

## 自動車重量税・自動車取得税の時限的減免 (自動車重量税・自動車取得税)

環境性能に優れた自動車の取得・保有に係る税負担を時限的に減免することにより、環境対応車の普及促進を図る観点から、平成21年度税制改正により創設。

3年間の措置として自動車ユーザー・国民に広くPRされており、予定通り、23年度末まで3年間実施することが必要。

### < 対象車と軽減率 >

次世代自動車	免 税	
登録車・軽自動車		排ガス基準
	2010年度燃費基準 +25%達成車	75%軽減
	2010年度燃費基準 +15%達成車	50%軽減
重量車 (バス・トラック等)		2015年度重量車 燃費基準達成車
	ポスト新長期規制適合車	75%軽減
	排ガス基準 (NOx又はPM+10%低減)	50%軽減

【次世代自動車】

電気自動車(燃料電池自動車含)、プラグイン・ハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車  
ハイブリッド自動車・天然ガス自動車(一定の性能要件を満たすもの)

### < 対象税目 >

自動車重量税

【新 車】

購入時の初回車検分(乗用車:3年間分)

平成21年4月1日～平成24年4月30日までに新規検査を受ける場合

【既販車】

措置期間中 最初に受ける継続車検分(乗用車:2年間分)

平成21年4月1日～平成24年4月30日までに継続検査等を受ける場合

自動車取得税

平成21年4月1日～平成24年3月31日までに新車の取得が行われる場合

# 自動車重量税・自動車取得税の時限的減免 (自動車重量税・自動車取得税)

【創設年度:平成21年度、平成21年度減収額試算:(重量税)1,020億円(取得税)1,103億円】

## <合理性>

本措置は、環境性能に優れた自動車の取得・保有に係る負担を減免するものであり、あり、本年度から3年間の時限的措置として措置されたもの。

3年間の措置として自動車ユーザー・国民に広くPRされ、また、自動車メーカーもその前提で環境性能に優れた自動車の開発・投入を進めており、予定通り、23年度末まで3年間実施することが必要。

## <有効性>

環境対応車の普及に大きな効果を上げている。

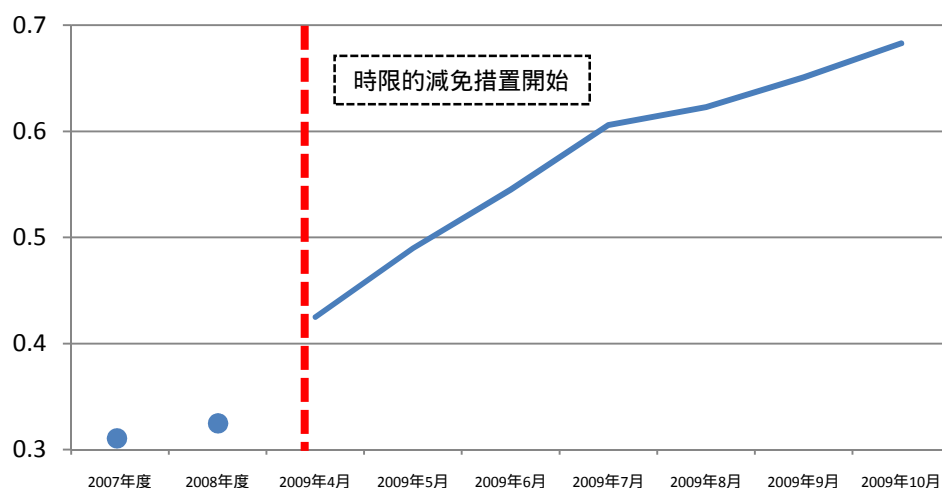
本措置は、トラック・バスを含む登録車、軽自動車等の幅広い自動車ユーザーに対し、環境性能に優れた自動車の取得・継続保有に係る負担を軽減するもの。適用台数としては、200万台を超える台数が想定され有効な措置。

## <相当性>

エコカー補助は、車の保有構造のグリーン化を進めつつ、経済危機対策として集中的に内需喚起を図る観点から実施。両者の政策目的及び支援措置は異なるため、税制で支援することは相当性がある。

なお、課税の根拠を失った暫定税率の廃止は、税制への国民の信頼回復が目的。環境対策であるエコカー減税とは目的が異なる。(暫定税率を廃止してもエコカー減税が適用されなければ、環境に良い車の税負担は増加。(例:ハイブリッドで約8万円の負担増))

総販売台数に占める減税対象車の割合



(参考)

環境対応車(排ガス4 かつ2010年燃費基準+15%達成以上達成車)の割合

4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
42.5%	49.0%	54.5%	60.6%	62.3%	65.1%	68.3%

## 自動車税のグリーン税制 (自動車税)

排出ガス・燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車の普及を進めることを目的とし、環境負荷の大きな車より環境負荷の小さな車を選好するためのインセンティブとして、保有段階で生じる自動車税の軽減及び重課措置を講ずるもの。

排出ガス・燃費性能などに応じて自動車税(購入の翌年度のみ)を軽減する一方、新車登録から一定年数を経過した環境負荷の大きい自動車に対しては重課を行う税込中立の制度。

プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車を対象に加えるとともに、適用期限を2年間延長することが必要。

燃費性能	排出ガス性能	新 (平成17年排出ガス規制から 75%以上低減)
燃費基準 + 15% (2010年度燃費基準 15%以上25%未満)		25%軽減
燃費基準 + 25% (2010年度燃費基準 25%以上)		50%軽減
電気自動車(燃料電池自動車含む)、 天然ガス自動車		50%軽減

### < 重課 >

11年超のディーゼル車、13年超のガソリン車・LPG車に対して、10%重課  
新車新規登録から11年、13年を経過した翌年度から重課

### < 低燃費かつ低排出ガス認定車 の普及状況 >

平成18年度 156万台

平成19年度 328万台

平成20年度 284万台

現在登録されている車の約6%。

電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車及び低燃費かつ低排出ガス認定車

( かつ燃費基準 + 20%達成車、 かつ燃費基準 + 10%達成車)

上記要件からメタノール自動車を除外及び低燃費かつ低排出ガス認定車の要件を絞り込み

( かつ燃費基準 + 25%達成車、 かつ燃費基準 + 15%達成車)

# 自動車税のグリーン税制 (自動車税)

【創設年度:平成13年度、平成22年度減収額試算(重課)23,940百万円(軽課)22,642百万円】

## < 合理性 >

京都議定書目標達成計画(平成20年3月)、低炭素社会づくり行動計画(平成20年7月)等の閣議決定に位置付けられているように、運輸部門におけるCO2排出削減の観点から本措置は重要な施策。

低燃費かつ低排出ガス認定車の普及は進んでいるものの、車の保有構造のグリーン化を進めるためには、さらに環境性能の良い自動車の普及を進めることが重要。

## < 有効性 >

本措置は、登録車、軽自動車等の幅広い自動車ユーザーに対し、環境性能に優れた自動車の保有に係る負担を広く軽減するもの。その対象台数も、平成20年度で284万台と多くの自動車対象となっている。

## < 相当性 >

自動車取得による内需振興・環境対策を目的に時限的に措置されたエコカー補助・エコカー減税に対し、本措置は自動車の保有構造のグリーン化を進めることを目的としており、また対象税目も異なるものであるなど、明確な役割分担が存在。なお、排出ガス及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車に対しインセンティブを与える一方で、車齢の古い車に対し重課を課すことで税収中立を保っている。

登録車、軽自動車等の幅広い自動車ユーザーに対し、環境性能に優れた自動車の保有に係る負担を広く軽減するものであり、また、購入の翌年度のみ軽減となっており、政策手段、課税の公平性等の観点からも適切な措置内容と認識。

プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車を対象に加えるとともに、適用期限を2年間延長することが必要。

### 京都議定書目標達成計画(平成20年3月28日全部改定)

#### 自動車単体対策の推進

運輸部門におけるエネルギー消費の大半を自動車部門が占めていることから、自動車単体対策として、世界最高水準の燃費技術により燃費の一層の改善を図るとともに、燃費性能の優れた自動車やクリーンエネルギー自動車の普及等の対策・施策を推進する。

#### 【対策評価指標】

クリーンエネルギー自動車(CEV)の普及台数目標: 69~233万台

	電気	メタノール	天然ガス自動車	低燃費かつ低排出ガス認定車												合計	
				かつ 燃費基準+25%			かつ 燃費基準+20%			かつ 燃費基準+15%			かつ 燃費基準+10%				
				ガソリン	ハイブリッド	計	ガソリン	ハイブリッド	計	ガソリン	ハイブリッド	計	ガソリン	ハイブリッド	計		
18年度	342	19	21,300	-	-	-	557,466	92,983	650,449			0	883,398	0	883,398	1,555,508	
19年度	294	19	22,353	-	-	-	1,366,270	185,430	1,551,700			0	1,703,168	0	1,703,168	3,277,534	
20年度	274	16	23,356	502,645	124,751	627,396	1,729,624	174,523	1,904,147	283,654		0	283,654	2,056,744	0	2,056,744	2,838,827

(参考) : 平成17年排ガス基準値より、有害物質を75%以上低減させた低排出ガス車

燃費基準+25% : 2010年度燃費基準より25%以上燃費性能の良い自動車

燃費基準+20% : 2010年度燃費基準より20%以上燃費性能の良い自動車



燃費基準+15% : 2010年度燃費基準より15%以上燃費性能の良い自動車

## 低燃費車に係る課税標準の特例措置の延長 (自動車取得税)

大気汚染問題や地球温暖化問題に対応し、自動車の排出ガスのクリーン化及び燃費の改善を図ることを目的とする。

エネルギーの使用の合理化に関する法律(省エネ法)に基づく燃費基準達成車かつ低排出ガス認定車を取得した場合に係る課税標準の特例措置を講ずるもの。

平成21年度より新車を対象とした自動車取得税の時限的減免措置(エコカー減税)が創設されたため、対象の重複する本特例措置は中古車を対象とする措置となっている。

燃費性能	排出ガス性能	新 (平成17年排出ガス規制から 75%以上低減)
燃費基準 + 15% (平成22年度燃費基準比 15%以上25%未満)		取得価額から15万円を控除した上で課税 (5%: 7,500円 3%: 4,500円)
燃費基準 + 25% (平成22年度燃費基準比 25%以上)		取得価額から30万円を控除した上で課税 (5%: 15,000円 3%: 9,000円)

< 低燃費かつ低排出ガス認定車(各年度毎新車新規登録台数) >

平成18年度 132万台

平成19年度 155万台

平成20年度 107万台

(注)新車を含む台数

低燃費かつ低排出ガス認定車(                      かつ燃費基準 + 20%達成車、                      かつ  
燃費基準 + 10%達成車(ハイブリッド自動車を除く)

低燃費かつ低排出ガス認定車の要件を絞り込み(                      かつ燃費基準 + 25%  
達成車、                      かつ燃費基準 + 15%達成車)



# 低燃費車に係る課税標準の特例措置の延長 (自動車取得税)

【創設年度:平成11年度、平成22年度減収額試算3,990百万円】

## < 合理性 >

京都議定書目標達成計画(平成20年3月)等の閣議決定に位置付けられているように、運輸部門におけるCO2排出削減の観点から本措置は重要な施策である。

年々低燃費かつ低排出ガス認定車の普及は進んできているものの、自動車の保有構造のグリーン化を進めるためには、さらに環境性能の良い自動車の普及を進めることが重要。

## < 有効性 >

本措置は、登録車、軽自動車等の幅広い自動車ユーザーに対し、環境性能に優れた自動車の取得に係る負担を広く軽減するもの。来年度の適用見込み台数も、60万台を超えるなど多くの自動車対象となっている。(中古車市場 約700万台)

## < 相当性 >

環境対策・内需振興を目的とするエコカー減税・エコカー補助金に対し、本措置は環境負荷の低減を目的としており、また中古車が対象であるなど、明確な役割分担が存在。

登録車、軽自動車等の幅広い自動車ユーザーに対し、環境性能に優れた自動車の保有に係る負担を広く軽減するものであり、また、購入時一回のみの軽減となっており、政策手段、課税の公平性等の観点からも適切な措置内容と認識。

### 京都議定書目標達成計画 (平成20年3月28日全部改定)

#### 自動車単体対策の推進

運輸部門におけるエネルギー消費の大半を自動車部門が占めていることから、自動車単体対策として、世界最高水準の燃費技術により燃費の一層の改善を図るとともに、燃費性能の優れた自動車やクリーンエネルギー自動車の普及等の対策・施策を推進する。

#### 【対策評価指標】

クリーンエネルギー自動車(CEV)の普及台数目標: 69~233万台

## < 各年度毎新車新規登録台数 >

	低燃費かつ低排出ガス認定車												合計
	かつ 燃費基準+25%			かつ 燃費基準+20%			かつ 燃費基準+15%			かつ 燃費基準+10%			
	ガソリン	ハイブリッド	計	ガソリン	ハイブリッド	計	ガソリン	ハイブリッド	計	ガソリン	ハイブリッド	計	
18年度	0	0	0	518,082	86,111	604,193	0	0	0	806,500	0	806,500	1,324,582
19年度	0	0	0	783,985	86,449	870,434	0	0	0	770,514	0	770,514	1,554,499
20年度	445,521	108,692	554,213	402,076	0	402,076	221,075	0	221,075	365,410	0	365,410	1,068,672

(参考) : 平成17年排ガス基準値より、有害物質を75%以上低減させた低排出ガス車

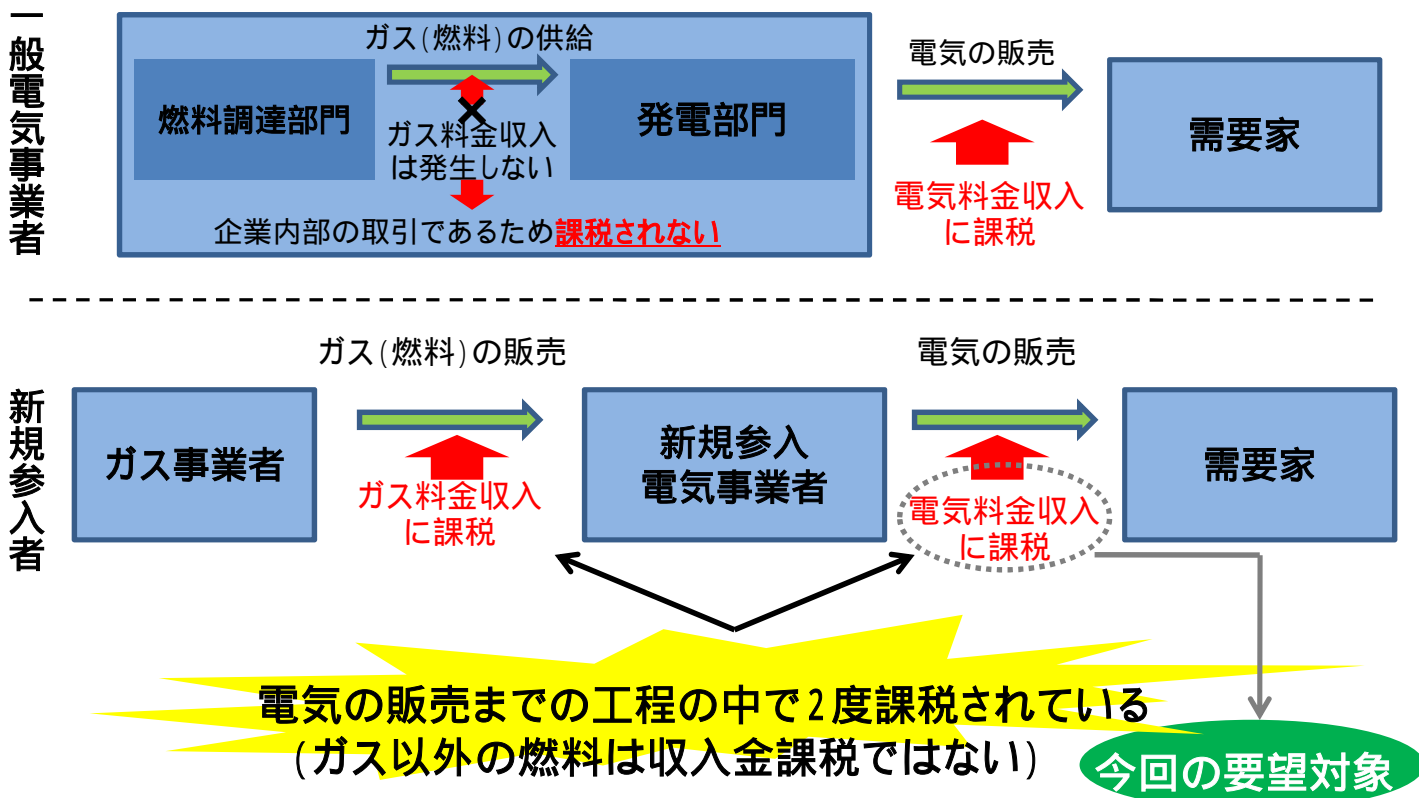
燃費基準+25% : 2010年度燃費基準より25%以上燃費性能の良い自動車

燃費基準+20% : 2010年度燃費基準より20%以上燃費性能の良い自動車

燃費基準+15% : 2010年度燃費基準より15%以上燃費性能の良い自動車

# 電気供給業者に対する課税標準の算定にあたって、ガス供給業者よりガスの供給を受けて電気を供給する場合の当該ガスに対する支払額相当額を控除する制度（事業税）【平成22年度減収見込額 1,579百万円】

電力会社と新規参入者の競争条件を同じにして競争を活性化させることが目的。  
 電気事業者・ガス事業者は事業税を所得ではなく収入金を基準に課税されている。  
 電力会社が自らガスを調達し、発電した電気を販売するときは、1回の課税。  
 他方、新規参入者がガス会社からガスを調達し、発電した電気を販売すると、ガス会社・新規参入者がそれぞれ課税される(計2回)。  
 新規参入者のガス調達についても、電力会社同様1回の課税とすべき。



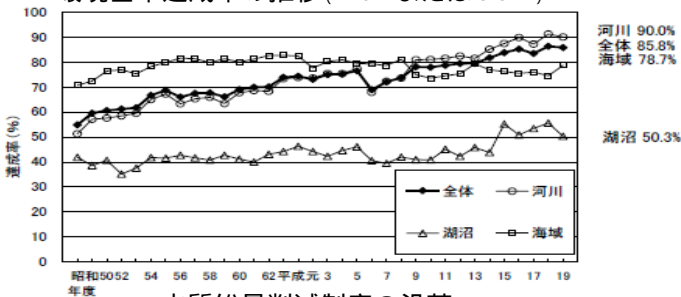
- 新規参入者の例**  
 (カッコ内は出資会社)
- ・扇島パワー(東京ガス・昭和シェル)
  - ・川崎天然ガス(東京ガス・新日本石油)
  - ・エヌエスエネルギー袖ヶ浦(新日鉄エンジニアリング)
  - ・イースクエア(荏原製作所・エネット)
  - ・MC川尻エネルギーサービス(三菱商事)
  - ・MHI横浜(三菱重工)

# 公害防止用設備の課税標準の特例(固定資産税)

公害防止対策については、昭和40年代に比較して環境基準達成率が改善するなどの成果を収め、公害防止対策先進国として諸外国からも高い評価を得ているところ。しかし、水質分野においては第7次水質総量規制への対応、暫定排水基準の見直し等、環境負荷物質に係る新たな知見に基づく環境規制の強化等により、事業者の公害防止設備投資に係る負担も上昇している。

このような環境規制の中で、水質分野においては、企業の公害防止設備投資に係る税制上の優遇措置を行うことで、事業者の公害防止対策に対する取組を支援し、我が国の環境対策の推進及び良好な生活環境の保全を図ることが必要である。

環境基準達成率の推移(BODまたはCOD)



BOD等生活環境項目については86%程度の環境基準達成率に留まっており、閉鎖性海域の環境基準達成率についてはさらに低いものとなっている。

BOD・・・生物化学的酸素要求量  
COD・・・化学的酸素要求量

水質総量削減制度の沿革

	基本方針策定	目標年度	指定項目
第1次	昭和54年6月	昭和59年度	COD
第2次	昭和62年1月	平成元年度	COD
第3次	平成3年1月	平成6年度	COD
第4次	平成8年4月	平成11年度	COD
第5次	平成13年12月	平成16年度	COD、窒素、りん
第6次	平成18年11月	平成21年度	COD、窒素、りん

5次に渡る水質総量規制によりCOD負荷量はかなりの削減が図られているが、平成23年度中に第7次水質総量規制が実施される予定であり、**より厳しい削減目標の設定**が想定されている。

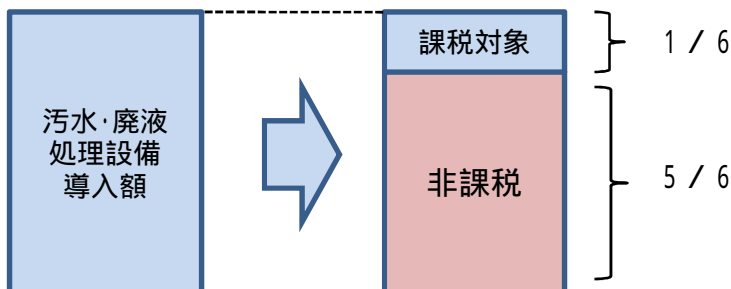
暫定排水基準適用業種の推移



暫定排水基準の適用業種については、一般排水基準への移行可能性を検討しつつ暫時見直しが行われている。**今後も順次適用業種の見直しがされていく予定。**

暫定排水基準とは・・・水質汚濁防止法に基づく一般排水基準を直ちに遵守できない業種に対して適用されている、より緩やかな排水基準。

## < 公害防止用設備の課税標準の特例(概要) >



汚水・廃液処理設備を導入した際に、固定資産税の課税標準の特例措置(取得価格を1/6とする)を認めるもの。



## 公害防止用設備の課税標準の特例(固定資産税)

【創設年度:平成8年度、平成22年度減収額:552.6百万円、適用件数:784件(H20)】

### <合理性>

環境基本法においては、環境の保全の目的の下、政府は財政上の措置等を講じなければならぬとされ、水質汚濁防止法においては、水質の汚濁防止に資するため、国は処理施設の設置等につき援助に努めることとされている。

水質汚濁防止法に基づく水質総量規制においては、平成23年度中には第7次水質総量規制が実施され、より厳しい削減目標の設定が想定されており、水質汚濁防止法に基づく暫定排水基準については、平成22年度以降の一律排水基準への移行可能性を検討しつつ暫時見直しが行われる予定である。

### <有効性>

年度毎に業界等にヒアリングを行って実態把握を適切に行っている。平成20年度の利用実績は、適用件数:784件、減収額:5.16億円となっており、十分な利用実績があるものと考えられる。(経済産業省調べ)

平成20年度の適用件数の内訳においては、中小企業比率が90%を越えるものとなっており、大企業・中小企業双方において本税制が適用されている。

適用件数は平成19年度771件、平成20年度784件、平成21年度632件(見込)と一定の実績で推移しており、今後も幅広い業界において一定の設備の導入が見込まれている。

### <相当性>

本税制は大企業・中小企業を含めた幅広い範囲の企業を対象とし、設備のランニングコストの低減に寄与するものである一方、財政投融资(日本政策金融公庫「環境・エネルギー対策資金」)については中小企業のみを対象としており、中小企業における公害防止設備導入のための資金調達の円滑化を図るものである。

適用実績(汚水・廃液処理設備)(経済産業省調べ)

実績	平成19年度 (実績)	平成20年度 (実績)	平成21年度 (見込)	平成22年度 (見込)
設置件数	771	784	632	575
投資額(百万円)	33,541	44,253	29,198	21,129
減収額(百万円)	391.3	516.3	340.9	552.6
中小企業件数	720	711	578	549
中小企業比率	93%	91%	91%	95%

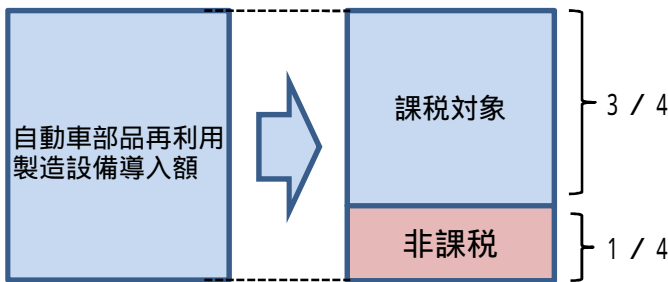
# 廃棄物再生処理用設備に対する課税標準の特例措置(固定資産税)

我が国の循環型社会の構築に向けて、循環型社会形成推進基本法の制定を経て、多数のリサイクル関連法が整備され、その推進が着実に図られてきているところ。大型廃棄物である使用済み自動車(年間358万台)については、自動車リサイクル法に基づき、3R(リデュース・リユース・リサイクル)を推進し、シュレッダーダストの法定目標値を達成していくことが重要。

使用済み自動車から再利用製品を製造する設備(リユース関連設備)については、自動車部品のリユースに不可欠な設備、リユースの促進によるシュレッダーダストの法定目標値達成に寄与、自動車解体業者の大半は財政基盤の脆弱な中小企業であり、設備の経年劣化が進行、との特徴あり。

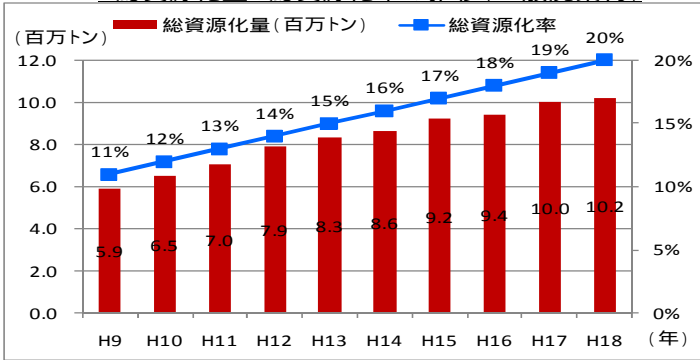
このため、自動車解体業者等におけるリユース関連設備の導入促進を支援することにより、より高度な循環型社会の構築を推進していくことが必要。

廃棄物再生処理用設備の課税標準の特例(概要)



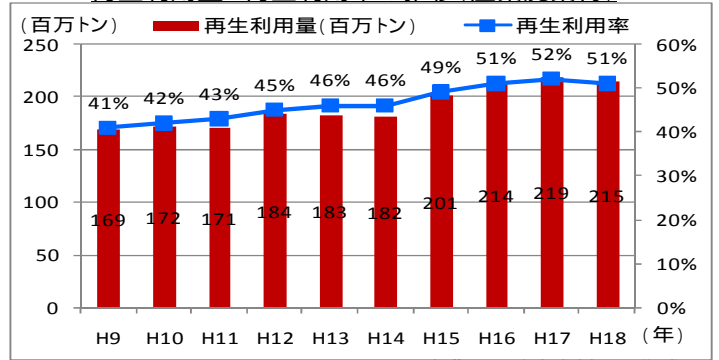
自動車部品再利用製造設備を導入した際に、固定資産税の課税標準の特例措置(取得後3年間、取得価格を3/4とする)を認めるもの。

総資源化量と総資源化率の推移(一般廃棄物)



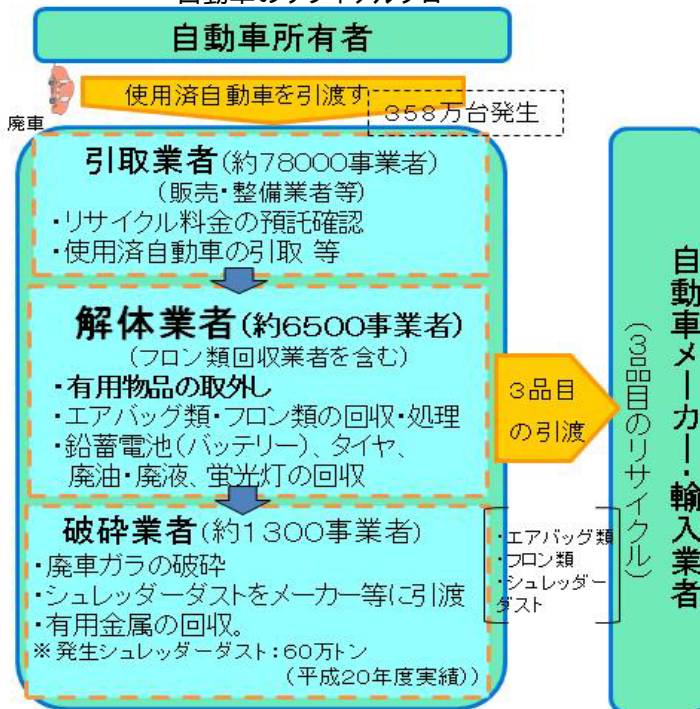
(出典：環境省資料より作成)

再生利用量と再生利用率の推移(産業廃棄物)



(出典：環境省資料より作成)

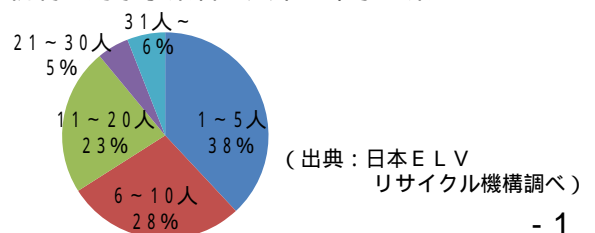
自動車のリサイクルフロー



法定リサイクル率と達成状況

	リサイクル率(%)	
	シュレッダーダスト	エアバッグ類
目標	70(平成27年度～) 50(平成22年度～) 30(平成17年度～)	85
平成20年度	72.4～80.5	94.1～94.9
平成19年度	64.2～78.0	92.0～94.7

事業所における従業員数  
本税制の対象事業者の大半が中小企業



(出典：日本ELVリサイクル機構調べ)

# 廃棄物再生処理用設備に対する課税標準の特例措置(固定資産税)

【創設年度:平成12年度、平成22年度減収額:60百万円、適用件数:410件(H20)】

## < 合理性 >

循環型社会形成推進基本法において、リユースはリサイクルより政策の優先順位が高く位置付けられている。

自動車リサイクル法においても、解体業者による部品リユースに努める旨を規定。  
(法制定時の附帯決議においても、解体業者等に対して、金融・税制等の支援措置が求められている。)

シュレッダーダストのリサイクルの法定目標値(平成27年度以降に70%)については、平成20年度に全社が達成したところ。他方、本税制の対象設備であるリユース部品のテスト装置等は約9年ごとに更新が必要であり、平成27年度以降の各年度において全社が安定して法定目標値を達成するためには、本税制による支援が今後も必要。

シュレッダーダスト：使用済自動車から有用な金属を取り除いた樹脂やガラスなど

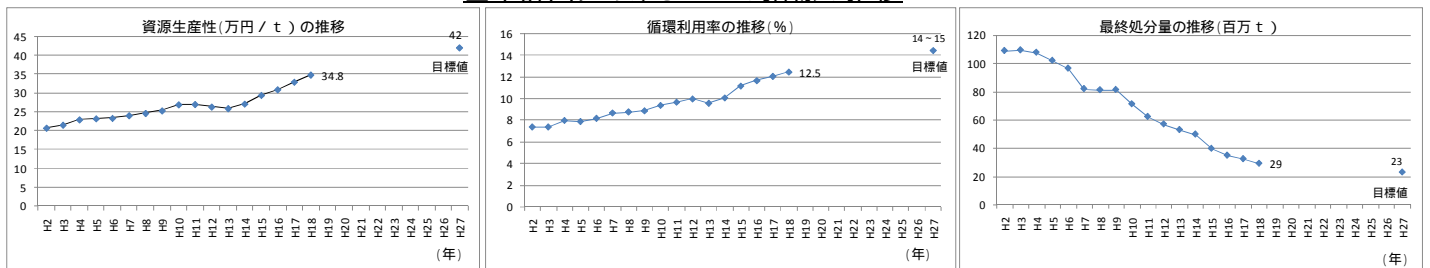
## < 有効性 >

固定資産税(税率:1.4%)に対する特例措置であり、減収額は0.3億円であるが、利用実績は全て中小企業で410件(平成20年度)に上り、利用は適切なものであると言える。

事業者の処理能力増により、循環型社会形成基本計画において定められている三つの指標(資源生産性、循環利用率、最終処分量)は順調に推移。

本税制の効果もあり、自動車中古部品市場規模は、8年間で240億円増加。

基本計画における三つの指標の推移



(出典：循環型社会形成推進基本計画(平成20年3月)より作成)

## < 相当性 >

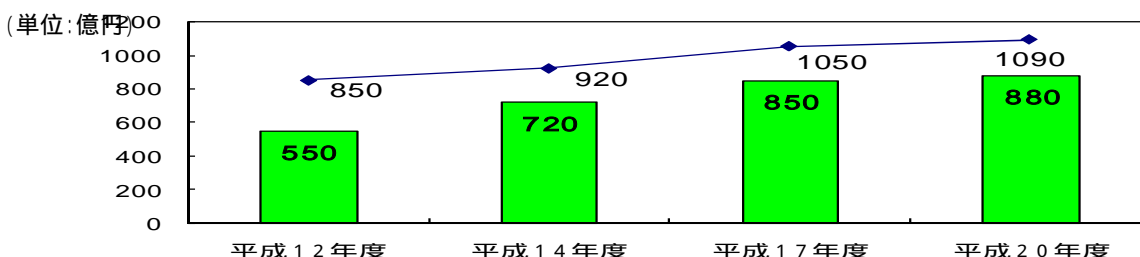
税制以外の支援措置である政策金融(日本政策金融公庫の低利融資)は、設備取得にかかるイニシャルコストを一時的に軽減。他方、本税制は、設備維持にかかるランニングコストの低減に寄与。

本税制は、部品リユースの拡大、シュレッダーダスト(ASR)リサイクル率の向上の二つの効果が見込まれ、多くの自動車解体業者が幅広く利用。

本税制により、平成27年度までの間、法定目標値を安定的に達成することが期待。

リユース部品市場の推移

■ リサイクル部品流通ネットワーク取引      ● 中古部品市場規模



(出典：

矢野経済研究所調べ)

# グループ法人税制の整備等(法人税)

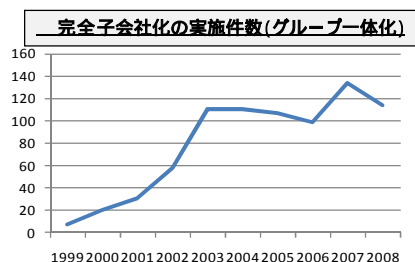
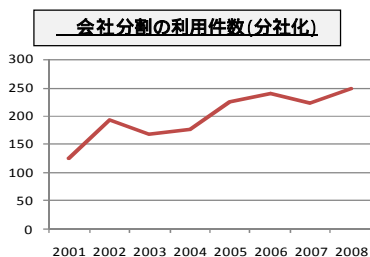
## グループ法人税制の整備の必要性

我が国企業は、分社化や完全子会社化による企業グループの形成など、企業グループの一体的な経営を展開している。

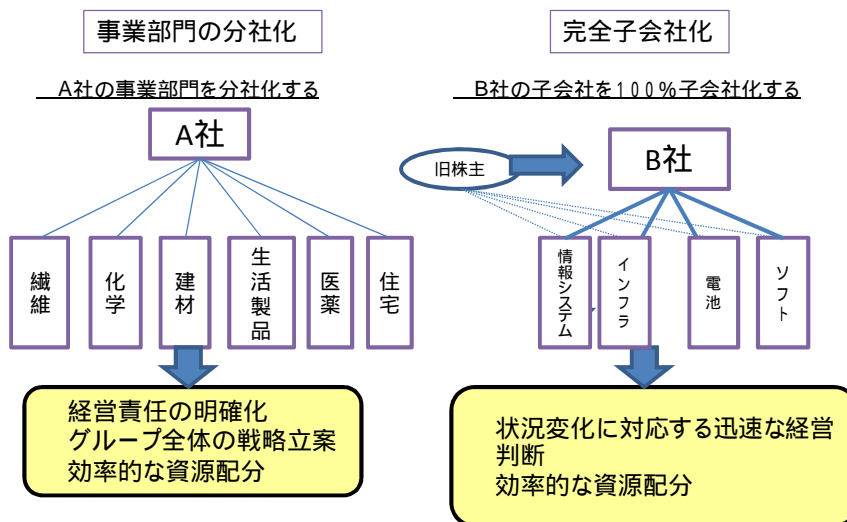
こうした実態を踏まえ、中立的な税制を整備することが必要。具体的には、

グループ内取引等に関する税制の整備

連結納税制度の見直し



(出典: レコフ「MARR」統計資料)



## グループ法人税制の整備等に係る主要望項目

### 1 グループ内取引等に関する税制の整備(グループ法人単体課税制度(仮称)の創設)

#### (1) グループ法人間の取引

100%支配関係の法人間の譲渡取引の損益の繰延や、受取配当の全額益金不算入化(負債利子控除の不要化)などを行う。

#### (2) グループ法人のステータス

各法人の資本金等を基準とした各種制度(いわゆる中小特例)の適用の可否について、親法人の資本金等の規模も判定要素とする。

なお、中堅・中小企業については、制度の適用に際して、十分に配慮することとする。

### 2 連結納税制度の見直し

連結納税開始・加入時における子法人の単体欠損金の持込制限を、租税回避のおそれのない一定の法人(5年超100%保有法人等)についての緩和等。

## (別紙) グループ法人税制の整備等に係る要望項目

### 一 グループ法人税制の整備

#### 1 グループ内取引等に関する税制

##### (1) グループ法人間の譲渡取引の損益の繰り延べ

100%グループ法人(以下「グループ法人」という。)間で資産(固定資産、土地等、金銭債権、有価証券または繰延資産)の移転を行ったことにより生ずる譲渡損益を繰り延べる。(これに伴い、適格事後設立の廃止、非適格株式交換等に係る時価評価の除外等の整備も行う。)

##### (2) グループ法人間の資本関連取引

グループ子法人からの現物配当(残余財産の分配その他のみなし配当の場合を含む。)について、その譲渡損益の計上を繰り延べる。また、これらの場合には源泉徴収等を行わない。

グループ子法人からの受取配当について、負債利子を控除せず、受取配当の全額を益金不算入とする。

グループ法人株式を発行法人に対して譲渡する場合には、そのグループ法人株式の譲渡損益を計上しない。

グループ法人間のいわゆる無対価組織再編について、その処理方法等を明確化する。

##### (3) グループ法人のステータス

各法人の資本金等を基準とした各種制度(いわゆる中小特例)の適用の可否について、親法人の資本金等の規模も判定要素とする。

中小・中堅企業については、制度の適用に際して、十分に配慮することとする。

関連する規定の整備も行う(以下同旨略)

#### 2 連結納税制度

##### (1) 連結納税開始・加入時における子法人の単体欠損金の持込制限

連結納税制度の適用開始前に生じた欠損金額及び連結納税グループ加入前に生じた欠損金額について、次に掲げる法人については、連結納税制度の下で、当該子法人の個別所得の範囲を限度として、繰越控除の対象とする。

ア) 親法人に長期(5年超)保有されている100%子法人

イ) 親法人又は100%子法人により設立された100%子法人

ウ) 適格株式交換による完全子法人

エ) 適格合併、適格株式交換又は適格株式移転による子法人で、被合併法人、株式交換完全子法人又は株式移転完全子法人の長期保有していた100%子法人

オ) 法令の規定に基づく株式の買取り等により親法人の100%子法人となったもの



(2) その他の見直し

連結納税グループ内の寄附金について、支出側（損金不算入）のみならず受手側においても不算入（益金不算入）とする。単体納税におけるグループ法人間の寄附金についても同様の取扱いを検討する。

事業年度の途中で連結親法人との間に完全支配関係が生じた場合の連結納税グループへの加入時期を、完全支配関係日後の一定の日とする。

連結親法人との間に完全支配関係が生じた後に直ちに完全支配関係が喪失することが明らかな場合には、連結加入に伴う時価評価を行わない。

連結納税適用の承認申請書の提出期限を短縮する。

## 二 資本に係る取引等に係る税制の見直し

### 1 組織再編税制

(1) 適格合併等における欠損金の制限措置等

その設立時から継続的に特定資本関係にある法人との間で組織再編を行った場合を適用除外とするなど、適用除外事由について実態に応じた見直しを行う。

(2) 分割型分割の際のみなし事業年度

分割型分割について、のみなし事業年度を設けないこととする。

(3) その他の見直し

適格分社型分割等が行われた場合の、売買目的有価証券・未決済デリバティブ取引等の帳簿価額の引継ぎ方について適格合併等における取扱いを踏まえた見直しを行う。

合併類似適格分割型分割を廃止する。

### 2 みなし配当の際の譲渡損益

(1) グループ法人株式を発行法人に対して譲渡する場合には、そのグループ法人株式の譲渡損益を計上しない。（再掲）

(2) 自己株式取得されることを予定して取得した株式が自己株式として取得された際に生ずるみなし配当について、益金不算入制度を適用しない。

(3) 抱合株式（合併法人が保有する被合併法人株式）について、譲渡損益を計上しない。

### 3 清算所得課税

清算所得課税を廃止し、解散後も通常の所得課税とする。その際、期限切れ欠損金の損金算入制度等の整備も行い、バランスのとれた仕組みとする。

## ②1 国際課税制度 (タックスヘイブン税制・移転価格税制)

(法人税・法人住民税・事業税)

金融危機後の租税回避防止のための国際課税強化の動きも念頭におきつつ、日本企業の海外展開を促進・円滑化する観点から、タックスヘイブン税制(外国子会社合算税制)や移転価格税制の見直し等を図る。

### タックスヘイブン税制の問題事例

各国の法人税率引き下げにより中国(25%)、マレーシア(25%)、韓国(22%)、ベトナム(25%)に進出している子会社までもが申告対象化。

→【トリガー税率の引き下げ】

グローバル経営を効率的に行うために中国やアセアン等の地域ごとに置かれる統括会社について、実体あるビジネスをしているにもかかわらず、関連会社間の取引や配当収入が多いことから、課税対象になるケースあり。

- ・域内物流マネジメントを行う物流統括会社
- ・域内投資・販売の戦略策定等を行う持株会社 等

→【適用除外基準の見直し】

### 移転価格税制の問題事例

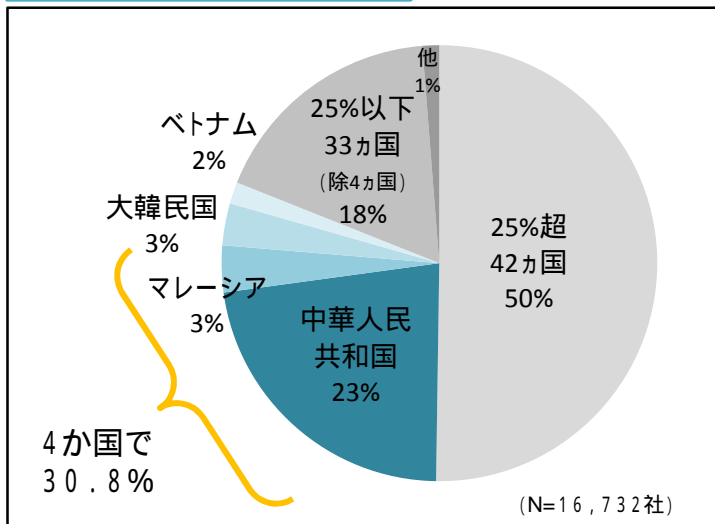
移転価格税制は、一時的に国際的二重課税を生じさせることが予め想定されており、その回避のためには膨大な労力と時間を要することから、企業にとっては**重大な課税リスク**を伴う制度。

**対等出資の国際合併企業**について、出資先の**相手国政府の規制・指導がある場合、相手国側の同意なくしては価格決定できない場合**であっても、**移転価格課税の対象**になる可能性あり。

→【価格の算定に当たり  
考慮すべき事項等の明確化】

### トリガー税率を下回る会社数の急増

(出典) 2007年海外事業活動基本調査



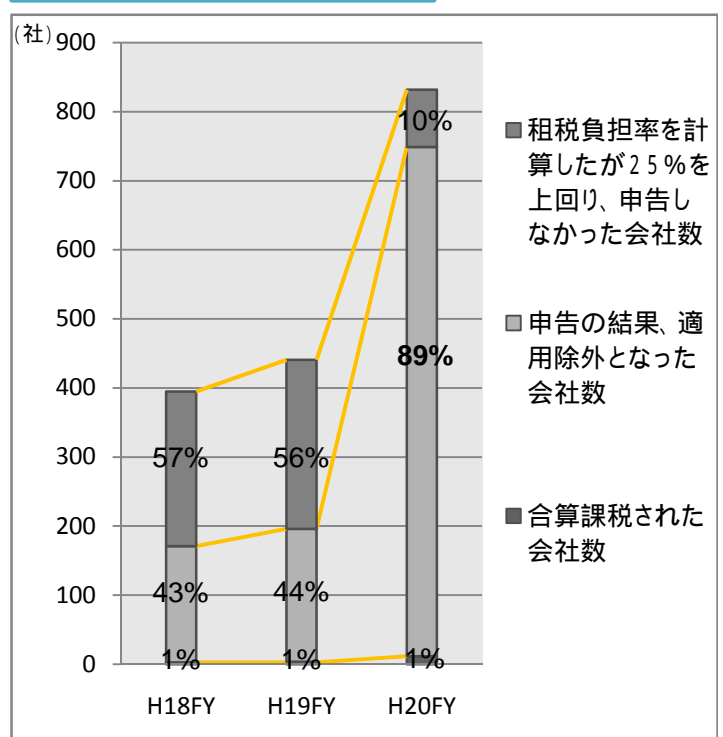
中国・韓国等アジア4か国に進出している子会社は外国子会社総数の30.8%を占める。これらの国は近年、法人税率を引き下げ。

中国	33.0%	25.0% (2008年)
マレーシア	26.0% (2008年)	25.0% (2009年)
韓国	27.5% (2005年)	24.2% (2009年)
ベトナム	22.0% (2010年)	
ベトナム	28.0% (2004年)	25.0% (2009年)

その結果、申告対象となり得る企業数は全体の18%から49%へ急増(表面税率で算定)。

### 中国子会社の申告にかかる事務負担

(出典) 経済産業省アンケート(平成21年8月)



タックスヘイブン税制に係るコンプライアンス・コストは年々増加。

特に中国子会社は、申告作業の実に99%が最終的な合算課税に結びついていない状況。