

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	5	府 省 庁 名	環境省
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)	・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） 燃料電池自動車等に水素を充てんするための設備であって、一定の取得価格以上で新たに取得されたものについて、最初の 3 年度分、固定資産税の課税標準を価格に一定の特例率を乗じた額とする軽減が選択適用できる。 ・ 特例措置の内容 ○適用期限を 2 年間延長する。 ○取得価格 1.5 億円以上 5 億円未満の設備の固定資産税の課税標準を価格の 5/6 の額とする。 ○取得価格 5 億円以上の設備の固定資産税の課税標準を価格の 1/2 の額とする。		
関係条文	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 項及び第 10 項、同法施行規則附則第 6 条第 25 項		
減収 見込額	[初年度]	(0)	[平年度] (▲142.1)
	[改正増減収額] (単位：百万円)		
要望理由	（１）政策目的 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 t 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は水素ステーションの導入を促進するとしている。 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燃料電池自動車の普及拡大が極めて重要。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、需給一体での整備推進を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 基程度の確実な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、黎明期における FCV 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に加え、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で推し進めていくことが不可欠である。
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。
		税負担軽減措置等の適用又は延長期間	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、事業者の投資が促進される。○水素ステーション整備の加速に伴い、FCVといった電動車の普及を図ることが可能。 ○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。
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	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 に比べ販売価格が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 SS（サービスステーション）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燃料電池自動車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。 2014 年から商業販売が開始された FCV 乗用車は既に約 8,300 台が普及しているのに加え、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など今後商用車分野において急速に普及が進むことが予想される。燃料電池自動車の普及に向け、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、乗用車向けの水素ステーション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、累計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・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。
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FCV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170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、燃料電池小型トラックが実証事業等で先行導入され走行を開始し、令和5年度末で113台普及、令和7年度以降、燃料電池大型トラックが実証事業での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ST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（水素充電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（天然ガス充電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

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">・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 |
|--|---|