

# 平成25年度税制改正（地方税）要望事項

（新設・拡充・延長・その他）

No	12	府省庁名	環境省
対象税目	個人住民税 法人住民税 住民税(利子割) 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	低公害車用燃料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） 燃料電池自動車及び天然ガス自動車の燃料供給設備（水素充填設備及び天然ガス充填設備）に係る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。</li> <li>・特例措置の内容 固定資産税に係る課税標準の特例措置（最初の3年間に限り2/3）を適用する。</li> </ul> <p>（対象設備） 水素充填設備（取得価格2,000万円以上） 天然ガス充填設備（取得価格2,000万円以上）</p>		
関係条文	<p>地方税法第349条の2、地方税法附則第15条第11項、地方税法施行令附則第11条第14項、地方税法施行規則附則第6条第28項～31項</p>		
減収見込額	<p>（初年度） — （▲48.0） （平年度） — （▲94.2） （単位：百万円）</p>		
要望理由	<p>（1）政策目的 「日本再生戦略」（平成24年7月閣議決定）において、2020年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を最大で50%とすることや、2015年までに、燃料電池自動車の市場投入に向けて、四大都市圏を中心に100箇所の水素供給設備を先行整備することを目標に掲げている。これらの目標達成に向けて、燃料供給設備の設置を支援することにより、燃料電池自動車や天然ガス自動車といった次世代自動車の普及を促進し、大気汚染の改善及び地球温暖化防止を図る。</p> <p>（2）施策の必要性 大気汚染の改善及び地球温暖化防止を図るためには、次世代自動車の早期普及を促すことが必要であるが、燃料供給設備の整備等が十分でないこと等が普及の妨げとなっていることから、燃料供給設備を取得する者に対する税制上のインセンティブを設け、負担の軽減を図ることにより、燃料供給インフラの整備を支援する必要がある。</p>		
本要望に対応する縮減案	なし		

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	施策1. 地球温暖化対策の推進 目標1-2 国内における温室効果ガスの排出抑制 施策3. 大気・水・土壌環境等の保全 目標3-1 大気環境の保全
	政策の達成目標	○日本再生戦略（平成24年7月閣議決定） ・2020年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を最大で50%とする。 ・2015年までに四大都市圏を中心に100箇所の水素供給設備を先行整備。 ○自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針（自動車NOx・PM法に基づく閣議決定） ・対策地域において、平成32年度までにNO2及びSPMに係る大気環境基準を確保。 ・平成27年度までに、全ての監視測定局におけるNO2及びSPMに係る大気環境基準を達成。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	平成27年3月31日まで2年間の延長。
	同上の期間中の達成目標	○日本再生戦略（平成24年7月閣議決定） ・2020年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を最大で50%とする ・2015年までに四大都市圏を中心に100箇所の水素供給設備を先行整備 ○自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針（自動車NOx・PM法に基づく閣議決定） ・対策地域において、平成32年度までにNO2及びSPMに係る大気環境基準を確保。 ・平成27年度までに、全ての監視測定局におけるNO2及びSPMに係る大気環境基準を達成。
	政策目標の達成状況	○新車販売に占める次世代自動車の割合（経済産業省試算）は、平成21年度11%、平成22年度12%、平成23年度16%。 ○平成22年度大気環境基準達成率（自動車NOx・PM法対策地域内の自動車排出ガス測定局）は、NO2が95.7%、SPMが99.0%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、長期間にわたりNO2の大気環境基準が達成されていない状況にあるほか、SPMについても安定的・継続的に大気環境基準を確保することが求められている状況にある。
有効性	要望の措置の適用見込み	○平成25年度：（水素充填設備）17基、（天然ガス充填設備）15基 ○平成26年度：（水素充填設備）31基、（天然ガス充填設備）28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に対して維持費用の負担軽減を図ることにより、設置数の拡大によるインフラ整備及びこれに伴う次世代自動車の早期普及が見込まれ、その結果、大気汚染の改善（NO2及びSPMに係る大気環境基準の確保）及び地球温暖化防止等の効果が見込まれる。
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	なし
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	なし
	要望の措置の妥当性	○燃料供給設備は大気汚染の改善及び地球温暖化防止に資する次世代自動車（燃料電池自動車及び天然ガス自動車など）を使用する際に必要不可欠な社会インフラであることから、設備を取得する全ての者を対象とする税制上の措置を設けることは公平な支援措置と考える。 ○今後、次世代自動車の普及が急速に進むと見込まれるものの、現在においては燃料供給設備の設置・維持に多額の費用がかかり、燃料収入に見合わないことが整備の進まない要因の一つであることから、引き続き措置が必要。

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>(19年度) 337箇所</p>	<p>(20年度) 355箇所</p>	<p>(21年度) 357箇所</p>	<p>(22年度) 347箇所</p>	<p>(23年度) 337箇所</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>○対象となる燃料供給設備の設置数は、平成23年度337件に上っている。 ○新車販売に占める次世代自動車の割合(経済産業省試算)は、平成21年度11%、平成22年度12%、平成23年度16%。 ○平成22年度大気環境基準達成率(自動車NOx・PM法対策地域内の自動車排出ガス測定局)は、NO2が95.7%、SPMが99.0%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、長期間にわたりNO2の大気環境基準が達成されていない状況にあるほか、SPMについても安定的・継続的に大気環境基準を確保することが求められている状況にあることから、政策目標の達成に向けて、本特例措置の継続が必要。</p>				
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>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。</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>○新車販売に占める次世代自動車の割合(経済産業省試算)は、平成21年度11%、平成22年度12%、平成23年度16%。 ○平成22年度大気環境基準達成率(自動車NOx・PM法対策地域内の自動車排出ガス測定局)は、NO2が95.7%、SPMが99.0%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、長期間にわたりNO2の大気環境基準が達成されていない状況にあるほか、SPMについても安定的・継続的に大気環境基準を確保することが求められている状況にある。 ○大気汚染の改善及び地球温暖化防止を図るためには、次世代自動車の早期普及が必要であるが、燃料供給設備の整備等が十分でないこと等が次世代自動車の普及の妨げとなっている。燃料供給設備の設置・維持に多額の費用がかかることがインフラ整備の進まない要因の一つである。</p>				
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>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した上で延長</p>				
<p>ページ</p>	<p>12—3</p>				