

平成27年度
国土交通省税制改正概要



国土交通省

平成26年12月
国土交通省

目 次

平成27年度国土交通省税制改正概要（主要項目）	1
平成27年度国土交通省税制改正概要（主要項目の概要）	2
平成27年度国土交通省税制改正 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	6
○住宅ローン減税、すまい給付金等の適用時期の延伸	7
○買取再販で扱われる住宅の取得に係る特例措置の創設	8
○空家の除却等を促進するための土地に係る固定資産税等に関する所要の措置	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
○鉄道の安全性向上設備に係る固定資産税の特例措置の延長	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設定対価の所得区分の判定方法の見直し	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負担調整措置等の延長	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
○浸水防止用設備に係る固定資産税の特例措置の拡充	35
○軽油引取税の課税免除の特例措置の延長	36
○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	37

IV. 主要項目以外の項目	38
---------------	----

平成27年度国土交通省税制改正概要(主要項目)

I. 地方創生と次世代につなが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 住宅ローン減税、すまい給付金等の適用時期の延伸(消費税率引上げ時期の変更に伴う対応)
- ③ 買取再販で扱われる住宅の取得に係る特例措置の創設(不動産取得税)
- ④ 空家の除却等を促進するための土地に係る固定資産税等に関する所要の措置
- ⑤ 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)
- ⑥ 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・クルーズ埠頭等)
- 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 鉄道の安全性向上設備に係る固定資産税の特例措置の延長
- 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

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設定対価の所得区分の判定方法の見直し(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負担調整措置等の延長(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 自動車取得税・自動車重量税のエコカー減税の見直し・延長、軽自動車税のグリーン化特例(軽課)の導入等(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 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
- 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概要(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)を平成31年6月30日まで延長するとともに、非課税枠を最大3,000万円まで拡充。60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を平成31年6月30日まで延長
- ②平成27年10月に予定されていた消費税率10%への引上げが1年半延期されたことに伴い、住宅ローン減税、すまい給付金等について、その適用時期を平成31年6月30日まで1年半延伸
- 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軽減する特例措置の創設(2年間)
- ④空家の除却・適正管理を促進するため、「空家等対策の推進に関する特別措置法」(平成26年法律第127号)の規定に基づく勧告を受けた特定空家等に係る敷地について、固定資産税等の特例措置(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)の対象から除外
- ⑤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、市町村が条例で定める割合(2/3を参酌)を減額)
- ⑥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・クルーズ埠頭等)
 - ・免税手続の第三者への委託を可能とし、商店街・物産センター等において、免税手続の一括カウンターの設置を実現(平成27年4月1日より制度開始)。併せて、一括カウンターでは、店舗を超えて購入金額の合算を認める(ただし、一般物品と消耗品は区別)。
 - ・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
- 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
- ③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
- 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)について、自動車重量税の特例措置は3年間、自動車取得税の特例措置は2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 30%、特定 5年間 50%)
 - ・ 登録免許税:建物の保存登記(本則 0.4%→都市 0.35%、特定 0.2%)
 - ・ 不動産取得税:課税標準の特例(都市 1/5、特定 1/2(いずれも一定範囲内において都道府県の条例で定める場合にはその割合)を課税標準から控除)
 - ・ 固定資産税等:課税標準の特例(課税標準を市町村の条例で定める割合(都市 3/5、特定 1/2 を参酌)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2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係る区分地上権等設定対価について、所得区分の判定方法を見直し、譲渡所得の対象範囲を拡大

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を認める買換特例措置について要件を一部見直したうえで 2 年 3 ヶ月間延長(法人税等)
- ②現行の土地に係る固定資産税の負担調整措置等の 3 年間延長
 - ・ 商業地等の固定資産税等について、現行の据置特例を維持した上で、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等
- 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解消を図るため、税務上損金算入可能な範囲を拡大し、一時差異等調整引当額(仮称)を設定

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自動車取得税・自動車重量税のエコカー減税の見直し・延長、軽自動車税のグリーン化特例（軽課）の導入等を行う。
 - ・自動車取得税・自動車重量税については、排出ガス性能及び燃費性能に応じた特例措置（いわゆる「自動車取得税・自動車重量税のエコカー減税」）について、対象自動車に係る燃費性能に関する要件等の見直しを行った上、その適用期限を2年間延長するとともに、自動車重量税の本則税率の適用となる対象自動車の範囲の拡大を行う。
 - ・軽自動車税については、平成27年度に新規取得した軽自動車（新車に限る。）に対して、排出ガス性能及び燃費性能に応じた特例措置（いわゆる「軽自動車税のグリーン化特例（軽課）」）を導入する。
- 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）について、対象要件の拡充等（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すること等）を行った上で、自動車重量税の特例措置は3年間、自動車取得税の特例措置は2年間延長

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2/3）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
 - ・非電化区間等の鉄道、小型旅客船等及び海上保安庁の船舶並びに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
- 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

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中、足下の住宅着工を下支えするとともに、消費税率10%引上げ後の反動減等に対応する観点から、住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置等を延長・拡充し、住宅取得に係る負担の軽減及び住宅投資の喚起を図る。

結果の概要

1. 住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置について、適用期限を平成31年6月30日まで延長するとともに、以下のとおり拡充。

(1) 非課税限度額を以下のとおり拡充。

契約年	消費税率10%が適用される方		左記以外の方(※1)	
	質の高い住宅	左記以外の住宅(一般)	質の高い住宅	左記以外の住宅(一般)
平成26年(現行)			1,000万円	500万円
平成27年			1,500万円	1,000万円
平成28年 1月～28年9月			1,200万円	700万円
平成28年10月～29年9月	3,000万円	2,500万円	1,200万円	700万円
平成29年10月～30年9月	1,500万円	1,000万円	1,000万円	500万円
平成30年10月～31年6月	1,200万円	700万円	800万円	300万円

(※1) 消費税率8%の適用を受けて住宅を取得した方のほか、個人間売買により中古住宅を取得した方。

(※2) 東日本大震災の被災者に適用される非課税限度額は以下のとおり。

・平成28年10月～29年9月に契約を行い、かつ消費税率10%が適用される方: 質の高い住宅: 3,000万円、左記以外の住宅(一般): 2,500万円

・その他の期間に契約を行う方: 質の高い住宅: 1,500万円、左記以外の住宅(一般): 1,000万円

また、床面積の上限要件(240㎡)は引き続き課さない。

(※3) 平成28年9月以前に「左記以外の方」欄の非課税限度額の適用を受けた方は、再度「消費税率10%が適用される方」欄の非課税限度額の適用を受けることが可能。

(2) 「質の高い住宅」の範囲を以下のとおり拡充。(下線部が変更点)

(現行)

- ① 省エネルギー性の高い住宅(省エネルギー対策等級4)
- ② 耐震性の高い住宅(耐震等級(構造躯体の倒壊等防止)2以上又は免震建築物)

のいずれかの性能を満たす住宅

(拡充後)

- ① 省エネルギー性の高い住宅(断熱等性能等級4又は一次エネルギー消費量等級4)
- ② 耐震性の高い住宅(耐震等級(構造躯体の倒壊等防止)2以上又は免震建築物)
- ③ バリアフリー性の高い住宅(高齢者等配慮対策等級3以上)

のいずれかの性能を満たす住宅

(3) 本措置の適用対象となるリフォーム工事の範囲を拡充。

(現行の大規模増改築、耐震リフォーム等に加え、省エネ、バリアフリー、給排水管等のリフォームを追加)

2. 親の年齢が60歳未満であっても相続時精算課税制度を選択できる特例措置について、適用期限を平成31年6月30日まで延長。

住宅ローン減税、すまい給付金等の適用時期の延伸 (消費税率引上げ時期の変更に伴う対応)

平成27年10月に予定されていた消費税率10%への引上げが1年半延期されたことに伴い、住宅取得に係る消費税負担増を緩和するための以下の措置について、その適用時期を平成29年末から1年半延伸し、平成31年6月末までとする。

住宅ローン減税

- 住宅ローンの金利負担を軽減するため、年末のローン残高の1%を所得税(一部、翌年の住民税※1)から10年間控除する制度。
- 自らが居住する住宅の取得に際して引上げ後の消費税率が適用される方※2に対し、所得税額からの控除限度額等を拡充し、平成31年6月の入居まで適用。

【消費税率5%の場合】

控除対象 借入限度額※3	控除率	控除 期間	所得税からの 控除限度額※4	住民税からの 控除上限額
2,000万円 (3,000万円)	1.0%	10年間	200万円 (300万円)	9.75万円/年

【消費税率8%又は10%の場合】

控除対象 借入限度額※3	控除率	控除 期間	所得税からの 控除限度額※4	住民税からの 控除上限額
<u>4,000万円</u> <u>(5,000万円)</u>	1.0%	10年間	<u>400万円</u> <u>(500万円)</u>	<u>13.65万円/年</u>



下線部分が消費税率引上げ後の変更点

※1 前年分の所得税から控除しきれない場合、翌年度の住民税から控除

※2 個人間(媒介)の中古住宅売買には消費税は課税されないため、本拡充措置は適用対象外(すなわち、消費税率5%の場合の控除限度額等を適用)

※3 ()内は長期優良住宅・低炭素住宅の場合

すまい給付金

※ このほか、現金購入者向けの投資型減税や、リフォーム減税がある。

- 引上げ後の消費税率が適用される方のうち、比較的所得が低い^{ため}住宅ローン減税の拡充措置を講じても効果が限定的な方に対し、その所得に応じて最大30万円(消費税率8%の場合)を給付する制度。
- 平成31年6月の入居まで適用。

【消費税率8%の場合】

収入額の目安※	給付額
425万円以下	30万円
425万円超475万円以下	20万円
475万円超510万円以下	10万円

※ 実際の給付額は、市区町村が発行する課税証明書の住民税(都道府県)所得割額に基づき決定

* 「消費税率及び地方消費税率の引上げとそれに伴う対応について」(平成25年10月1日閣議決定)(抄)
平成27年10月1日に消費税率が10%に引き上げられた場合の給付措置については、「住宅取得に係る給付措置についての自由民主党・公明党の合意」(平成25年6月26日)を踏まえたものとする。

【(参考)与党合意における消費税率10%の場合の給付額】

収入額の目安※	給付額
450万円以下	50万円
450万円超525万円以下	40万円
525万円超600万円以下	30万円
600万円超675万円以下	20万円
675万円超775万円以下	10万円

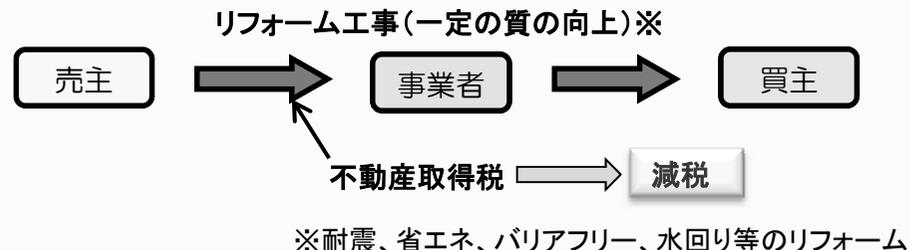
買取再販で扱われる住宅の取得に係る特例措置の創設(不動産取得税)

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、買取再販事業者に課される不動産取得税の特例措置を創設する。

結果の概要

- 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、買取再販事業者に課される不動産取得税を軽減。
- 具体的には、中古住宅の築年月日に応じて、課税標準から以下の額を控除。(適用期間:H27.4.1~ H29.3.31)

築年月日	控除額(万円)
平成9年4月1日~	1,200
平成元年4月1日~平成9年3月31日	1,000
昭和60年7月1日~平成元年3月31日	450
昭和56年7月1日~昭和60年6月30日	420
昭和51年1月1日~昭和56年6月30日	350



施策の背景

日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定)

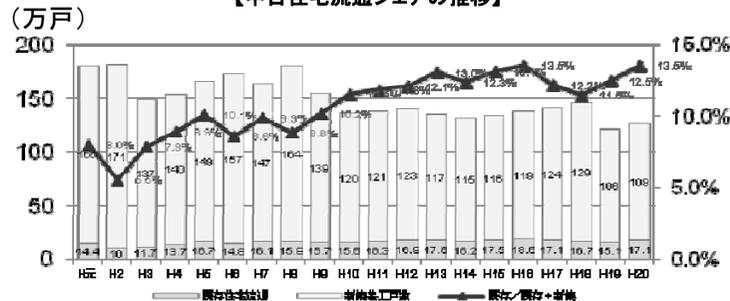
中短期工程表「立地競争力の更なる強化」、
「国民の「健康寿命」の延伸」

・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

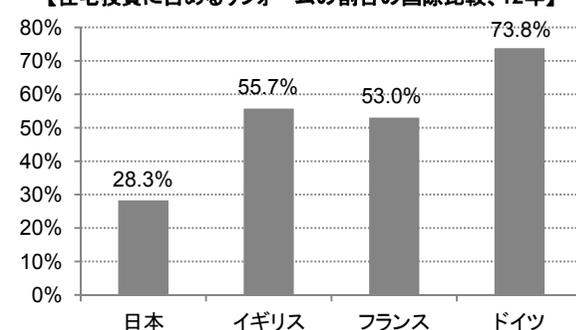
【中古住宅流通シェアの推移】



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】



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

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、空家の存する敷地に係る固定資産税等について必要な措置を講ずる。

結果の概要

「空家等対策の推進に関する特別措置法」(平成26年法律第127号)の規定に基づき、**市町村長が特定空家等(注)の所有者等に対して周辺の生活環境の保全を図るために必要な措置をとることを勧告した場合は、当該特定空家等に係る敷地について固定資産税等の住宅用地特例(※)の対象から除外することとする。** (注)周辺の生活環境の保全を図るために放置することが不適切な状態にある空家等

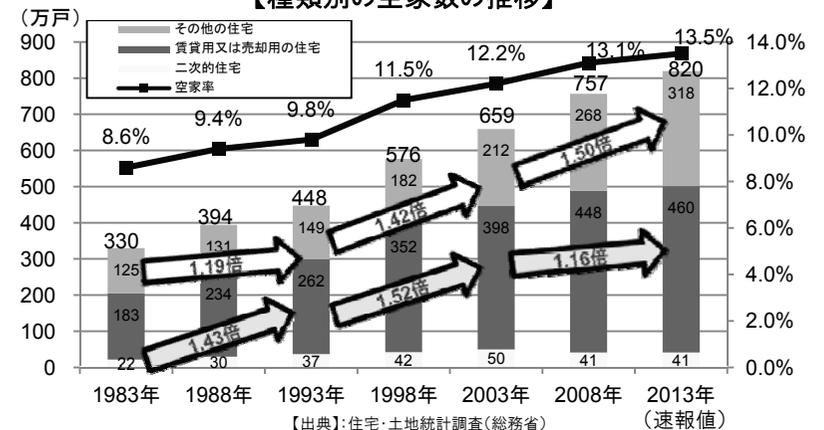
施策の背景

- 空家の総数(H25年10月1日時点で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。
- 特に、管理が不十分になった空家は、**火災の発生や建物の倒壊、衛生面や景観面での悪化等多岐にわたる問題を発生させることから、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401件(H26.10時点)施行されている。)
- このような適切な管理が行われていない空家が放置されることへの対策として、**固定資産税等の特例措置(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)を解除すべきとの指摘がある。**
- また、前臨時国会において「市町村が行う空家等対策計画に基づく空家等に関する対策の適切かつ円滑な実施に資するため、**必要な税制上の措置その他の措置を講ずるものとする**」との規定を含む「**空家等対策の推進に関する特別措置法**」が成立したところ。
- 以上を踏まえ、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、**固定資産税等の住宅用地特例に係る上述の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

【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(たまに寝泊まりする人がいる住宅)
- ・賃貸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】



長期間人が住んでいない空家



窓が割れ、放置されている空家

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。

結果の概要

不動産取得税

【現行】 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
 ※新築住宅に係る不動産取得税特例の要件緩和(40㎡→30㎡)



【改正案】 適用期限を2年間延長(平成29年3月31日まで)

固定資産税

【現行】 5年間、税額について2/3を減額
 ※新築住宅に係る固定資産税特例の要件緩和(40㎡→30㎡)

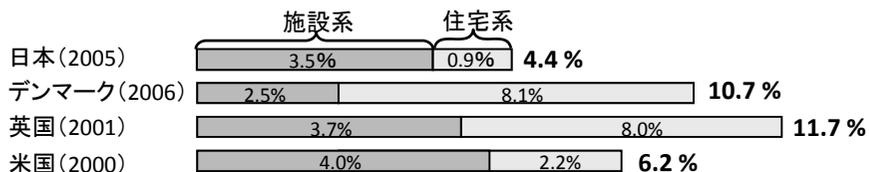


【改正案】 以下の減額率とした上で、適用期限を2年間延長(平成29年3月31日まで)
 ・税額について2/3を参酌して1/2以上5/6以下の範囲内において市町村が条例で定める割合を減額(5年間)

施策の背景

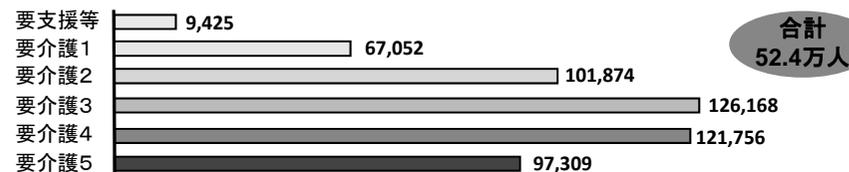
- 高齢者が安心して暮らせる住宅ストックは諸外国と比較すると不足しており、要介護度の低い高齢者も特養申込者となっている状況。
- 在宅介護の場となるサービス付き高齢者向け住宅の整備を引き続き支援していくことが必要。

全高齢者に対する介護施設・高齢者住宅の割合は諸外国より低い



資料: 社会保障国民会議サービス保障(医療・介護・福祉)分科会(第8回)

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)



資料: 厚生労働省調べ(平成26年3月集計)

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

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。

結果の概要

本特例措置の適用期限を2年間延長(平成29年3月31日まで)

○本特例措置の概要

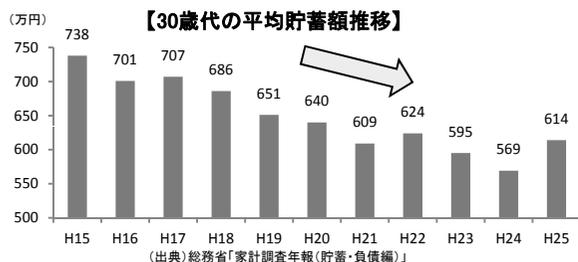
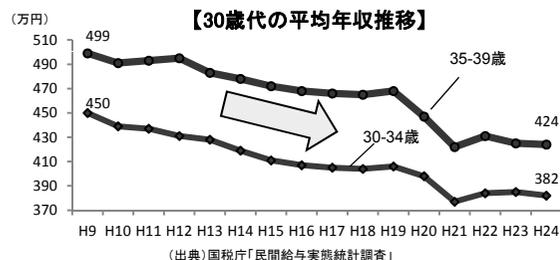
住宅用家屋の所有権の保存登記及び移転登記並びに住宅取得資金の貸付け等に係る抵当権の設定登記についての登録免許税の税率を次のとおり軽減

- ・所有権の保存登記:本則0.4%→特例0.1%
- ・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%

施策の背景

住宅取得者の年収及び貯蓄は低下傾向

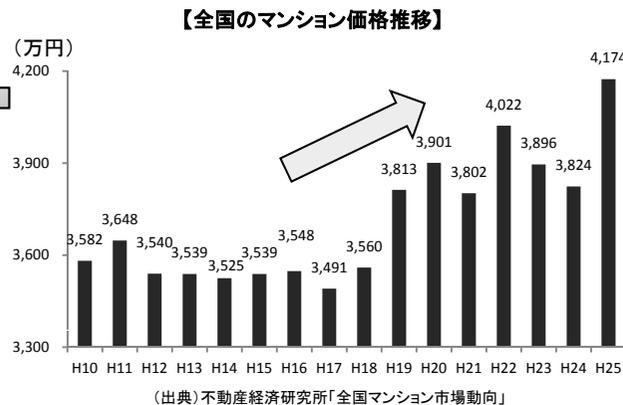
○住宅の一次取得者層である30歳代の平均年収及び平均貯蓄は低下傾向。



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」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。

【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表額:1,000万円)の住宅を取得(借入額2,000万円)した場合を想定

地方を訪れる外国人旅行者向け消費税免税店の拡大(商店街等)

免税手続の第三者への委託を可能とし、商店街・物産センター等において、免税手続の一括カウンターを設置を実現(平成27年4月1日より制度開始)。

併せて、一括カウンターでは、店舗を超えて購入金額の合算を認める(ただし、一般物品と消耗品は区別)。

施策の背景

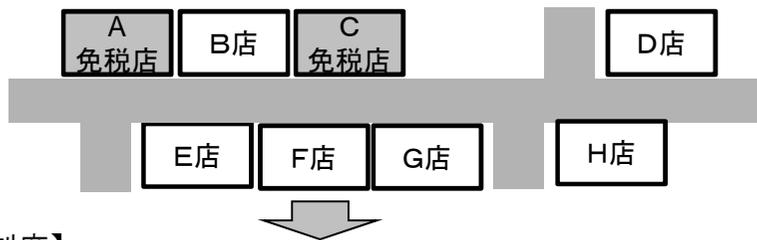
2014年10月1日より全品目が消費税免税の対象となり、地方の名産品にも対象が拡大。外国人旅行者がより一層買い物を楽しむことができるよう、地方の商店街等における免税店の拡大と外国人旅行者の利便性向上が必要。

要望結果の概要

商店街における一括カウンターの設置イメージ

【現状】

免税店が一部の店舗のみに留まっており、商店街全体に広がっていない。



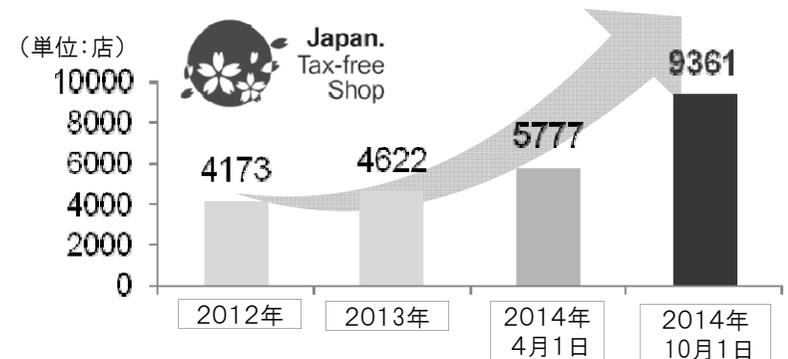
【新制度】

- ①一括カウンターの設置が可能となり、より多くの店舗が免税店許可を取得し、商店街が一体となって外国人旅行者を誘致。
- ②外国人旅行者は、一括カウンターにおいて購入金額を合算できるため免税で買い物がしやすくなり、免税手続もまとめて一度にできる。

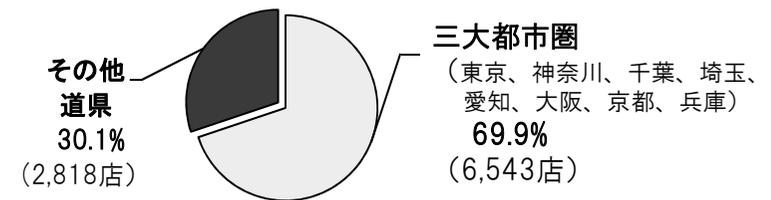


・外国人旅行者が免税店でお得に便利に買物を楽しむことで、消費額の増加が期待される。

【免税店数の増加】



《三大都市圏とその他道県における免税店数の割合》



【地域の商店街】



札幌狸小路商店街
(北海道札幌市)



川越一番街商店街
(埼玉県川越市)

地方を訪れる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

- 大型クルーズ船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。
- 平成26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たことと相まって、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。

要望の結果

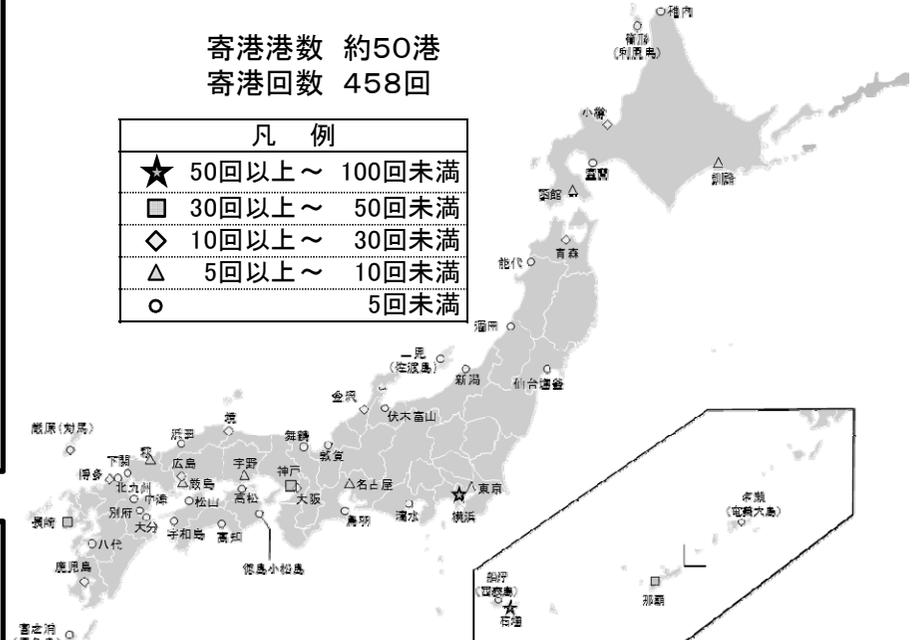
外航クルーズ船の寄港時に埠頭に臨時出店する仮設店舗の免税許可申請を簡素化する。

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

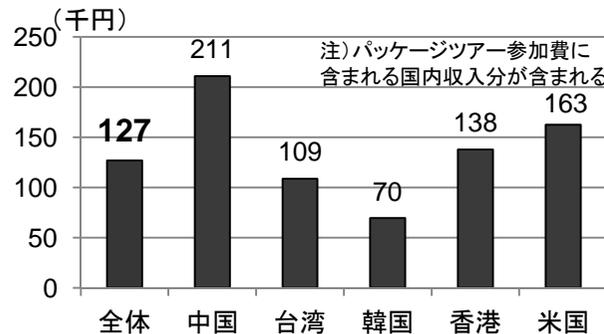
寄港港数 約50港
寄港回数 458回

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



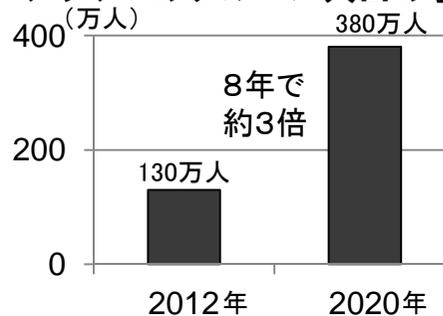
出典：港湾管理者の聞き取りを基に国土交通省港湾局作成

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)



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、国家的な重要性和投資・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。
- 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、北海道新幹線に係る鉄道施設（青函トンネル部分）についても青函トンネル特例を適用することが必要。

税制改正要望の結果

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

北海道新幹線、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

※三島特例(1/2)との連乗により課税標準5年間1/12、その後5年間1/6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

北海道新幹線(青函トンネル)、津軽海峡線(青函トンネル)及び本四備讃線(本州四国連絡橋)に係る鉄道施設

◆特例措置の内容

固定資産税：課税標準1/6に軽減

※三島特例(1/2)との連乗により課税標準1/12に軽減



鉄道の安全性向上設備に係る特例措置の延長(固定資産税)

背景

- 鉄道の最大の使命である安全輸送の確保のためには、線路設備や信号保安設備などの安全に関する設備整備を継続的に実施する必要がある。
- しかしながら、近年の地域鉄道を取り巻く経営環境は極めて厳しく、設備整備後に増大する固定資産税等の費用負担を鉄道事業者の自助努力のみで賄うことが困難になっている状況下、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、本特例措置が必要不可欠。

施策の目標

安全な輸送サービスを安定的に提供できる体制を確保できるよう、地域鉄道事業者の安全性の向上を図る。

税制改正要望の結果

- ◆ 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
- ◆ 特例措置の内容 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

予算措置(特例の対象)

■ 地域公共交通確保維持改善事業費補助金 (鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)

【補助率】1/3

平成25年度から鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対する補助率を1/2に拡充※

※財政状況の厳しい地方公共団体が支援する費用相当分

≪補助対象設備≫

- ・線路設備、電路設備、車両設備等の安全性向上に資する設備



線路設備
(軌道改良(PCまくら木化))



信号保安設備
(自動列車停止装置(ATS))



車両の更新

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。

税制改正要望の結果

- ◆特例措置の対象 低床型路面電車
- ◆特例措置の内容 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、バリアフリー車両に係る特例措置について、自動車重量税の特例措置は3年間、自動車取得税の特例措置は2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、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く「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25年度末実績）】

□ノンステップバス：約70%（43.9%） □リフト付きバス：約25%（3.9%） □福祉タクシー（UDタクシー含む）：28,000台（13,978台）

要望の結果

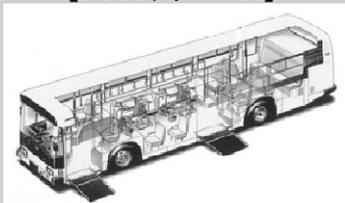
バリアフリー車両に係る特例措置について、自動車重量税の特例措置は3年間、自動車取得税の特例措置は2年間^(※)延長

※消費税率10%への引き上げ時（平成29年4月予定）まで

	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(所得税・法人税)

現行制度

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いて、事業者が製造業、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等を取得等した場合、5年間割増償却ができる。

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)

税制改正要望の結果

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		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)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)

都市再生緊急整備地域において、国土交通大臣の認定を受けた大規模※で優良な民間都市開発プロジェクト(民間都市再生事業)に係る特例措置を2年間延長する。

※事業区域面積 原則1ha以上

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。

税制改正要望の結果

都市再生緊急整備地域

所得税・法人税 5年間 3割増償却

登録免許税 建物の保存登記について本則0.4%を0.35%に引き下げ

不動産取得税 課税標準から1/5を控除
(1/10以上3/10以下の範囲内において都道府県の条例で定める場合にはその割合を控除)

固定資産税・都市計画税 5年間 課税標準を市町村の条例で定める割合に軽減
(参酌基準を3/5とし、1/2以上7/10以下の範囲内)

特定都市再生緊急整備地域

所得税・法人税 5年間 5割増償却

登録免許税 建物の保存登記について本則0.4%を0.2%に引き下げ

不動産取得税 課税標準から1/2を控除
(2/5以上3/5以下の範囲内において都道府県の条例で定める場合にはその割合を控除)

固定資産税・都市計画税 5年間 課税標準を市町村の条例で定める割合に軽減
(参酌基準を1/2とし、2/5以上3/5以下の範囲内)

適用期限

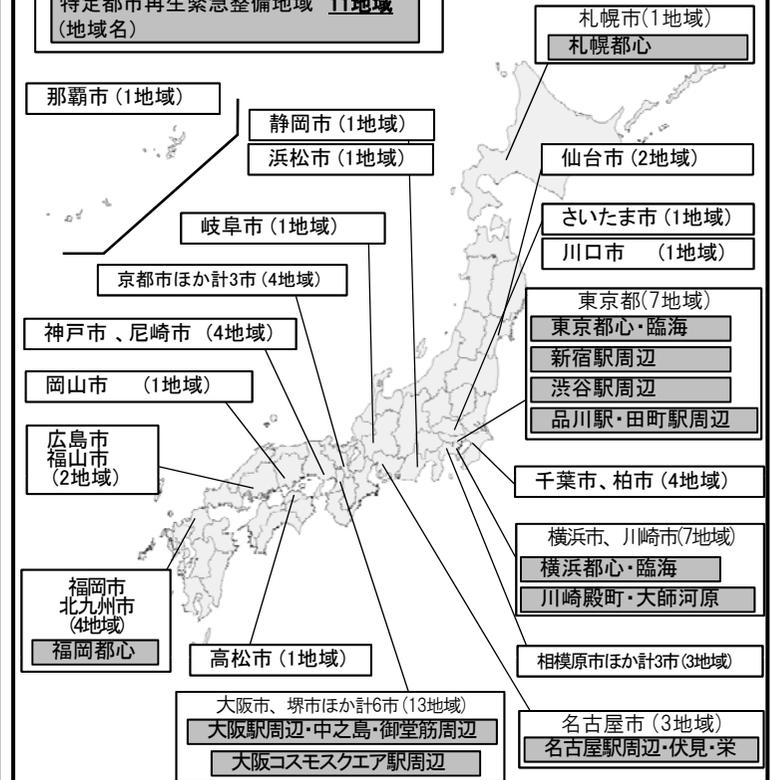
平成27年3月31日 → 平成29年3月31日(2年延長)

都市再生緊急整備地域一覧

<凡例>

都市再生緊急整備地域(都市名) **62地域**

特定都市再生緊急整備地域 **11地域**
(地域名)



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、事業化に向けた調査・検討が進められる主な事業）

- ・ 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～京急空港線）

税制改正要望の結果

◆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

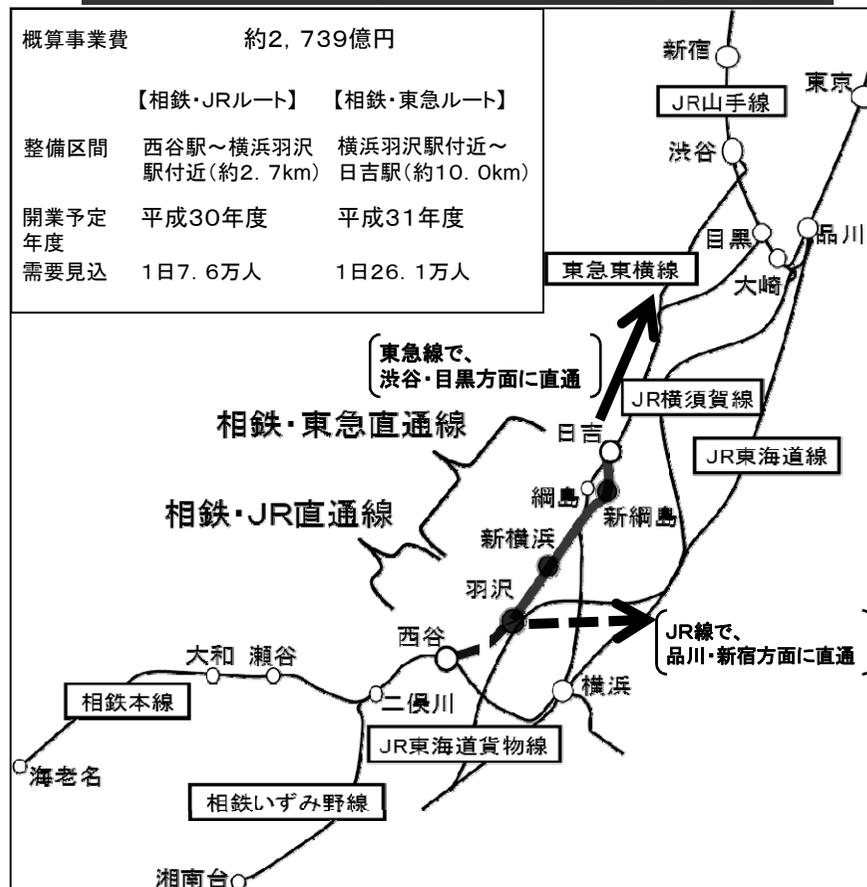
◆特例措置の内容

- ・ 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29年3月31日まで2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(約2.7km)	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。

要望の結果

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。

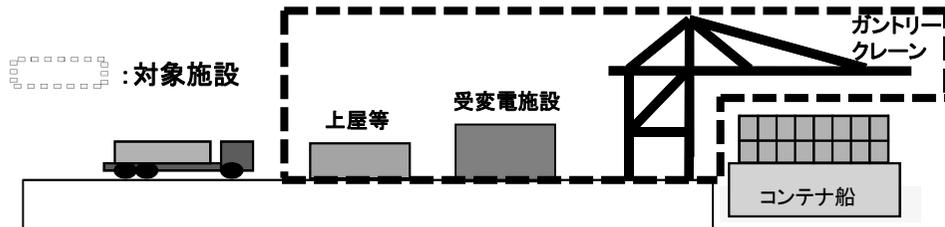
対象埠頭: 国際戦略港湾等における一定の要件を満たすコンテナ埠頭

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: 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。

要望の結果

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。

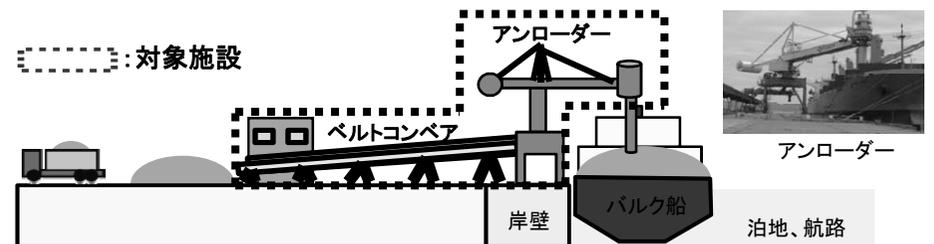
対象埠頭: 特定貨物輸入拠点港湾における一定の要件を満たす埠頭

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: 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）

船舶に係る特別償却制度の延長

要望の結果

- 適用期限：2年間延長
 （外航）環境低負荷船（日本籍船）：18/100
 環境低負荷船（外国籍船）：16/100
 （内航）環境低負荷船：16/100
 （うち環境負荷低減が著しい船舶：18/100）

○対象船舶の一部見直し

船舶建造に必要な
キャッシュフローを
生み出す

- ・船舶特償の主たる利用者は地方船主
- ・船舶建造費は数億～数十億と巨額
- ・船舶建造の頭金（船価の1～2割）に充当

省エネ性能の高い船舶建造の促進

- ・日本商船隊の国際競争力強化
- ・建設資材等の内航輸送は、地域経済や東北の復興に大きく貢献
→ 経済と国民生活を支える物流基盤

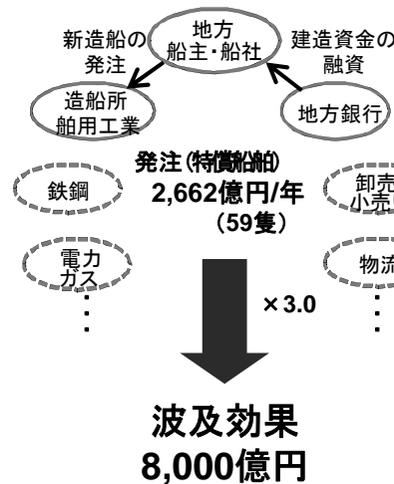
地方の経済・雇用を支える

- ・船主、船社、造船所、金融等による地方経済の循環・波及（海事クラスター）
- ・船舶の9割は日本各地の造船所で建造 → 地方創生に寄与

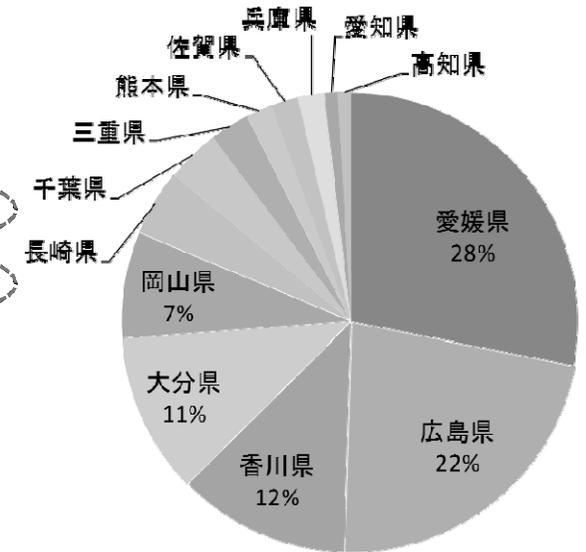
造船業、海運業、船用工業、金融等による海事クラスターの形成

船舶の約9割は国内各地の造船所で建造

▼地域経済への波及効果



▼特償船舶の建造造船所(国内所在地)



国際船舶に係る固定資産税の特例措置の延長

要望の結果

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

(※) 日本籍船であって、海上輸送の確保上重要な船舶。例えば、2,000 総トン以上の船舶であって、自動操舵装置など高度な設備を有する船舶など。

- ・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。
- ・日本籍船の大半は、安定的な国際海上輸送の確保上重要な「国際船舶(※)」と位置付けられており、そ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。

主要海運国では、固定資産税は非課税

イギリス	非課税	ノルウェー	非課税
フランス	非課税	台湾	非課税
ドイツ	非課税	シンガポール	非課税
デンマーク	非課税	中国(香港)	非課税

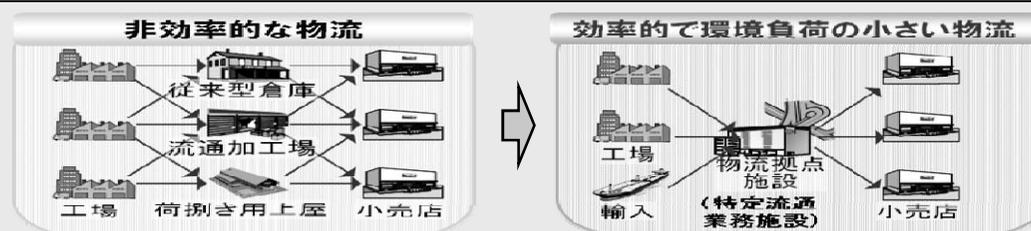
※主要海運国で課税されているのは、日本と米国の一部の州。

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

⇒税制特例の対象を大型施設に重点化した上で期間を延長し、物流の更なる効率化を推進していく



要望の結果 (P)

- 規模要件: 普通倉庫 1,500㎡→3,000㎡以上、冷蔵倉庫 3,000m³→6,000m³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)

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)



規模要件を引き上げた上で、適用期間を平成29年3月31日まで2年間延長

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創設するとともに、
- ・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(H26.10.31「国家戦略特別区域法及び構造改革特別区域法の一部を改正する法律案」を閣議決定)である。

要望の結果

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が図られる税制措置を講じる。

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。 [適用期間: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。

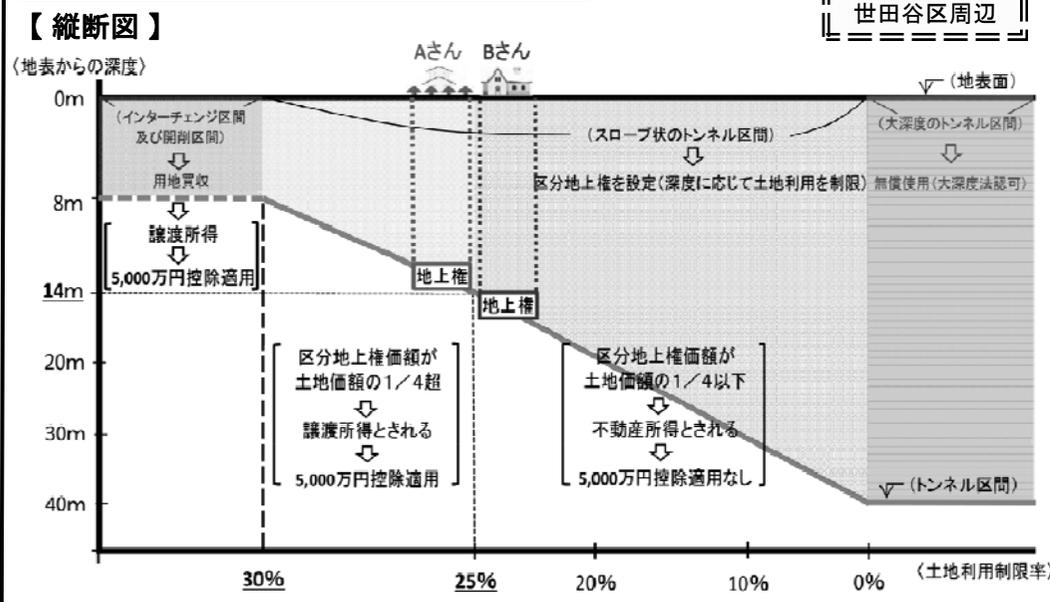
大深度地下法の認可事業に係る区分地上権等設定対価の所得区分の判定方法の見直し(所得税等)

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係る区分地上権等設定対価について、所得区分の判定方法を見直し、譲渡所得の対象範囲を拡大することにより、大深度地下を使用する公益性のある公共事業を円滑かつ迅速に推進(区分地上権等設定対価:区分地上権又は賃借権の設定対価)

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》



	Aさん	Bさん
区分地上権補償額 (a)	13,500千円	12,600千円
年間収入額(都民平均) (b)	5,800千円	
課税対象額(a)+(b)	5,800千円	18,400千円
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%)

【参考】 現行の区分地上権等の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借地権若しくは地役権の設定であ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

- 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)

要望の結果

区分地上権等設定対価について、通常は土地価額の1/4を基準として譲渡所得となるかどうかを判定するが、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係る区分地上権等設定対価については、土地価額の1/4に代えて、使用収益の制限される垂直方向の範囲に応じて設定する割合(注)とする。

(注)垂直方向の範囲に応じて設定する割合~地下30m以深に区分地上権等設定する場合には、 $1/4 \times 10/40 = 1/16$ ← これを上回れば譲渡所得と扱われる。

(これにより、大深度地下法の認可事業に係る区分地上権等設定対価については、譲渡所得とされ5000万円特別控除が適用される範囲が拡大する。)

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)

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を2年3ヶ月間(平成29年3月31日まで)延長する。

施策の背景

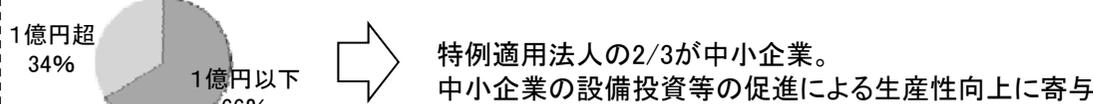
- 企業の所有する長期保有土地等の譲渡益を活用した産業の構造改革、確実な国内設備投資を喚起し、土地取引の活性化による土地の有効利用及び地域活性化を促進するために必要不可欠。
- 海外に製造業等が流出することを防ぎ、我が国の地域における雇用を維持するための手段としても不可欠。
- 特例は、都市部や大企業のみならず、地方や中小企業においても重要。

【③業種別の適用実績(件数ベース・適用総額ベース)】

- 長期保有土地等に係る事業用資産の買換特例の適用件数及び適用総額は、不動産業(適用件数32%、適用総額22%)、製造業(27%、52%)、卸売業(11%、4%)、運輸通信公益事業(9%、12%)、建設業(6%、2%)等と、多岐にわたる事業において、買換特例が活用されている。

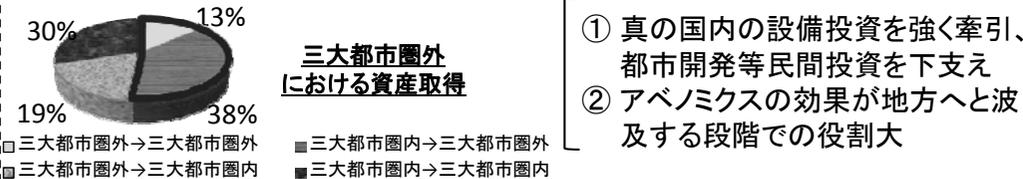
<事業用資産の買換え特例の適用状況>

【①資本規模別の適用実績(法人数ベース)】



出典:「平成25年度 租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書(第186回国会報告)」より作成

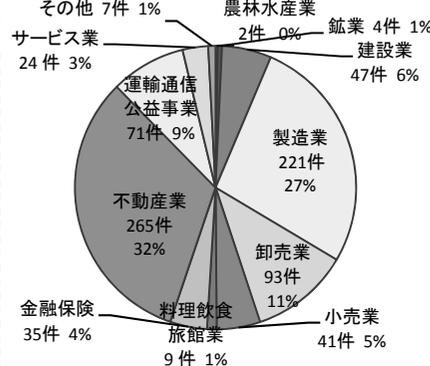
【②地域別に見た適用実績(件数ベース)】



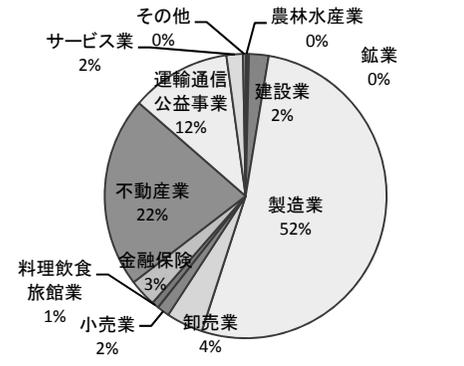
出典:国土交通省・経済産業省アンケートにより把握した平成24年度、25年度の適用実績を元に作成

⇒ **資産デフレからの脱却を確実なものとし、デフレからの着実な回復と経済再生の実現を図る。**

平成24年度実績(件数ベース)



平成24年度実績(適用総額ベース)

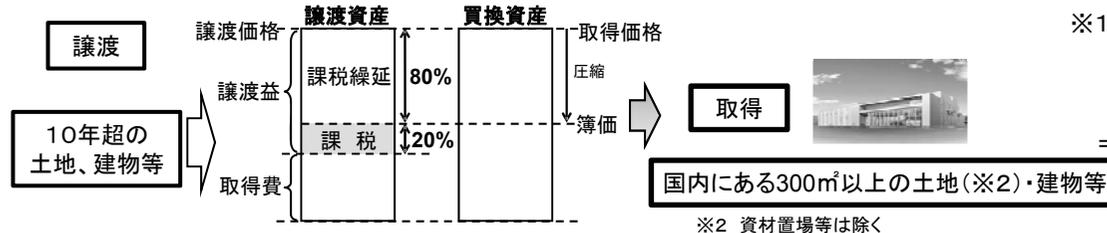


平成24年度実績	
適用件数	818件
適用総額(損金算入額の値)	2,790億円
上位10社の適用総額合計	1,089億円(38.9%)

財務省「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書(第186回国会提出)」より作成
※平成24年4月1日から平成25年3月31日までの間に終了した事業年度又は連結事業年度において適用を受けた法人税関係特別措置について、全数調査(単体法人:954,505法人、連結法人:586法人)。

要望の結果

- 一部見直し
 - 機械・装置を除外
 - 根幹は堅持しつつ、圧縮率を一部見直し(※1)
- 2年3ヶ月間(平成29年3月31日まで)の延長



※1 圧縮率の見直し内容

- 東京23区←地方(※3):70%
- 首都圏近郊整備地帯等(※4)←地方:75%
- 上記以外は全て現行通り存置(80%)

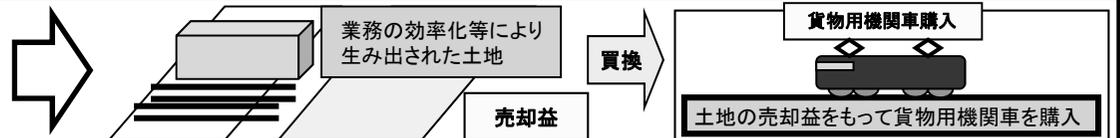
⇒影響額は約1%

- ※3 東京23区及び首都圏近郊整備地帯等を除いた地域
- ※4 東京23区を除く首都圏既成市街地、首都圏近郊整備地帯、近畿圏既成都市区域、名古屋市の一部

※2 資材置場等は除く

鉄道関係(貨物用機関車の買換特例)

鉄道貨物輸送の大部分を担っているJR貨物の所有する老朽化機関車の取替を進めることにより、モーダルシフトの促進を図る。



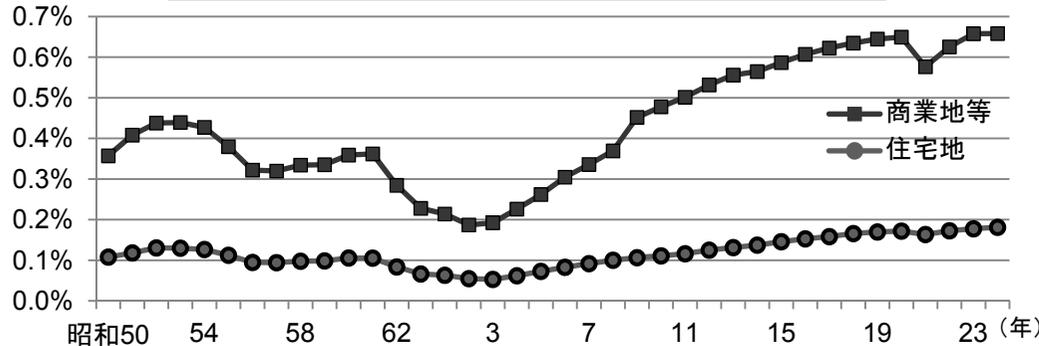
土地に係る固定資産税の負担調整措置等の延長(固定資産税・都市計画税)

土地に係る固定資産税等について、現行の負担調整措置を維持した上で、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(平成30年3月31日まで)延長する。

施策の背景

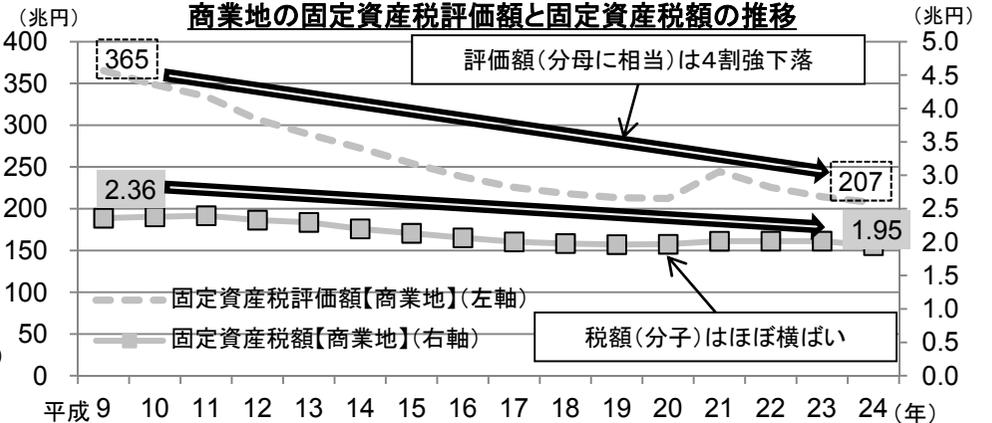
- 固定資産税については、平成6年度評価替えの際に7割評価が導入された結果、増税が目的ではないという趣旨で導入されたにもかかわらず、現在の実効税率は平成2年度の3倍以上に上昇している。
- 現行の負担調整措置が始まった平成9年度から土地の評価額が4割強下がったにもかかわらず、税額は2割弱しか下がっていない。その結果、固定資産税の実効税率は大きく上昇しており、納税者の負担感は重くなっている。

固定資産税の実効税率の推移(実効税率= 税額/資産額)



・税額は、総務省「固定資産の価格等の概要調書」の課税標準額×税率(1.4%)
 ・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書」の決定価格÷0.7とし、平成8年度以前は、内閣府「国民経済計算ストック編」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

商業地の固定資産税評価額と固定資産税額の推移



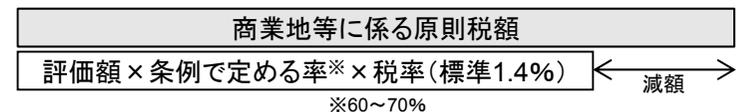
総務省「固定資産の価格等の概要調書」より作成

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。

要望の結果

現行の土地に係る固定資産税の負担調整措置等を3年間(平成30年3月31日まで)延長する。

商業地等の固定資産税等について、現行の据置特例を維持した上で、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等



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。

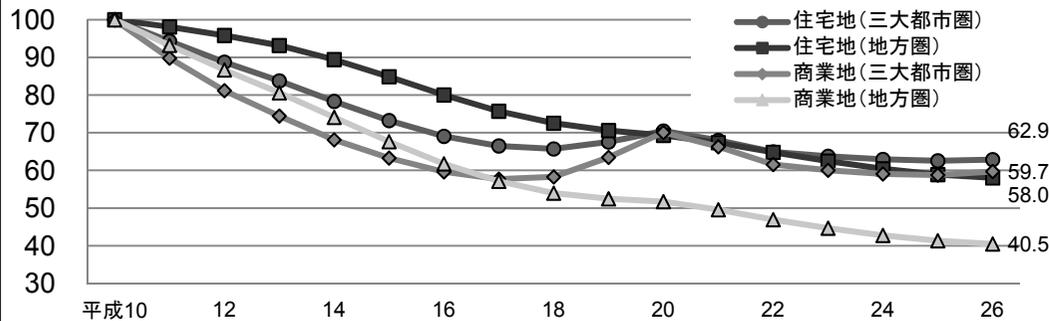
- ①土地の所有権移転登記等に係る登録免許税の特例措置(特例1.5%、本則2%)
- ②宅地評価土地の取得に係る不動産取得税の課税標準の特例措置(1/2控除)
- ③土地等の取得に係る不動産取得税の税率の特例措置(特例3%、本則4%)

施策の背景

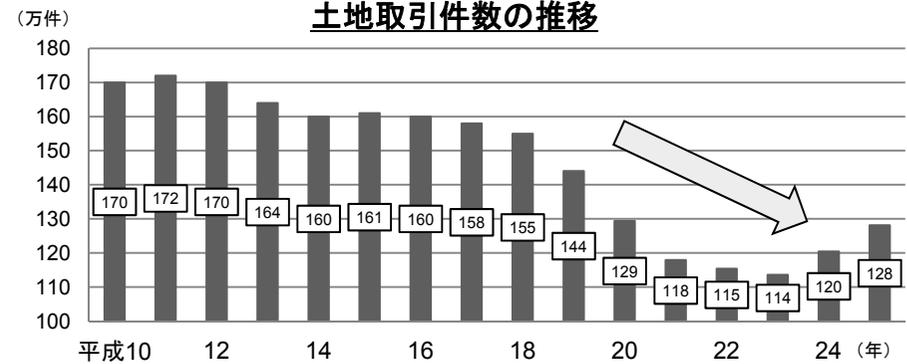
地価は、バブル崩壊以降ほぼ一貫して長期的な下落傾向。

土地取引件数は、依然として低水準。

地価公示結果の推移(指数H.10=100)



土地取引件数の推移



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、京都府、大阪府、兵庫県、愛知県、三重県 地方圏:左記以外の地域

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。

要望の結果

- 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を2年間(平成29年3月31日まで)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を3年間(平成30年3月31日まで)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)	3%	4%
		建物(住宅)	3%	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契約により不動産を取得した場合における不動産流通税の特例措置を2年延長する。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

29

< Jリート等の仕組み >

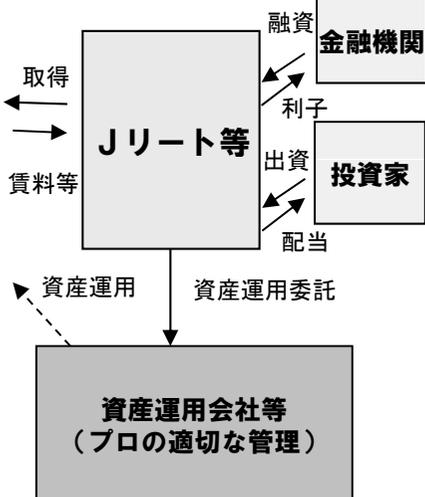


オフィス

賃貸住宅



商業施設



要望の結果

不動産を取得する際の不動産流通税の特例措置を2年延長(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)について税務上と会計上の差異(税会不一致の問題)を解消する。

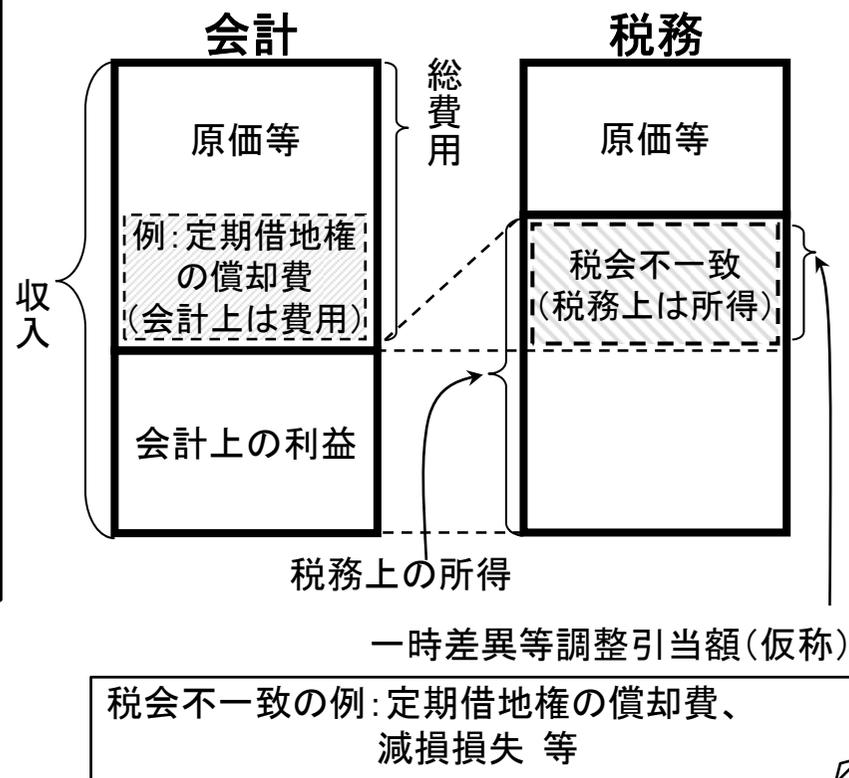
施策の背景

例えば、定期借地権の償却等の費用の計上については、会計上は費用となるものが、税務上損金算入できないなど、その処理に差異(税会不一致)がある。

その場合、当該差異が税務上の所得とされ、分配ができなくなることによって、投資法人に求められる90%超を配当しなければならないという要件(導管性要件)を満たせなくなる恐れがあるため、当該所得の分配を可能とする新たな措置が必要。

※ 導管性とは、利益配当について、投資法人段階で課税されず、投資家段階のみ課税対象となる仕組み。具体的には、会計上の税引前当期純利益の90%超を配当する等の要件がある。

税会不一致が生じた場合



要望の結果

税会不一致の解消を図るため、税務上損金算入が可能な範囲を拡大し、一時差異等調整引当額(仮称)を設ける。

車体課税の見直し（自動車取得税・軽自動車税・自動車重量税等）

車体課税については、自動車取得税・自動車重量税のエコカー減税の見直し・延長、軽自動車税のグリーン化特例（軽課）の導入等を行う。

地方税

自動車取得税

○平成27年4月以降
 <エコカー減税の見直し> (H27.4~H29.3)
 【乗用車等の例】

対象車	内容	対象車	内容
電気自動車 等	非課税	電気自動車 等	非課税
H27年度燃費基準+20%達成		H32年度燃費基準+20%達成	
H27年度燃費基準+10%達成	▲80%	H32年度燃費基準+10%達成	▲80%
H27年度燃費基準達成	▲60%	H32年度燃費基準達成	▲60%
		H27年度燃費基準+10%達成	▲40%
		H27年度燃費基準+5%達成	▲20%

○消費税率10%引上げ時
 <自動車取得税の廃止>
 <環境性能割の導入>

- ・自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化するもの
- ・省エネ法に基づく燃費基準値の達成度に応じて、税率が0~3%の間で変動する仕組み
- ・H28年度以後の税制改正において具体的な結論を得る

【重量車の例】

対象車		内容	対象車		内容
電気自動車 等		非課税	電気自動車 等		非課税
H27年度燃費基準+10%達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	▲80%	H27年度燃費基準+15%達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	▲80%
H27年度燃費基準+5%達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	▲60%	H27年度燃費基準+10%達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	▲60%
H27年度燃費基準達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	—	H27年度燃費基準+5%達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	▲40%
			H27年度燃費基準達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	—

軽自動車税

○平成27年4月以降
 <グリーン化特例(軽課)の導入>
 (H27.4~H28.3)

【乗用車の例】

対象車(※1)	内容(※2)
電気自動車 天然ガス自動車(※3)	概ね▲75%
H32年度燃費基準+20%達成(※4)	概ね▲50%
H32年度燃費基準達成(※4)	概ね▲25%

- ※1 新規取得した軽四輪等（三輪以上の軽自動車）に限る。
- ※2 平成28年度分を軽減
- ※3 平成21年排ガス規制NOx10%低減
- ※4 平成17年排ガス規制NOx等75%低減

自動車重量税

○平成27年5月以降
 <エコカー減税の見直し> (H27.5~H29.4) 【乗用車等の例】

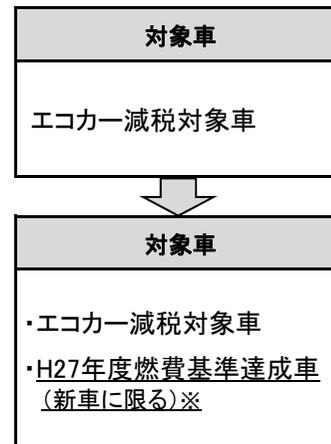
対象車	初回車検	対象車	初回車検
電気自動車 等	免税*	電気自動車 等	免税*
H27年度燃費基準+20%達成		H32年度燃費基準+20%達成	
H27年度燃費基準+10%達成	▲75%	H32年度燃費基準+10%達成	▲75%
H27年度燃費基準達成	▲50%	H32年度燃費基準達成	▲50%
		H27年度燃費基準+5%達成	▲25%

※初回車検免税の場合は、2回目も免税

【重量車の例】

対象車		内容	対象車		内容
電気自動車 等		免税*	電気自動車 等		免税*
H27年度燃費基準+10%達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	▲75%	H27年度燃費基準+15%達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	▲75%
H27年度燃費基準+5%達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	▲50%	H27年度燃費基準+10%達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	▲50%
H27年度燃費基準達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	—	H27年度燃費基準+5%達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	▲25%
			H27年度燃費基準達成	NOx・PM 10%低減 H21年排ガス規制	—

<本則税率適用車見直し>
 (H27.5~H29.4)



※平成17年排ガス規制NOx等75%低減

国税

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)

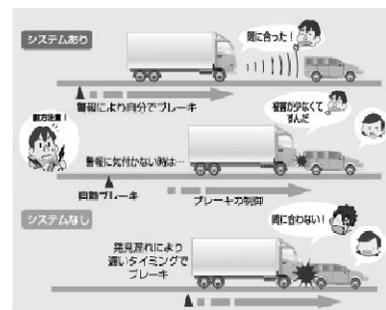
先進安全自動車(ASV)技術を備えるトラック・バスに係る特例措置について、対象要件の拡充等を行った上で、自動車重量税の特例措置は3年間、自動車取得税の特例措置は2年間延長する。

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、義務化までの間、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



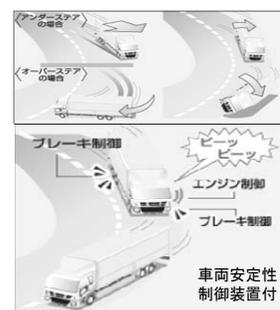
事故削減効果

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

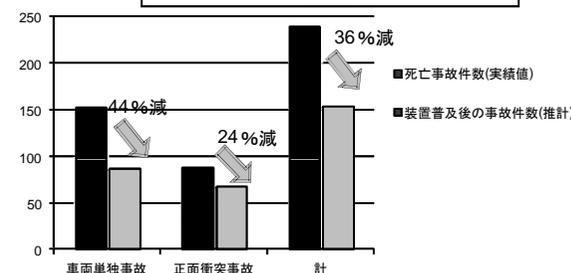
- ※1 平成22年事故件数より試算
- ※2 事故件数は全車種区分の総計
- ※3 減速制御によって車両速度が20km/h減少すると仮定し、減少後の速度帯における事故発生比率から低減件数を算出

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



要望の結果

衝突被害軽減ブレーキを備えるトラック・バスに係る特例措置について、対象要件の拡充等(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すること等)を行った上で、自動車重量税の特例措置は3年間、自動車取得税の特例措置は2年間^(※)延長

※消費税10%への引き上げ時(平成29年4月予定)まで

特例の内容

	自動車重量税(国税)	自動車取得税(地方税)
1装置装着	50%軽減(初回のみ)	取得価額から350万円控除
両装置装着	75%軽減(初回のみ)	取得価額から525万円控除

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	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)		

※車両総重量20トン超22トン以下のトラックについて、1装置装着の特例期間は平成28年10月31日まで

平成28年11月1日以降は両装置装着に限り、自動車重量税:50%軽減(初回のみ)、自動車取得税:取得価額から350万円控除

※車両総重量5トン以下のバスに係る特例措置の対象装置は、衝突被害軽減ブレーキに限る

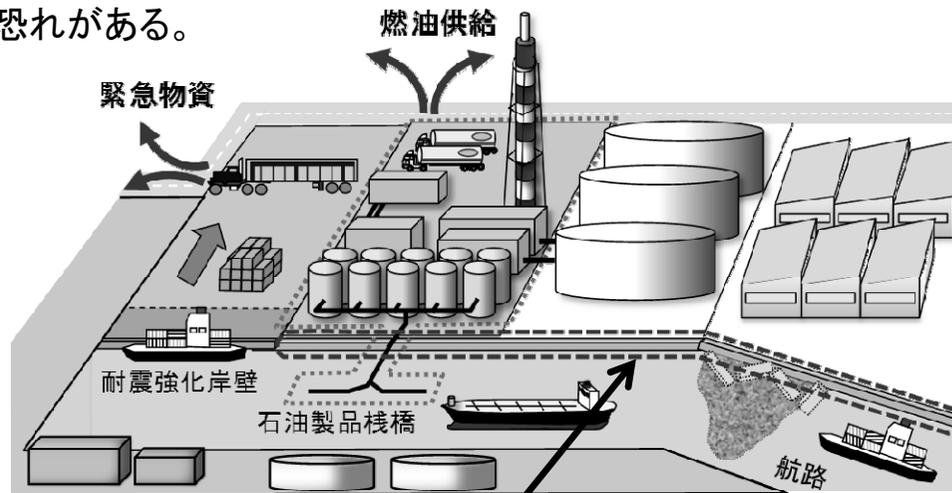
緊急物資等の輸送確保に向けた港湾における民有護岸等の耐震改修促進のための課税標準の特例措置の創設(固定資産税)

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

要望の結果

- 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 2/3
 - ・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。

税制改正要望の結果

◆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

◆特例措置の内容 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

浸水防止用設備に係る特例措置の拡充(固定資産税)

施策の背景

- 近年、集中豪雨等の多発により浸水被害が発生していることから、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ため、避難確保や浸水防止を図ることが必要。



福岡市営地下鉄
博多駅
(平成15年7月)



NY地下鉄
86ストリート駅
(平成24年10月)



京都市営地下鉄
(平成25年9月)

要望理由

【浸水想定区域の拡大(水防法改正予定)】

- 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)から想定される最大規模の降雨とする。

税制改正要望の結果

- 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 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。

※「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

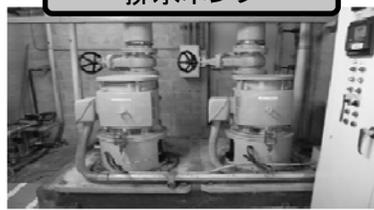
止水板



防水扉



排水ポンプ



換気口浸水防止機



軽油引取税の課税免除の特例措置の延長

税制改正要望の結果

船舶、鉄軌道用車両、建設機械、荷役機械等の動力源に使用される軽油に係る軽油引取税の課税免除
(下記1～9(3年間(平成30年3月31日まで)延長))

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。



2. 港湾整備等に從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。中でも主に軽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。



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。



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、災害対応等を通じた地域の維持のためにも、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、災害対応等を通じた地域の維持を図る。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。



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

物流分野における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能率の荷役機械及びはしけいかに運送用船舶の導入・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。



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

倉庫業者の約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。



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て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。



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者の経営環境の改善のみならず、スキー場を抱える地域の経済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及び地域経済の活性化を図るためには、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及び地域経済の活性化を図る。



9. 海上保安庁の船舶の動力源

○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加している。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、本特例措置の延長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。

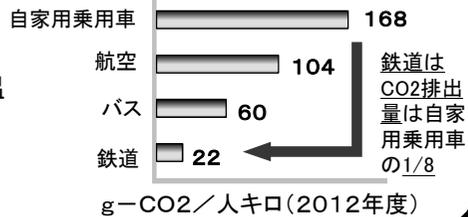


低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置の延長(固定資産税)

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)

税制改正要望の結果

- ◆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
- ◆特例措置の内容: 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

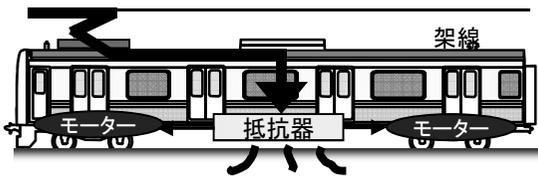
適用要件

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回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. 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で、上記の要件を備えたもの

適用車両(例)

既存車両

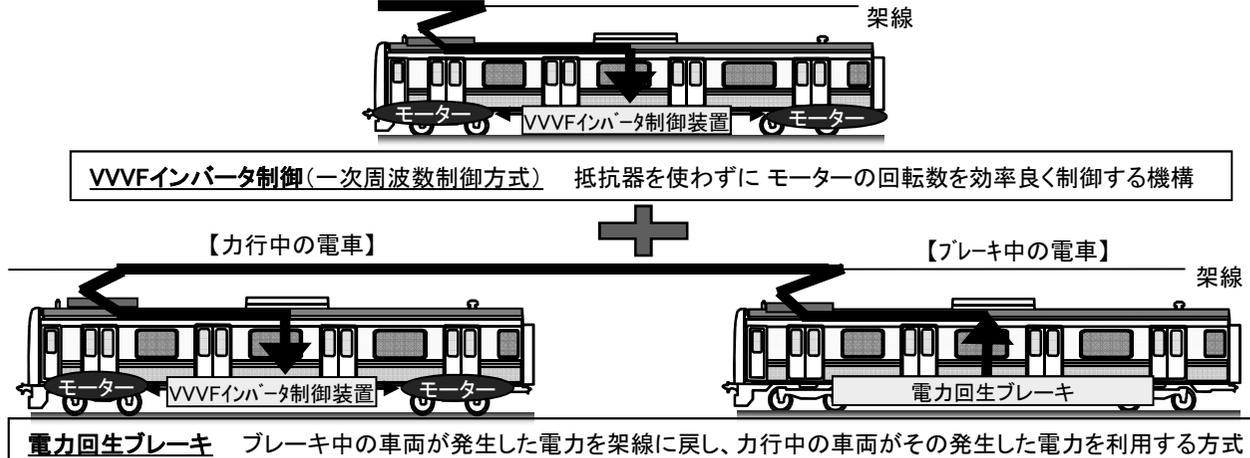


抵抗器を使ってモーターを制御しているため、無駄な熱エネルギーが発生

CO2排出量
約30~50%改善

更新

新規車両



IV. 主要項目以外の項目

1. 国土交通省主管

- 地方分権一括法等による権限の移譲に伴う所要の措置(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
- 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)
- 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)
- 市街地再開発事業等におけるグループ法人税制の適用に係る所要の措置(法人税、法人住民税、事業税)
- 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廃止
- 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)
- 雨水貯留利用施設に係る割増償却制度の延長
- 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
- 低公害車の燃料等供給設備に係る固定資産税の特例措置の延長
- 技術研究組合の所得計算の特例