【様式】

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした政策の名称			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
2	対象税目	①	政策評価の対象税目	(固定資産税:外)(地方 38)
		②	上記以外の税目	
3	要望区分等の別			【新設・拡充・延長】　【単独・主管・共管】
4	内容			《現行制度の概要》 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。 〇取得価格 3 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。 〇取得価格 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。
				《要望の内容》 〇適用期限を 2 年間延長する。
				《関係条項》 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
5	担当部局			経済産業省資源エネルギー庁省エネルギー・新エネルギー部水素・アンモニア課
6	評価実施時期及び分析対象期間			評価実施時期:令和 8 年 8 月 分析対象期間:令和 5 年度～令和 10 年度
7	創設年度及び改正経緯			・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 ・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
8	適用又は延長期間			令和 9 年 4 月 1 日～令和 11 年 3 月 31 日（2 年間）
9	必要性等	①	政策目的及びその根拠	《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 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、水素の充てん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。
				《政策目的の根拠》 〇2050 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。 〇日本成長戦略（令和 8 年 7 月 21 日閣議決定）

<table>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>・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。</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>②</td><td>政策体系における政策目的の位置付け</td><td>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</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>③</td><td>租税特別措置等により達成しようとする目標</td><td>・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。</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>④</td><td>政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与</td><td>・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。</td></tr>
<tr><td>10</td><td>有効性等</td><td>①</td><td>適用数</td><td>（件）<table><tr><td>年度
区分</td><td>令和5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td></tr><tr><td>適用件数</td><td>50</td><td>34</td><td>21</td><td>17</td><td>12</td><td>11</td></tr></table>【算定根拠】
業界・事業者ヒアリングより経済産業省試算</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>②</td><td>適用額</td><td>（百万円）<table><tr><td>年度
区分</td><td>令和5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td></tr><tr><td>適用額</td><td>3,127</td><td>2,040</td><td>2,186</td><td>3,118</td><td>2,700</td><td>3,835</td></tr></table>【算定根拠】
「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調査」、業界・事業者ヒアリングより経済産業省試算</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>③</td><td>減収額</td><td>（百万円）<table><tr><td>年度
区分</td><td>令和5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td></tr><tr><td>固定資産税</td><td>43</td><td>29</td><td>31</td><td>44</td><td>38</td><td>50</td></tr></table>【算定根拠】
業界・事業者ヒアリングより経済産業省試算</td></tr>
</table>

		④	効果	《政策目的（9①）の達成状況及び租税特別措置等により達成しようとする目標（9③）の実現状況》 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 【使用したデータ（文献等の概要又は所在に関する情報を含む）】 業界・事業者ヒアリングより経済産業省試算
				《租税特別措置等により達成しようとする目標（9③）に対する租税特別措置等の直接的効果》 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。 【使用したデータ（文献等の概要又は所在に関する情報を含む）】 業界・事業者ヒアリングより経済産業省試算
				《適用数（10①）が僅少等である場合の原因・有効性の説明》 ―
		⑤	税収減を是認する理由等	燃料供給設備の整備が進展することにより、クリーンエネルギー自動車の普及が進むと考えられることから、大気汚染対策、CO2 排出量の抑制等に大きな効果が期待できる。 また、次世代自動車に位置づけられる燃料電池自動車の普及が進むことにより、新たな需要の創出、関連産業の活性化等の経済効果も期待できる。
11	相当性	①	租税特別措置等によるべき妥当性等	補助金の性質と比較すると、水素ステーションや FCV 等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。一方で、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特例措置は、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する観点で、他手段と比較しても相当性がある。
		②	他の支援措置や義務付け等との役割分担	FC 商用車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的に進められる必要があるが、車両・水素燃料の価格が既存の選択肢と比較して高額であることや、ステーションの高額な整備・運営費がハードルとなっている。このため、特に社会実装の前提となる基幹インフラである水素ステーションの高額な設備・機器の導入を支援することで、その整備を促すことが不可欠であり、補助金による支援が必要である。

		③	地方公共団体が協力する相当性	・カーボンニュートラルに向けた CO2 削減は、地域を問わず取り組んで行くべき課題。 ・燃料供給設備はクリーンエネルギー自動車に必要不可欠なものであり、全国に設置することで自動車ユーザーの利便性が高まり、クリーンエネルギー自動車の普及が進むと考えられることから、地方税においても支援することが妥当。
12	有識者の見解			―
13	前回の事前評価又は事後評価の実施時期			令和 6 年 9 月