

国土交通省説明資料

2024年6月13日

関係省庁による施策のフォローアップ

電源		施策	関係省庁名
太陽光		公共部門の率先実行（6.0GW）	環境
		地域共生型太陽光発電の導入／地域共生型再エネの導入促進（8.2GW）	★環境・農水
		空港の再エネ拠点化（2.3GW）	国交
		民間企業による自家消費促進（10.0GW）	環境
		新築住宅への施策強化（3.5GW）	★国交・経産・環境
風力	陸上	環境アセスメントの対象の適正化等（2.0GW）	★経産・環境
		改正温対法による促進（0.6GW）	環境
		系統増強等（2.0GW）	経産
	洋上	ハンズオンサポートの実施等（再エネ海域利用法に基づく案件形成と公募の実施）（2.0GW）	★経産・国交
		系統増強等（2.0GW）	経産
地熱		JOGMECによるリスクマネーの供給・先導的資源量調査や掘削技術開発の成果の共有等を実施（0.3GW）	★経産・環境
		自然公園内を中心とした、JOGMEC自らが行う「先導的資源量調査」の実施等（0.5GW）	★経産・環境
		旧ミックス達成に向けた施策強化 ※50億kWh	★経産・環境
水力		既存設備の最適化・高効率化/長時間流入量予測技術の活用等による効率的な貯水池運用の実施 ※80億kWh	★経産・国交
		旧ミックス達成に向けた施策強化 ※50億kWh	★経産・国交・農水
バイオマス		国産木質バイオマス利活用の拡大やバイオマス燃料の持続可能性確保（0.08GW）	★経産・農水
		廃棄物発電の導入加速（0.6-0.7GW）	環境

1. インフラ空間等における再生可能エネルギーの導入・利用の拡大

- (1) 太陽光・空港の再エネ拠点化
- (2) 風力・ハンスオンサポートの実施等
- (3) 水力・既存設備の最適化・高効率化等
- (4) その他分野(道路、鉄道、港湾、下水道)

2. 新築住宅への施策強化

○公的賃貸住宅・官庁施設や、道路、空港、港湾、鉄道・軌道施設、公園、ダム、上下水道等のインフラ空間等を活用した太陽光発電について、施設等の本来の機能を損なわないよう、また、周辺環境への負荷軽減にも配慮しつつ、可能な限りの導入拡大を図る。その他、立地適性等に応じ、風力発電や水力発電、バイオマス発電等の地域再エネの導入を促進する。

公的賃貸住宅・官庁施設

公的賃貸住宅(UR、公営住宅)への太陽光発電の導入推進

- ・UR賃貸住宅は、2022年度より設計を行う新築住宅に原則設置
- ・公営住宅は、2022年度より公営住宅等整備基準において設置を原則化
- ・既存について、導入を推進
(2023年度までのUR導入実績 約577kW)
(2021年度までの公営住宅導入実績 約26,800kW)

官庁施設(合同庁舎)への導入推進

- ・新築施設は標準的に導入を図る
- ・既存施設には導入可能性調査の結果を踏まえ、導入拡大を検討
(2023年までの導入実績 約3,100kW)

道路

道路空間を活用した、太陽光発電等の導入を推進

- ・管理施設等の建物の上や道路敷地など道路空間への導入を推進
- ・「道路における太陽光発電設備の設置に関する技術面の考え方」に基づき、導入目標を検討



道路における太陽光発電の活用

空港

空港の再エネ拠点化の推進

- ・空港全体として、2030年度までに再エネ発電容量230万kWの導入を目指す。



※写真提供：仙台空港再エネ発電合同会社

港湾

カーボンニュートラルポート(CNP)の形成の推進

- ・CNPの形成の取組の一環で、港湾施設への太陽光発電設置等を実施。



横浜港における太陽光発電設備

(出典)：横浜市港湾局

鉄道・軌道施設

鉄道・軌道施設における太陽光発電等の導入推進

- ・鉄道アセットを活用した再エネ設備等の導入を推進
- ・取組促進に係る官民連携プラットフォームを設置(鉄道関係者、再エネ関係企業等132者が参加)



東京メトロ提供 丸ノ内線四ツ谷駅

公園

国営公園、都市公園への太陽光発電等の導入推進

- ・国営公園、都市公園において既存施設屋上等への導入拡大を推進

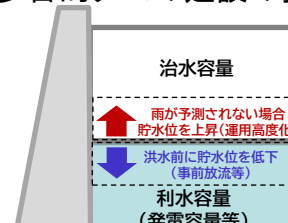


海の中道海浜公園

ダム

治水機能の強化と水力発電の促進を両立するハイブリッドダムの取組の推進

- ・ダムの運用の高度化、既設ダムの発電施設の新増設、ダム改造・多目的ダムの建設の推進



ダムの運用の高度化イメージ

上下水道

上下水道施設における再エネ設備等の導入推進

- ・上下水道施設において、再エネ設備等の導入や、下水道バイオマスの利用推進に向けた技術の導入促進を目指す。



バイオガス発電

1. インフラ空間等における再生可能エネルギーの導入・利用の拡大

(1) 太陽光・空港の再エネ拠点化

(2) 風力・ハンスオンサポートの実施等

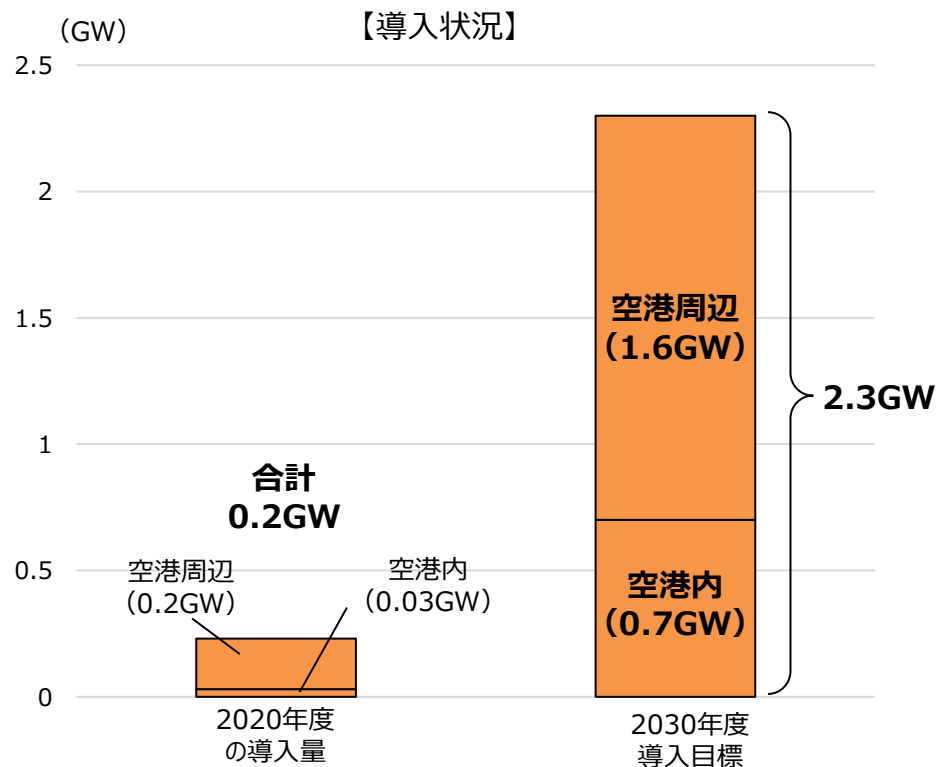
(3) 水力・既存設備の最適化・高効率化等

(4) その他分野(道路、鉄道、港湾、下水道)

2. 新築住宅への施策強化

【施策】 空港の再エネ拠点化（2.3GW）

【省庁】 国土交通省



※ 2021年度・2022年度・2023年度の導入量、空港脱炭素化推進計画に基づく導入量は、現時点で未確認。

【導入量の把握方法】

- 各空港管理者等へのアンケートの集計値（2021年3月実施）。
（※注）各空港の「空港脱炭素化推進計画」の数値の集計値ではなく、全ての空港を対象としたアンケート結果に基づく集計値。

【ミックス策定から現在までの取組内容】

【国土交通省】

- 「**空港分野におけるCO2削減に関する検討会**」を設置（令和3年3月）。
※空港の再エネ拠点化等の空港脱炭素化に向けた取組を推進。
- 改正航空法・空港法等が成立（令和4年6月）。
※**脱炭素化推進計画の認定制度を導入**。
- 改正法に基づく「**航空脱炭素化推進基本方針**」を策定（令和4年12月）。
※**航空の脱炭素化の推進の目標を設定**。
- 「**空港脱炭素化推進のための計画策定ガイドライン（第二版）**」及び「**空港脱炭素化事業推進のためのマニュアル（初版）**」を作成（令和4年12月）。
- 成田、中部、関西、大阪の4空港の「**空港脱炭素化推進計画**」を初認定（令和5年12月）。
- 県営名古屋空港の「**空港脱炭素化推進計画**」を地方自治体が管理する空港として初認定（令和6年3月）。
- **国が管理する全27空港の「空港脱炭素化推進計画」の作成を公表**（令和6年4月）。

【更なる導入拡大に向けた課題と今後の取組】

【課題①】制限区域の活用検討

- **未利用地に設置する際の管理方法を整理するとともに、技術開発の動向を踏まえて、安全性等を確認するための段階的な導入実証を検討する。**

【課題②】壁面や設置が困難な屋根等への導入検討

- 技術開発動向を踏まえ、導入の可能性を検討する。
※**軽量で柔軟なペロブスカイトや、窓や壁面への建材一体型太陽光発電の導入可能性を検討。**

- 航空局では「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向けて、2021年3月に「空港分野におけるCO2削減に関する検討会」を設置し、空港施設・車両の省エネ化や空港の再エネ拠点化等の空港脱炭素化に向けた取組を推進。
- 2022年12月に「航空脱炭素化推進基本方針」を策定し、「2030年度までに各空港のCO2排出量を2013年度比で46%以上削減および、再エネ等導入ポテンシャルの最大限活用により、空港全体でカーボンニュートラルの高みを目指す」などの目標を設定。
- また、各空港において「計画策定ガイドライン」や「事業推進のためのマニュアル」を踏まえ、「空港脱炭素化推進計画」の策定を進め、2023年12月に成田、中部、関西、大阪の4空港の推進計画を、さらに2024年3月には地方自治体が管理する県営名古屋空港の計画を初認定し、同年4月に国管理の全27空港の作成を公表した。



成田、中部、関西、大阪の4空港の認定式
(2023年12月1日)

空港脱炭素化の主な取組内容

①空港施設・空港車両からのCO2排出削減



②地上航空機からのCO2排出削減

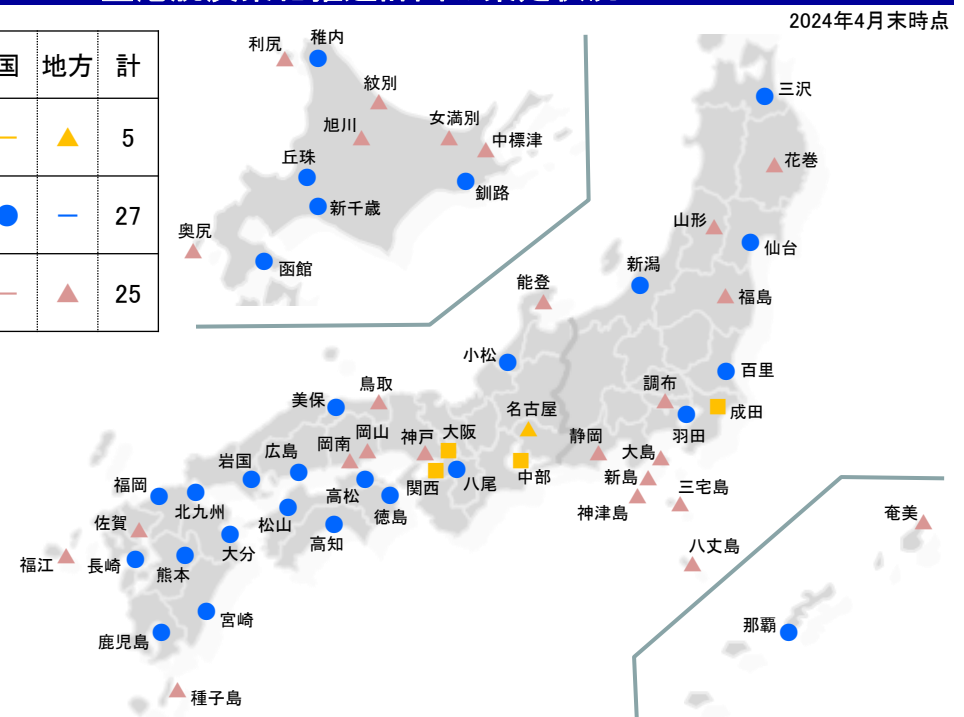


③再エネ拠点化



空港脱炭素化推進計画の策定状況

計画策定主体	会社	国	地方	計
推進計画策定・認定	■	—	▲	5
推進計画作成	—	●	—	27
協議会設置	—	—	▲	25

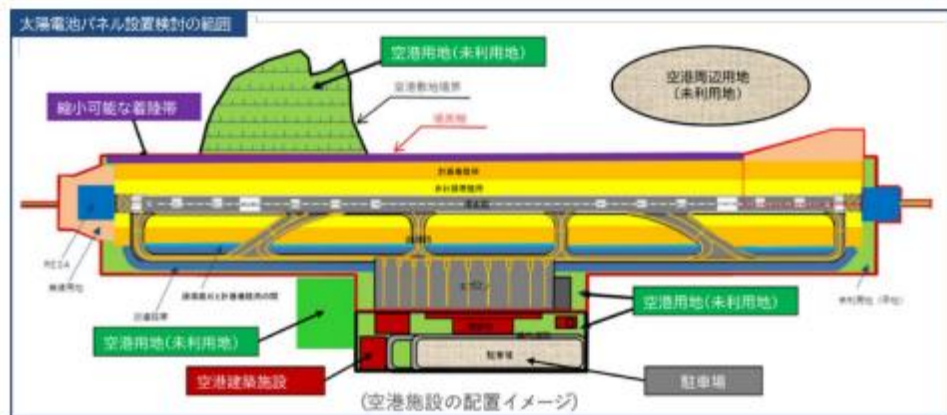


制限区域の活用検討

- 太陽光発電の導入拡大に向けては、設置可能な候補地を増やしていく必要がある。
- 現在、空港建築施設の屋根や空港駐車場、空港内未利用地（平地・法面）等への設置を検討し、導入を進めているところであるが、空港内未利用地としては制限区域内にも設置の可能性が考えられる用地がある。

検討方針

※「陸上空港の基準対象施設の性能の照査に必要な事項等を定める告示第十四条着陸帯の性能規定」及び「陸上空港の施設の設置基準と解説」にて規定



空港建築施設	: 空港建築施設（ターミナルビル、庁舎、立体駐車場、関連施設等）
駐車場・周辺用地	: 空港用駐車場（平面駐車場）、空港周辺用地（未利用地・移転減価地等）
空港用地	: 空港用地（着陸帯、誘導路帯、RESA以外の未利用地、基盤用地、法面）
縮小可能な着陸帯	: 平成31年航空法施行規則の改正に伴い、滑走路の縦方向の中心線から着陸帯の長さまでの距離が縮小された用地。

場周道路や保安道路、舗装されている着陸帯や縮小可能な着陸帯への設置に関してもリスク分析を行いつつ、採算性を含めて検討を行う。

場周道路への路面型太陽光パネル設置

保安道路への路面型太陽光パネル設置（着陸帯内）

舗装されている着陸帯等への次世代型太陽光パネル設置



着陸帯II
（保安道路）

航空機運航へのリスク



羽田空港の滑走路着陸帯
（舗装部）

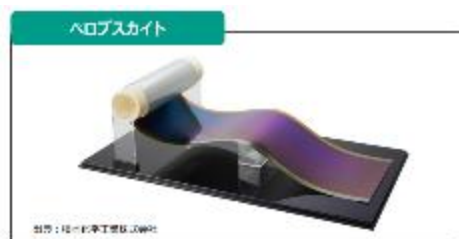
太陽光発電の設置検討の範囲

出典：国土交通省「空港脱炭素化事業推進のためのマニュアル初版」（2022年12月）

壁面や設置が困難な曲面屋根等への導入検討

- 今後の太陽光発電の導入拡大に向けては、設置場所の拡大が必要であり、**軽量で柔軟なペロブスカイトの導入**が効果的であると考えられる。
- また、ペロブスカイト以外にも**窓や壁面への建材一体型太陽光発電の導入**も考えられる。

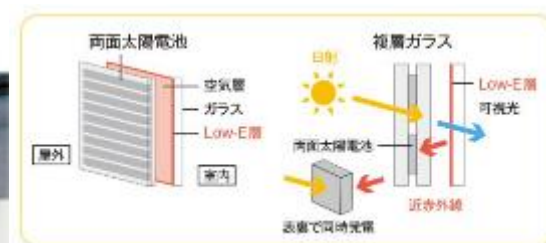
- ペロブスカイトについては、軽量で柔軟性を有するという特長を活かし、公共施設、ビル、工場、倉庫、学校施設などにおいて、これまで形状や耐荷重の観点から設置が困難であった屋根や壁面への導入を進めることとしており、2025年以降の商用化を念頭に取組まれている。
- ペロブスカイト以外にも、窓や壁面への建材としての耐久性等の性能を有する建材一体型太陽発電（シースルー型）の設置など、既に実用化されている次世代型太陽電池も含めて、導入拡大の可能性が追及されている。



出典：NEDO WEB Magazineより作成

出典：環境省「2030年度に向けた再生エネ最大限導入拡大のための環境省の取組」（2023年7月）より作成

高い透過率を有する太陽電池



曲面屋根イメージ

出典：関西エアポート株式会社資料

湾曲した屋根への設置イメージ



ガラス壁面イメージ

出典：仙台国際空港株式会社資料

ガラス壁面への設置イメージ

1. インフラ空間等における再生可能エネルギーの導入・利用の拡大

(1) 太陽光・空港の再エネ拠点化

(2) 風力・ハズオンサポートの実施等

(3) 水力・既存設備の最適化・高効率化等

(4) その他分野(道路、鉄道、港湾、下水道)

2. 新築住宅への施策強化

【施策】 ハンズオンサポートの実施等（再エネ海域利用法に基づく案件形成と公募の実施）（2.0GW）

【省庁】 経済産業省、国土交通省、環境省

【ミックス策定から現在までの取組内容】

【経産省・国交省】

- 「洋上風力産業ビジョン」（2020年、官民協議会）において、政府として**2030年10GW、2040年30～45GWの案件形成目標を設定**。
- 現在、再エネ海域利用法に基づき、沿岸海域における着床式を中心に、**年平均1GW超のペースで10箇所の促進区域を創出（合計4.6GW）**。
- また、再エネ海域利用法に基づく第2ラウンド公募からは、エネルギーミックスの達成に加え、ロシアによるウクライナ侵略に伴うエネルギー情勢の変化等を踏まえ、**早期の運転開始を促す仕組みとすべく、評価基準の見直しを実施**。
- 2022年5月にJOGMEC法を改正し、**JOGMECがセントラル方式の一環として、設備の基本設計に必要な風況や地質構造の調査を実施する業務を追加**。現在、6区域において調査を実施中。

【更なる導入拡大に向けた課題と今後の取組】

【課題①】案件形成の加速化

- 再エネ海域利用法の対象範囲を、現行の領海からEEZまで**拡大する改正法案について今国会で審議中**。法案成立後、運用ルール等を整備していく。
- EEZにおいてもJOGMECによるセントラル調査を実施していくとともに、その実施体制の強化を図る。
- 改正法案の中で、環境面について、EEZも含め国が環境調査を行い、併せて事業者による環境アセス手続を合理化する改正事項を盛り込み、**環境保全を図りつつ円滑な事業を促進していく**。
- **浮体式洋上風力の案件形成目標等を含む戦略を策定することで、国内外から更なる投資を呼び込む魅力的な市場を創出していく**。

【課題②】研究開発・実証

- グローバルな課題である、コストを抑えつつ量産化する技術等の確立に向けて、**研究開発・大規模実証を実施するとともに、欧米を中心とした有志国とグローバルに連携し、規格・国際標準等に関する議論を推進**。

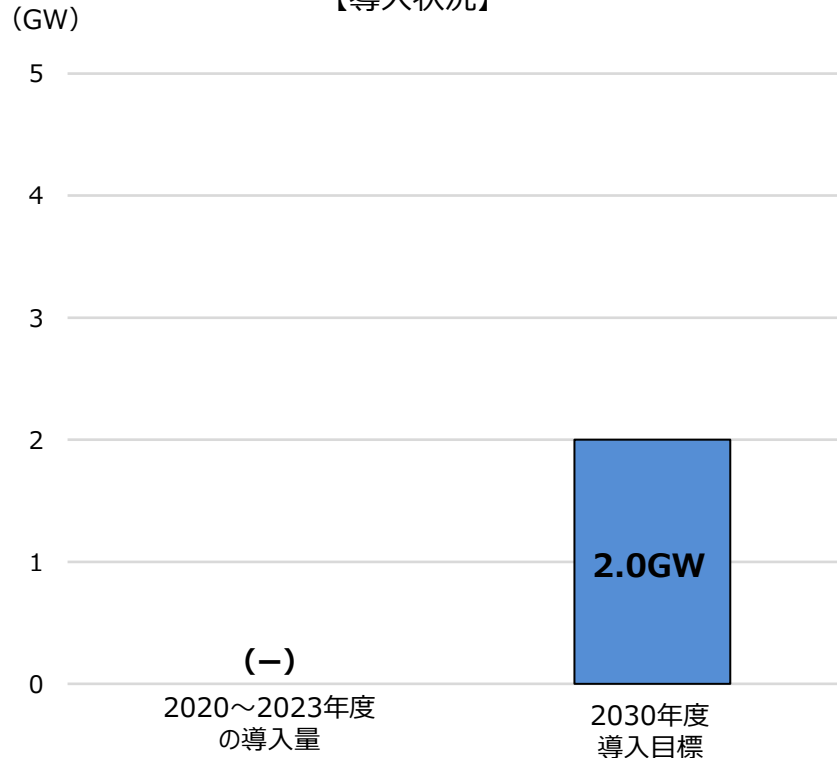
【課題③】人材育成

- 地域における**人材育成拠点の整備を推進**。加えて、これら拠点をも活用し、大学・高専等の教育研究機関が広く産業界と連携した**人材育成枠組を構築**。

【課題④】サプライチェーン構築

- 着床式のみならず、**浮体式洋上風力についても、GXサプライチェーン補助金を活用し、事業者の設備投資を支援**。

【導入状況】



【導入量の把握方法】

- 再エネ海域利用法に基づく案件のうち、**運転開始済の案件のみ**を計上。
- なお、再エネ海域利用法の公募における選定事業者の計画のうち、**2030年までに運転開始を計画している案件の出力の合計は、第1ラウンド（1.7GW）及び第2ラウンド（1.8GW）の合計3.5GW。第3ラウンド（1.1GW）については、現在事業者公募中であるため、運転開始時期は未定**。
- ※その他、港湾法等に基づき、合計0.5GWのプロジェクトが進行しており、洋上風力全体で合計5.1GWの案件を形成。

令和6年6月現在

能代港内 発電出力: 8.4万kW (4.2MW機20基)

秋田港内 発電出力: 5.5万kW (4.2MW機13基)

事業主体: 秋田洋上風力発電株式会社

事業スケジュール:

令和4(2022)年度 運転開始

秋田港



<凡例>

- : 運転中
- ▲ : 工事中
- : 運転開始前

石狩湾新港内

発電出力: 11.2万kW (8MW機14基)

事業主体: 合同会社グリーンパワー石狩
事業スケジュール:

令和6(2024)年1月 運転開始

石狩湾新港



写真提供: 石狩湾新港管理組合

むつ小川原港内

想定出力: 最大24万kW程度※

事業主体: むつ小川原港洋上風力開発株式会社

鹿島港内

想定出力: 16万kW程度※

事業主体: 株式会社ウインド・パワー・エナジー

北九州港内

発電出力: 22万kW (9.6MW機25基)

事業主体: ひびきウインドエナジー株式会社

事業スケジュール:

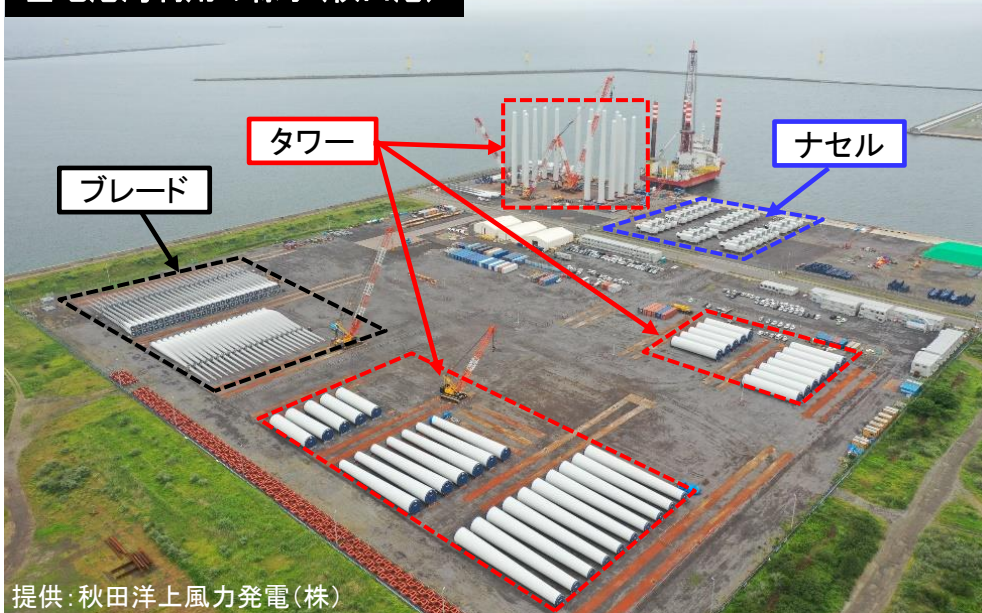
令和4(2022)年度 海上工事着工

令和7(2025)年度 運転開始(予定)

※事業主体の公表情報に基づく

- 改正港湾法(令和2年2月施行)より、国土交通大臣が、海洋再生可能エネルギー発電設備等取扱埠頭(洋上風力発電設備の設置及び維持管理に利用される埠頭)を有する港湾を基地港湾として指定し、発電事業者に当該港湾の同埠頭を長期間(最大30年間)貸し付ける制度を創設。
- 埠頭は複数の発電事業者へ貸付けられるため、国土交通大臣は複数の借受者の利用調整を実施。
- 令和6年4月時点で、青森港、秋田港、能代港、酒田港、鹿島港、新潟港及び北九州港の計7港を基地港湾に指定。
- 基地港湾の指定については、洋上風力発電の案件形成の状況等を踏まえ、指定済みの基地港湾を最大限活用しつつ、基地港湾の指定の必要性が高まった段階で、指定に係る基準への適合性を確認したうえで指定の判断を行う。

基地港湾利用の様子(秋田港)



SEP船による海上施工の様子(能代港・秋田港内)



【基地港湾の指定に係る基準】

- ・港湾計画における「海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点を形成する区域」の位置づけ
- ・係留施設及び荷捌き施設に必要な地盤強度及び面積
- ・係留施設の構造の安定
- ・当該港湾の利用状況と周辺の洋上風力発電の導入量の現状・将来見通し
- ・2以上の者の港湾の利用見込み

制度スキーム



※複数事業者が基地港湾を利用する場合は、出力量に応じ貸付料を按分する。

海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾(基地港湾)の概要

○秋田港

【指定日】令和2年9月2日
 【事業の概要】
 整備施設：岸壁(地耐力強化)
 事業期間：令和元年度～令和2年度
 【貸付の概要】
 貸付期間：R3.4.9～R28.12.1
 独占排他的使用期間：
 R3.4.9～R5.12.31(風車建設)
 R24.12.1～R28.12.1(風車撤去・解体)
 賃借人：秋田洋上風力発電株式会社



提供：秋田洋上風力発電株式会社

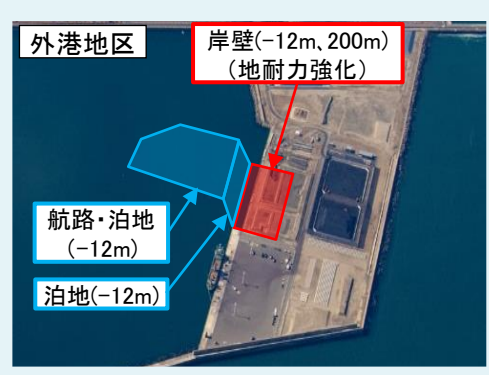
○能代港

【指定日】令和2年9月2日
 【事業の概要】
 整備施設：岸壁(水深10m(暫定))(地耐力強化)、
 泊地(水深10m(暫定))
 事業期間：令和元年度～整備中



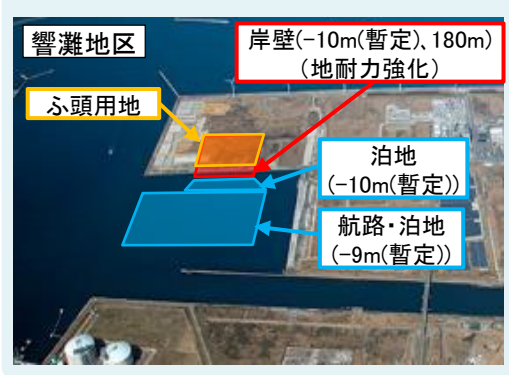
○鹿島港

【指定日】令和2年9月2日
 【事業の概要】
 整備施設：岸壁(水深12m)(地耐力強化)、
 航路・泊地(水深12m)、
 泊地(水深12m)
 事業期間：令和2年度～整備中



○北九州港

【指定日】令和2年9月2日
 【事業の概要】
 整備施設：岸壁(水深10m(暫定))(地耐力強化)、
 泊地(水深10m(暫定))、
 航路・泊地(水深9m(暫定))、ふ頭用地
 事業期間：令和2年度～整備中



○新潟港

【指定日】令和5年4月28日
 【事業の概要】
 整備施設：岸壁(水深12m)(地耐力強化)、
 泊地(水深12m)
 事業期間：令和5年度～整備中



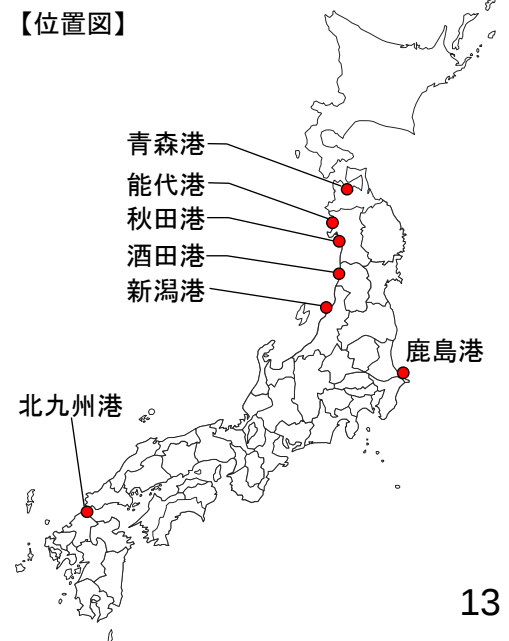
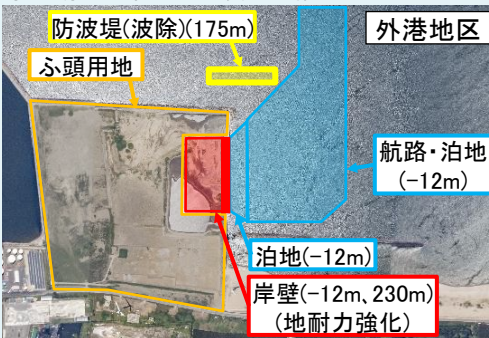
○青森港

【指定日】令和6年4月26日
 【事業の概要】
 整備施設：岸壁(水深12m)(地耐力強化)、
 泊地(水深12m)、
 航路・泊地(水深12m)
 事業期間：令和6年度～整備中



○酒田港

【指定日】令和6年4月26日
 【事業の概要】
 整備施設：岸壁(水深12m)(地耐力強化)、
 泊地(水深12m)、
 航路・泊地(水深12m)、
 防波堤(波除)、ふ頭用地
 事業期間：令和6年度～整備中



1. インフラ空間等における再生可能エネルギーの導入・利用の拡大

(1) 太陽光・空港の再エネ拠点化

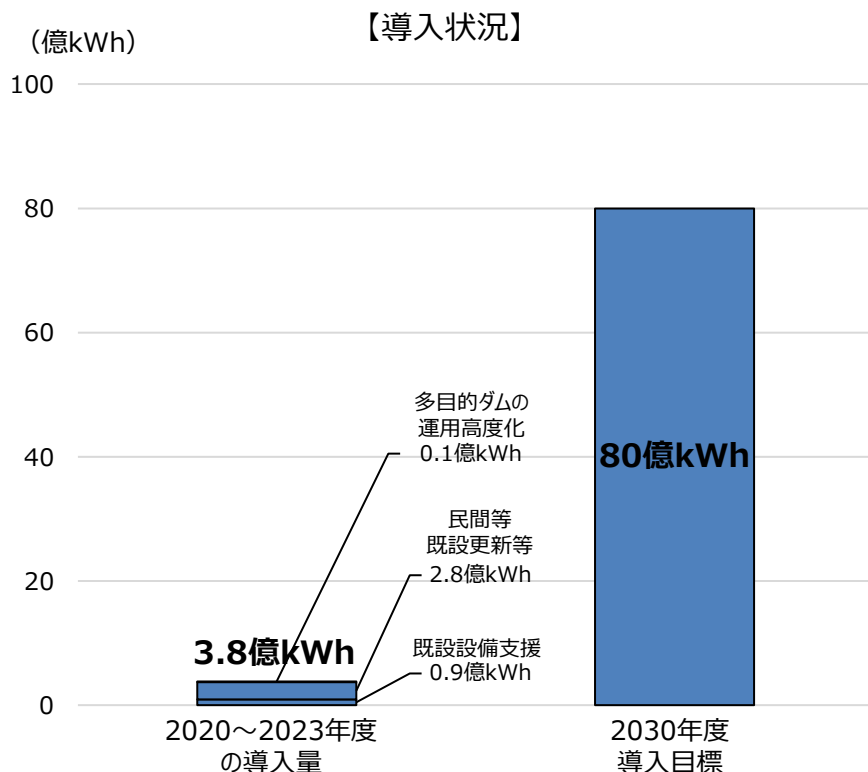
(2) 風力・ハンスオンサポートの実施等

(3) 水力・既存設備の最適化・高効率化等

(4) その他分野(道路、鉄道、港湾、下水道)

2. 新築住宅への施策強化

【施策】 既存設備の最適化・高効率化/長時間流入量予測技術の活用等による効率的な貯水池運用の実施（80億kWh）
【省庁】 経済産業省・国土交通省



【導入量の把握方法】

- 以下の合計により算出。
 - ・ 補助事業（既存設備有効活用支援事業）の実績報告書に基づくもの
 - ・ 業界団体等（電気事業連合会、公営電気事業経営者会議、水力発電事業懇話会、大口自家発電施設者懇話会水力発電委員会）を対象としたアンケート調査に基づくもの
 - ・ ダムの運用高度化の試行実績（2023年度）に基づくもの

【ミックス策定から現在までの取組内容】

【経済産業省】

- 既存設備有効活用支援事業において、既存設備の出力向上や、レジリエンス向上等の工事を支援。また、同事業において、既存設備の余力調査やデジタル技術や流入量予測システム等を用いた貯水池の運用高度化に係る調査を支援。（0.9億kWh増）
- 民間等による既存設備の更新・運用改善等が進展。（2.8億kWh増）
- 令和3年4月に「水力発電設備における保安管理業務のスマート化技術導入ガイドライン」を策定。ICT、IoT等による設備の遠隔保守を促進し、保守・点検業務の効率化により、発電停止期間の短縮・発電電力量の増加といった効果が見込まれる。

【国土交通省】

- 国土交通省及び水資源機構が管理している多目的ダムにおいて、最新の気象予測技術を活用したダムの運用高度化の試行を2022年度から実施。（0.1億kWh増（2023年度実績））

【更なる導入拡大に向けた課題と今後の取組】

【課題①】既存設備のリプレイス等による最適化・効率化

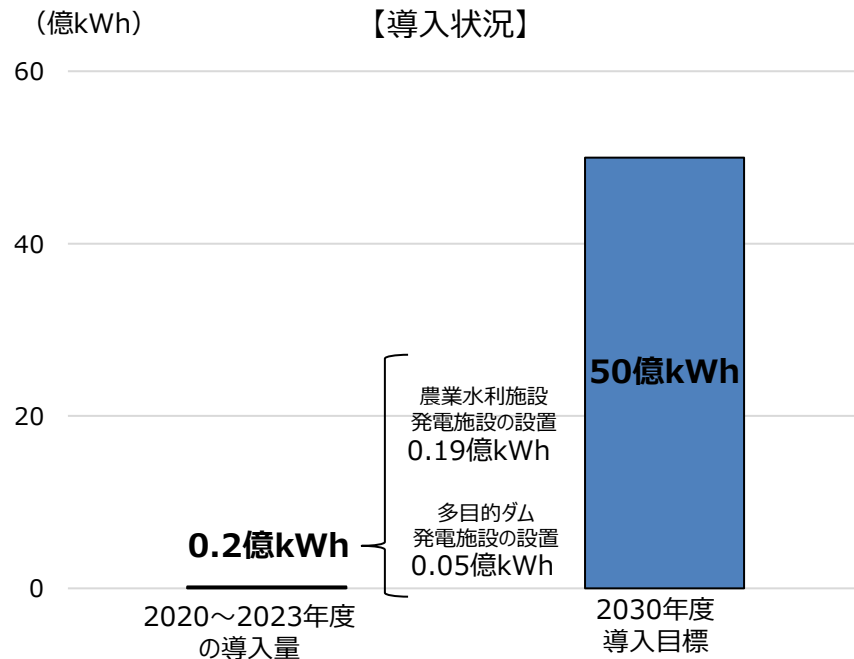
- 引き続き、既存設備の出力向上やレジリエンス向上等の調査・工事を支援。

【課題②】デジタル技術や運用改善等による効率的な貯水運用

- 発電ダムの運用改善。
- 最新の気象予測技術を活用したダムの運用高度化の取組を実施可能な全てのダムに拡大。
- 流域単位での水力発電の増強等に取り組む流域総合水管理を推進。

【施策】 旧ミックス達成に向けた施策強化（50億kWh）

【省庁】 経済産業省・国土交通省・農林水産省



※上記の「2020～2023年度の導入量」には、2019年度末時点でFIT認定済の事業を含む。

【導入量の把握方法】

- 以下の合計により算出。
 - ・ 発電未利用の多目的ダムにおける発電施設の設置実績に基づくもの
 - ・ 農業水利施設における発電施設の設置実績調査に基づくもの

【ミックス策定から現在までの取組内容】

【経済産業省】

- **既存ダムへの発電機の設置**などの内容を含む、水循環政策における再エネの導入促進に向けたロードマップの策定。
- 発電未利用ダムへの発電施設の設置について、**発電ポテンシャル調査を実施**。
- 水循環政策等における再エネ導入の促進による、**工業用水道施設における発電施設の設置**。

【国土交通省】

- 水力発電の導入促進による、**発電未利用の多目的ダムにおける発電施設の設置**。（0.05億kWh）
- 水循環政策等における再エネ導入の促進による、**水道施設における発電施設の設置**。

【農林水産省】

- 農業農村整備事業による**農業水利施設における発電施設の設置**。（0.19億kWh）

【更なる導入拡大に向けた課題と今後の取組】

【課題①】既存ダムのかさ上げ等

- **多目的ダムのかさ上げ等**に合わせた発電電力量の増加。

【課題②】発電未利用ダムへの発電施設の設置

- **多目的ダムにおける発電施設の設置**。
- **農業用ダム等における発電施設の設置**。

【課題③】その他施設への発電施設の設置

- **農業水利施設、水道施設、工業用水道施設、下水道施設等**における発電機の設置。

➤ 気候変動への適応・カーボンニュートラルへの対応のため、治水機能の強化と水力発電の促進を両立させる「ハイブリッドダム」を取組を推進。

ハイブリッドダムとは

治水機能の強化、水力発電の増強のため、気象予測も活用し、ダムの容量等の共用化など※ダムをさらに活用する取組のこと。

※「ダムの容量等の共用化」としては、例えば、利水容量の治水活用(事前放流等)、治水容量の利水活用(運用高度化)など。単体のダムにとどまらず、上下流や流域の複数ダムの連携した取組も含む。ダムの施設の活用や、ダムの放流水の活用(無効放流の発電へのさらなる活用など)の取組を含む。

取組内容

(1) ダムの運用の高度化

気象予測も活用し、治水容量の水力発電への活用を図る運用を実施。

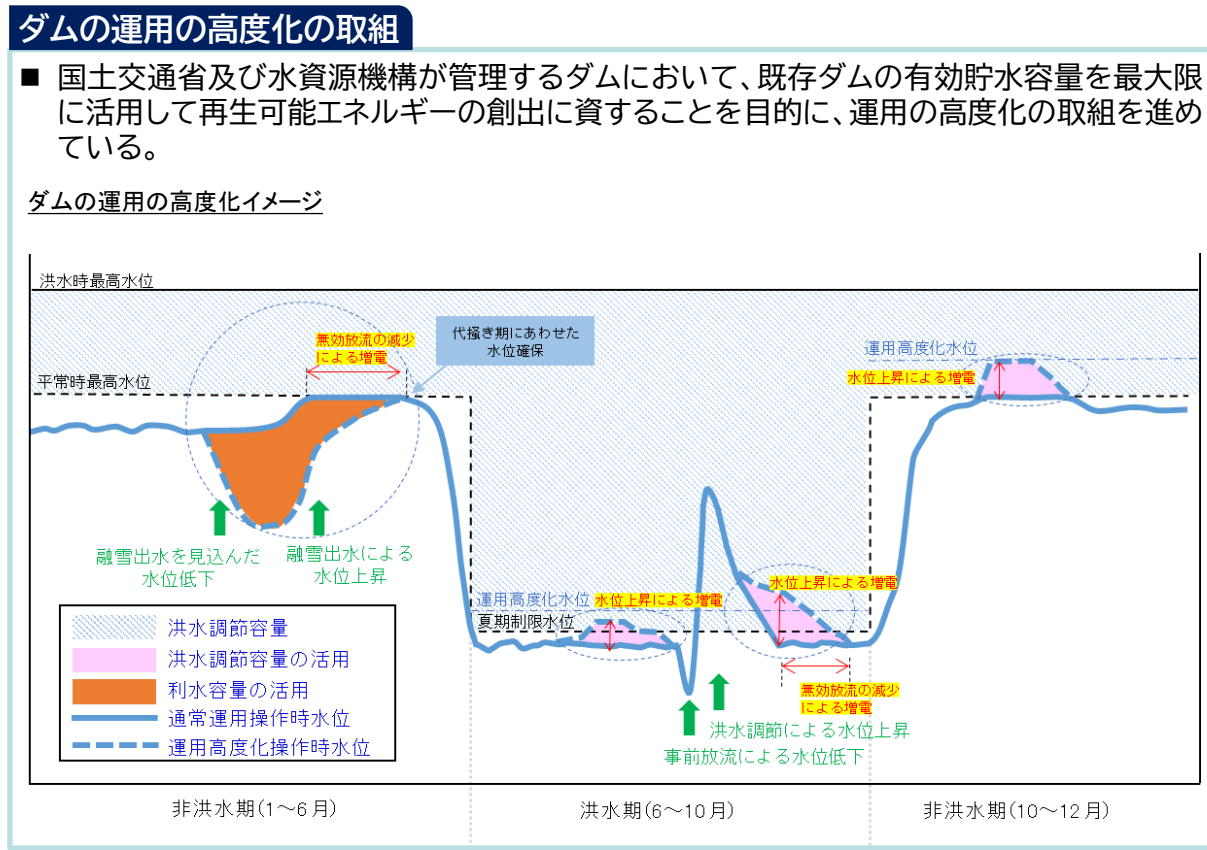
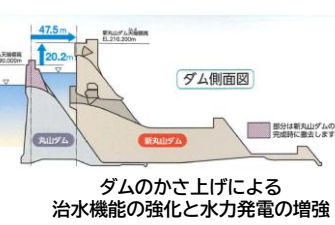
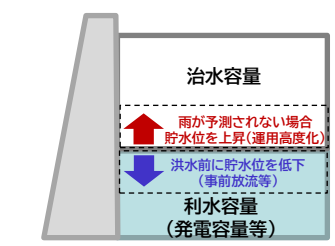
【・洪水後期放流の工夫
・非洪水期の弾力的運用】 など

(2) 既設ダムの発電施設の新増設

既設ダムにおいて、発電設備を新設・増設し、水力発電を実施。

(3) ダム改造・多目的ダムの建設

堤体のかさ上げ等を行うダム改造や多目的ダムの建設により、治水機能の強化に加え、発電容量の設定などにより水力発電を実施。



1. インフラ空間等における再生可能エネルギーの導入・利用の拡大

(1) 太陽光・空港の再エネ拠点化

(2) 風力・ハンスオンサポートの実施等

(3) 水力・既存設備の最適化・高効率化等

(4) その他分野(道路、鉄道、港湾、下水道)

2. 新築住宅への施策強化

○政府目標である「2030年度において、温室効果ガスを2013年度から46%削減、2050年カーボンニュートラルの実現」を達成するため、道路分野においても、2030年度に2013年度から35%以上削減する必要。新技術の開発や交通需要マネジメント等を総動員し、4つの柱で取組を実施。

※地球温暖化対策計画において、2030年度における温室効果ガスの削減目標値として、運輸部門35%、産業部門38%、業務その他部門51%が示されている。

(1)道路交通の適正化

～旅行速度の向上と車両の低速化による適正化～

- 道路ネットワークの整備や渋滞対策等により、道路交通の円滑化と生産性の向上を図るとともに、生活空間の道路交通の低速化等、当該道路に求められる役割を踏まえた適切な機能分化を推進し、場所に応じた適正な移動により、CO₂の排出量を削減

旅行速度 (時速)

二酸化炭素排出量 (g-CO₂/km · 台)

速度が低下すると、CO₂排出量が増加

渋滞対策等により旅行速度を向上させ、CO₂排出量を削減

(3)道路交通のグリーン化

- 再生可能エネルギーの活用の潮流を踏まえ、関係省庁・部局と連携し、次世代自動車の開発及び普及を促進させるとともに、道路空間における発電・送電・給電・蓄電の取組を推進することで、道路交通のグリーンエネルギーへの転換を進め、CO₂の排出量を削減

EV充電施設の設置の促進

(2)低炭素な人流・物流への転換

- 新たなモビリティ、公共交通、自転車、徒歩等の低炭素な交通手段の利用を促進することで、自動車から低炭素な交通手段への転換を進め、CO₂の排出量を削減
- 道路の面から輸送量の向上、効率化の取組を支え、低炭素な物流システムの構築を促進することで、CO₂の排出量を削減

新たなモビリティの導入

(4)道路のライフサイクル全体の低炭素化

- 道路の計画・建設・管理等におけるライフサイクル全体で排出されるCO₂の排出量を削減

LED照明の導入を推進

- 「道路におけるカーボンニュートラル推進戦略 中間とりまとめ」に基づき、管理施設等の建物の上や道路敷地など道路空間への太陽光発電設備の導入を推進。
- 道路※における太陽光発電施設は265箇所設置(令和3年度時点)
※国道、都道府県道、政令市道、高速道路



管理事務所上屋への設置(東日本高速道路(株))
東北自動車道 郡山IC



東九州自動車道 大長瀬トンネル坑口(九州地方整備局)

鉄道事業そのものの脱炭素化

- 高効率な車両の導入加速化（SiCパワー半導体デバイス搭載車両等）

制御方式	半導体装置 (素材・構造)	消費電力量 (従来型との比較)
従来型 〔直流モーターの 抵抗制御等〕	—	100%
VVVF型 半導体を用いて電 圧と周波数を変化 させることで交流 モーターを制御	Si (GTO)	約50%
	Si (IGBT)	約30% (約70%改善)
	SiC (IGBT/MOSFET)	約25% (約75%改善)

※VVVF: Variable Voltage Variable Frequency (可変電圧・可変周波数)

- 車両の減速時に発生する回生電力の活用（回生電力貯蔵装置等）
- 蓄電池車両・ディーゼルハイブリッド車両による非電化区間の実質電化
- 非化石ディーゼル燃料の使用、水素を用いた燃料電池鉄道車両等の開発・導入

→海外展開の可能性も含め、広く我が国の産業の競争力強化に資する。

鉄道の
脱炭素

鉄道アセットを活用した脱炭素化

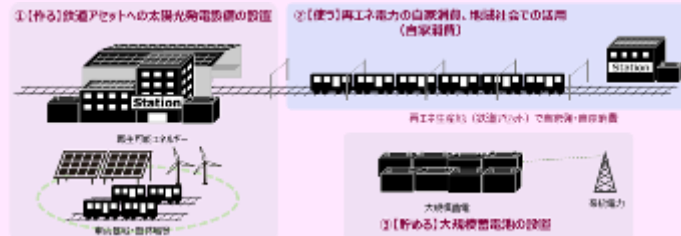
i 太陽光発電等の創エネ

- 駅舎や車両基地、線路用敷地等への再エネ発電設備の設置、PPA*事業等により再エネ導入を加速化

*PPA: Power Purchase Agreement(電力購入契約)の略称

ii 蓄電池の導入による再エネ調整力の確保

- 変電所や高架下等への大規模蓄電池の設置により、再エネや回生電力を有効活用するとともに、地域におけるレジリエンスを強化



iii クリーンなエネルギー輸送

- 架線等を活用した再エネの送電により、沿線地域のマイクログリッド構築や地域間の電力系統整備に貢献
- 鉄道駅の地域水素拠点化や鉄道による水素輸送を通じ、水素サプライチェーンの構築に貢献

鉄道による
脱炭素

環境優位性のある鉄道利用を通じた脱炭素化

- 環境優位性のある鉄道の利用を一層増大させることを通じて日本全体のカーボンニュートラルに貢献
- 鉄道利用によるCO₂排出削減効果の見える化等により、企業や荷主、一般消費者等の行動変容を促す。
- 貨物鉄道については、施設の強靱化や空き状況のリアルタイムな情報提供、積替ステーションの設置等による輸送力の活用・強化がモーダルシフトを促す上で重要



鉄道が支える
脱炭素

鉄道分野のカーボンニュートラルが目指すべき姿

- <鉄道の脱炭素> <鉄道による脱炭素> <鉄道が支える脱炭素> の3つの柱に沿った取組を推進することにより、2050年において、
 - ・ 運輸部門における環境のトップランナーであり続け、鉄道自体のカーボンニュートラルを実現
 - ・ 最も基幹的かつ身近な交通インフラ（グリーンレール）として、カーボンニュートラル社会を支える
- その実現に向け、3つの柱を総合して、**2030年代において、鉄道分野のCO₂排出量（2013年度1,177万t）の実質46%に相当する量（約540万t）を削減**することを目指す

事業者名	主な設置箇所
JR北海道	空知運転所跡地
JR東日本	四ツ谷駅、平泉駅、海浜幕張駅、福島駅、小淵沢駅、千駄ヶ谷駅、高輪ゲートウェイ駅
JR東海	浜松工場、(東海道新幹線のり面(予定))
JR西日本	摩耶駅、福井駅、大阪駅、和泉府中駅、網干総合車両所
JR四国	宇多津駅構内
JR九州	新宮中央駅、佐世保車両センター
JR貨物	(貨物駅跡地(予定))
東武鉄道	南栗橋車両工場
西武鉄道	武蔵丘車両検修場
京成電鉄	京成千原線線路わきの遊休地
京王電鉄	明大前駅、若葉台駅、永福町駅、高幡不動乗務区・施設管理所
小田急電鉄	東北沢駅、下北沢駅、世田谷代田駅、多摩センター駅、はるひ野駅、小田原駅
東急電鉄	元住吉駅
京浜急行電鉄	羽田空港第3ターミナル駅、南太田駅、金沢文庫駅
東京メトロ	四ツ谷駅、北綾瀬駅、西船橋駅、浦安駅、葛西駅
相模鉄道	三ツ境駅、弥生台駅
名古屋鉄道	尾張瀬戸駅
南海電気鉄道	羽衣駅、泉大津駅、泉佐野駅
京阪電気鉄道	橋本駅付近、中書島駅付近(社有地)
阪急電鉄	摂津市駅、西宮北口駅
阪神電気鉄道	大石駅、大物駅、杭瀬駅

【JR東日本・平泉駅】



【京成電鉄・線路わき遊休地】



【東急電鉄・元住吉駅】



【小田急電鉄・小田原駅】



【相模鉄道・弥生台駅】



【東京メトロ・四ツ谷駅】



【阪急電鉄・西宮北口駅】



【JR東海・浜松工場】



【阪神電気鉄道・大石駅】



【JR九州・佐世保車両センター】



- サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズに対応し、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を図ることにより、荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成する。
- また、温室効果ガスの排出量が多い産業等が多く集積する港湾・臨海部において、水素・アンモニア等の受入環境の整備を図ることにより、産業の構造転換及び競争力の強化に貢献する。
- これらにより、我が国が目標とする2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する。

「カーボンニュートラルポート(CNP)」の形成のイメージ



産業の構造転換及び競争力強化への貢献

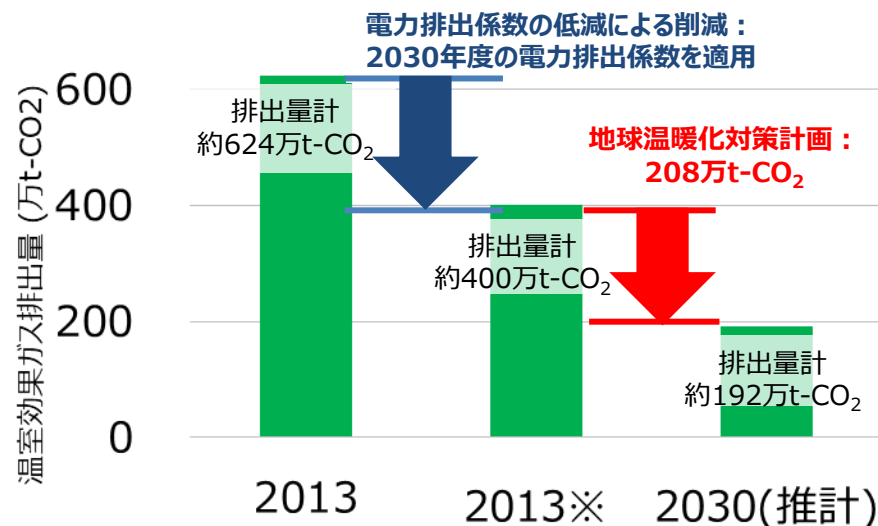
産業のエネルギー転換に必要な水素やアンモニア等の供給に必要な環境整備を行うことで、港湾・臨海部の産業構造の転換及び競争力の強化に貢献

荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成

世界的なサプライチェーン全体の脱炭素化の要請に対応して、港湾施設の脱炭素化等への取組を進めることで、荷主や船社から選ばれる、競争力のある港湾を形成

- 下水道では、下水処理の過程で多くのエネルギーを使用しており、年間約600万t-CO₂の温室効果ガスを排出。
- 地球温暖化対策計画(R3閣議決定)において、下水道における省エネ・創エネ対策の推進、下水污泥焼却の高度化等により、2030年度までに208万t-CO₂の削減(対2013年度比)を見込む。

■下水道からの温室効果ガス排出量



注：排出量は創エネによる削減分も含む

※2030年度の電力排出係数（見込み）を適用した場合

■地球温暖化対策計画(R3閣議決定)における目標

①下水污泥のエネルギー化（創エネ）

- 目標：** **約70万t-CO₂を削減**
- 消化ガス利用施設、固形燃料化施設の着実な導入
 - 地域バイオマスの受入れや廃棄物処理施設等との連携によるエネルギー利用量の増加

②污泥焼却の高度化

- 目標：** **約78万t-CO₂を削減**
- N₂O排出抑制型の焼却炉への更新
 - 焼却を伴わない污泥処理方法（固形燃料化等）への変更
 - 高温焼却（850℃以上）の100%実施

③省エネの促進

- 目標：** **約60万t-CO₂を削減**
- 電力・燃料消費を年率約2%削減
 - 省エネ診断等による電力・エネルギー消費等を踏まえた機器更新や運転管理の効率化



1. インフラ空間等における再生可能エネルギーの導入・利用の拡大

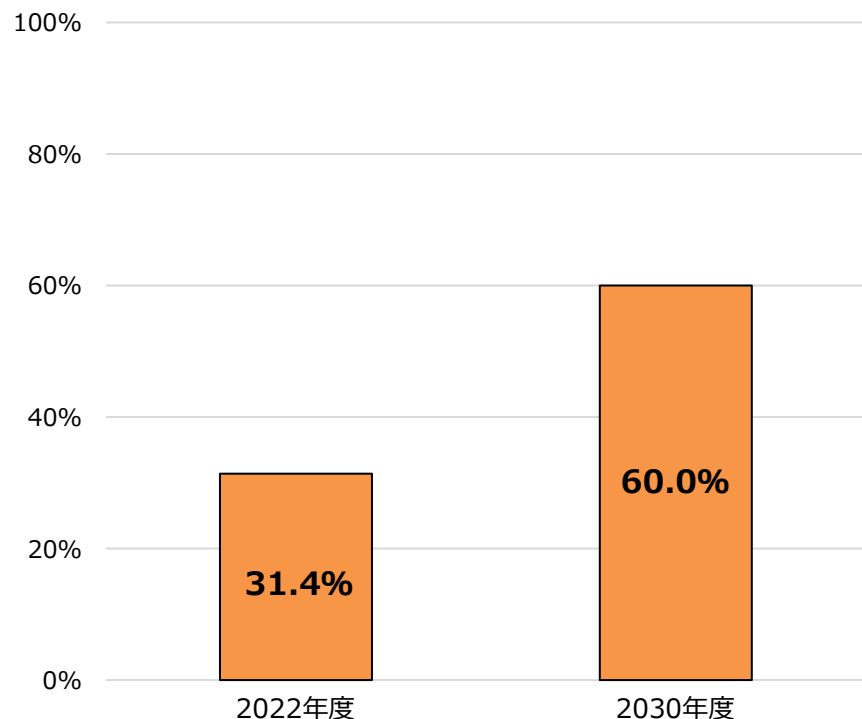
- (1) 太陽光・空港の再エネ拠点化
- (2) 風力・ハンスオンサポートの実施等
- (3) 水力・既存設備の最適化・高効率化等
- (4) その他分野(道路、鉄道、港湾、下水道)

2. 新築住宅への施策強化

【施策】新築住宅への施策強化（3.5GW）

【省庁】国土交通省・経済産業省・環境省

【新築戸建住宅への太陽光発電設備設置率】



【設置率の把握方法】

- 建築物省エネ法に基づくトップランナー報告及び国交省による実態調査（抽出調査）の結果・建築着工統計調査に基づく各事業者の設置率を供給シェアで加重平均し算出。

【ミックス策定から現在までの取組内容】

国交省・経産省・環境省で連携し、以下の取組を推進。

【国交省】

- **建築物再生可能エネルギー利用促進区域制度**の推進（令和6年4月）。
- 再エネ設備の設置を**低炭素建築物の認定要件化**（令和4年10月）、認定低炭素建築物の住宅ローン減税等における優遇。
- **建築物の省エネ性能表示制度**の推進（令和6年4月）。再エネ設備の設置の有無、エネルギー消費性能への効果を表示。
- **戸建住宅の太陽光発電システム設置に関するQ&A**を策定・公表（令和5年6月）。
- **フラット35**において、ZEH住宅の金利引下げ（令和4年10月）。

【経産省】

- **FIT制度**において、事業用太陽光より高い買取価格（2024年度16円/kWh）を設定。
- **ZEHビルダー/プランナー登録制度**に基づくZEH供給実績の評価。
- **ZEHの普及に向けた補助事業**の実施。

【環境省】

- **ZEH等への支援**を通じた太陽光発電設備の普及促進
- **PPAモデル**等の初期費用ゼロ型の太陽光発電設備の導入に関する情報提供
- 9割の都道府県が温対法に基づく**地方公共団体実行計画**において再エネ導入目標を設定。あわせて、一定程度の都道府県が住宅太陽光に係る目標も設定している。

【更なる導入拡大に向けた課題と今後の取組】

引き続き、国交省・経産省・環境省で連携し、上記に加え、以下の取組を推進。

【課題①】普及啓発・誘導の加速

- ZEHビルダー/プランナー登録制度における**事業者に対する表彰制度**の創設（経産省）
- **デコ活**（脱炭素につながる新しい豊かな暮らしを創る国民運動）の促進等を通じた住宅の脱炭素化に関する情報提供。（環境省）
- **住宅トップランナー制度**の活用も検討（国交省）

【課題②】地域ごとの適性を踏まえた太陽光発電設備の設置

- 自治体との連絡会議を開催し、先行自治体の**取組の横展開**を図る。（環境省・国交省）

【課題③】建物の壁面や耐荷重性の低い屋根など、これまで導入が困難であった場所への導入

- **次世代型太陽電池**の早期の社会実装に向けて、①量産技術の確立、②生産体制整備、③需要の創出に三位一体で取り組んで行く。（経産省）

【課題④】太陽光発電設備の設置に係る初期コストの低減、重量への構造的対応の必要性、安定供給の確保（特に更新時）

- 太陽光パネルによる重量増に対応可能な**壁量基準等の見直し**（国交省）
- **次世代型太陽電池**の早期の社会実装（再掲）（経産省）

Point

- ・ **2024年4月**から、太陽光発電設備などの再生可能エネルギー利用設備の導入促進のため、**建築物再生可能エネルギー利用促進区域制度**が創設。
- ・ 市町村が促進計画を作成・公表することで、当該計画の区域内には、**建築士から建築主に対する再エネ利用設備についての説明義務**や**建築基準法の形態規制**の特例許可などが適用。

建築物再生可能エネルギー利用促進区域制度

- ✓ 市町村が、建築物への再エネ利用設備の設置の促進を図ることが必要であると認められる区域について、促進計画を作成。（作成は任意）
- ✓ 促進計画が作成・公表された場合、以下の措置が適用。

計画区域内に適用される措置

建築士による再エネ導入効果の説明義務

- ・ 条例で定める用途・規模の建築物が対象
- ・ 建築主に対し、設置可能な再エネ設備を書面で説明

市町村の努力義務（建築主等への支援）

- ・ 建築主に対し、情報提供、助言その他の必要な支援を行う。（例：再エネ利用設備の設置に関する基本的な情報や留意点）

建築主の努力義務（再エネ利用設備の設置）

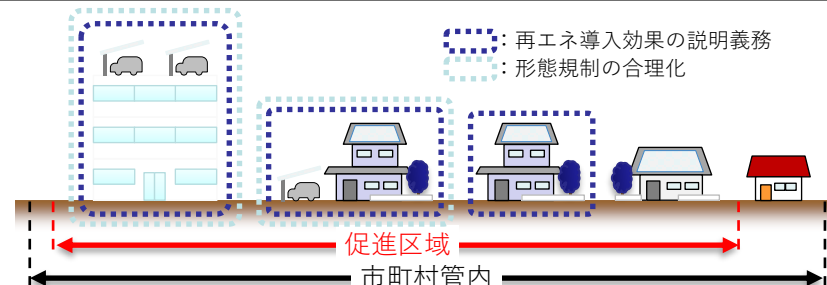
- ・ 区域内の建築主に対し、再エネ利用設備を設置する努力義務

形態規制の合理化

- ・ 促進計画に定める特例適用要件に適合して再エネ設備を設置する場合、建築基準法の形態規制について特定行政庁の特例許可対象とする

【特例許可の対象規定（建築基準法）】

- ・ 容積率 ・ 建蔽率
- ・ 第一種低層住居専用地域等内や高度地区内における建築物の高さ



- 建築士が建築主に対して、再エネ利用設備に関する一般的な情報提供（設置によるメリットや留意事項等）を円滑に実施できるよう、情報提供用のリーフレットのひな形を提示（市町村において、具体的な情報を追加等して活用可能）。
- 太陽光発電設備の設置に係る初期投資の回収期間について、ひな形中の試算例を各地域の実情に応じた内容に変更する際に活用可能な試算ツールも国土交通省Webサイトで公表。

建築主の皆様へ

●●市の
建築物再生可能エネルギー利用促進区域における
説明義務制度について

住宅・建築物に設置できる再エネ利用設備

再生可能エネルギー利用設備(再エネ利用設備)は、太陽光や風力などの自然の力を使って生活に必要なエネルギーを作る設備です。
住宅・建築物に設置できる再エネ利用設備としては、太陽光発電設備、太陽熱利用設備、バイオマス設備等があります。

太陽光発電 太陽熱利用 バイオマス発電

再エネ利用設備のメリット

メリット① CO2排出削減への貢献
日本は、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラル」を宣言し、2030年度の温室効果ガス排出量を46%削減(2013年度比)することを目標としています。
カーボンニュートラルの実現を図るためには、建築物分野におけるエネルギー消費量の削減を図るとともに、太陽光などの再生可能エネルギーを積極的に活用することが重要です。
建築物に再エネ利用設備を設置することで、従来の化石燃料由来のエネルギー消費量を削減することができ、CO2排出量の削減に貢献することができます。

メリット② 家計に優しい
再エネ利用設備の導入により、光熱費の節約が可能です。
例えば、太陽光発電設備で生み出した電気を使うことで、年間約4万円*の電力購入費月の節約が可能です。
※設置する設備容量を5kW、購入電力の削減量を約1.6千kWh/年、電気料金の単価を26.34円/kWhと仮定して算出した試算値(※1)についてはこちらを参照

メリット③ 災害時に強い
停電時や災害時などの、もしもの時に頼りになります。
例えば太陽光発電設備の場合、停電時にも発電した電気を利用することができるため、スマートフォンの充電等が可能になります。

1

1. 入力項目

入力セル ※サンプルの数値等が入力されています。内容を変更して活用下さい。

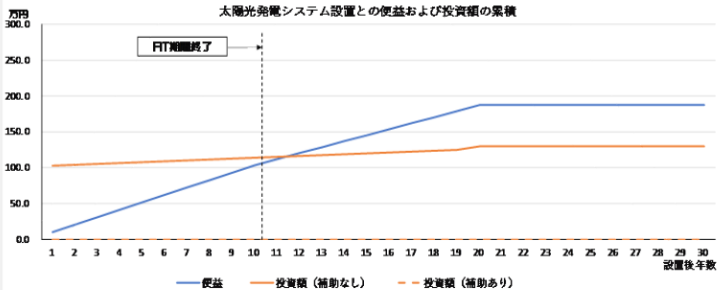
項目	数量	入力時メモ(※参照として、サンプルの数値等の根拠を記載しています)
太陽光発電システム	設置容量 4.0 kW	仮定の値を入力(4kWの試算例とした)
売電量	売電総量 4,800 kWh	「参考 発電量算定シート」の【発電量等の入力値の算定】①の値を入力
買電量	内、自家消費量 1,440 kWh	同上
	売電量 3,360 kWh	同上
耐用年数	パネル 20 年	仮定の値を入力(実際にはメーカーの保証期間等に基づき入力)
	パワコン 10 年	同上
投資回収年	投資額 初期費用 102.0 万円/一式	「資料1」の「システム費用」(25.5万円/kW)に設置容量(4kW)を乗じた値を入力
	維持費用 1.20 万円/年	「資料1」の「運転維持費」(0.3万円/kW)に設置容量(4kW)を乗じた値を入力
	パワコン更新費用 0.0 万円/台	「パワコン更新費用」を「維持費用」に含めため、「0」を入力。
	廃棄費用 4.0 万円/一式	「資料1」に記載の廃棄費用(1万円/kW)に設置容量(4kW)を乗じた値を入力
	補助金等 設置時 0.0 万円/式	補助金を適用しない場合の試算例としたため、「0」を入力
	パワコン更新時 0.0 万円/台	同上
便益回収年	自家消費による電力購入費用削減分 34.75 円/kWh	「参考 発電量算定シート」の【参考：電力単価】②(東京電力の平均モデル)の値を入力
	売電分 FIT期間中 16.00 円/kWh	「資料1」の「FIT調達価格(2024年度)」を入力
	FIT終了後 10.00 円/kWh	「資料1」の「調達価格の終了後の売電価格(2024年度)」を入力
	自家消費による電力購入費用削減額 5.00 万円/年	自動入力
	売電額 FIT期間中 5.38 万円/年	自動入力
	FIT終了後 3.36 万円/年	自動入力

※投資回収年、便益回収年のデフォルト値は、「参考 発電量算定シート」参照

2. 評価

評価項目	評価	評価時メモ
発電状況	設備利用率 13.7 %	自動入力
	余剰発電比率 70.0 %	自動入力
パネル耐用期間中収支	耐用年数 20 年	自動入力
	便益合計 187.4 万円	自動入力
	投資額合計(補助金なし) 130.0 万円	自動入力
	投資額合計(補助金あり) - 万円	自動入力
投資回収年	補助金なし(補助金中継しにくい) 12 年	自動入力
	補助金あり(国庫補助金/パワコン更新補助) - 年	自動入力

太陽光発電システム設置との便益および投資額の累積



FIT期間終了

便益 投資額(補助なし) 投資額(補助あり)

低炭素建築物の認定制度の概要

- エコまち法（都市の低炭素化の促進に関する法律）で定める低炭素建築物の認定制度は、省エネ性能に優れ、かつ、低炭素化に資する一定の措置が講じられている建築物を所管行政庁が認定する制度。
- 認定を受けた建築物は、住宅ローン減税・フラット35Sにおける優遇や容積率緩和措置の対象となる。

■ 低炭素建築物の認定基準 ※下記の他、資金計画等が適切なものであることを満たす必要

ZEH・ZEB水準の省エネ性能

- ① 外皮性能（誘導基準）
 - 住宅においては、強化外皮基準
 - 非住宅においては、PAL*
 - ② 一次エネルギー消費性能（誘導基準）
 - 住宅：省エネ基準から20%以上削減※
 - 非住宅：省エネ基準から用途に応じて30～40%以上削減※
40%：事務所等・学校等・工場等、
30%：ホテル等、病院等、百貨店等、飲食店等、集会所等
- ※再生可能エネルギーを除く

+

その他講ずべき措置

- ① 再生可能エネルギー利用設備の導入（必須項目）
 - 再生可能エネルギー利用設備の導入
 - （戸建住宅の場合のみ）省エネ量と再生可能エネルギー利用設備で得られる創エネ量の合計が基準一次エネルギー消費量の50%以上であること
- ② 低炭素化に資する措置（選択項目）

下記措置の内いずれかの措置を講ずる

 - 節水対策
 - ①節水に資する機器（便器、水栓など）の設置
 - ②雨水、井戸水又は雑排水の利用のための設備の設置
 - エネルギーマネジメント
 - ③HEMS又はBEMSの設置
 - ④再生可能エネルギーと連系した蓄電池の設置
 - ヒートアイランド対策
 - ⑤一定のヒートアイランド対策（屋上・壁面緑化等）の実施
 - 躯体の低炭素化
 - ⑥住宅の劣化の軽減に資する措置
 - ⑦木造住宅又は木造建築物である
 - ⑧高炉セメント又はフライアッシュセメントの使用
 - V2H充放電設備の設置
 - ⑨V2H充放電設備（建築物と電気自動車等との間で充放電を行う設備）の設置 ※電気自動車等に充電のみをする設備を含む

または

標準的な建築物と比べて、低炭素化に資する建築物として
所管行政庁が認めるもの（CASBEE等）

■ 認定状況（令和5年3月末時点）

認定対象	合計
一戸建て	62,578件（戸）
共同住宅	32,104件（戸又は棟）
複合建築物	305件（棟）
非住宅	33件（棟）
合計	95,020件

Point

- 2024年4月から、住宅・建築物を販売・賃貸する事業者に対して、販売等の対象となる住宅・建築物の省エネルギー性能を表示することが努力義務化。
- 省エネルギー性能を表示する際は、原則として規定のラベルを使用することが必要。

エネルギー消費性能表示制度

- ✓ 住宅・建築物を販売・賃貸する事業者※は、その販売等を行う建築物について、エネルギー消費性能を表示する必要(努力義務)。
※事業者であるかは反復継続して販売等を行っているか等で判断。
- ✓ 告示に定められたラベルを使用して表示。
- ✓ 告示に従った表示をしていない事業者は勧告等の対象※。

※ 当面は社会的影響が大きい場合を対象に実施予定

表示制度をもっと知りたい！

表示制度の詳細や留意事項について整理したガイドラインやオンライン講座を国土交通省ホームページに公開しています。



<https://www.mlit.go.jp/shoene-label/>

省エネ性能ラベル



ラベルの発行

Webプログラムの計算結果等と連動して発行（自己評価）

エネルギー消費性能

- ✓ ★1つで省エネ基準適合
- ✓ 以降★1つにつき10%削減
- ✓ 太陽光発電自家消費分を見える化

断熱性能

- ✓ 断熱等性能等級1～7に相当する7段階で表示
- ✓ 4で省エネ基準適合

目安光熱費

- ✓ 設計上のエネルギー消費量と全国統一の燃料単価を用いて算出

ラベルを用いた広告イメージ

不動産検索サイト等で物件関係画像の一つとして表示することをイメージ



戸建住宅の太陽光発電システム設置に関するQ&A

- 令和5年6月に、戸建住宅の太陽光発電システム設置に関するQ&Aを公表。
- 戸建住宅を対象として、太陽光発電システムを、①新築時に設置する場合、②新築時には設置しないが将来的な後載せを想定して計画・設計する場合、③太陽光発電システムの設置を前提としていない既存住宅に設置する場合の3ケースに分け、住宅メーカー、工務店、設計事務所、太陽光発電システム事業者、消費者を対象として、住宅側の留意事項を整理し、Q&A形式で解説。



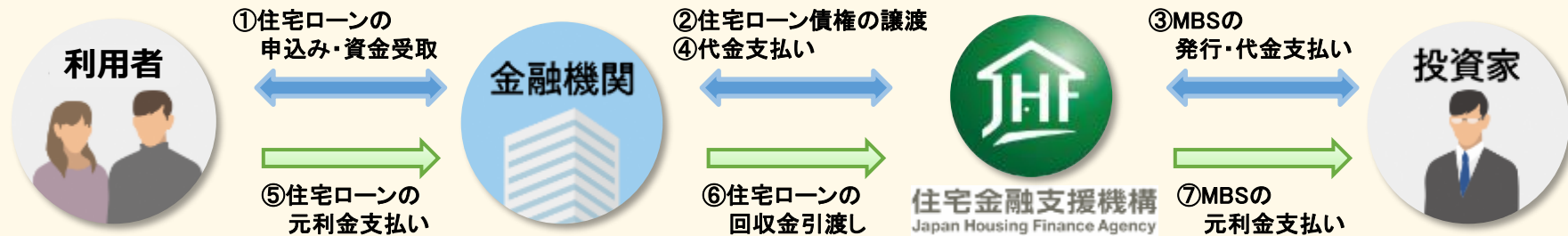
新築時に太陽光発電システムを設置する住宅について、以下の計画・留意事項を整理

- ・構造安全性の確認方法
- ・必要な防水対策、防火対策
- ・設計上の留意点
- ・多雪地域等で必要な対策
- ・パワーコンディショナー設置の留意点
- ・近隣への配慮事項
- ・施工会社の選定の留意点

等

制度の概要

- 民間金融機関が提供した住宅ローンを住宅金融支援機構が買い取ることで、国民に根強い需要のある「全期間固定金利」の住宅ローン（フラット35）」の普及を支援。
- 住宅金融支援機構は、自らが発行する債券（MBS）によって投資家から買取資金を調達することで、国費によらない自主的な財源確保を実現（住宅ローンの証券化）。
- さらに、省エネ性・耐震性などの質の高い住宅を対象とした住宅ローン（フラット35S）などについては、金利の引下げを実施。



●フラット35の融資要件

資金使途	本人又は親族が居住する住宅の 建設資金（新築）若しくは 購入資金（新築・既存）	返済期間	15年以上 35年以内
融資対象となる住宅	・床面積：一戸建て住宅 70㎡以上、マンション 30㎡以上 ・住宅の省エネ性能や耐火性能等について、機構が定める技術基準に適合	金利	全期間固定 (R6.6金利:1.85%)

●フラット35Sによる金利引下げ

フラット35S（「省エネ性」、「耐震性」、「バリアフリー性」、「耐久性・可変性」のいずれかの性能が優れた住宅）		
性能が優れた住宅 (Bプラン)	性能が特に優れた住宅 (Aプラン)	性能が極めて優れた住宅 (ZEH) ※省エネ性のみ
当初5年間 ▲0.25%	当初5年間 ▲0.5%	当初5年間 ▲0.75%

フラット35S(ZEH)の対象となる戸建ての基準

区分	断熱等性能	一次エネルギー消費量 (対省エネ基準)		<適用条件>
		再エネ除く	再エネ含む	
『ZEH』	強化外皮基準	▲20%以上	▲100%以上	-
Nearly ZEH			▲75%以上 ▲100%未満	寒冷地、低日射地域、 多雪地域
ZEH Oriented			再エネの導入は 必要ない	都市部狭小地、多雪地域

※赤枠囲み部分が太陽光パネル設置に係る措置内容。

木造建築物の仕様の実況に応じた壁量基準等の見直し

現状・改正主旨

- 現行の壁量基準・柱の小径の基準では、「軽い屋根」「重い屋根」の区分に応じて必要壁量・柱の小径を算定。
一方、木造建築物の仕様は多様化しており、この区分では適切に必要な壁量や必要な柱の小径が算定できないおそれ。
- 特に、より高い省エネ性能のニーズが高まる中、断熱性能の向上や階高の引き上げ、トリプルガラスサッシ、太陽光発電設備等が設置される場合には、従来に比べて重量が大きく、地震動等に対する影響に配慮が必要。
- このため、木造建築物の仕様の実況に応じて必要壁量・柱の小径を算定できるよう見直す。
(建築基準法施行令等を改正し、令和7年4月の施行を予定。なお、1年程度の間、現行の壁量基準等を適用可能とする経過措置を設ける。)

壁量基準の見直し(令第46条)

- 仕様の実況に応じた必要壁量の算定方法への見直し
現行:「軽い屋根」「重い屋根」の区分により必要壁量を算定
⇒ 見直し:建築物の荷重の実態に応じて、算定式により、必要壁量を算定
- 存在壁量に準耐力壁等を考慮可能化
現行:存在壁量として、耐力壁のみ考慮
⇒ 見直し:存在壁量として、耐力壁に加え、腰壁、垂れ壁等を考慮可能
- 高耐力壁を使用可能化
現行:壁倍率は5倍以下まで
⇒ 見直し:壁倍率の上限撤廃(壁倍率5倍を超えるものも使用可)
- 構造計算による安全性確認の合理化
現行:構造計算による場合も壁量計算が必要
⇒ 見直し:構造計算による場合は壁量計算は不要

柱の小径の基準の見直し(令第43条)

- 仕様の実況に応じた柱の小径の算定方法への見直し
現行:階高に対して「軽い屋根」「重い屋根」等の区分に応じて一定の割合を乗じて算定
⇒ 見直し:建築物の荷重の実態に応じて、算定式により、
・ 柱の小径を算定
又は、
・ 小径別の柱の負担可能な床面積を算定

設計支援ツールの整備

- 住宅の諸元※を入力すれば、必要壁量、柱の小径や柱の負担可能な床面積を容易に算定できる設計支援ツールを整備
(※諸元:階高、床面積、屋根・外壁の仕様、太陽光発電設備等の有無等)