

国土交通省



番号	制度名
国土交通省	
国交01	物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置の延長
国交02	三大都市圏の政策区域における特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長
国交03	都市機能誘導区域外から区域内への特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長
国交04	市街地再開発事業における特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長
国交05	防災街区整備事業に係る事業用資産の買換え特例等の延長
国交06	海上運送業における特定の事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長
国交07	港湾の整備、維持管理及び防災対策等に係る作業船の買換え等の場合の課税の特例措置の延長
国交08	航空機騒音対策事業に係る特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長
国交09	長期保有土地等に係る事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長等



点検結果表

(行政機関名：国土交通省)

制度名	物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置の延長		
税目	法人税、法人住民税、法人事業税		
区分	<input type="checkbox"/> 新設	<input type="checkbox"/> 拡充	<input checked="" type="checkbox"/> 延長

(1) 達成目標

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 達成目標の測定指標（毎年新設・増設される営業倉庫のうち、荷役の順番待ちのためのトラックの無駄な待機が発生しない営業倉庫（特定流通業務施設）の割合を2割とする。このうち、本措置の適用件数を各年度25件とする）を達成すべき時期（目標達成時期）が、要望に係る本特例措置の適用期間の最終年度において、示されていない。</p> <p>② 新たな測定指標（このうち、本措置の適用件数を各年度25件とする）を追加する合理的な理由が明らかにされていない。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 達成目標の測定指標を達成すべき時期は、同指標に「各年度」とあるとおり、本特例延長期間である令和2年度及び3年度の各年度である。</p> <p>② 本特例措置を適用することにより達成しようとする目標は、「毎年新設・増設される営業倉庫のうち、荷役の順番待ちのためのトラックの無駄な待機が発生しない営業倉庫（特定流通業務施設）の割合を2割とする（A）。このうち、本措置の適用件数を各年度25件とする（B）。」である。</p> <p>（A）については、「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」（平成29年7月28日閣議決定）に基づく「総合物流施策推進プログラム」（平成31年3月改定 総合物流施策推進会議）において、「物流事業の労働生産性を将来的に全産業平均並みに引き上げることを目指して、2020年度までに2割程度向上させる。」と設定した目標の実現に向けて、少なくとも新設・増設される営業倉庫については、その2割をトラックの無駄な待機が発生しない特定流通業務施設とすることと定めたものである。</p> <p>なお、本達成目標（A）は、本特例措置に限らず、地方税における特例措置等により実現する達成目標となっているところである。</p> <p>他方、（B）（本措置の適用件数を各年度25件とする）については、「毎年新設・増設される営業倉庫のうち、荷役の順番待ちのためのトラックの無駄な待機が発生しない営業倉庫（特定流通業務施設）の割合を2割とする」のうち、本特例措置で達成する目標をより明確にするため、本特例措置に限定した形で設定した達成目標の測定指標である。</p> <p>本措置の適用件数を各年度25件としているのは、新設・増設される営業倉庫が毎年約150棟程度見込まれるところ、そのうちの2割（30棟）を「特定流通業務施設」として整備することを目標として掲げているところであるが、「特定流通業務施設」のなかには、本特例措置の適用対象外となる「トラック営業所等の併設」により荷待ちを削減する倉庫も含まれるところ。このため、これまでの本特例措置の適用実績（特定流通業務施設の8割程度）に鑑み、「特定流通業務施設」のうち、8割以上（30棟×8割以上＝25棟）を本特例措置が適用される特定流通業務施設として整備することを目標としたものである。</p>
<p>【点検結果】</p> <p>①・② 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p>

(2) 過去の適用数

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>なし。</p>
---

<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>—</p>
<p>【点検結果】</p> <p>なし。</p>

(3) 将来の適用数

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>なし。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>—</p>
<p>【点検結果】</p> <p>なし。</p>

(4) 過去の減収額

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>なし。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>—</p>
<p>【点検結果】</p> <p>なし。</p>

(5) 将来の減収額

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>なし。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>—</p>
<p>【点検結果】</p> <p>なし。</p>

(6) 過去の効果

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 租特透明化法に基づき把握される上位10社の適用額合計の割合90.7%（平成29年度）は、8割超であり、特定の者に偏っているにもかかわらず、その原因が分析されておらず、そのような適用実態を踏まえても本特例措置が達成目標（平成32年度に新設・増設される営業倉庫に係る輸送フローに係る労働生産性を、政策を実施しない場合と比べて2%向上させるため、平成32年度における特定流通業務施設を新設・増設される営業倉庫の2割とする）の実現に十分に寄与したことが明らかにされていない。</p> <p>② 達成目標（平成32年度に新設・増設される営業倉庫に係る輸送フローに係る労働生産性を、政策を実施しない場合と比べて2%向上させるため、平成32年度における特定流通業務施設を新設・増設される営業倉庫の2割とする）に対する過去の直接的な効果について、「本措置により、高速自動車国道のインターチェンジ周辺等への立地、一定の規模や省力化設備といった改正物流総合効率化法の要件を満たした特定流通業務施設を平成28年10月から令和1年7月末現在までに38棟整備することができた。これらの事業者に対して、本措置の効果についてアンケート・ヒアリングを行ったところ、回答のあった30者のうち22者から、本措置がなかった場合、「トラック予約受付システム」等の省力化設備を備えた倉庫を整備しなかった」との回答であったことから、本措置の直接的効果は38棟×22/30＝28棟と推測される」と説明されているが、アンケート・ヒア</p>
--

<p>リングの結果と過去の効果（新設・増設倉庫棟数に対する認定件数の割合：平成29年度22%及び30年度20%）との関係が明らかにされていない。</p>
<p><b>【国土交通省の補足説明】</b></p> <p>① 本税制措置については、租税透明化法に基づき把握される上位10社の適用額の合計の割合が高いが、これは1件あたりの整備額が大規模な倉庫もあれば小規模な倉庫もある中で、大規模な倉庫の適用額が大きくなっていることに由来するものである。本税制措置の目的は、より多くの法人に本税制措置を活用してもらい、より多くの施設整備を実現することであるため、物流効率化に資する倉庫で一定規模以上のものであれば、1件当たりの整備額の大小を問うものではない。また、過去（平成28年度～30年度）の適用法人数が39法人であり、将来（令和元年度、2年度）の適用見込法人数が50法人であることを踏まえると、多くの法人に活用され、多くの施設整備に繋がった又は繋がることが見込まれる。</p> <p>さらに、本達成目標に対して、平成28年度は、制度を改正した初年度ということもあり13%に留まったものの、平成29年度は22%、平成30年度は20%であり、両年度ともに達成目標を達成しているところである。これにより、新設・増設される倉庫の約2割について、トラックの無駄な待機を発生させない特定流通業務施設を整備することにより、トラックドライバーの平均労働時間約10時間を1時間程度（約10%）削減することで、労働生産性が10%向上しているところ。これにより、2割×10%で、輸送フローに係る労働生産性の2%向上にも寄与していると言える。</p> <p>② 上記の通り、過去の効果（平成29年度22%、平成30年度20%）を達成するにあたり、本特例措置がどれだけ寄与したか、その効果を測定するために、本特例措置の適用事業者38者（本年7月末時点の改正物流総合効率化法に基づく国統適用事業者）に対してアンケート・ヒアリングを行ったところ。有効回答30者のうち22者から、「本措置がなかった場合、トラック予約受付システム等の省力化設備を備えた倉庫を整備しなかった」との回答があったことから、少なくとも約7割（22/30）の事業者にとっては、本特例措置が特定流通業務施設を整備するインセンティブとして働いており、目標達成に寄与したと言える。このため、過去の結果（平成29年度22%、平成30年度20%）のうち本特例措置を利用する8割に、約7割を乗じた、平成29年度12%、平成30年度11%が直接的効果と見込まれる。</p> <p>また、特定流通業務施設を建設したことで労働生産性がどの程度向上したのかについては、上記①で説明したとおり、過去の効果（平成29年度22%、平成30年度20%）のとおり、平成29・30年度については、達成目標を達成しているところ、新設・増設される倉庫の約2割について、トラックの無駄な待機を発生させない特定流通業務施設を整備することにより、トラックドライバーの平均労働時間約10時間を1時間程度（約10%）削減することで、労働生産性が10%向上しているところ。これにより、2割×10%で、輸送フローに係る労働生産性の2%向上にも寄与していると言える。</p> <p><b>【点検結果】</b></p> <p>①・② 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p>

(7) 将来の効果

<p><b>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</b></p> <p>① 達成目標の測定指標（毎年新設・増設される営業倉庫のうち、荷役の順番待ちのためのトラックの無駄な待機が発生しない営業倉庫（特定流通業務施設）の割合を2割とする。このうち、本措置の適用件数を各年度25件とする）に対する将来の直接的な効果について、「今回のアンケート・ヒアリング調査の結果により、本措置のインセンティブ効果が認められたところであり、現在における同システムの普及状況を勘案すると、本措置による特定流通業務施設の整備に対するインセンティブとしての効果は、今後も見込まれるものと考えられることから、令和元年度から令和4年度までの本措置の直接的効果は、毎年度25棟×22/30＝18棟と推測される」と説明されているが、アンケート・ヒアリング調査の結果に基づく見込みと将来の効果（新設・増設倉庫棟数に対する認定件数の割合：令和元年度から4年度までの各年度21%）との関係が明らかにされておらず、また、事後的に直接的な効果を検証する方法も明らかにされていない。</p>
--

<p><b>【国土交通省の補足説明】</b></p> <p>① 新設・増設される倉庫は、過去3ヵ年平均で145件整備されることが見込まれており、その2割である約30件は、トラックの無駄な待機が発生しない営業倉庫（特定流通業務施設）として整備されること、またその30件のうちの8割以上である25件は、本特例措置が適用される見込み件数として、達成目標の測定指標に掲げているところである。</p> <p>他方、達成目標の測定指標に対する本特例措置の将来の直接的な効果に関して言えば、業界団体を通じたアンケート・ヒアリングによれば、令和元年度及び令和2年度はそれぞれ26件、24件について本特例措置が適用されることが見込まれている。このうち少なくとも約7割の事業者は、本特例措置が特定流通業務施設を整備するインセンティブとして働くことが想定されている。このため、将来の効果（新設・増設倉庫棟数に対する認定件数の割合：令和元年度から4年度までの各年度21%）のうち本特例措置を利用する8割に、約7割を乗じた、各年度12%が直接的効果と見込まれ、また、アンケート・ヒアリングの結果（令和元年度26件、令和2年度24件）に、約7割を乗じた、令和元年度18件、令和2年度17件が直接的効果と見込まれる。</p> <p>従って、本特例措置の達成目標の測定指標である25件に対しては、その7割程度が本措置の直接的効果があることにより今後整備されるものであると考えられるところ、本措置の政策効果は高いものとする。</p> <p>また、本達成目標の測定指標の達成にあたり本特例措置がどれだけ寄与したか、事後的に直接的な効果を検証する方法について、評価書に「今後、予測される直接的効果が発現するかを検証するため、前回同様、対象事業者や業界団体へのアンケート・ヒアリング等を実施する。」を加筆した。</p> <p><b>【点検結果】</b></p> <p>① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p>
--

点検の過程において、全ての課題が解消され、分析・説明の内容が一定水準に達している評価書と考えられる。

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	物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置の延長
2	対象税目	①: 政策評価の対象税目 法人税:義(国税 2)、法人住民税:義、法人事業税:義
	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》 平成 28 年 10 月に改正された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」(以下「物流総合効率化法」という。)に基づく物流効率化のための計画(以下「総合効率化計画」という。)の認定を受けた者が、同計画に基づき取得する事業用資産(以下「特定流通業務施設」という。)について、各事業年度の償却限度額を、普通償却限度額と当該普通償却限度額の 100 分の 10 に相当する金額の合計額とする特例措置(10%の割増償却)を講ずる。
		《要望の内容》 上記特例措置について、適用期限を2年間延長し、令和4年3月 31 日までとする。
		《関係条項》 租税特別措置法 第 15 条、第 48 条、第 68 条の 36 租税特別措置法施行令 第 8 条、第 29 条の 6、第 39 条の 65 租税特別措置法施行規則 第 6 条の 2、第 20 条の 22、第 22 条の 43 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律 第 2 条、第 4 条、第 7 条
5	担当部局	国土交通省総合政策局参事官(物流産業)室
6	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期: 令和元年8月 分析対象期間: 平成 28 年度～令和3年度
7	創設年度及び改正経緯	昭和 49 年度 創設 平成 8 年度 延長(償却率 20/100)地区要件の追加 平成 10 年度 延長(償却率 18/100)ランプウェイ構造追加 平成 12 年度 延長(償却率 16/100) 平成 14 年度 延長(償却率 12/100)規模要件の引き上げ 平成 16 年度 延長(償却率 10/100)輸入対応型倉庫用建物等の廃止 平成 17 年度 延長(償却率 10/100)要件の見直し 平成 18 年度 延長(償却率 10/100) 平成 19 年度 延長(償却率 10/100) 平成 21 年度 延長(償却率 10/100)要件の見直し 平成 23 年度 延長(償却率 10/100)要件の見直し 平成 25 年度 延長(償却率 10/100)災害要件の追加 平成 27 年度 延長(償却率 10/100)規模要件の引き上げ 平成 28 年度 延長(償却率 10/100)要件の見直し

		平成 30 年度 延長(償却率 10/100)
8	適用又は延長期間	2年間(令和2年度及び令和3年度)
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》 我が国の産業や国民生活に必要な物流機能の安定的かつ持続的な確保のため、機能が強化された物流施設を核とした物流の円滑化等を促進することにより、物流分野における労働力不足等に対応した省労働力型の物流体系を構築する。 《政策目的の根拠》 ○流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成 17 年法律第 85 号) 第 1 条 この法律は、最近における物資の流通をめぐる経済的社会的な事情の変化に伴い、我が国産業の国際競争力の強化、消費者の需要の高度化及び多様化への対応並びに物資の流通に伴う環境への負荷の低減を図ることの重要性が増大するとともに、流通業務に必要な労働力の確保に支障が生じつつあることに鑑み、流通業務総合効率化事業について、その計画の認定、その実施に必要な関係法律の規定による許可等の特例、中小企業者が行う場合における資金の調達円滑化に関する措置等について定めることにより、流通業務の総合化及び効率化の促進を図り、もって国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。 ○未来投資戦略 2017(平成 29 年 6 月 9 日閣議決定) 4. インフラの生産性と都市の競争力の向上 (2)新たに講ずべき具体的施策 ii) 生産性向上による産業インフラの機能強化等 以下の取組等を推進し、2020 年までに物流事業者の労働生産性を 2 割程度向上させるなど、生産性革命の実現を図る。 (中略) ・ 今後の物流施策や物流行政の指針となる新たな総合物流施策大綱を速やかに取りまとめ、関係省庁が連携した総合的・一体的な取組の推進を図る。 ○総合物流施策大綱(2017 年度～2020 年度)(平成 29 年 7 月 28 日閣議決定) 2. 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現(＝見える) (3)付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換 ① 荷待ち時間や荷役時間の短縮による稼働率向上 ドライバーを輸送業務に特化させるとともに、輸送の回転率を向上させることにより、時間当たりの生産性や収益性を向上させる必要がある。このため、トラック予約受付システム(中略)の導入(中略)を通じた荷待ち時間・荷役時間の短縮を促進する。 3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現(＝支える)～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～ (3)物流施設の機能強化

		<p>(前略)物流総合効率化法の枠組みも活用し、高速自動車国道のインターチェンジ周辺等、物流の結節点としての効果的な立地への物流施設の誘導を促進するとともに、トラック予約受付システムの導入やトラック営業所の併設等の物流事業者間の連携を促進することにより、物流の円滑化を図る。併せて、老朽化した物流施設について、更新・高機能化を推進することによって、物流事業者の生産性向上に資するような物流施設の整備を促進する。</p> <p>○ 総合物流施策推進プログラム(平成 31 年3月改定 総合物流施策推進会議) 第2章 今後推進すべき具体的施策 【目標】 (前略)物流事業の労働生産性を将来的に全産業平均並みに引き上げることを目指して、2020 年度までに2割程度向上させる。</p> <p>3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現(=支える)～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～ (3)物流施設の機能強化 ア)物流施設を核とした物流の円滑化等の促進 物流総合効率化法の枠組みを活用し、高速自動車国道のインターチェンジ周辺等、物流の結節点として効果的な立地への物流施設の誘導を促進するとともに、物流施設におけるトラック予約受付システムの導入等の物流事業者間の連携や高機能化を促進する等、物流の円滑化に向けた取組を実施する。</p> <p>物流総合効率化法による認定件数(輸送網の集約) 【2016 年度 8件 → 2020 年度 150 件】</p> <p>○ 働き方改革実行計画(平成 29 年3月 28 日 働き方改革実現会議決定) (取引条件改善など業種ごとの取組の推進) (前略)特にトラック運送事業においては、(中略)荷待ち時間の削減等に対する荷主の協力を確保するために必要な措置、支援策を実施する。</p> <p>○ 経済財政運営と改革の基本方針 2019(令和元年6月 21 日 閣議決定) 第2章 Society 5.0 時代にふさわしい仕組みづくり 2. 人づくり革命、働き方改革、所得向上策の推進 (2)働き方改革の推進 (前略)引き続き、時間外労働の上限規制の適用が猶予される業務<sup>39</sup>については、その業務特有の事情を踏まえ、きめ細かな取組を省庁横断的に実施して労働時間の短縮を図り、上限規制の適用に向けた環境整備を着実に進める。</p> <p><sup>39</sup>自動車運送事業については、生産性の向上や働きやすい労働環境の実現を目指した「ホワイト物流」推進運動の展開など、働き方改革の実現に向けた政府行動計画を着実に実施する。</p>
--	--	---

		<p>5. 重要課題への取組 (2)科学技術・イノベーションと投資の推進 ② 成長力を強化し支える公的投資の推進 (前略)AI・IoTの活用によるコンテナターミナルの機能強化などの物流の効率性・安全性の向上や効率的な渋滞対策を進める。データ、自動運転などの新技術を活用し、生産性向上等の取組を進める。</p> <p>②: 政策体系における政策目的の位置付け 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 19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の促進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</p> <p>③: 達成目標及びその実現による寄与 《租税特別措置等により達成しようとする目標》 荷待ち時間や荷役時間の短縮による稼働率向上等により、物流事業者の労働生産性を向上させる。</p> <p>&lt;測定指標&gt; 物流事業者の労働生産性の向上を図るため、毎年新設・増設される営業倉庫のうち、荷役の順番待ちのためのトラックの無駄な待機が発生しない営業倉庫(特定流通業務施設)の割合を2割とする。このうち、本措置の適用件数を各年度 25 件とする。</p> <p>(参考) ・「未来投資戦略 2017」(平成 29 年6月9日閣議決定)では、物流事業の労働生産性向上の観点から、「総合物流施策大綱」の推進を通じて、「2020 年までに物流事業者の労働生産性を2割程度向上させるなど、生産性革命の実現を図る。」としている。 ・「総合物流施策大綱(2017 年度～2020 年度)」(平成 29 年7月 28 日閣議決定)に基づく「総合物流施策推進プログラム」(平成 31 年3月改定 総合物流施策推進会議)では、「物流事業の労働生産性を将来的に全産業平均並みに引き上げることを目指して、2020 年度までに2割程度向上させる。」としている。 &lt;総合物流施策推進プログラムにおける目標&gt; ・物流総合効率化法による認定件数(輸送網の集約) 【2016 年度 8件 → 2020 年度 150 件】 ※次期プログラム改定時に新たな目標を設定する。</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》 各年度に新設される営業倉庫約 150 棟のうち、2 割の営業倉庫(30 棟)で、荷待ち時間が発生している。物流総合効率化法の認定制度と租税特別措置によるインセンティブにより、毎年度 30 棟の「荷待ちが発生しない倉庫」を整備することにより、各年度に新設される営業倉庫の全てを「荷待ちが発生しない倉庫」として整備することができる。これにより、社会問題となっているトラックドライバーの長時間労働の一因である荷待ち時間の削減を図ることができ、省力型の物流体系の構築</p>
--	--	--



		に寄与することができる。																
10 有効性等	①: 適用数	<p>《適用件数の推移(単年度)》 (単位:百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度 区分</th> <th>平成 28</th> <th>29</th> <th>30</th> <th>令和 1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>適用件数</td> <td>7</td> <td>18</td> <td>14</td> <td>25</td> <td>25</td> <td>25</td> <td>25</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 1 本表は当該年度が適用初年度となる適用件数を示したものの。                  2 平成 28～30 年度は、物流総合効率化法の認定実績のうち、本措置の適用を希望する案件の適用件数を推計。令和 1 年度は、同法の認定申請状況に基づき推計(令和 2 年度以降は令和 1 年度と同数を計上)。                  3 平成 28 年度・29 年度の実績は、「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 31 年 2 月国会提出)」によると、前者が適用件数 18 件、後者が 21 件となっている。本表では、当該年度が適用初年度となる適用件数を整理するため、物流総合効率化法の認定実績に基づく数値を記載した。(「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 31 年 2 月国会提出)」の数値は、年度毎の内訳が不明であるため、当該年度が適用初年度となる適用件数を推計することができない。)                  4 算定根拠については、別紙参照。</p> <p>《僅少ではないか》                  平成 30 年度の目標値が 25 件であったのに対して実績は 14 件であり、適用数が想定外に僅少であるとは言えない。</p>	年度 区分	平成 28	29	30	令和 1	2	3	4	適用件数	7	18	14	25	25	25	25
	年度 区分	平成 28	29	30	令和 1	2	3	4										
適用件数	7	18	14	25	25	25	25											
②: 適用額	<p>《適用額の推移(単年度)》 (単位:百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度 区分</th> <th>平成 28</th> <th>29</th> <th>30</th> <th>令和 1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>適用額</td> <td>103</td> <td>133</td> <td>113</td> <td>160</td> <td>160</td> <td>160</td> <td>160</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 1 本表は当該年度が適用初年度となる適用額を示したものの。                  2 平成 28～30 年度は、物流総合効率化法の認定実績のうち、本措置の適用を希望する案件の適用額を推計。令和 1 年度は、同法の認定申請状況に基づき推計(令和 2 年度以降は、令和 1 年度の適用額と同数を計上)。                  3 平成 28 年度・29 年度の実績は、「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 31 年 2 月国会提出)」によると、前者が適用額 138 百万円、後者が 172 百万円となっている。本表では、当該年度が適用初年度となる適用額を整理するため、物流総合効率化法の認定実績に基づく数値を記載した。(「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 31 年 2 月国会提出)」の数値は、年度毎の内訳が不明であるため、当該年度が適用初年度となる適用額を推計することができない。)                  4 算定根拠については、別紙参照。</p>	年度 区分	平成 28	29	30	令和 1	2	3	4	適用額	103	133	113	160	160	160	160	
年度 区分	平成 28	29	30	令和 1	2	3	4											
適用額	103	133	113	160	160	160	160											

		<p>《偏りがないか》                  平成 30 年度までの改正物流総合効率化法による認定件数は 66 件であり、このうち、税制特例措置を利用した事業者は 35 者であり、約 53%が本措置を利用していることから、適用額が特定の者に偏っているとは言えない。</p>																																																																
	③: 減収額	<p>《減収額の推移(単年度)》 (単位:百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度 区分</th> <th>平成 28</th> <th>29</th> <th>30</th> <th>令和 1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>法人税</td> <td>24</td> <td>31</td> <td>26</td> <td>37</td> <td>37</td> <td>37</td> <td>37</td> </tr> <tr> <td>法人住民税</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>法人事業税</td> <td>7</td> <td>9</td> <td>8</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>地方法人特別税</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 1 本表は当該年度が適用初年度となる減収額を示したものの。                  2 平成 28～30 年度は、物流総合効率化法の認定実績のうち、本措置の適用を希望する案件の法人税等の減収額について、本措置の適用期間(5 年間)分を累計し、推計。令和 1 年度は、同法の認定申請状況に基づき推計(令和 2 年度以降は、令和 1 年度の適用額と同額に、各税率を乗じて算出)。                  3 平成 28 年度・29 年度の実績は、「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 31 年 2 月国会提出)」によると、前者が適用額 138 百万円、後者が適用額 172 百万円となっている。本表では、当該年度が適用初年度となる減収額を整理するため、物流総合効率化法の認定実績に基づく数値を記載した。(「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 31 年 2 月国会提出)」の数値は、年度毎の内訳が不明であるため、当該年度が適用初年度となる法人税等の減収額を推計することができない。)                  4 算出根拠については、別紙参照。</p>	年度 区分	平成 28	29	30	令和 1	2	3	4	法人税	24	31	26	37	37	37	37	法人住民税	3	4	3	3	3	3	3	法人事業税	7	9	8	15	15	15	15	地方法人特別税	3	4	3	0	0	0	0																								
	年度 区分	平成 28	29	30	令和 1	2	3	4																																																										
法人税	24	31	26	37	37	37	37																																																											
法人住民税	3	4	3	3	3	3	3																																																											
法人事業税	7	9	8	15	15	15	15																																																											
地方法人特別税	3	4	3	0	0	0	0																																																											
	④: 効果	<p>《政策目的の達成状況及び達成目標の実現状況》 (単位:棟、件、%)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度 区分</th> <th>平成 28</th> <th>29</th> <th>30</th> <th>令和 1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新設・増設倉庫棟数</td> <td>149</td> <td>148</td> <td>137</td> <td>145</td> <td>145</td> <td>145</td> <td>145</td> </tr> <tr> <td>認定件数(旧法)</td> <td>12</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>認定件数(新法)</td> <td>7</td> <td>32</td> <td>27</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>認定件数(合計)</td> <td>19</td> <td>32</td> <td>27</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>税制特例措置の適用対象件数(旧法)</td> <td>4</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>税制特例措置の適用対象件数(新法)</td> <td>3</td> <td>18</td> <td>14</td> <td>25</td> <td>25</td> <td>25</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>税制特例措置の適用対象件数(合計)</td> <td>7</td> <td>18</td> <td>14</td> <td>25</td> <td>25</td> <td>25</td> <td>25</td> </tr> </tbody> </table>	年度 区分	平成 28	29	30	令和 1	2	3	4	新設・増設倉庫棟数	149	148	137	145	145	145	145	認定件数(旧法)	12	-	-	-	-	-	-	認定件数(新法)	7	32	27	30	30	30	30	認定件数(合計)	19	32	27	30	30	30	30	税制特例措置の適用対象件数(旧法)	4	-	-	-	-	-	-	税制特例措置の適用対象件数(新法)	3	18	14	25	25	25	25	税制特例措置の適用対象件数(合計)	7	18	14	25	25	25	25
年度 区分	平成 28	29	30	令和 1	2	3	4																																																											
新設・増設倉庫棟数	149	148	137	145	145	145	145																																																											
認定件数(旧法)	12	-	-	-	-	-	-																																																											
認定件数(新法)	7	32	27	30	30	30	30																																																											
認定件数(合計)	19	32	27	30	30	30	30																																																											
税制特例措置の適用対象件数(旧法)	4	-	-	-	-	-	-																																																											
税制特例措置の適用対象件数(新法)	3	18	14	25	25	25	25																																																											
税制特例措置の適用対象件数(合計)	7	18	14	25	25	25	25																																																											

新設・増設倉庫棟数に対する認定件数の割合	13%	22%	20%	21%	21%	21%	21%
新設・増設倉庫棟数に対する税制特例措置の適用対象件数の割合	5%	12%	10%	17%	17%	17%	17%

(注) 平成 28～30 年度は、実績値(国土交通省調べ)。令和 1 年度は、物流総合効率化法の認定申請状況に基づき推計(令和 2 年度以降は、令和 1 年度と同数を計上。)

(1)政策目的の達成状況  
平成 28 年に改正した物流総合効率化法により、トラックドライバーの荷待ち時間の削減を図るトラック予約受付システムを要件に追加したことに加え、多様な関係者による幅広い取組みも、認定の対象として広げることにより、機能が強化された物流施設を核とした物流の円滑化が進展してきたところ。さらに、平成 30 年に策定された「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」を中心に、「宅配ボックスの普及促進」、「ダブル連結トラックの導入促進」等の取組みとともに、本特例措置の適用対象である「トラック予約受付システムの導入促進」の取組みを推進することにより、労働生産性が着実に改善されるなど、一定の成果が表れてきたところ。こうした取組みをさらに推進することにより、政策目的である「省労働力型の物流体系の構築」が実現される。

(2)達成目標の実現状況  
(新設される営業倉庫の 2 割について)  
平成 30 年度は目標 27 件に対して実績 27 件であり、前回要望時以降の両年度ともに目標件数に達しており、着実に積みあがっているところ。

(租税特別措置の適用件数 25 件/年度について)  
平成 30 年度は目標 25 件に対して実績 14 件である。目標に対して実績が下回った理由としては、「トラック予約受付システム」は、都市部を中心に普及しつつあるものの、地方部では、当該システム以上に「トラック営業所等設置」が選択される傾向があること等が考えられる。  
その背景として、  
・地方部での人手不足が深刻化するなかで、トラックの荷物を受け入れる倉庫側の人手不足により、トラックが搬入した荷物の受け入れや、トラックが搬出する荷物の倉庫側の準備といった庫内作業が追いつかず、予約時間通りに荷卸し等の作業が開始されることに懐疑的であり、その結果、同システムを導入しても十分に利用されないこと  
・地方部においては、出入りするトラック事業者が比較的限定されており、かつ、用地確保も比較的容易であることから、「トラック営業所等設置」が選択される傾向が高い 等  
が考えられる。  
他方で、トラックドライバー不足が地方において一層深刻化するなかで、複数拠点間を運行する運送事業者からすると、「トラック予約受付システム」により得られる情報に基づき、各拠点ごとの混雑状況を踏まえて、運行計画を策定することにより、輸送の回転率を向上させることが可能となるため、地方部においても、受け入れ倉庫側の人手不足を

	<p>カバーする庫内作業フローの改善に取り組みつつ、同システムを備えた営業倉庫(特定流通業務施設)を整備していく必要があるところ。 以上のような状況を踏まえ、省人化を通じた物流施設の生産性向上に係る取組を支援するとともに、引き続き、同システムの導入を本措置により支援することで、地方部における特定流通業務施設の整備促進に取り組んでいく必要がある。</p> <p>《達成目標に対する租税特別措置等の直接的効果》 本措置により、高速自動車国道のインターチェンジ周辺等への立地、一定の規模や省力化設備といった改正物流総合効率化法の要件を満たした特定流通業務施設を平成 28 年 10 月から令和 1 年 7 月末現在までに 38 棟整備することができた。 これらの事業者に対して、本措置の効果についてアンケート・ヒアリングを行ったところ、回答のあった 30 者のうち 22 者から、本措置がなかった場合、「トラック予約受付システム」等の省力化設備を備えた倉庫を整備しなかった」との回答であったことから、本措置の直接的効果は 38 棟×22/30=28 棟と推測される。 今回のアンケート・ヒアリング調査の結果により、本措置のインセンティブ効果が認められたところであり、現在における同システムの普及状況を勘案すると、本措置による特定流通業務施設の整備に対するインセンティブとしての効果は、今後も見込まれるものと考えられることから、令和元年度から令和 4 年度までの本措置の直接的効果は、毎年度 25 棟×22/30=18 棟と推測される。今後、予測される直接的効果が発現するかを検証するため、前回同様に、対象事業者や業界団体へのアンケート・ヒアリング等を実施する。</p>
⑤: 税収減を是認する理由等	<p>本措置により、 ①輸送フローに係る労働生産性の改善が図られた倉庫(特定流通業務施設)の整備の促進 ②「トラック予約受付システム」の導入の促進 が図られている。 特に、「トラック予約受付システム」については、改正物流総合効率化法において初めて要件化され、本措置による支援により、物流業界に本格的な導入が進んだ新しい仕組みである。 従来から、営業倉庫におけるトラックの入出庫では、到着順で貨物の積卸しを行うことが一般的な慣行となっている。多くの営業倉庫では、早朝などの一定の時間帯にトラックの到着が集中し、長時間の「荷待ち時間」が発生しており、トラックドライバーの長時間労働の一因となっている。 「トラック予約受付システム」には、トラックの倉庫への到着予定時刻を事前予約することにより、倉庫に到着する時間を分散化・平準化する効果があるが、これに加えて、「2 以上の者の連携」、「特定流通業務施設におけるトラックバース等の不足を解消するための設備」や「荷待ち時間削減目標の設定」等の改正物流総合効率化法の認定要件と一体的に取り組むことにより、特定流通業務施設におけるトラックドライバーの荷待ち時間の削減を図ることができる。 本措置の減収額は、令和 2 年度・3 年度ともに、各年度約 37 百万円を見込んでいる。また、各年度 25 件の適用を目標としており、1 件当たりの減収額は、年間約 1.5 百万円、5 年間合計で約 8 百万円となる。</p>

		<p>一方で、一般的な営業倉庫から「トラック予約受付システム」等の省力化設備を備えた特定流通業務施設に転換する場合、1件当たり13百万円～40百万円程度の追加的なコスト負担が発生するが、本措置がインセンティブとなり、輸送フローにおける労働生産性の向上が図られた特定流通業務施設の整備が促進されているところである。これにより、同施設におけるトラックの荷待ち時間の削減等を図ることにより、トラックドライバーの長時間労働の改善による労働生産性の向上に寄与するとともに、省労働力型の物流体系を構築し、もって我が国の産業や国民生活に必要な物流の安定的かつ持続的な確保を図ることができる。</p> <p>以上により、本措置は、減収額を上回る効果が見込まれ、政策目標の実現に寄与するものとして、税込減を是認する効果が認められる。</p>
11	相当性	<p>①: 租税特別措置等によるべき妥当性等</p> <p>本措置の適用は、物流総合効率化法の認定を受けた総合効率化計画に基づき、倉庫用建物等を新たに取得した事業者に限定しており、かつ、措置の内容は、課税の直接的な減免ではなく、課税の繰り延べであることから、省労働力型の物流体系を構築するための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。</p> <p>また、本措置は、法令に規定された明確かつ形式的な要件に基づいて、要件を満たす事業者が等しく租税特別措置の適用を受けることが可能である。このため、</p> <p>①予算の範囲で対象者が限定的となる補助金等と異なり、適用の可否についての予見可能性が高いこと</p> <p>②特定流通業務施設の整備にあたっては、計画から土地の取得、施設整備まで一定期間を要するため、単年度の予算措置の場合、事業者が施設整備計画を立てることが容易ではないことから、補助金等と比較して手段としての妥当性が認められる。</p>
		<p>②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担</p> <p>① 計画策定費に係る補助(物流総合効率化支援事業)(100百万円の内数)について予算要求中</p> <p>・本措置に係る事業の計画立案段階において、上記計画策定費に係る補助金を活用し、事業への参入の動機付けを行う。</p> <p>②物流総合効率化法の認定を受けた庫内作業フロー改善に必要な設備投資に係る補助(物流総合効率化支援事業)(100百万円の内数)、及び物流施設における省エネ型省人化機器及び再生可能エネルギー設備等の同時導入に係る補助(自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業)(1,550百万円)について予算要求中</p> <p>・庫内作業フロー改善等により、物流施設側の作業の平準化や人手不足を補うことで、本特例措置の適用要件であるトラック予約受付システムとの相乗効果により、トラックドライバーの荷待ち時間削減を図る。</p>
		<p>③: 地方公共団体が協力する相当性</p> <p>固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例措置を要望。</p> <p>トラックドライバー不足・長時間労働の是正への対応や省労働力型の物流体系の構築は、地方公共団体においても重要な課題であり、対応が必要不可欠である。また、特定流通業務施設は、保管・荷さばき及</p>

		<p>び流通加工を一体的に行うものであり、多くの地域雇用を創出するため、地域活性化の観点から、整備が必要である。</p> <p>以上により、地方公共団体が政策目的の実現に協力することに相当性がある。</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 29 年8月 (H29 国交 01)

別紙

適用実績等の算定根拠

項目：物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置の延長

(積算根拠)

1. 平成 28 年度

(1) 件数

平成 28 年度における税制特例措置の適用対象件数は、7 件（普通倉庫 5 件、冷蔵倉庫 2 件）である。適用額及び減収額は以下のとおり。

(2) 適用額（割増償却額）、減収額

- ① 取得価格：認定実績に基づき算出
- ② 割増償却額 = 取得価格 × 償却率 × 割増償却率（10%）
- ③ 減収額 = 割増償却額 × 税率（23.4%）
- ④ 法人住民税 = 法人税減収額 × 税率（12.9%）
- ⑤ 法人事業税（所得割）= 割増償却額 × 税率（6.7%）
- ⑥ 地方特別税 = 法人事業税減収額 × 税率（43.2%）

(単年度)	件数	取得価格 (A)	償却率		割増償却率 (C)	割増償却額 (適用額) (A) × (B) × (C) (D)	法人税 減収額 (D) × 税率 (E)	法人住民税 減収額 (E) × 税率 (F)	法人事業税 (所得割) 減収額 (D) × 税率 (G)	地方法人 特別税 減収額 (G) × 税率 (H)
			耐用 年数	定額法						
			(B)	(C)						
営業倉庫										
普通倉庫	5	23,558.0	31	0.033	10%	77.7	18.2	2.3	5.2	2.3
冷蔵倉庫	2	5,187.0	21	0.048	10%	24.9	5.8	0.8	1.7	0.7
合計	7	28,745.0				102.6	24.0	3.1	6.9	3.0

2. 平成 29 年度

(1) 件数

平成 29 年度における税制特例措置の適用対象件数は、18 件（普通倉庫 12 件、冷蔵倉庫 6 件）である。適用額及び減収額は以下のとおり。

(2) 適用額（割増償却額）、減収額

- ① 取得価格：認定実績に基づき算出
- ② 割増償却額 = 取得価格 × 償却率 × 割増償却率（10%）
- ③ 減収額 = 割増償却額 × 税率（23.4%）
- ④ 法人住民税 = 法人税減収額 × 税率（12.9%）

⑤ 法人事業税（所得割）= 割増償却額 × 税率（6.7%）

⑥ 地方特別税 = 法人事業税減収額 × 税率（43.2%）

(単年度)	件数	取得価格 (A)	償却率		割増償却率 (C)	割増償却額 (適用額) (A) × (B) × (C) (D)	法人税 減収額 (D) × 税率 (E)	法人住民税 減収額 (E) × 税率 (F)	法人事業税 (所得割) 減収額 (D) × 税率 (G)	地方法人 特別税 減収額 (G) × 税率 (H)
			耐用 年数	定額法						
			(B)	(C)						
営業倉庫										
普通倉庫	12	22,151.0	31	0.033	10%	73.1	17.1	2.2	4.9	2.1
冷蔵倉庫	6	12,465.0	21	0.048	10%	59.8	14.0	1.8	4.0	1.7
合計	18	34,616.0				132.9	31.1	4.0	8.9	3.8

3. 平成 30 年度

(1) 件数

平成 30 年度における税制特例措置の適用対象件数は、14 件（普通倉庫 7 件、冷蔵倉庫 7 件）である。適用額及び減収額は以下のとおり。

(2) 適用額（割増償却額）、減収額

- ① 取得価格：認定実績に基づき算出
- ② 割増償却額 = 取得価格 × 償却率 × 割増償却率（10%）
- ③ 減収額 = 割増償却額 × 税率（23.2%）
- ④ 法人住民税 = 法人税減収額 × 税率（12.9%）
- ⑤ 法人事業税（所得割）= 割増償却額 × 税率（6.7%）
- ⑥ 地方特別税 = 法人事業税減収額 × 税率（43.2%）

(単年度)	件数	取得価格 (A)	償却率		割増償却率 (C)	割増償却額 (適用額) (A) × (B) × (C) (D)	法人税 減収額 (D) × 税率 (E)	法人住民税 減収額 (E) × 税率 (F)	法人事業税 (所得割) 減収額 (D) × 税率 (G)	地方法人 特別税 減収額 (G) × 税率 (H)
			耐用 年数	定額法						
			(B)	(C)						
営業倉庫										
普通倉庫	7	12,101.0	31	0.033	10%	39.9	9.3	1.2	2.7	1.2
冷蔵倉庫	7	15,220.0	21	0.048	10%	73.1	16.9	2.2	4.9	2.1
合計	14	27,321.0				113.0	26.2	3.4	7.6	3.3

4. 令和 1 年度

(1) 件数

令和 1 年度における税制特例措置の適用対象件数は、20 件以上を見込んでいる。これを踏まえ、省力化に対応した特定流通業務施設の整備を促進するため、令和 2 年度以降は、毎年度 25 件（普通倉庫 17 件、冷蔵倉庫 8 件）の特定流通業務施設の整備を図ることを目標とする。

(2) 適用額（割増償却額）、減収額

① 取得価格 = 平均取得価格※ × 件数（見込み）

※ 業界団体による約 2,000 者を対象としたアンケート調査による。

$$\left[ \begin{array}{l} \cdot \text{普通倉庫} : 1,802 \text{ 百万円} \times 17 \text{ 件} = 30,630 \text{ 百万円} \\ \cdot \text{冷蔵倉庫} : 1,535 \text{ 百万円} \times 8 \text{ 件} = 12,280 \text{ 百万円} \end{array} \right]$$

※ 普通倉庫、冷蔵倉庫の件数は、過去 5 年間（平成 26 年度～30 年度）の普通倉庫と冷蔵倉庫の割合の平均（普通倉庫：68.3%、冷蔵倉庫：31.7%）を件数見込みに乗じて算出。

普通倉庫：25 件 × 68.3% = 17 件

冷蔵倉庫：25 件 × 31.7% = 8 件

② 割増償却額 = 取得価格 × 償却率 × 割増償却率（10%）

③ 減収額 = 割増償却額 × 税率（23.2%）

④ 法人住民税 = 法人税減収額 × 税率（7.0%）

⑤ 法人事業税（所得割）= 割増償却額 × 税率（9.6%）

⑥ 地方特別税 = 法人事業税減収額 × 税率（0%）

(単年度)	件数	取得価格	償却率		割増償却率	割増償却額 (適用額) (A) × (B) × (C)	法人税 減収額 (D) × 税率	法人住民税 減収額 (E) × 税率	法人事業税 (所得割) 減収額 (F) × 税率	地方法人 特別税 減収額 (G) × 税率							
			耐用 年数	定額法							(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)	(G)
営業倉庫																	
普通倉庫	17	30,630.0	31	0.033	10%	101.1	23.5	1.6	9.7	0.0							
冷蔵倉庫	8	12,276.6	21	0.048	10%	58.9	13.7	1.0	5.7	0.0							
合 計	25	42,906.6				160.0	37.1	2.6	15.4	0.0							

5. 令和 2 年度

(1) 件数

令和 1 年度における税制特例措置の適用対象件数は、20 件以上を見込んでいる。これを踏まえ、省力化に対応した特定流通業務施設の整備を促進するため、令和 2 年度以降は、毎年度 25 件（普通倉庫 17 件、冷蔵倉庫 8 件）の特定流通業務施設の整備を図ることを目標とする。

(2) 適用額（割増償却額）、減収額

① 取得価格 = 平均取得価格※ × 件数（見込み）

※ 業界団体による約 2,000 者を対象としたアンケート調査による。

$$\left[ \begin{array}{l} \cdot \text{普通倉庫} : 1,802 \text{ 百万円} \times 17 \text{ 件} = 30,630 \text{ 百万円} \\ \cdot \text{冷蔵倉庫} : 1,535 \text{ 百万円} \times 8 \text{ 件} = 12,280 \text{ 百万円} \end{array} \right]$$

※ 普通倉庫、冷蔵倉庫の件数は、過去 5 年間（平成 26 年度～平成 30 年度）の普通倉庫と冷蔵倉庫の割合の平均（普通倉庫：68.3%、冷蔵倉庫：31.7%）を件数見込みに乗じて算出。

普通倉庫：25 件 × 68.3% = 17 件

冷蔵倉庫：25 件 × 31.7% = 8 件

② 割増償却額 = 取得価格 × 償却率 × 割増償却率（10%）

③ 減収額 = 割増償却額 × 税率（23.2%）

④ 法人住民税 = 法人税減収額 × 税率（7.0%）

⑤ 法人事業税（所得割）= 割増償却額 × 税率（9.6%）

⑥ 地方特別税 = 法人事業税減収額 × 税率（0.0%）

(単年度)	件数	取得価格	償却率		割増償却率	割増償却額 (適用額) (A) × (B) × (C)	法人税 減収額 (D) × 税率	法人住民税 減収額 (E) × 税率	法人事業税 (所得割) 減収額 (F) × 税率	地方法人 特別税 減収額 (G) × 税率							
			耐用 年数	定額法							(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)	(G)
営業倉庫																	
普通倉庫	17	30,630.0	31	0.033	10%	101.1	23.5	1.6	9.7	0.0							
冷蔵倉庫	8	12,276.6	21	0.048	10%	58.9	13.7	1.0	5.7	0.0							
合 計	25	42,906.6				160.0	37.1	2.6	15.4	0.0							

6. 令和 3 年度以降

(1) 件数

令和 1 年度における税制特例措置の適用対象件数は、20 件以上を見込んでいる。これを踏まえ、省力化に対応した特定流通業務施設の整備を促進するため、令和 2 年度以降は、毎年度 25 件（普通倉庫 17 件、冷蔵倉庫 8 件）の特定流通業務施設の整備を図ることを目標とする。

(2) 適用額（割増償却額）、減収額

① 取得価格 = 平均取得価格※ × 件数（見込み）

※ 業界団体による約 2,000 者を対象としたアンケート調査による。

$$\left[ \begin{array}{l} \cdot \text{普通倉庫} : 1,802 \text{ 百万円} \times 17 \text{ 件} = 30,630 \text{ 百万円} \\ \cdot \text{冷蔵倉庫} : 1,535 \text{ 百万円} \times 8 \text{ 件} = 12,280 \text{ 百万円} \end{array} \right]$$

※ 普通倉庫、冷蔵倉庫の件数は、過去 5 年間（平成 26 年度～平成 30 年度）の普

通倉庫と冷蔵倉庫の割合の平均（普通倉庫：68.3%、冷蔵倉庫：31.7%）を件数見込みに乗じて算出。

普通倉庫：25件 × 68.3% = 17件

冷蔵倉庫：25件 × 31.7% = 8件

⑧ 割増償却額 = 取得価格 × 償却率 × 割増償却率 (10%)

⑨ 減税額 = 割増償却額 × 税率 (23.2%)

⑩ 法人住民税 = 法人税減収額 × 税率 (7.0%)

⑪ 法人事業税 (所得割) = 割増償却額 × 税率 (9.6%)

⑫ 地方特別税 = 法人事業税減収額 × 税率 (0.0%)

(単年度)		取得価格	償却率		割増償却率	割増償却額 (適用額) (A) × (B) × (C)	法人税 減収額 (D) × 税率 23.2%	法人住民税 減収額 (E) × 税率 7.0%	法人事業税 (所得割) 減収額 (D) × 税率 9.6%	地方法人 特別税 減収額 (G) × 税率 0.0%
	件数		耐用年数	定額法						
			(A)	(B)						
営業倉庫										
普通倉庫	17	30,630.0	31	0.033	10%	101.1	23.5	1.6	9.7	0.0
冷蔵倉庫	8	12,276.6	21	0.048	10%	58.9	13.7	1.0	5.7	0.0
合計	25	42,906.6				160.0	37.1	2.6	15.4	0.0







## 点検結果表

(行政機関名：国土交通省)

制度名	三大都市圏の政策区域における特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長		
税目	法人税、法人住民税、法人事業税		
区分	<input type="checkbox"/> 新設	<input type="checkbox"/> 拡充	<input checked="" type="checkbox"/> 延長

## (1) 達成目標

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 達成目標（市街化区域等内における環境の悪化等の外部不経済の解消状況を把握するため、公害発生密度を指標とし、令和7年度までに東京特別区・大阪市・名古屋市における平均値を、現行の三大都市圏制度が措置された平成18年度の近郊整備地帯等を有する都府県の平均値（4.0件/年・km<sup>2</sup>）まで低減する）を達成すべき時期（目標達成時期）が、要望に係る本特例措置の適用期間の最終年度において、示されていない。</p> <p>② 所期の達成目標（経済センサス等のデータにより算出された事業所数と従業者数について、近郊整備地帯等及び都市開発区域が存する市町村域の増減率が当該区域を除く市町村域を上回る）から新たな達成目標（市街化区域等内における環境の悪化等の外部不経済の解消状況を把握するため、公害発生密度を指標とし、令和7年度までに東京特別区・大阪市・名古屋市における平均値を、現行の三大都市圏制度が措置された平成18年度の近郊整備地帯等を有する都府県の平均値（4.0件/年・km<sup>2</sup>）まで低減する）へ変更する合理的な理由が明らかにされていない。</p> <p>③ 達成目標（市街化区域等内における環境の悪化等の外部不経済の解消状況を把握するため、公害発生密度を指標とし、令和7年度までに東京特別区・大阪市・名古屋市における平均値を、現行の三大都市圏制度が措置された平成18年度の近郊整備地帯等を有する都府県の平均値（4.0件/年・km<sup>2</sup>）まで低減する）について、「東京特別区・大阪市・名古屋市における平均値を、現行の三大都市圏制度が措置された平成18年度の近郊整備地帯等を有する都府県の平均値（4.0件/年・km<sup>2</sup>）を令和7年度までに低減する」と説明されているが、説明に誤りがある。</p> <p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 同上の達成目標について、記載した。</p> <p>② 過疎化が進んでいる地域もあり、増減率が上回るのは、その要素が多いこともあり、より関係性の高い直接的な政策目標に変更した。</p> <p>③ 誤記のため、記載を変更した。</p> <p>【点検結果】</p> <p>① 「（同上の適用期間中の達成目標）市街化区域等内における環境の悪化等の外部不経済の解消状況を把握するため、公害発生密度を指標とし、東京特別区・大阪市・名古屋市における平均値を、現行の三大都市圏制度が措置された平成18年度の近郊整備地帯等を有する都府県の平均値（4.0件/年・km<sup>2</sup>）まで低減することとする。（令和7年度までに低減）」の説明では、本特例措置の適用期間の最終年度である令和4年度までの目標が明らかにされておらず、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。</p> <p>②・③ 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p>
---

## (2) 過去の適用数

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 過去の適用数（平成30年度の法人税）について、「対象都府県及び政令市へのアンケート調査をもとに都市局まちづくり推進課で推計」と説明されているが、算定根拠（計算式、計算に用いた数値）が明らかにされていない。</p> <p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 記載しました。</p>
---

## 【点検結果】

① 「三大都市圏における証明書発行件数の合計（証明書発行地域については推計）」及び「証明書発行件数×法人税適用件数実績値/法人税適用件数推計値（89.2%）」との説明では、推計の内容（その数値を含む。）が明らかにされておらず、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。

## (3) 将来の適用数

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 将来の適用数（令和元年度及び2年度の法人税）について、「令和元年度の見込みについては、平成29年度から平成30年度実績の平均値から算出し、令和2年度の見込みについては、平成30年度から令和元年度実績の平均値から算出」と説明されているが、計算式と適用数が一致せず、算定根拠（計算式、計算に用いた数値）が不明である。</p> <p>② 将来の適用数（令和3年度及び4年度の法人税）の算定根拠について、「令和2年度以降の見込みについては、令和3年度の見込みと同程度の適用件数を見込んでいる」と説明されているが、説明に誤りがある。</p> <p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 訂正しました。</p> <p>② 訂正しました。</p> <p>【点検結果】</p> <p>①・② 「適用数」欄については、訂正されておらず、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。</p>
---

## (4) 過去の減収額

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 過去の減収額（法人住民税及び法人事業税）が税目ごとに把握されていない。</p> <p>② 過去の減収額（法人税）について、「政策区域を含む市町村が発行する譲渡資産が政策区域内又は外であることを証明する証明書の発行件数を、毎年度市町村へのアンケートにより調査し、その調査結果を基に推計を行っている」と及び「平成29年度の「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書」（財務省）に記載されている法人税の1件あたりの適用額を、三大都市圏の地価変動率（「日本の統計（総務省HP）」で補正し、毎年度の1件当たりの適用額を推計している」と説明されているが、算出根拠（計算式、計算に用いた数値（算定の基礎となる適用額を含む。））が明らかにされていない。</p> <p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 記載しました。</p> <p>② 記載しました。</p> <p>【点検結果】</p> <p>① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p> <p>② 「毎年度市町村へのアンケートにより調査し、その調査結果を基に推計」と及び「三大都市圏の地価変動率（「日本の統計（総務省HP）」で補正」との説明では、推計及び補正した内容が明らかにされておらず、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。</p>
--

## (5) 将来の減収額

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 将来の減収額（法人住民税及び法人事業税）が税目ごとに予測されていない。</p> <p>② 将来の減収額（法人税）について、「政策区域を含む市町村が発行する譲渡資産が政策区域内又は外であることを証明する証明書の発行件数を、毎年度市町村へのアンケートにより調査し、その調査結果を基に推計を行っている」と及び「平成29年度の「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書」（財務省）に記載されている法人税の1件あたりの適用額を、三大都市圏の地価変動率（「日本の統計（総務省HP）」で補正し、毎年度の1件当たりの適用額を推計している」と説明されているが、算定根拠（計</p>
--

算式、計算に用いた数値(算定の基礎となる適用額を含む。)が明らかにされていない。
【国土交通省の補足説明】
① 記載しました。 ② 記載しました。
【点検結果】
① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。 ② 「毎年度市町村へのアンケートにより調査し、その調査結果を基に推計」及び「三大都市圏の地価変動率(「日本の統計(総務省HP)」で補正)との説明では、推計及び補正した内容が明らかにされおらず、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。

(6) 過去の効果

【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】
① 所期の達成目標(経済センサス等のデータにより算出された事業所数と従業者数について、近郊整備地帯等及び都市開発区域が存する市町村域の増減率が当該区域を除く市町村域を上回る)に対する過去の効果(平成30年度)が把握されていない。 ② 所期の達成目標(経済センサス等のデータにより算出された事業所数と従業者数について、近郊整備地帯等及び都市開発区域が存する市町村域の増減率が当該区域を除く市町村域を上回る)に対する過去の効果について、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が把握されていない。
【国土交通省の補足説明】
① 記載しました。 ② 記載しました。
【点検結果】
①・② 分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。

(7) 将来の効果

【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】
① 達成目標(市街化区域等内における環境の悪化等の外部不経済の解消状況を把握するため、公害発生密度を指標とし、令和7年度までに東京特別区・大阪市・名古屋市における平均値を、現行の三大都市圏制度が措置された平成18年度の近郊整備地帯等を有する都府県の平均値(4.0件/年・km <sup>2</sup> )まで低減する)に対する将来の効果について、「表のとおり、既成市街地等における市街化区域等内の公害発生密度は、平成18年度以降、約0.2件/年・km <sup>2</sup> のペースで低減してきているところ。近年は好景気により鈍化傾向と考えられるが、今後は環状道路や工業団地などインフラの整備効果が一層期待されるため、これらとあわせて本特例措置を活用し工場等の移転を更に促進することで、国土形成計画や首都圏整備計画等の期間中(令和7年度まで)の目標達成が可能と考えている」と説明されているが、定量的に予測されていない。
【国土交通省の補足説明】
① 記載しました。
【点検結果】
① 分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。

点検項目全てに課題があり、分析・説明の内容が不十分な評価書と考えられる。

側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	三大都市圏の政策区域における特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長
2	対象税目	①: 政策評価の対象税目 法人税：義（国税 8） 法人住民税：義、法人事業税：義
	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	<p>《現行制度の概要》</p> <p>個人または事業者が、既成市街地等<sup>*1</sup>内にある事業用資産を譲渡し、特定の地域内にそれに代わる資産を取得して事業の用に供した場合、その譲渡益の80%の課税を繰り延べることができる。</p> <p>譲渡対象：既成市街地等<sup>*1</sup>の区域内で工場、作業場、研究所、営業所、倉庫その他これらに類する施設（福利厚生施設を除く。）として使用されている建物又は土地等<sup>*2</sup>で所有期間が10年を超えるもの</p> <p>買換え対象：土地等<sup>*2</sup>、建物、構築物又は機械及び装置のうち、近郊整備地帯等<sup>*3</sup>及び政令指定都市の市街化区域又は都市開発区域の市街化調整区域以外の区域にあるもの（農林業は市街化区域以外）</p> <p>ただし、立地適正化計画を作成した市町村の都市機能誘導区域以外の地域内にある誘導施設に係るものを除く。</p> <p>*1…首都圏の既成市街地、近畿圏の既成都市区域及び名古屋市の一部 *2…土地又は土地の上に存する権利 *3…首都圏の近郊整備地帯、近畿圏の近郊整備区域及び中部圏の都市整備区域（名古屋市の一部を除く）</p> <p>《要望の内容》</p> <p>措置の適用期限を3年間延長する。</p> <p>・所得税：令和5年12月31日まで ・法人税：令和5年3月31日まで</p> <p>《関係条項》</p> <p>（所得税） 租税特別措置法（昭和32年法律第26号）第37条第1項の表の第1号 （法人税） 租税特別措置法（昭和32年法律第26号）第65条の7第1項の表の第1号、第65条の第8項、第65条の第9項</p>

5	担当部局	国土交通省都市局まちづくり推進課
6	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期：令和元年8月 分析対象期間：平成28年度～令和4年度
7	創設年度及び改正経緯	<p>（主な改廃履歴）</p> <p>昭和44年度 創設</p> <p>昭和50年度 5年延長</p> <p>昭和55年度 5年延長</p> <p>昭和60年度 5年延長</p> <p>平成2年度 1年延長</p> <p>平成3年度 5年延長（条件変更）</p> <p>平成6年度 条件変更</p> <p>平成7年度 条件変更</p> <p>平成8年度 5年延長</p> <p>平成10年度 条件変更</p> <p>平成13年度 5年延長（条件変更）</p> <p>平成18年度 5年延長</p> <p>平成23年度 3年延長（条件変更）</p> <p>平成26年度 3年延長 （条件変更：4号廃止、5号を縮減し1号に統合）</p> <p>平成29年度 3年延長</p>
8	適用又は延長期間	3年間 （所得税）令和3年1月1日から令和5年12月31日まで （法人税）令和2年4月1日から令和5年3月31日まで
9	必要性等	<p>①: 政策目的及びその根拠</p> <p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 三大都市圏の都心への人口・産業の過度な集中による外部不経済（環境の悪化・交通混雑等）が発生している既成市街地等において、その弊害の排除及び解消を目指し、三大都市圏の秩序ある発展を図ることを目的としている。</p> <p>《政策目的の根拠》 ・首都圏整備法（昭和三十一年四月二十六日法律第八十三号）第一条 「この法律は、首都圏の整備に関する総合的な計画を策定し、その実施を推進することにより、わが国の政治、経済、文化等の中心としてふさわしい首都圏の建設とその秩序ある発展を図ることを目的とする。」 ・近畿圏整備法（昭和三十八年七月十日法律第二百二十九号）第一条 「この法律は、近畿圏の整備に関する総合的な計画を策定し、その実施を推進することにより、首都圏と並ぶわが国の経済、文化等の中心としてふさわしい近畿圏の建設とその秩序ある発展を図ることを目的とする。」 ・中部圏開発整備法（昭和四十一年七月一日法律第二百二号）第一条 「この法律は、中部圏の開発及び整備に関する総合的な計画を策定し、その実施を推進することにより、東海地方、北陸地方等相互間の産業経済等の関係の緊密化を促進するとともに、首都圏と近畿圏の中間に位する地域としての機能を高め、わが国の産業経済等において重要な地位を占めるにふさわしい中部圏の建設とその均衡ある発展を図り、あわせて社会福祉の向上に寄与</p>

		することを目的とする。」
	②: 政策体系における政策目的の位置付け	政策目標：7 都市再生・地域再生の推進 施策目標：25 都市再生・地域再生を推進するに包含
	③: 達成目標及びその実現による寄与	《租税特別措置等により達成しようとする目標》 ＜測定指標＞ 市街化区域等内における環境の悪化等の外部不経済の解消状況を把握するため、公害発生密度 <sup>※1</sup> を指標とし、令和7年度までに東京特別区・大阪市・名古屋市内における平均値を、現行の三大都市圏制度が措置された <sup>※2</sup> 平成18年度の近郊整備地帯等を有する都府県の平均値（4.0 件／年・km <sup>2</sup> ）まで低減することとする。 ※1 市街化区域等内の公害発生密度（件／年・km <sup>2</sup> ） ＝ 公害苦情調査（公害等調整委員会）等による市街化区域等内の公害苦情件数／ 都市計画現況調査（国土交通省都市局）による市街化区域等面積〔市街化区域等：市街化区域及び用途地域〕 ※2 国土計画制度の再編の中で、三大都市圏では既成市街地等における産業及び人口の過度の集中といった課題に対応する必要があることから、首都圏整備計画等を創設し、現行の三大都市圏制度を措置したものの。（同上の適用期間中の達成目標） 市街化区域等内における環境の悪化等の外部不経済の解消状況を把握するため、公害発生密度 <sup>※1</sup> を指標とし、東京特別区・大阪市・名古屋市内における平均値を、現行の三大都市圏制度が措置された <sup>※2</sup> 平成18年度の近郊整備地帯等を有する都府県の平均値（4.0 件／年・km <sup>2</sup> ）まで低減することとする。（令和7年度までに低減） ※1 市街化区域等内の公害発生密度（件／年・km <sup>2</sup> ） ＝ 公害苦情調査（公害等調整委員会）等による市街化区域等内の公害苦情件数／ 都市計画現況調査（国土交通省都市局）による市街化区域等面積〔市街化区域等：市街化区域及び用途地域〕 ※2 国土計画制度の再編の中で、三大都市圏では既成市街地等における産業及び人口の過度の集中といった課題に対応する必要があることから、首都圏整備計画等を創設し、現行の三大都市圏制度を措置したものの。 《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》 本特例措置は個人又は事業者に対し、既成市街地等における過度な集中により外部不経済をもたらす工場等を移転する際の税制上のインセンティブを提供することで、政策区域において産業及び人口の適正配置を推進し、過度な集中による外部不経済の解消と活力ある持続可能な都市の実現に寄与する。
10 有効性等	①: 適用数	（法人税） 平成26年度 62 件

		平成27年度 48 件 平成28年度 63 件 平成29年度 53 件 平成30年度 107 件 令和元年度 63 件（見込み） 令和2年度 66 件（見込み） 令和3年度 66 件（見込み） 令和4年度 66 件（見込み） ※「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書」及び「対象自治体へのアンケート調査結果」をもとに算出。なお、平成26年度に制度を大きく見直したため、平成26年度以降の数値を記載している。 ※算出方法 平成26年度から平成29年度の法人税の実績については、「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書」によるもの。その他については、対象都府県及び政令市へのアンケート調査により算出。 三大都市圏における証明書発行件数の合計（証明書発行地域については推計） 証明書発行件数 × 法人税適用件数実績値／法人税適用件数推計値（89.2%）  （法人税）減収見込み 【減収見込額】＝【1件あたりの適用見込額】×【税率】×【適用見込み件数】 ＝99.40（百万円／件）× 0.232 ※ ×66 件 ＝1,522 百万円 ※R1 法人税率（0.232%） また、令和元年度の見込みについては、平成29年度から平成30年度実績の平均値から算出し、令和2年度の見込みについては、平成30年度から令和元年度実績の平均値から算出。 令和2年度以降の見込みについては、令和3年度の見込みと同程度の適用件数を見込んでいます。
	②: 適用額	（法人税） 平成26年度 5,633 百万円 平成27年度 19,035 百万円 平成28年度 17,450 百万円 平成29年度 5,190 百万円 平成30年度 10,636 百万円（見込み） 令和元年度 6,262 百万円（見込み） 令和2年度 6,560 百万円（見込み） 令和3年度 6,560 百万円（見込み） 令和4年度 6,560 百万円（見込み） ※「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書」及び「対象自治体へのアンケート調査結果」をもとに算出。なお、平成26年度に制度を大きく見直したため、平成26年度以降の数値を記載している ※算出方法

	<p>適用額は対象都府県及び政令市へのアンケート調査をもとに都市局まちづくり推進課で推計。</p> <p>また、令和元年度の見込みについては、平成 29 年度から平成 30 年度実績件数の平均値(アンケート件数の平均値)から算出し、令和2年度の見込みについては、平成 30 年度から令和元年度実績件数の平均値から算出。</p> <p>令和3年度以降の見込みについては、令和2年度の見込みと同程度の適用額を見込んでいる。</p>																																																																																				
③: 減収額	<p>(法人税)</p> <table border="1"> <tr><td>平成 26 年度</td><td>1,436 百万円</td></tr> <tr><td>平成 27 年度</td><td>4,416 百万円</td></tr> <tr><td>平成 28 年度</td><td>4,048 百万円</td></tr> <tr><td>平成 29 年度</td><td>1,204 百万円</td></tr> <tr><td>平成 30 年度</td><td>1,637 百万円 (見込み)</td></tr> <tr><td>令和元年度</td><td>1,465 百万円 (見込み)</td></tr> <tr><td>令和 2 年度</td><td>1,522 百万円 (見込み)</td></tr> <tr><td>令和 3 年度</td><td>1,522 百万円 (見込み)</td></tr> <tr><td>令和 4 年度</td><td>1,522 百万円 (見込み)</td></tr> </table> <p>(算定根拠)</p> <p>法人税</p> <p>※各年度の減収見込額は以下のとおり算出している。</p> <p>減収見込額＝適用件数<sup>※1</sup>×1件あたりの適用額<sup>※2</sup>×税率<sup>※3</sup></p> <p>※1…政策区域を含む市町村が発行する譲渡資産が政策区域内又は外であることを証明する証明書の発行件数を、毎年度市町村へのアンケートにより調査し、その調査結果を基に推計を行っている。</p> <p>※2…平成 29 年度の「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書」(財務省)に記載されている法人税の1件あたりの適用額を、三大都市圏の地価変動率(「日本の統計(総務省HP)」で補正し、毎年度の1件当たりの適用額を推計している。平成 30 年度以降の地価は平成 30 年度と同水準と仮定した。</p> <p>※3…所得税は 15%で算出。法人税は、23.2%で算出。</p> <p>法人税の減収見込み</p> <p>【減収見込額】＝【1件あたりの適用見込額】×【税率】×【適用見込み件数】</p> <p>＝99.40 (百万円/件) × 0.232 ※ × 66 件</p> <p>＝1,522 百万円</p> <p>※R1 法人税率 (0.232%)</p> <p>法人事業税:適用額×税率(年度により変動)＝減収額</p> <p>法人住民税:法人税減収額×税率(年度により変動)＝減収額</p> <p>となるため、前述の各年度の適用(見込み)額から算定すると、減収額は以下の表の通り。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="11">(単位:百万円)</th> </tr> <tr> <th>年度</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> <th>R2</th> <th>R3</th> <th>R4</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>法人住民税</td> <td>726</td> <td>2455</td> <td>2251</td> <td>669</td> <td>1372</td> <td>807</td> <td>459</td> <td>459</td> <td>459</td> <td></td> </tr> <tr> <td>税率(%)</td> <td>12.9</td> <td>12.9</td> <td>12.9</td> <td>12.9</td> <td>12.9</td> <td>12.9</td> <td>7.0</td> <td>7.0</td> <td>7.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>法人事業税</td> <td>96</td> <td>295</td> <td>271</td> <td>80</td> <td>109</td> <td>98</td> <td>146</td> <td>146</td> <td>146</td> <td></td> </tr> <tr> <td>税率(%)</td> <td>6.7</td> <td>6.7</td> <td>6.7</td> <td>6.7</td> <td>6.7</td> <td>6.7</td> <td>9.6</td> <td>9.6</td> <td>9.6</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	平成 26 年度	1,436 百万円	平成 27 年度	4,416 百万円	平成 28 年度	4,048 百万円	平成 29 年度	1,204 百万円	平成 30 年度	1,637 百万円 (見込み)	令和元年度	1,465 百万円 (見込み)	令和 2 年度	1,522 百万円 (見込み)	令和 3 年度	1,522 百万円 (見込み)	令和 4 年度	1,522 百万円 (見込み)	(単位:百万円)											年度	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4		法人住民税	726	2455	2251	669	1372	807	459	459	459		税率(%)	12.9	12.9	12.9	12.9	12.9	12.9	7.0	7.0	7.0		法人事業税	96	295	271	80	109	98	146	146	146		税率(%)	6.7	6.7	6.7	6.7	6.7	6.7	9.6	9.6	9.6	
平成 26 年度	1,436 百万円																																																																																				
平成 27 年度	4,416 百万円																																																																																				
平成 28 年度	4,048 百万円																																																																																				
平成 29 年度	1,204 百万円																																																																																				
平成 30 年度	1,637 百万円 (見込み)																																																																																				
令和元年度	1,465 百万円 (見込み)																																																																																				
令和 2 年度	1,522 百万円 (見込み)																																																																																				
令和 3 年度	1,522 百万円 (見込み)																																																																																				
令和 4 年度	1,522 百万円 (見込み)																																																																																				
(単位:百万円)																																																																																					
年度	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4																																																																												
法人住民税	726	2455	2251	669	1372	807	459	459	459																																																																												
税率(%)	12.9	12.9	12.9	12.9	12.9	12.9	7.0	7.0	7.0																																																																												
法人事業税	96	295	271	80	109	98	146	146	146																																																																												
税率(%)	6.7	6.7	6.7	6.7	6.7	6.7	9.6	9.6	9.6																																																																												

④: 効果	<p>《政策目的の達成状況及び達成目標の実現状況》</p> <p>表のとおり、既成市街地等における市街化区域等内の公害発生密度は、平成 18 年度以降、約 0.2 件/年・km<sup>2</sup>のペースで低減してきているところ。近年は好景気により鈍化傾向と考えられるが、今後は環状道路や工業団地などインフラの整備効果が一層期待されるため、これらとあわせて本特例措置を活用し工場等の移転を更に促進することで、国土形成計画や首都圏整備計画等の期間中(令和7年度まで)の目標達成が可能と考えている。</p> <p>表 市街化区域等内の公害発生密度(件/年・km<sup>2</sup>)の推移</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H18</th> <th>H19</th> <th>H20</th> <th>H21</th> <th>H22</th> <th>H23</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">既成市街地等(東京特別区・名古屋市・大阪市)の平均値</td> <td>8.3</td> <td>7.6</td> <td>7.0</td> <td>7.0</td> <td>7.0</td> <td>7.1</td> </tr> <tr> <td>H24</td> <td>H25</td> <td>H26</td> <td>H27</td> <td>H28</td> <td>H29</td> </tr> <tr> <td></td> <td>7.1</td> <td>6.9</td> <td>6.9</td> <td>6.6</td> <td>6.1</td> <td>6.4</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典:公害苦情統計調査(東京都)、大阪市環境白書(大阪市)、名古屋市環境白書(名古屋市)、都市計画現況調査(国土交通省都市局)</p> <p>○達成目標の変更理由・所期の目標の達成状況</p> <p>達成目標の変更理由</p> <p>三大都市圏の近郊整備地帯等及び都市開発区域に、業務・商業等の都市機能が集積された効率的かつ持続可能な都市圏構造への再編を図ることを目標とする。具体的には、経済センサス等のデータにより算出された事業所数と従業者数について、近郊整備地帯等及び都市開発区域が存する市町村域の増減率が当該区域を除く市町村域を上回ることを目標としておりましたが、過疎化が進んでいる地域もあり、増減率が上回るの定量的な説明が難しいことから変更した。</p> <p>【参考資料】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">増加率 *H25年を100とする</th> <th colspan="5">従業員数</th> <th colspan="5">事業所数</th> </tr> <tr> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>近郊整備地帯等及び都市開発区域</td> <td>100</td> <td>101</td> <td>103</td> <td>103</td> <td>106</td> <td>98.2</td> <td>100</td> <td>102</td> <td>105</td> <td>108</td> <td>92</td> </tr> <tr> <td>全国</td> <td>100</td> <td>99.4</td> <td>101</td> <td>101</td> <td>96</td> <td>97.2</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>108</td> <td>106</td> <td>78</td> </tr> <tr> <td>(参考)既成市街地等</td> <td>100</td> <td>97.4</td> <td>97</td> <td>94.9</td> <td>95</td> <td>97.9</td> <td>100</td> <td>98.9</td> <td>104</td> <td>99.9</td> <td>84</td> </tr> </tbody> </table> <p>事業所数等の増減</p> <p>資料:工業統計表「市区町村編」データ(経済産業省大臣官房調査統計グループ)</p> <p>*H27 年実績についての調査「経済センサス - 活動調査の製造業に関する集計表(2)」「②製造業」の「5)市区町村編」の第2表を使用。</p> <p>所期の目標の達成状況</p>	年度	H18	H19	H20	H21	H22	H23	既成市街地等(東京特別区・名古屋市・大阪市)の平均値	8.3	7.6	7.0	7.0	7.0	7.1	H24	H25	H26	H27	H28	H29		7.1	6.9	6.9	6.6	6.1	6.4	増加率 *H25年を100とする	従業員数					事業所数					H25	H26	H27	H28	H29	H24	H25	H26	H27	H28	H29	近郊整備地帯等及び都市開発区域	100	101	103	103	106	98.2	100	102	105	108	92	全国	100	99.4	101	101	96	97.2	100	100	108	106	78	(参考)既成市街地等	100	97.4	97	94.9	95	97.9	100	98.9	104	99.9	84
年度	H18	H19	H20	H21	H22	H23																																																																																
既成市街地等(東京特別区・名古屋市・大阪市)の平均値	8.3	7.6	7.0	7.0	7.0	7.1																																																																																
	H24	H25	H26	H27	H28	H29																																																																																
	7.1	6.9	6.9	6.6	6.1	6.4																																																																																
増加率 *H25年を100とする	従業員数					事業所数																																																																																
	H25	H26	H27	H28	H29	H24	H25	H26	H27	H28	H29																																																																											
近郊整備地帯等及び都市開発区域	100	101	103	103	106	98.2	100	102	105	108	92																																																																											
全国	100	99.4	101	101	96	97.2	100	100	108	106	78																																																																											
(参考)既成市街地等	100	97.4	97	94.9	95	97.9	100	98.9	104	99.9	84																																																																											

		<p>・製造業の従業者数については、近郊整備地帯等及び都市開発区域の増加率の方が、全国の増加率よりも高く、既成市街地等における人口・産業の過度の集中を防止し、効率的かつ持続可能な都市圏構造への再編が一定程度進捗している。</p> <p>・事業所数については、近郊整備地帯等及び都市開発区域の増加率の方が、全国よりもやや低い値となっているが、規模の大きい事業所に限れば目標を達成している。</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>課税の繰延べ措置により、資産の買換え等に伴う税負担が軽減されることで、効果的な資産の買換え等による設備投資等が実現され、公害発生密度の低減に寄与し、交通混雑・環境の悪化等の外部不経済を解消している。</p>
	⑤: 税収減を是認する理由等	課税の繰延べ措置により、資産の買換え等に伴う税負担が軽減されることで、効果的な資産の買換え等による設備投資等の実現に寄与している。
11	相当性	<p>①: 租税特別措置等によるべき妥当性等</p> <p>事業用資産の買換え等については、その税負担が重要な判断要素のひとつとなっており、資産の買換え等による設備投資等を確実に支援するためには、税制上の特別措置により対応することが相当である。</p>
	②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担	他の政策手段はない。
	③: 地方公共団体が協力する相当性	地方税に関係しない。
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	前回の事前評価:平成 28 年8月







点検結果表

(行政機関名：国土交通省)

制度名	都市機能誘導区域外から区域内への特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長		
税目	法人税、法人住民税、法人事業税		
区分	<input type="checkbox"/> 新設	<input type="checkbox"/> 拡充	<input checked="" type="checkbox"/> 延長

(1) 達成目標

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 達成目標の測定指標（立地適正化計画に位置付けられた誘導施設について、都市機能誘導区域内に立地する民間事業者により整備された当該施設数が計画策定時と比較し増加している市町村数を令和7年までに100市町村とする）を達成すべき時期（目標達成時期）が、要望に係る本特例措置の適用期間の最終年度において、示されていない。</p> <p>② 所期の達成目標（平成29年度から平成32年度までの間の人口10万人以上の各都市の市域全体の延べ床面積に占める主要な拠点地域の延べ床面積割合（都市機能集積率）を、各年度において、前年度比+0%以上とする）から新たな達成目標（都市機能誘導区域内に立地する民間事業者により整備された当該施設数が計画策定時と比較し増加している市町村数を令和7年までに100市町村とする）へ変更する合理的な理由が明らかにされていない。</p> <p>③ 達成目標の測定指標（立地適正化計画に位置付けられた誘導施設について、都市機能誘導区域内に立地する民間事業者により整備された当該施設数が計画策定時と比較し増加している市町村数を令和7年までに100市町村とする）について、「令和6年までに100市町村とする」と説明されているが、説明に誤りがある。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 同上の達成目標について、記載した。</p> <p>② 本特例措置は、事業者に対して民間誘導施設等整備事業により整備される誘導施設への買換えのインセンティブを与えることによりそれを推進し、当該事業を促進することを通じて、都市機能誘導区域内における誘導施設の集積を図ることを目的としている。一方で、従前の政策目標は、当該区域内に立地する誘導施設数が市町村全域に存する当該施設数に対して占める割合を指標とし、本特例措置と同様に当該施設の集積の度合いを測る内容であることから、本特例措置による誘導施設の集積の効果が当該政策目標の達成に直接的に貢献する点において、上記の課題を克服していると考ええる。以上から、都市機能誘導区域内に立地する民間事業者により整備された当該施設数が計画策定時と比較し増加している市町村数を令和7年までに100市町村とする政策目標へ変更した。</p> <p>③ 令和7年の誤記のため、修正した。</p>
<p>【点検結果】</p> <p>① 本特例措置の適用期間の最終年度である令和4年度までの目標が明らかにされておらず、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。</p> <p>② 所期の達成目標を変更する理由の分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。</p> <p>③ 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p>

(2) 過去の適用数

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>なし。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>—</p>

<p>【点検結果】</p> <p>なし。</p>
--------------------------

(3) 将来の適用数

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 将来の適用数（令和4年度の法人税）が予測されていない。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 記載した。</p>
<p>【点検結果】</p> <p>① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p>

(4) 過去の減収額

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 過去の減収額（法人住民税及び法人事業税）が税目ごとに把握されていない。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 実績がないため、過去の減収額は記載していない。</p>
<p>【点検結果】</p> <p>① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p>

(5) 将来の減収額

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 将来の減収額（法人住民税及び法人事業税）が税目ごとに予測されていない。</p> <p>② 将来の減収額（令和4年度の法人税）が予測されていない。</p> <p>③ 将来の減収額（令和2年度及び3年度の法人税）について、「1件あたりの損金算入額の平均値×税率（23.2%）×適用見込件数」と説明されているが、算定の基礎となる適用額（「市街地再開発事業における特定の事業用資産の買換え等の特例措置」と同等規模での買換え特例が措置されると仮定し、「市街地再開発事業における特定の事業用資産の買換え等の特例措置」の平成27～29年度の適用額の実績）」の出典が明らかにされていない。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 記載しました。</p> <p>② 記載しました。</p> <p>③ 公表データではないため、記載しておりません。</p>
<p>【点検結果】</p> <p>①・② 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p> <p>③ 分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。</p>

(6) 過去の効果

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 所期の達成目標（平成29年度から平成32年度までの間の人口10万人以上の各都市の市域全体の延べ床面積に占める主要な拠点地域の延べ床面積割合（都市機能集積率）を、各年度において、前年度比+0%以上とする）に対する過去の効果が把握されておらず、本特例措置が達成目標の実現に十分に寄与するのかが明らかにされていない。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 本特例措置は、事業者に対して民間誘導施設等整備事業により整備される誘導施設への買換えのインセンティブを与えることによりそれを推進し、当該事業を促進することを通じて、都市機能誘導区域内における誘導施設の集積を図ることを目的としている。一方で、従前の政策目標は、当該区域内に立地する誘導施設数が市町村全域に存する</p>

<p>当該施設数に対して占める割合を指標とし、本特例措置と同様に当該施設の集積の度合いを測る内容であることから、本特例措置による誘導施設の集積の効果が当該政策目標の達成に直接的に貢献する点において、上記の課題を克服していると考え。以上から、都市機能誘導区域内に立地する民間事業者により整備された当該施設数が計画策定時と比較し増加している市町村数を令和7年までに100市町村とする政策目標へ変更した。</p>
<p><b>【点検結果】</b></p> <p>① 前回の政策評価時に設定していた達成目標に対する効果を明らかにする観点から、所期の達成目標に対する過去の効果を把握する必要があり、都市機能集積率について、「他に類似している指標が存在する等の理由から平成28年度より算出を取りやめている」としても、平成27年度については把握されているはずであり、また、28年度以降についても、「他に類似している指標」を用いて把握に努めるべきであることから、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。</p>

(7) 将来の効果

<p><b>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</b></p> <p>① 達成目標の測定指標（立地適正化計画に位置付けられた誘導施設について、都市機能誘導区域内に立地する民間事業者により整備された当該施設数が計画策定時と比較し増加している市町村数を令和7年までに100市町村とする）に対する将来の効果が予測されず、本特例措置が達成目標の実現に十分に寄与するのかが明らかにされていない。</p>
<p><b>【国土交通省の補足説明】</b></p> <p>① 記載した。</p>
<p><b>【点検結果】</b></p> <p>① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されたが、「今後認定誘導事業の増加により誘導施設への買換えが進むことが想定されることから、事業者へのインセンティブを講ずることにより、立地適正化計画に位置付けられた誘導施設について、都市機能誘導区域内に立地する民間事業者により整備された当該施設数が増加している市町村数を増加させることについて寄与するものである」との説明では、達成目標に対する将来の効果について、定量的に予測されていないため、この点を課題とする。</p> <p>また、達成目標に対する将来の効果について、予測される将来の適用数0件（令和元年年度）及び2件（令和2年度から4年度まで）は、10件未満と僅少であるにもかかわらず、その原因が分析されず、そのような適用見込みを踏まえても本特例措置が達成目標の実現に十分に寄与することが明らかにされていないため、この点を課題とする。</p>

点検項目(1)、(5)、(6)及び(7)に課題があり、その中でも(6)過去の効果が把握されていないことから、分析・説明の内容が著しく不十分な評価書と考えられる。

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	都市機能誘導区域外から区域内への特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長
2	対象税目	①: 政策評価の対象税目 法人税：義（国税 9） 法人住民税：義、法人事業税：義
	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》 個人又は法人が、都市機能誘導区域の外において所有する事業用資産を譲渡し、認定誘導事業者により都市機能誘導区域内において施行される民間誘導施設等整備事業計画に記載された誘導施設に買換える場合、譲渡資産の譲渡益の80%について、課税を繰り延べる。
		《要望の内容》 措置の適用期限を3年間延長する。 ・所得税：令和5年12月31日まで ・法人税：令和5年3月31日まで
		《関係条項》 (所得税) 租税特別措置法(昭和32年法律第26号)第37条第1項の表(法人税) 租税特別措置法(昭和32年法律第26号)第65条の7第1項の表、第65条の8項、第65条の9項、第68条の78第1項の表
5	担当部局	国土交通省都市局まちづくり推進課
6	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期:令和元年8月
		分析対象期間:平成26年度～令和4年度
7	創設年度及び改正経緯	(改廃履歴) 平成26年度 創設 平成29年度 延長
8	適用又は延長期間	3年間 (所得税) 令和2年12月31日から令和5年12月31日まで (法人税) 令和2年3月31日 から令和5年3月31日まで
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》 人口減少時代を迎えるに当たり、居住者の生活や経済活動が維持された持続可能な都市経営がなされるためには、一定の人口密度の維持、効率的にアクセス可能なエリアへの都市機能（医療・福祉・商業等）の立地を図る必要があることから、地域の核となるエリアへの都市機能の計画的な配置等を推進し、もって都市再生の実現を目指す。
		《政策目的の根拠》 ※成長戦略実行計画・成長戦略フォローアップ・令和元年度改革の事業活動に関する実行計画（令和元年6月21日閣議決定）（※抜粋） ※6. 次世代インフラ(2)新たに講ずべき具体的施策 ⑤都市の競争力の向上

		コンパクト・プラス・ネットワークの取組を加速するため、立地適正化計画の居住誘導区域における生活利便施設の立地促進やハザードエリアへの住宅の立地抑制などの措置を検討し、2020年中に所要の制度的措置を講ずる。
		経済財政運営と改革の基本方針2019（令和元年6月21日閣議決定）（※抜粋） 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（基本的な考え方） 人口減少やインフラの老朽化が進展する中、各地域の実情に応じたコンパクト・プラス・ネットワークの推進とともに、地域を支える高速交通ネットワークの早期整備・活用や地域生活に不可欠なインフラの維持・計画的更新を図りつつ、インフラの統廃合や広域的な取組の推進、予防保全に基づくメンテナンスサイクルを徹底し、ライフサイクルコストを低減させるなど、時代の変化に対応した構造的な制度改革を進める。
		まち・ひと・しごと創生基本方針2019（令和元年6月21日閣議決定）（※抜粋） V. 各分野の施策の推進 4. 時代に合った地域をつくり、安心なくらしを守るとともに、地域と地域を連携する。 （4）コンパクト・プラス・ネットワークの本格的推進等コンパクト・プラス・ネットワークについては、「コンパクトシティ形成支援チーム」の枠組を通じ、都市のコンパクト化と公共交通ネットワーク構築に向けた取組の省庁横断的な支援、モデル的な取組の横展開を行うほか、コンパクトシティ政策の強化、「都市のスポンジ化」対策の取組促進等を図る。さらに、AI、IoTなどの新技術やビッグデータといった先進的技術、官民データをまちづくりに取り入れ、都市や地域の課題解決を加速化させていく「スマートシティ」や、離島における「スマートアイランド」などの取組を推進する。
	②: 政策体系における政策目的の位置付け	政策目標7 都市再生・地域再生の推進 施策目標25 都市再生・地域再生を推進するに包含
	③: 達成目標及びその実現による寄与	《租税特別措置等により達成しようとする目標》 立地適正化計画に位置づけられた誘導施設の整備促進を図る。  <測定指標> 立地適正化計画に位置づけられた誘導施設について、都市機能誘導区域内に立地する民間事業者により整備された当該施設数が計画策定時と比較し増加している市町村数を令和7年までに100市町村とする。

		<p>&lt;同上の達成目標&gt; 立地適正化計画に位置付けられた誘導施設について、都市機能誘導区域内に立地する民間事業者により整備された当該施設数が計画策定時と比較し増加させる。(令和7年までに100市町村とする。)</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》 本特例措置は、都市機能誘導区域外に事業の用に供する資産を有する者が都市機能誘導区域内に移転する場合に、税制上のインセンティブを与えるものであり、都市機能誘導区域内に立地する民間事業者により整備された立地適正化計画に位置付けられた誘導施設が増加している市町村数の上昇に寄与するものである。</p>
10	有効性等	
	①: 適用数	<p>平成26年(創設) 0件 平成27年 0件 平成28年 0件 平成29年 0件 平成30年 0件 令和元年 0件(見込み) 令和2年 2件(見込み) 令和3年 2件(見込み) 令和4年 2件(見込み)</p> <p>※令和2年度税制改正要望に係るアンケート調査に係る民間事業者の回答により発掘。</p>
	②: 適用額	<p>平成26年(創設) 0百万円 平成27年 0百万円 平成28年 0百万円 平成29年 0百万円 平成30年 0百万円 令和元年 0百万円(見込み) 令和2年 2,270百万円(見込み) 令和3年 2,270百万円(見込み) 令和4年 2,270百万円(見込み)</p> <p>※令和2年度税制改正要望に係るアンケート調査に係る民間事業者の回答により発掘。</p> <p>算定根拠 「市街地再開発事業における特定の事業用資産の買換え等の特例措置」と同等規模での買換え特例が措置されると仮定し、「市街地再開発事業における特定の事業用資産の買換え等の特例措置」の平成27~29年度の適用額の実績から、1件あたりの損金算入額の平均値を求める。 適用件数 : 15件 全適用額合計 : 17,022百万円 1件あたり : 1,135百万円 1,135百万円×2件 : 2,270百万円</p>
③: 減収額	<p>平成26年(創設) 0百万円 平成27年 0百万円 平成28年 0百万円 平成29年 0百万円 平成30年 0百万円 令和元年 0百万円(見込み) 令和2年 901百万円(見込み) 令和3年 901百万円(見込み) 令和4年 901百万円(見込み)</p> <p>※令和2年度税制改正要望に係るアンケート調査により発掘。 算定根拠</p>	

		<p>(法人税)1件あたりの損金算入額の平均値×*税率(23.2%)×適用見込件数により、 1,134.8百万円×0.232×2件/年=526.5百万円 =526百万円 *法人課税に関する基本的な資料(財務省出典)より、23.2%とする。 (法人住民税)1件あたりの損金算入額の平均値×*税率(7.0%)×適用見込件数により、 1,134.8百万円×0.07×2件/年=158.8百万円 =158百万円 *法人都民税を参考に税率7.0%とする。 (法人事業税)1件あたりの損金算入額の平均値×*税率(9.6%)×適用見込件数により、 1,134.8百万円×0.096×2件/年=217.8百万円 =217百万円 *法人事業税(東京都出典)を参考に税率9.6%とする。</p>
	④: 効果	<p>《政策目的の達成状況及び達成目標の実現状況》 コンパクトシティの推進に関する業績指標としては、これまで「都市機能集積率」を使用していた。これは人口10万人以上の各都市の市域全体の延床面積に占める主要な拠点地域の延床面積の割合を算出したもので、都市機能の拡散・集積の動向を評価する指標としては有効であったが、他に類似している指標が存在する等の理由から平成28年度より算出を取りやめているため、今回より立地適正化計画に位置付けられた誘導施設について、都市機能誘導区域内に立地する民間事業者により整備された当該施設数が増加している市町村数を2025年までに100市町村とする。 当該租税特別措置は、創設以来適用実績が無いものの、民間事業者が事業資産の移転を行う場合、都市部と比較し地価・アクセス性・一定規模の用地確保等の面で有利な郊外部を事業者が選択する事は経済的に合理的であり、対策を講じない状態においては、都市機能は無秩序に配置される。このため、都市機能の計画的な配置にあたっては、民間事業者に対し移転のインセンティブを与える必要があり、課税の繰延べ措置を講ずることにより、資産の買換え等に伴う税負担が軽減され、効果的に資産の買換え等による設備投資等が行われることが期待されるため、施策実現に向けて有効な手段であり当該措置は必要である。一方、当該措置について、創設から約5年程度経過しているにも関わらず、適用実績が無い理由については、本税制は創設から約5年程度経過しているが、市町村が立地適正化計画の検討を開始し、また、事業化にあたって地元、関係部局等の調整・協議等を含め策定に至るまでには一定の期間(約2~4年程度)を要するところ、民間事業者が本税制の適用の前提となる誘導施設等整備事業の認定を受けるためには、立地適正化計画に位置付けられた都市機能誘導区域内における誘導施設等を整備する事業であることが要件となっていることがある。また、民間事業者は事業化に向けての本格的な検討を開始し、事前調査、基本設計、各関係機関・地元調整等を行い、工事着工までも一定の期間を要し、</p>

		<p>さらに工事期間として、着工から竣工までにも一定の期間を要する。従って、本税制の適用対象となる認定誘導事業による誘導施設の整備が竣工されるまでは、市町村が立地適正化計画の検討を開始し、策定してからさらに相応の時間（数年単位かかる）を要するものである。</p> <p>しかしながら、立地適正化計画を策定した市町村数は、制度が創設された平成26年の年度末時点で0団体だったものが、平成27年末時点で1団体、平成28年度末時点で100団体、平成29年度末時点で142団体、平成30年度末時点で231団体と着実に増加し、現在では263団体（令和元年6月30日時点）にまで達しており、民間事業者が誘導施設の整備事業に取り組むための前提条件は整いつつある。</p> <p>現に、平成29年には、立地適正化計画に基づく2件の誘導施設等整備事業が認定され、また、今回の延長要望期間中においても現時点で立地適正化計画に基づく4件の事業の認定が見込まれているところである。今後、認定誘導事業の増加により誘導施設への買換えが進むことが想定され、コンパクト・プラス・ネットワークの一層の推進を図るためにも、都市機能誘導区域内への都市機能の集約に直接的な効果を発揮する本税制の延長が必要である。</p> <p>《達成目標に対する租税特別措置等の直接的効果》 課税の繰延べ措置を講ずることにより、資産の買換え等に伴う税負担が軽減され、効果的に資産の買換え等による設備投資等が行われることが期待されるため、施策実現に向けて有効な手段である。 <u>また、今後認定誘導事業の増加により誘導施設への買換えが進むことが想定されることから、事業者へのインセンティブを講ずることにより、立地適正化計画に位置付けられた誘導施設について、都市機能誘導区域内に立地する民間事業者により整備された当該施設数が増加している市町村数を増加させることについて寄与するものである。</u></p>
	⑤: 税収減を是認する理由等	<p>本特例措置を講ずることで、都市機能誘導区域の外から都市機能誘導区域内への医療・福祉・商業施設の円滑な移転を促し、効率的にアクセス可能なエリアへの立地を図ることが可能となることから、税収減を是認するに足る効果が認められる。</p>
11	相当性	<p>①: 租税特別措置等によるべき妥当性等</p> <p>都市機能誘導区域外から都市機能誘導区域内に移転する者を個別に捕捉して予算上補助していくことは、行政の効率性の観点から非効率であり、税制上の特例措置によることが相当である。なお、都市機能誘導区域外から都市機能誘導区域内に移転する者に対して一律に適用されるものであるため、公平原則の観点から問題はない。</p> <p>②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担</p> <p>本措置の他に、公共公益施設の整備促進を主たる目的とした補助制度等が存在する。一方で、本措置は都市機能誘導区域外から都市機能誘導区域内に移転する者に税制上のインセンティブを与え支援することで、都市機能集積の確実な確保を図るものであり、他の政策手段と明確な役割分担がなされている。</p> <p>③: 地方公共団体が協力する相当性</p> <p>地方税に関係しない。</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	前回の事前評価:平成28年8月
----	--------------------	-----------------



点検結果表

(行政機関名：国土交通省)

制度名	市街地再開発事業における特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長		
税目	法人税、法人住民税、法人事業税		
区分	<input type="checkbox"/> 新設	<input type="checkbox"/> 拡充	<input checked="" type="checkbox"/> 延長

(1) 達成目標

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 達成目標（都市機能更新率を令和5年度に44.5%とする）を達成すべき時期（目標達成時期）が、要望に係る本特例措置の適用期間の最終年度において、示されていない。</p> <p>② 達成目標（地震時等に著しく危険な密集市街地の面積（平成30年度3,149ha）を令和2年度までに概ね解消する）について、達成すべき水準（目標値）が定量的に示されていない。</p> <p>③ 所期の達成目標（都市機能集積率を前年度比+0%以上とする）を削除する合理的な理由が明らかになされていない。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 達成目標を達成すべき時期は、本特例措置の適用期間の最終年度（令和5年度）と同一である。</p> <p>② 住生活基本計画（平成28年3月閣議決定）において下記のとおり記載されている成果指標を引用した。 「地震時等に著しく危険な密集市街地の面積」 約4,450ha（平成27速報）→おおむね解消（平成32） ここでいう「おおむね解消」とは「おおむね0haとする」という意図であり、また、平成30年度末時点の面積が3,149haとなっている。 令和2年度までに、本特例の他、老朽建築物の除却・建替や道路等の整備等を総合的に推進する事業（防災・安全交付金等）、延焼防止性能を向上させるための規制措置等が相まって、住生活基本計画等に定める目標の達成に向けて、引き続き密集市街地の安全性能の向上に取り組んでいく。</p> <p>③ 本特例措置は保留床の取得者に対し、税制上のインセンティブを提供し、市街地再開発事業の施行の円滑化を図ることで、土地の高度利用と都市機能の更新が図られるとともに、コンパクトシティの推進及び密集市街地の解消を図ることを目的としている。一方で、従前の政策目標は、都市機能の拡散・集積の動向を評価する指標としては有効であったが、本特例措置による都市中心部での都市機能の更新とともに図られる居住の集約を通じたコンパクトシティの推進を直接的に示す点において、都市機能更新率の方が優れていることから、所期の達成目標を削除し、都市機能更新率を令和5年度に44.5%とする政策目標に変更した。</p>
<p>【点検結果】</p> <p>① 要望に係る本特例措置（法人税）の延長期間は令和5年3月31日までであるが、期間の最終年度である令和4年度までの目標が明らかになされていないため、この点を課題とする。</p> <p>②・③ 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p>

(2) 過去の適用数

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 過去の適用数（平成30年度の法人税）が把握されていない。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 本特例の適用数及び適用額については、平成29年度の適用件数及び適用額が最新となっている「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書」を元に記載を行った。</p>

<p>平成30年度における適用数は、「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書」の数値が存在しないため、平成27～平成29年度の平均適用件数と同じく5件程度と見込まれる。</p>
<p>【点検結果】</p> <p>① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p>

(3) 将来の適用数

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 将来の適用数（令和元年度及び5年度の法人税）が予測されていない。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 令和元年度及び令和5年度における適用数は、平成27～平成29年度の平均適用件数と同じく5件程度と見込まれる。</p>
<p>【点検結果】</p> <p>① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p>

(4) 過去の減収額

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 過去の減収額（法人税、法人住民税及び法人事業税）が税目ごとに把握されていない。</p> <p>② 過去の減収額（平成30年度の法人税、法人住民税及び法人事業税）が把握されていない。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>①・② 事前評価書に追記した。 なお、平成30年度の適用額は、平成27～平成29年度の平均値を用いた。</p>
<p>【点検結果】</p> <p>①・② 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p>

(5) 将来の減収額

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 将来の減収額（法人税、法人住民税及び法人事業税）が税目ごとに予測されていない。</p> <p>② 将来の減収額（令和元年度及び5年度の法人税、法人住民税及び法人事業税）が予測されていない。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>①・② 事前評価書に追記した。 なお、令和元年度及び令和5年度の適用額は、平成27～平成29年度の平均値を用いた。</p>
<p>【点検結果】</p> <p>①・② 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p>

(6) 過去の効果

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 達成目標（都市機能更新率を平成31年度に44.3%とする）に対する過去の効果（平成28年度及び29年度）が年度ごとに把握されていない。</p> <p>② 達成目標（都市機能更新率を平成31年度に44.3%とする）に対する過去の効果（平成27年度及び30年度）について、算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかになされていない。</p> <p>③ 達成目標（都市機能更新率を平成31年度に44.3%とする）に対する過去の直接的な効果について、「本措置により保留床の取得者に対し、税制上のインセンティブが提供されることで、市街地再開発事業の施行の円滑化が図られ、土地の高度利用と都市機能の更新、コンパクトシティの推進に資する」と説明されているが、他の政策手段や経済情</p>
---

勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が把握されていない。

④ 達成目標（地震時等に著しく危険な密集市街地の面積（平成27年度約4,450ha）を平成32年度までに概ね解消する）に対する過去の効果（平成28年度及び29年度）が年度ごとに把握されていない。

⑤ 達成目標（地震時等に著しく危険な密集市街地の面積（平成27年度約4,450ha）を平成32年度までに概ね解消する）に対する過去の効果（平成27年度及び30年度）について、算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされていない。

⑥ 達成目標（地震時等に著しく危険な密集市街地の面積（平成27年度約4,450ha）を平成32年度までに概ね解消する）に対する過去の直接的な効果について、「本措置により保留床の取得者に対し、税制上のインセンティブが提供されることで、市街地再開発事業の施行の円滑化が図られ、密集市街地の解消に資する」と説明されているが、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が把握されていない。

⑦ 所期の達成目標（都市機能集積率を前年度比+0%以上とする）に対する過去の効果が把握されておらず、本特例措置が達成目標の実現に十分に寄与するのかが明らかにされていない。

⑧ 達成目標（「都市機能更新率を平成31年度に44.3%とする」、「地震時等に著しく危険な密集市街地の面積（平成27年度約4,450ha）を平成32年度までに概ね解消する」及び「都市機能集積率を前年度比+0%以上とする」）に対する過去の効果について、租特透明化法に基づき把握される過去の適用数7件（平成29年度）は、10件未満と僅少であるにもかかわらず、その原因が分析されておらず、そのような適用実態を踏まえても本特例措置が達成目標の実現に十分に寄与したことが明らかにされていない。

**【国土交通省の補足説明】**

① ご指摘の年度の都市機能更新率は、次の通り。  
平成28年度：41.8%、平成29年度：42.1%。

② 都市機能更新率は、特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区（都市再開発方針に位置付けられた2号2項地区）における宅地面積のうち、4階建て以上の建築物の宅地面積の割合であり、各都道府県・指定都市等に対する調査に基づき、以下の計算式により算定している。  
都市機能更新率（%）＝2号2項地区内の4階建て以上の宅地面積／2号2項地区内の宅地面積

③ 「特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区等」における、平成27年度から平成29年度の間に新たに建築された4階建て以上の建築物の宅地面積のうち市街地再開発事業によるものの割合は約15%であり、延長要望期間中においても同程度の効果が見込まれる。  
また、市街地再開発事業は平均で年間約20件完了している一方、本特例措置は平均で年間5件の適用実績があり、過去の適用実績から類推し、1事業あたり3件の適用があると仮定すると、毎年2事業について適用されていることとなるため、本特例措置は、市街地再開発事業の10%の推進に貢献していると考えられ、ひいては都市機能更新率の上昇に寄与することが見込まれるところであり、本措置等により市街地再開発事業の施行の円滑化を促進し、都市機能更新率の一層の上昇を図ることが必要である。

④ ご指摘の年度の地震時等に著しく危険な密集市街地の面積は、次の通り。  
平成28年度：4,039ha、平成29年度：3,422ha。

⑤ 以下の2つの評価指標について、一定の水準に達すること等により「地震時等に著しく危険な密集市街地」の解消に至り、平成29年度末の3,422haから平成30年度末の3,149haに減少した。

**【延焼危険性を表す指標】**  
住宅戸数密度が80戸/ha以上あり、かつ、不燃領域率が40%未満（又は木防率2/3以上、又は延焼抵抗率35%未満）であると、延焼の危険性が著しいとされる。  
・住宅戸数密度：地区内の住宅戸数を地区面積で除した密度。その地区の燃え広がりやすさを表す。  
・不燃領域率：地区内における一定規模以上の道路や公園等の空地面積と、地区内の全建物建築面積に対する耐火建築物等の建築面積の比率から算定される、地区面積に対する不燃化面積の割合。その地区の燃え広がりにくさを表す。

・木防率：地区内の全建物棟数に占める木造建物棟数の割合。その地区の燃え広がりやすさを表す。  
・延焼抵抗率：建物の構造・規模によって異なる「延焼限界距離」の半分のパツファを発生させたときの、大規模空地等を除いた地区面積に対するパツファに含まれない面積の比率。その地区の燃え広がりにくさを表す。

**【避難困難性を表す指標】**  
地区内閉塞度が「5段階評価で3, 4, 5」（避難確率が97%未満である状態）であると、避難困難性が著しいとされる。  
・地区内閉塞度：地区面積、道路幅員別や道路形状（両端接続、行き止まり）別の延長、建物の耐震性能・防火性能別の棟数から算定される確率指標。その地区の内部から地区周縁までの避難の困難さを表す。

⑥ 平成27年度～平成29年度において施行された、本特例措置の適用対象となる市街地再開発事業の区域を含む「地震時等に著しく危険な密集市街地」のうち、平成30年度末時点で解消されている面積の合計は約98haである。

⑦ (1)③で説明したとおり、達成目標は都市機能更新率に変更されており、その過去の効果及び寄与は、事前評価書及び(6)①～③、⑤に記載したとおり。

⑧ 市街地再開発事業においては、その施行に必要な事業費を保留床の処分金により回収することが不可欠であり、保留床が円滑に処分されなければ、事業が成立しない。保留床処分にあたっては、一般的に、保留床取得者を大量に募るよりは、保留床の大部分を取得する者を少数募る方が高効率であるため、保留床を取得する者は少数に限られる。  
市街地再開発事業の年間の完了数は約20件と、必ずしも多く行われる事業ではないため、少数の保留床取得者のうち、本特例の適用要件である用途、面積、買換等を満たす者は僅少となる。  
一方で、前述のとおり、保留床取得者がいなければ、保留床が円滑に処分されず、事業が成立しないため、本特例は上記③及び⑥に示すように、本特例措置が達成目標の実現に寄与していると考ええる。

**【点検結果】**

① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。  
② 計算に用いた数値が明らかにされていないことから、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。  
③ 分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。  
④ 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。  
⑤・⑥ 分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。  
⑦ 前回の政策評価時に設定していた達成目標に対する効果を明らかにする観点から、所期の達成目標に対する過去の効果を把握する必要があり、都市機能集積率について、「他に類似している指標が存在する等の理由から平成28年度より算出を取りやめている」としても、平成27年度については把握されているはずであり、また、28年度以降についても、「他に類似している指標」を用いて把握に努めるべきであることから、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。  
⑧ そのような適用実態を踏まえても本特例措置が達成目標の実現に十分に寄与したことが明らかにされておらず、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。

(7) 将来の効果

**【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】**

① 達成目標の測定指標（都市機能更新率を令和5年度に44.5%とする）に対する将来の効果が予測されておらず、本特例措置が達成目標の実現に十分に寄与するのかが明らかにされていない。  
② 達成目標の測定指標（地震時等に著しく危険な密集市街地の面積（平成30年度



<p>3, 149ha) を令和2年度までに概ね解消する) に対する将来の効果が予測されておらず、本特例措置が達成目標の実現に十分に寄与するのか明らかにされていない。</p>
<p><b>【国土交通省の補足説明】</b></p> <p>① (6)③で説明したとおり、新たに建築された4階建て以上の建築物の宅地面積のうち市街地再開発事業によるものの割合は約15%であり、延長要望期間中においても同程度の効果が見込まれる。また、本特例措置は、市街地再開発事業の10%の推進に貢献していると考えられるため、都市機能更新率の増分のうち、本特例措置の寄与は約15%×10%=約1.5%となる。</p> <p>② (6)⑥で説明したとおり、市街地再開発事業により、平成30年度末時点で約98haの「地震時等に著しく危険な密集市街地」が解消されており、延長要望期間中においても同程度の効果が見込まれる。</p>
<p><b>【点検結果】</b></p> <p>① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されたが、「新たに建築された4階建て以上の建築物の宅地面積のうち市街地再開発事業によるものの割合は約15%であり、延長要望期間中においても同程度の効果が見込まれる」との説明では、将来の効果について定量的に予測されていないため、この点を課題とする。</p> <p>② 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されたが、「市街地再開発事業により、平成30年度末時点で約98haの『地震時等に著しく危険な密集市街地』が解消されており、延長要望期間中においても同程度の効果が見込まれる」との説明では、将来の効果について定量的に予測されていないため、この点を課題とする。</p> <p>また、達成目標（「都市機能更新率を令和5年度に44.5%とする」及び「地震時等に著しく危険な密集市街地の面積（平成30年度3, 149ha）を令和2年度までに概ね解消する」）に対する将来の効果について、「新たに建築された4階建て以上の建築物の宅地面積のうち市街地再開発事業によるものの割合は約15%であり、延長要望期間中においても同程度の効果が見込まれる」及び「市街地再開発事業により、平成30年度末時点で約98haの『地震時等に著しく危険な密集市街地』が解消されており、延長要望期間中においても同程度の効果が見込まれる」と説明されているが、予測される将来の適用数5件（令和元年度）、5件（令和2年度）、5件（令和3年度）、5件（令和4年度）及び5件（令和5年度）は、10件未満と僅少であるにもかかわらず、その原因が分析されておらず、そのような適用見込みを踏まえても本特例措置が達成目標の実現に十分に寄与することが明らかにされていないため、この点を課題とする。</p>

点検項目(1)、(6)及び(7)に課題があり、その中でも(6)過去の効果が把握されていないことから、分析・説明の内容が著しく不十分な評価書と考えられる。

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	市街地再開発事業における特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長
2	対象税目	①: 政策評価の対象税目 法人税: 義(国税 10) 法人住民税: 義、法人事業税: 義
		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》 個人又は法人が所有する事業用資産を譲渡し、市街地再開発事業の保留床を取得し事業の用に供した場合、譲渡益の一部に対する課税を将来に繰り延べる。(繰延割合 80%)
		《要望の内容》 措置の適用期限を3年間延長する。 ・所得税: 令和5年 12月 31日 まで ・法人税: 令和5年3月 31日 まで
		《関係条項》 ・租税特別措置法(昭和 32 年法律第 26 号)第 65 条の7 第1項表5、第 65 条の8、第 65 条の9、第 68 条の 78 第1項表5
5	担当部局	国土交通省都市局市街地整備課
6	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期: 令和元年 8月 分析対象期間: 平成 28 年度～令和5年度
7	創設年度及び改正経緯	昭和 44 年度 創設 昭和 50、55、60、平成 2、3、8、13、18、23、29 年度 適用期限の延長 平成 10 年度 対象地域の拡大及び認定再開発事業の追加 平成 23 年度 認定再開発事業を除外 平成 26 年度 対象資産、施行区域面積の要件追加
8	適用又は延長期間	3年間 ・所得税: 令和3年1月1日～令和5年 12月 31日 ・法人税: 令和2年4月1日～令和5年3月 31日
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》 市街地再開発事業の推進により、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るとともに、コンパクトシティの推進及び密集市街地の解消を図る。
		《政策目的の根拠》 (土地の高度利用と都市機能の更新) ・都市再開発法(昭和 44 年法律第 38 号)第 123 条 「国及び地方公共団体は、施行者に対し、市街地再開発事業に必要な資金の融通又はあつせんその他の援助に努めるものとする。」 ・経済財政運営と改革の基本方針 2019(令和元年6月閣議決定) 第2章 Society 5.0 時代にふさわしい仕組みづくり 3. 地方創生の推進 (1)東京一極集中の是正、地方への新たな人の流れの創出 「中枢中核都市等に民間投資を呼び込むため、都市再生を力強く進める。」

		<p>(コンパクトシティの推進)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・経済財政運営と改革の基本方針 2019(令和元年6月閣議決定) 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 (基本的な考え方) 「人口減少やインフラの老朽化が進展する中、各地域の実情に応じたコンパクト・プラス・ネットワークの推進とともに、地域を支える高速交通ネットワークの早期整備・活用や地域生活に不可欠なインフラの維持・計画的更新を図りつつ、インフラの統廃合や広域的な取組の推進、予防保全に基づくメンテナンスサイクルを徹底し、ライフサイクルコストを低減させるなど、時代の変化に対応した構造的な制度改革を進める。」</li> </ul> <p>(密集市街地の解消)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・経済財政運営と改革の基本方針 2019(令和元年6月閣議決定) 第2章 Society 5.0 時代にふさわしい仕組みづくり 5. 重要課題への取組 (7)暮らしの安全・安心 ①防災・減災と国土強靱化 「安全なまちづくりに向け、住宅・建築物の耐震化や地盤の強化、木造密集市街地の改善、無電柱化、民間投資の活用を進める。」</li> <li>・住生活基本計画(平成 28 年3月閣議決定) 第2 目標と基本的な施策 目標8 住宅地の魅力の維持・向上 「国土強靱化の理念を踏まえ、火災や地震、洪水・内水、津波・高潮、土砂災害等の自然災害等に対する防災・減災対策を推進し、居住者の安全性の確保・向上を促進」 「密集市街地の改善整備(中略)等により居住者の災害時の安全性の向上を図る」</li> <li>・国土強靱化基本計画(平成 30 年 12 月閣議決定) 第3章 国土強靱化の推進方針 2 施策分野ごとの国土強靱化の推進方針 (個別施策分野の推進方針) (2)住宅・都市 「密集市街地の延焼防止等の大規模火災対策や住宅・建築物・学校等の耐震化の目標が着実に達成されるよう、公園・街路等の活用による避難地・避難路の整備、老朽化マンション等の建替え、建築物の耐震改修を進める(中略)。これらの取組を推進するために、地方公共団体等への支援策や税制の活用、(中略)などにより、ハード対策とソフト対策を適切に組み合わせさせて実施する」</li> </ul>
--	--	--

		②: 政策体系における政策目的の位置付け	<p>政策目標7 都市再生・地域再生の推進                  施策目標 25 都市再生・地域再生を推進する                  参考指標 61 都市機能更新率                  政策目標4 水害等災害による被害の軽減                  施策目標 11 住宅・市街地の防災性を向上する                  業績指標 43 地震時等に著しく危険な密集市街地の面積</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》                  &lt;測定指標&gt;                  ・都市機能更新率                  平成30年度 42.5% → 令和5年度 44.5%                  ※都市機能更新率とは、特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区等における宅地面積に占める4階建て以上の建築物の宅地面積の割合をいう。</p> <p>・地震時等に著しく危険な密集市街地の面積                  平成30年度 3,149ha → 令和2年度までに概ね解消                  ※地震時等に著しく危険な密集市街地とは、密集市街地のうち、延焼危険性又は避難困難性が高く、地震時等における最低限の安全性が確保されていない、著しく危険な密集市街地をいう。</p> <p>※コンパクトシティの推進に関する業績指標としては、これまで「都市機能集積率」を使用していた。これは人口10万人以上の各都市の市域全体の延床面積に占める主要な拠点地域の延床面積の割合を算出したもので、都市機能の拡散・集積の動向を評価する指標としては有効であったが、他に類似している指標が存在する等の理由から平成28年度より算出を取りやめているため、今回より、居住の集約を通じたコンパクトシティの推進に資する都市中心部での高度利用の状況をより直接的に示す都市機能更新率を使用することとする。</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》                  本措置により保留床の取得者に対し、税制上のインセンティブを提供し、市街地再開発事業の施行の円滑化を図ることで、土地の高度利用と都市機能の更新が図られるとともに、コンパクトシティの推進及び密集市街地の解消が図られ、政策目的の達成に寄与することが見込まれる。</p>
10	有効性等	①: 適用数	<p>平成27年度:3件                  平成28年度:5件                  平成29年度:7件                  ※租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書より抜粋                  ※前回要望時の所期の想定では、平成27年度から29年度の期間中の適用数を33件程度と見込んでおり、民間事業者の経営上の判断等により同期間中15件の実績となったが、政策目的の実現に着実に寄与している。平成24年度から26年度の適用数も15件であり、想定外に僅少ではない。</p> <p>平成30年度:5件                  令和元年度:5件                  令和2年度:5件                  令和3年度:5件                  令和4年度:5件</p>

		<p>令和5年度:5件                  平成30年度以降についても、5件/年(平成27～平成29年度の平均適用件数)程度の適用が見込まれる。</p>																																																																						
	②: 適用額	<p>平成27年度:約327百万円                  平成28年度:約548百万円                  平成29年度:約16,147百万円                  ※租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書より抜粋</p> <p>平成30年度:約5,674百万円                  令和元年度:約5,674百万円                  令和2年度:約5,674百万円                  令和3年度:約5,674百万円                  令和4年度:約5,674百万円                  令和5年度:約5,674百万円                  平成30年度以降についても、約5,674百万円/年(平成27～平成29年度の平均適用額)程度の適用が見込まれる。</p>																																																																						
	③: 減収額	<p>(算定根拠)                  法人税及び法人事業税:適用額×税率(年度により変動)=減収額                  法人住民税:法人税減収額×税率(年度により変動)=減収額</p> <p>となるため、前述の各年度の適用(見込み)額から算定すると、減収額は以下の表の通り。</p> <p style="text-align: right;">(単位:百万円)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>平成27</th> <th>28</th> <th>29</th> <th>30</th> <th>令和元</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>法人税</td> <td>78</td> <td>128</td> <td>3,778</td> <td>1,316</td> <td>1,316</td> <td>1,316</td> <td>1,316</td> <td>1,316</td> <td>1,316</td> </tr> <tr> <td>税率(%)</td> <td>23.9</td> <td>23.4</td> <td>23.4</td> <td>23.2</td> <td>23.2</td> <td>23.2</td> <td>23.2</td> <td>23.2</td> <td>23.2</td> </tr> <tr> <td>法人住民税</td> <td>10</td> <td>17</td> <td>487</td> <td>170</td> <td>92</td> <td>92</td> <td>92</td> <td>92</td> <td>92</td> </tr> <tr> <td>税率(%)</td> <td>12.9</td> <td>12.9</td> <td>12.9</td> <td>12.9</td> <td>7.0</td> <td>7.0</td> <td>7.0</td> <td>7.0</td> <td>7.0</td> </tr> <tr> <td>法人事業税</td> <td>22</td> <td>37</td> <td>1,082</td> <td>380</td> <td>545</td> <td>545</td> <td>545</td> <td>545</td> <td>545</td> </tr> <tr> <td>税率(%)</td> <td>6.7</td> <td>6.7</td> <td>6.7</td> <td>6.7</td> <td>9.6</td> <td>9.6</td> <td>9.6</td> <td>9.6</td> <td>9.6</td> </tr> </tbody> </table>	年度	平成27	28	29	30	令和元	2	3	4	5	法人税	78	128	3,778	1,316	1,316	1,316	1,316	1,316	1,316	税率(%)	23.9	23.4	23.4	23.2	23.2	23.2	23.2	23.2	23.2	法人住民税	10	17	487	170	92	92	92	92	92	税率(%)	12.9	12.9	12.9	12.9	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	法人事業税	22	37	1,082	380	545	545	545	545	545	税率(%)	6.7	6.7	6.7	6.7	9.6	9.6	9.6	9.6	9.6
年度	平成27	28	29	30	令和元	2	3	4	5																																																															
法人税	78	128	3,778	1,316	1,316	1,316	1,316	1,316	1,316																																																															
税率(%)	23.9	23.4	23.4	23.2	23.2	23.2	23.2	23.2	23.2																																																															
法人住民税	10	17	487	170	92	92	92	92	92																																																															
税率(%)	12.9	12.9	12.9	12.9	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0																																																															
法人事業税	22	37	1,082	380	545	545	545	545	545																																																															
税率(%)	6.7	6.7	6.7	6.7	9.6	9.6	9.6	9.6	9.6																																																															
	④: 効果	<p>《政策目的の達成状況及び達成目標の実現状況》                  ・都市機能更新率                  平成27年度に40.9%であった都市機能更新率が平成30年度には42.5%に上昇しており、本措置等によって市街地再開発事業を促進することによって「土地の高度利用と都市機能の更新」及び「コンパクトシティの推進」という政策目的の達成に向けた効果が現れている。本指標については令和5年度に44.5%とすることを目標としており、その達成に向けて、引き続き本措置の継続が必要である。</p> <p>・地震時等に著しく危険な密集市街地の面積                  平成27年度に4,435haであった地震時等に著しく危険な密集市街地の面積が平成30年度には3,149haと減少しており、本措置等によって市街地再開発事業を促進することによる政策効果が現れている。本指標については令和2年度に概ね解消することを目標としており、その達成に向けて、引き続き本措置の継続が必要である。</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>・都市機能更新率 本措置により保留床の取得者に対し、税制上のインセンティブが提供されることで、市街地再開発事業の施行の円滑化が図られ、土地の高度利用と都市機能の更新、コンパクトシティの推進に資する。</p> <p>・地震時等に著しく危険な密集市街地の面積 本措置により保留床の取得者に対し、税制上のインセンティブが提供されることで、市街地再開発事業の施行の円滑化が図られ、密集市街地の解消に資する。</p>
	⑤ 税収減を是認する理由等	本措置等により市街地再開発事業が推進されることで、都市構造の改善、コンパクトシティの推進、密集市街地の解消を通じ地震・火災等による被害のリスクが低減される。また、市街地再開発事業1地区あたり約300億円の建設等投資による民間投資誘発効果があることから、市街地再開発事業の推進による効果と措置の適用による減収額とを比較すると 税収減を是認できるものと考えられる。
11	相当性	<p>① 租税特別措置等によるべき妥当性等 市街地再開発事業の保留床取得者を個別に捕捉して予算上補助していくことは、行政の効率性の観点から非効率であり、税制上の特例措置によることが相当である。</p> <p>② 他の支援措置や義務付け等との役割分担 市街地再開発事業には補助制度があるが、それらは従前権利者の権利保護や公共公益施設の整備促進を主たる目的とするものである。一方で、本特例措置は事業資金の確実な確保という観点から、保留床取得者を支援するものであり、他の政策手段と明確な役割分担がなされている。</p> <p>③ 地方公共団体が協力する相当性 地方税に関係しない。</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28年8月





## 点検結果表

(行政機関名：国土交通省)

制度名	防災街区整備事業に係る事業用資産の買換特例等の延長
税目	法人税、法人住民税、法人事業税
区分	<input type="checkbox"/> 新設 <input checked="" type="checkbox"/> 拡充 <input checked="" type="checkbox"/> 延長

## (1) 達成目標

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 達成目標の測定指標（地震時等に著しく危険な密集市街地の面積（平成30年度3,149ヘクタール）について、令和2年度までに概ね解消することを目指す）について、達成すべき水準が定量的に示されていない。</p> <p>② 達成目標の測定指標（地震時等に著しく危険な密集市街地の面積（平成30年度3,149ヘクタール）について、令和2年度までに概ね解消することを目指す）を達成すべき時期（目標達成時期）が、要望に係る本特例措置の適用期間の最終年度において、示されていない。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 住生活基本計画（平成28年3月閣議決定）において下記のとおり記載されている成果指標を引用した。</p> <p>「地震時等に著しく危険な密集市街地の面積」 約4,450ha（平成27速報）→おおむね解消（平成32） ここでいう「おおむね解消」とは「おおむね0haとする」という意図である。また、平成30年度末時点の面積が3,149haとなっている。</p> <p>令和2年度までに、本特例の他、老朽建築物の除却・建替や道路等の整備等を総合的に推進する事業（防災・安全交付金等）、延焼防止性能を向上させるための規制措置等が相まって、住生活基本計画等に定める目標の達成に向けて、引き続き密集市街地の安全性能の向上に取り組んでいく。</p> <p>② 「地震時等に著しく危険な密集市街地」の目標としては、①のとおり令和2年度までにおおむね解消となっているため、令和3年度及び令和4年度の目標は設定されていない。</p> <p>今後、「地震時等に著しく危険な密集市街地」における取組状況等の把握に努めるとともに、令和3年3月に住生活基本計画の改定が見込まれることから、密集市街地に関する目標等についても、その過程で議論していく。</p>
<p>【点検結果】</p> <p>① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p> <p>② 分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。</p>

## (2) 過去の適用数

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 過去の適用数（平成30年度の法人税）が把握されていない。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 適用数と適用額の実績については、直近の租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書から抜粋したものを記載した。</p> <p>上記に記載のない平成30年度の法人税の適用数は、平成27～平成29年度の実績と令和2年度～令和4年度の推計の平均として算定し、評価書に記載した。</p>
<p>【点検結果】</p> <p>① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p>

## (3) 将来の適用数

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 将来の適用数（令和元年度の法人税）が予測されていない。</p> <p>② 将来の適用数（令和2年度から4年度まで）について、「自治体へのヒアリングにより、現在具体的に計画されている防災街区整備事業から推計」と説明されているが、算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされていない。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 令和元年度の法人税の適用見込は、平成27～平成29年度の実績と令和2年度～令和4年度の推計の平均として算定し、評価書に記載した。</p> <p>② 各都道府県を対象に、防災街区整備事業の実施を検討している地区の有無について調査を行い、その結果等を受け、防災街区整備事業が見込まれる一つの地方公共団体に対し、検討されている地区の区域面積、地権者数及びスケジュール等について、現時点の見込みをヒアリングした。</p> <p>その結果把握した令和2年度～令和4年度において実施予定である事業の区域面積、地権者数等を元に適用数を推計した。</p>
<p>【点検結果】</p> <p>① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p> <p>② 「把握した令和2年度～令和4年度において実施予定である事業の区域面積、地権者数等を元に適用数を推計した」との説明では、推計に当たって活用した算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされておらず、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。</p>

## (4) 過去の減収額

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 過去の減収額（法人税、法人住民税及び法人事業税）が税目ごとに把握されていない。</p> <p>② 過去の減収額（平成30年度の法人税並びに平成28年度から30年度までの法人住民税及び法人事業税）が年度ごとに把握されていない。</p> <p>③ 過去の減収額（法人税、法人住民税及び法人事業税）について、算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされていない。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>①～③ 過去の減収額（法人税、法人住民税及び法人事業税）を税目ごとに把握し、評価書に記載した。</p>
<p>【点検結果】</p> <p>①～③ 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p>

## (5) 将来の減収額

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 将来の減収額（法人税、法人住民税及び法人事業税）が税目ごとに予測されていない。</p> <p>② 将来の減収額（令和元年度の法人税並びに令和元年度から4年度までの法人住民税及び法人事業税）が年度ごとに予測されていない。</p> <p>③ 将来の減収額（法人税、法人住民税及び法人事業税）について、「自治体へのヒアリングにより、現在具体的に計画されている防災街区整備事業から推計」と説明されているが、算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典（算定の基礎となる適用額を含む。））が明らかにされていない。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>①・② 将来の減収額（法人税、法人住民税及び法人事業税）を税目ごとに予測し、評価書に記載した。</p> <p>③ (3)②と同様。</p>
<p>【点検結果】</p> <p>①・② 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p> <p>③ 点検項目(3)②の補足説明では、推計に当たって活用した算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされておらず、分析・説明の内容が不十分である</p>

と思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。

(6) 過去の効果

- 【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】
- ① 達成目標（地震時等に著しく危険な密集市街地の面積（平成27年度約4,450ヘクタール）について、平成32年度までに概ね解消する）に対する過去の効果（平成28年度及び29年度）について、年度ごとに把握されていない。
  - ② 達成目標（地震時等に著しく危険な密集市街地の面積（平成27年度約4,450ヘクタール）について、平成32年度までに概ね解消する）に対する過去の効果について、「地震時等に著しく危険な密集市街地は、平成30年度末時点で概ね解消には至っていないものの、その面積は3,149ヘクタールとなり、平成27年の4,450ヘクタールから3割弱が解消され、取組は着実に進んでいる」と説明されているが、算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされていない。
  - ③ 租特透明化法に基づき把握される過去の適用数42件（平成29年度）が前回評価時の将来予測7件とかなり離れていることについて、その原因が分析されていない。
  - ④ 達成目標（地震時等に著しく危険な密集市街地の面積（平成27年度約4,450ヘクタール）について、平成32年度までに概ね解消する）に対する過去の効果について、「地震時等に著しく危険な密集市街地は、平成30年度末時点で概ね解消には至っていないものの、その面積は3,149ヘクタールとなり、平成27年の4,450ヘクタールから3割弱が解消され、取組は着実に進んでいる」と説明されているが、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が把握されていない。

【国土交通省の補足説明】

- ① 「地震時等に著しく危険な密集市街地」の面積は以下のとおり推移している。  
約4,450ha（平成27速報）→4,039ha（平成28）→3,422ha（平成29）
- ② 以下の2つの評価指標について、一定の水準に達すること等により「地震時等に著しく危険な密集市街地」の解消に至り、平成29年度末の3,422haから平成30年度末の3,149haに減少した。また、3割弱の解消については、平成27年の4,450haから平成30年度末の3,149haを減じた値から、平成27年の4,450haを除すことにより算定した。  
【延焼危険性を表す指標】  
住宅戸数密度が80戸/ha以上あり、かつ、不燃領域率が40%未満（又は木防率2/3以上、又は延焼抵抗率35%未満）であると、延焼の危険性が著しいとされる。  
・住宅戸数密度：地区内の住宅戸数を地区面積で除した密度。その地区の燃え広がりやすさを表す。  
・不燃領域率：地区内における一定規模以上の道路や公園等の空地面積と、地区内の全建物建築面積に対する耐火建築物等の建築面積の比率から算定される、地区面積に対する不燃化面積の割合。その地区の燃え広がりにくさを表す。  
・木防率：地区内の全建物棟数に占める木造建物棟数の割合。その地区の燃え広がりをやすさを表す。  
・延焼抵抗率：建物の構造・規模によって異なる「延焼限界距離」の半分のバッファを発生させたときの、大規模空地等を除いた地区面積に対するバッファに含まれない面積の比率。その地区の燃え広がりにくさを表す。  
【避難困難性を表す指標】  
地区内閉塞度が「5段階評価で3, 4, 5」（避難確率が97%未満である状態）であると、避難困難性が著しいとされる。  
・地区内閉塞度：地区面積、道路幅員別や道路形状（両端接続、行き止まり）別の延長、建物の耐震性能・防火性能別の棟数から算定される確率指標。その地区の内部から地区周縁までの避難の困難さを表す。
- ③ 適用実績は「租特特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書」から引用しているため効果的な分析が困難であるが、本特例措置がより認知されてきた等の要因により前回評価時に想定した以上の法人が適用を受けたものと考えられる。
- ④ 平成27年度～平成29年度において施行された、本特例措置の適用対象となる防災街区整備事業の区域を含む「地震時等に著しく危険な密集市街地」のうち、平成30年度末時点で解消されている面積の合計は約30haである。

【点検結果】

- ① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。
- ②～④ 分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。

(7) 将来の効果

【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】

- ① 達成目標の測定指標（地震時等に著しく危険な密集市街地の面積（平成30年度末3,149ヘクタール）について、令和2年度までに概ね解消することを目指す）に対する将来の効果が予測されておらず、本特例措置が達成目標の実現に十分に寄与するのか明らかにされていない。

【国土交通省の補足説明】

- ① 本特例措置の適用が見込まれる「地震時等に著しく危険な密集市街地」内における防災街区整備事業は、1事業が予定されている。当該「地震時等に著しく危険な密集市街地」の面積は約37haである。  
当該防災街区整備事業に加えて、各地方公共団体において避難路となる道路の整備や、避難場所となる公園・空き地の整備、延焼防止性能の高い建築物への建替えに対する支援等が行われており、引き続き達成目標の実現に向けて取組を推進していく。

【点検結果】

- ① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されたが、「本特例措置の適用が見込まれる『地震時等に著しく危険な密集市街地』内における防災街区整備事業は、1事業が予定されている。当該『地震時等に著しく危険な密集市街地』の面積は約37haである」との説明では、将来の効果が年度ごとに予測されていないため、この点を課題とする。  
また、予測される将来の適用数4件（令和2年度）、5件（令和3年度）及び5件（令和4年度）は、10件未満と僅少であるにもかかわらず、その原因が分析されておらず、そのような適用見込みを踏まえても本特例措置が達成目標の実現に十分に寄与することが明らかにされていないため、この点を課題とする。  
また、将来の適用数20件（令和元年度）が過去の実績42件（平成29年度）とかなり離れているにもかかわらず、その原因が分析されておらず、そのような適用見込みを踏まえても本特例措置が達成目標（地震時等に著しく危険な密集市街地の面積（平成30年度末3,149ヘクタール）について、令和2年度までに概ね解消することを目指す）の実現に十分に寄与することが明らかにされていないため、この点を課題とする。  
また、達成目標（地震時等に著しく危険な密集市街地の面積（平成30年度末3,149ヘクタール）について、令和2年度までに概ね解消することを目指す）に対する将来の効果について、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が予測されておらず、事後的に直接的な効果を検証する方法も明らかにされていないため、この点を課題とする。

点検項目(1)、(3)、(5)、(6)及び(7)に課題があり、分析・説明の内容が不十分な評価書と考えられる。



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	防災街区整備事業に係る事業用資産の買換特例等の延長
2	対象税目	①: 政策評価の対象税目 法人税: 義(国税 29) 法人住民税、法人事業税: 義(自動連動)
		②: 上記以外の税目 所得税: 外
3	要望区分等の別	【新設・ <u>拡充</u> ・ <u>延長</u> 】 【単独・ <u>主管</u> ・ <u>共管</u> 】
4	内容	<p>《現行制度の概要》</p> <p>個人又は法人が、所有する事業用資産を耐火建築物などを建築するために譲渡し、防災街区整備事業による防災施設建築物の保留床を取得し事業の用に供した場合、譲渡価額のうち買換資産の取得価額を限度に、譲渡益の80%について課税を繰り延べることができる。</p> <p>《要望の内容》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・適用期限を3年間延長し、令和5年3月31日までとする。</li> <li>・譲渡資産に係る要件について、平成30年の建築基準法の改正によって、「耐火建築物」又は「準耐火建築物」と同等以上の延焼防止性能を有する建築物が位置付けられたこと等を踏まえて、拡充を行う。</li> </ul> <p>(要件の見直し)</p> <p>耐火建築物 → 耐火建築物等 準耐火建築物 → 準耐火建築物等</p> <p>《関係条項》</p> <p>租税特別措置法第65条の7、第65条の9、第68条の78、第68条の80</p>
5	担当部局	国土交通省住宅局市街地建築課
6	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期: 令和元年8月 分析対象期間: 平成28年度～令和4年度
7	創設年度及び改正経緯	平成16年 創設 平成18年 延長 平成23年 延長 平成26年 縮減・延長 平成29年 延長
8	適用又は延長期間	3年間(令和2年度～令和4年度)
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》 特に大火の可能性が高い防災上危険な密集市街地において、防災街区整備事業を強力に促進することにより、当該密集市街地の防災に関する機能の確保と土地の合理的かつ健全な利用を図り、もって都市の安全性の向上を図る。
		《政策目的の根拠》 「住生活基本計画(平成28年3月18日閣議決定)」において延焼危険性や避難困難性の指標を考慮した「地震時等に著しく危険な密集市街地」を解消することが位置づけられているほか、「経済財政運営と改革の基本方針2019(令和元年6月21日閣議決定)」においては、木造密集市街地の改善を進めることが位置づけられている。

		さらに、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策(平成30年12月14日閣議決定)」の一環として、「地震時等に著しく危険な密集市街地に関する緊急対策」が位置づけられており、2018年度(平成30年度)～2020年度(令和2年度)の3年間で、耐火性能の低い建築物の除却、建替の促進等の取組を進めているところ。
	②: 政策体系における政策目的の位置付け	政策目標4 ……水害等災害による被害の軽減 施策目標11 ……住宅・市街地の防災性を向上するに包含
	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》 地震時等に著しく危険な密集市街地を概ね解消する。</p> <p>&lt;測定指標&gt; 地震時等に著しく危険な密集市街地(※)の面積(平成30年度末3,149ヘクタール)について、令和2年度までに概ね解消することを目指す。【住生活基本計画(平成28年3月18日閣議決定)、国土強靱化基本計画(平成30年12月14日閣議決定)】</p> <p>※ 密集市街地のうち、延焼危険性又は避難困難性が高く、地震時等における最低限の安全性が確保されていない、著しく危険な密集市街地</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》 地震時等に著しく危険な密集市街地においては、延焼危険性や避難困難性が特に高く、地震時等において、大規模な火災の発生の可能性又は道路閉塞による地区外への避難経路の喪失の可能性があり、生命・財産の安全性の確保が著しく困難であると認められることから、同市街地を解消することは、都市の安全性の向上に寄与するものである。</p>
10	有効性等	<p>①: 適用数</p> <p>【適用実績】 平成27年度: 34件 平成28年度: 31件 平成29年度: 42件 ※租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書より抜粋 ※前回評価(平成28年)時の適用見込み(7件/年度)に対し、適用実績は大幅に上回っており、適用数が僅少とはなっていない。</p> <p>平成30年度: 20件 令和元年度: 20件 ※上記2年分については、租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書の数値が存在しないため、適用見込みは平成27～平成29年度の実績と令和2年度～令和4年度の推計の平均として算定し、以下の数字を用いた。 (34件+31件+42件+4件+5件+5件)÷6年間=20件</p> <p>【将来推計】 令和2年度: 4件 令和3年度: 5件 令和4年度: 5件 ※自治体へのヒアリングにより、現在具体的に計画されている防災街</p>

		区整備事業から推計。																																			
②: 適用額	<p><b>【適用額】</b>                  平成 27 年度: 8,765 百万円                  平成 28 年度: 7,180 百万円                  平成 29 年度: 3,055 百万円                  ※租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書より抜粋</p> <p>平成 30 年度: 3,204 百万円                  令和 元年度: 3,204 百万円                  ※上記2年分については、租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書の数値が存在しないため、適用見込は平成 27～平成 29 年度の実績と令和2年度～令和4年度の推計の平均として算定し、以下の数字を用いた。                  (8,765+7,180+3,055+63+79+79)÷6 年間≒3,204 百万円</p> <p><b>【将来推計】</b>                  令和2年度: 63 百万円                  令和3年度: 79 百万円                  令和4年度: 79 百万円                  ※自治体へのヒアリングにより、現在具体的に計画されている防災街区整備事業から推計。</p>																																				
③: 減収額	<p><b>【減収額】</b></p> <p style="text-align: right;">(単位: 百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>平成 27</th> <th>28</th> <th>29</th> <th>30</th> <th>令和 元</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>法人税</td> <td>2,095</td> <td>1,680</td> <td>715</td> <td>743</td> <td>743</td> <td>15</td> <td>18</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>法人住民税</td> <td>270</td> <td>217</td> <td>92</td> <td>96</td> <td>52</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>法人事業税</td> <td>587</td> <td>481</td> <td>205</td> <td>215</td> <td>308</td> <td>6</td> <td>8</td> <td>8</td> </tr> </tbody> </table> <p>法人税 = 適用額 × 税率                  法人住民税 = 法人税減収額 × 税率                  法人事業税 = 適用額 × 税率</p> <p>税率は、以下の割合で計算している。                  法人税率                  平成 27 年 : 23.9%                  平成 28、29 年 : 23.4%                  平成 30～令和4年 : 23.2%                  法人住民税率                  平成 27～30 年 : 12.9%                  令和元～4年 : 7.0%                  法人事業税率                  平成 27～30 年 : 6.7%                  令和元～4年 : 9.6%</p>	年度	平成 27	28	29	30	令和 元	2	3	4	法人税	2,095	1,680	715	743	743	15	18	18	法人住民税	270	217	92	96	52	1	1	1	法人事業税	587	481	205	215	308	6	8	8
年度	平成 27	28	29	30	令和 元	2	3	4																													
法人税	2,095	1,680	715	743	743	15	18	18																													
法人住民税	270	217	92	96	52	1	1	1																													
法人事業税	587	481	205	215	308	6	8	8																													

		※令和2～4年度は、自治体へのヒアリングにより、現在具体的に計画されている防災街区整備事業から推計。
	④: 効果	<p>《政策目的の達成状況及び達成目標の実現状況》                  保留床処分の円滑化により、事業の確実かつ円滑な推進に寄与するとともに、防災再開発促進地区内の危険密集市街地の防災性の向上に寄与している。                  また、買換において譲渡された土地等についても、防災性の高い建築物が建築されることとなり、防災街区整備事業の施行地区以外の防災再開発促進地区内の危険密集市街地の防災性の向上にも寄与している。                  その結果、地震時等に著しく危険な密集市街地は、平成 30 年度末時点で概ね解消には至っていないものの、その面積は 3,149 ヘクタールとなり、平成 27 年の 4,450 ヘクタールから3割弱が解消され、取組は着実に進んでいる。</p> <p>《達成目標に対する租税特別措置等の直接的効果》                  密集市街地の整備を促進するための防災街区整備事業の成立には、保留床の処分が不可欠であるが、本特例により、保留床の処分が円滑になり、事業参加者の負担軽減が図られ、事業の推進に資する。また、買換において譲渡された土地等についても、防災性の高い不燃建築物が建築されることとなり、防災街区整備事業の施行地区以外の防災再開発促進地区内の防災性の向上にも寄与することとなる。</p>
	⑤: 税収減を是認する理由等	<p>地震時等に著しく危険な密集市街地が存在する地域では、道路等の整備等と沿道建築物の不燃化や共同建替による不燃化、老朽木造建築物の除却等の対策が実施されており、確実な進捗が見られるが、そのなかには、公共施設の整備の遅れや権利関係が複雑している等の隘路を抱えている地域も存在する。本特例をはじめとした関連施策によって防災街区整備事業を推進し、これらの地域のより一層の整備改善が進むことは都市の安全性の向上に資するため、税収減を是認するに足る効果が認められる。</p>
11	相当性	<p>①: 租税特別措置等によるべき妥当性等                  本特例は課税繰延であり、最終的な納税額に変化は生じないため、補助金と比して国庫への負担が少ないことから、政策目的実現のための手段として適切である。</p> <p>②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担                  予算上の措置は、施行者に対して防災施設建築物の整備等に要する費用の一部を支援するものである。一方、本特例は、事業の成立に不可欠である保留床の処分の円滑化を図るため、事業参加者の負担を軽減する唯一の措置であることから、明確な役割分担ができています。</p> <p>③: 地方公共団体が協力する相当性                  ー</p>
12	有識者の見解	ー
13	前回の事前評価又は事後評価の実施時期	平成28年8月(平成29年度税制改正要望時)【国交 22】



<令和2年度税制改正要望関係> 租税特別措置等に係る政策評価の点検シート (R1国交06)

(評価実施府省: 国土交通省)

【基本情報】

Table with 10 rows and 10 columns containing basic information about the tax measure, including regime name, content, policy objectives, evaluation targets, and implementation period.

【総括表】

Large summary table with 30 columns and 20 rows, detailing the application of tax measures and their impact across various categories and years.

点検結果表

(行政機関名：国土交通省)

制度名	海上運送業における特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置の延長		
税目	法人税、法人住民税、法人事業税		
区分	<input type="checkbox"/> 新設	<input type="checkbox"/> 拡充	<input checked="" type="checkbox"/> 延長

(1) 達成目標

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 新たな測定指標（(外航) 令和4年度までに日本商船隊の燃費効率を平成20年度比で21%改善する）を追加する合理的な理由が明らかにされていない。</p> <p>② 達成目標の測定指標（(外航) 我が国の外航海運の発展を図るため、国際競争力の強化を図り安定的な国際海上輸送を確保することとし、平成29年度時点における過去6年間の日本商船隊の輸送比率の平均である10%を元に、その輸送比率を維持する）を達成すべき時期（目標達成時期）が、要望に係る本特例措置の適用期間の最終年度において、示されていない。</p> <p>③ 達成目標の測定指標（(外航) NOx削減：新造船について平成23年からの国際海事機関（IMO）二次規制削減率（一次規制値比20%削減）を上回る22%削減する）を達成すべき時期（目標達成時期）が、要望に係る本特例措置の適用期間の最終年度において、示されていない。</p> <p>④ 達成目標の測定指標（(内航) NOx：新造船について平成23年からの国際海事機関（IMO）二次規制削減率（一次規制値比20%削減）を上回る22%の削減を行う）を達成すべき時期（目標達成時期）が、要望に係る本特例措置の適用期間の最終年度において、示されていない。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 国際海事機関（IMO）において、令和12年を目途とした新たなCO2削減に係る目標が掲げられ、我が国においてもIMOの目標を達成する必要が生じたところ。当該目標を達成するために必要となる令和4年度時点における燃費改善値を本特例期間の達成目標としました。</p> <p>② 日本商船隊の輸送比率に係る目標は、税制の特例期間全てに適用されることから、令和4年度における目標は10%となります。</p> <p>③ NOx削減に係る目標に係る目標は、税制の特例期間全てに適用されることから、令和4年度における目標は22%削減となります。</p> <p>④ NOx排出量の目標については、削減率22%（平成22年比）の維持を毎年の目標としております。</p>
<p>【点検結果】</p> <p>①～④ 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p>

(2) 過去の適用数

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>なし。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>—</p>
<p>【点検結果】</p> <p>なし。</p>

(3) 将来の適用数

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 将来の適用数（内航の法人税）について、「令和元年度以降については、過去5年間（H26～H30）の新造船隻数、税制特例措置利用状況等を基に算出」と説明されているが、算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされていない。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 評価書に記載しました。</p>
<p>【点検結果】</p> <p>① 分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。</p>

(4) 過去の減収額

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 過去の減収額（内航の法人税、法人住民税及び法人事業税）が税目ごとに把握されていない。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 評価書に記載しました。</p>
<p>【点検結果】</p> <p>① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p>

(5) 将来の減収額

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 将来の減収額（内航の法人税、法人住民税及び法人事業税）が税目ごとに予測されていない。</p> <p>② 将来の減収額（内航の法人税、法人住民税及び法人事業税）について、「令和元年度以降については、『令和元年度以降の適用見込み額×法人税率（23.2%）』により算出」と説明されているが、算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典（算定の基礎となる適用額を含む。））が明らかにされていない。</p>
<p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 評価書に記載しました。</p> <p>② 評価書に記載しました。</p>
<p>【点検結果】</p> <p>① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p> <p>② 「令和元年度以降の適用見込み額」は「令和元年度以降については、過去5年間の新造船隻数、税制特例措置利用状況等を基に推計」と説明されているが、その推計内容が明らかにされておらず、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。</p>

(6) 過去の効果

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 達成目標（(外航) 輸送比率：平成22年度時点における過去5年間の日本商船隊の輸送比率である約10%を元に、引き続きその輸送比率を維持する）に対する過去の直接的効果について、「本租税特別措置を利用することにより、CO2、NOx削減など厳しい環境要件に適合した船舶が国際海運へ確実に供給され、日本商船隊の船隊規模の維持・整備が図られる。仮に本租税特別措置が認められなかった場合、(1) 船舶所有者が、船隊整備の際に必要なキャッシュフローを確保できず、保有する船舶の船体整備を円滑に行うことができず、安定的に日本商船隊への船舶の供給ができなくなる恐れがある。(2) 環境負荷低減船の普及を妨げることになる」と説明されているが、過去の効果（達成目標の実現状況）から、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が把握されていない。</p> <p>② 達成目標（(外航) CO2：平成31年度までに日本商船隊からのCO2排出量を平成</p>
---

16年度比で19%削減する)に対する過去の直接的効果について、「本租税特別措置を利用することにより、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>削減など厳しい環境要件に適合した船舶が国際海運へ確実に供給され、日本商船隊の船隊規模の維持・整備が図られる。仮に本租税特別措置が認められなかった場合、(1)船舶所有者が、船隊整備の際に必要なキャッシュフローを確保できず、保有する船舶の船体整備を円滑に行うことができず、安定的に日本商船隊への船舶の供給ができなくなる恐れがある。(2)環境負荷低減船の普及を妨げることになる」と説明されているが、過去の効果(達成目標の実現状況)から、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が把握されていない。

③ 達成目標((外航)NO<sub>x</sub>:新造船について平成23年からの国際海事機関(IMO)2次規制削減率(1次規制値比20%削減)を上回る22%削減する)に対する過去の直接的効果について、「本租税特別措置を利用することにより、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>削減など厳しい環境要件に適合した船舶が国際海運へ確実に供給され、日本商船隊の船隊規模の維持・整備が図られる。仮に本租税特別措置が認められなかった場合、(1)船舶所有者が、船隊整備の際に必要なキャッシュフローを確保できず、保有する船舶の船体整備を円滑に行うことができず、安定的に日本商船隊への船舶の供給ができなくなる恐れがある。(2)環境負荷低減船の普及を妨げることになる」と説明されているが、過去の効果(達成目標の実現状況)から、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が把握されていない。

④ 達成目標((外航)「CO<sub>2</sub>:平成31年度までに日本商船隊からのCO<sub>2</sub>排出量を平成16年度比で19%削減する」、「NO<sub>x</sub>:新造船について平成23年からの国際海事機関(IMO)2次規制削減率(1次規制値比20%削減)を上回る22%削減する」及び「輸送比率:平成22年度時点における過去5年間の日本商船隊の輸送比率である約10%を元に、引き続きその輸送比率を維持する」)に対する過去の効果について、「CO<sub>2</sub>削減:日本商船隊からのCO<sub>2</sub>排出量を19%削減し目標達成(平成16年度比)」、「NO<sub>x</sub>削減:新造船について目標値である22%以上の削減を達成(平成22年度比)」及び「輸送比率:我が国商船隊の輸送比率の目標値が10%であるところ、平成30年度においては8.7%であったが、日本商船隊の輸送量については、横ばいとなっている」と説明されているが、過去の外航日本船舶に係る適用数は0件(平成30年度)であり、本特例措置が達成目標の実現に寄与したとは考えにくい。そのため、僅少であることの原因を分析する必要がある。

⑤ 達成目標の測定指標((内航)CO<sub>2</sub>:年間70隻程度(約9万トン CO<sub>2</sub>削減に相当)の省エネに資する船舶を普及する)に対する過去の効果について、「事業者へのアンケート調査等に基づき算出」と説明されているが、算定根拠(計算式、計算に用いた数値及びその出典)が明らかにされていない。

⑥ 達成目標の測定指標((内航)CO<sub>2</sub>:年間70隻程度(約9万トン CO<sub>2</sub>削減に相当)の省エネに資する船舶を普及する)に対する過去の直接的効果について、「本租税特別措置を利用することにより、内航環境低負荷船は、平成29年度で16隻、平成30年度で11隻導入され、平成29年度は約1.2万トン、平成30年度は約0.3万トンのCO<sub>2</sub>削減がなされた。前回要望時の『本税制特別措置が適用される年間代替取得隻数を14隻以上とする』という目標に対して、平成29年度は目標を達成している。平成30年度の取得隻数は11隻であったが、事業者の財務状況及び船舶の建造サイクルにより当該特例措置を活用する状況になかったこと等が考えられる。仮に本租税特別措置が認められなかった場合、内航環境低負荷船等への転換の妨げになり、政策目的が達成できない」と説明されているが、過去の効果(達成目標の実現状況)から、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が把握されていない。

⑦ 達成目標の測定指標((内航)NO<sub>x</sub>:新造船について22%の削減を行う(平成22年度比))に対する過去の効果について、「事業者へのアンケート調査等に基づき算出」と説明されているが、算定根拠(計算式、計算に用いた数値及びその出典)が明らかにされていない。

⑧ 達成目標の測定指標((内航)NO<sub>x</sub>:新造船について22%の削減を行う(平成22年度比))に対する過去の直接的効果について、「本租税特別措置を利用することにより、内航環境低負荷船は、平成29年度で16隻、平成30年度で11隻導入され、平成29年度は約1.2万トン、平成30年度は約0.3万トンのCO<sub>2</sub>削減がなされた。前回要望時の『本税制

特別措置が適用される年間代替取得隻数を14隻以上とする』という目標に対して、平成29年度は目標を達成している。平成30年度の取得隻数は11隻であったが、事業者の財務状況及び船舶の建造サイクルにより当該特例措置を活用する状況になかったこと等が考えられる。仮に本租税特別措置が認められなかった場合、内航環境低負荷船等への転換の妨げになり、政策目的が達成できない」と説明されているが、過去の効果(達成目標の実現状況)から、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が把握されていない。

⑨ 達成目標の測定指標((内航)本税制特別措置が適用される年間代替取得隻数を14隻以上とする)に対する過去の効果が年度ごとに把握されていない。

⑩ 達成目標の測定指標((内航)本税制特別措置が適用される年間代替取得隻数を14隻以上とする)に対する過去の効果について、「年間代替取得隻数を14隻以上とすることが目標値であるところ、平成26年度～平成30年度の平均は16隻であり、目標を達成している」と説明されているが、算定根拠(計算式、計算に用いた数値及びその出典)が明らかにされていない。

⑪ 達成目標の測定指標((内航)本税制特別措置が適用される年間代替取得隻数を14隻以上とする)に対する過去の直接的効果について、「本租税特別措置を利用することにより、内航環境低負荷船は、平成29年度で16隻、平成30年度で11隻導入され、平成29年度は約1.2万トン、平成30年度は約0.3万トンのCO<sub>2</sub>削減がなされた。前回要望時の『本税制特別措置が適用される年間代替取得隻数を14隻以上とする』という目標に対して、平成29年度は目標を達成している。平成30年度の取得隻数は11隻であったが、事業者の財務状況及び船舶の建造サイクルにより当該特例措置を活用する状況になかったこと等が考えられる。仮に本租税特別措置が認められなかった場合、内航環境低負荷船等への転換の妨げになり、政策目的が達成できない」と説明されているが、過去の効果(達成目標の実現状況)から、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が把握されていない。

【国土交通省の補足説明】

① 個船の輸送量について回答するのは困難です。

② 本特例措置の直接的な効果についても、事業者への調査等により把握に努めております。(平成26年度:1.3%、平成27年度:1.4%、平成28年度:1.5%、平成29年度:1.6%、平成30年度:1.8%)

③ CO<sub>2</sub>排出量の削減とNO<sub>x</sub>排出量の削減は相反関係にあり、CO<sub>2</sub>排出量の削減によりNO<sub>x</sub>排出量の増加が懸念されることから、NO<sub>x</sub>排出量に係る目標を設定しているところです。なお、NO<sub>x</sub>排出量については、事業者への調査により把握に努めております。

④ 日本商船隊とは、我が国外航海運企業が運航する2,000総トン数以上の外航商船群であり、「外航日本船舶」及び「外航日本船舶以外の船舶」等が対象となります。従って、適用実績及び達成目標の寄与については「外航日本船舶」及び「外航日本船舶以外の船舶」の合算値で評価することが適当であると考えます。

⑤ 海事局内航課による「内航海運業に係る税制利用状況調査」の報告実績に基づき、以下式により算出しております。

$$[\text{年間CO}_2\text{削減量}] = [\text{税制適用船舶の総トン数}] \times [1\text{トンあたりのCO}_2\text{排出量}] \times [\text{CO}_2\text{削減率}]$$

⑥ 達成目標については、本税制措置の他、予算措置等の支援措置と合わせて達成することとしておりますが、本税制措置の適用により、毎年約0.8万トン(平成26～30年度平均)のCO<sub>2</sub>排出量が削減されており、船舶のCO<sub>2</sub>排出量の削減に寄与しています。

⑦ 事業者から聞き取った数値を平均して算出しております。

⑧ 本税制特別措置の利用により、平成26～30年度の過去5年間において、NO<sub>x</sub>の排出量を削減(削減率22%(平成22年比))しており、船舶のNO<sub>x</sub>排出量の削減に寄与しています。

⑨ 評価書に記載し、対応済み。

⑩ ⑨と合わせて対応済み。

⑪ 達成目標に対しては、本税制措置の他、予算措置等の支援措置と併せて達成することとしており、例えば過去5年間において、毎年16隻(平成26年度～平成30年度平均)が本制度を利用しておりますが、これが本税制措置による直接的な効果と認識しており

<p>ます。 【備考】 ご指摘を踏まえ、評価書を修正致しました。</p>
<p>【点検結果】 ①～④ 分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。 ⑤ 計算に用いた数値が明らかにされていないことから、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。 ⑥～⑪ 分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。</p>

## (7) 将来の効果

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】 ① 達成目標の測定指標（(外航) 令和4年度までに日本商船隊の燃費効率を平成20年度比で21%改善する）に対する将来の効果が予測されており、本特例措置が達成目標の実現に十分寄与するのかが明らかにされていない。 ② 達成目標の測定指標（(外航) 我が国の外航海運の発展を図るため、国際競争力の強化を図り安定的な国際海上輸送を確保することとし、平成29年度時点における過去6年間の日本商船隊の輸送比率の平均である10%を元に、その輸送比率を維持する）に対する将来の効果について、「令和元年度から令和4年度の数値については目標値」と説明されているが、算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされていない。 ③ 達成目標の測定指標（(外航) 我が国の外航海運の発展を図るため、国際競争力の強化を図り安定的な国際海上輸送を確保することとし、平成29年度時点における過去6年間の日本商船隊の輸送比率の平均である10%を元に、その輸送比率を維持する）に対する将来の効果について、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が予測されており、事後的に直接的な効果を検証する方法も明らかにされていない。 ④ 達成目標の測定指標（(外航) CO<sub>2</sub>削減：令和2年度までに日本商船隊からのCO<sub>2</sub>排出量を平成16年度比で21%削減する）に対する将来の効果について、「令和元年度から令和4年度の数値については目標値（但し、CO<sub>2</sub>の数値については予測値）」と説明されているが、算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされていない。 ⑤ 達成目標の測定指標（(外航) CO<sub>2</sub>削減：令和2年度までに日本商船隊からのCO<sub>2</sub>排出量を平成16年度比で21%削減する）に対する将来の効果について、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が予測されており、事後的に直接的な効果を検証する方法も明らかにされていない。 ⑥ 達成目標の測定指標（(外航) NO<sub>x</sub>削減：新造船について平成23年からの国際海事機関（IMO）2次規制削減率（1次規制値比20%削減）を上回る22%削減する）に対する将来の効果について、「令和元年度から令和4年度の数値については目標値」と説明されているが、算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされていない。 ⑦ 達成目標の測定指標（(外航) NO<sub>x</sub>削減：新造船について平成23年からの国際海事機関（IMO）2次規制削減率（1次規制値比20%削減）を上回る22%削減する）に対する将来の効果について、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が予測されており、事後的に直接的な効果を検証する方法も明らかにされていない。 ⑧ 達成目標（(外航) 日本商船隊の船体規模の維持・整備、CO<sub>2</sub>及びNO<sub>x</sub>の削減）に対する将来の効果について、予測される将来の外航日本船舶に係る適用数0件（令和元年度から4年度まで）は、10件未満と僅少であるにもかかわらず、その原因が分析されており、そのような適用見込みを踏まえても本特例措置が達成目標の実現に十分に寄与することが明らかにされていない。 ⑨ 達成目標の測定指標（(内航) CO<sub>2</sub>：令和4年度までに内航海運からのCO<sub>2</sub>排出量</p>
---

<p>年間9万トン削減（省エネに資する船舶を年間70隻程度普及）を図る）に対する将来の効果について、「令和元年度から令和4年度の数値については目標値」と説明されているが、算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされていない。 ⑩ 達成目標の測定指標（(内航) CO<sub>2</sub>：令和4年度までに内航海運からのCO<sub>2</sub>排出量年間9万トン削減（省エネに資する船舶を年間70隻程度普及）を図る）に対する将来の効果について、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が予測されており、事後的に直接的な効果を検証する方法も明らかにされていない。 ⑪ 達成目標の測定指標（(内航) NO<sub>x</sub>：新造船について平成23年からの国際海事機関（IMO）2次規制削減率（1次規制値比20%削減）を上回る22%の削減を行う）に対する将来の効果について、「令和元年度から令和4年度の数値については目標値」と説明されているが、算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされていない。 ⑫ 達成目標の測定指標（(内航) NO<sub>x</sub>：新造船について平成23年からの国際海事機関（IMO）2次規制削減率（1次規制値比20%削減）を上回る22%の削減を行う）に対する将来の効果について、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が予測されており、事後的に直接的な効果を検証する方法も明らかにされていない。 ⑬ 達成目標の測定指標（(内航) 本税制特例措置が適用される年間代替取得隻数を14隻以上とする）に対する将来の効果が予測されており、本特例措置が達成目標の実現に十分寄与するのかが明らかにされていない。</p> <p>【国土交通省の補足説明】 ① 令和12年度に対平成20年比で燃費効率40%改善することを見据えた際の必要な達成目標となります。 ② 政策目標の目標値になります。 ③ 個船の輸送量を把握するのは困難です。 ④ 達成目標の測定指標については、過去の実績をもとに予測に努めております。 ⑤ 本特例措置の直接的な効果についても、過去の実績をもとに予測に努めております。（令和元年度：1.9%、令和2年度：2.0%） ⑥ 政策目標の目標値になります。 ⑦ CO<sub>2</sub>排出量の削減とNO<sub>x</sub>排出量の削減は相反関係にあり、CO<sub>2</sub>排出量の削減によりNO<sub>x</sub>排出量の増加が懸念されることから、NO<sub>x</sub>排出量に係る目標を設定しているところですが、NO<sub>x</sub>排出量については、事業者への調査により把握に努めております。 ⑧ 日本商船隊とは、我が国外航海運企業が運航する2,000総トン数以上の外航商船群であり、「外航日本船舶」及び「外航日本船舶以外の船舶」等が対象となります。従って、適用実績及び達成目標の寄与については両者の合算値で評価することが適当と考えます。 ⑨ 地球温暖化対策計画(2016年5月閣議決定)において、令和12年度までに船舶からのCO<sub>2</sub>排出量の削減を157万トン(平成25年度比)ですが、これは年間あたりで必要な削減量は9万トン程度となるため、この数字を達成目標としております。また隻数換算すると現時点では年間70隻程度となるため、現時点ではこの数字を要望期間中の達成目標(測定指標)としております。 ⑩ 評価書本文「10 有効性等」-「①適用数」に記載したとおり、本税制特例措置の適用により、毎年14隻の普及が本特例措置の直接的な効果の予測になり、またその効果については事業者への調査により把握に努めております。 ⑪ 国際海事機関（IMO）2次規制において、NO<sub>x</sub>の排出量の削減率は20%に設定されています。達成目標はこの設定を上回る22%を目標として定めています。 ⑫ 評価書本文「10 有効性等」-「①適用数」に記載したとおり、本税制特例措置の適用により、毎年14隻の普及が本特例措置の直接的な効果の予測になり、またその効果については事業者への調査により把握に努めております。 ⑬ 過去5年間に、本税制特例措置を毎年16隻（平成26年度～平成30年度平均）適用しているため、要望に係る期間においても現実的に達成可能な範囲の目標と考えております。</p>
---

【点検結果】

- ①～⑧ 分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする
- ⑨ 達成目標の測定指標（内航）CO<sub>2</sub>：令和4年度までに内航海運からのCO<sub>2</sub>排出量年間9万トン削減（省エネに資する船舶を年間70隻程度普及を図る）に対する平成26年度から30年度までの実績の平均は、年度当たり68,830トンであることから、当該達成目標の測定指標に対する将来の効果について、「地球温暖化対策計画(2016年5月閣議決定)において、令和12年度までに船舶からのCO<sub>2</sub>排出量の削減を157万トン(平成25年度比)ですが、これは年間あたりで必要な削減量は9万トン程度となる」との説明では、令和元年度から4年度までの間、毎年度9万トン削減すると予測される算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされておらず、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。
- ⑩・⑪ 分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。
- ⑫ 「本税制特例措置の適用により、毎年14隻の普及が本特例措置の直接的な効果の予測になり、またその効果については事業者への調査により把握に努めております」との説明では、具体的にどのような調査により、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果を予測又は事後的に検証するのか明らかにされておらず、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。
- ⑬ 分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。

点検項目(3)、(5)、(6)及び(7)に課題があり、その中でも(7)将来の効果が予測されていないことから、分析・説明の内容が著しく不十分な評価書と考えられる。



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	海上運送業における特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置の延長
2	対象税目	①: 政策評価の対象税目 法人税:義(国税 20)、法人住民税:義、法人事業税:義
		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》 個人または法人が、所有する船舶を譲渡し、新たに、租税特別措置法等に定める環境負荷低減に資する設備を有する船舶を取得した場合、譲渡益の80%について課税を繰り延べることができる。
		《要望の内容》 適用期限を3年間延長し、令和5年3月31日までとする。
		《関係条項》 ・租税特別措置法第37条～第37条の4、第65条の7～9、第66条の6 ・同法施行令第25条、第39条の7、第39条の14～20 ・同法施行規則第18条の5、第22条の11
5	担当部局	国土交通省海事局外航課、内航課
6	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期:令和元年8月 分析対象期間:平成26年度～令和4年度
7	創設年度及び改正経緯	昭和49年度 創設
		平成17年度 拡充(内航海運業に係る参入規制:許可制→登録制)
		平成18年度 延長(船舶への買換えを新造船又は環境負荷低減船に限定)
		平成23年度 延長(船舶→減価償却資産の廃止) (中古船の船齢要件厳格化) (新造船に環境負荷低減要件付加)
		平成26年度 延長(譲渡船の船齢要件厳格化) (環境負荷低減要件の追加)
平成29年度 延長(2,000トン以上の船舶に係る環境要件厳格化) (トン数標準税制認定事業者及びその海外子会社が所有する船舶の適用除外)		
8	適用又は延長期間	3年間(令和2年度～令和4年度)
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》 (外航) 外航船舶の調達には多額の資金を要するところ、譲渡船舶の売却益を活用して代替を促進することにより、計画的かつ安定的に日本商船隊の維持・整備を図りつつ、環境負荷低減を実現することを目的とする。

		<p>(内航) 多額の資金を要する船舶の調達において、譲渡船舶の売却益を活用して代替船舶を確保し、我が国の国民生活及び経済活動を支える基幹的輸送インフラである内航海運に係る船舶の代替を促進することで、安定的な輸送サービスの確保を図りつつ、環境負荷の低減を実現することを目的とする。</p> <p>《政策目的の根拠》 (外航) ・第169回国会「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律(法律第53号)審議」における附帯決議 「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(中略)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。」</p> <p>(内航) ・「交通政策基本計画」(平成27年2月13日閣議決定)該当箇所抜粋 「基本方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」 「目標④さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める」 ・「地球温暖化対策計画」(平成28年5月13日閣議決定)該当箇所抜粋 第2節 地球温暖化対策・施策 1. 温室効果ガスの排出削減、吸収等に関する対策・施策 (1)温室効果ガスの排出削減対策・施策 ① エネルギー起源二酸化炭素 D. 運輸部門の取組 (g) 鉄道、船舶、航空機の対策 ○船舶分野の省エネ化 船舶部門においては、革新的な省エネルギー技術の実証を行うなど、省エネルギーに資する船舶等の普及促進を図ってきたところであり、今後も引き続きこうした船舶の普及促進を図る。</p>
②: 政策体系における政策目的の位置付け	<p>(外航) 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:19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進 みなどの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</p> <p>(内航) 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保全</p>	

	<p>③: 達成目標及びその実現による寄与</p>	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》 (外航) 日本商船隊の船隊規模の維持・整備、CO2及びNOxの削減 〈測定指標〉 ・我が国の外航海運の発展を図るため、国際競争力の強化を図り安定的な国際海上輸送を確保することとし、平成29年度時点における過去6年間の日本商船隊の輸送比率の平均である10%を元に、その輸送比率を維持する。 船舶の環境性能向上 〈測定指標〉 ・CO2削減: 令和2年度までに日本商船隊からのCO2排出量を平成16年度比で21%削減する(排出原単位ベース。設備以外の運航効率化も含む。)。令和4年度までに日本商船隊の燃費効率を平成20年度比で21%改善する。 ・NOx削減: 新造船について平成23年からの国際海事機関(IMO)二次規制削減率(一次規制値比20%削減)を上回る22%削減する。</p> <p>(内航) 船舶の環境性能向上、船舶の代替取得の促進 〈測定指標〉 ・CO2: 令和4年度までに内航海運からのCO2排出量年間9万トン削減(省エネに資する船舶を年間70隻程度普及)を図る。 ・NOx: 新造船について平成23年からの国際海事機関(IMO)二次規制削減率(一次規制値比20%削減)を上回る22%の削減を行う。 ・本税制特例措置が適用される年間代替取得隻数を14隻以上とする。</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》 (外航) 船舶取得のための資金確保が困難な状況においても、安定的な船舶供給を実現するとともに、老朽船等から、より効率的で安全性・環境性の高い船舶への代替を促進していくことに寄与する。</p> <p>(内航) 船舶取得のための資金確保が困難な状況においても、老朽船から、より新しく、かつ環境性能の高い船舶への代替を促進することで内航海運の安定的な輸送サービスの確保を図りつつ、環境負荷の低減を実現していくことに寄与する。</p>
<p>10: 有効性等</p>	<p>①: 適用数</p>	<p>・租税特別措置の適用状況の透明化等に関する法律に基づく実態調査では、外航船舶、内航船舶の合計が記載されており、外航、内航それぞれにおいて政策目的・要件等が異なり、分別して把握する必要があることから、海事局において調査を実施し、適用状況の把握を行っている。</p>

		<p>(外航) 【適用隻数】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>R1</th> <th>R2</th> <th>R3</th> <th>R4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>外航日本船舶 (適用者数)</td> <td>0 (0)</td> <td>0 (0)</td> <td>0 (0)</td> <td>1 (1)</td> <td>0 (0)</td> <td>0 (0)</td> <td>0 (0)</td> <td>0 (0)</td> <td>0 (0)</td> </tr> <tr> <td>外航日本船舶 以外の船舶 (適用者数)</td> <td>15 (13)</td> <td>16 (15)</td> <td>13 (9)</td> <td>7 (5)</td> <td>9 (5)</td> <td>12 (9)</td> <td>12 (9)</td> <td>12 (9)</td> <td>12 (9)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※平成30年度までは、海事局外航課による「外航海運における税制利用状況調査」により適用状況を把握 ※令和元年度以降については過去の実績(直近5年間(H26~H30)の平均)をもとに推計 ※政策目的において計画的かつ安定的に維持・整備を図ることとしている「日本商船隊」とは、我が国外航海運企業が運航する2,000総トン数以上の外航商船群であり、表中の「外航日本船舶」と「外航日本船舶以外の船舶」等が対象 ・前回の本租税特別措置に関する政策評価における想定数は、H28年度17隻、H29年度17隻、H30年度17隻であり、実績値はH28年度13隻、H29年度7隻、H30年度9隻であるが、船舶の取得数は外航海運事業者の船舶の建造サイクル等により変動することから、適用数が想定外に僅少となっているとは言えない。</p> <p>(内航) 【適用隻数】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>R1</th> <th>R2</th> <th>R3</th> <th>R4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>内航船舶 (適用者数)</td> <td>13 (13)</td> <td>21 (21)</td> <td>18 (15)</td> <td>16 (16)</td> <td>11 (10)</td> <td>16 (16)</td> <td>16 (16)</td> <td>16 (16)</td> <td>16 (16)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※平成30年度までは海事局内航課による「内航貨物船に係る税制利用状況調査」により適用状況を把握 ※令和元年度以降については、過去5年間(H26~H30)の新造船隻数、税制特例措置利用状況等を基に算出。 ・前回の本租税特別措置に関する政策評価における想定数は、H28年度14隻、H29年度14隻、H30年度16隻であるところ、実績値はH28年度18隻、H29年度16隻、H30年度11隻であり、想定外に僅少とはなっていない。</p>	年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	外航日本船舶 (適用者数)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	外航日本船舶 以外の船舶 (適用者数)	15 (13)	16 (15)	13 (9)	7 (5)	9 (5)	12 (9)	12 (9)	12 (9)	12 (9)	年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	内航船舶 (適用者数)	13 (13)	21 (21)	18 (15)	16 (16)	11 (10)	16 (16)	16 (16)	16 (16)	16 (16)
年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4																																											
外航日本船舶 (適用者数)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)																																											
外航日本船舶 以外の船舶 (適用者数)	15 (13)	16 (15)	13 (9)	7 (5)	9 (5)	12 (9)	12 (9)	12 (9)	12 (9)																																											
年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4																																											
内航船舶 (適用者数)	13 (13)	21 (21)	18 (15)	16 (16)	11 (10)	16 (16)	16 (16)	16 (16)	16 (16)																																											
<p>②: 適用額</p>		<p>・租税特別措置の適用状況の透明化等に関する法律に基づく実態調査では、外航船舶、内航船舶の合計が記載されており、外航、内航それぞれにおいて政策目的・要件等が異なり、分別して把握する必要があることから、海事局において調査を実施し、適用状況の把握を行っている。</p>																																																		

		(外航) 【適用額】 (単位:百万円)									
		年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
区分	外航日本船舶	0	0	0	822	0	0	0	0	0	
外航日本船舶以外の船舶		13,856	17,977	12,440	5,974	10,860	12,221	12,221	12,221	12,221	
<p>※ 平成30年度までは、海事局外航課による「外航海運における税制利用状況調査」により適用状況を把握</p> <p>※ 令和元年度以降については過去の実績(直近5年間平均(H26～H30))をもとに推計。</p> <p>※ 政策目的において計画的かつ安定的に維持・整備を図ることとしている「日本商船隊」とは、我が国外航海運企業が運航する2,000総トン数以上の外航商船群であり、表中の「外航日本船舶」と「外航日本船舶以外の船舶」等が対象</p> <p>※ 適用者数が少数となっている年度もあり、1社あたりの適用額の割合が高くなることもあるが、特定の者のみが適用者となる偏りはない。</p>											
		(内航) 【適用額】 (単位:百万円)									
		年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
区分	内航船舶	1,456	3,533	2,032	3,025	942	2,224	2,224	2,224	2,224	
<p>※平成30年度までは、海事局内航課による「内航海運業に係る税制利用状況調査」により適用状況を把握</p> <p>※令和元年度以降については、過去5年間の新造船隻数、税制特例措置利用状況等を基に推計</p> <p>※過去5年間における適用金額の上位者の大半が毎年入れ替わっていることから、本租税特例措置の利用者が特定の者へ偏っている状況ではないと史料。</p>											
③: 減収額	<p>・租税特別措置の適用状況の透明化等に関する法律に基づく実態調査では、外航船舶、内航船舶の合計が記載されており、外航、内航それぞれにおいて政策目的・要件等が異なり、分別して把握する必要があることから、海事局において調査を実施し、適用状況の把握を行っている。</p>										

		(外航) 1. 法人税 【減収額】 (単位:百万円)									
		年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
区分	外航日本船舶	0	0	0	192	0	0	0	0	0	
外航日本船舶以外の船舶		3,533	4,297	2,911	1,398	2,520	2,835	2,835	2,835	2,835	
<p>※ 平成30年度までは、海事局外航課による「外航海運における税制利用状況調査」により適用状況を把握</p> <p>※ 令和元年度以降については、「令和元年度以降の適用見込み額×法人税率(23.2%)」により算出</p> <p>※ 政策目的において計画的かつ安定的に維持・整備を図ることとしている「日本商船隊」とは、我が国外航海運企業が運航する2,000総トン数以上の外航商船群であり、表中の「外航日本船舶」と「外航日本船舶以外の船舶」等が対象</p>											
		2. 法人住民税 【減収額】 (単位:百万円)									
		年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
区分	外航日本船舶	0	0	0	25	0	0	0	0	0	
外航日本船舶以外の船舶		611	554	376	180	325	366	198	198	198	
<p>※ 「法人住民税＝法人税減収額 × 税率(注)」により算出 注)平成26年度:17.3%、平成27年度～令和元年度:12.9%、令和2年度～令和4年度:7.0%</p>											
		3. 法人事業税 【減収額】 (単位:百万円)									
		年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
区分	外航日本船舶	0	0	0	13	0	0	0	0	0	
外航日本船舶以外の船舶		187	288	195	94	169	190	198	198	198	
<p>※ 「法人事業税＝法人税減収額 × 税率(注)」により算出 注)平成26年度:5.3%、平成27年度～令和元年度:6.7%、令和2年度～令和4年度:7.0%</p>											

		(内航) 1. 法人税 【減収額】 (単位:百万円)																																																	
		<table border="1"> <tr> <th>年度</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>R1</th> <th>R2</th> <th>R3</th> <th>R4</th> </tr> <tr> <th>区分</th> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>内航船舶</td> <td>371</td> <td>844</td> <td>475</td> <td>708</td> <td>219</td> <td>516</td> <td>516</td> <td>516</td> <td>516</td> </tr> </table>	年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	区分										内航船舶	371	844	475	708	219	516	516	516	516																			
		年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4																																								
		区分																																																	
		内航船舶	371	844	475	708	219	516	516	516	516																																								
		<p>※平成 30 年度までは、海事局内航課による「内航海運業に係る税制利用状況調査」により適用状況を把握                  ※令和元年度以降については、「令和元年度以降の適用見込み額×法人税率(23.2%)」により算出</p>																																																	
		2. 法人住民税 【減収額】 (単位:百万円)																																																	
		<table border="1"> <tr> <th>年度</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>R1</th> <th>R2</th> <th>R3</th> <th>R4</th> </tr> <tr> <th>区分</th> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>内航船舶</td> <td>64</td> <td>109</td> <td>61</td> <td>91</td> <td>28</td> <td>67</td> <td>36</td> <td>36</td> <td>36</td> </tr> </table>	年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	区分										内航船舶	64	109	61	91	28	67	36	36	36																			
		年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4																																								
		区分																																																	
内航船舶	64	109	61	91	28	67	36	36	36																																										
<p>※「法人住民税＝法人税減収額 × 税率(注)」により算出                  注)平成 26 年度:17.3%、平成 27 年度～令和元年度:12.9%、令和 2 年度～令和 4 年度:7.0%</p>																																																			
3. 法人事業税 【減収額】 (単位:百万円)																																																			
<table border="1"> <tr> <th>年度</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>R1</th> <th>R2</th> <th>R3</th> <th>R4</th> </tr> <tr> <th>区分</th> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>内航船舶</td> <td>20</td> <td>57</td> <td>32</td> <td>47</td> <td>15</td> <td>35</td> <td>36</td> <td>36</td> <td>36</td> </tr> </table>	年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	区分										内航船舶	20	57	32	47	15	35	36	36	36																					
年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4																																										
区分																																																			
内航船舶	20	57	32	47	15	35	36	36	36																																										
<p>※「法人事業税＝法人税減収額 × 税率(注)」により算出                  注)平成 26 年度:5.3%、平成 27 年度～令和元年度:6.7%、令和 2 年度～令和 4 年度:7.0%</p>																																																			
④: 効果	<p>《政策目的の達成状況及び達成目標の実現状況》                  (外航)                  ○達成目標の実現状況</p> <table border="1"> <tr> <th>年度</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>R1</th> <th>R2</th> <th>R3</th> <th>R4</th> </tr> <tr> <th>区分</th> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>CO2削減(%)</td> <td>10</td> <td>11</td> <td>15</td> <td>17</td> <td>19</td> <td>20</td> <td>22</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>NOx削減(%)</td> <td>25</td> <td>25</td> <td>23</td> <td>26</td> <td>22</td> <td>22</td> <td>22</td> <td>22</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>輸送比率(%)</td> <td>9.8</td> <td>9.8</td> <td>9.2</td> <td>8.6</td> <td>8.7</td> <td>10.0</td> <td>10.0</td> <td>10.0</td> <td>10.0</td> </tr> </table> <p>※環境に関する削減率については、事業者へのアンケート調査に基づくもの                  ※輸送比率については、各年度において以下により算出                  輸送比率 = 我が国商船隊の輸送量(注1) / 世界の海上荷動き量(注2)</p>	年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	区分										CO2削減(%)	10	11	15	17	19	20	22	-	-	NOx削減(%)	25	25	23	26	22	22	22	22	22	輸送比率(%)	9.8	9.8	9.2	8.6	8.7	10.0	10.0	10.0	10.0
年度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4																																										
区分																																																			
CO2削減(%)	10	11	15	17	19	20	22	-	-																																										
NOx削減(%)	25	25	23	26	22	22	22	22	22																																										
輸送比率(%)	9.8	9.8	9.2	8.6	8.7	10.0	10.0	10.0	10.0																																										

		(注 1) 事業者からの法令に基づき報告により把握 (注 2) 出典: Clarksons 「SHIPPING REVIEW DATABASE」 ※令和元年度から令和4年度の数値については目標値(但し、CO2の数値については予測値)																																																						
		○所期の目標の実現状況 【平成 30 年度】 ・CO2削減: 日本商船隊からの CO2排出量を 19%削減し目標達成(平成 16 年度比)。 ・NOx 削減: 新造船について目標値である 22%以上の削減を達成(平成 22 年度比)。 ・輸送比率: 我が国商船隊の輸送比率の目標値が 10%であるところ、平成 30 年度においては 8.7%であったが、日本商船隊の輸送量については、横ばいとなっている。																																																						
		《達成目標に対する租税特別措置等の直接的効果》 本租税特別措置を利用することにより、CO2、NOx 削減など厳しい環境要件に適合した船舶が国際海運へ確実に供給され、日本商船隊の船隊規模の維持・整備が図られる。 仮に本租税特別措置が認められなかった場合、 (1) 船舶所有者が、船隊整備の際に必要なキャッシュフローを確保できず、保有する船舶の船体整備を円滑に行うことができず、安定的に日本商船隊への船舶の供給ができなくなる恐れがある。 (2) 環境負荷低減船の普及を妨げることになる。																																																						
		《政策目的の達成状況及び達成目標の実現状況》 (内航) ○達成目標の実現状況																																																						
		<table border="1"> <tr> <th>年度</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> </tr> <tr> <th>区分</th> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>&lt;CO2削減量 (t-CO2)&gt;</td> <td>44,129</td> <td>90,290</td> <td>56,745</td> <td>102,834</td> <td>50,153</td> </tr> <tr> <td>(省エネに資する船舶(隻))</td> <td>(41)</td> <td>(67)</td> <td>(53)</td> <td>(45)</td> <td>(35)</td> </tr> <tr> <td>NOx削減(%)</td> <td>22</td> <td>22</td> <td>22</td> <td>22</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td></td> <td>R1</td> <td>R2</td> <td>R3</td> <td>R4</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>90,000</td> <td>90,000</td> <td>90,000</td> <td>90,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>(70)</td> <td>(70)</td> <td>(70)</td> <td>(70)</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>22</td> <td>22</td> <td>22</td> <td>22</td> <td></td> </tr> </table>	年度	H26	H27	H28	H29	H30	区分						<CO2削減量 (t-CO2)>	44,129	90,290	56,745	102,834	50,153	(省エネに資する船舶(隻))	(41)	(67)	(53)	(45)	(35)	NOx削減(%)	22	22	22	22	22		R1	R2	R3	R4			90,000	90,000	90,000	90,000			(70)	(70)	(70)	(70)			22	22	22	22	
		年度	H26	H27	H28	H29	H30																																																	
		区分																																																						
		<CO2削減量 (t-CO2)>	44,129	90,290	56,745	102,834	50,153																																																	
		(省エネに資する船舶(隻))	(41)	(67)	(53)	(45)	(35)																																																	
		NOx削減(%)	22	22	22	22	22																																																	
	R1	R2	R3	R4																																																				
	90,000	90,000	90,000	90,000																																																				
	(70)	(70)	(70)	(70)																																																				
	22	22	22	22																																																				
<p>※事業者へのアンケート調査等に基づき算出                  ※令和元年度から令和4年度の数値については目標値</p>																																																								
○所期の目標の実現状況 【平成 30 年度】 ①省エネ化、CO2・NOx排出削減 (1)CO2削減:年間約 9 万トンの削減(省エネに資する船舶を年間 70 隻程度普及)を行うことが目標値であるところ、平成 26 年度～平																																																								

		<p>成 30 年度の平均で 68,830 トンの CO2 削減(年間 48 隻)であった。</p> <p>(2)NOx 削減:新造船について平成 23 年からの国際海事機関(IMO)二次規制削減率(一次規制値比 20%削減)を上回る 22%削減(平成 22 年度比)が目標値であるところ、平成 30 年度時点においては 22%削減の目標を達成している。</p> <p>② 船舶の代替取得の促進 年間代替取得隻数を 14 隻以上とすることが目標値であるところ、平成 26 年度～平成 30 年度の平均は 16 隻であり、目標を達成している。</p> <p>《達成目標に対する租税特別措置等の直接的効果》 本租税特別措置を利用することにより、内航環境低負荷船は、平成 29 年度で 16 隻、平成 30 年度で 11 隻導入され、平成 29 年度は約 1.2 万トン、平成 30 年度は約 0.3 万トンの CO2 削減がなされた。 前回要望時の「本税制特別措置が適用される年間代替取得隻数を 14 隻以上とする」という目標に対して、平成 29 年度は目標を達成している。平成 30 年度の取得隻数は 11 隻であったが、事業者の財務状況及び船舶の建造サイクルにより当該特別措置を活用する状況になかったこと等が考えられる。仮に本租税特別措置が認められなかった場合、内航環境低負荷船等への転換の妨げになり、政策目的が達成できない。</p> <p>⑤ 租税減を是認する理由等 (外航) 本租税特別措置は課税の繰延であり、減税額相当分を補助金として交付するよりも最終的な国庫負担は少なくなる。また、課税の繰り延べによってキャッシュフローが確保されることにより、事業者の船舶に対する再投資の促進が図られる効果や事業者の資金繰りの安定にも効果が高い。 本租税特別措置により、船舶の建造サイクルを加速することができ、日本商船隊に対するオーナーの船舶供給維持に大きな効果を及ぼす。これにより日本商船隊の船隊規模の維持・整備を図ることで、日本商船隊の輸送比率の目標値である 10%の確保が可能となる。また、NOx 削減率についても、新造船について目標値である 22%削減の実現に寄与していることから、租税減を是認する効果が認められる。</p> <p>(内航) 内航海運は我が国の国民生活や経済活動を支えている基幹的輸送インフラであり、離島航路を始めとする地域社会におけるライフラインとしても極めて重要な役割を担っている。このため、安定的な輸送サービスを確保することが重要であり、かつ、環境負荷低減も促進する必要があるため、老朽船を新しく環境性能や安全性の高い船舶に計画的・安定的に代替していく必要がある。 本租税特別措置は多額の資金を要する船舶の建造において、譲渡船舶の売却益を活用した安定的な代替船舶の確保を可能とするものであり、上記政策目的の達成のための手段として有効である。 加えて、本租税特別措置は課税の繰延であり、減税額相当分を補</p>
--	--	---

11	相当性	<p>助金として交付するよりも最終的な国庫負担は少なくなる。また、課税の繰り延べによってキャッシュフローが確保されることにより、事業者の船舶に対する再投資の促進が図られる効果や事業者の資金繰りの安定にも効果が高い。 上記の理由から、本税制特別措置については、租税減を是認するに足る効果が認められる。</p> <p>①: 租税特別措置等によるべき妥当性等 (外航) 本租税特別措置により生じるキャッシュフローを原資として、船舶取得のための資金確保が困難な状況においても、安定的な船舶供給を実現するとともに、老朽船や不経済船から、より効率的で安全性・環境性の高い船舶への代替を促進するという制度であり、政策目的を実現するために有効な手段であるとともに、課税の繰延であるため国庫負担も小さく、必要最小限の措置として妥当性を有する。 なお、国の補助金による支援措置は、WTOサービス貿易一般協定(内国民待遇※)に抵触するおそれがあることから、本租税特別措置による支援が妥当である。 ※ 他の加盟国のサービス提供者に対して、自国の同種のサービス提供者に与える待遇よりも不利でない待遇を与えなければならない</p> <p>(内航) 本租税特別措置は課税の繰り延べであり、減税額相当分を補助金として交付するよりも最終的な国庫負担は小さく、必要最低限の措置として妥当性を有する。 また、予算上の措置による支援のみでは財政上の制約から対象事業者や対象設備が限定され、内航海運全体への投資促進効果が小さくなること、単年度の支援制度となり、年度途中の様々な事情による船舶建造に機動的に対応できないことなどから政策目的に対する手段として十分とは言えない。 このため、本税制特別措置は、政策目的達成のための手段として妥当である。</p> <p>②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担 (外航) ○ 買換特別制度は、船舶の譲渡益の圧縮記帳を認めることで、環境負荷低減船への代替を促し、日本商船隊の維持・整備を図ることを目的とし、船舶に係る特別償却制度は、新造船取得時の当該船舶の初年度償却率の上乗せを認めることで、先進船舶や環境付加低減船の新造船の取得を促し、日本商船隊の規模拡大を図ることを目的としている。 また、国際船舶の登録免許税及び固定資産税の軽減措置は、国際船舶の保有コストを軽減することにより、日本商船隊の中核を担う国際船舶の増加を図ることを目的としている。</p> <p>(内航) 内航船舶取得における支援措置においては、以下のとおり明確に役割分担がされている。 まず、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度では環境負荷低減に資する船舶や離島航路に就航する船舶等の政策的意義の高い船舶の建造に必要な低利・長期資金を供給している。 船舶の特別償却制度はエネルギー効率が高い先進的な船舶の建造や船隊の拡充のための投資を促進することで、安定的な輸送サービスの確保を図りつつ環境低負荷を実現することを目的としている。また、中小企業投資促進税制では中小零細事業者の船舶取得を支援することを目的としている。</p>
----	-----	---

		そして、本租税特別措置では輸送の安定性・効率性の低下リスクが高い老朽船について、安定的かつ計画的に環境低負荷・安全性・経済性に優れた良質な船舶への代替建造を促進することを目的としている。
	③ 地方公共団体が協力する相当性	—
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 29 年 8 月 (H29 国交 22)







点検結果表

(行政機関名：国土交通省)

制度名	港湾の整備、維持管理及び防災対策等に係る作業船の買換等の場合の課税の特例措置の延長
税目	法人税、法人住民税、法人事業税
区分	<input type="checkbox"/> 新設 <input type="checkbox"/> 拡充 <input checked="" type="checkbox"/> 延長

(1) 達成目標

【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】	なし。
【国土交通省の補足説明】	—
【点検結果】	なし。

(2) 過去の適用数

【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】	① 過去の適用数（法人税）について、「平成26年度～令和4年度の実績及び見込は関係団体（8団体）へのヒアリング等による」と説明されているが、算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされていない。
【国土交通省の補足説明】	① 「平成26年度～令和元年度の実績及び見込」については、港湾局が例年実施している関係団体（8団体）へのヒアリングより得た実績値をそのまま事前評価書に記載しております。このため、「平成26年度～令和元年度の実績及び見込」については、「ヒアリング等による」の「等」の部分は含まれておりません。
【点検結果】	① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。

(3) 将来の適用数

【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】	① 将来の適用数（法人税）について、「平成26年度～令和4年度の実績及び見込は関係団体（8団体）へのヒアリング等による」と説明されているが、算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされていない。
【国土交通省の補足説明】	① 将来の適用数について、平成25年度および平成28年度の事前評価書では、港湾局が関係団体（8団体）へ実施したヒアリング結果をそのまま見込数として記載していましたが、過去の見込と実績に乖離が見られることから、「令和2～4年度の見込」については、過去の見込に対する実績の割合を勘案し、算定いたしました。このため、事前評価書には「ヒアリング等による」と記載しております。
【点検結果】	① 「過去の見込と実績に乖離が見られることから、「令和2～4年度の見込」については、過去の見込に対する実績の割合を勘案し、算定いたしました」との説明では、その計算式、計算に用いた数値及びその出典が明らかにされておらず、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。

(4) 過去の減収額

【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】	① 過去の減収額（法人住民税及び法人事業税）が税目ごとに把握されていない。
【国土交通省の補足説明】	① 事前評価書に追記いたしました。
【点検結果】	① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されたが、法人事業税及び法人住民税において、「平成26～29年度の影響額は、「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」の数値を基に算定」との説明では、算定根拠（計算式及び計算に用いた数値）が明らかにされていないため、この点を課題とする。

(5) 将来の減収額

【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】	① 将来の減収額（法人住民税及び法人事業税）が税目ごとに予測されていない。 ② 将来の減収額（令和2年度から4年度までの法人税）について、「令和2～4年度は、平成29年度～令和元年度における減収額の平均に隻数を乗じて算出。減収額（実績及び見込）の平均 × 隻数（令和2～4年度の想定数）」とされているが、記載の減収額（令和2年度から4年度まで）と一致しないため、説明に誤りがある。
【国土交通省の補足説明】	① 事前評価書に追記いたしました。 ② 「減収額の平均」は1隻あたりの平均減収額となりますが、説明が不十分であったため、事前評価書の内容を修正いたしました。なお1隻あたりの平均減収額は次のとおり算定しております。 ・平成29年度～令和元年度の適用数（見込を含む）：34隻 ・平成29年度～令和元年度の減収額（見込を含む）：467百万円 ・平成29年度～令和元年度における1隻あたりの平均減収額 ：467百万円／34隻＝13.8百万円 また、適用額につきましては、減収額を法人税率で除算した値となります。
【点検結果】	①・② 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。

(6) 過去の効果

【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】	① 達成目標（港湾整備等に係る環境負荷の低減を図る。既存作業船の買換により、作業船からのNOx排出量を平成29年度から平成31年度までの3年間で1,320t削減を目標とする）に対する過去の効果について、算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされていない。 ② 過去の適用数（法人税）11件（平成30年度）が前回評価時の将来予測30件とかい離しているにもかかわらず、その原因が分析されておらず、そのような適用実態を踏まえても本特例措置が達成目標（港湾整備等に係る環境負荷の低減を図る。既存作業船の買換により、作業船からのNOx排出量を平成29年度から平成31年度までの3年間で1,320t削減を目標とする）の実現に十分に寄与したことが明らかにされていない。 ③ 達成目標（港湾整備等に係る環境負荷の低減を図る。既存作業船の買換により、作業船からのNOx排出量を平成29年度から平成31年度までの3年間で1,320t削減を目標とする）に対する過去の直接的な効果について、「本租税特別措置によって、これまで869tのNOx排出量が削減され、港湾整備等に係る環境負荷の低減に寄与してきた」と説明されているが、その根拠が明らかにされていない。
【国土交通省の補足説明】	① 港湾局が例年実施している関係団体（8団体）へのヒアリングより得たNOx削減量を事前評価書に記載しております。具体的には、平成29年度は12隻で158t、平成30年度は11隻で168t、令和元年度は11隻で191tのNOx排出量を削減し、環境負荷の低減を図

<p>りました。</p> <p>② 前回評価時の将来予測は、港湾局が関係団体（8団体）へのヒアリングより得た数値となりますが、事前評価書10①「適用数」欄に記載のとおり、作業船保有企業の90%以上が中小企業であり、業況の回復が鈍く厳しい経営環境にあるため、結果として作業船の買換えが行われなかったことにより、適用数が11隻になったものと考えております。しかし、本特例措置により海防法の規制対象外となっている既存不適格な船舶が11隻買換えられたことにより、168tのNOx排出量が削減されたため、本特例措置の目標の実現に十分寄与したと考えております。</p> <p>③ NOx削減量869tは、港湾局が関係団体（8団体）へのヒアリングより得た平成26～30年度の実績となり、平成26年度が144t、平成27年度が188t、平成28年度が211t、平成29年度が158t、平成30年度が168tとなります。また、事前評価書に数値の根拠である対象年度を追記いたしました。</p>
<p><b>【点検結果】</b></p> <p>①・② 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p> <p>③ 他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果であることが明らかにされておらず、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。</p>

点検項目(3)、(4)、(6)及び(7)に課題があり、分析・説明の内容が不十分な評価書と考えられる。

(7) 将来の効果

<p><b>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</b></p> <p>① 達成目標の測定指標（作業船からのNOx排出量を令和2年度から令和4年度までの3年間で700t削減する）に対する将来の効果（令和2年度から4年度まで）が年度ごとに予測されていない。</p> <p>② 達成目標の測定指標（作業船からのNOx排出量を令和2年度から令和4年度までの3年間で700t削減する）に対する将来の効果について、算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされていない。</p> <p>③ 達成目標の測定指標（作業船からのNOx排出量を令和2年度から令和4年度までの3年間で700t削減する）に対する将来の効果について、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が予測されておらず、事後的に直接的な効果を検証する方法も明らかにされていない。</p>
<p><b>【国土交通省の補足説明】</b></p> <p>① 年度ごとの予測は、下記②に記載のとおりです。</p> <p>② 700tの算出根拠は以下のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成29年度から令和元年度までの適用数（見込みを含む）：34隻－①</li> <li>・平成29年度から令和元年度までのNOx削減量（見込みを含む）：517t－②</li> <li>・平成29年度から令和元年度における1隻あたりのNOx削減量：②/①＝15.2t－③</li> <li>・令和2～4年度の想定数：年間15隻－④</li> </ul> <p>以上により、令和2～4年度における年度ごとのNOx削減見込量は228t（＝③×④）となり、3年間では約700t（＝228t×3年）と算定しております。</p> <p>③ 令和2～4年度の適用見込み数は年間15隻となり、上記②に記載のとおり3年間で約700tのNOx排出量が削減できる見込みです。(6)③に記載のとおり海防法の規制対象外となっている既存不適格な船舶が買換えられることにより、環境負荷の低減が図られるため、NOx削減量の700tが本特例措置の直接的な効果の予測となります。</p> <p>また、引き続き関係団体（8団体）へのヒアリングを実施し、事後的な効果の把握を行います。</p>
<p><b>【点検結果】</b></p> <p>①・② 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p> <p>③ 他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果であることが明らかにされておらず、また、事後検証の方法についても、ヒアリングの調査内容等が明らかになっておらず、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。</p>

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	港湾の整備、維持管理及び防災対策等に係る作業船の買換等の場合の課税の特例措置の延長
2	対象税目	①: 政策評価の対象税目 法人税：義（国税 22） 法人住民税：義、法人事業税：義
		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》 船齢 40 年未満の作業船を譲渡し、新たに作業船（船齢が耐用年数以内であって、海防法の規定による窒素酸化物の放出基準の 78/80 を満たしている原動機を有するものに限る）を取得した場合、譲渡益の 80%圧縮記帳を可能とする特例措置。
		《要望の内容》 適用期限を 3 年間延長し、令和 5 年 3 月 31 日（所得税は令和 5 年 12 月 31 日）までとする。
		《関係条項》 ・租税特別措置法 第 37 条、第 37 条の 3、第 37 条の 4、第 65 条の 7～第 65 条の 9 ・租税特別措置法施行令 第 25 条～第 25 条の 3、第 39 条の 7 ・海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律 第 19 条の 3 ・海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令 第 11 条の 7
5	担当部局	国土交通省港湾局技術企画課
6	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期：令和元年 8 月 分析対象期間：平成 26 年度～令和 4 年度
7	創設年度及び改正経緯	平成 26 年度創設 平成 29 年度延長
8	適用又は延長期間	3 年間（令和 2 年度～令和 4 年度）
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》 老朽化が進む作業船の買換を促進し、港湾整備等にかかる環境負荷の低減を図る。また円滑な港湾整備等の推進や大規模災害発生時における災害復旧の円滑な実施能力の強化を図る。 《政策目的の根拠》 ○港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針（令和元年 6 月 27 日告示） ・港湾の開発等に当たっては、生物多様性及び人が豊かな自然と触れ合う場の確保を考慮し、港湾及びその周辺の大気環境に与える影響を計画の策定に際して評価するとともに、その実施に当たっても広域のかつ長期的な観点に立って、これらの環境への影響の回避・低減に努める。 ○成長戦略（2019 年）（令和元年 6 月 21 日閣議決定） ・我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、

		（中略）国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図る（後略）。 ○国土強靱化年次計画 2019（令和元年 6 月 11 日国土強靱化推進本部決定） ・災害発生時に機動的・効率的な活動を確保するため、道路等の啓開に必要な体制の整備、（中略）等により多様な情報収集、提供手段の確保に向けた取組を推進する。 ・港湾、空港の施設の耐震化、液状化対策、（中略）等、交通インフラそのものの強化を進める。 ○第 4 次社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定） ・重点施策：国際コンテナ戦略港湾において、「集貨」「創貨」「競争力強化」の 3 本柱の施策により基幹航路の維持・拡大を図る ・重点施策：（中略）海上物流の効率化を図る ・重点施策：大規模災害時における港湾からのアクセスルート確保
		②: 政策体系における政策目的の位置付け 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 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 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
		③: 達成目標及びその実現による寄与 《租税特別措置等により達成しようとする目標》 港湾整備等に係る環境負荷の低減を図る。 <測定指標> 作業船からの NOx 排出量を令和 2 年度から令和 4 年度までの 3 年間で 700t 削減する。 《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》 既存の作業船から環境負荷の低い作業船への買換が促進されることにより、NOx 排出量が削減され環境負荷の低減に寄与する。また、老朽化した作業船の買換が促進されることにより、円滑な港湾整備等の推進に寄与する。
10	有効性等	①: 適用数 平成 26 年度（実績）： 9 隻 平成 27 年度（実績）： 13 隻 平成 28 年度（実績）： 18 隻 平成 29 年度（実績）： 12 隻 平成 30 年度（実績）： 11 隻 令和元年度（見込）： 11 隻 令和 2 年度（見込）： 15 隻 令和 3 年度（見込）： 15 隻 令和 4 年度（見込）： 15 隻  ・平成 26 年度～令和 4 年度の実績及び見込は関係団体（8 団体）へのヒアリング等による。 ・「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書」に記載される数値は、本件と同様の他の租税特別措置の適用数が合算された数値であるため、用いることは出来ない。 ・前回の政策評価における平成 29～31 年度の実績の見込は年間

		<p>30隻であり、各年度の適用数の実績は平成29年度が12隻、平成30年度が11隻、平成31年度（令和元年度）が11隻（見込）であったが、特に作業船保有企業の90%以上を占める中小企業において、平成29年以降業況の回復が鈍い状況にある中、平均11隻で推移している上記実績値は必ずしも想定外に僅少とは言えない。</p>
②: 適用額		<p>平成26年度（実績）：576百万円                  平成27年度（実績）：877百万円                  平成28年度（実績）：939百万円                  平成29年度（実績）：581百万円                  平成30年度（実績）：818百万円                  令和元年度（見込）：608百万円                  令和2年度（見込）：892百万円                  令和3年度（見込）：892百万円                  令和4年度（見込）：892百万円</p> <p>・平成26年度～令和4年度の実績及び見込は関係団体（8団体）へのヒアリング等による。</p> <p>・「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書」に記載される数値は、本件と同様の他の租税特別措置の適用数が合算された数値であるため、用いることは出来ない。</p> <p>・本租税特別措置は、船齢40年未満の作業船を譲渡し、新たに作業船を取得した場合に一律に適用される措置であるため、特定の者に偏りがあるものではない。</p>
③: 減収額		<p>&lt;法人税&gt;                  平成26年度（実績）：135百万円                  平成27年度（実績）：205百万円                  平成28年度（実績）：220百万円                  平成29年度（実績）：136百万円                  平成30年度（実績）：190百万円                  令和元年度（見込）：141百万円                  令和2年度（見込）：207百万円                  令和3年度（見込）：207百万円                  令和4年度（見込）：207百万円</p> <p>・平成26年度～令和元年度は、以下のとおり算出。                  適用額（実績又は見込）×法人税率</p> <p>・令和2～4年度は、平成29年度～令和元年度における1隻あたりの平均減収額に隻数を乗じて算出。                  1隻あたりの平均減収額（実績及び見込）×隻数（令和2～4年度の想定数）</p> <p>&lt;法人住民税&gt;                  平成26年度：25百万円                  平成27年度：30百万円                  平成28年度：29百万円                  平成29年度：18百万円                  平成30年度：25百万円                  令和元年度：18百万円</p>

		<p>令和2年度：27百万円                  令和3年度：27百万円                  令和4年度：27百万円</p> <p>・平成26～29年度の影響額は、「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」の数値を基に算定。</p> <p>・平成30年度～令和4年度の影響額は、以下のとおり推計。                  法人税割額+均等割額                  （法人税割額=法人税減収額×（道府県民税率（3.2%）+市町村民税率（9.7%））                  （均等割額=道府県民税（0.05百万円）+市町村民税（0.15百万円））</p> <p>&lt;法人事業税&gt;                  平成26年度：25百万円                  平成27年度：43百万円                  平成28年度：46百万円                  平成29年度：30百万円                  平成30年度：55百万円                  令和元年度：41百万円                  令和2年度：60百万円                  令和3年度：60百万円                  令和4年度：60百万円</p> <p>・平成26～29年度の影響額は、「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」の数値を基に算定。</p> <p>・平成30年度～令和4年度の影響額は、以下のとおり推計。                  適用額（実績又は見込）×法人事業税率（6.7%）</p>
④: 効果		<p>《政策目的の達成状況及び達成目標の実現状況》                  平成26年度（実績）：NOx144t 削減                  平成27年度（実績）：NOx188t 削減                  平成28年度（実績）：NOx211t 削減                  平成29年度（実績）：NOx158t 削減                  平成30年度（実績）：NOx168t 削減                  令和元年度（見込）：NOx191t 削減                  令和2～4年度（見込）：NOx700t 削減</p> <p>・平成26年度～令和元年度の実績及び見込は関係団体（8団体）へのヒアリングによる。</p> <p>・令和2～4年度の削減見込量は、平成29年度～令和元年度の適用数、排出削減量等を踏まえたものである。</p> <p>・平成29年度から令和元年度までの所期目標は3年間でNOx排出量1,320t削減であったが、実績及び見込みでは517tの削減となる。</p> <p>・平成29～31年度の想定数は年間30隻であったが、令和2～4年度の想定数は年間15隻であるため、令和2～4年度までの所期目標は3年間でNOx排出量700t削減とする。</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>本租税特別措置によって、平成 26 年度から平成 30 年度まで 869t の NOx 排出量が削減され、港湾整備等に係る環境負荷の低減に寄与してきた。事業者の経営状況が厳しい中で、仮に本租税特別措置が認められなかった場合、作業船買換の初期投資が大幅に増えることから環境性能が高い作業船への買換が促進されず、政策目標が達成できないこととなる。また、作業船の老朽化を原因とする事故やトラブルが解消されないことから、港湾整備及び大規模災害発生時における災害復旧等の円滑な実施に支障を来すこととなる。</p>
	⑤: 税収減を是認する理由等	<p>本租税特別措置によって、既存作業船の買換が促進されることとなり、作業船の NOx 排出量が削減され、港湾整備等に係る環境負荷の低減が図られる。さらには、NOx 排出量の削減効果は将来に渡って地球環境の保全に大きく寄与する。また、老朽化した作業船が買換えられることで、円滑な港湾整備等の推進や大規模災害に備えた作業船の能力確保が実現される。以上のことは広く国民に裨益することから、税収減を是認するに足る効果が認められる。</p>
11: 相当性	①: 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>本租税特別措置は、課税の繰り延べであり、減税額相当分を補助金として交付するよりも最終的な国庫負担額は少なく、また、建設業等を営んでいれば利用できる制度であり、事業者が広く利用できる制度であることから、政策目的実現のための手段として適切である。</p>
	②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>○国庫補助</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エネルギー使用合理化支援事業者支援事業（資源エネルギー庁）</li> </ul> <p>上記の予算上の措置の対象は、先端的な省エネルギー設備（市場に普及しきっておらず、導入に当たって一定のリスクがあり、一定の費用回収期間が必要なもの）の導入であって、技術の先端性等が認められる一部の設備に限って補助されるものである。</p> <p>一方、本租税特別措置は、一般に普及している環境性能の高い作業船の買換等を促進することにより環境負荷の低減を図るものであり、広く一般的に活用できる制度である。</p> <p>○「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」（以下「海防法」という。）による NOx 排出規制</p> <p>上記の規制は、IMOにおいて定めた国際基準を担保した必要最低限の排出規制であるが、NOx 規制に適合しない施行日以前の既存船舶については規制の対象外としているため、既存船舶に対し規制による NOx 環境負荷低減を推進することはできない。我が国の作業船は施行日以前に建造された船が 90%を占めており、民間の自助努力のみによって環境負荷の低い作業船へ買換えを進め、国内外の社会的要請に的確に対応することは困難である。このため、本租税特別措置はこうした NOx 排出基準に適合しない幅広い既存船舶を対象として更なる環境負荷の低減の推進を図るため必要な施策であり、目的を異にするものである。</p>

	③: 地方公共団体が協力する相当性	—
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 28 年 8 月（国交 29）



点検結果表

(行政機関名：国土交通省)

制度名	航空機騒音対策事業に係る特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長		
税目	法人税、法人住民税、法人事業税		
区分	<input type="checkbox"/> 新設	<input type="checkbox"/> 拡充	<input checked="" type="checkbox"/> 延長

(1) 達成目標

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 達成目標の測定指標（(成田国際空港以外の特定飛行場) 飛行場周辺に残存する移転対象約1,110件（うち、法人約420件）の移転をできる限り促進する）について、達成すべき水準が定量的に示されていない。</p> <p>② 達成目標の測定指標（(成田国際空港以外の特定飛行場) 飛行場周辺に残存する移転対象約1,110件（うち、法人約420件）の移転をできる限り促進する）を達成すべき時期（目標達成時期）が、要望に係る本特例措置の適用期間の最終年度において、示されていない。</p> <p>③ 達成目標の測定指標（(成田国際空港) 成田国際空港周辺に残存する移転対象約230件（うち、法人約30件）の移転をできる限り促進するとともに、今後、「成田空港の更なる機能強化」で騒音対策区域の拡大を予定しており、移転対象が大幅に増加することから、新規移転対象の移転をできる限り促進する）について、達成すべき水準が定量的に示されていない。</p> <p>④ 達成目標の測定指標（(成田国際空港) 成田国際空港周辺に残存する移転対象約230件（うち、法人約30件）の移転をできる限り促進するとともに、今後、「成田空港の更なる機能強化」で騒音対策区域の拡大を予定しており、移転対象が大幅に増加することから、新規移転対象の移転をできる限り促進する）を達成すべき時期（目標達成時期）が、要望に係る本特例措置の適用期間の最終年度において、示されていない。</p> <p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>①・③ 騒防法及び特騒法に基づく移転補償事業は、騒音被害を受けている航空機騒音障害区域内の住民の移転申請に基づき実施するものであり、土地収用制度と違い、住民に移転を強制する制度ではないことに加え、事前評価書に記載のとおり移転申請者の事情等により移転の遅れや申請の取り下げ等もあることから、達成すべき水準を定量的に示すことができるという性質のものではないと考えております。</p> <p>②・④ また、移転補償に基づく本特例措置の目標達成時期を示すことも同様に、定量的に示すことができるという性質のものではないと考えております。</p> <p>【点検結果】</p> <p>①～④ 分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。</p>
--

(2) 過去の適用数

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>なし。</p> <p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>—</p> <p>【点検結果】</p> <p>なし。</p>
---

(3) 将来の適用数

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 将来の適用数（令和2年度の成田国際空港）について、「移転補償を検討中の案件」と説明されているが、算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされていない。</p> <p>② 将来の適用数（令和3年度及び4年度の成田国際空港）について、「R3～4年度について、成田国際空港株式会社は各年度に100件程度の移転補償を想定しており、このうち、告示後数年間は毎年10件程度、本特例措置が適用されると見込んでいる」と説明されているが、算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされていない。</p> <p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 将来の適用数（令和2年度の成田国際空港）については、法人等へヒアリングを行い把握している件数である。</p> <p>② 将来の適用数（令和3年度及び4年度の成田国際空港）については、各年度に100件程度の移転補償を想定しており、そのうち一定数として約1割（10件程度）が、本特例措置が適用されると見込んでいる。</p> <p>【点検結果】</p> <p>① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p> <p>② 「将来の適用数（令和3年度及び4年度の成田国際空港）については、各年度に100件程度の移転補償を想定しており、そのうち一定数として約1割（10件程度）が、本特例措置が適用されると見込んでいる」との説明では、その算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされていないため、この点を課題とする。</p>
---

(4) 過去の減収額

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 過去の減収額（平成28年度から30年度まで）について、「—」と記載されているが、減収額が0である場合、「0」と記載された。</p> <p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 貴見のとおり修正いたします。</p> <p>【点検結果】</p> <p>① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p>
---

(5) 将来の減収額

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 将来の減収額（法人税、法人住民税及び法人事業税）が税目ごとに予測されていない。</p> <p>【国土交通省の補足説明】</p> <p>① 貴見のとおり修正いたします。</p> <p>【点検結果】</p> <p>① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。</p>
---

(6) 過去の効果

<p>【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】</p> <p>① 達成目標（(特定飛行場) 飛行場周辺に残存する移転対象約1,140件の移転をできる限り促進する）及び「(成田国際空港) 成田国際空港周辺に残存する移転対象約260件の移転をできる限り促進する」に対する過去の効果が年度ごとに把握されていない。</p> <p>② 達成目標（(特定飛行場) 飛行場周辺に残存する移転対象約1,140件の移転をできる限り促進する）及び「(成田国際空港) 成田国際空港周辺に残存する移転対象約260件の移転をできる限り促進する」に対する過去の効果について、「平成28年度から平成30年度において、特定飛行場で契約件数33件、成田国際空港で契約件数26件の移転補償事業を実施。移転補償事業のほとんどは、土地の買入れによるものであるが、移転区域外への土地買入れによる移転希望者への本特例措置とあいまって、当該区域に居住してい</p>
--

た住民の方々の生活の安定及び福祉の向上並びに空港の周辺地域との調和ある発展に寄与してきている」と説明されているが、算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされていない。

③ 達成目標（「(特定飛行場) 飛行場周辺に残存する移転対象約1,140件の移転をできる限り促進する」及び「(成田国際空港) 成田国際空港周辺に残存する移転対象約260件の移転をできる限り促進する」)に対する過去の効果について、「平成28年度から平成30年度において、特定飛行場で契約件数33件、成田国際空港で契約件数26件の移転補償事業を実施。移転補償事業のほとんどは、土地の買入れによるものであるが、移転区域外への土地買入れによる移転希望者への本特例措置とあいまって、当該区域に居住していた住民の方々の生活の安定及び福祉の向上並びに空港の周辺地域との調和ある発展に寄与してきている」と説明されているが、過去の適用数は0件（平成28年度から30年度まで）であり、本特例措置が達成目標の実現に寄与したとは考えにくい。そのため、僅少であることの原因を分析する必要がある。

④ 達成目標（「(特定飛行場) 飛行場周辺に残存する移転対象約1,140件の移転をできる限り促進する」及び「(成田国際空港) 成田国際空港周辺に残存する移転対象約260件の移転をできる限り促進する」)に対する過去の効果について、「平成28年度から平成30年度において、特定飛行場で契約件数33件、成田国際空港で契約件数26件の移転補償事業を実施。移転補償事業のほとんどは、土地の買入れによるものであるが、移転区域外への土地買入れによる移転希望者への本特例措置とあいまって、当該区域に居住していた住民の方々の生活の安定及び福祉の向上並びに空港の周辺地域との調和ある発展に寄与してきている」と説明されているが、所得税分に関する効果を含めて記載している場合、法人税、法人住民税及び法人事業税分に関する効果を明らかにされたい。

【国土交通省の補足説明】

①・② 過去の効果（平成28年度から30年度まで）年度ごとの把握、及び「平成28年度から平成30年度において、特定飛行場で契約件数33件、成田国際空港で契約件数26件の移転補償事業を実施」についての移転補償事業の契約件数に係る各年度の実績は以下のとおりである。

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	合計
成田国際空港以外の特定飛行場	6	8	19	33
成田国際空港	6	12	8	26

③ 航空機騒音障害区域が設定されてから40年以上が経過しており、直近の移転実績においては、世代交代をむかえ相続による処分や財産整理などによるものが多く、本特例措置の対象となるケースが少なくなってきました。  
しかしながら、平成30年度に本社移転により申請した法人（2件）が、現在、本特例措置を適用するために手続きを進めており、引き続き本特例措置が必要であります。

④ 所得税については適用の実績がないため記載しておりません。

【点検結果】

①・② 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。

③ 「平成30年度に本社移転により申請した法人（2件）が、現在、本特例措置を適用するために手続きを進めており、引き続き本特例措置が必要」との説明では、過去の適用数が僅少（平成28年度から30年度まで0件）であることの分析がされておらず、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。

④ 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。

機能強化」で騒音対策区域の拡大を予定しており、移転対象が大幅に増加することから、新規移転対象の移転をできる限り促進する）に対する将来の効果が予測されておらず、本特例措置が達成目標の実現に十分に寄与するのかが明らかにされていない。

【国土交通省の補足説明】

①・② 達成目標については、(1)達成目標に記載したとおり定量的に示すことは困難であるものの、平成28年度から平成30年度において、特定飛行場で契約件数33件、成田国際空港で契約件数26件の移転を実施しており、(3)将来の適用数等の適用の見込みにより達成目標に対する将来の直接的な効果を示している。  
また、本特例措置は移転の際の税負担を一時的に軽減し、住民の移転を促進することで、移転した住民の航空機による騒音障害が解消され、生活の安定及び福祉の向上が図られるとともに、空港を運営していく上で地元住民に大きな負担をもたらす騒音問題の解消されることにより、空港の周辺地域との調和ある発展を図るものであり、これにより達成目標に対して直接的な効果を有している。

【点検結果】

①・② 分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。

点検項目(1)、(3)、(6)及び(7)に課題があり、中でも(7)将来の効果が予測されていないことから、分析・説明の内容が著しく不十分な評価書と考えられる。

(7) 将来の効果

【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】

① 達成目標の測定指標（(成田国際空港以外の特定飛行場) 飛行場周辺に残存する移転対象約1,110件（うち、法人約420件）の移転をできる限り促進する）に対する将来の効果が予測されておらず、本特例措置が達成目標の実現に十分に寄与するのかが明らかにされていない。

② 達成目標の測定指標（(成田国際空港) 成田国際空港周辺に残存する移転対象約230件（うち、法人約30件）の移転をできる限り促進するとともに、今後、「成田空港の更なる



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	航空機騒音対策事業に係る特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長
2	対象税目	①: 政策評価の対象税目 法人税: 義 (国税 23)、法人住民税: 義、法人事業税: 義
	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》 個人または法人が公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(以下「騒防法」という。)第9条第1項に規定する第2種区域内及び特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法(以下「特騒法」という。)第4条第1項に規定する航空機騒音障害防止特別地区内にある土地等を当該区域外の土地等と買換え等した場合、譲渡益の80%について課税を繰り延べることができる。
		《要望の内容》 現時点で指定されている騒音障害区域(騒防法に規定する第2種区域及び特騒法に規定する航空機騒音障害防止特別地区)については圧縮割合を引き下げ(80%⇒70%)、令和2年度以降に新たに指定される区域の圧縮率については現行通り(80%)といたうえて、特例措置の期限を3年間延長する。
		《関係条項》 租税特別措置法 第65条の7第2号イ・ロ、第65条の8、第65条の9、第68条の79、第68条の80 (所得税 第37条第2号イ・ロ、第37条の4)
5	担当部局	国土交通省航空局航空ネットワーク部空港業務課、首都圏空港課
6	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期: 令和元年8月 分析対象期間: 平成28年度～令和4年度
7	創設年度及び改正経緯	昭和44年度 創設(6年間) 平成8年度 5年間延長 昭和50年度 5年間延長 平成13年度 5年間延長 昭和55年度 5年間延長 平成18年度 5年間延長 昭和60年度 5年間延長 平成23年度 3年間延長 平成元年度 1年間延長 平成26年度 3年間延長 平成3年度 5年間延長 平成29年度 3年間延長
8	適用又は延長期間	(法人税)3年間(令和2年4月1日～令和5年3月31日) (所得税)3年間(令和3年1月1日～令和5年12月31日)
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》 第2種区域(騒防法)及び航空機騒音障害防止特別地区(特騒法)内の住民の移転を促進することにより、当該住民の生活の安定及び福祉の向上を目指し、特定飛行場及び特定空港と周辺地域との調和ある発展を図ることを目的とする。 《政策目的の根拠》 ①公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(昭和42年8月1日法律第110号)

		(移転の補償等) 第九条 特定飛行場の設置者は、政令で定めるところにより第一種区域のうち航空機の騒音により生ずる障害が特に著しいと認めて国土交通大臣が指定する区域(以下「第二種区域」という。)に当該指定の際現に所在する建物、立木竹その他土地に定着する物件(以下「建物等」という。)の所有者が当該建物等を第二種区域以外の地域に移転し、又は除却するときは、当該建物等の所有者及び当該建物等に関する所有権以外の権利を有する者に対し、政令で定めるところにより、予算の範囲内において、当該移転又は除却により通常生ずべき損失を補償することができる。 2 特定飛行場の設置者は、政令で定めるところにより、第二種区域に所在する土地の所有者が当該土地の買入れを申し出るときは、予算の範囲内において、当該土地を買入れることができる。 ②特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法(昭和53年4月20日法律第26号)
		(移転の補償等) 第九条 特定空港の設置者は、航空機騒音障害防止特別地区に関する都市計画が定められた際現に当該航空機騒音障害防止特別地区に所在する第五条第一項各号に掲げる建築物及び当該建築物と一体として利用されている当該建築物以外の建築物、立木竹その他土地に定着する物件(以下「建築物等」という。)の所有者が当該建築物等を航空機騒音障害防止特別地区以外の地域に移転し、又は除却するときは、当該建築物等の所有者その他の権原を有する者に対し、予算の範囲内において、当該移転又は除却により通常生ずべき損失を補償することができる。 2 特定空港の設置者は、前条第一項の規定による買入れをする場合のほか、政令で定めるところにより、前項の規定による補償を受けることとなる者からその者の所有に属する土地で航空機騒音障害防止特別地区に所在するものの買入れの申出があつた場合においては、予算の範囲内において、当該土地を買入れることができる。
	②: 政策体系における政策目的の位置付け	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24「航空交通ネットワークを強化する」に包含
	③: 達成目標及びその実現による寄与	《租税特別措置等により達成しようとする目標》 航空機の騒音により生じる障害が特に著しい地域内に居住する住民の移転を促進する。  <測定指標> ・成田国際空港以外の特定飛行場 飛行場周辺に残存する移転対象約1110件(うち、法人約420件)の移転をできる限り促進する。  ・成田国際空港

		<p>成田国際空港周辺に残存する移転対象約 230 件(うち、法人約 30 件)の移転をできる限り促進するとともに、今後、「成田空港の更なる機能強化」で騒音対策区域の拡大を予定しており、移転対象が大幅に増加することから、新規移転対象の移転をできる限り促進する。</p> <p>※特定飛行場とは、函館空港、仙台空港、東京国際空港、新潟空港、大阪国際空港、松山空港、高知空港、福岡空港、熊本空港、大分空港、宮崎空港、鹿児島空港、那覇空港、成田国際空港の14空港のこと</p> <p>騒音障害区域からの移転は、空港という公共施設を設置するため特定の居住者等が受けている不利益である騒音による障害を根本的に解決する手段であるが、強制的に移転させる制度ではなく、区域外への移転を希望する居住者等からの申請に基づき、建物の移転に対する補償や土地の買入れ等の補償を行うものである。</p> <p>また、移転補償の手続きは申請者と丁寧な話し合いにより進めているところではあるが、補償額に納得できない、移転先の確保ができない等の事情により、申請から時間を要する場合もあり、移転補償の見通しを示すことは困難であるため、移転補償に基づく本特例措置の目標達成時期を示すことも同様に困難である。</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》 本特例措置により、移転の際の税負担をできる限り軽減し、住民の移転を促進することにより、移転先における当該住民への航空機による騒音障害が解消され、生活の安定及び福祉の向上が図られるとともに、空港を運営していく上で地元住民に大きな負担をもたらす騒音問題が解消されることにより、空港の周辺地域との調和ある発展が図られる。</p>																												
10	有効性等	<p>①: 適用数</p> <p>(特定飛行場)</p> <table border="1"> <tr><td>平成 28 年度:</td><td>0件</td></tr> <tr><td>平成 29 年度:</td><td>0件</td></tr> <tr><td>平成 30 年度:</td><td>0件</td></tr> <tr><td>令和元年度見通し:</td><td>2件</td></tr> <tr><td>令和2年度見込み:</td><td>1件</td></tr> <tr><td>令和3年度見込み:</td><td>1件</td></tr> <tr><td>令和4年度見込み:</td><td>1件</td></tr> </table> <p>(成田国際空港)</p> <table border="1"> <tr><td>平成 28 年度:</td><td>0件</td></tr> <tr><td>平成 29 年度:</td><td>0件</td></tr> <tr><td>平成 30 年度:</td><td>0件</td></tr> <tr><td>令和元年度見通し:</td><td>0件</td></tr> <tr><td>令和2年度見込み:</td><td>1件</td></tr> <tr><td>令和3年度見込み:</td><td>10件</td></tr> <tr><td>令和4年度見込み:</td><td>10件</td></tr> </table> <p>算定根拠については別紙参照</p> <p>適用数が前回評価時の見込みよりも僅少ではあるが、特定飛行場及び成田国際空港周辺における移転は、毎年一定の実績がありま</p>	平成 28 年度:	0件	平成 29 年度:	0件	平成 30 年度:	0件	令和元年度見通し:	2件	令和2年度見込み:	1件	令和3年度見込み:	1件	令和4年度見込み:	1件	平成 28 年度:	0件	平成 29 年度:	0件	平成 30 年度:	0件	令和元年度見通し:	0件	令和2年度見込み:	1件	令和3年度見込み:	10件	令和4年度見込み:	10件
平成 28 年度:	0件																													
平成 29 年度:	0件																													
平成 30 年度:	0件																													
令和元年度見通し:	2件																													
令和2年度見込み:	1件																													
令和3年度見込み:	1件																													
令和4年度見込み:	1件																													
平成 28 年度:	0件																													
平成 29 年度:	0件																													
平成 30 年度:	0件																													
令和元年度見通し:	0件																													
令和2年度見込み:	1件																													
令和3年度見込み:	10件																													
令和4年度見込み:	10件																													

		<p>す。</p> <p>航空機騒音障害区域が設定されてから40年以上が経過しており、直近の移転補償事業の実績においては、世代交代をむかえ相続による処分や財産整理など区域外の土地等の買入れを伴わないものが多く、本特例措置の対象となるケースが少なくなってきたが、現在、成田国際空港以外の特定飛行場周辺においては、平成 30 年度に本社移転により申請した法人(2件)が、本特例措置を適用するために手続きを進めています。</p> <p>このように、成田国際空港以外の特定飛行場周辺に残存する移転対象約 1110 件、成田国際空港周辺に残存する移転対象約 230 件の残りの移転対象の中には、本特例措置によって、航空機騒音障害区域外への移転を希望する者が、相当数残存しているものと見込まれることから、区域外への移転を促進する効果がある、本特例措置は引き続き必要である。</p> <p>また今後、成田空港の第3滑走路の整備等に伴い、航空機騒音障害区域が広がり、本特例措置の対象となる法人等を 110 件と見込んでおり、一定数は本特例措置の適用が見込まれており、引き続き本特例措置の延長が不可欠であります。</p>																												
	②: 適用額	<p>(特定飛行場)</p> <table border="1"> <tr><td>平成 28 年度:</td><td>0 百万円</td></tr> <tr><td>平成 29 年度:</td><td>0 百万円</td></tr> <tr><td>平成 30 年度:</td><td>0 百万円</td></tr> <tr><td>令和元年度見通し:</td><td>434 百万円</td></tr> <tr><td>令和2年度見込み:</td><td>217 百万円</td></tr> <tr><td>令和3年度見込み:</td><td>217 百万円</td></tr> <tr><td>令和4年度見込み:</td><td>217 百万円</td></tr> </table> <p>(成田国際空港)</p> <table border="1"> <tr><td>平成 28 年度:</td><td>0 百万円</td></tr> <tr><td>平成 29 年度:</td><td>0 百万円</td></tr> <tr><td>平成 30 年度:</td><td>0 百万円</td></tr> <tr><td>令和元年度見通し:</td><td>0 百万円</td></tr> <tr><td>令和2年度見込み:</td><td>217 百万円</td></tr> <tr><td>令和3年度見込み:</td><td>2,170 百万円</td></tr> <tr><td>令和4年度見込み:</td><td>2,170 百万円</td></tr> </table> <p>算定根拠については別紙参照</p> <p>対象者は、航空機騒音による障害が著しい区域における移転・買取り措置対象者に限定されており、特定の者に偏ったものではない。</p>	平成 28 年度:	0 百万円	平成 29 年度:	0 百万円	平成 30 年度:	0 百万円	令和元年度見通し:	434 百万円	令和2年度見込み:	217 百万円	令和3年度見込み:	217 百万円	令和4年度見込み:	217 百万円	平成 28 年度:	0 百万円	平成 29 年度:	0 百万円	平成 30 年度:	0 百万円	令和元年度見通し:	0 百万円	令和2年度見込み:	217 百万円	令和3年度見込み:	2,170 百万円	令和4年度見込み:	2,170 百万円
平成 28 年度:	0 百万円																													
平成 29 年度:	0 百万円																													
平成 30 年度:	0 百万円																													
令和元年度見通し:	434 百万円																													
令和2年度見込み:	217 百万円																													
令和3年度見込み:	217 百万円																													
令和4年度見込み:	217 百万円																													
平成 28 年度:	0 百万円																													
平成 29 年度:	0 百万円																													
平成 30 年度:	0 百万円																													
令和元年度見通し:	0 百万円																													
令和2年度見込み:	217 百万円																													
令和3年度見込み:	2,170 百万円																													
令和4年度見込み:	2,170 百万円																													
	③: 減収額	<p>(特定飛行場)</p> <p style="text-align: right;">(単位:百万円)</p> <table border="1"> <tr> <th>年度</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>R1</th> <th>R2</th> <th>R3</th> <th>R4</th> </tr> <tr> <td>区分</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>法人税</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>100</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> </table>	年度	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	区分								法人税	0	0	0	100	50	50	50				
年度	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4																							
区分																														
法人税	0	0	0	100	50	50	50																							

		<table border="1"> <tr> <td>法人住民税</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>8</td> <td>4</td> <td>4</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>法人事業税</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>16</td> <td>8</td> <td>8</td> <td>8</td> </tr> </table> <p>(成田国際空港)</p> <p>(単位:百万円)</p> <table border="1"> <tr> <td>年度</td> <td>H28</td> <td>H29</td> <td>H30</td> <td>R1</td> <td>R2</td> <td>R3</td> <td>R4</td> </tr> <tr> <td>区分</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>法人税</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>50</td> <td>500</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td>法人住民税</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>40</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>法人事業税</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>8</td> <td>80</td> <td>80</td> </tr> </table> <p>算定根拠については別紙参照</p>	法人住民税	0	0	0	8	4	4	4	法人事業税	0	0	0	16	8	8	8	年度	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	区分								法人税	0	0	0	0	50	500	500	法人住民税	0	0	0	0	4	40	40	法人事業税	0	0	0	0	8	80	80
法人住民税	0	0	0	8	4	4	4																																																			
法人事業税	0	0	0	16	8	8	8																																																			
年度	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4																																																			
区分																																																										
法人税	0	0	0	0	50	500	500																																																			
法人住民税	0	0	0	0	4	40	40																																																			
法人事業税	0	0	0	0	8	80	80																																																			
④: 効果		<p>《政策目的の達成状況及び達成目標の実現状況》</p> <p>平成28年度から平成30年度において、特定飛行場で契約件数33件、成田国際空港で契約件数26件の移転補償事業を実施。移転補償事業のほとんどは、土地の買入れによるものであるが、移転区域外への土地買入れによる移転希望者への本特例措置とあいまって、当該区域に居住していた住民の方々の生活の安定及び福祉の向上並びに空港の周辺地域との調和ある発展に寄与してきている。</p> <p>第2種区域(騒防法)及び航空機騒音障害防止特別地区(特騒法)には、未だ移転対象となる居住者が多数残存しており、今後も航空機騒音による障害は大きいと考えられるため、当該特例措置により、引き続き移転を促進する必要がある。</p> <p>今後、本措置の直接的な効果により移転等が促進されるが、9③にて記載した通り、移転補償の具体的な見通し及び件数を示すことは困難である。</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>本措置は、第二種区域(騒防法)及び航空機騒音障害防止特別地区(特騒法)内から外に移転する際に譲渡する土地等の譲渡益に係る税負担の軽減を図るものであることから、本措置により、地区内の住民の移転が促進される。</p>																																																								
⑤: 税収減を是認する理由等		<p>《税収減を是認するような効果の有無》</p> <p>航空機騒音障害区域からの移転については、空港という公共施設を設置するため特定の住民が受けている不利益である騒音による障害を根本的に解決する手段であり、これにより、当該区域に居住していた住民の方々の生活の安定及び福祉の向上並びに空港と周辺地域との調和ある発展が図られるものである。</p> <p>このように、移転の促進は大きな政策的意義を有しているが、実際に住民が移転を行う際には、住民が譲渡する土地建物等の譲渡所得について、税負担が発生するところ。本特例措置は、税負担の一時的な軽減を図るものであり、移転の促進のために非常に効果的であり、減収額と比較して、効果がある。</p>																																																								
11: 相当性	①: 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>第2種区域(騒防法)及び航空機騒音障害防止特別地区(特騒法)からの移転については、騒防法第9条第1項及び特騒法第9条第1項において、特定飛行場又は特定空港の設置者による移転補償が規定されている等、政策体系の中で優先度の高いものとして明確に位置づ</p>																																																								

		<p>けられている。</p> <p>本措置の内容は、直接的な減免ではなく課税の繰延であり、移転補償事業に伴う事業用資産の買換え等について、当該資産の譲渡益に係る課税の繰り延べによる一時的な負担を軽減することで、移転補償事業の促進を図るものであるため、政策目的を実現する手段としての確であり、適切かつ必要最低限の措置である。</p>
	②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担	他の施策手段はない
	③: 地方公共団体が協力する相当性	地方税に関係しない。
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28年8月 (国交28)

別紙3

適用見込みの算出根拠

(航空機騒音対策事業に係る事業用資産の買換え等の特例措置の延長)

<適用数の算出根拠>

【特定飛行場】

・過去3力年の実績・見込みより、令和2年度以降に毎年度1件と算出

平成29年度	平成30年度	令和元年度
0	0	2

【成田国際空港】

- ・ R2年度は移転補償を検討中の案件。
- ・ 成田空港の更なる機能強化に伴い、新たに約 1000 戸、移転補償対象戸数が増加する見込み。  
(このうち本特例措置の対象となる法人等は 110 件の見込み)
- ・ R3～4年度について、成田国際空港株式会社は各年度に 100 件程度の移転補償を想定しており、このうち、告示後数年間は毎年 10 件程度、本特例措置が適用されると見込んでいる。
- ・ 税制の適用は移転補償による補償金を受けた年度の次年度に行われると想定。

<適用額の算出根拠>

「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 2 月国会提出)」における、過去3力年の「特定の資産の買換えの場合等の課税の特例(航空機騒音障害区域の内から外への買換え)」の適用件数及び適用総額を参考として、1件あたりの適用額を算出。

(航空機騒音障害防止法及び特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法に基づく適用がないため)

- ・(適用件数)11 件 (適用総額)2,391 百万円
- ・1件あたりの適用額:2,391 百万円 ÷ 11 件 = 217 百万円

<減収額の算出根拠>

○法人税

- ・平成 30 年度、令和元年の法人税率は 23.2%であり、令和2年度以降も同率と見込み
- ・1件あたりの見込減収額 217 百万円 × 23.2% = 50 百万円

○法人住民税

- ・令和元年の法人住民税率は 7.0%であり、令和2年度以降も同率と見込み
- ・1件あたりの見込減収額 50 百万円 × 7.0% = 4 百万円

○法人事業税

- ・令和元年の事業税率は 3.6%であり、令和2年度以降も同率と見込み
- ・1件あたりの見込減収額 217 百万円 × 3.6% = 8 百万円





## 点検結果表

(行政機関名：国土交通省)

制度名	長期保有土地等に係る事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長等
税目	法人税、法人住民税、法人事業税
区分	<input type="checkbox"/> 新設 <input checked="" type="checkbox"/> 拡充 <input checked="" type="checkbox"/> 延長

## (1) 達成目標

【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】
① 達成目標(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25年:15.5万ha→13.1万ha))を達成すべき時期(目標達成時期)が、要望に係る本特例措置の適用期間の最終年度において、示されていない。
【国土交通省の補足説明】
① 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)の面積に係る達成目標については、本特例措置の適用期限となる令和4年までに達成することを目指すこととした。
【点検結果】
① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。

## (2) 過去の適用数

【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】
なし。
【国土交通省の補足説明】
—
【点検結果】
なし。

## (3) 将来の適用数

【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】
なし。
【国土交通省の補足説明】
—
【点検結果】
なし。

## (4) 過去の減収額

【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】
① 過去の減収額(法人住民税及び法人事業税)が税目ごとに把握されていない。
【国土交通省の補足説明】
① 総務省「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」より地方税の減収額を記載。
【点検結果】
① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。

## (5) 将来の減収額

【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】
① 将来の減収額(法人住民税及び法人事業税)が税目ごとに予測されていない。
② 将来の鉄道関係の減収額(令和元年度の法人税)について、「適用額の欄に記載の損金算入額に税率(平成28年度～23.4%、平成30年度～23.2%)を乗じて減収額を算出している」と説明されているが、算定に誤りがある。
【国土交通省の補足説明】
① 総務省「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」より地方税の減収額を推計し記載。
② 23百万円の誤りであるため、修正。
【点検結果】
①・② 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。

## (6) 過去の効果

【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】
① 達成目標(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))に対する過去の効果について、「低未利用地面積は、国土交通省「土地基本調査」より平成25年の実績値(15.5万ha)を基準とし、令和元年度までに目標値(13.1万ha)を達成すると仮定し算出した見込みの数値」と説明されているが、算定根拠(計算式、計算に用いた数値)が明らかになっていない。
② 達成目標(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))に対する過去の直接的な効果について、「本特例により、企業が長期間保有する土地等を処分して新たな事業用資産を取得するインセンティブが生まれることで、土地取引の活性化を通じた土地の有効利用等が促進され、達成目標の実現に寄与する」と説明されているが、過去の効果(低未利用地面積(万ha))から、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が把握されていない。
③ 達成目標(機関車の新製割合を増加させる(平成27年度末時点:66%→平成31年度末時点:79%))に対する過去の効果(平成28年度及び29年度)が年度ごとに把握されていない。
④ 達成目標(機関車の新製割合を増加させる(平成27年度末時点:66%→平成31年度末時点:79%))に対する過去の効果(平成27年度及び30年度)について、「機関車の新製割合は平成27年度末66%から平成30年度末72%となっている」と説明されているが、算定根拠(計算式、計算に用いた数値及びその出典)が明らかになっていない。
⑤ 達成目標(機関車の新製割合を増加させる(平成27年度末時点:66%→平成31年度末時点:79%))に対する過去の効果について、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が把握されていない。
⑥ 所期の達成目標(土地取引件数(平成25年:128万件→平成31年:146万件))に対する過去の直接的な効果について、「本特例により、企業が長期間保有する土地等を処分して新たな事業用資産を取得するインセンティブが生まれることで、土地取引の活性化を通じた土地の有効利用等が促進され、達成目標の実現に寄与する」と説明されているが、過去の効果(土地取引件数(万件))から、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が把握されていない。
【国土交通省の補足説明】
① 前回要望時の評価書においては、平成25年における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(15.5万ha)について、令和元年に13.1万haになると仮定して、その差分である2.4万haについて年0.4万haずつ6年で減少すると想定して、下記の通り推移することを予想していたところ。 平成25年:15.5万ha 平成26年:15.1万ha 平成27年:14.7万ha 平成28年:14.3万ha 平成29年:13.9万ha

平成30年：13.5万ha  
 令和元年：13.1万ha

なお、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）の面積については、5年に1度行われる総務省「住宅・土地統計調査」及び国土交通省「法人土地・建物基本調査」によって実績値が明らかになるものであるところ、今回の政策評価時点においては前回評価時以降の新たな実績値が不明であり、新たな予測を行うことが困難であるため、前回評価時の予測を維持することとする。

②・⑥ 令和元年度に国土交通省・経済産業省が行ったアンケートにより把握した平成28～30年度の適用実績に基づき、本特例による直接的な効果を以下のとおり推計。

②有効利用された土地の面積

- 国土交通省「土地保有移動調査（平成28年・29年取引分）」によると、平成28年・29年の法人間の土地取引件数平均は99,927件、取引面積は397,217,730㎡であり、1件あたり3,981㎡となる。
- 上記のアンケート結果より推計した、本特例が適用される1年当たりの土地取引件数は8,077件（後述）であることから、前回延長時からの3カ年において、3,981㎡/件×24,231件=9,646haの土地が本特例の土地取引により、より有効に利用されたことになり、本特例措置が潜在的な低未利用地の解消に直接的に寄与したと考えられる。

⑥土地取引件数

- 上記のアンケート回答した法人のうち、平成28～30年度に特例を適用した法人は80法人。うち、土地の譲渡を行った法人数は75法人、譲渡件数は522件。また土地の取得を行った法人数は49法人、取得件数は188件。
- アンケートで把握した件数を「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書（第196回・198回国会報告）」により把握された平成28年度・29年度の平均適用法人数910法人に相当するように換算すると、
- 土地の譲渡を行った法人は853法人、土地の譲渡件数は5,938件
- 土地の取得を行った法人は557法人、土地の取得件数は2,139件となり、合計で1年当たり8,077件の土地取引が、本特例措置に直接的に寄与したと考えられる。

③ 年度毎に記載するよう修正。

④ 算定根拠は事業者からの聞き取りによる旨追記。

⑤ 特例措置の直接的な効果（新造機関車両数）を追記。

【点検結果】

① 「令和元年に13.1万haになると仮定して、その差分である2.4万haについて年0.4万haずつ6カ年で減少すると想定」との説明では、令和元年に13.1万haになることの実現可能性に関する算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされていないため、この点を課題とする。

②・⑥ 他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果であることが明らかにされておらず、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。

③・④ 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。

⑤ 他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果であることが明らかにされておらず、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。

(7) 将来の効果

【分析・説明の内容が不十分であると思われる点】

① 達成目標（法人の長期保有土地の取引件数（平成29年：2.7万件→令和4年：2.8万件）に対する将来の効果が予測されておらず、本特例措置が達成目標の実現に十分に寄与するのかが明らかにされていない。

② 達成目標（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25年：15.5万ha→13.1万ha）に対する将来の効果（令和2年度から4年度まで）が年度ごとに予測されていない。

③ 達成目標（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25年：15.5万ha→13.1万ha）に対する将来の効果（令和元年度）について、「低未利用地面積は、国土交通省「土地基本調査」より平成25年の実績値（15.5万ha）を基準とし、令和元年度までに目標値（13.1万ha）を達成すると仮定」と説明されているが、算定根拠（計算式、計算に用いた数値）が明らかにされていない。

④ 達成目標（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25年：15.5万ha→13.1万ha）に対する将来の直接的な効果について、「本特例により、企業が長期間保有する土地等を処分して新たな事業用資産を取得するインセンティブが生まれることで、土地取引の活性化を通じた土地の有効利用等が促進され、達成目標の実現に寄与する」と説明されているが、将来の効果（低未利用地面積（万ha））から、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が予測されておらず、事後的に直接的な効果を検証する方法も明らかにされていない。

⑤ 達成目標（機関車の新製割合（JR化後新造機関車数/総保有機関車数）を増加させる（令和4年度末までに機関車の新製割合を87%とする））に対する将来の効果（令和2年度から4年度まで）が年度ごとに予測されていない。

⑥ 達成目標（機関車の新製割合（JR化後新造機関車数/総保有機関車数）を増加させる（令和4年度末までに機関車の新製割合を87%とする））に対する将来の効果について、「令和元年度末において、機関車の新製割合が75%となる見込みである」と及び「令和元年度から令和4年度までの4年間で7両分、機関車の更新が促進され、その結果、令和4年度末における機関車の新製割合87%を達成する見込み」と説明されているが、算定根拠（計算式、計算に用いた数値及びその出典）が明らかにされていない。

⑦ 達成目標（機関車の新製割合（JR化後新造機関車数/総保有機関車数）を増加させる（令和4年度末までに機関車の新製割合を87%とする））に対する将来の直接的な効果について、「令和元年度から令和4年度までの4年間で7両分、機関車の更新が促進され、その結果、令和4年度末における機関車の新製割合87%を達成する見込み」と説明されているが、将来の効果（機関車の新製割合（%））から、他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が予測されておらず、事後的に直接的な効果を検証する方法も明らかにされていない。

【国土交通省の補足説明】

① 国土交通省・経済産業省による令和元年度アンケート（平成28年度～平成30年度適用分）及び租税特別措置の適用実態調査によれば、租税特別措置の適用実態調査によって適用実態が明らかになる最新の年度である平成29年度における本特例措置の適用法人数は832法人、本特例措置の適用のための土地の譲渡件数は約5,673件（A）。

- ここで、平成29年全体の売買による土地取引件数は、法務省「登記統計」より約132万件（B）。Bのうち、法人が売り主となる土地取引の割合は、国土交通省「土地保有移動調査（平成29年取引分）」より36.8%（C）。Cのうち、保有年が10年以上であって、かつ国土交通省「地価公示」より譲渡益が発生すると推定される、昭和55年以前から保有する土地の売却の割合は、国土交通省「土地保有移動調査（平成29年取引分）」によれば5.5%。
- 以上より、平成29年における法人の長期保有土地の譲渡に係る土地取引の件数は、  
 全体の土地取引（平成29年）×法人売主の割合×10年超保有で譲渡益が発生する土地の割合  
 =132万件×36.8%×5.5%  
 =約26,717件  
 このうち本特例措置を活用した土地譲渡は、  
 5,673件÷26,717件  
 =21.23%（D）
- ここで、全体の土地取引件数について、過年度の対前年伸び率の直近2年間（平成29年・平成30年）の平均値のベース（年率0.8%）で今後同程度の伸びが続くとすれば、全体の土地取引に占める法人売主の割合及び10年超保有の譲渡益を有する土地の割合はおおよそ一定と考えられることから、令和4年までにおける法人の長期保有土地の譲渡に係る土地取引の件数は、以下の通り推移すると考えられる。



平成29年：約26,717件  
 平成30年：約26,931件  
 令和元年：約27,146件  
 令和2年：約27,363件  
 令和3年：約27,582件  
 令和4年：約27,803件

・このうち、本特例措置による直接的効果として推計される件数は、Dより、

平成29年：約5,673件  
 平成30年：約5,718件  
 令和元年：約5,764件  
 令和2年：約5,810件  
 令和3年：約5,857件  
 令和4年：約5,904件

- ② 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）の面積については、(5)①記載の通り前回評価時以降の最新の実績値が明らかでないところであるが、(5)①記載の予測の値が実現したと仮定した場合、低未利用地の面積は、人口減少等により今後ますますの増加が懸念される中、令和2年～令和4年については、本特例措置の効果等により令和元年の13.1万haを維持し、低未利用地の面積を令和4年に13.1万haとする達成目標を実現する。
- ③ 前回要望時の評価書においては、平成25年における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（15.5万ha）について、令和元年に13.1万haになると仮定して、その差分である2.4万haについて年0.4万haずつ6カ年で減少すると想定して、下記の通り推移することを予想していたところ。
- 平成25年：15.5万ha  
 平成26年：15.1万ha  
 平成27年：14.7万ha  
 平成28年：14.3万ha  
 平成29年：13.9万ha  
 平成30年：13.5万ha  
 令和元年：13.1万ha
- なお、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）の面積については、5年に1度行われる総務省「住宅・土地統計調査」及び国土交通省「法人土地・建物基本調査」によって実績値が明らかになるものであるところ、今回の政策評価時点においては前回評価時以降の新たな実績値が不明であり、新たな予測を行うことが困難であるため、前回評価時の予測を維持することとする。
- ④ 国土交通省「土地保有移動調査（平成28年・29年取引分）」によると、平成28年・29年の法人間の土地取引件数平均は99,927件、取引面積は397,217,730㎡であり、1件あたり3,981㎡となる。
- ・令和元年度に国土交通省・経済産業省が行ったアンケートの結果より推計した、本特例が適用される1年当たりの土地取引件数は8,077件（記述）であることから、前回延長時からの3カ年において、 $3,981\text{㎡}/\text{件} \times 24,231\text{件} = 9,646\text{ha}$ の土地が本特例の土地取引により、より有効に利用されたことになり、本特例措置が潜在的な低未利用地の解消に直接的に寄与したと考えられる。
- ・①より、本特例措置を適用する土地取引の件数は今後とも増加すると考えられることから、本特例措置は引き続き低未利用地の面積の減少・増加の歯止めにも効果をもたらすと考えられる。なお、次回評価時においては、総務省「住宅・土地統計調査」及び国土交通省「法人土地・建物基本調査」の結果が出ていることから、上記の手法により、達成目標に対する本特例措置の寄与について事後的に直接的な効果を検証することは可能である。
- ⑤ 年度毎に記載するよう修正。  
 ⑥ 算定根拠は事業者からの聞き取りによる旨追記。  
 ⑦ 特例措置の直接的な効果（新造機関車両数）及び事後的な検証方法を追記

【点検結果】

- ① 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されたが、他

の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果が把握されていないため、この点を課題とする。

- ② 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。  
 ③ 分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。  
 ④ 他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果であることが明らかにされておらず、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。  
 ⑤・⑥ 補足説明により、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消された。  
 ⑦ 他の政策手段や経済情勢等、他の要因の影響を除いた、本特例措置の直接的な効果であることが明らかにされておらず、また、事後検証の方法についても、事業者からの聞き取りの調査内容等が明らかになっておらず、分析・説明の内容が不十分であると思われる点が解消されていないため、この点を課題とする。

点検項目(6)及び(7)に課題があり、分析・説明の内容が不十分な評価書と考えられる。

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	長期保有土地等に係る事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長等
2	対象税目	①: 政策評価の対象税目 法人税: 義(国税 27) 法人住民税: 義 法人事業税: 義
		②: 上記以外の税目 所得税: 外
3	要望区分等の別	【創設・拡充・延長】 【単独・主管・共管】
4	内容	《現行制度の概要》 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%(一部 75%・70%))を認める。
		《要望の内容》 ・適用期限の3年間延長等を行う。(令和5年3月31日まで)
		《関係条項》 租税特別措置法第37条第1項第7号、第37条の4、第65条の7第1項第7号、第65条の8、第65条の9、第68条の78第1項第7号、第68条の79、第68条の80
5	担当部局	国土交通省土地・建設産業局不動産市場整備課 鉄道局総務課
6	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期: 令和元年8月 分析対象期間: 平成27年度～令和4年度
7	創設年度及び改正経緯	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 平成27年度 延長・縮減 平成29年度 延長・縮減
8	適用又は延長期間	3年間(令和2年度～令和4年度)
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》 長期保有土地等の譲渡益を活用した設備投資需要を喚起することで、企業の生産性向上、国内の産業空洞化防止、土地取引の活性化を通じた土地の有効利用、不動産ストックの価値向上や地域活性化を実現し、もってデフレからの完全な脱却と名目GDP600兆円に向けた経済成長の実現を図る。  (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の導入を促進する。
		《政策目的の根拠》 「経済財政運営と改革の基本方針 2019」(令和元年6月21日閣議決定)において、「アベノミクスの推進がもたらした経済の好循環を更に持続・拡大させていくこと(略)が、我が国経済が目指すべき最重要目標である」、「デフレ脱却・経済再生最優先との安倍内閣の基本方針を堅持し、経済の回復基調を持続させ(略)あらゆる政策を総動員し、経済運営に万全を期す」とされ、「人的・物的投資を一層喚起し、生産性を飛躍的に向上させることにより、潜在成長率を引き上げていく」とともに、「成長と分配の好循環の拡大に向け、(略)企業収益を拡大」することを重視して取り組むこととされている。 以上より、本特例はデフレからの脱却と経済成長の実現に向けて全力で取り組む政府の方針に沿うものである。  (鉄道関係) 鉄道貨物のモーダルシフトの推進については、温室効果ガス削減のためのパリ協定(国連気候変動枠組条約第21回締約国会議(COP21))に基づき策定される地球温暖化対策計画(平成28年5月)、総合物流施策大綱(平成29年7月閣議決定)、交通政策基本法に基づく交通政策基本計画(平成27年2月閣議決定)に位置づけられている。 さらに、総合物流施策大綱(平成29年7月閣議決定)では、モーダルシフトの一層の推進のための取組として、鉄道の輸送力の強化が位置づけられている。  ○交通政策基本計画(平成27年2月閣議決定) 基本方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり 目標④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める(趣旨) 我が国の運輸部門のCO2排出量は、全体の約2割を占めることから、その削減により低炭素社会の実現に資するとともに、東日本大震災以降の我が国のエネルギー需給の脆弱性に鑑み、一層の省エネ化を進める。また、交通分野の大気汚染対策や騒音対策、生態系への配慮など各種の環境対策を推進する。 <取組内容を今後新たに検討するもの> ○更なるモーダルシフトの推進や輸送の省エネ化など、環境に優しいグリーン物流の実現方策を検討する。 [53]モーダルシフトに関する指標 ①鉄道による貨物輸送トンキロ 【2012年度 187億トンキロ ⇒ 2020年度 221億トンキロ】  ○総合物流施策大綱(2017-2020)(平成29年7月閣議決定) Ⅲ. 今後の物流政策の方向性と取組 4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築(=備える) (2) 地球環境問題に備える 我が国の温室効果ガス削減目標の達成等に向け、物流分野においてもサプライチェーン全体での環境負荷の低減の観点から、再配達など非効率となっている部分の削減、物流の効率化・モーダルシ

		<p>フの推進や、自動車の単体対策、鉄道・船舶・航空・物流施設における低炭素化の促進等を通じて貢献する。このほか、大気汚染等による環境負荷の低減にも取り組んでいく。</p> <p>○地球温暖化対策計画(平成28年5月閣議決定) 第3章 目標達成のための対策・施策 第2節 地球温暖化対策・施策</p> <p>海運グリーン化総合対策、鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進 物流体系全体のグリーン化を推進するため、自動車輸送から二酸化炭素排出量の少ない内航海運又は鉄道による輸送への転換を促進する。(中略) 鉄道による貨物輸送の競争力を高めるため、鉄道輸送の容量拡大、ダイヤ設定の工夫、大型トラックからの転換に効果的である大型コンテナや鮮度保持技術を高度化した冷蔵・冷凍コンテナなどの輸送機材の充実等による輸送力増強と輸送品質改善、端末輸送のコスト削減、エコレールマークの推進等により貨物鉄道の利便性の向上を図り、モーダルシフトを促進する。</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 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</p> <p>(鉄道関係) 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 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》 ＜測定指標＞ ・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25年:15.5万ha→令和4年:13.1万ha ・法人の長期保有土地の取引件数 平成29年:2.7万件→令和4年:2.8万件 ※従前目標としていた土地取引件数については、特例措置の対象とならない個人の居住用資産等に係る取引についても包含された数であったことから、達成目標と特例との関係がより明らかとなるよう、政策目的を踏まえた達成目標として、「法人の長期保有土地の取引件数」を新たに設定することとする。</p> <p>(鉄道関係) ＜測定指標＞ ・機関車の新製割合(JR化後新造機関車数/総保有機関車数)を増加させる。 ・令和4年度末までに機関車の新製割合を87%とする。 (前回目標:令和元年度末までに機関車の新製割合を79%とする。) ※本特例措置はモーダルシフトの促進のため、貨物鉄道の老朽車両の更新を促進するために措置されてきており、税制特例の延長のた</p>

		<p>び、延長要望期間終了時点の車両の新製割合を目標としてきたところ。令和2年度税制改正においては令和5年3月31日までの3年間の延長を要望しており、それにあわせ、延長要望期間の終了時点を経延長要望期間の終了年度に変更したところ。</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》 本措置のインセンティブにより、低未利用地の有効活用及び土地取引の活性化を通じて、地域経済の活性化が図られる。</p> <p>(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の買換えが円滑に行われることが期待される。</p>																		
10	有効性等	<p>① 適用数</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>平成27</td> <td>28</td> <td>29</td> <td>30</td> <td>令和元</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>適用件数(件)</td> <td>867</td> <td>988</td> <td>832</td> <td>896</td> <td>896</td> <td>896</td> <td>896</td> <td>896</td> </tr> </table> <p>(注1) 実績値(平成27年度～平成29年度)は、「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書(第198回国会提出)」から引用。鉄道事業における買換分(各年度1件)も含む。 (注2) 平成30年度以降は、平成27～平成29年度の適用件数の平均。</p> <p>前回要望時の所期の想定では適用数は896件程度と予測していたところ、直近3年間(平成27年～29年)の実績値の平均適用数は896件と見込み通りとなっており、想定外に僅少ではない。</p> <p>(鉄道関係) (1)実績 平成28年度 1事業者(JR貨物) 1機関車両 平成29年度 1事業者(JR貨物) 1機関車両 平成30年度 1事業者(JR貨物) 1機関車両</p> <p>(2)今後の見込 令和元年度 1事業者(JR貨物) 1機関車両 令和2年度 1事業者(JR貨物) 3機関車両 令和3年度 1事業者(JR貨物) 1機関車両 令和4年度 1事業者(JR貨物) 2機関車両</p> <p>※実績、今後の見込み共に事業者からの聴き取りによる ※平成28～30年度の実績値は前回評価時の見込みどおりである ※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。</p>		平成27	28	29	30	令和元	2	3	4	適用件数(件)	867	988	832	896	896	896	896	896
	平成27	28	29	30	令和元	2	3	4												
適用件数(件)	867	988	832	896	896	896	896	896												

②: 適用額	○適用額								
		平成 27	28	29	30	令和 元	2	3	4
	損金算入額 (億円)	3,537	4,321	4,080	3,979	3,979	3,979	3,979	3,979
	<p>(注1) 実績値(平成27年度～平成29年度)は、「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書(第198回国会提出)」から引用。</p> <p>(注2) 平成30年度以降は、平成27～平成29年度の損金算入額の平均。</p> <p>(注3) 鉄道事業における買換分も含む。</p> <p>財務省『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31年2月国会提出)』によれば、本特例は不動産業や製造業など多様な業種の事業者に活用されており、適用に偏りはない。</p> <p>(鉄道関係)</p> <p>(1) 実績 平成28年度 78百万円(売却益:98百万円) 平成29年度 232百万円(売却益:292百万円) 平成30年度 82百万円(売却益:103百万円)</p> <p>(2) 今後の見込 令和元年度 100百万円(売却益:125百万円) 令和2年度 582百万円(売却益:728百万円) 令和3年度 96百万円(売却益:120百万円) 令和4年度 464百万円(売却益:580百万円)</p> <p>※実績、今後の見込み共に事業者からの聴き取りによる ※平成28～30年度の実績値は前回評価時の見込みどおりである ※特別適用対象の土地売却益に圧縮率0.80を乗じて損金算入額を算出している。</p>								
③: 減収額	○減収額								
		平成 27	28	29	30	令和 元	2	3	4
	法人税 (億円)	668	883	805	785	785	785	785	785
	法人住民税 (億円)	121	132	123	125	125	125	125	125
	法人事業税 (億円)	281	378	275	311	311	311	311	311
	<p>(注1) 推計方法は、別紙積算根拠1(国税)・2(地方税)参照。</p> <p>(注2) 鉄道事業における買換分も含む。</p> <p>(鉄道関係)</p> <p>(1) 実績(法人税、法人住民税、法人事業税) 平成28年度 18百万円、2百万円、1百万円 平成29年度 54百万円、7百万円、4百万円 平成30年度 19百万円、2百万円、1百万円</p>								

	<p>(2) 今後の見込(法人税、法人住民税、法人事業税) 令和元年度 23百万円、2百万円、2百万円 令和2年度 135百万円、10百万円、11百万円 令和3年度 22百万円、2百万円、2百万円 令和4年度 108百万円、8百万円、9百万円</p> <p>※実績、今後の見込み共に事業者からの聴き取りによる</p> <p>※②適用額の欄に記載の損金算入額に税率(平成28年度～23.4%、平成30年度～23.2%)を乗じて減収額を算出している。</p>																							
④: 効果	<p>《政策目的の達成状況及び達成目標の実現状況》</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>平成 27</td> <td>28</td> <td>29</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>土地取引 件数(万件)</td> <td>129</td> <td>129</td> <td>132</td> <td>131</td> </tr> <tr> <td>法人の長期保有土地の 取引件数(万件)</td> <td></td> <td></td> <td>2.7</td> <td>2.7</td> </tr> <tr> <td>低未利用地面積(万ha)</td> <td>14.7</td> <td>14.3</td> <td>13.9</td> <td>13.5</td> </tr> </table> <p>(注1) 土地取引件数の実績値(平成27年～平成30年)は、財務省「登記統計」における「土地の売買による所有権の移転件数」。</p> <p>(注2) 低未利用地面積は、国土交通省「土地基本調査」より平成25年の実績値(15.5万ha)を基準とし、令和元年度までに目標値(13.1万ha)を達成すると仮定し算出した見込みの数値。</p> <p>○所期の目標の達成状況</p> <p>・土地取引件数 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年以降の景気後退の影響により、114万件(平成23年)まで落ち込んだところ、平成30年には131万件となっており、直近の実績値の推移からは、前回評価時に目標とした146万件(平成31年)には到達しないと見込まれるものの、本特例をはじめとした各種施策による下げ止まりについて、一定の効果が見られる。</p> <p>・低未利用地面積 本指標は5年に1度行われる調査により数値が明らかになるものであり、最新の値は前回評価時と同じ平成25年度の実績値(15.5万ha)であることから、本指標では政策目的の達成状況を測れないため評価しない。</p> <p>(鉄道関係) 機関車の新製割合について平成27年度から平成30年度の実績値は下記の通りとなっている。 平成27年度末:66% 平成28年度末:67% 平成29年度末:70%</p>					平成 27	28	29	30	土地取引 件数(万件)	129	129	132	131	法人の長期保有土地の 取引件数(万件)			2.7	2.7	低未利用地面積(万ha)	14.7	14.3	13.9	13.5
	平成 27	28	29	30																				
土地取引 件数(万件)	129	129	132	131																				
法人の長期保有土地の 取引件数(万件)			2.7	2.7																				
低未利用地面積(万ha)	14.7	14.3	13.9	13.5																				

		<p>平成 30 年度末:72%</p> <p>※実績値は事業者からの聴き取りによる</p> <p>本特例措置の効果(他の要因を除く)により、平成 27 年度から平成 30 年度にかけて、年度毎に1両ずつの機関車が新造されており、平成 31 年度においても1両の機関車が新造される見込となっている。</p> <p>前回要望時において、「令和元年度末までに機関車の新製割合を概ね 79%」としたところ。現時点の見込では、令和元年度末において、機関車の新製割合が 75%となる見込みである。</p> <p>これは下記の要因から、やむを得ず機関車更新のスケジュールが後ろ倒しとなっているものである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自然災害が相次いで発生。</li> <li>・貨車については老朽時に延命措置を施し使用することは構造上、安全上困難であり、新造せざるを得ないことから、機関車よりも貨車の更新に注力してきた。</li> <li>・モーダルシフトの担い手として、鉄道コンテナ輸送のサービスアップを目的とし、コンテナ容積を拡大するため、従来よりも高さを増した背高コンテナに統一する必要がある。国鉄時代からの貨車のまま背高コンテナを搭載すると車両限界に抵触することから、国鉄時代の貨車更新が急務であった。このため、限られた投資費用の中で、機関車よりも貨車の更新に注力してきた。</li> <li>・貨物機関車を製造するメーカーにおいて、鉄道車両製造部門が赤字不採算であることから撤退の危機が生じており、これを回避するため、以前とは異なる製造スケジュール等になった。</li> </ul> <p>《達成目標に対する租税特別措置等の直接的効果》</p> <p>本特例により、企業が長期間保有する土地等を処分して新たな事業用資産を取得するインセンティブが生まれることで、土地取引の活性化を通じた土地の有効利用等が促進され、達成目標の実現に寄与する。</p> <p>(鉄道関係)</p> <p>本特例措置の対象となる両数は 10 有効性等①適用数の(2)今後の見込において記載の通り、令和元年度から令和4年度までの4年間で7両分、機関車の更新が促進され、その結果、令和4年度末における機関車の新製割合 87%を達成する見込み。年度毎の見込については、下記の通りである。</p> <p>令和元年度末:75%</p> <p>令和2年度末:78%</p> <p>令和3年度末:83%</p> <p>令和4年度末:87%</p> <p>なお、本特例措置が延長されない場合は、令和4年度末における機関車の新製割合は 85%に留まる見込みである。</p> <p>※今後の見込は事業者からの聴き取りによる</p> <p>本特例措置の効果(他の要因を除く)により、新造される見込の機関車の両数は下記のとおりとなっている。</p> <p>令和元年度:1両</p> <p>令和2年度:3両</p> <p>令和3年度:1両</p> <p>令和4年度:2両</p>
--	--	--

		<p>なお、事後的に直接的な効果を検証する方法としては、事業者からの聞き取りにより、新造機関車両数の見込と実績の乖離を検証する方法が考えられる。</p>
	⑥	<p>税収減を是認する理由等</p> <p>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、土地取引の活性化を通じた土地の有効利用の促進等の本特例の目的を達成するために効果的である。</p> <p>本特例により、長期保有土地等を活用した新規設備投資が喚起され、企業の生産性向上や産業の空洞化防止、土地取引の活性化を通じた土地の有効利用、不動産ストックの価値向上が図られているところであり、その効果は、これまでの税収減(平成 28 年度:883 億円、平成 29 年度:805 億円、平成 30 年度:795 億円)および今後の見込み(795 億円)に比して大きいため、税収減を是認することができる。</p> <p>なお、本特例措置は課税の免除ではなく課税の繰り延べであり、最終的な納税額に変化は生じない。</p> <p>(鉄道関係)</p> <p>(分析対象期間:平成 28 年度～令和4年度)</p> <p>課税の繰り延べによってキャッシュフローが確保されることにより、モーダルシフトに資する機関車・コンテナ貨車の導入が促進される。</p> <p>平成 28 年度から平成 30 年度に合計で 91 百万円の減税実績があり、令和元年度から令和4年度に合計で 289 百万円の減税が見込まれており、この額に土地の売却益(2,046 百万円)を加えた金額分、新製機関車の購入原資が増加することとなる。これはJR貨物が新しい機関車をより積極的に導入するための十分なインセンティブになり、もって鉄道輸送力の強化及びモーダルシフトの推進に資するため、税収減を是認するに足る効果が認められる。</p> <p>なお、本特例措置は課税の免除ではなく課税の繰り延べであり、最終的な納税額に変化は生じない。</p>
11	相当性	<p>① 租税特別措置等によるべき妥当性等</p> <p>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、企業の生産性向上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。</p> <p>(鉄道関係)</p> <p>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</p>

適用実績の積算根拠

項目 長期保有土地等に係る事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長等

(積算根拠)

・「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31年2月国会提出）」によると、平成27年度、平成28年度及び平成29年度に長期保有土地等に係る事業用資産の買換特例（7号買換）の適用を受けた法人数及び損金算入額は以下の通り。

平成27年度：（法人数）**866件** （損金算入額）**3,537億円**

平成28年度：（法人数）**987件** （損金算入額）**4,321億円**

平成29年度：（法人数）**831件** （損金算入額）**4,080億円**

・また、参・予算委員会資料「『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27年度、平成28年度、平成29年度）を基に試算した減収額（実績推計）」によれば、特定の資産の買換えの場合等の課税の特例による減収額は、

平成27年度：**778億円**

平成28年度：**993億円**

平成29年度：**942億円**

・従って、長期保有土地等に係る事業用資産の買換特例（7号買換）による減収額は、上記の内数であるが、「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31年2月国会提出）」の平成27年度、平成28年度及び平成29年度適用実績によれば、

平成27年度：特例全体の適用総額 **4,120億円**、うち7号買換の適用総額 **3,537億円**

平成28年度：特例全体の適用総額 **4,860億円**、うち7号買換の適用総額 **4,321億円**

平成29年度：特例全体の適用総額 **4,772億円**、うち7号買換の適用総額 **4,080億円**

であるから、7号買換による減収額は、

$$\begin{aligned} \text{平成27年度：} & 778\text{億円} \times (3,537\text{億円} \div 4,120\text{億円}) = 667.9\cdots \\ & \approx \underline{\underline{668\text{億円}}} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{平成28年度：} & 993\text{億円} \times (4,321\text{億円} \div 4,860\text{億円}) = 882.8\cdots \\ & \approx \underline{\underline{883\text{億円}}} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{平成29年度：} & 942\text{億円} \times (4,080\text{億円} \div 4,772\text{億円}) = 805.3\cdots \\ & \approx \underline{\underline{805\text{億円}}} \end{aligned}$$

		<p>ころである。</p> <p>本特例措置は課税の繰り延べによりキャッシュフローが確保されるものであり、補助金として交付するよりも最終的な国庫負担は少ないことから、政策目的実現のための手段として適切である。</p>
	②：他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>事業者の所有する遊休不動産をはじめとした事業用資産の買換えについては、その税負担が重要な判断要素のひとつとなっている実情から、他の手段で代替することが困難なものであり、本特例を講じることにより、直接的にインセンティブを与えていくことが適当である。</p> <p>(鉄道関係)</p> <p>機関車の導入には多額の資金が必要であり、本特例措置により課税を繰り延べることで、キャッシュフローを確保し、モーダルシフトに資する機関車への投資を促すものである。</p> <p>本特例措置の他に「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」があるが、これは、車両を購入した後に増大する固定資産税負担を軽減することにより、JR貨物にモーダルシフトに資する機関車・コンテナ貨車を取得するインセンティブを与えるものである。</p> <p>よって、適切かつ明確に役割分担はなされている。</p>
	③：地方公共団体が協力する相当性	<p>本特例により、各地域における不動産の流動化・有効利用の促進を図り、地価下落の続く地方の不動産市場を活性化し、地域経済の振興が図られるものであることから、地方公共団体が政策目的の実現に協力することに相当性がある。</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28年8月(H28 国交 04)

## 減収見込額の積算根拠

項目	長期保有土地等に係る事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長等
----	-------------------------------------

(平年度ベース) 減収見込額 785億円

(積算根拠)

・前記のとおり、7号買換えによる直近の減収額は、

平成27年度：668億円 平成28年度：883億円 平成29年度：805億円

・平成30年度以降の減収額は、平成27年度・28年度・29年度の平均から、以下のとおり算出。

減収見込み：(668億円 + 883億円 + 805億円) ÷ 3 ≒ 785億円

(鉄道関係) 平年度減収見込額 88百万円

(積算根拠)

【令和2年度】土地売却予定額：728百万円

買換資産取得予定額：3,554百万円(11両)

令和2年度減税見込額=土地売却予定額×圧縮額×23.2%

=728百万円×0.80×23.2% = 135百万円

【令和3年度】土地売却予定額：120百万円

買換資産取得予定額：3,231百万円(10両)

令和3年度減税見込額=土地売却予定額×圧縮額×23.2%

=120百万円×0.80×23.2% = 22百万円

【令和4年度】土地売却予定額：580百万円

買換資産取得予定額：5,585百万円(17両)

令和4年度減税見込額=土地売却予定額×圧縮額×23.2%

=580百万円×0.80×23.2% = 108百万円

【平年度減税額】

(135百万円+22百万円+108百万円) ÷ 3カ年度 = 88百万円

## 法人住民税・法人事業税に係る減収額について

単位：千円

	平成27年	平成28年	平成29年	見込み(3年平均)
法人住民税	12,067,396	13,220,450	12,315,140	12,534,329
道府県民税	3,082,912	3,279,491	3,054,917	3,139,107
市町村税	8,984,484	9,940,959	9,260,223	9,395,222
法人事業税	28,103,327	37,777,606	27,538,224	31,139,719
事業税	16,679,309	19,117,951	16,637,434	17,478,231
地方法人特別税	11,424,018	18,659,655	10,900,790	13,661,488
合計	40,170,723	50,998,056	39,853,364	43,674,048

総務省「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」より

