

平成23年度税制改正（地方税）要望事項

（ 新設 ・ 拡充 ・ 延長 ・ その他 ）

No	9	府省庁名 環境省
対象税目	個人住民税 法人住民税 事業税 事業税(外形) 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	一定の低公害自動車に燃料を充てんするための設備に係る特例措置の延長	
要望内容 (概要)	<ul style="list-style-type: none"> ・特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） 一定の低公害車（電気自動車・天然ガス自動車・燃料電池自動車）用の燃料供給設備（充電設備・天然ガス充填設備・水素充填設備）に係る固定資産税の課税標準の特例措置について、その適用期限を2年間延長する。 ・特例措置の内容 固定資産税の課税標準を最初の3年間 2 / 3 対象設備の取得価額： 充電設備は300万円以上、天然ガス充填設備・水素充填設備は2,000万円以上 	
関係条文	<p>地方税法第349条の2 附則第15条第19項 施行令附則第11条第24項 施行規則附則第6条第41項～第44項</p>	
減収見込額	<p>(初年度) (31) (平年度) (53) (単位：百万円)</p>	
要望理由	<p>(1) 政策目的 平成20年7月に閣議決定された「低炭素社会づくり行動計画」では、次世代自動車について、2020年までに新車販売の2台に1台の割合で導入することを目標としている。加えて、平成22年6月に閣議決定された「エネルギー基本計画」及び「新成長戦略」の成長戦略実行計画（工程表）では、乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を、2020年までに最大で50%、2030年までに最大で70%とすることとともに、2020年までに普通充電器を200万基、急速充電器を5,000基設置することを目指している。</p> <p>また、NOx・PMによる大気汚染の状況については、全体として改善傾向が見られるものの、未だに環境基準未達成の測定局が残存していることから、未達成局が存する地域についてはできるだけ早期の環境基準達成を目指し、他の地域においても引き続き良好な環境を維持する必要がある。</p> <p>従って、本措置により、一定の低公害車（電気自動車・天然ガス自動車・燃料電池自動車）に必要な低公害車用燃料供給設備の設置に係る費用負担を軽減することで、これらの低公害車の普及を促進し、大気汚染の改善及び地球温暖化防止を図るものである。</p> <p>(2) 施策の必要性 、自動車の燃料消費に伴うCO2の排出による地球温暖化問題や排出ガスによる大気汚染問題に的確に対応し、上記の閣議決定における政府目標を達成するためには、電気自動車等の低公害車の早期普及を図ることが必要不可欠である。</p> <p>しかし、これらの低公害車については、燃料供給設備の整備等が充分でないこと等の理由により普及が進みにくく、引き続き、税制のインセンティブの付与により、その普及を促進することが必要である。</p>	
本要望に対応する縮減案	なし	
	ページ	9 1

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	次世代自動車について、2020年までに新車販売の2台に1台の割合で導入〔低炭素社会づくり行動計画(平成20年7月閣議決定)〕。次世代自動車について、2020年までに新車販売の最大50%、2030年までに最大70%。また2020年までに普通充電器を200万基、急速充電器を5,000基設置〔エネルギー基本計画・新成長戦略(いずれも平成22年6月閣議決定)〕。 NO2・SPMの大気環境基準の達成〔NOx,PM法基本方針(平成20年2月閣議決定・告示)〕
	政策の達成目標	平成20年7月に閣議決定された「低炭素社会づくり行動計画」では、次世代自動車について、2020年までに新車販売の2台に1台の割合で導入することを目標としている。加えて、平成22年6月に閣議決定された「エネルギー基本計画」及び「新成長戦略」の成長戦略実行計画(工程表)では、乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を、2020年までに最大で50%、2030年までに最大で70%とすることとともに、2020年までに普通充電器を200万基、急速充電器を5,000基設置することを目指している。また、NOx・PMによる大気汚染の状況については、全体として改善傾向が見られるものの、未だに環境基準未達成の測定局が残存しており、未達成局が存する地域についてはできるだけ早期に環境基準を達成し、達成地域においても引き続き良好な環境を維持する必要がある。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	適用期間を2年間延長
	同上の期間中の達成目標	平成20年7月に閣議決定された「低炭素社会づくり行動計画」では、次世代自動車について、2020年までに新車販売の2台に1台の割合で導入することを目標としている。加えて、平成22年6月に閣議決定された「エネルギー基本計画」及び「新成長戦略」の成長戦略実行計画(工程表)では、乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を、2020年までに最大で50%、2030年までに最大で70%とすることとともに、2020年までに普通充電器を200万基、急速充電器を5,000基設置することを目指している また、NOx・PMによる大気汚染の状況については、全体として改善傾向が見られるものの、環境基準未達成の測定局が残存しており、未達成局が存する地域についてはできるだけ早期に環境基準を達成し、達成地域においても良好な環境を維持する必要がある。
	政策目標の達成状況	平成21年度においては、次世代自動車の保有台数は約100万台であり、着実に成果が現れているものの、新車販売に占める次世代自動車の割合は14.3%(約45万台)にとどまっている。NO2及びSPMの大気環境基準の達成状況については、自動車排出ガス測定局における環境基準達成率(平成20年度)は、NO2については95.5%、浮遊粒子状物質については99.3%となっているが、自動車交通量の多い一部の地区においては、長期間にわたり大気環境基準が達成されていない。従って、上記政策目標の達成に向けて、本優遇措置が引き続き必要である。
有効性	要望の措置の適用見込み	【平成23年度取得】 充電設備 400基 天然ガス充てん設備 20基 水素充てん設備 1基 【平成24年度取得】 充電設備 500基 天然ガス充てん設備 20基 水素充てん設備 1基
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	燃料供給設備の設置箇所数は、平成19年度の384基から、平成20年度では615基と増加しており、平成21年度以降においても充電設備を中心にさらなる増加が見込まれる。 次世代自動車の保有台数は、平成20年度の約56万台から、平成21年度では約100万台と増加。 自動車単体対策、低公害車の普及促進、自動車NOx・PM法に基づいた対策等により、全国の大気汚染に係る環境基準の達成状況(自動車排出ガス測定局)は、二酸化窒素:95.5%・浮遊粒子状物質:99.3%〔平成20年度〕と全体的に改善傾向にあり、各種の施策の成果が着実に現れている。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	【国税】 ・グリーン投資減税(平成23年度要望事項) 裾野の広い高効率な省エネ設備や再生可能エネルギー設備に重点化した設備投資減税の導入(エネ革税制の抜本的見直し)

<p>予算上の措置等の要求内容及び金額</p>	<p>【予算】 ・クリーンエネルギー自動車等導入対策費補助金（平成23年度要求額：283億円の内数） 電気自動車、プラグインハイブリッド自動車等に充電するため設備の設置に対し、本体価格の1/2を最大として補助。【融資】 ・(株)日本政策金融公庫 環境・エネルギー対策資金（自動車NOx・PM法関連（ポスト新長期規制適合車、低公害車取得）） 電気自動車、ハイブリッド自動車、CNG自動車、ポスト新長期規制適合車のうちディーゼル車、プラグインハイブリッド自動車、電気充電設備又は天然ガス充填設備を取得する者</p>
<p>上記の予算上の措置等と要望項目との関係</p>	<p>燃料供給設備に係るコストの低減には、補助金等〔経済産業省所管〕による取得段階の支援と保有段階の支援である本特例措置との組合せが有効である。</p>
<p>要望の措置の妥当性</p>	<p>燃料供給設備の増加は電気自動車等の低公害車の普及の実現には必要不可欠であり、燃料供給設備に係るコストの低減には、補助金等による取得段階の支援と保有段階の支援である本特例措置との組合せが有効である。また、今後、これらの低公害車の普及が急速に進むと見込まれることから、本特例措置は的確かつ必要最低限のもの。</p>
<p>ページ</p>	<p>9 2</p>

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>以下のとおり燃料等供給設備の普及が進んでいる。 (16年度末) (17年度末) (18年度末) (19年度末) (20年度末) 350基 378基 391基 384基 615基</p>
<p>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)</p>	<p>燃料供給設備の設置箇所数について、平成19年度の384基から、平成20年度では615基と増加しており、平成21年度以降においても充電設備を中心にさらなる増加が見込まれる。 次世代自動車の保有台数について、平成20年度の約56万台から、平成21年度では約100万台と増加。 自動車単体対策、低公害車の普及促進、自動車NOx・PM法に基づいた対策等により、全国の大気汚染に係る環境基準の達成状況(自動車排出ガス測定局)において、二酸化窒素：95.5%・浮遊粒子状物質：99.3%〔平成20年度〕と全体的に改善傾向にあり、各種の施策の成果が着実に現れている。</p>
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>京都議定書に基づく我が国のCO2削減目標を達成するためには、運輸部門からのCO2排出量を平成22年度においては平成2年度比10.3～11.9%増の水準まで削減する必要があり、このため、平成20年3月に全部改訂を閣議決定された「京都議定書目標達成計画」では、クリーンエネルギー自動車69～233万台の普及を目標としている。 また、大都市部を中心としたNOx・PMに係る大気環境は、早期の改善が求められており、自動車NOx・PM法対策地域において、NO2については、大気環境基準をおおむね平成22年度までに達成、SPMについては、平成22年度までに自動車排出粒子状物質の総量を相当程度削減させることにより、おおむね達成する必要がある。以上の問題の解決のため、低公害車の早期普及を促進していく。</p>
<p>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</p>	<p>平成21年度においては、次世代自動車の保有台数は約100万台であり、着実に成果が現れているものの、新車販売に占める次世代自動車の割合は14.3%（約45万台）にとどまっている。NO2及びSPMの大気環境基準の達成状況については、自動車排出ガス測定局における環境基準達成率(平成20年度)は、NO2については95.5%、浮遊粒子状物質については99.3%となっているが、自動車交通量の多い一部の地区においては、長期間にわたり大気環境基準が達成されていない。 また、運輸部門におけるCO2排出量は平成20年度には235百万トンとなっており、基準年比で8.3%増となっている。 電気自動車等の低公害車は一般的に従来車よりも高価であるとともに、燃料供給設備の設置が十分でないことが普及の障害となっている。</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・平成9年度に制度を創設 ・平成11・13年度に延長 ・平成15年度に水素充填設備を対象施設に追加 ・平成17・19年度に延長 ・平成21年度に充電設備の価格要件を引き下げ
<p>ページ</p>	<p>9 3</p>