

平成29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	24	府省庁名	経済産業省 製造産業局 自動車課
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とする（対象設備） 水素充填設備（1億5,000万円以上） 天然ガス充填設備（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10項、同法施行規則附則第6条第26項～第29項		
減収見込額	[初年度] [改正増減収額]	（ ▲105.8 ）	[平年度] （ ▲105.8 ） (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。</p> <p>また、「総合物流施策大綱」（平成25年6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、SOx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。</p> <p>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26年4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、水素社会の実現に関する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。</p> <p>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のため、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、「エネルギー基本計画」（平成26年4月閣議決定）及び「日本再興戦略」改訂2014（平成26年6月閣議決定）にあるように、次世代自動車の新車販売に占める割合を増加、次世代自動車の普及促進を図る必要がある。</p> <p>このため、次世代自動車の普及に必須となる燃料等供給設備の整備を行う必要があり、例えば、水素ステーションについては、「水素・燃料電池戦略ロードマップ」において2020年度までに160箇所程度、2025年度までに320箇所程度の整備を目指すこととしている。また、天然ガス充填設備については国土強靱化計画による国土強靱化ア</p>		

	<p>クシヨンプラン2016においては「輸送手段のエネルギーセキュリティ(C・LNG 車両の普及)を進める。その一環として、天然ガス等の供給も可能なレジリエンスステーション(仮称)の普及等も効果的である。このことを踏まえ、天然ガス自動車の普及を図るべく、例えば、天然ガス充てんのための停車スペースと給油のための停車スペースを共用化するための方策につき、所要の措置を講じる。」としている。</p> <p>しかしながら、燃料等供給設備は、初期投資が多額で、設置当初の稼働率は低いことが予想されることから普及が進まず、現状、燃料等供給インフラの整備が十分でないことが低公害車の普及の障害となっている。したがって、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	5. エネルギー 5-4 環境
	政策の達成目標	(エネルギー基本計画) ○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割とすることを旨とする。 ○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。 ○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。 ○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ヶ所程度、2025年度内に320ヶ所程度の整備をする。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。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	平成31年3月31日まで2年間の延長。
	同上の期間中の達成目標	(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。 ○2015年から商業販売が始まる燃料電池自動車の導入を推進するため、規制見直しや導入支援等の整備支援によって、四大都市圏を中心に2015年度内に100ヶ所程度の水素ステーションの整備をする。
有効性	政策目標の達成状況	○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28%(軽自動車と登録車を合わせた割合)。 ○燃料供給設備の設置数は平成27年度で355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。
	要望の措置の適用見込み	○平成29年度：水素充填設備：85基、天然ガス充填設備：9基 ○平成30年度：水素充填設備：49基、天然ガス充填設備：11基
相当性	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	○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、CO2排出量の抑制等を推し進めることができる。
	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	○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。また天然ガス充填設備については、平成29年度において「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予算要求をすることとしている。
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	○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の普及は困難であり、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及び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。
	要望の措置の妥当性	○燃料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ることから、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、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、従来の改造車に加え、2015年にメーカー車が市場投入されており、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。 (23年度) 26箇所 (24年度) 27箇所 (25年度) 18箇所 (26年度) 28箇所 (27年度) 73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： (23年度) 451,620千円 (24年度) 421,958千円 (25年度) 269,789千円 (26年度) 234,063千円
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）	○対象となる燃料供給設備の設置数は、平成25年度317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27年度には28%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26年度において二酸化窒素：99.5%、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。 ○2015年から商業販売が始まる燃料電池自動車の導入を推進するため、規制見直しや導入支援等の整備支援によって、四大都市圏を中心に2015年内に100ヶ所程度の水素ステーションの整備をする。
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	水素ステーションについては、2016年4月末時点で、78箇所の水素ステーションの整備が完了しており、目標達成度は約8割となっている。整備の進捗に後れが出ている理由としては、①水素ステーションには、定置式（整備費用実績約4億円）及び移動式（整備費用実績約2.3億円）があり、平成26年度補正予算において、当初想定したよりも、定置式の整備が移動式の整備より多く進んだ結果、実際の整備箇所数が少なくなったことが挙げられる。また、②地域との調整（住民への説明）や高圧ガス保安法等における認可手続きなどの点で進捗に後れが生じ、一部水素ステーションの整備が年度内に完了せず、2016年度に繰り越していることが挙げられる。なお、こうした状況を踏まえ、2016年度内に100箇所程度の水素ステーションを整備すべく、平成28年度当初予算の適切な執行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（水素充填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（天然ガス充填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