

# 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	40	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 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	低公害車の燃料等供給設備に係る課税標準の特例措置の延長		
要望内容(概要)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） 電気自動車、圧縮天然ガス自動車及び燃料電池自動車の燃料等供給設備（電気充電設備、天然ガス充填設備、水素充填設備）に係る特例措置について、2年間延長する。</li> <li>・特例措置の内容 電気自動車、圧縮天然ガス自動車及び燃料電池自動車の燃料等供給設備について、固定資産税の課税標準の特例措置（最初の3年間2/3）を適用する。</li> </ul>		
関係条文	<p>地方税法第349条の2、同法附則第15条第19項、同法施行令附則第11条第24項、同法施行規則附則第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 「新成長戦略」(平成22年6月閣議決定)における2020年に温室効果ガスを1990年比25%削減の目標達成、並びに「エネルギー基本計画」(平成22年6月閣議決定)において、次世代自動車の新車販売に占める割合を、2020年までに最大50%、2030年までに最大70%という普及を目標とするとともに、次世代自動車普及促進のため、CNG自動車、燃料電池自動車等に対する燃料等供給インフラ等の利用環境の整備、特に、2020年までに普通充電器を2百万基、急速充電器を5千基の普及を目的としている。</p> <p>(2) 施策の必要性 電気自動車等の環境負荷の小さい自動車は、従来車に比べ高価格であることに加え、燃料等供給設備の整備が十分でないこと等が普及の障害となっており、普及が進んでない。また、燃料等供給設備は、設置維持に多額の費用がかかることが整備の進まない主な要因であり、整備促進のためには設置者の負担を軽減させる措置が必要である。</p>		
本要望に対応する縮減案	なし		
		ページ	40—1

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現 施策目標 5 快適な道路環境等を創造する 業績指標 25 クリーンエネルギー自動車の普及台数 ○「新成長戦略」(平成 22 年 6 月閣議決定)及び「エネルギー基本計画」(平成 22 年 6 月閣議決定)等において、温室効果ガス削減等のため、環境性能に優れた次世代自動車の普及、及び次世代自動車の燃料等供給設備の整備促進を目的としているところ。
	政策の達成目標	○「新成長戦略」: 2020 年温室効果ガスの 1990 年比 25%削減を目標。 ○「エネルギー基本計画」: 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%とすること及び 2020 年までに急速充電器を 5 千基、普通充電器を 2 百万基とすることを目標。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	2 年間の延長を要望。
	同上の期間中の達成目標	○「新成長戦略」: 2020 年温室効果ガスの 1990 年比 25%削減を目標。 ○「エネルギー基本計画」: 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%とすること及び 2020 年までに急速充電器を 5 千基、普通充電器を 2 百万基とすることを目標。
政策目標の達成状況	○運輸部門における平成 20 年度の温室効果ガスの排出量は 2 億 3,500 万トンであり、1990 年の温室効果ガス排出量は 2 億 1,700 万トンであるため、「新成長戦略」に掲げられた 1990 年比 25%削減の目標達成のため、本特例措置の継続が必要。 ○新車販売に占める次世代自動車の割合の推移は、平成 19 年度 2.63%、平成 20 年度 3.90%、平成 21 年度 14.30%となっており、また、充電設備についても平成 20 年度末の普及が 260 基という状況のため、「エネルギー基本計画」における 2020 年に新車販売の最大 50%という目標及び 2020 年までに急速充電設備を 5 千基、普通充電器を 2 百万基とする目標のためには、本特例措置の延長が必要。	
有効性	要望の措置の適用見込み	○平成 23 年度: 充電設備: 400 基、天然ガス充填設備: 24 基、水素充填設備: 1 基 ○平成 24 年度: 充電設備: 500 基、天然ガス充填設備: 24 基、水素充填設備: 1 基
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	○全新車販売台数に占める次世代自動車の割合が約 3.90%(平成 20 年度)から、約 14.30%と増加。 ○充電設備の普及台数が平成 19 年度の 47 基から、平成 20 年度では、260 基と増加。 ○平成 19 年度における運輸部門の温室効果ガスの排出量が 2 億 4,900 万トンから、平成 20 年度において 2 億 3,500 万トンまで削減。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	○グリーン投資減税(仮称) 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。
	予算上の措置等の要求内容及び金額	○クリーンエネルギー自動車等導入対策費補助事業(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の導入及び充電設備の設置に対し、本体価格の 1/2 を最大として補助。
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	燃料等供給設備は設置維持に多額の費用がかかることが、整備の進まない主な要因である。整備促進のためには設置者の負担を軽減させる必要があり、設備導入時において補助金により導入コストを低減し、また、設備導入後のランニングコストについても、税制特例によりインセンティブを付与することが適切である。
	要望の措置の妥当性	温室効果ガス削減のため、次世代自動車の普及が必要であるが、燃料等供給設備の整備が不十分なことが普及の障害である。燃料等供給設備は、設置・維持の多額な費用が整備の進まない主な要因であり、整備促進には設置者の負担軽減が必要。補助金により導入コストを低減し、導入後のランニングコストについても税制特例によりインセンティブを付与することは必要。

<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。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>(16年度末)</th> <th>(17年度末)</th> <th>(18年度末)</th> <th>(19年度末)</th> <th>(20年度末)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>350箇所</td> <td>378箇所</td> <td>391箇所</td> <td>384箇所</td> <td>615箇所</td> </tr> </tbody> </table>	(16年度末)	(17年度末)	(18年度末)	(19年度末)	(20年度末)	350箇所	378箇所	391箇所	384箇所	615箇所
(16年度末)	(17年度末)	(18年度末)	(19年度末)	(20年度末)							
350箇所	378箇所	391箇所	384箇所	615箇所							
<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>○全新車販売台数に占める次世代自動車の割合が約3.90%（平成20年度）から、約14.30%と増加。  ○充電設備の普及台数が平成19年度の47基から、平成20年度では、260基と増加。  ○平成19年度における運輸部門の温室効果ガスの排出量が2億4,900万トンから、平成20年度において2億3,500万トンまで削減。</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年度において平成2年度比15%増の水準まで削減する必要があり、このため、平成20年3月に閣議決定された「改定京都議定書目標達成計画」では、自動車単体対策として「クリーンエネルギー自動車の普及」等の推進により、平成22年度までに2,470万t～2,550万t（クリーンエネルギー自動車の普及台数69万台～233万台）を削減することが求められている。また、NO2・SPMIに係る大気環境基準については、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っており、未達成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（自動車NOx・PM法に基づく対策地域内において、NO2及びSPMIに係る大気環境基準を、平成22年度までに概ね達成することが目標とされている）。</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年度末における次世代自動車の普及数は、約100万台となっている。  ○自動車NOx・PM法の対策地域における大気環境基準（平成20年度末時点）  NO2：一般環境大気測定局：100%、自動車排出ガス測定局：92.0%  SPM：一般環境大気測定局：99.8%、自動車排出ガス測定局：99.5%</p>										
<p>これまでの要望経緯</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成9年度制度創設</li> <li>・平成11年度延長</li> <li>・平成13年度延長</li> <li>・平成15年度対象設備の見直しを行ったうえで延長・拡充</li> <li>・平成17年度延長</li> <li>・平成19年度延長</li> <li>・平成21年度対象設備の見直しを行ったうえで延長・拡充</li> </ul>										
<p>ページ</p>	<p>40—3</p>										