平成27年度税制改正（租税特別措置）要望事項（新設・拡充・延長）

（国土交通省土地・建設産業局参事官（土地市場担当））

<table>
<tr><td>制　度　名</td><td colspan="3">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の延長</td></tr>
<tr><td>税　　目</td><td colspan="3">所得税、法人税</td></tr>
<tr><td>要望の内容</td><td colspan="3">長期保有（１０年超）の土地等を譲渡し、新たに事業用資産（買換資産）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ついて課税の繰延べ（繰延率８０％）を認めている現行措置（平成２６年１２月３１日まで）を３年３ヶ月間延長する。

＜関係条文：租税特別措置法第３７条第１項第９号、第３７条の４、
第６５条の７第１項第９号、第６５条の８、
第６５条の９、第６８条の７８第１項第９号、
第６８条の７９、第６８条の８０＞
<table><tr><td>平年度の減収見込額
（制度自体の減収額）
（改正増減収額）</td><td>―　百万円
（▲64,300百万円の内数）
（　―　百万円）</td></tr></table></td></tr>
</table>

新設・拡充又は延長を必要とする理由	⑴　政策目的 企業の所有する長期保有土地等の事業用資産を活用した設備投資需要を喚起することにより、企業の事業再編の促進、産業空洞化の防止を図るとともに、土地取引を活性化し、土地の有効利用及び地域の活性化を促進する。 （鉄道関係） 環境対策、エネルギー対策の観点から推進されるモーダルシフト施策の受け皿として重要な役割を担う鉄道貨物輸送の近代化等のためモーダルシフトに資する機関車・コンテナ貨車の導入を促進する。 ⑵　施策の必要性 現下の土地市場の状況としては、平成２０年以降の急速な景気後退に伴って地価が大きく下落した後、その下落幅は縮小しているが、平成２６年地価公示を見ても全国平均では依然として下落しており、いわゆるバブル崩壊以降ほぼ一貫して長期的な地価下落を経験していることから、資産デフレからの脱却が必要な状況である。 また、我が国の事業者は、リーマンショック以降生産拠点の海外シフトの流れが加速してきたが、円高是正や海外生産拠点での人件費高騰を契機とし、国内でのものづくりを再評価する動きが見られる。こうした動きをとらえ、過去の長期に渡る経済低迷等の影響を受けて我が国の事業者が保有する遊休資産を活用した生産性の高い設備の導入や事業所の集約化等のための資産の買い換えを行うことを通じ、新たな商業施設・工場立地等の企業の事業再編や事業所の高度化・集約化等により高度なものづくりを担う製造拠点を国内に維持することによる地域の活性化を促進することが求められている。 「日本再興戦略」（平成２５年６月１４日閣議決定）においては、「澱んでいたヒト・モノ・カネを一気に動かしていく」と、「『日本再興戦略』改訂2014-未来への挑戦-」（平成２６年６月２４日閣議決定）においても、「澱んでいたヒト・モノ・カネが成長に向かって動き始めた」、「この１年間の変化を一過性のものに終わらせず、経済の好循環を引き続き回転させていくためには、日本人や日本企業が本来有している潜在力を覚醒し、日本経済全体としての生産性を向上させ、「稼ぐ力（＝収益力）」を強化していくことが不可欠である。」と述べられている。また、「経済財政運営と改革の基本方針 2014～デフレ脱却から好循環拡大へ～」（平成２６年６月２４日閣議決定）においても、「この経済の好循環の動きを更に進め、デフレ脱却と経済再生への道筋を確かなものとし成長への期待を根付かせていくために、需要の安定的な拡大に取り組む。同時に、需給ギャップが縮小してきた今こそ、新たなチャレンジの好機であり、絶え間なくイノベーションが起こり、次々に高付加価値の財・サービスを生み出し、成長する経済を目指す」と掲げられているところ。 このように、政府としてデフレからの着実な回復と経済再生の実現に向けて全力で取り組む上で、本特例は、企業の設備更新・事業再編の円滑化、産業空洞化の防止や、土地の流動化・有効利用の促進、土地等の資産デフレ脱却、地域の活性化に資するものであり、引き続き措置する必要がある。 （鉄道関係） 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。 これらの設備投資を行うために新たに多額の資金が必要となるが、ＪＲ貨物は厳しい経営状況下にあり、当該資金を全て内部留保から確保することは困難であることから、輸送の効率化の過程で生み出された事業用資産（土地）の売却でこれらの一部を捻出している。 このため、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ことにより、ＪＲ貨物による鉄道貨物輸送の近代化を進め、モーダルシフトの推進を図る必要がある。

<table>
<tr><td rowspan="5">今回の要望に関連する事項</td><td rowspan="5">合理性</td><td>政策体系における政策目的の位置付け</td><td>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
施策目標３１　不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する

（鉄道関係）
鉄道貨物へのモーダルシフトの推進及びそのための鉄道輸送増強については、京都議定書目標達成計画（平成２０年３月閣議決定）に盛り込まれ、当面の地球温暖化対策に関する方針（平成２５年３月地球温暖化対策推進本部決定）において京都議定書目標達成計画と同等以上の取組を推進することとされるとともに、総合物流施策大綱（平成２５年６月閣議決定）においても、機関車・貨車の更新支援が掲げられている。また、政策評価法に基づく政策チェックアップにおいて「トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数」が業績指標として掲げられているなど、政府全体あるいは国土交通省の政策体系の中で優先度や緊要性の高い政策として明確に位置づけられている。

政策目標３　地球環境の保全
施策目標９　地球温暖化防止等の環境の保全を行う
政策目標８　都市・地域交通等の快適性、利便性の向上
施策目標２６　鉄道網を充実・活性化させる</td></tr>
<tr><td>政策の達成目標</td><td>・法人及び世帯が所有する宅地などに係る低未利用地（空き地等）の面積（平成１５年：１３．１万 ha→現状維持（平成２０年：１２．１万ha））
・土地取引件数（平成２５年：１２８万件→平成３２年：１５０万件）

（鉄道関係）
・平成２９年度末までに機関車の新製割合を概ね７３％、コンテナ貨車の新製割合を概ね９６％とする。</td></tr>
<tr><td>租税特別措置の適用又は延長期間</td><td>３年３ヶ月間</td></tr>
<tr><td>同上の期間中の達成目標</td><td>・低未利用地の面積（平成１５年：１３．１万 ha→現状維持（平成２０年：１２．１万ha））
・土地取引件数（平成２５年：１２８万件→平成２９年：１４１万件）

（鉄道関係）
・平成２９年度末までに機関車の新製割合を概ね７３％、コンテナ貨車の新製割合を概ね９６％とする。</td></tr>
<tr><td>政策目標の達成状況</td><td>・低未利用地の面積については、本特例をはじめとした各種施策の効果もあり、１２．１万 ha（平成２０年）まで減少し、目標達成に向けて順調に推移している。
・売買による土地取引件数は、いわゆるリーマンショックを契機とする平成２０年後半以来の景気後退の影響により、土地取引件数は１１４万件（平成２３年）まで落ち込んだところ、本特例をはじめとした各種施策の効果により、下げ止まりが見られ、平成２５年には１２８万件となっている。

（鉄道関係）
・創設から平成２５年度末までの特例適用車両数は機関車１１１両及びコンテナ貨車５２０両であり、機関車の新製割合は</td></tr>
</table>

			５８％、コンテナ貨車の新製割合は７７％となっている。
	有効性	要望の措置の適用見込み	８１８件（平成２４年度実績） ※平成２４年度改正後の適用実績と同程度と推定 （鉄道関係） １事業者　（日本貨物鉄道株式会社） 国鉄改革の際、鉄道貨物事業に係る経営体制については、輸送距離が長く、往路復路不均衡になりやすい鉄道貨物輸送を円滑に行っていくため、全国一元的な事業運営が望ましいとする国鉄再建監理委員会の意見を受け、我が国における鉄道貨物輸送の大部分をＪＲ貨物１社が担うこととなったものであり、適用数が想定外に僅少であったり、想定外の特定のものに偏ったりしているものではない。
		要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	本措置は土地等の事業用資産の譲渡益に係る特例であるが、その適用要件を、長期保有土地等を買換え、新たに取得した３００㎡以上の土地等を事業の用に供する場合に限っており、企業に土地等の譲渡益を活用したさらなる設備投資のインセンティブを与えることから、土地取引の活性化、土地の有効利用の促進、産業の空洞化防止等の本特例の目的を達成するために効果的である。 （鉄道関係） 課税の繰延べ措置を講ずることにより、土地の譲渡益を活用した機関車・コンテナ貨車の買換えが円滑に行われることが期待される。
	相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	（鉄道関係） 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固定資産税の課税標準の特例措置
		予算上の措置等の要求内容及び金額	（鉄道関係） 独立行政法人鉄道・運輸機構特例業務勘定からの助成金及び無利子貸付 ８９０億円（平成２３年度～平成３２年度）
		上記の予算上の措置等と要望項目との関係	（鉄道関係） 上記予算措置と相まって、モーダルシフトに資する機関車・コンテナ貨車の導入を推進する。
		要望の措置の妥当性	本措置は、土地等の事業用資産の譲渡益に係る特例であるが、その適用要件を、長期保有土地等を買換え、新たに取得した３００㎡以上の土地等を事業の用に供する場合に限っており、かつ、措置の内容は課税の直接的な減免ではなく、課税の繰延であることから、土地の有効利用の促進、産業の空洞化の防止等のために企業の設備投資に対するインセンティブを与えるという政策目的に照らして、適切かつ必要最低限の措置であるといえる。 （鉄道関係） 税制上の優遇措置の対象となる買換えの範囲については、一定の政策目的が認められる事業用資産の買換えの場合に限定しているところである。

<table>
<tr><td rowspan="5">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</td><td colspan="2">租税特別措置の適用実績</td><td>平成２２年度
件数　　３４３件（推計）
損金算入額　１，３０３億円（推計）
減収額　　３９１億円（推計）
※平成２３年度の実績から、買換特例全体に占める当該項目の比率を算出し、国税庁「会社標本調査結果」を元に推計。
平成２３年度
件数　　８１０件
損金算入額　３，８５０億円
減収額　　１，１５５億円（法人税率３０％として推計）
平成２４年度
件数　　８１８件
損金算入額　２，７９０億円
減収額　　７１１億円（法人税率２５．５％として推計）

（鉄道関係）
平成２３年度　土地売却益　１，１２６百万円
圧縮金額　８７３百万円
平成２４年度　土地売却益　１，５２０百万円
圧縮金額　１，１９７百万円
平成２５年度　土地売却益　１７百万円
圧縮金額　１２百万円</td></tr>
<tr><td></td><td>租特透明化法に基づく適用実態調査結果</td><td>① 租税特別措置法の条項
６５の７～６５の９、６８の７８～６８の８０
② 適用件数　８１８件
③ 適用額　２，７９０億円</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">租税特別措置の適用による効果（手段としての有効性）</td><td>本措置は土地等の事業用資産の譲渡益に係る特例であるが、その適用要件を、長期保有土地等を買換え、新たに取得した３００㎡以上の土地等を事業の用に供する場合に限っており、企業に土地等の譲渡益を活用した更なる設備投資のインセンティブを与えることから、土地取引の活性化、土地の有効利用の促進、産業の空洞化防止等の本特例の目的を達成するために効果的である。

（鉄道関係）
平成２５年度末における機関車の新製割合５８％、コンテナ貨車の新製割合７７％となっている。</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">前回要望時の達成目標</td><td>・低未利用地の面積（平成１５年度：１３．１万 ha→平成２５年度：１３．１万 ha）
・土地取引件数（平成２２年：１１５万件→平成２６年１５０万件）

（鉄道関係）
・平成２６年度末までに機関車の新製割合を概ね７０％、コンテナ貨車の新製割合を概ね８４％とする。</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="2">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</td><td>平成１３～１９年にかけて１５０～１６０万件前後で推移してきた土地取引件数は、いわゆるリーマンショックを契機とする平成２０年後半以来の景気後退の影響により、平成２０年以降は急減した。しかし、本特例をはじめとした各種施策の効果により下げ止まったところであり、土地取引件数の回復のために、引き続き本特例を措置する必要がある。</td></tr>
</table>

		（鉄道関係） ・機関車の新製割合は平成２４年度末５３％、平成２５年度末５８％となっており、コンテナ貨車の新製割合は平成２４年度末７４％、２５年度末７７％となっている。 ・また、現時点の見込みでは、平成２６年度末において、機関車の新製割合が６０％、コンテナ貨車の新製割合が８３％に達する見込みである。 機関車： 　北海道内の石油輸送が一部取り止めになった事等、非電化区間の輸送見直しが生じたため、ＤＦ２００形式の新規製造が計画に対し少なくなっており目標との乖離が生じている。 （平成２４年度 △４両、平成２５年度 △８両、平成２６年度 △８両） 貨車： 　平成２４年度の計画においては、２５２両の取り替え（廃車分）の他、年度末のダイヤ改正の増発のための、６６両のコンテナ車の増備が必要と見込んでいた。しかし、平成２４年度の厳しい経営状況を踏まえて全般的な投資抑制を行ってきた中で、既存のコンテナ車の運用の改善により対処することとしたことから、予定していた６６両の増備を行わなかったため目標との乖離が生じている。
これまでの 要 望 経 緯		平成　６年度　創設 平成　７年度　延長 平成　８年度　延長・拡充 平成　９年度　延長・拡充 平成１０年度　延長・拡充 平成１３年度　延長 平成１６年度　延長 平成１９年度　延長 平成２１年度　延長 平成２４年度　延長・縮減