

平成 2 7 年度

国土交通省税制改正要望事項

平成 2 6 年 8 月

国 土 交 通 省

目 次

平成27年度国土交通省税制改正要望（主要項目）	1
平成27年度国土交通省税制改正要望（主要項目の概要）	2
平成27年度国土交通省税制改正要望事項 説明資料	
I. 地方創生と次世代につなげる豊かな暮らしの実現	
○住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置等の延長・拡充	7
○空家の除却等を促進するための土地に係る固定資産税に関する所要の措置	8
○買取再販で扱われる住宅の取得に係る非課税措置の創設	9
○サービス付き高齢者向け住宅供給促進税制の延長	10
○住宅用家屋の所有権の保存登記等に係る特例措置の延長	11
○地方を訪れる外国人旅行者向け消費税免税店の拡大	12
○新幹線鉄道及び青函トンネルの鉄道施設に係る固定資産税の特例措置の拡充	14
○地域鉄道に係る固定資産税等の特例措置の延長・拡充	15
○低床型路面電車（LRT車両）に係る固定資産税の特例措置の延長	16
○バリアフリー車両に係る特例措置の延長	17
○半島、離島及び奄美群島における工業用機械等に係る割増償却制度の延長	18
II. 成長戦略の推進・日本経済の再生	
○都市再生緊急整備地域に係る課税の特例措置の延長	19
○都市鉄道利便増進事業に係る固定資産税等の特例措置の延長	20
○国際コンテナ戦略港湾等・国際バルク戦略港湾に係る固定資産税等の特例措置の延長	21
○船舶に係る特別償却制度及び国際船舶に係る固定資産税の特例措置の延長	22
○物流効率化施設に係る特例措置の延長	23
○公社管理有料道路における公共施設等運営権方式に係る特例措置の創設	24
○大深度地下法の認可事業に係る区分地上権等の設定対価に対する課税の見直し	25
○特定の事業用資産の買換えの場合の譲渡所得の課税の特例措置の延長	26
○土地に係る固定資産税の条例減額制度等の延長	27
○土地等に係る流通税の特例措置の延長	28
○Jリート、特例事業者等が取得する不動産に係る特例措置の延長・拡充	29
○投資法人（Jリート）における「税会不一致」問題の解消	30
III. クリーンで安全・安心な社会の実現	
○自動車の車体課税の見直し	31
○先進安全自動車（ASV）に係る特例措置の延長・拡充	32
○港湾の耐震対策の推進のための固定資産税の特例措置の創設	33
○鉄道の耐震対策に係る固定資産税の特例措置の延長	34
○港湾の非自航作業船に係る固定資産税の特例措置の創設	35
○雨水貯留利用施設に係る割増償却制度の延長・拡充	36
○浸水防止用設備に係る固定資産税の特例措置の拡充	37
○軽油引取税の課税免除の特例措置の延長等	38
○低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る固定資産税の特例措置の延長	39
IV. 主要項目以外の項目	40

平成27年度国土交通省税制改正要望(主要項目)

I. 地方創生と次世代につなげる豊かな暮らしの実現

1. 住まいの質の向上・無理のない負担での住宅の確保

- ① 住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置等の延長・拡充
- ② 空家の除却等を促進するための土地に係る固定資産税に関する所要の措置
- ③ 買取再販で扱われる住宅の取得に係る非課税措置の創設(不動産取得税)
- ④ サービス付き高齢者向け住宅供給促進税制の延長(不動産取得税・固定資産税)
- ⑤ 住宅用家屋の所有権の保存登記等に係る特例措置の延長

2. 魅力ある観光地域づくり・地域交通ネットワークの構築

- ① 地方を訪れる外国人旅行者向け消費税免税店の拡大(商店街・ショッピングセンター・クルーズ埠頭)
- ② 新線建設を行った新幹線鉄道及び青函トンネルの鉄道施設に係る固定資産税の特例措置の拡充
- ③ 地域鉄道に係る固定資産税等の特例措置の延長・拡充
- ④ 低床型路面電車(LRT車両)に係る固定資産税の特例措置の延長
- ⑤ バリアフリー車両に係る特例措置の延長(自動車重量税・自動車取得税)

3. 半島地域・離島地域・奄美群島の振興

半島、離島及び奄美群島における工業用機械等に係る割増償却制度の延長

※ 地方創生関連については、今後設立が予定されている政府の「まち・ひと・しごと創生本部」における議論等を踏まえ、所要の措置を検討

II. 成長戦略の推進・日本経済の再生

1. 都市の競争力・魅力の向上

- ① 都市再生緊急整備地域に係る課税の特例措置の延長(法人税・不動産取得税等)
- ② 都市鉄道利便増進事業に係る固定資産税等の特例措置の延長

2. 産業・交通インフラの機能強化

- ① 国際コンテナ戦略港湾等及び国際バルク戦略港湾に係る固定資産税等の特例措置の延長
- ② 船舶に係る特別償却制度及び国際船舶に係る固定資産税の特例措置の延長
- ③ 物流効率化施設に係る特例措置の延長(法人税・固定資産税等)
- ④ 公社管理有料道路における公共施設等運営権方式に係る特例措置の創設(登録免許税・固定資産税等)
- ⑤ 大深度地下法の認可事業に係る区分地上権等の設定対価に対する課税の見直し(所得税等)

3. 不動産市場の活性化等

- ① 特定の事業用資産の買換えの場合の譲渡所得の課税の特例措置の延長(法人税等)
- ② 土地に係る固定資産税の条例減額制度等の延長(固定資産税・都市計画税)
- ③ 土地等に係る流通税の特例措置の延長(登録免許税・不動産取得税)
- ④ Jリート、特例事業者等が取得する不動産に係る特例措置の延長・拡充(登録免許税・不動産取得税)
- ⑤ 投資法人(Jリート)における「税会不一致」問題の解消(法人税等)

III. クリーンで安全・安心な社会の実現

1. 自動車の車体課税の見直し

- ① 平成26年度与党税制改正大綱を踏まえた車体課税の見直し(自動車重量税・自動車取得税等)
- ② 先進安全自動車(ASV)に係る特例措置の延長・拡充(自動車重量税・自動車取得税)

2. 災害に強い国土・地域づくり

- ① 港湾の耐震対策の推進のための固定資産税の特例措置の創設
- ② 鉄道の耐震対策に係る固定資産税の特例措置の延長
- ③ 港湾の非自航作業船に係る固定資産税の特例措置の創設
- ④ 雨水貯留利用施設に係る割増償却制度の延長・拡充
- ⑤ 浸水防止用設備に係る固定資産税の特例措置の拡充

3. 地球温暖化対策の推進等

- ① 鉄道、船舶、建設機械等の動力用軽油に係る軽油引取税の課税免除の特例措置の延長等
- ② 低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る固定資産税の特例措置の延長

平成27年度国土交通省税制改正要望(主要項目の概要)

I. 地方創生と次世代につなげる豊かな暮らしの実現

1. 住まいの質の向上・無理のない負担での住宅の確保

- ①住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置(東日本大震災の被災者に係る非課税措置を含む)を3年間延長するとともに、非課税枠を最大3,000万円まで拡充。65歳未満の親からの贈与についても相続時精算課税制度の適用対象とする特例の3年間延長
- ②空家の除却・適正管理を促進するため、土地に係る固定資産税について必要な措置を講ずる
- ③買取再販事業者が中古住宅を買取りし、住宅性能の一定の向上を図るための改修工事を行った後、住宅を再販売する場合に、買取再販事業者に課される不動産取得税を非課税とする特例措置の創設(2年間)
- ④サービス付き高齢者向け住宅供給促進税制の延長
 - ・ 不動産取得税:2年間延長(課税標準から1,200万円控除等(床面積30㎡以上))
 - ・ 固定資産税:2年間延長(新築後5年間2/3減額)
- ⑤住宅用家屋の所有権の保存登記等に係る登録免許税の特例措置(保存登記:本則0.4%→0.15%、移転登記:本則2%→0.3%等)の2年間延長

2. 魅力ある観光地域づくり・地域交通ネットワークの構築

- ①地方を訪れる外国人旅行者向け消費税免税店の拡大(商店街・ショッピングセンター・クルーズ埠頭)
 - ・ 第三者に免税手続を委託することを可能とするとともに、委託を前提にした免税許可申請が可能となるよう措置
 - ・ 外航クルーズ船の寄港時に埠頭に臨時出店する仮設店舗の免税許可申請を簡素化・円滑化
- ②新線建設を行った新幹線鉄道及び青函トンネルの鉄道施設に係る固定資産税の特例措置の拡充
 - ・ 新幹線の新線建設により取得した鉄道施設に係る固定資産税の特例措置(5年間1/6、その後5年間1/3に軽減)の対象に、北海道新幹線を追加
 - ・ 青函トンネルの鉄道施設に係る固定資産税の特例措置(1/6に軽減)の対象に、北海道新幹線(青函トンネル)に係る鉄道施設を追加するとともに、新幹線特例との連乗を追加
- ③地域鉄道に係る固定資産税等の特例措置の延長・拡充
 - ・ 鉄道の安全性向上設備に係る固定資産税の特例措置(5年間1/3に軽減)の2年間延長及び鉄道施設の安全対策事業に係る特例対象設備の拡充(レール、まくら木、電路設備等の追加)

- ・ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく鉄道事業再構築事業を実施する路線において取得した鉄道施設に係る固定資産税及び都市計画税の特例措置(5年間 1/4 に軽減)の鉄道施設の安全対策事業に係る特例対象設備の拡充(レール、まくら木、電路設備等の追加)
- ④低床型路面電車(LRT 車両)に係る固定資産税の特例措置(5年間 1/3 に軽減)の2年間延長
- ⑤バリアフリー車両(ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシー)に係る特例措置(自動車重量税:初回免税、自動車取得税:取得価額から車種毎に一定額控除)の3年間延長

3. 半島地域・離島地域・奄美群島の振興

- 半島、離島及び奄美群島における工業用機械等に係る割増償却制度(5年間、機械等 32%、建物等 48%)の2年間延長

Ⅱ. 成長戦略の推進・日本経済の再生

1. 都市の競争力・魅力の向上

- ①都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域における特例措置の2年間延長
 - ・ 所得税・法人税:割増償却(都市5年間40%、特定5年間50%)
 - ・ 登録免許税:建物の保存登記(本則0.4%→都市0.3%、特定0.2%)
 - ・ 不動産取得税:課税標準の特例(都市4/5、特定1/2に軽減)
 - ・ 固定資産税等:課税標準の特例(都市3/5、特定1/2に軽減、いずれも5年間)
- ②都市鉄道利便増進事業により取得した鉄道施設等に係る固定資産税等の特例措置(5年間 2/3 に軽減等)の6年間延長

2. 産業・交通インフラの機能強化

- ①国際コンテナ戦略港湾等及び国際バルク戦略港湾に係る固定資産税等の特例措置の延長
 - ・ 国際コンテナ戦略港湾等の港湾運営会社を取得した荷さばき施設等に係る固定資産税等の特例措置(課税標準10年間 1/2 等)の2年間延長
 - ・ 国際バルク戦略港湾において、企業間連携の促進に資する事業を行う者が取得した荷さばき施設等に係る固定資産税等の特例措置(課税標準10年間 2/3)の2年間延長
- ②船舶に係る特別償却制度及び国際船舶に係る固定資産税の特例措置の延長
 - ・ 環境負荷低減に資する外航・内航船舶に係る法人税等の特別償却制度(18/100 等)について、要件を見直した上で、2年間延長
 - ・ 国際船舶に係る固定資産税の特例措置(課税標準 1/18)の3年間延長

- ③我が国の立地競争力強化及び災害時の物流機能維持に資する物流効率化施設に係る法人税等の割増償却制度(5年間10%)及び固定資産税等の特例措置(5年間1/2等に軽減)について、要件を見直した上で、2年間延長
- ④公社管理有料道路における公共施設等運営権方式に係る特例措置の創設
 - ・ 公共施設等運営権の設定登録に対する登録免許税(本則0.1%→0.05%)
 - ・ 固定資産税等について引き続き非課税
- ⑤大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第16条に基づく地下使用の認可を受けた事業について、区分地上権等を設定する場合の設定対価に対する課税の見直し

3. 不動産市場の活性化等

- ①長期保有(10年超)の土地等を譲渡し、新たに事業用資産(土地、貨物鉄道車両等)を取得した場合において、譲渡した事業用資産の譲渡益について圧縮記帳による課税の繰延べ(80%)を認める買換特例措置の3年3ヶ月間延長(法人税等)
- ②土地に係る固定資産税の条例減額制度等の3年間延長
 - ・ 商業地等について、課税標準額を評価額の60~70%の範囲で条例で定める値とした場合の税額を上限として、当該税額の超過部分を減額
 - ・ 住宅用地及び商業地等について、課税標準を前年度課税標準に1.1以上で条例で定める割合を乗じて得た値とした場合の税額を上限として、当該超過部分を減額
- ③土地等に係る流通税の特例措置の延長
 - ・ 土地の所有権移転登記等に係る登録免許税の特例措置(本則2%→1.5%等)の2年間延長
 - ・ 宅地評価土地の取得に係る不動産取得税の課税標準の特例措置(1/2)の3年間延長
 - ・ 土地・住宅に係る不動産取得税の軽減税率(本則4%→3%)の3年間延長
- ④Jリート、特例事業者等が取得する不動産に係る特例措置の2年間延長、物流施設及びその敷地について適用対象を拡充
 - 1)Jリート及びSPCが取得する不動産に係る特例措置
 - ・ 登録免許税:移転登記(本則2%→1.3%)
 - ・ 不動産取得税:課税標準:3/5控除
 - 2)特例事業者が不動産特定共同事業契約により取得する不動産に係る特例措置
 - ・ 登録免許税:移転登記(本則2%→1.3%)、保存登記(本則0.4%→0.3%)
 - ・ 不動産取得税:課税標準:1/2控除
- ⑤投資法人における税会不一致の問題について解消を図るため、投資法人が税務上損金算入可能な範囲を拡充

Ⅲ. クリーンで安全・安心な社会の実現

1. 自動車の車体課税の見直し

- ①車体課税については、平成 26 年度与党税制改正大綱等に沿って、グリーン化等を進める観点から、以下の方向で見直しを行う。
 - ・ 自動車取得税については、エコカー減税に係る基準の切替えと重点化を図るとともに、消費税率 10%への引上げ時に廃止する。
 - ・ 自動車税については、消費税率 10%段階において、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税及びグリーン化特例に関して、幅広い関係者の意見を聴取しつつ、技術開発の動向等も踏まえて、環境面で優れた事業用自動車への軽減措置等一層のグリーン化機能が発揮される措置を講じる。なお、グリーン化特例については、環境性能課税の導入時に、軽課を強化する。
 - ・ 軽自動車税については、平成 28 年度から行うこととされている重課に併せて、軽課を行う。
 - ・ 自動車重量税については、エコカー減税の基準の見直し等を行うとともに、エコカー減税制度の基本構造を恒久化する。
- ②先進安全自動車(ASV)技術の装置を搭載した車両に係る特例措置(自動車重量税:初回 50%軽減、自動車取得税:取得価額から 350 万円控除)の 3 年間延長及び拡充(対象装置に車両安定性制御装置を、対象車両に車両総重量 3.5 トン超 8 トン以下のトラック及び 5 トン以下のバスを追加)

2. 災害に強い国土・地域づくり

- ①港湾の耐震対策の推進のために行う、民有護岸等の改良により取得した施設に係る固定資産税の特例措置(課税標準 5 年間 1/2)の創設
- ②首都直下地震・南海トラフ地震に備えた耐震対策により取得した鉄道施設に係る固定資産税の特例措置(5 年間 2/3 に軽減)の 2 年間延長
- ③災害復旧、国土強靱化、老朽化対策及び港湾の国際競争力の強化等に資する非自航作業船に係る固定資産税の特例措置(課税標準 1/2)の創設
- ④雨水貯留浸透利用施設に係る割増償却制度について、対象区域を特定地域都市浸水被害対策計画(仮称)に定める区域とし、対象施設を雨水貯留利用施設に見直し、割増償却率を 1 割から 2 割に拡充した上で、2 年間延長
- ⑤浸水防止計画に基づき取得した浸水防止用設備に係る固定資産税の軽減措置(5 年間、課税標準を市町村の条例で定める割合(2/3 を参酌)に軽減)について、適用対象となる浸水想定区域を拡充

3. 地球温暖化対策の推進等

- ①鉄道、船舶、建設機械等の動力用軽油に係る軽油引取税の課税免除の特例措置の延長等
 - ・ 非電化区間等の鉄道、小型旅客船等の船舶及び建設機械その他の機械装置等の動力用の軽油に係る軽油引取税の課税免除の特例措置について3年間延長
 - ・ 海上保安庁の船舶等の動力用の軽油に係る軽油引取税の課税免除の特例措置について恒久化
- ②低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る固定資産税の特例措置(5年間2/3等に軽減)の2年間延長

平成27年度国土交通省税制改正要望事項

説明資料

住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置等の延長・拡充(贈与税)

住宅取得環境が悪化するとともに、今後の経済状況に対する懸念もある中、高齢者層が保有する資産を現役世代に移転させ、住宅取得の促進・経済活性化を図るため、住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置等について延長・拡充する。

施策の背景

住宅取得環境の悪化への対応

- 住宅の一次取得者層である30歳代の平均年収及び平均貯蓄は低下傾向にある一方、住宅価格は上昇傾向にあり、住宅取得資金は大幅に不足。
- 一方、60歳以上の高齢者世帯の約4分の1は3,000万円以上、約3分の1は2,500万円以上の貯蓄残高を有している。
- このような高齢者の保有する資産を住宅取得者層に移転させ、住宅取得に係る負担の軽減を図る必要。

今後の経済状況に対する懸念への対応

- 消費税率が10%に引上げられることになった場合、住宅着工の反動減が生じるおそれ。民間の研究機関の着工予測によれば、平成27年度は、平成25年度比で13%減少する見込み。
- 内需の柱である住宅投資を喚起し、経済再生への道筋を確固たるものとする必要。

具体的施策

要望の概要

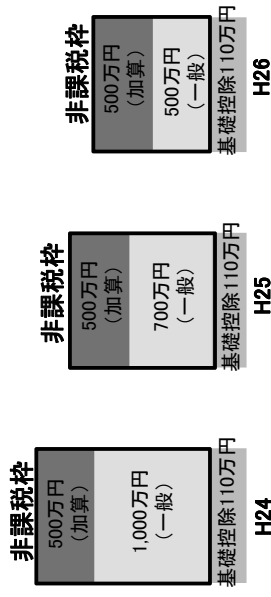
現行制度の概要

直系尊属(父母、祖父母等)からの贈与により住宅を取得等した場合、以下の額までの贈与(※)が非課税(適用期限：平成26年12月31日)

(※)最初に贈与を受けた年の非課税枠が、受贈者ごとの非課税限度額となる。

贈与年	省エネ性又は耐震性の高い住宅	左記以外の住宅(一般)
平成24年	1,500万円	1,000万円
平成25年	1,200万円	700万円
平成26年	1,000万円	500万円

【イメージ(暦年課税の場合)】



要望内容

適用期限を3年間延長するとともに、非課税枠を最大3,000万円まで拡充する。

空家の除却等を促進するための土地に係る固定資産税に関する所要の措置(固定資産税)

空家の全国的な増加が懸念される中、空家の除却・適正管理を促進し、市町村による空家対策を支援する観点から、土地に係る固定資産税について必要な措置を講ずる。

施策の背景

- 空家の総数(H25:820万戸)は増加し続けており、今後とも、人口減少により全国的な空家の増加が懸念される状況。
- 管理が不十分になった空家は、火災の発生や建物の倒壊、衛生の悪化、防犯性の低下、景観の悪化等多岐にわたる問題を発生させ、空家対策の重要性が高まっている。
- 地方公共団体においても、空家の適正管理等に関する条例が355件(H26.4時点)施行されている。
- 適正な管理が行われていない空家が放置されることについては、固定資産税の特例措置(人の居住の用に供する家屋の敷地に適用される住宅用地特例※)が影響しているとの指摘がある。
- したがって、空家の除却・適正管理を促進し、市町村による空家対策を支援する観点から、固定資産税に係る措置を講ずることが必要。

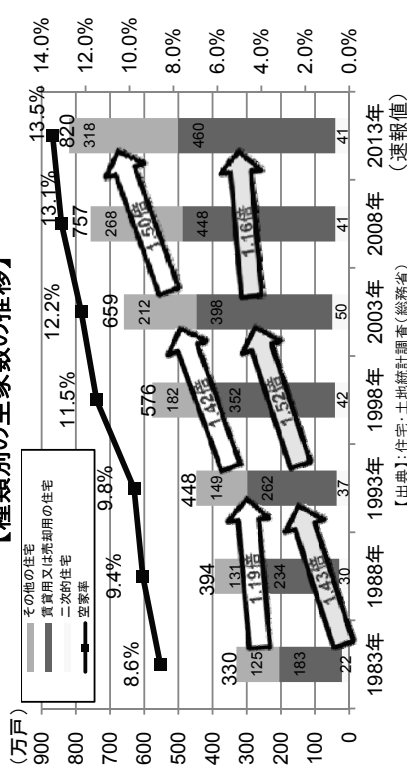
(※現行の住宅用地特例)

	小規模住宅用地 (200㎡以下の部分)	一般住宅用地 (200㎡を超える部分)
固定資産税の 課税標準	1/6に減額	1/3に減額

要望の概要

空家の除却・適正管理を促進するため、土地に係る固定資産税について必要な措置を講ずる。

【種類別の空家数の推移】



(参考)空家の種類

・二次的住宅:別荘及びその他(たまたま宿泊する人がいる住宅)

・実質用又は売却用の住宅:新築・中古を問わず、賃貸又は売却のために空家になっている住宅

・その他の住宅:上記の他に人が住んでいない住宅で、例えば、転勤・入院などのため居住世帯が長期にわたって不在の住宅や建て替えなどのために取り壊すことになっている住宅など

【管理が不十分な空家のイメージ】



買取再販で扱われる住宅の取得に係る非課税措置の創設(不動産取得税)

中古住宅流通・リフォーム市場の環境整備を進め、国民の住生活の向上を図るとともに、市場規模の拡大を通じた経済の活性化に資するため、買取再販事業者が中古住宅を買取りし、住宅性能の一定の向上を図るための改修工事を行った後、住宅を再販売する場合、買取再販業者に課される不動産取得税を非課税とする特別措置を創設する。

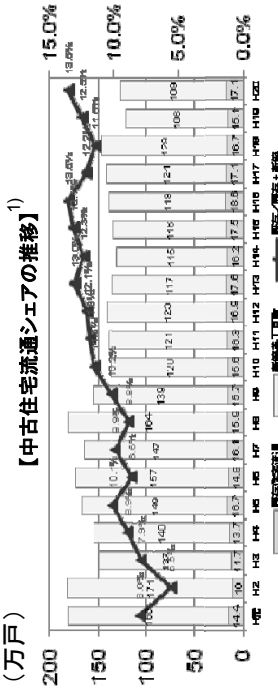
施策の背景

日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定)

- 中短期工程表「立地競争力の更なる強化」、「国民の「健康寿命」の延伸」
- ・中古住宅流通・リフォーム市場の規模を倍増【10兆円(2010年)→20兆円(2020年)】

中古住宅流通の現状

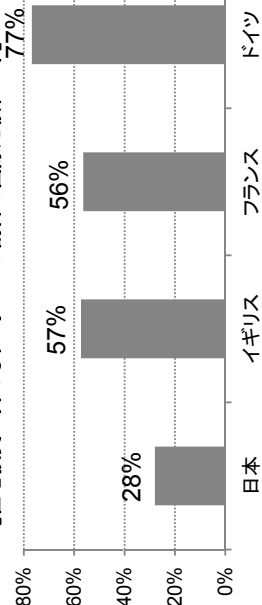
全住宅流通量に占める中古住宅の流通シェアは約13.5%であり、欧米諸国と比べると低い水準



リフォーム市場の現状

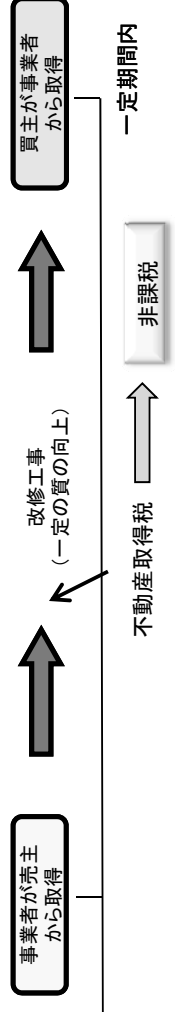
我が国の住宅投資に占めるリフォームの割合は28%で、欧米諸国と比較して小さい

【住宅投資に占めるリフォームの割合の国際比較、12年²⁾】

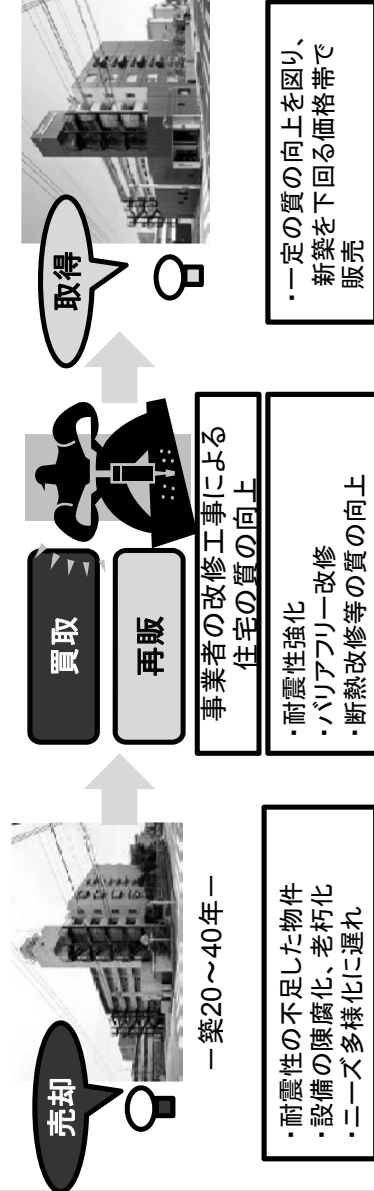


要望の概要

- 買取再販は、ノウハウを有する事業者が効率的・効果的に住宅ストックの質の向上を図る事業形態であり、買主は、住宅の質の安心を確保した上で入居することができるものであることから、中古住宅流通・リフォーム市場拡大の起爆剤として期待。
- 買取再販事業者が中古住宅を買取りし、住宅性能の一定の向上を図るための改修工事を行った後、住宅を再販売する場合、買取再販業者に課される不動産取得税を非課税とすることで、消費者の負担を軽減する。



【買取再販の具体例(マンション一棟改修の場合)】



昨年度の税制改正要望の結果

買取再販事業者により一定の質の向上を図るための改修工事が行われた中古住宅を取得する場合に、買主に課される登録免許税の税率を一般住宅特例より引き下げ。(所有権移転登記: 0.1% (本則2%、一般住宅特例0.3%))

1.住宅・土地統計調査(総務省)、住宅着工統計(国土交通省); 2.日本(2012年): 国民経済計算(内閣府)及び(財)住宅リフォーム・紛争処理センターによる推計値、イギリス・フランス・ドイツ(2012年); ユーロコンストラクト資料

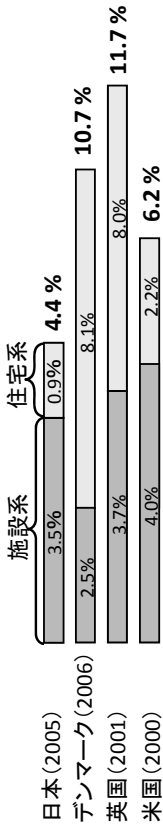
サービス付き高齢者向け住宅供給促進税制の延長(不動産取得税・固定資産税)

高齢者が安心して暮らせる住宅ストックが不足していることから、サービス付き高齢者向け住宅の供給を促進するため、新築のサービス付き高齢者向け住宅に係る不動産取得税及び固定資産税の特例措置の適用期限を2年間延長する。

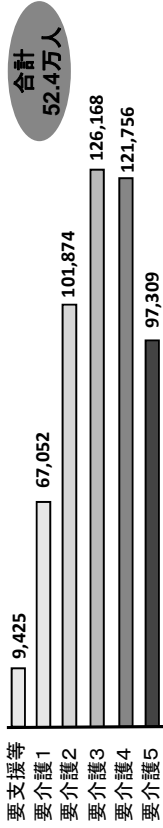
施策の背景

- 高齢者が安心して暮らせる住宅ストックは諸外国と比較すると不足しており、要介護度の低い高齢者も特養申込者となっている状況。
- 在宅介護の場となるサービス付き高齢者向け住宅の整備を引き続き支援していくことが必要。

全高齢者に対する介護施設・高齢者住宅等の割合は諸外国より低い



特別養護老人ホーム申込者数(要介護度の低い者も申し込み)



- (参考) 政府計画における位置づけ

住生活基本計画 (H23.3.15閣議決定)

医療・介護・住宅が連携し高齢者が安心できる住まいを確保するため、サービス付きの高齢者向け住宅の供給を促進する。

日本再興戦略(H25.6.14閣議決定)

高齢者向け住宅の整備等に取り組み、…・高齢者、障害者等が、地域で安心して暮らせるようにする。

健康・医療戦略(H28.7.22閣議決定)

サービス付き高齢者向け住宅等の整備を行い、多世代循環型の住宅・コミュニティづくり(「スマートウェルネス住宅・シティ」)を推進する。 他

サービス付き高齢者向け住宅の登録基準



- ハード
 - ・床面積は原則25㎡以上
 - ・構造・設備が一定の基準を満たすこと
 - ・バリアフリー(廊下幅、段差解消、手すり設置)
 - サービス
 - ・サービスの提供をすること(少なくとも安否確認・生活相談サービスを提供)
 - 契約内容
 - ・敷金、家賃、サービス対価以外の金銭を徴収しないこと等
- ※有料老人ホームも登録可

要望の概要

- 不動産取得税 家屋 課税標準から1,200万円控除 / 戸
土地 家屋の床面積の2倍に当たたる土地面積相当分の価額等に税率を乗じて得た額を軽減
 - 固定資産税 ※新築住宅に係る不動産取得税特例の要件緩和(40㎡→30㎡)
5年間税額を2/3軽減
- ↑ 適用期限の2年間延長 (平成29年3月31日まで)

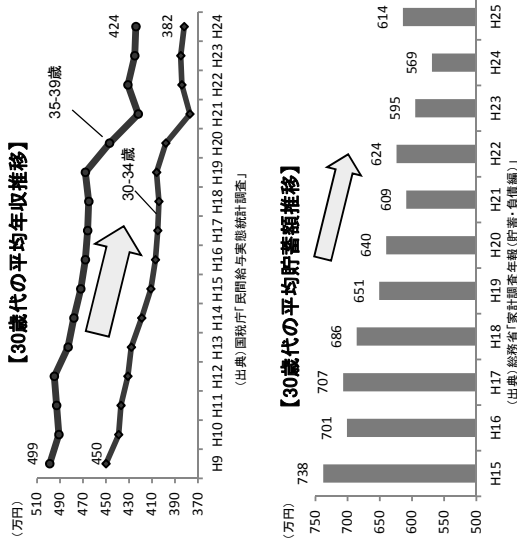
住宅用家屋の所有権の保存登記等に係る特例措置の延長(登録免許税)

住宅取得に係る負担の軽減、良質な住宅ストックの形成・流通の促進を図るため、住宅用家屋の所有権の保存登記等に係る特例措置の適用期限を2年間延長する。

施策の背景

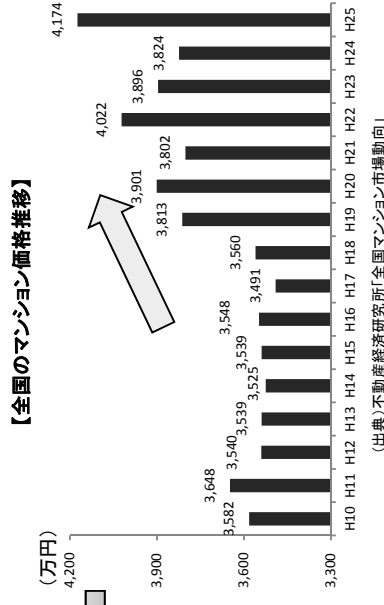
住宅取得者の年収及び貯蓄は低下傾向

○住宅の一次取得者層である30歳代の平均年収及び平均貯蓄は低下傾向。



高騰する住宅価格

○住宅(マンション)価格は上昇傾向。
○また、建築工事費に係る物価指数である「建築費指数II」についても上昇傾向。



住宅取得に係る負担の軽減の必要性

○国民一人一人が、それぞれの価値観、ライフスタイルやライフステージに応じ、(略)無理のない負担で安心して選択できる住宅市場の実現を目指す(「住生活基本計画」平成23年3月15日閣議決定)必要。
○住宅の取得環境が悪化している中、住宅取得に係る負担軽減措置を引き続き実施する必要がある。

【本特例措置の効果イメージ】

- ・保存登記: 2.5万円軽減 (4万円 → 1.5万円)
- ・移転登記: 25.5万円軽減 (30万円 → 4.5万円)
- ・抵当権設定登記: 6万円軽減 (8万円 → 2万円)

(※) 2,500万円(固定資産税評価額1,500万円、新築建物価格認定基準額: 1,000万円)の住宅を取得(借入額2,000万円)した場合を想定

要望の概要

本特例措置の適用期限を2年間(平成29年3月31日まで)延長する。

○本特例措置の概要

住宅用家屋の所有権の保存登記及び移転登記並びに住宅取得資金の貸付け等に係る抵当権の設定登記についての登録免許税の税率を次のとおり軽減

- ・所有権の保存登記: 本則0.4% → 特例0.15%
- ・所有権の移転登記: 本則2.0% → 特例0.3%
- ・抵当権の設定登記: 本則0.4% → 特例0.1%

地方を訪れる外国人旅行者向け消費税免税店の拡大(商店街・ショッピングセンター等)

各免税店が第三者に免税手続を委託(ワンストップ化)することを認め、地方における免税店のさらなる拡大を図る。

○「日本再興戦略」改定2014－未来への挑戦－(平成26年6月24日閣議決定)(抜粋)

2020年に向けて全国各地の免税店を10,000店規模へと倍増させる。あわせて、免税販売手続におけるより一層の利便性向上を検討する。

施策の背景

《本年10月1日より外国人旅行者向け消費税免税制度拡充》

全ての品目が消費税免税の対象となり、地方の名産品にも対象が拡大

地方の名産品の消費拡大による地域経済の活性化

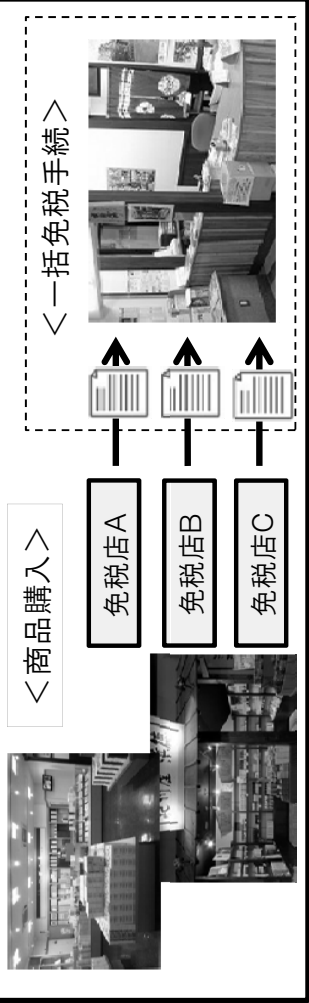
そのためには、都心部に集中している免税店の地方への拡大が不可欠。
(克服すべき課題)

- ① 個々の店舗が自ら免税手続を行う必要があるため、外国人への対応に不安をもつ店舗のさらなる負担軽減
- ② 物産センターやテナント方式の集合商業施設などにおいて、個々の店舗毎に何度も免税手続を行うことの煩雑さの解消

要望の概要

○第三者に免税手続を委託することを可能とするとともに、委託を前提にした免税許可申請を認める。

免税手続委託イメージ



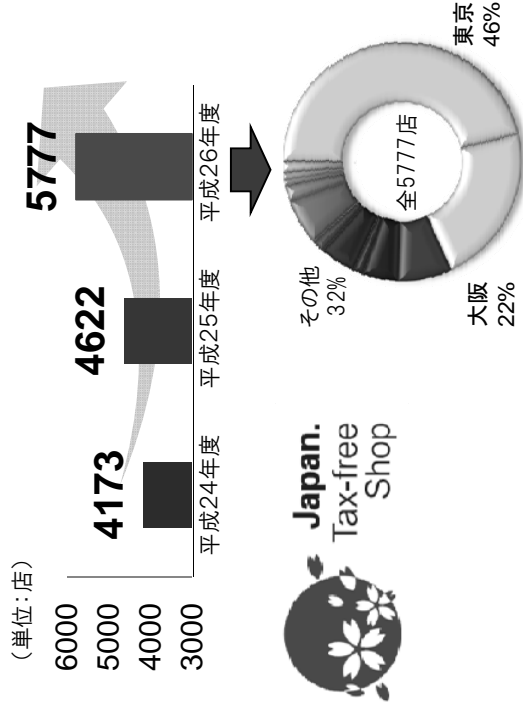
◆地方の免税店拡大へ

・店舗で行うのは商品の販売のみ。免税手続を行う必要はなく、店舗の免税手続の負担が大幅に軽減される。
これにより、免税店の申請が増加し、地方の商店街などでも免税を旗印として商店街単位等での外国人の受入が期待される。

◆外国人旅行者の利便性向上へ

・店舗ごとに何度も免税手続を行う必要がなくなり、外国人旅行者は、専用カウンターでまとめて手続が可能となる。

【免税店数の現状と分布(国税局所管地域別)】



Japan.
Tax-free
Shop

その他
32%

東京
46%

大阪
22%

全5777店

平成24年度

平成25年度

平成26年度

(単位:店)

6000

5000

4000

3000



Japan.
Tax-free
Shop

その他
32%

東京
46%

大阪
22%

全5777店

平成24年度

平成25年度

平成26年度

(単位:店)

6000

5000

4000

3000



Japan.
Tax-free
Shop

その他
32%

東京
46%

大阪
22%

全5777店

平成24年度

平成25年度

平成26年度

(単位:店)

6000

5000

4000

3000



Japan.
Tax-free
Shop

その他
32%

東京
46%

大阪
22%

全5777店

平成24年度

平成25年度

平成26年度

(単位:店)

6000

5000

4000

3000



Japan.
Tax-free
Shop

その他
32%

東京
46%

大阪
22%

全5777店

平成24年度

平成25年度

平成26年度

(単位:店)

6000

5000

4000

3000



Japan.
Tax-free
Shop

その他
32%

東京
46%

大阪
22%

全5777店

平成24年度

平成25年度

平成26年度

(単位:店)

6000

5000

4000

3000



Japan.
Tax-free
Shop

その他
32%

東京
46%

大阪
22%

全5777店

平成24年度

平成25年度

平成26年度

(単位:店)

6000

5000

4000

3000



Japan.
Tax-free
Shop

その他
32%

東京
46%

大阪
22%

全5777店

平成24年度

平成25年度

平成26年度

(単位:店)

6000

5000

4000

3000



Japan.
Tax-free
Shop

その他
32%

東京
46%

大阪
22%

全5777店

平成24年度

平成25年度

平成26年度

(単位:店)

6000

5000

4000

3000



Japan.
Tax-free
Shop

その他
32%

東京
46%

大阪
22%

全5777店

平成24年度

平成25年度

平成26年度

(単位:店)

6000

5000

4000

3000



Japan.
Tax-free
Shop

その他
32%

東京
46%

大阪
22%

全5777店

平成24年度

平成25年度

平成26年度

(単位:店)

6000

5000

4000

3000



Japan.
Tax-free
Shop

その他
32%

東京
46%

大阪
22%

全5777店

平成24年度

平成25年度

平成26年度

(単位:店)

6000

5000

4000

3000



Japan.
Tax-free
Shop

その他
32%

東京
46%

大阪
22%

全5777店

平成24年度

平成25年度

平成26年度

(単位:店)

6000

5000

4000

3000



Japan.
Tax-free
Shop

その他
32%

東京
46%

大阪
22%

全5777店

平成24年度

平成25年度

平成26年度

(単位:店)

6000

5000

4000

3000



Japan.
Tax-free
Shop

その他
32%

東京
46%

大阪
22%

全5777店

平成24年度

平成25年度

平成26年度

(単位:店)

6000

5000

4000

3000



Japan.
Tax-free
Shop

その他
32%

東京
46%

大阪
22%

全5777店

平成24年度

平成25年度

平成26年度

(単位:店)

6000

5000

4000

3000



Japan.
Tax-free
Shop

その他
32%

東京
46%

大阪
22%

全5777店

平成24年度

平成25年度

平成26年度

(単位:店)

6000

5000

4000

3000



Japan.
Tax-free
Shop

その他
32%

東京
46%

大阪
22%

全5777店

平成24年度

平成25年度

平成26年度

(単位:店)

6000

5000

4000

3000



Japan.
Tax-free
Shop

その他
32%

東京
46%

大阪
22%

全5777店

地方を訪れる訪日外国人旅行者向け消費税免税店の拡大(クルーズ埠頭)

施策の背景

- 外航クルーズ船1回の寄港では2千人から3千人の訪日外国人旅行者が来訪し、寄港地では消耗品を含む物品が大量に購入される。
- 本年10月1日より免税対象物品に食品類、飲料類等の消耗品が追加されることと相まって、クルーズ埠頭(クルーズ船の接岸岸壁や旅客船ターミナル等)で物品を免税で販売できれば、訪日外国人による地元物産品等の大量購入に繋がることが期待される。
- 一方、クルーズ埠頭に臨時出店する仮設店舗について、免税店の許可申請手続きが出店者に負担となっている。

要望の概要

外航クルーズ船の寄港時に埠頭に臨時出店する仮設店舗の免税許可申請を簡素化・円滑化する。

我が国への外航クルーズ船の寄港実績(2013年)
クルーズ船は全国各地に寄港している

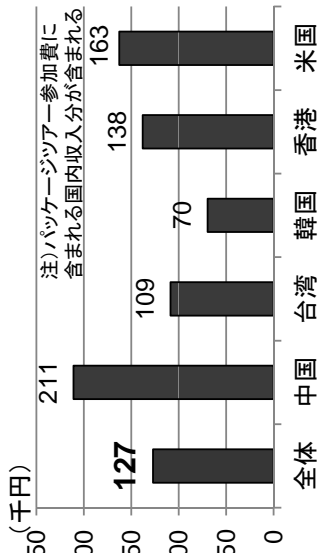
寄港港数 約50港
寄港回数 458回

凡 例	
★	50回以上～100回未満
□	30回以上～50回未満
◇	10回以上～30回未満
△	5回以上～10回未満
○	5回未満



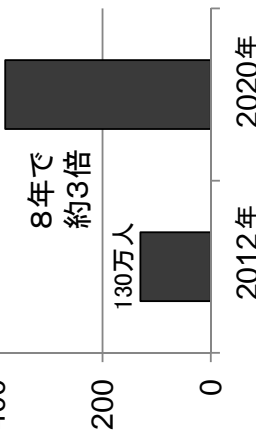
出典：港湾管理者の聞き取りを基に国土交通省港湾局作成

主要国・地域からの訪日外国人の1人当たりの 旅行支出額(観光・レジャー目的) (2013年) 380万人



出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査」より港湾局作成

アジア※のクルーズ人口の予測



出典：アジアクルーズ協会「アジア・クルーズ産業白書2014年版」※インド、ベトナム、タイ、フィリピン、韓国、日本、マレーシア、インドネシア、シンガポール、台湾、香港、中国

岸壁や旅客船ターミナルにおける地元物産販売の例



新幹線の新線建設により取得した鉄道施設に係る特例措置の拡充（固定資産税） 青函トンネルの鉄道施設に係る特例措置の拡充（固定資産税）

背景

- 北海道新幹線の新青森・新函館北斗間については、平成27年度末の完成・開業に向けて、現在、着実に整備を進めており、国家的な重要性と投資・維持等の負担に鑑み、新幹線の新線建設に係る固定資産税の特例措置の対象に同路線を追加することが必要である。
- 北海道新幹線は、青函トンネルを在来線と共用して走行するものであり、本州・北海道間の交流を確保し地域の振興を目指すという観点から、在来線の新線建設に係る特例措置と同様に新幹線の新線建設に係る特例措置との連乗規定が必要である。

税制改正要望の概要

①新幹線の新線建設により取得した鉄道施設に係る特例措置の拡充

◆特例措置の対象

（**拡充要望**）：北海道新幹線を追加

（現 行）：東北新幹線、北陸新幹線及び九州新幹線に係る新たな営業路線の開業のために敷設された鉄道施設

◆特例措置の内容

固定資産税：課税標準5年間1／6、その後5年間1／3に軽減

②青函トンネルの鉄道施設に係る特例措置の拡充

◆特例措置の対象

（対象資産）**要望**：北海道新幹線（青函トンネル）に係る鉄道施設を追加

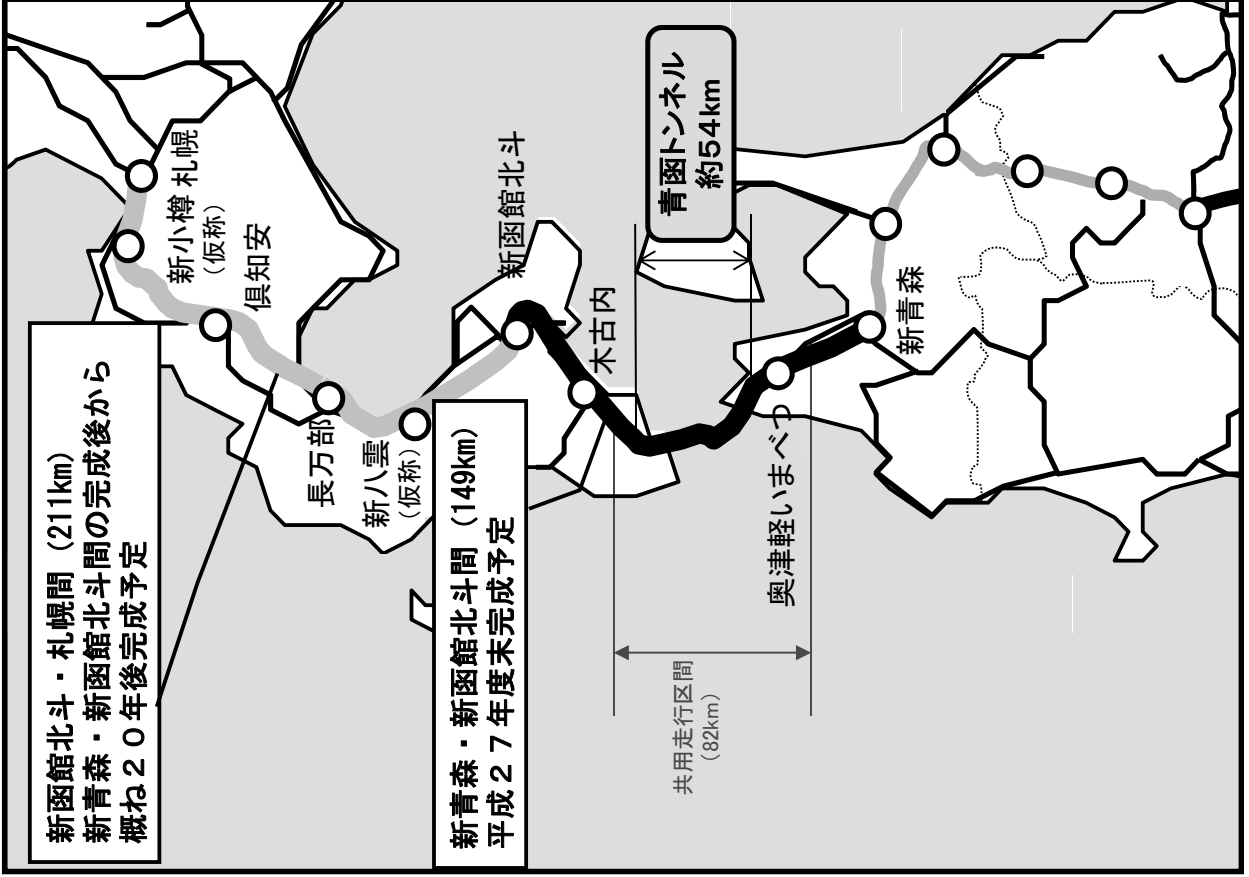
現行：津軽海峡線（青函トンネル）又は本四備讃線（本州四国連絡橋）に係る鉄道施設

（連乗規定）**要望**：新幹線特例との連乗を追加

現行：新線特例、変電所特例、三島特例と連乗

◆特例措置の内容

固定資産税：課税標準1／6に軽減



鉄道の安全性向上設備に係る特例措置の延長及び拡充(固定資産税) 地域公共交通活性化・再生法に基づく鉄道事業再構築事業に係る特例措置の拡充(固定資産税・都市計画税)

背景

○近年の地域鉄道を取り巻く経営環境は極めて厳しく、安全輸送の確保のためには、地域公共交通確保維持改善事業費補助金等の予算措置と併せて、鉄道の安全性向上設備に係る特例措置が必要不可欠。

○さらに、平成19年5月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が制定され、創意工夫して鉄道の再構築に主体的に取り組む地域を、国として総合的かつ強力に支援することにより、地域の暮らしを支える地域鉄道の再生・再構築を推進してきたところであり、地域公共交通活性化・再生法に基づく鉄道事業再構築事業に係る特例措置が必要不可欠。

税制改正要望の概要

特例措置の対象

○地域公共交通確保維持改善事業費補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上に資する償却資産等

鉄道の安全性向上設備に係る特例措置 (固定資産税:課税標準5年間1/3に軽減)

鉄道事業再構築事業に係る特例措置 (固定資産税・都市計画税:課税標準5年間1/4に軽減)

要望内容

(鉄道の安全性向上設備に係る特例措置の延長要望)

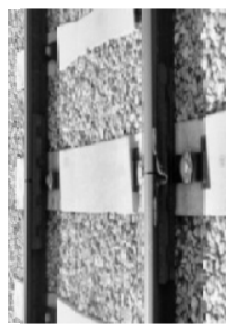
適用期限:平成29年3月31日まで2年間延長

(拡充要望)

「鉄道施設総合安全対策事業費補助」の補助対象に「レール、まくら木、電路設備、変電所設備、車両設備等の整備」を追加することに合わせ、特例対象設備を拡充する。



車両の更新



線路設備

(軌道改良(PCまくら木化))

低床型路面電車(LRT車両)に係る特例措置の延長(固定資産税)

背景

○高齢者・障害者が安全かつ容易に利用できるLRT車両(低床型車両)は路面電車のバリアフリー化のため、積極的な導入が必要。
○しかし、LRT車両は、低床型でない従来型車両と比べ、車両価格が高額であり、導入費用がかさむとともに、導入後の固定資産税が大幅に増加。その導入促進のためには、導入後の固定資産税負担を軽減する本特例措置が必要不可欠。

<LRT車両の導入状況> H11年度(税制特例創設以前) 20両 ⇨ H25年度末 203両(軌道車両の30%がLRT化)

施策の目標

公共交通機関のバリアフリー化推進のために、鉄軌道事業者の低床型路面電車の導入を推進する。

税制改正要望の概要

- ◆特例措置の対象 低床型路面電車
- ◆要望内容 固定資産税:課税標準5年間1/3に軽減 適用期限:平成29年3月31日まで2年間延長



バリアフリー車両に係る特例措置の延長（自動車重量税・自動車取得税）

バリアフリー車両は、公共交通事業者にとって、導入費用がかさむ一方、直接的な需要増に結びつかない投資であり、高齢者、障害者等の利便性・安全性の向上を図るため、平成24年度に創設したバリアフリー車両に係る特例措置を3年間延長する。

施策の背景

高齢者、障害者を含むすべての人々が安心して生活することができるように、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）に基づくバリアフリー化の推進や、2020年（平成32年）の東京オリンピック・パラリンピックの円滑な実施を目指し、交通機関等の先進的なバリアフリー化を実現させるため、目標達成に向けて普及促進を加速させていく必要がある。

施策の目標

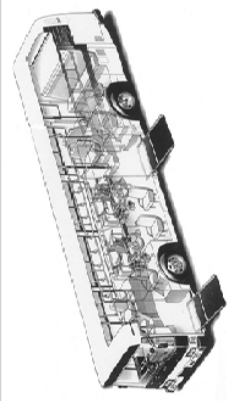
バリアフリー法に基づき「移動等円滑化の促進に関する基本方針」による目標【平成32年度末目標（平成24年度末実績）】
 □ノンステップバス：約70%(41%) □リフト付きバス：約25%(3.6%) □福祉タクシー（UDタクシー含む）：28,000台(13,856台)

要望の概要

	自動車重量税	自動車取得税
ノンステップバス	構造・設備基準に適合した車両の初回分を免税	構造・設備基準に適合した車両の取得価額から1,000万円を控除
リフト付きバス (乗車定員30人以上)	構造・設備基準に適合した車両の初回分を免税	構造・設備基準に適合した車両の取得価額から650万円を控除
リフト付きバス (乗車定員30人未満)	構造・設備基準に適合した車両の初回分を免税	構造・設備基準に適合した車両の取得価額から200万円を控除
ユニバーサルデザイン タクシー（UDタクシー）	バリアフリー性能に優れた車両と認定された車両の初回分を免税	バリアフリー性能に優れた車両と認定された車両の取得価額から100万円を控除

乗合バス事業者（路線定期運行に限る）

【ノンステップバス】



【リフト付きバス：乗車定員30人以上】 【リフト付きバス：乗車定員30人未満】



タクシー事業者

【ユニバーサルデザインタクシー】



半島、離島及び奄美群島における工業用機械等に係る割増償却制度の延長(法人税・所得税)

半島振興対策実施地域、離島振興対策実施地域及び奄美群島における製造業、農林水産物等販売業、旅館業及び情報サービス業等の用に供する設備に係る割増償却制度を、平成28年度末まで2年間延長する。

施策の背景

半島、離島、奄美の各地域は地理的条件不利性を抱え、全国平均を上回る人口減少・高齢化が進展しており、これらの課題に対応する必要がある。雇用機会を拡大し、定住人口の確保を図るためには、地域外からの事業者誘致を進めるのみならず、**地域内の小規模事業者等による投資の促進を通じた内発的発展を実現することが不可欠。**

人口減少・高齢化

○ 全国平均に比べ、人口減少・高齢化が進展。

人口増減率 (H17~H22)

全国+0.2% 半島▲5.2% 離島▲9.1% 奄美▲6.1%

高齢者比率 (H22)

全国22.8% 半島30.2% 離島35.4% 奄美29.1%

雇用を巡る状況

○ 事業所規模が小さく、零細事業者が多い

○ 就業者数の減少が著しく、人口が流出

半島の就業者数: 245万人 (S60) → 199万人 (H22)
奄美群島の新規高校卒業者の群島内就職率: 12.4% (H23)

要望の概要

適用期限を平成29年3月31日まで2年間延長する。

対象業種、取得価額要件等

(1) 対象業種、取得価額要件
■ 製造業・旅館業

事業者の資本金規模	個人又は資本金1,000万円以下	資本金1,000万円超5,000万円以下	資本金5,000万円超1億円以下	資本金1億円超
半島地域	500万円以上の取得等	1,000万円以上の取得等	2,000万円以上の新增設に係る取得等	
離島地域・奄美群島	500万円以上の取得等	500万円以上の取得等	1,000万円以上の新增設に係る取得等	2,000万円以上の新增設に係る取得等

■ 農林水産物等販売業・情報サービス業等

500万円以上の取得等(資本金5,000万円超は新增設に係る取得等)

(2) 対象 機械・装置・建物・附属設備・構築物

(3) 割増償却率 機械・装置: 普通償却限度額の32%、建物・附属設備・構築物: 普通償却限度額の48%

(4) 償却期間 5年

都市再生緊急整備地域に係る課税の特例措置の延長(所得税・法人税・登録免許税・不動産取得税・固定資産税・都市計画税)

都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上(＝都市再生)を図り、その魅力を高めるため、国土交通大臣の認定を受けた民間都市再生事業に係る特例措置を2年間延長する。

施策の背景

東京オリンピック・パラリンピックで世界から注目が集まることを契機に我が国の都市に国際企業等を呼び込むため、また都市再生が喫緊の課題である中、東京だけでなく日本全体で都市再生を推進するため、引き続き民間都市再生事業に対して都市再生促進税制による支援が必要。

大都市都心部の大規模オフィスの空室率は低下傾向にあるものの依然として高く、賃料は下げ止まりつつあるものの、過去の水準を大幅に下回っている。

むしろ、建設工事費の上昇により、民間都市再生事業を取り巻く環境は依然として厳しい状況が続いている。

都市再生の効果

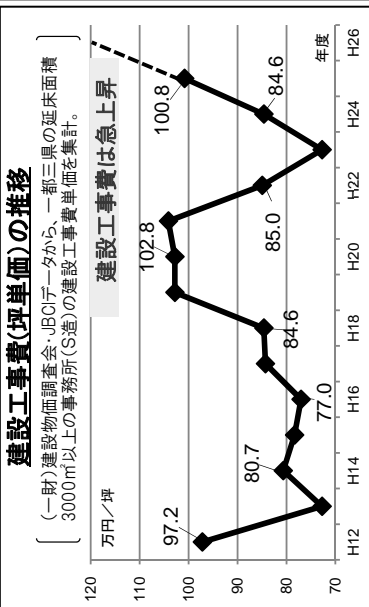
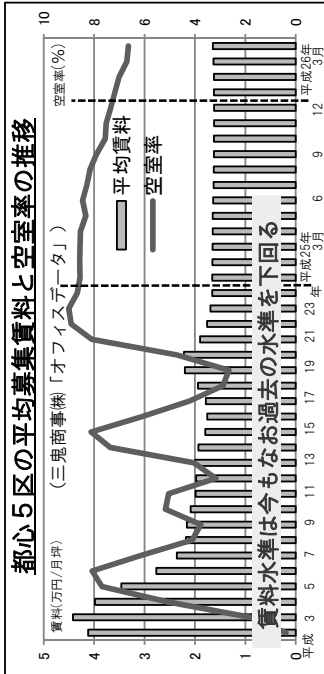
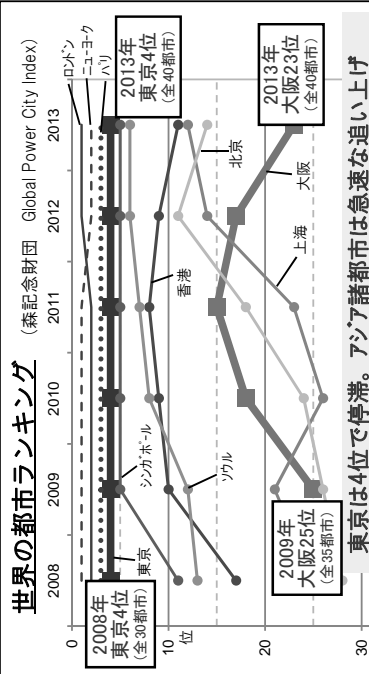
認定民間都市再生事業計画70計画の民間投資約3兆円 → 経済波及効果約8兆円

《例》COREDO室町(Ⅱ期)

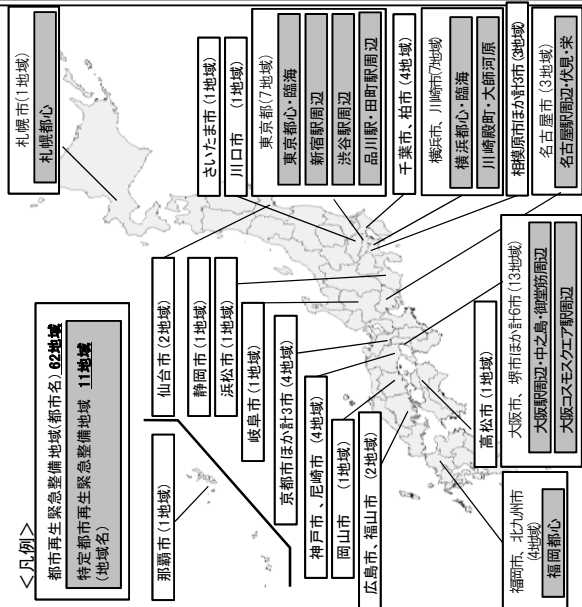
11階分約2万㎡のオフィスを提供。オフィス従業者数約2千人の増加を見込む。英語対応のコンシェルジュを配置した賃貸住宅約50戸を高層階に整備。

《例》高松丸亀町商店街

商業機能や居住環境の再生等により、空き店舗の減少(空き店舗率18.2%(平成17年)→3.9%(平成24年))。都心居住の増加等の効果。



都市再生緊急整備地域一覧



要望の概要

所得税・法人税 5年間4割増償却(5割増償却)
 登録免許税 建物の保存登記について0.4%→0.3%(0.2%)

適用期限

不動産取得税 課税標準1/5控除(1/2控除)
 固定資産税・都市計画税 課税標準を5年間3/5に軽減(1/2に軽減)

平成27年3月31日 → 平成29年3月31日(2年延長)

(公共施設及び一定の都市利便施設に限る)

都市鉄道利便増進事業により取得した鉄道施設等に係る特例措置の延長（固定資産税・都市計画税）

背景

- 都市鉄道の利便性を一層高めるには、既存の都市鉄道ネットワークを有機的に活用して、都市鉄道の機能の高度化を図ることが必要。
- そのためには都市鉄道等利便増進法(H17.8施行)のスキームを活用し、自社の増収に直接結びつかない事業の実施に消極的になりがちな鉄道事業者などの利害を調整して、当該法に基づき計画されている各プロジェクトを円滑に進めていく必要があり、国等による助成に加え、本特例措置による支援が必要不可欠。

施策の目標

都市鉄道等利便増進法に基づき、既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道ネットワークの機能を高度化する施設を整備し、所要時間の短縮や乗換回数等の減少等により、都市鉄道等の利便を増進させる。

(現在、整備が進められている事業)

- ・相鉄・JR直通線（西谷～横浜羽沢間）
- ・二俣川⇒新宿間（所要時間59分⇒44分：15分短縮）等
- ・相鉄・東急直通線（横浜羽沢～日吉間）
- ・二俣川⇒目黒間（所要時間54分⇒38分：16分短縮）等

(今後の事業化に向けた調査または検討が進められている事業)

- ・都心直結線（押上駅付近～新東京駅～泉岳寺駅付近）
- ・地下鉄8号線の延伸（豊洲～住吉間）
- ・新空港線（蒲蒲線）（東急/JR蒲田駅～東京空港線）

税制改正要望の概要

◆特例措置の対象

都市鉄道等利便増進法に基づく都市鉄道利便増進事業（速達性向上事業、駅施設利用円滑化事業）により取得した鉄道施設等

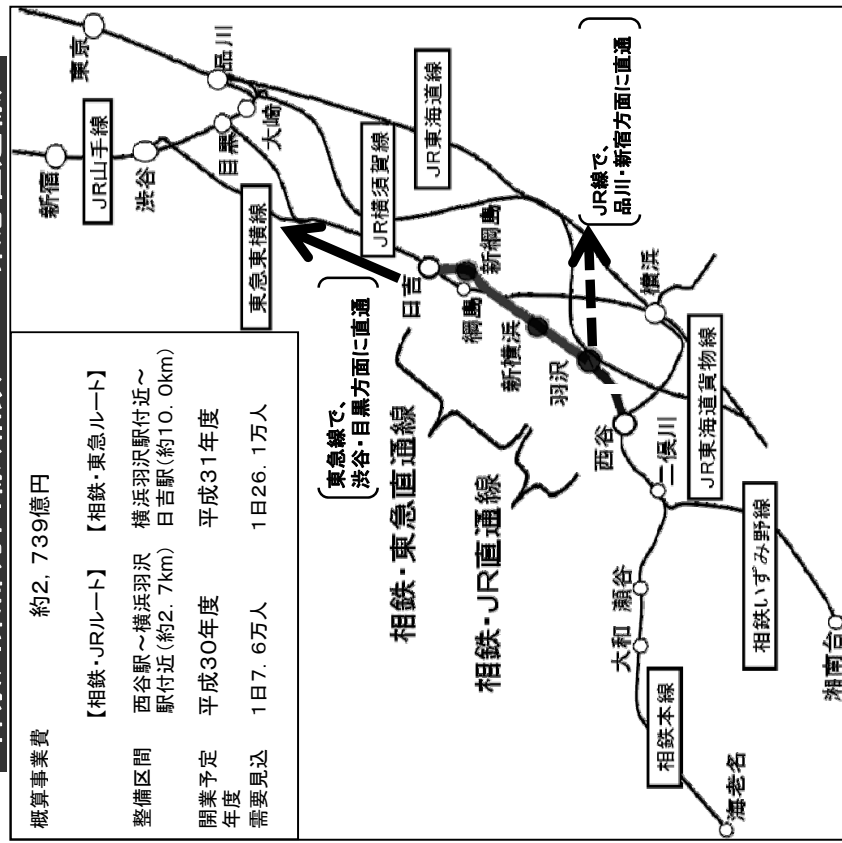
◆要望内容

- ・トンネル 固定資産税：非課税
 - ・鉄道施設等 固定資産税・都市計画税：課税標準 5年間2/3に軽減
- 適用期限：平成33年3月31日まで6年間延長**

神奈川東部方面線（相鉄～JR・東急直通線）

概算事業費 約2,739億円

【相鉄・JRルート】	【相鉄・東急ルート】
整備区間 西谷駅～横浜羽沢駅付近～日吉駅(約10.0km)	横浜羽沢駅付近～日吉駅(約10.0km)
開業予定年度 平成30年度	平成31年度
需要見込 1日7.6万人	1日26.1万人



**国際戦略港湾等の港湾運営会社が取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税・都市計画税)
資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの拠点となる埠頭の荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税・都市計画税)**

世界的なコンテナ船の大型化や国際基幹航路の再編に対応するため、戦略的かつ効率的な港湾運営を実現することにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図る。また、新興国の経済成長に伴う資源等の需要の急増等に対応するため、大型船に対応した港湾機能の確保や企業間連携の促進により、安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図る。これらを通じて、我が国の産業競争力の強化、国民の雇用と所得の維持・創出を目指す。

施策の背景

- ▶ 基幹航路の我が国港湾への寄港の維持・拡大を図るためには、国による大水深岸壁の整備だけでなく、効率的な港湾運営などを進めることが必要であることから、国際戦略港湾等において、民の視点での港湾の一体運営を行う港湾運営会社制度を創設。
- ▶ 港湾運営会社による効率的な港湾運営を進めるにあたっては、港湾運営会社が、港湾管理者に代わって高能率の荷さばき施設等を整備して荷さばきスピードを向上させる等、港湾コストの低減を図る必要があることから、本税制特例措置が不可欠。

要望の概要

国際戦略港湾及び一定の要件を満たす国際拠点港湾の(特例)港湾運営会社が取得した一定の荷さばき施設等に係る固定資産税・都市計画税の課税標準の特例措置について、適用期限を2年間延長する。

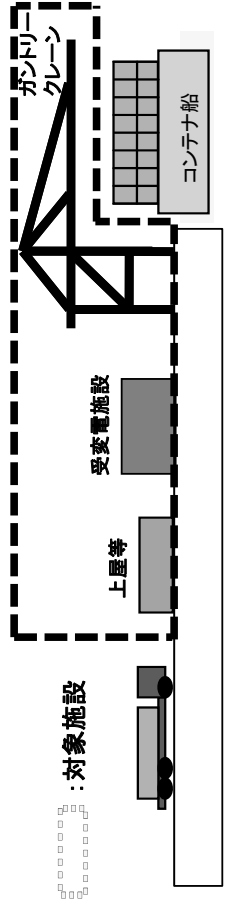
対象埠頭: 国際戦略港湾等における一定の要件を満たすコンテナ埠頭
対象施設: 国の無利子貸付又は補助を受けて取得した荷さばき施設等

年限: 取得後10年

特例: 例: ①国際戦略港湾(京浜、阪神) → 課税標準 1/2

②一定の要件を満たす国際拠点港湾(苫小牧、仙台湾、新潟、清水、名古屋、四日市、広島、関門、博多) → 課税標準 2/3

特例期間: 平成27～28年度



施策の背景

- ▶ 大型船を活用した一括大量輸送のメリットを国全体で享受するためには、ばら積み貨物(バルク貨物)の輸入拠点となる港湾(特定貨物輸入拠点港湾)を指定し、重点的に大型船に対応した港湾機能を確保するとともに、複数の荷主が連携し、海上運送の共同化を進めることにより、複数港寄りや二次輸送等による効率的な海上輸送網を形成することが必要。
- ▶ 特定貨物輸入拠点港湾において、大量の貨物の迅速かつ円滑な積卸し、荷さばき等が求められ、高能率な荷さばき施設等の整備を促進する必要があることから、本税制特例措置が不可欠。

要望の概要

企業間連携の促進に資する埠頭運営を行う者が取得した一定の荷さばき施設等に係る固定資産税・都市計画税の課税標準の特例措置について、適用期限を2年間延長する。

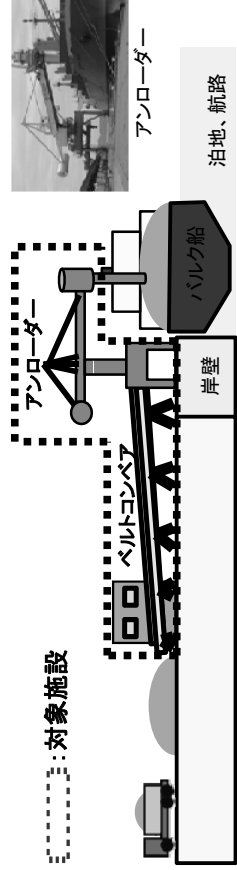
対象埠頭: 特定貨物輸入拠点港湾における一定の要件を満たす埠頭

対象施設: 国の補助を受けて取得した荷さばき施設等

年限: 取得後10年

特例: 例: 課税標準 2/3

特例期間: 平成27～28年度



船舶に係る特別償却制度の延長（所得税・法人税） 国際船舶に係る固定資産税の特例措置の延長（固定資産税）

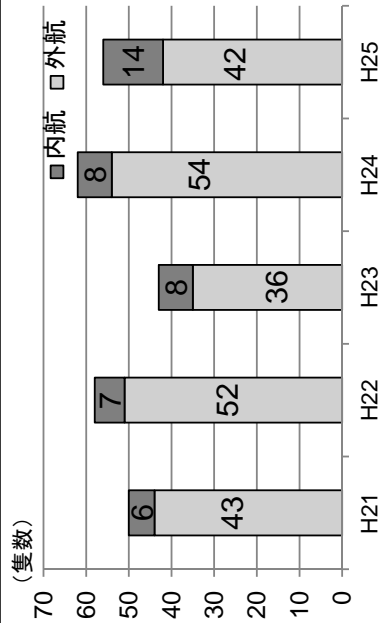
環境負荷低減船舶への代替建造を促進するため、船舶に係る特別償却制度を2年間延長する。

施策の背景

- ・ 財政基盤の脆弱な船主にとっては、特別償却により、船舶建造の際のキャッシュフローの確保が必要。
- ・ 環境負荷低減に関する社会的要請への対応が必要。
- ・ 外航海運については、厳しい国際競争に晒されている中で、我が国商船隊を競争力ある形で安定的に維持・整備していくことが必要。
- ・ 内航海運については、国内貨物輸送の約4割、産業基礎物資輸送の約8割を担っており、モーダルシフトの受け皿としての役割をさらに拡大することが必要。

要望の概要

適用期限：2年間延長
 （外航）日本籍船：18/100
 外国籍船：16/100
 （内航）高度環境低負荷船（CO2排出削減量約16%）：18/100
 環境低負荷船（CO2排出削減量約12%）：16/100



環境負荷低減船舶への代替促進

安定的な国際海上輸送の確保上重要な国際船舶の保有を促進するため、国際船舶に係る固定資産税の特例措置を3年間延長する。

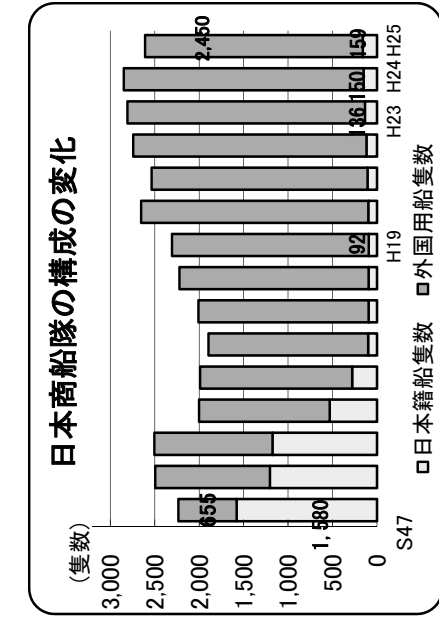
施策の背景

- ・ 経済安全保障の観点から重要な日本籍船は増加に転じているが、いまだ159隻にとどまる。
- ・ 日本籍船の中でも国際海上輸送の確保上重要な「国際船舶（※）」の保有を促進していくことが必要。
- ・ 諸外国の多くは固定資産税が非課税。

（※）日本籍船であってその輸送能力、航海の態様、運航体制の効率性、運航に必要なとされる技術の水準等からみて本邦と外国との間において行われる海上輸送の確保上重要な船舶。

要望の概要

適用期限：3年間延長
国際船舶
 課税標準：1/18（その他の外航船舶：1/6（期限なし））



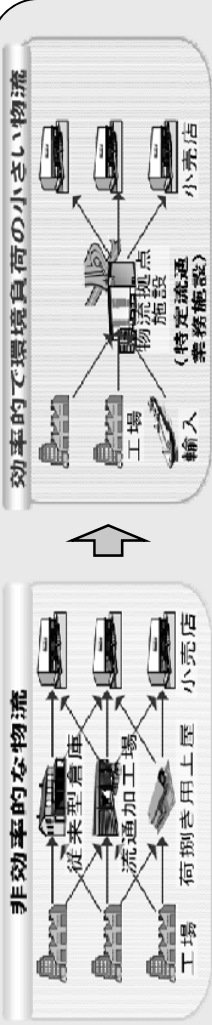
主要海運国	固定資産税は非課税
イギリス	非課税
フランス	非課税
ドイツ	非課税
デンマーク	非課税
ノルウェー	非課税
台湾	非課税
シンガポール	非課税
中国(香港)	非課税

我が国の立地競争力強化及び災害時の物流機能維持に資する物流効率化施設に係る税制特例の延長 (所得税・法人税・固定資産税・都市計画税)

施策の背景

- 我が国産業の国際競争力の強化(コスト削減)
- 物資の流通に伴う環境負荷低減(CO₂削減)
- 災害に強い倉庫の構築(平成25年度に付加)

⇒物流総合効率化法により認定された倉庫等に対する税制特例措置



〔物流総合効率化法の政策のイメージ〕



物流を取り巻く課題

- 経済のグローバル化の下での我が国の産業立地競争力強化
- トラック運転手の不足、燃料費高騰
- 災害時の物流機能の維持

⇒物流効率化施設のさらなる効率化が必要



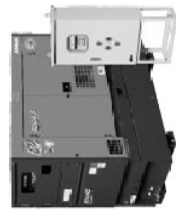
要望の概要

- 規模要件: 普通倉庫 1,500㎡以上、冷蔵倉庫 3,000㎡以上、冷蔵倉庫 3,000㎡→6,000㎡等
- 立地要件: 高速道路ICから5km以内、特定臨港地区(28港)、臨港地区(120港)
- 設備要件: 物流効率化に資する設備(流通加工機能、垂直型連続運搬装置等)
災害対策に資する設備(非常用電源・通信設備、荷崩れ防止装置等)
(平成25年度に付加)

垂直型連続運搬装置



非常用電源設備



- ◆ 倉庫等の割増償却(所得税、法人税)
5年間 10%
- ◆ 倉庫等に係る課税標準の特例(固定資産税、都市計画税)
5年間 1/2(倉庫) 3/4(附属設備)

適用期間を平成29年3月31日まで
2年間延長する

公社管理有料道路における 公共施設等運営権方式に係る特例措置の創設(登録免許税・固定資産税等)

地方道路公社の有料道路事業におけるコンセッション方式の活用について、

- ・公共施設等運営権の設定登録に係る登録免許税の軽減措置を要望するとともに、
- ・固定資産税等については「公共の用に供する道路」として引き続き非課税とする。

施策の背景

- PPP/PFIについては、「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」(H25.6.6 PFI推進会議決定)に基づき積極的に推進。
- 「PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプランに係る集中強化期間の取組方針について」(H26.6.16 PFI推進会議決定)において、コンセッション方式の事業について、向こう3年間(H26～H28年度)を集中強化期間とし、道路を含む重点分野に関し、事業規模目標を前倒しするなど、政府一体となって取り組むこととされている。
- 有料道路におけるコンセッション方式の活用については、現行制度では実現できないが、愛知県からの構造改革特区提案を受け、新たに構造改革特区制度において、民間事業者による公社管理道路の運営を可能とするために必要な特例を設けることが決定されており、『「日本再興戦略」改訂2014』(H26.6.24閣議決定)において、早期に法制上の措置を講ずることとされたところである。

要望の概要

集中強化期間において、地方道路公社の有料道路事業におけるコンセッション案件の具体化を図るため、コンセッションを適切な条件で実施し、必要コストの低減化により民間事業者の参入促進を図られる税制措置を要望する。

登録免許税

- ・地方道路公社の有料道路事業に係る公共施設等運営権の設定登録に対する登録免許税の税率を、2年間に限り1,000分の0.5(本則1,000分の1)に軽減する。 [適用期限:平成27～28年度]

固定資産税等

- ・地方道路公社の管理する有料道路については、「公共の用に供する道路」に該当することから、固定資産税等は非課税とされており、コンセッション方式を活用する場合においても、引き続き非課税とする。

大深度地下法の認可事業に係る区分地上権等の設定対価の見直し(所得税等)

大深度地下法第16条に基づく地下使用の認可を受けた事業について、収用等に伴い区分地上権等が設定される場合の設定対価に対する課税の見直しを行うことにより、大深度地下を使用する公益性のある公共事業の円滑かつ迅速な推進を図る(区分地上権等：区分地上権及び地役権。以下、「区分地上権」と表記する。)

施策の背景

三大都市圏環状道路、リニア中央新幹線など、大深度地下を使用する事業を推進するためには、地表から大深度へ到達する区間(スロープ状のトンネル区間)の区分地上権を迅速かつ円滑に設定することが不可欠。

《 区分地上権設定のイメージ 》

区分地上権補償額	Aさん	Bさん
年間収入額(都民平均)	(a) 13,500千円	12,600千円
課税対象額(a)+(b)	5,800千円	5,800千円
所得税額+住民税額	700千円	5,200千円
追加納税額	—	4,500千円

区分地上権補償額(a) = 43万円/㎡ × 120㎡ × 土地利用制限率(Aさん: 約26%、Bさん: 約24%)

要望の概要

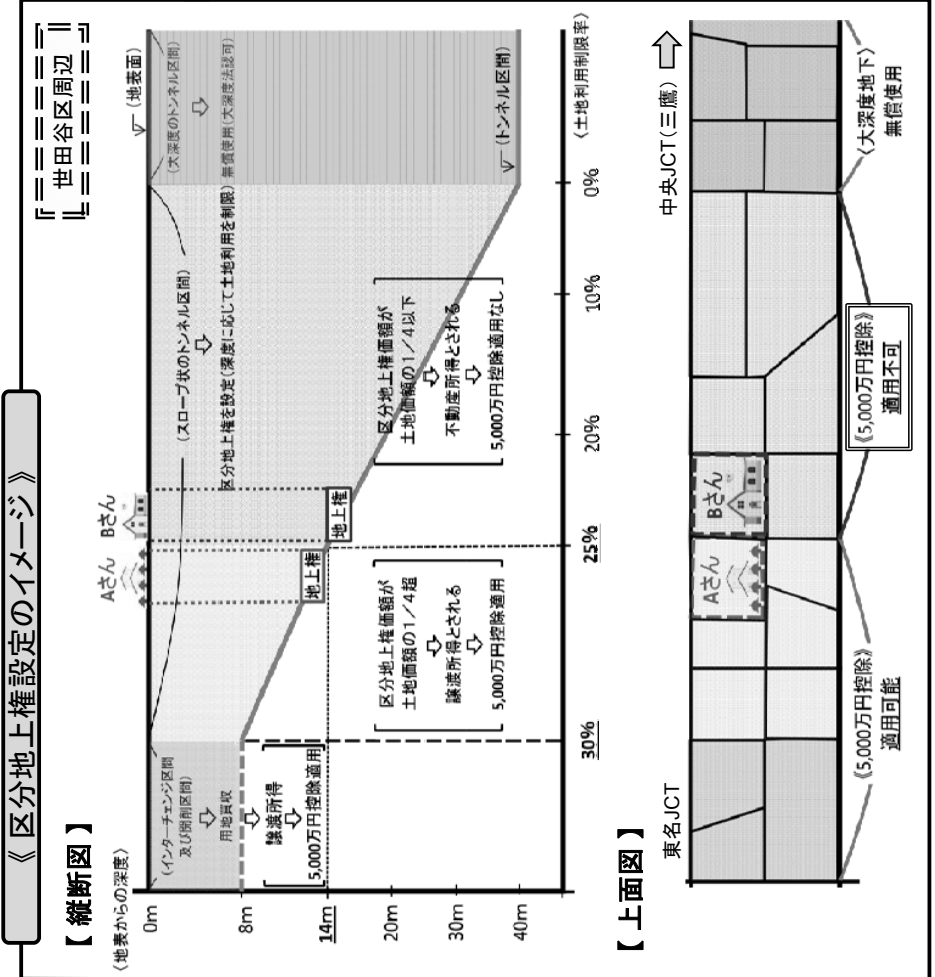
区分地上権の設定対価が土地価額の1/4以下か、1/4を超えるかにより、所得税額及び住民税額に大きな階差が生じるため、地権者の理解を得ることが困難となり、事業の進捗に重大な影響を与える。

大深度地下法の対象地域内で、地下使用の公益性が認められた大深度地下法の認可を受けた事業を施行する場合、区分地上権等が設定される場合の設定対価に対する課税の見直しを行うことにより、地権者間の不公平感を解消して円滑な用地取得を図る。

【参考】 現行の区分地上権設定に係る譲渡所得課税制度

(所得税法施行令第79条)
 地下若しくは空間について上下の範囲を定めたる地権若しくは地役権の設定を定める場合には土地価額の1/4を超える場合に「譲渡所得」になる旨規定されている。

- ① 土地価額の1/4超の場合
 → 譲渡所得: 5,000万円控除
- ② 土地価額の1/4以下の場合
 → 不動産所得となり、総合課税(控除制度なし)

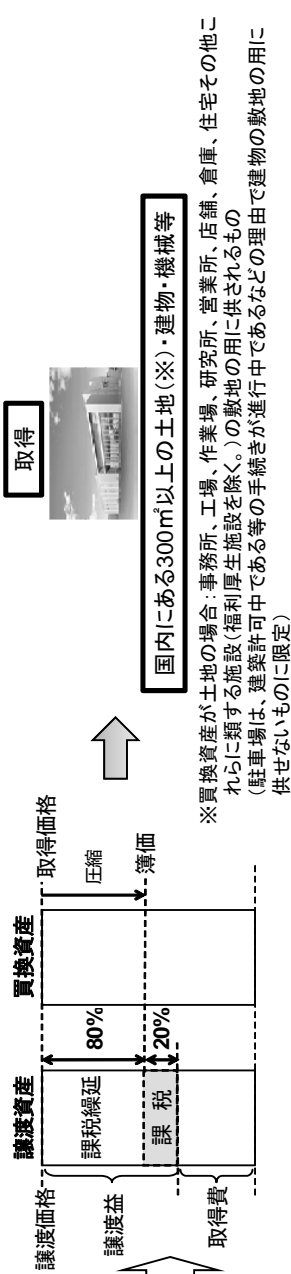


特定の事業用資産の買換えの場合の特例措置の課税の課税の特例措置の延長(法人税等)

長期保有(10年超)の土地等を譲渡し、新たに事業用資産(買換資産)を取得した場合において、譲渡した事業用資産の譲渡益についての課税の繰延べ措置(繰延率80%)を3年3ヶ月間延長する。

要望の概要

10年超保有する事業用資産を譲渡し、新たに事業用資産を取得した場合、譲渡した事業用資産の譲渡益の80%について、課税繰延を認める特例措置の適用期限(平成26年12月31日)を3年3ヶ月間延長する

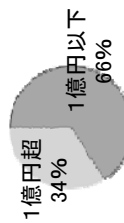


施策の背景

- 企業の所有する長期保有土地等の譲渡益を活用した設備投資を喚起し、土地取引の活性化による土地の有効利用及び地域活性化を促進するために必要不可欠。
- 海外に製造業等が流出することを防ぎ、我が国地域における雇用を維持するための手段としても不可欠。
- 特例は、都市部や大企業のみならず、地方や中小企業においても重要。

＜事業用資産の買換え特例の適用状況＞

【資本規模別の特例適用実績(法人数ベース)】



特例適用法人の2/3が中小企業。中小企業の設備投資等の促進による生産性向上に寄与



三大都市圏外における資産取得

適用実績の半分以上が地方関連

アベノミクスの効果が地方へと波及する段階での役割大

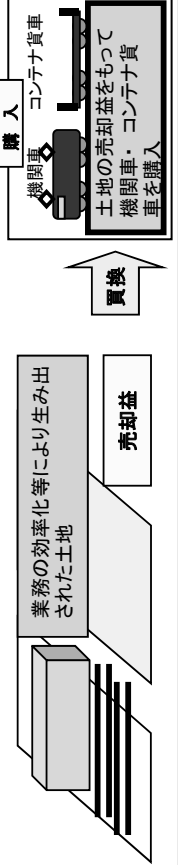
出典: 国土交通省・経済産業省アンケートにより把握した平成24年度、25年度の適用実績を元に作成



資産デフレからの脱却を確実なものとし、デフレからの早期脱却と経済再生の実現を図る。

鉄道関係(機関車・コンテナ貨車の買換特例)

鉄道貨物輸送の大部分を担っているJR貨物については、国鉄の分割・民営化以前に更新投資がほとんど行われなかったことから、老朽化車両の取替を進めることが喫緊の課題となっている。



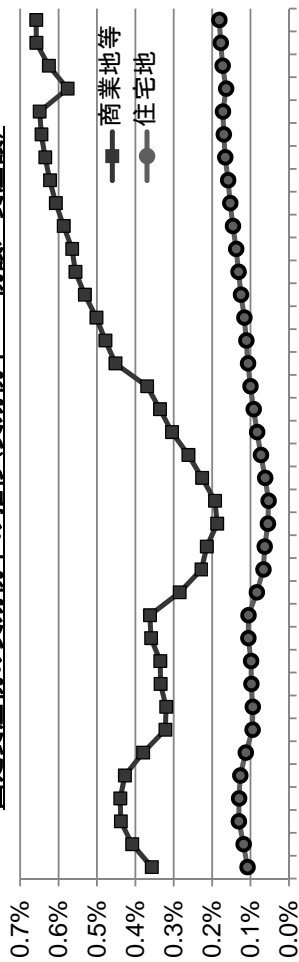
土地に係る固定資産税の条例減額制度等の延長(固定資産税・都市計画税)

土地に係る固定資産税について、現行の負担調整措置を前提として、市町村等の判断により、一定の税負担の引き下げを可能とする措置(条例減額制度)を3年間延長する。

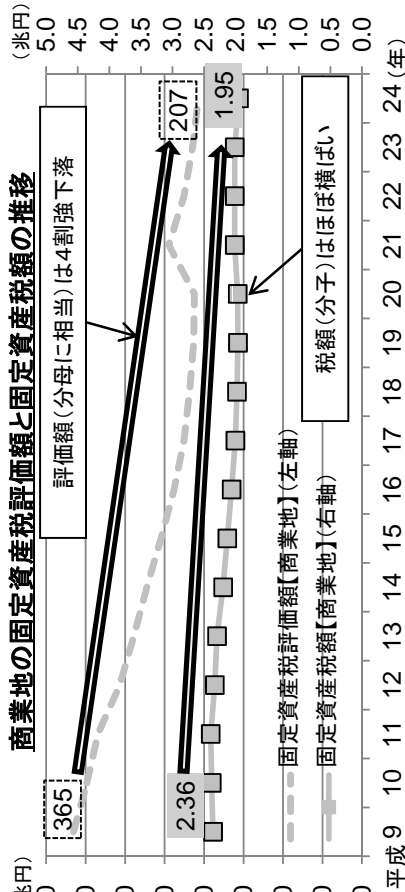
施策の背景

- 固定資産税については、平成6年度評価替えの際に7割評価が導入された結果、増税が目的ではないという趣旨で導入されたにもかかわらず、現在の実効税率は平成2年度¹の3倍以上に上昇している。
- 現行の負担調整措置が始まった平成9年度から土地の評価額が4割強下がったにもかかわらず、税額は2割弱しか下がっていない。その結果、固定資産税の実効税率は大きく上昇しており、納税者の負担感は重くなっている。

固定資産税の実効税率の推移(実効税率= 税額/資産額)



¹税額は、総務省「固定資産の価格等の概要調査」の課税標準額×税率(1.4%)
²資産額は、平成9年度以降は総務省「固定資産の価格等の概要調査」の決定価格±0.7とし、平成8年度以前は、内閣府「国民経済計算(ストロップ編)」の民有宅地資産額に補正率*を乗じて算出
 *平成9年度以降の「決定価格±0.7」の値と民有宅地資産額の乖離率の平均値



総務省「固定資産の価格等の概要調査」より作成

固定資産税の上昇は、不動産保有コストを上昇させ、投資マインドを冷やするため、条例減額制度等の負担軽減を通じて、資産デフレからの脱却を確実なものとし、デフレからの早期脱却と経済再生の実現を図る。

要望の概要

現行の負担調整措置を前提に、以下の特例を3年間延長する。

- 商業地等の固定資産税等について、課税標準額を評価額の60～70%の範囲で条例で定める値とした場合の税額を上限として、当該税額の超過部分を減額することを可能とする措置。
- 住宅用地及び商業地等に係る固定資産税等について、課税標準を前年度課税標準に1.1以上で条例で定める割合を乗じて得た値とした場合の税額を上限として、当該超過部分を減額することを可能とする措置。



土地等に係る流通税の特例措置の延長(登録免許税・不動産取得税)

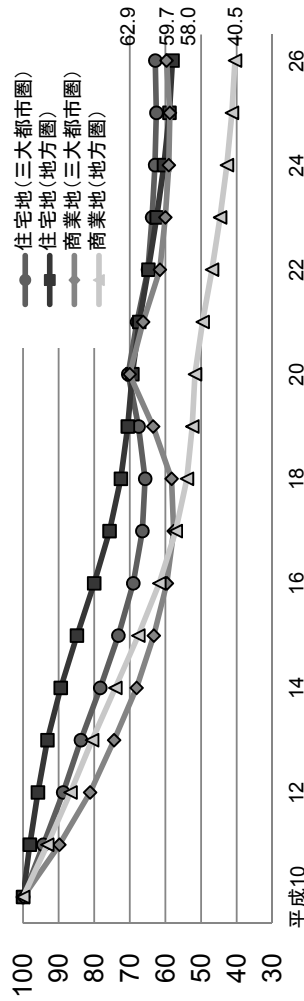
土地等の流動化・有効利用の促進等を図るため、以下の特例措置を延長する。

- ①土地の所有権移転登記等に係る登録免許税の特例措置(特例1.5%、本則2%)
- ②宅地評価土地の取得に係る不動産取得税の課税標準の特例措置(1/2控除)
- ③土地等の取得に係る不動産取得税の税率の特例措置(特例3%、本則4%)

施策の背景

地価は、バブル崩壊以降ほぼ一貫して長期的な下落傾向。

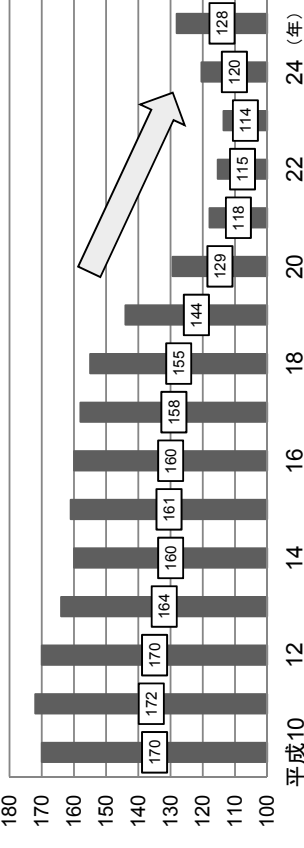
地価公示結果の推移(指数H.10=100)



資料:国土交通省「地価公示」 三大都市圏:埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、大阪府、兵庫県、愛知県、三重県 地方圏:左記以外の地域

土地取引件数は、依然として低水準。

土地取引件数の推移



資料:法務省「登記統計」

土地等の取得時の負担を軽減し、土地の流動化・有効利用等の促進を図ることにより、資産デフレからの脱却を確実なものとし、デフレからの早期脱却と経済再生の実現を図る。

要望の概要

- ①土地の所有権移転登記等に係る登録免許税の税率について、右記の特例措置の適用期限(平成27年3月31日)を2年間延長する。
- ②③土地等の取得に係る不動産取得税の課税標準及び税率の特例措置の適用期限(平成27年3月31日)を3年間延長する。

対象	特例	本則
① 所有権移転登記	1.5%	2%
信託登記	0.3%	0.4%
② 宅地評価土地の取得に対して課する不動産取得税の課税標準の特例	1/2	—
③ 不動産取得税の税率の特例	土地(住宅・非住宅)	4%
	建物(住宅)	4%

2年間延長

3年間延長

Jリート、特例事業者等が取得する不動産に係る特例措置の延長・拡充 (登録免許税・不動産取得税)

Jリート等が不動産を取得する場合及び特例事業者が不動産特定共同事業取得した場合に不動産取得税の特例措置を2年間延長する。また、現在適用除外とされている物流施設及びその敷地についても適用の対象とする。

施策の背景

- 地域経済の活性化や国際競争力の強化に向けた都市基盤整備・まちづくりの積極的な推進が必要であるが、国の財政状況は厳しく、民間の資金・アイデアの活用が必要。
- また、耐震改修・建替、介護施設の整備、地方の物件や小規模物件の再生などは、大規模改修の制限や、手続に手間・コストのかかる従来の証券化スキームでは対応が困難な場合があり、特例事業者(※)による不動産証券化対応が必要。
- 更に、インターネット通販事業の拡大などに伴う、消費者に近い場所から多頻度の小口配送を行うニーズの高まりなどを受け、物流施設を地方都市でも展開する需要が高まっている。

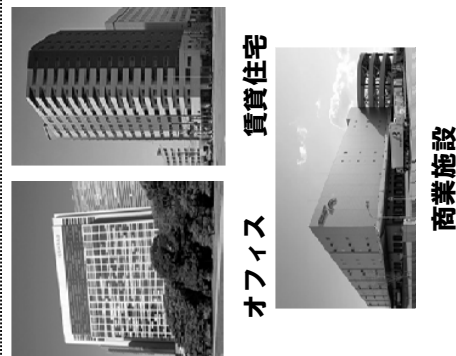
※ 不動産特定共同事業法第40条の2第2項の規定による届出をした者

政策の目的

不動産の証券化を推進し民間資金の導入を行い、次に掲げる事項を促進する。

- ① 地域経済の活性化や国際競争力の強化にも資する優良な都市ストックの形成
- ② 建築物の耐震化や老朽不動産の再生、民間施設の整備など、都市機能の向上
- ③ 有力な買い手として機能するなど、透明性の高い適正価格での取引を推進することによる、資産デフレ脱却
- ④ 物流施設を通じ、雇用を創出することによる地域経済の活性化

<Jリート等の仕組み>



要望の概要

不動産を取得する際の不動産流通税の特例措置を2年間延長(平成27年4月1日から29年3月31日まで)するとともに、現在適用除外とされている物流施設及びその敷地についても適用対象とする。

○ 登録免許税：

Jリート・TMK	移転登記…本則税率	20/1000→13/1000
特例事業者	移転登記…	20/1000→13/1000
	保存登記…	4/1000→3/1000

○ 不動産取得税：

Jリート・TMK	…課税標準	3/5を控除
特例事業者	…	1/2を控除

投資法人(Jリート)における「税会不一致」問題の解消(法人税等)

投資法人(Jリート)における「税会不一致」の問題について解消を図る。

施策の背景

- 投資法人(Jリート)は、会計上の税前利益の90%超を配当すること(導管性要件)で初めて、税務上、導管体として扱われ、配当金については法人段階で課税が生じない。
- しかし、定期借地権の償却等の費用の計上については、税務と会計の処理に差異(税会不一致)があるため、会計上の利益を上回る税務上の利益を配当しても、税会不一致額について課税が生じることで、導管性要件を満たせなくなるケースが生じる恐れがある。

税会不一致が生じた場合

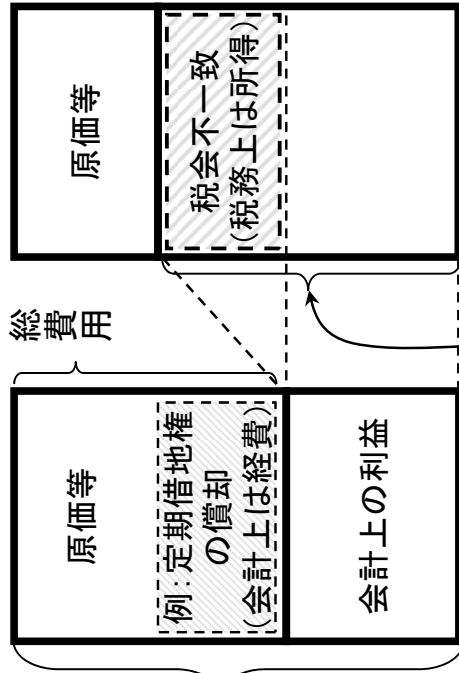
税会不一致の例：
・定期借地権の償却 等

要望の概要

投資法人において生じる税会不一致の問題について解消を図る。

※平成26年度税制改正大綱の検討事項として、「投資法人等の課税については、税会不一致等による投資法人等の活動の制約の解消を図る観点から、平成27年度税制改正に向けて、運用対象資産の範囲を含む投資法人制度及びその会計基準と課税のあり方について、わが国における投資法人の活動実態、諸外国における制度・事例や通常法人との課税の公平性にも留意しつつ、検討する。」と記載された。

会計 総費用 税務



【現行】

会計上の利益を超えた部分は、配当しても投資法人(Jリート)の段階で課税対象。活動の制約となる可能性。

【要望】

税務上損金算入が可能な範囲を合理化し、税会不一致による不利益の解消を図ること。

車体課税の見直し(自動車重量税・自動車取得税・自動車税・軽自動車税・軽自動車税)

○ 車体課税については、平成26年度与党税制改正大綱等に沿って、グリーン化等を進める観点から、以下の方向で見直しを行う。

- (1) 自動車取得税については、エコカー減税に係る基準の切替えと重点化を図るとともに、消費税率10%への引上げ時に廃止する。
- (2) 自動車税については、消費税率10%段階において、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税及びグリーン化特例に関して、幅広い関係者の意見を聴取しつつ、技術開発の動向等も踏まえて、環境面で優れた事業用自動車への軽減措置等一層のグリーン化機能が発揮される措置を講じる。なお、グリーン化特例については、環境性能課税の導入時に、軽減を強化する。
- (3) 軽自動車税については、平成28年度から行うこととされている重課に併せて、軽課を行う。
- (4) 自動車重量税については、エコカー減税の基準の見直し等を行うとともに、エコカー減税制度の基本構造を恒久化する。

施策の背景

○ 現行制度の概要

自動車取得税〔地方税〕

○ H26年度以降
＜税額＞(H26.4～)

車種区分	税率
家用自動車(軽自動車を除く)	3%
営業用自動車・軽自動車	2%

＜エコカー減税＞(H26.4～H27.3)

対象車(乗用車等の例)	内容
電気自動車等	非課税
H27年度燃費基準+20%達成	
H27年度燃費基準+10%達成	▲80%
H27年度燃費基準達成	▲60%

自動車税〔地方税〕

○ H26年度以降
＜グリーン化特例＞(H26.4～H28.3)
(軽課)

対象車	内容
電気自動車等	
H27年度燃費基準+20%達成 かつ H32年度燃費基準達成	概ね▲75%
H27年度燃費基準+20%達成 かつ H32年度燃費基準未達成	
H27年度燃費基準+10%達成	概ね▲50%

(重課)

○ 車齢11年超のディーゼル車や車齢13年超のガソリン車・LPG車(電気自動車等、一般乗用バス、被けん引車を除く)

○ バス(一般乗用車を除く)、トラック(被けん引車を除く)

：概ね15%重課

：概ね10%重課

軽自動車税〔地方税〕

○ H27年度以降
＜税額＞(H27.4～)

車種区分(四輪車の例)	税額
乗用	10,800円
営業用	6,900円
貨物用	5,000円
営業用	3,800円

※平成27年度以降に新規取得する新車のみ

○ H28年度以降
＜軽年車重課＞(H28.4～)

車種区分(四輪車の例)	車齢13年超
乗用	12,900円
営業用	8,200円
貨物用	6,000円
営業用	4,500円

※既存車・新課車を問わない

自動車重量税〔国税〕

○ H26年度以降
＜税額＞(H26.4～)

車種区分(家用の例)	～13年	13年超	18年超
家用乗用車 (0.5t・年当たり)			
家用バス・トラック (2.5t超)(1t・年当たり)	4,100円	5,400円	6,300円

※H28.4～5,700円に引き上げ

＜エコカー減税＞(H26.4～H27.4)

対象車(乗用車等の例)	初回車検	2回目車検
電気自動車等	免税	免税
H27年度燃費基準+20%達成		
H27年度燃費基準+10%達成	▲75%	
H27年度燃費基準達成	▲50%	

○ 平成26年度与党税制改正大綱(抜粋)

自動車取得税〔地方税〕

○ エコカー減税については、平成27年度税制改正において基準の切替えと重点化を図る

○ 消費税率10%への引上げ時(平成27年10月予定)に廃止する

○ 法制上の措置は、消費税率10%段階における他の車体課税に係る措置と併せて講ずる

自動車税〔地方税〕

○ 消費税率10%段階において、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税(環境性能割)を、自動車税の取得時の課税として実施する

- ・ 自動車取得時の課税として、課税標準は取得価額を基本に、控除及び免除のあり方等について検討
- ・ 省エネ法に基づく燃費基準の達成度に応じて、0～3%の間で変動
- ・ グリーン化特例は、環境性能割非課税の自動車に対象を重点化した上で、軽減を強化

軽自動車税〔地方税〕

○ グリーン化を進める観点から、最初の新規検査から13年を経過した四輪車等について、平成28年度から約20%の重課を行うこととし、併せて軽課についても検討を行う

自動車重量税〔国税〕

○ 現行エコカー減税の期限到来に併せ、エコカー減税の基準の見直しを行うとともに、エコカー減税制度の基本構造を恒久化する

○ 道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に多額の財源が必要となる中で、その原因者負担・受益者負担としての性格を踏まえる

先進安全自動車(ASV)に係る特例措置の延長・拡充（自動車重量税・自動車取得税）

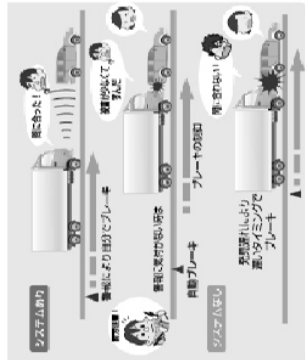
先進安全自動車(ASV)技術を備えるトラック・バスに対する自動車重量税及び自動車取得税の特例措置を3年間延長・拡充する。

施策の背景

- 交通事故死者数4,373人、負傷者数約78万人(平成25年)など、交通事故情勢は依然として厳しい状況。特に、関越道におけるバス事故(平成24年4月)、北陸道におけるバス事故(平成26年3月)に見られるとおり、バス、トラック等の大型車両は、事故発生時の被害が大きくなるおそれ。
- 先進技術を用いてドライバーの安全運転を支援する「ASV装置」は、高い事故削減効果が期待される一方、価格が高額で購入者の負担大。
- バス・トラックに対するASV装置の基準化・義務化を進めるとともに、税制上の特例を講じることにより、装置の早期普及を促進。

衝突被害軽減ブレーキ

前方の障害物との衝突を予測して警報し、衝突被害を軽減するために制動を制御



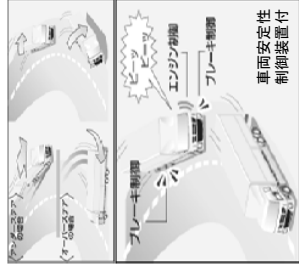
事故削減効果

全事故件数	4,863件	負傷事故	894,281件
事故低減効果	350件(7.2%)	死亡事故	4,863件
		負傷事故	51,241件(5.7%)

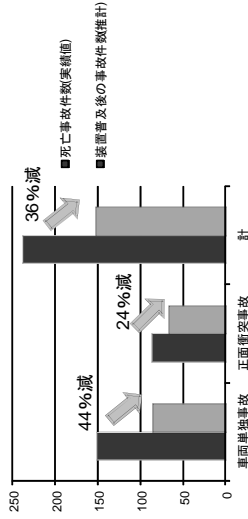
※1 平成22年事故件数より試算
 ※2 事故件数は全車種区分の総計
 ※3 減速制御によって車両速度が20km/h減少すると仮定し、減少後の速度帯における事故発生比率から低減件数を算出。

車両安定性制御装置

車両の横滑りの状況に応じて、制動力や駆動力を制御し、横滑りや転覆を防止



事故削減効果



要望の概要

衝突被害軽減ブレーキを備えるトラック・バスに対する自動車重量税及び自動車取得税の特例措置を3年間延長する。対象装置に車両安定性制御装置を追加するとともに、対象車両に車両総重量3.5トン超8トン以下のトラック及び5トン以下のバスの追加する。

特例の内容

自動車重量税(国税)	自動車取得税(地方税)
1装置あたり 50%軽減(初回のみ)	取得価額から 350万円控除

特例の対象

対象車両	車両総重量	ASV装置
トラック	8トン超22トン以下 3.5トン超8トン以下(拡充)	衝突被害軽減 ブレーキ 又は 車両安定性 制御装置 (拡充)
バス	5トン超12トン以下 5トン以下(拡充)	

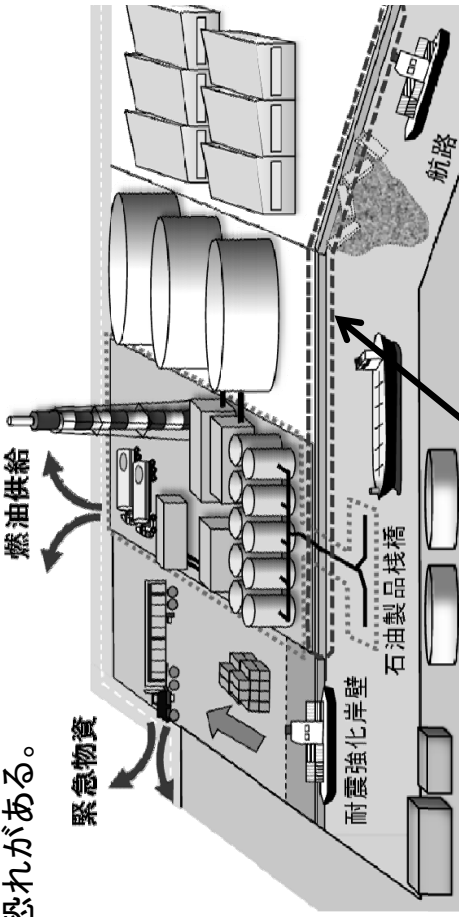
緊急物資等の輸送確保に向けた港湾における民有護岸等の耐震改修促進のための課税標準の特例措置の創設(固定資産税)

民間事業者が所有する護岸等の耐震改修を促進し、大規模地震発生時の航路機能を確保するため、民間事業者が国の無利子貸付制度を活用し、特別特定技術基準対象施設(護岸等)を耐震改修する場合における地方税の特例措置を創設する。

施策の背景

- 東日本大震災では、航路沿いの民有護岸等が損壊し、航路内に土砂が流出する等、船舶の航行にも支障を及ぼした。
- 首都直下型地震等が発生した場合、耐震強化岸壁等に至る航路沿いの民有護岸が損壊し、土砂等の流出により長期間にわたり緊急物資等の輸送が困難となる等、港湾機能が麻痺する恐れがある。
- このため、平成26年度税制改正により、特定技術基準対象施設の耐震改修に対する法人税の特例措置が創設された。
また、平成26年4月に港湾法が改正され、耐震強化岸壁等に至る民有護岸等(特別特定技術基準対象施設)の改良に対する無利子貸付制度が創設された。
- 一方、南海トラフ沿いの地域におけるM8～9クラスの地震、南関東におけるM7地震の発生確率はともに30年以内に70%とされる※など、更なる対策を講じる必要性が高まっている。

※平成26年4月文部科学省地震調査研究推進本部公表



航路沿いの民有護岸等の耐震改修を促進し、災害時の航路機能を確保

要望の概要

- 国の無利子貸付制度を活用し、特別特定技術基準対象施設を耐震改修する民間事業者に対する地方税の特例措置を創設。
- ・特例措置の内容：取得後5年間、固定資産税の課税標準 1/2
- ・特例期間：平成27年度～平成29年度
- ・対象施設：無利子貸付制度の適用を受けた特別特定技術基準対象施設(護岸、岸壁及び物揚場)

首都直下地震・南海トラフ地震に備えた耐震対策により 取得した鉄道施設に係る特例措置の延長（固定資産税）

背景

- 阪神淡路大震災では駅や高架橋などが大きく破壊し倒壊する被害が発生したため、同大震災以降、柱に鋼板を巻く等の耐震補強を、全国の主要ターミナル駅等において優先的に進めてきたところ。
- 一方、首都直下地震・南海トラフ地震については、その切迫性や被害の影響度などの観点から、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっており、平成25年4月に両地震に備えるため、耐震補強の実施について努力義務を課す省令を新たに施行し、耐震補強を推進しているところ。

施策の目標

首都直下地震・南海トラフ地震に備え、より多くの利用者の安全の確保の観点に加え、一時避難場所や緊急輸送道路の確保等の公共的な機能も考慮し、利用者の多い駅や路線を中心に鉄道施設のより一層の耐震補強を推進する。

税制改正要望の概要

◆特例措置の対象

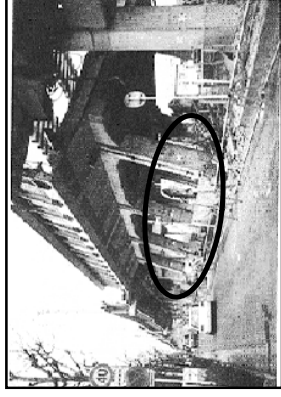
首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等における利用者の多い駅や路線

	対象
駅	1日あたり乗降客1万人以上
路線(高架橋、橋りょう等)	1日平均断面輸送量が片道1万人以上 (注)

(注)緊急輸送道路等に影響を及ぼす箇所は断面輸送量に関わらず対象

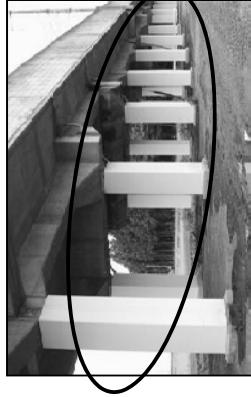
- ◆要望内容 固定資産税：課税標準5年間 2/3 に軽減
適用期限：平成29年3月31日まで2年間延長

阪神・淡路大震災時の高架橋の被害



高架橋等が大きく破壊し倒壊する被害が発生

東日本大震災発生後の高架橋の被害



鋼板を巻く耐震補強により倒壊の被害なし

主要な鉄道駅の耐震補強(イメージ図)



鉄骨ブレース

非自航作業船に係る課税標準の創設(固定資産税)

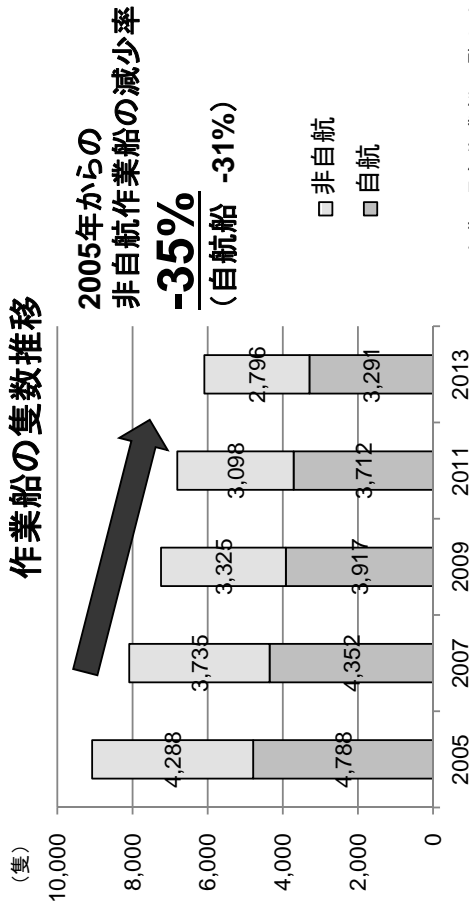
作業船団の維持を通じて、災害復旧、国土強靱化、老朽化対策及び港湾の国際競争力の強化等を実現するため、非自航作業船の課税標準について、自航作業船等の内航船舶に係る課税標準の特例措置と同様の特例措置を創設する。

施策の背景

- 非自航作業船は、自航作業船と同じく、災害復旧、国土強靱化、老朽化対策、港湾の国際競争力の強化などを実現する上で極めて重要な役割を果たしている。
- 自航作業船は特例措置(固定資産税の課税標準1/2)が適用されているが、非自航作業船は適用対象外。
- 非自航作業船の保有者は中小企業が多く、公租公課を含む維持管理費が負担となっており、作業船団の維持に大きな懸念。

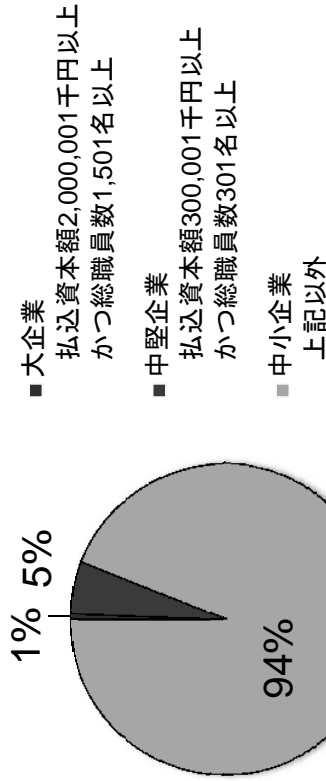
減少が続く非自航作業船

作業船の隻数推移



非自航作業船保有者の約94%が中小企業

非自航作業船保有者の経営規模



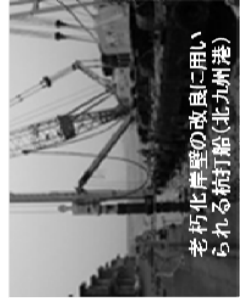
要望の概要

措置内容: 固定資産税の課税標準 1/2

措置対象: 非自航作業船

適用期間: 恒久

港湾の機能強化、老朽化対策、防災対策、災害復旧に作業船は不可欠な存在



雨水貯留利用施設に係る割増償却制度の延長・拡充(法人税・所得税)

現行制度

三大都市圏及び人口30万人以上の都市において事業者が300㎡以上(特定都市河川流域については100㎡以上)の貯留施設又は5,000㎡以上の浸透性舗装を設置した場合、5年間普通償却限度額の10%の割増償却ができる。
(税制の適用期限:平成27年3月31日まで)

政策の目標

雨水貯留利用施設の整備促進
による浸水被害の軽減

施策の背景

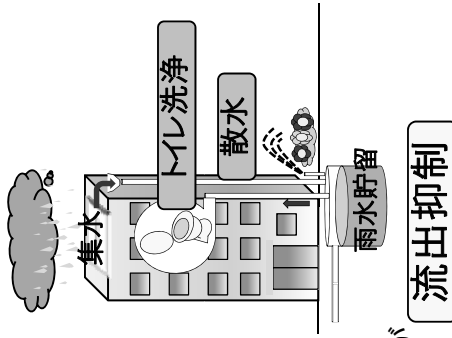
- 近年、特に都市部では「ゲリラ豪雨」による浸水被害が多発。ゲリラ豪雨は、局地的・短時間・高強度に雨が降り、発生場所等の予測が困難。
- 下水道の整備目標である時間雨量概ね50mmを超えるゲリラ豪雨が降れば、浸水被害が発生する可能性が高い。
- このようなゲリラ豪雨による浸水被害の発生を減少させるため民間による雨水貯留利用施設の整備を進める必要。

特例措置の必要性

- 特定地域都市浸水被害対策計画(仮称)に定める区域(※)において、民間が設置する雨水貯留利用施設は、土地利用が高度化した都市部での浸水対策において重要な役割。
- また、公共が直接整備する場合に比べ、大幅に公費負担が少なくもかわらず、浸水対策を効果的に実施することが可能。
- このため、税制上の特例を設け、民間による整備促進を図ることが有効。

(※)ゲリラ豪雨に対し、民間の協力を得ながら必要な対応を行うことが合理的である区域、具体的には、ターミナル駅周辺地区等

雨水貯留利用施設の例



要望の概要

以下の点を変更した上で、適用期限を2年間延長する。

- ① 対象区域を特定地域都市浸水被害対策計画(仮称)に定める区域に見直し
- ② 対象施設を雨水貯留利用施設に見直し
- ③ 割増償却率を1割から2割に拡充

浸水防止用設備に係る固定資産税の課税標準の特例措置の拡充

施策の背景

- 気候変動等の影響による台風の強大化や集中豪雨の多発による浸水被害が発生
→ 計画規模を上回る災害に対しても被害を最小化することが必要。
- 地下街等は、浸水スピードが速く、閉鎖的であることから、人命に対するリスクが大きい。
また、浸水が発生した場合、都市・経済活動が機能不全に陥る。



福岡市営地下鉄博多駅(平成15年7月)

要望理由

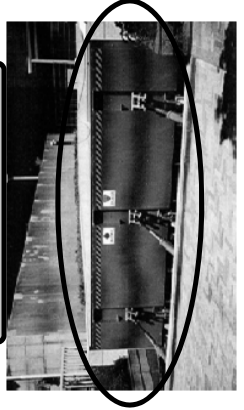
【浸水想定区域の拡大】

- 浸水想定区域の設定基準について、現在の洪水防御に関する計画の基本となる降雨(計画降雨)から**現実的に想定される最大規模の降雨**とする。

概要

- 特例措置の対象：**現行制度** 浸水想定区域内の地下街等の所有者又は管理者が、水防法に規定する浸水防止計画に基づき浸水の防止に資するために取得する浸水防止用設備(止水板、防水扉等)。
- **拡充内容** 実質的に拡大される浸水想定区域を適用区域とする。
- 特例措置の内容：最初の5年間価格に3分の2を参酌して2分の1以上6分の5以下の範囲内において市町村の条例で定める割合を乗じて得た額を課税標準とする措置を平成26年4月1日から3年間に限り講ずる。

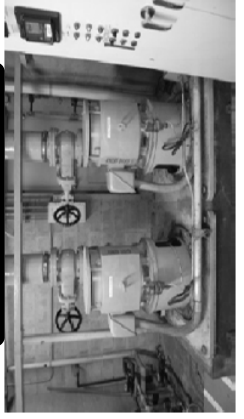
止水板



防水扉



排水ポンプ



換気口浸水防止機



※「避難確保・浸水防止計画」として、避難確保に関する事項も記載

軽油引取税の課税免除の特例措置の延長等

要望の概要

船舶、鉄軌道用車両、建設機械、荷役機械等の動力源に係る軽油引取税の課税免除
(下記1-①~⑧(3年間延長)、2(恒久化))

1-①船舶運航事業者等の船舶の動力源

○**施策の背景**
船舶運航事業者は中小零細事業者が多く、厳しい経営環境にある中で、営業費用の3割近くを占める燃料費の負担増は経営に直接的な影響を与え、特に離島住民の移動手段の確保や生活物資の安定供給等、地域交通網の維持に重大な影響を及ぼすため、本特例措置の延長が必要。また、内航貨物船、外航日本船舶、官用船、訓練船、自家用船舶等についても本特例措置の延長が必要。

○**政策の目標**
離島航路等の小型旅客船などの地域交通網の維持、安全かつ安定的な国内海上輸送の確保、国際競争力・経済安全保障の確立、船員の確保・育成、船舶交通の安全確保、海洋に関するレクリエーションの普及。



1-④建設機械の動力源

○**施策の背景**
これまで続いた建設投資の急激な減少や受注競争の激化により、地域社会を支えている建設企業が疲弊。住宅・社会資本の整備・維持管理とその品質確保や、災害対応等を通じて地域の維持のために、本特例措置の延長が必要。

○**政策の目標**
構築物の基礎部分の工事を担うとび・土工事業者の負担を軽減し、住宅・社会資本の整備・維持管理とその品質確保や、災害対応等を通じて地域の維持を図る。また、建設機械の適正燃料である軽油の使用を促進し、大気環境の保全を図る。



1-②港湾整備等に従事する作業船の動力源

○**施策の背景**
港湾整備等には、浚渫船など各種作業船が不可欠である。中でも主に一艇油を利用する中小型作業船は、この10年弱の間に全国の保有隻数は3分の2まで減少している。このままでは地方部において作業船の確保が困難になり、国や地方の行う港湾等の整備や維持管理が困難となる恐れがあることから、本特例措置の延長が必要。

○**政策の目標**
港湾等の円滑な整備・維持管理の推進を通じた地域経済の発展。



1-⑤港湾運送に使用される自動車登録を受けていない機械及び船舶の動力源

○**施策の背景**
物流の強化におけるモーダルシフトの推進及び我が国が国際競争力の強いは、日本経済にとって喫緊の課題。そのためには、港湾における荷役作業の効率化を図るための高性能の荷役機械及びはしけいいかた運送用船舶の導入・維持が不可欠であることから、本特例措置の延長が必要。

○**政策の目標**
モーダルシフトの推進及び我が国港湾の国際競争力の強化。



1-③鉄軌道事業者等の鉄軌道用車両等の動力源

○**施策の背景**
輸送量が少なく採算の確保が困難な非電化地方鉄道路線を運行している鉄道事業者及び厳しい経営状況下にある貨物鉄道事業者の経営の安定化とともに、貨物鉄道サービスの維持及び鉄道貨物輸送の利用促進を通じて、モーダルシフトの推進を図るためには、本特例措置の延長が必要。

○**政策の目標**
非電化地方鉄道ネットワークの維持とともに、貨物鉄道サービスの維持及び鉄道貨物輸送の利用促進を通じて、モーダルシフトを推進する。



1-⑥倉庫業及び鉄道利用運送事業のフォークリフト等の動力源

○**施策の背景**
倉庫業の約9割及び鉄道利用運送事業者の約8割が中小企業で占められており、当該事業は収益性の低い事業であることから経営基盤が極めて脆弱であり、本特例措置を延長して適用することが必要。

○**政策の目標**
物流コストの低減を図ることにより円滑な物流が確保され、もって国民生活及び産業経済活動の安定化を図り、さらに、鉄道利用運送については、円滑な鉄道貨物輸送の確保をもってモーダルシフトの推進を図る。



1-⑦空港内において使用される特殊車両の動力源

○**施策の背景**
現在、緩やかな景気回復基調にあるものの、航空運送事業においては円安による燃料費高騰等によるコスト増要因が存在する状況であり、本免除措置が廃止された場合、航空機支援業務に関し更なるコストの増加が発生し、結果として、航空路線の更なる廃止・減便につながるおそれがあることから、航空ネットワークの維持又は拡充のためには、本特例措置の延長が必要。

○**政策の目標**
低廉かつ安定した航空サービスの提供を図ることにより、国民の足を支える航空路線の維持を図る。



1-⑧スキー場のゲレンデ整備車等の動力源

○**施策の背景**
スキー場の振興はリフトを運行する索道事業の経営環境の改善のみならず、スキー場を抱える地域経済の活性化にも重要な役割を果たしているが、スキー場の運営者のほとんどが経営の厳しい索道事業者であり、スキー場を抱える地域の観光振興を図るためには、本特例措置の延長が必要。

○**政策の目標**
スキー場を運営する索道事業者の経営環境の改善を図るとともに、スキー場を抱える地域の観光振興を図る。



2 海上保安庁の船舶等の動力源(恒久化)

○**施策の背景**
海上保安庁は、国の根幹的・恒久的な業務を遂行しており、尖閣諸島等の遠方海域における巡視警戒の強化、東日本大震災を踏まえた災害対応能力の強化等、広域的な海上保安業務の重要性が増している。軽油は所属船艇の8割を超える344隻の燃料に使用されており、本特例措置の恒久化が海上保安業務遂行に必要不可欠。

○**政策の目標**
海上における治安の確保や人命救助等、国が確実に行うべき根幹的な業務である海上保安業務を適切かつ確実に実施。

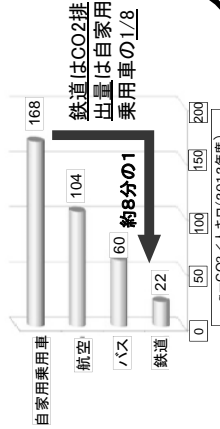


低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置の延長(固定資産税)

背景

本特例により京都議定書目標達成計画(平成17年4月閣議決定、平成20年3月全部改訂)及び当面の地球温暖化対策に関する方針(平成25年3月地球温暖化対策推進本部決定)に沿って、これまで順調に低炭素型車両の導入について推進されているところ。

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)



今般の電力不足に伴う節電対策についても社会的に求められているところ、鉄道事業全体の使用電力の大部分を運転用電力が占めている。

更なるCO2排出削減及び節電対策・省エネ対策のためには低炭素化等に資する車両の導入促進が必要不可欠

施策の目標

低炭素化や鉄道利用者の利便性の向上に資する旅客用新規鉄道車両の導入を促進する。
低炭素型車両の導入割合 65%(平成25年度) → 71%(平成28年度)

税制改正要望の概要

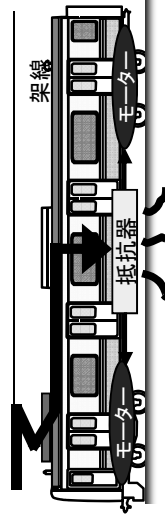
- ◆ 特例措置の対象: 低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両
- ◆ 要望内容: 固定資産税: 課税標準5年間2/3※に軽減
(※中小民鉄等は5年間3/5に軽減)
適用期限: 平成29年3月31日まで2年間延長

適用要件

- 特急用車両等を除く車両のうち、
1. 電車…VVVFインバータ制御と電力再生ブレーキの双方を備えた車両への更新
 2. 気動車…高効率内燃機関を備えた車両への更新
 3. 上記の更新以外の車両…新たな営業路線の開業又は列車の編成を構成する車両の増加に伴うもの

適用車両(例)

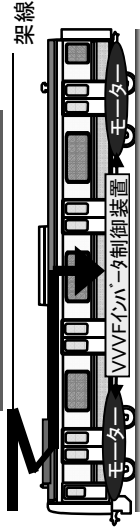
既存車両



抵抗器を使ってモーターを制御しているため、無駄な熱エネルギーが発生

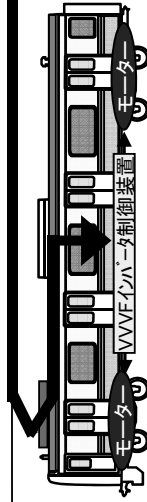
CO2排出量
約30~50%改善

新規車両



VVVFインバータ制御(一次周波数制御方式) 抵抗器を使わずにモーターの回転数を効率良く制御する機構

【力行中の電車】



【ブレーキ中の電車】



電力再生ブレーキ ブレーキ中の車両が発生した電力を架線に戻し、力行中の車両がその発生した電力を利用する方式

IV. 主要項目以外の項目

1. 国土交通省主管

- 特定住宅地造成事業等のために土地等を譲渡した場合の譲渡所得の 1,500 万円の特別控除の延長(所得税、法人税、個人住民税、法人住民税、事業税)
- 特定市街化区域農地の固定資産税の課税の適正化に伴う宅地化促進臨時措置法による貸家住宅に係る軽減措置の延長
- 関西文化学術研究都市建設促進法に基づいて整備される文化学術研究施設に係る特別償却制度の延長
- 民間都市開発推進機構の行う業務を収益事業の範囲から除外する特例措置の拡充(法人税、法人住民税、事業税、事業所税)
- 都市再生安全確保計画に記載された備蓄倉庫に係る課税の特例措置の延長(固定資産税、都市計画税)
- 市街地再開発事業により建築された施設建築物の取得者に対する割増償却制度の延長
- 市街地再開発事業の施行に伴う一定の新築の施設建築物に係る特例措置の延長(固定資産税)
- 管理協定が締結された避難施設に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税)
- 特定都市河川浸水被害対策法に規定する雨水貯留浸透施設に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税)
- 除害施設に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税)
- 防災街区整備事業の施行に伴う一定の新築の施設建築物に係る特例措置の延長(固定資産税)
- 独立行政法人の組織の見直しに伴う税制上の所要の措置(海上技術安全研究所、港湾空港技術研究所、電子航法研究所)
- 独立行政法人の組織の見直しに伴う税制上の所要の措置(自動車検査独立行政法人、交通安全環境研究所)
- 独立行政法人の組織の見直しに伴う税制上の所要の措置(航海訓練所、海技教育機構)

2. 他省庁主管

- 試験研究を行った場合の法人税額等の特別控除の拡充
- 中小企業者等の試験研究費に係る特例措置の拡充
- 振興山村における工業用機械等の特別償却
- 過疎地域における事業用設備等に係る特別償却の延長
- 中小企業等の貸倒引当金の特例の延長
- 国立研究開発法人への寄附に係る税制措置の創設
- 低公害車の燃料等供給設備に係る固定資産税の軽減措置の延長
- 技術研究組合の所得計算の特例
- 被災自動車の所有者等が代替自動車を取得した場合における当該自動車に係る特例措置(自動車税)