

# 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

対象税目：地方税

## ① 措置を講じる背景・課題（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、水素の充填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5年6月18日閣議決定）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。
- 令和7年5月には、重点地域を選定し、燃料電池商用車の導入促進を図っている。また、令和8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いる。

## 当該措置の政策体系における位置づけ

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  
 ※経済産業省政策評価基本計画（令和8年度～12年度）に定める政策体系に基づく

## ② 現行制度の概要

根拠条文：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

創設年度：平成9年度

適用期限：令和8年度

事前事後の計画認定・報告の有無：【事前：無】【事後：無】

- 燃料電池自動車に水素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について、
  - ①取得価額が5億円以上の設備は、課税標準を最初の3年間に限り価格の2分の1
  - ②取得価額が3億円以上5億円未満の設備は、課税標準を最初の3年間に限り価格の6分の5とする。

## 減収額

| 年度 | R2年度  | R3年度  | R4年度  | R5年度  | R6年度  |
|----|-------|-------|-------|-------|-------|
| 金額 | 38百万円 | 52百万円 | 55百万円 | 43百万円 | 29百万円 |

（出所：業界・事業者ヒアリングより経済産業省試算）

## ③ アクティビティ

- 水素ステーションの整備者に対して維持費用の負担軽減を図る。

## ④ アウトプット

| 年度  | R2年度     | R3年度     | R4年度     | R5年度     | R6年度     |
|-----|----------|----------|----------|----------|----------|
| 件数  | 29       | 42       | 53       | 50       | 34       |
| 適用額 | 1,563百万円 | 3,132百万円 | 4,045百万円 | 3,127百万円 | 2,040百万円 |

（出所：「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）

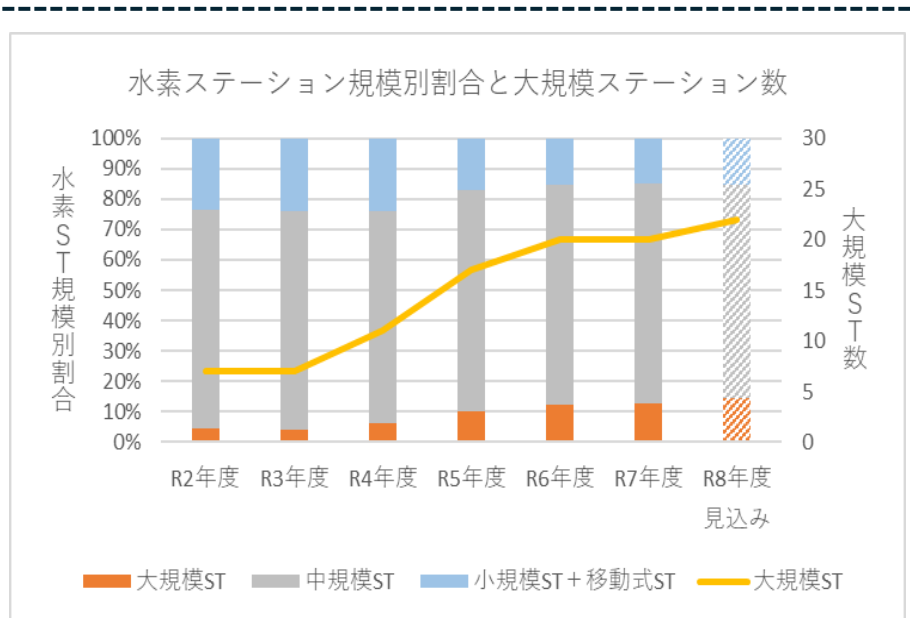
# ○アウトカムに対する効果分析

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| <p>アウトプットから短期アウトカムへの効果発現経路</p>  | <p>○水素ステーション整備者の維持費用負担軽減により、設備取得・維持の経済的障壁が低減。税制優遇措置の活用促進による水素ステーション整備の投資意欲の向上。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。商用車重点地域における水素ステーション整備の投資判断の後押し。</p>            |
| <p>⑤ 短期アウトカム</p>                | <p>指標：水素ステーションの事業継続率<br/>         目標値：水素ステーションの3年後（税制適用期間満了）の事業継続率100%<br/>         対象期間：令和5年から令和8年度</p>  |
| <p>短期アウトカムから中期アウトカムへの効果発現経路</p> | <p>○固定資産税の低減により、収益性が低い設置当初の状況においても、事業者の資金繰りに効果のある本特例措置によって事業者の負担軽減し、事業継続が可能になる。</p>   |
| <p>⑥ 中期アウトカム</p>                | <p>指標：水素ステーションの事業継続率<br/>         目標値：水素ステーションの5年後（税制適用期間2年経過後）の事業継続率100%<br/>         対象期間：令和5年から令和10年度</p>  |
| <p>中期アウトカムから長期アウトカムへの効果発現経路</p> | <p>○水素ステーションが長期的に運用されるとともに、水素ステーションの運営箇所数が増加することで、FC商用車（トラック等）ユーザーの利便性が増加する。それに伴い、FC商用車が増加し、水素需要も増加する。FC商用車の導入を促進する重点地域を中心とした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、確かな需要が創出され、水素ステーションが自立化する。</p> |
| <p>⑦ 長期アウトカム</p>                | <p>指標：自立化する水素ステーション事業の創出<br/>         目標値：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。<br/>         対象期間：令和5年から令和12年度</p>   |

| 分析に利用するデータ      | 選定理由（政府統計等でない場合、回収率・対象件数等）      |
|-----------------|---------------------------------|
| 業界団体による統計・ヒアリング | 水素ステーション全数について事業継続状況等を把握しているため。 |

●分析手法：業界団体の統計・ヒアリングによる水素ステーションの整備状況や事業継続状況の時系列比較分析。  
 選定理由：水素ステーションの立地状況(箇所数・地域等)や事業継続状況を経年比較することで、本措置による効果の発現状況を分析できるため。

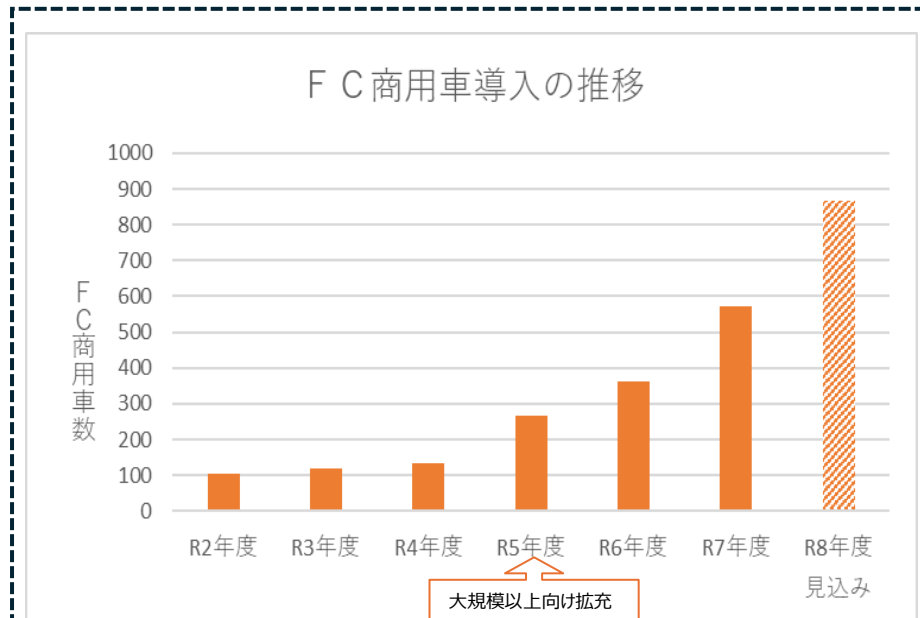
## ○措置内容の分析



※1：本グラフにおける規模の分類は、供給能力による。

※2：ステーション数は整備中のものを含む。

- FC商用車向け(大規模)ステーションの箇所数が増加していることが確認できる。なお、令和5年度・令和6年度に完成した水素ST(令和5年度:7箇所、令和6年度:6箇所)の令和7年度末時点での事業継続率は100%となっている。
- また、水素ステーション(ST)箇所数に占める大規模水素STの割合が増加しており、FC商用車向けの水素ST環境が着実に整備されつつあることが確認できる。



- 水素ST箇所数は概ね横ばいであるものの、左グラフで示したFC商用車向け大規模水素STの増加に伴い、FC商用車の導入台数も顕著に伸びていることがわかる。
- 大規模の水素STの整備が進むことで、FC商用車向けの水素供給インフラが充実し、ユーザーの利便性が向上することで、FC商用車導入拡大の加速化に寄与している。

# ○ 評価等

|               | 短期  | 中期            | 長期                            |
|---------------|---|---------------|-------------------------------|
| ① 各アウトカムの達成状況 | ○直近の状況としては、令和5年度に導入した水素STの令和7年度末時点での事業継続率は100%。 | ○足元の事業継続率は同左。 | ○水素ステーション事業の自立化については引き続き取り組む。 |

|                 | 短期 | 中期 | 長期  |
|-----------------|----|----|---|
| ② 達成できていない場合の要因 |    |    | ○水素の需要量が十分に確保されておらず、安定的かつ十分な収益を見込むことができていない。<br>また、水素ステーションの維持管理にかかるメンテナンス費用が高額であることから、運営コストが経営を圧迫している。 |

|         |  |  |  |
|---------|--|--|--|
| ③ 政策効果等 | ○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。<br>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、水素ステーションの自立化の創出にはまだ至っていない。 |  |  |
|---------|--|--|--|

|                           |  |  |  |
|---------------------------|--|--|--|
| ④ 租税特別措置等以外の手段と比較した場合の相当性 | ○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、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と評価できる。 |  |  |
|---------------------------|--|--|--|

|           |                                  |  |  |
|-----------|----------------------------------|--|--|
| ⑤ 見直しの方向性 | ○活用実績を踏まえ、政策効果の観点からあらゆる見直しを検討する。 |  |  |
|-----------|----------------------------------|--|--|

主担当部局 : 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  
 共管担当部局 : 経済産業省製造産業局自動車課、国土交通省、環境省