

エネルギーの面的利用、住宅・建築物の省エネ化、木造住宅・建築物の整備の推進

概算要求	税制要望
下記参照	下記参照

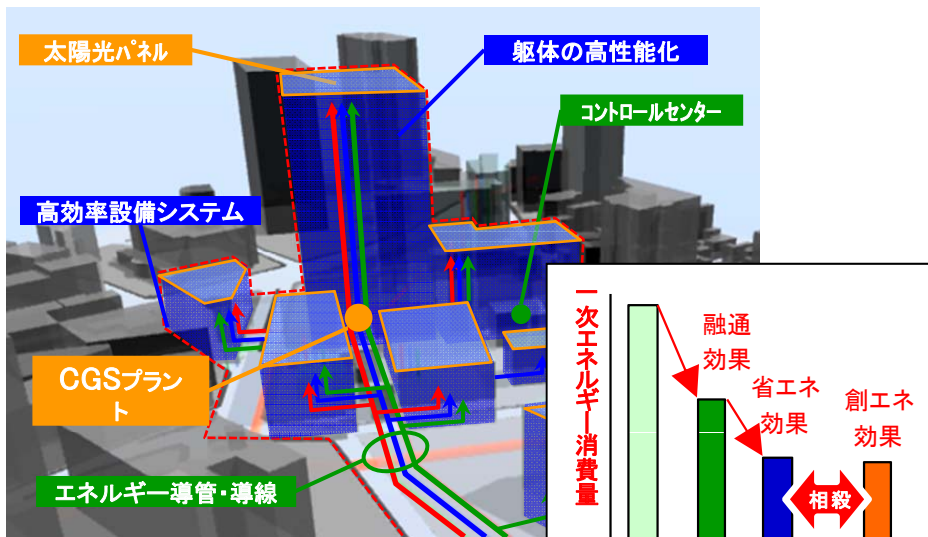
- 逼迫した地球環境問題へ対応のため、集約型都市構造の実現に資する拠点的市街地等において、地区・街区単位でエネルギーの面的利用を図る先導的な取組を支援する。
- 住宅・建築物の省エネ化を「規制」、「評価・表示」、「インセンティブの付与」等により推進し、低炭素社会の実現に取り組む。

- 日本再興戦略
Ⅱニテマ2(2)①及び③

エネルギーの面的利用 (概算要求額：10.5億円の内数)

■エネルギー面的利用の推進

- ①市街地整備の一環として、未利用・再生可能エネルギーを地区・街区単位で、面的に活用する事業に対して支援を実施。
- ②さらに、エネルギーの「融通」(建物間の融通)、「省エネ」(建物の環境性能の向上)、「創エネ」(未利用・再生可能エネルギーの導入)を一体的に行う事業に対して包括的な支援を実施。



住宅・建築物の省エネ化、木造住宅・建築物の整備の推進

(概算要求額：348.7億円【新規等】、建築基準整備促進事業9.0億円の内数、認定長期優良住宅・認定低炭素住宅の特例措置の延長(登免税・不取税・固定資産税)、既存建築物の改修投資促進のための特例措置の創設(法人税等))

■住宅・建築物の省エネ化

省エネルギー基準の見直し(H25)

低炭素建築物の認定基準の策定(H24.12～)

認定を取得した新築住宅には所得税等の軽減措置の対象に

■木造住宅・建築物の整備の推進

①省エネ法に基づく規制

- H25省エネ基準の普及に向けた取組(中小工務店・大工向け講習、体制整備)等

②省エネ性能の評価・表示

- 住宅性能表示基準の見直し等

③インセンティブの付与

- 低炭素住宅やゼロエネルギー住宅など省エネ性能に優れた住宅・建築物への支援
- 既存ストックの省エネ改修の促進(既存住宅の長期優良住宅化を含む)

④木造住宅・建築物の整備の推進

- 木造の長期優良住宅や先導的な大規模木造建築物等の整備の支援
- 各界有識者の声を盛り込んだ手引書作成等による「和の住まい」の推進
- 木材の耐火性に関する研究の結果等を踏まえた建築基準法の木造関連基準の見直し(再掲)
- CLT等新たな技術の開発・普及に向けた環境整備



木材の耐火性に関する研究(木造3階建て学校の実大火災実験)

低炭素社会の実現

(日本再興戦略 平成25年6月14日閣議決定)

低炭素社会の実現に向け、規制の必要性や程度、バランス等を十分に勘案しながら、2020年までに新築住宅・建築物について段階的に省エネ基準への適合を義務化する。これに向けて、中小工務店・大工の施工技術向上や伝統的木造住宅の位置付け等に十分配慮しつつ、円滑な実施のための環境整備に取り組む。

車体課税の見直し、次世代自動車等の普及促進、国際海運の省エネ・省CO2対策

概算要求	税制要望
下記参照	下記参照

- 車体課税については、平成25年度与党税制改正大綱において、自動車取得税の段階的廃止、自動車税・自動車重量税のグリーン化等について、平成26年度税制改正で具体的な結論を得ることとされたことを踏まえ、見直しを要望する。
- 我が国のCO2排出量の約2割を占める自動車分野において、新車の環境性能の向上対策が必要。このため、次世代自動車の普及に向け、税制優遇措置や導入補助を実施する。
- 海運における省エネ及び温室効果ガス排出量を削減するため、国際的枠組み作りと技術研究開発・新技術の普及促進の一体推進に取り組む。

- 骨太方針第2章5(2)
- 日本再興戦略第Ⅱニテマ1(2)③、テマ2(2)③
- 海洋基本計画第2部2(2)

車体課税の見直し

(自動車取得税、自動車重量税、自動車税【拡充】)

■平成25年度与党税制改正大綱(抜粋)

自動車取得税・自動車税

- ①自動車取得税は、二段階で引き下げ、消費税10%の時点で廃止する。消費税8%の段階では、エコカー減税の拡充などグリーン化を強化する。必要な財源は別途措置する。
- ②消費税10%段階で、自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を踏まえつつ、一層のグリーン化の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から、地域の自主性、自立性を高めつつ、環境性能等に応じた課税を実施することとし、他に確保した安定的な財源と合わせて、地方財政へは影響を及ぼさない。

自動車重量税

- ①エコカー減税制度の基本構造を恒久化する。消費税8%段階では、財源を確保して、一層のグリーン化等の観点から、燃費性能等に応じて軽減する等の措置を講じる。今後、グリーン化機能の維持・強化及び安定的な財源確保の観点から、環境性能に応じた課税を検討する。
- ②自動車重量税については、車両重量等に応じて課税されており、道路損壊等と密接に関連している。今後、道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に多額の財源が必要となる中で、原因者負担・受益者負担としての性格を明確化するため、その税収について、道路の維持管理・更新等のための財源として位置づけ、自動車ユーザーに還元されるものであることを明らかにする方向で見直しを行う。その際、その税収の一部が公害健康被害補償の財源として活用されていることにも留意する。

次世代自動車等の普及促進

(概算要求額: 16.2億円【拡充】(一般会計)
1.7億円の内数【新規】(自動車安全特別会計))

■次世代自動車の導入補助

- 地方公共団体等の主導によるまちづくり等と一体となった超小型モビリティの先導導入や試行導入の優れた取組みを重点的に支援。
- 地域や自動車運送事業者による電気自動車の集中的導入等について、重点的に支援。
- 自動車運送事業者等のハイブリッドトラック・バスやCNGトラック・バスへの買い替え・購入を促進することにより、地球温暖化対策及び大気汚染対策を強力に推進



電気バス

超小型モビリティ

CNGトラック

■燃料電池自動車に係る基準の整備

- 平成27年の燃料電池自動車の市場投入に向け、日本主導の国際基準策定及び国内関係法令の整備。

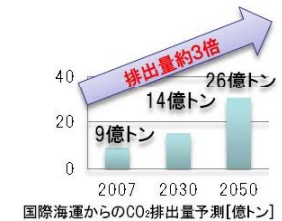


燃料電池自動車

国際海運の省エネ・省CO2対策

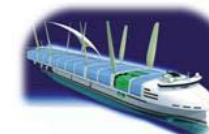
(概算要求額: 6.2億円)

- 国際海運からのCO₂排出は今後も急拡大を続け、その抑制は喫緊の課題。

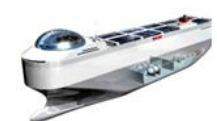


- 国際的枠組み作りと技術研究開発・新技術の普及促進を一体的に推進。

- 燃料油課金などの経済的手法や船舶の燃費データを監視等する制度の導入を主導。
- 世界最先端の海洋環境技術開発や環境負荷低減に優れた天然ガス燃料船の早期導入・普及の推進。



省エネ船舶



天然ガス燃料船

→我が国の強みとする技術力を発揮し、海運の省エネ・省CO₂を進めるとともに、国際競争力を向上。

海洋、小水力、下水道等再生可能エネルギーの利活用の推進

概算要求	税制要望
下記参照	—

- クリーンで経済的なエネルギーを安定的に供給するため、再生可能エネルギーの徹底活用を図る。
- 海洋再生可能エネルギーについて、安全ガイドライン策定や港湾における導入可能区域設定等により、導入を促進する。
- 水利使用手続の簡素化・円滑化やプロジェクト形成の支援等を通して小水力発電の導入を促進する。
- 下水道資源エネルギーの利用について、革新的技術による水素燃料システムの実証、下水熱ポテンシャルマップ等により下水熱利用を促進する。

○日本再興戦略
第Ⅱニテーマ2(2)①

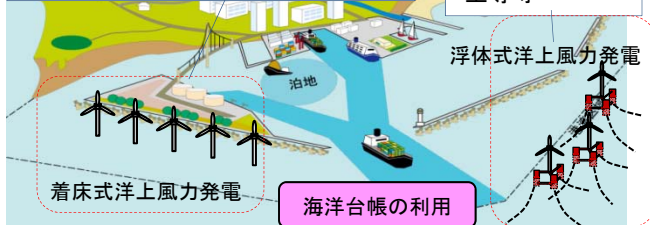
海洋再生可能エネルギー発電施設の導入促進 (概算要求額: 1.0億円【新規】)

- 浮体式洋上風力発電施設の安全ガイドラインの策定・国際標準化の主導等。
- 港湾における風力発電施設の導入可能区域の設定、港湾計画への位置付け、港湾への導入円滑化を図るための技術的ガイドラインの策定。
- 海洋エネルギー(波力・潮流・海流・海洋温度差)を利用した発電システムの安全・環境対策を確立。
- 海洋台帳により適地設定等に資する情報提供。

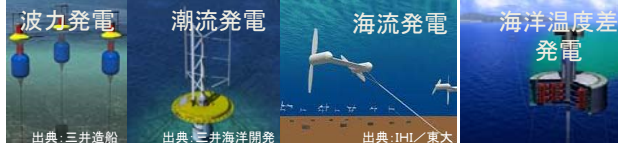
洋上風力発電に係る取組

港湾における導入可能区域の設定
港湾計画への位置付け
技術的ガイドラインの策定

安全ガイド
ラインの策定
国際標準化の
主導等



海洋エネルギー



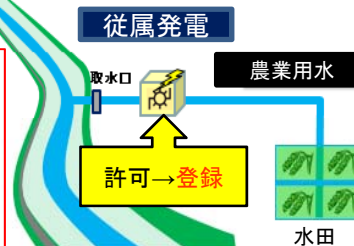
安全・環境対策のための技術的検討

小水力発電の導入促進 (概算要求額: 約1,526億円の内数)

■水利使用手続の簡素化・円滑化

- 農業用水等を利用した従属発電について登録制を導入。

- ・水利権取得までの期間が大幅に短縮
- ・関係行政機関との協議や関係河川使用者の同意が不要

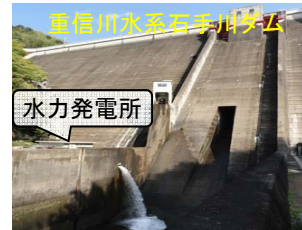


■プロジェクト形成の支援

- 地方整備局等に設置している窓口を通じて小水力発電のプロジェクト形成を支援。

■小水力発電設備の設置等

- 直轄管理ダム等において、ダム管理用発電を積極的に導入。

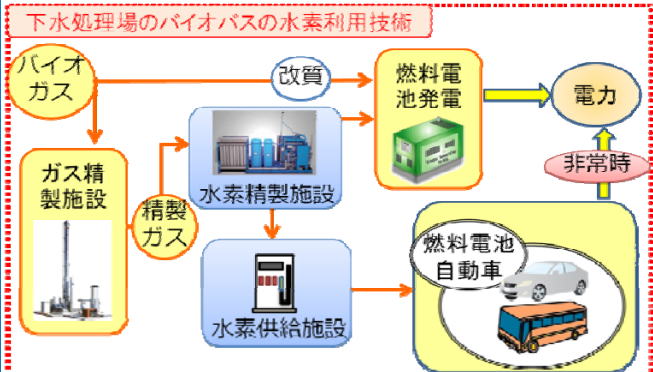


- 砂防堰堤において、小水力発電の導入を支援。

下水道資源エネルギーの利用促進 (概算要求額: 約63億円の内数)

○革新的技術の実証・普及

下水道革新的技術実証事業(B-DASHプロジェクト)により、水素製造・燃料電池自動車への供給・発電システムの実証を予定。



○下水熱利用の促進



産官学連携、各省との連携の下、下水熱ポテンシャルマップ、民間事業化支援を実施。

海洋資源等の開発・利用及び新たなエネルギー輸送ルートの上陸輸送体制の確立

概算要求	税制要望
下記参照	下記参照

海洋資源等の開発・利用及び新たなエネルギー輸送ルートの上陸輸送体制の確立するため下記施策を推進する。

- ・海洋の開発・利用に関する技術開発の総合的かつ一体的な推進体制を整備
- ・海洋鉱物資源開発の研究開発の推進
- ・海洋産業の戦略的育成の推進
- ・シェールガス革命や水素需要増に伴う海上輸送体制の確立の推進

- 骨太方針第2章5. (5)
- 日本再興戦略テーマ2 (2) ①③
- 海洋基本計画第1部、第2部

海洋鉱物資源開発の研究開発、技術開発 概算要求額:1.8億円の内数【継続】

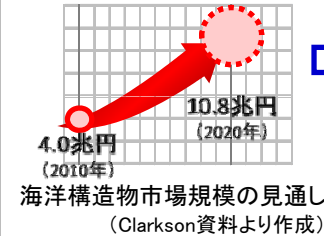
☆近年の我が国EEZにおける海洋資源への期待が高まり、商業化の実現に向けた技術の整備が求められている。

- 平成25年5月に大臣を本部長とした“国土交通省海洋の利用に関する技術開発推進本部”を設置。同本部を中心として海洋の開発・利用に係る技術開発を総合的かつ一体的に推進。
- 海底鉱物資源の商業化に必要な掘削、輸送、残渣処理技術等の調査・開発を推進。



海洋産業の戦略的育成 概算要求額:14.0億円【拡充】

☆海洋石油・ガスを中心とした海洋開発市場が急成長。



➡ 増大する世界の海洋開発の需要を取り込むことが重要。

- 大水深域における掘削など海洋資源開発関連技術の開発を支援。
- FLNG(浮体式LNG生産貯蔵積出設備)の安全性評価要件策定のための調査研究。
- 新分野(洋上ロジスティックハブ※)への進出にかかる課題について、調査研究。



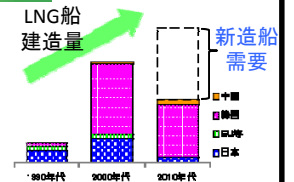
➡ 将来的に、
・世界の海洋開発需要も取り込む
・EEZ内開発を行い、自国で資源確保

新たなエネルギー輸送ルートの上陸輸送体制の確立 概算要求額:7.4億円【新規】、シェールガス革命に対応したLNG船舶に係る設備投資の促進のための特例措置の創設(法人税)【新規】

☆2017年頃から米国からのシェールガスの輸入が本格化。→パナマ運河(2015年拡張予定)を経由した海上輸送量が急増し、50-100隻の新造船見込。

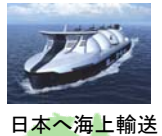


- 拡張パナマ運河等の通航要件に適合したシェールガス輸送船の安全性確保、我が国造船の優位性確保のための対策を実施。



☆燃料電池自動車の普及等による水素需要の拡大に伴い、その供給確保が必要。

→海外で安価な水素を生産し、日本に輸入する計画が進行しており、世界初の液化水素運搬船が就航見込。



- 水素の特徴に対応した船舶・船員に係る安全要件の検討、国際基準化を実施。



未来を担うエネルギーである海洋資源の開発及び利用による「クリーンで経済的なエネルギーが供給される社会」を実現する。

河川等環境の保全・再生

概算要求	税制要望
下記参照	—

- 生態系ネットワーク形成に向けた取組として、多自然川づくりを推進するとともに、過去の開発等により失われた多様な生物の生息・生育環境である湿地について、地域の多様な主体と連携しつつ、河川改修に合わせた再生等を推進する。
- 水質改善に向けた取組として、下水道法施行令に基づき合流式下水道の改善対策を着実に実施し、また、既存施設を活用した段階的高度処理、省エネ型水処理等による高度処理等を推進する。

- 日本再興戦略Ⅱ-5④
- 生物多様性国家戦略
2012-2020第3部第1章第8節

生態系ネットワーク形成に向けた取組

(概算要求額:約52億円の内数、社会資本整備総合交付金の内数)

- 河川を軸としながら、周辺の水路、池、田んぼなどとの水域の連続性を確保し、流域全体で生態系ネットワークを構築。

■円山川(兵庫県)における取組例



河川管理者による湿地整備



- ・自治体による人工巣棟整備
- ・農家による無・減農薬農法等

河川を軸とした流域全体での取組



野生絶滅した
コウノトリの野
生復帰を実現

波及効果

〔ブランド米〕
→農家所得倍増

〔エコツーリズム等〕
→観光・経済への効果

〔環境学習〕
→次世代への継承

持続可能な取組へ

■関東における取組例

国土交通省が中心となり、流域自治体等と連携し、関東地域における生態系ネットワーク形成に向けて、湿地の整備等の取組を推進。



水質改善に向けた取組

(概算要求額:社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の内数、約63億円の内数)

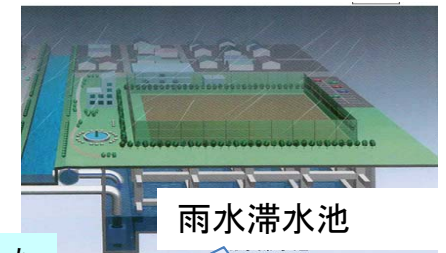
■合流式下水道の改善対策

未処理汚水の放流状況



お台場に漂着した
オイルボール

改善対策のイメージ



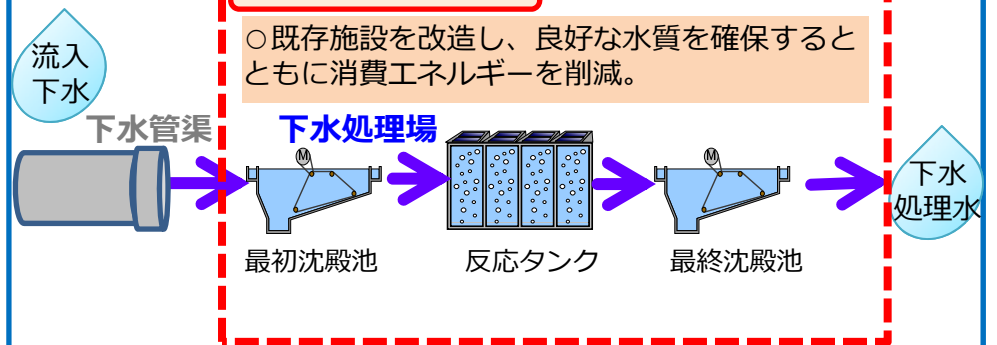
雨水滞水池

雨天時に一時的に
下水を貯留し、晴天
時に処理場へ送る。

■高度処理の推進

水処理技術の実証

○既存施設を改造し、良好な水質を確保するとともに消費エネルギーを削減。



- そのほか、河川における直接浄化など、流域一体で取組を推進

海の再生、バラスト水管理の適正化

概算要求	税制要望
下記参照	下記参照

- 「豊かな海」の創造に向け、浚渫土砂等を有効活用した干潟や藻場等の保全・再生・創出、生物共生型港湾構造物の普及等の施策を推進し、多様な主体との連携・協働の下、総合的に推進する。
- 船舶のバラスト水の移動に伴う有害生物の越境移動防止を目的としたバラスト水管理条約を担保するための条件整備を行う。

- 環境基本計画第2部第1章 第7節2(3)①E、F
- 海洋基本計画第2部 2(2) 9(3)

海の再生

(概算要求額: 約0.1億円、港湾整備事業2,032億円の内数、社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の内数)

■総合的な施策の推進

「豊かな海」の創造に向け、閉鎖性海域における関係省庁及び関係地方公共団体等が連携して、海域環境改善のための行動計画を策定し、総合的な施策を実施。



■海域における取組例

●干潟の再生



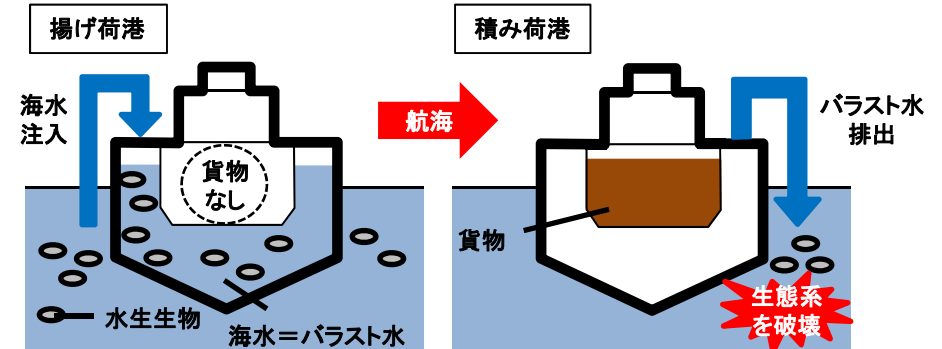
●生物共生型護岸の整備



バラスト水管理の適正化

(概算要求額: 0.04億円【新規】、バラスト水処理装置に係る設備投資の促進のための特例措置の創設(法人税)【新規】)

バラスト水管理条約の概要



国際海事機関(IMO)において、生物が船舶のバラスト水を介して本来の生息地ではない場所に移入・繁殖することによる生態系の破壊を防止するため、バラスト水管理条約を採択(平成16年2月)。

■条約の内容

- ・排出基準を満たすバラスト水管理(バラスト水処理装置の搭載義務)の実施
- ・バラスト水処理装置等の定期的検査(400総トン以上)
- ・寄港国監督(PSC:ポート・ステート・コントロール)

平成26年上半期中に発効要件を充足する可能性が高いため、バラスト水管理条約を担保するための国内法制化の準備を進める。

バラスト水: 船を安定させるために積み込む水。

建設リサイクル、リサイクルポート施策の推進

概算要求	税制要望
下記参照	—

- 新たな「建設リサイクル推進計画」を策定し、建設副産物の排出量抑制や再資源化率の向上を行うことにより建設リサイクルを推進する。
- 循環資源の広域流動の拠点となる港湾をリサイクルポート(総合静脈物流拠点港)に指定し、海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークの構築を推進する。

- 第3次循環型社会推進基本計画第2章第3節、第5章第2節・第3節
- 総合物流施策大綱(2013-2017)2(2)
- 第3次社会資本整備重点計画第2章2プログラム6
- 第4次環境基本計画第2部第6節

建設リサイクルの推進

(概算要求額:0.08億円【新規】)

■建設リサイクル法の施行、「建設リサイクル推進計画」等の建設リサイクルに関する施策の着実な実施により、建設廃棄物全体の再資源化等率は93%に達する一方、建設汚泥や建設発生土、建設混合廃棄物については引き続きリサイクルの推進が必要。

建設副産物実態調査で現状の建設リサイクルに関する課題を把握。

建設副産物の再資源化等の状況(平成20年度 国土交通省)

	平成20年度		平成24年度	平成27年度
	排出量(万ト)	再資源化(等)率	目標値 (※建設リサイクル推進計画2008)	目標値 (※建設リサイクル推進計画2008)
建設廃棄物全体	6,380	93.7%	94%以上	94%以上
アスファルトコンクリート塊	1,990	98.4%	98%以上	98%以上
コンクリート塊	3,130	97.3%	98%以上	98%以上
建設汚泥	450	85.1%	82%以上	85%以上
建設混合廃棄物	270	9%削減	30%削減	40%削減
建設発生木材	410	89.4%	95%以上	95%以上
建設発生土	14,063 (万m ³)	78.6%	87%	90%

「次期建設リサイクル推進計画」策定に向けた検討。

社会情勢の変化踏まえた建設リサイクルの課題へ対応するため、「次期建設リサイクル推進計画」を策定し新たな目標値を設定するとともに、目標達成に向けた施策を推進。

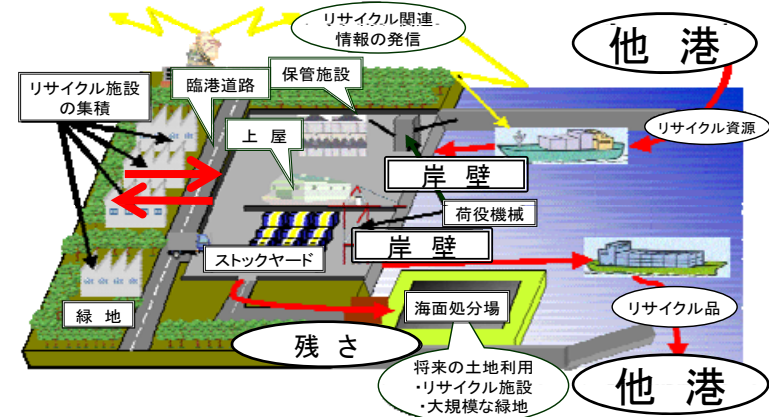
- 建設発生土や建設汚泥の工事間利用のより一層の促進。
- 分別解体等の徹底による建設混合廃棄物の削減。 等

リサイクルポート施策の推進

(概算要求額:港湾整備事業費2.032億円の内数、社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の内数)

■主な施策

- ・岸壁等の港湾施設の確保
- ・積替・保管施設等の整備に対する支援
- ・循環資源の取扱いに関する運用等の改善
- ・官民連携の促進(リサイクルポート推進協議会の活用など)



循環資源の広域流動の拠点となる港湾をリサイクルポートに指定し、静脈物流システムの構築に向けた取組を推進。

■期待される効果

- 循環型社会の構築
- 環境負荷の低減
- リサイクルコストの低減
- 臨海部産業の活性化