

平成27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	52	府省庁名 国土交通省	
対象税目	個人住民税 法人住民税 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）	・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。 ・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（1億5,000万円以上） 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		
関係条文	地方税法第349条の2、地方税法附則第15条第9項、同法施行令附則第11条第10項、同法施行規則附則第6条第25項～第28項		
減収見込額	[初年度] — (▲195.9) [平年度] — (▲174.1) [改正増減収額] — (単位：百万円)		
要望理由	（1）政策目的 「日本再興戦略」（平成25年6月閣議決定）、「エネルギー基本計画」（平成26年4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2030年までに5割から7割とすることを目標とするとともに、次世代自動車普及促進のため、効率的なインフラ整備等を進めることとされている。 また、「COP（気候変動枠組条約締結国会議）19」において、2020年度の温室効果ガスを2005年度比3.8%削減する目標を表明している。 これらの目標達成に向けて、燃料供給設備の設置を支援することにより、次世代自動車の普及を促進し、大気汚染の改善、地球温暖化防止を図る。 （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。		
本要望に対応する縮減案	—		
担当者等（連絡先）	担当課：自動車局環境政策課（課長）板崎 龍介（自動車使用適正化対策官）家邊 健吾（担当）福島 正宏 電話：（代表）03-5263-8111（内線）42524（直通）03-5253-8588（FAX）03-5253-1636 担当メールアドレス：fukushima-m2yk@mlit.go.jp 担当課：自動車局旅客課（課長）寺田 吉道（バス事業活性化調整官）堤 俊哉（課長補佐）稲田 浩二（担当）三田 剛史 電話：（代表）03-5253-8111（内線）41-255（直通）03-5253-8573（FAX）03-5253-1636 担当メールアドレス：sanda-t2zg@mlit.go.jp 担当課：自動車局貨物課（課長）祓川 直也（企画調整官）益本 宇一郎（担当）島田 利夫、斎藤 龍太 電話：（代表）03-5253-8111（内線）41322（直通）03-5253-8575（FAX）03-5253-1637 担当メールアドレス：shimada-t2ys@mlit.go.jp、saitou-r24j@mlit.go.jp		

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	政策目標3 地球環境の保全 施策目標9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う 関連指標3 新車販売に占める次世代自動車の割合 ○「日本再興戦略」（平成25年6月閣議決定）、「エネルギー基本計画」（平成26年4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2030年までに5割から7割とすることを目標とするとともに、次世代自動車普及促進のため、効率的なインフラ整備等を進めることとされている。
	政策の達成目標	○「COP19」で表明：2020年度温室効果ガスの2005年度比3.8%削減を目標 ○「日本再興戦略」、「エネルギー基本計画」：新車販売に占める次世代自動車の割合を、2030年までに5割から7割とするとともに、次世代自動車普及促進のため、効率的なインフラ整備等を進めることを目標。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	平成29年3月31日まで2年間の延長。
	同上の期間中の達成目標	○「COP19」で表明：2020年度温室効果ガスの2005年度比3.8%削減を目標 ○「日本再興戦略」、「エネルギー基本計画」：新車販売に占める次世代自動車の割合を、2030年までに5割から7割とするとともに、次世代自動車普及促進のため、効率的なインフラ整備等を進めることを目標。
	政策目標の達成状況	○平成24年度の温室効果ガスの排出量は13億4300万トンであり、2005年度の温室効果ガス排出量（13億5000万トン）と比較し0.5%減となっている。 ○新車販売に占める次世代自動車の割合は、平成25年度に約23%となっている。
有効性	要望の措置の適用見込み	○平成27年度：水素充てん設備：100基、天然ガス充てん設備：9基 ○平成28年度：水素充てん設備：100基、天然ガス充てん設備：10基
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	○燃料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及び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。 ○この結果、大気汚染対策、地球温暖化対策等を図ることができる。
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	○大型CNGトラックによる中距離貨物輸送分野の低炭素化のモデル構築に係る事業計画を策定し、これに基づく設備導入経費を補助することにより、中距離貨物輸送を担う大型トラック輸送の低炭素化を図る。 ○[補助対象経費]大型CNGトラック購入費、大型CNG充填施設の整備費等[補助率]1/2 ○[27年度予算要求額]121.91億円の内数
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	○燃料供給設備の取得に係る初期費用を支援する措置として補助事業を実施している。さらに、本特例措置により維持費用を軽減することにより、燃料供給設備を設置する者に対してより大きなインセンティブが働く。燃料供給設備の設置は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である。
	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。

税負担軽減措置等の適用実績	(21 年度) 357 箇所 (22 年度) 347 箇所 (23 年度) 337 箇所 (24 年度) 330 箇所 (25 年度) 317 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	課税標準（固定資産の価格） 平成 23 年度 451,620 千円 平成 24 年度 421,958 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）	○燃料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及び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。 ○この結果、大気汚染対策、地球温暖化対策等を行うことができる。
前回要望時の達成目標	○「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。 ○「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。
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	○平成 24 年度の温室効果ガスの排出量は 1990 年度比 6.5%の増となっている。 ○新車販売に占める次世代自動車の割合は、平成 25 年度に約 23%となっている。 ○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主な要因として挙げられる。
これまでの要望経緯	・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（水素充てん設備の取得価額要件を 2,000 万円以上から 1 億 5,000 万円以上に引き上げ）のうえで延長
	ページ 52 — 3