令和7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 43 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 固定資産税 事業所税 その他 (要望 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 項目名 特例措置の対象(支援措置を必要とする制度の概要) 政府補助を受けて建設した燃料電池自動車の燃料等充てん設備(水素充てん設備)について、取得から 3 年間の固定資産税の課税標準を取得価額に応じて軽減する。 要望内容 特例措置の内容 (概要) 燃料電池自動車の燃料等充てん設備(水素充てん設備)について、取得から3年間の固定資産税の課税標 準を以下の通り、取得価額に応じて軽減する。 -取得価額が1億5千万円以上5億円未満:課税標準を5/6 -取得価額が5億円以上:課税標準を1/2 地方税法第349条の2、地方税法附則第15条第7項、同法施行令附則第11条第9項、同法施行令附則第 関係条文 11 条第 10 項、同法施行規則附則第 6 条第 26 項 減収 「初年度」 (-)[平年度] $(\triangle 142.1)$ 「改正増減収額」 見込額 (単位:百万円) (1) 政策目的 要望理由 運輸部門は我が国の CO2 排出量の約2割を占め、カーボンニュートラルに向けて取組を加速すべき最重要 分野の一つであり、クリーンエネルギー自動車の普及促進は重要。特に、電気自動車に比べて航続距離が長 く、水素の充填時間が短いという強みを有する燃料電池自動車(FCV)は商用車分野での普及拡大が期待され ている。「第6次エネルギー基本計画」(令和3年10月閣議決定)では、乗用車について、2035年までに新 車販売で電動車 100%の実現、商用車についても、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%の実現、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台の先行導入を目標に掲げており、電動車普及の ために水素ステーションの導入を促進することとしている。 加えて水素産業戦略の観点からも、我が国が技術的な強みを持つ「燃料電池」において、世界市場の獲得 を見据え、国際競争力をさらに強化していくためにも、基盤となる国内での FCV の普及拡大が極めて重要で ある。水素社会実現に向けた国家戦略である「水素基本戦略」(令和5年6月6日改定・閣僚会議決定)にお いても、モビリティにおける水素需要量の拡大に向け、様々な活用シーンを想定した水素ステーションの大 規模化、マルチユース化などを進めながら、需給一体での整備を推進していくこととしている。 (2) 施策の必要性 水素ステーションについては、2030年までに 1,000基程度の実現を目指すこととしており、2018年2月に 設立された「日本水素ステーションネットワーク合同会社(JHyM)」とも連携しながら、規制改革、技術開発、 整備支援を三位一体で推進している。 しかしながら、FCV 普及の黎明期における需要の低迷により、水素ステーションの稼働率が低く、また水 素ステーションの整備費・運営費の高止まりにより、事業性が成り立たず、整備数が鈍化している状況。そ うした中で、これまでの乗用車に加え、航続距離が長く、充填時間が短いという水素の利点から、水素消費 量が大きい商用車における普及が期待されており、世界的にも取り組みが加速している。商用車分野でのFCV 普及拡大に向けては、既存の水素ステーションに加え、大型の水素ステーションの整備を需給一体で進める とともに、コスト低減に向けた技術開発を進める必要がある。水素ステーションの稼働率向上や技術開発の

成果の実装には一定の時間を有することから、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、引き続き水素ステーション整備を協力に推し進めていくことが不可欠である。

本要望に ー 対応する 縮減案

今回の要望(税負担軽減措置等)に関連する事項	<u> </u>	政策体系における政策目的の位置付け		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並びに脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進 ○成長戦略実行計画(令和3年6月18日閣議決定) 第4章 グリーン成長戦略に向けた新たな投資の実現 3. 水素ステーションの整備 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。
		政策の 達成目標		〇2035 年までに、乗用車新車販売で電動車 100%を実現。 〇商用車については、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。 〇モビリティ分野で 2030 年までに水素消費量 8 万トン/年程度の普及を目標。 〇水素ステーションについては、2030 年までに 1,000 基程度の整備を目標とし、人流・物流を考慮しながら最適な配置となるよう整備。
			税負担軽減措 置等の適用又 は延長期間	2年間(令和7年4月1日~令和9年3月31日)
			同上の期間中 の達成目標	〇モビリティ分野で 2030 年までに水素消費量 8 万トン/年程度の普及を目標。 〇水素ステーションについては、2030 年までに 1,000 基程度の整備を目標。
		政策目標の 達成状況		〇令和 5 年度末で FCV は、乗用車約 8,300 台、FC バス約 160 台、小型トラック約 110 台が普及 〇水素ステーションは、令和 5 年度末で累計 170 箇所整備(整備中含む。)
	有効性	要望の措置の適用見込み		令和7年度:水素充てん設備:12件 令和8年度:水素充てん設備:13件 ※事業者、業界団体等へのヒアリング結果等から試算。
		要望の措置の 効果見込み (手段としての 有効性)		○水素ステーション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 投資促進が見込まれる。○インフラ整備の加速に伴い、FCV をはじめとする電動車の普及を図ることが可能。○結果、輸送部門におけるカーボンニュートラル・水素社会の実現を推進。
		当該要望項目 以外の税制上の 支援措置		
	相当性	の	・算上の措置等 要求内容 び金額	水素ステーションについては、平成25年度より「水素供給設備整備事業費補助金」として、水素ステーション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年度当初予第120.0億円、令和3年度当初予第110.0億円、令和3年度補正予第375.0億円(内数)、令和4年度当初予第90.0億円、令和4年度補正予第400億円、令和5年度当初予第100億円(内数)、令和5年度補正予第400億円、今和5年度当初予第100億円(内数)。

上記の予算上 の措置等と 要望項目との 関係	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、水素ステーションを設置する事業者においても、一般的なガソリンスタンドと比較して維持費用は非常に高額である。加えて、設置当初の稼働率が低く、コスト低減に向けた技術開発に一定の期間を要することから当面収益性が低い。上記補助金により、整備にかかる初期費用に加え、運営にかかる費用の一部を直接的に補助し、さらに本特例措置により、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。
要望の措置の 妥当性	水素ステーションは 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すべての者を対象とする税制上の措置を設けることは妥当であると思料する。 商業販売が開始された 2014 年から FCV 乗用車は既に約8,300 台が普及していることに加え、今後は商用車分野においても急速に普及が進むことが予想され、2023 年の小型トラックの商業販売に続き、2025 年度以降の大型トラックの市場投入が予定されている。車両の普及に向け、特に商用車への対応が可能な大型の水素ステーションの整備加速が必要であり、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。

これまでの税負担軽減措置等の適用実績と効果に関連する事項	税負担軽減措置等の 適用実績 「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	適用件数 令和元年度: 42 件 令和2 年度: 29 件 令和3 年度: 42 件 令和4 年度: 53 件 令和5 年度: 50 件 適用総額の種類: 課税標準(固定資産の価格) 適用実績: 令和2 年度 1,563,053 (千円) 令和3 年度 3,131,728 (千円) 令和4 年度 4,045,249 (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)	〇水素ステーションは、令和5年度末時点で、170箇所が整備(整備中含む)。
	前回要望時の 達成目標	(エネルギー基本計画、水素基本戦略) ○2035 年までに、乗用車新車販売で電動車 100%を実現。 ○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。 ○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。 ○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 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。
	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	〇令和5年度末時点でFC乗用車は8,301台の普及、水素ステーションについても令和5年度末で累計182箇所整備(整備中含む。)と箇所数は増加傾向にあるものの、FCVの普及低迷に伴い、整備進度が鈍化している状況。
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

・令和5年度 一部見直し(水素充てん設備の課税標準を取得価格が1億円以上5億円未満の設備は5/6、5億円以上の設備は1/2)のうえで延長・拡充