

(新 設 ・ 拡 充 ・ 延 長 ・ そ の 他)

府省庁名 国土交通省

本要望に 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	合理性	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	○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。 ○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。 ○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	○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。 ○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	○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 ○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。
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	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、令和4年度補正予算400億円、令和5年度当初予算100億円（内数）、令和5年度補正予算400億円（内数）、令和6年度当初予算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	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
	「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： 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）	○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。
これまでの要望経緯	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	○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。 ○他方、令和4 年度末以降、FC 小型トラックが走行を開始し、令和5 年度末で 113 台普及。令和7 年度以降、FC 大型トラックが走行開始を予定しており、商用車の本格普及に向け、商用車対応の大規模水素ステーションの整備が加速している。
		・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
--	---