

令和9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	53	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 <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） 燃料電池自動車に水素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について、 ① 取得価額が3億円以上5億円未満の設備は、課税標準を最初の3年間に限り価格の5/6の額とする ② 取得価額が5億円以上の設備は、課税標準を最初の3年間に限り価格の1/2の額とする ・特例措置の内容 適用期限を2年間延長する。		
関係条文	（ 地方税法第349条の2、地方税法附則第15条第6項、同法施行令附則第11条第8項、同法施行令附則第11条第9項、同法施行規則附則第6条第24項、同法施行規則附則第6条第25項、同法施行規則附則第6条第26項 ）		
減収見込額	[初年度] — (0) [平年度] — (▲76.2) [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。「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」（令和3年6月18日策定）では、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%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としている。 2025年5月には、燃料電池商用車（FC商用車）の導入促進に関する重点地域を選定し、FC商用車の先行需要の創出とともに、周辺需要の喚起を図っている。また、2026年4月の水素・アンモニア政策小委員会において、官民一体で推進する“水素大動脈構想”を実現するための一歩目として、今後10年程度で、重点地域中心に大規模水素ステーションの整備、大型トラック等のFC商用車の集中投入により、需要の塊を創出し、幹線FC化することが示されており、「日本成長戦略」（令和8年7月21日閣議決定）においても、水素大動脈構想の実現に向け、重点地域への燃料電池商用車の集中導入・インフラ整備を支援することとしている。 （2）施策の必要性 FCVの普及にあたっては、車両・水素燃料の供給、インフラの整備が一体で進められる必要がある。しかしながら、黎明期にある水素モビリティ市場では水素需要が集まりにくく、事業の日々の運営費の負担が大きく経営赤字となる例が多い。したがって、収益性が低い設置当初の状況においても水素ステーション整備者の維持費用負担軽減により、設備取得・維持の経済的障壁を低減し、水素ステーション整備の投資意欲を向上させることが不可欠である。 水素ステーション整備者の経済的負担軽減と投資意欲が高まることで既存ステーションの維持や新規ステーションの建設が促進される。その結果、水素ステーションの運営箇所数が増加することでFC商用車ユーザ		

	一の利便性が向上することから、FC 商用車が増加し、水素需要の増加につながる。
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. 資源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 ○2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（令和3年6月18日策定） ・2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%を実現できるよう、包括的な措置を講じる。 ・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%を目指し、車両の導入やインフラ整備の促進等の包括的な措置を講じる。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とともに、水素や合成燃料等の価格低減に向けた技術開発・普及の取組の進捗も踏まえ、2030年までに、2040年の電動車の普及目標を設定する。 ○日本成長戦略（令和8年7月21日閣議決定） ・水素大動脈構想の実現に向け、水素社会推進法に基づく価格差支援・拠点整備支援・脱炭素電源オークション等を通じた需要創出・価格低減、関連製品の供給力強化、重点地域への燃料電池商用車の集中導入・インフラ整備を支援する。
		政策の達成目標	○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。
		税負担軽減措置等の適用又は延長期間	令和9年4月1日～令和11年3月31日まで（2年間延長）
		同上の期間中の達成目標	○自立化する水素ステーション事業の創出
		政策目標の達成状況	○令和7年度末時点で、乗用車9,298台、バス200台、小型トラック213台が普及。 ○新設された水素ステーションにおいて十分に制度活用がなされており、整備事業者の維持費用の軽減に寄与している。一方、水素・アンモニア政策の方針に則り、FC商用車向け（大規模）ステーションの整備が増加し、FC商用車の導入台数の増加による水素需要も着実に増加しているものの、自立化する水素ステーション事業の創出にはまだ至っていない。
	有効性	要望の措置の適用見込み	令和9年度：水素ステーション：12件 令和10年度：水素ステーション：11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）	・本特例措置により、水素ステーション整備者の維持費用負担が軽減され、設備取得・維持の経済的障壁が低減するとともに、水素ステーション整備の投資意欲も向上する。水素ステーション整備者の経済的負担軽減と投資意欲が高まることで、既存ステーションの維持や新規ステーションの建設が促進される。 ・水素ステーションが長期的に運用されるとともに、運営箇所が増加することで、FC商用車ユーザーの利便性が向上する。それに伴い、FC商用車が増加し、水素需要も増加する。 ・水素ステーションの整備とFC商用車が同時普及することで、確かな水素需要が創出され、水素ステーションが自立化する。
	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 200 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）、令和 6 年度補正予算 360 億円（内数）、令和 7 年度当初予算 100 億円（内数）、令和 7 年度補正予算 510 億円（内数）、令和 9 年度概算要求額未定。
		上記の予算上の措置等と要望項目との関係	水素ステーションへの補助金の大宗は、主に設備投資・機器の導入投資を対象としたものであり、インフラ整備の初期投資リスクの軽減に焦点を当てたもの。加えて、本特例措置により、水素ステーション整備者の維持費用の負担が軽減することで、既存ステーションの維持や新規ステーション整備の投資判断の後押しが可能となる。
		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。 黎明期にある水素モビリティ市場では需要が集まりにくく、事業の日々の運営費の負担が大きく経営赤字となる例が多い。したがって、経営赤字でも発生する固定資産税の減免に係る本措置は、特に事業の資金繰りの観点で顕著な効果があり、事業の継続性を下支える観点で、他手段と比較しても相当性がある。

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3年度：42件 令和4年度：53件 令和5年度：50件 令和6年度：34件 令和7年度：21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4年度 4,045,249（千円） 令和5年度 3,127,465（千円） 令和6年度 2,040,252（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）	・本特例措置により、水素ステーション整備者の維持費用負担が軽減され、設備取得・維持の経済的障壁が低減するとともに、水素ステーション整備の投資意欲も向上する。水素ステーション整備者の経済的負担軽減と投資意欲が高まることで、既存ステーションの維持や新規ステーションの建設が促進される。 ・水素ステーションが長期的に運用されるとともに、運営箇所が増加することで、FC商用車ユーザーの利便性が向上する。それに伴い、FC商用車が増加し、水素需要も増加する。 ・水素ステーションの整備とFC商用車が同時普及することで、確かな水素需要が創出され、水素ステーションが自立化する。
	前回要望時の達成目標	○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。
	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7年度末時点で、乗用車9,298台、バス200台、小型トラック213台が普及、水素ステーションは155箇所整備（整備中含む）。FCVの普及低迷に伴い、新規の水素ステーションの整備も停滞している状況。 ○他方、2025年5月には、FC商用車の導入促進に関する重点地域を選定し、FC商用車の先行需要の創出とともに周辺需要の喚起を図っており、水素ステーション個所数は概ね横ばいであるものの、FC商用車向け大規模水素ステーションの個所数が増加し、FC商用車の導入台数も増加している。
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 5,000 万円以上 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 ・令和 7 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 3 億円以上 5 億円未満の設備は 5/6 に変更）のうえで延長
--	--