

国の平成28年度予算概算要求 関連について

平成27年10月19日

中国経済産業局
資源エネルギー環境部

水素供給設備整備事業費補助金

平成28年度概算要求額 62.0億円（新規）

事業の内容

事業目的・概要

- 燃料電池自動車（FCV）は、水素を燃料とする自動車で、国内外の自動車メーカーによって、開発競争が進められており、日本では、2014年12月に世界に先駆けて販売が開始されました。
- 本事業では、FCVの普及の促進及び早期の自立的な市場の確立を目指すため、水素供給設備（水素ステーション）の整備費用の一部を補助することで、水素ステーションの整備を加速させます。特に四大都市圏内の空白地帯や、四大都市圏を結ぶ幹線沿いを中心に、水素ステーションの重点的な整備を図ります。
- また、FCVの潜在的な需要を喚起するとともに、今後の水素ステーションの適切な整備・運営方法を確立するため、水素ステーションを活用したFCVの新たな需要創出等に必要な活動費用の一部を補助します。

成果目標

- 四大都市圏を中心とした地域における水素ステーションの設置（累計100カ所程度）及び需要創出等活動への支援を通じて、FCVの普及促進を加速します。

条件（対象者、対象行為、補助率等）



事業イメージ

空白地帯に集中

- 燃料電池自動車の潜在的な需要が高いにもかかわらず、まだ水素ステーションの整備が進んでいない空白地帯への集中配備

首都圏

中京圏



関西圏

北部九州圏



四大都市圏を結ぶ

- 四大都市圏を結ぶ幹線沿いを中心に水素ステーションを整備

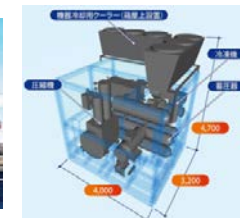


【水素ステーションの採択状況】

・首都圏	: 37箇所	・中京圏	: 20箇所
・関西圏	: 12箇所	・北部九州圏	: 12箇所
※平成27年7月現在			



S S併設型
水素ステーション



パッケージ型
水素ステーション



移動式
水素ステーション



再エネ等を活用した水素社会推進事業（一部経済産業省連携事業）

平成28年度要求額
6,500百万円（2,650百万円）

背景・目的

- 水素は、利用時においてCO2を排出せず、再生可能エネルギー等のエネルギー貯蔵にも活用できることから、地球温暖化対策上重要なエネルギーである。
- 一方、現在、水素は化石燃料から製造する 경우가多く、製造の過程等でCO2が排出されている。そのため、低炭素な水素の利活用を推進する必要がある。
- また、現在は水素設備単体の導入が先行し、本格的な水素市場の拡大に不可欠な、水素サプライチェーン及びそれを低炭素化する技術が確立していない。
- このため、地球温暖化対策の観点からは、再生可能エネルギー等を活用した、波及効果・事業性の高い水素サプライチェーンを確立することが重要である。
- さらに、低炭素な水素社会を実現し、燃料電池自動車の普及・促進を図るため、再エネ由来の水素ステーションの導入の加速化が必要。

期待される効果

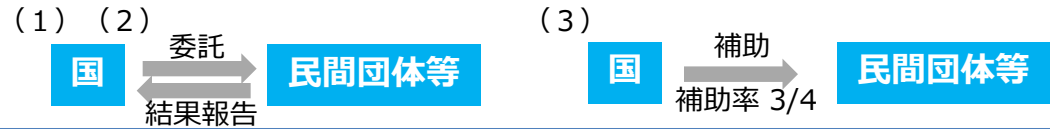
- 今後導入拡大が予想される水素のCO2削減効果の評価手法確立及び低炭素化促進によるCO2排出削減対策の強化
- 地域における低炭素な水素サプライチェーンの水平展開

事業概要

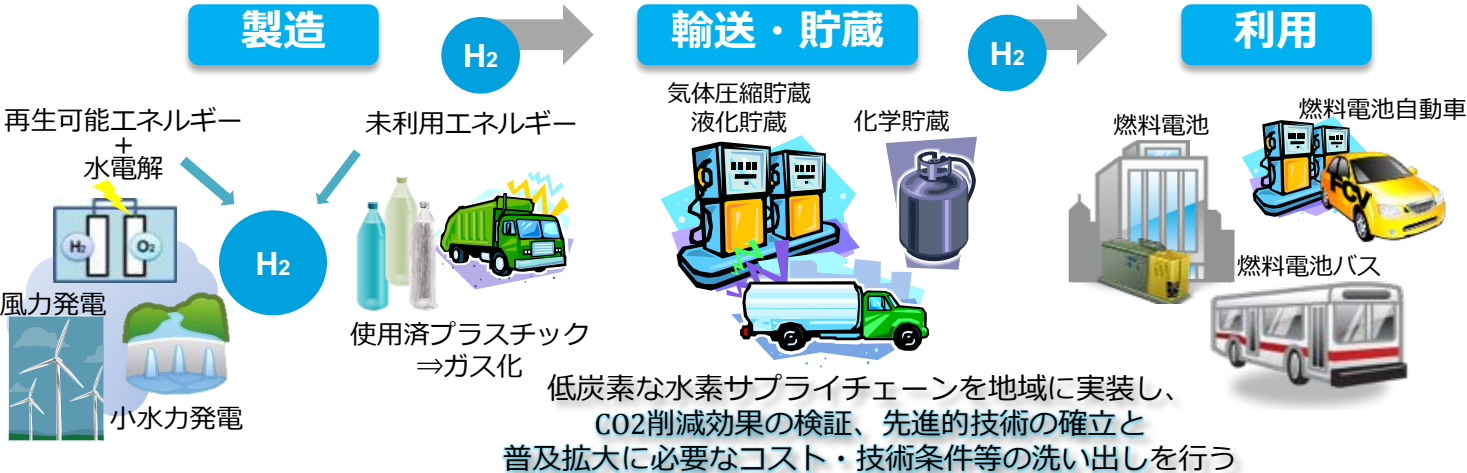
- (1) 水素利活用CO2排出削減効果等評価・検証事業
水素の製造から利用までの各段階の技術のCO2削減効果を検証し、サプライチェーン全体での評価を行うためのガイドラインを策定する。また、CO2削減を実現するための地域の特性を活かした水素の利活用方策等について調査を行い、低炭素な水素利用の推進を図る。
- (2) 地域連携・低炭素水素技術実証事業
地方自治体と連携の上、地域の再生可能エネルギーや未利用エネルギーを活用した水素サプライチェーンを構築し、先進的かつ低炭素な水素技術を実証する。そして、低炭素な水素サプライチェーンのモデルを確立させる。
- (3) 地域再エネ水素ステーション導入事業【経済産業省連携】
低炭素な水素社会の実現と、燃料電池自動車の普及・促進のため、再エネ由来の水素ステーションを導入する。

事業スキーム

実施期間：平成27年度から平成31年度まで



イメージ



低炭素な水素社会の実現と、燃料電池自動車の普及・促進のため、再エネ由来の水素ステーションを導入

クリーンエネルギー自動車導入促進対策費補助金

平成28年度概算要求額 150.0億円（新規）

事業の内容

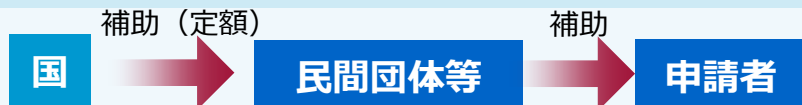
事業目的・概要

- 環境・エネルギー制約への対応の観点から、我が国のCO₂排出量の約2割を占める運輸部門において、電気自動車等のクリーンエネルギー自動車の普及は重要です。
- また、クリーンエネルギー自動車は、今後の成長が期待される分野であり、各国メーカーが参入を予定するなど、国際競争が激化しています。
- 一方、現時点では導入初期段階にあり、コストが高い等の課題を抱えています。
- このため、本事業では、例えば電気自動車については航続距離の向上を促進するなど、車種ごとの出口戦略を踏まえたスキームによる導入支援策を講じ、車両に対する負担軽減による初期需要の創出・量産効果による価格低減を促し、世界に先駆けてクリーンエネルギー自動車の市場を確立します。

成果目標

- 「日本再興戦略改訂2014」における、2030年（平成42年）までに新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割とする目標の実現に向け、次世代自動車の普及を促進します。

条件（対象者、対象行為、補助率等）



事業イメージ

補助対象車両

燃料電池自動車



電気自動車



プラグインハイブリッド自動車



クリーンディーゼル自動車



燃料電池自動車をはじめとする電気自動車を活用した地域の実状を踏まえた多様な交通サービスの展開、集中的導入等、他の地域や事業者による導入を誘発・促進するような先駆的取組を重点的に支援

＜電気自動車の購入を支援(補助)＞
 バス、超小型モビリティ：車両本体価格の1/2
 タクシー、トラック：車両本体価格の1/3
 ※燃料電池車の導入：事業に関わらず車両本体価格の1/2

＜充電施設の導入を支援(補助)＞
 バス、超小型モビリティ：導入費用の1/2
 タクシー、トラック：導入費用の1/3

(例)

水素社会の構築に向けた、燃料電池自動車の導入

給電機能等の活用による、地域防災計画と連携した導入

超小型モビリティ等新たな移動ニーズに対応した導入

地域交通のゼロエミッション化を図る地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押し



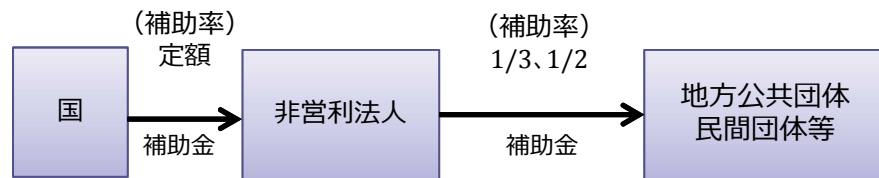
「優れた成功事例」の全国伝播により、運輸部門における省エネ対策の推進及び地域の活性化に貢献



背景・目的

- **物流システム**は、わが国の経済・社会の維持・発展に不可欠な基盤的システムの一つであるが、安全性や迅速性等、多様な考慮要素が存在。
- 新たな温室効果ガス削減目標達成のためにも、物流分野におけるCO2削減対策は重要な柱の一つ。
- **これまでは自動車を中心とする陸上輸送が主**であったが、人口減少や高齢化等**社会状況の変化**により、**物流システムも転換期**を迎えており、このタイミングで低炭素価値を組み込むことが極めて重要。
- この状況を捉えて、わが国の最先端技術も活用しつつ、鉄道等へのモーダルシフトをはじめとして、**物流システム全体を低炭素型に転換**していく。

事業スキーム



概要

自動車輸送を中心とする物流システムから、鉄道や海運を最大限活用するシステムへの転換、モーダルシフトによるCO2削減対策を促進。共同輸配送や閑散線区の活用など、物流システムの効率化によるCO2削減対策を促進。

倉庫や港湾、空港等の物流拠点及びそこで用いられる荷役機器、輸送機器等の単体設備を先端設備に更新することによるCO2削減対策を促進。

期待される効果

従来自動車を主としていた物流システムを、鉄道や海運を最大限活用する低炭素型のシステムに再構築する。

事業内容

- 1 モーダルシフトの促進等による低炭素型物流システム構築事業（継続）
物流の低炭素化に向け、可能な限り鉄道・海上輸送へのモーダルシフトを、シフトの難しい貨物については共同輸配送を促進する。
 - ①鉄道・海上輸送への転換促進事業
 - ②31フィートコンテナ導入促進事業
 - ③共同輸配送促進事業
 - ・間接補助対象：物流事業者等
 - ・補助割合：1/2
 - ・実施期間：①、③平成25年度～平成29年度
②平成24年度～平成28年度
- 2 物流拠点の低炭素化促進事業（継続）
物流の中核となる施設における物流設備等の低炭素化を促進する。
 - ・間接補助対象：物流事業者等
 - ・補助割合：1/2又は1/3
 - ・実施期間：平成25年度～平成29年度
- 3 鉄道貨物輸送へのモーダルシフトモデル構築事業（新規）
地方や都市内で短距離輸送の大部分を占めるトラック輸送について、地方閑散線区や地下鉄の余剰輸送力を活用したモーダルシフトを促進する。
 - ・間接補助対象：鉄道事業者、物流事業者
 - ・補助割合：1/3
 - ・実施期間：平成28～30年度
- 4 災害等非常時にも効果的な港湾地域低炭素化推進事業（継続）
港湾地域における低炭素で高効率な荷役機械の導入により、荷役作業に伴う低炭素化を図る。
 - ・間接補助対象：民間事業者等
 - ・補助割合：1/3
 - ・実施期間：平成24年度～平成29年度
- 5 水素社会実現に向けた産業車両の燃料電池化促進事業（新規）
空港等において、既に水素の供給体制が整っているか又はそれが見込まれる事業者に対して燃料電池フォークリフト等の普及を図る。
 - ・間接補助対象者：民間事業者等
 - ・補助割合：燃料電池産業車両（燃料電池フォークリフト）
エンジン車との差額の1/2
電動産業車両（電動フォークリフト）
エンジン車との差額の1/3
 - ・実施期間：平成28年度～平成30年度

燃料電池自動車及び水素ステーションに関する主な税制優遇措置等一覧

	項目	概要
燃料電池自動車	エコカー減税	自動車重量税が免除、自動車取得税が非課税になる措置。 ただし適用期間中(自動車重量税は、平成27年5月1日～平成29年4月30日、自動車取得税は平成27年4月1日～平成29年3月31日)に新車新規登録等を行った場合に限り適用(1回限り)。重量税については、免税が適用された後の初回継続検査(2回目車検)についても免税が適用。
	グリーン化特例 (自動車グリーン税制)	自動車税・軽自動車税が概ね75%軽減される措置。 ただし適用期間中(平成26年4月1日～平成28年3月31日)に新車新規登録を行った場合に限り、それぞれ当該年度の翌年度(平成27年度又は平成28年度)分について特例措置が適用。
	環境関連投資 促進税制	法人が平成23年6月30日から平成28年3月31日までの期間に燃料電池自動車を取得し、その取得等をした日から1年以内に国内にある事業の用に供した場合には、その事業の用に供した事業年度において、特別償却(取得価額の30%相当額)又は税額控除(取得価額の7%相当額、ただし中小企業者のみ)を適用できる。
水素ステーション	低公害車の燃料等 供給設備に係る 課税標準の特例措置	取得評価額が1億5,000万円以上の水素ステーション(水素充填設備)に関して、固定資産税を最初の3年間2/3とする特例措置。