

平成 24 年度税制改正（租税特別措置）要望事項（新設・拡充・延長）

（国土交通省）

制 度 名	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の延長		
税 目	所得税・法人税		
要 望 の 内 容	<p>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課税の繰延べ（繰延率 80%）を認めている現行措置（平成 23 年 12 月 31 日まで）を 3 年延長する。</p> <p><関係条文：租特法第 37 条第 1 項第 9 号 第 65 条の 7 第 1 項第 9 号、第 65 条の 8 第 1 項、 第 65 条の 9、第 68 条の 78 第 1 項第 9 号></p>		
	平年度の減収見込額 （制度自体の減収額）	－ 百万円 （－ 百万円）	

新 設 ・ 拡 充 又 は 延 長 を 必 要 と す る 理 由	<p>(1) 政策目的</p> <p>企業の所有する長期保有土地等を活用した新規投資需要を喚起することにより、企業の事業再編の促進、産業空洞化の防止を図るとともに、土地取引を活性化し、土地の有効利用及び地域の活性化を促進する。</p> <p>(鉄道関係)</p> <p>環境対策、エネルギー対策の観点から推進されるモーダルシフト施策の受け皿として重要な役割を担う鉄道貨物輸送の近代化等のためモーダルシフトに資する機関車・コンテナ貨車の導入を促進する。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>現下の土地市場の状況としては、平成20年以降の急速な景気後退の進行に伴って、地価が大きく下落した。その後、政府一丸の取り組みもあってその下落幅は縮小しているものの、いまだに下落傾向から脱することはできていない。</p> <p>また、長期的な観点からは、我が国の事業者は、過去の長期に渡る経済低迷等の影響を受け、遊休資産を過剰に保有している。このため、生産性の高い設備の導入や事業所の集約化等のため資産の買い換えを行うことを通じ、更なる生産性向上が必要不可欠となっていることに加え、新たな商業施設・工場立地等の事業再編を通じた、地域の活性化を促進することが求められている。</p> <p>さらに、近年は、東日本大震災による電力問題やサプライチェーン問題に加えて、現下の急速な円高の進行により、わが国産業の空洞化圧力が高まっている。</p> <p>そこで、企業の設備更新・事業再編の円滑化、産業空洞化の防止、土地需要の喚起による土地取引の活性化や土地の有効利用を実現するため、国内における再投資を条件として、企業の資産の買換え時の負担を軽減する本特例の延長が必要である。</p> <p>(鉄道関係)</p> <p>現在、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等から、老朽化車両の取替や輸送効率化のための大規模な設備投資を速やかに行うことが喫緊の課題となっている。</p> <p>これらの設備投資を行うために新たに多額の資金が必要となるが、JR貨物は厳しい経営状況下であり、当該資金を全て内部留保から確保することは困難であることから、輸送の効率化の過程で生み出された事業用資産（土地）の売却でこれらの一部を捻出している。</p> <p>このため、経営の効率化に伴う積極的な土地売却及びこれを原資とした鉄道貨物輸送の近代化等のための機関車・コンテナ貨車の取得・更新を強力に支援することにより、JR貨物による鉄道貨物輸送の近代化を進め、モーダルシフトの推進を図る必要がある。</p>
---	--

今 回 の 要 望 に 関 連 す る 事 項	合 理 性	政策体系 における 政策目的の 位置付け	<p>政策目標 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 施策目標 31 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する</p> <p>また、「日本再生のための戦略に向けて（平成 23 年 8 月 5 日閣議決定）」においては、日本再生に向けた戦略の方針として、「空洞化防止・海外市場開拓」が掲げられている。</p> <p>（鉄道関係） 鉄道貨物へのモーダルシフトの推進及びそのための鉄道輸送増強については、京都議定書目標達成計画（平成 20 年 3 月閣議決定）に盛り込まれるとともに、政策評価法に基づく政策チェックアップにおいて「トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数」が業績指標として掲げられているなど、政府全体あるいは国土交通省の政策体系の中で優先度や緊要性の高い政策として明確に位置づけられている。</p> <p>政策目標 3 地球環境の保全 施策目標 9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う 政策目標 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標 26 鉄道網を充実・活性化させる</p>
		政策の 達成目標	<ul style="list-style-type: none"> ・低未利用地の面積（平成 15 年度：13.1 万 ha→平成 25 年度：13.1 万 ha） ・土地取引件数（平成 22 年：115 万件→平成 26 年 150 万件） <p>（鉄道関係）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当面の目標として、平成 27 年度期首までに機関車の新製割合を概ね 70%、コンテナ貨車の新製割合を概ね 84%とする。
		租税特別措 置の適用又 は延長期間	3 年間
		同上の期間 中の達成 目 標	<ul style="list-style-type: none"> ・低未利用地の面積（平成 15 年度：13.1 万 ha→平成 25 年度：13.1 万 ha） ・土地取引件数（平成 22 年：115 万件→平成 26 年 150 万件） <p>（鉄道関係）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 27 年度期首までに機関車の新製割合を概ね 70%、コンテナ貨車の新製割合を概ね 84%とする。
		政策目標の 達成状況	<ul style="list-style-type: none"> ・低未利用地の面積については、本特例をはじめとした各種施策の効果もあり、12.1 万 ha（平成 20 年）まで減少している。 ・いわゆるリーマンショックを契機とする平成 20 年後半以来の景気後退の影響により、土地取引件数は 115 万件（平成 22 年）まで落ち込んでいるが、本特例をはじめとした各種施策の効果により、足下の下落幅は縮小している。 <p>（鉄道関係）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・創設から平成 23 年期首までの特例適用車両数は機関車 105 両及びコンテナ貨車 498 両であり、機関車の新製割合は 47%、コンテナ貨車の新製割合は 69%となっている。
有 効 性	要 望 の 措 置 の 適用見込み	<p>809 件の内数</p> <p>（鉄道関係）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1 法人 日本貨物鉄道株式会社 <p>国鉄改革の際、鉄道貨物事業に係る経営体制については、輸</p>	

		送距離が長く、往路復路不均衡になりやすい鉄道貨物輸送を円滑に行っていくため、全国一元的な事業運営が望ましいとする国鉄再建監理委員会の意見を受け、我が国における鉄道貨物輸送の大部分をJR貨物1社が担うこととなったものであり、適用数が想定外に僅少であったり、想定外の特定のものに偏ったりしているものではない。
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	<p>本措置は、その適用要件を、長期保有土地等の譲渡益を再投資に充て、新たに取得した土地等の資産を国内における事業の用に供する場合に限っており、企業に土地等の譲渡益を活用したさらなる新規投資のインセンティブを与えることから、土地取引の活性化、産業の空洞化防止等の本特例の目的を達成するために効果的である。</p> <p>(鉄道関係) 課税の繰延べ措置を講ずることにより、土地の譲渡益を活用した機関車・コンテナ貨車の買換えが円滑に行われることが期待される。</p>
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	JR貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために取得した機関車・コンテナ貨車に係る固定資産税の課税標準の特例措置
	予算上の措置等の要求内容及び金額	(鉄道関係) 独立行政法人鉄道・運輸機構特例業務勘定からの助成金及び無利子貸付 (鉄道関係) 890億円(平成23年度～平成32年度)
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	(鉄道関係) 上記予算措置と相まって、モーダルシフトに資する機関車・コンテナ貨車の導入を推進する。
	要望の措置の妥当性	<p>本措置は、その適用要件を、長期保有土地等の譲渡益を再投資に充て、新たに取得した土地等の資産を国内における事業の用に供する場合に限っており、かつ、措置の内容は課税の直接的な減免ではなく、課税の繰延であることから、土地の有効利用の促進、産業の空洞化の防止等のために企業の新規投資に対するインセンティブを与えるという政策目的に照らして、適切かつ必要最低限の措置であるといえる。</p> <p>(鉄道関係) 税制上の優遇措置の対象となる買換えの範囲については、一定の政策目的が認められる事業用資産の買換えの場合に限定しているところである。</p>
事項 と効果に 関連する 別措置の 適用実績	租税特別措置の適用実績	<p>平成20年度 件数 1,069件の内数 損金算入額 341,433百万円の内数</p> <p>平成21年度 件数 549件の内数 損金算入額 258,313百万円の内数</p> <p>平成22年度 件数 809件の内数(推計) 損金算入額 299,873百万円の内数(推計)</p>

		<p>(鉄道関係)</p> <p>平成 18 年度 土地売却益 2,021 百万円 圧縮金額 1,580 百万円</p> <p>平成 19 年度 土地売却益 876 百万円 圧縮金額 696 百万円</p> <p>平成 20 年度 土地売却益 588 百万円 圧縮金額 453 百万円</p> <p>平成 21 年度 土地売却益 2,411 百万円 圧縮金額 1,820 百万円</p> <p>平成 22 年度 土地売却益 2,719 百万円 圧縮金額 1,944 百万円</p>
	租税特別措置の適用による効果(手段としての有効性)	<p>本措置は、その適用要件を、長期保有土地等の譲渡益を再投資に充て、新たに取得した土地等の資産を国内における事業の用に供する場合に限っており、企業に土地等の譲渡益を活用したさらなる新規投資のインセンティブを与えることから、土地取引の活性化、産業の空洞化防止等の本特例の目的を達成するために効果的である。</p> <p>(鉄道関係) 平成 23 年度期首における機関車の新製割合 47%となっている。</p>
	前回要望時の達成目標	<ul style="list-style-type: none"> ・低未利用地の面積（平成 15 年度：13.1 万 ha→平成 23 年度：13.1 万 ha） ・期間中における土地取引件数（売買を起因とする登記件数）について、毎年 150 万件（平成 18 年度と平成 19 年度の平均値）を維持する <p>(鉄道関係)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策の達成目標に掲げたもののうち、平成 24 年度期首までに機関車の新製割合を概ね 50%とする当面の目標が達成できるよう車両更新を促進する。
	前回要望時からの達成度及び目標に達していない場合の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・低未利用地の面積については、本特例をはじめとした各種施策の効果もあり、12.1 万 ha（平成 20 年）まで減少している。 ・いわゆるリーマンショックを契機とする平成 20 年後半以来の景気後退の影響により、土地取引件数は 115 万件（平成 22 年）まで落ち込んでいるが、本特例をはじめとした各種施策の効果により、足下の下落幅は縮小している。 <p>(鉄道関係)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・機関車の新製割合は平成 21 年度期首 39%から平成 23 年度期首 47%となっている。 ・また、現時点の見込みでは、平成 24 年度期首において、機関車の新製割合が 51%に達する見込みである。
	これまでの要望経緯	<p>平成 6 年度 拡充 平成 7 年度 延長 平成 8 年度 延長・拡充 平成 9 年度 延長・拡充 平成 10 年度 延長・拡充 平成 13 年度 延長 平成 16 年度 延長 平成 19 年度 延長 平成 21 年度 延長</p>