

令和4年度東京都税制調査会  
第1回 小委員会

「環境関連税制」

令和4年6月17日

# 「環境関連税制」 目次

資料名	頁
「エネルギー等対策本部」資料①（対応の方向性）	1
「エネルギー等対策本部」資料②（脱炭素化に向けたロードマップ①）	2
「エネルギー等対策本部」資料③（脱炭素化に向けたロードマップ②）	3
「エネルギー等対策本部」資料④（エネルギーの安定確保（脱炭素）主な事業（2022年度）	4
我が国の環境関連税制	5
CNに向けた各国の政策動向概要	6
過去の答申（温対税）	7
令和4年度与党税制改正大綱（環境関連税制）	8
各国の炭素税比較資料	9
カーボンプライシング定量分析（環境省）	10
クリーンエネルギー戦略（経済産業省）	11
グリーントランスフォーメーション（GX）に向けて（日本経済団体連合会）	12
炭素国境調整措置の概要	13
EUにおける炭素国境調整措置（CBAM） 欧州委員会提案	14
EUにおける炭素国境調整措置（CBAM） 欧州議会修正提案	15
排出量取引制度について（イメージ）	16
EU-ETSの主な制度概要・実績	17
東京都温室効果ガス排出総量削減義務と排出量取引制度の概要	18

過去の答申（電力需要のピーク抑制と税制の活用）	19
過去の答申（自動車関連税制）	20
令和4年度与党税制改正大綱（自動車関連税制）	21
自動車関連税制の概要	22
自動車関連税の税収推移	23
自動車関連税制予測調査結果（令和2年度東京都主税局委託調査）	24
日本におけるCO <sub>2</sub> 排出量の把握方法	25
各国の最新の自動車関連の規制状況	26
走行距離課税導入方式毎の論点	27
過去の答申（住宅の脱炭素化促進のための税制）	28
家庭部門に対する都の主な取組	29
「東京ゼロエミ住宅」の基準の概要について	30
「東京ゼロエミ住宅」の助成事業の概要と不動産取得税の減免措置	31
東京都環境審議会 環境確保条例の改正（中間のまとめ）【概要】	32
2050年カーボンニュートラルの実現に向けた取組の進め方	33
脱炭素社会の実現に資するための建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等の一部を改正する法律案の概要	34
主な税制措置（概要）	35

## 1 目の前に迫る危機を乗り越えるための緊急的な取組を強化

- 今夏今冬の電力ひっ迫への対応、原油・原材料価格の高騰、円安の進行による輸入価格の上昇や物価高騰など、都民生活や企業活動への影響をクリアしていく

### 目の前の危機を乗り越えるための3つの切り口

#### ① エネルギーの安定確保（脱炭素）

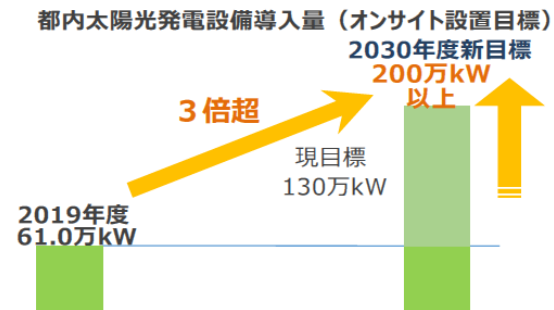
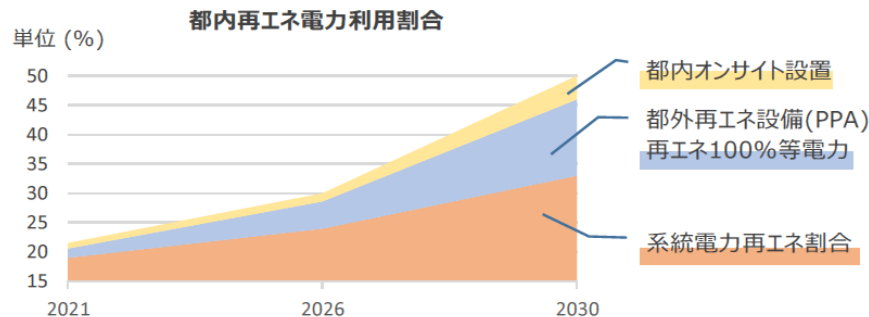
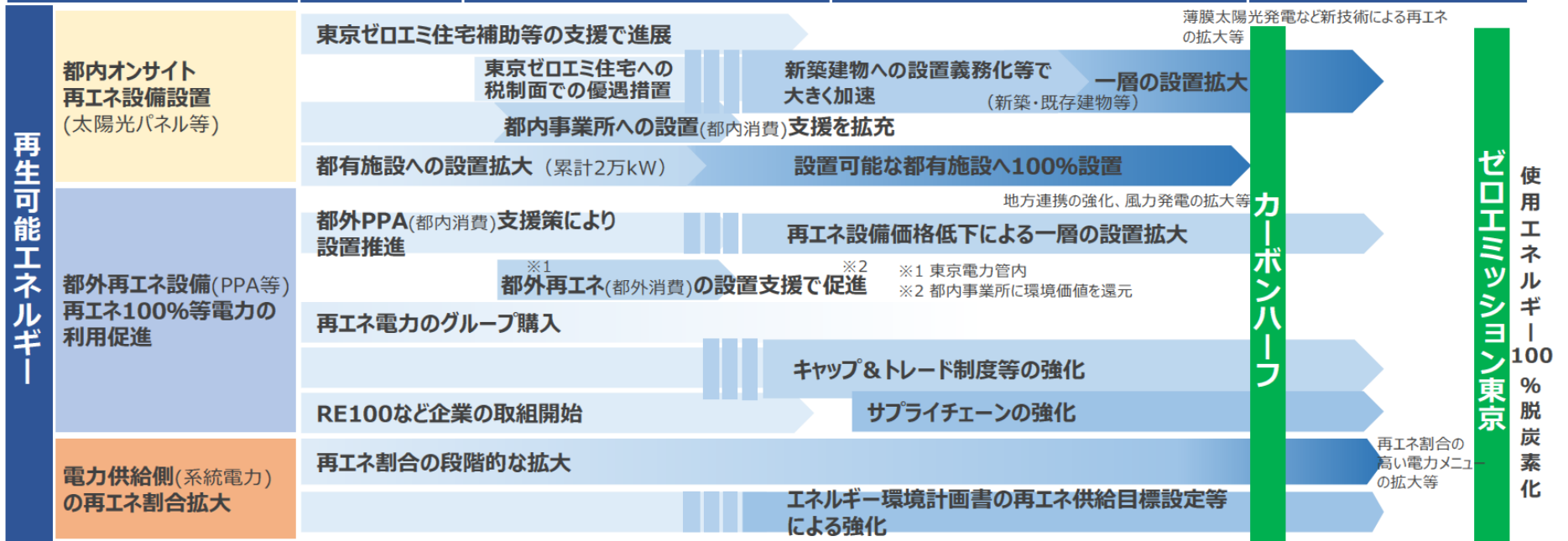
#### ② 経済対策 （事業者支援・原材料確保）

#### ③ 都民生活を守る取組

# 「エネルギー等対策本部」資料②（脱炭素化に向けたロードマップ①）

- 2030年の目標達成に向け、中間年（2026年）における目標を定めるなど、ロードマップを作成
- あらゆる施策を総動員することにより、再生可能エネルギー電力利用割合を加速化

	2021	~2026	~2030	~2050
都内再エネ電力利用割合	21%程度	30%程度	50%程度	100%脱炭素化



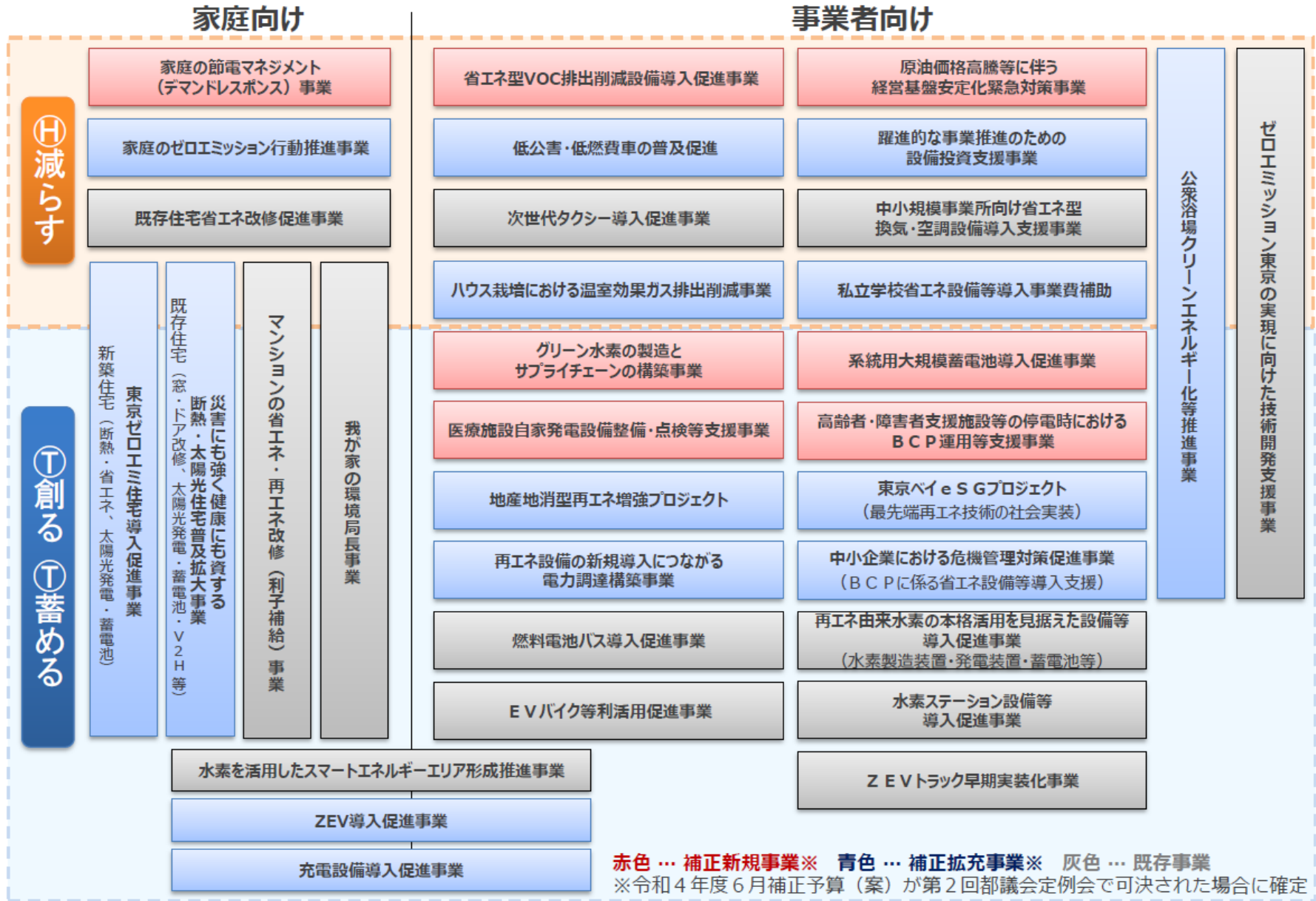
注 東京都政策企画局「第1回 エネルギー等対策本部」(令和4年5月24日)資料より抜粋。

# 「エネルギー等対策本部」資料③（脱炭素化に向けたロードマップ②）



注 東京都政策企画局「第1回 エネルギー等対策本部」（令和4年5月24日）資料より抜粋。

# 「エネルギー等対策本部」資料④(エネルギーの安定確保(脱炭素)主な事業(2022年度))



注 東京都政策企画局「第1回 エネルギー等対策本部」(令和4年5月24日)資料より抜粋。

# 我が国の環境関連税制

## エネルギー課税

税目 (課税主体)	課税対象	税率 (令和4年4月1日時点)	税収 (令和4年度予算)	使途
揮発油税 (国)	揮発油 製造場から移出し、又は保税地域から引き取るもの	48.6円/ℓ (本則:24.3円/ℓ)	20,790億円	一般財源
地方揮発油税 (国)		5.2円/ℓ (本則:4.4円/ℓ)	2,225億円	一般財源(都道府県、指定市及び市町村の一般財源としての全額譲与)
石油ガス税 (国)	自動車用石油ガス 充てん場から移出し、又は保税地域から引き取るもの	17.5円/kg	100億円	一般財源(税収の1/2は都道府県及び指定市の一般財源としての譲与)
軽油引取税 (都道府県)	軽油 特約業者又は元売業者からの引取りで当該引取りに係る軽油の現実の納入を伴うもの	32.1円/ℓ (本則:15.0円/ℓ)	9,307億円	一般財源
航空機燃料税 (国)	航空機燃料 航空機に積み込まれるもの	13.0円/ℓ ※令和4年4月1日～令和5年3月31日までの特例税率(本則:26.0円/ℓ)	492億円	空港整備等(税収の2/9は空港関係市町村及び空港関係都道府県の空港対策費として譲与)
石油石炭税 (国)	原油・石油製品、ガス状炭化水素、石炭 採取場から移出し、又は保税地域から引き取るもの	<ul style="list-style-type: none"> <li>原油、石油製品 2,040円/kℓ</li> <li>LPG、LNG等 1,080円/t</li> <li>石炭 700円/t</li> </ul>	6,600億円	燃料安定供給対策 (石油、可燃性天然ガス及び石炭の安定的かつ低廉な供給の確保を図るための、石油及び天然ガス等の開発、備蓄などの措置) エネルギー需給構造高度化対策 (内外の経済的社会的環境に応じた安定的かつ適切なエネルギーの需給構造の構築を図るための、省エネルギー・新エネルギー対策等の措置及びエネルギー起源CO <sub>2</sub> 排出抑制対策などの措置)
	地球温暖化対策のための課税の特例	CO <sub>2</sub> 排出量に応じた税率を上乗せ※H24.10施行。3年半かけて税率を段階的に引上げ	<ul style="list-style-type: none"> <li>原油、石油製品 760円/kℓ</li> <li>LPG、LNG等 780円/t</li> <li>石炭 670円/t</li> </ul>	
電源開発促進税 (国)	販売電気 一般電気事業者が販売するもの	375円/1,000kwh	3,130億円	電源立地対策 (発電用施設周辺地域整備法の規定に基づく交付金の交付及び発電用施設の周辺の地域における安全対策のための財政上の措置その他の発電の用に供する施設の設置及び運転の円滑化に資するための財政上の措置) 電源利用対策 (発電用施設の利用の促進及び安全の確保並びに発電用施設による電気の供給の円滑化を図るための財政上の措置) 原子力安全規制対策 (原子力発電施設等に関する安全の確保を図るための措置(独立行政法人原子力安全基盤機構に対する交付金の交付を含む。))

計 4兆2,644億円

## 車体課税

自動車重量税 (国)	自動車 自動車検査証の交付等を受ける検査自動車及び車両番号の指定を受ける届出軽自動車	【例】乗用車 車両重量0.5tにつき ・ 乗用車 4,100円/年(本則:2,500円) ・ 営業用 2,600円/年(本則:2,500円)	6,766億円	一般財源(税収の24/1,000を都道府県の一般財源として譲与、税収(本則)の333/1,000、税収(当分の間)の407/1,000を市町村の一般財源として譲与) 税収の一部を公害健康被害の補償費用として交付
自動車税 (都道府県)	環境性能割 ※令和元年10月1日から 自動車 取得する自動車	【例】乗用車・乗用車 ・ 環境性能に応じ 取得価額の0～3%	1,482億円	一般財源(税収の47/100は市町村に交付)
	種別割 ※令和元年9月30日までは自動車税 自動車 4月1日に所有する乗用車、トラック等	【例】乗用車・乗用車 ・ 令和元年10月1日以後新車新規登録 36,000円/年 ・ 令和元年9月30日以前 " 39,500円/年	15,283億円	一般財源
軽自動車税 (市町村)	環境性能割 ※令和元年10月1日から 自動車 三輪以上の軽自動車	【例】乗用車 ・ 環境性能に応じ 取得価額の0～2%	175億円	一般財源
	種別割 ※令和元年9月30日までは軽自動車税 自動車 4月1日に所有する軽自動車、原動機付自転車等	【例】乗用車・乗用車 ・ 平成27年4月1日以後新車新規登録 10,800円/年 ・ 平成27年3月31日以前 " 7,200円/年	2,943億円	

計 2兆6,649億円

注 環境省「税制全体のグリーン化推進検討会 令和3年度第2回」(令和4年3月4日)資料より抜粋。



## CNに向けた各国の政策動向概要

		米国	中国	EU	英国	参考：日本
CN政策の骨子 (関連予算)		「アメリカン ジョブズ プラン」 (下院審議中、CN関連は 800億ドル/約8.8兆円*)	国家主席宣言 (実施計画発表予定)	「欧州グリーン・ディール」 (1兆ユーロ/約130兆円*)	「グリーン産業革命に 向けた10項目」 (120億ポンド/約1.8兆円*)	「グリーン成長戦略」 (グリーンイノベーション (GI) 基金2兆円 等)
炭素課税		加州は排出権取引実施 (全米では検討中)	国内排出権取引	域内：排出権取引 域外：炭素国境調整 メカニズム (予定)	国内排出権取引	地球温暖化対策税
エネルギー政策	主力分野	太陽光、風力	太陽光、風力	太陽光、風力	太陽光、風力	太陽光、風力
	その他注力分野	水力、地熱	水力、植林	天然ガス+CCUS、 植林	火力+CCUS、 原子力	火力+CCUS
	水素・CCUS* 支援	有り	有り	有り	有り	有り
水素戦略 (策定有無)		策定済み (2020年11月)	地方政府は策定 (国レベルでは未発出)	策定済み (2020年7月)	策定済み (2021年8月)	策定済み (2017年12月)
輸送・社会インフラ	EV比率目標	加州では2035年 ZEV車**のみ販売可 (全米では2030年にEV/ PHV/FCV 50%を目標)	2035年新エネ車50% 省エネ車50%*	2035年 ZEV車**のみ販売可 (審議中)	2030年にガソリン車、 2035年にハイブリッド車の 新規販売禁止	2035年までに、乗用車新 車販売で電動車100%を 実現*
	水素ステーション 建設・運転支援	州単位	地方政府単位	有り	有り	有り
	航空分野のCN への取り組み	2050年完全SAF***化	—	有り	—	有り
*CO <sub>2</sub> 回収・利用・貯留 (Carbon dioxide Capture, Utilization and Storage)		*1ドル=110円で換算 **ZEV：ゼロ・エミッション車。走行 時に温暖化ガスを排出しない車両 を示し、HEV、PHVを含まない。 ***持続可能な航空燃料 (Sustainable Aviation Fuel)	*出典：中国自動車工程学会 「省エネルギー・新エネルギー車技術 ロードマップ2.0」 新エネ車：EV、FCV、PHV 省エネ車：HEVを含む	*1ユーロ=130円で換算 **ZEV：ゼロ・エミッション車。走 行時に温暖化ガスを排出しない車 同を示し、HEV、PHVを含まない。	*1ポンド=150円で換算	*出典：経済産業省「2050年カー ボンニュートラルに伴うグリーン成長戦 略」 電動車：EV、FCV、HEV、PHV

出典：各国資料を基にNEDO技術戦略研究センター作成（2021）

注 NEDO「COP26に向けたカーボンニュートラルに関する海外主要国（米・中・EU・英）の動向」（2021年10月）より抜粋。

## 過去の答申（温対税）

### **【温対税】（令和3年度答申 P.59）**

- 日本の温対税の税率水準は諸外国と比べて著しく低い。人々の行動・投資を脱炭素に向けたオプションに転換させるため、税率引上げの早期実現に向けた取組を加速すべき
- 温対税の税率引上げに当たっては、国際競争力、炭素リーケージの懸念、家計への負担増加等を考慮した適切な措置を講じていく必要がある

## 令和4年度与党税制改正大綱（環境関連税制）

カーボンニュートラル実現に向けたポリシーミックスについては、政府の議論も踏まえつつ、産業競争力の強化、イノベーションや投資の促進につながり、成長に資するものとなるかどうかという観点から、専門的・技術的な検討を進める。

その際、現下の経済情勢や代替手段の有無、国際的な動向やわが国の事情、産業の国際競争力への影響等を踏まえ、国益の観点から、主体的かつ戦略的に検討するものとする。

# 各国の炭素税比較資料

- 炭素税の税収は一般財源に繰り入れられ、多くの国において法人税・所得税の減税等に活用されている。
- 多くの国において、産業に対し細やかな減免措置を講じることにより、負担軽減が図られている。

国名	導入年	税率	税収規模	財源	税収用途	減免措置
		円/tCO2	億円[年]			
日本 (温対税)	2012	289	2,340 [2020年]	特別会計	・省エネ対策、再生可能エネルギー普及、化石燃料クリーン化等のエネルギー起源CO2排出抑制等に活用	・輸入・国産石油化学製品製造用揮発油等は免税
フィンランド (炭素税)	1990	9,625 (77EUR 輸送用燃料)	1,824 [2020年]	一般会計	・税制改革時に所得税の引下げ及び企業の雇用に係る費用の軽減に活用	・石油精製プロセス、原料使用、航空機・船舶輸送、発電用に使用される燃料は免税。CHPは減税、バイオ燃料は減税、エネルギー集約型産業に対し還付措置
スウェーデン (CO2税)	1991	14,400 (1,200SEK)	2,446 [2020年]	一般会計	・炭素税導入時に労働税の負担軽減を実施 ・2001～2004年の標準税率引上げ時には、低所得者層の所得税率引下げ等に活用	・EU-ETS対象企業、発電用燃料及び原料使用は免税、CHP等は免税 ・EU-ETS対象外の企業に軽減税率が適用されたが、2018年に本則税率に一本化
ノルウェー (CO2税)	1991	9,228 (769NOK ガソリン)	1,652 [2020年]	一般会計 (一部基金化)	・石油採掘事業者からの税収は年金基金に繰り入れ	・大陸棚での石油採掘企業を除くEU-ETS対象企業、国際航空機・国際船舶の燃料、還元・電解質製造等原料使用、漁業用燃料、温室用軽油、バイオディーゼル、輸送用燃料、外交官が使用する燃料は免税
デンマーク (CO2税)	1992	3,046 (179.2DKK)	565 [2020年]	一般会計	・政府の財政需要に応じて支出	・EU-ETS対象企業及びバイオ燃料は免税
スイス (CO2税)	2008	13,800 (120CHF)	1,526 [2020年]	一般会計 (一部基金化)	・税収1/3程度は建築物改装基金、一部技術革新ファンド、残り2/3程度は国民・企業へ還流	・国内ETS参加企業は免税 ・政府との排出削減協定達成企業は減税 ・輸送用ガソリン・軽油は課税対象外
アイルランド (炭素税)	2010	5,125 (41EUR、 ガソリン・軽油)	629 [2020年]	一般会計	・赤字補填に活用 ・2020年以降の税率引上げによる増収分は、公正な移行支援等に充当予定	・ETS対象産業、発電用燃料、農業用軽油、CHP(産業・業務)等は免税
英国 (カーボンプライ スフロア)	2013	2,556 (18GBP)	873 [2020年]	一般会計	・政府の財政需要に応じて支出	・発電容量2MW以下は免税。発電容量2MW以下のCHP、待機発電設備、北アイルランドの発電設備は対象外
フランス (炭素税)	2014	5,575 (44.6EUR)	8,250 [2020年 推計値]	一般会計	・一般会計から、交通インフラ資金調達に充当	・EU-ETS企業は2013年の税率を適用(免税) エネルギー集約型産業は2014年の税率を適用(減税) ・CHP、発電用燃料、冶金・鉱物製造・還元、特定の非鉱物製造工程に使用される燃料は免税
ポルトガル (炭素税)	2015	2,990 (23.921EUR)	119 [2015年 推計値]	一般会計	・政府の財政需要に応じて支出	・農業・漁業等は減税 ・EU-ETS対象企業は免税
カナダBC州 (炭素税)	2008	3,735 (45CAD)	1,397 [2020年]	一般会計	・所得税の減税等に活用	・州外に販売・輸出される燃料、越境輸送に使用される燃料、電解、燃料製造に使用される燃料等は免税

注1 環境省資料等より作成。

2 税率は2022年1月時点。税収は取得可能な直近の値。

3 為替レート：1CAD=約83円、1EUR=約125円、1GBP=約142円、1CHF=約115円、1SEK=約12円、1NOK=約12円、1DKK=約17円。(2020～2021年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

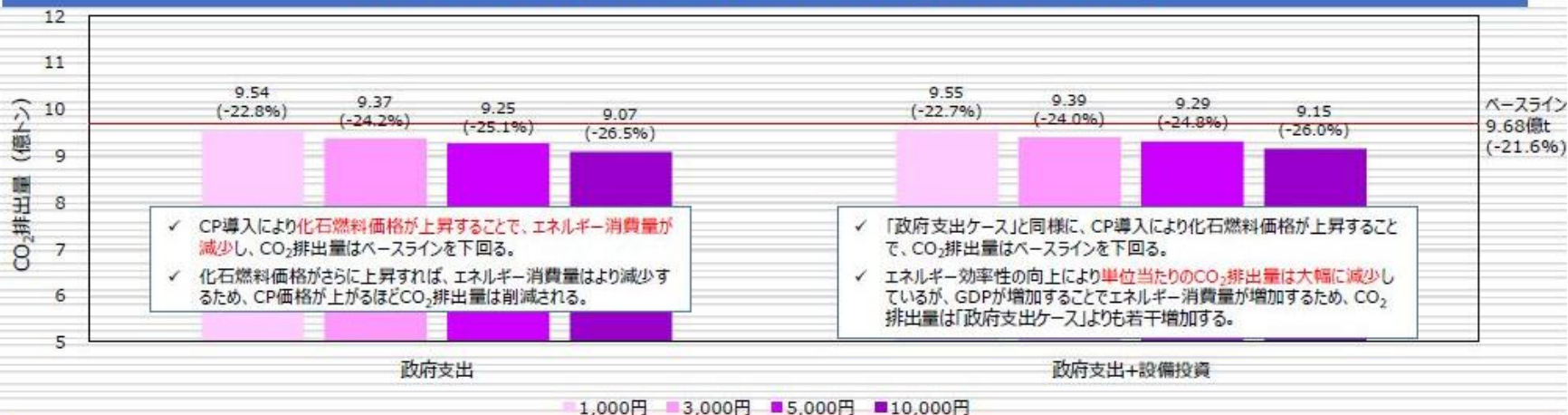
# カーボンプライシング定量分析（環境省）

## エネルギー効率化進展シナリオの実質GDPとCO<sub>2</sub>排出量

### 2030年の実質GDP（カッコ内の数値は年平均成長率）



### 2030年のCO<sub>2</sub>排出量（カッコ内の数値は2013年比）



注 環境省「カーボンプライシングの活用に関する小委員会（第16回）」（令和3年6月21日）資料1-2、株式会社価値総合研究所『カーボンプライシングの経済影響等に関する分析結果について』より抜粋。（エネルギー経済モデルによる試算②（エネルギー効率化進展シナリオ））

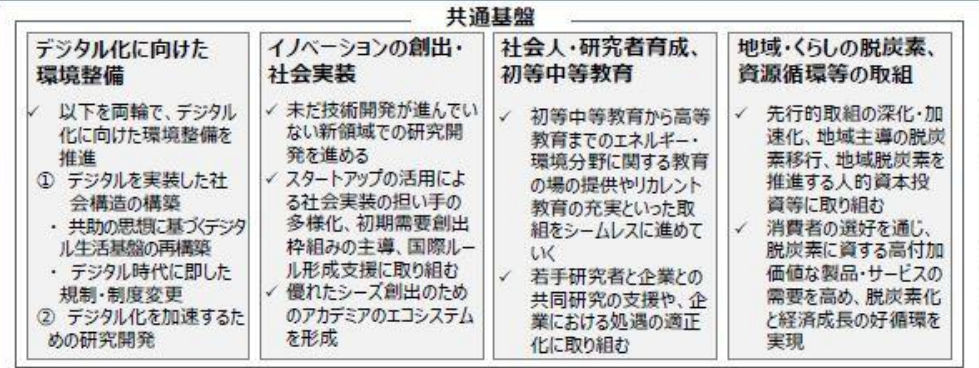
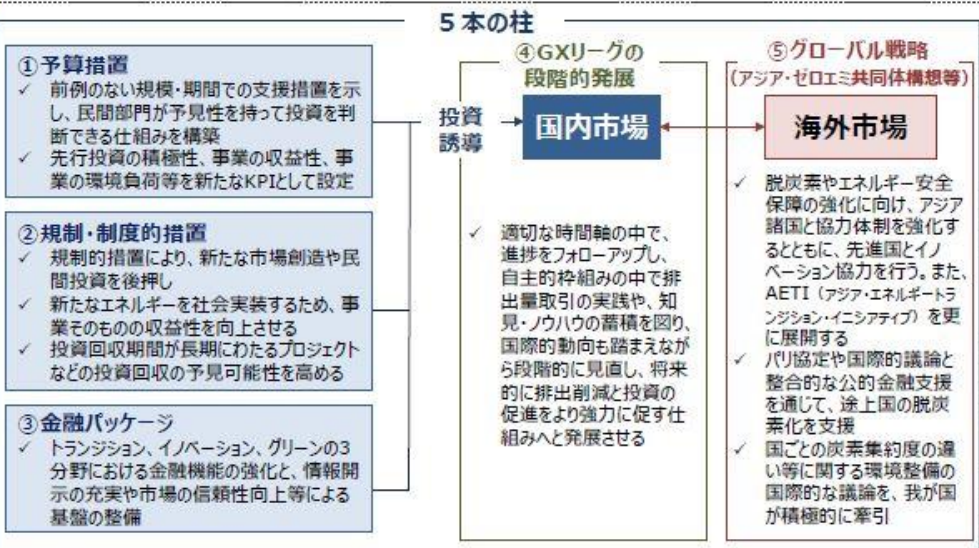
# クリーンエネルギー戦略（経済産業省）

- 炭素中立型社会に向けた今回の転換は、産業革命以来の化石燃料中心の経済・社会、産業構造をクリーンエネルギー中心に移行させるものであり**大規模な投資が必要**。投資の予見可能性を高めるためのロードマップを含めた「成長志向型カーボンライジングの最大限活用」と「規制・支援一体型の投資促進策の活用」の基本コンセプトのもと、政策の骨格は次の5本の柱を軸に構成し、年末に向けて更なる具体化を図る。

GXの実現



実現に向けた社会システム・インフラの整備

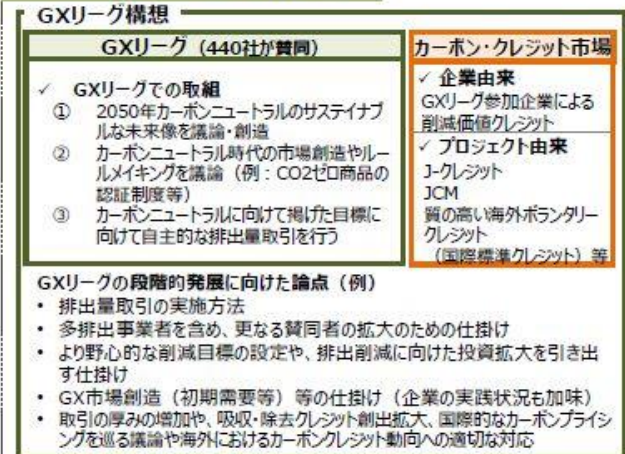


## 脱炭素に必要な投資額

- 主要な分野における脱炭素に関連する投資額を、それぞれ一定の仮定のもとで積み上げた場合、2050年CNに向けた必要な投資額は、2030年単年で約17兆円、今後10年で約150兆円

脱炭素関連投資	年間 約17兆円	10年間で約150兆円
電源脱炭素化 ／燃料転換	約5兆円	<ul style="list-style-type: none"> <li>再生エネルギー</li> <li>水素・アンモニア</li> <li>蓄電池の製造</li> </ul> 約2.0兆円 約0.3兆円 約0.6兆円
製造工程の脱炭素化等	約2兆円	<ul style="list-style-type: none"> <li>製造工程の省エネルギー・脱炭素化</li> <li>産業用ヒートポンプ、コージェネ設備等の導入</li> </ul> 約1.4兆円 約0.5兆円
エンドユース	約4兆円	<ul style="list-style-type: none"> <li>省エネルギーの高い住宅・建築物の導入</li> <li>次世代自動車等の導入</li> </ul> 約1.8兆円 約1.8兆円
インフラ整備	約4兆円	<ul style="list-style-type: none"> <li>系統増強費用</li> <li>電動車用インフラ整備</li> <li>デジタル社会への対応</li> </ul> 約0.5兆円 約0.2兆円 約3.5兆円
研究開発等	約2兆円	<ul style="list-style-type: none"> <li>カーボンリサイクル</li> <li>カーボンニュートラルに資する製造工程の開発</li> <li>原子力</li> <li>先進的なCCS事業の実施</li> </ul> 約0.5兆円 約0.1兆円 約0.1兆円 約0.6兆円

## (参考) GXリーグの段階的發展



注 首相官房「クリーンエネルギーに関する有識者懇談会」(令和4年5月19日)資料より抜粋。

## 9. カーボンプライシング（概要31～38頁）

【現状】

### カーボンニュートラル行動計画

経済界として従来から継続的に取り組んできた各業界のCO2削減に向けた主体的な取り組み

### GXリーグ

クレジット市場を通じた企業による自主的な排出量取引等



野心的な政府目標の達成には、様々なポリシーミックスを検討すべき。

「カーボンニュートラル行動計画」の着実な実施や「GXリーグ」の推進を行うとともに、きめ細かな配慮が必要となる「キャップ&トレード型の排出量取引制度」についての検討も今から開始すべき。



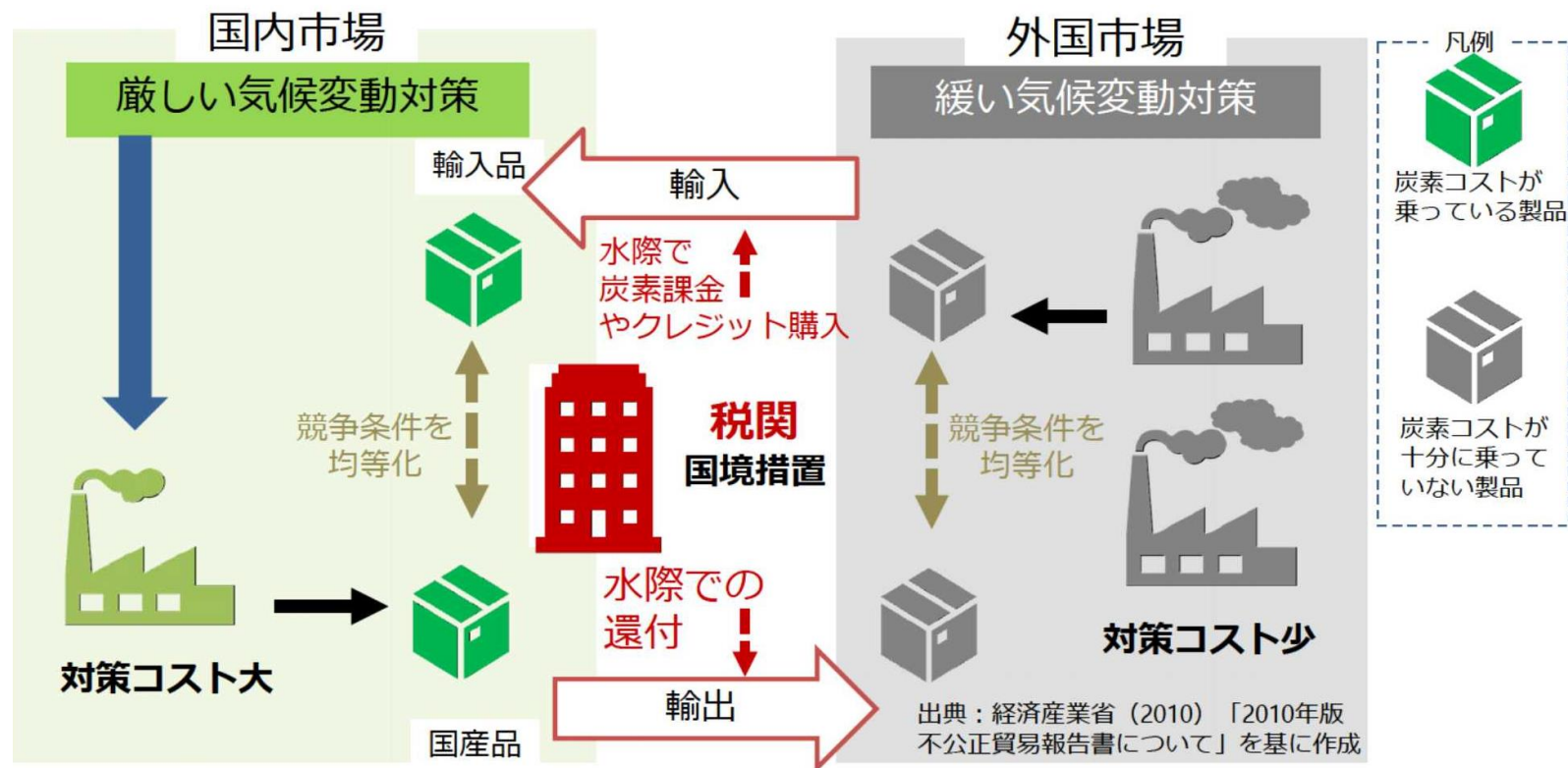
（※）GXリーグを排出量取引制度に発展可能か検討。排出量取引制度は、いわゆる「無償割当」により開始。

### 炭素税に関する考え方

- 炭素税の新規導入や地球温暖化対策税の税率引き上げについては、少なくとも現状では合理的とは考えられず、**慎重な議論が求められる**。
  - ・ 着実な**削減が担保されない**。
  - ・ エネルギー価格が割高な水準にある中、課税による負担が**国際競争力を損なう**。
  - ・ GX実現のために必要な**財源は「GXボンド」**等を活用。

## 炭素国境調整措置の概要

- 気候変動対策が不十分な国からの輸入品に対し、水際で炭素課金を行うこと。さらに、追加的に自国からの輸出に対して水際で炭素コスト分の還付を行う場合もある。



国内企業だけ負担を課せばコスト増により競争上不利になる。このため、競争条件を均等化させる国境調整を実施し、炭素リーケージを防ぐ。



# EUにおける炭素国境調整措置（CBAM） 欧州委員会提案

■ 2021年7月に欧州委員会が欧州議会・EU理事会に提案。

## ＜欧州委員会提案の概要＞

項目	概要
対象品目	・ 鉄鋼、アルミニウム、セメント、電気、肥料
移行期間 ※金銭負担は発生せず	・ 2023年から2025年末まで移行期間 ※本格適用前の移行期間では、輸入者は、輸入品に含まれる排出量等の情報をまとめた報告書を当局に提出。 ※欧州委員会は、移行期間の終了前に、排出量や品目の対象拡大の可能性を検討。
施行時期	・ 2026年から本格適用
手続等	・ 輸入者は、輸入品に含まれる排出量に応じて、EUETSの市場価格に相当するコストをEU当局に支払い ・ 輸入品の原産地国で炭素税または排出量取引による炭素価格が支払われている場合、支払うべき金額から控除が可能 ・ EU-ETSで無償割当が行われている品目については、2026年以降、無償割当分を順次縮小し、2034年末に無償割当を廃止。

(出所) 欧州委員会 (2021) 「Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a carbon border adjustment mechanism」より作成。

■ 2022年3月、欧州連合財務相理事会で基本合意。欧州委員会提案に対する微修正(輸入業者をEUが一元管理すること、取引額が150ユーロ未満の場合はCBAMの適用を免除する等)がなされた。

## EUにおける炭素国境調整措置（CBAM） 欧州議会修正提案

■ 2022年1月に欧州議会環境・公衆衛生・食品安全委員会(ENVI)が修正提案を公表。欧州委員会の提案より踏み込んだ内容が含まれている。

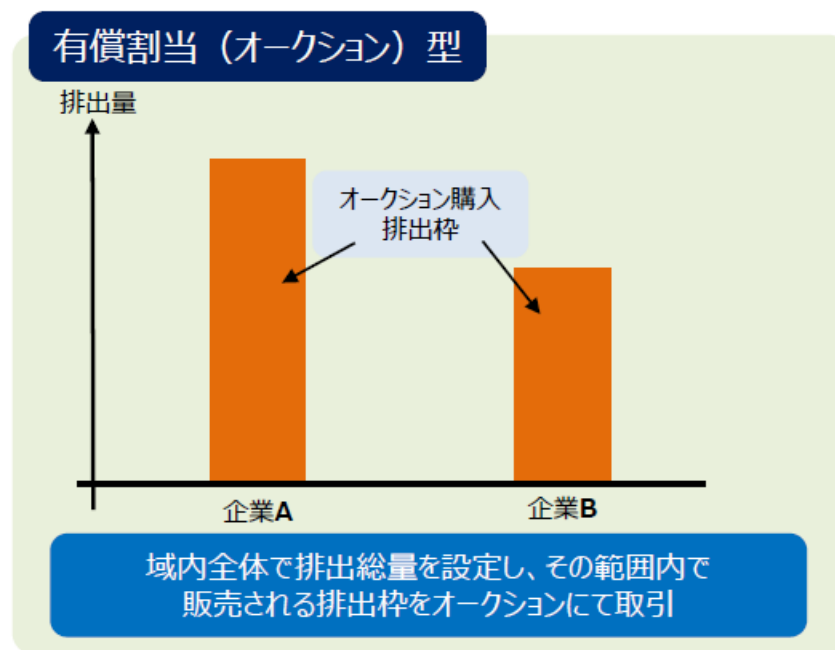
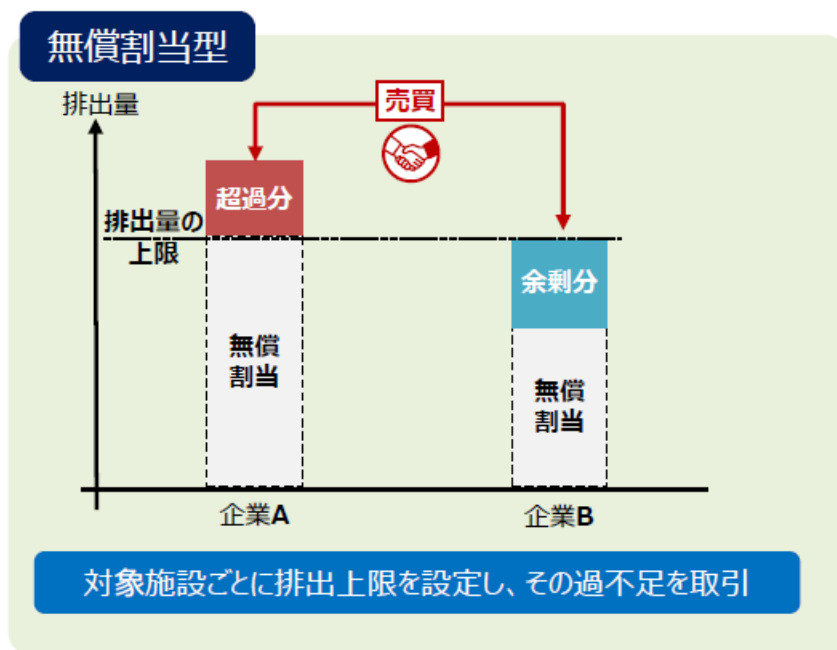
### <主な項目に関する欧州委員会案と欧州議会修正提案の比較>

項目	欧州委員会案	欧州議会修正提案
対象とする排出	直接排出のみ	間接排出（電力使用に伴う排出：スコープ2）も対象
「明示的」カーボン プライス	原産地国で支払われるカーボン プライス	原産地で支払われる明示的カーボンプライス ※CBAM証書購入数から控除されるEU同等のCPについて、暗示的カーボンプライスが 認定対象外であることをより明確化
対象業種	セメント、電気、肥料、鉄鋼、アル ミニウム	セメント、電気、肥料、鉄鋼、アルミニウム、化学（水素・アンモニア製 造）、ポリマー（プラスチック・プラスチック製品製造）
移行期間繰り上 げ	2023～2025年	2023～2024年
無償割当の廃止	2026～2034年に段階的に 廃止 2035年有償割当に完全移行	<ul style="list-style-type: none"><li>セメント（貿易強度が低い）：2025年に全廃</li><li>その他：以下の無償割当係数（CBAM係数）適用<ul style="list-style-type: none"><li>2024年まで100%、2025年から90%、2026年から 70%、2027年から40%、2028年末0%</li></ul></li></ul>
所管当局	各加盟国でCBAMの管理当局 を指定	単一の当局「欧州CBAM機関」を創設。CBAM申告書の提出先や CBAM証書の発行、償還その他運用管理を、同機関に一元化

（出所）欧州議会環境・公衆衛生・食品安全委員会（ENVI）修正草案（2022年1月）より作成。

## 排出量取引制度について（イメージ）

- 政府が排出量を設定・管理する排出量取引制度は、
  - 対象施設ごとに排出上限を設定し、上限までの枠を無償で割り当てる方式（無償割当）
  - 域内全体で排出総量を設定し、排出枠を有償（オークション）で取引する方式（有償割当）に大別される。



- 無償割当、有償割当ともに、政府が域内の排出総量を設定・コントロール可能。
- 無償割当の場合には政府の収入はゼロであるが、有償割当のケースでは政府にオークション分の収入が発生する。

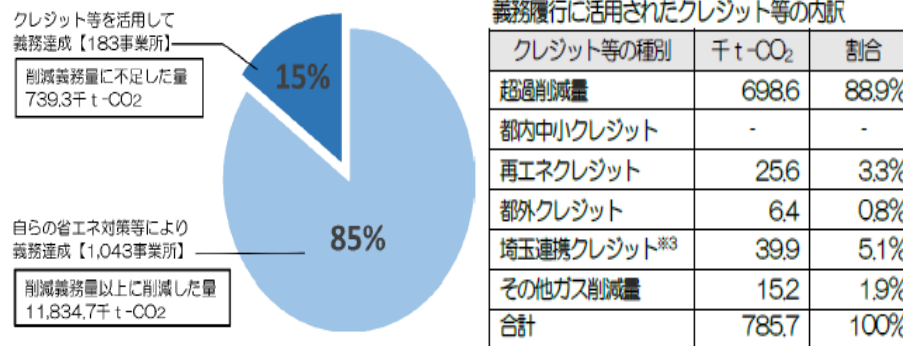
## EU-ETSの主な制度概要・実績

- 計画期間・割当形式：
    - 第1フェーズ（2005～2007年）
    - 第2フェーズ（2008～2012年）無償割当型  
※過去の排出実績を考慮した割当
  - 第3フェーズ（2013～2020年）
  - 第4フェーズ（2021～2030年）
- 有償割当（オークション）型
- 
- ※カーボンリーケージリスクの特に高い一部の指定業種（例：鉄鋼）は一定量の排出枠を無償割当
- 対象者：以下により、EU域内全体のGHG排出量の約40%をカバー
  - 固定施設（施設単位）：一定規模を超える発電所、石油精製、製鉄、セメント等のエネルギー多消費施設
  - 航空部門（フライト単位）：欧州域内のフライト
- オークション：
  - 開催頻度：毎週月・火・木曜日（EU共通プラットフォーム（EEX））
  - 販売される排出枠：原則的に、年間割当量をオークション回で均等配分
  - 市場価格：63.87ユーロ/tCO<sub>2</sub>e（2022年3月3日、EEXスポット価格） ※日本円で約8000円
  - 収入実績：約190億ユーロ（2020年実績） ※日本円で約2.4兆円※EU各国はオークション収入の50%以上を気候・エネルギー関連予算に充当する必要（2013～2020年の実績は約75%）

# 東京都温室効果ガス排出総量削減義務と排出量取引制度の概要

<b>経緯</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2008年6月、環境確保条例改正案が東京都議会にて可決。2010年4月より総量削減義務を開始</li> <li>2015年4月より第二計画期間に移行</li> <li>2016年9月末、第一計画期間の義務履行の期限を迎え、全対象事業所が総量削減義務を遵守</li> </ul>	<b>オークション収入</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>無し</li> </ul>
<b>期間</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第一計画期間：2010～2014年度</li> <li>第二計画期間：2015～2019年度</li> <li>第三計画期間：2020～2024年度</li> </ul>	<b>柔軟性措置</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>外部クレジットとして、「都内中小クレジット」「再エネクレジット」「都外クレジット（義務削減量の1/3を上限とする）」「埼玉連携クレジット」を利用可能</li> <li>バンキング：次の計画期間にのみ可能</li> <li>ポローイング：不可</li> </ul>
<b>対象</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ガス：燃料、熱、電気の使用に伴い排出されるCO<sub>2</sub></li> <li>要件：3か年度連続で、燃料、熱、電気の使用量が年間合計1,500kL以上（原油換算）の事業所</li> <li>対象者数：約1,200事業所</li> <li>カバー率：都内排出量の約20%</li> </ul>	<b>価格（2020年12月時点）</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>査定価格：180～900円/トンCO<sub>2</sub>e</li> <li>※標準的な取引で想定される約定価格の推算値であり、実際の取引価格と乖離する可能性がある</li> </ul>
<b>削減水準</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第一計画期間：基準排出量比8%または6%削減</li> <li>第二計画期間：基準排出量比17%または15%削減</li> <li>第三計画期間：基準排出量比27%または25%削減</li> </ul>	<b>リンク</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2010年9月、埼玉県と連携協定を締結。超過削減量および中小クレジットの相互利用が認められている</li> </ul>
<b>割当方法</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全て無償割当</li> </ul>		

＜第二計画期間の削減義務達成状況＞



（出所）東京都環境局「第二計画期間において全ての対象事業所がCO<sub>2</sub>総量削減義務を達成しました」より作成

（備考）基準排出量とは、事業所が選択した平成14年度から平成19年度までのいずれかが連続する3か年度排出量の平均値。

（出所）東京都環境局「大規模事業所への温室効果ガス排出総量削減義務と排出量取引制度（概要）2020年6月」、「～首都圏キャップ&トレード・イニシアティブ～首都圏キャップ&トレード制度に向けた東京都と埼玉県の連携について（平成23年5月）」、富士通総研株式会社「東京都排出量取引セミナー【総量削減義務と排出量取引制度取引価格の参考気配について】」より環境省作成

注 環境省「カーボンプライシングの活用に関する小委員会（第14回）」（令和3年4月2日）資料、東京都環境局報道発表資料（令和4年3月3日）等より作成。

## 過去の答申(電力需要のピーク抑制と税制の活用)

### 電力需要のピーク抑制と税制の活用(平成23年度答申 P.60,61)

#### ○ 課税対象・課税段階

- ・ 電力消費を課税対象とし、消費段階で電力使用者に課税することが考えられる。
- ・ 消費段階での課税であり、電力会社による特別徴収(料金徴収時)の方法によることが望ましい。自家発電を課税対象とする場合は、申請等に基づき個別に対応することとなる。

#### ○ 課税標準

##### ・ 契約電流・契約電力に対する課税

最大瞬間電力需要は契約電流・契約電力によって定まることから、契約電流等に従量課税する考え方である。課税により契約電流等引下げへのインセンティブが働き、一度に使用できる電力量が抑制されることで、ピークカットにつながるものと考えられる。

##### ・ 多量消費に対する課税

多量消費者はピーク時における抑制可能性、排出責任ともに大きいことから、多量消費者への抑制インセンティブとして、標準を超える使用量(第三段階料金区分)に従量課税、あるいは全使用量に累進的に従量課税することも考えられる。総量とともにピーク時の使用量も相応に削減され、ピークカットにも一定の効果が期待される。

## 過去の答申（自動車関連税制）

### 【CO<sub>2</sub>排出量基準】(令和3年度答申 P.72)

- 地球温暖化等の環境問題を解決し持続可能な社会を実現するためには、車体課税について、CO<sub>2</sub>排出量の要素(基準)を取り入れるなど、より積極的に環境税制として位置付けていくことが極めて重要であり、速やかに導入を検討すべき
- 中長期的な方向性としては、例えば、課税標準を車体重量又は走行距離に、あるいはCO<sub>2</sub>排出量基準との組合せとする方法を検討すべき

### 【重量基準】(令和3年度答申 P.73)

- 電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FVC)等については、現行の税率の問題点や「道路損傷負担金的性格」を踏まえつつ、可能な限り早期に、車体の重量基準に基づく課税体系を構築すべきである。その際、これらの環境性能に優れた自動車の普及を阻害することのないよう、税率等に工夫が必要である

### 【燃料課税】(令和3年度答申 P.74)

- 自動車関連税制を検討するに当たり、車体課税の変革のみならず、揮発油税や軽油引取税等、燃料課税を含めた広範な議論が求められる。また環境重視の観点からは、温対税等との関係や整合性も考慮する必要あり

### 【走行距離課税】(令和3年度答申 P.74)

- 走行距離は全ての自動車に共通する指標であり、自動車の走行による道路損傷と比例関係にあることから、原因者負担の観点から走行距離課税は望ましい公平な税制度である。一方で、走行距離課税に向けては、走行距離を正確に測る技術水準の進展やその捕捉方法のあり方、また納税者の個人情報保護の観点、そしてデータの管理方法や課税・徴収の仕組みづくり、さらには、地方在住者や事業者ほど重課になり易いなど、幾多の課題が存在する。今後、こうした課題を整理するとともに、国や民間事業者とも連携しつつ、その解決策を検討していく必要がある

## 令和4年度与党税制改正大綱（自動車関連税制）

自動車関係諸税については、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。



# 自動車関連税制の概要

税目	段階	概要	課税の考え方
自動車税・軽自動車税 環境性能割 (R1.10 導入) 【道府県税・市町村税】	取得	<ul style="list-style-type: none"> <li>取得価額に応じて課税</li> <li>燃費基準達成度等に応じた段階税率</li> </ul>	道路損傷負担 環境損傷負担
自動車取得税 (R1.9 廃止) 【道府県税】	取得	<ul style="list-style-type: none"> <li>取得価額に応じて課税</li> <li>H21年度に一般財源化</li> <li>H21年度からエコカー減税導入</li> </ul>	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
自動車税種別割 (R1.10導入・旧自動車税) 【道府県税】	保有	<ul style="list-style-type: none"> <li>排気量(乗用車)・最大積載量(トラック)、最大定員(バス)等に応じて、毎年度課税</li> <li>H13年度からグリーン化特例導入</li> </ul>	応能負担 応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
軽自動車税種別割 (R1.10導入・旧軽自動車税) 【市町村税】	保有	<ul style="list-style-type: none"> <li>車種ごと区分して税率が設定され、毎年度課税</li> <li>H27年度からグリーン化特例導入</li> </ul>	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
自動車重量税 【国税】	保有	<ul style="list-style-type: none"> <li>重量に応じて課税、車検時徴収</li> <li>H21年度に一般財源化</li> <li>H21年度からエコカー減税導入</li> <li>H22年度から燃費性能・経過年数に応じた複数税率の仕組みを導入</li> </ul>	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担
揮発油税 【国税】 地方揮発油税 【国税】 軽油引取税 【道府県税】	走行	<ul style="list-style-type: none"> <li>数量に応じて課税</li> <li>「当分の間」税率の適用</li> </ul>	応益負担 道路損傷負担 環境損傷負担

# 自動車関連税の税収推移

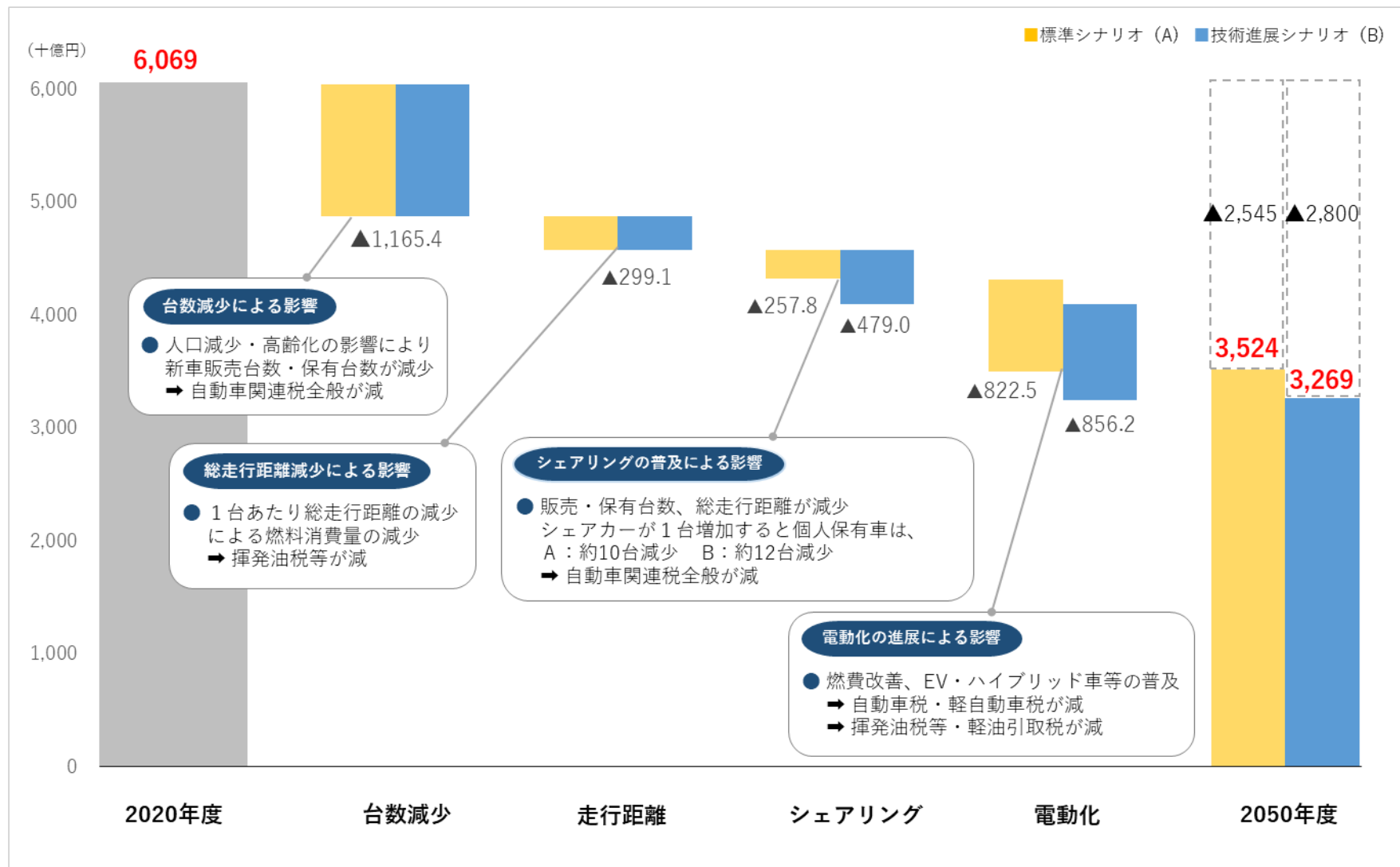
(億円)

年度口	自動車取得税 (~R1.9)	自動車税口			軽自動車税口			軽油 引取税	自動車重量税口		揮発油税		地方税 合計 (c)	地方税 合計 (a)+(b)+(c)	自動車 関連税 合計
		自動車税 (~R1.9)	環境性能割 (R1.10~)	種別割 (R1.10~)	軽自動車税 (~R1.9)	環境性能割 (R1.10~)	種別割 (R1.10~)		国分	地方分 (a)	国分	地方分 (b)			
H14	4,191	17,737	—	—	1,352	—	—	11,525	8,480	2,827	28,365	3,035	34,805	40,667	77,511
H15	4,473	17,463	—	—	1,405	—	—	11,025	7,671	3,835	28,854	3,087	34,366	41,288	77,813
H16	4,509	17,131	—	—	1,459	—	—	10,999	7,488	3,744	28,982	3,101	34,098	40,943	77,413
H17	4,528	17,528	—	—	1,515	—	—	10,859	7,574	3,787	29,084	3,112	34,430	41,329	77,987
H18	4,570	17,255	—	—	1,573	—	—	10,507	7,350	3,675	28,567	3,057	33,905	40,636	76,553
H19	4,247	17,174	—	—	1,636	—	—	10,339	7,399	3,699	28,204	3,018	33,396	40,112	75,716
H20	3,663	16,808	—	—	1,687	—	—	9,188	7,170	3,585	25,719	2,856	31,346	37,787	70,676
H21	2,310	16,544	—	—	1,739	—	—	9,083	6,351	3,176	27,152	2,905	29,676	35,757	69,260
H22	1,916	16,155	—	—	1,776	—	—	9,180	4,465	3,065	27,501	2,942	29,027	35,034	67,000
H23	1,678	15,972	—	—	1,804	—	—	9,318	4,478	3,073	26,484	2,834	28,772	34,679	65,641
H24	2,104	15,860	—	—	1,843	—	—	9,249	3,969	2,724	26,219	2,805	29,056	34,585	64,773
H25	1,934	15,744	—	—	1,892	—	—	9,433	3,814	2,617	25,743	2,754	29,003	34,374	63,931
H26	863	15,562	—	—	1,951	—	—	9,356	3,728	2,558	24,864	2,660	27,732	32,950	61,542
H27	1,373	15,428	—	—	2,003	—	—	9,246	3,849	2,642	24,646	2,637	28,050	33,329	61,824
H28	1,461	15,349	—	—	2,384	—	—	9,332	3,915	2,687	24,342	2,605	28,526	33,818	62,075
H29	1,897	15,405	—	—	2,486	—	—	9,487	3,778	2,593	23,962	2,564	29,275	34,432	62,172
H30	1,982	15,504	—	—	2,581	—	—	9,584	3,944	2,707	23,478	2,512	29,651	34,870	62,292
R1	1,039	15,303	458	120	2,662	31	—	9,449	3,381	2,833	22,808	2,440	29,062	34,335	60,524
R2	—	—	932	15,302	—	104	2,750	9,101	3,985	2,910	20,582	2,202	28,189	33,301	57,868

注1 総務省「地方税に関する参考係数資料」、財務省「租税及び印紙収入決算額調」等より作成。税収は決算額。

2 地方揮発油税の税収について、平成21年度の地方道路税の一般財源化により地方道路税が地方揮発油税に改められているため、平成20年度分までは地方道路税収額を記載している。

# 自動車関連税制予測調査結果（令和2年度東京都主税局委託調査）



- 注1 東京都主税局委託調査「自動車関連税制に関する税収シミュレーション等調査委託」より作成。  
 注2 端数処理の関係で合計と内訳が一致しない場合がある。  
 注3 カーシェアの普及による走行距離減少の影響を受ける税収減は、「シェアリング」に含む。  
 注4 燃費改善による税収減については、主にハイブリッド車の普及によるものため「電動化」に含む。

# 日本におけるCO<sub>2</sub>排出量の把握方法

- 国土交通省ホームページにおいて、型式指定又は新型届出を受けた自動車について、各メーカー別・車種別・測定モード別に燃費値及び1km走行におけるCO<sub>2</sub>排出量（g-CO<sub>2</sub>/km）が公表されている。

## 国土交通省「自動車燃費一覧（令和3年3月）」より抜粋

### ガソリン乗用車（普通・小型）

車名	通称名	型式	類別区分番号	原動機		変速装置の型式及び変速段数	車両重量 (kg)	乗車定員 (名)	WLTCモード				主要燃費改善対策	その他燃費値の異なる要因			(参考) 低排出ガス認定レベル	平成27年度燃費基準達成・向上達成レベル	平成32年度燃費基準達成・向上達成レベル
				型式	総排気量 (L)				燃費値 (km/L)	1km走行におけるCO <sub>2</sub> 排出量 (g-CO <sub>2</sub> /km)	平成27年度燃費基準値 (km/L)	平成32年度燃費基準値 (km/L)		主要排出ガス対策	駆動形式	その他			
ニッサン	ノート	6AA-E13	0001	HR12-EM47	1.198	-	1190	5	29.5	79	18.7	21.8	H.I.V./M.C.E.P.B	3W.EGR	F	立立立立立	157	135	
		6AA-E13	0002.0003	HR12-EM47	1.198	-	1220	5	28.4	82	17.2	20.3	H.I.V./M.C.E.P.B	3W.EGR	F	ステールホイール	立立立立立	165	139
		6AA-E13	0004	HR12-EM47	1.198	-	1220	5	27.8	84	17.2	20.3	H.I.V./M.C.E.P.B	3W.EGR	F	アルミホイール	立立立立立	161	136
	その他	6AA-HC27	0001~0010.0025~0028	HR12-EM57	1.198	-	1740~1760	7	18.0	129	12.2	15.4	H.I.V./M.C.E.P.B	3W.EGR	F	立立立立立	147	116	

### ディーゼル貨物自動車








車名	通称名	型式	類別区分番号	原動機		変速装置の型式及び変速段数	車両重量 (kg)	最大積載量 (kg)	車両総重量 (kg)	自動車の構造	JC08モード			主要燃費改善対策	その他燃費値の異なる要因			(参考) 低排出ガス認定レベル	燃費基準達成・向上達成レベル
				型式	総排気量 (L)						燃費値 (km/L)	1km走行におけるCO <sub>2</sub> 排出量 (g-CO <sub>2</sub> /km)	燃費基準値 (km/L)		主要排出ガス対策	駆動形式	その他		
トヨタ	ハイエース	QDF-GDH201V	0050~0062.0065~0071.0073~0075.0087~0089	1GD	2.754	6AT (E-LTC)	1800~1870	850~1200	3145~3235	構造B1	13.0	199	11.0	D FI TC IC	EGR DF CCO SCR	R		NOx & PM★	118

## 燃費値→1km走行におけるCO<sub>2</sub>排出量（g-CO<sub>2</sub>/km）の換算式の例

ガソリン車	1 ÷ 燃費値 (km/L) 燃費値の1km走行当たりの燃料使用量 (L/km)	× 34.6 (MJ/L) (ガソリン1L当たりの発熱量)	× 67.1 (g-CO <sub>2</sub> /MJ) (ガソリンの発熱量当たりのCO <sub>2</sub> 排出原単位)
ディーゼル車		× 37.7 (MJ/L) (軽油1L当たりの発熱量)	× 68.6 (g-CO <sub>2</sub> /MJ) (軽油の発熱量当たりのCO <sub>2</sub> 排出原単位)
LPガス車		× 28.1 (MJ/L) (LPガス1L当たりの発熱量)	× 59.8 (g-CO <sub>2</sub> /MJ) (LPガスの発熱量当たりのCO <sub>2</sub> 排出原単位)

注 国土交通省ホームページ「自動車燃費一覧」等より作成。「自動車の燃費性能の評価及び公表に関する実施要領(平成16年1月30日国土交通省告示第61号)」に基づき、型式指定又は新型届出を受けた自動車の燃費性能等が公表されている(平成16年3月公表以降、毎年掲載)。

# 各国の最新の自動車関連の規制状況

	市場規模	ガソリン車	EV・PHEV・FCV
 英国	270万台	<b>2030年販売禁止</b> ※HV/PHEVは2035年販売禁止	<b>2030年販売目標</b> <b>EV:50~70%</b>
 フランス	280万台	<b>2040年販売禁止</b>	<b>2028年ストック台数目標</b> <b>EV:300万台</b> <b>PHEV:180万台</b>
 中国	2580万台	国の目標はなし ※自動車エンジニア学会：2035年全車電動化 (ハイブリッド50%、EV・PHEV・FCV50%)発表	<b>2025年販売目標</b> <b>EV・PHEV・FCV:20%</b>
 ドイツ	400万台	国の目標はなし ※連邦参議院：2030年販売禁止を決議 (法的拘束力無し)	<b>2030年ストック台数目標</b> <b>EV:1500万台</b>
 EU	1400万台	<b>2035年販売禁止</b> ※実質PHEV/HV含む内燃機関廃止 (欧州委員会提言)	<b>2035年販売目標</b> <b>EV・FCV:100%</b> (欧州委員会提言)
 米国	1750万台	国の目標はなし ※カリフォルニア州知事：2035年EV・FCV100% ニューヨーク州知事：2035年EV/FCV100%	<b>2030年販売目標</b> <b>EV・PHEV・FCV:50%</b>
 日本	430万台	<b>2035年 電動車100%</b> (EV/PHEV/FCV/HV)	<b>2030年販売目標</b> <b>EV・PHEV:20~30%、FCV:~3%</b>

注 経済産業省「第4回 モビリティの構造変化と2030年以降に向けた自動車政策の方向性に関する検討会」(令和4年4月25日)資料より作成。

## 走行距離課税導入方式毎の論点

	GPS方式	路側機方式	ビニエット方式	OBD方式
走行距離の測定	精緻な測定が可能	車両が通過する路側機間の距離のみ測定が可能	走行距離の測定は行わない	最近の自動車では測定が可能
設置コスト	車載器の設置に相当のコストが発生	車載器や路側機の設置について、相当のコストが発生	車載器や路側機を設置するコストは抑えられるが、ステッカーの購入や取り締まり等の仕組みを整備する必要	既に最近の自動車にはOBDが装着されているが、自動車からOBDの情報を取得する仕組みが必要
プライバシー	走行経路等を他人に知られてしまう可能性がある	車両が通過する路側機の場所の情報のみであれば、プライバシーの懸念は少ないか	走行距離の計測は行わないため、走行経路等は秘匿される	走行距離のみを把握することとすれば、走行経路等は秘匿される
地方部の負担	地方部は、移動距離が長い傾向にあり、負担増となる可能性がある	地方部は、移動距離が長い傾向にあり、負担増となる可能性がある	時間単位の料金となるため、移動距離が長い傾向がある地方部にとっては、距離当たりの負担額は割安になるか	地方部は、移動距離が長い傾向にあり、負担増となる可能性がある
徴収方法	車載器からの通信で随時課税が出来れば、清算等の問題は生じない	高速道路料金と同様の徴収となるため、大きな課題はない	事前にビニエットを購入することとなるため、抹消時の清算はあり得るものの、課題は少ない	車検時等に走行距離を把握して課税することとなるため、最初の車検時や抹消時の取り扱い等、課題が多い

## 過去の答申(住宅の脱炭素化促進のための税制)

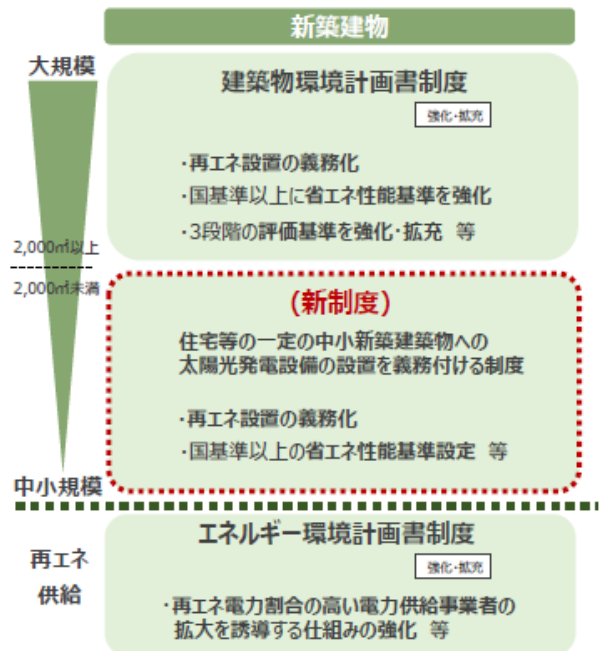
### 住宅の脱炭素化促進のための税制(令和3年度答申 P.64)

- 他部門と比較し、エネルギー消費量の削減幅がなお小さい家庭部門の温室効果ガス排出量を削減するためには、住宅の脱炭素化に向けた施策の推進が重要
- これまでも、環境性能の高い新築住宅等に対して、国税及び地方税において、一定の軽減措置が講じられているが、環境性能が低い住宅にも広く適用されているものもある。そのため、例えば、固定資産税の新築住宅減額は、対象を環境性能がすぐれた住宅に重点化していくべき

# 家庭部門に対する都の主な取組

## 全国初※の戸建住宅等に太陽光発電設備設置を義務化する制度の創設や既存制度の強化・拡充

### 条例による制度強化のポイント



(注) 条例による制度の強化・拡充の内容は、東京都環境審議会の分科会で検討中

※ 1棟の延床面積が300㎡未満の住宅も対象に含む制度は全国初

**脱炭素に向けた社会基盤を早期に確立**  
 脱炭素社会に相応しいライフスタイルへの移行を加速し、  
 「災害にも強く健康的で快適な暮らし」へ転換

**制度強化に先駆けて、都民の今から「ハーフにチェンジ」していく取組を強力に支援し、脱炭素社会に向けた機運を醸成**

### 新築時のゼロエミ仕様を標準化

#### ◆「東京ゼロエミ住宅」の更なる促進とバージョンアップ



- ・「東京ゼロエミ住宅」基準（省エネ性能等）を多段階化し、より高性能な住宅の導入を促進
  - ・水準に応じた補助の拡充と、太陽光発電設備設置による上乗せ補助を強化
- #### ◆税制措置（太陽光パネル付きゼロエミ住宅導入促進税制）の創設
- ・太陽光発電設備の設置等、一定の要件を満たす新築の東京ゼロエミ住宅について、不動産取得税を最大で全額減免

### 幅広い支援策の強化により既存住宅の省エネ・再エネの導入を促進

#### ◆断熱改修や太陽光発電設備等の設置補助を強化

- ・断熱性能の高い窓・ドアへの改修や蓄電池等の設置補助を大幅に拡充し、太陽光発電設備の上乗せ補助を新設



#### ◆省エネ性能の高い家電等へ買替を促す「ゼロエミポイント」を再延長

#### ◆太陽光パネルを設置できない家庭でも、再エネ電力をお得に利用

- ・再エネ電力の購入希望者を募り、購買力を高めることで価格低減を実現するキャンペーンを首都圏で引き続き実施



### 事業者連携で省エネ・再エネ住宅の普及を推進

- ・都と住宅関係団体等が連携してプラットフォームを設置し、省エネ・再エネの取組を推進

条例制度の強化・拡充  
 起爆剤となる支援策



# 「東京ゼロエミ住宅」の基準の概要について

## ○ 東京ゼロエミ住宅の多段階化

水準 **1** わかりやすい仕様規定などにより国基準より30%削減

水準 **2** **NEW!** ZEH相当の断熱性能と国基準より35%削減する高い省エネ性能

水準 **3** **NEW!** 北海道相当の断熱性能と国基準より40%削減するより高い省エネ性能

## ○ 仕様規定・性能規定の基準の概要

分類	種類	要件
外気等に接する開口部の断熱性能	窓★	熱貫流率が2.33W/(㎡・K)以下
	ドア★	熱貫流率が3.49W/(㎡・K)以下
設備の省エネルギー性能	照明設備★	LEDであることかつ玄関、トイレ、洗面・脱衣所、廊下及び階段のうち1箇所以上に人感センサー付きLEDを設置すること。
	暖房設備★	主たる居室において高効率ルームエアコンを1台以上使用し、かつ、電気ヒーター暖房器又は電気蓄熱暖房器を使用しないこと。
	冷房設備★	主たる居室において高効率ルームエアコンを1台以上使用すること。
	給湯設備★	次の各号のいずれかの設備を設置し、かつ、設置された全ての設備が一定の要件を満たすものであること。 ア 電気ヒートポンプ給湯器 イ 潜熱回収型ガス給湯器 ウ 潜熱回収型石油給湯器 エ ヒートポンプ・ガス瞬間式併用給湯器 オ コージェネレーション設備

断熱・設備の省エネ性能値	水準1	水準2	水準3
外皮平均熱貫流率 単位 W/㎡K ( )内は木造以外の構造の住宅の場合	0.70以下	0.60 (0.70) 以下	0.46 (0.60) 以下
国が定める省エネルギー基準からの削減率(再エネ除く。) ( )内は木造以外の構造の集合住宅等の場合	30% (25%) 以上	35% (30%) 以上	40% (35%) 以上

※外皮平均熱貫流率 住宅の断熱性能(熱の伝わりやすさ)を表す数値。この数値が小さいほど断熱性能が高い。東京23区・多摩市部等の区域の国が定める基準は0.87W/㎡K

注 東京都環境局「東京ゼロエミ住宅」リーフレット(令和4年度)より作成。

# 「東京ゼロエミ住宅」の助成事業の概要と不動産取得税の減免措置

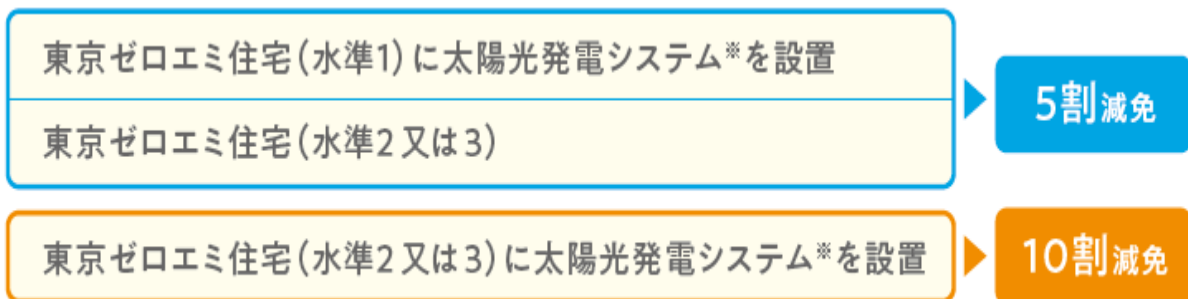
## ○ 助成事業の概要

助成対象住宅	都内の新築住宅（戸建住宅・集合住宅等） ただし、床面積の合計が2,000㎡未満			
助成対象者	新築住宅の建築主（個人・事業者）			
主な助成条件	「東京ゼロエミ住宅の認証に関する要綱」に基づき 「東京ゼロエミ住宅」の各水準に適合する認証を受けた新築住宅であること			
助成金額		水準1	水準2	水準3
	戸建住宅	30万円/戸	50万円/戸	210万円/戸
	集合住宅等	20万円/戸	40万円/戸	170万円/戸
<small>・水準1の注文戸建住宅に限り、前年度に新たに全国で建設した注文戸建住宅の戸数が300戸未満の事業者（地域工務店等）が供給する住宅を対象に助成（水準2、3については事業者の要件はありません。）</small>				
その他	太陽光発電システム設置への追加補助	●対象住宅に設置する場合、1棟当たり12万円/kW補助（上限36万円（3kW分まで）） ●対象住宅が暖・冷房、給湯において電化した場合、1棟当たり13万円/kW補助（上限39万円（3kW分まで））		
	蓄電池システム設置への追加補助	●対象住宅に太陽光発電システムとともに設置する場合、機器費の1/2補助（上限10万円/kWh、60万円/戸）		

## ○ 不動産取得税の減免措置

令和4年4月1日から令和7年3月31日までの間に「東京ゼロエミ住宅の認証に関する要綱」に基づく設計確認申請が行われ、右のいずれかに該当する新築の東京ゼロエミ住宅<sup>※</sup>の取得が、一定の要件を満たす場合、不動産取得税が減免されます。

※上記助成の対象であることが必要です。



# 東京都環境審議会 環境確保条例の改正（中間のまとめ）【概要】

<b>気候変動・エネルギーを取り巻く背景</b>	健康や生活の持続可能性が大きく脅かされる非常事態に直面 ・直面するエネルギー危機は構造的な問題であり、長期化の懸念 ・大規模な気象災害が頻発するなど、気候危機は更に深刻化	化石燃料に依存した我が国において、「脱炭素化」の取組が、エネルギー安全保障の確保と一体であることが改めて明らかに。
<b>2030年カーボンハーフに向けた制度強化の基本的考え方</b>	直面する危機を乗り越えるため、エネルギーを「減らす・創る・蓄める」の徹底が必要 ○建物のゼロエミッション化（都内CO <sub>2</sub> 排出量の7割を占める建物対策の強化） ○再エネの基幹エネルギー化（再エネ電力 <sup>※</sup> を調達しやすいビジネス環境の構築） ○脱炭素経営と情報開示に意欲的に取り組む事業者の後押し <small>※ 再エネ電源の持続可能性に係る観点にも留意</small>	✓ 2030年カーボンハーフの実現に向けたあらゆる主体の行動を加速し、脱炭素に向けた社会基盤を早期に確立 ✓ 脱炭素のみならず、「災害にも強く、健康的で快適な暮らし」へ転換、脱炭素型の事業活動ができる「投資や企業を惹きつける魅力ある都市」へ

制度強化・拡充のポイント		＜新築建物＞		＜既存建物＞	
大規模 新築 2,000㎡以上	強化・拡充	<b>建築物環境計画書制度</b> ・太陽光発電設備等の設置義務、ZEV充電設備最低基準（義務基準）の新設、断熱・省エネ性能の最低基準（義務基準）を国基準以上に強化（マンション等の住宅を含む） ・3段階の評価基準を強化・拡充し、再エネ利用やエネマネ等への備え、低炭素資材の利用、生物多様性への配慮等の更なる取組を誘導等	強化・拡充	<b>東京キャップ&amp;トレード制度</b> ・カーボンハーフを見据えた削減義務率の設定 ・再エネ利用に係る目標設定・取組状況等の報告・公表の義務付け ・事業所の動向や調達手法の多様化を踏まえ、再エネ設備の導入や再エネ割合の高い電力の利用を更に進める仕組み ・積極的な取組を後押しするインセンティブ策等	
	新設	<b>住宅等の一定の中小新築建物への新制度</b> 一定の新築建物を供給する事業者を対象に、 ・太陽光発電設備等の設置義務 <sup>※</sup> 、ZEV充電設備最低基準（義務基準）の新設、断熱・省エネ性能の最低基準（義務基準）を国基準以上に設定 ・断熱・省エネ性能等の誘導基準も併せて導入し、積極的に取り組む事業者を後押し等 <small>※事業者単位で総量として設置義務量を課し、事業者が柔軟に調整実行ができる仕組み</small>	強化・拡充	<b>地球温暖化対策報告書制度</b> ・都による2030年に向けて取り組むべき省エネ・再エネ利用に係る目標となる達成水準の提示、事業者の報告書による達成状況の報告・公表の義務付け ・再エネ利用に関する報告内容の拡充 ・積極的な取組を後押しするインセンティブ策等	
中小規模 新築 2,000㎡未満	強化・拡充	<b>地域エネルギー有効利用計画制度</b> <small>※</small> ・ゼロエミ地区の創出に向け、都が策定するガイドラインを踏まえ、開発事業者自らが開発計画検討のより早い段階で脱炭素化を見据えた方針を策定・公表する制度に再構築し、エネルギーの有効利用というこれまでの枠を超えた多面的な取組（資源・生物多様性、適応策・レジリエンス等）を誘導 ・高度なエネマネ等の積極的かつ他の開発への波及が期待される取組等を行った事業者が評価されるよう都による公表の方法や内容を拡充 ・地域冷暖房区域における脱炭素化に資する取組を評価するとともに、今後積極的な導入が期待される取組を求める仕組みに拡充等	<small>※ 各制度の強化と合わせて、既存施設等を通して、既存開発地区を含め、高度なエネマネの拡大、広域化等を促進</small>		
エリア （都市開発 ・エネマネ）	強化・拡充	<b>エネルギー環境計画書制度</b> ・都は電気供給事業者が定める目標の指針として、都内供給電力に占める再エネ電力割合 <sup>※</sup> の2030年度目標水準を設定・提示 ・各供給事業者に対する報告・公表の義務化 - 都が示す目標水準を踏まえた2030年度目標の設定、2030年度までの各年度の計画策定、報告・公表 - 目標達成の進捗を確認するため、都内供給電力の再エネ電力割合・電源構成について各年度の実績の報告・公表 - 特に前年度に新たに設置された再エネ電源からの調達に着目し、その調達計画や都内供給量に占める調達割合の実績の報告・公表 ・多様な再エネ電力メニューから選択できる環境の整備、意欲的な事業者を後押しする仕組み等 <small>※ 証書（非化石証書、グリーン電力証書、トクレジット）等による再エネ価値の割合</small>			
再エネ供給	強化・拡充				

注 東京都環境審議会「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（環境確保条例）の改正（中間のまとめ）【概要】」（令和4年5月24日）より抜粋。

# 2050年カーボンニュートラルの実現に向けた取組の進め方

## I. 家庭・業務部門(住宅・建築物における省エネ対策の強化)

- ① 省エネ性能の底上げ(ボトムアップ)
  - ・ 住宅を含む省エネ基準への適合義務化(2025年度)
  - ・ 断熱施工に関する実地訓練を含む未習熟な事業者の技術力向上の支援
  - ・ 新築に対する支援措置について省エネ基準適合の要件化
- (②の取組を経て)
  - ・ 義務化が先行している大規模建築物から省エネ基準を段階的に引き上げ
  - ・ 遅くとも2030年までに、誘導基準への適合率が8割を超えた時点で、義務化された省エネ基準をZEH・ZEB基準の水準の省エネ性能<sup>(※)</sup>に引き上げ
- ※ 住宅:強化外皮基準+一次エネルギー消費量▲20%  
建築物:用途に応じ、一次エネルギー消費量▲30%又は40%(小規模は20%)
- ②省エネ性能のボリュームゾーンのレベルアップ
  - ・ 建築物省エネ法に基づく誘導基準や長期優良住宅、低炭素建築物等の認定基準をZEH・ZEB基準の水準の省エネ性能に引き上げ、整合させる
  - ・ 国・地方自治体等の新築建築物・住宅について誘導基準の原則化
  - ・ ZEH、ZEB等に対する支援を継続・充実
  - ・ 住宅トップランナー制度の充実・強化(分譲マンションの追加、トップランナー基準をZEH相当の省エネ性能に引き上げ)
- ③より高い省エネ性能を実現するトップアップの取組
  - ・ ZEH+やLCCM住宅などの取組の促進
  - ・ 住宅性能表示制度の上位等級として多段階の断熱性能を設定
- ④機器・建材トップランナー制度の強化等による機器・建材の性能向上
- ⑤省エネ性能表示の取組
  - ・ 新築住宅・建築物の販売・賃貸の広告等における省エネ性能表示の義務付けを目指し、既存ストックは表示・情報提供方法を検討・試行
- ⑥既存ストック対策としての省エネ改修のあり方・進め方
  - ・ 国・地方自治体等の建築物・住宅の計画的な省エネ改修の促進
  - ・ 耐震改修と合わせた省エネ改修の促進や建替えの誘導
  - ・ 窓改修や部分断熱改修等の省エネ改修の促進
  - ・ 地方自治体と連携した省エネ改修に対する支援を継続・拡充 等

## II. エネルギー転換部門(再生可能エネルギーの導入拡大)

太陽光発電や太陽熱・地中熱の利用、バイオマスの活用など、地域の実情に応じた再生可能エネルギーや未利用エネルギーの利用拡大を図ることが重要

- ①太陽光発電の活用
  - ・ 太陽光発電設備の設置については、その設置義務化に対する課題の指摘もあったが、導入拡大の必要性については共通認識
  - ・ 将来における太陽光発電設備の設置義務化も選択肢の一つとしてあらゆる手段を検討し、その設置促進のための取組を進める
    - ・ 国や地方自治体の率先した取組(新築における標準化等)
    - ・ 関係省庁・関係業界が連携した適切な情報発信・周知、再生可能エネルギー利用設備の設置に関する建築主への情報伝達の仕組みの構築
    - ・ ZEH・ZEB等への補助の継続・充実、特にZEH等への融資・税制の支援
    - ・ 低炭素建築物の認定基準の見直し(再エネ導入ZEH・ZEBの要件化)
    - ・ 消費者や事業主が安心できるPPAモデルの定着
    - ・ 脱炭素先行地域づくり等への支援によるモデル地域の実現。そうした取組状況も踏まえ、地域・立地条件の差異等を勘案しつつ、制度的な対応のあり方も含め必要な対応を検討
    - ・ 技術開発と蓄電池も含めた一層の低コスト化
- ②その他の再生可能エネルギー・未利用エネルギーの活用や面的な取組
  - ・ 給湯負荷の低減が期待される太陽熱利用設備等の利用拡大
  - ・ 複数棟の住宅・建築物による電気・熱エネルギーの面的な利用・融通等の取組の促進
  - ・ 変動型再生可能エネルギーの増加に対応した系統の安定維持等の対策

## III. 吸収源対策(木材の利用拡大)

- ・ 木造建築物等に関する建築基準の更なる合理化
- ・ 公共建築物における率先した木造化・木質化の取組
- ・ 民間の非住宅建築物や中高層住宅における木造化の推進
- ・ 木材の安定的な確保の実現に向けた体制整備の推進に対する支援
- ・ 地域材活用の炭素削減効果を評価可能なLCCM住宅・建築物の普及拡大

# 脱炭素社会の実現に資するための建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等の一部を改正する法律案の概要

## ○ 2050年カーボンニュートラルに向けた取組

【2050年】

- ストック平均で、ZEH・ZEB(ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス/ビル)水準の省エネ性能の確保を目指す

【2030年】

- 新築について、ZEH・ZEB水準の省エネ性能の確保を目指す

抜本的な取組の強化が必要不可欠

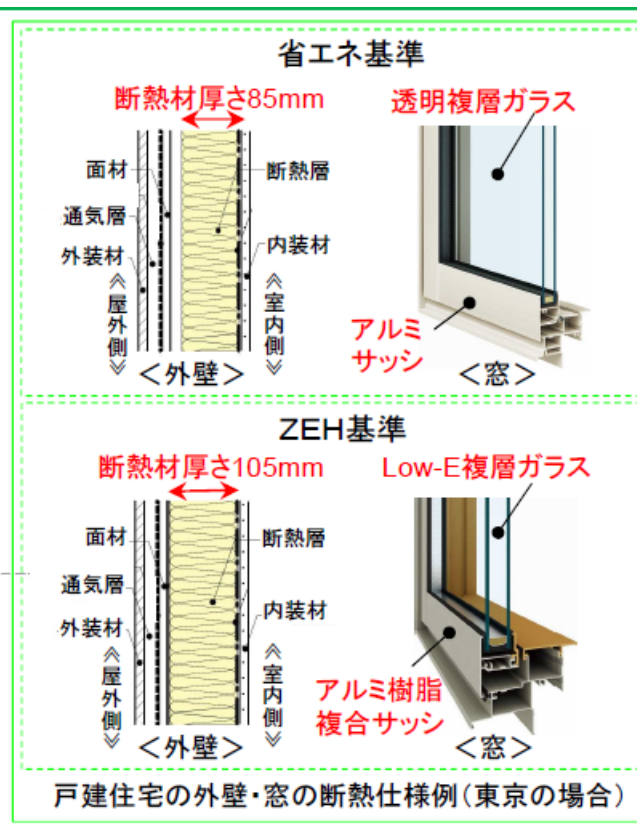
## ○ 法案の概要【建築物省エネ法・建築基準法・住宅金融支援機構法】

### ① 省エネ性能の底上げ・より高い省エネ性能への誘導

- ・ 全ての新築住宅・非住宅に省エネ基準適合を義務付け  
(現行は中大規模の非住宅) ※十分な準備期間を確保
- ・ トップランナー制度(大手事業者による段階的な性能向上)の拡充、誘導基準の強化等を通じ、ZEH・ZEB水準へ誘導
- ・ 販売・賃貸時における省エネ性能表示の推進

### ② ストックの省エネ改修や再エネ設備の導入促進

- ・ 省エネ改修に対する住宅金融支援機構による低利融資制度を創設
- ・ 市町村が定める再エネ利用促進区域内について、建築士から建築主へ再エネ導入効果の説明義務を導入
- ・ 省エネ改修や再エネ設備の導入に支障となる高さ制限等の合理化



# 主な税制措置（概要）

税目	控除内容等	新築										既築			
		認定長期優良住宅		認定低炭素住宅		ZEH水準省エネ住宅		省エネ基準適合住宅		その他の住宅		省エネ改修工事			
		令和4・5年入居	令和6・7年入居	令和4・5年入居	令和6・7年入居	令和4・5年入居	令和6・7年入居	令和4・5年入居	令和6・7年入居	令和4・5年入居	令和6・7年入居	認定住宅等	その他の住宅		
所得税	ローン減税	ローン期間	10年以上												
		控除額	ローン残高×0.7%												
		限度額	5,000万円	4,500万円	5,000万円	4,500万円	4,500万円	3,500万円	4,000万円	3,000万円	3,000万円	2,000万円	3,000万円	2,000万円	
		最大控除額	455万円	409.5万円	455万円	409.5万円	409.5万円	318.5万円	364万円	273万円	273万円	140万円	210万円	140万円	
		控除期間	13年間										10年間	10年間	
	投資型減税	控除額	標準的な工事費用の額×10%						なし				標準的な工事費用の額×10%		
	上限	650万円										250万円(*) (*)太陽光発電装置を設置+100万円			
登録免許税	税率	0.1%(保存) 0.2%(移転(戸建)) 0.1%(移転(マンション))		0.1%(保存) 0.1%(移転)		0.15%(保存) 0.3%(移転)						0.1%(移転)			
不動産取得税	控除額	1,300万円		1,200万円											
固定資産税(家屋)	減額割合	1/2										1/3			
	期間	5年間(戸建) 7年間(マンション)		3年間(戸建) 5年間(マンション)						1年間					

注 財務省、国税庁、国土交通省、東京都主税局、一般社団法人 住宅性能評価・表示協会ホームページ等より作成。