

平成 29 年 3 月 30 日
国土交通省政策評価官室

平成 29 年度税制改正結果を受けた 租税特別措置等に係る政策評価結果への反映について

平成 29 年度税制改正の結果を受け、租税特別措置等に係る政策評価について、別添の通り、評価結果に反映した。

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした租税特別措置等の名称	都市再生緊急整備地域に係る課税の特例措置の延長
2	対象税目	(法人税：義)(国税9) 【新設・拡充・ <u>延長</u> 】
3	租税特別措置等の内容	<p>《内容》</p> <p>都市再生特別措置法に基づき、都市再生緊急整備地域において国土交通大臣の認定を受けた認定事業者に係る以下の特例措置の適用期限を延長する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・法人税の割増償却 (認定事業により整備される建築物について、3割増償却(5年間)) <p>【適用要件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成31年3月31日までに取得し、供用すること ・地上階数10以上又は延べ面積75,000㎡以上(延長前50,000㎡以上)の耐火建築物が整備され、かつ、1)、2)のいずれかに該当 <ol style="list-style-type: none"> 1) 事業区域内において整備される公共施設用地面積が30%以上 2) 居住者等利便施設整備費が10億円以上 <p>《関係条項》</p> <p>法人税：租税特別措置法§47の2、令§29の5、規則§20の21 (連結法人：法§68の35、令§39の64、規則§22の42)</p>
4	担当部局	都市局まちづくり推進課
5	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期：平成28年8月 分析対象期間：平成25年度～30年度
6	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<p>平成15年度 創設</p> <p>平成17年度 適用期限の2年延長</p> <p>平成19年度 適用期限の2年延長</p> <p>平成21年度 適用期限の2年延長</p> <p>平成23年度 適用期限の2年延長</p> <p>平成25年度 適用期限の2年延長</p> <p>平成27年度 適用期限の2年延長</p>
7	適用又は延長期間	2年間(平成29年度～30年度)
8	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》</p> <p>我が国の活力の源泉である都市について、都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上(=都市再生)を図り、都市の魅力を高める。</p>

		<p>《政策目的の根拠》</p> <p>都市再生については、その拠点となる都市再生緊急整備地域において、民間の資金、ノウハウ等を集中的に振り向けることを国家戦略として取り組んできているところである。</p> <p>地方都市の人口減少・少子高齢化、経済の低迷等の課題が引き続き山積する中、必要とされる居住機能、商業機能、産業機能、文化的機能、防災機能等の諸機能をレベルアップするとともに、住環境や市街地の環境等生活の場としての都市の環境全般を向上させること等の都市再生の取り組みが引き続き必要である。</p> <p>直近では、「日本再興戦略 2016」（平成 28 年 6 月 2 日閣議決定）において、優良な民間都市開発事業の実施を加速させることにより、ビジネス・生活環境の向上等を図ることが盛り込まれたところである。</p> <p>また、「経済財政運営と改革の基本方針 2016」（平成 28 年 6 月 2 日閣議決定）においても、大都市において、ビジネス・生活環境の整備や大規模災害に対する環境整備等を図るため、民間都市開発事業を強力に推進することが盛り込まれたところである。</p> <p>それらの点から、引き続き、国全体の成長を牽引する大都市について、都市再生に資する優良な民間都市開発事業を促進する施策を講じていく必要がある。</p> <p>本特例措置は、国土交通大臣が認定した事業を実施する者に対して税制上の特例措置を講ずることにより、戦略的・重点的に優良な民間都市開発事業を促進するものであり、引き続き、当該施策の推進を図るため、本特例措置の適用期限を延長する必要がある。</p>
	<p>② 政策体系における政策目的の位置付け</p>	<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</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》</p> <p>我が国の活力の源泉である都市について、都市再生緊急整備地域において、優良な民間都市開発事業を推進することにより、都市再生を図り、都市の魅力を高める。</p> <p>→2020 年（平成 32 年）までに、世界の都市総合ランキングにおいて、東京が 2012 年 4 位→3 位以内に入る</p> <p>→都市再生緊急整備地域（特定都市再生緊急整備地域を含む）における都市開発事業の平成 24 年度から平成 32 年までの建設投資累計額 目標値：8 兆円～11 兆円</p> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>本特例措置を引き続き戦略的・重点的に講ずることにより、優良な民間都市開発事業を促進し、都市再生緊急整備地域における更なる建設投資を促すことを通じて、我が国の活力の源泉である都市について、都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上（＝都市再生）を図り、都市の魅力を高めることができる。</p>

9	有効性等	① 適用数等	<p>(適用計画実績)</p> <p>25年度：3計画（5件） 26年度：4計画（6件） 27年度：4計画（6件） 28年度：4計画（4件）</p> <p>※適用計画実績については、認定事業者に対するアンケート調査の集計値（実数）</p> <p>(適用計画数見込み)</p> <p>29年度：4計画 30年度：4計画</p> <p>※適用計画数見込みについては、引き続き継続して適用される計画数の実績と、平成17年度から平成27年度の適用実績の年平均から新規適用見込みを割り出して推計。</p> <p>(適用額実績)</p> <p>法人税 25年度：3,685百万円 26年度：3,150百万円 27年度：3,419百万円 28年度：2,545百万円</p> <p>※適用額実績については、認定事業者に対するアンケート調査による減収額の集計値（実数）をもとに、法人税率（H25～26年度：25.5%、H27年度：23.9%、H28年度：23.4%）で割り戻して推計したもの。</p> <p>(適用額見込み)</p> <p>法人税 29年度：1,534百万円 30年度：1,536百万円</p> <p>※適用額見込みについては、認定事業者に対するアンケート調査による減収額の集計値（実数）をもとに、法人税率（H29年度：23.4%、H30年度：23.2%）で割り戻して推計したもの。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「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件数及び適用額が合算された数値であり、本特別措置に係る数値のみを抽出することはできないため、租特透明化法に基づき把握される情報を用いることはできない。 ・ 本特例措置は、都市の再生の拠点として緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域である都市再生緊急整備地域における優良な民間都市開発事業を推進するための制度であって、当該事業を施行する能力のある民間事業者であれば一律に適用されるものであり、特定の者に偏った適用となるものではない。また、前回要望時の所期の想定では、適用計画数が年平均5計画程度と予測していたところ、直近2年間で年平均約4計画程度の適用と同程度であり、適用数は想定外に僅少ではない。
---	------	--------	---

	②: 減収額	<p>(減収額実績)</p> <p>25年度：940百万円 26年度：803百万円 27年度：817百万円 28年度：596百万円</p> <p>※減収額実績については、認定事業者に対するアンケート調査の集計値（実数）</p> <p>(減収額見込み)</p> <p>29年度：359百万円 30年度：356百万円</p> <p>※算定根拠については別紙（減収見込額調書）参照</p>
	③: 効果・税収減是認効果	<p>《効果》</p> <p>民間都市再生事業計画は、平成28年8月末現在95計画が認定され、都市再生に向けた民間都市開発事業の促進が着実に図られている。具体的には、都市再生緊急整備地域（特定都市再生緊急整備地域を含む）における都市開発事業の平成24年度から平成27年度までの建設投資額は約3.6兆円となり中間目標（平成24年度～27年度までの建設投資累計額：4～5兆円）には届かなかったものの、現時点での平成28年度～平成32年度までの建設投資累計額（見込）が約4.9兆円であることから、目標達成に向けて順調に推移しているところ。</p> <p>認定事業者へのヒアリングによると、「都市再生事業に代表される開発事業は、特に開業後数年間のキャッシュフローが厳しく取組ハードルは高いが、割増償却による課税繰延等のようにキャッシュ創出措置等の支援があれば、事業判断に大きな影響を与える」旨コメントがあり、引き続き、本特例措置を通じて優良な民間都市開発事業を推進することで、目標達成を目指したい。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》</p> <p>本特例措置を引き続き戦略的・重点的に講ずることにより、都市再生緊急整備地域における優良な民間都市開発を誘発し、不動産市場活性化の呼び水とすることができ、我が国の活力の源泉である都市の活性化を図ることができる。</p> <p>特に、建設工事費の急激な上昇等によりリスクが高まっているなど都市再生についてはさまざまな課題がある現状において、本特例措置の延長により、引き続き都市再生緊急整備地域等における優良な民間都市開発事業を推進し、我が国の活力の源泉である都市の活性化を図りたい。</p> <p>本特例による減収額は先述の通りだが、本特例措置により誘発された都市再生緊急整備地域（特定都市再生緊急整備地域を含む）における認定事業（95計画）における建設投資累計額は合計44,518億円、経済波及効果は111,993億円と試算され、税収増効果は11,788億円と試算され、今後の建設投資においても同様の経済波及効果・税収増効果が見込まれることから、将来においても税収減を是認できるような効果が生じると考えられる。</p>

10	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>本特例措置は、都市再生の拠点として緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域である都市再生緊急整備地域における優良な民間都市開発事業に限って適用されるものであり、これまでの多数の事業者への適用実績を踏まえても、都市再生の推進による都市の魅力向上という政策目的の達成のための的確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	<p>本特例措置と併せて金融支援を行っているが、当該金融支援は、民間金融機関からの調達が困難なミドルリスクの部分を補充し、事業の立ち上げを支援するもの。</p> <p>一方、本特例措置は、民間都市開発事業に必要な不動産取引等に係るコストを低減することで当該事業の採算性を向上させ、事業実施を決断するインセンティブを与えるものであり、両者の役割分担は明確である。</p>
		③ 地方公共団体が協力する相当性	<p>地方税に関係しない</p>
11	有識者の見解		—
12	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		平成26年8月(国交17)

減収見込額調書

都市再生緊急整備地域に係る課税の特例措置の延長(法人税)

減収見込額: 平年度 358 百万円

認定事業者に該当する法人に対する割増償却

- ・ 当該特例の対象事業における1事業あたりの建築物取得価額
都市再生緊急整備地域における、これまでの都市再生促進税制の適用実績・見込のうち、現在指定されている都市再生緊急整備地域内での建築物等の平均取得価額(H28年6月末時点調査に基づく実績・見込) 35,232 百万円 <1>
このうち、建物:設備の割合を65%:35%と仮定すると
建物取得価額:<1>×65% 22,901 百万円 <2>
設備取得価額:<1>×35% 12,331 百万円 <3>
- ・ 新規に適用される平均計画数
都市再生緊急整備地域における、これまでの都市再生促進税制の適用実績・見込のうち、現在指定されている都市再生緊急整備地域内での適用計画数(H28年6月末時点調査に基づく実績・見込)
(H17~H27年度計 4計画で、年平均 4計画/11年≒1計画) 1 計画/年度 <4>
- 【平成29年度見込】
- ・ 平成28年度に平成27年度より継続して適用される認定事業の計画数 2 計画 <5>
- ・ 平成28年度に適用される認定事業の計画数見込
<4>+<5>= 3 計画 <6>
- ・ <6>のうち、平成28年度をもって適用が終了するもの 0 計画 <7>
- ・ 平成29年度に平成28年度より継続して適用される認定事業の計画数
<6>-<7>= 3 計画 <8>
- ・ 平成29年度に適用される認定事業の計画数見込
<4>+<8>= 4 計画 <9>
- ・ 事業1計画あたり割増される減価償却額
建物は50年定額、設備は15年定額とすると、
{<2>×1/50(50年定額)+<3>×1/15(15年定額)}×30%(割増率)= 384 百万円 <10>
- ・ 事業1計画あたり減収見込み
<10>×23.4%(法人税率)= 90 百万円 <11>
- ・ 平成29年度の減収見込額
<9>×<11>= 359 百万円 <12>
- 【平成30年度見込】
- ・ <9>のうち、平成29年度をもって適用が終了するもの 1 計画 <13>
- ・ 平成30年度に平成29年度より継続して適用される認定事業の計画数
<9>-<13>= 3 計画 <14>
- ・ 平成30年度に適用される認定事業の計画数見込
<4>+<14>= 4 計画 <15>
- ・ 事業1計画あたり減収見込み
<10>×23.2%(法人税率)= 89 百万円 <16>
- ・ 平成30年度の減収見込額
<16>×<15>= 356 百万円 <17>
- 以上より、平年度の減収見込額は、
(<12>+<17>)/2= 358 百万円

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租税特別措置等の名称	関西文化学術研究都市建設促進法に基づいて整備される文化学術研究施設に係る特別償却制度の延長
2	対象税目	(法人税:義)(国税6) 【新設・拡充・ <u>延長</u> 】
3	租税特別措置等の内容	<p>《内容》</p> <p>関西文化学術研究都市建設促進法に基づいて整備される文化学術研究施設のうち研究所用施設に係る建物及び附属設備並びに機械及び装置で一定の規模以上の償却資産については普通償却に加え、初年度の特別償却を認めている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建物及び付属施設 (取得金額 3億円以上)特別償却率 6/100 (延長前:取得金額2億円以上) ・機械及び装置 (取得金額240万円以上)特別償却率 12/100 <p>※対象資産を新設または増設したものに限定。</p> <p>《関係条項》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・租税特別措置法 第44条、第68条の19 ・同法施行令 第28条の4
4	担当部局	都市局都市政策課都市政策調査室
5	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期:平成28年7月 分析対象期間:平成25年度～平成30年度
6	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<p>昭和62年新規・特別償却率(文化学術研究施設) 建物及び附属設備 15/100 機械及び装置 30/100 (文化学術研究交流施設) 建物及び附属設備 15/100</p> <ul style="list-style-type: none"> ・適用期限 建設計画承認の日から平成元年3月31日迄 <p>平成元年 適用期限2年延長 平成3年 適用期限2年延長 平成5年 適用期限2年延長 平成6年 文化学術研究交流施設に対する適用廃止 特別償却率の削除 建物及び附属設備 13/100 機械及び装置 28/100</p> <p>平成7年 適用期限2年延長 平成9年 適用期限2年延長 建物及び附属設備 13/100 機械及び装置 26/100</p> <p>平成11年 適用期限2年延長 資金額要件の緩和(5億円以上→2億円以上) 面積要件の撤廃(3,000㎡→撤廃)</p> <p>平成13年 適用期限2年延長 建物及び附属設備 13/100 機械及び装置 25/100</p> <p>平成15年 適用期限2年延長 建物及び附属設備 13/100 機械及び装置 24/100</p> <p>平成17年 適用期限2年延長 建物及び附属設備 12/100 機械及び装置 24/100</p> <p>平成19年 適用期限2年延長 建物及び附属設備 10/100 機械及び装置 20/100</p> <p>平成21年 適用期限2年延長 建物及び附属設備 8/100 機械及び装置 16/100</p> <p>平成23年 適用期限2年延長 建物及び附属設備 6/100 機械及び装置 12/100</p> <p>平成25年 適用期限2年延長 建物及び附属設備 6/100 機械及び装置 12/100</p> <p>平成27年 適用期限2年延長 建物及び附属設備 6/100 機械及び装置 12/100</p> <p>※対象資産を新設または増設したものに限定。</p>

7	適用又は延長期間	2年間(平成29年度～平成30年度)
8	必要性等	<p data-bbox="349 253 520 465">① 政策目的及びその根拠</p> <p data-bbox="544 253 1441 465">《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 関西文化学術研究都市建設促進法（以下、「促進法」という。）に基づき、文化、学術及び研究の中心となるべき都市を建設し、もって我が国及び世界の文化等の発展並びに国民経済の発達に資することを目的とする。</p> <p data-bbox="544 477 1441 510">《政策目的の根拠》</p> <p data-bbox="544 521 1441 555">○関西文化学術研究都市建設促進法</p> <ul data-bbox="544 566 1441 824" style="list-style-type: none"> ・第1条「関西文化学術研究都市の建設に関する総合的な計画を策定し、その実施を促進することにより、文化、学術及び研究の中心となるべき都市を建設」 ・第10条「国は、租税特別措置法（昭和三十二年法律第二十六号）の定めるところにより、関西文化学術研究都市の建設に必要な措置を講ずるものとする」 <p data-bbox="544 835 1441 869">○関西文化学術研究都市の建設に関する基本方針（平成19年4月24日）</p> <p data-bbox="544 880 1441 958">国及び地方公共団体の役割として、「文化学術研究施設等の整備、誘導を推進」</p> <p data-bbox="544 969 1441 1003">○新たな国土形成計画（平成27年8月閣議決定）</p> <ul data-bbox="544 1014 1441 1597" style="list-style-type: none"> ・リニア中央新幹線によるスーパー・メガリージョンの形成 「国及び独立行政法人並びに企業の様々な研究機関、大学等が集積する筑波研究学園都市、大学、研究機関、オンリーワンの技術を有する中小企業等が集積する関西文化学術研究都市や、沿線の大学、研究機関等の連携が強化されるなど、知的対流（ナレッジ・リンク）の形成・拡大により、スーパー・メガリージョン内外のヒト、モノ、情報の高密度な連携から、高度な価値創造が行われる可能性がある。」 ・「次世代がん治療の開発実用化、生活支援ロボットの実用化、革新的な省エネルギー技術の開発等を目指す筑波研究学園都市、最先端医療技術を始めとする健康・医療分野や、スマートコミュニティ等のエネルギー分野における研究開発及び成果の事業化を目指す関西文化学術研究都市の集積を始めとして、大学、試験研究機関等は重要な知的・人的資源であることから、我が国全体の発展に貢献するよう活用する」 <p data-bbox="544 1608 1441 1641">○近畿圏広域地方計画（平成28年3月策定）</p> <ul data-bbox="544 1653 1441 1776" style="list-style-type: none"> ・関西成長エンジンプロジェクト イノベーションを支える知の拠点整備事業 高度な知的人材集積事業 <p data-bbox="544 1787 1441 1821">○第5期科学技術基本計画（平成28年閣議決定）</p> <p data-bbox="544 1832 1441 1998">「我が国では、筑波研究学園都市及び関西文化学術研究都市の形成を進めてきた。また、近年、基礎研究から応用研究、開発研究へと一方向に進むリニアモデルではなく相互に作用しながらスパイラル的に進展する状況も生じており、多様な主体を引き寄せる場を形成することが、イ</p>

			ノベーションの迅速な創出に一層有効」																																																												
	②	政策体系における政策目的の位置付け	<p>促進法第 10 条(税制上の措置)</p> <p>政策目標 7 都市再生・地域再生の推進</p> <p>施策目標 25 都市再生・地域再生を推進する</p> <p>業績指標 94 ②関西文化学術研究都市における立地施設数</p>																																																												
	③	達成目標及びその実現による寄与	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>本都市にふさわしい文化学術研究施設の立地を促進し集積度を高め、学研都市としての総合的な集積メリットが発揮されることによって、我が国のみならず世界を代表する文化・学術・研究の拠点を形成することを目標とする。</p> <p>拠点形成、集積メリットの発揮のためには一定の施設が必要なことから、施設立地数及び施設整備率を目標としており、平成 28 年度までの施設立地目標は 140 施設、施設整備率は全地区平均でおおむね 47%としている。</p> <p>最終的には学研都市の集積メリットを発揮するため、平成 36 年度末までに、施設整備率を全地区平均でおおむね 60%以上とすることを目標とする。</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》</p> <p>本特例により、研究所用施設を新規に立地する企業の初期運営を優位にさせ、立地のインセンティブを与えることで、研究所用施設の集積を誘導する。その集積により大学や他機関との共同研究・交流や産学官連携等により研究開発の進展、研究開発を活かした新技術の創造と新産業の創出、地域の活性化といった効果が得られる。それにより政策目標である、我が国及び世界の文化等の発展並びに国民経済の発達に寄与する。</p>																																																												
9	有効性等	① 適用数等	<p style="text-align: right;">【単位：百万円】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">H25 年度(実績)</th> <th colspan="3">H26 年度(実績)</th> </tr> <tr> <th>適用件数</th> <th>適用法人数</th> <th>適用総額</th> <th>適用件数</th> <th>適用法人数</th> <th>適用総額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">3.0</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">14.2</td> </tr> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">H27 年度(推計)</th> <th colspan="3">H28 年度(推計)</th> </tr> <tr> <th>適用件数</th> <th>適用法人数</th> <th>適用総額</th> <th>適用件数</th> <th>適用法人数</th> <th>適用総額</th> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">105.1</td> <td style="text-align: center;">5</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">69.4</td> </tr> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">H29 年度(推計)</th> <th colspan="3">H30 年度(推計)</th> </tr> <tr> <th>適用件数</th> <th>適用法人数</th> <th>適用総額</th> <th>適用件数</th> <th>適用法人数</th> <th>適用総額</th> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">5</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">474.5</td> <td style="text-align: center;">5</td> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">300.5</td> </tr> </tbody> </table> <p>※1 適用総額については、特別償却限度額(単位：百万円)</p> <p>※2 H25～26 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</p> <p>※3 H27～30 推計値については、現地立地企業及び府県あてアンケート結果による</p> <p>前回要望時の所期の想定では平成 27 年度 11 件程度と予測していたと</p>		H25 年度(実績)			H26 年度(実績)			適用件数	適用法人数	適用総額	適用件数	適用法人数	適用総額		2	2	3.0	2	2	14.2		H27 年度(推計)			H28 年度(推計)			適用件数	適用法人数	適用総額	適用件数	適用法人数	適用総額		3	2	105.1	5	3	69.4		H29 年度(推計)			H30 年度(推計)			適用件数	適用法人数	適用総額	適用件数	適用法人数	適用総額		5	3	474.5	5	3	300.5
	H25 年度(実績)				H26 年度(実績)																																																										
	適用件数	適用法人数	適用総額	適用件数	適用法人数	適用総額																																																									
	2	2	3.0	2	2	14.2																																																									
	H27 年度(推計)			H28 年度(推計)																																																											
	適用件数	適用法人数	適用総額	適用件数	適用法人数	適用総額																																																									
	3	2	105.1	5	3	69.4																																																									
	H29 年度(推計)			H30 年度(推計)																																																											
	適用件数	適用法人数	適用総額	適用件数	適用法人数	適用総額																																																									
	5	3	474.5	5	3	300.5																																																									

ころ3件の適用であったが、平成27年度改正により新設または増設に限定となったこと等が影響していると推測されるため、想定外に僅少ではない。

② 減収額

	H25年度 (実績)	H26年度 (実績)	H27年度 (推計)	H28年度 (推計)	H29年度 (推計)	H30年度 (推計)
減収額	0.8	3.6	25.2	16.2	111.0	69.8

減収額については「①適用数等」において示した適用総額より、下記算定式により算出した。

【算定式】

適用総額 × 法人税率

※法人税率についてはH25・26:0.255、H27:0.239、H28・29:0.234、H30:0.232にて計算

③ 効果・税収減是認効果

《効果》

○達成目標の実現状況

(単位:件数)

	H25年度 (実績)	H26年度 (実績)	H27年度 (実績)	H28年度 (推計)	H29年度 (推計)	H30年度 (推計)
施設立件数	121	126	129	135	140	142

※1 H28～30については、現地立地企業及び府県あてアンケート結果による

(単位:%)

	H25年度 (実績)	H26年度 (実績)	H27年度 (実績)	H28年度 (推計)	H29年度 (推計)	H30年度 (推計)
施設整備率	42.9	44.7	48.1	50.7	53.3	55.9

※1 H28以降については過年度の実績を元に年当りの平均値を算出し加算

○所期の目標の達成状況

文化・学術・研究の拠点形成に向けて着実に整備が進んでおり、平成28年度4月時点で130施設と平成28年度末までの施設立地目標140施設に届いていない状況。拠点形成、集積メリットの発揮のためには一定の施設立地が必要なため、引き続きの本特例措置が必要である。

施設整備率については、平成28年度末までに施設整備率を全地区平均でおおむね47%以上と設定しており、平成27年度末で、約48%となっており、目標は達成している。

最終的には施設整備率60%以上が必要であると考えているため文化学術研究施設の集積メリットを発揮するには至っていない。

○租税特別措置等による直接的な効果

本税制特別措置を活用した企業(活用見込み含む)にあてたアンケート結果より企業立地に係わる意志決定に対して、重要なインセンティブとなったと回答した企業が、回答数13社のうち7社であった。

本税制を活用した企業は42社あるため立地誘導に相当の効果があると評価できる。また、今後2年間においても多数の研究所施設の進出が見

			<p>込まれており関連施設等の新規立地が期待される。そのうち、平成 29 年度予定企業も本特例措置の活用を予定していることから、本特例措置は達成目標の実現に寄与しているといえる。</p>
			<p>《税収減を是認するような効果の有無》</p> <p>H27 年度に新規立地した研究施設については、上記減収額に比して数十億円の大規模な投資が行われており、大学や他機関との共同研究・交流等が進み、研究開発の進展、新産業の創出等による地域の活性化といった効果が期待できることから、十分に税収減を是認できるものと評価出来る。</p> <p>平成 25 年度から平成 27 年度までの間に研究所用施設数は、121 施設から 129 施設へ増加し、今後 2 年間においても多数の研究所施設の進出が見込まれており関連施設等の新規立地によって集積度が高まり、学研都市の集積メリット発揮されることは、我が国の文化等の発展及び国民経済の発達に寄与するものであり、今後も税収減を是認する効果が期待される。</p>
10	相当性	①: 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>研究所用施設は、一般的に収益性が低く、初期投資も大きくなることから、事業者の初期投資の負担を回ることができる最小限の措置として、特別償却制度を活用しているものである。</p> <p>租税特別措置においては、法令に規定された要件に合致すれば、投資初年度の税の減免が受けられるため、予算の範囲内で対象が限定的である補助金等と異なり、事業の将来見込みが立て易い点、当該措置は課税の繰り延べ効果をもたらすものであり、最終的な納税額に変化は生じないため、補助金等の予算措置と比べて国庫への負担が少ない点からも妥当性が認められる。</p> <p>適用対象については、投資資金額が 3 億円以上のものに限定しており、一定規模以上の研究所用施設の立地を促進することにより、関西文化学術研究都市に文化、学術、研究の拠点を形成し、総合的な集積メリットの発揮に寄与するものであり、必要最小限の措置である。また、対象となる研究分野の制限を設けておらず、特定の者のみに優遇が受けられるといった公平性を欠くものではない。</p>
		②: 他の支援措置や義務付け等との役割	—

		分担	
		③ 地方公共 団体が協 力する相 当性	地方税に関係しない。
11	有識者の見解		—
12	前回の事前評価又は事 後評価の実施時期		平成 26 年 8 月 【国交18】

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租税特別措置等の名称	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	(法人税:義・所得税:外)(国税 11) 【新設・拡充・ <u>延長</u> 】
3	租税特別措置等の内容	<p>《内容》</p> <p>個人または事業者が、既成市街地等*1 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*1 の区域内で店舗を除く事務所若しくは事業所として使用されている建物又は土地等*2 で所有期間が 10 年を超えるもの</p> <p>買換対象:土地等*2、建物、構築物又は機械及び装置のうち、近郊整備地帯等*3 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>【平成 29 年度から】</p> <p>譲渡対象:既成市街地等*1 の区域内で事業所として使用されている建物又は土地等*2 で所有期間が 10 年を超えるもの</p> <p>買換対象:土地等*2、建物、構築物又は機械及び装置のうち、近郊整備地帯等*3 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該当するものを除く。</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>《関係条項》(所得税)第 37 条第 1 項の表の第 1 号 (法人税)第 65 条の 7 第 1 項の表の第 1 号</p>
4	担当部局	都市局 まちづくり推進課
5	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期:平成 28 年 8 月 分析対象期間:平成 25 年度～平成 31 年度
6	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	昭和 44 年度 創設 昭和 50 年度 5 年延長 昭和 55 年度 5 年延長 昭和 60 年度 5 年延長

		<p>平成2年度 1年延長 平成3年度 5年延長(条件変更) 平成6年度 条件変更 平成7年度 条件変更 平成8年度 5年延長 平成10年度 条件変更 平成13年度 5年延長(条件変更) 平成18年度 5年延長 平成23年度 3年延長(条件変更) 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>
7	適用又は延長期間	<p>3年間 (所得税)平成29年12月31日まで → 平成32年12月31日(3年延長) (法人税)平成29年3月31日まで → 平成32年3月31日(3年延長)</p>
8	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》 三大都市圏の既成市街地等への産業及び人口の過度な集中を抑制するため、これまで政策区域において産業及び人口の適正配置を推進することで成果をあげてきた。引き続き、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向け、大都市圏の秩序ある発展を目指す。</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(昭和三十九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置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することを目的とする。」</p> <p>三大都市圏の都心部への人口・産業の過度な集中による外部不経済を解消し秩序ある発展を図ることを目的としている。</p>
		<p>② 政策体系における政策目的の位置付け</p> <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 に包含</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》 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。 【補足説明】延長要望期間中(平成29年度～平成32年度)の各年度において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</p>

			<p>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》</p> <p>既成市街地等から近郊整備地帯等及び都市開発区域の市街化区域への事業用資産の買換えの際の費用負担を軽減し、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で、過度な集中による外部不経済を解消し、集約型都市構造への再編及び大都市圏の秩序ある発展に寄与する。</p>																																																																
9	有効性等	① 適用数等	<p>○所得税</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>平成 25</th> <th>26</th> <th>27</th> <th>28</th> <th>29</th> <th>30</th> <th>31</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>区分</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>(見込み)</td> <td>(見込み)</td> <td>(見込み)</td> <td>(見込み)</td> </tr> <tr> <td>適用件数(件)</td> <td>—</td> <td>74</td> <td>76</td> <td>75</td> <td>54</td> <td>54</td> <td>54</td> </tr> <tr> <td>適用額(百万円)</td> <td>—</td> <td>6,724</td> <td>6,968</td> <td>6,876</td> <td>4,987</td> <td>4,987</td> <td>4,987</td> </tr> </tbody> </table> <p>○法人税</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>平成 25</th> <th>26</th> <th>27</th> <th>28</th> <th>29</th> <th>30</th> <th>31</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>区分</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>(見込み)</td> <td>(見込み)</td> <td>(見込み)</td> <td>(見込み)</td> </tr> <tr> <td>適用件数(件)</td> <td>—</td> <td>62</td> <td>64</td> <td>63</td> <td>46</td> <td>46</td> <td>46</td> </tr> <tr> <td>適用額(百万円)</td> <td>—</td> <td>5,633</td> <td>5,868</td> <td>5,776</td> <td>4,192</td> <td>4,192</td> <td>4,192</td> </tr> </tbody> </table> <p>(1)平成 26 年度の税制改正要望において制度が見直しされたため、見直し前である平成 25 年度の適用件数等については記載していない。 (見直し前)既成市街地等→近郊整備地帯等及び政令指定都市の市街化区域内 (見直し後)既成市街地等→近郊整備地帯等及び政令指定都市の市街化区域内又は都市開発区域の市街化区域内</p> <p>(2)適用件数及び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。ただし、法人税の平成 26 年度分については「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書」(財務省)による。なお、当該報告書から適用者数は適用件数と同数と想定する。 また、平成 28 年度の見込みについては、平成 26 年度から平成 27 年度実績の平均値から算出した。平成 29 年度以降の見込みについては、減収額を 1 件あたりの適用額と税率を乗じた数で割り戻すことによって算出した。</p> <p>(3)「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)に記載されている平成 26 年度の適用実績を参照すると、11 の業種への適用があり、想定外に特定の者への偏りはみられない。 また、前回要望時の所期の想定では適用数は 380 件程度と予測していたところ、直近 2 年間の平均で 140 件程度の適用があり、想定外に僅少とはなっていない。件数が下回ったのは、平成 26 年度の制度見直しに関する周知が不足していた可能性が考えられる。</p>	年度	平成 25	26	27	28	29	30	31	区分				(見込み)	(見込み)	(見込み)	(見込み)	適用件数(件)	—	74	76	75	54	54	54	適用額(百万円)	—	6,724	6,968	6,876	4,987	4,987	4,987	年度	平成 25	26	27	28	29	30	31	区分				(見込み)	(見込み)	(見込み)	(見込み)	適用件数(件)	—	62	64	63	46	46	46	適用額(百万円)	—	5,633	5,868	5,776	4,192	4,192	4,192
年度	平成 25	26	27	28	29	30	31																																																												
区分				(見込み)	(見込み)	(見込み)	(見込み)																																																												
適用件数(件)	—	74	76	75	54	54	54																																																												
適用額(百万円)	—	6,724	6,968	6,876	4,987	4,987	4,987																																																												
年度	平成 25	26	27	28	29	30	31																																																												
区分				(見込み)	(見込み)	(見込み)	(見込み)																																																												
適用件数(件)	—	62	64	63	46	46	46																																																												
適用額(百万円)	—	5,633	5,868	5,776	4,192	4,192	4,192																																																												
		② 減収額	<p>○所得税</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>平成 25</th> <th>26</th> <th>27</th> <th>28</th> <th>29</th> <th>30</th> <th>31</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>区分</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>(見込み)</td> <td>(見込み)</td> <td>(見込み)</td> <td>(見込み)</td> </tr> <tr> <td>減収額(百万円)</td> <td>—</td> <td>1,009</td> <td>1,045</td> <td>1,031</td> <td>748</td> <td>748</td> <td>748</td> </tr> </tbody> </table> <p>・各年度の減収見込額は以下のとおり算出している。 減収見込額＝適用件数^{※1}×1件あたりの適用額^{※2}×税率^{※3}</p>	年度	平成 25	26	27	28	29	30	31	区分				(見込み)	(見込み)	(見込み)	(見込み)	減収額(百万円)	—	1,009	1,045	1,031	748	748	748																																								
年度	平成 25	26	27	28	29	30	31																																																												
区分				(見込み)	(見込み)	(見込み)	(見込み)																																																												
減収額(百万円)	—	1,009	1,045	1,031	748	748	748																																																												

- ※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。
- ※2…平成26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件あたりの適用額を推計している。平成28年度以降の地価は平成27年度と同水準と仮定した。
- ※3…15%で算出。

○法人税

年度	平成25	26	27	28	29	30	31
区分				(見込み)	(見込み)	(見込み)	(見込み)
減収額(百万円)	—	1,436	1,402	1,352	981	972	972

- ・減収見込額の算出式は所得税と同様。
- ・適用件数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。ただし、法人税の平成26年減収額については「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書」(財務省)より算出。
 なお、平成28年度の見込みについては、平成26年度から平成27年度実績の平均値から算出した。平成29年度以降の見込みについては、平成28年度の減収見込み額に、平成29年度税制改正要望において見直された資産や区域の要件分の比率を乗じて算出した。
- ・税率は、平成26年度は25.5%、平成27年度は23.9%、平成28・29年度は23.4%、平成30年度以降は23.2%で算出。

③ 効果・税収減是認効果

《効果》

○達成目標の実現状況

平成26年内の事業所数等の増減

	事業所数 計	内従業者		従業者数 (人)
		30人~299人	300人以上	
近郊整備地帯等及び都市開発区域	▲2.47%	▲0.07%	+1.48%	+0.47%
全国(上記区域を除く)	+8.06%	+0.23%	▲4.64%	▲0.60%

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)

○所期の目標の達成状況

- ・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、全国増加率よりも高く、前回要望時の目標を達成しており、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。
- ・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。

○租税特別措置等による直接的な効果

「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)に記載された平成26年度の適用件数及び「経済センサス基礎調査(平成26年)」から算出した資本金別の1事業者当たりの従業者数をもとに、本税制による移転

先での雇用創出効果を推計すると 3,839 人と推計される。

上記の雇用創出効果のうち、正規職員に相当する数の者が事務所の移転に伴い移転するものと仮定し、また、正規職員とその家族がすべて移転すると仮定すると、「就業構造基本調査(平成 24 年)」による正規職員比率、「国民生活基礎調査(平成 26 年)」による一般常雇者世帯(最多所得者が個人業主、会社、団体、官公庁に雇われている者の世帯)の平均世帯人員数から推計すると、既成市街地等からの移転者は以下の表の通りとなる。

推計雇用創出効果 (a)	うち正規職員 (b)=(a)×0.618	既成市街地等からの移転人数 (c)=(b)×2.85
3,839	2,373	6,763

※1…推計雇用創出効果は、適用件数1件につき1事業所が移転すると仮定し、資本金別の適用件数に、資本金別の1事業所当たりの従業員数を乗じて推計。

※2…既成市街地等からの移転人数＝うち正規職員×一般常雇者世帯の平均世帯人員数

一方、国勢調査によると、平成 22 年から平成 27 年の期間における既成市街地等の年当たりの人口増加の平均は約 9.8 万人であり、平成 26 年も同様に推移していたとすると、上述の推計により移転人数がなかった場合、平成 26 年は「9.8+0.68」万人増加と推計できるところであり、仮定によるものであるが、本税制の適用を受けた移転により既成市街地等においては、「 $0.68 \div (9.8 + 0.68) \times 100 = 6.5\%$ 」の人口増加を抑制する効果があった。

将来的にも同程度の移転が行われると考えられ、人口増加を抑制する効果が期待される。

《税収減を是認するような効果の有無》

本特例措置の税収減は毎年約 15 億円であるが、これまで、本特例措置によって政策区域において産業及び人口の適正配置を推進することで、三大都市圏の既成市街地等への産業及び人口の過度な集中を抑制するという効果をあげてきた。

将来的にも同程度の税収減が見込まれるが、引き続き、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という効果をあげることができると考えられる。

10	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担

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、要件に該当する資産の買換え等による工場移転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。

また、本特例措置の適用要件は、譲渡資産の用途を既成市街地等における、店舗を除く事務所及び事業所(工場、作業場、倉庫等)に限定し、買換資産の対象区域を三大都市圏の近郊整備地帯の市街化区域等に限定しており、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という政策目的に照らして適正かつ必要最低限の措置である。

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。
11	有識者の見解	—
12	前回の事前評価又は事 後評価の実施時期	平成 25 年 8 月 (H25国交 15)

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租税特別措置等の名称	雨水貯留利用施設に係る割増償却制度の延長
2	対象税目	(法人税:義、所得税:外)(国税 37) 【新規・拡充・ 延長 】
3	租税特別措置等の内容	<p>《内容》</p> <p>下水道法(昭和 33 年法律第 79 号)第 25 条の 2 に規定する浸水被害対策区域において、民間事業者が設置する雨水貯留利用施設に係る法人税・所得税の割増償却制度(5 年間 1 割増償却)について、適用期限(平成 29 年 3 月 31 日)を 2 年間延長する。ただし、本延長措置より、雨水を貯留する構築物と併せて設置される滅菌装置及びろ過装置を税制適用対象から除くこととする。</p> <p>《関係条項》</p> <p>租税特別措置法 第 14 条の 2 第 1 項、同条第 2 項第 3 号 第 47 条の 2 第 1 項、同条第 3 項第 3 号</p> <p>租税特別措置法施行令 第 7 条の 2 第 5 項、第 29 条の 5 第 4 項</p> <p>租税特別措置法施行規則 第 6 条の 2 第 3 項 第 20 条の 21 第 3 項</p>
4	担当部局	国土交通省水管理・国土保全局下水道部、治水課、水資源部水資源政策課、住宅局建築指導課 内閣府政策統括官(防災担当)付参事官(調査企画担当)
5	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期:平成 29 年 2 月 分析対象期間:平成 25 年度～平成 30 年度
6	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<p>平成 10 年度 税制創設 貯留利用施設 規模要件 貯水容量 100m³ 以上</p> <p>平成 11 年度 2 年延長</p> <p>平成 13 年度 2 年延長、 規模要件 貯水容量 100m³ 以上→200m³ 以上</p> <p>平成 14 年度 償却率 1.2 割増→1 割増</p> <p>平成 15 年度 2 年延長</p> <p>平成 16 年度 特定都市河川流域における貯留利用施設について、 規模要件 貯水容量 200m³ 以上→100m³ 以上</p> <p>平成 17 年度 2 年延長 貯留利用施設 規模要件 貯水容量 200m³ 以上 →300m³ 以上</p> <p>平成 19 年度 浸透施設 浸透性舗装規模要件 3,000 m² 以上を追加 2 年延長</p> <p>平成 21 年度 2 年延長</p> <p>平成 23 年度 2 年延長 浸透性舗装規模要件 3,000 m² 以上→5,000 m² 以上</p> <p>平成 25 年度 2 年延長</p> <p>平成 27 年度 2 年延長 対象区域 人口 30 万人以上の都市→下水道法第 25 条の 2 に規定する浸水被害対策区域 対象施設 雨水貯留利用浸透施設→雨水貯留利用施設</p> <p>平成 29 年度 2 年延長</p>

		対象施設 雨水貯留利用施設→雨水貯留利用施設 (ただし、雨水を貯留する構築物と併せて設置される滅菌装置及びろ過装置を除く)
7	適用又は延長期間	平成 31 年 3 月 31 日までの 2 年間
8	必要性等 ① 政策目的及びその根拠	<p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>本制度の政策目的は、雨水貯留利用施設の整備促進による浸水被害の軽減である。</p> <p>近年、台風や前線による災害のほか、とりわけ都市部ではいわゆる「ゲリラ豪雨」による浸水被害が多発するようになってきている。ゲリラ豪雨は、局地的・短時間・高強度（降雨強度 100mm/h 以上も多い）に雨が降ることが特徴であり、総雨量は小さくてもピーク雨量は非常に大きく、発生場所等の予測が困難で被害軽減のための事前の対応が取りにくいいため、これまでも地下空間の利用者や水路工事従事者に犠牲者が出ているところである。</p> <p>一方、都市部においては、地下空間の利用が進み、雨水管の新設等追加的な下水道の整備のみで浸水被害へ対応することは非常に困難な状況にある。したがって、このようなゲリラ豪雨による浸水被害の発生を減少させるには、民間による雨水貯留利用施設の整備を促進し、分散型の流出抑制対策を推進する必要がある。</p> <p>地方公共団体では、下水道の整備とあわせて、学校の校庭や公園等を活用して雨水貯留利用施設の設置等を進めているところもあるが、利用できる敷地は限られていることから、公共による対策のみでは不十分であり、民間の協力が不可欠である。</p> <p>このような取組を後押しするため、平成 27 年 5 月に下水道法を改正し、浸水被害対策区域制度を創設した。浸水被害対策区域は、都市機能が集積し、著しい浸水被害が発生するおそれがあるにもかかわらず、土地利用の状況により、下水道の整備のみでは浸水被害の防止が困難な地域において、公共下水道管理者が条例で指定するものであり、当該区域内では、条例による各戸貯留の義務づけ等が可能となる。</p> <p>本税制特別措置は、浸水被害対策区域における雨水貯留利用施設の設置について税によるインセンティブを民間に付与し、その整備促進を図ることにより、各戸貯留の義務付け等の施策と一体として浸水被害防止の一層の促進を図るものである。</p> <p>また、雨水貯留利用施設は、雨水の利用にも資するものであるが、雨水の利用を推進することは、下水道、河川等への雨水の集中的な流出の抑制に寄与するものであり、ひいては、浸水被害の解消につながるものである。（平成 27 年 5 月には、議員立法により「雨水の利用の推進に関する法律」が施行された。）</p>

			<p>《政策目的の根拠》 社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定） 第 2 章 社会資本整備の目指す姿と計画期間における重点目標、事業の概要 第 2 節 重点目標と政策パッケージ 2. 重点目標 2：災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する 政策パッケージ 2-2：激甚化する気象災害に対するリスクの低減 重点施策（水害対策） ・人口・資産が集中する地域や近年甚大な被害が発生した地域等における水害対策の推進 ・近年、頻発する局地的な大雨等（いわゆるゲリラ豪雨）に対応するため、下水道による浸水対策を推進するとともに、施設的能力を上回る降雨に対しては、官民連携してハード対策、ソフト対策等を組み合わせた効率的かつ効果的な浸水対策を推進</p>																					
		② 政策体系における政策目的の位置付け	<p>国土交通省政策評価基本計画（平成 26 年 3 月策定、平成 28 年 4 月最終変更） 政策目標Ⅳ 水害等災害による被害の軽減 施策目標 12 水害・土砂災害の防止・減災を推進するに包含 平成 28 年度内閣府本府政策評価実施計画 政策 9 防災政策の推進 施策⑤ 防災行政の総合的推進</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》 平成 27 年 9 月に「第 4 次社会資本整備重点計画」が閣議決定されており、社会資本整備事業の実施に関する達成目標について、その進捗を示す指標を新たに設定したところである。また、近年の雨の降り方の変化に伴い、浸水被害のリスクは一層高まっており、より最近の傾向を反映している以下の指標を達成目標とすることとする。</p> <p>「過去 10 年に床上浸水被害を受けた家屋のうち未だ浸水のおそれのある家屋数」 （H26 年度：約 6.5 万戸→H32 年度：約 4.4 万戸）</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》 本税制が、民間による雨水貯留利用施設の設置の促進に対するインセンティブとなり、雨水流出量の抑制が実現されることにより、水災害による被害の防止、軽減に寄与するものである。</p>																					
9	有効性等	① 適用数等	<p style="text-align: right;">(千円)</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">適用件数</th> <th style="text-align: center;">適用額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 25 年度(実績)</td> <td style="text-align: center;">1 件</td> <td style="text-align: right;">24,258</td> </tr> <tr> <td>平成 26 年度(実績)</td> <td style="text-align: center;">5 件</td> <td style="text-align: right;">66,122</td> </tr> <tr> <td>平成 27 年度(実績)</td> <td style="text-align: center;">5 件</td> <td style="text-align: right;">26,745</td> </tr> <tr> <td>平成 28 年度(見込み)</td> <td style="text-align: center;">18 件</td> <td style="text-align: right;">504,000</td> </tr> <tr> <td>平成 29 年度(見込み)</td> <td style="text-align: center;">30 件</td> <td style="text-align: right;">840,000</td> </tr> <tr> <td>平成 30 年度(見込み)</td> <td style="text-align: center;">30 件</td> <td style="text-align: right;">840,000</td> </tr> </tbody> </table> <p>※平成 25 年度及び平成 26 年度は、本措置の対象区域が下水道法に規定する「浸水被害対策区域」に変更となる以前の実績を示してい</p>		適用件数	適用額	平成 25 年度(実績)	1 件	24,258	平成 26 年度(実績)	5 件	66,122	平成 27 年度(実績)	5 件	26,745	平成 28 年度(見込み)	18 件	504,000	平成 29 年度(見込み)	30 件	840,000	平成 30 年度(見込み)	30 件	840,000
	適用件数	適用額																						
平成 25 年度(実績)	1 件	24,258																						
平成 26 年度(実績)	5 件	66,122																						
平成 27 年度(実績)	5 件	26,745																						
平成 28 年度(見込み)	18 件	504,000																						
平成 29 年度(見込み)	30 件	840,000																						
平成 30 年度(見込み)	30 件	840,000																						

る。なお、適用件数及び適用額は、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適用実態調査による。

前回要望時の所期の想定では、平成 27 年度において 30 件程度を予測していたが、実際は 5 件であった。前回要望時に、本税制措置の対象となる区域を、平成 27 年度に改正された下水道法第 25 条の 2 に基づく浸水被害対象区域に変更したところであるが、民間事業者等との調整や条例による区域指定が必要である等の、当該区域の性質上、実際に区域指定に至るまでに時間を要しており、平成 29 年 1 月末に全国で初めて区域指定がなされたところであるため、平成 27 年度の適用については、旧税制優遇措置に係る対象区域（人口 30 万人以上の都市）における施設が対象となったものと考えられる。現在、改正下水道法に基づき、市町村等が区域指定のための条例制定に必要な検討、調整及び事務手続き等を進めている段階にあり、平成 28 年度中に他区域においても指定が見込まれているため、順次、適用が見込まれるものと考えられる。そのため、適用数等が想定外に僅少であったり、想定外に特定の者に偏っている状況ではない。

なお、平成 28 年度以降は、ヒアリング等により指定が見込まれる区域を想定（平成 29 年度以降 5 区域）し、300m³以上の貯留施設が設置可能な建築物の着工データ（「建築着工統計調査」による）をもとに、民間事業者による建築物の設置状況及び見通し等を推計し、各区域の適用件数を設定した（6 件／区域、うち個別ビル等の貯留施設（貯留能力 300m³規模）が施設全体の約 8 割、再開発ビル等の大規模貯留施設（貯留能力 3,000m³規模）が施設全体の約 2 割）。また、過去に実施したアンケート調査をもとに貯留施設 1 件当たりの整備費用を施設規模ごとに算出（貯留能力 300m³：1,000 万円、貯留能力 3,000m³：10,000 万円）し、設定した適用件数に乗じることで適用額を算定している。

※適用額＝適用件数×1 件当たり貯留施設整備費用

平成 28 年度

$$(18 \text{ 件} \times 0.8) \times 1,000 \text{ 万円} + (18 \text{ 件} \times 0.2) \times 10,000 \text{ 万円} \\ = 50,400 \text{ 万円 (504,000 千円)}$$

平成 29 年度以降

$$(30 \text{ 件} \times 0.8) \times 1,000 \text{ 万円} + (30 \text{ 件} \times 0.2) \times 10,000 \text{ 万円} \\ = 84,000 \text{ 万円 (840,000 千円)}$$

② 減収額

○過去の実績

(千円)

平成 25 年度(実績)	51
平成 26 年度(実績)	140
平成 27 年度(実績)	57

		<p>※平成 25 年度及び平成 26 年度は、本措置の対象区域が下水道法に規定する「浸水被害対策区域」に変更となる以前の実績を示している。</p> <p>※減収額＝適用額×割増償却率（耐用年数 30 年、定率法を採用）×法人税率</p> <p>平成 25 年度 24,258 千円×0.0083×0.255＝51 千円</p> <p>平成 26 年度 66,122 千円×0.0083×0.255＝140 千円</p> <p>平成 27 年度 26,745 千円×0.0083×0.255＝57 千円</p> <p>○適用見込み（カッコ内は減収額、単位：千円） 平成 28 年度：18 件（401） 平成 29 年度：30 件（668） 平成 30 年度：30 件（662）</p> <p>本税制措置において対象となる区域は、平成 27 年度に改正された下水道法に規定する浸水被害対策区域であり、平成 29 年 1 月末に全国で初めて区域指定がなされたところであるため、平成 27 年度の適用については、旧税制優遇措置に係る対象区域（人口 30 万人以上の都市）における施設が対象となったものと考えられる。現在、改正法に基づき、市町村等が区域指定のための条例制定に必要な検討及び調整等を行っている段階にあり、平成 28 年度中に他区域においても指定が見込まれているため、順次、本措置の適用が見込まれる。</p> <p>なお、適用対象となる施設の整備費用に、割増償却率と法人税率を乗じることにより算定している（耐用年数 30 年、定額法を採用）。</p> <p>※減収額＝適用件数×1 件当たり貯留施設整備費用×割増償却率×法人税率</p> <p>平成 28 年度 {(18 件×0.8)×1,000 万円+(18 件×0.2)×10,000 万円}×0.0034×0.234＝40.1 万円（401 千円）</p> <p>平成 29 年度 {(30 件×0.8)×1,000 万円+(30 件×0.2)×10,000 万円}×0.0034×0.234＝66.8 万円（668 千円）</p> <p>平成 30 年度 {(30 件×0.8)×1,000 万円+(30 件×0.2)×10,000 万円}×0.0034×0.232＝66.2 万円（662 千円）</p>
	<p>③ 効果・税収減是認効果</p>	<p>《効果》</p> <p>○達成目標の実現状況 本税制措置により達成しようとする目標 「過去 10 年に床上浸水被害を受けた家屋のうち未だ浸水のおそれのある家屋数」 平成 26 年度：約 6.5 万戸（実績） 平成 27 年度：約 6.1 万戸（実績） 平成 32 年度：約 4.4 万戸（目標値） ※平成 26、27 年度は国土交通省調べ</p>

			<p>○所期の目標の達成状況 上記の目標とする家屋数について、平成 27 年度においては約 6.1 万戸（国土交通省調べ）となっており、所期の目標（平成 32 年度：約 4.4 万戸）に対して、現状の進捗率では達成が困難である。</p> <p>○租税特別措置等の直接的効果 平成 27 年度に措置の対象区域が変更されて以降、本措置の適用は無い（ただし、旧税制優遇措置に係る対象区域における施設が対象となった適用実績は有り）が、本税制措置により、今後、前提条件となる区域指定が進み、民間の雨水貯留利用施設の整備促進が図られることによって、流域からの雨水の流出量が緩和・削減され、過去 10 年に浸水被害を受け、未だ浸水のおそれのある地域の浸水に対する安全度が向上されるものである。本税制措置によるインセンティブが働かず、整備促進効果がなくなることで、対策効果が失われ、床上浸水被害家屋の減少への寄与度が減少することになり、上記の目標達成がより困難な状況となる。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》 上記政策目標の達成状況は、ハード・ソフト、公共・民間による包括的な対策により達成されるものであり、本件税制の効果は、それら達成状況の一部に包含されて発現しているものである。 都市部でのゲリラ豪雨頻発による浸水被害を着実に軽減していくためには、既成市街地における対策、官民が連携した対策をさらに促進していくことが必要であり、このためには、税制措置は非常に有効な手段である。なお、本税制措置は割増償却であり、最終的な納税額に変化は生じないため、効率的に効果を発現する手段である。以上を踏まえると、本措置は効果と減収額を比較して十分に減収額を是認する効果があり、また今後とも、十分に税収減を是認する効果を持ちうると言える。</p>
10	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>いわゆるゲリラ豪雨は、発生場所の予測が困難であり、かつ、短時間で、現在整備されている下水道の流下能力を大きく上回る大量の降雨をもたらす。そのため、下水道によるハード施設整備のみで対応することは困難であり、その被害軽減を図るためには民間による雨水貯留利用施設の設置を進め、官民が連携した浸水防止対策を進める必要がある。</p> <p>下水道法上の浸水被害対策区域内において、民間が設置する雨水貯留利用施設は、広く分散して存在し、当該地域における雨水の流出量を緩和・削減して治水安全度を向上させる効果があり、区域内の浸水被害の解消という政策目標を早期達成するために有効である。</p> <p>また、都市部では地下空間の利用が進み、公共が雨水貯留利用施設を自ら設置するには、技術的に難易度が高く、また、用地取得も含め整備に要する費用が大きくなるうえ、整備から供用までに時間を要することになる。</p> <p>一方、民間が商業施設等を設置する際に、税制上の措置を受けて雨水貯留利用施設を設置する場合は、公共が直接整備する場合に比べ、大幅に公費負担が少ないにもかかわらず、浸水被害の軽減効果を早期に発現することが可能となる。したがって、民間の開発等にあわせて雨水貯留利用施設の整備促進を図る本税制措置は、妥当な措置である。</p> <p>さらに、雨水の利用を推進することで、下水道、河川等への雨水の集中的な流出の抑制にも寄与する。</p>

	②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>・ 特定地域都市浸水被害対策事業 内水被害の著しい地域において、浸水被害対策区域に指定された地区で、民間事業者が建築物で貯留施設等を建設する場合に国庫補助を行う。 (平成 27 年度 4.0 億円) 上記予算上の措置等は、民間事業者と下水道管理者が一体的に整備することにより、大規模施設等のスケールメリット等が働き迅速な効果の発現が可能な場合において、民間事業者へ補助を行うものである。上記のような施設は数が限られ、地区内で浸水対策の効果を発現するには、スケールメリット等が働きにくい小規模な個別ビル等の、より裾野の広い取組みと併せて促進することが必要であり、そのために本税制による支援措置を講ずる。 なお、補助金等をもって建築し、又は設置される構築物については、本税制の適用対象から除外されている。</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
11	有識者の見解	—
12	前回の事前評価又は事後評価の実施時期	平成 26 年 10 月 (H26 国交 21)

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租税特別措置等の名称	船舶に係る特別償却制度の拡充及び延長
2	対象税目	(法人税:義、所得税:外)(国税 21) 【新設・ <u>拡充</u> ・ <u>延長</u> 】
3	租税特別措置等の内容	<p>《内容》</p> <p>船舶に係る特別償却制度の適用期限を延長する。 平成 29 年度以降は</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外航については、二酸化炭素排出抑制指標(EEDI値)について、性能要件を強化 ・内航については、内航環境低負荷船の環境要件に「バルバスバウまたはバルブレス船首船型」、2000トン以上の船舶について「熱効率改良装置」の搭載をそれぞれ必須化 <p>との一部要件の見直しを行う。</p> <p>【特例措置の内容】</p> <p>(外航)</p> <p>外航日本船舶……………特別償却率 18/100 外航日本船舶以外の船舶…特別償却率 16/100</p> <p>(内航)</p> <p>高度内航環境低負荷船……特別償却率 18/100 内航環境低負荷船……特別償却率 16/100</p> <p>対象要件について、内航環境低負荷船のうち、「航海支援システム※」を搭載したのものについては「18/100」とする。</p> <p>※航海支援システム:気象・海象情報を踏まえた省燃費運航を達成する最適航路や最適速度等の提示等により、船舶の省CO2化を実現するための環境低負荷に資する設備である。</p> <p>《関係条項》</p> <p>租税特別措置法第 11 条、第 43 条、第 66 条の 6、第 68 条の 16 同施行令第 5 条の 8、第 28 条、第 39 条の 14、第 39 条の 49 海上運送法第 2 条 船舶法第 1 条、第 20 条 船舶のトン数の測度に関する法律第 4 条 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</p>
4	担当部局	海事局外航課、内航課
5	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期:平成 28 年 8 月 分析対象期間:平成 24 年度～平成 30 年度
6	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	昭和 26 年度 創設 (外航) 平成 21 年度 縮減・延長(トン数標準税制の適用を受ける法人が取得等をする日本船舶以外の外航船舶に係る償却割合を 16/100(現行 18/100))

		<p>に引き下げ)</p> <p>平成 23 年度 縮減・延長(経営の合理化に著しく資する外航船舶のうち日本船舶以外のものに係る償却割合を 16/100(現行 18/100)に引き下げ)</p> <p>平成 25 年度 縮減・延長(トン数標準税制の適用を受ける法人及びその子会社が取得等をする船舶を対象から除外、外航船舶について環境負荷低減設備等の要件を追加)</p> <p>平成 27 年度 縮減・延長(対象から総トン数 1 万トン未満の外航船舶を除外、環境負荷低減要件の引き上げ、追加)</p>
7	適用期間	2 年間(平成 29 年度～30 年度)
8	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》</p> <p>(外航)</p> <p>国際海上貿易量の長期的かつ安定的な増大が見込まれる中、国際社会からも日本商船隊の CO2 排出削減が求められていることから、エネルギー効率が高く環境に優しい先進的な船舶の建造を促進し、要請に応えた日本商船隊の整備を図ることを目的とする。</p> <p>(内航)</p> <p>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おいては、CO2 排出削減等の環境負荷の低減が求められているため、エネルギー効率が高く、環境性能の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、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》</p> <p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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 <ul style="list-style-type: none"> 「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 <ul style="list-style-type: none"> 第2節 地球温暖化対策・施策 <ul style="list-style-type: none"> 1. 温室効果ガスの排出削減、吸収等に関する対策・施策 <ul style="list-style-type: none"> (1)温室効果ガスの排出削減対策・施策 <ul style="list-style-type: none"> ① エネルギー起源二酸化炭素 <ul style="list-style-type: none"> D. 運輸部門の取組 <ul style="list-style-type: none"> (g) 鉄道、船舶、航空機の対策 <ul style="list-style-type: none"> ○船舶分野の省エネ化 <ul style="list-style-type: none"> 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>	<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、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 業績指標 70 世界の海上輸送量に占める日本の外航海運事業者による輸送量の割合</p> <p>(内航) 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</p>	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>(外航) ・CO2:平成30年度までに日本商船隊からのCO2排出量を平成16年比で17%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)。 ・NOx: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。 ・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。</p> <p>(内航) ・CO2:平成42年度までに省エネに資する船舶1190隻の普及を図る(157万トンCO2の削減)。 ・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。</p> <p>【要望期間中の達成目標(測定指標)】 ・CO2:年間70隻程度(約9万トンCO2の削減に相当)の省エネに資する船舶を普及する ・NOx:新造船について22%の削減を行う(平成22年度比)</p>																								
			<p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>(外航) 国際海上貿易量の長期的かつ安定的な増大が見込まれる中、国際社会からも日本商船隊のCO2排出削減が求められているところ、達成目標を実現することで、エネルギー効率が高く環境に優しい先進的な船舶の建造を促進し、要請に応えた日本商船隊の整備に寄与する。</p> <p>(内航) 我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、また、旅客面では地域社会におけるライフラインとなっている内航海運について、環境負荷低減の政策目的の達成に向け、環境負荷低減に資する船舶への投資促進に寄与する。</p>																								
9	有効性等	① 適用数等	<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" data-bbox="544 1906 1385 2022"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>区分</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>外航日本船舶</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table>	年度	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	区分								外航日本船舶	2	1	2	3	2	2	2
年度	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30																				
区分																											
外航日本船舶	2	1	2	3	2	2	2																				

〈適用者数〉 (適用額:百万円)	〈2〉 (1,815)	〈1〉 (792)	〈2〉 (2,039)	〈3〉 (2,189)	〈2〉 (1,673)	〈2〉 (1,673)	〈2〉 (1,673)
外航日本船舶	45	44	46	28	39	34	34
以外の船舶	〈20〉	〈18〉	〈21〉	〈11〉	〈17〉	〈17〉	〈17〉
〈適用者数〉 (適用額:百万円)	(36,044)	(28,987)	(39,030)	(23,019)	(33,297)	(28,174)	(28,174)

※ 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

※ H28 年度以降については過去の実績(直近 3 年間の平均)をもとに推計(別紙参照)

- ・ H26 年度適用数について、前回の本租税特別措置に関する政策評価では、47 隻と想定している一方、実際の適用隻数は 48 隻となっており、過去 2 年の平均適用隻数(46 隻)と比べても、適用数が想定外に僅少とは言えない。
- ・ 一方で、平成 27 年度適用数については、前回の本租税特別措置に関する政策評価では 47 隻と想定している一方、世界的な海運不況による影響などを受けて、実際の適用隻数は 31 隻に留まっている。
- ・ H25-27 年度適用者数は合計で 56 社であることから、特定の者への偏りはない。

(内航)

【適用隻数】

	H24	H25	H26	H27	H28	H29 年	H30 年
内航環境 低負荷船舶	5	9	6	11	8	5	5
〈適用者〉 (適用額:百万円)	〈3〉 (1,812)	〈8〉 (1,441)	〈6〉 (2,101)	〈10〉 (4,581)	〈8〉 (1,434)	〈5〉 (712)	〈5〉 (712)
高度内航環境 低負荷船舶	3	5	5	3	8	11	13
〈適用者〉 (適用額:百万円)	〈3〉 (1,242)	〈5〉 (2,310)	〈4〉 (1,070)	〈3〉 (1,555)	〈8〉 (1,758)	〈11〉 (2,390)	〈13〉 (2,811)

※平成 27 年度までは海事局内航課による「内航海運に係る税制利用状況調査」により適用状況を把握

※H28 年度以降については、過去 3 年間の新造船隻数、税制特例措置利用状況等を基に各種施策の効果も勘案し算出(別紙参照)。

- ・平成 26 年度適用数について、前回の本税制特例措置に関する政策評価では、「内航環境低負荷船舶」及び「高度内航環境低負荷船舶」の合計を 14 隻と想定している一方、実際の環境低負荷に資する船舶は 11 隻となっており、適用数が想定外に僅少とはなっていない。
- ・平成 27 年度適用数については、前回の本租税特別措置に関する政策評価では 17 隻と想定している一方、実際の適用隻数は 14 隻となっており、適用数が想定外に僅少とはなっていない。
- ・また、H25-H27 年度における本租税特別措置の適用者数は合計で 36 社であり、適用実績に比して特定の者への偏りもない。

② 減収額

※ 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。

(外航)

【減収見込み】

(単位:百万円)

年度	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
区分							
外航日本船舶	425	185	477	512	392	392	388
外航日本船舶 以外の船舶	8,434	6,783	9,133	5,386	7,791	6,593	6,536

※ 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

※ H28年度以降については過去の実績(直近3年間の平均)をもとに推計(別紙参照)

・ H25年度から平成27年度における平均減収見込額について、要望時には7,412百万円と想定している一方、実際には7,492百万円となっており、減収額が想定外に乖離しているとは言えない。

(内航)

【減収見込み】

(単位:百万円)

	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年
内航環境 低負荷船舶	462	367	536	1,094	336	167	165
高度内航環境 低負荷船舶	317	589	273	372	411	559	652

※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」により適用数を把握

※平成28年度以降については過去3年間の新造船隻数、税制特例措置利用状況等を基に各種施策の効果も勘案し算出(別紙参照)

③ 効果・税収減是認効果

《効果》

(外航)

○達成目標の実現状況

年度	H24	H25	H26	H27	-	H30
区分						
CO2削減(%)	8.3	9.2	10.0	11.0	-	17
NOx削減(%)	22	26	25	25	-	22
輸送比率(%)	10.2	10.1	9.8	9.9	-	10

※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

$$\text{輸送比率} = \text{我が国商船隊の輸送量(注1)} / \text{世界の海上荷動き量(注2)}$$

(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」

※H30年度については目標値

○所期の目標の実現状況

【平成27年度】

CO2削減:日本商船隊からのCO2排出量を11%削減(平成16年度比)。

NOx削減:新造船について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である約10%を達成。

○租税特別措置等による直接的な効果

本租税特別措置を利用することにより、CO₂、NO_x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・拡大が図られる。

仮に本租税特別措置が認められなかった場合、

- ① オーナーは、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。

(内航)

○達成目標の実現状況

区分 \ 年度	H24	H25	H26	H27
CO ₂ 削減(%)	10	8	8	11
NO _x 削減(%)	22	22	22	22
環境低負荷船等の普及・促進(%)	23.0	25.3	28.9	35.7

※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

※H30年度におけるCO₂の削減率についてはH25年度比の見込値

※環境負荷低減船等の普及・促進については、各年度において以下により算出
 環境負荷低減船等の普及・促進 = 環境低負荷船等の隻数(注1) / 新造船隻数(注2)

(注1) 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」により適用数を把握

(注2) 事業者からの法令に基づき報告により把握

○所期の目標の実現状況

【平成27年度】

①省エネ化(CO₂・NO_x排出削減)

(1)CO₂削減:平成27年度時点において18%削減(平成16年度比)が目標値であるところ、平成27年度時点においては11%削減であった。

(2)NO_x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27年度時点においては22%削減の目標を達成している。

②環境低負荷船等の普及・促進

・年間建造隻数に占める環境低負荷船等の隻数割合32%以上(平成28年度時点)が目標であるところ、平成27年度時点においては35.7%となり目標を達成している。

内航海運分野については、国際的に地球温暖化対策を定めた「パリ協定」を踏まえた「地球温暖化対策計画」(平成28年5月13日閣議決定)において、船舶分野の省エネ化が求められていることから、より環境性能の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ため、今般、新たな達成目標を設定することとした。

			<p>○租税特別措置等による直接的な効果</p> <p>本租税特別措置を利用することにより、環境低負荷船が 35 隻導入され、CO₂、については 26,021 トン、NO_x については 2,207 トンがそれぞれ削減された。</p> <p>仮に本租税特別措置が認められなかった場合、高い環境性能を有する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> <hr/> <p>《税収減を是認するような効果の有無》</p> <p>(外航)</p> <p>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。</p> <p>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・拡大を図ることで、日本商船隊の輸送比率の目標値である約 10%の維持が可能となる。また、NO_x 削減率についても、新造船について目標値である約 22%削減の実現に寄与していることから、税収額を是認する効果が認められる。</p> <p>(内航)</p> <p>環境負荷低減に係る国際的要請に応えるため、政府の目標として省エネに資する船舶の普及が求められている。</p> <p>本租税特別措置は、船舶を取得した際に投下した資金を早期に回収することが可能となるため、内航海運事業者の新造船の建造意欲を増進させることができる。この際、対象となる新造船について環境負荷低減に係る要件を付加することで、高い環境性能を有する内航環境低負荷船等への転換を促す効果が得られるため、一段の環境負荷低減を実現する政策目的の達成手段として有効である。</p> <p>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、課税の繰延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がある。</p> <p>上記の理由から、本税制特例措置には税収額を是認する効果が認められる。</p>
10	相当性	①: 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>(外航)</p> <p>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、エネルギー効率が高く環境に優しい先進的な船舶の建造や船隊の拡大のための投資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。</p> <p>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。</p> <p>※ 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)</p> <p>本税制特例措置は課税の繰り延べであり、減税額相当額を補助金として交付するよりも国庫負担は小さく、必要最小限の措置として妥当性を有する。</p> <p>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</p>

		<p>設備が限定され、内航海運全体の環境低負荷船舶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。</p> <p>一方、「航海支援システム」等は、近年製品化されたものであり、省 CO2 効果に対する理解が定着しておらず、また、コスト負担も大きいことから導入が十分に進んでいないため、別途、国が予算上の措置を講じて設備導入に係る負担を軽減させることが有効である。</p> <p>このため、「航海支援システム」等の設備導入に係る予算上の支援措置と本税制特例措置を合わせて実施することが環境負荷低減に資する船舶の普及促進という政策目的達成のため妥当である。</p>
	<p>②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担</p>	<p>(外航)</p> <p>外航海運業に対する支援措置として以下のとおり役割分担が明確化されており、これらの制度の効果が相俟って、外航日本船舶を中核とした日本国商船隊の国際競争力の強化を図っている。</p> <p>これらの制度の充実の必要性については、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では、「船舶の特別償却制度、固定資産税、登録免許税等トン税以外の税制(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。」とされており、本措置はこれを実現するものとして相当性を有するものである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船舶特別償却制度・買換特例制度:外航海運事業者の再投資の促進 ・国際船舶の固定資産税軽減措置:外航海運事業者の船舶保有コストの低減 ・国際船舶の登録免許税の税率軽減措置:外航海運事業者の船舶取得時の負担低減 <p>なお、規制、補助金等はない。</p> <p>(内航)</p> <p>内航船舶取得に対する支援措置として以下のとおり役割分担が明確化されており、これらの制度の効果が相俟って、内航海運の安定輸送の確保や環境負荷低減を図っている。</p> <p>まず、税制特例措置については、買換特例は輸送の安定性・効率性の低下リスクが高い老朽船を、環境低負荷・安全性・経済性に優れた良質な船舶へ安定的かつ計画的な代替建造の促進、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、中小企業投資促進税制は中小零細事業者の船舶取得を支援、本租税特別措置は、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おり、明確な役割分担がなされている。</p> <p>また、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度により、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。</p> <p>更に、環境負荷低減に資する船舶に係る予算上の支援措置として以下のものを要求予定である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船舶用省エネ設備の導入促進に係る補助(平成 29 年度概算要求: 5, 200 百万円の内数) ・海上輸送機器の運行時における実燃費改善実証事業(平成 29 年度概算要求: 6, 250 百万円の内数)

		③: 地方公共 団体が協 力する相 当性	地方税に関係しない
11	有識者の見解		—
12	前回の事前評価又は事 後評価の実施時期		平成 27 年 8 月 (H27 国交 22)

適用数等及び減収額の算定根拠(内航)

○平成28年度

区分	数値	出典・計算式等	備考
適用数(隻)	内航環境低負荷船	8	事業者ヒアリングによる隻数
	高度内航環境低負荷	8	事業者ヒアリングによる隻数
適用額(百万円)	内航環境低負荷船	1,434 (取得船価) (適用隻数) (要望特償却率) (適用額) 1,120百万円※1 × 8隻 × 16% ≒ 1,434百万円	※1:過去3年間の税制利用船舶の平均値
	高度内航環境低負荷	1,758 (取得船価) (適用隻数) (要望特償却率) (適用額) 1,221百万円※1 × 8隻 × 18% ≒ 1,758百万円	
減収額(百万円)	内航環境低負荷船	336 (適用額) (法人税) (減収額) 1,434百万円 × 23.4% ≒ 336百万円	
	高度内航環境低負荷	411 (適用額) (法人税) (減収額) 1,758百万円 × 23.4% ≒ 411百万円	

○平成29年度

区分	数値	出典・計算式等	備考
適用数(隻)	内航環境低負荷船	5 【当初要望ベースの算出】 ①延長による適用数:8隻-②縮減による適用数の減少:2隻 【環境要件、対象船舶の見直しによる算出(適用対象外となるもの)】 ③1隻	事業者ヒアリングによる隻数
	高度内航環境低負荷	11 ①延長による適用数:8隻+投資拡大効果による3隻※1	※1:事業者ヒアリングにより予算上の支援措置等を見込んだ投資拡大分
適用額(百万円)	内航環境低負荷船	712 【当初要望ベースの算出】 (取得船価) (適用隻数) (要望特償却率) (適用額) 1,120百万円※1 × 6隻 × 16% ≒ 1,075百万円 【環境要件、対象船舶の見直しによる算出(適用対象外となるもの)】 (取得船価) (適用対象外隻数) (要望特償却率) (適用対象外額) 2,266百万円※2 × 1隻 × 16% ≒ 363百万円	※1:過去3年間の税制利用船舶の平均値 ※2:過去3年間の2000総トン以上の税制利用船舶の平均値 ※3:内航環境低負荷船における平均値拡充対象要件の価格を加算させた値
	高度内航環境低負荷	2,390 (取得船価) (適用隻数) (要望特償却率) (適用額) ①1,221百万円※1 × 8隻 × 18% ≒ 1,758百万円 ②1,170百万円※3 × 3隻 × 18% ≒ 632百万円	
減収額(百万円)	内航環境低負荷船	167 (適用額) (法人税) (減収額) 712百万円 × 23.4% ≒ 167百万円	
	高度内航環境低負荷	559 (適用額) (法人税) (減収額) ①1,758百万円 × 23.4% ≒ 411百万円 ②632百万円 × 23.4% ≒ 148百万円	

○平成30年度

区分	数値	出典・計算式等	備考
適用数(隻)	内航環境低負荷船	5 【当初要望ベースの算出】 ①延長による適用数:8隻-②縮減による適用数の減少:2隻 【環境要件、対象船舶の見直しによる算出(適用対象外となるもの)】 ③1隻	事業者ヒアリングによる隻数
	高度内航環境低負荷	13 ①延長による適用数:8隻+投資拡大効果による5隻※1	※1:事業者ヒアリングにより予算上の支援措置等を見込んだ投資拡大分
適用額(百万円)	内航環境低負荷船	712 【当初要望ベースの算出】 (取得船価) (適用隻数) (要望特償却率) (適用額) 1,120百万円※1 × 6隻 × 16% ≒ 1,075百万円 【環境要件、対象船舶の見直しによる算出(適用対象外となるもの)】 (取得船価) (適用対象外隻数) (要望特償却率) (適用対象外額) 2,266百万円※2 × 1隻 × 16% ≒ 363百万円	※1:過去3年間の税制利用船舶の平均値 ※2:過去3年間の2000総トン以上の税制利用船舶の平均値 ※3:内航環境低負荷船における平均値拡充対象要件の価格を加算させた値
	高度内航環境低負荷	2,811 (取得船価) (適用隻数) (要望特償却率) (適用額) ①1,221百万円※1 × 8隻 × 18% ≒ 1,758百万円 ②1,170百万円※3 × 5隻 × 18% ≒ 1,053百万円	
減収額(百万円)	内航環境低負荷船	165 (適用額) (法人税) (減収額) 712百万円 × 23.2% ≒ 165百万円	
	高度内航環境低負荷	652 (適用額) (法人税) (減収額) ①1,758百万円 × 23.2% ≒ 408百万円 ②1,053百万円 × 23.2% ≒ 244百万円	

適用数等及び減収額の算定根拠(外航)

○平成28年度

区分		数値	出典・計算式等	備考
適用数(隻)	日本船舶	2		直近3年間の適用実績平均値
	外国船舶	39		
適用額(百万円)	日本船舶	1,673	(取得船価) (適用隻数) (要望特償却率) (適用額) 4,648百万円※1 × 2隻 × 18% ≒ 1,673百万円	直近3年間の特償利用船舶の平均取得船価
	外国船舶	33,297	(取得船価) (適用隻数) (要望特償却率) (適用額) 5,336百万円※1 × 39隻 × 16% ≒ 33,297百万円	
減収額(百万円)	日本船舶	392	(適用額) (法人税) (減収額) 1,673百万円 × 23.4% ≒ 392百万円	
	外国船舶	7,791	(適用額) (法人税) (減収額) 29,028百万円 × 23.4% ≒ 7,791百万円	

○平成29年度

区分		数値	出典・計算式等	備考
適用数(隻)	日本船舶(①+②)	2	EEDI要件(15%)が付加される船舶 (適用隻数) (EEDI 15%対象船舶率) (EEDI 15%達成率) 2隻※1 × 47.6%※2 × 65.1%※3 ≒ 1隻…① 現行要件が付加される船舶 (適用隻数) (現行要件対象船舶率) 2隻 × 52.4% ≒ 1隻…②	※1 直近3年間の適用実績平均値 ※2 今次要望において、EEDI要件(15%)の適用対象(今次要望期間開始後の契約で、かつ契約～竣工までの期間が2年以内の船舶)となりうる船舶数の見込み ※3 今次要望において、EEDI要件(15%)が適用可能となりうる船舶数の見込み
	外国船舶(③+④)	33	EEDI要件(15%)が付加される船舶 (適用隻数) (EEDI 15%対象船舶率) (EEDI 15%達成率) 39隻※1 × 47.6% × 65.1% ≒ 12隻…③ 現行要件が付加される船舶 (適用隻数) (現行要件対象船舶率) 39隻 × 52.4% ≒ 21隻…④	
適用額(百万円)	日本船舶	1,673	(取得船価) (適用隻数) (要望特償却率) (適用額) 4,648百万円※1 × 2隻 × 18% ≒ 1,673百万円	※1 直近3年間の特償利用船舶の平均取得船価
	外国船舶	28,174	(取得船価) (適用隻数) (要望特償却率) (適用額) 5,336百万円※1 × 33隻 × 16% ≒ 28,174百万円	
減収額(百万円)	日本船舶	392	(適用額) (法人税) (減収額) 1,673百万円 × 23.4% ≒ 392百万円	
	外国船舶	6,593	(適用額) (法人税) (減収額) 28,174百万円 × 23.4% ≒ 6,593百万円	

○平成30年度

区分		数値	出典・計算式等	備考
適用数(隻)	日本船舶(①+②)	2	平成29年度と同様	
	外国船舶(③+④)	33		
適用額(百万円)	日本船舶	1,673		
	外国船舶	28,174		
減収額(百万円)	日本船舶	388	(適用額) (法人税) (減収額) 1,673百万円 × 23.2% ≒ 388百万円	
	外国船舶	6,536	(適用額) (法人税) (減収額) 28,174百万円 × 23.2% ≒ 6,536百万円	

(参考)

今般の要望において、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律による新造船の設計・建造時に算定するエネルギー効率設計指標について、平成29年4月1日以降に契約した新造船に義務付けられる二酸化炭素排出規制を、国際基準に先行した15%以上(規制開始時(平成25年)比)の効率改善を性能要件とすることによって、国際海上貿易量の長期的かつ安定的な増大が見込まれる中、国際社会からも日本商船隊のCO2排出削減が求められていることから、よりエネルギー効率が高く環境に優しい先進的な船舶の建造を促進し、要請に応えた日本商船隊の整備を図ることとしている。

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租税特別措置等の名称	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	(法人税:義、所得税:外)(国税 22) 【新設・拡充・ <u>延長</u> 】
3	租税特別措置等の内容	<p>《内容》</p> <p>本制度の適用期限を延長する。</p> <p>平成 29 年度以降は</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外航については、トン数標準税制の適用法人が所有する日本船舶及びその海外子会社が所有する外国船舶を適用対象から除外 ・内航については、2000トン以上の船舶に「バルバスバウまたはバルブレス船首船型」の搭載を必須化 <p>との一部要件の見直しを行う。</p> <p>【特例措置の内容】</p> <p>圧縮記帳の比率 80/100</p> <p>【特例措置の対象】</p> <p>船舶から船舶への買換え及び交換</p> <p>《関係条項》</p> <p>租税特別措置法第 37 条、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 15 同法施行規則第 18 条の 5、第 22 条の 11</p>
4	担当部局	海事局外航課、内航課
5	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期:平成 28 年 8 月 分析対象期間:平成 24 年度～平成 31 年度
6	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	<p>昭和 49 年度 創設</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>平成 23 年度 延長(船舶→減価償却資産の廃止)</p> <p style="padding-left: 40px;">(中古船の船齢要件厳格化)</p> <p style="padding-left: 40px;">(新造船に環境負荷低減要件付加)</p> <p>平成 26 年度 延長(譲渡船の船齢要件厳格化)</p> <p style="padding-left: 40px;">(環境負荷低減要件の追加)</p>
7	適用期間	3 年間(平成 29 年度～31 年度)

8	必要性等	① 政策目的及びその根拠	<p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>(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、環境負荷低減を図りつつ代替を促進し、計画的かつ安定的に日本商船隊の維持・整備を図ることを目的とする。</p> <p>(内航) 内航船舶の調達には、多額の資金を要し譲渡船舶の売却益を活用して代替船舶を確保することで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させ、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》</p> <p>(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、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する 業績指標 70 世界の海上輸送量に占める日本の外航海運事業者による輸送量の割合</p> <p>(内航) 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、みなと</p>

			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	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂:平成31年度までに日本商船隊からのCO₂排出量を平成16年比で19%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)。 ・NO_x: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。 ・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。 <p>(内航)</p> <p>①省エネ化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂削減:平成42年度までに省エネに資する船舶1,190隻の普及(157万トンCO₂の削減)を図る。 ・NO_x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%の削減を行う。 <p>②船舶の代替取得の促進</p> <p>安定的かつ環境性能に優れた内航輸送サービスの提供を図るため、船舶の代替取得を促進する。</p> <p>【要望期間中の達成目標(測定指標)】</p> <p>① 省エネ化、CO₂・NO_x排出削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂:年間70隻程度(約9万トンCO₂の削減に相当)の省エネに資する船舶を普及する ・NO_x:新造船について22%の削減を行う(平成22年度比) <p>② 船舶の代替取得の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。
			<p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》</p> <p>(外航)</p> <p>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していくことに寄与する。</p> <p>(内航)</p> <p>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>
9	有効性等	① 適用数等	<ul style="list-style-type: none"> ・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、内航船舶及び漁船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。

(外航)

【適用隻数】

年度	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
区分								
外航日本船舶	0	1	0	0	1	1	1	1
〈適用者数〉	〈0〉	〈1〉	〈0〉	〈0〉	〈1〉	〈1〉	〈1〉	〈1〉
(適用額:百万円)	(0)	(480)	(0)	(0)	(835)	(835)	(835)	(835)
外航日本船舶 以外の船舶	11	17	15	16	17	16	16	16
〈適用者数〉	〈11〉	〈16〉	〈13〉	〈15〉	〈15〉	〈14〉	〈14〉	〈14〉
(適用額:百万円)	(8,531)	(10,428)	(13,856)	(17,977)	(14,161)	(12,870)	(12,870)	(12,870)

※ 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

※ H28年度以降については、トン数標準税制の適用法人が所有する日本船舶及びその子会社が所有する外国船舶が適用対象から除外されることとなったため、これらの船舶を除く過去の実績(直近5年間)の平均値としている

	適用数	適用額(百万円)
外航日本船舶	H23 1隻	1,190
	H25 1隻	480
	<u>平均 1隻</u>	<u>835</u>

外航日本船舶	H23 23隻	15,430
以外の船舶	H24 9隻	7,052
	H25 16隻	10,034
	H26 15隻	13,856
	H27 16隻	17,977
	<u>平均 16隻</u>	<u>12,870</u>

- ・ H25,26年度適用数について、前回の本租税特別措置に関する政策評価では、それぞれ22,24隻と想定している一方、実際の適用隻数は18,15隻となっており、H24年の適用隻数(11隻)と比べても、適用数が想定外に僅少とは言えない。
- ・ H25-27年度適用者数は合計で41社であることから、特定の者への偏りはない。

(内航)

【適用隻数】

年度	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
区分								
内航船舶	9	9	13	21	14	13	15	17
〈適用者数〉	〈9〉	〈9〉	〈13〉	〈21〉	〈14〉	〈13〉	〈15〉	〈17〉
(適用額:百万円)	804	612	1,456	3,532	1,496	1,420	1,640	1,860

※ 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

※ H28年度以降については過去3年間の新造船隻数、税制特例措置利用状況等を基に各種施策の効果も勘案。

- ・ H25,26年度適用数について、前回の本租税特別措置に関する政策評価では、それぞれ11,11隻と想定している一方、実際の適用隻数は9,13隻となってお

		<p>り、適用見込と同程度となっている。</p> <p>・また、H25-27年度における本税制特例措置の適用者数は合計で41社であり、適用実績に比して特定の者への偏りもない。</p>																																													
	<p>② 減収額</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、内航船舶及び漁船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) 【減収見込み】 (単位:百万円)</p> <table border="1" data-bbox="544 745 1481 992"> <thead> <tr> <th>年度 \ 区分</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>外航日本船舶</td> <td>0</td> <td>112</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>195</td> <td>195</td> <td>194</td> <td>194</td> </tr> <tr> <td>外航日本船舶 以外の船舶</td> <td>1,996</td> <td>2,440</td> <td>3,242</td> <td>4,207</td> <td>3,010</td> <td>3,010</td> <td>2,984</td> <td>2,984</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 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>※ H28年度以降については過去の実績(過去5年間の平均値)をもとに平年減収見込額を推計</p> <p style="text-align: center;">(平均見込隻数) × (平均圧縮限度額) × (法人税率)</p> <p>日本船舶: 1隻 835百万円 (注)</p> <p>外国船舶: 16隻 804百万円 (注)</p> <p>(注): H28,29年度は23.4%、H30,31年度は23.2%で算出</p> <p>(内航) 【減収見込み】 (単位:百万円)</p> <table border="1" data-bbox="544 1397 1481 1585"> <thead> <tr> <th>年度 \ 区分</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>H31</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>内航船舶</td> <td>205</td> <td>156</td> <td>371</td> <td>844</td> <td>350</td> <td>332</td> <td>380</td> <td>431</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 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>※ H28年度以降については過去3年間の新造船隻数、税制特例措置利用状況等を基に各種施策の効果も勘案し算出(別添参照)。</p>	年度 \ 区分	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	外航日本船舶	0	112	0	0	195	195	194	194	外航日本船舶 以外の船舶	1,996	2,440	3,242	4,207	3,010	3,010	2,984	2,984	年度 \ 区分	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	内航船舶	205	156	371	844	350	332	380	431
年度 \ 区分	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31																																							
外航日本船舶	0	112	0	0	195	195	194	194																																							
外航日本船舶 以外の船舶	1,996	2,440	3,242	4,207	3,010	3,010	2,984	2,984																																							
年度 \ 区分	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31																																							
内航船舶	205	156	371	844	350	332	380	431																																							
	<p>③ 効果・税収減是認効果</p>	<p>《効果》 (外航) ○達成目標の実現状況</p> <table border="1" data-bbox="544 1921 1289 1998"> <thead> <tr> <th>年度 \ 区分</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>-</th> <th>H31</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>区分</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	年度 \ 区分	H24	H25	H26	H27	-	H31	区分																																					
年度 \ 区分	H24	H25	H26	H27	-	H31																																									
区分																																															

CO2 削減(%)	8.3	9.2	10.0	11.0	-	19
NOx 削減(%)	22	26	25	25	-	22
輸送比率(%)	10.2	10.1	9.8	9.9	-	10

※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

$$\text{輸送比率} = \text{我が国商船隊の輸送量(注1)} / \text{世界の海上荷動き量(注2)}$$

(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」

※H31 年度については目標値

○所期の目標の実現状況

【平成 27 年度】

CO2 削減: 日本商船隊からの CO2 排出量を 11%削減(平成 16 年度比)。

NOx 削減: 新造船について 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である約 10%を達成。

○租税特別措置等による直接的な効果

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・拡大が図られる。

仮に本租税特別措置が認められなかった場合、

- ① オーナーは、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。

(内航)

○達成目標の実現状況

年度	H24	H25	H26	H27
区分				
CO2 削減(%)	10	8	8	11
NOx 削減(%)	22	22	22	22
老齢内航船舶比率 (%)	109.4	106.0	105.1	106.3

※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

※H31 年度における CO2 の削減率については H25 年度比の見込値

※老齢内航船舶比率については、各年度において以下により算出

$$\text{老齢内航船舶比率} = \text{船齢 14 年以上の隻数(注1)} / \text{内航船全隻数(注1)}$$

(注1) 事業者からの法令に基づき報告により把握

○所期の目標の実現状況

【平成 27 年度】

- ① 省エネ化、CO2・NOx排出削減

		<p>C02 排出削減については、平成 27 年度時点で対平成 16 年度比の C02 排出削減率は 18%が目標値であるところ 11%であり、また、NOx については、新造船につて 22%の削減が目標値であるところ、対平成 22 年度比で 22%削減の目標を達成している。</p> <p>② 老齢内航船舶比率</p> <p>対平成 9 年度比 115%(4,050 隻)程度以下に維持することが目標値であるところ、平成27年度においては、106.3%(3,718 隻)となり目標を達成している。</p> <p>内航海運分野については、安定的な輸送確保のため老朽船の代替が一層必要となっており、また、国際的に地球温暖化対策を定めた「パリ協定」を踏まえた「地球温暖化対策計画」（平成 28 年 5 月 13 日閣議決定）において、船舶分野の省エネ化が求められており、この実現に向けた施策が必要となっていることから、今般、新たな達成目標を設定することとした。</p> <p>○租税特別措置等による直接的な効果</p> <p>本租税特別措置を利用することにより、内航海運の安全かつ効率的な輸送サービスの確保及び省エネ・低炭素化に資する船舶の導入促進が図られている。</p> <p>仮に本租税特別措置が認められなかった場合、</p> <p>① 中小規模の事業者の多い内航海運業においては、船舶更新の際に必要なキャッシュフローを確保できず、老朽化した船舶の更新を円滑に行うことができなくなり、安定的な輸送サービスの提供の確保ができなくなる。</p> <p>② 高い環境性能を有する船舶への転換の妨げになり政策目標が達成できない。</p> <p>《税収減を是認するような効果の有無》</p> <p>(外航)</p> <p>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。</p> <p>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・拡大を図ることで、日本商船隊の輸送比率の目標値である約 10%の維持が可能となる。また、NOx 削減率についても、新造船について目標値である約 22%削減の実現に寄与していることから、税収額を是認する効果が認められる。</p> <p>(内航)</p> <p>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、環境負荷低減にも促進する必要があるため、老朽船を新しく環境性能に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。</p> <p>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。</p> <p>加えて、本租税特別措置は課税の繰延であり、減税額相当分を補助金として交</p>
--	--	--

			<p>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。</p> <p>上記の理由から、本税制特例措置については、税収額を是認する効果が認められる。</p>
10	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>(外航)</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>※ 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)</p> <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は小さく、必要最低限の措置として妥当性を有する。</p> <p>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ため、本租税特別措置による支援が妥当である。</p>
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>外航海運業に対する支援措置として以下のとおり役割分担が明確化されており、これらの制度の効果が相俟って、外航日本船舶を中核とした日本国商船隊の国際競争力の強化を図っている。</p> <p>これらの制度の充実の必要性については、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では、「船舶の特別償却制度、固定資産税、登録免許税等トン税以外の税制(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。」とされており、本措置はこれを実現するものとして相当性を有するものである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船舶特別償却制度・買換特例制度: 外航海運事業者の再投資の促進 ・国際船舶の固定資産税軽減措置: 外航海運事業者の船舶保有コストの低減 ・国際船舶の登録免許税の税率軽減措置: 外航海運事業者の船舶取得時の負担低減 <p>なお、規制、補助金等はない。</p> <p>(内航)</p> <p>内航船舶取得に対する支援措置として以下のとおり役割分担が明確化されており、これらの制度の効果が相俟って、内航海運の安定輸送の確保や環境負荷低減を図っている。</p> <p>まず、税制特例措置については、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、中小企業投資促進税制は中小零細事業</p>

		<p>者の船舶取得を支援、本租税特別措置は、輸送の安定性・効率性の低下リスクが高い老朽船を、環境低負荷・安全性・経済性に優れた良質な船舶へ安定的かつ計画的に代替することを目的としており、明確な役割分担がなされている。</p> <p>また、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度により、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。</p> <p>更に、環境負荷低減に資する船舶に係る予算上の支援措置として以下のものを要求予定である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船舶用省エネ設備の導入促進に係る補助（平成 29 年度概算要求：5,200 百万円の内数） ・海上輸送機器の運行時における実燃費改善実証事業（平成 29 年度概算要求：6,250 百万円の内数）
	③ 地方公共団体が協力する相当性	地方税に関係しない
11	有識者の見解	—
12	前回の事前評価又は事後評価の実施時期	平成 26 年 8 月 (H26 国交 31)

適用数等及び減収額の算定根拠(内航)

○平成28年度

区分	数値	出典・計算式等	備考
適用数(隻)	新造船	13 (新造見込隻数) (税制利用率) (適用数) 91隻※1 × 14.51%※2 = 13隻	※1:過去3年間の新造船隻数の平均 ※2:過去3年間の新造船に占める税制利用率の平均
	中古船	1	過去3年間の税制利用隻数の平均
適用額(百万円)	新造船	1,430 (1件当たりの圧縮実施額) (適用隻数) 110百万円※1 × 13隻 = 1,430百万円	※1:過去3年間の平均値
	中古船	66 (1件当たりの圧縮実施額) (適用隻数) 66百万円※1 × 1隻 = 66百万円	
減収額(百万円)	新造船	335 (適用額) (法人税率) (減収額) 1,430百万円 × 23.4% = 335百万円	
	中古船	15 (適用額) (法人税率) (減収額) 66百万円 × 23.4% = 15百万円	

○平成29年度

区分	数値	出典・計算式等	備考
適用数(隻)	新造船	12 【当初要望ベースの算出】 (新造見込隻数) (税制利用率) (適用数) 91隻※1 × 14.51%※2 = 13隻 【環境要件、対象船舶の見直しによる算出(適用対象外となるもの)】 (適用隻数) (適用対象外率) (適用対象外数) 3隻※3 × 15.4% = 0.46隻(隻としては「1隻」とする)	※1:過去3年間の新造船隻数の平均 ※2:過去3年間の新造船に占める税制利用率の平均 ※3:過去3年間の2000総トン以上の適用隻数の平均
	中古船	1	過去3年間の税制利用隻数の平均
適用額(百万円)	新造船	1,354 【当初要望ベースの算出】 (1件当たりの圧縮実施額) (適用隻数) 110百万円※1 × 13隻 = 1,430百万円 【環境要件、対象船舶の見直しによる算出(適用対象外となるもの)】 (1件当たりの圧縮実施額) (適用対象外数) (適用対象外額) 165百万円※2 × 0.46隻 = 76百万円	※1:過去3年間の平均値 ※2:過去3年間の2000総トン以上の圧縮実施額の平均値
	中古船	66 (1件当たりの圧縮実施額) (適用隻数) 66百万円※1 × 1隻 = 66百万円	
減収額(百万円)	新造船	317 (適用額) (法人税率) (減収額) 1,354百万円 × 23.4% = 317百万円	
	中古船	15 (適用額) (法人税率) (減収額) 66百万円 × 23.4% = 15百万円	

○平成30年度

区分	数値	出典・計算式等	備考
適用数(隻)	新造船	14 【当初要望ベースの算出】 (新造見込隻数) (税制利用率) (適用数) 91隻※1 × 14.51%※2 = 13隻+2隻※3 【環境要件、対象船舶の見直しによる算出(適用対象外となるもの)】 (適用隻数) (適用対象外率) (適用対象外数) 3隻※4 × 15.4% = 0.46隻(隻としては「1隻」とする)	※1:過去3年間の新造船隻数の平均 ※2:過去3年間の新造船に占める税制利用率の平均 ※3:予算上の支援措置等を見込んだ投資拡大分 ※4:過去3年間の2000総トン以上の適用隻数の平均
	中古船	1	過去3年間の税制利用隻数の平均
適用額(百万円)	新造船	1,574 【当初要望ベースの算出】 (1件当たりの圧縮実施額) (適用隻数) 110百万円※1 × 15隻 = 1,650百万円 【環境要件、対象船舶の見直しによる算出(適用対象外となるもの)】 (1件当たりの圧縮実施額) (適用対象外数) (適用対象外額) 165百万円※2 × 0.46隻 = 76百万円	※1:過去3年間の平均値 ※2:過去3年間の2000総トン以上の圧縮実施額の平均値
	中古船	66 (1件当たりの圧縮実施額) (適用隻数) 66百万円※1 × 1隻 = 66百万円	
減収額(百万円)	新造船	365 (適用額) (法人税率) (減収額) 1,574百万円 × 23.2% = 365百万円	
	中古船	15 (適用額) (法人税率) (減収額) 66百万円 × 23.2% = 15百万円	

○平成31年度

区分		数値	出典・計算式等	備考
適用数(隻)	新造船	16	【当初要望ベースの算出】 (新造見込隻数) (税制利用率) (適用数) $91隻 \times 1 \times 14.51\% \div 2 = 13隻 + 4隻 \times 3$ 【環境要件、対象船舶の見直しによる算出(適用対象外となるもの)】 (適用隻数) (適用対象外率) (適用対象外数) $3隻 \times 4 \times 15.4\% = 0.46隻$ (隻としては「1隻」とする)	※1: 過去3年間の新造船隻数の平均 ※2: 過去3年間の新造船に占める税制利用率の平均 ※3: 予算上の支援措置等を見込んだ投資拡大分 ※4: 過去3年間の2000総トン以上の適用隻数の平均
	中古船	1		過去3年間の税制利用隻数の平均
適用額(百万円)	新造船	1,794	【当初要望ベースの算出】 (1件当たりの圧縮実施額) (適用隻数) $110百万円 \times 1 \times 17隻 = 1,870百万円$ 【環境要件、対象船舶の見直しによる算出(適用対象外となるもの)】 (1件当たりの圧縮実施額) (適用対象外数) (適用対象外額) $165百万円 \times 2 \times 0.46隻 = 76百万円$	※1: 過去3年間の平均値 ※2: 過去3年間の2000総トン以上の圧縮実施額の平均値
	中古船	66	(1件当たりの圧縮実施額) (適用隻数) $66百万円 \times 1 \times 1隻 = 66百万円$	
減収額(百万円)	新造船	416	(適用額) (法人税率) (減収額) $1,794百万円 \times 23.2\% = 416百万円$	
	中古船	15	(適用額) (法人税率) (減収額) $66百万円 \times 23.2\% = 15百万円$	

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租税特別措置等の名称	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	(法人税：義)(国税 23) 【新設・拡充・ <u>延長</u> 】
3	租税特別措置等の内容	《内容》 船齢40年未満(延長前45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。 《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2、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
4	担当部局	港湾局技術企画課
5	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期：平成28年7月 分析対象期間：平成26年度～平成31年度
6	租税特別措置等の創設年度及び改正経緯	平成26年度：創設
7	適用又は延長期間	3年間(平成29年度～31年度)
8	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することで、港湾整備等にかかる環境負荷の低減を図る。 また、作業船の能力が確保され、円滑な港湾整備等の推進や老朽化対策及び防災対策の強化に寄与する。 《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 ・港湾の開発及び利用に当たっては、生物多様性や人が豊かな自然と触れ合う場の確保も考慮して、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的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。 ○日本再興戦略2016(平成28年6月2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)

			<p>○国土強靱化アクションプラン 2016（平成 28 年 5 月 24 日国土強靱化推進本部決定）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時に機動的・効率的な活動を確保するため、航路・道路等の啓開に必要な体制の整備、（中略）等を、国、地方公共団体、民間事業者等が連携して進める。 <p>○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）</p> <p>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を確保</p>
		② 政策体系における政策目的の位置付け	<p>政策目標 3 地球環境の保全</p> <p>施策目標 9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う</p> <p>政策目標 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化</p> <p>施策目標 1 9 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に包含。</p>
		③ 達成目標及びその実現による寄与	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》</p> <p>港湾整備等に係る環境負荷の低減を図る。</p> <p>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 1,200t 削減を目標とする。</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》</p> <p>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 排出量が削減されると共に、円滑な港湾整備等の推進に資する。</p>
9	有効性等	① 適用数等	<p>平成 26 年度（実績）：9 隻 適用額：576 百万円</p> <p>平成 27 年度（実績）：13 隻 適用額：877 百万円</p> <p>平成 28 年度（見込）：20 隻 適用見込額：967 百万円</p> <p>平成 29 年度（見込）：27 隻 適用見込額：1,620 百万円</p> <p>平成 30 年度（見込）：27 隻 適用見込額：1,620 百万円</p> <p>平成 31 年度（見込）：27 隻 適用見込額：1,620 百万円</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 26～31 年度の実績及び見込は関係団体（7 団体）へのヒアリング（平成 27 年 3 月、28 年 6 月）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件数及び適用額が合算された数値であるため、用いることは出来ない。 ・適用件数について、前回要望時（平成 25 年度）には年間 50 隻の適用を想定し、各年度の適用件数は、平成 26 年度 9 隻、平成 27 年度 13 隻、平成 28 年度 20 隻（見込）となったが、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 26 年以降業況の回復が鈍い状況にある中であっては、平均 14 隻以上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ず、老朽化した作業船の買換に一定の貢献をしていると考えられる。 ・本制度により、港湾整備等にかかる環境負荷の低減を図るとともに、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、広く国民に裨益するため、特定の者への偏りはない。
		② 減収額	<p>平成 26 年度（実績）：135 百万円</p> <p>平成 27 年度（実績）：205 百万円</p> <p>平成 28 年度（見込）：226 百万円</p> <p>平成 29 年度（見込）：378 百万円</p> <p>平成 30 年度（見込）：378 百万円</p> <p>平成 31 年度（見込）：378 百万円</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ・平成 26～28 年度の減収額の算出根拠は以下の通り。 平成 26 年度 圧縮記帳実施額 576 百万円 × 法人税率 23.4% = 135 百万円 平成 27 年度 圧縮記帳実施額 877 百万円 × 法人税率 23.4% = 205 百万円 平成 28 年度 圧縮記帳実施額 967 百万円 × 法人税率 23.4% = 226 百万円 ・平成 29～31 年度の減収額は平成 26～28 年度の減収額の平均から算出。 なお、算出根拠は以下の通り。 平成 26～28 年度の 1 隻あたりの減収見込額 平成 26 年度減収見込額 135 百万円 ÷ 特例適用隻数 9 隻 = 15.0 百万円 平成 27 年度減収見込額 205 百万円 ÷ 特例適用隻数 13 隻 = 15.8 百万円 平成 28 年度減収見込額 226 百万円 ÷ 特例適用隻数 20 隻 = 11.3 百万円 平成 26～28 年度の 1 隻あたりの減収見込額の 3 カ年平均 (15.0 百万円 + 15.8 百万円 + 11.3 百万円) ÷ 3 年 = 14.0 百万円 適用見込が 27 隻のため 14.0 百万円 × 27 隻 = 378 百万円
	<p>③: 効果・税収減是認効果</p>	<p>《効果》 買換特例制度によって、初期負担を軽減し、排出規制が実施される前に建造された作業船の買換を促進することにより、港湾整備等に係る環境負荷の低減が促進される。</p> <p><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（見込）：NOx269t 削減 平成 29～31 年度（見込）：NOx1,200t 削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 26～28 年度の実績及び見込は関係団体（7 団体）へのヒアリング（平成 27 年 3 月、平成 28 年 6 月）による。 ・平成 29～31 年度の削減見込量は、平成 26～28 年度の適用隻数、排出削減量等を踏まえたものである。 ・平成 26～28 年度の NOx 排出削減量の合計は 601t であり、所期の目標である NOx 排出削減量 1,320t を達成することはできなかったが、適用数は着実に伸びており、平成 29～31 年度については、今後の適用見込みを勘案し NOx 排出削減量 1,200t を目標とする。 <p><本制度の延長が認められなかった場合> 事業者の経営状況が厳しさを増す中で、作業船買換のための資金調達が困難となっており、課税の特例措置がなされなかった場合は、作業船の買換が促進されない。このため、省エネ化、NOx 排出量の削減を促進することができず、また、円滑な港湾整備等の推進に支障を来す事となる。</p>

			<p>《税込減を是認するような効果の有無》</p> <p>本措置により作業船の買換が進み、作業船からのNOxの排出量が削減されるため、減収額に対して効果が上がっており税込減が是認される。なお、本措置によって、作業船の環境負荷の低減が促進されることにより、将来にわたってNOx排出量が削減される。その効果の継続により、地球環境の保全が図られる。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を図ることが可能となる。</p>
10	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、妥当性を有する。</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 (一般社団法人 環境共創イニシアチブ(SII)を経由したエネルギー使用合理化支援事業者支援事業(エネ庁))</p> <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」によるNOx排出規制 上記の規制は必要最低限の排出規制であるが、本税制は更なる環境負荷の低減の推進を図るための施策であり、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	<p>地方税に関係しない。</p>
11	有識者の見解		—
12	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		平成25年8月(国交 34)