

合理性	1. 政策体系の中での位置づけ	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか
	○建設業の国際展開支援は、昨年閣議決定された「新経済成長戦略 フォローアップと改訂」や本年8月の国土交通省の「重点政策2009」でも喫緊の課題とされている。 ○国会においてなされた国土交通大臣所信表明にあるとおり、国土交通省成長戦略の主要事項の1つと位置づけられている。	○政策の達成目標については、当初(要望調書提出時点)は、当省の政策評価体系に沿った目標設定を行ったところであるが、<u>本税制による達成される成果との関係を明確化する観点から、</u> ●建設市場として発展途上にある国及び地域における海外受注実績(H26年度 目標値1600億円) という政策目標を新たに設定することとしたい。 <適用期間中の達成目標は、(H24年度 目標値1100億円)>
有効性	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか	4. 事後評価等における確認状況
	○本税制は企業規模に拘らず適用可能であり、その適用対象となる国又は地域においては、年間150件程度、500億円程度の建設プロジェクトの受注が見込まれることから、本税制の適用数や適用額が想定外に僅少であったり、特定の者に偏るとは考えられない。	○建設企業の海外受注実績については、毎年、関係団体が把握しているため、租税特別措置の適用実績とともに調査すれば、<u>本税制の効果を客観的に測定することができると考えている。</u> ○当省の政策評価体系における位置付けについても、今後、検討していきたい。
相当性	5. 他の支援措置等との役割分担	6. 政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限な措置か
	○予算措置としてはトップセールスの実施など、我が国の国際建設市場全体の拡大に資する支援等を行っており、<u>本特例措置とは一定の役割分担が図られている。</u>	○本税制の適用範囲は、「<u>建設市場として発展途上にある国及び地域</u>」に限定されるなど、新規の建設市場開拓等の目的に沿った<u>必要最小限のもの。</u>

○当該税制特例の創設により、様々なリスクが存在する中でも建設プロジェクトの受注が促進されることで、アジア等の成長力を我が国経済の成長につなげるとともに、建設技術の移転等を通じた国際貢献を推進することが可能となる。

建設市場開拓型海外建設プロジェクト形成促進に係る特例措置の創設 (所得税、法人税、個人住民税、法人住民税)

日本の「底力」である我が国建設分野について、グローバル経済における競争優位の獲得を目指しつつ、アジア等の地域におけるインフラ整備のニーズに応えるため、我が国建設分野が参画する海外建設プロジェクト形成の促進に資する税制上の特例措置を創設する。

施策の背景・目的

- 国内建設投資がピーク時の6割程度にまで減少する一方、海外建設市場においては、アジア等の地域において、引き続き、インフラ整備への大きな需要が見込まれている。
- しかし、我が国建設業は諸外国大手、我が国の主要産業大手と比較しても海外売上比率が低いというのが現状。
- さらに、「世界同時不況」の影響を受け、2008年度の海外受注実績は対前年度比で約4割減少し、各企業の海外市場の新規開拓意欲が減退している状況にある。
- 我が国建設分野の健全な維持・発展を図りつつ、日本経済の成長を促進するとともに、開発途上国に対する国際貢献を行うという観点から、世界に誇るべき我が国建設分野の「人」「技術」を活かした海外市場開拓を促進し、アジア等の成長力を取り込むことが求められている。

○我が国建設業大手5社の海外売上比率

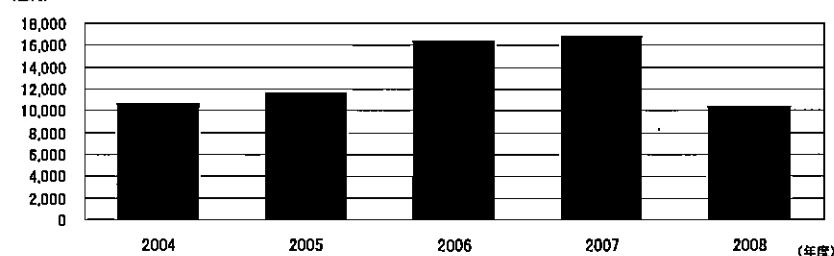
(2007年実績/百万ドル)

	総売上高	海外売上高	海外売上比率
鹿島建設	16,413	3,006	18.3%
大林組	15,877	3,013	19.0%
大成建設	15,149	2,144	14.2%
清水建設	12,603	1,342	10.6%
竹中工務店	10,721	1,458	13.6%

諸外国建設業大手5社 : 35～90%
日本自動車大手メーカー5社 : 60～83%
日本電機メーカー大手5社 : 31～76%

○我が国建設業の海外受注実績の推移

(億円)



税制上の特例措置の内容 (所得税、法人税、個人住民税、法人住民税)

内国法人が、「建設市場として発展途上にある外国(※)」において、以下の海外取引を行う場合、収入又は所得の一定割合を損金算入する。

- (1) 建設請負の場合、当該事業年度の(※)における海外取引に係る①収入の3% ②同取引に係る所得の80% のいずれか低い金額
- (2) 調査・設計等に係る役務の提供の場合、当該事業年度の(※)における海外取引に係る①収入の20% ②当該事業年度の所得の50% のいずれか低い金額

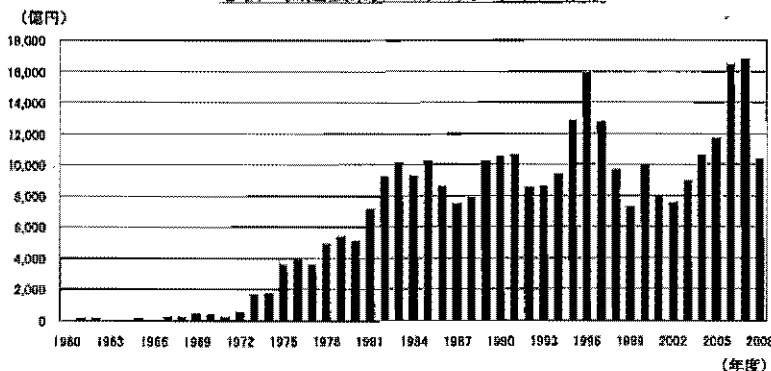
国際建設市場への展開を推進する必要性

背景

海外建設市場の伸び悩み

2007年度は過去最高額を更新したが、2008年度は低い水準に戻る

○我が国建設業界の海外受注実績の推移



建設業の海外展開の遅れ

我が国建設業の海外売上比率は、諸外国建設業大手、我が国の主要産業大手と比較しても低い

○わが国建設業大手5社の海外売上比率

(2007年実績/百万ドル)

	総売上高	海外売上高	海外売上比率
鹿島建設	16,413	3,006	18.3%
大林組	15,877	3,013	19.0%
大成建設	15,149	2,144	14.2%
清水建設	12,603	1,342	10.6%
竹中工務店	10,721	1,458	13.6%

諸外国建設業大手5社:35~90%
日本自動車大手メーカー5社:60~83%
日本電機メーカー大手5社:31~76%

諸外国の建設企業との競争

中国や韓国の建設企業の台頭
⇒韓国建設産業の2007年度の海外受注量は約2.8兆円で、国内建設投資の30%。
⇒2007年の海外受注高では、中国企業が日本大手を上回る実績。

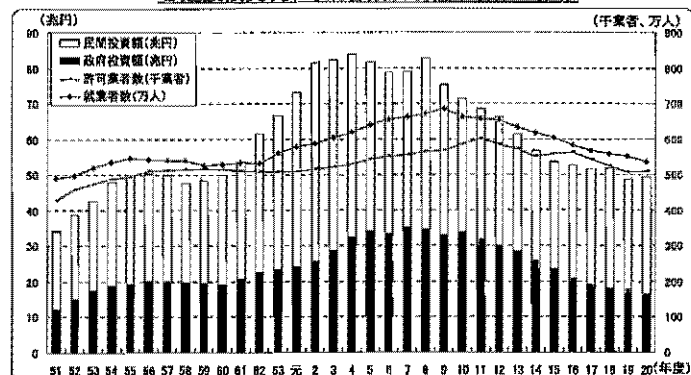
○建設関連企業の海外売上高上位(2007年実績)

	(百万円)
1 HOCHTIEF (独)	21,313
2 VINCI (仏)	14,685
3 SKANSKA (スウェーデン)	13,982
...	
18 中国交通建設集団有限公司(中)	4,178
21 中国建築工程総公司(中)	3,246
23 大林組	3,013
24 鹿島建設	3,007

国内建設市場の縮小傾向

建設投資額(平成20年度見通し)は約49兆円で、ピーク時(4年度)から約41%減。公共投資は7年度から約53%減。

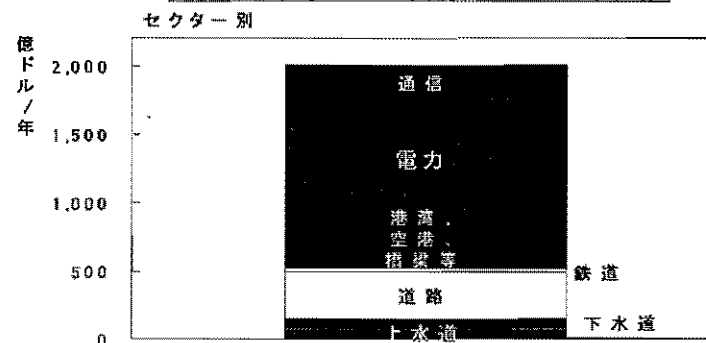
○建設投資、許可業者数及び就業者数の推移



中長期的なインフラ需要の存在

アジアや中東では中長期的なインフラ需要が存在
⇒全世界で我が国の10倍を上回る市場規模
⇒東南アジア等だけでも2006~2010年で1兆ドル超(年間2,000億ドル超)

○東南アジア等のインフラ需要(2006~2010年平均)



国際展開が必要な理由

建設市場開拓型海外建設プロジェクト形成促進税制の支援対象イメージ

➤ 建設市場開拓型海外建設プロジェクト形成促進税制により、我が国建設分野の海外展開を支援 モデルケース：台湾高速鉄道の事例

※今般の特例では、台湾等の我が国の海外建設市場として既に成熟している国及び地域は対象外

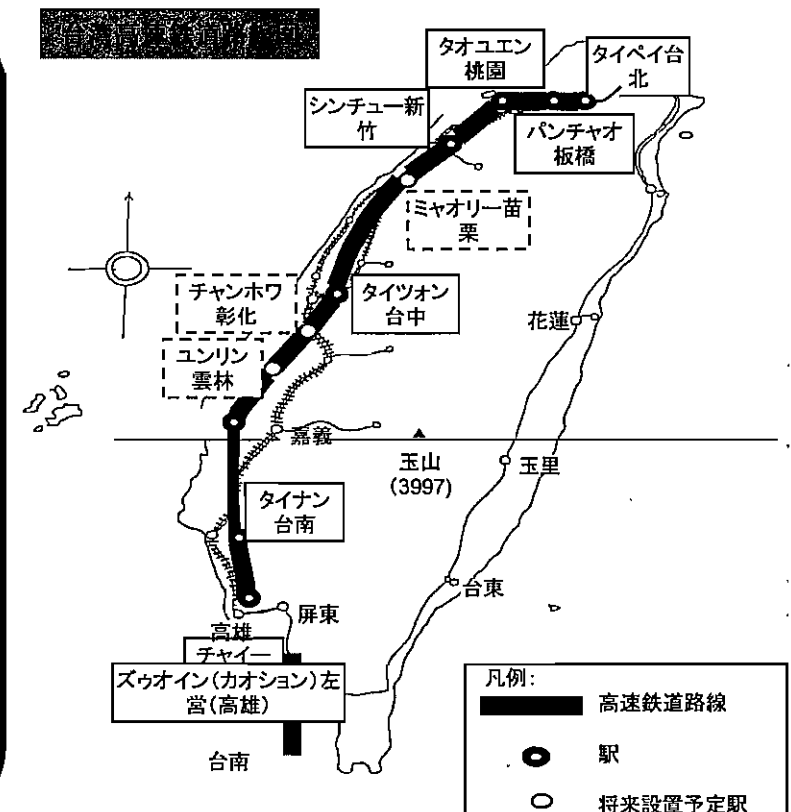
モデルケース：台湾高速鉄道

【プロジェクトの概要】

- ・ 総延長：台北～左営(高雄)間 約345km
- ・ 開業：2007年1月5日 板橋～左営駅間(部分開業)
2007年3月2日 台北～板橋駅間(全線開業)
- ・ 最高速度：300km/h
- ・ 所要時間：96分 [在来線:4.5時間程度]
- ・ プロジェクト総額：約1.7兆円 (土地収用費等を含む)
- ・ 日本連合の受注額：車両及び電機等 約3,300億円
軌道 約2,100億円

※ 日本連合の構成メンバーは、三菱重工、東芝、川崎重工、三井物産、三菱商事、丸紅、住友商事の7社日本連合に対し、JR東海、JR西日本等が技術支援を実施。

- ・ 清水建設、大林組等の日系建設企業は、高架橋、山岳トンネル、軌道工事、駅舎の建設等を受注した。
- ・ 車両・電気設備等のコアシステムだけでなく、我が国の土木・建築工事でのプレゼンスも大きい。



地19 国内線に就航する航空機に係る課税標準の特例措置の延長・拡充(固定資産税) 国土交通省

合理性	1. 政策体系の中での位置づけ	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか
	○国土交通省「重点政策2009」において、地域の自立・活性化を促進する取組として、航空ネットワークの強化を位置付け。	○国内航空輸送は、今日、地域経済・社会を支える基盤としての公共的な役割を担っているが、地方路線は需要規模が小さく採算性が低いことから、近年は地方路線から撤退する事例が顕在化してきている状況があり、路線維持を図っていくためには、国と地方が一体となって環境整備を行うことが必要。 〔目標〕 地方路線の維持 〔達成度合い〕 地方路線数 (平成18年度)254 (平成19年度)247 (平成20年度)231
有効性	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか	4. 事後評価等における確認状況
	○本特例の対象となる国内航空運送事業は容易に参入が行われる事業ではないため、対象者が限定的であることは、制度創設時より想定。 ○また、毎年継続的に航空機を導入するのは大手事業者に限られることから、本特例の適用が少数の特定の者に偏るのはやむを得ず想定内の結果。 * 国内定期航空運送事業者数:22事業者 特例対象機数:33機(20年)	○航空運送事業は装置産業であり巨額の設備投資を必要とし、機材の維持・運用に係るコストの負担が大きいことから、収支採算性が低い路線の維持を図っていくためには、性能に優れ需要に見合った機材の導入により、機材の維持に伴って発生するコストを軽減することが必要であるが、これを促進するために固定資産税の特例措置が有効である。 ○なお、今後事業評価でも取り上げることとする。
相当性	5. 他の支援措置等との役割分担	6. 政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限な措置か
	○国内航空ネットワークとりわけ地方航空ネットワーク維持の観点から、本特例措置のほかに着陸料の軽減措置が実施されているが、着陸料の軽減は運航の都度発生するコストを軽減する措置であるのに対し、本特例措置は機材の維持コストを軽減することで、併せて機材の更新インセンティブを付与し、効率的な運航に資することを目的としており、明確に役割分担。	○税制の軽減措置により機材維持コストの軽減を図ることで、性能に優れ需要に見合った機材の導入インセンティブが働き、航空ネットワークの維持に寄与することになるため、政策の手段と目的の直接性が担保でき、政策手段としての的確。 ○大型機・中型機等の機材に応じて特例措置に差違を設けており、地方路線の維持にとって必要最小限の措置。

○本特例措置の廃止は、地域経済・社会を支える基盤として公共的な役割を担っている地方航空ネットワークの維持を困難とし、国民生活や経済活動に多大な影響を及ぼすため不適切。

国内線に就航する航空機に係る特例措置の延長及び拡充(固定資産税)

安定的な航空輸送サービスの提供及び地方航空ネットワークの維持を図るため、機材の維持に伴って発生するコストの軽減に結びつく航空機に係る固定資産税の特例措置を拡充のうえ、適用期限を2年延長する。

施策の背景・目的

航空輸送は地域活性化を支える基盤

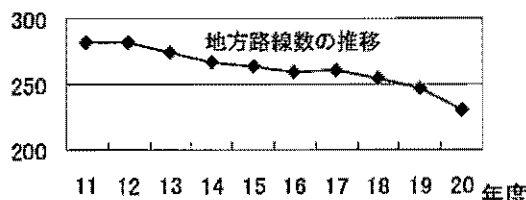
- 航空の輸送実績(人・km)はバスに匹敵

航空会社を巡る経営環境の変化

- 国内路線における競争の激化
- 欧米・アジア企業との国際的な競争の激化
- 世界的な景気後退に伴う航空需要の減退

路線維持のための支援が必要

- 地方路線は需要規模が小さく採算性が低い
- 近年、地方路線からの撤退が顕在化



需要に見合った機材の導入促進

- 地方路線では需要に見合った機材が必要
- 中型機(200~130t)は飛行時間の約2/3が地方路線で、地方路線維持に不可欠
- 低需要路線ではリージョナル機の導入が有効
- さらに羽田空港再拡張で発着回数が増加
30.3万回 → 40.7万回

中・小型機の導入促進の強化が必要

- 機材の維持に伴って発生するコストを軽減する特例措置により、新規機材導入のインセンティブを付与することが効果的

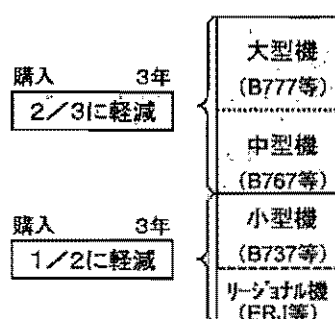
地方航空ネットワーク維持のための追加的支援が必要

税制改正要望の概要

○課税標準の特例措置の拡充

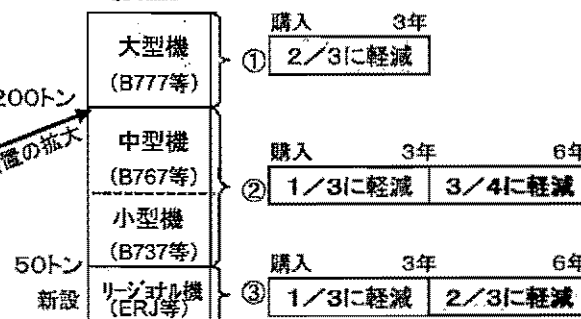
- 中型機、リージョナル機を対象に軽減措置を拡充
- 地方路線就航割合を要件化し、地方路線での使用を担保

[現行]



130t以上:最初の3年間2/3に軽減
130t未満:最初の3年間1/2に軽減

[要望]



200t以上:最初の3年間2/3に軽減
200t未満:最初の3年間1/3、次の3年間3/4に軽減
50t未満:最初の3年間1/3、次の3年間2/3に軽減
※②③は地方路線就航割合が2/3以上に限る(2/3未満は①と同率を適用)

○適用期限を平成24年3月31日まで2年延長

※平成18年1月2日以降に導入した航空機に適用

政策目標:現行の地方航空ネットワークの維持

- ・ 就航割合の要件化で地方路線の割合を維持するよう誘導
- ・ 主に地方路線に就航している中型機の導入を促進
- ・ 低需要に見合った機材(50t未満)の導入で効率的な運航

地方路線の維持・充実のための関連施策

○着陸料の軽減措置

- ・ 国管理空港に着陸する場合、出発空港に応じて、着陸料を1/2~9/10に軽減。
- ・ さらに、平成21年7月から平成22年3月末までの間、軽減率をさらに概ね2割程度拡充(1/3~3/4)。

○羽田空港の発着枠の配分

- ・ 地方航空ネットワークの維持への貢献度を考慮して行う。

○航空・空港の利用促進

- ・ 国が管理する空港において、利用促進協議会を設け航空需要喚起のための取組を実施。

地方路線等の維持・充実のための取組（拡充策）

着陸料軽減措置について

- 平成21年7月から平成22年3月末までの間、現行の地方航空ネットワークの維持のために行われている着陸料の軽減率を、更に概ね2割程度拡充することとした。

		到着	
		羽田の軽減措置	国管理(羽田・伊丹除く。)・共用の軽減措置
出発	羽田、伊丹、新千歳、福岡	本則	7/10 →6/10
	その他 (沖縄・離島等を除く。)	0/10 3/4 7/10 1/2	
出発			羽田の軽減措置
	関空、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、神戸、小松		9/10→3/4
	釧路、函館、高知、美保、徳島、三沢		3/4→3/5
	旭川、帯広、秋田、山口宇部、女満別、青森、庄内、富山、鳥取、出雲、岡山		7/10→1/2
	稚内、紋別、中標津、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見、佐賀		1/2→1/3

※ 沖縄・離島等発着路線に係る国管理空港の着陸料については、平成24年3月31日までの間、機材の種別等に応じ1/6～1/16に軽減しているところ。

実証実験事業の実施について

- 離島・コミュニティー路線の維持・活性化に係る実証実験事業
【平成21年度補正・平成22年度要求】

税制の特例措置について

<地方税>

■固定資産税の軽減措置【平成22年度拡充要望】

○ 国内線航空機

200t以上 最初の3年間2/3に軽減

200t～50t 最初の3年間1/3 次の3年間3/4に軽減

50t未満 最初の3年間1/3 次の3年間2/3に軽減

※200t未満は地方路線就航時間割合が2/3以上の機材に限る。

<国税>

■バリアフリー対応型航空機の特別償却【平成22年度延長要望】

○ バリアフリー基準を満たす60席以上の航空機 取得価額の4%

■航空機燃料税の軽減措置

○ 特定離島路線航空機 3/4に軽減

○ 沖縄路線航空機 1/2に軽減

■航空機の部分品等に係る関税の免除

羽田空港の発着枠の配分について

- 発着枠の配分に係る評価基準の評価項目として、全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献度を取り入れている。
- 再拡張に伴い増加する羽田空港の発着枠の配分基準についても、地方路線の就航を確保する方策を検討中。

(羽田空港発着枠の転用に関するルール)

<1便ルール>

航空会社が路線を撤退する場合に、撤退後の当該路線の便数が1便未満になる場合には当該発着枠を回収し運航を希望する航空会社を募集する。

<3便ルール>

少便数路線（総便数3便以下の路線）をグループ化し、減便時には少便数路線にのみ転用することができることとする。

航空・空港の利用促進について

- 国が管理する空港において、利用促進協議会を設け需要喚起のための取組を喚起。

その他のC・D査定項目に関する説明資料

その他のC・D査定項目説明資料 目次

○都市機能集約地区(仮称)への特定事業用資産の買換えに係る特例措置の創設	P25
○特定都市機能改善施設建替促進計画(仮称)に係る特例措置の創設	P27
○事業用建築物に係る耐震改修促進税制の延長	P29
○高齢者向け優良賃貸住宅建設促進税制の延長及び拡充	P31
○特定の居住用財産の買換え及び交換の場合の長期譲渡所得の課税の特例措置の延長	P33
○Jリート及びSPCに係る登録免許税の特例措置の延長	P35
○交通バリアフリー設備の特別償却制度の拡充及び延長	P37
○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	P39
○外航日本人船員に係る所得税の軽減制度の創設	P43
○国際船舶の所有権保存登記等に係る登録免許税の軽減措置の延長	P45
○外貿埠頭公社の民営化に伴い承継する不動産に係る特例措置の創設	P47
○関西国際空港株式会社に係る登記についての特例措置の延長	P49

その他のC・D査定項目説明資料 目次

○特定地域における一般乗用旅客運送事業の適正化に伴う事業所税の非課税措置の 創設	P51
○外航日本人船員に係る住民税の軽減制度の創設	P53
○スーパー中枢港湾において指定会社等(民営化会社)が国の補助金又は無利子貸付 金により新たに取得する大規模コンテナ埠頭に係る固定資産税・都市計画税の特例 措置の創設	P55
○駅の乗継円滑化のための大規模改良工事により取得する鉄道施設に係る課税標準 の特例措置の拡充	P57
○鉄道軌道輸送高度化事業費補助金等を受けて取得する安全性向上設備に係る課税 標準の特例措置の拡充	P59
○環境性能に優れた自動車に対する税制の適用範囲の拡大	P61
○スーパー中枢港湾において外貿埠頭公社から指定会社等(民営化会社)が取得する コンテナ埠頭に係る固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例措置の拡充	P63

その他のC・D査定項目説明資料 目次

○駅のバリアフリー化のための改良工事により取得した施設に係る課税標準の特例措置の拡充及び延長	P65
○環境負荷の小さい自動車等に係る税率の特例措置の拡充及び延長	P69
○住宅以外の家屋に係る不動産取得税の課税標準の特例措置の延長	P71
○除害施設等に係る固定資産税の課税標準の特例措置の延長	P73
○特定都市河川流域における雨水貯留浸透施設に係る課税標準の特例措置の延長	P75
○認定長期優良住宅に係る軽減措置の延長	P77
○住宅に係る省エネ改修促進税制の延長	P79
○マンション建替事業に係る課税標準の特例措置の延長	P81
○防災街区整備事業により従前の権利者に与えられる一定の規模の防災施設建築物に対する特例措置の延長	P83
○新築住宅に対する固定資産税の減額措置の適用期限の延長	P85
○住宅に係るバリアフリー改修促進税制の延長	P87
○低床型路面電車に係る課税標準の特例措置の延長	P89

その他のC・D査定項目説明資料 目次

○「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく鉄道事業再構築事業を実施する路線に係る課税標準の特例措置の延長	P91
○補助を受けて整備する鉄軌道駅の耐震補強事業により取得した鉄道施設に係る課税標準の特例措置の延長	P93
○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課税標準の特例措置の延長	P95
○JR貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために第三セクターから借り受ける鉄道施設に係る課税標準の特例措置の延長	P97
○低燃費かつ低排出ガス車に係る課税標準の特例措置の延長	P99
○スーパー中枢港湾において外貿埠頭公社が所有又は取得するコンテナ埠頭に係る課税標準の特例措置の延長	P101
○成田国際空港株式会社が所有する業務用固定資産に係る課税標準の特例措置の延長	P103
○運輸事業振興助成交付金の継続	P105