

令和6年度税制改正要望事項（新設・拡充・**延長**）

（国土交通省 道路局 高速道路課）

項目名	民間施設直結スマートインターチェンジ整備に係る特例措置の延長		
税目	登録免許税		
要望の内容	<p>【制度の概要】 民間事業者による民間施設直結スマートインターチェンジ（以下「民間施設直結スマート IC」という。）の整備に当たり必要となる土地の所有権移転登記（※）に係る登録免許税についての特例措置。 ※ 民間施設直結スマート IC は、民間事業者が土地の取得を含めた整備を自ら行った上で、地方公共団体に無償譲渡をするものであり、地方公共団体が整備する場合とは異なり、民間事業者は当該土地取得時の所有権移転登記に係る登録免許税を納付する必要がある。</p> <p>【要望の内容】 民間事業者が民間施設直結スマート IC の用に供する土地を取得した場合において、民間事業者に課される登録免許税（本則1000分の20）の免税措置を2年間（令和8年3月31日まで）延長する。</p> <p>【関係条文】 ○租税特別措置法第84条の2の2 ○租税特別措置法施行規則第31条の7の2</p>	平年度の減収見込額	－ 百万円
		(制度自体の減収額)	(－ 百万円)
(改正増減収額)	(－ 百万円)		

<p>新設・拡充又は延長を必要とする理由</p>	<p>(1) 政策目的</p> <p>社会の生産性を向上させ、持続的な経済成長や国際競争力の強化を図るため、高速道路をより効率的・効果的に活用していくことが重要。</p> <p>このため、高速道路ネットワークの整備を進めるとともに、高速道路の近傍に位置する大規模な物流拠点や工業団地、商業施設等と高速道路のアクセス向上のため、スマート IC の整備を進める必要。</p> <p>平成 29 年度に、民間事業者の発意と負担により整備可能な民間施設直結スマート IC 制度を創設。</p> <p>民間施設直結スマート IC は、民間施設だけでなく周辺の一般道路への通行も可能となることから、周辺一般道路に立地する大規模な物流拠点、工業団地、商業施設等と高速道路のアクセス向上が図られ、これにより、物流生産性の向上や、IC 周辺における物流拠点等のさらなる立地促進・雇用創出、観光振興等による地域経済の活性化等の整備効果が期待される。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>物流生産性の向上や地域経済の活性化等のためには、高速道路の近傍に位置する大規模な物流拠点や工業団地、商業施設等と高速道路のアクセス向上を図る必要があることも踏まえ、これまで、平地部での平均 IC 間隔が 5km となるようスマート IC の整備を進めてきたところ（実績：令和 4 年度末時点 5.4km）。</p> <p>これまで、民間施設直結スマート IC については 2 件事業化され、IC に接続する商業施設や周辺施設の利用者が 1.6 倍に増える等、地域経済の活性化にも寄与したが、平均 IC 間隔の目標達成に向けて新たに平地部で 62 箇所の IC 設置が必要であり、引き続き民間事業者によるスマート IC の整備を促進する必要がある。</p> <p>民間施設直結スマート IC の整備に当たっては、地方公共団体が整備する場合と異なり、民間事業者が取得し IC を整備した上で地方公共団体に無償譲渡する土地について、民間事業者に登録免許税が課せられることとなるため、登録免許税を免税することで事業者の負担を軽減し、スマート IC の整備を促進することが求められる。そのため、引き続き民間事業者の整備投資促進に資する税制特例の延長が必要である。</p>
<p>今回の要望（租税特別措置）に関連する事項</p>	<p>合理性</p> <p>政策体系における政策目的の位置付け</p> <ul style="list-style-type: none"> ・経済財政運営と改革の基本方針 2019（R1.6.21 閣議決定） 第 3 章 経済再生と財政健全化の好循環 2. 経済・財政一体改革の推進等 （2）主要分野ごとの改革の取組 ② 社会資本整備 （人口減少時代に対応した制度等の抜本見直し） 高速道路で取組が始まった民間の発意と負担による高速道路と民間施設を直結するインターチェンジの整備など公共インフラ整備における民間資金の更なる活用、さらには、リース手法等を通じた民間資金・ノウハウの活用と官の資産保有コストの軽減を図るための方策の検討等を進める。 ・「総物流施策大綱（2021 年度～2025 年度）」 （R3.6.15 閣議決定） Ⅲ. 今後取り組むべき施策 3. 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築 （強くてしなやかな物流の実現） （1）感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築 ③物流拠点と既存インフラとのアクセス強化や物流拠点の防災対策 鉄道駅や港湾等の物流拠点と高速道路等の既存の物流ネットワークとの連結性を充実させるため、スマート IC やアクセス道路の整備を推進するとともに、ニーズに応じたコンテナターミナルのゲートオープン時間の延長について検討する。

		<p><国土交通省政策評価体系における位置付け> 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 22 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する</p>
	政策の達成目標	<p>物流の効率化、地域活性化、利便性向上等を促進するため、平地部での平均 IC 間隔が 5km となるようスマート IC の整備を推進する。（「高速道路における安全・安心基本計画」(R1.9.10)</p>
	租税特別措置の適用又は延長期間	2 年間（令和 6 年 4 月 1 日～令和 8 年 3 月 31 日）
	同上の期間中の達成目標	令和 7 年度までに平均 IC 間隔を約 5.3km（平地部）となるよう民間施設直結をはじめとしたスマート IC を 9 件整備する。
	政策目標の達成状況	令和 4 年度末時点における平均 IC 間隔は、約 5.4km（平地部）となっている。
有効性	要望の措置の適用見込み	4 件（令和 6 年度～令和 7 年度）
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	本特例措置により、スマート IC 整備後に地方公共団体に無償譲渡することとなる土地に係る民間事業者の税負担を軽減することは、民間事業者の IC 整備投資誘因に資するものである。
相当性	当該要望項目以外の税制上の措置	—
	予算上の措置等の要求内容及び金額	<p>民間事業者に対する民間施設直結スマート IC 整備に係る費用の無利子貸付制度（民間事業者が負担する直結路の整備費用のうち、地方公共団体の貸付額の 1/2 以内を無利子貸付） 令和 6 年度予算概算要求額 25,000 千円</p>
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	<p>民間施設直結スマート IC 整備を行う区域は道路区域が設定された道路であり、さらに整備後に地方公共団体に無償で譲渡され、一般道路として地方公共団体に管理されるものであり、民間事業者が整備するとしても公共性に資するため、費用の一部を貸付ける予算措置を行っている。 税制上の特例措置と一体的に措置することにより、政策目標の達成に向け寄与するものである。</p>
	要望の措置の妥当性	本特例措置は、物流生産性の向上、地域経済の活性化（物流拠点等のさらなる立地促進・雇用創出等）等に資する民間施設直結スマート IC の整備の促進を図るものであることから、政策目的実現のための措置として妥当である。

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	租税特別措置の適用実績	(単位：(適用件数)件、(適用額、減収額)百万円)			
		年度	適用件数	適用額	減収額
		令和元年度	1 (2)	0.062 (500)	0.001 (10)
		令和2年度	0 (2)	0 (800)	0 (16)
		令和3年度	0 (2)	0 (800)	0 (16)
		令和4年度	0 (1)	0 (1,000)	0 (20)
			<p>【出典】：道路局から各民間事業者へ確認した結果によるもの。 ※前回要望時の適用件数及び減収額については、括弧内のとおりである。</p> <p>(前回要望との乖離の理由) 前回延長要望時に見込んでいた4箇所については、民間事業者側との調整や昨今のコロナ禍の影響を踏まえて検討見直しを行った箇所が2箇所、民間事業者や地方公共団体、高速道路会社、金融機関の調整や構造の検討などに時間を要している箇所が2箇所となっており、特例措置の適用に至っていない。</p>		
	租特透明化法に基づく適用実態調査結果	—			
	租税特別措置の適用による効果(手段としての有効性)	本特例措置により、スマート IC 整備後に地方公共団体に無償譲渡することとなる土地に係る民間事業者の税負担を軽減することは、民間事業者の IC 整備投資促進に資するものである。			
	前回要望時の達成目標	令和5年度までに平均 IC 間隔を約 5.4km (平地部) となるようスマート IC を 10 件整備する。			
	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	R4 年度末時点の平均 IC 間隔 (平地) は約 5.4km であり、目標を達成している。			
	これまでの要望経緯	平成 30 年度 令和 2 年度 令和 4 年度	創設 延長 延長		