

平成24年度国土交通省 税制改正要望について

平成23年10月28日

国土交通副大臣 松原 仁

○目次（今回説明する事項）

○ 平成24年度国土交通省税制改正要望（主要項目）

I. 暮らしの安全・安心確保関連税制 2

II. 成長戦略・地域の経済活性化関連税制 3

III. 低炭素・循環型社会関連税制 4

○平成24年度国土交通省税制改正要望に係る経済効果を示す事例

・住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置の拡充・延長 5

・住宅・土地関連税制による経済効果試算 6

・トン数標準税制の拡充 7

・自動車の車体課税の見直し 8

○平成24年度国土交通省税制改正要望(主要項目)

I. 暮らしの安全・安心確保関連税制

1. 住まいの質の向上・無理のない負担での住宅の確保等

- ①新築住宅に係る固定資産税の減額措置の延長
- ②土地・住宅に係る不動産取得税の軽減措置(税率・課税標準等)の延長
- ③認定長期優良住宅に係る特例措置の延長(所得税、登免税、不動産取得税、固定資産税)
- ④住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置・相続時精算課税制度の特例措置の延長・拡充
- ⑤居住用財産の買換え等の場合の譲渡所得の課税の特例措置の延長

2. 災害に強い都市・地域の形成

- ①復興まちづくり計画に伴う鉄道線路の移設に係る不動産取得税、固定資産税の特例措置の創設
- ②街区防災計画(仮称)に基づく事業の推進に係る課税の特例措置(法人税、固定資産税等)の創設
- ③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固定資産税の特例措置の延長

3. 地域公共交通の維持・活性化等

- ①交通バリアフリー促進のための法人税の特別償却制度、固定資産税等の軽減措置の創設
- ②J R 三島特例及びJ R 三島会社・J R 貨物に係る国鉄承継特例の延長等(固定資産税)
- ③地方航空路線維持のための国内線航空機に係る固定資産税の軽減措置の延長
- ④乗合バス車両に係る自動車取得税の非課税措置及び鉄道事業再構築事業に係る固定資産税の軽減措置の延長

4. 船舶、鉄道、建設機械等機械装置の動力用軽油に係る軽油引取税の非課税措置の延長

Ⅱ. 成長戦略・地域の経済活性化関連税制

1. 成長戦略関連税制

- ①国際バルク戦略港湾における荷さばき施設等に係る固定資産税の軽減措置の創設
- ②トン数標準税制の拡充、国際船舶に係る登録免許税の軽減措置の延長、固定資産税の軽減措置の延長・拡充、外航船員に係る個人住民税の課税の見直し等の外航海運税制の整備
- ③新関西国際空港株式会社等に係る法人税の準備金制度、固定資産税等の特例措置の拡充
- ④成田国際空港株式会社の業務用固定資産に係る固定資産税の軽減措置の延長

2. 地域の経済活性化等

- ①特定の事業用資産の買換え（長期保有土地から、土地、貨物鉄道車両等）の場合の譲渡所得の課税の特例措置の延長（法人税、所得税）
- ②トラック、内航貨物船その他機械装置等に係る中小企業投資促進税制(法人税・所得税)の延長
- ③観光立国推進のためのホテル・旅館の建物の固定資産評価の見直し（固定資産税）

Ⅲ. 低炭素・循環型社会関連税制

1. 省エネ・グリーン化の推進

- ①認定省エネ住宅（仮称）の促進のための特例措置の創設（所得税、登免税、固定資産税等）
- ②モーダルシフト促進のためのＪＲ貨物の機関車、コンテナ貨車、鉄道施設等に係る固定資産税の軽減措置の延長

2. 自動車の車体課税の見直し

環境対応車、先進安全自動車(ASV)及びバリアフリー車両に係る特例措置を含む、車体課税の簡素化、グリーン化、負担の軽減等

【参考】税制抜本改革関係

1. 消費税（住宅、建設、不動産、公共交通、宿泊サービス関係）に係る検討課題

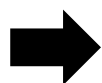
- ・住宅、公共交通、宿泊サービス分野における負担軽減措置等の整備
- ・二重課税の調整のため、自動車取得税、印紙税、その他不動産流通課税について抜本的見直し

2. 自動車の車体課税の簡素化、グリーン化、負担の軽減等（再掲）

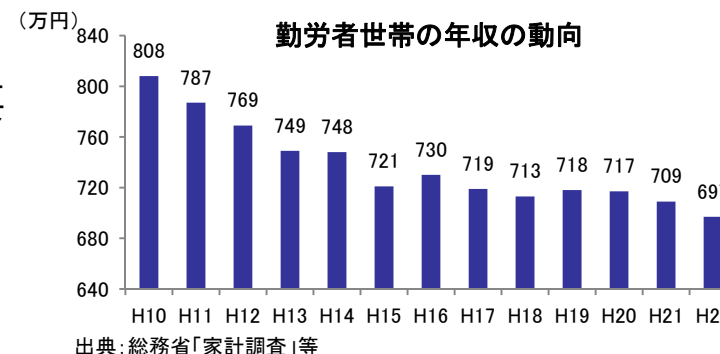
※離島における揮発油税のあり方については、政府税調全体の議論として引き続き検討

1. 住宅市場の動向

- 住宅着工戸数は、依然、低水準で推移
 - 経済活性化には、内需の柱である住宅投資の喚起が必要
- 一方で
- 勤労者世帯年収の長期的下落
 - 住宅価格の上昇傾向



厳しさを増す
住宅取得環境



2. 住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置

- 住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置を大幅拡充(H22)

- ◆ 平成22年→1,500万円まで非課税
- ◆ 平成23年→1,000万円まで非課税



眠れる金融資産の活用で

- 生前贈与の促進
- 住宅取得者の負担軽減に大きく寄与

住宅取得等資金の非課税の申告状況

	平成21年	平成22年	増加率
申告人員	41千人	71千人	1.73倍
贈与総額	3,687億円	7,765億円	2.11倍

出典: 国税庁資料

3. 税制改正要望の内容

- 平均的な贈与額(約1,200万円)をカバーするため、非課税枠を **1,500万円** に拡充した上で、適用期限を2年間延長する《拡充・延長》

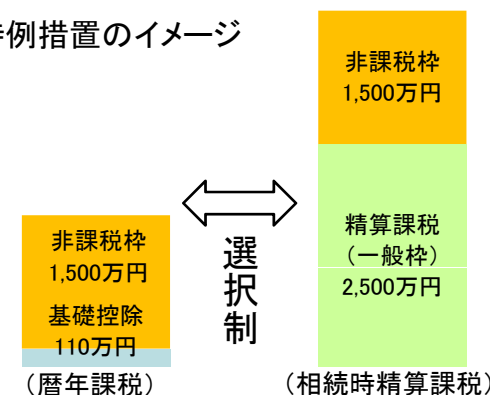
◆ 特例措置のイメージ

【暦年課税】

基礎控除110万円と併せ、計1,610万円まで非課税

【相続時精算課税】

1,500万円まで非課税とし、一般枠2,500万円と併せ計4,000万円の贈与まで贈与時は課税されない



①住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置

【特例の概要】

住宅取得等資金の贈与に関し、1,500万円まで非課税

【経済効果試算(1年間)】

受贈者増
2.95万人



住宅投資増
6,785億円



生産波及効果
1.14兆円

②新築住宅に係る固定資産税の減額措置

【特例の概要】

- ・一般の住宅: 3年間1/2減額
- ・中高層住宅: 5年間1/2減額

【経済効果試算(1年間)】

税負担減
35万円
(戸あたり)



住宅投資増
113万円
(戸あたり)



生産波及効果
1.5兆円

③認定省エネ住宅(仮称)に係る課税の特例措置

【特例の概要】

高い省エネ性能を有する住宅の普及を促進するため、認定省エネ住宅(仮称)に係る課税の特例措置を創設

【経済効果試算(1年間)】

住宅投資増 500万円
(戸当たり)



生産波及効果
3,100億円

④特定の事業用資産の買換特例

【特例の概要】

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の譲渡益について、一定割合(80%)を課税繰延

【経済効果試算(1年間)】

2,300億円の投資喚起
(土地取引分3,400億円を除く)



生産波及効果
4,600億円

⑤土地・住宅に係る不動産取得税の軽減税率

【特例の概要】

土地・住宅に係る不動産取得税の税率を軽減(4%→3%)

【経済効果試算(1年間)】

・土地資産価値
30兆円を下支え
・住宅に係る
税負担減



住宅・企業設備
投資増
4,600億円



生産波及効果
9,700億円

これらの税制特例措置(減収額約3,770億円)により、年間約4.4兆円の経済効果が期待(B/C11.6)

※非課税措置がなかった平成20年当時の贈与実態と比較して受贈者の増加人数を試算し、住宅投資の増加額を算出したもの(①関係)
 ※減税分だけ住宅ローンに係る年間の返済可能額が増加するとした場合の住宅投資の増加額を試算したもの(②関係)
 ※税制優遇措置により、認定省エネ住宅(仮称)とするための投資(断熱工事等)が増大するものと試算したもの(③関係)
 ※適用を受けた企業に対するアンケート結果に基づいて推計したもの(④関係)
 ※過去の地価動向等から本特例が地価に与える影響を推計した上で、地価上昇が担保価値の変化等を通じて民間投資に与える影響を試算したもの(⑤関係)
 ※上記特例措置①～⑤については、潜在ニーズの取合い等の関係で、相互に影響を及ぼし合うが、その影響の度合いを推計することが技術的に困難であるため、当該減税の効果は重複して計上されている部分がある

1. 我が国外航海運事業を取り巻く状況

【経済安全保障の早期確立】

- ・ 東日本大震災や原発事故を契機として、日本商船隊による安定輸送・経済安全保障の早期確立の必要性が明確になったところ。

【国際競争力の強化】

- ・ 我が国の現行トン数標準税制の適用範囲が日本船舶に限定されていることから、日本の船社は、諸外国と比して不利な競争条件を強いられている。

2. 我が国外航海運事業を取り巻く課題への対応

- ・ 日本船舶増加の加速化及び、日本の船社が支配する特に重要な一定の外国船舶の確保により、経済安全保障の早期確立が必要。
- ・ トン数標準税制の拡充により、日本商船隊の競争力確保・規模拡大が必要。

3. 税制改正要望の内容

現行対象船舶

日本の船社が
運航する日本船舶

+

拡充対象船舶

日本の船社が支配する
特に重要な一定の外国船舶

4. 費用対効果

効果(24-28年度)：約4,380億円

拡充により増加させる日本船舶の整備のため、24-28年度の5年間に約1,640億円の船舶投資を行った際の、関連産業に与える生産波及効果を含めて約4,380億円。

費用(24-28年度)：約50億円

現行トン数税制における納税額から拡充トン数税制における納税額を差し引いた金額(減税額)の5年間合計金額(※)

※ 5年間の減税額は一定と仮定。

効果／費用＝約88倍

・費用対効果のイメージ図

減税額：約50億円



船舶投資増：約1,640億円



生産波及効果：約4,380億円

自動車の車体課税の見直し(自動車重量税、自動車取得税、自動車税)

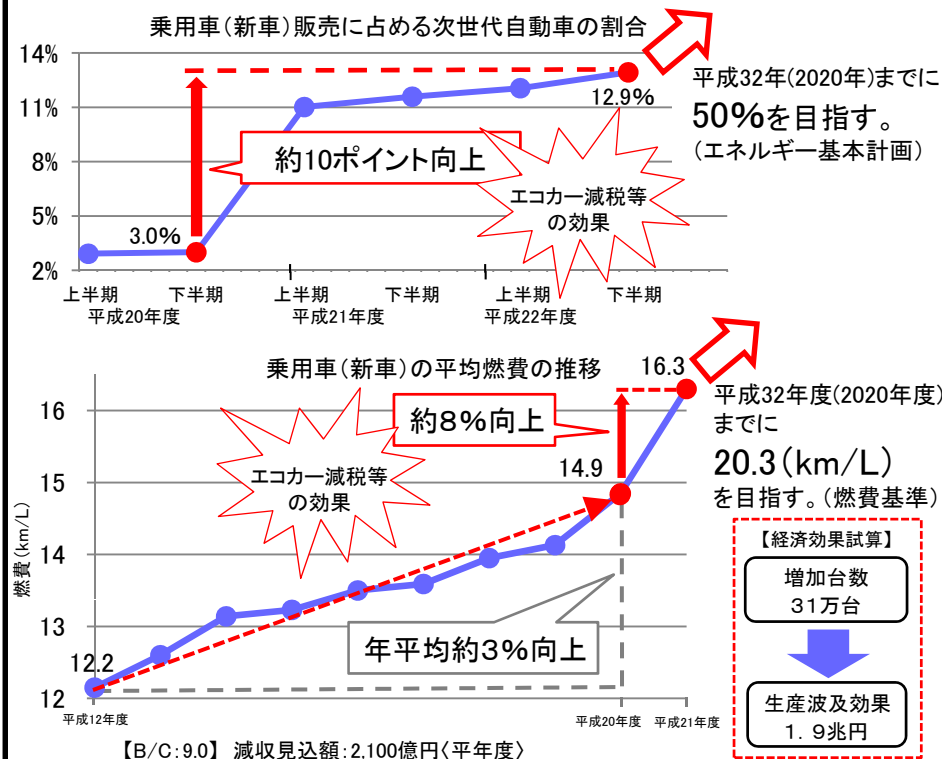
税制改正要望の内容 ○自動車ユーザーの負担軽減のため、平成23年度税制改正大綱に従い、車体課税の簡素化、負担の軽減を図る。

＜平成23年度税収見込み＞自動車重量税：7,000億円、自動車取得税：2,000億円、自動車税：1兆6,000億円

○車体課税の見直しの中で、環境対応車の特例措置を継続し、先進安全自動車(ASV)・バリアフリー車両の特例措置を創設する。

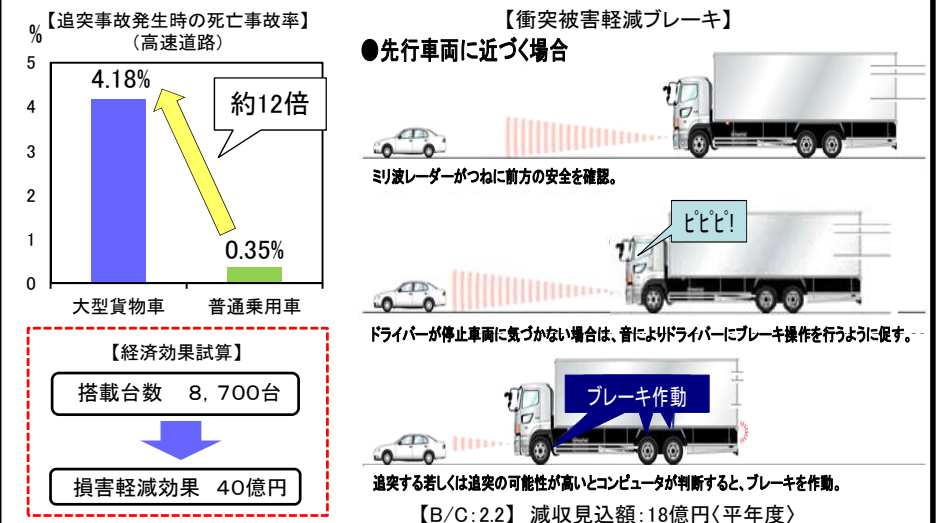
環境対応車の導入インセンティブの必要性

- CO2の25%削減目標(2020年)に向け、環境対応車をさらに普及させるため、特例措置の継続が必要。
- 環境対応車の導入インセンティブは、環境対応車の購入促進に極めて有効な政策手段。自動車メーカーの技術開発を加速。
- エコカー減税導入(平成21年度)以降、エコカー補助やグリーン化特例と相まって、環境対応車は顕著に増加。新車平均燃費も大幅に向上。



車両の安全対策の必要性

- 大型貨物車は追突事故発生時の死亡事故率が高い。
- 衝突被害軽減ブレーキの普及により、安全性向上が必要。
- 大型車への衝突被害軽減ブレーキ搭載は国際的潮流。日本は諸外国に先駆けて実用化。国際競争力を有する技術。



バリアフリー対策の必要性

- 高齢者や障がい者等の移動円滑化に対する強い要請。

＜バリアフリー法に基づく整備目標＞(H23年3月策定)

- ・ノンステップバス H21年度末 15,298台(25.8%) → H32年度末 35,000台(70%)
- ・福祉タクシー H21年度末 11,165台 → H32年度末 28,000台

【経済効果試算】 導入台数 3,600台 → 消費拡大効果 69億円