

# 国土交通省説明資料

2025年6月2日

# GXの実現に向けた国土交通省の取組

- 国土交通省では、「GX2040ビジョン」や「エネルギー基本計画」等を踏まえ、徹底した省エネ・クリーンエネルギーへの移行、再エネの供給拡大等により脱炭素の取組を経済成長につなげる「国土交通GX」を推進。
- 脱炭素投資を促進する観点から、関係省庁と連携し、GX経済移行債等を活用しながら運輸・くらし等の幅広い分野での投資を促進。
- TCFDやTNFD等の環境に関する情報開示の動きを契機として、関係省庁や産業界等と連携して、脱炭素の環境価値が評価される市場創出に向けた取組みを推進。

## カーボンニュートラル・GX

### GX推進法・GX推進戦略

(2023年5月成立・7月閣議決定)

- 脱炭素と産業競争力強化・経済成長の同時実現を目指す

### 水素社会推進法

(2024年5月成立)

- 低炭素水素の供給・利用を促進

TCFD(気候関連財務情報開示タスクフォース)  
プライム企業 開示義務化(2022年4月)

### GX2040ビジョン

(2025年2月閣議決定)

- エネルギー・産業立地・産業構造・市場創造
- 成長志向型カーボンプライシング構想
- AZEC(アジアゼロエミッション共同体)

### 地球温暖化対策計画

(2025年2月閣議決定)

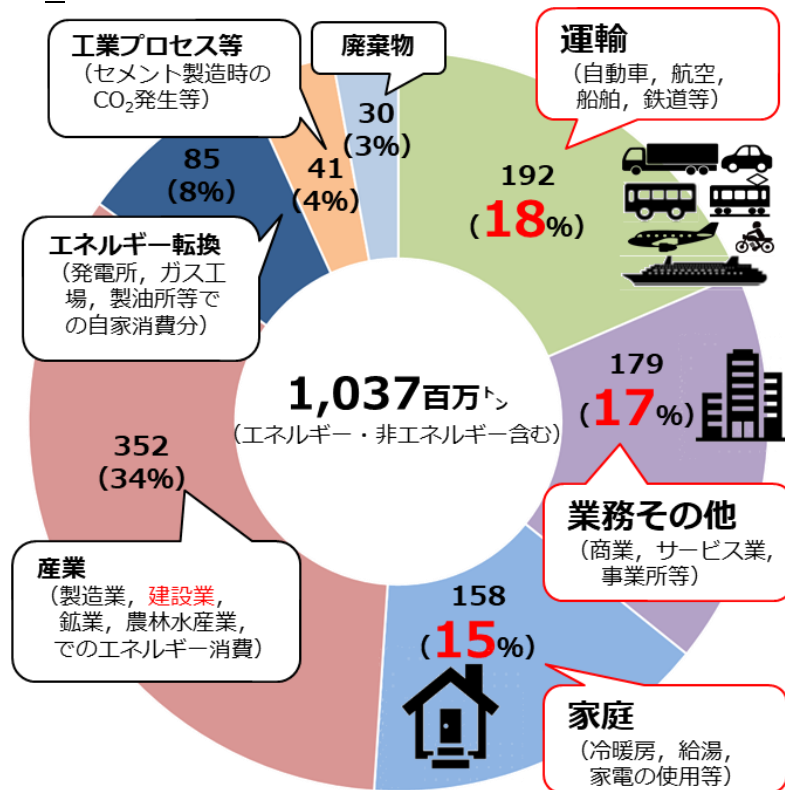
### エネルギー基本計画

(2025年2月閣議決定)

反映

## 国土交通省環境行動計画の改定

## CO<sub>2</sub>の排出量\* 部門別内訳 [百万ト] [2022年度]



その他(間接CO<sub>2</sub>等) : 2.1百万t-CO<sub>2</sub> (0.2%)  
\* 発電及び熱発生に伴うエネルギー起源のCO<sub>2</sub>排出量を、電力及び熱の消費量に応じて各最終消費部門及びエネルギー転換部門の消費者に配分した値。

# GXの実現に向けた国土交通省の取組(運輸分野)

## 自動車・道路分野の脱炭素化(次世代自動車の普及促進等)

○ 運輸部門のCO2排出量の大宗を占める自動車分野では、EV、FCV等の次世代自動車の普及促進を図る。

**目標**

- ・2035年までに乗用車の新車販売 電動車(EV,FCV,PHEV,HV) 100%
- ・2030年までに小型商用車の新車販売 電動車20~30%
- ・2030年までに公共用の急速充電器3万口を含む充電インフラ30万口の整備

### 次世代自動車の普及促進に向けた取組

【補助対象車両の例】

- ・商用車における次世代自動車の導入及び商用電動車の劣化バッテリーを再利用した再エネ地産地消を促進
- ・SA/PA・道の駅でのEV充電施設や水素ステーションの設置を促進
- ・走行中給電システムの技術システムを支援し、導入可能性を幅広く検討



## 海事分野の脱炭素化(ゼロエミッション船の普及促進等)

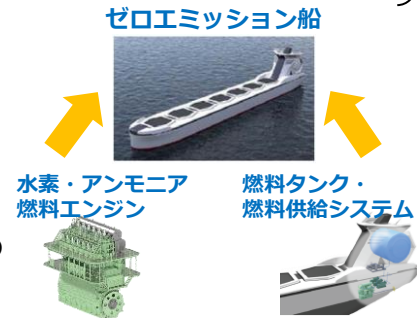
○ 水素・アンモニア等を燃料とするゼロエミッション船等の技術開発等を推進するとともに、ゼロエミッション船等の普及促進をはじめとする海事産業の国際競争力強化を推進する。

**目標**

- ・内航海運のCO2排出削減量を2030年181万トン、2040年387万トンに設定。(2013年度比)
- ・国際海運において2050年頃までのGHG排出ゼロを目指す。(2023年IMOにおいて合意)

### ゼロエミッション船等の導入・普及の促進

- ・ゼロエミッション船等の開発・実証を実施  
※アンモニア船:2026年より実証運航開始  
水素燃料船:2027年より実証運航開始
- ・ゼロエミッション船等の生産設備の整備を支援
- ・ゼロエミッション船等の導入に向けた国際基準の整備等を推進



## 鉄道分野の脱炭素化(水素燃料電池鉄道車両の開発・導入等)

○ 水素燃料電池鉄道車両の開発・導入等、鉄道分野の脱炭素化を推進する。

**目標**

- ・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%に相当する量を削減することを目指す。

### 鉄道分野の脱炭素化

- ・鉄道車両・設備の省エネ化、水素燃料電池鉄道車両の開発・導入等を推進



水素燃料電池鉄道車両(JR東日本提供)

## モーダルシフトの推進等

○ 陸・海・空の輸送モードを総動員した「新モーダルシフト」の推進によりGXを推進する

**目標**

- ・鉄道(コンテナ貨物)、内航(フェリー・RORO船等)の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増

### 物流GXの推進

- ・モーダルシフト等を通じた物流の効率化や共同輸配送の促進
- ・改正物流効率化法に基づく規制的措置を通じて積載率向上などの物流効率化を推進

## 航空分野の脱炭素化(SAFの導入促進等)

○ 航空法に基づいて策定された航空脱炭素化推進基本方針を踏まえ、SAFの導入促進や航空交通システムの高度化による運航改善、環境新技術の導入などを推進する。

**目標**

- ・2030年時点の本邦航空会社による燃料使用量の10%を持続可能な航空燃料(SAF)に置き換える。
- ・国際航空においては、2050年までのカーボンニュートラル実現を目指す。

### SAFの導入促進

- ・経済産業省等と連携し、SAFの原料調達及び開発・製造を支援
- ・国産SAF利用拡大に向け、SAF官民協議会において議論を推進

### 運航の改善

- ・情報共有基盤の整備や管制システム性能向上による管制の高度化、衛星を活用した出発・到着・巡航等の飛行区分ごとの運航効率の改善を推進

### 環境新技術の導入

- ・電動航空機や水素航空機などの環境新技術の実用化に向け、国際標準・安全基準の策定を目指す

# GXの実現に向けた国土交通省の取組(建築・インフラ等分野)

## ■住宅・建築物分野の脱炭素化(ZEH・ZEBの普及促進等)

○ ZEH(ゼッチ)・ZEB(ゼブ)の普及促進や、新築住宅を含む省エネ基準への適合義務化を踏まえた対応など、住宅・建築物における脱炭素化を推進する。

### 目標

- ・遅くとも2030年度までに、省エネ基準をZEH・ZEB水準へ引上げ。
- ・2050年までにストック平均でZEH・ZEB水準の省エネ性能の確保を目指す。

### ■住宅・建築物の省エネ化推進

・2027年度を目標として、住宅トップランナー制度において、戸建住宅及び賃貸アパートにおける省エネ性能の基準を引き上げ、戸建住宅における太陽光発電設備の設置率に係る基準を追加

・関係省庁と連携しZEH・ZEBの普及や省エネ改修に対して支援

### ■ライフサイクル全体での脱炭素化

・関係省庁と緊密に連携し、建築物のライフサイクルを通じて排出されるCO<sub>2</sub>等(ライフサイクルカーボン)の算定・評価等を促進するための新たな制度を構築

### ■住宅・建築物における木材利用の促進

・建築基準の合理化や優良な中大規模木造建築物に対する支援等を実施

## ■まちづくり分野の脱炭素化(まちづくりGXの推進等)

○ 都市緑地の量・質の確保に係る官民の取組を促進、エネルギーの面的利用による効率化、脱炭素に資する民間都市開発等のまちづくりGX、グリーンインフラ技術の開発などを推進する。

### ■まちづくりGXの推進

都市緑地法等の改正を踏まえ、

- ・都市の緑地に対する民間投資を促進
- ・地方公共団体等による緑地の保全・整備を推進
- ・都市のエネルギーの面的利用による効率化を推進
- ・優良な民間都市開発事業を推進



良質な緑地の確保を通じた魅力的な空間の形成



エネルギーの面的利用のイメージ

### ■グリーンインフラの推進

・脱炭素に資するグリーンインフラ技術の開発・実装を推進

## ■建設施工分野の脱炭素化(建設材料の脱炭素化等)

○ 建設材料の脱炭素化等、インフラのライフサイクル全体でのカーボンニュートラルを推進する。

(令和7年4月「国土交通省土木工場の脱炭素アクションプラン」を公表)

### ■建設機械の脱炭素化

・直轄工事でのモデル工事を実施し、電動建機普及、次世代燃料使用を促進

### ■コンクリートの脱炭素化

・直轄工事において低炭素型コンクリート等の現場試行を実施し、将来的な使用原則化を視野に市場性等を検証



低炭素型コンクリート試行事例  
(三重県桑名市長島町)

### ■CO<sub>2</sub>排出削減効果の見える化

・マニュアル(※)に基づき、工事毎のCO<sub>2</sub>排出削減量を算定する試行を実施

※「インフラ分野における建設時のGHG排出量算定マニュアル案」  
令和6年6月 国土技術政策総合研究所策定、公表

## ■港湾分野の脱炭素化(CNPの形成の推進等)

○ 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート(CNP)の形成等を推進する。

### ■CNPの形成の推進

・CNPの形成に向けて、港湾脱炭素化推進計画の作成・実施を推進(令和7年4月18日時点で、46港が港湾脱炭素化推進計画を作成)



CNP形成のイメージ図

### ■ブルーカーボンに係る取組

・藻場・干潟等の保全・再生・創出を推進

## 再生可能エネルギーの導入・利用拡大

○ 公的賃貸住宅、官庁施設、空港、鉄道、道路、ダム、上下水道、港湾等の多様なインフラを活用した太陽光や水力、バイオマス等の導入促進など、再生可能エネルギーの最大限の導入に向けた取組を推進する。また、ペロブスカイト太陽電池について、技術動向等を踏まえつつ、実装を検討。

### 太陽光発電の導入促進

#### 空港

・空港脱炭素化推進計画を作成し、太陽光発電の導入を促進



空港脱炭素化推進のイメージ

#### 道路

・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の活用

#### 鉄道

・官民連携プラットフォームにおける情報共有、協力体制の構築等を通じて、鉄道アセットを活用した再エネ導入等を推進



丸ノ内線四ツ谷駅(東京メトロ提供)

#### 公的賃貸住宅

・UR賃貸住宅において、2022年度より設計を行う新築住宅に設置を原則化  
・公営住宅において、2022年度より公営住宅等整備基準において設置を原則化

#### 上下水道

・上下水道施設における再エネ設備の導入支援、新たな再エネ設備の設置方法についての技術実証等により導入促進

#### 港湾

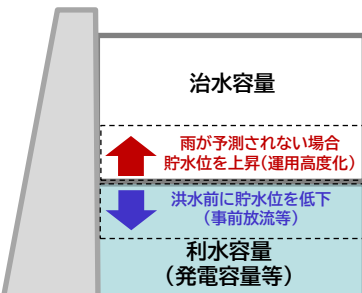
・港湾管理者による港湾脱炭素化推進計画の作成等を通じて、港湾における太陽光発電の導入を推進

#### 官庁施設

・国土交通省環境行動計画に基づき、官庁施設における太陽光発電の導入を推進

### 水力発電の導入促進

・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」の取組を推進  
・具体的には、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

### 下水道バイオマスの導入促進

・下水道バイオマスの利用推進に向けた革新的技術の導入促進  
・下水道技術の普及促進に向け、2022年度に「カーボンニュートラル地域モデル処理場計画」を創設し、令和6年度末までに8つの処理場を登録



カーボンニュートラル地域モデル処理場計画

### 洋上風力発電の導入促進

・洋上風力発電の排他的経済水域(EEZ)展開に向けた制度整備の推進  
・洋上風力発電設備の設置及び維持管理に必要な基地港湾の計画的な整備を推進



# (参考)GX経済移行債による投資促進策


## GX経済移行債による投資促進策(案) ※令和6年末時点

	官民投資額	GX経済移行債による主な投資促進策	措置済み (R4補正~R6当初 【約3.3兆円】)	R6FY補正 (国庫債務負担行為) ※R6FY補正予算額	R7FY (国庫債務負担行為) ※R7当初予算額	備考	
製造業	鉄鋼 化学 紙パルプ セメント	3兆円~ 3兆円~ 1兆円~ 1兆円~	・多排出製造業の製造プロセス転換に向けた設備投資支援(革新電炉、分解炉熱源のアンモニア化、ケミカルサイクリング、バイオメタン、CCUS、バイオリファイナリー等への転換)	327億円		5年:4,247億円 (256億円)	・設備投資への支援総額は10年間で1.3兆円規模 ※R5年末時点 ・別途、GI基金での水素還元等のR&D支援、グリーンSteel/グリーンセメントの生産量等に応じた税額控除を措置
運輸	自動車	34兆円~	・電動車(乗用車)の導入支援 ・電動車(商用車等)の導入支援 ・生産設備導入支援	2,191億円 545億円 8,274億円	1,100億円 400億円 1,778億円		・別途、GI基金での次世代蓄電池・モーター、合成燃料等のR&D支援、EV等の生産量等に応じた税額控除を措置 ・別途、GI基金での全固体電池等へのR&D支援を措置
	蓄電池	7兆円~	・定置用蓄電池導入支援	85億円		3年:400億円 (150億円)	
	航空機	4兆円~	・次世代航空機開発等の支援			5年:868億円 (81億円)	・5年間で1,200億円規模の支援
	SAF	1兆円~	・SAF製造・サプライチェーン整備支援	276億円		278億円	・別途、GI基金でのSAFのR&D支援、SAFの生産量等に応じた税額控除を措置
	船舶	3兆円~	・ゼロエミッション船等の生産設備導入支援	94億円		5年:300億円 (102億円)	・別途、GI基金でのアンモニア船等へのR&D支援を措置
くらし等	くらし	14兆円~	・家庭の断熱窓への改修 ・高効率給湯器の導入 ・商業・教育施設等の建築物の改修支援 ・高い省エネ性能を有する住宅の導入支援	2,350億円 580億円 110億円	1,350億円 580億円 3年:344億円(112億円)	12億円	・自動車等も含め、3年間で2兆円規模の支援を措置(GX経済移行債以外も含む) ※R5年末時点
	資源循環	2兆円~	・循環型ビジネスモデル構築支援	85億円		3年:400億円 (180億円)	・別途、GI基金での熱分解技術等へのR&D支援を措置
	半導体	12兆円~	・パワー半導体等の生産設備導入支援 ・AI半導体、光電融合等の技術開発支援	4,329億円 1,031億円	1,576億円	1,797億円	・別途、GI基金でのパワー半導体等へのR&D支援を措置
エネルギー	水素等	7兆円~	・既存原燃料との価格差に着目した支援 ・水素等の供給拠点の整備(FEED事業)	89億円		5年:3,897億円 (357億円)	・供給開始から15年間で3兆円規模 ※R5年末時点 ・別途、GI基金でのサプライチェーンのR&D支援を措置
	次世代再エネ	31兆円~	・H2O7 効付太陽電池、浮体式洋上風力、水電解装置等のサプライチェーン構築支援 ・ペロブスカイト導入促進モデル構築支援	548億円		5年:1,460億円 (610億円) 50億円	・設備投資等への支援総額は10年間で1兆円規模 ※R5年末時点 ・別途、GI基金でのH2O7 効付等のR&D支援を措置
	原子力	1兆円~	・高速炉/高温ガス炉実証炉開発	686億円		3年:1,152億円 (829億円)	
	CCS	4兆円~	・次世代革新炉の開発・建設に向けた技術開発・サプライチェーン構築支援 ・CCSサプライチェーン構築のための支援(適地の開発等)			3年:93億円 (60億円)	
	分野横断的措置		・中小企業を含め省エネ補助金による投資促進等 ・ディープテック・スタートアップ育成支援 ・GI基金等によるR&D ・GX実装に向けたGX機構による金融支援 ・地域脱炭素交付金(自営線マイノリティ等) ・Scope3削減に向けた企業間連携省CO2投資促進 ・GXリーグ運営	1,740億円 410億円 8,060億円 1,200億円 90億円	5年:2,025億円 (300億円) 15億円	760億円 300億円 700億円 85億円 3年:50億円 (20億円) 31億円	・3年間で7,000億円規模の支援 ※R5年末時点 ・5年間で2,000億円規模の支援(GX機構のノウハウ支援を含む) ※R5年末時点 ・R2第3次補正で2兆円(一般会計)措置/今後1,200億円規模の支援を追加で措置 ・債務保証によるファイナンス支援等を想定
税制措置		・グリーンSteel、グリーンセメント、SAF、EV等の生産量等に応じた税額控除				※上記の他、事務費(GX経済移行債の利払費等)が542億円	

R6補正以降の予算措置: 2兆7,147億円 (R6補正: 7,711億円(緑下線)、R7当初: 7,258億円(紫下線))。これまでの措置済(国庫債務負担行為含む)と青字を含めると約14兆円

- 道路管理者が協働して脱炭素化を推進するため、国の**道路脱炭素化基本方針**に基づき、道路管理者が**道路脱炭素化推進計画**を策定する枠組みを導入
- 脱炭素技術の活用を促進するため、**道路の構造に関する原則に脱炭素化の推進等への配慮を位置づけ**、計画に基づく**脱炭素化に資する施設等の占用許可基準を緩和**

### 背景・必要性



気候変動に伴う  
災害の激甚化・頻発化

**地球温暖化防止**

中期目標：2030年度に温室効果ガスの約46%削減  
道路関連分野のCO2排出量は全体の約18%

今後改定される新たな目標への対応  
(次期NDC (国が決定する貢献) 2025年に2035年目標等)

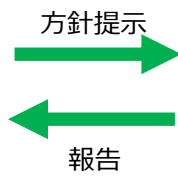
全ての道路管理者による積極的な取組が必要

### 改正概要

#### 道路管理者が協働して脱炭素化を促進する枠組みの導入

**道路脱炭素化基本方針【国】**

- ・ 道路の脱炭素化の推進の意義や目標
- ・ 国が実施すべき施策の基本的方針
- ・ 脱炭素化推進計画の策定に関する基本的事項 等



**道路脱炭素化推進計画【国、高速会社、自治体等】**

- ・ 道路の脱炭素化の目標
- ・ 道路の脱炭素化の推進を図るための施策
- ・ 計画の実施に必要な事項

#### 脱炭素化技術の活用を促進

##### ① 脱炭素化の道路構造への転換

道路構造について脱炭素化への配慮を明確化



LED照明  
(消費電力約56%削減)



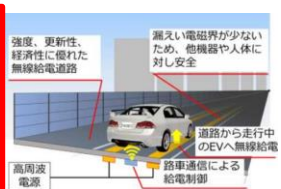
低炭素アスファルト  
(CO2排出量7~18%削減)

##### ② 道路空間における脱炭素化施設の導入促進※

道路空間において民間が活用できるよう道路占用基準を緩和



太陽光発電施設



走行中給電施設

※道路脱炭素化推進計画へ位置づけられるものに限る

背景・必要性

○第6次エネルギー基本計画において、「洋上風力発電は再生可能エネルギー主力電源化の切り札」とされ※<sup>1</sup>、洋上風力発電の導入が進捗。今後、更なる案件の増加に伴い基地港湾の混雑が予見される中、運転開始後の洋上風車の大規模修繕を速やかに行えるよう、広域的な基地港湾の利用調整を行う仕組みが必要。

※1 第7次エネルギー基本計画(R7.2.18閣議決定)においても同様の位置付け

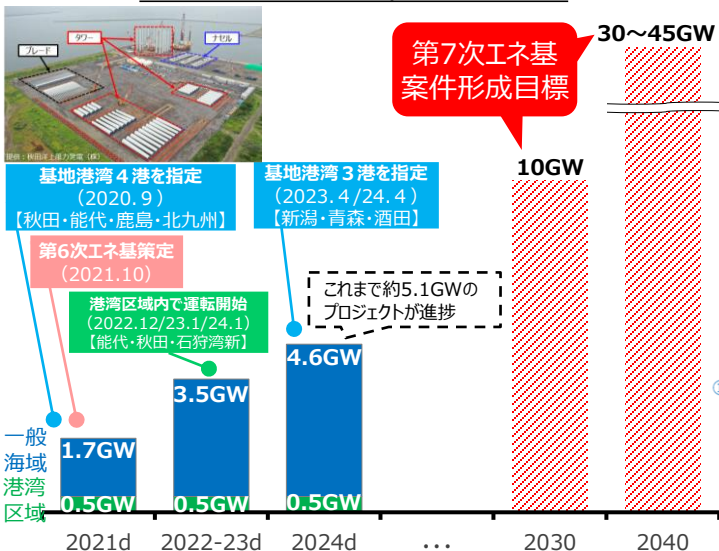
改正案

- 発電事業者からの要請に基づき、国土交通大臣が基地港湾の一時的な利用に関する調整を行うための協議会を設置する制度を創設。
- 港湾区域における洋上風力発電の公募占用計画において、「洋上風車の設置・維持管理に関し一体的に利用する港湾」を追加。
- 北海道港湾工事法※<sup>2</sup>及び沖振法※<sup>3</sup>に基づく直轄工事によって生じた港湾施設について、基地港湾・上記制度の対象に加える。

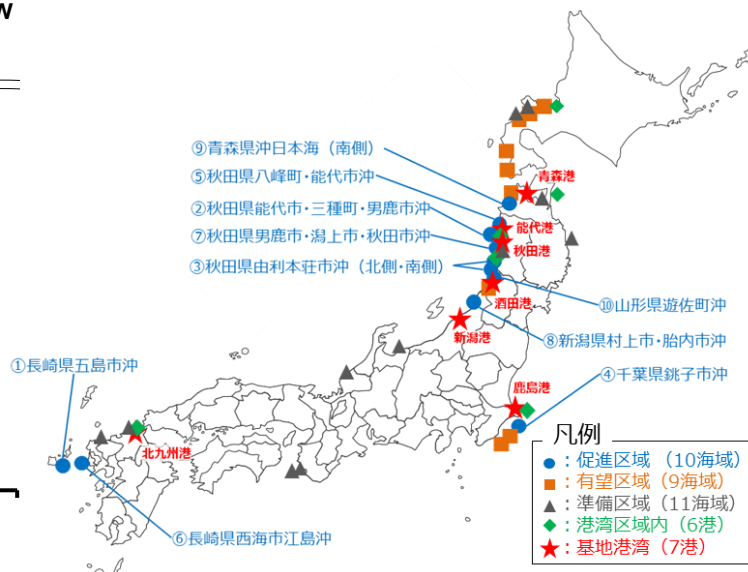
※2 北海道開発のためにする港湾工事に関する法律(昭和26年法律第73号)

※3 沖縄振興特別措置法(平成14年法律第14号)

「第7次エネルギー基本計画」(2025.2)の目標達成に向けた案件形成状況

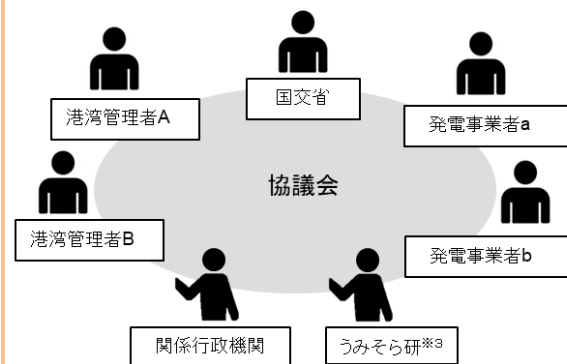


洋上風力発電に係る促進区域等の位置図 (2025.2)



利用調整協議会の効果

・関係者が一堂に会し、円滑な調整を実現



※3 うみそら研: (国立研究開発法人) 海上・港湾・航空技術研究所

※一般海域は促進区域指定されたもの、港湾区域は稼働中または工事中の案件をそれぞれ計上。案件形成目標は再エネ特措法に基づき(認定量ベース、導入目標は稼働量ベース)。



整備済

### ○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4年度

【貸付の概要】

・賃借人①：秋田洋上風力発電株式会社  
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②：男鹿・潟上・秋田  
Offshore Green Energy合同会社  
貸付期間：R7.5.16～R36.12.31  
独占排他的使用期間：  
R7.6.16～R10.2.29(風車建設)  
R36.1.1～R36.12.31(風車撤去・解体)

飯島地区



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～令和6年度



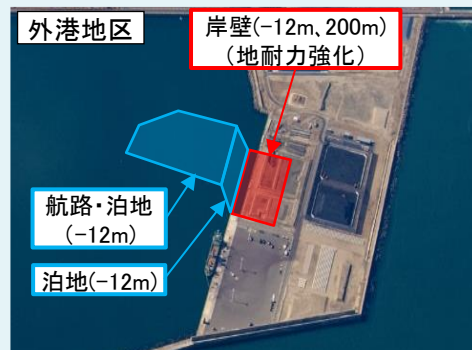
### ○鹿島港

【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～令和6年度



### ○北九州港

【指定日】令和2年9月2日

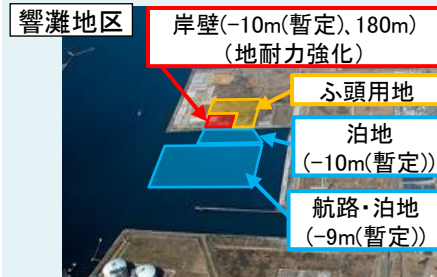
【事業の概要】

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～令和6年度

【貸付の概要】

貸付期間：R6.9.3～R29.3.2  
独占排他的使用期間：  
R6.10.1～R8.3.31(風車建設)  
R28.4.1～R29.3.2(風車撤去・解体)  
賃借人：ひびきウインドエナジー



### ○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

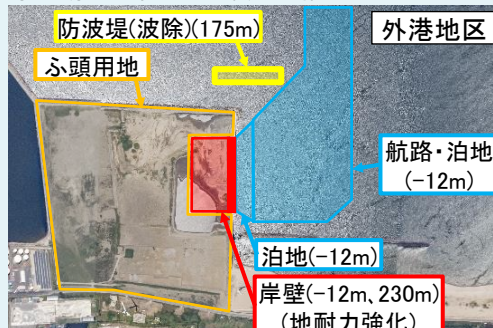
【事業の概要】

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



【位置図】



# (参考)住宅トップランナー制度の概要

## 制度の目的

規格化された住宅を大量に供給し性能を効率的に向上することが可能な大手住宅事業者に対して、市場で流通するよりも高い省エネ性能の目標を掲げ、その達成に係る取り組みを促すことにより、**省エネ性能の向上に係るコストの縮減・技術力の向上を図り、中小事業者が供給する住宅も含めた省エネ性能の底上げを図る。**

## 制度の対象

構造・設備について**規格化された住宅を、年間に一定戸数供給する事業者**が対象。

建売戸建住宅（150戸以上） 注文戸建住宅（300戸以上）  
賃貸アパート（1,000戸以上） 分譲マンション（1,000戸以上）

## 制度の対象

- 国が**目標年度と省エネ基準を超える水準の基準（トップランナー基準）**を制定。対象事業者には、**トップランナー基準の達成に係る努力義務**。
- 目標年度において、達成状況が不十分であるなど、**省エネ性能の向上を相当程度行う必要があると認めるときは**、国土交通大臣は、当該事業者に対し、**その目標を示して性能の向上を図るべき旨の勧告**、その**勧告に従わなかったときは公表、命令（罰則）**が可能。

※ 命令は、事業者に正当な理由がなく、かつ、住宅の省エネ性能の向上に著しく害する場合に限って、社会資本整備審議会の意見を聞いた上で実施。

参考：2022年度の新築戸建住宅の設置率 31.4%（推計）  
⇒ 2030年度の目標設置率 60%

## 住宅トップランナー基準

建て方	年間供給戸数	旧基準			現行基準			目標年度
		外皮基準	一次エネ基準 BEI（再エネ含む）	目標年度	外皮基準	一次エネ基準 BEI（再エネ除き）	太陽光発電設備設置率※2	
建売戸建住宅	150戸以上	省エネ基準	0.85	2020年度	強化外皮	0.80	37.5%	2027年度
注文戸建住宅	300戸以上	省エネ基準	0.80	2024年度	強化外皮	0.75	87.5%	
賃貸アパート	1000戸以上	省エネ基準	0.90	2024年度	強化外皮	0.80	-	
分譲マンション	1000戸以上	強化外皮	0.80	2026年度	強化外皮	0.80※1	-	2026年度

※1：分譲マンションのBEIについては、従前通り再エネ含む水準。

※2：多雪地域、都市部狭小地、その他周辺環境等により設置が困難な住宅を除くこともできる。

# (参考)建築物のライフサイクルカーボンの削減に向けた取組の推進に係る基本構想(概要)

(建築物のライフサイクルカーボン削減に関する関係省庁連絡会議決定)

## 1. 建築物LCA\*の意義・目的等 ※ 建築物のライフサイクル全体におけるCO2を含む環境負荷を算定・評価すること。

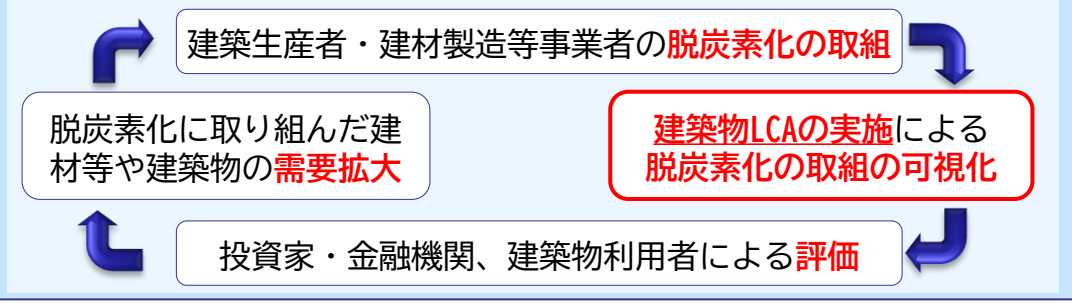
- 背景**
  - 2050年カーボンニュートラルの実現のためには、製造から廃棄に至るまでの脱炭素化の取組を強化することが重要
  - 我が国のCO2排出量の約4割を占める建築物分野の脱炭素化は重要
  - 建築物使用時の省エネ施策のみならず、**ライフサイクル全体でのCO2排出量※削減に取り組むことが必要** ※ CO2換算したHFCsの排出量を含む。
- 意義**
  - 建築生産者（建築主、設計者、施工者等）の脱炭素化の取組の促進
  - 建材製造等事業者（建材・設備製造事業者、リサイクル事業者等）の脱炭素化の取組の可視化、市場での適切な評価
  - サステナビリティ情報開示、投資家・金融機関、建築物利用者による活用

➡ **建築物LCAに係る制度構築に向けて関係省庁が連携して実施すべき取組の方向性を示す**

## 2. 目指すべき社会像とアプローチ

### (1) 目指すべき社会像

**建築物LCAが一般的に実施**されることにより、建築生産者や建材製造等事業者の**脱炭素化の取組を導く好循環が生み出される社会を目指す**



### (2) アプローチ(全体方針)

- 建築物LCAの現状**
  - 建築生産者の取組は限定的（大手事業者が中心）
  - 建材・設備の原単位の整備は緒に就いたばかり
- 円滑に導入でき、実効性が確保できるよう、段階的に制度を構築**
- 制度**
  - まずは建築物LCAの実施を促進、結果を可視化
  - 規模・用途等を絞って制度を開始。その後対象拡大を検討
- 原単位**
  - 削減効果が大きい主要な建材・設備を優先して整備
  - 積み上げ型の原単位（CFP、EPD）の整備を推進
  - CFP等が未整備の場合は、統計ベースの原単位を使用

## 3. 建築物LCAに係る制度の構築に向けた取組等

**2028年度を目途に建築物LCAの実施を促す制度の開始を目指す**

- 建築物LCAに係る制度の構築に向けた取組**
  - 建築物LCAの実施を促す措置の検討
  - 算定方法の統一化
  - 支援制度の検討・実施
  - 国が建設する庁舎等における先行実施 等
- 建築物LCAに用いる原単位の整備に向けた取組**
  - 整備すべき原単位種別等の特定
  - 原単位整備の促進
  - 原単位データベースの検討 等
- 建築物のライフサイクルカーボンの表示に係る取組**
  - 表示を促す措置の検討
  - 表示方法の統一化

## 4. 留意が必要な事項

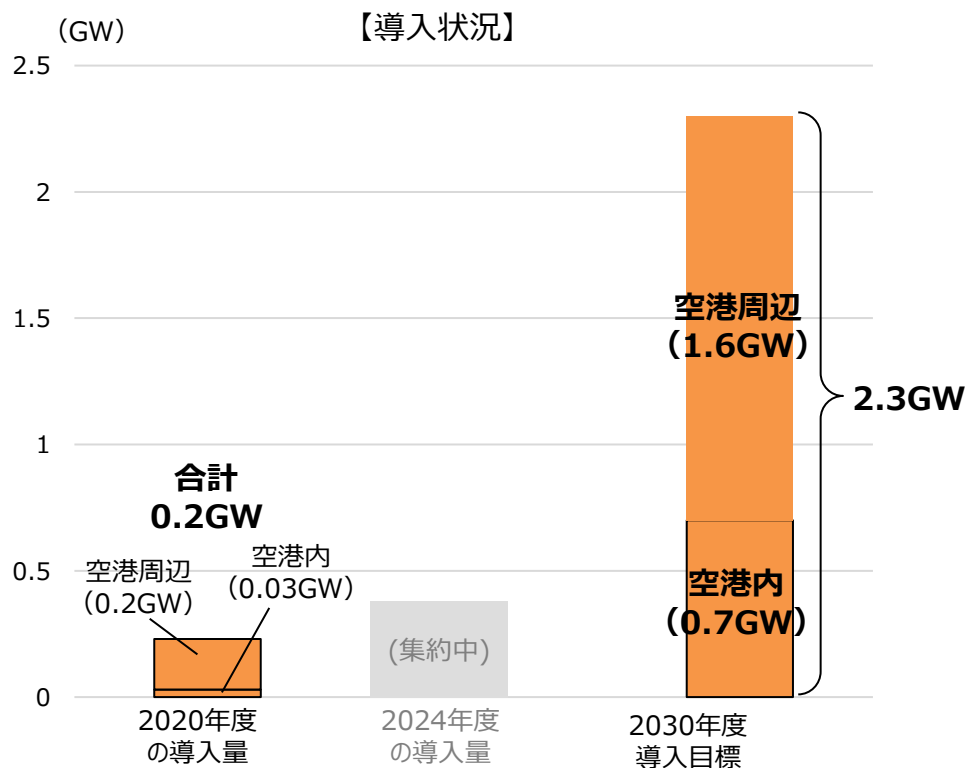
- 国際的な標準を意識。他方、企業の取組を適切に評価する取組、そのための日本の手法等を国際標準とする取組
- 地震等への対応の必要性など我が国固有の実情の発信
- 建材・設備製造事業者にとって二度手間とならない制度設計
- 有価証券報告書におけるサステナビリティ開示(Scope3)への活用
- 国が建設する庁舎等における脱炭素化に取り組んだ建材の活用

## 関係省庁による施策のフォローアップ<sup>o</sup>

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

## 【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・2024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、最新実績は集約中）。  
（※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）。  
※**空港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）。
- 各空港において「**空港脱炭素化推進計画**」の策定を進め、令和5年12月に成田、中部、関西、大阪の4空港の推進計画を、さらに令和6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。その後も計画の認定等が進み、令和6年度までに、48空港（計96空港中）にて認定等済み。

### 【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。

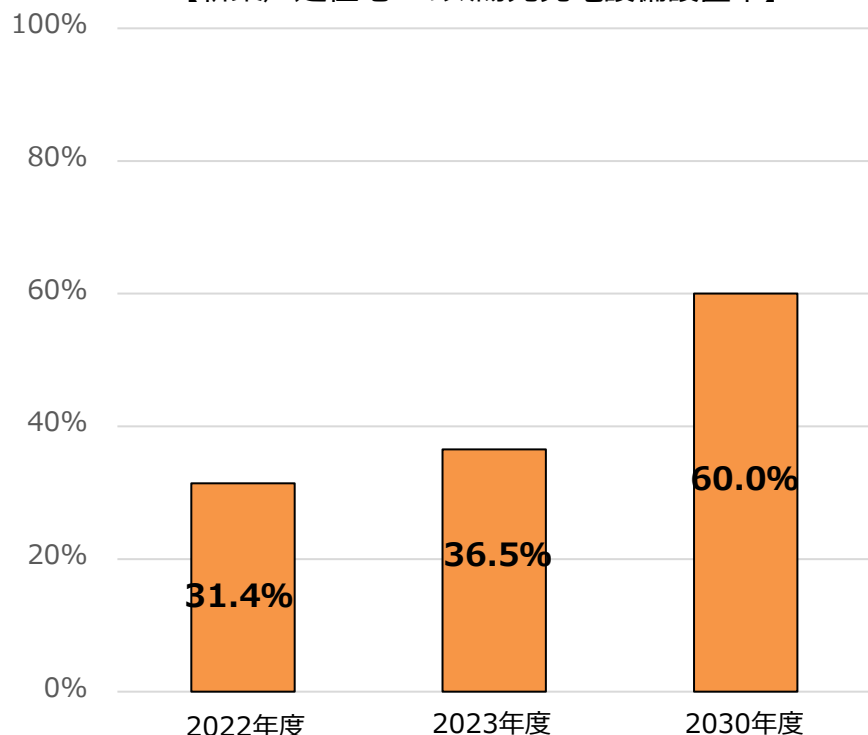
#### 【課題②】壁面や設置が困難な屋根等への導入検討

- 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**。

## 【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土交通省による実態調査（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】

国土省・経産省・環境省で連携し、以下の取組を推進。

### 【国土省】

- 建築物再生可能エネルギー利用促進区域制度の推進。
- 再エネ設備の設置を低炭素建築物の認定要件化、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。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。
- 戸建住宅に係る住宅トップランナー基準として太陽光発電設備の設置に係る2027年度までの目標を設定。
- フラット35において、ZEH住宅の金利引下げ。
- 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。

### 【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、国土省・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>

### 【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・国土省>

### 【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・環境省>

### 【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）

- 次世代型太陽電池の早期の社会実装（再掲） <経産省・環境省>