

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	中小企業者が機械等を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度（中小企業投資促進税制）の延長	
税 目	所得税、法人税	
要 望 の 内 容	<p>中小企業者の設備投資を促進するため、中小企業者が機械等を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度の適用期限を延長する。</p> <p>[特例内容] 取得価額の 30% の特別償却又は 7% の税額控除</p> <p>[対象設備] 機械装置（160 万円以上） 器具備品（120 万円以上） ソフトウェア（70 万円以上） 貨物自動車（車両総重量 3.5 t 以上） 内航貨物船（基準取得価額：取得価額の 75%）</p> <p>[関係条文] 租税特別措置法第 10 条の 3、第 42 条の 6、第 68 条の 11 同法施行令第 5 条の 5、第 27 条の 6、第 39 条の 41 同法施行規則第 5 条の 8、第 20 条の 2 の 2、第 22 条の 24</p>	
	平年度の減収見込額 （制度自体の減収額）	－ 百万円 （▲132,200 百万円）

新設・拡充又は延長を必要とする理由

(1) 政策目的

建設業、道路貨物運送業（集配利用運送業を含む。以下同じ。）、倉庫業、港湾運送業、自動車整備業、一般旅客自動車運送業、海洋運輸業・沿海運輸業、内航船舶貸渡業、造船・船用工業、旅行業等の国土交通関係事業者は、経営基盤の脆弱な中小企業者が大宗を占めており、長引く景気低迷による荷動きの減少等の影響を受け、依然として厳しい経営状況にある。

これらの中小企業者が機械等を導入することを促進し、生産性の向上及び経営の近代化・合理化を図り、もって、多様で効率的なサービスの提供を可能にする等公的使命の達成に資することを目的とする。

(2) 施策の必要性

道路貨物運送業をはじめとする上記事業は、国民生活の安定及び産業活動の円滑化等に不可欠な公共性の高いサービスを提供しているところである。

特に、道路貨物運送業は、国内貨物輸送量（トンキロベース）の約6割を担う重要な輸送産業であり、輸送効率の一層の向上、CO<sub>2</sub>排出量削減等の環境対策、交通事故防止等の安全対策等の諸課題に継続的に対応していくことが求められている。一方で、その担い手のほとんどが経営基盤の脆弱な中小企業者であり、長引く景気低迷による荷動きの減少等に加え軽油価格高騰により経営環境が悪化する中で、新車購入等の設備投資の必要性は認識していてもこれに踏み切れない事業者も多い。このため、車両代替を促し、道路貨物運送業の経営の近代化・合理化、輸送の効率化を図っていくためには、現行の税制措置を延長し、中小企業の設備投資を促進することが是非とも必要である。

内航海運は、国内貨物輸送量（トンキロベース）の約1/3を担うとともに、とりわけ鉄鋼、石油、セメント等の産業基礎物資の輸送の8割を支える基幹的輸送機関として、我が国における経済活動及び国民生活に重要な役割を果たしている。また、CO<sub>2</sub>やNO<sub>x</sub>対策等環境保全の観点からも大きく貢献している。しかしながら、長引く景気低迷の影響によって国内の海上荷動量は減少し、未だ回復途上であることから、今後も運賃・用船料の低迷が続くと見込まれており、中小企業は代替建造に踏み切りにくい状況にある。また、輸送に不可欠な船舶の建造には多額の資金を必要とするなど、投下資本及び事業経費の大きさに対し、収益性の低い事業である。よって、船舶への投資を促進させ、荷主の要請に対応する効率的かつ安全な輸送サービスの提供を図るためには、現行の税制措置を延長し、中小企業の設備投資を促進することが是非とも必要である。

建設業は、国民生活の質の向上及び国民経済の発展の基盤である住宅・社会資本整備の直接の担い手であるとともに、国内総生産・全産業就業者数の1割を占める基幹産業である。しかしながら、建設業はそのほとんどが経営基盤の脆弱な中小企業者であり、昨今の中長期的な建設投資の減少や、過当競争によるダンピング受注の発生、世界的な金融不安の影響等による金融機関の融資姿勢の厳格化などにより、建設業を取り巻く経営環境は非常に厳しくなっている。さらに、建設業の利益率は全産業と比較して低い水準で推移している。よって、建設機械等への投資を促進させ、生産性の向上、建設業の経営基盤の強化を図るためには、現行の税制措置を延長し、中小企業の設備投資を促進することが是非とも必要である。

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">今回の要望に関連する事項</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">合理性</p>	<p>政策体系における政策目的の位置付け</p>	<p>政策目標：9 市場環境の整備、産業の生産性の向上、消費者利益の保護          施策目標：32 建設市場の整備を推進する          施策目標：35 自動車運送業の市場環境整備を推進する          政策目標：6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化          施策目標：19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</p>																					
		<p>政策の達成目標</p>	<p>建設業、道路貨物運送業、倉庫業、港湾運送業、自動車整備業、一般旅客自動車運送業、海洋運輸業・沿海運輸業、内航船舶貸渡業、造船・船用工業、旅行業等の用に供する機械装置等の導入を促進し、中小企業の生産性の向上及び経営の近代化・合理化を図る。</p>																					
		<p>租税特別措置の適用又は延長期間</p>	<p>2年間</p>																					
		<p>同上の期間中の達成目標</p>	<p>国土交通関係中小企業の生産性の向上及び経営の近代化・合理化を図るため、以下の通り、これら中小企業の設備投資を促進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・営業トラックの新車登録台数 対平成10年度比100%以上（又は全車種の対平成10年度比を上回ること）</li> <li>・内航船舶の代替建造隻数 年平均75隻程度の建造隻数レベルの維持</li> <li>・老齢内航船舶比率 対平成9年度比115%（4,050隻）程度以下に維持</li> </ul>																					
		<p>政策目標の達成状況</p>	<p>・営業トラックの新車登録台数 平成18年度・19年度は本特例措置導入当初の平成10年度実績を上回っており、平成20年度は平成10年度実績を下回るものの全車種の対平成10年度比を上回っているが、平成21年度・22年度は、世界的金融危機による荷動きの減少に加え、軽油価格高騰等により、平成10年度実績及び全車種の対平成10年度比のいずれをも下回っている。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>10年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> <th>21年度</th> <th>22年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>営業トラック</td> <td>52,850 (100.0)</td> <td>78,830 (149.2)</td> <td>62,969 (119.1)</td> <td>47,469 (89.8)</td> <td>27,012 (51.1)</td> <td>36,450 (69.0)</td> </tr> <tr> <td>全車種</td> <td>4,234 (100.0)</td> <td>3,608 (85.2)</td> <td>3,447 (81.4)</td> <td>2,912 (68.8)</td> <td>3,194 (75.4)</td> <td>2,987 (70.5)</td> </tr> </tbody> </table> <p>単位：営業用トラック（台）、全車種（千台）、下段の括弧内は10年度比（%）</p> <p>・内航船舶の代替建造隻数及び老齢内航船舶隻数（船齢14歳以上）          代替建造隻数については、平成19年度には本特例措置導入当初の平成9年度を上回ったが、燃料油価格の高騰、世界的金融危機・景気後退の影響等による荷動きの急減といった要因もあり、平成20年度以降は減少が続いた。老齢船舶隻数については増加傾向が続いている。</p>		10年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	営業トラック	52,850 (100.0)	78,830 (149.2)	62,969 (119.1)	47,469 (89.8)	27,012 (51.1)	36,450 (69.0)	全車種	4,234 (100.0)	3,608 (85.2)	3,447 (81.4)	2,912 (68.8)	3,194 (75.4)	2,987 (70.5)
	10年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度																		
営業トラック	52,850 (100.0)	78,830 (149.2)	62,969 (119.1)	47,469 (89.8)	27,012 (51.1)	36,450 (69.0)																		
全車種	4,234 (100.0)	3,608 (85.2)	3,447 (81.4)	2,912 (68.8)	3,194 (75.4)	2,987 (70.5)																		

	9年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
代替建造 隻数	89 (100.0)	76 (85.4)	100 (112.4)	87 (97.8)	73 (82.0)	59 (66.3)
老齢内航 船舶隻数	3,497 (100.0)	3,610 (103.2)	3,839 (109.8)	3,897 (111.4)	3,930 (112.4)	3,968 (113.5)

下段の括弧内は9年度比(%)

有効性	要望の措置の適用見込み	(適用事業者数) 平成23年度26,696者 平成24年度26,539者 (適用事業者の範囲) 中小企業者
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	トラック運送事業、内航海運業等は経営基盤の脆弱な中小企業が大宗を占め、老朽化した車両や船舶等の設備を更新するなどの新たな投資を行う意欲を有していても、十分な資金を確保できないために、これに踏み切れない者が多い。 このような状況の下、意欲ある中小企業の設備投資を後押しすることにより、生産性の向上及び経営の近代化・合理化を図るために本税制措置は極めて有効である。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	なし
	予算上の措置等の要求内容及び金額	なし
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	—
	要望の措置の妥当性	中小企業による機動的な設備投資を促進するためには、対象者が限定的となる補助金等と異なり、一般的な適用条件を設け対象者を特定しない税制措置による支援は効果的かつ効率的である。

これまでの租税特別措置の適用実績と効果に関連する事項	租税特別措置の適用実績	過去3年間の減税見込額の推移 平成20年度 2,560億円 平成21年度 2,500億円 平成22年度 1,288億円
	租税特別措置の適用による効果(手段としての有効性)	トラック運送事業、内航海運業等は経営基盤の脆弱な中小企業が大宗を占め、老朽化した車両や船舶等の設備を更新するなどの新たな投資を行う意欲を有していても、十分な資金を確保できないために、これに踏み切れない者が多い。 このような状況の下、意欲ある中小企業の設備投資を後押しすることにより、生産性の向上及び経営の近代化・合理化を図るために本税制措置は極めて有効である。
	前回要望時の達成目標	国土交通関係中小企業の生産性の向上及び経営の近代化・合理化を図るため、以下の通り、これら中小企業の設備投資を促進する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・営業トラックの新車登録台数 対前年度比105%（5ポイント）程度向上</li> <li>・内航船舶の代替建造 年平均88隻以上の建造レベルの維持</li> </ul>
	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	本制度の適用により一部の事業者においては、機械装置等の導入が促進され、経営の近代化・合理化が図られつつある。しかしながら、国土交通関係事業者は、経営基盤の脆弱な中小企業が大宗を占めており、長引く景気低迷による荷動きの減少等の影響を受け、依然として厳しい経営状況にある。このため、これらの事業全体として経営の近代化・合理化を図っていくことが困難な状況となっている。
これまでの要望経緯	平成10年度 総合経済対策の一環として創設（平成11年5月31日まで） 平成11年度 1年間延長（貨物自動車8トン以上を3.5トン以上に拡充） 平成12年度 1年間延長 平成13年度 1年間延長 平成14年度 2年間延長（機械装置160万円以上に拡充） 平成16年度 2年間延長（器具備品120万円以上に縮減） 平成18年度 2年間延長（対象器具備品縮小、ソフトウェア追加） 平成20年度 2年間延長 平成22年度 2年間延長	