

平成25年度国土交通省 税制改正要望について

平成24年10月23日

国土交通副大臣 伴野 豊

○目次

○平成25年度国土交通省税制改正要望(主要項目)

I. 暮らしの安全・安心の確保関連税制	.....	2
II. 成長戦略の推進関連税制	.....	3
III. 持続可能で活力ある国土・地域づくり関連税制	.....	4

○平成25年度国土交通省税制改正要望(一部紹介)

・ 住宅の取得対策	.....	5
・ 自動車の車体課税	.....	6
・ 工事請負等に係る印紙税	.....	7
・ 鉄道の耐震対策	.....	8
・ 都市再生	.....	9
・ 港湾関連	.....	10
・ 土地の所有権移転登記等	.....	11
・ 海運関連	.....	12

I. 暮らしの安全・安心の確保関連税制

1. 住まいの質の向上と暮らしの安全・安心

- ①消費税法改正法、三党合意等を踏まえた住宅の取得に係る税制措置及び財政措置を含めた総合的な対策
- ②住宅ローン減税の拡充（平成25年、1年間の控除限度額引上げ：2000万円→3000万円等）
- ③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（平成25年度、1年間）
- ④住宅の耐震改修等のリフォームをした場合の特例措置の拡充等（所得税、固定資産税）
- ⑤中古住宅取得に係る税制（住宅ローン減税、登録免許税、不動産取得税）の適用要件の合理化
- ⑥サービス付き高齢者向け住宅供給促進税制の延長（法人税、不動産取得税等）

2. 災害に強い国土・地域づくり

- ①都市再生安全確保施設（備蓄倉庫）を有する建築物に対する固定資産税等の特例措置の創設
- ②首都直下地震・南海トラフ地震に備えた鉄道の耐震対策に係る固定資産税の特例措置の創設
- ③災害に強い物流効率化施設に係る特例措置の拡充・延長（法人税、固定資産税等）
- ④雨水貯留浸透利用施設に係る割増償却制度の延長

3. 公共交通の安全・安心

- ①鉄道の安全性向上設備、低床型路面電車（LRT）に係る固定資産税の特例措置の延長
- ②先進安全自動車（ASV）に係る自動車重量税、自動車取得税の特例措置のバスへの拡充

Ⅱ. 成長戦略の推進関連税制

1. 国際競争力の強化・経済安全保障

- ① トン数標準税制の拡充の具体化（法人税、法人住民税等）
- ② 特定都市再生緊急整備地域等における特例措置（法人税、不動産取得税等）の延長
- ③ 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
- ④ 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・創設
- ⑤ 国際空港における到着時の免税品の購入・受取制度の創設（関税等）

2. 不動産の流通及び建設投資の促進

- ① 工事請負契約書等に係る印紙税の特例措置の延長（平成25年度、1年間）、消費税率引上げを踏まえた負担軽減措置
- ② 土地の所有権移転登記等に係る登録免許税の特例措置の延長
- ③ Jリート・SPCが取得する不動産に係る特例措置の延長（登録免許税、不動産取得税）
- ④ 特例事業者（仮称）が営む不動産特定共同事業において取得する不動産に係る特例措置の創設（登録免許税、不動産取得税）

Ⅲ. 持続可能で活力ある国土・地域づくり関連税制

1. 自動車の車体課税の見直し

自動車取得税及び自動車重量税については、簡素化、負担の軽減、グリーン化等の観点から、廃止、抜本的な見直し。自動車税等については、環境損傷負担金的性格に特化することなく、環境、安全等の見地からメリハリをつける等、抜本的な見直し

2. 低炭素社会・循環型システムの構築

- ①認定集約都市開発事業に係る買換特例等の創設（所得税、法人税等）
- 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
- ③環境負荷低減に資する船舶に係る特別償却制度の延長

3. 離島地域等の振興

半島、離島及び奄美群島における工業用機械等に係る特別償却制度の延長

【参考】消費税対応関係

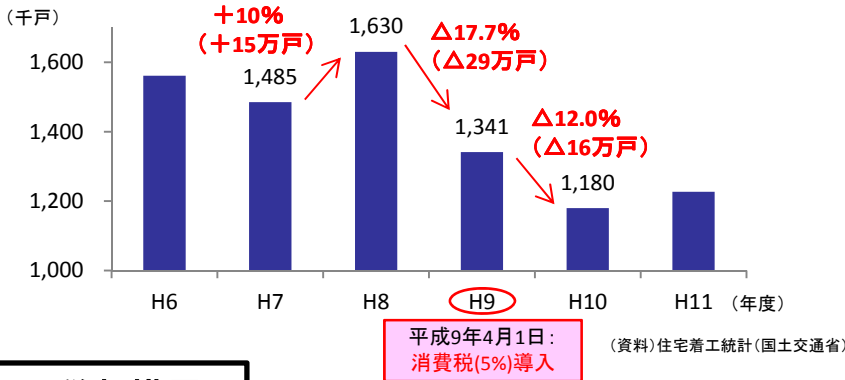
1. 住宅取得に係る総合的な対策、自動車の車体課税の見直し、印紙税に係る負担軽減（再掲）
2. 公共交通等について、消費税の転嫁対策及び関連する負担軽減方策の検討

※離島における揮発油税のあり方については、改正離島振興法を巡る経緯を踏まえ引き続き検討

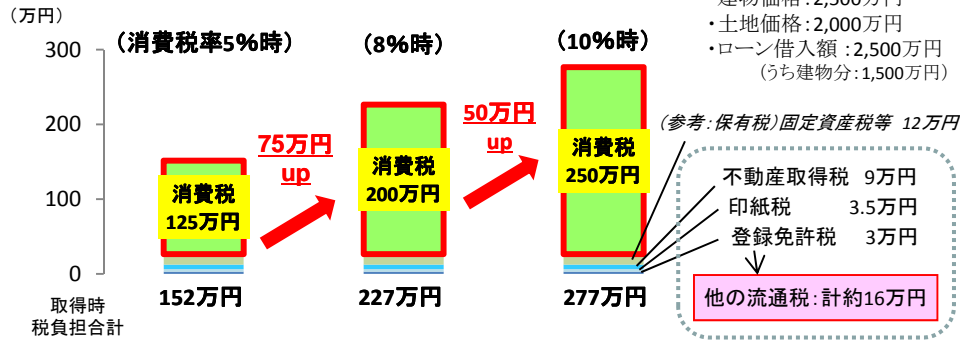
消費税率上げを踏まえた住宅取得対策

- ・ 前回税率引上げ時(H9)と同様、**駆け込み需要とその反動で大幅な住宅着工の落込み**が発生するおそれ
- ・ 需要の平準化と市場の混乱防止のため、**平成24年末までに**具体的な負担軽減策を消費者に明示する必要
- ・ 減税では負担軽減に限界があるため、**住宅取得に係る負担を増やさないための十分な給付措置(予算)が不可欠**

◆ 消費税率引上げに伴う住宅着工への影響(H9)



◆ 住宅取得時の税負担



1. 税制措置

①住宅ローン減税の**延長・拡充(5年間)**
 (所得税、住民税)

<現行制度の概要(H25入居の場合)>

借入限度額	最大控除額(年間)	最大控除額(通算)
2,000万円	20万円	200万円

<拡充後の制度イメージ>

借入限度額	最大控除額(年間)	最大控除額(通算)
5,000万円	50万円	500万円

②住宅の取得に係る取引課税の**非課税化**
 (登録免許税、印紙税、不動産取得税)

◆ 年収に応じた税額/制度拡充後の住宅ローン減税の適用イメージ
 (ケース設定:借入額=3,000万円、年間控除額=30万円) (控除率は1.0%と仮定)

年収	所得税額	住民税額	所得税からの控除額	住民税からの控除額	控除総額	控除しきれない額
400万円	7.5万円	16.6万円	7.5万円	7.5万円	15.0万円	15.0万円
500万円	12.3万円	24.2万円	12.3万円	9.75万円	22.05万円	7.95万円
600万円	19.3万円	31.4万円	19.3万円	9.75万円	29.05万円	0.95万円
700万円	30.1万円	39.4万円	30.0万円	0	30.0万円	0
800万円	46.1万円	47.7万円	30.0万円	0	30.0万円	0
900万円	62.1万円	56.3万円	30.0万円	0	30.0万円	0
1,000万円	79.3万円	63.1万円	30.0万円	0	30.0万円	0

中堅所得者は、
 ローン減税を拡充しても負担軽減効果が**不十分**
 (控除可能額を**使い切れない**)

2. 給付措置及び住民税からの控除拡大

減税措置の拡充では、
中堅所得者以下の負担を軽減できない


モデル:夫婦+子2人(16歳未満)の給与所得者

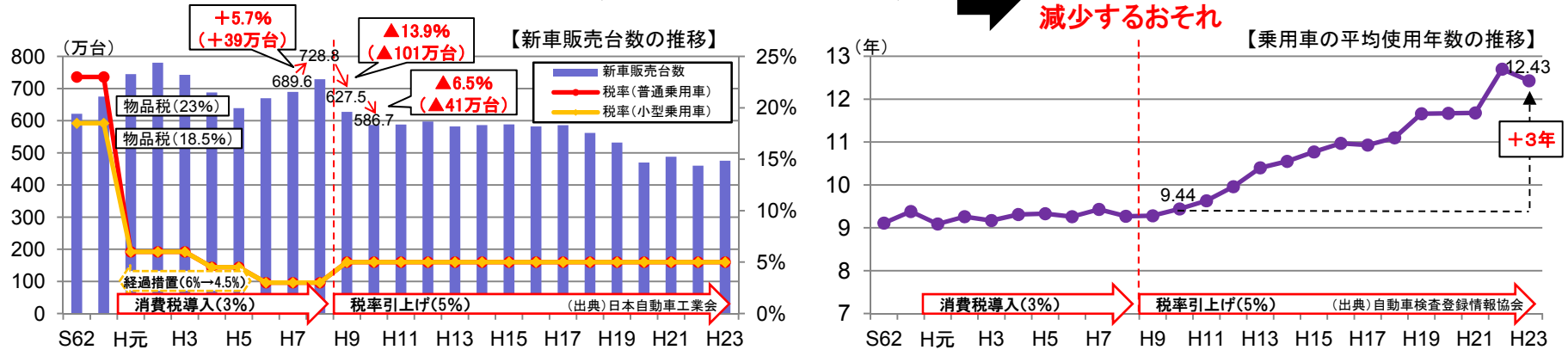
控除額上限要件(※)により、
 住民税からの控除には**限界**

(※)住民税からの控除額上限要件
 次のいずれか低い額を控除
 (1)前年分課税所得×5%
 (2)9.75万円

住宅取得に係る負担を増やさないための**十分な給付措置(予算)が不可欠**であるとともに、**住民税からの控除額拡大**(上限要件の緩和)が必要

1. 消費税率引上げに伴う影響

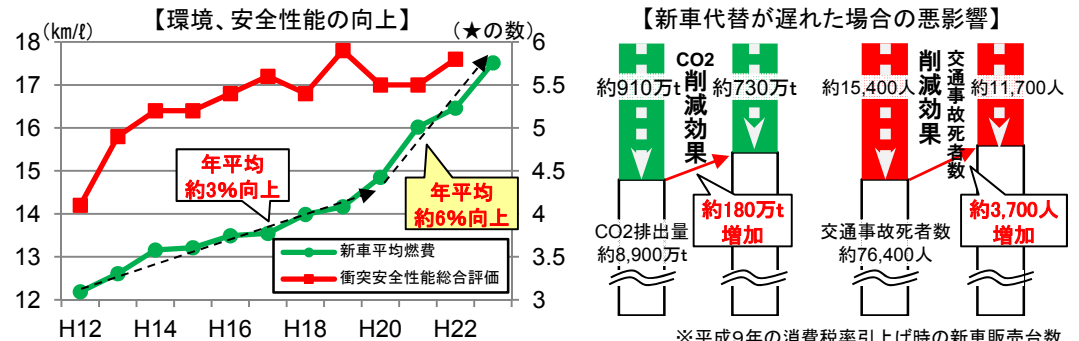
- ・ 車体課税は、自動車取得時には自動車取得税と消費税が、保有時には自動車重量税と自動車税等が課される等、複雑かつ負担大
【平成24年度税収見込み額】 自動車重量税:7,000億円、自動車取得税:2,000億円、自動車税:1兆6,000億円
- ・ 前回消費税率引上げ時(平成9年)には、駆け込み需要とその反動で、新車販売台数が大幅に落ち込み
- ・ 自動車の使用平均年数も、平成10年以降、大きく伸長 (乗用車で約3年の伸長)  **消費税率引上げにより、さらに新車代替が減少するおそれ**



2. 環境、安全性能等の高い新車代替の必要性

- ・ 新車については、年々、環境、安全性能等が向上
- ・ 新車代替が減少した場合、CO2排出量削減や交通事故死者数削減といった政策目的の達成に悪影響のおそれ
- ・ エコカー減税導入以降、エコカー補助金やグリーン化特例と相まって、新車平均燃費が大幅に向上

自動車購入時の税負担の軽減により環境、安全性能等の高い新車代替を促すとともに、車両の技術革新を加速させるため、税制によるインセンティブも必要



3. 税制改正要望の内容

- 自動車取得税及び自動車重量税については、消費税法改正法、三党合意等に沿って、簡素化、負担の軽減、グリーン化等の観点から、廃止、抜本的な見直し
- 自動車税等については、上記観点に加え、環境、安全等の見地からメリハリをつける等、抜本的な見直し

※平成9年の消費税率引上げ時の新車販売台数の減少台数、税率等を基に、新車代替が約100万台減少した場合の影響を試算

※CO2排出量
平成32年度のCO2排出量と、乗用車部門の燃費規制、税制等によるCO2削減効果を推計(平成22年度比。国交省試算)。

※交通事故死者数
平成11年以降の車両安全対策による平成22年までの10年間の交通事故死者数の削減効果を推計(国交省試算)。

工事請負契約書等に係る印紙税の特例措置の延長及び消費税率引上げを踏まえた負担軽減措置

1. 税制改正要望の内容

- 工事請負契約書及び不動産譲渡契約書に係る印紙税について、現行の特例措置(軽減割合10~25%)を平成25年度まで1年間延長する。
- また、平成26年度以降について、消費税率の引上げを踏まえた負担の軽減措置を講じる。

2. 施策の背景

- 平成24年8月に成立した社会保障・税一体改革関連法において、「印紙税については、建設工事の請負に関する契約書、不動産の譲渡に関する契約書について負担の軽減を検討する。」と規定。
- 他文書と比べて高率、高額な印紙税が課税されているほか、重層下請構造の中で多段階にわたり重複課税、不動産流通段階でも課税される。
- 建設業の小規模事業者(資本金1~5千万円)の売上げに占める利益率は1%程度であり、下位の下請企業ほど利益に対する印紙税の負担割合が大きい。

3. 軽減措置の必要性

既に担税力を失った建設企業等に重課している印紙税について、手厚い軽減措置が必要。

2次、3次下請にとって営業利益額の約10%程度の印紙税額を負担

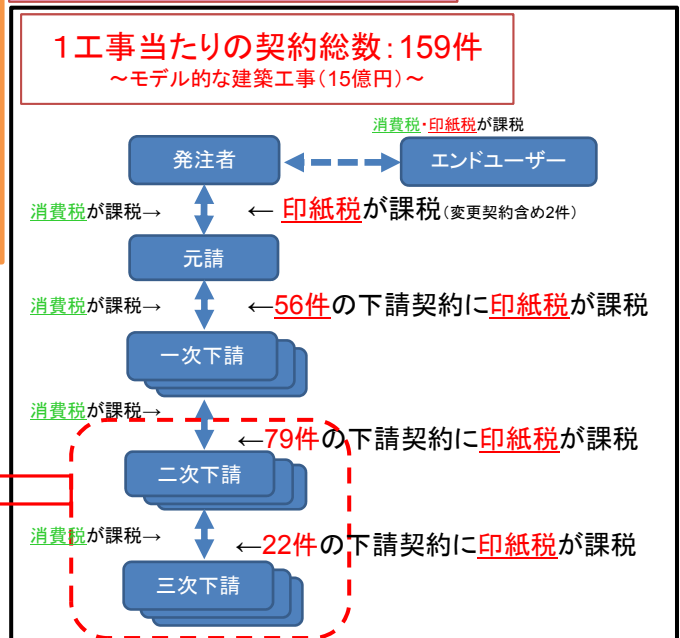
※営業利益率については、法人企業統計より建設業の営業利益率を資本金規模別に算出し、資本金10億円以上(3.2%)及び資本金1~5千万円(1.0%)の営業利益率と仮定
 ※上記推計により算出した営業利益額と右モデルで実際に契約段階毎にかかった印紙税額を比較し割合を算出

現行制度の税率

契約金額	印紙税	
	本則税率	軽減後の税率
1千万円以下	200円~1万円	-
1千万円~5千万円	2万円	1.5万円 (25%減)
5千万円~1億円	6万円	4.5万円 (25%減)
1億円~5億円	10万円	8万円 (20%減)
5億円~10億円	20万円	18万円 (10%減)
10億円~50億円	40万円	36万円 (10%減)
50億円超	60万円	54万円 (10%減)

※平成9年(消費税率引上げ時)に特例措置が創設されて以来、2年毎に特例措置の延長を継続(計7回)
 ※現行の適用期間は、平成23年度から24年度までの2年間
 (参考:他文書の最高税率)
 手形・金銭等受取書:20万円、合併契約書・定款等:4万円、株券等:2万円

多段階にわたる重複的な課税



※実際の建築工事(15億円規模)での課税状況を業界団体が調査したもの7

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創設(固定資産税)

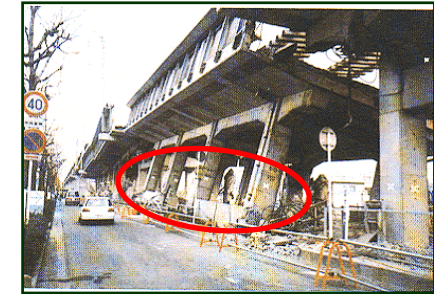
背景

○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。

	対象
駅	1日あたり乗降客1万人以上かつ複数路線との接続駅
路線	仙台地区、東京圏、東海圏、近畿・山陽圏のピーク時1時間あたり10本以上の線区

○現行対策の着実な推進に加え、今般、その切迫性や被害の影響度などの観点から、首都直下地震・南海トラフ地震に備える防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。

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

税制改正要望の概要

新規対策として、より多くの鉄道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、**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の耐震対策を強化

	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概ね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

※早期復旧等の観点から優先的に取り組むものとして各事業者が策定する実施計画(5カ年計画)に位置づけられ、国の補助を受けて取得する鉄道施設を対象

- ◆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27年3月31日まで2年間

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

施策の効果

○首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上の揺れが想定される地域等において安全が確保される鉄道利用者の割合(安全確保率)を向上させる。

	地域内の利用者数	鉄道利用者の安全確保率	
		現在(平成23年度末)	新規対策完了時
駅の乗降客(1日あたり)	約1億人	84%	96%以上
列車乗客(片道輸送量)	約1億人キロ	91%	99%以上

主要な鉄道駅の耐震補強(イメージ図)



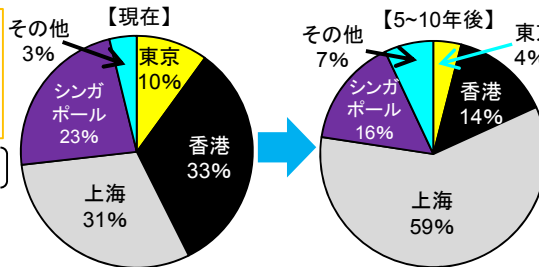
都市再生緊急整備地域等に係る課税の特例措置の延長

(所得税、法人税、登録免許税、固定資産税、都市計画税、不動産取得税)

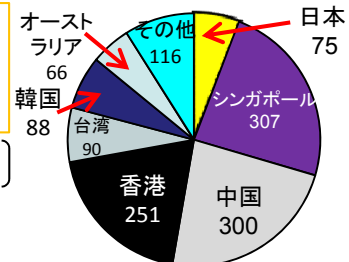
1. 都市の国際競争力

- ・ 国際的な都市間競争の激化による我が国の大都市の地位の低下。
- ・ 日本は、外資系企業のアジア地域統括拠点数で、他のアジア諸国に大きく引き離されている。

アジア地域のビジネス中心都市 (2011年調査) 【出典】国土交通省
 (調査対象は各都市の主要ビルに入居する企業の社員)



アジア地域統括拠点数 (2010年調査) 【出典】経済産業省
 (調査対象は日本に進出している外資系企業)



2. 国の経済の牽引役となっている都市再生の必要性

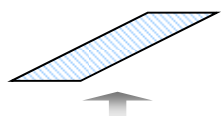
- ・ 経済波及効果が大きい民間都市開発プロジェクトへの税制支援の継続が必要不可欠

2020年までに**最大8~11兆円の民間建設投資**(日本再生戦略) → **約21~29兆円の経済波及効果**

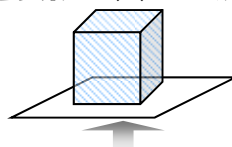
➡ 国全体の成長を牽引し、魅力が高く世界に発信可能な都市拠点の形成

3. 税制改正要望

① 認定事業者(*)が土地取得



② 認定事業者(*)が認定建築物を建設



(*) 国土交通大臣の認定を受けて、都市開発事業を行う民間事業者

不動産取得税
課税標準控除 (1/5控除)
(1/2控除)

・ 所得税、法人税
割増償却 (5年間50%)

・ 不動産取得税
課税標準控除 (1/5控除)
(1/2控除)

・ 登録免許税
軽減税率 (3/1000<本則4/1000>)
(2/1000<本則4/1000>)

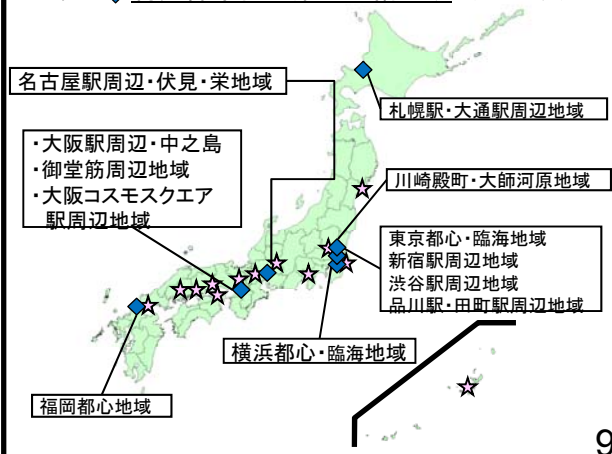
・ 固定資産税、都市計画税
課税標準控除 (5年間2/5控除)
(5年間1/2控除)

(注) 下線は特定都市再生緊急整備地域に係る課税の特例措置

都市再生緊急整備地域等の指定状況

☆ 都市再生緊急整備地域 (63地域)

うち ◆ 特定都市再生緊急整備地域 (11地域)



港湾の国際競争力の強化

国際バルク戦略港湾に係る特例措置の創設

1. 背景・目的

※バルク…穀物、鉄鉱石、石炭など包装されずにそのまま船積みされる貨物

○我が国は、資源・エネルギー等のほぼ100%を輸入に依存。これら物資の安定的かつ安価な輸入の実現は喫緊の課題。
 ○世界的にバルク(※)船の大型化が進展。近隣諸国ではこれに対応した港湾整備が進行。我が国では大型船に対応できる港湾は限定的。

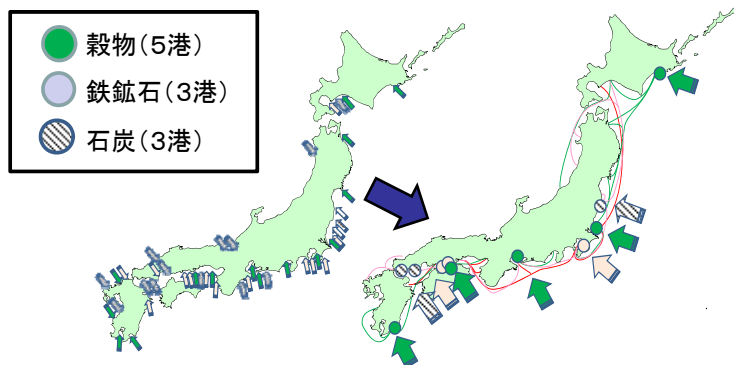
●大型船を活用した安価な輸入の実現のためには、拠点となる港湾の整備と企業間連携によるネットワーク形成が必要。

2. 要望の概要

資源等の輸送ネットワークの拠点となる埠頭において、当該埠頭を運営する民間事業者が取得した荷さばき施設等に係る特例措置を創設し、当該埠頭の高規格化(荷さばき施設の整備等)の促進を図る。(固定資産税・都市計画税)

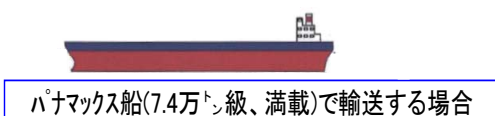
※課税標準:10年間1/2

▶拠点を集約した海上輸送ネットワーク(イメージ)



▶拠点港湾の整備と企業間連携による大型船活用の効果

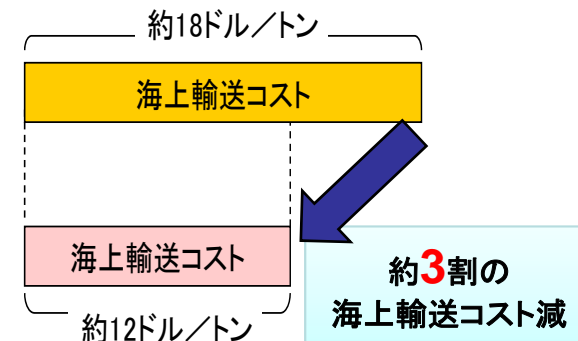
○豪州→日本に石炭を輸送する場合



パナマックス船(7.4万吨級、満載)で輸送する場合



ケープサイズ船(15万吨級、満載)で輸送する場合



港湾運営会社税制の延長 (国際コンテナ戦略港湾政策関係)

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に係る課税標準の特例措置について、適用期限を2年延長する。(固定資産税・都市計画税)

※課税標準:10年間1/2等

- ① 国際戦略港湾(京浜港、阪神港)
- ② 一定の要件を満たす国際拠点港湾(苫小牧港、仙台塩釜港、新潟港、清水港、名古屋港、四日市港、広島港、関門港、博多港)

国際戦略港湾等における**港湾運営の民営化**や**荷さばき施設等の整備**を促進し、

我が国港湾の国際競争力の強化を実現

土地の所有権移転登記等に係る特例措置の延長(登録免許税)

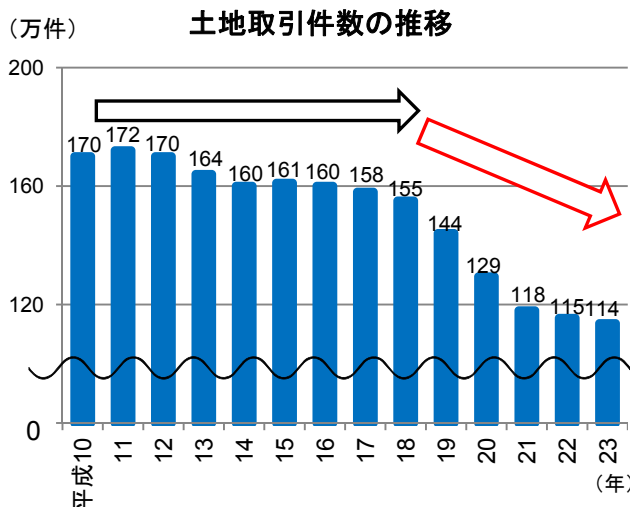
要望概要

	本則	特例		
		平成15~22年度	平成23年度	平成24年度
所有権移転登記	2%	1%	1.3%	1.5%
信託登記	0.4%	0.2%	0.25%	0.3%

土地取引の活性化や土地の有効活用の観点から講じられている
軽減税率を**2年間延長**する。

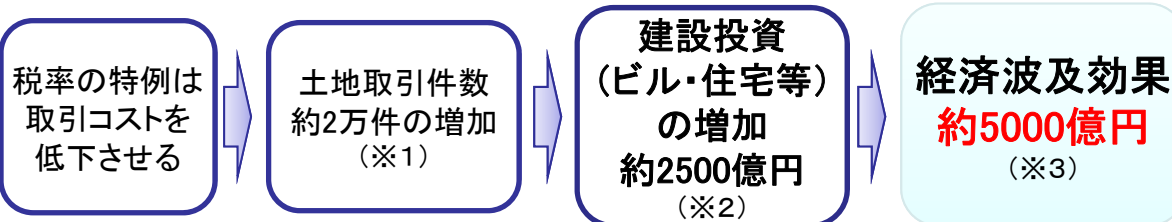
不動産市場の状況は悪化傾向

- ・土地取引件数は、全国的な下落が継続。下げ止まりの兆しは見られない。
- ・平成20年秋のリーマンショックを契機として大きく下落し、依然として低水準が継続。



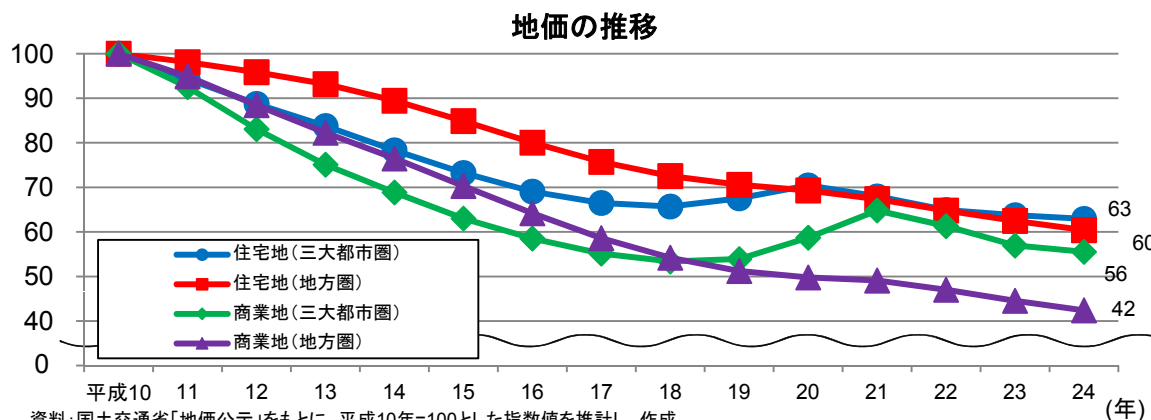
資料:法務省「登記統計」

税率特例(2.0→1.5%)の大きな経済効果



※1:都道府県パネルデータによる推計
 ※2:土地保有移動調査(平成22年取引分)による土地利用の状況をもとに試算
 ※3:産業連関表(平成17年度)における生産波及効果に基づき試算

資産デフレからの脱却を実現



資料:国土交通省「地価公示」をもとに、平成10年=100とした指数値を推計し、作成。

海運関連税制について

1. 船舶の特別償却制度の2年間延長

(1) 施策の背景

- ・ 地球温暖化対策の推進に関する社会的要請への対応が必要
- ・ 外航海運の厳しい国際競争を勝ち抜くために、我が国商船隊を競争力ある形で安定的に維持・整備することが必要
- ・ 国内物流のモーダルシフトの受け皿である内航海運について、競争力ある輸送サービスを確保することが必要

(2) 税制改正要望の内容

- ・ 特別償却制度の2年間の延長を要望
(外航船舶については、CO2排出量について改正海洋汚染防止法で定める排出基準を一定の率上回るよう要件を強化)

(3) 効果

- ・ 初年度のキャッシュフロー増により、高額な船舶の建造のための自己資金確保が可能
- ・ 代替建造の促進により
 - － CO2排出抑制対策への貢献
(外航) H26年度までにH16年度比で10%削減
(内航) H26年度までにH16年度比で16%削減
 - － 我が国造船業・船用工業への生産波及効果

2. 対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例措置（トン数標準税制）の拡充の具体化

(1) 平成24年度税制改正大綱

- ・ 平成25年度税制改正において、日本船舶増加のインセンティブにも十分配慮しつつ、適用対象を我が国外航海運業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶(準日本船舶)に拡充。
(注)上記の改正は、平成25年4月1日以後に開始する事業年度について適用。

(2) 効果

- ・ 経済安全保障の観点から、安定輸送体制の早期確立等

船舶特償(オーナー支援)とトン数標準税制(オペレーター支援)は、車の両輪として海運業界に不可欠