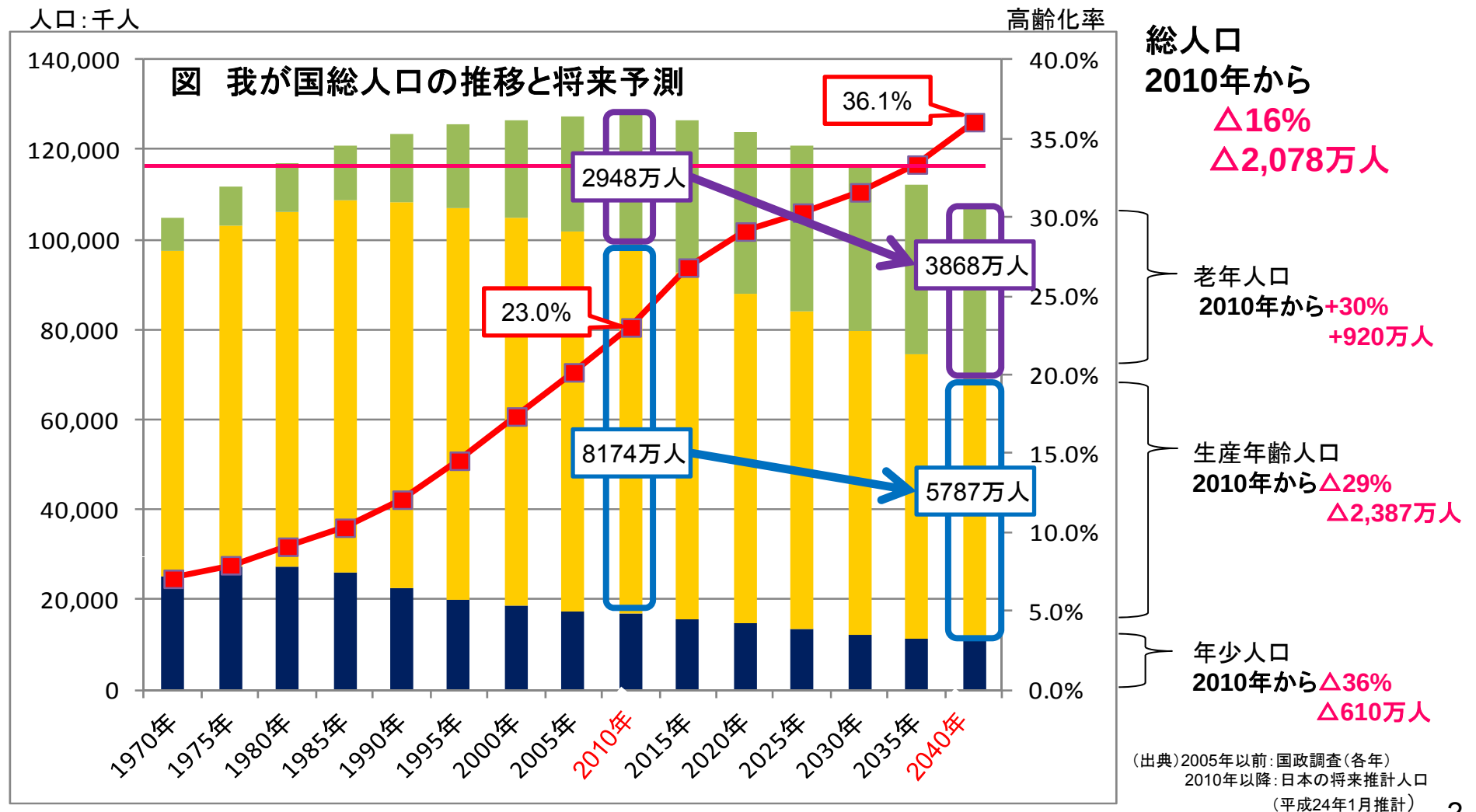


都市の低炭素化の促進に関する法律 ～ 低炭素まちづくり計画 ～

国土交通省 都市局 都市計画課

我が国の社会状況～人口減少・超高齢化の進展①

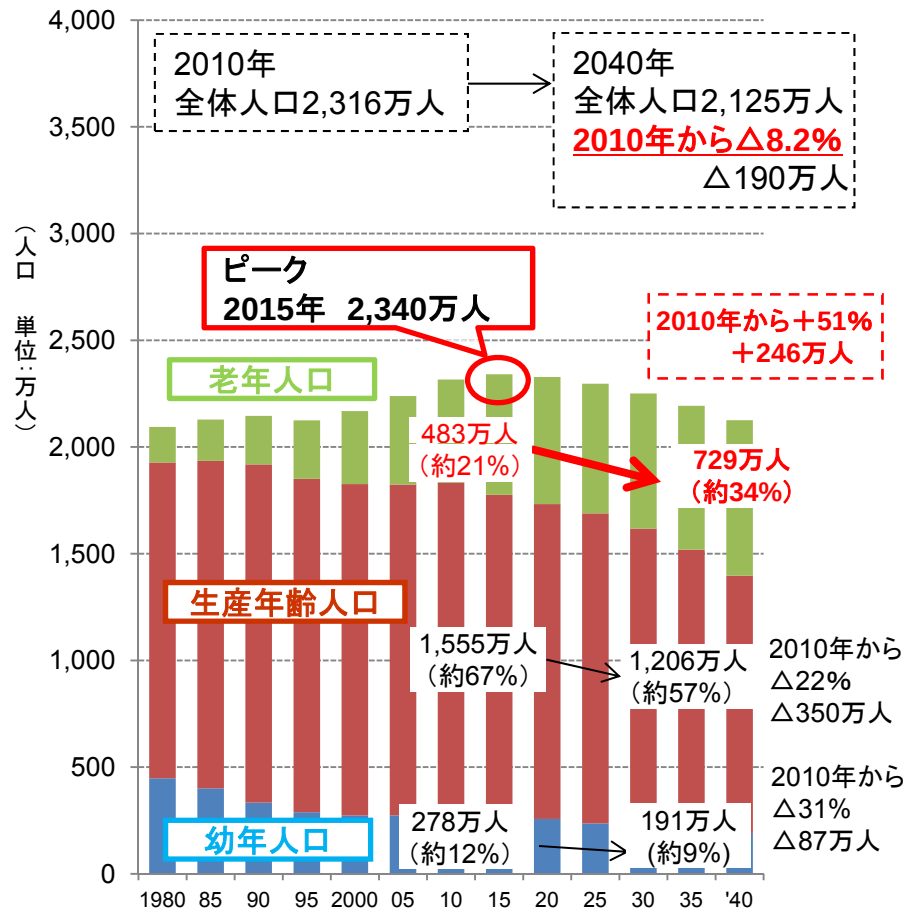
- ・我が国総人口は、2010年からの30年間で約2,000万人減少。特に、生産年齢人口の減少が顕著であり、減少率は約3割にのぼる。
- ・この間、高齢化率も上昇し、2030年には3人に1人が65歳以上の高齢者に。



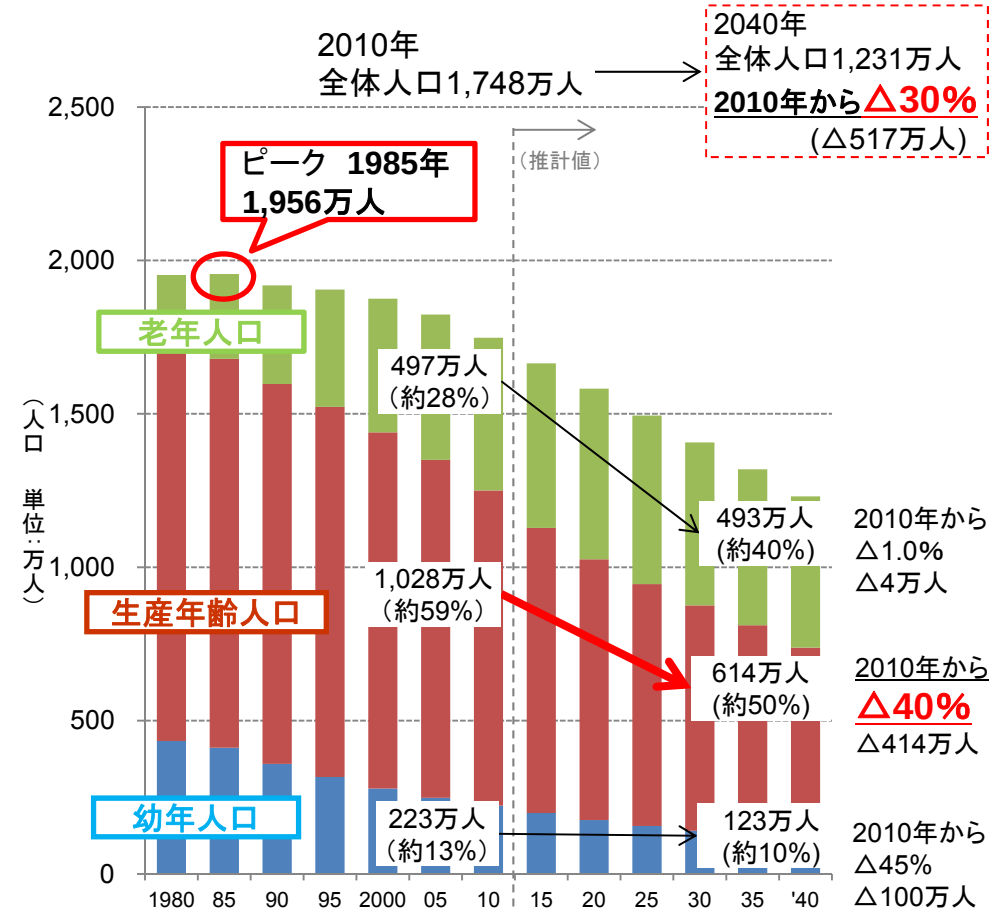
我が国の社会状況～人口減少・超高齢化の進展②

- ・高齢化率は比較的都市規模が小さい都市ほど、高い値を示す傾向。
- ・一方で、高齢者の増加は都市規模が大きいほど高い値を示す。
- ・高齢化の問題は、中小都市のみならず、大都市においても大きな社会問題。

三大都市圏 (既成市街地等)



5万人クラス都市

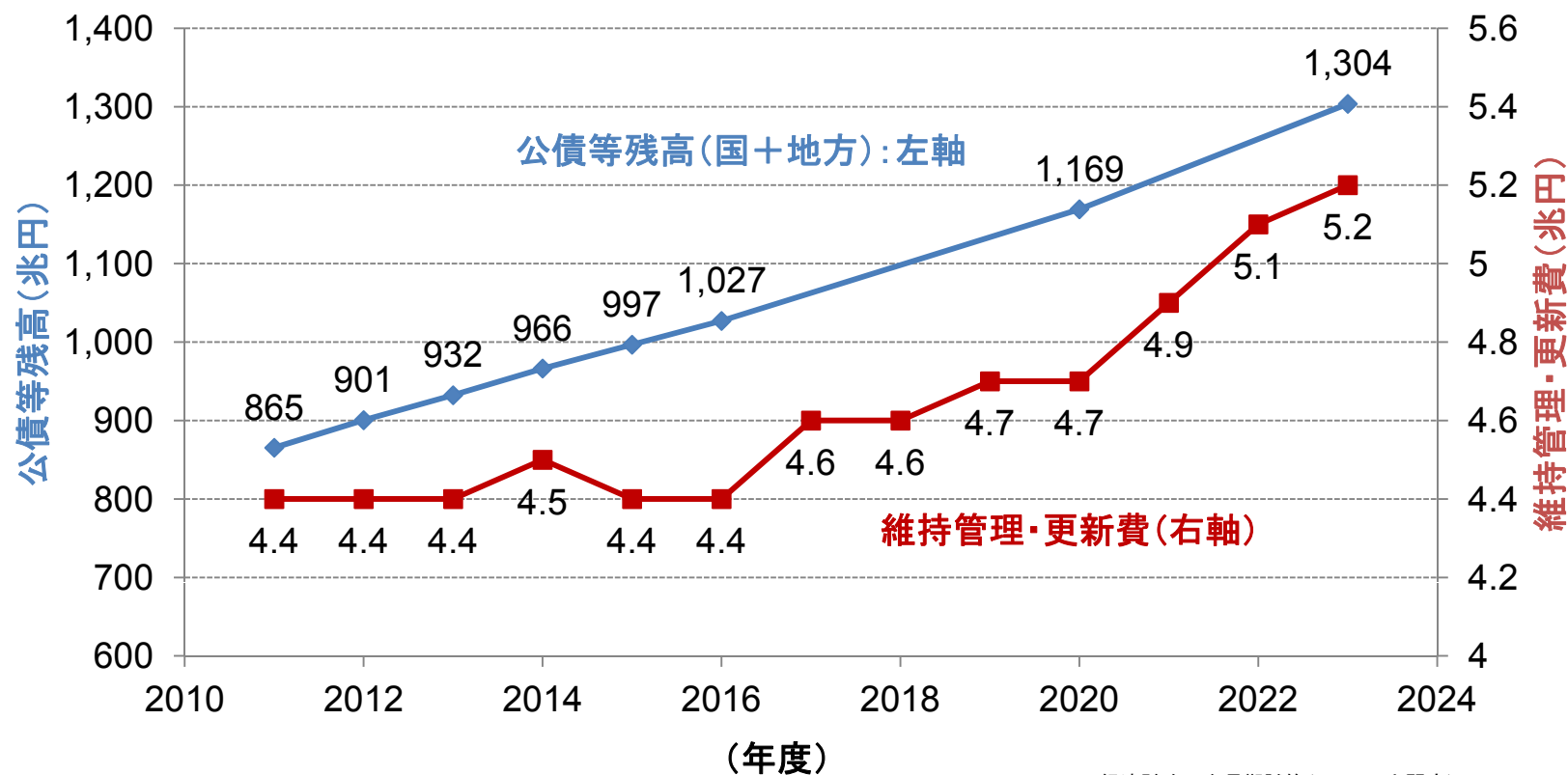


出典: 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)
(注) 福島県は県全体での推計しか行われていないため、集計の対象外とした。

我が国の社会状況～財政状況の深刻化①

- ・生産年齢を中心とした我が国総人口の減少に伴い、歳入の減少が見込まれる一方、高齢化の進展等を背景とした社会保障費の増大等を要因に歳出の増大が見込まれるところであり、結果として、将来的に財政収支がさらに悪化することが懸念。

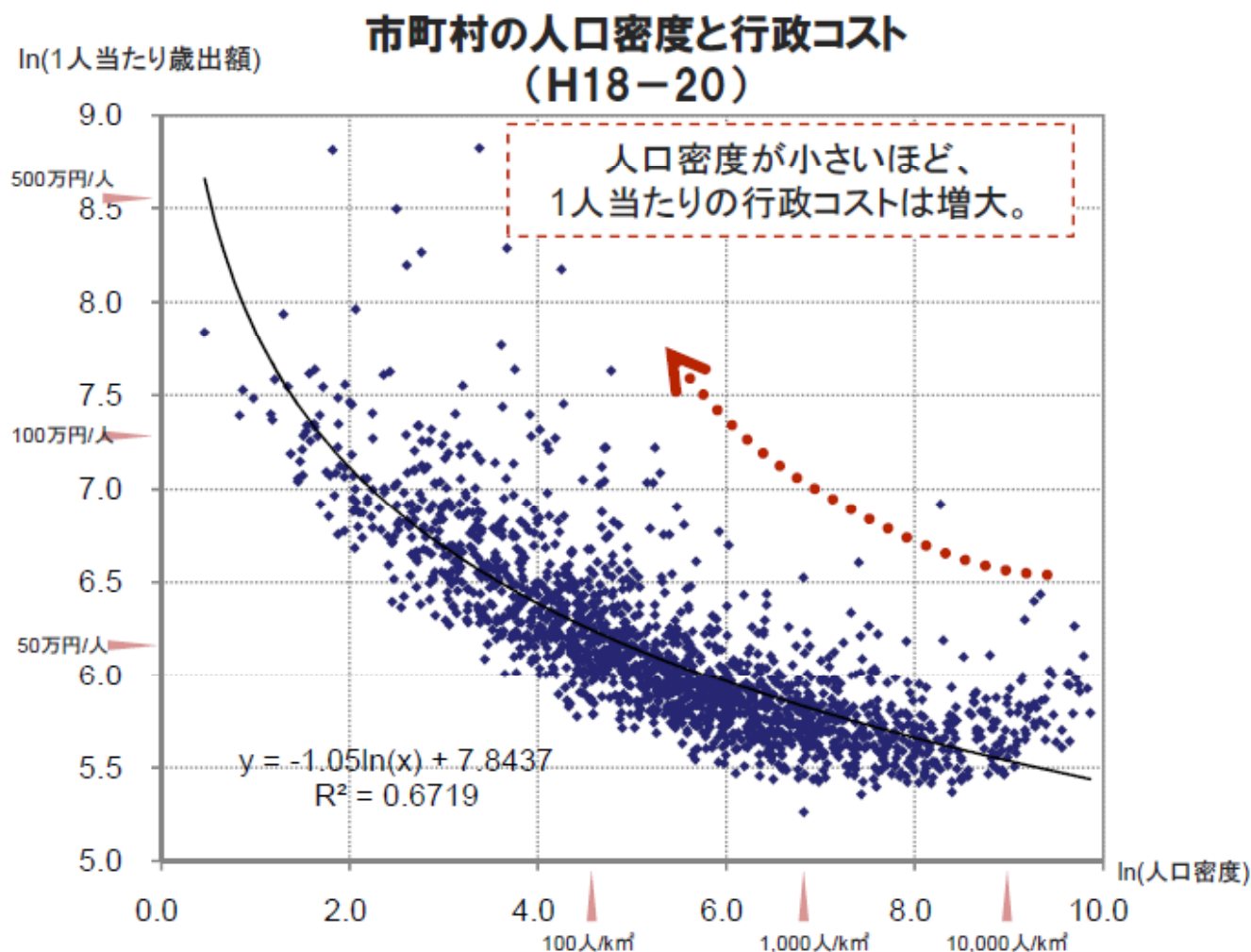
図 財政収支(国+地方)



経済財政の中長期試算(H24.8 内閣府)、
国土交通白書 より

我が国の社会状況～財政状況の深刻化②

- ・人口密度と一人あたりの行政コスト(行政経費)との間には一定の関係。
⇒今後、財政状況がさらに厳しさを増すと見込まれる中、持続的な都市経営を維持するためには、人口密度を高め、行政の効率化を図ることが不可欠。



我が国の社会状況～都市とCO2排出①

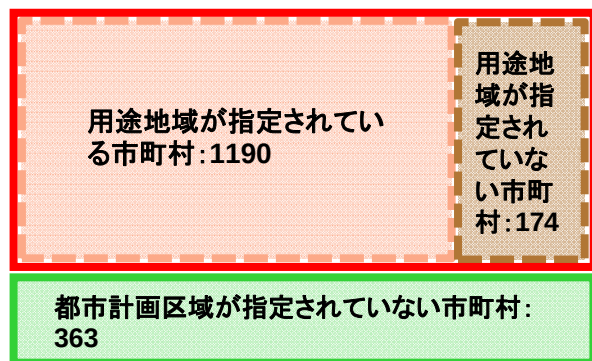
- ・我が国における都市計画区域は国土面積の約1／4を占め、総人口の93%が居住。
- ・市街化区域と非線引き用途地域は、国土の約5%ほどで、総人口の約8割が居住。

用途地域

185万ha
(国土面積の5%)
9,859万人
(全人口の77%)

都市計画区域が指定されている市町村: 1364

全国の市町村
総数:
1727

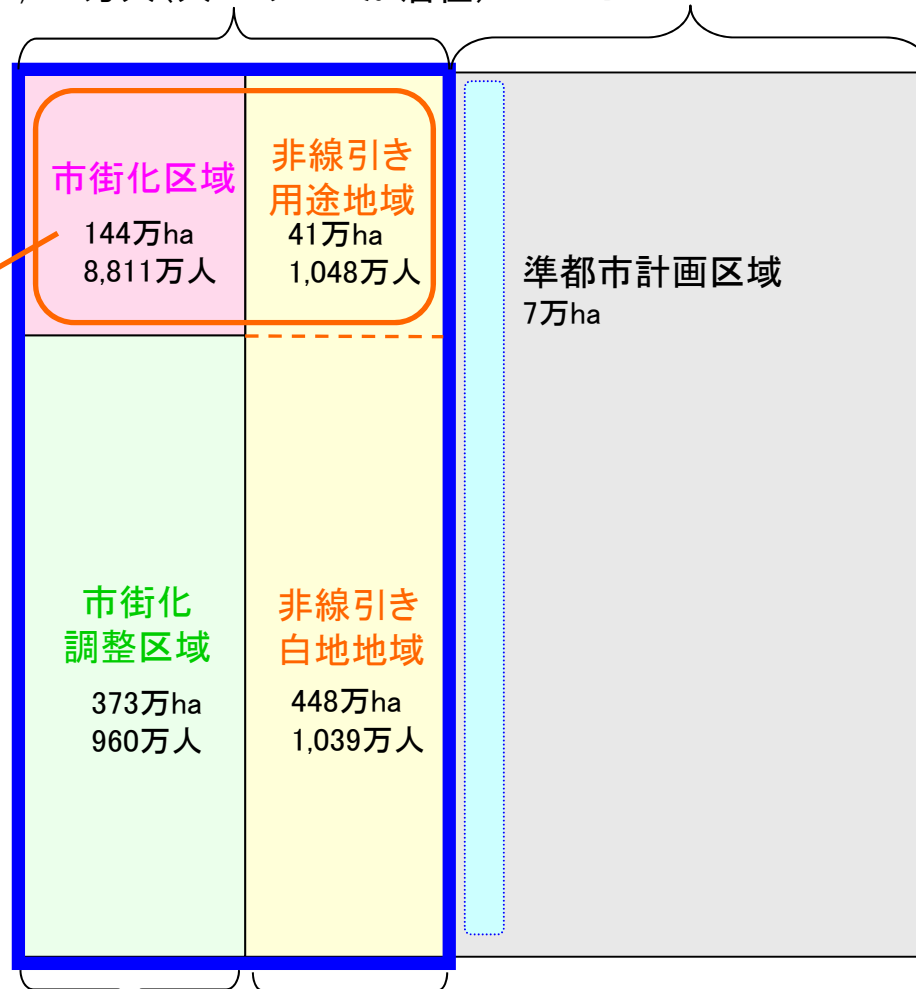


都市計画区域

1,006万ha(国土面積の26%)
11,858万人(人口の93%が居住)

都市計画区域外

2,773万ha(国土面積の74%)
893万人



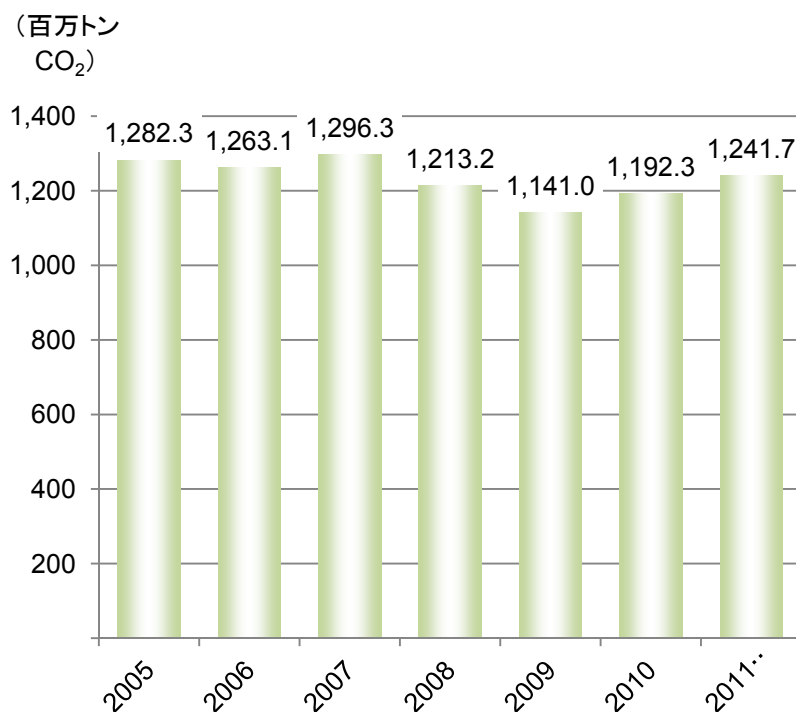
線引き都市計画区域 517万ha 9,771万人
非線引き都市計画区域 489万ha 2,087万人

※出典:
人口: 平成20年住宅・土地統計調査(総務省統計局)
面積: 都市計画年報(平成22年)(国交省都市局)

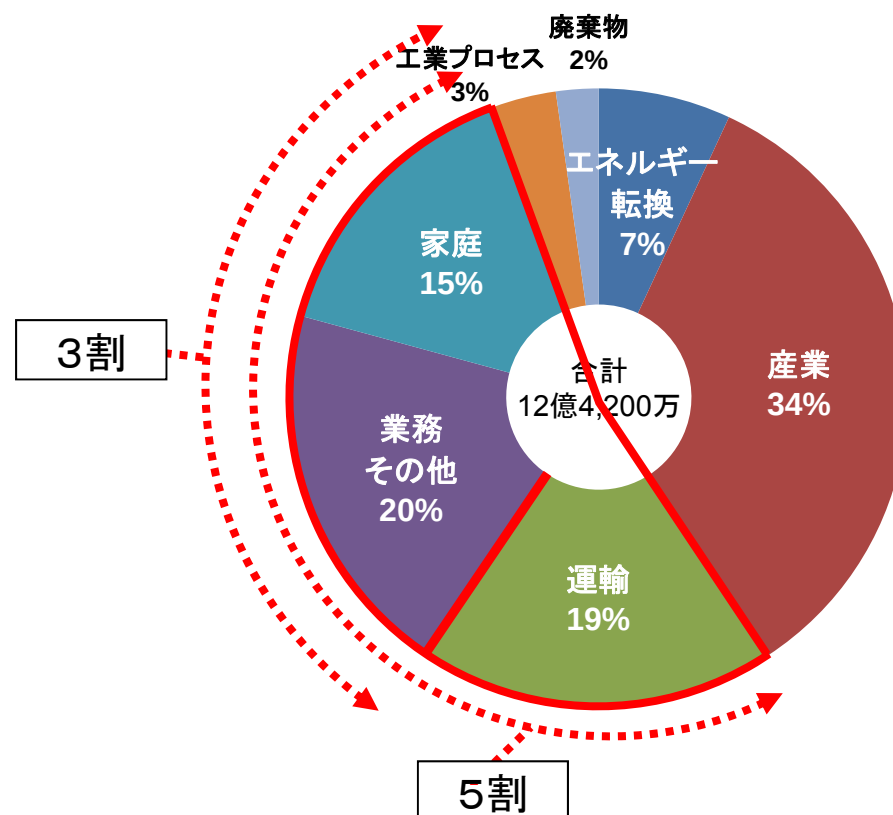
我が国の社会状況～都市とCO2排出②

・我が国における総CO₂排出量のうち、都市における社会経済活動に起因することが大きい家庭部門やオフィスや商業等の業務部門と、自動車・鉄道等の運輸部門における排出量とが全体の約5割を占める。

○ 二酸化炭素排出量の推移

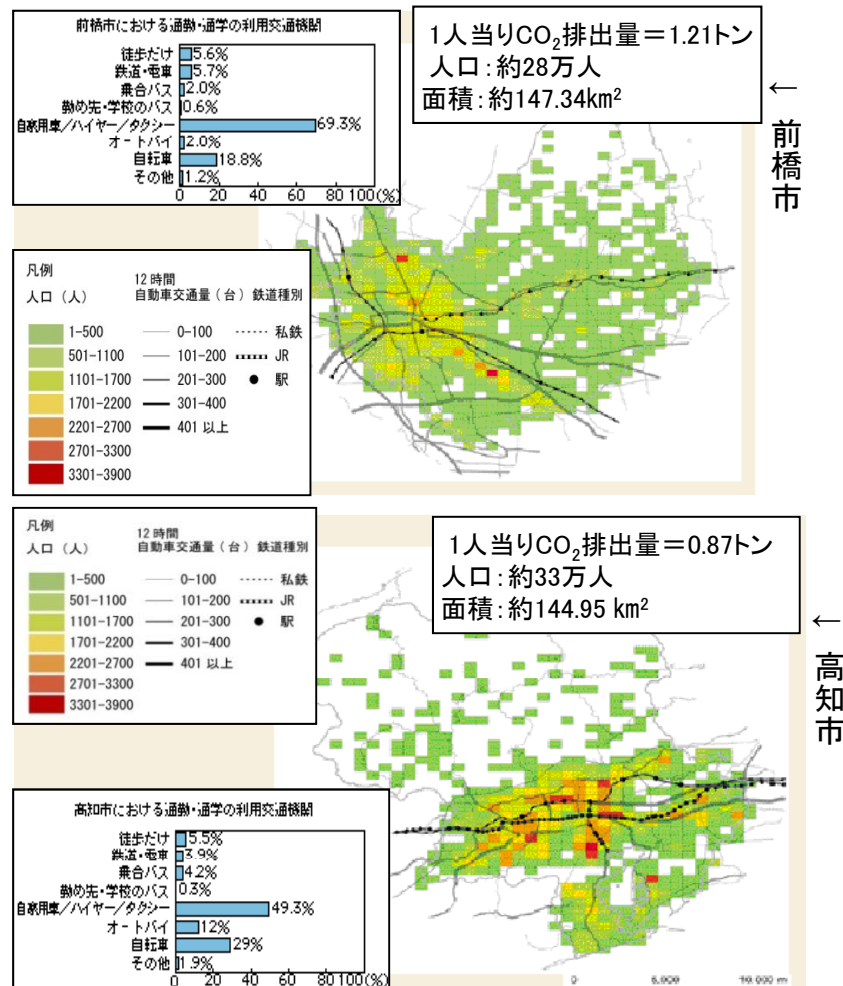


○ 二酸化炭素排出量の内訳(2011年度速報値)

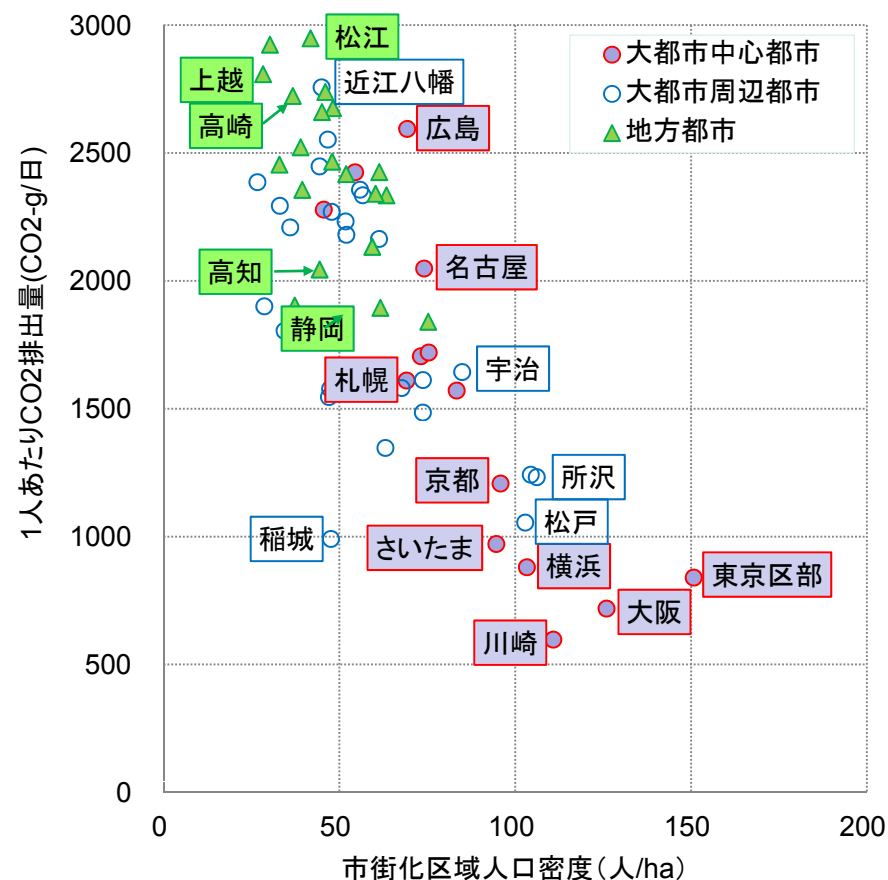


我が国の社会状況～都市とCO2排出③

- ・CO₂の排出量は、都市構造の違いに大きく影響する。
- ・面積と人口がほぼ同じ規模である前橋市と高知市を例に見ると、低密度の市街地が広がっている前橋市の方が、自動車の依存率が高く、運輸旅客部門の1人当たり年間CO₂排出量も約4割多い。
- ・また、市街化区域の人口密度が高い方が、1人当たりCO₂排出量が低い傾向があり、都市構造の集約化と都市の低炭素化には高い相関がある。



○ 都市の人口密度と自動車のCO2排出量



H22全国都市交通特性調査より

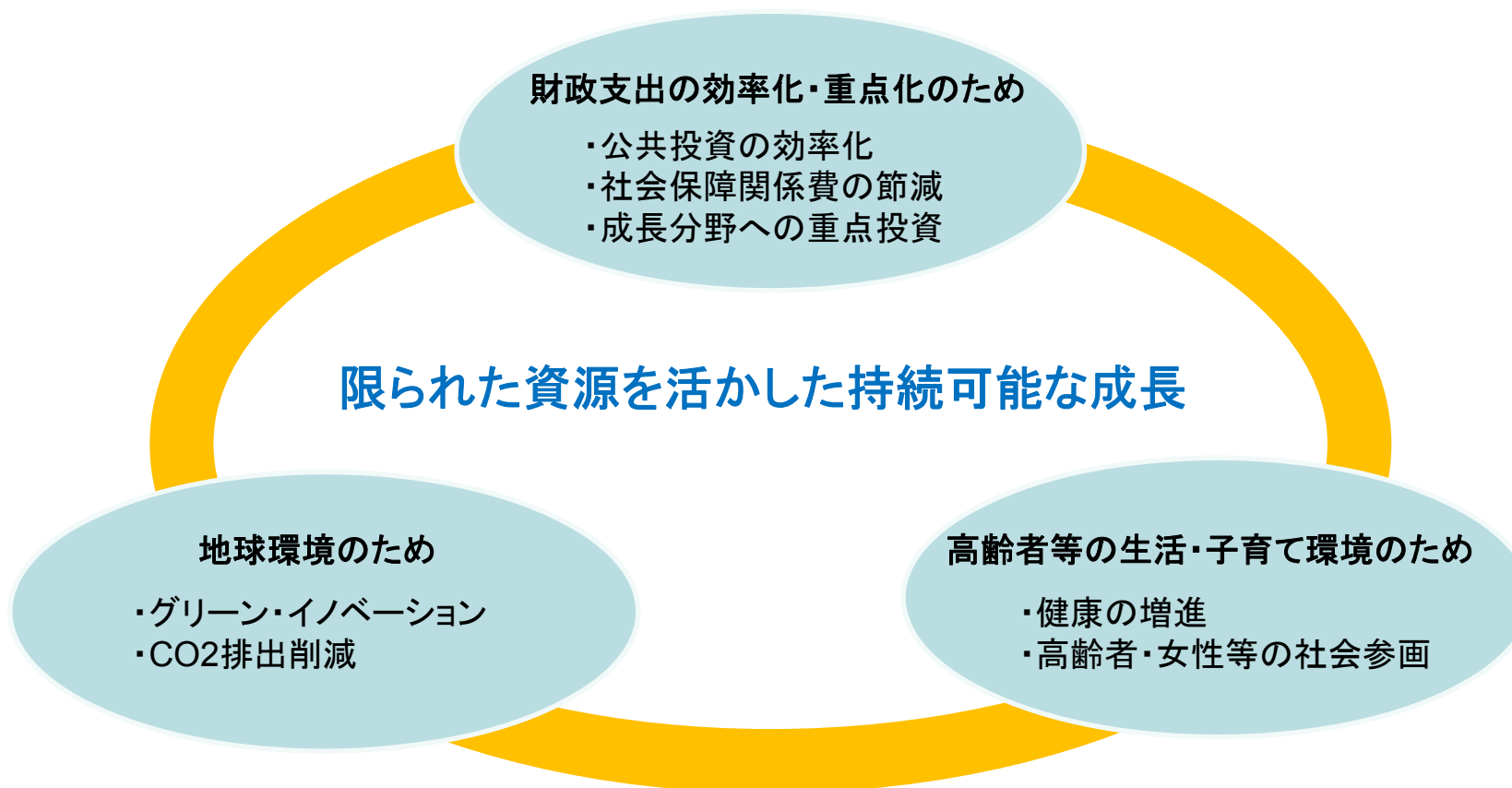
※1 1人当たりCO₂排出量は運輸旅客部門のみ

出典:平成18年版環境白書

※1人あたりCO₂排出量は居住者の自動車交通のみ 8

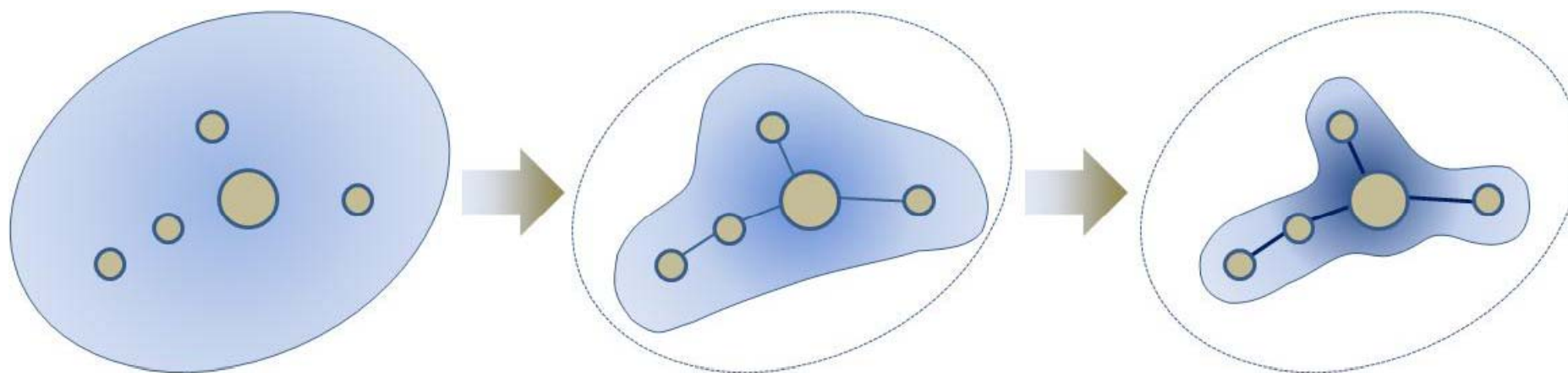
今後のまちづくりの方向性①

- 人口減少、超高齢社会の到来により、高齢者が自立して暮らしていける環境、子育て世帯が安心して子供を産み、育てられる環境の整備が不可欠。
- また、今後、財政状況が更に厳しさを増すと見込まれる中、市街地の拡大に伴い肥大した各種の行政コストを適正化し、将来のまちづくりへの投資へとつなげていくことも大きな課題。
- こうした中、深刻さを増す地球温暖化問題への対応も含め、市民生活を支える、持続可能で活力ある都市づくり、地域づくりを進めることが強く求められているところ。



今後のまちづくりの方向性②

今後のまちづくりの方向として、日常生活に必要なまちの機能が、住まいに身近なところに集積され、住民が自家用車に過度に頼ることなく、公共交通によってこれらの機能にアクセスできるような「コンパクトなまちづくり」を進めていくことが必要。



<イメージ>

都心部を含め既に一定の都市機能が集積している地区を拠点とし、その周辺に居住等を集約していく。各拠点間は、公共交通で接続。

「社会資本整備審議会 都市計画制度小委員会」においても、都市の将来像を「集約型都市構造化」を目指したものにすべきであり、その実現のための主要政策として「都市の低炭素化」の枠組みの中で集約型都市構造化を進めるための対応の方向性と早急に講ずべき措置を講ずることとされています。

「都市の低炭素化の促進に関する法律」の概要

まちづくりに地球環境に優しい暮らし方や少子高齢社会における暮らしなどの新しい視点を持ち込み、住民や民間事業者と一体となって、コンパクトなまちづくりに取り組んでいただくための第一歩として「都市の低炭素化の促進に関する法律」を制定。

都市の低炭素化の目標

(基本方針記載事項)

【都市機能の集約化と公共交通の利用促進】

◇都市機能の集約化と公共交通機関の利用促進等により、移動等に係るエネルギー使用の削減につながり、高齢者にも暮らしやすい生活空間を創出するまちづくり

【建築物の省エネ化やエネルギーの効率的利用】

◇建築物の省エネルギー性能等の向上、非化石エネルギーの利用促進等により都市のエネルギーシステムを効率化、低炭素化するまちづくり

【みどりの保全・創出】

◇都市機能の拡散を抑制し、二酸化炭素の吸収源となる都市のみどりを積極的に保全、創出するまちづくり

都市の低炭素化の促進に関する基本的な方針

認定低炭素建築物

(所管行政庁が認定)

○市街化区域等内において、低炭素化に関する先導的な基準に適合する建築物を認定する制度

特例措置

○認定低炭素住宅に係る所得税等の軽減
○容積率の不算入

低炭素まちづくり計画

(市町村が作成)

○市街化区域等内において、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を策定できる制度

様々な規制緩和措置

交付金等による財政支援

低炭素まちづくり協議会

【低炭素まちづくり計画への記載事項】

○計画の区域
○計画の目標
○目標達成に必要な事項
○達成状況の評価に関する事項
○計画期間 等

【関連計画】

適合
調和

地方公共団体実行計画
(地球温暖化対策の推進に関する法律)

都市計画区域マスタープラン、
市町村マスタープラン

「低炭素まちづくり計画」とは

「低炭素まちづくり計画」は、都市の低炭素化に向けた取組を後押しし、また、民間投資を促進するため、市町村が目指すビジョンや具体的な取組を示すものです。
コンパクトなまちづくりを目指す第一歩として、地域の創意工夫を生かした計画となることが期待されます。

《低炭素まちづくり計画の特徴》

- 低炭素まちづくり計画を通じて、まちづくりと公共交通等を一体的に計画し、様々な施策を総合的に取り組むことができる、新たな仕組み。
- 民間や住民の方々が主役となって、行政がこれらの方々の取り組みをサポート・コーディネートする、新たな官民協同によるまちづくりの仕組み。
- それぞれの地域の実情や、まちの規模等に応じて、柔軟に使うことができる仕組み。

《低炭素まちづくり計画の記載事項》

- ① 計画の区域 **【必須】**
- ② 計画の目標
- ③ 計画の目標を達成するために必要な事項
- ④ 計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑤ 計画期間

《他の計画との関係》

- 低炭素まちづくり計画は、「都市・地域総合交通戦略」や地球温暖化対策の推進に関する法律に基づく「地方公共団体実行計画」など、他の関連する計画と一体として策定することも可能です。
- また、既に関連計画が策定されている場合には、既往計画に、特例措置に関する記載事項など、低炭素まちづくりを促進する上で必要な事項を追記することなどにより「エコまち計画」を作成することも可能です。

低炭素まちづくり計画の作成①

■計画の区域【必須事項】

低炭素まちづくり計画は、**市街化区域等**（市街化区域及び用途地域）のうち都市の低炭素化の促進に関する施策を総合的に推進することが効果的である区域で作成することができます。

「低炭素まちづくり計画の区域」

それぞれの地域の実情や講ずる施策に応じて、必要となる区域を設定することが可能です。

「都市機能の集約を図るための拠点となる地域」

計画区域の内側で様々な都市機能の集積を図ろうとしている範囲に絞り込んで設定します。

具体的な計画区域の設定に当たっては、以下の観点を勘案して判断することが望めます。

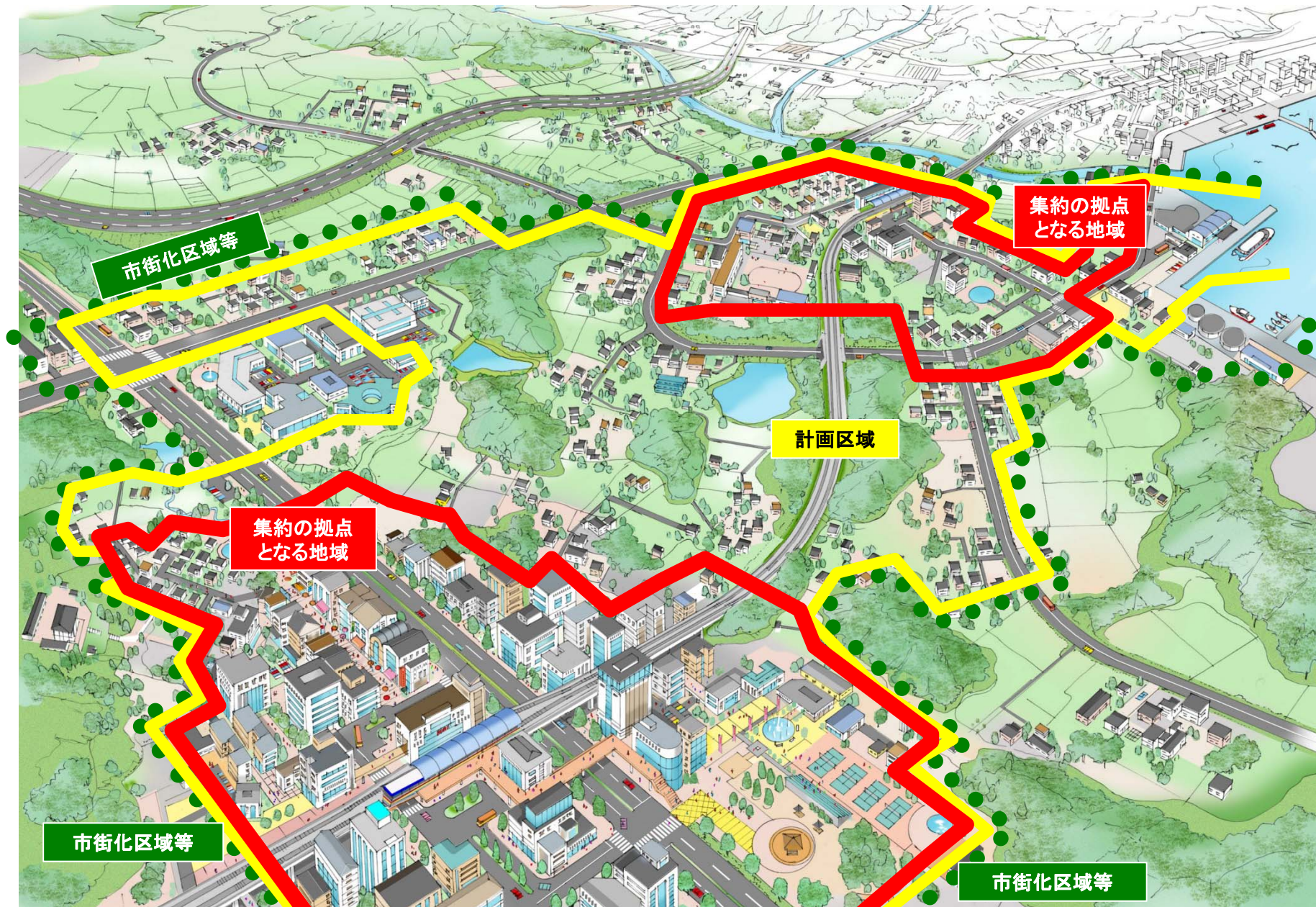
- ・地域の実情に照らしてどの範囲までを計画区域とすることが適当か
- ・計画において位置付けようとしている施策がどの区域を対象としているか

例えば、以下のように考えることもできます。

- ・集約地域を駅の周辺等に設定＋当該地域においてのみ施策を講じようとしている場合
→市街化区域等のうち当該地域のみを計画区域とする
- ・集約地域を駅の周辺等に設定＋その他の施策を市街化区域等の全域にわたり講じようとする場合
→市街化区域等の全域を計画区域とする

なお、複数の地区で施策を講じようとしている場合には、地区ごとに計画を作成するのではなく、複数地区を包括して計画区域を設定し一つの計画を作成することが望めます。

区域設定の考え方(例)



低炭素まちづくり計画の作成②

■計画の目標

計画により実現を目指すべき将来の都市像を示すとともに、計画の総合的な達成状況を的確に把握できるよう、可能な範囲で定量的な目標を設定してください。

＜目指すべき将来都市像を示す将来ビジョン＞

自家用車に過度に頼らない高齢者や子育て世帯にも暮らしやすいまちなど、目指すべき将来都市像を将来ビジョンとして示し、市民全体で共有することが望まれます。

＜将来ビジョンの実現に向けた計画目標＞

将来ビジョンの実現に向けて、各種の施策、事業等を計画的かつ体系的に実施する観点から、計画期間内に達成すべき到達点を計画目標として設定することも重要です。

分野ごとの目標値や、個別施策毎の目標値など、できる限り定量的な数値目標として設定することが望まれます。

〔目標設定に当たっての留意事項〕

- ・将来ビジョンの設定に当たっては、各種の関連計画における将来像や長期目標等との整合性に留意する必要があります。
- ・目標値の設定に当たっては、関連する各種計画等との整合性を確保する観点から、既往の計画で示されている目標値を活用することも考えられます。
- ・目標には、換算が可能な限りにおいて各施策等の実施による二酸化炭素削減・吸収効果を目安として示すことも望まれますが、この場合、地方公共団体実行計画における二酸化炭素削減目標量等と関連づけて記載することが推奨されます。

二酸化炭素排出量・吸収量への換算の考え方

- 低炭素まちづくり計画の目標には、当該計画により実現を目指すべき将来都市像を示すものとするが、これは計画に位置づけられる各種施策を体系的に講じていくことにより実現されるもの。
- 計画の総合的な達成状況を的確に把握できるよう、分野毎の目標や、個別施策毎の目標等、可能な範囲で定量的な目標として設定することが望ましい。
- 計画の達成状況の評価は、目標値毎に実績値と比較する方法等が考えられる。また、換算が可能な限りCO₂排出削減量・吸収量を算出し、低炭素化効果の目安として示すことが望ましい。

＜二酸化炭素排出量・吸収量への換算の考え方＞

- ・ 二酸化炭素排出量・吸収量への換算は、施策を講じた場合と講じない場合の差により求めることが基本。（それぞれの施策の特性に応じて算定することが必要）
- ・ 現時点で換算方法が確立していないものは、国において、順次適切な換算方法を確立すべく検討。
- ・ 換算方法が確立されたものも、精度向上や簡略化に向け、調査・分析方法の改善や知見の向上を図るべく検討。

《参考となる算定式》

① 交通に起因する二酸化炭素排出量

二酸化炭素排出量 = 交通量 × 移動距離（トリップ長）× 排出原単位

② 家庭・業務部門におけるエネルギー消費に起因する二酸化炭素排出量

二酸化炭素排出量 = 建物用途別延床面積 × 建物用途別エネルギー負荷原単位
÷ 熱源設備総合効率 × エネルギー種別排出係数

③ みどりによる二酸化炭素吸収量

二酸化炭素吸収量 = 高木植栽本数 × 原単位（吸収係数）
（※ 高木植栽本数が把握できない場合は緑地面積等で置き換えることが可能）

※より詳細な換算方法については、『低炭素まちづくり計画作成マニュアル』に記載しています。

低炭素まちづくり計画の作成③

■計画の目標を達成するために必要な事項

低炭素まちづくり計画には、地域の実情や都市の規模等に応じて、以下の幅広い分野における多様な施策を位置づけることができます。

都市機能の集約化

- ・医療、福祉施設と共同住宅など様々な都市機能の集積に資する複合的な都市開発事業 **☞特例措置①**
- ・地域内への自動車流入量の抑制に寄与するフリンジ駐車場の整備 **☞特例措置②**
- ・歩いて暮らせる環境の形成に向けた歩道等のバリアフリー化、自転車走行空間の整備 など

公共交通機関の利用促進 **☞特例措置③**

- ・バス路線の新設、LRT、鉄道の整備
- ・駅などの交通結節点の整備
- ・運賃設定の改善や共通乗車船券の発行 など

緑地保全及び緑化推進

- ・NPOなどによる緑地の保全 **☞特例措置④**
- ・協定に基づく樹木・樹林地等の管理 **☞特例措置④**
- ・都市公園の整備、建築敷地等の緑化の推進 など

貨物運送の合理化

- ・貨物運送の共同化事業 **☞特例措置③**
- ・貨物輸送における低公害車の導入
- ・荷捌き施設の整備 など

非化石エネルギーの利用又は化石燃料の効率的利用

- ・下水熱を利用するための施設の整備 **☞特例措置⑤**
- ・公園、港湾等における太陽光パネル等の設置 **☞特例措置⑥**
- ・熱供給導管ネットワークの整備 など

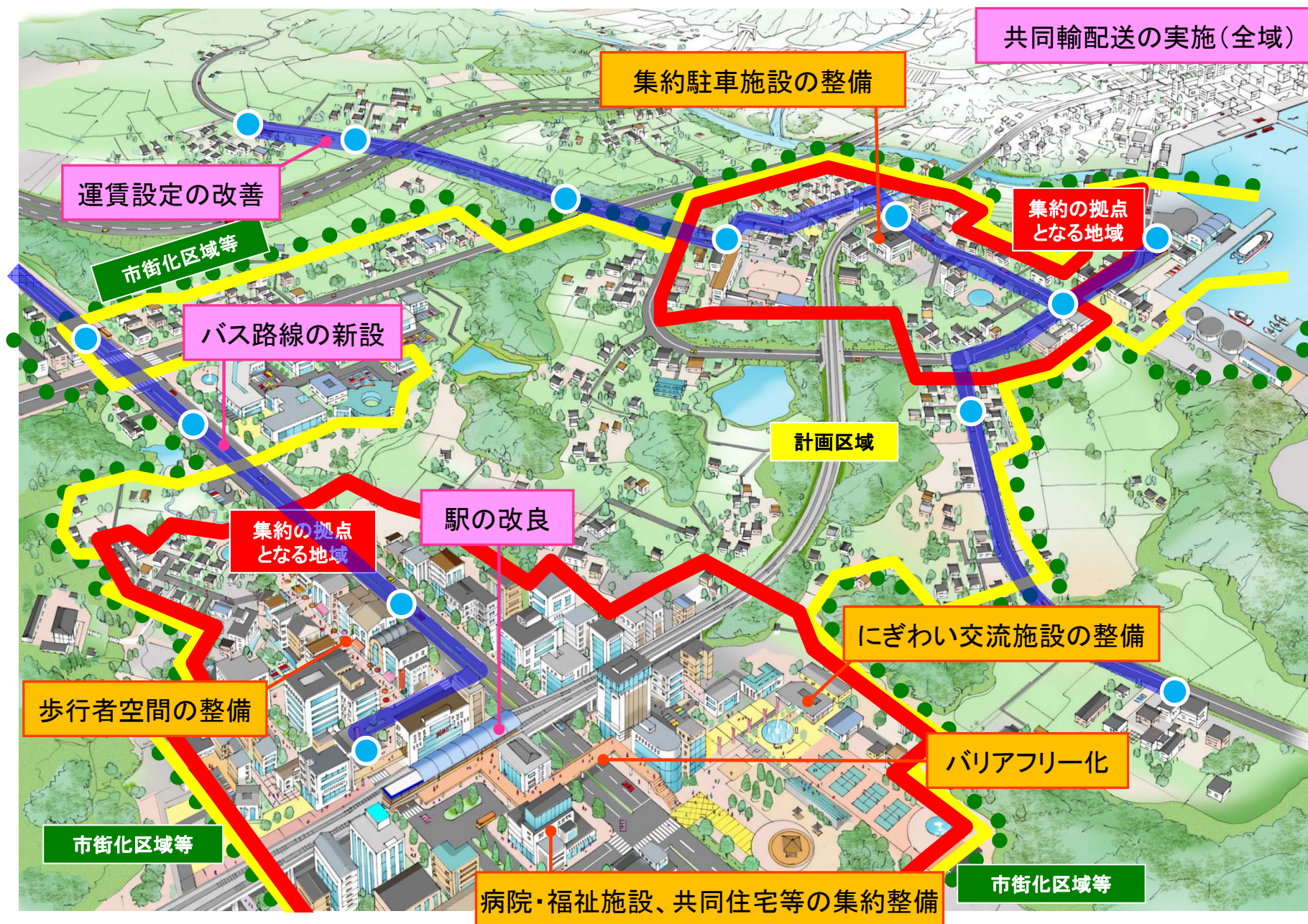
自動車からのCO₂発生抑制

- ・電気自動車等の環境対応車の普及促進
- ・電気自動車等の充電施設の整備
- ・エコドライブ等の取組推進 など

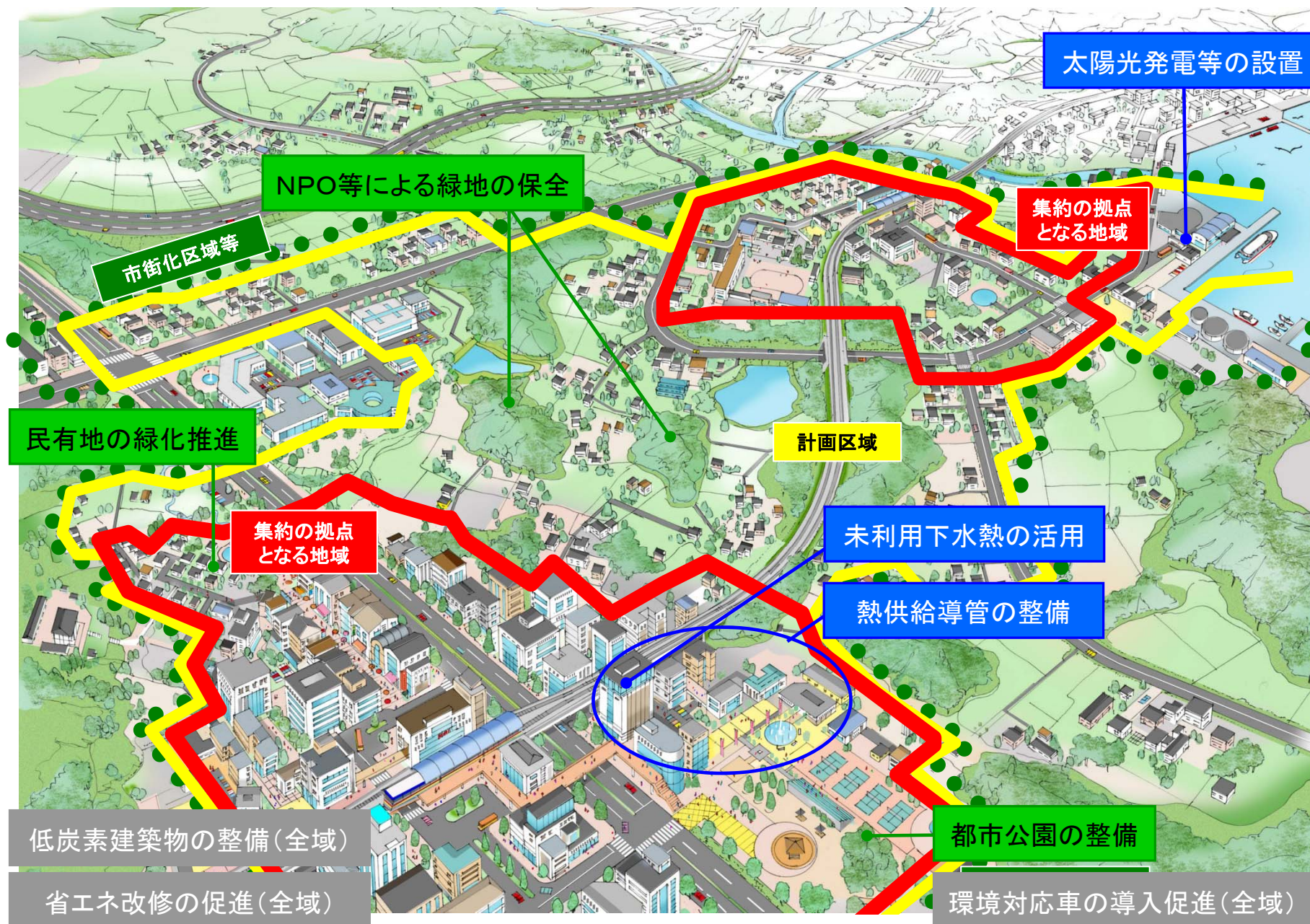
建築物の低炭素化

- ・低炭素建築物の整備
- ・省エネ改修の促進
- ・既存建築物の低炭素性能診断に対する支援 など

施策のイメージ(1)



施策イメージ(2)



低炭素まちづくり計画の作成④

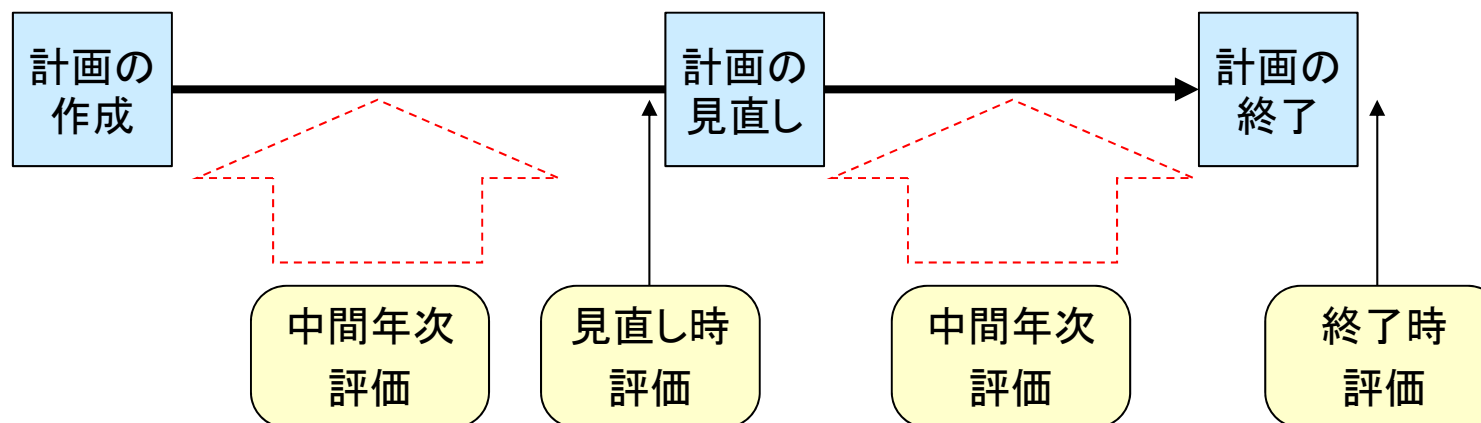
■達成状況の評価

＜評価を行う時期＞

都市の低炭素化に係る施策は一般的に効果の発現まで相当の時間を要するなどから、長期にわたる計画期間を設定する場合も少なくないと考えられます。

このため、計画の達成状況の評価は、計画期間の終了時期に行うほか、少なくとも、評価等に基づく計画の適切な見直しを図る観点から、計画の見直し時期に併せて行うことが望まれます。

また、計画の見直し時期に併せて行う評価については、計画の見直しに、その評価結果を反映することができるよう、見直しを行う前年度に行うことが必要と考えられます。



＜評価の方法＞

評価は、計画に記載した目標（目標値）に対する達成状況を、目標（目標値）と実績（実績値）とを比較することにより行うことが基本となります。

この際、分野毎の目標や、個別施策毎の目標等、可能な範囲で定量的な目標として設定することが望まれます。また、換算が可能な限りにおいてCO₂排出削減量・吸収量を算出し、低炭素化効果の目安として示すことが望まれます。

低炭素まちづくり計画の作成⑤

■計画期間

本計画の計画期間については、本計画において目標として記載する内容等を踏まえるとともに、他の計画（市町村基本構想、地方公共団体実行計画、市町村マスタープラン等）の定める計画期間との整合も図りつつ、市町村の実情に応じて設定する必要があります。

計画作成に当たっては、以下の観点から、長期にわたる計画期間を設定することも想定されますが、社会情勢の変化等を踏まえて、計画について必要な見直しを行うことが望まれることから、例えば5年毎に必要な見直しを行う旨も併せて記載することが考えられます。

- ・都市の低炭素化の促進に関する取組は、その効果が発現するまでにかなりの時間を要すること
- ・建築物等は、一旦建設されると建築物におけるエネルギー消費を通じて民生部門の二酸化炭素排出量に長期にわたり大きな影響を与えること
- ・第四次環境基本計画（平成24年4月27日閣議決定）において、日本全体で2050年までに温室効果ガスを80%削減することとなっていること

計画作成上の留意事項(関係者協議等)

本計画に具体的な施策を記載する場合、あらかじめ関係者との事前調整が必要となる場合があります。例えば、以下の項目を本計画に記載する場合には、それぞれの関係者との協議が必要です。

計画に記載しようとする項目	協議先
都市機能の集約化 └ 交通規制、交通安全施設の整備等が行われることとなる事務又は事業 └ 集約駐車施設	都道府県公安委員会 都道府県知事
公共交通機関の利用促進 └ 交通規制、交通安全施設の整備等が行われることとなる事務又は事業 └ 鉄道利便増進事業、軌道利便増進事業、道路運送利便増進事業	都道府県公安委員会 事業の実施主体
貨物運送共同化事業 └ 交通規制、交通安全施設の整備等が行われることとなる事務又は事業	事業の実施主体 都道府県公安委員会
下水の取水	公共下水道管理者、事業の実施主体等
都市公園における太陽光発電施設等の設置	公園管理者、事業の実施主体
港湾隣接地域における太陽光発電施設等の設置	港湾管理者、事業の実施主体
その他当該市町村以外の者が実施する事業	事業の実施主体

また、たとえば、以下の項目を本計画に記載する場合には、低炭素まちづくり協議会等の場を活用し、あらかじめ関係者との調整を行うことが望めます。

計画に記載しようとする項目	主な調整先
集約駐車施設 └ 交通規制の実施、交通安全施設の整備等が行われることとなる事務又は事業	道路管理者
歩道や自転車通行空間の整備	都道府県公安委員会、道路管理者
公共交通機関の利用促進 └ 軌道整備、バス路線・停留所の新設、自動車の流入抑制策等の実施	都道府県公安委員会、道路管理者
電気自動車のための充電施設整備、エコドライブの推進等	都道府県公安委員会、道路管理者
アイドリングストップ	都道府県公安委員会
道路交通情報の活用、道路交通に影響を与える情報の提供等	都道府県公安委員会、道路管理者

なお、本計画の作成段階では明らかでなかったものの、その後、実施段階等において交通規制の実施、交通安全施設の整備等を要するような状況が現実には生ずるような場合についても、事業の実施主体と連携して都道府県公安委員会・道路管理者と十分調整を図ることが望めます。

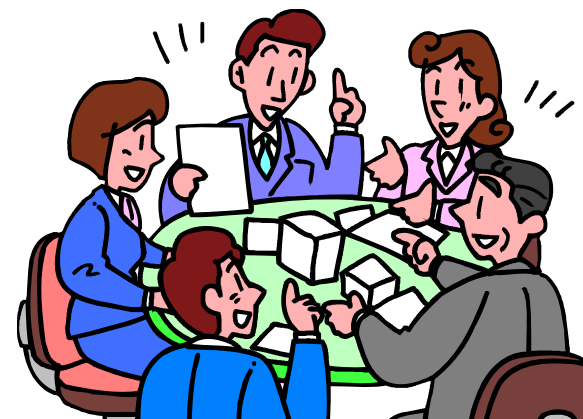
地域の関係者が活発な議論を交わすとともに、相互に連携し、それぞれが主体的に取り組むことが重要です。

このため、計画の策定に当たっての協議や計画の実施に係る連絡調整等の場として、「低炭素まちづくり協議会」を設置することができます。関連する既存の協議会がある場合には、兼用することも考えられます。

<構成員>

計画を作成しようとする市町村	・計画に位置付けられる施策の担当部署 (都市計画担当、公共交通担当、環境担当等)
計画及びその実施に関し密接な関係を有する者	・事業の実施主体となりうる事業者 (公共交通事業者、貨物運送事業者、ディベロッパー、NPO等) ・事業実施に当たり事前の調整が必要となる者 (公安委員会、道路管理者等)
市町村が必要と認める者	・都道府県、学識経験者、地域住民 等

〔既に関連する協議会が設置されている場合〕
 様々な関連する分野において既に協議会が設けられている場合、議論の効率性や協議会間での整合性などから、既存の協議会の構成員に低炭素まちづくりの観点から必要な構成員を追加することにより、複数の協議会を兼ねるものとして運用するなど、柔軟に対応することが望まれます。



■集約都市開発事業の認定制度

集約都市開発事業は、低炭素まちづくり計画の区域内において、以下の要件を満たす事業を市長村長が認定する制度

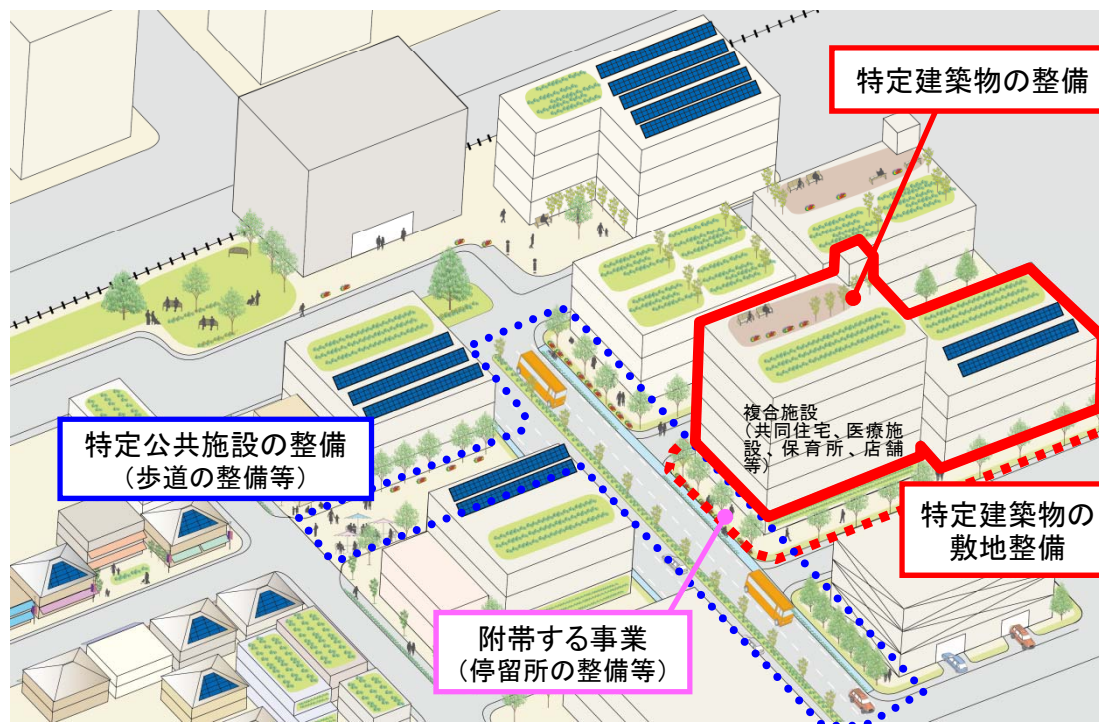
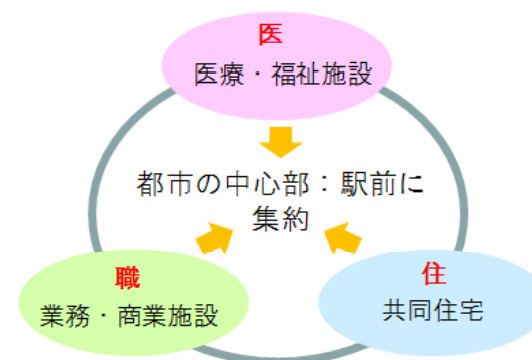
- ①病院、共同住宅その他多数の者が利用する建築物及びその敷地の整備等を行う事業
- ②都市機能の集約を図るための拠点の形成に資するもの

《認定基準》

- 都市機能の集約を図るための拠点の形成に貢献し、二酸化炭素の排出を抑制するもの
- 低炭素建築物の認定基準に適合するもの
- 緑化その他の都市の低炭素化のための措置が講じられるもの

補助対象箇所→

医職住近接化による歩いて暮らせる
集約型のまちづくりの実現
「移動時間の短縮」
「低炭素化に寄与」



■ 駐車場法の特例

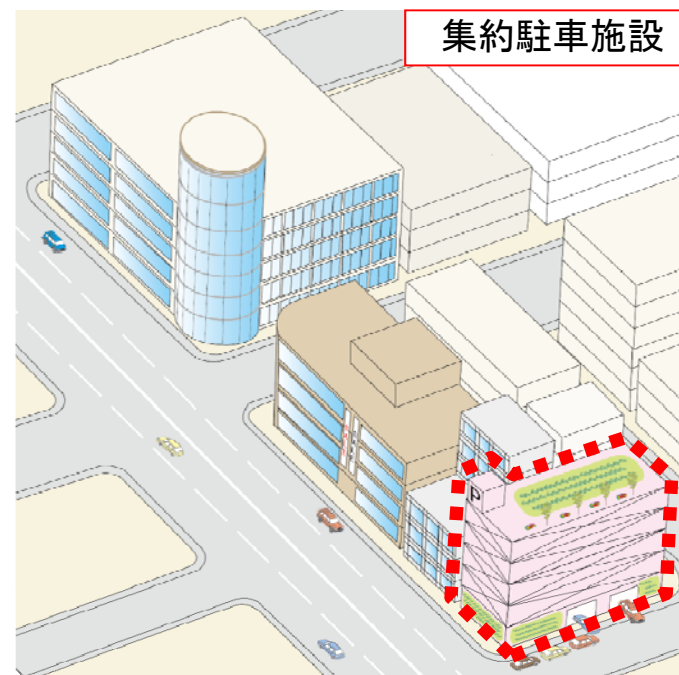
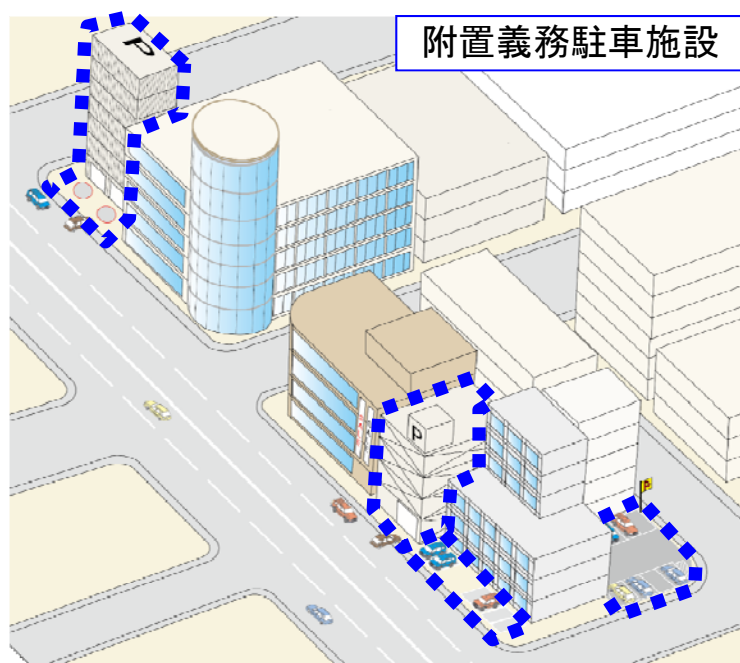
駐車場法（現行）

条例に基づき当該建築物の敷地内に
駐車施設を設置

駐車場法の特例

以下の3パターンの条例が制定可能に

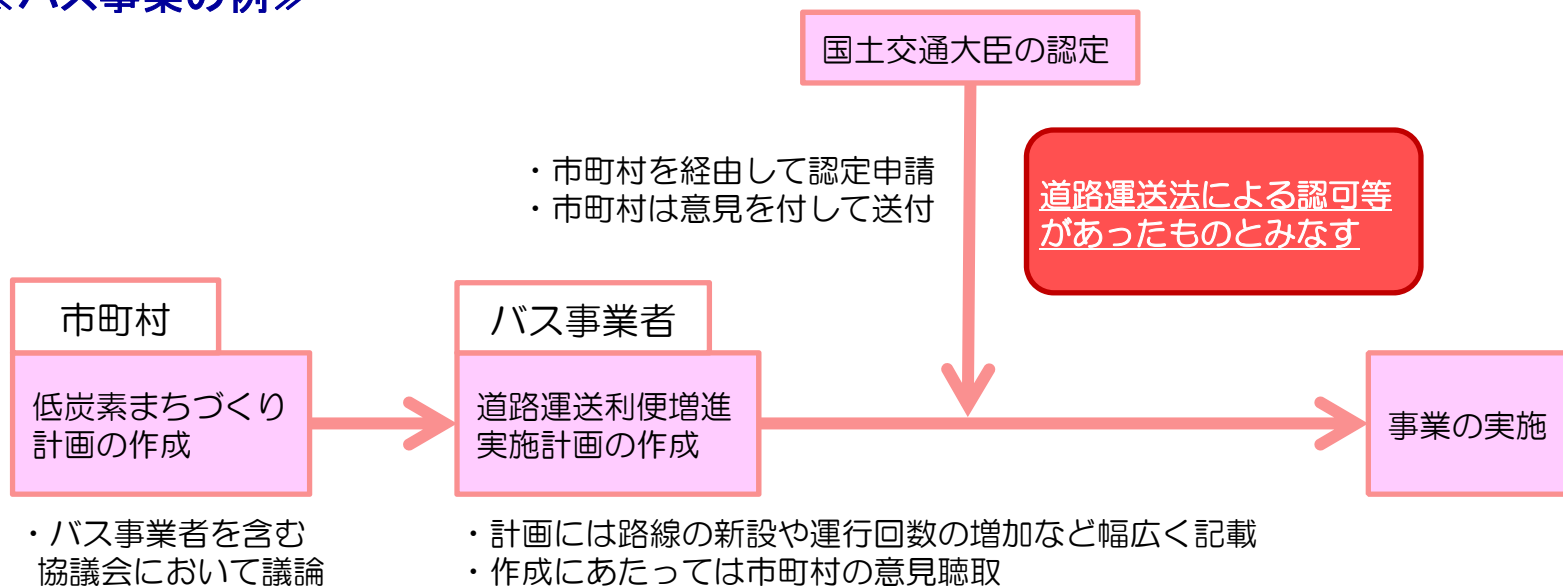
- ① 集約駐車施設内に設置させる
- ② 建築物の敷地内に設置させる（現行）
- ③ ①か②のどちらかに設置させる



■公共交通機関の利便増進・貨物運送の共同化の特例

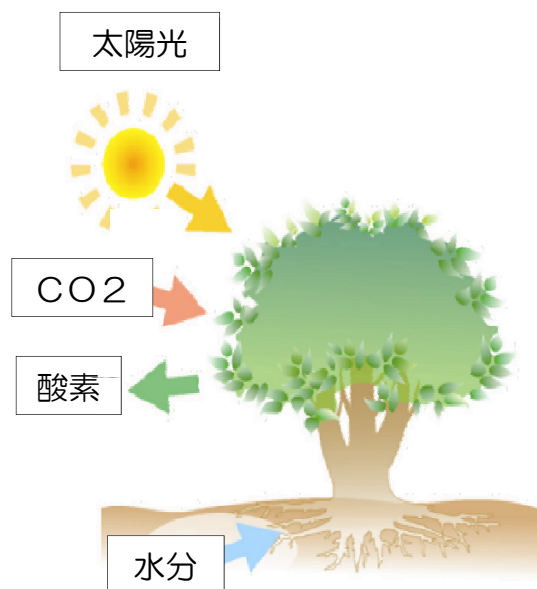
○バス路線の新設・変更や鉄道・LRTの整備、物流事業者による共同での輸配送の実施等の事業について、実施計画の認定制度を創設し、道路運送法など各事業法による許認可等の特例を設けることにより、まちづくりと連携した公共交通機関の利用促進や貨物の運送の合理化を推進。

《バス事業の例》



■緑地の保全及び緑化の推進に関する特例

○緑は、CO₂の唯一の
吸収源



緑地の管理等を担う
身近な団体の確保

都道府県知事に限られている
緑地管理機構の指定権者に市
町村長を追加



※緑地管理機構：

NPO法人や一般財団法人等が、都道府県知事から緑地管理機構として指定を受け、緑地の保全や緑化の推進を行う制度

公益財団法人東京都公園協会、財団法人せたがやトラストまちづくり等計5団体が指定（平成23年1月末現在）

樹林地等の所有者の管理負担を軽減

低炭素まちづくり計画の計画
区域内の樹林地等を管理協定
制度の対象に追加



※管理協定：

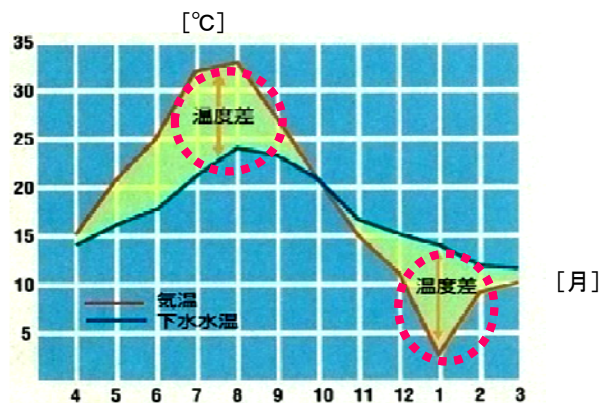
地方公共団体又は緑地管理機構が、土地所有者等と協定を結び所有者に代わって緑地の管理を行う制度

現行管理協定制度は、特別緑地保全地区等内の緑地に限定

■下水道法の特例

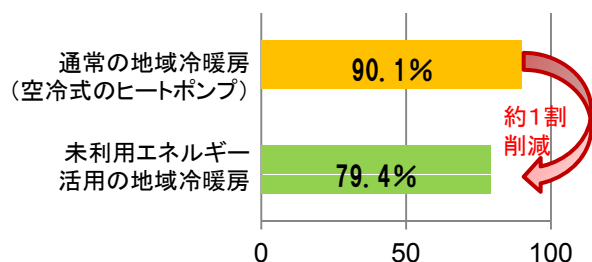
下水熱のポテンシャル

- ・大気に比べ冬は暖かく、夏は冷たい
- ・都市内に安定的かつ豊富に存在

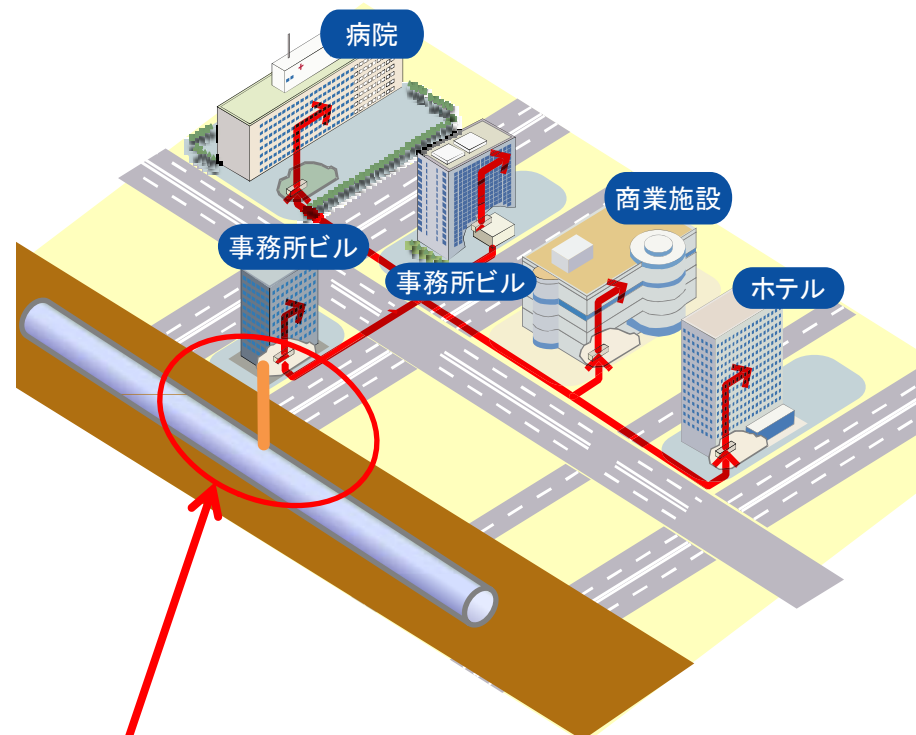


- ・未利用エネルギーを活用した地域冷暖房にすると、通常の地域冷暖房に比べ**約1割**の省CO₂・省エネ効果

図 エネルギー使用量(建物別冷暖房=100)



(出典:平成19年度経済産業省資源エネルギー庁調査)



下水熱を利用するため、民間事業者が許可を受け、下水道の排水施設に接続設備を設け、下水を取水することが可能に

低炭素まちづくり計画に関する制度－特例措置⑥

■都市公園・港湾における占用許可の特例

計画の策定・公表

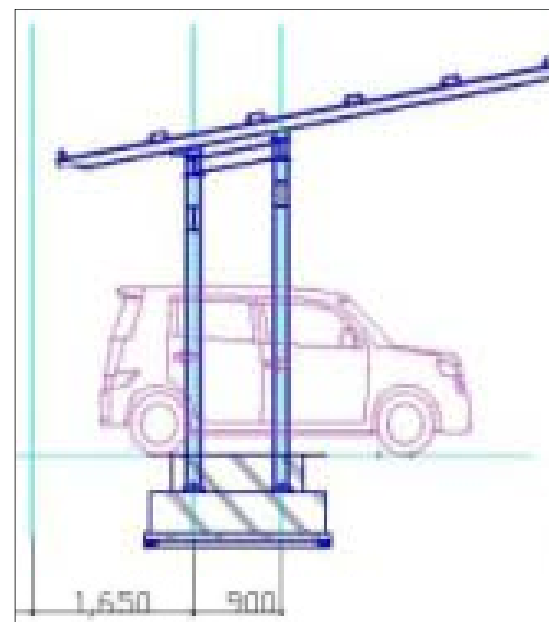
- ※太陽光パネル等の設置について、あらかじめ、
 - ・市町村が民間事業者と協議
 - ・市町村が管理者の同意を取得

※2年以内に
占用許可申請

技術的基準に適合する限り、
占用の許可を義務づけ

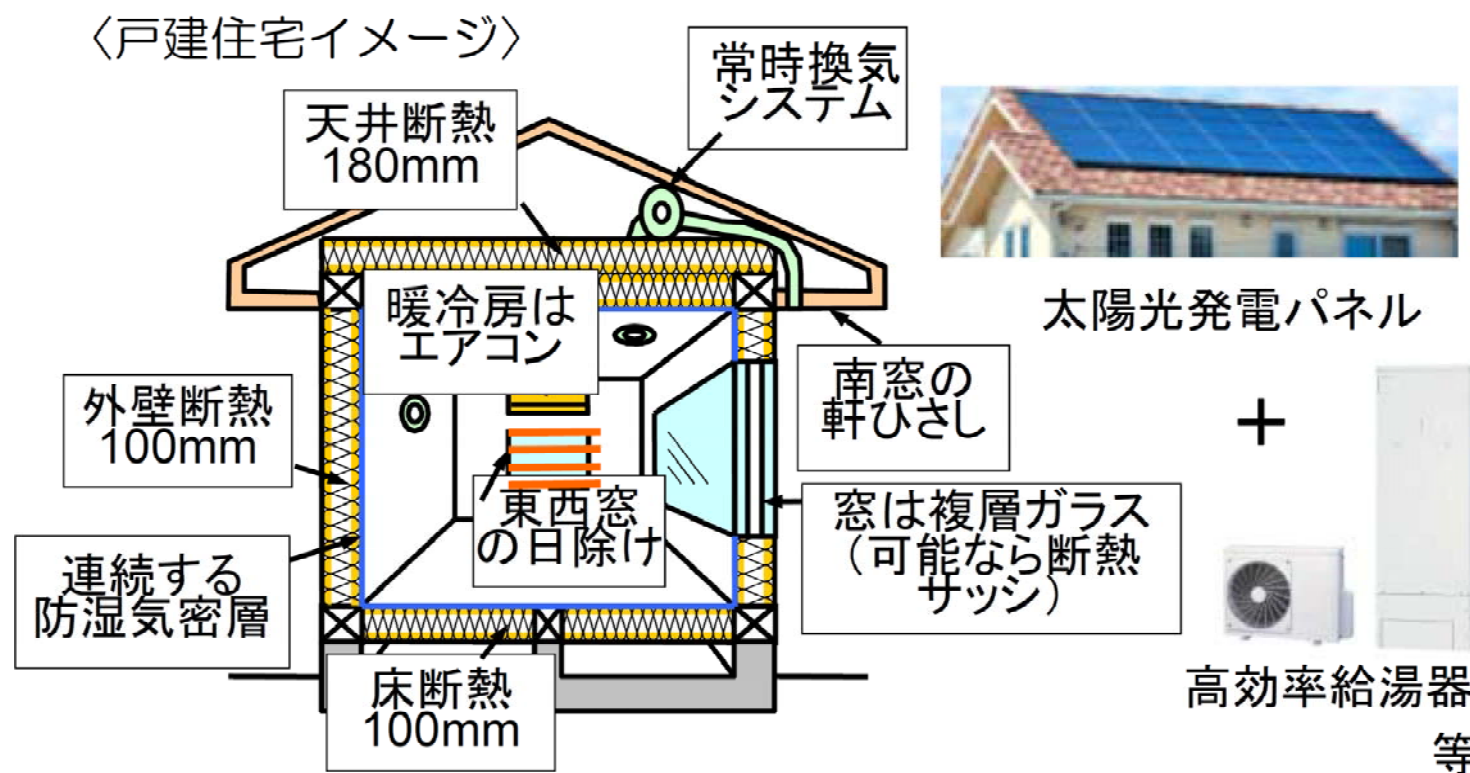
施設の例

都市公園の駐車場の覆屋に太陽光パネルを設置



低炭素建築物として市町村等に認定されると、所得税等の軽減や、設備に係る部分の容積率の不
算入といった特例を受けることが可能です。

低炭素建築物の認定には、エネルギー消費量が10%以上(省エネ法基準比)削減されることに加え、
低炭素化に資する措置を講じている必要があります。



予算による各種取組の支援①

低炭素まちづくり計画を進めるため、以下のような様々な取組に対する、財政的な支援制度を設けています。

■低炭素まちづくり計画作成への支援(国費率1/2)

【都市機能の集約化】

■集約都市開発事業への支援(国費率1/3等)

ー共同住宅、病院、福祉施設等を一体的に整備する再開発事業等に対し、オープンスペース、共用通行部分等の整備費用を対象に支援します。

■歩道、駐車場等の整備への支援(国費率4/10、5.5/10、1/3、1/2等)

ー「歩いて暮らせる」市街地環境の整備に向けて、歩道、自転車通行空間の整備、バリアフリー化、駐車・駐輪場の整備、コミュニティサイクルの導入など各種の事業を支援します。

【公共交通機関の利用促進等】

■バス交通の確保維持、LRTの整備等への支援(国費率1/2、1/3等)

ー公共交通の利用促進に向けて、コミュニティバスの導入、バス交通の確保維持、駅前広場等の交通結節点の整備、バリアフリー化、LRTの導入、鉄道ネットワークの整備や鉄道駅の高度化等の各種事業を支援します。

■モーダルシフト等推進への支援(国費率1/2等)

ー物流の低炭素化に向けて、共同輸配送と併せて実施するモーダルシフト等の取組を支援します。

予算による各種取組の支援②

【持続可能な面的エネルギー・システム】

■エネルギーの供給ネットワークや関連施設の整備への支援(国費率1/2、1/3等)

ー地域冷暖房をはじめ、エネルギーを面的に利用する施設の整備等を支援します。

■住宅・建築物の省CO2化への支援(国費率1/2)

ー住宅・建築物の先導的な省CO2技術に係る建築構造等の整備等を支援します。

【緑地の保全・緑化の推進】

■都市公園の整備、公共公益施設の緑化等への支援(国費率1/2等)

ー都市公園の整備や公共公益施設の壁面・屋上等の緑化等を支援します。

【その他の様々な取組】

■にぎわい交流施設の整備や太陽光パネルの設置など様々な事業への支援(国費率1/2等)

ー効果促進事業(社会資本整備総合交付金)等により、太陽光パネルの設置、電気自動車充電施設、蓄電池の設置や図書館等のにぎわい交流施設の整備など、基幹事業と一体となつてその効果を一層高めるために必要な事業を支援します。

平成25年度においても、既存の財政支援制度に加えて、低炭素まちづくりを一層強力に進めるため、以下のような予算拡充を行います。

予算による支援

■コンパクトシティ形成支援事業の創設

都市の生活圏の再構築・コンパクトシティの形成を図るため、地域の生活に必要な都市機能の中心拠点への移転に際し、旧建物の除却費や跡地の緑化費用等の支援を行います。

■集約都市開発事業に対する支援強化

集約都市開発支援事業の支援メニューの一部について地域要件等を拡充、集約都市開発事業を防災・省エネまちづくり緊急促進事業の支援対象に追加します。

■都市再生整備計画事業の拡充

低炭素まちづくり計画を国として特に推進すべき施策に位置付けることで、通常国費率40%のところを45%へ拡充します。

■都市・地域交通戦略推進事業の拡充

フリンジ駐車場など駐車場の整備に係る限度額要件の見直しを行います。

■都市公園事業の拡充

温室効果ガスの吸収源対策等に資する都市公園事業の面積要件の拡充等を行います。

■先導的都市環境形成促進事業の拡充

融通、省エネ、創エネの各取組をパッケージとした一体的な支援の実施、民間事業者等が行う先進的な緑化技術の開発に対する費用の助成を行います。

■物流の低炭素化促進事業(低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援基金の内数)の創設

都市内物流を含めた物流の低炭素化を総合的に支援する補助制度を創設します。【環境省(国交省連携事業)】

税制による支援

■認定集約都市開発事業に係る買換特例等の創設

集約都市開発事業のために土地等を譲渡した場合、施行区域面積が2,000㎡以上である等の一定の要件を満たすものについて、以下の特例を措置します。

【居住用資産に限定】

①集約都市開発事業のために土地等を譲渡し、同事業により建築された建築物等を取得する場合

・買換え特例 所得税 100%

②集約都市開発事業のために土地等を譲渡し、特別の事情により同事業による建築物を取得しない場合

・所得税の軽減税率

原則: 15% → 6,000万円以下 10%
6,000万円超 15%

【事業用資産も対象】

○集約都市開発事業のために長期保有(5年間超)の土地等を譲渡する場合

・所得税(個人住民税)の軽減税率

原則: 15%(5%) → 2,000万円以下 10%(4%)
2,000万円超 15%(5%)

・法人税

5年超保有: 5%重課 → 5%重課の適用除外

都市再生整備計画事業の拡充(地方都市リノベーション事業)の概要

補正予算にて
制度創設
(詳細調整中)

背景

地方都市では、人口減少と高齢化、地場産業の停滞などにより、地域の活力が低下しており、経済社会情勢の変化に応じた都市の再構築(リノベーション)が喫緊の政策課題

①地方都市の既成市街地において、既存ストックの有効利用を図りつつ、将来にわたって持続可能な都市とするために
必要な都市機能(医療・福祉・子育て支援・教育文化・商業等)の整備・維持を支援し、地域の中心拠点の形成を図る。

②さらに、中心拠点と公共交通によって結ばれた駅・停留所の周辺部において、地域の生活に**必要な都市機能(医療・商業等)**の整備・維持を支援し、生活拠点の形成を図る。

中心部・周辺部全体として
持続可能な都市構造へ再構築。

地域の生活を支え、公共交通の利用促進につながる生活に必要な都市機能を整備

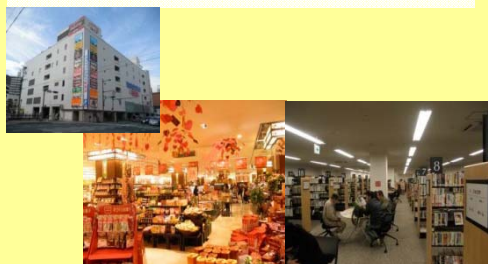
近接する公共交通と一体的な施設整備



○公共交通利用者の安全・快適性向上に資する事業の場合：民間事業者負担を1/3から1/5に軽減

既存ストックの有効活用を図るため、コンバージョンにより、生活に必要な都市機能を整備

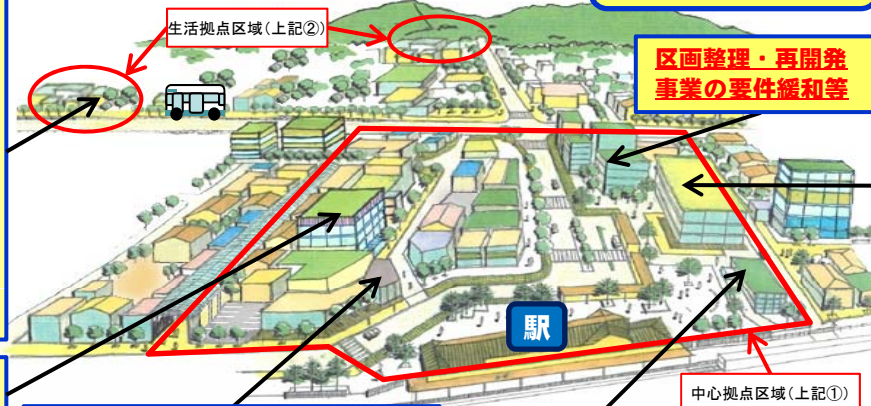
大規模空き店舗→スーパー、図書館等



○既存ストックの有効活用を図る事業の場合：民間事業者負担を1/3から1/5に軽減

●中心拠点区域の要件

DID区域内、公共交通圏等(3大都市圏の政令市及び特別区を除く)
※生活拠点区域では一部要件を緩和



交付率の嵩上げ
(40%→50%)

区画整理・再開発
事業の要件緩和等

中心拠点区域(上記①)

生活に必要な都市機能の早期確保、
空きビル等の早期解消のため、**賃借**による都市機能の整備

賃借による子育て支援施設の整備



中心拠点の核の形成に向けて、生活に必要な都市機能を**複合整備**

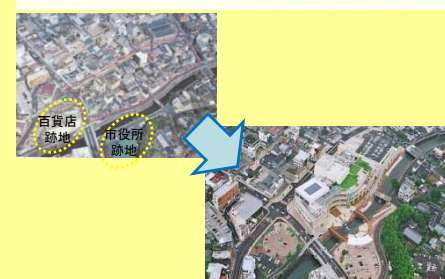
生鮮食料品店、福祉施設等の立地



○複数の都市機能を有する事業の場合：民間事業者負担を1/3から1/5に軽減

低・未利用地を活用し、土地を有効利用することにより、生活に必要な都市機能を確保

庁舎跡地→街区一体で整備



○低・未利用地の有効活用を図る事業の場合：民間事業者負担を1/3から1/5に軽減

生活に必要な都市機能の支援内容

○下記の整備に要する費用



□ 専有部整備費 ※
■ 共同施設整備費
■ 土地整備費
□ 用地取得費 ※
○ 設計費

※民間の場合は一部

○賃借に要する費用