

平成 22 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 [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>	
	減収見込額 （平年度）	－ (26,564 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 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、昨今の経済危機による荷動きの急減等の影響を受け、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。</p> <p>(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、CO2 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、昨年の軽油高騰に加え、昨今の景気低迷による荷動きの急減等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。</p>	

内航海運は、国内貨物輸送量（トンキロベース）の4割を担うとともに、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、CO₂やNO_x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、昨今の経済危機による荷動きの急減や、それに伴う運賃・用船料の低迷が見込まれており、中小企業は新船の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。また、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注、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、建設投資を促進させ、建設業の経営基盤の強化、生産性の向上を図るためには、現行の税制措置を延長し、中小企業の建設機械等の設備投資を促進することが是非とも必要である。

(3) 要望の措置の妥当性

①租税特別措置等の背景にある政策に今日的な「合理性」が認められるか

トラック運送事業、内航海運業等については、昨今の景気低迷による荷動きの減少等の影響から脱却できず、依然として厳しい経営状況にある。これら事業者の設備投資を促進し、生産性の向上及び経営の近代化・合理化を図るとともに、景気対策の観点からも本税制措置を維持することは、合理性を有するものと考えられる。

②租税特別措置等の政策実現に向けた手段としての「有効性」が認められるか

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。

③租税特別措置等に補助金等他の政策手段と比して「相当性」が認められるか

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。

今 回 の 要 望 に 関 連 す る 事 項	政策評価体系における位置付け	政策目標：9 市場環境の整備、生産性の向上、消費者利益の保護 施策目標：35 建設市場の整備を推進する 施策目標：38 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：20 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									
	政策の達成目標	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。									
	租税特別措置の適用又は延長期間	2年間									
	同上の期間中の達成目標	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。 ・営業トラック（車両総重量3.5t以上）の新車登録台数 対前年度比105%（5ポイント）程度向上 ・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									
	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	—									
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	<p>・営業トラック（車両総重量3.5t以上）の新車登録台数 平成17年度から平成18年度までの道路貨物運送業者によるトラック車両導入は堅調に推移。しかし、昨年までの軽油価格高騰に加え、昨今の経済危機による荷動きの急減等により、トラック車両導入に踏み切れない傾向が顕著になっている。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>16年度</th> <th>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>73,443台 (84.7)</td> <td>76,081台 (103.6)</td> <td>78,214台 (102.8)</td> <td>62,969台 (80.5)</td> <td>47,469台 (75.4)</td> </tr> </tbody> </table> <p>()は対前年比(%)</p> <p>・内航船舶の代替建造隻数 平成17年度から平成19年度までの代替建造数は堅調に推移。しかし、昨年までの燃料油価格高騰に加え、昨今の経済危機による荷動きの急減等により、20年度は若干低調となり、代替建造鈍化</p>	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	73,443台 (84.7)	76,081台 (103.6)	78,214台 (102.8)	62,969台 (80.5)	47,469台 (75.4)
16年度	17年度	18年度	19年度	20年度							
73,443台 (84.7)	76,081台 (103.6)	78,214台 (102.8)	62,969台 (80.5)	47,469台 (75.4)							

	<p>の傾向が現れている。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>16年度</th> <th>17年度</th> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>46隻 (97.9)</td> <td>73隻 (158.7)</td> <td>76隻 (104.1)</td> <td>100隻 (131.6)</td> <td>87隻 (87.0)</td> </tr> </tbody> </table> <p>() は対前年比 (%)</p>	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	46隻 (97.9)	73隻 (158.7)	76隻 (104.1)	100隻 (131.6)	87隻 (87.0)
16年度	17年度	18年度	19年度	20年度							
46隻 (97.9)	73隻 (158.7)	76隻 (104.1)	100隻 (131.6)	87隻 (87.0)							
租税特別措置の適用実績	<p>過去5年間の減税見込額の推移</p> <p>平成16年度 310億円 平成17年度 316億円 平成18年度 333億円 平成19年度 305億円 平成20年度 301億円</p>										
租税特別措置による政策の達成目標の実現状況等	<p>本制度の適用により、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。</p>										
前回要望時の達成目標	<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>										
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	<p>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者が大半を占めており、昨今の経済危機による荷動きの急減等の影響を受け、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。</p>										
これまでの要望経緯	<p>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）</p> <p>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）</p> <p>平成12年度 1年間延長</p> <p>平成13年度 1年間延長</p> <p>平成14年度 2年間延長（機械装置160万円以上に拡充）</p> <p>平成16年度 2年間延長（器具備品120万円以上に縮減）</p> <p>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）</p> <p>平成20年度 2年間延長</p>										