

	<p>までは一定の時間を要することから、水素充てん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とにより、事業者の投資負担を軽減し、水素ステーションの整備を強力に推し進めていくことが不可欠。</p>
<p>本要望に対応する縮減案</p>	<p>—</p>

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>6. 鉱物資源及びエネルギーの安定的かつ効率的な供給の確保</p> <p>○成長戦略実行計画（令和3年6月18日閣議決定）</p> <p>第4章 グリーン成長戦略に向けた新たな投資の実現</p> <p>3. 水素ステーションの整備</p> <p>燃料電池自動車・燃料電池バス及び燃料電池トラックの普及を見据え、2030年までに1,000基程度の水素ステーションについて、人流・物流を考慮しながら最適な配置となるよう整備する。バスやトラックなど商用車向けの水素ステーションについては、事業所専用の充填設備も含め、整備を推進する。</p>
	政策の達成目標	<p>○2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%を実現。</p> <p>○商用車については、8トン以下の小型の車について、2030年までに、新車販売で電動車20～30%、2040年までに、新車販売で、電動車と合成燃料等の脱炭素燃料の利用に適した車両で合わせて100%を目指す。8トン超の大型の車については、貨物・旅客事業等の商用用途に適する電動車の開発・利用促進に向けた技術実証を進めつつ、2020年代に5,000台の先行導入を目指す。</p> <p>○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標。</p> <p>○水素ステーションについては、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。また、FCV・燃料電池バス及び燃料電池トラックの普及を見据え、2030年までに1,000基程度、人流・物流を考慮しながら最適な配置となるよう整備。</p>
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	令和5年4月1日～令和7年3月31日（2年間）
	同上の期間中の達成目標	<p>○FCVについては、2025年までに20万台程度の普及を目標。</p> <p>○水素ステーションについては、2025年度までに320箇所の整備を目標。</p>
	政策目標の達成状況	<p>○新車販売台数に占める電動車の割合は、平成29年度33.1%、平成30年度34.3%、令和元年度35.0%、令和2年度37.2%、令和3年度41.7%。</p> <p>○FCVは令和3年度末で約7,200台。</p> <p>○水素ステーションは令和3年度末で整備中含む166か所整備。</p>
有効性	要望の措置の適用見込み	<p>○令和5年度：水素充てん設備：32件</p> <p>○令和6年度：水素充てん設備：32件</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>○水素充てん設備の整備者に対して維持費用の負担軽減を図ることにより、事業者の投資判断が可能となる。</p> <p>○インフラ整備の加速に伴い、FCVといった電動車の普及を図ることが可能。</p> <p>○結果、輸送部門におけるカーボンニュートラルの実現、水素社会の実現を推進。</p>
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	—
	予算上の措置等の要求内容及び金額	<p>水素充てん設備については、平成25年度より「水素供給設備整備事業費補助金」として、水素充てん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。その後、運営にかかる費用の一部の補助も開始。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年度当初予</p>

		<p>算 45.0 億円、平成 30 年度当初予算 56.0 億円、平成 31 年度当初予算 100.0 億円、令和 2 年度当初予算 120.0 億円、令和 3 年度当初予算 110.0 億円、令和 3 年度補正予算 375.0 億円 (内数)、令和 4 年度当初予算 90.0 億円。</p>
	<p>上記の予算上の措置等と要望項目との関係</p>	<p>FCV は従来車に比べ高額であることから短期間での普及は困難であり、水素充てん設備を設置する事業者においても、一般的な SS と比較して維持費用は非常に高額であり、また設置当初の稼働率が低いことから当面収益性がない。上記補助金により、運営にかかる費用の一部を直接的に補助し、本特例措置により、設置者の維持費用を軽減することで FCV の普及促進のために必要な社会インフラの先行整備が可能となる。</p>
	<p>要望の措置の妥当性</p>	<p>水素充てん設備は FCV にとって必要不可欠な社会インフラであり、取得価格要件 (一定金額以上の設備投資を対象) を満たす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。</p> <p>また、商業販売が開始された 2014 年から FCV は既に約 7,200 台普及しているが、今後、乗用車に加えて、特にコスト意識の高い商用車においても燃料電池の普及を加速させる必要があることから、商用車向けに整備される水素充てん設備については、乗用車向けのものよりも高い特例率を設定する制度設計としている。</p>
<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>		<p>適用件数： 平成 29 年度 68 箇所 平成 30 年度 68 箇所 令和 元年度 42 箇所 令和 2 年度 29 箇所 令和 3 年度 42 箇所</p>
<p>「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</p>		<p>適用総額の種類：課税標準 (固定資産の価格) 適用実績： 平成 30 年度 5,936,456 (千円) 令和 元年度 3,867,446 (千円) 令和 2 年度 1,563,053 (千円)</p>
<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>○水素ステーションは、令和 3 年度末時点で、整備中のものを含めると 166 箇所の整備が進行している。</p>
<p>前回要望時の達成目標</p>		<p>(エネルギー基本計画、水素基本戦略) ○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。 ○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。</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>○水素ステーションは、2020 年度内に 160 箇所程度の整備目標は概ね達成。</p>

<p>これまでの要望経緯</p>	<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（水素充てん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（天然ガス充てん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）のうえで延長 ・平成31年度 一部見直し（天然ガス充てん設備を対象から除外、水素充てん設備の課税標準を2/3から3/4に変更）のうえで延長 ・令和3年度 延長
------------------	---