

# 平成25年度税制改正（地方税）要望事項

（新設・拡充・延長・その他）

No	39	府省庁名	国土交通省
対象税目	個人住民税 法人住民税 住民税(利子割) 事業税 不動産取得税 <u>固定資産税</u> 事業所税 その他 ( )		
要望項目名	低公害車の燃料等供給設備に係る課税標準の特例措置の延長		
要望内容(概要)	<p>・特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） 燃料電池自動車及び天然ガス自動車の燃料等供給設備（水素充てん設備、天然ガス充てん設備）に係る課税標準の特例措置について、2年間延長する。</p> <p>・特例措置の内容 燃料電池自動車及び天然ガス自動車の燃料等供給設備について、固定資産税の課税標準を、最初の3年間に限り2/3の額とする （対象設備） 水素充てん設備（2,000万円以上） 天然ガス充てん設備（2,000万円以上） ※（ ）内は対象となる設備の取得価格要件</p>		
関係条文	地方税法第349条の2、地方税法附則第15条第11項、同法施行令附則第11条第14項、同法施行規則附則第6条第28項～第31項		
減収見込額	(初年度) - (▲48.0) (平年度) - (▲94.2) (単位：百万円)		
要望理由	<p>(1) 政策目的 「新成長戦略」（平成22年6月閣議決定）において2020年に温室効果ガスを1990年比25%削減の目標達成、並びに「エネルギー基本計画」（平成22年6月閣議決定）において、次世代自動車の新車販売に占める割合を2020年までに最大50%、2030年までに最大70%という普及を目標とするとともに、次世代自動車普及促進のため、CNG自動車、燃料電池自動車等に対する燃料等供給インフラ等の利用環境の整備を目的としている。</p> <p>(2) 施策の必要性 環境負荷の小さい自動車は、従来車に比べ高価格であることに加え、燃料等供給設備の整備が十分でないこと等が普及の障害となっており、普及が進んでいない。また、燃料等供給設備は、設置維持に多額の費用がかかることが整備の進まない主な要因であり、整備促進のためには設置者の負担を軽減させる措置が必要である。</p>		
本要望に対応する縮減案	なし		

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現          施策目標 5 快適な道路環境等を創造する</p> <p>○「新成長戦略」（平成 22 年 6 月閣議決定）及び「エネルギー基本計画」（平成 22 年 6 月閣議決定）等において、温室効果ガス削減等のため、環境性能に優れた次世代自動車の普及及び次世代自動車の燃料等供給設備の整備促進を目的としている。</p> <p>○「日本再生戦略」（平成 24 年 7 月閣議決定）において、燃料電池自動車に燃料を供給するための水素供給設備の先行整備等の社会基盤整備を行い、また燃料電池自動車の市場投入に向けて、4 大都市圏を中心に 100 箇所の水素供給設備を先行整備することとしている。</p>
	政策の達成目標	<p>○「新成長戦略」：2020 年温室効果ガスの 1990 年比 25%削減を目標</p> <p>○「エネルギー基本計画」：乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を、2020 年までに最大で 50%、2030 年までに最大で 70%とすることを目標。</p> <p>○「日本再生戦略」：2015 年の燃料電池自動車の市場投入に向けて、4 大都市圏を中心に 100 箇所の水素供給設備を先行整備する。</p>
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	平成 27 年 3 月 31 日まで 2 年間の延長。
	同上の期間中の達成目標	<p>○「新成長戦略」：2020 年温室効果ガスの 1990 年比 25%削減を目標</p> <p>○「エネルギー基本計画」：乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を、2020 年までに最大で 50%、2030 年までに最大で 70%とすることを目標。</p> <p>○「日本再生戦略」：2015 年の燃料電池自動車の市場投入に向けて、4 大都市圏を中心に 100 箇所の水素供給設備を先行整備する。</p>
	政策目標の達成状況	○運輸部門における平成 22 年度の温室効果ガスの排出量は 2 億 3200 万トンであり、1990 年の温室効果ガス排出量（2 億 1700 万トン）と比べて改善傾向にあることから、「新成長戦略」に掲げられた 1990 年比 25%削減の目標達成のため、本特例措置の継続が必要。
有効性	要望の措置の適用見込み	<p>○平成 25 年度：水素充てん設備：17 基、天然ガス充てん設備：15 基</p> <p>○平成 26 年度：水素充てん設備：31 基、天然ガス充てん設備：28 基</p>
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	<p>○全新車販売台数に占める次世代自動車の割合が約 3.9%（平成 20 年度）から、約 20.8%（平成 23 年度）と増加</p> <p>○燃料供給設備の普及台数は、平成 23 年度において 337 基としている。</p> <p>○運輸部門における平成 22 年度の温室効果ガスの排出量は 2 億 3200 万トンであり、1990 年の温室効果ガス排出量（2 億 1700 万トン）と比べて改善傾向にある。</p>
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	なし
	予算上の措置等の要求内容及び金額	なし
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	なし
	要望の措置の妥当性	温室効果ガス削減のため、次世代自動車の普及が必要であるが、燃料等供給設備の整備が不十分なことが普及の障害である。また燃料等供給設備は、設置・維持の多額な費用が整備の進まない主な要因であることから、整備促進のためには設置者の負担の軽減が必要と考える。

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>以下のとおり燃料等供給設備の普及が進んでいる。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>(19年度)</th> <th>(20年度)</th> <th>(21年度)</th> <th>(22年度)</th> <th>(23年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>337箇所</td> <td>355箇所</td> <td>357箇所</td> <td>347箇所</td> <td>337箇所</td> </tr> </tbody> </table>	(19年度)	(20年度)	(21年度)	(22年度)	(23年度)	337箇所	355箇所	357箇所	347箇所	337箇所
(19年度)	(20年度)	(21年度)	(22年度)	(23年度)							
337箇所	355箇所	357箇所	347箇所	337箇所							
<p>税負担軽減措置等の適用による効果（手段としての有効性）</p>	<p>○全新車販売台数に占める次世代自動車の割合が約3.9%（平成20年度）から、約20.8%（平成23年度）と増加  ○運輸部門における平成22年度の温室効果ガスの排出量は2億3200万トンであり、1990年の温室効果ガス排出量（2億1700万トン）と比べて改善傾向にあることから、「新成長戦略」に掲げられた1990年比25%削減の目標達成のため、本特例措置の継続が必要</p>										
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>○「新成長戦略」：2020年温室効果ガスの1990年比25%削減を目標  ○「エネルギー基本計画」：乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を、2020年までに最大で50%、2030年までに最大で70%とすることを目標。</p>										
<p>前回要望時からの達成度及び目標に達していない場合の理由</p>	<p>○温室効果ガス削減のため、次世代自動車の普及が必要であるが、燃料等供給設備の整備が不十分なことが普及の障害である。また燃料等供給設備については、設置・維持の多額な費用が整備の進まないことが挙げられる。</p>										
<p>これまでの要望経緯</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成9年度 創設</li> <li>・平成11年度 延長</li> <li>・平成13年度 延長</li> <li>・平成15年度 対象設備の見直しを行ったうえで延長・拡充</li> <li>・平成17年度 延長</li> <li>・平成19年度 延長</li> <li>・平成21年度 一部見直し（充電設備の取得価額要件を2,000万円以上から300万円以上に引き下げ）のうえで延長・拡充</li> <li>・平成23年度 電気充電設備を対象から除外</li> </ul>										
<p>ページ</p>	<p>39 — 3</p>										