

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租税特別措置等の名称	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
2	対象税目	(固定資産税:外)(地方税5) 【新設・拡充・ <u>延長</u> 】
3	租税特別措置等の内容	<p>燃料電池自動車に水素を充てんするための設備、または専ら天然ガス自動車に可燃性天然ガス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を最初の3年度分を2/3とする特例措置を2年間延長する。</p> <p>(対象設備)</p> <p>水素充填設備(1億5,000万円以上)</p> <p>天然ガス充填設備(4,000万円以上)</p> <p>※()内は対象となる設備の取得価格要件</p> <p>《関係条項》</p> <p>地方税法第349条の2、地方税法附則第15条第11項、同法施行令附則第11条第10項、同法施行規則附則第6条第26項～第29項</p>
4	担当部局	水・大気環境局 自動車環境対策課
5	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期:平成28年8月 分析対象期間:平成23年度～平成30年度
6	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<ul style="list-style-type: none"> 平成25年度 一部見直し(水素充填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(天然ガス充填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
7	適用又は延長期間	平成29年4月1日～平成31年3月31日(2年間)
8	必要性等	<p>① 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>東日本大震災の教訓から、輸送用燃料の多様化が求められており、「国土強靱化政策大綱」(平成25年12月決定)においても、エネルギーセキュリティの推進のため、天然ガス自動車の普及等を図ることが求められている。</p> <p>また、「総合物流施策大綱」(平成25年6月閣議決定)においては、物流分野における主要なCO2排出源であるトラック等、輸送モードの省エネ化、低公害化が求められている。自動車からの排出ガスによる大気汚染問題への対応、地球温暖化対策に向けた政府目標を達成するためには、燃料電池自動車、天然ガス自動車といった低公害車の普及促進を図る必要がある。なお、天然ガス自動車は、SOxをほとんど発生せず、CO2排出量も石油より約25%少なく環境性に優れている。</p> <p>さらに、低公害車は、我が国自動車産業が強みを有する次世代自動車に位置づけられており、「エネルギー基本計画」(平成26年4月閣議決定)において、次世代自動車について、2030年までに新車販売に占める割合を5割から7割とすることを目標に掲げている。加えて、水素社会の実現に関する官民のアクションプランである「水素・燃料電池戦略ロードマップ」(平成28年3月22日改訂)において、燃料電池自動車については、2025年までに保有台数20万台程度、2030年までに保有台数80万台程度の普及を目</p>

		<p>指すとの目標を掲げている。</p> <p>これらの目標を踏まえ、燃料等供給設備の普及を支援することにより、低公害車の普及促進、ひいては地球温暖化防止を図る。</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <p>○エネルギー基本計画(平成26年4月閣議決定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・次世代自動車について、2030年までに新車販売に占める割合を5割から7割とすることを旨とする。 ・次世代自動車(ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、CNG自動車等)の普及・拡大に当たっては、研究開発に加え、インフラ整備が不可欠である。 ・運輸部門については、自動車に係るエネルギーの消費量がその大部分を占めており、その省エネルギー化が重要である。 <p>○水素・燃料電池戦略ロードマップ(平成28年3月改訂)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2014年から商業販売が始まった燃料電池自動車の導入を推進するため、燃料電池自動車の普及に必須となる水素ステーションについて、規制見直しや導入支援等の整備支援によって、2020年度内に160ヶ所程度、2025年度内に320ヶ所程度の水素ステーションの整備をする。 <p>○国土強靱化アクションプラン2016(平成28年5月国土強靱化推進本部決定)</p>																														
	② 政策体系における政策目的の位置付け	<p>1. 地球温暖化対策の推進</p> <p>1. 1地球温暖化対策の計画的な推進による低炭素社会づくり</p> <p>3. 大気・水・土壌環境等の保全</p> <p>3. 1大気環境の保全(酸性雨・黄砂対策を含む)</p>																														
	③ 達成目標及びその実現による寄与	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>○運輸部門については、自動車に係るエネルギーの消費量がその大部分を占めており、その省エネルギー化が重要である。</p> <p>○2014年から商業販売が始まった燃料電池自動車の導入を推進するため、燃料電池自動車の普及に必須となる水素ステーションについて、規制見直しや導入支援等の整備支援によって、2020年度内に160ヶ所程度、2025年度内に320ヶ所程度の整備をする。</p> <p>《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》</p> <p>○燃料電池自動車、天然ガス自動車といった次世代自動車については、燃料供給設備の整備が十分でないことが普及の障害となっており、燃料供給設備の整備が進むことにより、次世代自動車の普及を促進することができる。また、燃料供給設備の取得者に対して、税制上の特例措置による維持費用の負担を軽減することにより、燃料供給インフラの整備が進むことが期待できる。</p>																														
9 有効性等	① 適用数等	<p>○適用件数(試算)</p> <p style="text-align: right;">(単位:件)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H23FY</th> <th>H24FY</th> <th>H25FY</th> <th>H26FY</th> <th>H27FY</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>水素充填設備</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>6</td> <td>20</td> <td>68</td> </tr> <tr> <td>天然ガス充填設備</td> <td>16</td> <td>17</td> <td>12</td> <td>8</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注)燃料供給設備の設置状況、業界団体等へのヒアリング結果等から試算</p> <p><参考>燃料供給設備の設置数の推移(単位:件)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H23FY</th> <th>H24FY</th> <th>H25FY</th> <th>H26FY</th> <th>H27FY</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>水素充填設備</td> <td>13</td> <td>16</td> <td>15</td> <td>28</td> <td>72</td> </tr> </tbody> </table>		H23FY	H24FY	H25FY	H26FY	H27FY	水素充填設備	10	10	6	20	68	天然ガス充填設備	16	17	12	8	5		H23FY	H24FY	H25FY	H26FY	H27FY	水素充填設備	13	16	15	28	72
	H23FY	H24FY	H25FY	H26FY	H27FY																											
水素充填設備	10	10	6	20	68																											
天然ガス充填設備	16	17	12	8	5																											
	H23FY	H24FY	H25FY	H26FY	H27FY																											
水素充填設備	13	16	15	28	72																											

		天然ガス充填設備	321	314	300	290	283
		合計	334	330	315	318	355
		(注)低公害車ガイドブック、日本ガス協会 HP 等から作成					
		<参考>低公害車の普及状況(単位:台)					
			H23FY	H24FY	H25FY	H26FY	
		燃料電池自動車	-	-	-	150	
		天然ガス自動車	41,463	42,590	43,601	44,676	
		(注)次世代自動車振興センターHP、日本ガス協会 HP から作成					
		<参考>新車販売に占める次世代自動車の割合					
		H23FY	H24FY	H25FY	H26FY	H27FY	
		16%	21%	23%	24%	27%	
②	減収額	実績(「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」)					
		H23FY	H24FY	H25FY	H26FY		
		451.6 百万円	422.0 百万円	269.8 百万円	234.1 百万円		
		見込み					
		H27FY	H28FY	H29FY	H30FY		
		98.8 百万円	115.8 百万円	105.8 百万円	67.2 百万円		
		(注)経済産業省試算					
③	効果・税収減是認効果	<p>《効果》</p> <p>《政策目的の実現状況》(分析対象期間:平成 23 年度～平成 30 年度)</p> <p>○新車販売(乗用車)に占める次世代自動車の割合の推移は、平成 23 年度 16%、平成 24 年度 21%、平成 25 年度 23%、平成 26 年度 24%、平成 27 年度 27%(軽自動車と登録車を合わせた割合)。</p> <p>○燃料供給設備の設置数は平成 27 年度で 355 基に上っているものの、「エネルギー基本計画」における 2030 年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を 5 割から 7 割という目標達成のためには、本特例措置の延長が必要。</p> <p>《租税特別措置等による効果・達成目標の実現状況》(分析対象期間:平成 23 年度～平成 30 年度)</p> <p>○対象となる燃料供給設備の設置数は、平成 27 年度 355 基に上っている。</p> <p>○新車販売(乗用車)に占める次世代自動車の割合の推移は、平成 23 年度 16%、平成 24 年度 21%、平成 25 年度 23%、平成 26 年度 24%、平成 27 年度 27%に増加。</p> <p>○全国の大気汚染に係る環境基準の達成状況は、平成 26 年度において二酸化窒素:99.5%、浮遊粒子状物質:100%と全体的に改善傾向にあり、各種施策の成果が着実に現れている。</p> <p>《租税特別措置等が新設、拡充又は延長されなかった場合の影響》(分析対象期間:平成 23 年度～平成 30 年度)</p> <p>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目標(2030 年までに新車販売に占める割合を 5 割から 7 割とする)は、自動車メーカーの販売計画等を基に、政府が必要な政策支援を積極的に講じた場合に達成可能な数値を目標として掲げたものであり、これまで実績を上げてきた本特例措置が延長されず、支援が後退した場合、事業者の自主的な努</p>					

		<p>力だけでこれら目標の達成は困難。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》(分析対象期間:平成23年度～平成30年度)</p> <p>○燃料供給設備の整備が進捗することにより、次世代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。</p> <p>○また、次世代自動車に位置づけられる燃料電池自動車、天然ガス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。</p>
10 相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	○燃料供給設備は燃料電池自動車及び天然ガス自動車といった次世代自動車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。また、2014年から燃料電池自動車の商業販売が始まっている。
	② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	○燃料電池自動車及び天然ガス自動車といった次世代自動車は従来車に比べ高額であることから短時間での普及は困難であり、燃料等供給設備を設置する者においては、設置当初の稼働率が低いことが予想されることから当面収益性がない。本特例措置により、燃料等供給設備の設置者の維持費用を軽減し、燃料等供給設備を設置する者に対してインセンティブが働くことになる。燃料等供給設備の設置は燃料電池自動車及び天然ガス自動車といった次世代自動車の普及促進を図るうえで前提となる社会インフラの整備であり、政策的な支援が必要不可欠。
	③ 地方公共団体が協力する相当性	○大気汚染問題への対応、地球温暖化対策は、地域を問わず取り組んで行くべき課題。 燃料供給設備は低公害車を使用する際に必要不可欠なものであり、全国一律に設置することで自動車ユーザーの利便性が高まり、低公害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。
11 有識者の見解		
12 前回の事前評価又は事後評価の実施時期		平成26年度政策評価(事前評価)