cdot V_T}$$

$$\left[\begin{array}{l} CF_{ME}, CF_{AE} : \text{二酸化炭素排出係数 (A重油 : 3.206, C重油 : 3.1144, LNG : 2.750)} \\ P_{ME} : \text{主機関の75\%連続最大出力[kW]} \quad f_{eNME} : \text{革新的省エネ技術による主機出力の削減率} \\ SFC_{ME} : P_{ME} \text{での燃料消費率[g-fuel/kWh]} \\ P_{AE} : \text{電力調査表の値等から算出された船舶の推進に必要な電力需要[kW]} \\ SFC_{AE} : \text{補機関の50\%連続最大出力での燃料消費率[g-fuel/kWh]} \\ f_1 : \text{船型補正係数} \quad W_T : \text{海上公試運転状態の排水量[ton]} \quad V_T : W_T, P_{ME} \text{における速力[knot]} \end{array} \right]$$

3. 評価及び格付（参考1「内航船舶省エネルギー格付制度事務取扱要領」）

国土交通省は、申請船のIIの計算方法で求められた計算値が、船舶の省エネ性能を基に計算された基準値より何%改善したかに応じて、下表のとおり評価を行う。

改善率	0%以下	0%～5%	5%以上 10%未満	10%以上 15%未満	15%以上 20%未満	20%以上
評価（案）	評価無し	★	★★	★★★	★★★★	★★★★★

申請船の評価に応じて「評価（評価手法）」を申請船の格付として付与する。

4. ロボマーク（参考1「内航船舶省エネルギー格付制度事務取扱要領」）

格付を取得した事業者は、名刺や企業ホームページ等で申請船の格付に応じて、右図のロボマークを使用することができる。



物流総合効率化法(流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律)の概要

施策17関係

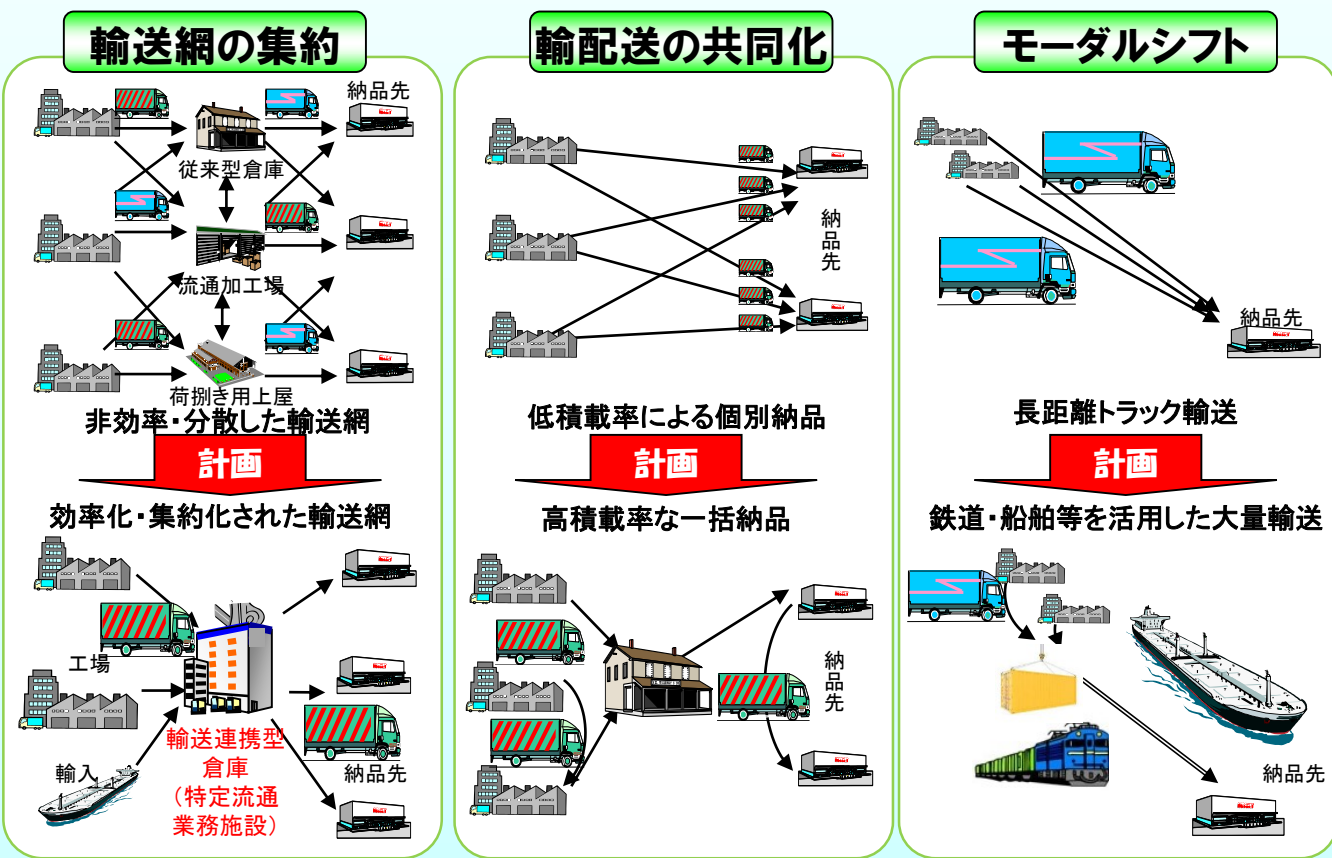
目的

- ・我が国産業の国際競争力の強化
- ・消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多頻度化等への対応
- ・環境負荷の低減
- ・流通業務に必要な労働力の確保

制度の概要

二以上の者が連携して、流通業務の総合化(輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。)及び効率化(輸送の合理化)を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するもの(流通業務総合効率化事業)を認定し、認定された事業に対して支援を行う。

支援対象となる流通業務総合効率化事業の例



支援措置

- ① 事業の立ち上げ・実施の促進
 - ・計画策定経費・運行経費の補助
 - ・事業開始に当たっての、倉庫業、貨物自動車運送事業等の許可等のみなし
- ② 必要な施設・設備等への支援
 - ・輸送連携型倉庫への税制特例
 - 法人税:割増償却10%(5年間)
 - 固定資産税:課税標準1/2(5年間)等
 - ・旅客鉄道を活用した貨物輸送への税制特例(貨物用車両・搬送装置)
 - 固定資産税:課税標準2/3(5年間)等
 - ・施設の立地規制に関する配慮
 - 市街化調整区域の開発許可に係る配慮
- ③ 中小企業者等に対する支援
 - ・信用保険制度の限度額の拡充
 - ・長期無利子貸付制度 等

大臣認定

令和2年度予算額 782百万円
【エネルギー対策特別会計】

社会課題と物流の脱炭素化・低炭素化の同時解決を図る先進的な設備の導入を支援します。

1. 事業目的

- ① 地球温暖化対策計画に掲げるCO2排出量削減目標達成のため、物流の脱炭素化・低炭素化に資する先進的な設備導入を支援し、一定の需要を生み出すことにより、機器の低価格化を促進。
- ② 機器の自立的普及を促し、物流のCO2排出量削減とともに人口減少・高齢化に伴う労働力不足、地域の物流網維持、防災・減災等の課題解決を図り、社会変革を同時実現する。

2. 事業内容

- 自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業
物流倉庫において、省人化・省エネ型機器と再生可能エネルギー設備の同時導入を支援。CO2排出量の大幅削減とともに、労働力不足対策や防災・減災対策を同時実現。
- 過疎地域等における無人航空機を活用した物流実用化事業
荷量の限られる過疎地域において、既存物流からドローン物流への転換を支援。輸配送の効率化によるCO2排出量の大幅削減とともに、労働力不足対策や災害時も含め持続可能な物流網の構築を同時実現。
- トラック輸送高効率化支援事業
通常のトラック2台分と比べ約4割のCO2排出量削減効果のある連結トラック、積載率の向上による輸送効率向上に資するスワップボディコンテナ車両の導入を支援し、幹線物流におけるCO2排出量の大幅削減とともに、ドライバーの働き方改革に寄与。

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業
- 選択 民間事業者・団体
- 実施期間 令和2年度～令和6年度

4. 補助対象、支援対象の例、事業イメージ etc.

1. 自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業

① 庫内作業の省人化に伴う
照明・空調のエネルギー消費削減

◆ AI等の活用による作業の自動化
◆ 防災システムとの連携も可能

② 省エネ型機器への
転換による**効率向上**

※自家使用に限る

③ 再エネ設備による
エネルギー供給

一定規模以上の倉庫への横展開により倉庫業全体でCO2排出量2030年 **4割削減**

一施設あたり
約7割
排出量
削減
(普通倉庫の例)

2. 過疎地域等における無人航空機を活用した物流実用化事業

無人航空機

付帯設備 (ドローンポート)

<過疎地域等の課題>

- ・人口減少に伴う荷量の減少による積載効率の低下や輸送コストの増加
- ・トラックドライバーの高齢化や人手不足

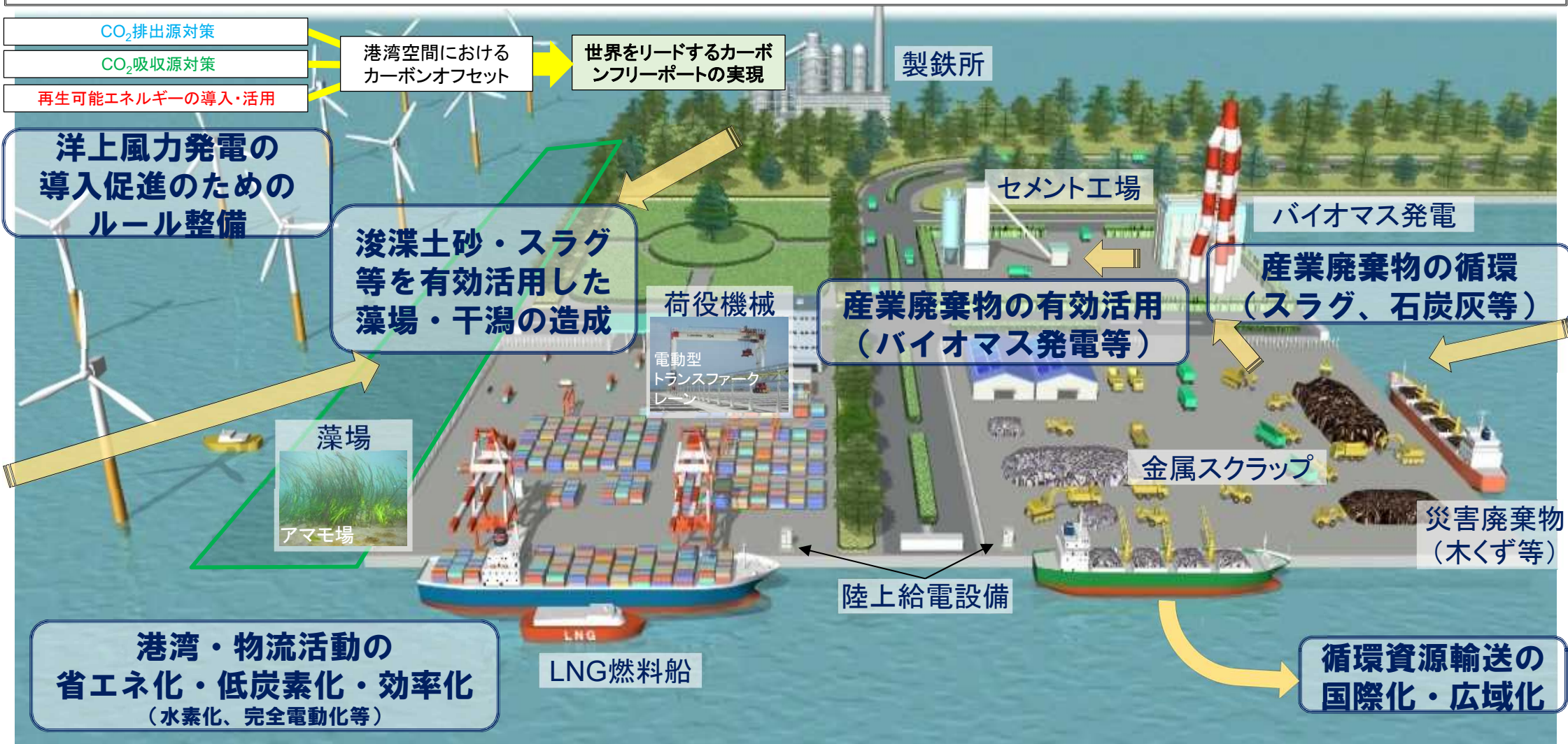
↓

ドローン物流への転換

↓

過疎地域等の物流網維持と物流脱炭素化による社会変革

- パリ協定の締結等を踏まえ、我が国の温室効果ガスの排出削減目標である26.0%減(2013→2030年度比)の達成に向けて、LNG燃料船の導入、洋上風力発電の推進、荷役機械、輸送機械等の低炭素化や陸上給電設備の導入等のCO₂排出源対策に取り組む。
- また、鉄鋼スラグ等の産業副産物を有効利用したブルーカーボン生態系(藻場等)の活用等によるCO₂吸収源対策に取り組むことで、「カーボンフリーポート」の実現を目指す。



- 港湾空間を先進的な環境対策の場として活用することにより、**世界をリードする環境対策を推進し温暖化防止に寄与**
- 循環資源の効率輸送などにより、**関連する産業の競争力向上と環境負荷の抑制を両立**