

## 租税特別措置等に係る政策評価（その2）

### 1. 租税特別措置等に係る政策評価の概要について

租税特別措置等に係る政策評価は、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づき実施するものであり、租税特別措置等の透明化を図るとともに、国民への説明責任を果たすために実施するものである。

具体的には、法人税、法人住民税及び法人事業税に係る租税特別措置等に関して、新設又は拡充・延長要望を行う際に事前評価を実施するとともに、それらの租税特別措置等について、期限に定めのないもの等を対象として3～5年を目安に事後評価を実施している。

（評価の観点、分析手法）

評価にあたっては、租税特別措置等の必要性等（政策目的及びその根拠、達成目標及びその実現による寄与等）、有効性等（適用数、適用額、減収額、効果及び税収減を是認する理由等）、相当性（租税特別措置等によるべき妥当性等、他の支援措置や義務付け等との役割分担等）等の観点等から総合的に評価する。

### 2. 今回の評価結果等について

国土交通省政策評価基本計画（令和2年6月25日変更）に基づき、令和3年度税制改正要望にあたって、2件の事前評価を実施した。評価を実施した租税特別措置等の一覧は別添1、個別の評価結果は別添2のとおりである。

以上

## 評価を実施した租税特別措置等の一覧

	事前評価	ページ
(自動車局)		
1 中小企業者等が機械等を取得した場合の特別償却又は法人税額等の特別控除(中小企業投資促進税制)の延長	※	1
2 中小企業による経営資源集約化の促進に係る税制措置の創設	※	6

(注) 他省庁主管の租税特別措置等については、末尾に※を示した。

## 租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした政策の名称	中小企業者等が機械等を取得した場合の特別償却又は法人税額等の特別控除（中小企業投資促進税制）の延長
2	① 政策評価の対象税目	(法人税:義)(国税 39) (法人住民税:義、法人事業税:義(地方税 53))
	② 上記以外の税目	所得税:外
3	要望区分等の別	【新設・拡充・延長】 【単独・主管・共管】
4	内容	《現行制度の概要》 一定の機械装置等の対象設備を取得や製作等した場合に、取得価額の30%の特別償却又は7%の税額控除が選択適用(税額控除は資本金3,000万円以下の法人、個人事業主のみ)できる制度。
		《要望の内容》 適用期限を2年間延長し、令和5年3月31日までとする。
		《関係条項》 所得税 租税特別措置法第10条の3 租税特別措置法施行令第5条の5 租税特別措置法施行規則第5条の8 法人税 租税特別措置法第42条の6、第52条の2、第68条の11 租税特別措置法施行令第27条の6、第30条、第39条の4 租税特別措置法施行規則第20条の3
5	担当部局	自動車局貨物課 総合政策局公共事業企画調整課 総合政策局参事官(物流産業)室 不動産・建設経済局建設市場整備課 自動車局旅客課 自動車局整備課 海事局内航課 海事局船舶産業課 港湾局港湾経済課 港湾局技術企画課技術監理室 観光庁観光産業課
6	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期:令和2年9月 分析対象期間:平成29年度～令和4年度
7	創設年度及び改正経緯	平成10年度 「総合経済対策」(平成10年4月)に伴う措置として創設 平成11年度 1年間の延長及び対象設備等の拡充(普通貨物自動車:車両総重量8ト以上→3.5ト以上) 平成12年度 1年間の延長(平成13年5月迄の適用期間の延長) 平成13年度 10ヶ月の延長(平成14年3月迄の適用期間の延長) 平成14年度 2年間の延長(平成16年3月迄の適用期間の延長)、対象設備(機械・装置)の取得価額の引き下げ 平成16年度 2年間の延長(平成18年3月迄の適用期間の延長)、対象設備(器具・備品)の取得価額の引き上げ 平成18年度 2年間の延長(平成20年3月迄の適用期間の延長)、一

			<p>定のソフトウェアの追加、器具・備品の見直し(デジタル複合機の追加)</p> <p>平成20年度 2年間の延長(平成22年3月迄の適用期間の延長)</p> <p>平成22年度 2年間の延長(平成24年3月迄の適用期間の延長)</p> <p>平成24年度 2年間の延長(平成26年3月迄の適用期間の延長)、器具・備品及び工具の見直し(試験又は測定機器、測定工具及び検査工具の追加)</p> <p>平成26年度 3年間の延長(平成29年3月迄の適用期間の延長、上乗せ措置部分の即時償却及び税額控除の拡充)</p> <p>平成29年度 上乗せ措置部分を改組・新設の上、2年間の延長(平成31年3月迄の適用期間の延長)</p> <p>令和元年度 2年間の延長(令和3年3月迄の適用期間の延長)</p>
8	適用又は延長期間		令和3年4月1日～令和5年3月31日(2年間)
9	必要性等	① 政策目的及びその根拠	<p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>国土交通省関係の中小企業者が生産性向上のための投資をしやすい環境を整備することを通じて、質の高い物流サービスの提供や公共事業の確実な施行等を確保し、国民生活の安定と我が国の経済活動の発展に資することを目的とする。</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <p>中小企業基本法第26条(自己資本の充実)では、「国は、中小企業の自己資本の充実を図り、その経営基盤の強化に資するため、中小企業に対する投資の円滑化のための制度の整備、租税負担の適正化その他の必要な施策を講ずるものとする。」とされている。</p>
		② 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</p> <p>施策目標:32 建設市場の整備を推進する</p> <p>施策目標:35 自動車運送業の市場環境整備を推進するに包含</p> <p>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</p> <p>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に包含</p>
		③ 達成目標及びその実現による寄与	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>営業用トラック、内航船舶等の導入を促進する。</p> <p>&lt;要望期間中(令和4年度まで)の達成目標(測定指標)&gt;</p> <p>【トラック】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両総重量 3.5 t 超の営業用トラックの新車登録台数が対平成10年度比 100%以上を達成又は全車種の対平成10年度比を上回ること</li> </ul> <p>【内航船】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・内航船舶の代替建造の促進</li> <li>年間代替建造隻数を 90 隻以上</li> </ul>

			《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》  上記達成目標の設定により、設備投資が活発に行われているかどうかを把握することが可能となり、各指標を満たすことで設備投資を通じた生産性向上が図られ、国民生活の安定と我が国の経済の発展に寄与する。																										
10	有効性等	① 適用数	(単位：件) <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 29 年度</th> <th>平成 30 年度</th> <th>令和元 年度</th> <th>令和 2 年度</th> <th>令和 3 年度</th> <th>令和 4 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>適用件数</td> <td>67,035</td> <td>54,634</td> <td>59,551</td> <td>50,678</td> <td>50,779</td> <td>50,881</td> </tr> </tbody> </table> (出典) 租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書(平成 30 年度)より推計。		平成 29 年度	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	適用件数	67,035	54,634	59,551	50,678	50,779	50,881												
			平成 29 年度	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度																					
		適用件数	67,035	54,634	59,551	50,678	50,779	50,881																					
		② 適用額	(単位：億円) <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 29 年度</th> <th>平成 30 年度</th> <th>令和元 年度</th> <th>令和 2 年度</th> <th>令和 3 年度</th> <th>令和 4 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>適用額</td> <td>4,424</td> <td>2,594</td> <td>2,827</td> <td>2,406</td> <td>2,411</td> <td>2,416</td> </tr> </tbody> </table> (出典) 租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書(平成 30 年度)より推計。		平成 29 年度	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	適用額	4,424	2,594	2,827	2,406	2,411	2,416												
	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度																							
適用額	4,424	2,594	2,827	2,406	2,411	2,416																							
③ 減収額	(単位：億円) <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 29 年度</th> <th>平成 30 年度</th> <th>令和元 年度</th> <th>令和 2 年度</th> <th>令和 3 年度</th> <th>令和 4 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>法人税</td> <td>883</td> <td>573</td> <td>625</td> <td>532</td> <td>533</td> <td>534</td> </tr> <tr> <td>法人住民税</td> <td>62</td> <td>40</td> <td>44</td> <td>37</td> <td>37</td> <td>37</td> </tr> <tr> <td>法人事業税</td> <td>63</td> <td>37</td> <td>41</td> <td>34</td> <td>34</td> <td>34</td> </tr> </tbody> </table> (出典) 租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書(平成 30 年度)より推計。		平成 29 年度	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	法人税	883	573	625	532	533	534	法人住民税	62	40	44	37	37	37	法人事業税	63	37	41	34	34	34
	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度																							
法人税	883	573	625	532	533	534																							
法人住民税	62	40	44	37	37	37																							
法人事業税	63	37	41	34	34	34																							
		④ 効果	《政策目的の達成状況及び達成目標の実現状況》  【トラック】 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 10 年度 (参考)</th> <th>平成 29 年度</th> <th>平成 30 年度</th> <th>令和元年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>営業用 トラック 単位：台</td> <td>52,850 (100.0)</td> <td>72,009 (136.3)</td> <td>68,808 (130.0)</td> <td>68,457 (129.9)</td> </tr> <tr> <td>全車種 単位：千台</td> <td>4,234 (100.0)</td> <td>3,359 (79.3)</td> <td>3,368 (79.5)</td> <td>3,206 (75.7)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>令和 2 年度</td> <td>令和 3 年度</td> <td>令和 4 年度</td> </tr> <tr> <td>営業用 トラック 単位：台</td> <td></td> <td>48,830 (71.1)</td> <td>59,294 (112.1)</td> <td>62,782 (118.8)</td> </tr> </tbody> </table>		平成 10 年度 (参考)	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	営業用 トラック 単位：台	52,850 (100.0)	72,009 (136.3)	68,808 (130.0)	68,457 (129.9)	全車種 単位：千台	4,234 (100.0)	3,359 (79.3)	3,368 (79.5)	3,206 (75.7)			令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	営業用 トラック 単位：台		48,830 (71.1)	59,294 (112.1)	62,782 (118.8)	
	平成 10 年度 (参考)	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度																									
営業用 トラック 単位：台	52,850 (100.0)	72,009 (136.3)	68,808 (130.0)	68,457 (129.9)																									
全車種 単位：千台	4,234 (100.0)	3,359 (79.3)	3,368 (79.5)	3,206 (75.7)																									
		令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度																									
営業用 トラック 単位：台		48,830 (71.1)	59,294 (112.1)	62,782 (118.8)																									

全車種	2,152	2,648	2,814
単位：千台	(50.8)	(62.5)	(66.5)

・全車種の新車登録台数は平成10年度と比較して大きく減少し、近年は横ばいで推移している一方で、車両総重3.5t超の営業用トラックの新車登録台数は対平成10年度比129.9%となっており、達成目標は実現している。

《達成目標に対する租税特別措置等の直接的効果》

本特例措置の効果もあり、令和元年度に営業用トラックは68,457台導入された。

仮に本租税特別措置が認められなかった場合、トラック運送事業者の太宗を占める中小事業者による効率的で生産性の高い新車トラックの導入の動きが著しく低減し、トラック運送分野の生産性が改善されず、政策目的を達成できない。

【内航海運】

	平成29	平成30	令和元	令和2	令和3	令和4
建造隻数 (隻)	93	90	66	90	90	90

内航船舶の代替建造隻数

→代替建造隻数：年平均83隻(直近3カ年)となっている。

《達成目標に対する租税特別措置等の直接的効果》

本特例措置の効果もあり、直近3カ年平均で83隻代替建造された。平成29年度、平成30年度では達成目標を実現。令和元年度は、国内需要が伸びない中、船員不足による船員費の上昇等、投資余力が追いついていないことが一因として考えられ、達成目標に届いていない。

仮に本租税特別措置が認められなかった場合、経営基盤の脆弱な中小企業が太宗を占める内航海運事業者が、老朽化した船舶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、これに踏み切れず、政策目的を達成できない。

⑤ 税収減を是認する理由等

【トラック】

税制措置による設備投資の押し上げ(下支え)効果の具体的な数値としては、税制措置があることによって約6割の企業の投資判断を後押しし、また、税制措置による税の減免(キャッシュフローの増加)分の使途としては、約7割が新たな設備や人材育成等への再投資に回るとのアンケート結果がある。(トラック事業者の意識調査(トラック協会によるアンケート))

【内航海運】

内航海運業は、経営基盤の脆弱な中小企業が太宗を占め、老朽化した船舶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・合理化が図られている。

11	相当性	①: 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>現行制度は、税額控除と特別償却の選択適用を可能としているが、これにより、事業者は設備投資した初年度の税負担軽減による資金繰りの改善、償却費用の前倒しによる投下資金の早期回収を図ることが可能となる。これらの施策は企業の資金繰りにメリットを生じさせる効果があるため、事業者にとって投資へのインセンティブとなる。</p> <p>加えて、本特例措置では、中小企業の投資を幅広く支援するため、ほぼ全ての業種を対象として、機械装置、測定工具・検査工具、ソフトウェア、普通貨物自動車、内航船舶を取得する場合（リースも含む）に適用が可能とされている一方、取得価額要件（一定金額以上の設備投資を対象）の設定や、一部の資産について一定スペック以上のものに範囲を限定することにより、事業の高度化等に資する設備投資に照準を当てて支援を行うべく、制度設計がなされているものである。</p> <p>また、本特例措置を利用して設備を導入した企業のうち、「設備導入の決定に際し、本特例措置が影響した」と答えた企業は半数以上であり（平成 30 年度中小企業庁アンケート調査より）、景気の先行きの不透明さ等から設備投資を躊躇する傾向にある中小企業の設備投資を着実に後押ししている。</p>
		②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>中小企業者等が行う設備投資関連の他の税制としては、商業・サービス業・農林水産業活性化税制、中小企業経営強化税制がある。</p> <p>商業・サービス業・農林水産業活性化税制は、消費税の引き上げも踏まえ、中小商業・サービス業の経営の安定化・活性化の取組を支援することを目的としており、認定経営革新等支援機関等による経営改善指導に基づき設備を取得した場合に利用できる税制措置となっている。</p> <p>また、中小企業経営強化税制については、中小企業経営強化法における「経営力向上計画」の認定を受け、生産性の高い設備を導入した場合により効果の高い措置（即時償却等）を利用できる税制となっている。</p>
		③: 地方公共団体が協力する相当性	<p>本特例措置により中小企業者等の設備投資を促進することにより、中小企業の生産性の向上等を通じて、地域の経済の活性化に資する。</p>
12	有識者の見解		—
13	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		平成 30 年 8 月

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした政策の名称	中小企業による経営資源集約化の促進に係る税制措置の創設
2	対象税目	①: 政策評価の対象税目 (法人税:義)(国税 38) (法人住民税:義、法人事業税:義)(地方税 44)
		②: 上記以外の税目 所得税:外、個人住民税:外
3	要望区分等の別	【新設・拡充・延長】 【単独・主管・共管】
4	内容	《現行制度の概要》 —
		《要望の内容》 ウイズコロナ／ポストコロナ社会においては、「新たな日常」に対応していくことが必要であり、業態転換を含めて大胆なビジネスモデルの変革が重要。 この点、単一又は少数の事業を営んでいる中小企業にとって、経営資源を集約化(統合・再編等)させることによって、新規事業拡大や多角化等を行い、生産性を向上させることが可能。 このため、ウイズコロナ／ポストコロナ社会に向けて、地域経済・雇用を担おうとする中小企業による経営資源の集約化を支援するため、必要な税制措置を創設する。
		《関係条項》 —
5	担当部局	国土交通省自動車局整備課
6	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期:令和2年9月 分析対象期間:令和3年度～令和4年度
7	創設年度及び改正経緯	—
8	適用又は延長期間	令和3年4月1日～令和5年3月31日(2年間)
9	必要性等	①: 政策目的及びその根拠 《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 ウイズコロナ／ポストコロナ社会に向けて、地域経済・雇用を担おうとする中小企業による経営資源の集約化を支援する。
		《政策目的の根拠》 ウイズコロナ／ポストコロナ社会においては、「新たな日常」に対応していくことが必要。このためには、単に設備投資や研究開発等を進めるだけでは足りず、業態転換も含めて大胆なビジネスモデルの変革を進めることで生産性を向上させることが重要。一方、単一又は少数の事業を営んでいる中小企業にとっては、既存の企業体を前提としてビジネスモデルを変革することは困難なことも少なくない。 このため、新型コロナウイルス感染症の影響によって先行きが不透明な中において、地域経済・雇用を担おうとする中小企業による経営



			<p>資源の集約化(統合・再編等)を後押しすることで、新規事業拡大や多角化等を図る。</p> <p>なお、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、中小企業・小規模事業者の休廃業・解散や、倒産件数は増加する見込みであるとの民間調査も存在する。企業の退出によって地域の経営資源が散逸するおそれがある中において経営資源の集約化を推進することは、地域における雇用の確保や、サプライチェーンの維持等につながる効果も期待される。</p> <p>「経済財政運営と改革の基本方針 2020」(令和2年7月17日閣議決定)</p> <p>第2章 国民の生命・生活・雇用・事業を守り抜く</p> <p>1. 感染症拡大への対応と経済活動の段階的引上げ</p> <p>— 「ウイズコロナ」の経済戦略</p> <p>(3)事業の継続と金融システムの安定維持</p> <p>倒産や廃業を最小限に食い止めるべく、引き続き、強化した支援体制の下、予算・税制・金融措置等あらゆる手段を総動員して中小・小規模事業者や個人事業主、中堅・大企業の事業継続を強力に支え、これを通じて雇用と暮らしを守り抜く。</p>
		②: 政策体系における政策目的の位置付け	<p>政策目標 V 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</p> <p>施策目標 15 道路交通安全の確保・向上する</p> <p>17 自動車の安全性を高める</p> <p>に包含</p>
		③: 達成目標及びその実現による寄与	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>地域経済・雇用を担おうとする中小企業による経営資源の集約化を支援することで、業態展開を含めて大胆なビジネスモデルの変革を通じた生産性向上を実現する。なお、地域における雇用の確保や、サプライチェーンの維持等につながる効果も期待される。</p> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>本税制措置は、中小企業による経営資源の集約化に対する負担を軽減することで、経営資源の集約化に伴うリスクを軽減する取組を促すことができ、先行きが不透明な中でも中小企業による経営資源の集約化が進み、中小企業の生産性向上が図られる。なお、地域における雇用の確保や、サプライチェーンの維持等につながる効果も期待される。</p>
10	有効性等	①: 適用数	精査中
		②: 適用額	精査中
		③: 減収額	精査中

		<p>④: 効果</p>	<p>《政策目的の達成状況及び達成目標の実現状況》</p> <p>ウィズコロナ/ポストコロナ社会においては、「新たな日常」に対応していくことが必要。このためには、単に設備投資や研究開発等を進めるだけでは不十分で、業態転換も含めて大胆なビジネスモデルの変革を進めることで生産性を向上させることが重要。一方、単一又は少数の事業を営んでいる中小企業にとっては、既存の企業体を前提としてビジネスモデルを変革することは困難なことも少なくない。</p> <p>このため、新型コロナウイルス感染症の影響によって先行きが不透明な中において、地域経済・雇用を担おうとする中小企業による経営資源の集約化(統合・再編等)を後押しすることで、新規事業拡大や多角化等を図る。</p> <p>なお、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、中小企業・小規模事業者の休廃業・解散や、倒産件数は増加する見込みであるとの民間調査も存在する。企業の退出によって地域の経営資源が散逸するおそれがある中において経営資源の集約化を推進することは、地域における雇用の確保や、サプライチェーンの維持等につながる効果も期待される。</p> <p>《達成目標に対する租税特別措置等の直接的効果》</p> <p>本税制によって中小企業による経営資源の集約化に対する負担を軽減することで、経営資源の集約化に伴うリスクを軽減する取組を促す。これによって、先行きが不透明な中でも中小企業による経営資源の集約化が進み、中小企業の生産性向上が図られる。なお、地域における雇用の確保や、サプライチェーンの維持等につながる効果も期待される。</p>
		<p>⑤: 税収減を是認する理由等</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響を受け、中小企業・小規模事業者の休廃業・解散や、倒産件数は増加する見込みであるとの民間調査も存在する。企業の退出によって地域の経営資源が散逸するおそれがある中において経営資源の集約化を推進することは、地域における雇用の確保や、サプライチェーンの維持等につながる効果も期待され、必要な措置である。</p>
<p>11</p>	<p>相当性</p>	<p>①: 租税特別措置等によるべき妥当性等</p>	<p>経営資源の集約化を図り、中小企業の生産性を向上させるという政策目標を達成するためには、すべての中小企業が対象になり得る税制における措置を講じることが適当。</p>
		<p>②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担</p>	<p>予算上の措置として、事業承継総合支援事業及び事業承継・世代交代集中支援事業により予算措置を行っており、予算上の措置等では、中小企業の経営資源の集約化に向けて、譲渡/譲受企業のマッチング、M&amp;A 時の専門家の活用費用、経営資源集約後の新分野進出に向けた取組を支援している。</p> <p>他方、経営資源集約後も含めて、新型コロナウイルス感染症による先行きの不透明感がある中で、中小企業が経営資源を集約化することに対するリスク軽減に対する支援が欠如しており、本税制はこれに対応するもの。</p>
		<p>③: 地方公共団体が協力する相当性</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響を受け、中小企業・小規模事業者の休廃業・解散や、倒産件数は増加する見込みであるとの民間調査も存在する。企業の退出によって地域の経営資源が散逸するおそれがある中において経営資源の集約化を推進することは、地域における雇</p>

			用の確保や、サプライチェーンの維持等につながる効果も期待され、本税制措置の創設は地方公共団体にとって重要。
12	有識者の見解		—
13	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		—