

# 国土交通省の地球温暖化対策と 震災後の公共交通確保・維持に関する取組み

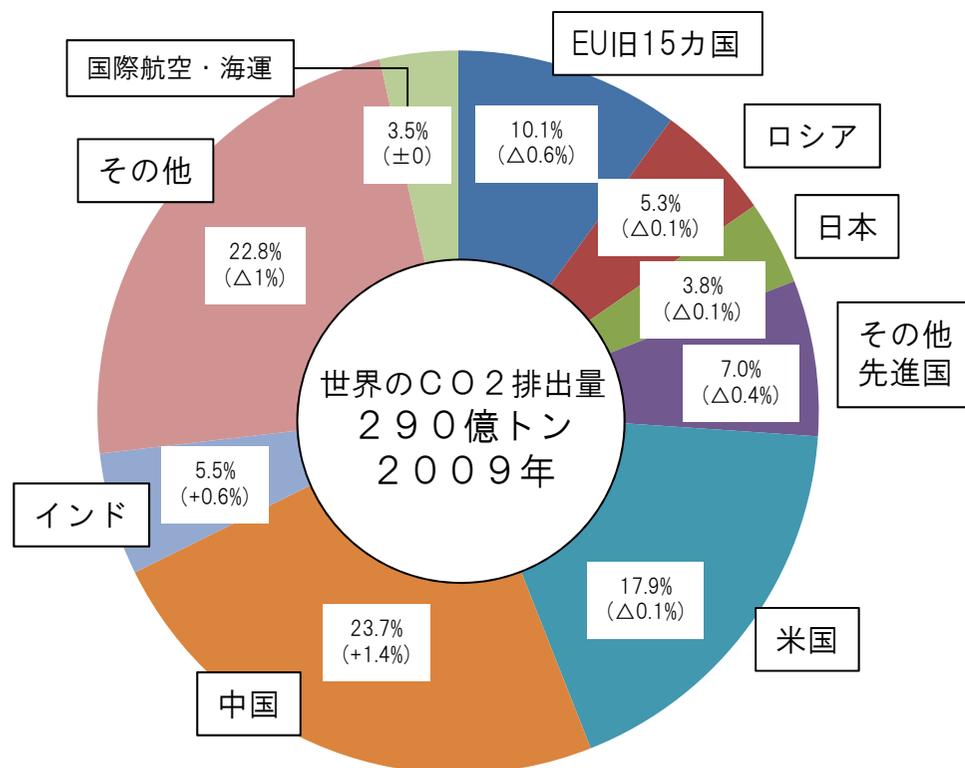
平成24年12月17日  
国土交通省東北運輸局

がんばろう!東北

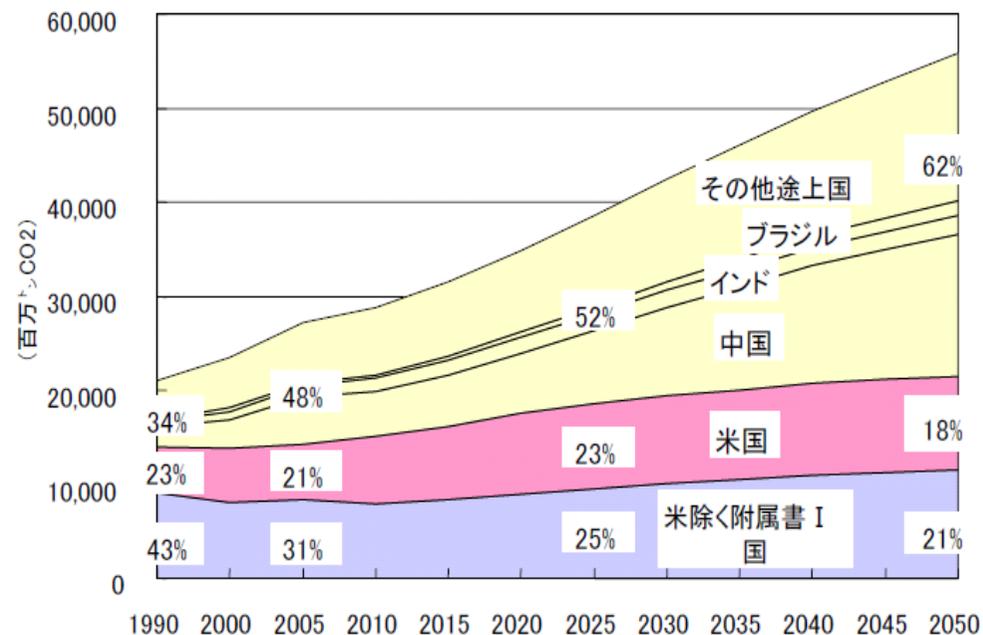


# 1. 我が国をめぐる地球温暖化の現状

## 世界のエネルギー起源CO2排出量(2009年)



## 世界のCO2排出量の見通し

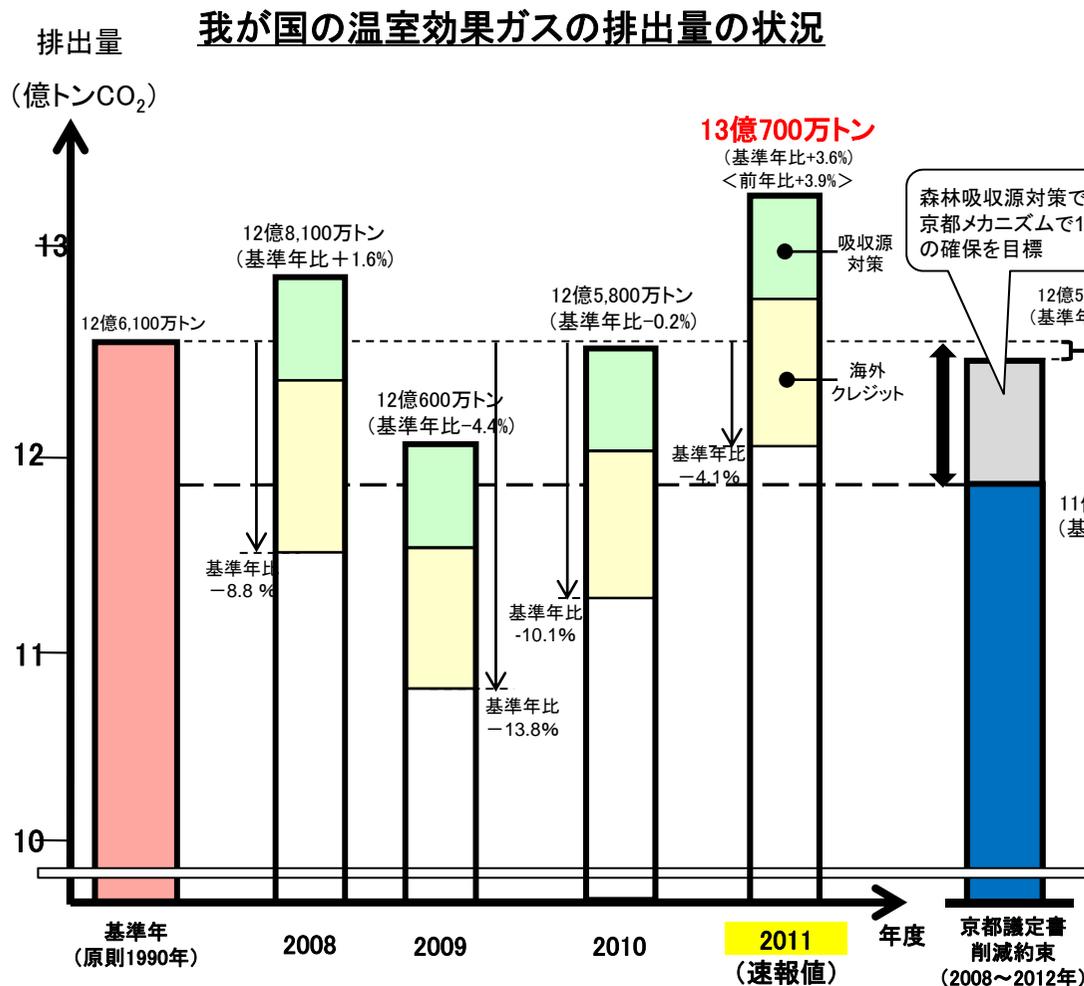


(出典) (財)地球環境産業技術研究機構(RITE)

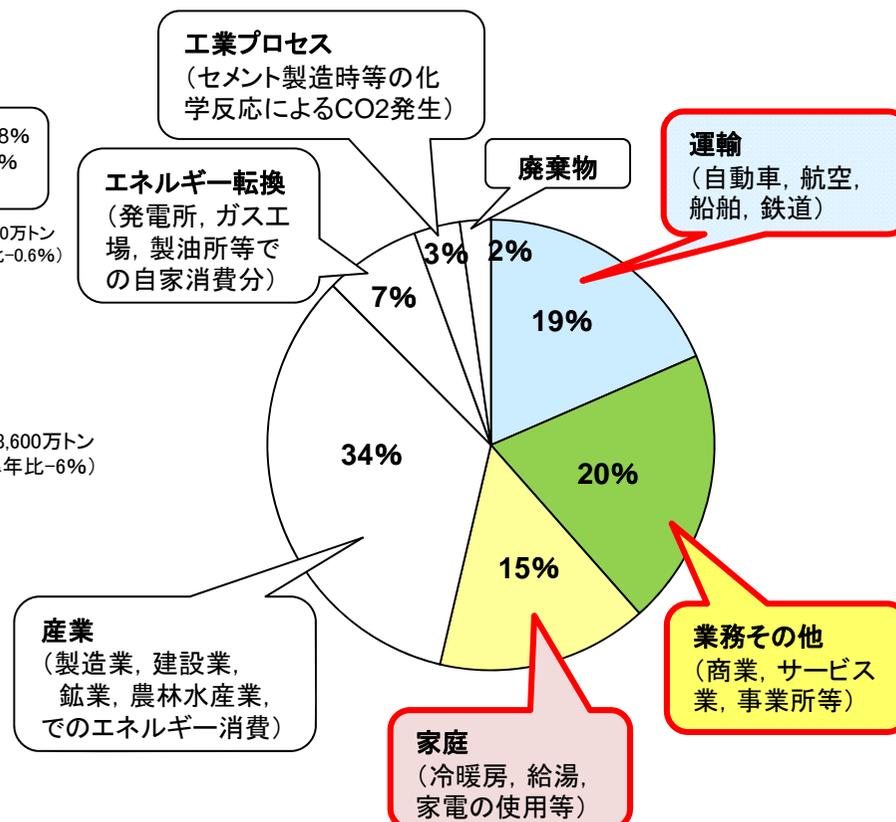
※ ( ) 内は、2008年からの%の増減

※ EU15ヶ国はCOP3(京都会議)開催時点での加盟国数である  
出典:IEA「KEY WORLD ENERGY STATISTICS」2011を元に作成

2011年度(速報値)における我が国の排出量は、前年度比で+3.9%、基準年比で+3.6%であり、吸収源対策※1と海外クレジット※2を考慮すると基準年比-4.1%である。



### 二酸化炭素排出量の部門別内訳



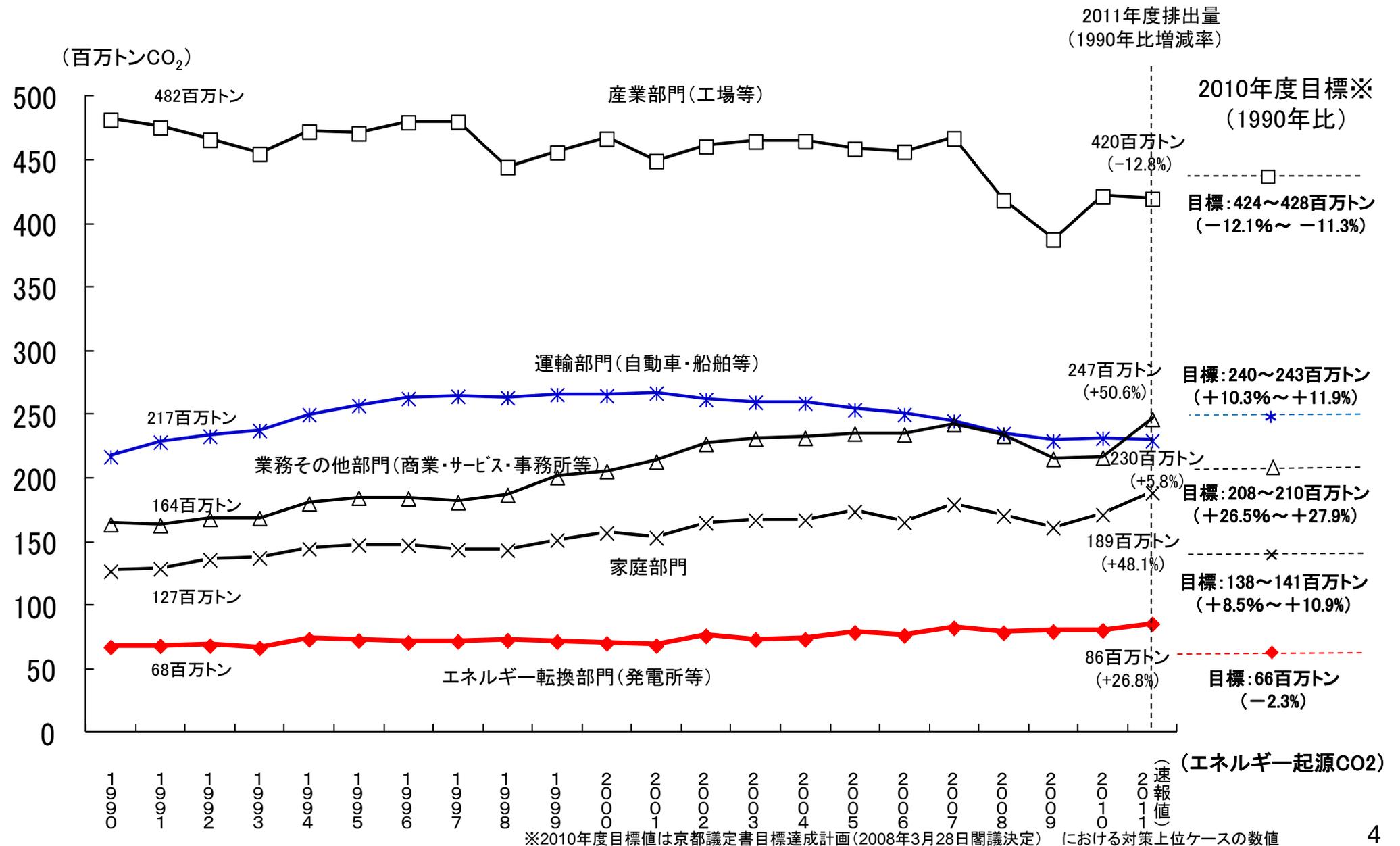
総量12億4,200万トン(CO<sub>2</sub>)

(二酸化炭素排出量: エネルギー・非エネルギー含む)

※1 吸収源対策の目標である3.8%とした

※2 政府が取得済みのクレジット及び民間が取得し政府口座に移転済みのクレジットを考慮

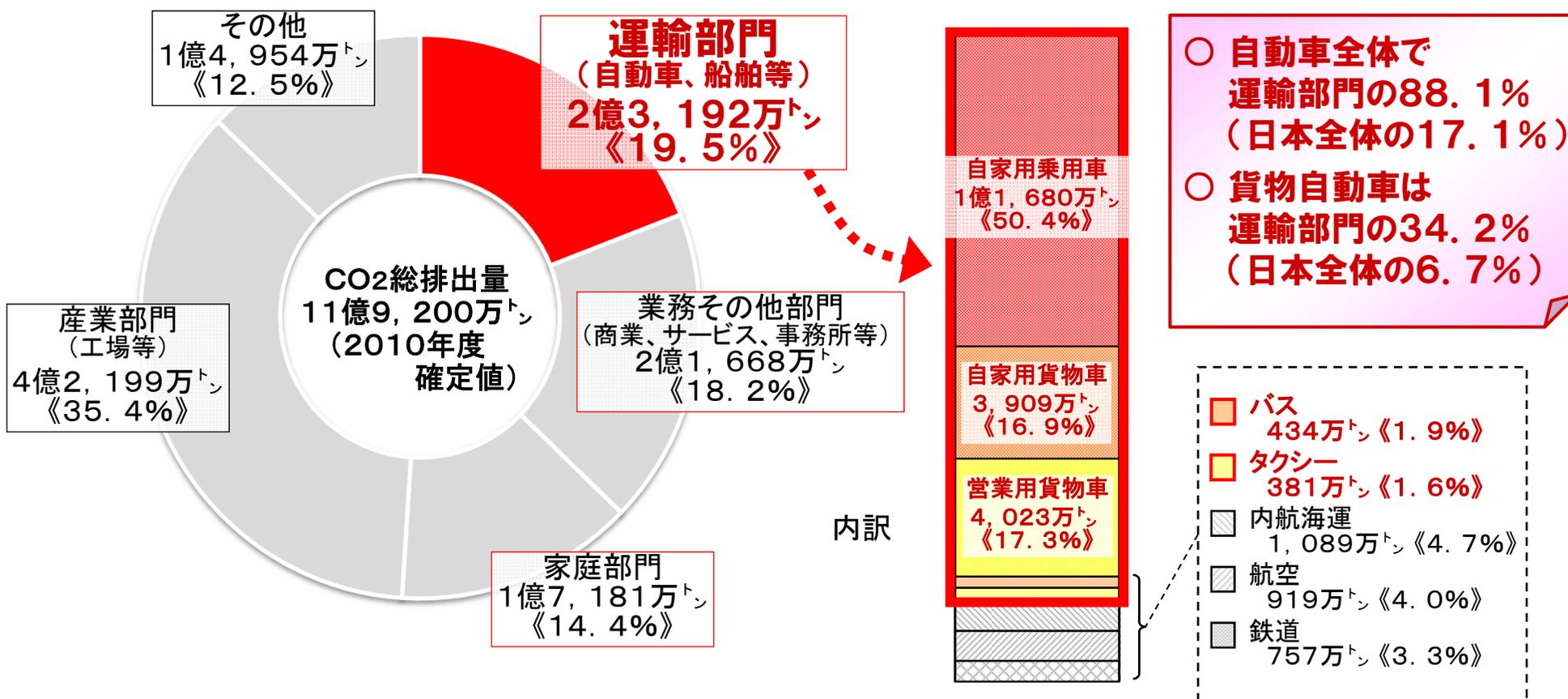
# 部門別のCO2排出量の推移と目標(2011年度速報値)



- 日本のCO2排出量のうち、**運輸部門からの排出量は約20%**。
- **自動車全体**では**運輸部門の88.1%**(日本全体の**17.1%**)、**貨物自動車**に限ると**運輸部門の34.2%**(日本全体の**6.7%**)を排出。

## 日本の各部門における二酸化炭素排出量

## 運輸部門における二酸化炭素排出量

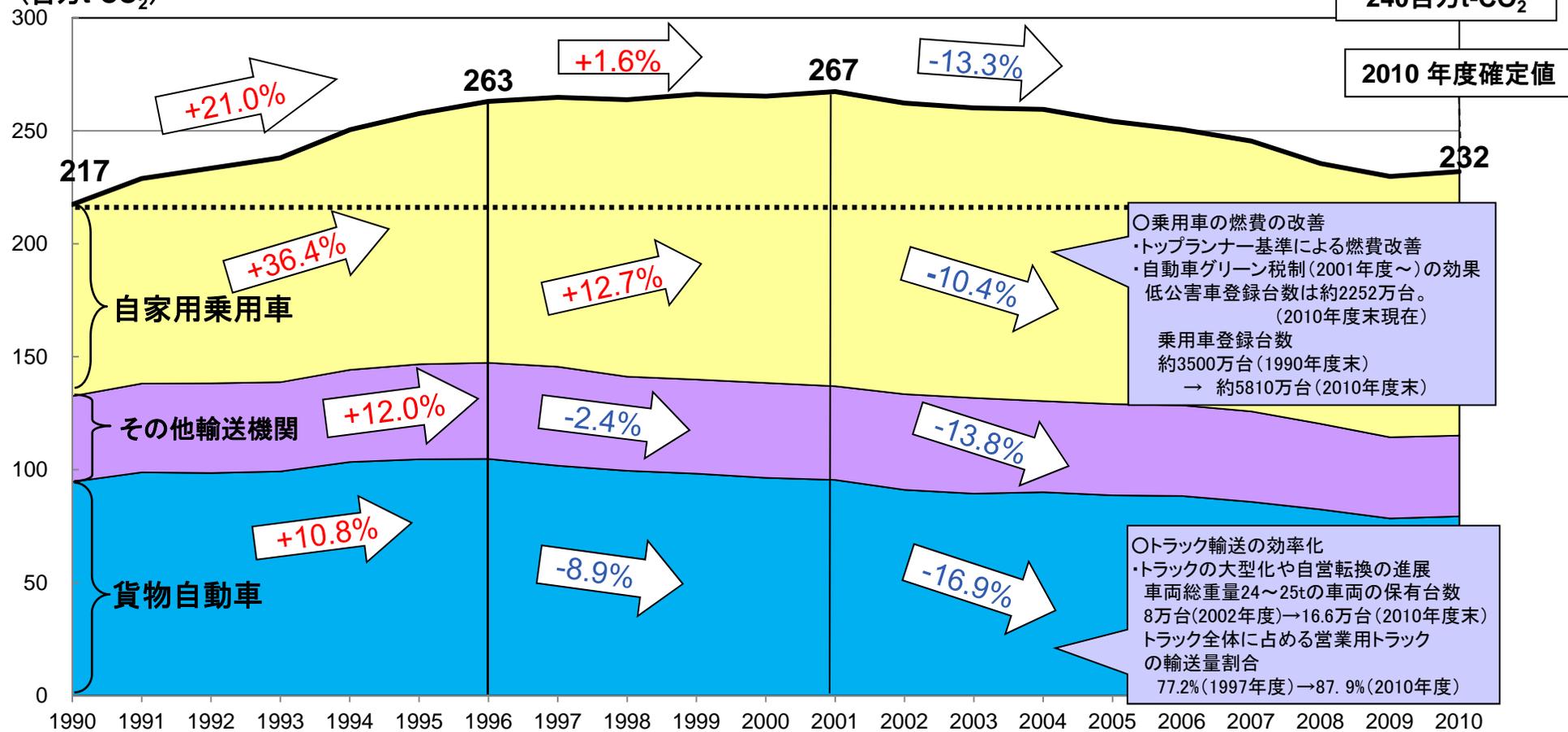


※ 電気事業者の発電の伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量はそれぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分  
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」より国土交通省環境政策課作成

# 運輸部門におけるCO2排出量

- 2001年度をピークに運輸部門からの排出量は減少傾向を示している。
- 貨物自動車は1996年度をピークにして減少、自家用乗用車は2001年度をピークに減少。

二酸化炭素排出量  
(百万t-CO<sub>2</sub>)



その他輸送機関:バス、タクシー、鉄道、船舶、航空

※2010年度目標値は京都議定書目標達成計画(2008年3月28日閣議決定)における対策上位ケースの数値

## 2. 震災後の公共交通確保・維持に関する取組み

# 交通事業者の被害状況(岩手県)

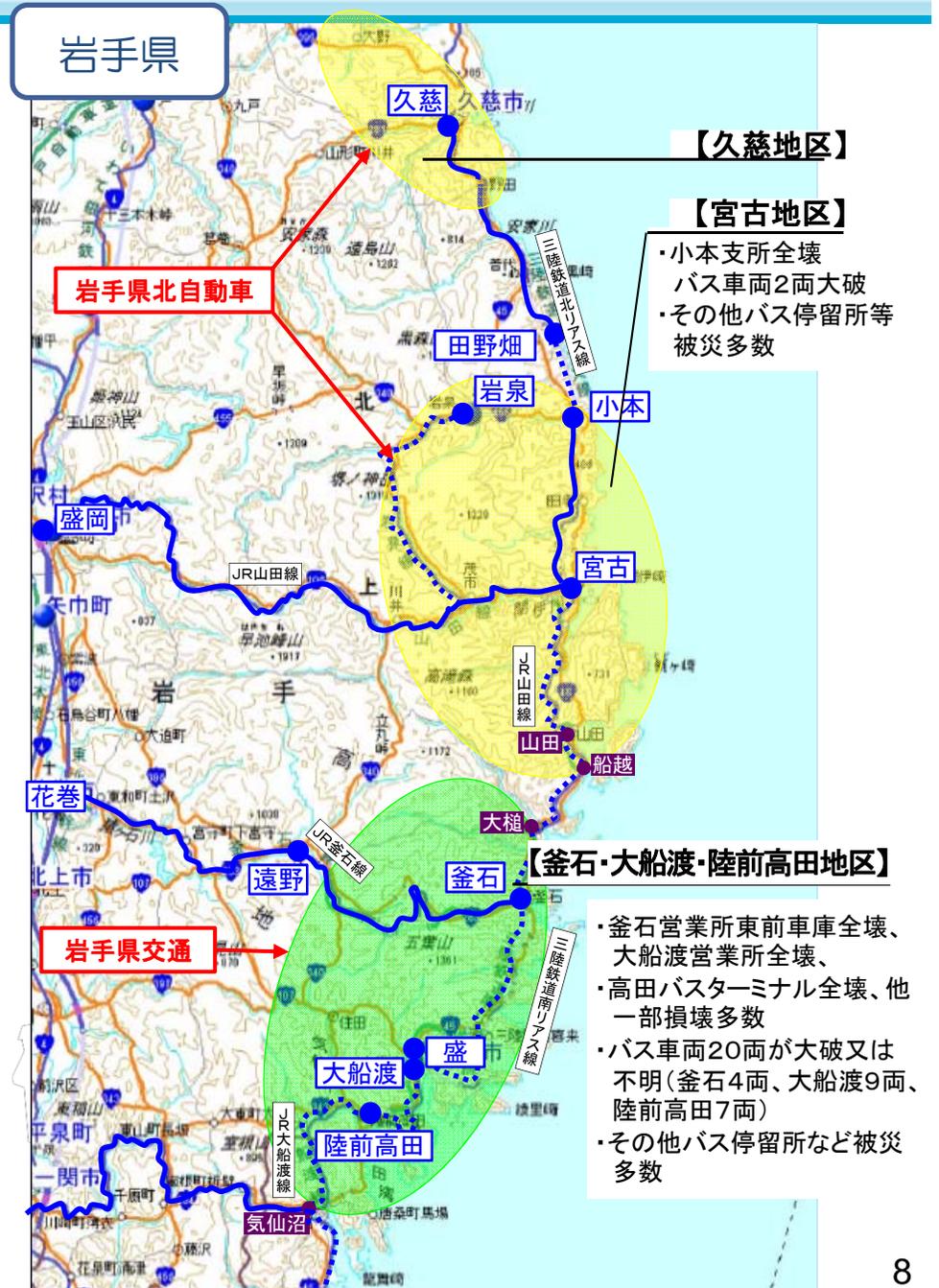
津波により、多数のバス・タクシーが流出するとともに、バスの営業所等に甚大な被害が発生。

## ＜バスの被害状況＞

被害・損害 県名・事業種別		人的損害(人)			バス車両の損害(台)			社屋等の損害(棟)		
		死亡	行方不明	合計	大破水没	行方不明	合計	全壊	一部損壊	合計
岩手県	乗合・貸切	2	1	3	27	0	27	7	3	6
	貸切専業	0	1	1	23	0	23	6	4	7
	小計	2	2	4	50	0	50	13	7	20
宮城県	乗合・貸切	5	0	5	46	8	54	5	20	25
	貸切専業	3	1	4	86	3	89	9	24	33
	小計	8	1	9	132	11	143	14	44	58
福島県	乗合・貸切	0	0	0	3	0	3	1	10	11
	貸切専業	0	0	0	23	0	23	2	24	26
	小計	0	0	0	26	0	26	3	34	37
合計		10	3	13	208	11	219	30	85	115

## ＜タクシーの被害状況＞

県名	被害のあった営業区域の事業者数	被害のあった営業区域の車両数	被害車両数	施設(営業所・車庫)の被害状況
岩手県	45社	432台	100台	流失(流出)22社、 損壊・半壊4社 水没・浸水3社
宮城県	131社	3,743台	409台	流失(流出)23社、 全壊・壊滅6社 損壊・半壊6社 水没・浸水12社
福島県	46社	645台	3台	全壊・壊滅2社 損壊・半壊5社 水没・浸水1社



- 新たな制度を設けて、被災地のバス交通・乗合タクシー等の確保・維持を支援。

- ◇東日本大震災により、バス・タクシー・営業所等に甚大な被害
- ◇高台等に点在する仮設住宅・役場・病院・スーパーマーケット等
- ◇被災地の復旧・復興状況等に応じて日々変化するニーズ

日々の移動が困難に！  
地域の方々の移動をどのようにして支えるか

日々変化する移動ニーズに対応した被災地域の生活交通の確保・維持が可能となるよう、一地域3,500万円の範囲内で、地域内バスの運行経費等を平成23年度から最大3年間補助。

(地域公共交通確保維持改善事業の特例措置「特定被災地域公共交通調査事業」※)

※この他、複数市町村をまたがる地域間輸送に対しても補助要件の緩和等の特例措置を実施



津波の被害を受けたバス車両



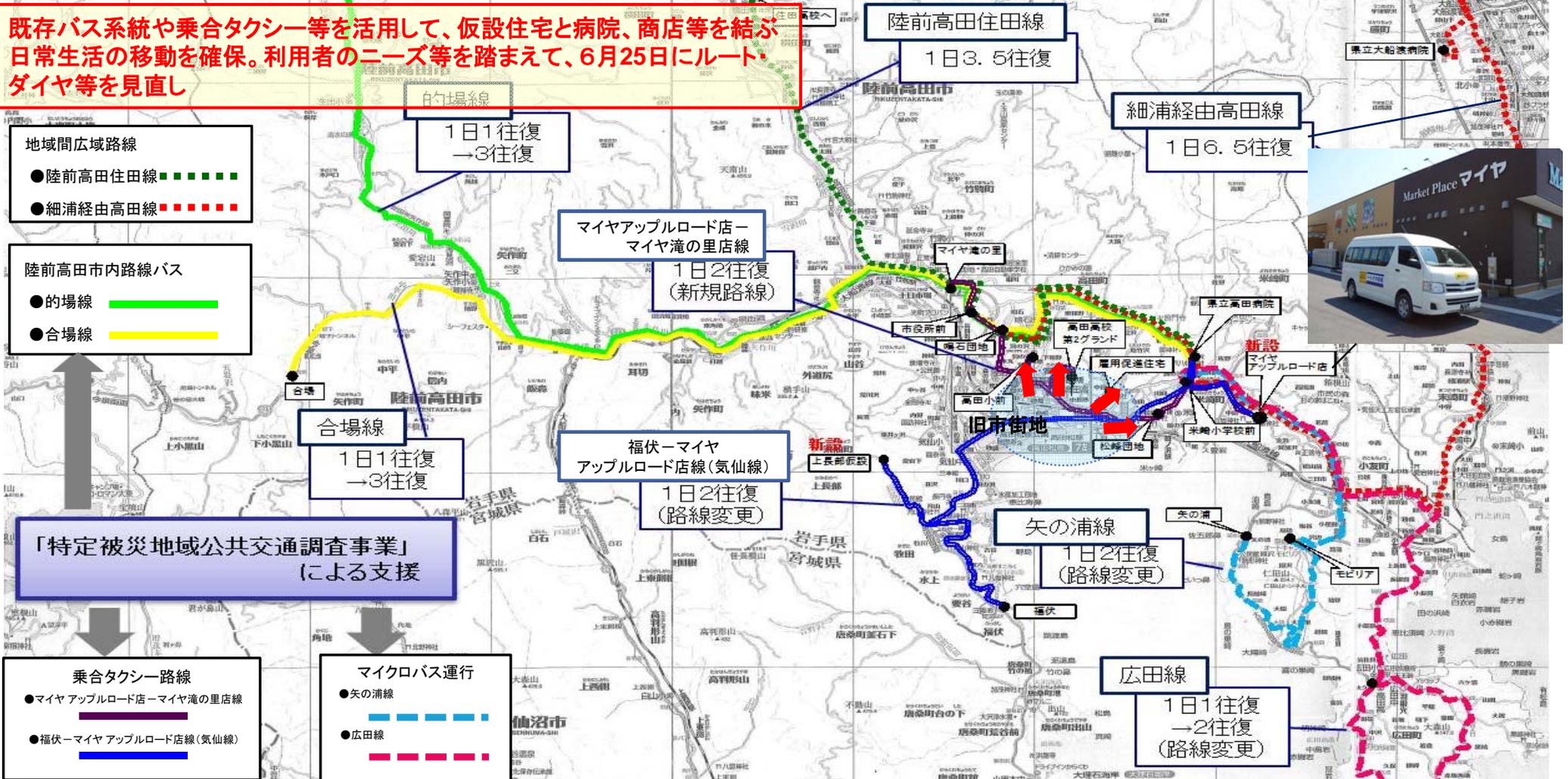
高台に建設された仮設住宅



大型車両の走行が困難な  
仮設住宅脇の細い道

# 岩手県陸前高田市における取り組み

既存バス系統や乗合タクシー等を活用して、仮設住宅と病院、商店等を結ぶ日常生活の移動を確保。利用者のニーズ等を踏まえて、6月25日にルート・ダイヤ等を見直し



各地において、生活交通の確保に向けた取組が進行中。

＜進行中の市町村(30市町村)＞

岩手県

(8市町村)

田野畑村、岩泉町、宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、陸前高田市

宮城県

(13市町)

気仙沼市、南三陸町、女川町、石巻市、東松島市、塩竈市、七ヶ浜町、多賀城市、仙台市、名取市、岩沼市、亘理町、山元町

福島県

(9市町村)

相馬市、浪江町、双葉町、大熊町、富岡町、楡葉町、広野町、須賀川市、川内村

※特定被災地域公共交通調査事業を活用中。

## 概要

### 仮設住宅・既存住宅と病院・商店等を結ぶ町民バス

被災を免れた車両3台を使用し、平成23年4月より通学用バスの運行を開始。その後、同年7月より町役場仮設庁舎近くの総合体育館(女川運動公園)を中心にして無料町民バス(3路線)に切り替えて運行し、仮設住宅・既存住宅、病院(女川町地域医療センター)・商店等を結ぶ生活交通を確保。

### 運行開始以降の取り組み

- ・運行開始以降、仮設店舗の建設等まちの復興とともに、
  - ①運行ルート
  - ②運行ダイヤ
  - ③停留所の設置場所
 について、適宜見直しを行いながら運行



中型バス

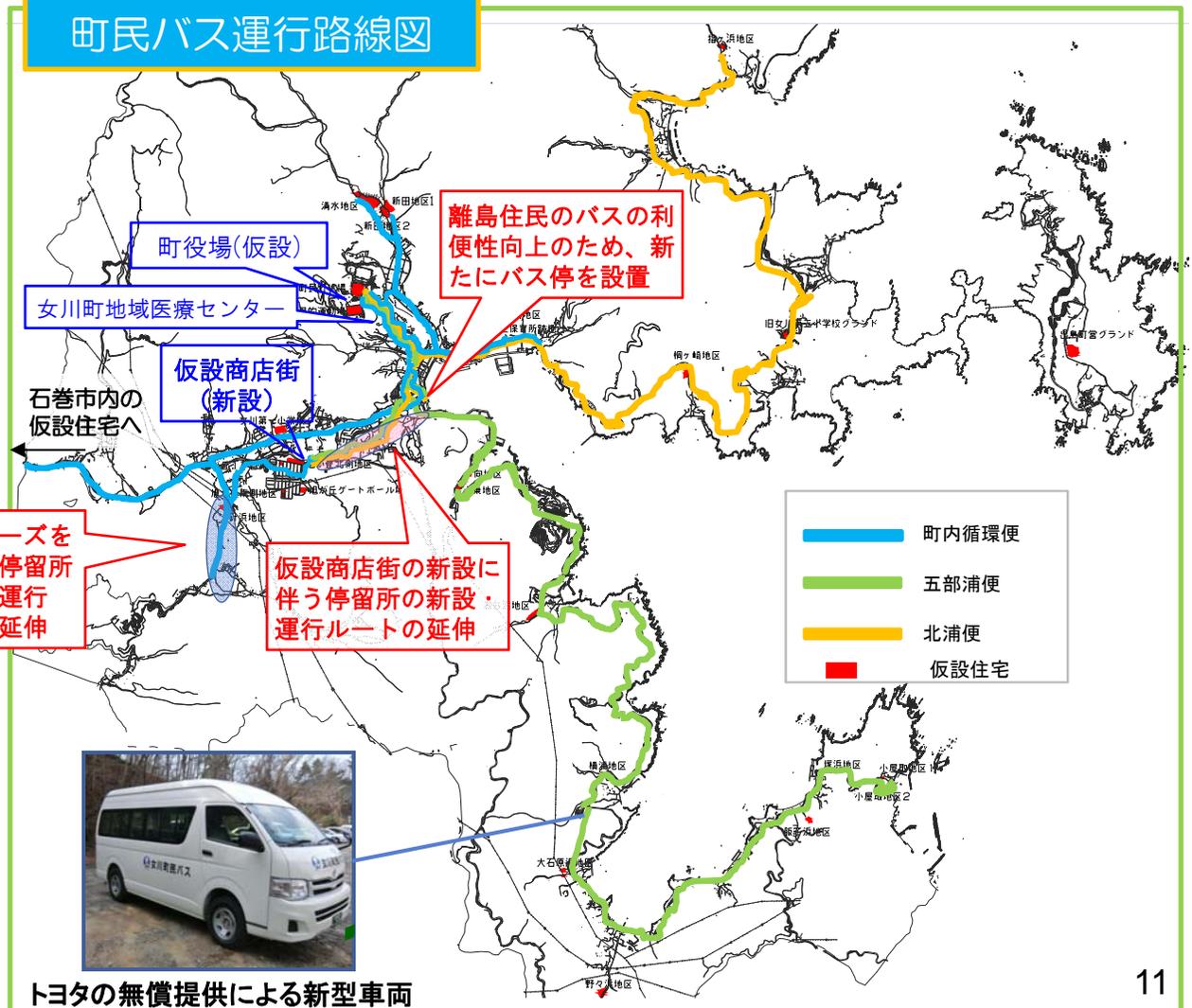


マイクロバス

車両の小型化により、道幅の狭いところへの進入が可能となり、一部運行ルートを変更

※赤字は平成24年5月1日変更事項

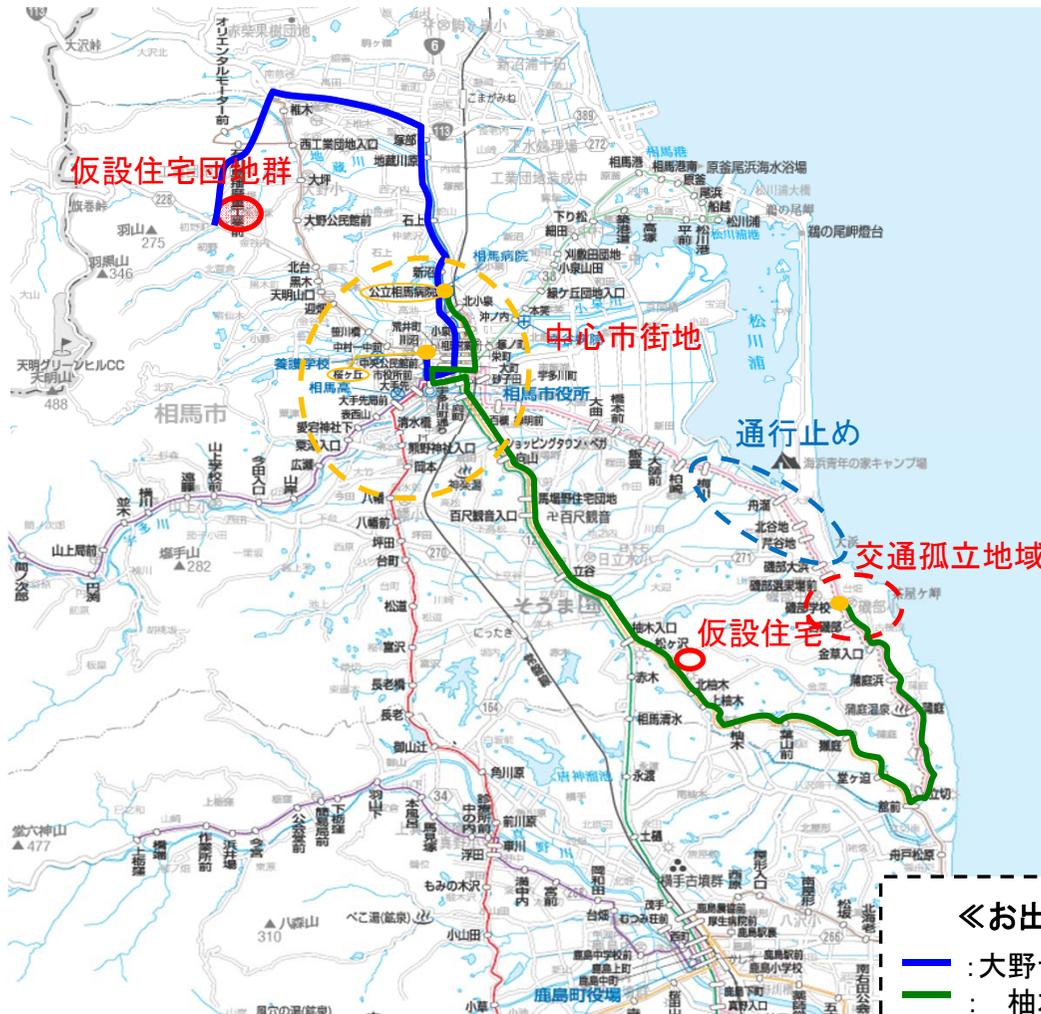
### 町民バス運行路線図



## 概要

## 仮設住宅・交通孤立地域と中心市街地を結ぶ「お出かけバス」

東日本大震災により甚大な被害を受けた地域における生活交通を確保・維持するため、福島交通による路線バスの運行のほか、平成23年6月から仮設住宅地区・交通孤立地域と病院、市役所及び買物施設がある中心市街地を結ぶ「お出かけバス」を無料にて運行(2系統)。



### 運行開始以降の取組み

時間の経過とともに建設が進み拡大する仮設住宅地区の変化にあわせ、バス停留所を増設したり、運行コースの延長、また運行便数の増加を行うなど、復興とともに変化する市の状況に柔軟に対応。



お出かけバス

### 《お出かけバス》

- : 大野台仮設住宅コース
- : 柚木仮設住宅コース

### 3. 国土交通分野における地球温暖化対策

## 2013年以降の地球温暖化対策検討の背景

### 震災前

- ✓ 京都議定書の約束（2008年～2012年の5年間で1990年比平均6%の温室効果ガス削減）達成のため、京都議定書目標達成計画（2005年策定、2008年改定）に基づき、地球温暖化対策を推進。
- ✓ 京都議定書目標達成計画は2012年度をもって計画期間終了。

### 国際動向

2013年以降の国際的枠組みの構築と目標の合意に向けた国際交渉の動向（COP）

- ✓ COP17（2011年於南ア）において、我が国は京都議定書の第二約束期間に参加しない方針を表明。自主的な削減努力を実施することとしている。
- ✓ 我が国が目指す「全ての国に適用される将来の法的枠組み」に関して、可能な限り早く、遅くとも2015年中に議論を終え、2020年から発効及び実施するとの道筋を合意。

### 国内動向

中長期目標（2020年までに25%、2050年までに80%削減）と地球温暖化対策の基本計画策定を規定する地球温暖化対策基本法案の国会提出※

### 東日本大震災・原発事故の発生

エネルギー・環境政策の抜本的見直しの動き

## エネルギー・環境政策の見直し 政府全体の検討体制

### 国家戦略会議

平成23年12月22日 「日本再生の基本戦略」策定  
平成24年 7月31日 「日本再生戦略」策定

### エネルギー・環境会議

（議長：国家戦略担当大臣 副議長：経済産業大臣、環境大臣  
構成員：国土交通大臣、外務大臣、農林水産大臣 他）

平成23年12月21日 今春の選択肢提示に向けた基本方針を決定

同方針に基づき、原子力委員会、総合資源エネルギー調査会、中央環境審議会において、本年春を目途に原子力政策、エネルギーミックス、地球温暖化対策の選択肢の原案を策定する。

平成24年6月29日 エネルギー・環境に関する選択肢の提示  
7月 国民的議論の展開  
9月14日 「革新的エネルギー・環境戦略」決定

### 《今後のスケジュール》

速やかに 「新エネルギー基本計画」 策定  
（総合資源エネルギー調査会）  
年内 2013年以降の地球温暖化対策計画の策定  
年内目途 「グリーン政策大綱」策定  
（エネルギー・環境会議）

※ 地球温暖化対策基本法は、平成22年10月閣議決定、第176回臨時国会に提出されたものの、平成24年11月に廃案となった。

各対策・施策に個別に取り組むだけでなく、国土交通省の総合力・統合力を発揮し、分野・部門横断的に、施策を組み合わせて展開していく。

## 1. 環境対応車の開発・普及促進

野心的な燃費基準の策定、次世代大型車の開発・実用化促進、環境対応車の更なる普及

## 2. 自動車の最適な利活用の推進

環境にやさしい自動車の使い方、運送事業者の環境取組を加速するための仕組みづくり、環境対応車を活用したまちづくり、自動車と家庭等の一体的エネルギー管理

## 3. 交通流対策

## 4. 物流の効率化等

モーダルシフト、グリーン物流パートナーシップ会議の活用、ゼロエミッションポート施策の推進、グリーン経営認証制度、トラック輸送の効率化 等

## 5. 公共交通機関の利用促進等

鉄道・バスの利便性向上、エコ通勤 等

## 6. 鉄道・船舶・航空のエネルギー消費効率の向上

## 7. 住宅・建築物の省エネ対策

学校や住宅のゼロ・エネルギー化の推進、中小工務店の技術向上支援、省エネ性能の評価・表示の充実、既存ストックの省エネ対策の推進 等

## 8. 低炭素都市づくりの推進

集約型都市構造化、エネルギーの面的な利用の促進

## 9. 下水道施設における対策

下水汚泥のバイオガス利用・固形燃料化、下水熱利用、下水道施設の省エネ対策、下水汚泥焼却施設の温室効果ガス削減

## 10. 官庁施設における取組

先導的な官庁施設のゼロエネルギー化や太陽光発電設備の導入

## 11. 新エネルギー・新技術の開発、普及・促進

洋上風力発電の推進

## 12. 温室効果ガス吸収源対策

都市緑化等の推進

## 13. その他の温室効果ガス排出削減対策

建設施工分野における低燃費・低炭素型建設機械の普及、広域圏における低炭素型国土形成、気候変動に係る研究の推進、観測・監視体制の強化、国際協力の推進 等

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主要な対策。

- ・野心的な燃費基準の策定による将来開発目標の設定
- ・環境性能に応じた税制優遇措置や補助制度 等



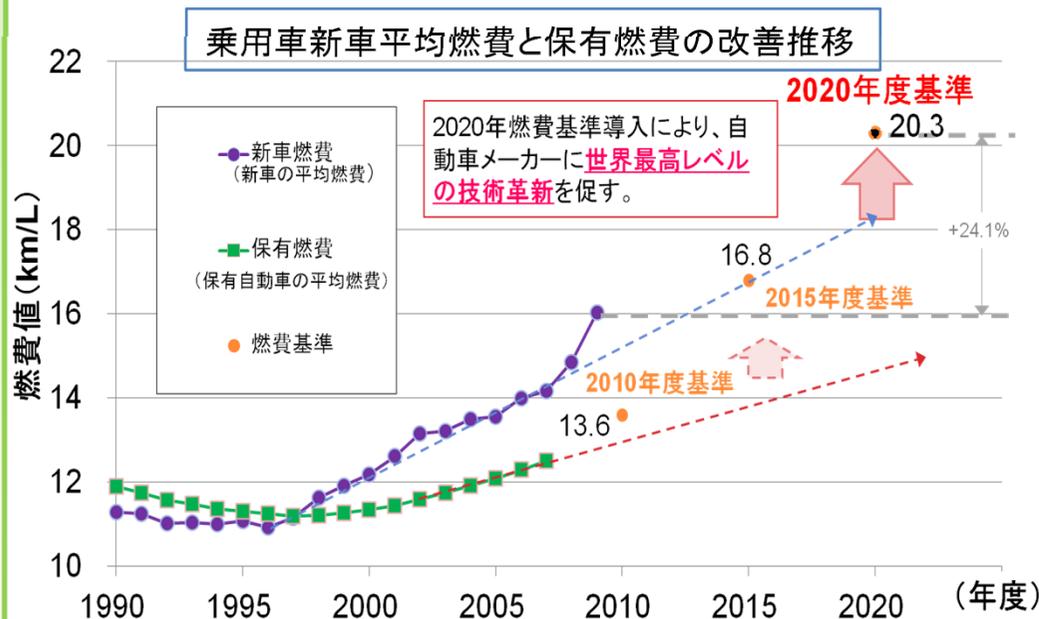
環境対応車の  
開発・普及促進

## 燃費基準の策定

### ■ 野心的な基準の策定

将来の開発目標を示す。さらに、随時の見直しを実施。

- 2006年に世界で初めて重量車の燃費基準を策定。
- 世界最高水準となる2020年度乗用車燃費基準を新たに制定予定。



## 税制優遇措置・導入補助

### ■ 税制優遇措置 (エコカー減税等)

- 電気自動車等次世代自動車に係る車体課税の減免
- ガソリン自動車等に対する燃費性能に応じた減免措置による技術革新の誘発

### ■ 環境対応車の導入補助

- 環境性能に優れた自動車を取得する場合などに、一定額を補助



電気自動車



ハイブリッド車に匹敵する燃費性能を有するガソリン自動車



圧縮天然ガス(CNG)自動車

# 環境対応車の普及促進

～環境性能に優れた自動車に対する優遇税制～

環境性能に優れた自動車に対する導入インセンティブ(優遇税制)を設けることにより、環境対応車の普及促進を図る。

## 車体課税の概要

税 目		概 要	税 額 例(トヨタ:プリウスの場合)
取得課税	自動車取得税[地方税]	取得価額の本則税率3%(営業車、軽自動車)、当分の間税率5%(自家用乗用車等)	93,000円
保有課税	自動車重量税[国税]	自動車の車両重量等に応じて課税。エコカー減税対象車:2,500円(0.5tあたり・年)	22,500円 (車検期間3年分)
	自動車税[地方税]	自動車の排気量等に応じて課税	34,500円

## エコカー減税(自動車重量税・自動車取得税)

○環境対応車の自動車重量税・自動車取得税をそれぞれ減免。

減免要件(乗用車等の場合)			軽減率
	燃費性能 2015年度燃費基準	排ガス性能 平成17年排ガス規制	
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車(平成21年排ガス規制(NOx)10%低減☆) クリーンディーゼル車(平成21年排ガス規制適合)			免税 (2回目車検:50%軽減)*
ガソリン車、 ハイブリッド車	20%超過達成	75%低減 (☆☆☆☆)	
	10%超過達成		
	達成		50%軽減

\* 自動車重量税のみ。

特例期間:平成24年4月1日～平成27年3月31日(自動車取得税)  
平成24年5月1日～平成27年4月30日(自動車重量税)

## グリーン化特例(自動車税)

○環境対応車の自動車税を軽課。  
○車齢が一定年数を経過した車両に対しては重課。

減税要件			軽減率
	燃費性能 2015年度燃費基準	排ガス性能 平成17年排ガス規制	
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車(平成21年排ガス規制(NOx)10%低減☆)			概ね50%軽減
ガソリン車、 ハイブリッド車	10%超過達成	75%低減 (☆☆☆☆)	
	達成		概ね25%軽減

11年超のディーゼル車、13年超のガソリン車等  
(電気自動車、天然ガス自動車、ガソリンハイブリッド車等は除く。)

概ね10%重課

特例期間:平成24年4月1日～平成26年3月31日

平成24年度概算決定額: 774百万円

自動車分野における地球温暖化対策及び大気汚染対策を推進する観点から、自動車運送事業者等の環境対応車への買い替え・購入を促進することにより、環境対策を強力に推進する。

補助対象	補助率
CNGトラック・バス	<p>○経年車の廃車を伴う新車購入の場合 通常車両価格との差額の1/2以内又は 車両本体価格の1/4以内</p> <p>○新車だけの購入の場合 通常車両価格との差額の1/3以内又は 車両本体価格の1/4以内</p>
ハイブリッドトラック・バス	
使用過程車のCNG車への改造	改造費の1/3以内

### CNG(圧縮天然ガス)トラック・バス

- ▶PMは排出せず、NOxは5割以上低減
- ▶CNGスタンドが必要



### ハイブリッドトラック・バス

- ▶内燃機関とモーターの2つの動力源を持つ
- ▶新たなインフラ整備の必要がない



新車対策に加え、最適な利活用の推進、環境対応車普及のための環境整備等も重要。

- ・エコドライブの推進により、自動車の省エネ運転を推進。
- ・超小型モビリティや電気バス等環境対応車を活用したまちづくりを推進。
- ・電気自動車等の機能を最大限活用した未来の暮らしをデザイン。

## エコドライブの推進

エコドライブなど環境に優しい自動車の使い方の浸透により、新車だけでなく保有自動車に起因するCO2も削減可能。「エコドライブ10のすすめ」やEMS(エコドライブ支援機器)により、取組を啓発・推進。

## 環境対応車を活用したまちづくり

公共交通機関、自転車等ではカバーしにくい領域の移動に適し、利便性が高く環境負荷の小さい超小型モビリティについて、まちづくりと自動車の分野で連携しつつ、開発・普及を推進。

ゼロエミッションで低騒音・低振動なEV等についても、まちづくりと連携し、導入促進や充電施設の整備等を進め、普及を図る。

## 自動車と家庭等の一体的エネルギー管理

自動車のエネルギー管理と家庭・業務のエネルギー管理を一体的に実施することにより、省エネ行動を促し、更なる省エネ効果を得る。

地球と財布にやさしいエコドライブを始めよう！  
ひとりひとりのドライバーの心がけて地球環境を守ろう

### エコドライブ10のすすめ

<p><b>1 ふんわりアクセル[eスタート]</b> 「やさしい気持ちで走りましょう。」</p> <p>普通の高速道路や山道に走行する際のアクセル操作は、1秒あたり11%の燃費が削減されます。やさしいアクセル操作は燃費削減にもつながります。燃費削減に努めて、やさしい気持ちで走りましょう。</p>	<p><b>6 暖機運転は適切に</b> 「エンジンをかけたらすぐ出発しましょう。」</p> <p>暖機運転は必要に応じて行いますが、長時間の暖機運転は燃費を悪化させます。必要に応じて暖機運転を行い、その後すぐに走りましょう。</p>
<p><b>2 加減速の少ない運転</b> 「急発急止は避けましょう。」</p> <p>急発急止は燃費を悪化させます。加速時はアクセルを踏み込み、減速時はアクセルを離すことで燃費を削減しましょう。</p>	<p><b>7 道路交通情報の活用</b> 「渋滞や事故情報は事前にチェックしましょう。」</p> <p>渋滞や事故情報は事前にチェックし、迂回ルートや減速ポイントを確認しましょう。渋滞や事故発生時は、減速して安全運転を行いましょう。</p>
<p><b>3 早めのアクセルオフ</b> 「エンブレムブレーキを積極的に使しましょう。」</p> <p>エンブレムブレーキを使うと、燃費の削減が期待されます。アクセルを離すタイミングを早め、エンブレムブレーキを積極的に使えば燃費削減につながります。</p>	<p><b>8 タイヤの空気圧をこまめにチェック</b> 「タイヤの空気圧を適正に保ちましょう。」</p> <p>タイヤの空気圧が適正に保たれていないと燃費が悪化します。適正な空気圧をこまめにチェックし、調整しましょう。</p>
<p><b>4 エアコンの使用を控える</b> 「車内を冷やし過ぎないようにしましょう。」</p> <p>夏場など暑い時期には、エアコンの使用を控え、車内を冷やし過ぎないようにしましょう。エアコンの使用は燃費を悪化させます。</p>	<p><b>9 不要な荷物は積まずに走行</b> 「不要な荷物を積まないようにしましょう。」</p> <p>100kgの不要な荷物を積むと、3%燃費悪化が起きます。車の燃費は荷物の重量に比例して悪化するため、不要な荷物は積まないようにしましょう。</p>
<p><b>5 アイドリングストップ</b> 「無駄なアイドリングを避けましょう。」</p> <p>10分間のアイドリングストップにより、CO2の削減効果が期待されます。アイドリングストップ機能を活用し、無駄なアイドリングを避けましょう。</p>	<p><b>10 駐車場所に注意</b> 「渋滞などを避けて駐車しましょう。」</p> <p>交通の詰まった場所や渋滞発生しやすい場所には、なるべく駐車しないようにしましょう。渋滞発生時は、減速して安全運転を行いましょう。</p>

エコドライブ普及推進基金 エコドライブについて、詳しくはこちらまで → [www.team-0.jp/ecodrive](http://www.team-0.jp/ecodrive)

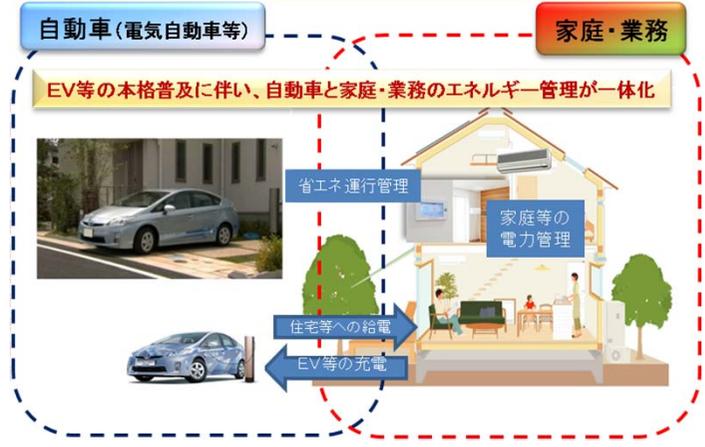
エコドライブを  
楽しむ情報サイト  
<http://www.recoo.jp>

エコドライブによるCO2発生削減を促進し、いろいろな方々のエコドライブの実現を支援するシステムです。



○超小型モビリティの導入・普及による便益

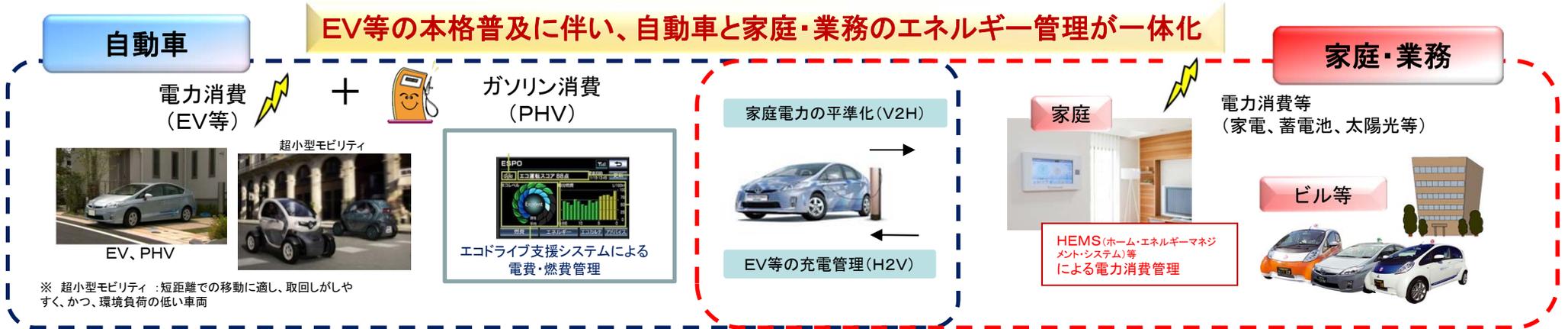
- ・CO2の削減
- ・都市や地域の新たな交通手段（公共交通の補完）
- ・観光・地域振興
- ・高齢者や子育て世代の移動支援



- 住宅連携によるEV等の普及加速
  - ・家庭等における容易な省エネ管理（エコドライブ）の実現、使いやすさ向上
  - ・複数車種・台数の一体管理
  - ・メーカー間の相互利用
- 蓄電池の有効活用
  - ・車載蓄電池の未利用電力を家庭等で有効活用
  - ・電力ロスの最小化、蓄電池の耐久性確保

平成24年度予算額 42百万円

情報通信技術を活用して自動車のエネルギー消費と家庭・業務のエネルギー消費を一体的に管理する省エネシステムの開発等を支援することで、EV等（電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、超小型モビリティ）の普及や自動車と家庭・業務の合理的な省CO2・省エネ対策を一体的に推進する。



車載蓄電池の有効活用、効率的利用が必要

新たな視点の省エネ対策が可能に

家庭・業務部門との連携による自動車部門のエネルギー管理技術の分野において、特に実現性・効果に優れ、先導性の高い開発・検証事業を外部有識者により評価・選定の上、費用を補助。

## 住宅等との連携

《事業選定に当たっての主な視点》

### 車載蓄電池の有効活用、効率的利用

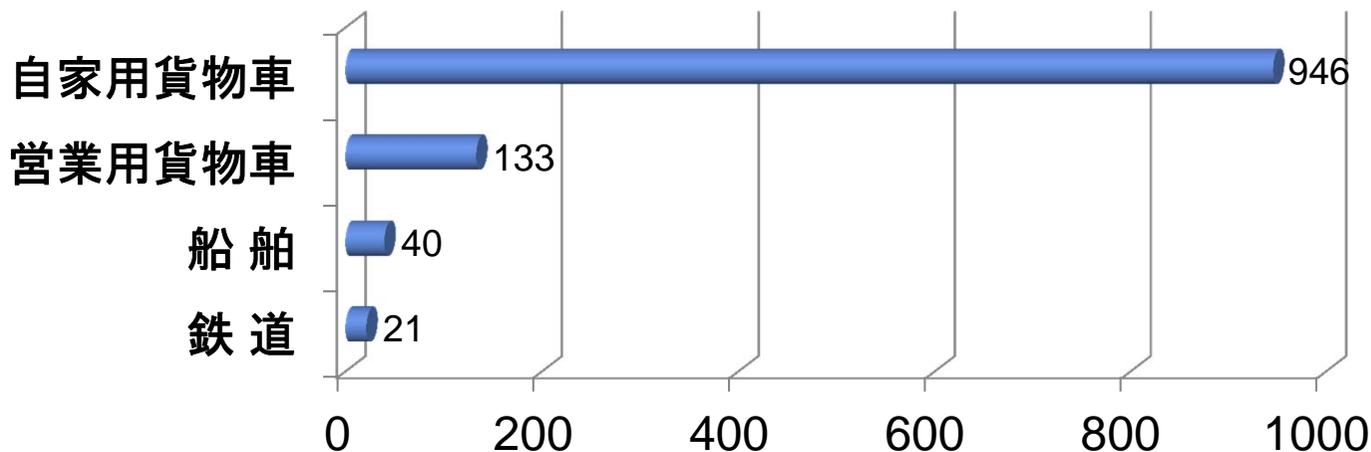
- EV等の蓄電池を、走行以外にも有効活用（未使用電力の家庭等での活用、夜間電力の利用等）
- 電力ロスの最小化、蓄電池の耐久性の確保（毎日の利用実績に応じた充放電コントロール等）

### 住宅等との連携によるEV等の普及促進

- 家庭等における容易な省エネ管理(エコドライブ)の実現
- 複数車種・台数の省エネの一体管理
- EV等の使いやすさ向上（航続距離の確認等）
- メーカー間の相互利用の実現

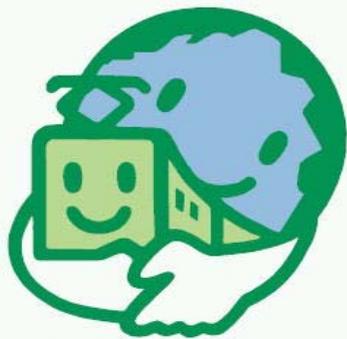
## 貨物輸送におけるCO2排出量原単位(g-CO2/トンキロ)

(輸送機関別のCO2排出量原単位(1トンの貨物を1km輸送したときのCO2排出量)、2010年度)



### エコレールマーク制度

地球環境に優しい**鉄道貨物輸送**を一定割合以上利用している商品や企業を認定



エコレールマーク



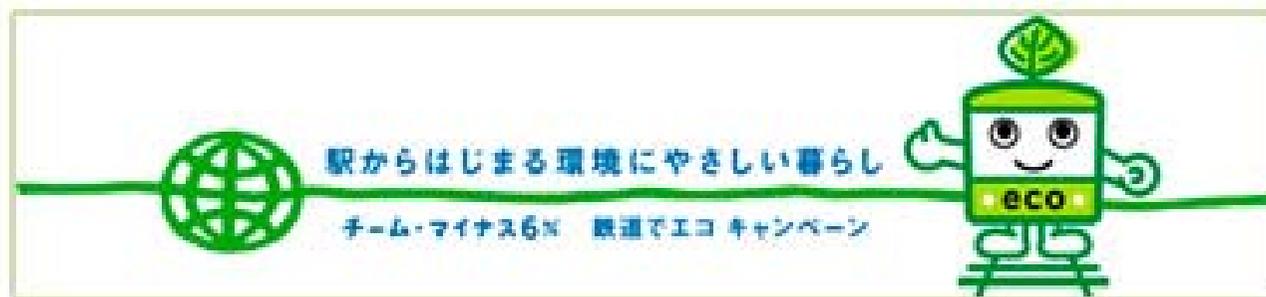
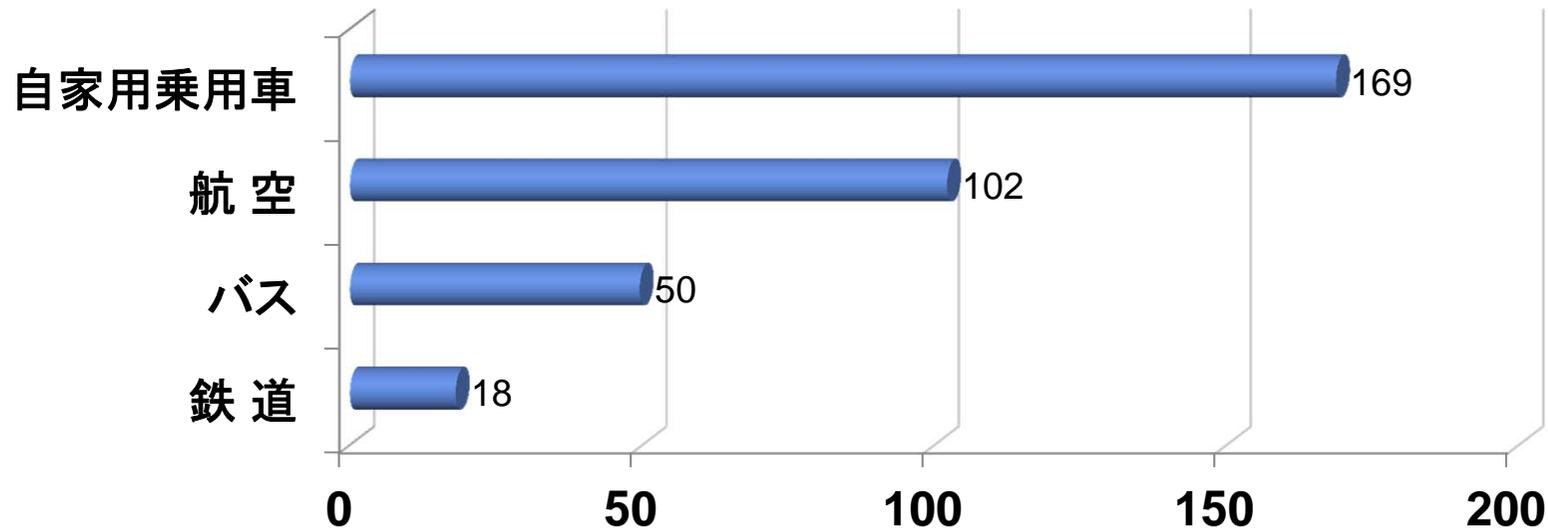
### エコシップマーク

省エネ・CO2削減に効果のある**フェリー、RORO船、コンテナ船、自動車船**を一定程度利用するモーダルシフト貢献企業を選定



## 旅客輸送におけるCO2排出量原単位(g-CO2/人キロ)

(輸送機関別のCO2排出量原単位(1人を1km輸送したときのCO2排出量)、2010年度)



環境対策と公共交通利用促進のための取組み

「バスの乗り方教室」(東北運輸局ホームページ)

<http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/kk/kk-ecoclass/kk-ecoclass-index.htm>

## 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

## 法律の概要

●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】

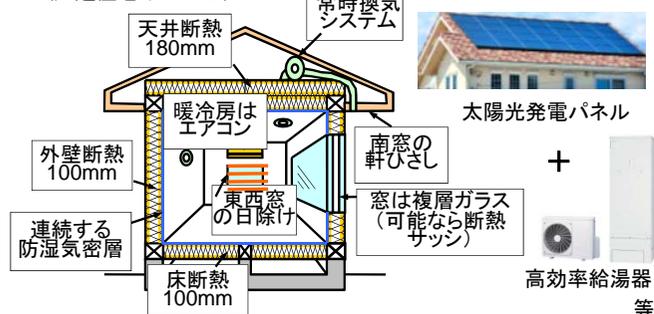
居住年	所得税最大減税額 引き上げ(10年間)		登録免許税率 引き下げ
H24年	400万円 (一般300万円)	保存 登記	0.1% (一般0.15%)
H25年	300万円 (一般200万円)	移転 登記	0.1% (一般0.3%)

【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

【認定のイメージ】

〈戸建住宅イメージ〉



●低炭素まちづくり計画の策定 (市町村)

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CO<sub>2</sub>の排出抑制



建築物の低炭素化

- 民間等の先導的な低炭素建築物・住宅の整備

緑・エネルギーの面的管理・利用の促進

- NPO等による緑地の保全及び緑化の推進
  - ✦樹林地等に係る管理協定制度の拡充
- 未利用下水熱の活用
  - ✦民間の下水の取水許可特例
- 都市公園・港湾隣接地域での太陽光発電、蓄電池等の設置
  - ✦占用許可の特例