

平成31年度地方税制改正（税負担軽減措置等）要望事項

（新設・**拡充**・**延長**・その他）

No	27	府省庁名	環境省
対象税目	個人住民税 法人住民税 事業税 不動産取得税 固定資産税 事業所税 その他（ ）		
要望項目名	低公害自動車に燃料を充てんするための設備に係る課税標準の特例措置の拡充及び延長		
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年間延長するとともに、水素充てん設備については、課税標準額を1/2に拡充する。</p> <p>・特例措置の内容 燃料電池自動車に水素を充てんするための設備、または専ら天然ガス自動車に可燃性天然ガスを充てんするための設備で、新たに取得されたものに対する固定資産税の課税標準額を最初の3年度分を2/3（水素充てん設備については1/2）とする。 （対象設備） 水素充てん設備（1億5,000万円以上） 天然ガス充てん設備（4,000万円以上） ※（ ）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11項、同法施行規則附則第6条第29項～第32項		
減収見込額	[初年度] —（—）	[平年度] ▲34.5（▲106.8）	（単位：百万円）
要望理由	<p>（1）政策目的 東日本大震災の教訓から、輸送用燃料の多様化が求められており、「国土強靱化政策大綱」（平成25年12月決定）においても、エネルギーセキュリティの推進のため、CNG自動車の普及等を図ることが求められている。 また、「総合物流施策大綱」（平成29年7月閣議決定）においては、物流分野における主要なCO₂排出源であるトラック等、輸送モードの省エネ化、低公害化が求められている。自動車からの排出ガスによる大気汚染問題への対応、地球温暖化対策に向けた政府目標を達成するためには、燃料電池自動車、天然ガス自動車といった低公害車の普及促進を図る必要がある。なお、天然ガス自動車は、SO_xをほとんど発生せず、CO₂排出量も石油より約25%少なく環境性に優れている。 さらに、低公害車は、我が国自動車産業が強みを有する次世代自動車に位置づけられており、「エネルギー基本計画」（平成30年7月閣議決定）において、次世代自動車について、2030年までに新車販売に占める割合を5割から7割とすることを目標に掲げている。加えて、水素社会の実現に向けた世界初の国家戦略である「水素基本戦略」（平成29年12月26日閣僚会議決定）や、官民のアクションプランである「水素・燃料電池戦略ロードマップ」（平成28年3月22日改訂）において、燃料電池自動車（FCV）については、2025年までに保有台数20万台程度、2030年までに保有台数80万台程度の普及を目指すとの目標掲げている。また、天然ガス自動車については次世代自動車の中でも長距離の運送用に適していることから、都市間を輸送し、燃料を多量に使用する大型天然ガストラックへの普及拡大が見込まれる。 これらの目標を踏まえ、燃料等供給設備の普及を支援することにより、低公害車の普及促進、ひいては地球温暖化防止を図る。</p> <p>（2）施策の必要性 エネルギーセキュリティの向上を図り、また、自動車からの排ガスによる大気汚染問題への対応、さらには地球温暖化対策に向けた政府目標を達成するためには、環境負荷の少ない次世代自動車の普及促進を図る必要があり、「エネルギー基本計画」（平成30年7月閣議決定）及び「未来投資戦略2018」（平成30年6月閣議決定）においても、次世代自動車の新車販売に占める割合を5～7割とすることを旨とされている。</p>		

	<p>次世代自動車の普及に向けては、燃料等供給設備の整備を両輪で進めていく必要がある。</p> <p>水素充電設備(水素ステーション)については、「水素基本戦略」や「水素・燃料電池戦略ロードマップ」において、上記FCVの目標達成に向け、2020年度までに160箇所程度、2025年度までに320箇所程度を整備するとともに、2020年代後半までに水素ステーション事業の自立化を目指すこととしている。2018年2月には水素ステーションの戦略的整備を進めるための新会社「日本水素ステーションネットワーク合同会社(JHyM)」が設立され、第一期となる2018年度から2021年度の4年間で80箇所の水素ステーションの整備を目指している。政府としても新会社による整備を後押しすべく、規制改革、技術開発、水素ステーションの整備支援を三位一体で推進するなど、官民一体となって2020年代後半の自立化に向けて取り組んでいるところ。しかしながら、水素ステーションの整備費・運営費が未だ非常に高いことや、燃料電池自動車普及の黎明期においてはステーションの稼働率が低く、安定収益の裏付けがないこと等が水素ステーション整備の障害となっている。水素ステーションのコスト低減に向けては、規制見直しや技術開発を進めているが、成果が出るまでは一定の時間を要することから、水素供給設備を取得する者に対する税制上のインセンティブを設ける。これに加え、JHyMが2022年度以降の第二期に移行できるか否か(すなわち水素ステーションビジネスが自立化できるか否か)は第一期の成果に懸かっていることから、課税標準額を1/2に拡充することで、民間の投資負担を軽減し、水素ステーションの戦略的整備を強力に推し進め、第2期への円滑な移行を図る必要がある。</p> <p>天然ガス充電設備については、国土強靱化計画による国土強靱化アクションプラン2018において「輸送手段のエネルギーセキュリティ(C・LNG 車両の普及)にも効果的なレジリエンスステーション(仮称)の普及等に向け、天然ガスの利用を推進する」としている。今後、特に、大型天然ガストラックの普及が見込まれることから、大型トラックに対応した天然ガスステーションの整備を推進し、災害時の物資輸送の強靱化に取り組んでいるところ。しかしながら、天然ガスステーションの初期投資は多額で、整備当初においては大型天然ガストラックの利用率が低く、収支悪化が予想されることが当該ステーション整備の障害となっている。このように、燃料等供給設備を取得する者に対する税制上のインセンティブを設け、負担の軽減を図ることにより、燃料等供給インフラの整備を支援し、もって次世代自動車の普及を促進する必要がある。</p>
<p>本要望に対応する縮減案</p>	<p>なし</p>

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>施策1. 地球温暖化対策の推進 目標1-1 地球温暖化対策の計画的な推進による低炭素社会作り</p> <p>施策3. 大気・水・土壌環境等の保全 目標3-1 大気環境の保全（酸性雨・黄砂対策を含む）</p>
	政策の達成目標	<p>（エネルギー基本計画、水素基本戦略）</p> <p>○次世代自動車について、2030年までに新車販売に占める割合を5割から7割とすることを目指す。</p> <p>○次世代自動車（ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG自動車等）の普及・拡大に当たっては、研究開発に加え、インフラ整備が不可欠である。</p> <p>○運輸部門については、自動車に係るエネルギーの消費量がその大部分を占めており、その省エネルギー化が重要である。</p> <p>○2014年から商業販売が始まった燃料電池自動車の導入を推進するため、燃料電池自動車の普及に必須となる水素ステーションについて、規制見直しや導入支援等の整備支援によって、2020年度内に160箇所程度、2025年度内に320箇所程度を整備するとともに、2020年代後半までに水素ステーション事業の自立化を目指す。また天然ガス充填設備については大型天然ガストラックによる全国物流ネットワーク化を可能にするため、利便性が良く、災害時の物資輸送も考慮した箇所（例えばトラックターミナルや高速道路IC付近）に集約して整備する。</p>
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	平成33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>○運輸部門については、自動車に係るエネルギーの消費量がその大部分を占めており、その省エネルギー化が重要である。</p> <p>○水素ステーションについて、2020年度までに160箇所、2025年度までに320箇所の整備を目標とし、2020年代後半までに水素ステーション事業の自立化を目指す。</p>
	政策目標の達成状況	<p>○新車販売（乗用車）に占める次世代自動車の割合の推移は、平成23年度16%、平成24年度21%、平成25年度23%、平成26年度24%、平成27年度27%、平成28年度36%、平成29年度37%（軽自動車と登録車を合わせた割合）。</p> <p>○燃料等供給設備の設置数は平成29年度で344基に上っているものの、「エネルギー基本計画」における2030年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を5割から7割という目標達成のためには、本特例措置の延長が必要。</p>
有効性	要望の措置の適用見込み	<p>○平成31年度：水素充填設備：24基、天然ガス充填設備：5基</p> <p>○平成32年度：水素充填設備：24基、天然ガス充填設備：5基</p> <p>※事業者、業界団体等へのヒアリング結果等から試算。</p>
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	<p>○燃料等供給設備の設置者に対して維持費用の負担軽減を図ることにより、設置数の拡大によるインフラの整備、これに伴う燃料電池自動車天然ガス自動車といった次世代自動車の普及を図ることができる。</p> <p>○この結果、大気汚染対策、CO₂排出量の抑制等を推し進めることができる。</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	<p>○水素充填設備については、平成25年度より「水素供給設備整備事業費補助金」として、水素充填設備を整備する者に対し、整備費用の一部を補助する事業を開始。予算額は平成25年度当初予算45.9億円、平成26年度当初予算72億円、平成26年度補正予算95.9億円、平成28年度当初予算62.0億円、平成29年度45.0億円、平成30年度56.0億円。</p> <p>○また、天然ガス充填設備については、平成29年度より「天然ガスの環境調和等に資する利用促進事業費補助金」として、天然ガス充填設備の機能維持強化を行う事業者に対して、事業費の一部を補助する事業を開始。予算額は平成29年度8億円、平成30年度12.5億円。</p>
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	<p>○燃料電池自動車及び天然ガス自動車といった次世代自動車は従来車に比べ高額であることから短時間で普及は困難であり、燃料等供給設備の設置する者においては、設置当初の稼働率が低いことが予想されることから当面収益性がない。本特例措置により、燃料等供給設備の設置者の維持費用を軽減し、燃料等供給設備を設置する者に対してインセンティブが働くことになる。燃料等供給設備の設置は燃料電池自動車、天然ガス自動車といった次世代自動車の普及促進を図るうえで前提となる社会インフラの整備であり、政策的な支援が必要不可欠。</p>

	要望の措置の妥当性	○燃料等供給設備は燃料電池自動車及び天然ガス自動車といった次世代自動車を使用する際に必要不可欠な社会インフラであり、設備を取得する全ての者を対象とする税制上の措置を設けることは公平な支援措置と考える。また、2014年から燃料電池自動車における商業販売が開始されており、既に約2,500台が普及しているが、今後更なる普及が予想される。天然ガス自動車においては、今後普及が見込まれる大型CNGトラックについて、2016年にメーカー車が市場投入され、その後車型追加もされており、今後、次世代自動車の普及が進むと見込まれていることから、引き続き措置が必要。										
税負担軽減措置等の適用実績		燃料等供給設備数は以下のとおり。 <table border="1" data-bbox="406 331 1332 403"> <tr> <td>(25年度)</td> <td>(26年度)</td> <td>(27年度)</td> <td>(28年度)</td> <td>(29年度)</td> </tr> <tr> <td>18箇所</td> <td>11箇所</td> <td>13箇所</td> <td>45箇所</td> <td>68箇所</td> </tr> </table>	(25年度)	(26年度)	(27年度)	(28年度)	(29年度)	18箇所	11箇所	13箇所	45箇所	68箇所
(25年度)	(26年度)	(27年度)	(28年度)	(29年度)								
18箇所	11箇所	13箇所	45箇所	68箇所								
「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」における適用実績		適用総額の種類：課税標準（固定資産の価格） 適用実績： <table border="1" data-bbox="406 616 1372 683"> <tr> <td>(25年度)</td> <td>(26年度)</td> <td>(27年度)</td> <td>(28年度)</td> </tr> <tr> <td>269,789千円</td> <td>234,063千円</td> <td>101,368千円</td> <td>1,094,682千円</td> </tr> </table>	(25年度)	(26年度)	(27年度)	(28年度)	269,789千円	234,063千円	101,368千円	1,094,682千円		
(25年度)	(26年度)	(27年度)	(28年度)									
269,789千円	234,063千円	101,368千円	1,094,682千円									
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）		○対象となる燃料等供給設備の設置数は、平成29年度344件に上っている。 ○新車販売（乗用車）に占める次世代自動車の割合の推移は、平成23年度16%であったが、平成29年度には37%まで増加。 ○全国の大気汚染に係る環境基準の達成状況は、平成28年度において二酸化窒素：99.7%、浮遊粒子状物質：100%と全体的に改善傾向にあり、各種施策の成果が着実に現れている。										
前回要望時の達成目標		(エネルギー基本計画) ○運輸部門については、自動車に係るエネルギーの消費量がその大部分を占めており、その省エネルギー化が重要である。 ○モビリティにおける水素利用の中核となる燃料電池自動車（FCV）と水素ステーションについては、取組の両輪として進めていくことが重要である。具体的には、2025年までに320箇所の水素ステーションを整備し、2020年代後半までに水素ステーションビジネスの自立化を目指すとともに、FCVについては2025年までに20万台程度、2030年までに80万台程度の普及を目指す。										
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		水素ステーションについては、2018年4月末時点で、100箇所の水素ステーションの整備が完了している。2020年度内に160箇所程度の水素ステーションの整備目標を達成すべく、水素ステーション整備新会社を中心に戦略的に整備を進めていくとともに、政府としても平成30年度当初予算の適切な執行による整備支援などに取り組むこととしている。										
これまでの要望経緯		<ul style="list-style-type: none"> ・平成9年度 創設 ・平成11年度 延長 ・平成13年度 延長 ・平成15年度 対象設備の見直しを行ったうえで延長・拡充 ・平成17年度 延長 ・平成19年度 延長 ・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 ・平成23年度 電気充電設備を対象から除外 ・平成25年度 一部見直し（水素充電設備の取得価額要件を2,000万円から1億5,000万円に引き上げ）のうえで延長 ・平成27年度 一部見直し（天然ガス充電設備の取得価額要件を2,000万円から4,000万円に引き上げ）のうえで延長 ・平成29年度 一部見直し（対象となる設備要件に政府の補助を受けて取得したことを追加）の上で延長 										