

平成 2 4 年度

国土交通省税制改正要望事項

平成 2 3 年 9 月

国 土 交 通 省



# 平成24年度 国土交通省税制改正要望事項 目 次

○平成24年度国土交通省税制改正要望（主要項目）	1
--------------------------	---

○平成24年度国土交通省税制改正要望（主要項目の概要）	2
-----------------------------	---

## ○平成24年度国土交通省税制改正要望事項 説明資料

### **I 暮らしの安全・安心確保関連税制**

#### **1 住まいの質の向上・無理のない負担での住宅の確保等**

（1）新築住宅に係る固定資産税の減額措置の延長	5
（2）土地・住宅に係る不動産取得税の軽減措置（税率・課税標準等）の延長	6
（3）認定長期優良住宅に係る特例措置の延長	7
（4）住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置・相続時精算課税制度の特例措置の延長 ・拡充	8
（5）居住用財産の買換え等の場合の譲渡所得の課税の特例措置の延長	9

#### **2 災害に強い都市・地域の形成**

（1）復興まちづくり計画に従って路線が移設等される際に取得される鉄道用地及び鉄道 施設に係る特例措置の創設	10
（2）街区防災計画（仮称）に基づく事業の推進に係る課税の特例措置の創設	11
（3）特定都市河川浸水被害対策法に規定する雨水貯留浸透施設に係る固定資産税の特例 措置の延長	12

#### **3 地域公共交通の維持・活性化等**

（1）公共交通のバリアフリー設備等に係る特例措置の創設	13
（2）JR三島特例及びJR三島会社・JR貨物に係る国鉄承継特例の延長等	14
（3）国内線に就航する航空機に係る特例措置の延長	15
（4）乗合バス車両及び鉄道事業再構築事業に係る特例措置の延長	16

#### **4 船舶、鉄道、建設機械等機械装置の動力用軽油に係る軽油引取税の非課税措置の延長**

## II 成長戦略・地域の経済活性化関連税制

### 1 成長戦略関連税制

- (1) 国際バルク戦略港湾においてバルク埠頭を運営するターミナル運営会社が新たに取得する荷さばき施設等に係る特例措置の創設……………18
- (2) 外航海運税制の整備
  - ・ 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（トン数標準税制）の拡充……………19
  - ・ 国際船舶に係る特例措置の延長・拡充……………20
  - ・ 対外船舶運航事業の用に供する船舶に乗り組む船員に係る課税の見直し……………21
- (3) 新関西国際空港株式会社及び関空土地保有会社に係る諸税の特例措置の拡充等……………22
- (4) 成田国際空港株式会社が事業の用に供する固定資産に係る特例措置の延長……………23

### 2 地域の経済活性化等

- (1) 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措置の延長……………24
- (2) 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……………25
- (3) ホテル・旅館の建物に係る固定資産評価の見直し……………26

## III 低炭素・循環型社会関連税制

### 1 省エネ・グリーン化の推進

- (1) 認定省エネ住宅（仮称）の促進のための特例措置の創設……………27
- (2) 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特例措置及び第三セクターが補助を受けて整備しJR貨物に貸し付ける鉄道施設に係る特例措置の延長……………28

### 2 自動車の車体課税の見直し

- 車体課税の簡素化、グリーン化、負担の軽減等……………29

## IV その他要望事項……………30

## V 見直し事項……………31

# 平成24年度国土交通省税制改正要望（主要項目）

## I. 暮らしの安全・安心確保関連税制

### 1. 住まいの質の向上・無理のない負担での住宅の確保等

- ①新築住宅に係る固定資産税の減額措置の延長
- ②土地・住宅に係る不動産取得税の軽減措置（税率・課税標準等）の延長
- ③認定長期優良住宅に係る特例措置の延長（所得税、登免税、不動産取得税、固定資産税）
- ④住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置・相続時精算課税制度の特例措置の延長・拡充
- ⑤居住用財産の買換え等の場合の譲渡所得の課税の特例措置の延長

### 2. 災害に強い都市・地域の形成

- ①復興まちづくり計画に伴う鉄道線路の移設に係る不動産取得税、固定資産税の特例措置の創設
- ②街区防災計画（仮称）に基づく事業の推進に係る課税の特例措置（法人税、固定資産税等）の創設
- ③特定都市河川浸水被害対策法に規定する雨水貯留浸透施設に係る固定資産税の特例措置の延長

### 3. 地域公共交通の維持・活性化等

- ①交通バリアフリー促進のための法人税の特別償却制度、固定資産税等の軽減措置の創設
- ②JR三島特例及びJR三島会社・JR貨物に係る国鉄承継特例の延長等（固定資産税）
- ③地方航空路線維持のための国内線航空機に係る固定資産税の軽減措置の延長
- ④乗合バス車両に係る自動車取得税の非課税措置及び鉄道事業再構築事業に係る固定資産税の軽減措置の延長

### 4. 船舶、鉄道、建設機械等機械装置の動力用軽油に係る軽油引取税の非課税措置の延長

## II. 成長戦略・地域の経済活性化関連税制

### 1. 成長戦略関連税制

- ①国際バルク戦略港湾における荷さばき施設等に係る固定資産税の軽減措置の創設
- ②トン数標準税制の拡充、国際船舶に係る登録免許税の軽減措置の延長、固定資産税の軽減措置の延長・拡充、外航船員に係る個人住民税の課税の見直し等の外航海運税制の整備
- ③新関西国際空港株式会社等に係る法人税の準備金制度、固定資産税等の特例措置の拡充
- ④成田国際空港株式会社の業務用固定資産に係る固定資産税の軽減措置の延長

### 2. 地域の経済活性化等

- ①特定の事業用資産の買換え（長期保有土地から、土地、貨物鉄道車両等）の場合の譲渡所得の課税の特例措置の延長（法人税、所得税）
- ②トラック、内航貨物船その他機械装置等に係る中小企業投資促進税制（法人税・所得税）の延長
- ③観光立国推進のためのホテル・旅館の建物の固定資産評価の見直し（固定資産税）

## III. 低炭素・循環型社会関連税制

### 1. 省エネ・グリーン化の推進

- ①認定省エネ住宅（仮称）の促進のための特例措置の創設（所得税、登免税、固定資産税等）
- ②モーダルシフト促進のためのJR貨物の機関車、コンテナ貨車、鉄道施設等に係る固定資産税の軽減措置の延長

### 2. 自動車の車体課税の見直し

環境対応車、先進安全自動車（ASV）及びバリアフリー車両に係る特例措置を含む、車体課税の簡素化、グリーン化、負担の軽減等

## 【参考】税制抜本改革関係

### 1. 消費税（住宅、建設、不動産、公共交通、宿泊サービス関係）に係る検討課題

- ・住宅、公共交通、宿泊サービス分野における負担軽減措置等の整備
- ・二重課税の調整のため、自動車取得税、印紙税、その他不動産流通課税について抜本の見直し

### 2. 自動車の車体課税の簡素化、グリーン化、負担の軽減等（再掲）

※離島における揮発油税のあり方については、政府税調全体の議論として引き続き検討

# 平成24年度国土交通省税制改正要望（主要項目の概要）

## I. 暮らしの安全・安心確保関連税制

### 1. 住まいの質の向上・無理のない負担での住宅の確保等

- ①新築住宅に係る固定資産税の減額措置（戸建て3年間、マンション5年間1/2）の延長
- ②土地・住宅に係る不動産取得税の軽減措置（税率・課税標準等）の延長
  - ・土地・住宅に係る不動産取得税の軽減税率（本則4%→3%）の延長
  - ・宅地評価土地の取得に係る不動産取得税の課税標準の特例措置（1/2）の延長
  - ・デベロッパー等に対する新築住宅のみなし取得時期の特例（6月→1年）及び住宅用土地に対する不動産取得税の軽減措置を受ける場合の土地の取得から新築までの期間要件に係る特例（2年→3年。100戸以上の共同住宅等をやむを得ない事情があると都道府県知事が認める場合は4年。）の延長
- ③認定長期優良住宅の普及促進を目的とした以下の特例措置を延長
  - ・標準的な性能強化費用相当額（上限500万円）の10%相当額を控除（所得税）
  - ・所有権保存登記（一般住宅0.15%→0.1%）、所有権移転登記（一般住宅0.3%→0.1%）に係る軽減税率
  - ・不動産取得税の課税標準からの控除額の特例（一般住宅1,200万円→1,300万円）
  - ・固定資産税の一般住宅特例（1/2減額）の適用期間を延長（戸建て3年→5年、マンション5年→7年）
- ④住宅取得等資金に係る贈与税の非課税枠の拡充（1,000万円→1,500万円）、65歳未満の親からの贈与についても相続時精算課税制度の適用対象とする特例の延長
- ⑤居住用財産の買換え等に係る特例措置（譲渡益に係る課税繰延べ、譲渡損に係る損益通算及び繰越控除）の延長

### 2. 災害に強い都市・地域の形成

- ①東日本大震災の被災地における復興まちづくり計画に基づき従前と異なる場所に鉄道線路が移設される場合における用地取得に係る不動産取得税の非課税措置及び新規に取得する鉄道施設に係る固定資産税の軽減措置（5年間1/3、その後5年間2/3）の創設
- ②街区防災計画（仮称）に基づき
  - ・防災設備等を整備した場合の特別償却制度（設備等30%、建物等15%）及び当該設備等に係る固定資産税等の課税標準の軽減措置（5年間1/2）の創設
  - ・耐震改修法第6条の特定建築物の耐震改修を行った場合の特別償却制度（25%）創設
- ③特定都市河川浸水被害対策法に基づき指定された特定都市河川流域内において設置される一定の雨水貯留浸透施設に係る固定資産税の課税標準の軽減措置（2/3）の延長

### **3. 地域公共交通の維持・活性化等**

- ①公共交通機関のバリアフリー促進のため高度なバリアフリー化工事等に対する法人税の特別償却制度(20%)及び不動産取得税、固定資産税等(5年間2/3)の軽減措置を創設
- ②JR北海道、四国及び九州に係る三島特例(固定資産税等1/2)、JR三島会社・JR貨物に係る国鉄承継特例(固定資産税等3/5)の延長等
- ③地方航空路線維持のため、国内線航空機に係る固定資産税の軽減措置(B737、B787等の中小型機:5年間2/5、B777等の大型機:3年間2/3)の延長
- ④運行維持が困難な条例で定める路線の乗合バス車両に係る自動車取得税の非課税措置及び鉄道事業再構築事業に係る固定資産税の軽減措置(5年間1/4)の延長

### **4. 船舶、鉄道、建設機械等機械装置の動力用軽油に係る軽油引取税の非課税措置の延長**

軽油引取税が道路整備等に係る目的税とされていた平成20年度末まで、小型旅客船、海上保安庁等の船舶、非電化区間等の鉄道、建設機械等の機械装置の動力用の軽油については道路外で使用されることから非課税とされていたところ。平成21年度の同税の普通税化の際にも3年間の措置として存置された当該非課税措置について延長

## **II. 成長戦略・地域の経済活性化関連税制**

### **1. 成長戦略関連税制**

- ①国際バルク戦略港湾においてターミナル運営会社等が取得するサイロ、アンローダー、ベルトコンベア等荷さばき施設等に係る固定資産税等の軽減措置(10年間1/2)の創設
- ②外航海運税制の整備
  - ・日本籍船増加のペースアップと日本の船社が支配する特に重要な外国籍船の確保を通じた経済安全保障の確立等のため、日本籍船に対象が限定されているトン数標準税制について、日本の船社が支配する特に重要な外国籍船まで対象を拡大
  - ・国際船舶に係る登録免許税の軽減措置(4/1000→3/1000)の延長及び固定資産税の軽減措置の延長・拡充(1/15→1/18)
  - ・外航船員に係る個人住民税について、海外で乗船している期間を反映した課税となるよう見直すとともに、課税に関する自治体の自主的な判断を拡大する方向で見直し
- ③新関西国際空港(株)及び関空土地保有会社に係る特例措置の拡充等
  - ・旧関空会社に措置されている用地造成費用に係る準備金を関空土地保有会社へ適用
  - ・新関空会社に係る環境対策事業用地取得、公共施設等運営権の設定のための登録免許税の非課税措置の創設
  - ・新関空会社及び関空土地保有会社に係る固定資産税等(1/2)、法人事業税(国出資分を控除)の軽減措置及び特別土地保有税、不動産取得税の非課税措置の拡充
- ④成田国際空港(株)の事業用資産に係る固定資産税等の軽減措置(3/4)の延長

## 2. 地域の経済活性化等

- ①長期保有（10年超）の土地等を譲渡し、新たに事業用資産（土地、貨物鉄道車両等）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圧縮記帳による課税の繰延べ（80%）を認める買換特例措置の延長（法人税、所得税）
- ②中小企業が行うトラック、内航貨物船その他機械装置等の設備投資を促進するため、法人税・所得税に係る中小企業投資促進税制（特別償却30%又は税額控除7%）の延長
- ③観光立国推進のため、ホテル・旅館の建物について、実際の建物の使用実態に即した固定資産評価の見直し（固定資産税）

## Ⅲ. 低炭素・循環型社会関連税制

### 1. 省エネ・グリーン化の推進

- ①認定省エネ住宅（仮称）の普及促進のため、以下の措置を創設。
  - ・住宅ローン減税制度の控除対象借入限度額の引き上げ（H24年度3,000万円→4,000万円、平成25年度2,000万円→3,000万円。最大控除額まで所得税額が控除されない場合は翌年度の個人住民税額から控除）
  - ・省エネ改修促進税制の控除対象限度額の引き上げ（200万円→300万円）
  - ・所有権保存登記（一般住宅0.15%→0.1%）、所有権移転登記（一般住宅0.3%→0.1%）に係る軽減税率
  - ・不動産取得税の課税標準からの控除額の特例（一般住宅1,200万円→1,300万円）
  - ・固定資産税の一般住宅特例（1/2減額）の適用期間を延長（戸建て3年→5年、マンション5年→7年）、省エネ改修促進税制の軽減額の引き上げ（工事完了年の翌年度1/3減額→1/2）、認定省エネ住宅を取得した者に係る減額（取得年の翌年度1/2）
  - ・事業者が中古住宅を取得し、リフォームして認定を受けた住宅を1年以内に譲渡する場合の事業者に係る不動産取得税の非課税措置
- ②モーダルシフト促進のため、JR貨物が鉄道貨物輸送の効率化のための取得した機関車・コンテナ貨車に係る軽減措置（5年間3/5）及びJR貨物が第三セクターから借り受ける輸送力増強のための鉄道施設に係る固定資産税の軽減措置（10年間1/2）の延長

### 2. 自動車の車体課税の見直し

平成23年度税制改正大綱等に基づき、車体課税の簡素化、負担の軽減を行うとともに、グリーン化を図るためエコカー減税・グリーン化特例等の特例措置を継続。併せて、衝突被害軽減ブレーキを備えた先進安全自動車（ASV）及びバリアフリー対応バス・タクシー車両に係る特例措置の創設

# 平成24年度国土交通省税制改正要望事項

## 説明資料

# 新築住宅に係る固定資産税の減額措置の延長(固定資産税)

住宅取得者の初期負担の軽減を通じて、良質な住宅の建設を促進し、居住水準の向上及び良質な住宅ストックの形成を図るため、新築住宅に係る固定資産税の減額措置の適用期限を2年延長する。

## 施策の背景

新築住宅に係る固定資産税の減額措置  
(昭和28年度通達運用開始、38年度法制化)

- ①一般の住宅:3年間 税額1/2減額
- ②中高層住宅:5年間 税額1/2減額

## 政策体系上の位置づけ

○住生活基本計画(平成23年3月15日閣議決定)(抄)

目標1 安全・安心で豊かな住生活を支える生活環境の構築

- ① 住生活の安全を確保する住宅及び居住環境の整備  
大規模な地震時等において危険な住宅及び住宅市街地の安全性の確保等により、**安全・安心な住宅及び居住環境の整備**を図る。

### 【指標】

[基礎的な安全性の確保]

- ・新耐震基準(昭和56年基準)が求める耐震性を有する住宅ストックの比率【79%(平20)→95%(平32)】

目標3 多様な居住ニーズが適切に実現される住宅市場の環境整備

国民一人一人が、それぞれの価値観、ライフスタイルやライフステージに応じ、また、高齢者や障害者とその身体機能の特性等に応じた住宅を、**無理のない負担**で安心して選択できる住宅市場の実現を目指す。

具体的施策

## 税制改正要望の概要

### ○税額特例

新築住宅に係る固定資産税の減額措置

- ①一般の住宅:3年間 税額1/2減額
- ②中高層住宅:5年間 税額1/2減額

### 【一般住宅の減額措置のイメージ】 (標準的な住宅を取得した場合)

	戸建て	分譲マンション
販売価格(家屋部分)	2300万円	2000万円
1年目の固定資産税額(家屋部分)	9.1万円	7.6万円
軽減措置廃止による固定資産税増額	25.6万円	34.6万円
(特例の適用期間)	(3年間)	(5年間)

○適用期限を平成26年3月31日まで2年延長

政策目標:無理のない負担での良質な住宅の確保

# 土地・住宅に係る不動産取得税の特例措置の延長

## 要望概要

① ・土地取引の活性化や土地の有効利用を促進する観点から講じられている、課税標準及び税率の特例の延長

対象		特例	本則	創設年度
宅地評価土地に係る課税標準		2分の1	—	平成6年度
税率	土地(住宅・非住宅)	3%	4%	住宅:昭和56年度 非住宅:平成15年度
	建物(住宅)	3%	4%	昭和56年度



3年間延長

② ・ディベロッパー等が新築住宅の完成後、取得しなかったものとみなす期間に係る特例措置の延長 本則6ヶ月 → 1年  
・住宅用地に係る税額の減額措置の期間要件を緩和する特例措置の延長 本則2年 → 3年(大規模マンションの場合は4年)

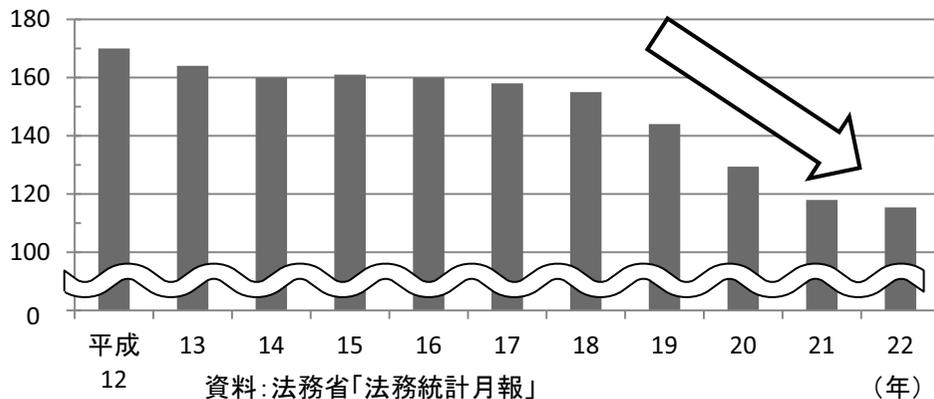


2年間延長

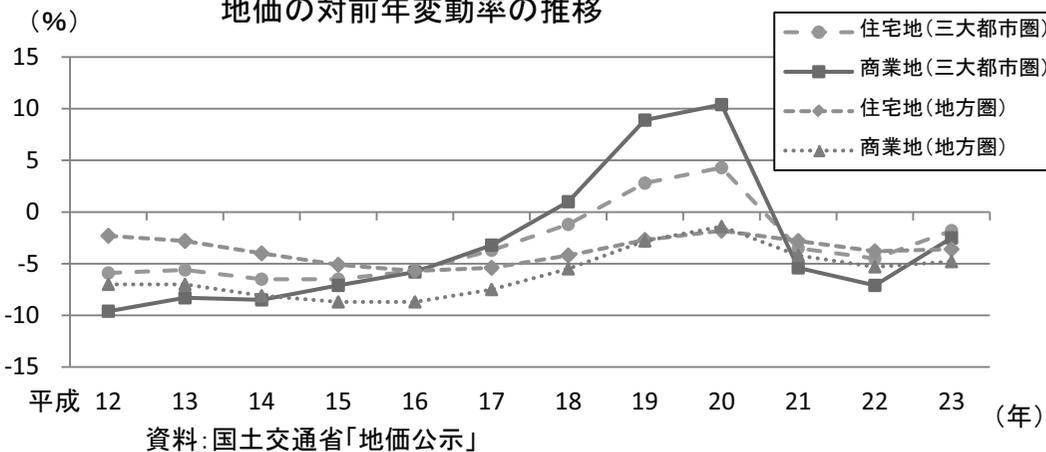
## 背景

- 平成19年からの景気後退等に伴い、土地取引件数等は下落傾向。特に、平成20年秋のリーマンショックを契機として、不動産市場の状況は急速に悪化。  
→ 足下では下げ幅は縮小しているものの、回復に転じる動きは見られず、税負担の増加は市場の状況を更に悪化させるおそれ。
- 地価については、資産デフレ対策のために導入された本特例(税率引き下げ)の効果もあり、平成20年までは回復傾向にあったが、平成21年以降は、特に地方部を中心に下落傾向が継続  
→ 税負担の引き上げは、地価の更なる下落、企業のバランスシートの悪化等を通じて、震災からの復興途上にある日本経済全体の足を引っ張るおそれ

(万件) 売買による土地取引件数の推移



(%) 地価の対前年変動率の推移



# 認定長期優良住宅に係る特例措置の延長(所得税、登録免許税、不動産取得税、固定資産税)

耐久性等に優れ、適切な維持保全が確保される住宅の普及を促進するため、認定長期優良住宅に係る所得税、登録免許税、不動産取得税、固定資産税の特例措置の適用期限を2年延長する。

## 政策の目標

「住生活基本計画(平成23年3月15日閣議決定)」等を踏まえ、将来にわたり活用される良質な住宅ストックの形成を進め、成熟社会にふさわしい豊かな住生活の実現を図ることを目的とする。

【目標】新築住宅における認定長期優良住宅の割合  
 8.8%(※)→20%(平成32年度) ※認定長期優良住宅の供給が開始された平成21年6月～平成22年3月の数値

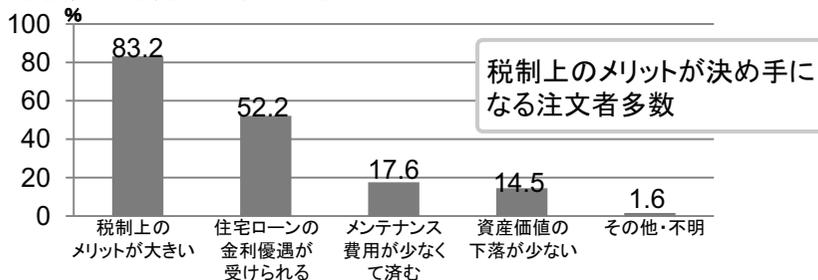
## 施策の背景

- 住宅ストックは量的に充足した一方で、
- 本格的な少子高齢社会、人口・世帯減少社会の到来
  - 環境問題や資源・エネルギー問題の深刻化

「住宅を作っては壊す」社会から、「いいものを作って、きちんと手入れして、長く大切に使う」社会へと移行することが重要  
 (「住生活基本計画(平成23年3月15日閣議決定)」より)

## 有効性

### 《長期優良住宅建築の決め手》



【出典】(社)住宅生産団体連合会「2010年度戸建て注文住宅の顧客実態調査【速報】」

## 税制改正要望の概要

### 所得税

標準的な性能強化費用相当額(上限500万円)の10%相当額を控除

### 登録免許税

税率を一般住宅特例より引き下げ  
 所有権保存登記:  
 一般住宅特例0.15%→0.1%  
 所有権移転登記:  
 一般住宅特例0.3%→0.1%

### 不動産取得税

課税標準からの控除額を一般住宅特例より増額  
 一般住宅特例1,200万円→1,300万円

### 固定資産税

一般住宅特例(1/2減額)の適用期間を延長  
 戸建て:3年→5年  
 マンション:5年→7年

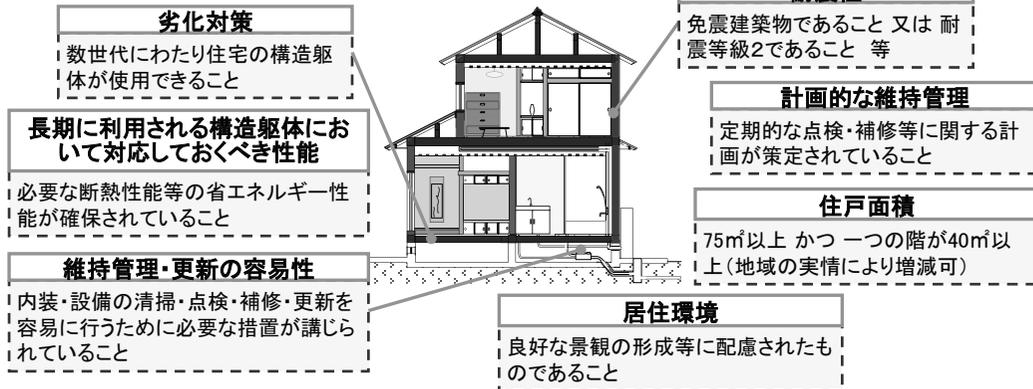
## 適用期限を2年延長

## 長期優良住宅の普及の促進に関する法律

良質な住宅が建築され、長期にわたり良好な状態で使用するため、耐久性、耐震性、維持保全容易性、可変性等を備えた住宅を認定

平成22年度の認定戸数:103,716戸

### 《長期優良住宅認定基準のイメージ(戸建て)》



# 住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置・相続時精算課税制度の特例措置の延長・拡充(贈与税)

住宅一次取得者の所得水準が低迷する中、高齢者の眠れる金融資産を活用し、住宅取得の促進・経済活性化を図るため、住宅取得等資金に係る贈与税の特例措置について拡充・延長する。

## 施策の背景

住宅取得等資金の贈与に係る贈与税の非課税措置を創設(平成22年度税制改正)  
・平成22年中の贈与→1,500万円まで非課税  
・平成23年中の贈与→1,000万円まで非課税

## 政策体系上の位置づけ

○新成長戦略(平成22年6月18日閣議決定)(抄)  
(住宅投資の活性化)  
1,400兆円の個人金融資産の活用など  
**住宅投資の拡大**に向けた資金循環の形成を図るとともに、住宅金融・**住宅税制の拡充**等による省エネ住宅の普及など**質の高い住宅の供給の拡大**を図る。

○住生活基本計画(平成23年3月15日閣議決定)(抄)

目標3  
多様な居住ニーズが適切に実現される住宅市場の環境整備  
国民一人一人が、それぞれの価値観、ライフスタイルやライフステージに応じ、また、高齢者や障害者とその身体機能の特性等に応じた住宅を、**無理のない負担**で安心して選択できる住宅市場の実現を目指す。

住宅取得等資金に係る生前贈与を引き続き促進する必要

具体的施策

## 税制改正要望の概要

### ○非課税措置

直系尊属から住宅取得等資金の贈与を受ける場合、次のいずれかの特例措置を選択して適用できることとする。

### 暦年課税

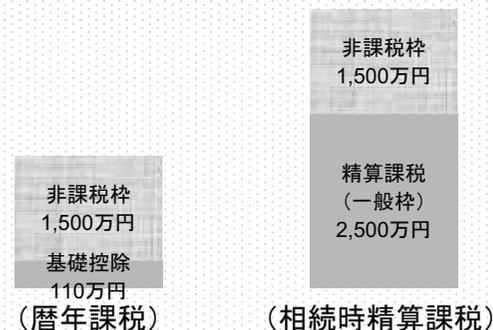
**1,500万円**まで贈与税を非課税とする《拡充》  
(基礎控除110万円と併せ合計1,610万円まで非課税)

選択適用

### 相続時精算課税

- ・一般枠(2,500万円)に非課税枠として**1,500万円**を上乗せし、合計4,000万円まで贈与税を非課税とする《拡充》
- ・親の年齢が65歳未満であっても、相続時精算課税制度を選択できる《延長》

### ◆特例措置のイメージ



○適用期限:平成25年12月31日までに住宅取得等資金を取得する場合を対象

政策目標:無理のない負担での住宅取得の促進、経済活性化

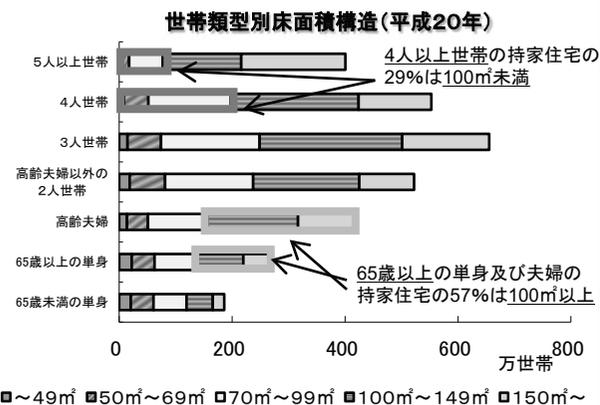
# 居住用財産の買換え等の場合の譲渡所得の課税の特例措置の延長(所得税・個人住民税)

国民一人一人が、それぞれのライフステージに応じた住宅を、無理のない負担で円滑に取得できる住宅市場を実現するため、居住用財産の買換え等に係る特例措置の適用期限を2年延長する。

## 施策の背景

### 居住のミスマッチ

世帯人数の多い世帯と高齢者単身・夫婦世帯が住む住宅の広さに**ミスマッチ**がみられる



### 住宅売却損益の発生状況

居住用財産の譲渡に際し、譲渡益が発生する場合には多額の税負担が、含み損を抱える場合にはそのこと自体が、住替えの支障となる。

#### 住宅売却損益の発生状況



(出典): (社)不動産流通経営協会資料

住替えを促進し、ニーズに応じた住宅確保を支援する必要

具体的施策

## 税制改正要望の概要

### ○譲渡益に係る課税の繰延べ・譲渡損に係る繰越控除

居住用財産の譲渡に当たり、譲渡益又は譲渡損が生じた場合に応じて、それぞれ税制上の特例措置を講ずる。

#### 【譲渡益が生じた場合】

- ・居住用財産の買換え等の場合の長期譲渡所得の課税の特例  
→ 個人が所有期間10年超の居住用財産を譲渡し、新たに一定の居住用財産を取得した場合に譲渡益が発生したときは、課税を繰り延べる

#### 【譲渡損が生じた場合】

- ・居住用財産の買換え等の場合の譲渡損失の損益通算及び繰越控除  
→ 個人が所有期間5年超の居住用財産を譲渡し、新たに一定の居住用財産を取得した場合に譲渡損失が発生したときは、他の所得との損益通算及び翌年以降3年間の繰越控除を認める
- ・居住用財産の譲渡損失の損益通算及び繰越控除  
→ 個人が所有期間5年超の居住用財産を譲渡し、譲渡損失が発生したときは、譲渡した資産に係る住宅ローン残高から譲渡価格を控除した額を限度に、他の所得との損益通算及び翌年以降3年間の繰越控除を認める

### ○適用期限を平成25年12月31日まで2年延長

政策目標: 多様なライフステージに応じた円滑な住替えの実現

# 復興まちづくり計画に従って路線が移設等される際に取得される鉄道用地及び鉄道施設に係る特例措置 (不動産取得税・固定資産税)

## 施策の背景

- 今般の東日本大震災では、津波により、特に沿岸部の鉄道路線が壊滅的な被害を受けており、当該施設の復旧には新線を建設するのと同規模の費用負担となる。
- このような中、被災市町村が策定する復興まちづくり計画に従い、従前と異なる場所に新たに用地を取得して鉄道施設を移設し、又は防災機能を付加する場合には、費用負担がさらに著しく増加するものと見込まれる。
- 鉄道路線の復旧・復興を円滑に進めるため、鉄道用地及び鉄道施設の取得に係る税制上の支援措置が必要不可欠である。

### 被災状況の概要



JR陸前高田駅

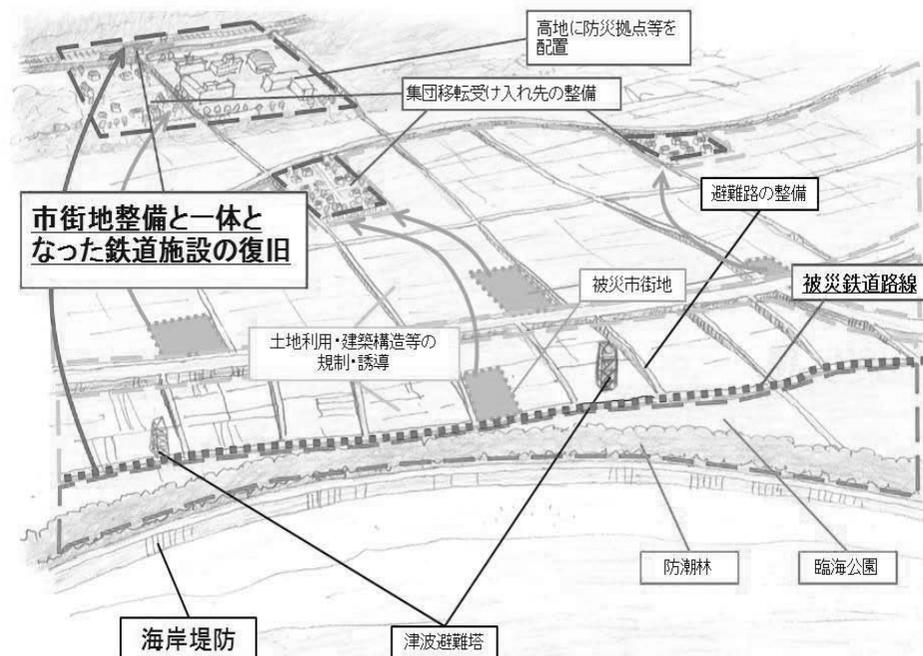


軌道流出(JR常磐線)

## 政策の目標

「東日本大震災からの復興の基本方針  
(平成23年7月29日東日本大震災復興対策本部決定)」  
まちづくりや産業の振興と一体となった鉄道の復旧等により  
災害に強い交通・物流網を構築する。

### 津波防災まちづくりのイメージ



## 税制改正の概要

- ◆対象資産  
復興まちづくり計画に従って移設等される際に取得される鉄道用地及び鉄道施設
- ◆要望内容  
鉄道用地取得に係る不動産取得税: 非課税  
鉄道施設に係る固定資産税  
: 課税標準5年間1/3、その後5年間2/3に軽減  
適用期限: 平成29年度3月31日まで5年間

# 街区防災計画(仮称)に基づく事業の推進に係る課税の特例措置の創設 (所得税・法人税・固定資産税・都市計画税)

- 人口や都市機能が集中する大都市において地方公共団体等が作成する街区防災計画（仮称）に基づき取得する防災設備等に係る課税の特例措置を創設。

## 施策の背景

### 現状・課題

- 我が国経済の牽引役となる大都市は人口や都市機能が集中。大都市において大規模災害が発生した場合における甚大な人的・経済的被害等の抑制と基本的な都市機能の維持・継続性の確保は、国家的な課題。

東日本大震災の際には、新宿駅周辺は、超高層ビルからの避難者と交通結節点に向かう帰宅困難者等により、人があふれ、大きな混乱が生じた。



※東日本大震災  
当日の新宿駅

避難者と帰宅困難者等のための一時滞在施設の整備・確保、交通情報・支援情報の提供、日常からの災害予防など、ソフト・ハード両面にわたる総合的な対策が必要。

### 施策の位置付け

- 東日本大震災からの復興の基本方針（平成23年7月29日東日本大震災復興対策本部）（抄）
- 5 復興施策
  - （4）大震災の教訓を踏まえた国づくり
  - ⑤ 今後の災害への備え
  - （V）国民の生命・身体・財産が守られ、経済社会活動が円滑に行われることを確保する。また、最大規模の外力に対するリスク評価、防災拠点（災害に強い施設）・情報伝達体制・警戒避難体制の整備、社会基盤の防災対策の強化とルートの多重化、必要な技術開発、災害に強い供給網の構築、企業の事業継続の取組みの促進等を行う。

## 政策目標

### 市街地の防災性向上

### 認定制度



計画の認定等による国の関与

協議会に対する予算（直接補助）  
・ 税制等の支援

### 街区防災に関する協議会

#### 【構成員】

- ・ 都道府県又は市町村
- ・ 大規模ビル等所有者・管理者
- ・ 鉄道事業者 等

### 街区防災計画(仮称)を作成

- ・ 防災施設等の整備（避難施設、備蓄倉庫、非常用発電設備等）
- ・ 災害予防
- ・ 災害発生時の避難・消火救助 等

## <対象設備、施設の例>

防災備蓄倉庫



非常用発電設備



## 税制改正要望の概要

街区防災計画（仮称）に基づき

- ① 避難施設、防災用備蓄倉庫、非常用発電設備等を整備した場合、  
【所得税・法人税】：特別償却 設備等30% 建物等15%      【固定資産税・都市計画税】：課税標準控除（5年間1/2）
- ② 耐震改修促進法第6条の特定建築物について耐震改修工事を実施した場合、  
【所得税・法人税】：特別償却 建物等25%

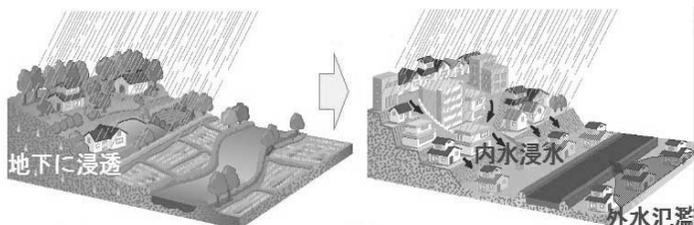
# 特定都市河川浸水被害対策法に規定する雨水浸透施設に係る特例措置の延長(固定資産税)

## 要望の概要

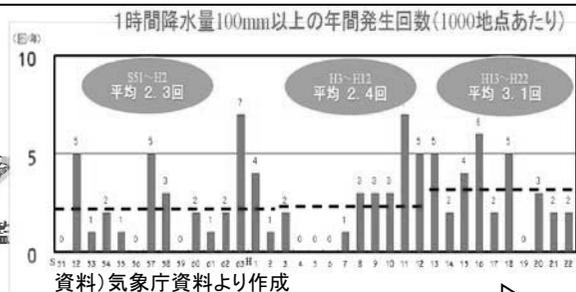
特定都市河川浸水被害対策法に基づき指定された特定都市河川流域内において都道府県知事等の許可を要する雨水浸透阻害行為に伴い、その対策工事として設置される雨水貯留浸透施設に係る固定資産税の課税標準を2/3に軽減する特例措置の2年間延長。

## 施策の背景

特定都市河川流域では、ゲリラ豪雨等の頻発により著しい浸水被害のおそれがあるにも関わらず、市街化が進展し、河道改修や洪水調節ダムを整備して浸水被害を防止することが困難。



宅地造成等により、雨水が地下に浸透せず河川等に一度に流出し浸水被害をもたらす



ゲリラ豪雨は増加傾向



## 政策の目標 官民一体となった流域における浸水被害対策の推進

特定都市河川流域では宅地開発等の雨水浸透阻害行為を行う者は雨水貯留浸透施設の設置が義務付けられる。しかし、その設置や維持管理には大きな負担が伴うため、こうした施設を適切に整備・維持保全し、浸水被害の防止を図るため、民間の負担を軽減することが必要。

### ◆雨水貯留浸透施設の事例

棟間貯留



浸透性舗装



浸透ます・浸透トレンチ



貯留施設



# 公共交通のバリアフリー設備等に係る特例措置の創設 (所得税・法人税・不動産取得税・固定資産税・都市計画税)

公共交通機関のバリアフリー化を一層推進するため、ホームドアシステム等の高度なバリアフリー施設等に対する特別償却制度、課税標準の特例措置を創設する。

## 施策の背景

旧交通バリアフリー法施行から10年が経過し、旅客施設、車両等のバリアフリー化が進展。

一方で、鉄道については、ホームドアの設置等一層の高度化への対応が課題。  
また、バス・タクシーについては、厳しい経営環境の中、高速バス等新しい要望に対応しつつ、バリアフリー対応の車両の導入促進が課題。

これらを踏まえた、平成32年度末を目標年次とする新しい整備目標(基本方針)を設定(本年3月)

公共交通機関の高度なバリアフリー化を促進するため、高度なバリアフリー施設等に対する新たな投資インセンティブが必要。

## 施策の概要

### 高度なバリアフリー施設等の整備

#### 【対象事業(例)】

- ・ ホームドアシステム及びこれと一体的に導入される鉄道車両
- ・ 段差・隙間解消設備(エレベーター、可動式ステップ等)
- ・ 多機能トイレ、情報提供設備等
- ・ リフト付きバス・ノンステップバス、福祉タクシー(ユニバーサルデザインタクシーを含む)

### 税制上の特例措置による投資インセンティブ付与

	法人税 (特別償却)	地方税		
		不動産取得税	固定資産税	都市計画税
駅	20%	1/6	5年間 2/3	5年間 2/3
鉄道車両	20%	対象外	5年間 2/3	対象外
バス タクシー	20%	対象外	対象外	対象外

政策目標

公共交通のバリアフリー化を一層推進

具体的施策

# JR三島特例及びJR三島会社・JR貨物に係る国鉄承継特例の延長等 (固定資産税・都市計画税)

## 三島特例

### 施策の背景

- 国鉄民営化に当たって、JR北海道等については、
- ①長期債務を承継させず、経営安定基金を設ける等経営安定化のための特別措置を国が講じることとされたこと
  - ②JR北海道等の鉄道事業は、国土の均衡ある発展にも大きな意義を有すること等を踏まえ措置。

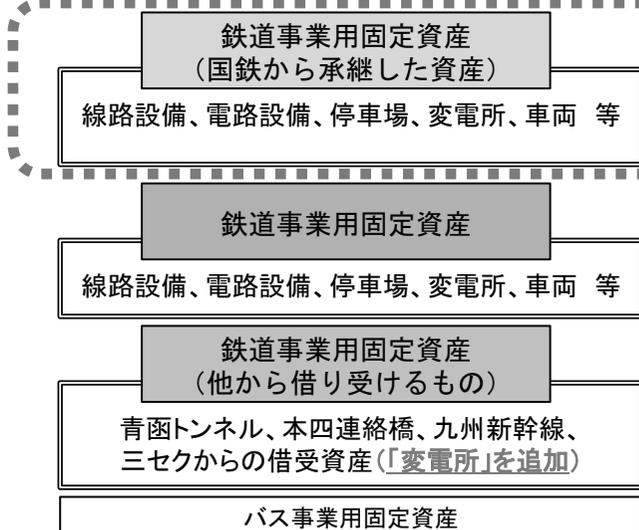
### 政策の目標

JR北海道等の鉄道路線ネットワークの維持等を通じて地域住民への鉄道サービスの確保を図りつつ、JR北海道等の早期完全民営化に向けた経営基盤の確立。

### 税制改正要望の概要

- ◆特例措置の対象 JR北海道等が所有し、又は借り受け、若しくは利用する事業用固定資産  
(拡充要望) 借り受ける事業用固定資産に「変電所」を追加
- ◆特例措置の内容 固定資産税・都市計画税：課税標準1/2に軽減  
(延長要望) 適用期限を平成28年度分まで5年間延長

#### ◆特例対象資産



## 承継特例

国鉄民営化に伴い、JRが新たに固定資産税の課税対象(※)となるに当たり、税負担の急増を緩和するため措置。

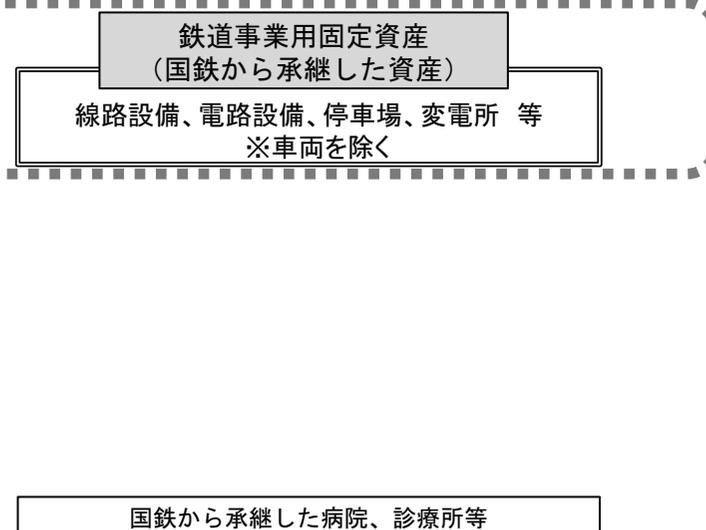
※ 国鉄の納付金算定標準額：1/2

国鉄分割民営化当初から厳しい経営状況下に置かれることが見込まれていたJR北海道等及びJR貨物に対して固定資産税等負担について激変緩和措置を引き続き講じることにより、地域住民への鉄道サービス及び全国的物流ネットワークの確保を図る。

- ◆特例措置の対象 JR北海道等及びJR貨物が旧国鉄から承継した固定資産

- ◆特例措置の内容 固定資産税・都市計画税：課税標準3/5に軽減  
(延長要望) 適用期限を平成28年度分まで5年間延長

連乗資産については  
3/10



# 国内線に就航する航空機に係る特例措置の延長(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国内線航空機に係る固定資産税の特例措置の適用期限を2年延長する。

## 施策の背景

### 我が国航空会社の現状

H23～H25を「集中改革期間」と位置付け、我が国航空会社のグローバルベースで優位な収益体質の構築を目指す。



国の施策(H23税制改正)  
航空機燃料税の税率軽減  
26,000円/キロリットル→18,000円/キロリットル

### 地方路線を巡る環境

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

### 東日本大震災の影響

- 東日本大震災の影響により、航空需要は大幅に減退。
- 国際線の需要減退のほか、安定的な収益基盤である国内市場において、旅客数が急減。



- 航空会社は、厳しい経営環境に直面。

地方航空ネットワーク維持のための支援が必要

具体的施策

## 税制改正要望の概要

### ○課税標準の軽減措置

大型機 (B777等)	200トン	購入後 3年
中型機 (B767等)		2/3に軽減
小型機 (B737等)	購入後 5年	2/5に軽減
リージョナル機 (ERJ等)		

○最大離陸重量200トン以上  
最初の3年間2/3に軽減

○最大離陸重量200トン未満  
最初の5年間2/5  
ただし、地方路線就航時間  
割合が2/3以上に限る。  
(2/3未満は200トン以上と同率を適用)

○適用期限を平成26年3月31日まで2年延長

## 政策目標: 現行の地方航空ネットワークの維持

### 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

- ・H21.7～H24.3  
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を、更に2割程度拡充。

#### ○羽田空港の発着枠

- ・発着枠配分にあたり、全国的な航空ネットワークの形成・充実への貢献度を考慮
- ・発着枠転用にあたり、地方航空ネットワークの形成・充実を図るためのルールを導入  
(1便ルール・3便ルール)

#### ○航空・空港の利用促進

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

# 乗合バス車両及び鉄道事業再構築事業に係る特例措置の延長

(自動車取得税、固定資産税・都市計画税)

## 運行維持が困難なものとして条例に定める路線の乗合バス車両の取得に係る非課税措置

## 地域公共交通活性化法に基づく鉄道事業再構築事業に係る課税標準の特例措置

### 施策の背景

生活交通路線の運行の用に供する乗合バス車両について、バリアフリーで燃費効率にも優れた車両への早期代替を促進し、人々の社会参加機会の確保及び環境にやさしい交通体系の構築を図る。

地域鉄道の経営を取り巻く環境が年々厳しさを増す中、創意工夫して鉄道の再構築に主体的に取り組む地域を、国として総合的かつ強力に支援することにより、地域鉄道の再生・再構築を推進する。

### 政策の目標

地方バス路線の維持率  
96.9% (平成21年度) → 100% (平成25年度)

地域の暮らしを支える地域鉄道の維持・活性化

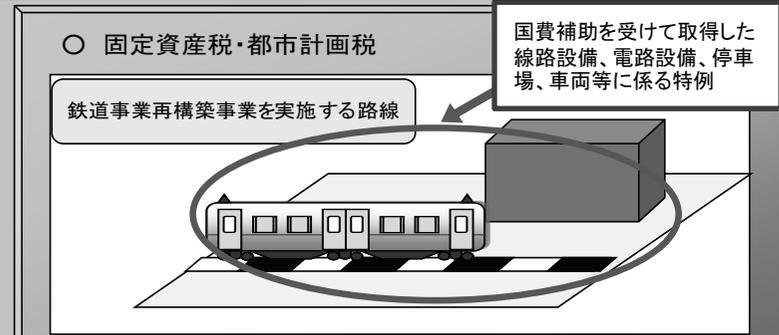
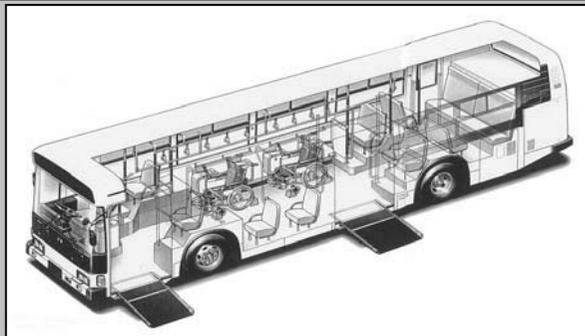
### 税制改正要望の概要

#### ◆特例措置の対象及び内容(自動車取得税)

- ・対象路線: 都道府県の条例に定める路線  
(住民生活に必要な路線で輸送人員の減少等により運行の維持が困難なもの)
- ・対象資産: 対象路線の運行の用に供する乗合バス車両
- ・措置内容: 非課税
- ・適用期限: 適用期限の廃止を含めて延長を要望

#### ◆特例措置の対象及び内容(固定資産税・都市計画税)

- ・対象路線: 鉄道事業再構築事業を実施する路線
- ・対象資産: 国費補助を受けて取得する線路設備、電路設備、停車場、車両等
- ・措置内容: 5年間1/4に軽減
- ・適用期限: 2年間延長



# 船舶、鉄道、建設機械等機械装置の動力用軽油に係る軽油引取税の非課税措置の延長（軽油引取税）

## 要望の概要

### 船舶、鉄軌道用車両、建設機械、荷役機械等の動力源等(下記①～⑨)に使用される軽油に係る軽油引取税の課税免除

#### ①船舶運航事業者等の船舶の動力源

##### ○施策の背景

船舶運航事業者は中小零細事業者が多く、厳しい経営環境にある中で、営業費用の2割強を占める燃料費の負担増は経営に直接的な影響を与え、特に離島住民の移動手段の確保や生活物資の安定供給等、地域交通網の維持に重大な影響を及ぼすため、本特例措置の延長が必要。



##### ○政策の目標

離島航路等の小型旅客船などの地域交通網の維持

#### ②海上保安庁の船舶等の動力源

##### ○施策の背景

近年、領海警備の強化による海洋権益の確保や、今後起こりうる災害に対する防災体制の強化など、海上保安業務の重要性が増しており、全国レベルでの対応も増加。また、軽油は84%の巡視船艇の燃料に使用されており、本特例措置の延長が海上保安業務遂行に必要不可欠。



##### ○政策の目標

海洋秩序の維持や人命救助等、極めて公共性の高い海上保安業務を適切かつ確実に実施することにより、国民の安全・安心を確保

#### ③港湾整備等に従事する作業船の動力源

##### ○施策の背景

港湾整備等には、浚渫船など各種作業船が不可欠である。中でも主に軽油を利用する中小型作業船は、この10年弱の間に全国の保有隻数は3分の2まで減少している。このままでは地方部において作業船の確保が困難になり、国や地方の行う港湾の整備や維持管理が困難となる恐れがあることから、本特例措置の継続が必要。



##### ○政策の目標

港湾の円滑な整備・維持管理の推進を通じた地域経済の発展

#### ④鉄軌道事業者等の鉄軌道用車両等の動力源

##### ○施策の背景

免税軽油の利用者は輸送量が少なく採算の確保が困難な非電化地方鉄道路線を運行している鉄道事業者等であることから、これら非電化地方鉄道路線の経営の安定化等を図るためには、本特例措置を引き続き適用することが必要。



##### ○政策の目標

地域鉄道ネットワークの維持及び活性化並びに鉄道貨物へのモーダルシフトの推進。

#### ⑤建設機械の動力源

##### ○施策の背景

建設市場の継続的な縮小に伴い、建設業者の経営環境は厳しさを増し、ダンピング受注が増加、倒産件数は高止まりの状況。また、地域社会を支える建設業の疲弊は、災害対応、除雪、インフラの維持管理などに影響を来す可能性。建設業の負担軽減のため、軽油免税措置の延長が必要である。



##### ○政策の目標

- ①中小建設企業の負担軽減による倒産防止、及び、建設工事の品質や安全性の確保。
- ②災害対応等地域社会の維持を担う地域建設企業の再生支援。
- ③建設機械の適正燃料である軽油の使用による、排出ガスの低減。

#### ⑥港湾で使用される自動車登録を受けていない機械の動力源

##### ○施策の背景

我が国港湾全体の国際競争力強化及び地球温暖化対策に資する物流分野におけるモーダルシフトについては、我が国にとって喫緊の課題。そのためには、港湾における荷役作業の一層の効率化を図るための高効率の荷役機械の導入・維持が不可欠であることから、本特例措置を延長して適用することが必要。



##### ○政策の目標

当該機械の導入・維持を推進し、我が国港湾全体の国際競争力強化及びモーダルシフトを推進。

#### ⑦倉庫業及び鉄道利用運送事業のフォークリフト等の動力源

##### ○施策の背景

倉庫業者の約9割及び鉄道利用運送事業者の約8割が中小企業を縮めており、当該事業は収益性の低い事業であることから経営基盤が極めて脆弱であり、本特例措置を延長して適用することが必要。



##### ○政策の目標

物流コストの低減を図ることにより円滑な物流が確保され、もって国民生活及び産業経済活動の安定化を図り、さらに、鉄道利用運送については、円滑な鉄道貨物輸送の確保をもってモーダルシフトの推進を図る。

#### ⑧空港内において使用される特殊車両の動力源

##### ○施策の背景

空港という閉じられた特殊な土地において、航空機への支援という限定的な用途に用いる車両であることから、空港外車両と取扱いを同じくするのは適当ではないこと、これらの車両は航空機への支援という空港運用上必要不可欠なサービスを提供していることからコストを抑えることによる安定的なサービス提供が求められていることから、本特例措置を引続き適用することが必要。



##### ○政策の目標

低廉かつ安定した航空サービスの提供を図ることにより、国民の足を支える航空路線の維持を図る。

#### ⑨スキー場のゲレンデ整備車等の動力源

##### ○施策の背景

スキー場の振興はリフトを運行する索道事業の経営環境の改善のみならず、スキー場を抱える地域経済の活性化にも重要な役割を果たしていることから、スキー場を核とした観光の振興を図るためには、本特例措置の延長が必要。



##### ○政策の目標

スキー振興を通じて索道事業及び観光地の活性化。

# 国際バルク戦略港湾においてバルク埠頭を運営するターミナル会社が新たに取得する荷さばき施設等に係る特例措置の創設(固定資産税・都市計画税)

国際バルク戦略港湾において、船舶の大型化等による効率的な物流体系を実現させるため、バルク埠頭を運営する「港湾運営会社」または「ターミナル会社」が国の無利子貸付又は補助を受けて新たに取得する荷さばき施設等(上物施設)に係る特例を設け、複数企業によるターミナルの一体化や企業連携によるバルク貨物の共同調達を促進する。

## 施策の背景

### 資源・食糧輸入の現状

- ・日本では、国民生活や産業活動に不可欠な資源や食糧の大部分を海外からの輸入に依存。
- ・一方、世界人口が69億人を突破し、中国やインド等が急速な経済成長を遂げる中で、資源や食糧の国際的な獲得競争が激化。

これらの物資の安定的かつ安価な輸入の確保が我が国産業競争力の強化や食糧の安定供給にとって重要。

### 資源・食糧輸入における課題

- ・資源・食糧輸入における貨物集約が進んでいない  
バルク貨物の輸入において、貨物集約のための企業連携が進んでいないため、小型船舶での多頻度の輸送が強いられ、割高な物流体系となっている。
- ・輸送船舶の大型化への対応の遅れ  
世界的に進むバルク輸送船舶の大型化に対応した港湾施設が整備されておらず、大型船の入港が困難。
- ・港湾利用の非効率性  
別々の埠頭の利用による非効率な埠頭運営や夜間入出港制限等による物流コストの増加。

### 「国際バルク戦略港湾」の選定

- ・平成23年5月に「国際バルク戦略港湾」を選定し、選定港に対して政策手段や投資を「集中」することにより、船舶の大型化等による効率的な物流体系を実現する。

#### 【国際バルク戦略港湾選定港】

穀物: 釧路港、鹿島港、名古屋港、水島港、志布志港  
鉄鉱石: 木更津港、水島港・福山港  
石炭: 小名浜港、徳山下松港・宇部港

## 税制改正要望の概要

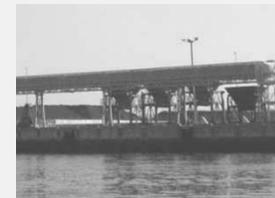
対象施設: 上物施設  
特 例: 固定資産税 1/2  
          都市計画税 1/2  
年 限: 取得後10年間  
特例期間: 平成24~25年度



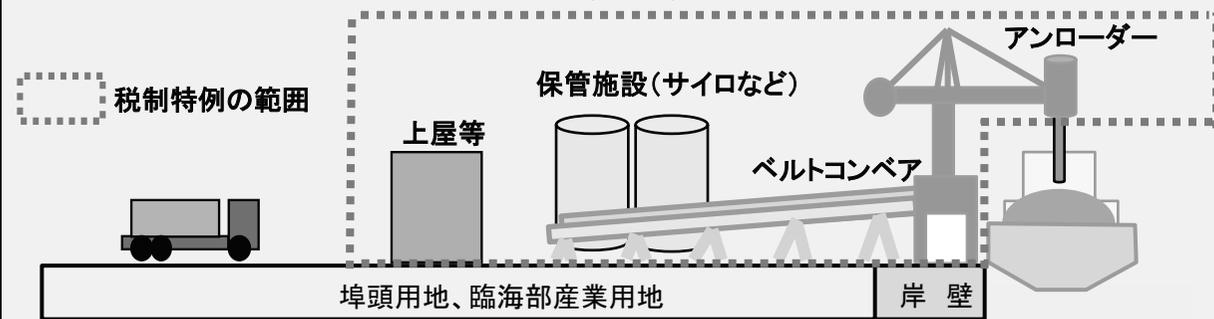
保管施設(サイロ)



アンローダー



ベルトコンベア



上物施設の設備投資の促進や施設使用料の低下が図られ、その結果、バルク貨物を輸入する荷主企業の連携が促進され、船舶の大型化等による効率的な物流体系が実現。

我が国の産業の国際競争力の強化、食糧の安定供給の確保

## 関連施策

### ○企業間連携に向けた取り組み

- ・各港に設置される「推進協議会」において、バルク貨物の輸入に係る荷主企業の連携に向けた調整を実施。

### ○船舶の大型化に対応した港湾施設の整備

- ・今後大型化するバルク船舶が満載で入港可能な港湾施設を整備。(岸壁、航路、荷役機械 など)

### ○規制緩和・埠頭運営の効率化

- ・各港において、夜間入港制限等の規制の緩和に向けた取り組みを実施。
- ・一体化されたバルク埠頭を運営する「港湾運営会社」または「ターミナル会社」を設立。

# 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 (トン数標準税制)の拡充(法人税・法人住民税・法人事業税)

## 背景・目的

### 【経済安全保障の確立】

○東日本大震災や原発事故を契機として、日本商船隊による安定輸送・経済安全保障の確立の必要性が明確になったところ  
(例:外国船社による日本寄港の忌避・外国政府による一定海域の避難勧告等)。

➡ 日本籍船増加のペースアップと日本の船社が支配する特に重要な一定の外国籍船の確保を図ることによる経済安全保障の早急な確立が必要。

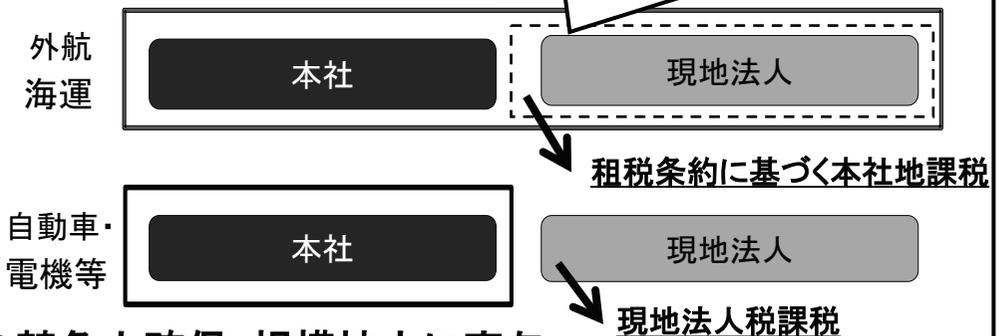
### 【国際競争力の強化】

○諸外国においては、自国籍船に加え外国籍船もトン数標準税制の適用対象としている一方、我が国の現行トン数標準税制の適用範囲は日本籍船に限定されていることなどから、我が国の外航海運事業者は諸外国と比較して税負担が重い状況。

○外航海運業は、租税条約に基づき、本社地課税制度(※)が適用されており、国外での収入についても母国において課税されるため、母国税制の差異は外航海運企業の国際競争力に直結。

※本社地課税制度・・・国外で稼得した所得についても、本社地(国内)での課税が一律に適用される制度。租税条約に基づき、外航海運・国際航空事業に対してのみ適用。

【図】本社地課税制度



➡ 厳しい国際競争を強いられている日本商船隊の競争力確保・規模拡大に寄与。

## 要望制度の概要

現行対象船舶

日本の船舶運航事業者が運航する日本籍船

拡充対象船舶

日本の船舶運航事業者が運航する日本籍船  
+  
日本の船社が支配する特に重要な一定の外国籍船

## 政策の達成目標

○我が国商船隊における日本籍船数を概ね450隻とすることを目標とし、5年間(平成24年度から平成28年度まで)で概ね250隻とすることを目標とする。

# 国際船舶に係る特例措置の延長・拡充（登録免許税、固定資産税）

## 国際船舶制度の政策目的

外航日本船舶の中でも、運航体制の効率性等からみて国際海上輸送の確保上重要なものとして、その中核を担っている国際船舶の保有を促進。

## 国際船舶の所有権保存登記等に係る課税の特例措置の延長（登録免許税）

### 特例措置の内容

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適用期限を2年間（平成24年4月1日～平成26年3月31日）延長

- ・所有権保存登記 3/1000（本則 4/1000）
- ・抵当権設定登記 3/1000（本則 4/1000）

\* 海上運送法上の国際船舶とは・・・  
総トン数2,000トン以上で、専ら外航に使用する一定の設備要件等を満たす船舶

### 政策の達成目標

○安定的な国際海上輸送の確保上重要な国際船舶の整備を図るため、国際船舶の隻数を平成25年度までに概ね180隻に増加させる。

## 国際船舶に係る課税標準の特例措置の拡充及び延長（固定資産税）

### 特例措置の内容

#### 現 行

国際船舶（地方税法上の要件を満たすもの\*）  
課税標準：1/15（外国貿易船の2/3）  
適用期間：5年間

外国貿易船（外貿就航日数1/2超）  
課税標準：1/10（外航船舶の3/5）  
恒久措置

外航船舶（総トン数500トン以上の船舶等）  
課税標準：1/6  
恒久措置

#### 要 望

#### 拡充

国際船舶（地方税法上の要件を満たすもの\*）  
課税標準：1/18（外航船舶の1/3）  
適用期間：3年間

#### 廃止

外航船舶（総トン数500トン以上の船舶等）  
課税標準：1/6  
恒久措置

### 政策の達成目標

○安定的な国際海上輸送の確保上重要な国際船舶の整備を図るため、国際船舶の隻数を平成26年度までに概ね200隻に増加させる。

- 「選択と集中」の視点から、国際船舶の軽減率を拡充することにより、国際船舶を保有しやすい環境を整備
- 主要海運国の多くは固定資産税は非課税

\* 地方税法上の国際船舶とは・・・  
海上運送法上の国際船舶のうち、運航効率等の向上に資する設備を備えた船舶

### 効 果

- ① 国際船舶を中核とした外航日本船舶の増加が実現し、経済安全保障の確立に寄与。
- ② 日本商船隊の競争力強化が図られ、我が国の輸出入や日本企業の物流活動を支えることに寄与。

# 対外船舶運航事業の用に供する船舶に乗り組む船員に係る課税の見直し（個人住民税）

## 現状と課題

- 外航日本人船員は長期間にわたる海上労働を通じ国民生活を支えるという極めて重要な役割を果たしている。
- 外航日本人船員は勤務形態の特殊性により継続して日本に居住していない期間が長期にわたるため、地方自治体による地域住民サービスの受益が制約されており、他の住民との間に不公平が生じていると考えられる。
- 平成23年度税制改正大綱においては、地域主権改革を進めていく観点から、現行の地方税制度を「自主的な判断」を拡大する方向で抜本的に改革していくこととされている。

## 具体的な措置

1. 個人住民税を外航日本人船員の勤務の実態に即したものにすべく、対外船舶運航事業の用に供する船舶に乗り組んだ期間が6ヶ月以上である船員に係る個人住民税について、海外で乗船している期間を反映した課税となるよう見直す。
2. 地域主権の観点から、外航日本人船員に係る課税に関する自治体の自主的な判断を拡大する方向で見直す。その一つの方策として、船員に対する個人住民税の還付中止を自治体に求めた平成元年8月1日付け自治省内かんを廃止する。

## 海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案に対する附帯決議（平成20年5月21日 衆議院国土交通委員会）（抄）

法改正の目的が達成されるよう、船舶の特別償却制度、固定資産税、登録免許税等トン数標準税制以外の税制及び船員雇用に係る支援措置の充実等により、国際的な競争条件の均衡化のため更なる制度改善に努めること。

## 平成23年度税制改正大綱（抄）

住民自治を確立し、地域主権改革を推進するため、現行の地方税制度を「自主的な判断」と「執行の責任」を拡大する方向で抜本的に改革していきます。その際、「自主的な判断」の拡大の視点に立って、地方税法等で定められている過剰な制約を取り除き、地方自治体が自主的に判断し、条例で決定できるよう改革を進めます。

## 平成元年8月1日付け自治省税務局市町村税課長内かん（抄）

住所の有無については、現行法上下記のとおり（※）取り扱うこととされているところでありますので、遺憾のないよう運用をお願いします。ついては、この旨管下市町村に通知のうえ、単に1年以上海外に出漁していることのみをもって個人住民税を非課税としたり、または、一旦納付された住民税を還付したりすることのないよう、宜しく御指導くださるようお願いいたします。

※：「地方税法及び同法施行に関する取扱についての依命通達（市町村税関係）」の規定により、船舶に乗り組んでいる船員の住所は、船舶ではなく、国内のいずれかの市町村にあるとの取扱いがなされている。

# 新関西国際空港株式会社及び関空土地保有会社に係る諸税の特例措置の拡充等

(法人税、登録免許税、法人事業税、固定資産税、不動産取得税等)

関西国際空港(関西空港)の首都圏空港と並ぶ国際拠点空港としての機能の再生・強化及び関西空港・大阪国際空港(伊丹空港)の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大を図るため、新関西国際空港株式会社(新関空会社)の経営の安定化、国際競争力の強化及びコンセッションの実現可能性を高める観点から必要となる新関空会社及び関空土地保有会社に係る所要の税の特例措置を講じる。

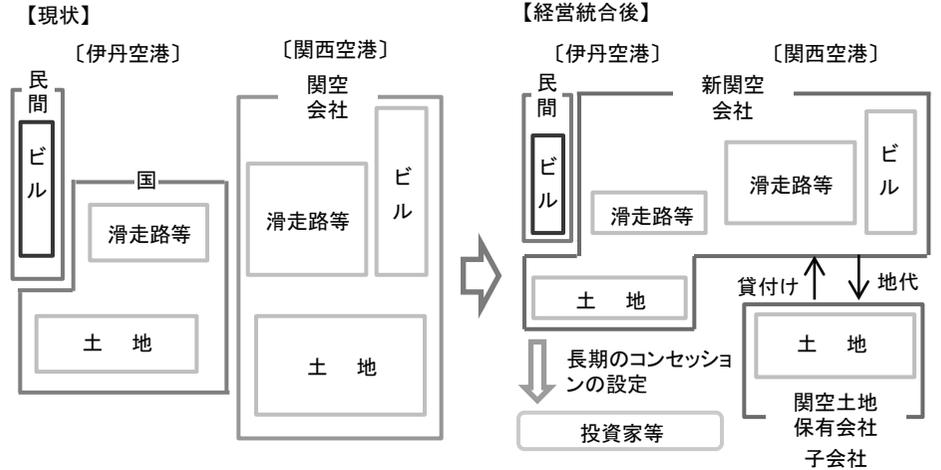
## 施策の背景・目的

関西国際空港株式会社は、約1.3兆円もの巨額の負債を抱え、国際拠点空港としての本来の優位性を活かした戦略的な経営や前向きな投資の実行が困難な状況になっている。

### 関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律

- ・関西空港及び伊丹空港の設置及び管理を新関空会社が一体的に行う。  
→平成24年4月新会社設立、同年7月経営統合の実施
- ・関西空港及び伊丹空港に係るコンセッションの設定を適時に、かつ、適切な条件で行うよう努める。

- ・関西空港の整備に要した費用に係る債務の早期の確実な返済
- ・関西空港の我が国の国際拠点空港としての機能の再生・強化
- ・関西空港及び伊丹空港の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空需要の拡大



## 税制改正要望の概要

### 空港運営事業の承継に伴う税制

□ : 国税 □ : 地方税

現関空会社に措置されている税制特例について、事業を引き継ぐ新関空会社及び土地保有会社への承継等を要望。

#### 【法人税】

- ・関空土地保有会社が各年度において、将来の整備に備えて積み立てる準備金のうち、過去の用地造成費用を基礎として算出した一定額について損金算入

#### 【法人事業税】

- ・新関空会社及び関空土地保有会社の資本割の課税標準について資本金等の額の全額及び資本金等の額の5/6を乗じた額を控除

#### 【固定資産税・都市計画税】

- ・新関空会社及び関空土地保有会社が基本施設等の用に供するために保有する固定資産について課税標準を1/2に軽減

#### 【特別土地保有税】

- ・新関空会社と関空土地保有会社の基本施設等の用に供する業務用不動産の保有に係る特別土地保有税を非課税

### コンセッションの実現に向けた税制

経営統合の目標であるコンセッションの実現可能性を高めるため登録免許税の特例創設を要望。

#### 【登録免許税】

- ・新関空会社により公共施設等運営権を設定された事業者が行う当該運営権の設定登記を非課税

### 環境対策事業の実施に伴う税制

現在国及び機構が行っている環境対策事業を新関空会社が行うこととなるため、実施に必要な税制特例の承継及び新設を要望。

#### 【法人税・所得税】

- ・新関空会社から環境対策事業のために助成金(国庫補助金とみなす)を交付された個人又は法人(学校法人等)がその交付の目的に適合した固定資産の取得又は改良に充てた金額について総収入金額不算入又は損金算入

#### 【登録免許税】

- ・新関空会社が環境対策事業のために取得する土地の所有権移転登記を非課税

#### 【不動産取得税・特別土地保有税】

- ・新関空会社の環境対策事業の用に供する業務用不動産の取得に係る不動産取得税及び取得・保有に係る特別土地保有税を非課税

#### 【固定資産税・都市計画税】

- ・新関空会社が環境対策事業の用に供するために保有する固定資産について課税標準を1/2に軽減

# 成田国際空港株式会社が事業の用に供する固定資産に係る特例措置の延長(固定資産税、都市計画税)

## 【税制改正要望の概要】

平成23年度末に措置期限が到来する成田国際空港株式会社が事業の用に供する固定資産に係る課税標準の軽減措置(4分の3)について、適用期限を2年間(平成25年度末まで)延長する。

(対象施設) ※現行の特例と同範囲

- ① 空港基本施設の用に供する土地・構築物(滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン)
- ② 航空保安施設の用に供する固定資産(進入灯、滑走路灯、計器着陸用施設等)

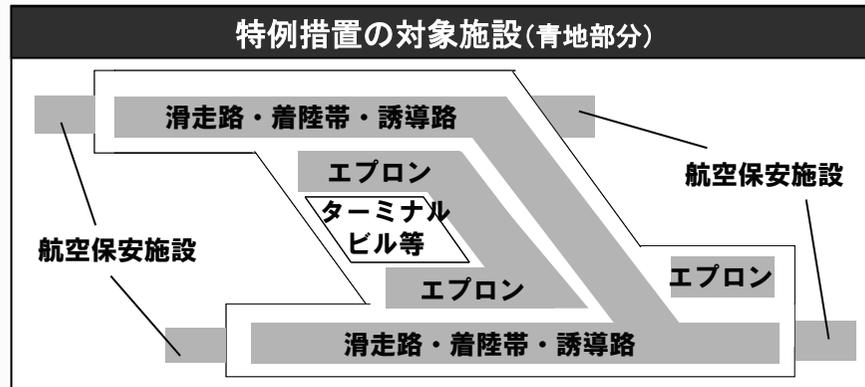
(特例措置の改正経緯)

創設：昭和40年度(恒久措置) ※軽減率1/2

延長：平成16年度(4年間) ※特殊会社化(株式会社)に伴い、軽減率1/2のまま時限措置化

延長：平成20年度(2年間) ※軽減率が1/2から2/3に縮減、期限が4年から2年に短縮

延長：平成22年度(2年間) ※2/3から3/4に縮減



23

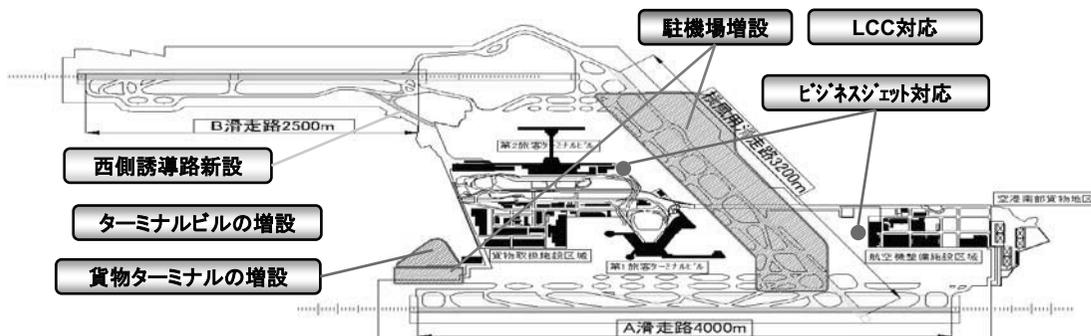
「新成長戦略」(平成22年6月閣議決定)等においては、首都圏の都市間競争力を大幅に強化し、我が国にヒト・モノ・カネを呼び込む原動力とするため、成田空港の30万回への容量拡大・機能強化を行い、アジアのハブ空港としての地位を確立するとの方針が示されている。

- 30万回への容量拡大・機能強化の実現のためには、多額の設備投資(誘導路、エプロン等)が必要
- 昨今の景気低迷や東日本大震災等の影響により、成田空港会社の経営が悪化

本特例措置の延長による負担軽減が不可欠

※成田空港の容量拡大は、周辺自治体の税収増加に寄与するものであり、その推進を図ることが望ましい。

## 今後の施設整備概要



## 旅客数・純利益等の推移(H23.8.4公表)

	H21年度	H22年度	H23年度(見込み)
旅客数(万人)	3,285	3,252	2,714
貨物量(万トン)	196	207	205
発着回数(万回)	18.7	19.1	18.3
当期純利益(億円)	60	99	△10

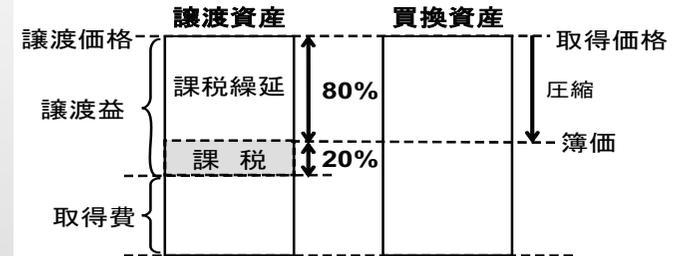
# 特定の事業用資産の買換えの場合の譲渡所得の課税の特例措置の延長(所得税・法人税)

## 要望の概要

- 10年超保有する事業用資産を譲渡し、新たに事業用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係る一定割合(80%)について、課税繰延を認める制度について、適用期限を3年間延長する。

所有期間:10年超  
範囲:国内にある土地、建物等

地域要件:なし  
範囲:国内にある土地、建物、機械等

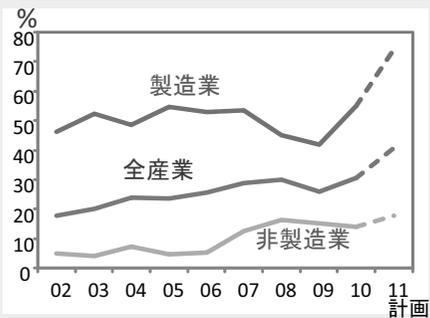


## 空洞化圧力の上昇

- 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。

・企業の海外投資比率は上昇傾向

海外設備投資/国内設備投資の推移



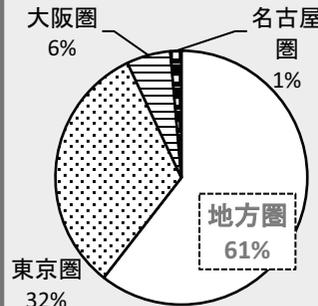
資料:日本政策投資銀行「設備投資計画調査(平成23年7月)」

## 特例の活用実績・効果

- 国内産業の空洞化を防止するためには、国内における生産拠点の再編、移転を支援する必要

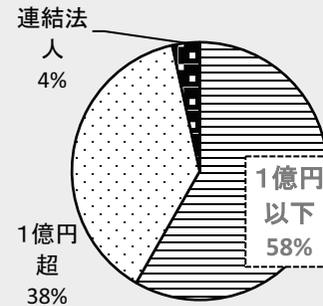
- ・国内買換の際に本特例の活用によって生み出されるキャッシュフローにより、設備投資が促進される
- ・本特例は、特に地方・中小企業において活用されており、有効

・買換特例に該当する土地取引の地域分布



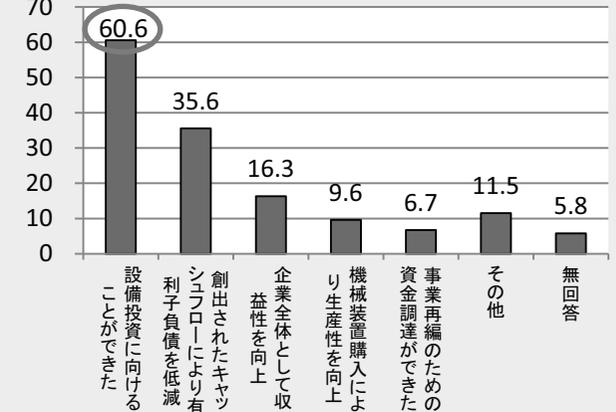
資料:国土交通省「土地保有移動調査」(平成21年土地取引分)

・資本金別の特例適用実績(法人税ベース)



資料:国税庁「平成21年会社標本調査」

・買換特例による効果(複数回答)

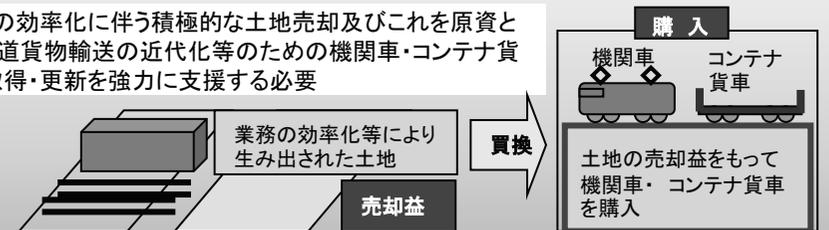


※国土交通省アンケート(平成21年実施)による

## 鉄道関係(機関車・コンテナ貨車の買換特例)

- 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。

- ・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必要



# 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(所得税、法人税、法人住民税、事業税)

中小企業者の設備投資を促進するため、中小企業者がトラック(車両総重量3.5t以上)、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を2年延長する。

## 施策の背景

長引く景気低迷による荷動きの減少等により、トラック事業、内航海運業等の経営は極めて厳しい状況。

貨物車両の平均使用年数は増加傾向、内航貨物船は老朽化が進行

・トラックの平均使用年数

〈 11.2年(平成15年) → 11.9年(平成19年) → 13.5年(平成21年) 〉

・内航貨物船の老朽化率(船齢14年以上)

〈 51%(平成15年) → 66%(平成19年) → 72%(平成21年) 〉

中小企業の設備投資を促進するための特例措置が必要

## 具体的施策

## 税制改正要望の概要

所得税、法人税:特別償却30%又は税額控除7%

〔対象設備:トラック、内航貨物船、機械装置、器具備品、ソフトウェア〕

〔適用期限を平成26年3月31日まで2年延長〕

## 政策の目標

トラック車両、内航貨物船等の購入・代替の促進



- ・トラックの代替促進により、環境負荷の軽減等に寄与
- ・老朽船の代替建造を通じ内航貨物輸送の効率化、環境負荷低減等に寄与
- ・幅広い関連業界への経済波及効果を通じて中小企業の景気回復に寄与

# ホテル・旅館の建物に係る固定資産評価の見直し（固定資産税）

ホテル・旅館の用に供する建物に係る固定資産評価について、その評価を適正化するため、使用実態に即した見直しを行う。

## 現状と課題

- ホテル・旅館は、建物等の固定資産そのものが重要な商品であることから、顧客ニーズの変化を踏まえて、顧客ニーズに合致しなくなった建物は経過年数が比較的短くても除却されるような状況にある。
- 一方で、ホテル・旅館の用に供する建物に係る固定資産税に関しては、建築後、何年経過してもその評価額が下がらない等、使用実態に即したものになっているとは言い難いことから、その評価を適正化する必要がある。

## 税制改正要望の概要

- ◆対象税目 固定資産税
- ◆特例措置の対象 ホテル・旅館の用に供する建物
- ◆特例措置の内容 ホテル・旅館の用に供する建物に係る固定資産評価を実態に即したものに見直す。
- ◆政策の達成目標 国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数 4泊（平成22年度）  
国内における観光旅行消費額 30兆円（平成22年度）

### ホテル・旅館の施設数

**58,654施設**

（平成22年3月31日現在）

#### 【内訳】

ホテル営業：9,688

旅館営業：48,966



### 固定資産評価基準における経年減点補正率 基準表の経過年数

#### ホテル（非木造）

構造	経過年数
鉄骨鉄筋コンクリート造、鉄筋コンクリート造	50年
煉瓦造、コンクリートブロック造及び石造	45年
鉄骨造（骨格材の肉厚が4mmを超えるもの）	35年
鉄骨造（骨格材の肉厚が3mmを超え4mm以下のもの）	28年
鉄骨造（骨格材の肉厚が3mm以下のもの）	20年

ホテル・旅館の適正な事業活動が確保されることで、観光立国の推進にも寄与

# 認定省エネ住宅(仮称)の促進のための特例措置の創設

(所得税、登録免許税、個人住民税、不動産取得税、固定資産税)

高い省エネ性能を有する住宅の普及を促進するため、認定省エネ住宅(仮称)に係る所得税、登録免許税、個人住民税、不動産取得税、固定資産税の特例措置を創設する。

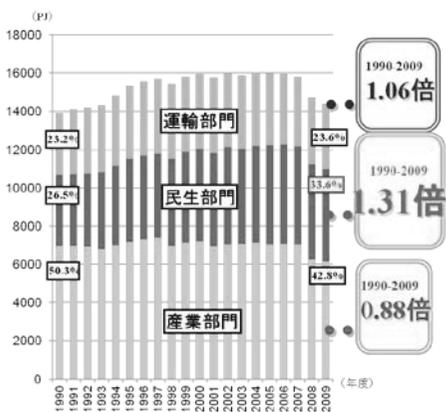
## 政策の目標

国際的な中長期的なエネルギー需給の逼迫、地球温暖化問題の深刻化、原発事故の発生等エネルギーをめぐる環境変化に対応し、エネルギーの使用の合理化により燃料資源の有効な利用の確保を図るため、住宅・建築物の省エネ化を促進する。

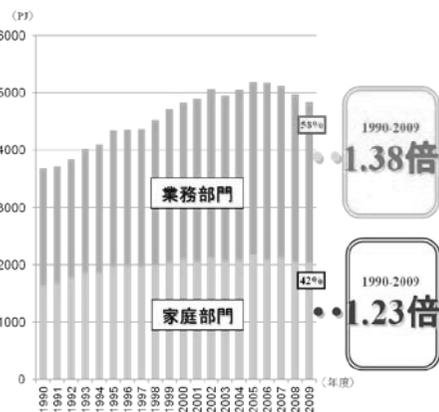
## 施策の背景

- 民生部門の温室効果ガスの排出量は1990年比で1.3倍に増大  
→住宅・建築物分野における取組みが急務
- 東日本大震災に伴う原子力事故の影響により電力需給に大きなギャップが発生  
→住宅・建築物でも電力使用量の削減につながる取組みが求められている

【最終エネルギー消費の推移】



【民生(業務/家庭)部門の内訳】



出典:平成21年度エネルギー需給実績(資源エネルギー庁)

## 税制改正要望の概要

### 所得税 個人住民税

住宅ローン減税制度の控除対象借入限度額の引き上げ  
※最大控除額まで所得税額が控除されない場合は翌年度の個人住民税額から控除  
平成24年度 3000万円→4000万円  
平成25年度 2000万円→3000万円

省エネ改修促進税制の控除対象限度額の引き上げ  
200万円→300万円

### 不動産取得税

課税標準からの控除額を一般住宅特例より増額  
一般住宅特例1,200万円→1,300万円

### 固定資産税

一般住宅特例(1/2減額)の適用期間を延長  
戸建て:3年→5年  
マンション:5年→7年

省エネ改修促進税制の軽減額の引き上げ  
工事完了年の翌年度1/3減額→1/2減額

### 登録免許税

税率を一般住宅特例より引き下げ  
所有権保存登記:  
一般住宅特例0.15%→0.1%  
所有権移転登記:  
一般住宅特例0.3%→0.1%

### 《買取再販リフォーム促進のための税制》

### 固定資産税

リフォームを行い認定を受けた住宅を取  
得した者 …取得年の翌年度1/2減額

### 不動産取得税 ※事業者向け

中古住宅を取得し、リフォームを行い認定を受けた住宅を1年以内に譲渡する場合 …非課税

## 省エネルギー性能の認定制度の創設

新築住宅全体に占める省エネ基準(平成11年基準)適合率は4割程度と推定  
→現行の省エネ法に基づく取組みでは、2020年度までに住宅・建築物の省エネ基準適合率を100%とするの目標を達成することは極めて困難な状況

より高い省エネ水準へ誘導を図るための措置として、所管行政庁による省エネ性能の認定制度を創設することを予定  
(建築主等が建築物の建築・維持保全の計画を作成し、所管行政庁に申請)

# 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特例措置及び 第三セクターが補助を受けて整備しJR貨物に貸し付ける鉄道施設に係る特例措置の延長(固定資産税)

## 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(固定資産税)

### 施策の背景

JR貨物が保有する車両のうち国鉄から承継した老朽車両は、依然機関車の約5割、コンテナ貨車の約3割をそれぞれ占めていることから、環境に優しい鉄道貨物へのモーダルシフトを推進することによりCO<sub>2</sub>排出量の削減を図るためには、大量牽引・高速走行が可能な高性能車両への更新を推進する必要がある。

### 政策の目標

#### ◆対象資産

JR貨物が取得した大量牽引・高速走行が可能な機関車及び大量積載・高速走行が可能なコンテナ貨車

◆要望内容 固定資産税：課税標準5年間3/5に軽減

適用期限：平成26年度3月31日まで2年間延長

### 税制改正の概要

○平成25年度期首の新製割合(概ね)機関車55% コンテナ貨車76%

○平成26年度期首の新製割合(概ね)機関車64% コンテナ貨車80%

#### 【JR貨物の機関車・コンテナ貨車の車両数の推移】

##### ■機関車

	H10.4 現在	H23.4 現在
旧国鉄車両	793	363
新造車両	87	328
計	880	691

##### ■コンテナ貨車

	H10.4 現在	H23.4 現在
旧国鉄車両	4,062	2,430
新造車両	3,993	5,381
計	8,055	7,811

鉄道貨物輸送の効率化のため、高能車両の導入が必要不可欠



最高速度：100km/h  
最高出力：1,900kw



最高速度：110km/h  
最高出力：4,000kw

## 第三セクターが補助を受けて整備しJR貨物に貸し付ける鉄道施設に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税)

### 施策の背景

列車到着時間の短縮などによる物流の効率化及びモーダルシフトの推進を図るため、第三セクターが行う旅客専用線の貨物列車走行対応化、貨物列車の輸送力増強のための鉄道施設の整備及び貨物駅の拠点化のために鉄道施設の整備を行う事業を支援する必要がある。

このため、現在、隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業(平成21~24年度)を行っており、北海道・東北・北陸地区と関東地区との間における鉄道貨物輸送力の増強を図っている。

### 政策の目標

隅田川駅鉄道貨物輸送力増強事業を推進し、鉄道コンテナ輸送力を年間約22万トン増強。

### 税制改正の概要

#### ◆対象資産

第三セクターが補助を受けて取得し、JR貨物に貸し付ける鉄道施設

◆要望内容 固定資産税：課税標準10年間1/2に軽減

適用期限：平成26年3月31日まで2年間延長

#### 隅田川駅の鉄道貨物輸送力増強のためのインフラ整備



# 車体課税の簡素化、グリーン化、負担の軽減等（自動車重量税、自動車取得税、自動車税）

平成23年度税制改正大綱等に基づき、自動車ユーザー等の負担軽減を図るため、車体課税の簡素化、負担の軽減を行うとともに、グリーン化により、自動車による環境負荷の低減を図るため、環境対応車に係るエコカー減税やグリーン化特例等の特例措置を継続する。また、あわせて、一定の先進安全自動車(ASV)及びバリアフリー対応バス・タクシー車両に係る特例措置を創設する。

## 施策の背景

### 車体課税の概要

車体課税	税目
取得段階	[消費税(5%)]
	<b>自動車取得税</b> [道府県税] (自家用乗用車:取得価額の3%→[当分の間税率による上乗せ]5%)
保有段階	<b>自動車重量税</b> [国税](うち約4割を地方に譲与) 自動車の車両重量等に応じて課税 (車両重量1.5t未満の自家用自動車: ¥7,500/年→[当分の間税率による上乗せ]¥15,000/年)
	<b>自動車税</b> [道府県税] 自動車の排気量等に応じて課税 (2000ccの自家用乗用車:¥39,500/年)
	( <b>軽自動車税</b> [市町村税] 自動車の種別等に応じて課税 (自家用乗用の軽自動車(4輪):¥7200/年))

### 現在講じられている特例措置(環境対応車)

- エコカー減税(自動車取得税、自動車重量税)** [自動車取得税 H24.3.31まで  
自動車重量税 H24.4.30まで]
  - ・自動車取得税、自動車重量税(初回)を減免(免税、税額を75%軽減、50%軽減)
- 低公害車・低燃費車(中古車)の特例措置(自動車取得税)** [H24.3.31まで]
  - ・中古車の取得に係る自動車取得税を軽減(税率を2.7%軽減、1.6%軽減等)
- グリーン化特例(自動車税)** [H24.3.31まで]
  - ・新車新規登録の翌年度分の自動車税を概ね50%軽減(電気自動車、天然ガス自動車等のみ対象)
  - ・新車新規登録から11年超のディーゼル車等、13年超のガソリン車・LPG車について、自動車税を概ね10%重課

### 平成23年度税制改正大綱(抜粋)(平成22年12月16日閣議決定)

#### 第3章 平成23年度税制改正

##### 9. 検討事項

[国税・地方税共通]

(4) 車体課税については、エコカー減税の期限到来時まで、地球温暖化対策の観点や国及び地方の財政の状況も踏まえつつ、当分の間として適用されている税率の取扱いを含め、簡素化、グリーン化、負担の軽減等を行う方向で抜本的な見直しを検討します。

### 車両の安全対策及びバリアフリー対策の必要性

- 大型貨物自動車は、乗用車に比べて追突事故の死亡事故率が高い  
⇒大型貨物自動車の車両の安全性向上が必要
- バス・タクシー事業では、厳しい経営環境の中、バリアフリー対応車両の導入に対する強い要請。平成32年度末までの整備目標(基本方針)を本年3月末に設定  
⇒バリアフリー対応車両の導入推進インセンティブが必要

### 税制改正要望の概要

自動車の取得・保有に係る自動車ユーザー、自動車運送事業者の負担を軽減するため、平成23年度税制改正大綱等に従い、車体課税の簡素化、負担の軽減を図る。

また、車体課税の見直しの中で、現在講じられている環境対応車に係るエコカー減税やグリーン化特例等の特例措置を継続し、車体課税のグリーン化を図るとともに、衝突被害軽減ブレーキを搭載した大型貨物自動車及びバリアフリー対応バス・タクシー車両に係る特例措置を創設する。

### 政策の目標

- 自動車ユーザー等の負担軽減
- 自動車による環境負荷の低減
- 大型貨物自動車の安全性向上
- バス・タクシーのバリアフリー化の促進

#### IV その他要望事項

- 試験研究を行った場合の法人税額等の特別控除（所得税、法人税）
- 公共施設等運営権の登録等に係る登録免許税の軽減措置の創設（登録免許税）
- 投資法人が買換特例等を適用した場合の導管性要件の見直し（法人税、法人住民税、事業税）
- 地方公共団体が委託者となる土地信託に係る登録免許税等の非課税措置の創設（登録免許税、印紙税、不動産取得税、固定資産税、都市計画税）
- 投資法人等に係る法人住民税均等割の減免措置の導入（法人住民税）
- 特定住宅地造成事業等のために土地等を譲渡した場合の譲渡所得の1500万円の特別控除の延長（所得税、法人税、個人住民税、法人住民税、事業税）
- 商業地等に係る課税標準の特例措置（条例減額制度）の延長（固定資産税、都市計画税）
- 住宅用地等に係る課税標準の特例措置（条例減額制度）の延長（固定資産税、都市計画税）
- 特定市街化区域農地の所有者等が新築する貸家住宅の用に供する旧農地に係る特例措置の延長（固定資産税）
- 特定市街化区域農地の所有者等が新築した一定の貸家住宅に係る特例措置の延長（固定資産税）
- 産業活力の再生及び産業活動の革新に関する特別措置法（産活法）に基づく登録免許税の税率の軽減措置（登録免許税）
- 特定都市再生緊急整備地域に係る課税の特例措置の拡充（所得税、法人税、登録免許税、不動産取得税、固定資産税、都市計画税）
- 民間都市開発推進機構の行う業務を収益事業の範囲から除外する特例措置の拡充（法人税、法人住民税、事業税、事業所税）
- 津波防護施設に関する収用代替資産の取得に係る課税特例等の適用を受けるとの際の簡易証明書制度の適用（所得税、法人税、個人住民税、法人住民税、事業税）
- 高規格堤防整備事業に伴い取得する建替家屋に係る特例措置の延長（不動産取得税）
- 除害施設、し尿浄化槽及び廃液処理施設に係る課税標準の特例措置の延長（固定資産税）
- 大規模空間を有する建築物における天井落下予防改修に係る軽減措置の創設（所得税、法人税）
- マンション建替事業に係る特例措置の適用範囲の拡大及び適用期間の延長（登録免許税）
- マンション建替事業に係る特例措置の適用範囲の拡大（所得税、法人税、個人住民税、法人住民税、事業税）

- 鉄道・運輸機構が行う基盤整備事業に伴い J R 貨物が取得した家屋等に係る課税標準の特例措置の延長（不動産取得税、固定資産税、都市計画税）
- 鉄道・運輸機構が J R 貨物に無償で貸し付けている土地に係る非課税措置の延長（固定資産税、都市計画税）
- 自動車検査独立行政法人の事務・事業の見直しに伴う税制上の所要の措置
- 国際戦略港湾等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特例措置の延長（固定資産税、都市計画税）
- 沖縄路線航空機に積み込まれる航空機燃料に係る航空機燃料税の軽減措置の延長（航空機燃料税）
- 国管理空港の経営改革を推進するための所要の税制上の措置の創設
- 独立行政法人海上災害防止センターの組織形態見直しに係る非課税措置の創設（登録免許税、不動産取得税、自動車取得税）
- 沖縄の国際戦略観光振興地域（仮称）及び自然・文化観光振興地域（仮称）における特例措置の創設（法人税、法人住民税、事業税、事業所税）

#### **V 見直し事項**

- 特定住宅地造成事業等のために土地等を譲渡した場合の譲渡所得の 1 5 0 0 万円の特別控除の縮減（所得税、法人税、個人住民税、法人住民税、事業税）
- 特定市街化区域農地の所有者等が新築した一定の貸家住宅に係る特例措置の縮減（固定資産税）
- 都市再生緊急整備地域等において取得する一定の新築家屋に係る特例措置の廃止（不動産取得税）
- 認定長期優良住宅の新築等をした場合の所得税額の特別控除の縮減（所得税）
- 営団が東京メトロに財産を出資することに伴い、東京メトロが受ける登記等に係る登録免許税の非課税措置（登録免許税）
- J R 北海道等の事業用固定資産に係る課税標準の特例措置の縮減（固定資産税）
- 関西国際空港と大阪国際空港の経営統合に伴う大阪国際空港関連資産を対象とした国有資産等所在市町村交付金の廃止（国有資産等所在市町村交付金）
- 沖縄振興地域における投資税額控除の廃止（法人税）
- 沖縄振興地域における事業所税の特例措置の廃止（法人住民税、事業税、事業所税）



(この冊子は、再生紙を使用しています。)