

令和5年度

国土交通省税制改正要望事項

令和4年8月

国土交通省

目 次

令和5年度国土交通省税制改正要望（主要項目）	1
------------------------	---

令和5年度国土交通省税制改正要望事項 説明資料

I. 経済社会活動の確実な回復と経済好循環の加速・拡大

○長期保有土地等に係る事業用資産の買換特例の延長	5
○土地の所有権移転登記等に係る特例措置の延長	6
○優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例の延長	7
○低未利用地の適切な利用・管理を促進するための特例措置（100万円控除）の拡充・延長	8
○リート及び特定目的会社を取得する不動産に係る特例措置の延長	9
○不動産特定共同事業において取得される不動産に係る特例措置の拡充・延長	10
○国際海上輸送の確保を通じた経済安全保障の早期確立に係る特例措置の拡充・延長	11
○国際コンテナ戦略港湾等及び国際バルク戦略港湾の荷さばき施設等に係る特例措置の延長	12
○デジタルトランスフォーメーション（DX）投資促進税制に係る所要の措置	13
○トラック、内航貨物船、機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長	14
○IR税制の具体化に係る所要の措置	15

II. 豊かな暮らしの実現と地域の活性化

○都市再生緊急整備地域等における認定民間都市再生事業に係る課税の特例措置の拡充・延長	16
○シェアサイクルの導入促進に係る特例措置の延長	17
○離島、奄美群島及び半島における工業用機械等に係る割増償却制度の延長	18
○長寿命化に資する大規模修繕工事を行ったマンションに対する特例措置の創設	19
○空き家の発生を抑制するための特例措置（3,000万円控除）の拡充・延長	20
○買取再販で扱われる住宅の取得等に係る特例措置の延長	21
○サービス付き高齢者向け住宅供給促進税制の延長	22
○航空機燃料税・航空機燃料譲与税に係る所要の措置	23
○ローカル鉄道の再構築を実現するための所要の措置	24
○一般乗合旅客自動車運送事業における地域公共交通再構築のための所要の措置	25

III. 安全・安心なグリーン社会の実現

○自動車関係諸税の見直し	26
○環境負荷低減に資する船舶に係る特別償却制度の拡充・延長及び買換特例の延長	28
○低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置の延長	29
○海運・鉄道・航空に係る地球温暖化対策税の還付措置の延長	30
○先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る特例措置の拡充・延長	31
○ノンステップバスやUDタクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の延長	32
○鉄道駅等のバリアフリー施設に係る特例措置の延長	33
○浸水被害軽減地区の指定を受けた土地に係る課税標準の特例措置の延長	34
○耐震改修が行われた耐震診断義務付け対象建築物に係る税額の減額措置の延長	35
○鉄道の耐震対策に係る特例措置の見直し	36
○港湾の耐震対策に係る特例措置の延長	37

IV. 主要項目以外の項目	38
---------------	----

令和5年度国土交通省税制改正要望(主要項目)

I

経済社会活動の確実な回復と 経済好循環の加速・拡大

1. 土地の有効活用による投資促進と不動産市場の活性化

- ① 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(所得税・法人税)
- ② 土地の所有権移転登記等に係る特例措置の延長(登録免許税)
- ③ 優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例の延長(所得税等)
- ④ 低未利用地の適切な利用・管理を促進するための特例措置(100万円控除)の拡充・延長(所得税等)
- ⑤ リート及び特定目的会社を取得する不動産に係る特例措置の延長(登録免許税・不動産取得税)
- ⑥ 不動産特定共同事業において取得される不動産に係る特例措置の拡充・延長(登録免許税・不動産取得税)

2. 経済安全保障の確立、国際競争力の確保・強化

- ① 国際海上輸送の確保を通じた経済安全保障の早期確立に係る特例措置の拡充・延長【船舶に係る特別償却制度、トン数標準税制】(所得税・法人税等)
- ② 国際コンテナ戦略港湾等及び国際バルク戦略港湾の荷さばき施設等に係る特例措置の延長(固定資産税等)
- ③ デジタルトランスフォーメーション(DX)投資促進税制に係る所要の措置(法人税)
- ④ トラック、内航貨物船、機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長(所得税・法人税等)
- ⑤ IR税制の具体化に係る所要の措置

Ⅱ 豊かな暮らしの実現と地域の活性化

1. 都市の競争力・魅力の向上と活力ある地方創り

- ① 都市再生緊急整備地域等における認定民間都市再生事業に係る課税の特例措置の拡充・延長(所得税・法人税・登録免許税・不動産取得税・固定資産税等)
- ② シェアサイクルの導入促進に係る特例措置の延長(固定資産税)
- ③ 離島、奄美群島及び半島における工業用機械等に係る割増償却制度の延長(所得税・法人税)

2. 住まいの質の向上・無理のない負担での住宅の確保

- ① 長寿命化に資する大規模修繕工事を行ったマンションに対する特例措置の創設(固定資産税)
- ② 空き家の発生を抑制するための特例措置(3,000万円控除)の拡充・延長(所得税等)
- ③ 買取再販で扱われる住宅の取得等に係る特例措置の延長(不動産取得税)
- ④ サービス付き高齢者向け住宅供給促進税制の延長(不動産取得税・固定資産税)

3. 地域交通ネットワークの再構築

- ① 航空機燃料税・航空機燃料譲与税に係る所要の措置(航空機燃料税・航空機燃料譲与税)
- ② ローカル鉄道の再構築を実現するための所要の措置(固定資産税等)
- ③ 一般乗合旅客自動車運送事業における地域公共交通再構築のための所要の措置(固定資産税等)

Ⅲ 安全・安心なグリーン社会の実現

1. グリーントランスフォーメーション(GX)の推進

- ① 自動車関係諸税の見直し(自動車重量税、自動車税等)
- ② 環境負荷低減に資する船舶に係る特別償却制度の拡充・延長及び買換特例の延長(所得税・法人税)
- ③ 低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置の延長(固定資産税)
- ④ 海運・鉄道・航空に係る地球温暖化対策税の還付措置の延長(地球温暖化対策のための税)

2. 安全・安心な交通インフラの実現

- ① 先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る特例措置の拡充・延長(自動車重量税・自動車税)
- ② ノンステップバスやUDタクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の延長(自動車税)
- ③ 鉄道駅等のバリアフリー施設に係る特例措置の延長(固定資産税等)

3. 災害に強い強靱な国土・地域づくり

- ① 浸水被害軽減地区の指定を受けた土地に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税等)
- ② 耐震改修が行われた耐震診断義務付け対象建築物に係る税額の減額措置の延長(固定資産税)
- ③ 鉄道の耐震対策に係る特例措置の見直し(固定資産税)
- ④ 港湾の耐震対策に係る特例措置の延長(法人税・固定資産税)

令和5年度国土交通省税制改正要望事項

説明資料

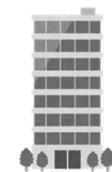
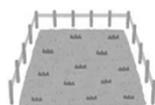
長期保有土地等に係る事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長(所得税・法人税)

コロナ禍からの経済社会活動の回復を確かなものとし、新陳代謝と多様性に満ちた裾野の広い経済成長を実現するため、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、譲渡した事業用資産の譲渡益の課税の繰延べを認める措置を3年間延長する。

施策の背景

- 世界経済の不確実性が増し、コロナ禍からの経済回復が依然として脆弱である中、経済の腰折れを防ぎコロナ禍からの経済社会活動の回復を確かなものとするとともに、新陳代謝と多様性に満ちた裾野の広い経済成長を実現するため、民間投資を喚起する必要がある。
- 土地は経済活動の基盤であり、その需要を喚起し、より有効に活用(投資)する担い手への移転を促進することが必要。
- また、内需拡大・供給力の向上による持続的な経済成長のためには、こうした取引を通じて生じる譲渡益の活用により、事業再編や新たな国内設備投資を喚起することで、更なる民間投資の呼び水とすることが必要。

【具体的な活用事例】



要望の概要

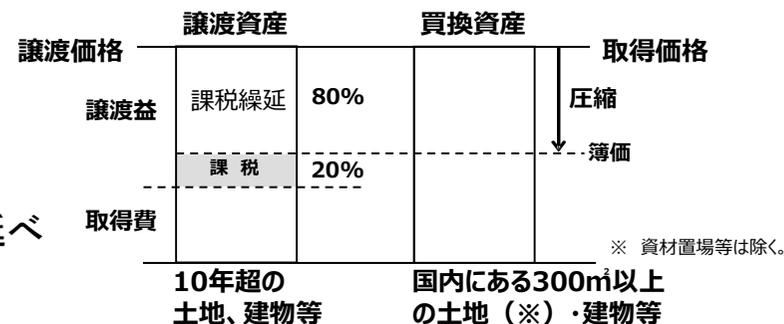
特例措置の内容

【法人税・所得税】

10年超保有する事業用資産を譲渡し、新たに事業用資産を取得した場合、譲渡した事業用資産の譲渡益について、80%(一部75%・70%)の課税繰延べ

要望

現行の措置を3年間(令和5年4月1日～令和8年3月31日)延長する。



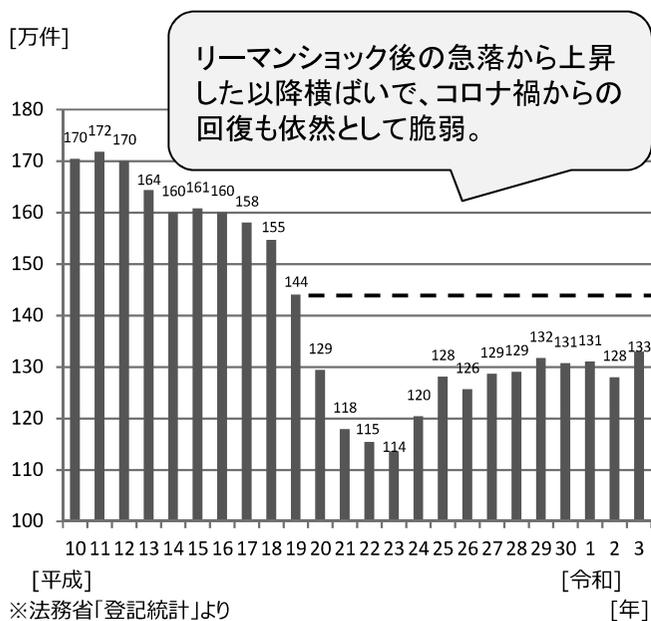
土地の所有権移転登記等に係る特例措置の延長(登録免許税)

新陳代謝と多様性に満ちた裾野の広い経済成長を実現し、経済の好循環を加速・拡大させるため、土地の所有権移転登記及び信託登記に係る登録免許税の特例措置を2年間延長する。

施策の背景

・土地の取得時の負担軽減により土地に対する需要を喚起することで、低未利用地の発生を抑制するとともに土地の流動化を通じた有効利用等の促進を図り、コロナ禍からの経済社会活動の回復を確かなものとし、経済の好循環を加速・拡大させる。

土地取引件数の推移



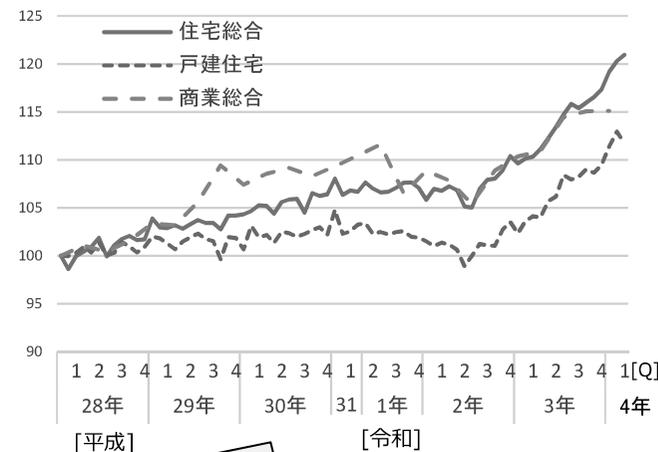
住宅取得の際に敷地を取得する割合※賃貸住宅を除く

住宅の種類	流通数 ※1	敷地取得割合 ※2
新築注文住宅	36.4万戸	72.5%
分譲住宅	55.0万戸	94.9%
既存住宅	6.1万戸	90.9%
合計	97.5万戸	86.3%

住宅を取得する者の8割以上が敷地も取得しており、土地に係る税額は、住宅取得に影響を与えるおそれ。

※1:総務省「平成30年住宅・土地統計調査」より
 ※2:国土交通省「令和3年度住宅市場動向調査」より

不動産取引価格指数 ※平成28年1Q=100



不動産取引価格は近年上昇しており、土地の流動化のためには、負担の低減が有効。

要望の概要

特例措置の内容

【登録免許税】土地の所有権移転登記等に係る税率を軽減

要望

現行の措置を2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)延長する。

対象	本則	特例
所有権移転登記	2%	1.5%
信託登記	0.4%	0.3%

優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例の延長 (所得税・法人税・個人住民税・法人住民税)

良好な環境を備えた住宅・宅地開発等の事業を促進するため、当該事業のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の特例措置(軽減税率)を3年間延長する。

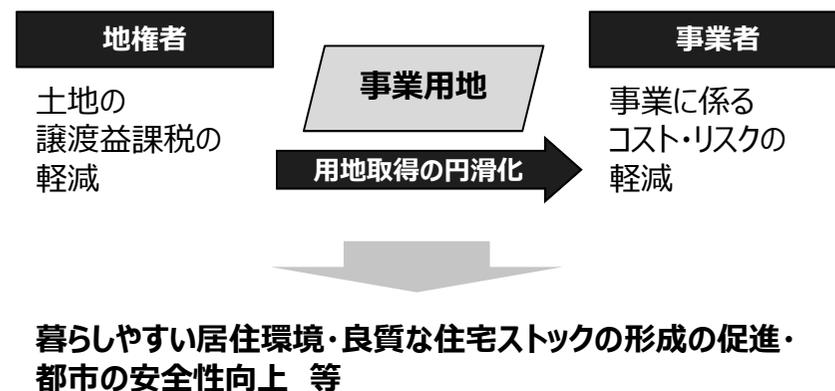
施策の背景

一般的に良好な環境を備えた住宅・宅地開発は事業期間が長く、規模も大きいいため、事業のコスト・リスク等が高くなっており、市場原理に任せただけでは十分に供給が進まない

税制上の特例措置を講じ、一定の優良な事業(※)を行う民間事業者等の用地取得を円滑化することにより、事業に要する期間の短期化、事業のコストやリスクの軽減を図る

(※)

都市再開発法による第一種市街地再開発事業・密集市街地整備法による防災街区整備事業・都市計画法の開発許可を受けて行う1,000㎡以上の住宅地造成事業・都市計画区域内における25戸以上の住宅又は15戸以上若しくは床面積が1,000㎡以上の中高層の耐火共同住宅の建設 等



要望の概要

特例措置の内容

【所得税・個人住民税等】一定の事業のために土地等を譲渡した場合、長期譲渡所得(2,000万円以下の部分)に係る税率を軽減

要望

現行の措置を3年間(令和5年1月1日～令和7年12月31日)延長する。

	所得税	個人住民税	合計
本則	15%	5%	20%
特例	10%	4%	14%
軽減部分	5%	1%	6%

※法人は、重課制度(長期5%)が適用除外。
(重課制度は令和4年度末まで課税停止。)

低未利用地の適切な利用・管理を促進するための特例措置(100万円控除)の拡充・延長(所得税・個人住民税)

人口減少が進展し利用ニーズが低下する土地が増加する中で、新たな利用意向を示す者への土地の譲渡を促進し、適切な利用・管理を確保し、更なる所有者不明土地の発生を予防するため、個人が保有する低額な土地等を譲渡した場合の譲渡所得の特例措置を延長するとともに、譲渡価額の要件につき、上限を800万円に引き上げる。

施策の背景

低額な不動産取引の課題

- 想定したよりも売却収入が低い
- 相対的に譲渡費用(測量費、解体費等)の負担が重い
- 様々な費用の支出があった上に、さらに課される譲渡所得税の負担感が大きい

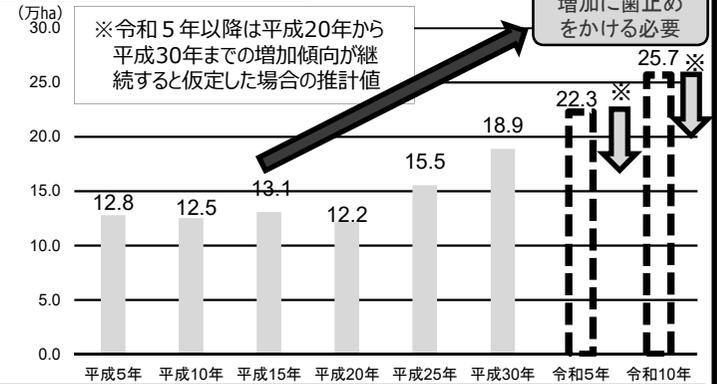
売却時の負担感を軽減することで売却インセンティブを付与し、土地に新たな価値を見いだす者への譲渡を促進

- 新たな利用意向を示す新所有者による土地の適切な利用・管理
- 土地の有効活用を通じた投資の促進、地域活性化
- 所有者不明土地の発生予防

土地を売らずに、低未利用土地(空き地)として放置

低未利用地の面積推移

(出典) 土地基本調査(H30)



特例措置の活用事例

岩手県奥州市
譲渡前：空き家



(出典：奥州市提供)

譲渡後：買主が住宅を建築



(出典：奥州市提供)

岐阜県関市
譲渡前：空き地



(出典：関市提供)

譲渡後：カフェとして活用



(出典：関市提供)

栃木県栃木市
譲渡前：空き店舗



(出典：栃木市提供)

譲渡後：店舗として活用



(出典：栃木市提供)

要望の概要

特例措置の内容

【所得税・個人住民税】

個人が、譲渡価額が500万円以下であって、都市計画区域内にある一定の低未利用地(※)を譲渡した場合に、長期譲渡所得から100万円を控除。

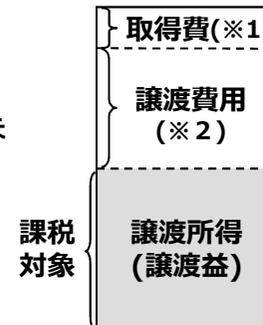
※譲渡前に低未利用であること及び譲渡後に買主により利用されることについて市区町村が確認したものに限る。

要望

現行の措置を3年間(令和5年1月1日～令和7年12月31日)延長する。

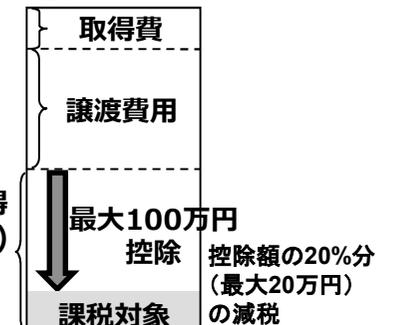
また、譲渡価額の要件につき、上限を800万円に引き上げる。

譲渡価額



譲渡所得の20%が課税される

譲渡価額



(※1) 取得費が分からない場合は、譲渡価額の5%相当額を取得費として計算することができる。

(※2) 宅建業者への仲介手数料、解体費、測量費等で譲渡のために直接要した費用。

リート及び特定目的会社が取得する不動産に係る特例措置の延長 (登録免許税・不動産取得税)

リート及び特定目的会社が不動産を取得する場合における登録免許税及び不動産取得税の特例措置を2年間延長する。

施策の背景

地域経済の活性化や国際競争力の強化に向けた都市基盤の整備・まちづくりの積極的な推進が必要なため、民間の資金・アイデアの更なる活用が必要

不動産の証券化を推進して更なる民間資金の活用を促し、以下を促進

- ① 我が国の経済成長につながる、国際競争力の強化や脱炭素社会の実現に資する質の高いオフィスや住宅等の供給による**優良な都市ストックの形成**
- ② 超高齢社会に対応した高齢者向け住宅や介護・医療サービス拠点、Eコマースの拡大等に伴う高機能の物流施設、国内観光の振興等に対応したホテル・旅館等、良質な不動産の供給促進を通じた**地域経済の活性化**

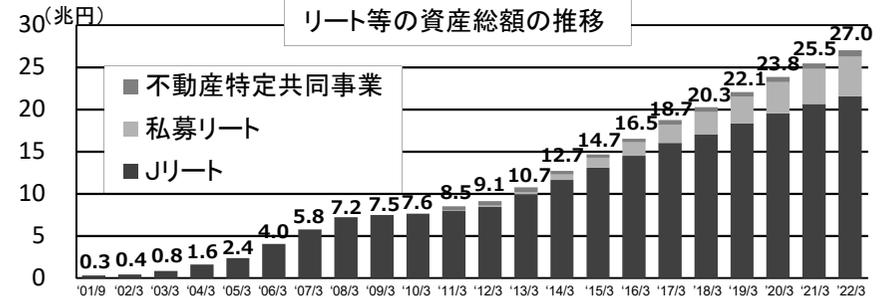
※Jリートの取得物件数に占める地方都市圏の割合は、2～3割程度で堅調に推移。

「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画・フォローアップ」

(令和4年6月7日閣議決定)

「優良な不動産ストックの形成等のため、2030年頃までにリート等の資産総額を約40兆円とすることを目標とし、2022年度中にヘルスケアリートの活用に係るガイドラインを見直すとともに、2023年度中に不動産分野TCFD対応ガイダンスの改訂等により、リート等のアセットタイプの多様化や不動産投資市場におけるESG投資の促進を図る。」

(注)リート等… Jリート、私募リート、不動産特定共同事業



<不動産特定共同事業>国土交通省「不動産証券化実態調査」

注:2010年度以前は本調査項目を設けていなかったため、データはなし

<私募リート>(一社)不動産証券化協会「私募リート・クォーターリー(2021年3月末)」より国土交通省作成

注:2011年、2012年は前年12月と当年6月との中間値であり、推測値

<Jリート>(一社)不動産証券化協会「ARES J-REIT Databook」より国土交通省作成

注:2001年9月、2002年3月は(一社)不動産証券化協会推計値

要望の概要

特例措置の内容

リート及び特定目的会社が取得する不動産について、以下の措置を講じる。

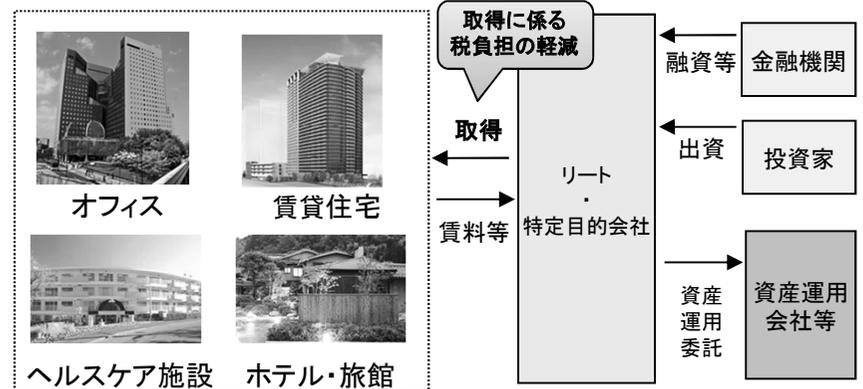
【登録免許税】 移転登記に係る税率を軽減(本則 2% → 1.3%)

【不動産取得税】 課税標準から3/5控除

要望

現行の措置を2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)延長する。

<リート及び特定目的会社の仕組み>



不動産特定共同事業において取得される不動産に係る特例措置の拡充・延長 (登録免許税・不動産取得税)

不動産特定共同事業を活用した民間不動産投資を一層推進するため、不動産特定共同事業法上の特例事業者等が取得する不動産に係る現行の特例措置を2年間延長するとともに、不動産取得税の軽減対象に保育所を追加する。

施策の背景

都市機能の向上及び地域活性化を図るため、不動産特定共同事業法の仕組みを一層活用し、さらなる民間不動産投資を誘発することが必要

- 建築物の耐震化や老朽不動産の再生、豊富な資金と目利き力を活かした物件の開発やバリューアップ等を図るとともに、そこで営まれる事業における雇用創出を通じて、**地域経済の活性化や国際競争力の強化にも資する優良な都市ストックの形成を促進**
- 全国各地域において空き家や空き店舗等が増加しているところ、地域における小規模不動産の再生等を促進し、**地域における資金の好循環を構築**
- 保育所等のESG不動産に対する資金供給を行い、**待機児童問題をはじめとする社会課題を解決**

<地方都市での活用例>

本特例措置を利用して、福井県敦賀市に、不動産特定共同事業(特例事業スキーム)によりホテルを整備した。



<老朽空き家建替への例>

本特例措置を利用して、不動産特定共同事業(小規模特例事業スキーム)により、杉並区和泉の老朽空き家の建替えを行った。



・「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画 フォローアップ」(令和4年6月7日閣議決定)

「優良な不動産ストックの形成等のため、2030年頃までにリート等の資産総額を約40兆円とすることを目標とし、…2023年度中に不動産分野TCFD対応ガイダンスの改訂等により、リート等のアセットタイプの多様化や不動産投資市場におけるESG投資の促進を図る。」

・「デジタル田園都市国家構想基本方針」(令和4年6月7日閣議決定)

「不動産証券化手法の一つである不動産特定共同事業について、クラウドファンディングも含め、その活用を推進することにより、地域の空き家等の遊休不動産をコワーキング施設などデジタルに対応した施設等に再生・活用し、コミュニティの形成促進等による地域の社会課題解決を目指す。」

要望の概要

特例措置の内容

不動産特定共同事業法上の特例事業者等が取得する不動産について以下の措置を講じる。

【登録免許税】税率軽減(移転登記：2% → 1.3%、保存登記：0.4% → 0.3%)

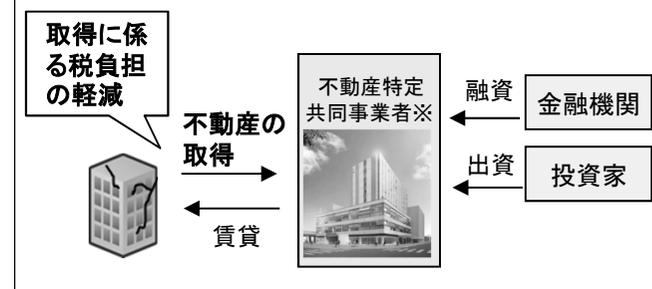
【不動産取得税】課税標準から1/2控除

要望

○現行の措置を2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)延長する。

○不動産取得税の軽減対象に保育所を追加する。

<不動産特定共同事業の概要>



※不動産の再生等を行う。

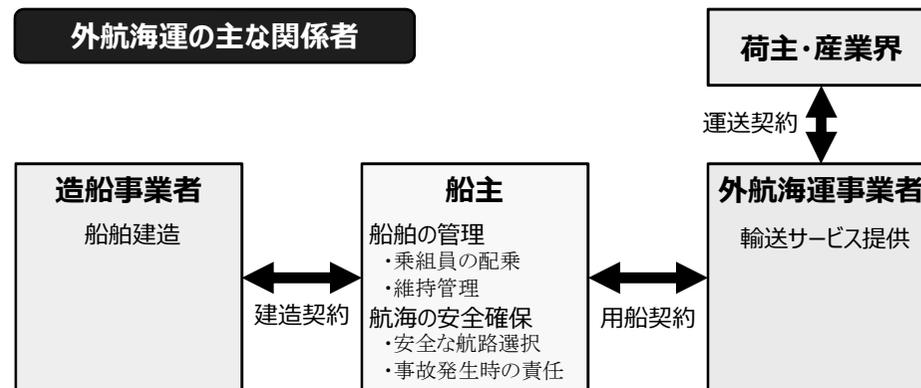
国際海上輸送の確保を通じた経済安全保障の早期確立に係る特例措置の拡充・延長 【船舶に係る特別償却制度(所得税・法人税)、トン数標準税制(法人税・法人住民税・法人事業税)】

我が国の国民生活と経済活動を支える国際海上輸送の確保を通じた経済安全保障の早期確立のため、船舶に係る特別償却制度について、経済安全保障に資する一定の要件を満たす、国内の船主が取得する外航船舶に係る特別償却率を引き上げ、現行の措置を2年間延長するとともに、トン数標準税制について、現行の措置を5年間延長する。

施策の背景

- 四面環海の我が国は、貿易の99.5%を海上輸送に依存しており、外航海運は我が国の国民生活と経済活動にとって不可欠である。
- 国際情勢の緊迫化により、船舶を海外船主からの用船に依存した場合の経済安全保障上のリスクが顕在化しているところ、安定的な国際海上輸送を確保するためには、国内の船主が外航船舶を安定的に保有する必要がある。
- また、我が国の国民生活と経済活動を支えるライフラインを担う外航海運事業者による計画的な船舶投資を促進し、日本船舶を中核とする安定的な国際海上輸送の確保を図ることが重要である。

外航海運の主な関係者



要望の概要

船舶に係る特別償却制度【所得税・法人税】

特例措置の内容

国内の船主が以下の船舶を取得した場合、特別償却が可能
 (外航) 【先進船舶】日本籍船:20%、外国籍船:18%
 【環境負荷低減船】日本籍船:17%、外国籍船:15%
 (内航) 【高度環境負荷低減船】18%
 【環境負荷低減船】16%

要望

- 船舶に係る特別償却制度について、経済安全保障に資する一定の要件を満たす、国内の船主が取得する外航船舶の特別償却率を12%引き上げるとともに、現行の措置を2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)延長する。

トン数標準税制【法人税・法人住民税・法人事業税】

「日本船舶・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた外航海運事業者が、日本船舶及び準日本船舶※に係る利益について、みなし利益課税の適用を受けることができる。

※ 日本の外航海運事業者又は日本の船主が海外子会社を通じて実質的に保有する、一定の要件を満たした船舶

- トン数標準税制について、現行の措置を5年間(令和5年4月1日～令和10年3月31日)延長する。

国際コンテナ戦略港湾等及び国際バルク戦略港湾の荷さばき施設等に係る特例措置の延長 (固定資産税・都市計画税)

港湾運営会社による設備投資と民の視点での港湾運営を促進するため、国際戦略港湾等の港湾運営会社が取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置を2年間延長する。また、大型船に対応した港湾機能の確保や企業間連携を促進するため、資源・エネルギー等の拠点となる埠頭の荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置を2年間延長する。これらを通じて、我が国の産業競争力の強化、国民の雇用と所得の維持・創出を目指す。

国際コンテナ戦略港湾等

施策の背景

- コンテナ船の更なる大型化等に伴い、国際基幹航路の寄港地の絞り込みが進行。その中で、国際基幹航路の我が国港湾への寄港を維持・拡大するためには、我が国港湾の国際競争力の強化が必要。
- そのため、港湾運営の効率化等を実現すべく、港湾運営会社による設備投資を促進することが必要。
- また、欧米等の主要港湾における船舶への陸上電力供給設備の導入促進など脱炭素化に向けた取組みへの追従も必要。

【政府計画への位置付け】

・経済財政運営と改革の基本方針2022(令和4年6月7日閣議決定)
・新しい資本主義 フォローアップ(令和4年6月7日閣議決定) 等

要望の概要

特例措置の内容

【固定資産税・都市計画税】

国際戦略港湾等における一定の要件を満たすコンテナ埠頭において、国の無利子貸付又は港湾機能高度化施設整備費補助を受けて取得した一定の荷さばき施設等(ガントリークレーン等については港湾脱炭素化推進計画に位置づけられた港湾脱炭素化促進事業により取得したもの。関連する法改正を検討中。)の課税標準を、取得後10年間、以下のとおりとする。

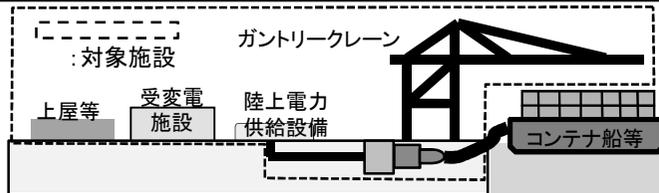
- ①国際戦略港湾 ⇒1/2 ②一定の要件を満たす国際拠点港湾 ⇒2/3

【固定資産税】

国際戦略港湾等において、二酸化炭素排出抑制対策事業費補助金を受け、かつ、港湾脱炭素化推進計画に位置づけられた港湾脱炭素化促進事業により取得した陸上電力供給設備の課税標準を、取得後3年間、2/3とする。

要望

現行の措置を2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)延長する。



国際バルク戦略港湾

施策の背景

- 我が国の資源・エネルギー等については、海外からの輸入に依存しており、安定かつ安価な輸入を確保することが重要。
- そのため、ばら積み貨物の輸入拠点となる港湾(特定貨物輸入拠点港湾)において大型船に対応した港湾機能の確保や、企業間連携による海上運送の共同化を進め、効率的な海上輸送網を形成することが必要。
- 併せて、大型船に対応した効率的な積卸しや荷さばきに資する、高効率な荷さばき施設等の整備を促進することが必要。

【政府計画への位置付け】

・経済財政運営と改革の基本方針2022(令和4年6月7日閣議決定)
・新しい資本主義 フォローアップ(令和4年6月7日閣議決定) 等

要望の概要

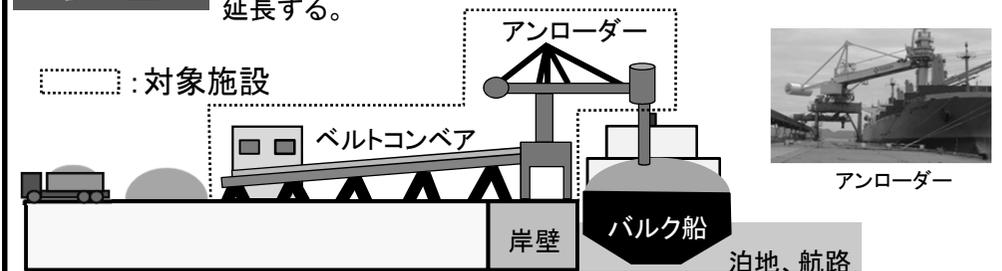
特例措置の内容

【固定資産税・都市計画税】

特定貨物輸入拠点港湾における一定の要件を満たす埠頭において、特定利用推進計画に基づき港湾機能高度化施設整備費補助を受けて取得した荷さばき施設等(アンローダー等については港湾脱炭素化推進計画に位置づけられた港湾脱炭素化促進事業により取得したもの。関連する法改正を検討中。)の課税標準を、取得後10年間、2/3とする。

要望

現行の措置を2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)延長する。



デジタルトランスフォーメーション(DX)投資促進税制に係る所要の措置(法人税)

デジタル技術を活用した企業変革(デジタルトランスフォーメーション)の実現に向けた、鉄道事業者におけるDX投資の更なる促進の観点から、所要の措置を講じる。

施策の背景

○産業競争力強化法において、成長戦略としてのデジタルトランスフォーメーションに向けた取組を「事業適応」として定義し、これに果敢にチャレンジする事業者に対して、必要な支援措置を講じているところである。

○鉄道事業者は、人口減少などの構造的変化に加えて、急激な気候変動や自然災害のリスクに常に晒されている。こうした課題に対し、デジタル化への対応など、必要な取組を進めることで持続的な発展を図ることが重要である。

○公共交通ネットワークの維持・活性化を図るためには、公共交通機関として重要な役割を担う鉄道事業者のDX投資を促進し、安全・サービスレベルの維持・向上と生産性向上を両立させることが重要であるが、現行の特例における要件を資産の大きい鉄道事業者が達成することが困難である。

現行制度

【適用期限: 令和4年度末まで】

認定要件	デジタル (D) 要件	<ul style="list-style-type: none"> ① <u>データ連携</u> (他の法人等有するデータ又は事業者がセンサー等を利用して新たに取得するデータと内部データとを併せて連携すること) ② <u>クラウド技術の活用</u> ③ <u>情報処理推進機構が審査する「DX認定」の取得(レガシー回避・サイバーセキュリティ等の確保)</u>
	&	
	企業変革 (X) 要件	<ul style="list-style-type: none"> ① <u>生産性向上又は売上向上が見込まれる</u> ・ROAが2014-2018年平均から1.5%ポイント向上 ・売上高伸び率\geq過去5年度の業種売上高伸び率+5%ポイント ② <u>計画期間内で、商品の製造原価が8.8%以上削減されること等</u> ③ <u>全社の意思決定に基づくもの</u> (取締役会等の決議文書添付等)

税制措置の内容

対象設備	税額控除	or	特別償却
・ソフトウェア ・繰延資産 ^{*1}	3%		30%
・器具備品 ^{*2} ・機械装置 ^{*2}	5% ^{*3}		

*1 クラウドシステムへの移行に係る初期費用をいう

*2 ソフトウェア・繰延資産と連携して使用する物に限る

*3 グループ外の他法人とも連携する場合

※ 投資額下限: 国内の売上高比0.1%以上

※ 投資額上限: 300億円

(300億円を上回る投資は300億円まで)

※ 税額控除上限: 「カーボンニュートラル投資促進税制」と合わせて登記法人税額の20%まで

要望内容

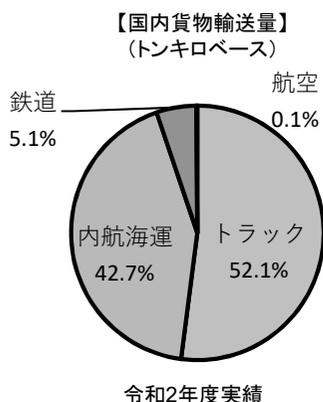
○鉄道事業者におけるDX投資の更なる促進の観点から、所要の措置を講じる。

トラック、内航貨物船、機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長 (所得税・法人税・法人住民税・事業税)

中小企業者がトラック、内航貨物船、機械装置等を取得した場合における特例措置を延長する。

施策の背景

- トラック事業者、内航海運事業者等は、国内貨物輸送の大半を担うなど、我が国の国民生活及び産業活動において重要な役割を果たしている。
- 一方で、その大半を投資余力の小さい中小企業者が占めており、その経営基盤の強化や生産性の向上を図るため、設備投資の促進を図ることが重要。

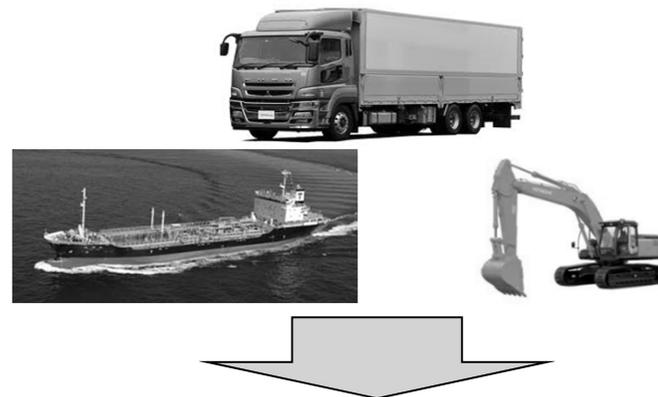


	トラック事業	内航海運事業
事業者数	62,844事業者 (国土交通省調べ)	2,849事業者 (国土交通省調べ)
従業員数	197万人 (総務省「労働力調査」)	6.4万人 (国土交通省調べ)
中小企業の割合	97.3% (国土交通省調べ)	99.7% (国土交通省調べ)
営業利益率(平均) (営業利益/売上高) 参考:全産業平均は3.2%	▲1.0% (全日本トラック協会 「経営分析報告書」)	▲0.5% (国土交通省調べ)

※データは令和2年度又は令和2暦年の数値

政策の目標

経営基盤が脆弱な中小のトラック事業者、
内航海運事業者等の設備投資を促進



- ・国民生活及び産業活動を支えるサービスの安定的な供給の確保や、そのコスト削減及び生産性向上に寄与
- ・幅広い関連業界への経済波及効果を通じて、日本経済の活性化に寄与

要望の概要

特例措置の内容

【所得税・法人税等】 取得価額(内航船舶は取得価額の75%)の30%の特別償却又は7%の税額控除
(対象設備:トラック車両、内航貨物船、機械装置等)

要望

現行の特例措置を2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)延長する。

IR税制の具体化に係る所要の措置

IRに関する税制について、令和4年度与党税制改正大綱に基づき、具体化する。

施策の背景

IRは国際競争力の高い魅力ある滞在型観光を実現するための拠点施設であり、その効果は地域における経済や観光の振興だけでなく、わが国の魅力発信や日本各地への送客機能を通じ、全国に波及。

【地域や全国に対する効果】（数値は申請されたIR区域整備計画より）

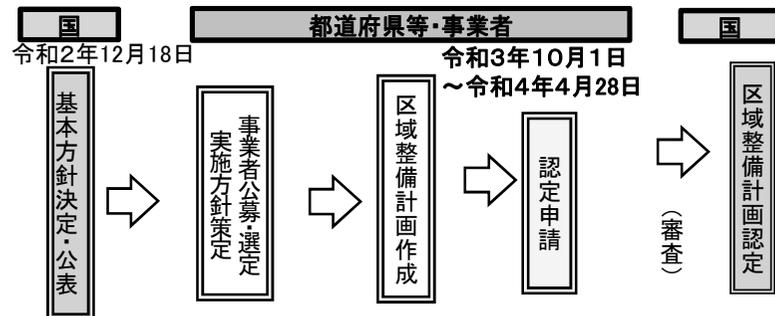
- ・ 地域経済の振興→運営に伴う経済波及効果は2地域で毎年約1兆4,728億円、雇用者数は2地域で毎年2.5万人
- ・ 観光の振興→年間来訪者は2地域で毎年約2,673万人
（うち外国人は約751万人で、「明日の日本を支える観光ビジョン」に掲げる目標達成に貢献）
- ・ 納付金等の活用→納付金等は2地域で毎年約1,451億円

（参考）シンガポールのIR整備による経済効果

	2009年	2018年	対2009年比
外国人旅行者数	968万人	1,851万人	191%
外国人旅行消費額	1.00兆円	2.12兆円	212%
国際会議開催件数	689件	1,238件	180%



【手続きの流れ】



令和4年度税制改正大綱（令和3年12月10日 自由民主党・公明党）

第一 令和4年度税制改正の基本的考え方

5. その他

(4) IRに関する税制

IRに関する税制については、区域整備計画の認定等の手続きの進捗状況を見据えながら、令和3年度税制改正大綱に示された方向に基づき、令和5年度以降の税制改正で具体化する

（参考）令和3年度税制改正大綱（令和2年12月10日 自由民主党・公明党）

第一 令和3年度税制改正の基本的考え方

8. その他

(2) IRに関する税制

IRに関する税制については以下の方向で検討し、令和4年度以降の税制改正で具体化する。

①所得税

IR事業の国際競争力を確保する観点から、非居住者のカジノ所得について非課税とする。

なお、居住者のカジノ所得については、国内の公営ギャンブルと同様、課税とする。支払調書の提出は求めず、税務当局が国税通則法に基づく情報照会手続きを活用すること等を通じ、自主的な適正申告の確保を図る。

②消費税

カジノに係る売上げが不課税となることを前提に、カジノに係る事業に対応する課税仕入れについて仕入税額控除制度の適用を制限する。その際、消費税法上の他の制度と同様、カジノに係る事業の収入がIR事業全体の収入に比して少ない場合（5%以下）は、仕入税額控除制度の適用を可能とする。なお、カジノ以外の事業に対応する課税仕入れについては、仕入税額控除制度の適用を可能とする。

③法人税

カジノ行為関連品類について、諸外国で実施されている不特定多数の者に対する広告宣伝のための割引等クーポンの提供は広告宣伝費に、賭金額等に応じ一定の基準に基づき行うキャッシュバックは売上割戻しに該当することなど、課税上の取扱いを明確化する。

要望の概要

IRに関する税制について、令和4年度与党税制改正大綱に基づき、具体化する。

都市再生緊急整備地域等における認定民間都市再生事業に係る課税の特例措置の拡充・延長

(所得税・法人税・登録免許税・不動産取得税・固定資産税・都市計画税)

都市再生緊急整備地域等における国土交通大臣の認定を受けた優良な民間都市開発プロジェクト(認定民間都市再生事業)に係る特例措置について、2年間延長する。また、地方都市における事業区域面積要件の緩和を行う。

施策の背景

デジタル田園都市国家構想の実現に向け、地方都市のイノベーション力強化と、それを支える大都市の国際競争力の強化を図る都市再生を推進するため、引き続き都市再生促進税制による支援が必要。

政府方針の位置付け

「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画 フォローアップ」
 ≪都市の競争力の向上≫

○地方都市のイノベーション力の強化や大都市の国際競争力の強化に向け、デジタル技術等を活用する**優良な民間都市開発事業への支援等**を通じた都市再生を進める。

「経済財政運営と改革の基本方針2022」

○**建築・都市のDX等を活用しつつ都市再生を促進し**、公園の利活用等による人間中心のまちづくりを実現する。

「デジタル田園都市国家構想基本方針」

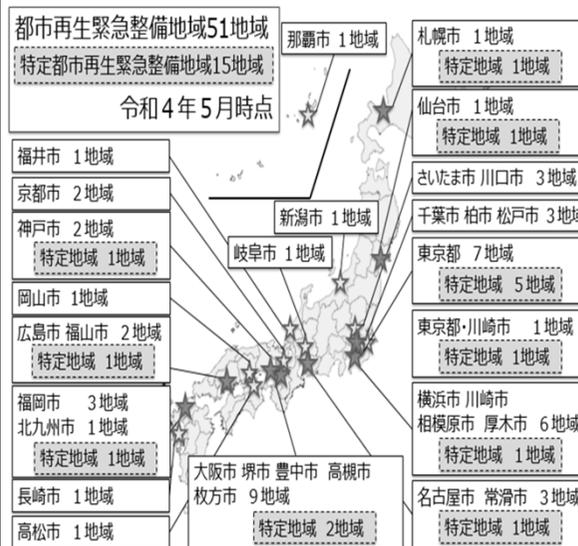
≪魅力的な都市の形成に向けた都市再生の推進≫

○地方都市のイノベーション力の強化や大都市の国際競争力強化に向け、デジタル技術等を活用する**優良な民間都市開発事業への支援等**を通じ、都市再生を推進する。

○**民間投資の喚起や都市再生の質の向上**に向け、都市再生緊急整備地域における都市計画等の特例や**優良な民間都市開発への金融・税制等による支援等**を行う。

※令和4年6月7日閣議決定

都市再生緊急整備地域等一覧



民間都市再生事業の効果

【特定都市再生緊急整備地域】
 うめきた2期地区開発プロジェクト



○ハイグレードホテル・国際会議場・ホール等の一体的な整備
 ⇒**国際競争力の強化**

○多様なスタートアップ企業等の交流・連携を支援
 ⇒**イノベーションの創出・成長**

○地方都市の魅力の世界に発信
 ⇒**地方の活性化への寄与**

【都市再生緊急整備地域】
 長崎スタジアムシティプロジェクト



○オフィス・商業・ホテル・アリーナ・スタジアム等の複合開発により多くの人々を集積
 ⇒**地域経済の活性化をけん引**

○スポーツや音楽コンサートなどの様々なイベントの実施
 ⇒**地域の賑わい創出**

※完成イメージ図は事業者より提供

要望の概要

○認定民間都市再生事業の施行に伴い取得する建築物等について、以下の特例措置を講じる。

特例措置
 の内容

【所得税・法人税】 建築物
 5年間2.5割増償却(5割増償却)

【不動産取得税】 課税標準1/5控除(1/2控除) 土地・建築物
 (上記を参酌基準とし、1/10~3/10(2/5~3/5)の範囲内で都道府県の条例で定める割合を控除)

【登録免許税】 建築物
 建物の保存登記: 0.4% → 0.35% (0.2%)

【固定資産税・都市計画税】 課税標準を5年間3/5に軽減(1/2に軽減)
 (上記を参酌基準とし、1/2~7/10(2/5~3/5)の範囲内で市町村の条例で定める割合に軽減) 公共施設等

要望

○都市再生緊急整備地域における事業区域面積要件を原則1haから0.5haへ緩和する。 ※()内は特定都市再生緊急整備地域内の場合
 ○現行の措置を2年間(令和5年4月1日~令和7年3月31日)延長する。

シェアサイクルの導入促進に係る特例措置の延長(固定資産税)

公共交通を補完する移動手段であるシェアサイクルの普及促進を図るため、市町村自転車活用推進計画に記載された事業を対象としたシェアサイクルポートの設置に係る固定資産税の特例措置を延長する。

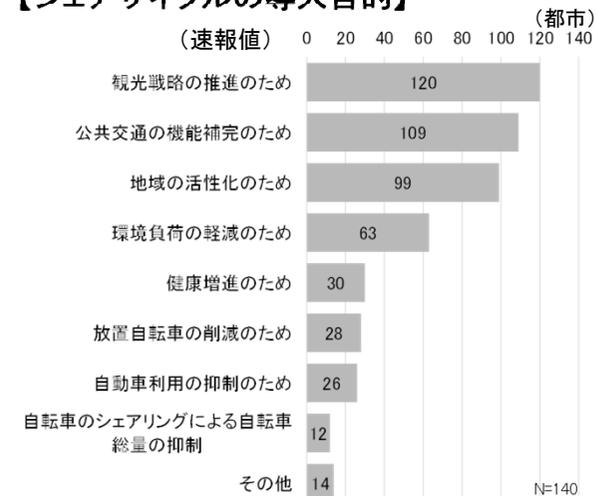
施策の背景

- 国は、**自転車活用推進法に基づき、環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等**を図るため、自転車の活用の推進に関する施策の充実を図ってきたところ。
- また、コンパクト・プラス・ネットワークの進展に伴い、都市機能の集約と併せて、面的な移動性・回遊性向上のための交通ネットワークの整備を推進するためにも、**公共交通を補完しファースト/ラストマイルを担う交通システム**であるシェアサイクルの活用を図ることが重要となっている。
- 昨今では、コロナ禍の自転車利用ニーズの増加に加え、各地でシェアサイクル導入のニーズが高まっており、その普及促進を更に進めるために、**事業者の費用負担の軽減により、安定的な事業運営を促進することが必要**。
- 令和3年5月に閣議決定された第2次自転車活用推進計画においても、地域の計画等に基づいて実施される**シェアサイクル事業の持続可能な運営に向けた支援策を講じる旨**を明記。

第2次自転車活用推進計画(令和3年5月28日閣議決定)(抜粋)

面的な交通ネットワークとして生活利便性の向上に資する等、様々な社会的課題に対応するための公共性を有するシェアサイクルの普及を更に促進するため、地域の計画等に基づいて実施されるシェアサイクル事業の持続可能な運営に向けた支援策を講じる。

【シェアサイクルの導入目的】



要望の概要

特例措置の内容

- 一定の要件を満たすシェアサイクルポートの設置物・附属物について、3年間、固定資産税の課税標準を3/4に軽減。
 - ・対象事業：自転車活用推進法に基づく市町村自転車活用推進計画に記載されたシェアサイクル事業で、立地適正化計画の都市機能誘導区域内に存在し、一定の規模等の要件を満たすシェアサイクルポートの整備
 - ・対象設置物：ラック、自転車、登録機、充電装置、雨除け 等



シェアサイクルポート
(左：北九州市、右：静岡市)

要望

- 現行の措置を2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)延長する。

離島、奄美群島及び半島における工業用機械等に係る割増償却制度の延長（所得税・法人税）

地理的・社会的な条件不利性を抱える離島、奄美群島及び半島において製造業、旅館業、農林水産物等販売業及び情報サービス業等の用に供する設備を取得した場合に係る割増償却制度を延長する。

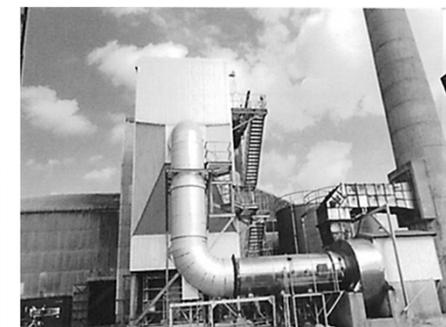
施策の背景

地理的・社会的な条件不利性を抱える離島、奄美群島及び半島では、域外への流出を大きな要因とする人口減少が進み、活力が失われつつある。自立的に発展するためには、本税制特例により設備投資を促進し、雇用の場を創出することが必要。なお、「経済財政運営と改革の基本方針2022」(令和4年6月7日閣議決定)にも「過疎地域や離島、半島、奄美、小笠原、豪雪地帯などの条件不利地域対策に取り組む」ことが位置づけられている。

	市町村	条件不利性	総人口 (H25～R3)	社会減 (H25～R3)
離島振興対策 実施地域	111	四方を海等に囲まれ、船や飛行機等による輸送費が多額	▲11.8%	▲4.4%
奄美群島	12	戦後の米軍統治、台風の常襲、特殊病害虫の発生	▲7.8%	▲3.1%
半島振興対策 実施地域	194	三方を海に囲まれ、陸路アクセス不便	▲10.1%	▲3.9%



農林水産物等販売業の例
養豚業(長崎県福江島)



製造業の例
糖業(鹿児島県喜界島)

※37道県は、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県以外。離島振興対策実施地域の増減率は全部離島のみから算出。総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査(平成25年～令和3年)」より作成。

要望の概要

特例措置の内容

【所得税・法人税】

産業振興促進計画等の区域内において、製造業、旅館業、農林水産物等販売業及び情報サービス業等の用に供する取得価額500万円以上等の設備を取得した場合に、**5年間48%(建物、附属設備、構築物)または32%(機械、装置)の割増償却**

要望

現行措置の期限を**延長**する。

離島・半島 2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)、奄美 1年間(令和5年4月1日～令和6年3月31日)

長寿命化に資する大規模修繕工事を行ったマンションに対する特例措置の創設 (固定資産税)

管理計画認定マンションその他の一定の要件を満たすマンションについて、必要な修繕積立金が確保され、長寿命化に資する一定の大規模修繕工事が実施された場合に、固定資産税に係る特例措置を講じる。

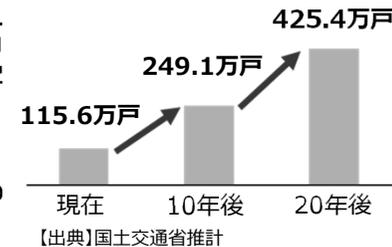
施策の背景

- 我が国において、今後、高経年マンションが急激に増加する見込み。
- 修繕積立金が不足し、必要な大規模修繕工事がなされずにマンションの高経年化が進むと、外壁の剥落などの居住者や周辺住民の生命・身体に危害を生じさせかねない事態が発生。
- さらに、除却の行政代執行等によって地方公共団体に大きな負担が生じる懸念。
- このため、管理組合に対して、必要な修繕積立金を確保し、長寿命化に資する大規模修繕工事を適切な時期に実施するよう促す必要。
- こうした中、本年4月施行の改正マンション管理適正化法では、地方公共団体が、適切な修繕積立金の設定等の基準を満たすマンションの管理計画を認定する管理計画認定制度や、取組が不十分な管理組合へ助言・指導・勧告を行う制度を創設。

【新しい資本主義実行計画フォローアップ(令和4年6月7日閣議決定)】

住宅ストックの質の向上や質の高い住宅の円滑な流通により、既存住宅が資産として評価され将来世に承継される住宅循環システムを構築するため、(略)マンション管理計画の認定促進などの管理適正化及びマンション再生の取組への支援等を実施する。

増加する築40年以上の
マンションストック



管理が適切に行われずに
廊下が崩落したマンション



管理不全化マンションで
懸念される行政コスト

- 現場訪問等の調査費用 83.8%
- 助言指導等の費用 75.8%
- 行政代執行費用 40.3%

N = 414 (複数回答)
【出典】地方公共団体へのアンケート調査
(令和4年6～7月国土交通省実施)

地方公共団体が除却したマンション



※行政代執行に要した費用：約1.2億円

要望の概要

管理計画認定マンションその他の一定の要件を満たすマンションについて、必要な修繕積立金が確保され、長寿命化に資する一定の大規模修繕工事が実施された場合に、次の特例措置を2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)講じる。

【固定資産税】 当該マンションの建物部分について、当該大規模修繕工事が完了した翌年度分の固定資産税額を1/3減額する。

空き家の発生を抑制するための特例措置(3,000万円控除)の拡充・延長(所得税・個人住民税)

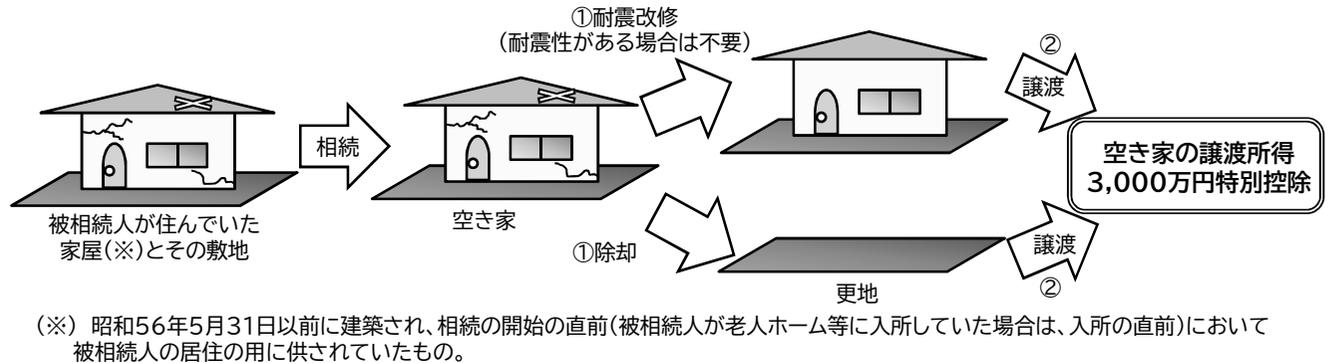
空き家の発生の抑制を図るため、空き家の譲渡所得の3,000万円特別控除について、適用期間を4年間延長するとともに、譲渡後に耐震改修工事又は除却する場合も適用対象となるよう拡充する。

施策の背景

利用が予定されていない「その他空き家」の数は、令和12年に約470万戸に到達する可能性。
増加する空き家への対応の加速が必要であるため、**空き家の発生を抑制する本特例措置の適用対象の拡充を行う必要**。

住生活基本計画(令和3年3月閣議決定)
【成果指標】**居住目的のない空き家数
400万戸程度に抑える(令和12年)**

現行制度イメージ



課題

本特例の実績: **11,976件**(令和3年度、確認書交付件数による)

現行制度においては譲渡前に耐震改修工事又は除却工事を実施した場合に対象が限定されており、売主、買主間の合意に基づき、譲渡後に工事を実施した場合が対象とされていない。

要望の概要

特例措置の内容

【所得税・個人住民税】相続日から起算して3年を経過する日の属する年の12月31日までに、被相続人の居住の用に供していた家屋(昭和56年5月31日以前に建築され、相続の開始の直前※において被相続人の居住の用に供されていたもの)を相続した相続人が、当該家屋(耐震性のない場合は耐震改修をしたものに限り、その敷地を含む。)又は除却後の土地を譲渡した場合には、当該家屋又は土地の譲渡所得から3,000万円を特別控除。(令和5年12月31日までの譲渡が対象)
※被相続人が老人ホーム等に入所していた場合は、入所の直前

要望

- ・現行の措置を4年間(令和6年1月1日～令和9年12月31日)延長する。
- ・**売買契約等に基づき譲渡後一定期間内に耐震改修工事又は除却工事が行われる場合、工事の実施が譲渡後であっても適用対象とする。**

買取再販で扱われる住宅の取得等に係る特例措置の延長(不動産取得税)

既存住宅流通・リフォーム市場の活性化を図るため、宅地建物取引業者が既存住宅を取得し、一定の質の向上を図るためのリフォームを行った後、個人の自己居住用住宅として譲渡する場合において、宅地建物取引業者が当該住宅等を取得した際に課される不動産取得税を減額する特例措置を2年間延長する。

施策の背景

- 買取再販は、不動産取引について様々なノウハウを有する宅地建物取引業者が、既存住宅を取得し、効率的・効果的にリフォームを行い、質を向上させた後に販売する事業形態。
- こうした買取再販は、消費者の既存住宅の「質」への不安感を払拭し、質の高い既存住宅の流通を促進させることから、既存住宅流通・リフォーム市場の活性化に大きな役割を果たすものとして期待。

目標

2030年までに既存住宅流通及びリフォームの市場規模を14兆円とする(2018年:12兆円)

[住生活基本計画(令和3年3月閣議決定)]

要望の概要

特例措置の内容

買取再販で扱われる住宅等に係る不動産取得税(事業者の取得にかかるもの)について、以下の通り減額。

【住宅部分】 築年月日に応じ、一定額を減額(最大36万円)。

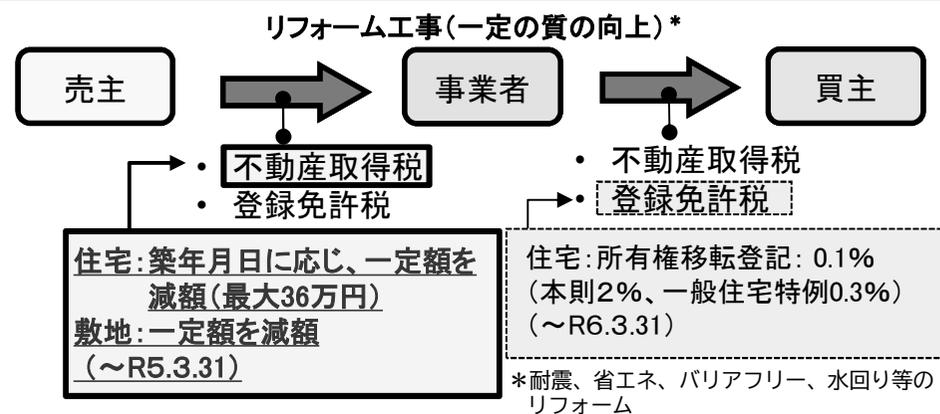
【敷地部分】 一定の場合※1に、税額から一定額※2を減額。

※1 対象住宅が「安心R住宅」である場合または既存住宅売買瑕疵担保責任保険に加入する場合。

※2 150万円又は家屋の床面積の2倍(200㎡を限度)に相当する土地の価格のいずれか大きい額に税率を乗じて得た額。

要望

現行の措置を2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)延長する。



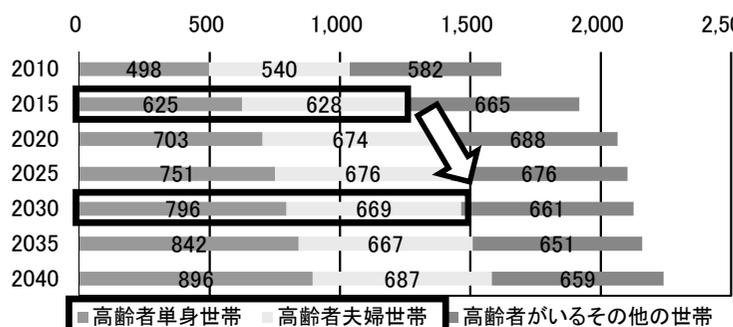
サービス付き高齢者向け住宅供給促進税制の延長(不動産取得税・固定資産税)

高齢者が安心して暮らせる住宅ストックが不足していることから、在宅医療・介護の場となるサービス付き高齢者向け住宅の供給を促進するため、新築のサービス付き高齢者向け住宅に係る特例措置を2年間延長する。

施策の背景

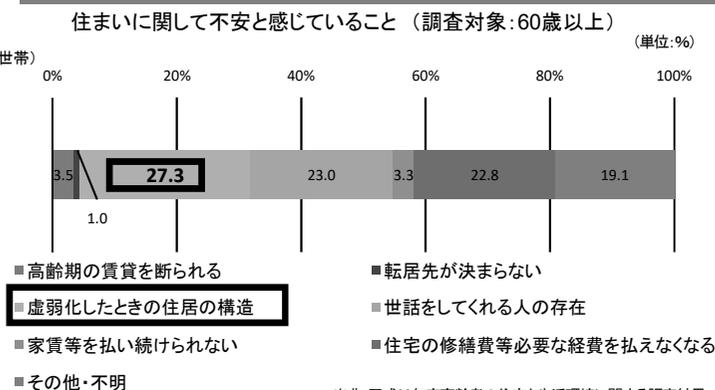
- 団塊の世代が後期高齢者になりはじめ、高齢単身世帯、高齢夫婦世帯が今後も増加する見込みのなか、**高齢者が安心して暮らせる場であり、在宅医療・介護の場となる高齢者向け住宅の供給促進が必要。**
- 高齢者の住まいに対する意向として、バリアフリー性能などへの関心が高まっていることから、**一定の質が担保されたサービス付き高齢者向け住宅は、高齢者向け住宅全般の中でも特に供給を促進する必要がある。**

高齢単身世帯・高齢夫婦世帯の増加



出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計（全国推計）」（平成30年推計）及び総務省「平成27年国勢調査」をもとに、国土交通省作成

バリアフリー性能を有する住宅への意向は強い



出典：平成30年度高齢者の住宅と生活環境に関する調査結果

住生活基本計画

(令和3年3月閣議決定)

【成果指標】
高齢者人口に対する高齢者向け住宅の割合：4% (令和12年)

要望の概要

特例措置の内容

【不動産取得税】

家屋：課税標準から1,200万円控除/戸。

土地：税額から一定額(※)を減額。

※ 150万円又は家屋の床面積の2倍(200㎡を限度)に相当する土地の価格のいずれか大きい額に税率を乗じて得た額。

【固定資産税】 5年間、税額を1/2～5/6の範囲内で市町村が条例で定める割合を軽減(参酌標準：2/3)。

<上記の各特例措置の対象は、国からの建設費補助を受けていること等、一定の要件を満たすサービス付き高齢者向け住宅に限る。>

要望

現行の措置を2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)延長する。

航空機燃料税・航空機燃料譲与税に係る所要の措置

○航空ネットワークを維持・確保し、航空需要の回復に的確に対応するため、航空機燃料税及び航空機燃料譲与税に係る所要の措置を講じる。

施策の背景

- 航空ネットワークは公共交通として国民の社会経済活動を支えるとともに、ポストコロナの我が国の成長戦略の実現に不可欠な「空のインフラ」である。
- 新型コロナウイルス感染症等の影響により、国際線をはじめとする航空旅客需要はいまだ回復途上にあり、航空ネットワークの担い手である航空会社を取り巻く経営環境は依然として厳しい状況が続いている。
- 航空ネットワークを維持・確保し、今後の航空需要の回復に的確に対応するため、所要の措置を講じる必要がある。

経済財政運営と改革の基本方針2022(令和4年6月7日閣議決定)(抄)

- ・ 我が国の成長と国民生活を支えるサプライチェーンの強化や観光等による地域活性化に向けた環境整備のため、**航空ネットワークの維持・活性化等に取り組む。**
- ・ 国際交通を支える**航空・空港関連企業の経営基盤強化を図りつつ、インバウンドの戦略的回復に取り組む。**
(第2章 新しい資本主義に向けた改革2. 社会課題の解決に向けた取組(3)多極化・地域活性化の推進)

要望の概要

特例措置の内容

【航空機燃料税】 航空機燃料税の税率を下記の通り軽減。

	平成22年度以前	平成23～令和2年度	令和3年度	令和4年度
本則	26,000円/kl	18,000円/kl	9,000円/kl	13,000円/kl
特定離島路線	19,500円/kl	13,500円/kl	6,750円/kl	9,750円/kl
沖縄路線	13,000円/kl	9,000円/kl	4,500円/kl	6,500円/kl

【航空機燃料譲与税】 航空機燃料税から地方自治体へ譲与する額は4,000円/kl等を継続。

要望

○航空機燃料税及び航空機燃料譲与税に係る所要の措置を講じる。 ※沖縄路線については、内閣府と共同要望

ローカル鉄道の再構築を実現するための所要の措置（固定資産税・都市計画税）

危機的状況にあるローカル鉄道について、沿線自治体と協力して鉄道輸送の高度化を図り、鉄道を徹底的に活用して競争力を回復する取組みを支援するため、固定資産税等について所要の措置を講じる。

施策の背景

ローカル鉄道をめぐる状況の変化

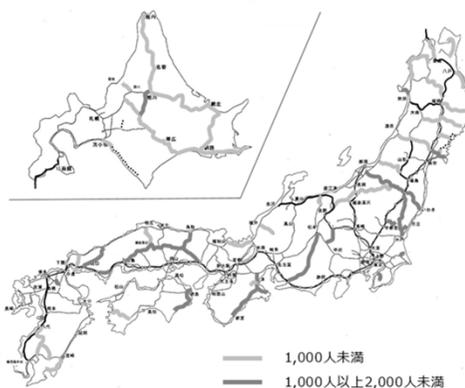
○ 昭和62年（1987年）の国鉄改革時、JR各社においては、都市部路線等の収益による内部補助を通じて、国鉄改革時の経営環境を前提とすれば、不採算路線を含めた鉄道ネットワークを維持していくことが可能と考えられた。

～ 国鉄改革から35年が経過 ～

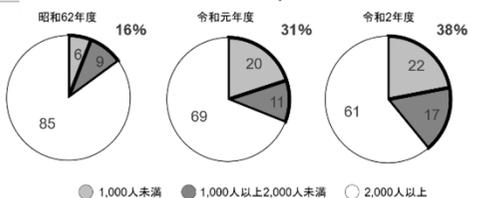
地方部の人口減少・少子高齢化の進行	乗用車保有台数の増加 (約2,960万台 (S62) ⇒ 約6,192万台 (R2))	高速自動車国道の整備進展 (3,910 km (S62) ⇒ 9,050 km (R2))	高速乗合バスの運行系統の拡大 (249本 (S60) ⇒ 5,132本 (H30))
-------------------	--	--	---

- この間のJR各社による廃線は抑制的（18線、787km（参考：国鉄末期には83線、3,157km））
- 他方、コロナ以前から、人口減少やマイカーへの転移等に伴う利用客の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できない状況
- 減便や投資抑制等により公共交通としての利便性が大きく低下し、更なる利用者の逸走を招くという負のスパイラル
- アフターコロナにおいてもコロナ以前の利用者数まで回復することが見通せず、事業構造の変化が必要
- 人口減少時代に相応しい、コンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築していくことが急務

JR旅客6社における路線別の輸送密度
※令和元年度実績（会社別）



JR旅客6社における輸送密度2,000人未満の路線の割合

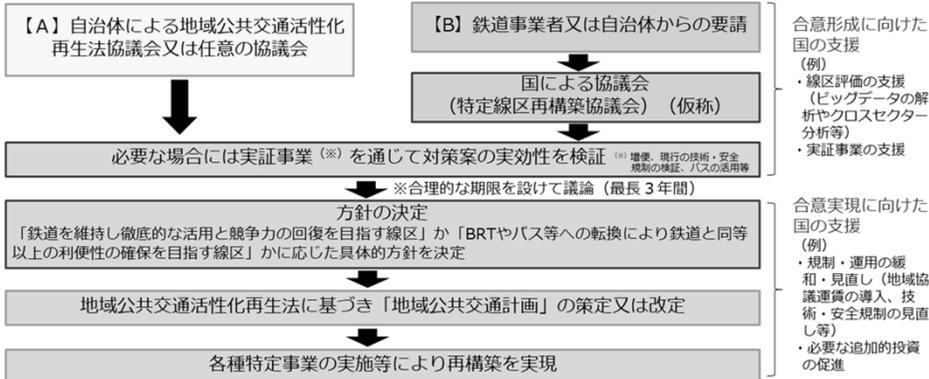


(注) 路線全体の輸送密度を示したもので、今後の協議については、線区（路線を旅客の利用実態や輸送実態等に応じて特定の区間で区切ったもの）単位で判断

鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言の概要

再構築のポイント

- ・国が関係自治体や鉄道事業者の意見を聞かずに、一方的に協議の場を立ち上げることはない。
- ・協議の場は「廃止ありき」、「存続ありき」という前提を置かず、利用者目線で協議。
- ・一定の輸送需要を下回っているという理由だけで鉄道の存廃を画一的に判断すべきではなく、地域ごとに丁寧に見て行く必要。
- ・「実証事業」の実施を通じて、対策の検証と関係者の合意形成を後押し。
- ・鉄道を維持する場合は、運賃・経費の適正化を行いつつ、必要な投資を行って鉄道の徹底的な活用と競争力の回復に努め、BRTやバスへ転換する場合には、鉄道と同等又はそれ以上の利便性と持続可能性を確保。
- ・関係者間の合意に基づき、新たな輸送手段への転換を含め、JR各社はその実現に最大限協力。自治体も必要な関与を強め、国も頑張る地域を支援。



「経済財政運営と改革の基本方針2022」(令和4年6月7日閣議決定)(抜粋)

デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に当たっては、法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する。

要望の概要

危機的状況にあるローカル鉄道について、沿線自治体と協力して鉄道輸送の高度化を図り、鉄道を徹底的に活用して競争力を回復する取組みを支援するため、固定資産税等について所要の措置を講じる。（関連する法改正を検討中）

一般乗合旅客自動車運送事業における地域公共交通再構築のための所要の措置(固定資産税・都市計画税)

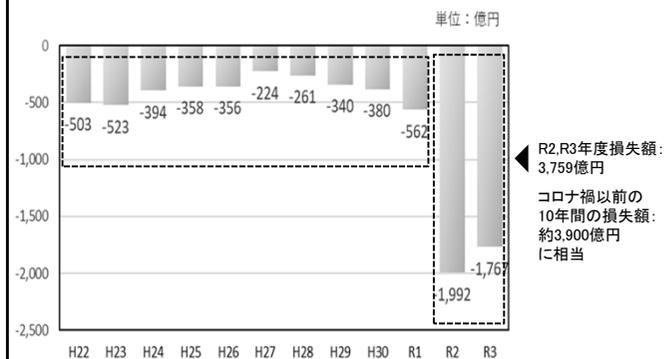
一般乗合旅客自動車運送事業について、今後も民間事業者によりサービスが継続的に提供されることを目指し、持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に向けた支援として、固定資産税等について所要の措置を講じる。

施策の背景

- 公共交通は、以前より厳しい経営環境に置かれていたところ、コロナ下の人流減少により輸送量のさらなる減少に直面し、構造的な転換が必要となっている。この中で、鉄道の維持が困難とされる複数の地域においては、バスへの転換も含めて地域交通のあり方が議論されており、バス事業の重要性は更に高まっている。
- 一般乗合旅客自動車運送事業者(乗合バス及び乗合タクシーをいう。以下同じ。)は、地域に密着した運送サービスであり、地域公共交通の最終的な担い手であることから、乗務員をはじめとする人員の確保に加えて、更なる安全性・利便性等の向上に資する投資を行いながら、持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築を進めて行くことが求められている。
- そのためには、事業者の経営に対する支援を継続的に行っていくことが必要である。

事業者の収支状況

- 乗合バス事業者のうち、令和元年度末時点で**7割強**、令和2年度末時点で**9割9分**が赤字事業者
- 令和2年度・3年度の乗合バス事業の合計損失額は、コロナ禍以前の10年分の損失額に相当



「経済財政運営と改革の基本方針2022」(令和4年6月7日閣議決定)(抜粋)

デジタル田園都市国家構想の実現に資する持続可能で多彩な地域生活圏の形成のため、交通事業者と地域との官民共創等による持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に当たっては、法整備等を通じ、国が中心となって交通事業者と自治体が参画する新たな協議の場を設けるほか、規制見直しや従来とは異なる実効性ある支援等を実施する。

要望の概要

地域公共交通の最終的な担い手である一般乗合旅客自動車運送事業者について、①事業者の経営を広く下支えするとともに、②特に地域において必要性の高い路線について持続可能性と利便性をさらに高めるため、固定資産税等について所要の措置を講ずる。(関連する法改正を検討中)

自動車関係諸税の見直し(エコカー減税等の延長・見直し)

令和3年度与党税制改正大綱等を踏まえ、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえた政策インセンティブ機能の強化、市場への配慮等の観点等を踏まえつつ、以下の所要の見直しを行う。

- ・自動車重量税のエコカー減税について延長するとともに、各税率の適用範囲の見直しを行う。
- ・自動車税・軽自動車税のグリーン化特例については延長し、環境性能割については現行の措置を維持するとともに、両制度において各税率の適用範囲の見直し等を行う。

施策の背景

令和3年度与党税制改正大綱 (令和2年12月10日 自由民主党・公明党) (抜粋)

- 今後、エコカー減税の適用期限の到来にあわせ、見直しを行うに当たっては、政策インセンティブ機能の強化、実質的な税収中立の確保、原因者・受益者負担としての性格、市場への配慮等の観点等を踏まえることとする。

◎**現行制度の概要** (電気自動車等とは、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車、クリーンディーゼル乗用車(一定の要件を満たすものに限る等)を指す。)

自動車重量税〔国税〕			自動車税・軽自動車税 環境性能割〔地方税〕			自動車税・軽自動車税 種別割〔地方税〕		
<エコカー減税> (R3.5~R5.4)			<環境性能割> (R3.4~R5.3)			<グリーン化特例> (R3.4~R5.3)		
対象車(乗用車の例)	初回車検	2回目車検	対象車 (乗用車(自家用)の例)	自動車税	軽自動車税	対象車(乗用車の例)	自動車税	軽自動車税
電気自動車 等	▲100%	▲100%	電気自動車 等	非課税	非課税	電気自動車 等	概ね▲75%	概ね▲75%
R12年度燃費基準90%達成	▲100%	▲100%	R12年度燃費基準85%達成	非課税	非課税			
R12年度燃費基準75%達成	▲50%		R12年度燃費基準75%達成	1.0%	非課税			
R12年度燃費基準60%達成	▲25%		R12年度燃費基準60%達成	2.0%	1.0%			
			上記以外	3.0%	2.0%			
<small>※ 令和元年10月1日から令和3年12月31日までに取得した自家用乗用車(軽自動車を含む)については、税率を1%分軽減する。</small>								

自動車関係諸税の見直し(自動車関係諸税の課税のあり方の検討)

令和4年度与党税制改正大綱の検討事項、「経済財政運営と改革の基本方針2022」及び政府の「GX実行会議」における今後の議論等を踏まえ、以下の方向で所要の検討を行う。

- クリーンエネルギー戦略に基づくロードマップの実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、高齢者の免許返納の加速や人口減少等に伴う地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、幅広い関係者による新たな受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。

施策の背景

令和4年度与党税制改正大綱(令和3年12月10日 自由民主党・公明党)(抜粋)

- 自動車関係諸税については、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。

経済財政運営と改革の基本方針2022(令和4年6月7日閣議決定)(抜粋)

第2章 新しい資本主義に向けた改革

1. 新しい資本主義に向けた重点投資分野

(4) グリーントランスフォーメーション(GX)への投資

脱炭素社会の実現に向けた官民連携の取組を一気に加速し、エネルギー安全保障の確保に万全を期しながら、国内投資を拡大しつつ新たな成長のフロンティアを開拓する。2050年カーボンニュートラル実現を見据え、官民連携の下、脱炭素に向けた経済・社会、産業構造変革への道筋の大枠を示したクリーンエネルギー戦略中間整理に基づき、年内にロードマップを取りまとめる。(中略)

こうした新たな政策イニシアティブの具体化に向けて、本年夏に総理官邸に新たに「GX実行会議」を設置し、更に議論を深め、速やかに結論を得る。

環境負荷低減に資する船舶に係る特別償却制度の拡充・延長及び買換特例の延長 (所得税・法人税)

船舶に係る特別償却制度について、経済安全保障の観点から特別償却率を引き上げるとともに、環境負荷低減船等の建造促進を図るため、現行の措置を2年間延長する。また、船舶等の買換に係る特例措置について、環境負荷の低減を図りつつ、計画的かつ安定的な船隊の維持・整備や港湾整備等の円滑な実施を図るため、現行の措置を3年間延長する。

施策の背景

- 我が国は、貿易の99.5%、国内貨物輸送の約4割(産業基礎物資の約8割)を海上輸送に依存しており、外航・内航海運は我が国の国民生活と経済活動を支える基幹的輸送インフラである。また、作業船は、国際コンテナ戦略港湾等をはじめとする我が国の経済産業を支える港湾整備のみならず、港湾施設の災害復旧や老朽化対策にも不可欠である。
- 世界的に脱炭素化に向けた動きが加速する中、我が国においても2050年にカーボンニュートラルを目指すこととしており、これまで以上に対応を強化、加速するべく、海運についても環境負荷低減に資する船舶の普及を促進する必要がある。また、既存の作業船の多くはマルポール条約によるNOx排出規制前に建造されており、また厳しい経営環境により買換等が進んでいない。
- 以上のことから、環境負荷低減に資する船舶の建造促進を図るとともに、買換により計画的かつ安定的な船隊の維持及び港湾整備等の円滑な実施を図る必要がある。

要望の概要

船舶に係る特別償却制度【所得税・法人税】

特例措置の内容

国内の船主が以下の船舶を取得した場合、特別償却が可能。
(外航)【先進船舶】日本籍船:20%、外国籍船:18%
【環境負荷低減船】日本籍船:17%、外国籍船:15%
(内航)【高度環境負荷低減船】18%
【環境負荷低減船】16%

要望

- 船舶に係る特別償却制度について、経済安全保障に資する一定の要件を満たす、国内の船主が取得する外航船舶の特別償却率を12%引き上げるとともに、現行の措置を2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)延長する。

船舶等の買換に係る特例措置【所得税・法人税】

以下の場合の譲渡資産譲渡益について80%の課税繰り延べ。

- ・ 海上運送業に供する一定の船舶を譲渡し、環境負荷の低減に資する一定の要件を満たす船舶を新たに取得した場合
- ・ 港湾整備等に供する一定の作業船を譲渡し、環境負荷の低減に資する一定の要件を満たす作業船を新たに取得した場合

- 船舶等の買換に係る特例措置について、現行の措置を3年間(令和5年4月1日～令和8年3月31日)延長する。

低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置の延長(固定資産税)

低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両に係る特例措置(固定資産税)の適用期限を2年間延長する。

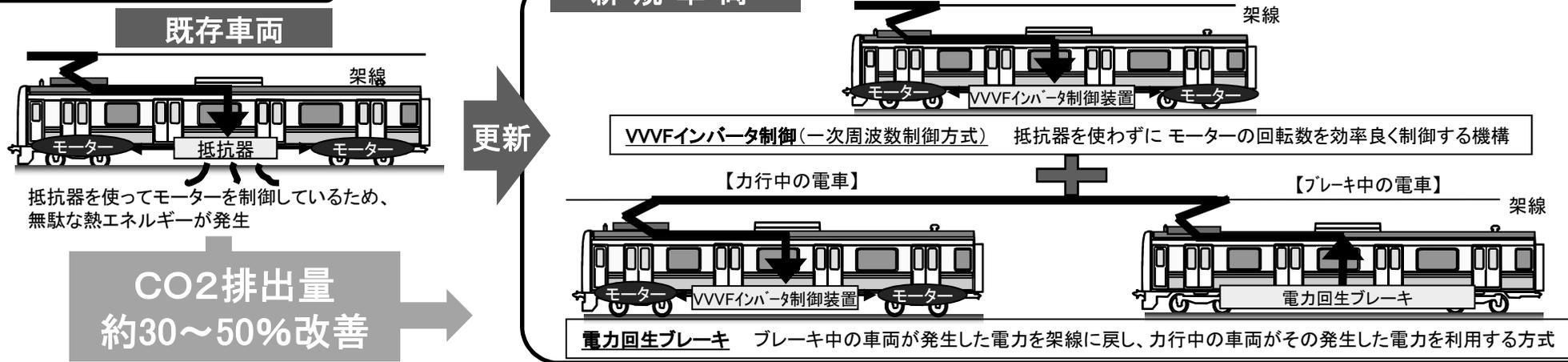
施策の背景

- 地球温暖化対策計画(平成28年5月13日閣議決定・令和3年10月22日閣議決定)等に沿って、低炭素化等に資する旅客用の鉄道車両の導入等を推進
- さらなるCO2排出量の削減、省エネ対策に加え、安全性の向上やメンテナンスの軽減効果等を生み出す車両の導入を加速化するため、本特例措置の延長が必要不可欠

施策の目標

低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両の導入を促進する。
低炭素型車両の導入割合 81%(令和3年度) → 85%(令和6年度)

適用車両(例)



要望の概要

特例措置の内容

【固定資産税】

低炭素化等に資する旅客用新規鉄道車両について、課税標準を5年間2/3※に軽減。(※中小事業者は5年間3/5)

要望

現行の措置を2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)延長する。

主な適用要件

特急等専ら料金を収受する運送に使用する車両を除く、

1. (旧型車両からの)代替車両
 - <電車>…VVVFインバータ制御装置(※)及び電力回生ブレーキの双方を備えた車両への更新(改良含む)
 - <気動車>…VVVFインバータ制御装置(※)を備えた電気式気動車への更新(改良含む)
2. 代替車両以外の車両
 - 新規路線の開業又は列車の編成車両数の増加に伴い、かつ、上記1.の要件を備えた車両

※GTOサイリスタ型VVVF制御装置を除く

より環境負荷の小さい輸送手段への転換及び公共交通機関の利用者利便の増進に資する事業に係る特例措置の延長(地球温暖化対策のための税)

一定の運送の用に供する石油製品に係る「地球温暖化対策のための税」の還付措置を3年間延長する。

施策の背景

- 平成24年10月より、エネルギー起源CO2排出抑制を図るため、全化石燃料を課税ベースとする現行の石油石炭税に、「地球温暖化対策のための税」を上乗せ。
- 導入にあたっては、税率の段階的引上げを実施。
- 輸送部門においては、環境負荷の少ない大量輸送機関としての活用(モーダルシフト)を推進する観点及び公共交通機関として国民生活を支えている役割に鑑み、一定に供する場合に限り、還付を実施。また、近年のコロナ禍により、公共交通機関は深刻な影響を受けており、コロナ禍を乗り越え、社会の存続基盤である公共交通機関を維持していくための措置が必須。

要望の概要

特例措置の内容

<地球温暖化対策のための税>

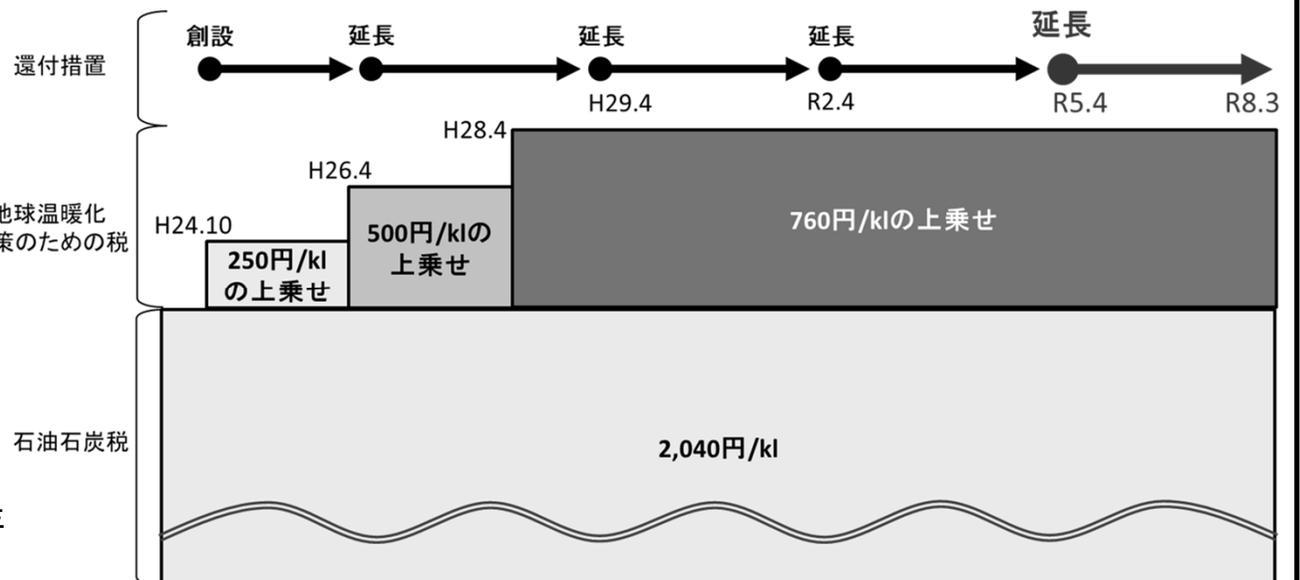
一定の運送の用に供する石油製品※について税額を還付。

※一定の運送の用に供する石油製品

- ・内航海運業、一般旅客定期航路事業に係る軽油及び重油
- ・鉄道事業に係る軽油
- ・国内定期航空運送事業に係る航空機燃料

要望

現行の措置を3年間(令和5年4月1日～令和8年3月31日)延長する。



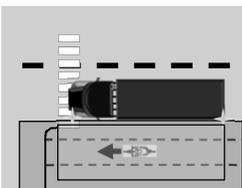
先進安全技術を搭載したトラック・バス車両に係る特例措置の拡充・延長 (自動車重量税・自動車税)

- 側方衝突警報装置を搭載したトラックについて、自動車税(環境性能割)の特例措置を延長する。
- 衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)を搭載したトラック・バスについて、自動車重量税及び自動車税(環境性能割)の特例措置を拡充する。

施策の背景

- 「第11次交通安全基本計画」(令和3年3月)において令和7年までに死者数を2,000人以下とする政府目標が掲げられている中、令和3年の交通事故死者数は2,636人となっており、更なる取組みの強化が必要。特に閑越自動車道における高速ツアーバス事故(平成24年4月)、軽井沢スキーバス事故(平成28年1月)に見られるように、大型車両は事故発生時の被害が大きくなりやすい。
- ドライバーの安全運転を支援する先進安全技術には、高い事故防止・被害軽減効果が期待されるため、トラック・バスにおける基準化・義務化を進めているが、先進安全技術を有する装置の価格が高く、事業者の負担が大きいことから、義務化までの間、税制特例を講じることにより、当該装置を搭載した車両の早期普及を促進する必要がある。

①側方衝突警報装置 (BSIS)	
死亡事故	1,190件
うち左折時	129件
低減効果※	10.8%



②衝突被害軽減ブレーキ (歩行者検知機能付き) (AEBS)	
死亡事故	1,190件
うち対歩行者	414件
低減効果※	34.8%



※平成28年～令和2年の大・中型トラックの死亡事故のうち、各装置により防ぎうる種類の事故の件数から試算した。

現在の特例措置の内容

対象車両	対象装置	国税:自動車重量税 軽減額	地方税:自動車税(環境性能割) 取得価格からの控除額
車両総重量8t超のトラック	BSIS	25%軽減 ※R6.4.30まで	175万円控除 ※R5.3.31まで

要望

- 自動車税(環境性能割)に係る現行の措置をBSISの義務付けまで、13カ月間延長する。(令和5年4月1日～令和6年4月30日)
- 対象装置に衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)を追加し、自動車重量税及び自動車税(環境性能割)に係る特例措置を講じる。
 (自動車重量税:令和5年5月1日～令和8年4月30日)
 (自動車税(環境性能割):令和5年4月1日～令和7年3月31日)

対象車両	対象装置	国税:自動車重量税 軽減額	地方税:自動車税(環境性能割) 取得価格からの控除額
車両総重量8t超のトラック	BSIS(※1)又はAEBS	25%軽減	175万円控除
	上記2装置装着(※1)	50%軽減	350万円控除
車両総重量3.5t超8t以下のトラック(※2) バス(※2)	AEBS	25%軽減	175万円控除

(※1)
BSIS又は2装置装着の場合の特例は、BSISの義務化(令和6年4月30日)まで適用可能

(※2)
車両総重量3.5t超8t以下のトラック及びバスに対するBSISの義務化は予定していない

ノンステップバスやUDタクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の延長（自動車税）

ノンステップバスやUDタクシー等のバリアフリー車両に係る自動車税（環境性能割）の特例措置を延長する。

施策の背景

- 高齢者、障害者を含むすべての人々が安心して生活することができるユニバーサル社会の実現のため、令和3年度に改正されたバリアフリー法の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」におけるバリアフリー車両の導入目標の達成等に向け、**バリアフリー車両の普及を加速させていく必要がある**。
- また、**空港アクセスバス、観光バス等のリフト付きバリアフリー車両**については、通常車両価格より高額であること等によりその普及が低調な状況になっているため、**障害当事者団体及び業界の要望等**により、さらなる普及促進が求められている。
- このようなことから、**バリアフリー車両に係る特例措置を延長**することによって、バリアフリー化を強力に促進する。

施策の目標

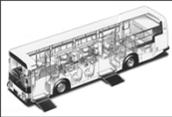
バリアフリー法の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」におけるバリアフリー車両の目標及びバリアフリー化の状況

バリアフリー車両の種類	乗合バス（路線バス・空港アクセスバス等）			貸切バス（観光バス等）	タクシー	
	ノンステップバス	リフト付きバス	空港アクセスバス	ノンステップバス・リフト付きバス	福祉タクシー（ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）含む）	UDタクシー
目標（令和3～7年度）	約80%	約25%	平均利用者数2000人/日以上航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがよい施設へのバス路線の運行系統の総数の約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする。	約2,100台	約90,000台	各都道府県における総車両数の約25%をUDタクシーとする。
旧目標からの変更	引き上げ（旧目標：約70%）	据え置き	新設	据え置き	引き上げ（旧目標：約44,000台）	新設
実績（令和2年度）	63.8%	5.8%	—	1,975台	41,464台（25,878台）	—

要望内容

○ 要望内容：バリアフリー車両に係る特例措置を延長する。

○ 要望期間：令和5年4月1日～令和7年3月31日

措置対象 税目	ノンステップバス (構造・設備基準に適合した車両)	リフト付きバス(乗車定員30人以上) (構造・設備基準に適合した車両)		リフト付きバス(乗車定員30人未満) (構造・設備基準に適合した車両)	ユニバーサルデザインタクシー (UDタクシー) (バリアフリー性能に優れた車両と認定された車両)
					
自動車税 (環境性能割)	取得価額から 1,000万円を控除	取得価額から 800万円を控除	取得価額から 650万円を控除	取得価額から 200万円を控除	取得価額から 100万円を控除
要望内容	延長	延長	延長	延長	延長

鉄道駅等のバリアフリー施設に係る特例措置の延長(固定資産税・都市計画税)

バリアフリー施策に係る課税標準の特例措置について、適用期限を2年間延長する。

施策の背景

○高齢化が進む我が国において、高齢者、障害者等の自立した日常生活や社会参加の機会を確保するため、高齢者、障害者等が公共交通機関を利用して移動する際の利便性・安全性を高める施策を講じることが喫緊の課題である。

【移動等円滑化の促進に関する基本方針】(令和2年12月25日)

〈目標年度:令和7年度〉

- ◆ 1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅と2,000人以上3,000人未満で基本構想の生活関連施設に位置付けられた原則全ての鉄軌道駅
 - エレベーター等を設置することを始めとした段差の解消
 - ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備の整備 等
- ◆ ホームドア又は可動式ホーム柵については、転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする鉄軌道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、優先度が高いプラットホームでの整備の加速化を目指し、3,000番線を整備。そのうち、一日当たりの平均的な利用者数が10万人以上の鉄軌道駅において、800番線を整備

【第2次交通政策基本計画】(令和3年5月28日閣議決定)

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」における新たな整備目標を着実に実現【旅客施設のバリアフリー化率】

- 段差解消率
91.9%(令和元年度)→原則100%(令和7年度)
※目標値は、平均利用者数3,000人以上/日及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上3,000人未満/日の施設が対象

【ホームドアの整備番線数】

- 鉄軌道駅全体
1,953番線(令和元年度)→3,000番線(令和7年度)
- 平均利用者数が10万人以上/日の駅
447番線(令和元年度)→800番線(令和7年度)

○公共交通機関のバリアフリー化については、施設等の整備・導入時に多大な費用がかかる上、取得した施設等の維持管理にもコストがかかるため、償却資産に対する固定資産税などを減額することにより、施設等の取得に伴う負担が軽減されることから、施設等の整備・導入に対するインセンティブになることが見込まれる。

要望の概要

特例措置の内容

【固定資産税・都市計画税】課税標準を5年間2/3に軽減

○鉄道事業者等が取得した「ホームドアシステム」及びその設置に係る償却資産

- ・ 1日あたり利用者数10万人以上の駅
- ・ 1日あたり利用者数10万人以上の駅を含む路線の駅
- ・ バリアフリー法に基づく基本構想に位置付けられた駅

○鉄道事業者等が取得した「エレベーター」及びその設置に係る家屋及び償却資産

- ・ 1日あたり利用者数3千人以上の駅
- ・ バリアフリー法に基づく基本構想の生活関連施設に位置付けられた1日あたり利用者数2千人以上の駅



要望

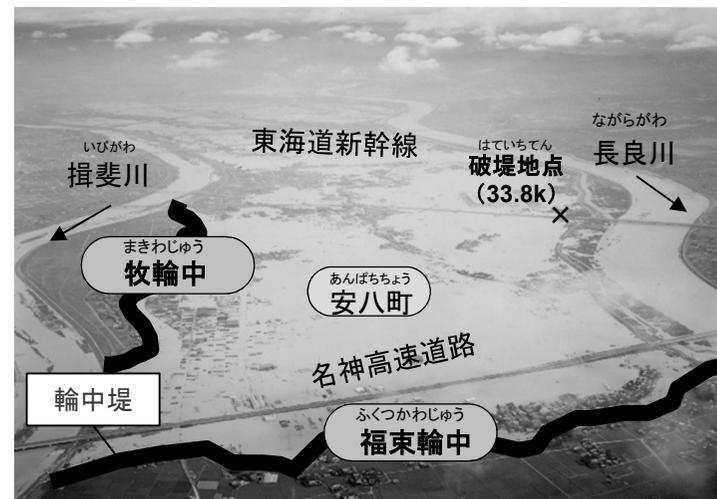
適用期限を2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)延長する。

浸水被害軽減地区の指定を受けた土地に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税・都市計画税)

浸水の拡大を抑制する盛土構造物を浸水被害軽減地区として指定した場合に、当該土地に係る固定資産税等について、指定後3年間、課税標準を1/2～5/6の範囲内で市町村の条例で定める割合(参酌標準:2/3)とする措置を、3年間延長する。

施策の背景

- 平成29年の水防法改正において、洪水浸水想定区域内で、浸水の拡大を抑制する効用があると認められる輪中堤や自然堤防等の盛土構造物を、浸水被害軽減地区として指定する制度を創設。
- 令和3年には流域治水関連法が施行され、流域全体のあらゆる関係者が協働して水災害対策に取り組む「流域治水」へ治水政策を転換。
- 流域の遊水機能を保全し浸水被害を軽減する対策を強化する中で、浸水の拡大を抑制する盛土構造物を保全することは、流域治水の実現に不可欠。
- 地区の指定にあたっては、土地所有者の同意が必要であるため、インセンティブを高めるための税制上の特例措置が引き続き必要。



(福東輪中 平成30年3月指定)

要望の概要

特例措置の内容

浸水被害軽減地区の指定を受けた土地に係る固定資産税及び都市計画税について、指定後3年間、課税標準を1/2～5/6の範囲内で市町村の条例で定める割合とする。(参酌標準:2/3)

要 望

現行の措置を3年間(令和5年4月1日～令和8年3月31日)延長する。

耐震改修が行われた耐震診断義務付け対象建築物に係る税額の減額措置の延長(固定資産税)

建築物の耐震改修を促進し、地震発生時における人命・財産の被害の防止を図るため、耐震改修が行われた耐震診断義務付け対象建築物に係る税額の減額措置を3年間延長する。

施策の背景

- 切迫する南海トラフ地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、首都直下地震等の発生を見据え、地震による人命・財産の被害の防止のため、**既存建築物の耐震化は喫緊の課題**。
- 耐震改修促進法により、耐震診断義務付け対象建築物(不特定多数の者、子ども・高齢者等の避難弱者が利用する大規模建築物等)の所有者に対し、**耐震診断の実施、結果の報告を義務付け**。
- 「**令和7年までに、耐震性の不足するものをおおむね解消**」すべく、耐震改修の早期実施を促進する必要。
(令和2年度耐震化率:約73%)
- この政府目標達成に向け、多額の費用負担を要する耐震改修が着実に実施されるよう、**予算措置と相まって、改修に係る税制支援が必要**。

<地震により崩壊した大規模建築物>



<倒壊し通行を障害した建築物>



『経済財政運営と改革の基本方針2022』(令和4年6月7日閣議決定)

近年の災害を踏まえ、…建築物の安全性向上、…等を推進

『防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策』及びこれに基づく中長期目標一覧(令和2年12月11日閣議決定等)

住宅・建築物の耐震化による地震対策 ※中長期の目標:耐震性の不足するものをおおむね解消(令和7年)

耐震診断義務付け対象建築物の早期の耐震診断・耐震改修を図り、地震による崩壊・倒壊を防止する。

『国土強靱化基本計画』(平成30年12月14日閣議決定)

住宅・建築物の耐震化については、…住宅や耐震診断義務付け対象建築物の耐震改修等に対する支援措置…などのあらゆる手法を組み合わせ、耐震化を進めていく

《関連》社会資本整備重点計画(令和3年閣議決定)、国土強靱化年次計画2022(令和4年国土強靱化推進本部決定)等

要望の概要

特例措置の内容

【固定資産税】耐震診断義務付け対象建築物で耐震診断結果が報告されたもののうち、政府の補助を受けて耐震改修工事を完了したものについて、工事完了の翌年度から2年間、税額を1/2減額(改修工事費の2.5%を限度)。

要望

現行の措置を3年間(令和5年4月1日～令和8年3月31日)延長する。

<耐震改修工事の例>



補強材(筋かい)の設置

鉄道の耐震対策に係る特例措置の見直し（固定資産税）

令和4年3月に発生した福島県沖を震源とする地震による被害を踏まえ、耐震対策により取得した鉄道施設に関する特例措置を見直す。

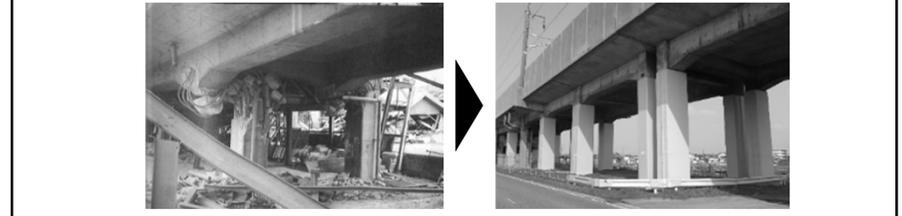
施策の背景

- 首都直下地震・南海トラフ地震の切迫性等を踏まえ、令和4年度を目標として、利用者の多い線区を中心に鉄道施設の「せん断破壊(※1)」を防止する耐震対策を集中的に進めてきた結果、本年度末時点において100%に近い耐震化率を達成する見込み。
- 一方、令和4年3月に発生した福島県沖を震源とする地震においては、これまで集中的に対策を進めてきた「せん断破壊」とは異なる「曲げせん断破壊(※2)」がラーメン橋台(※3)に生じ、軌道沈下等の大きな損傷が発生。
- 今回の被害を踏まえ、検証委員会を立ち上げ、損傷メカニズムを検証した結果、首都直下地震・南海トラフ地震が発生した場合、ラーメン橋台に同様の破壊が多く発生し、甚大な被害が生じる恐れがあることが判明。
- そのため、検証委員会における検証結果を踏まえ、切迫する巨大地震に対応するため、ラーメン橋台の「曲げせん断破壊」を防止する耐震対策の促進が急務。

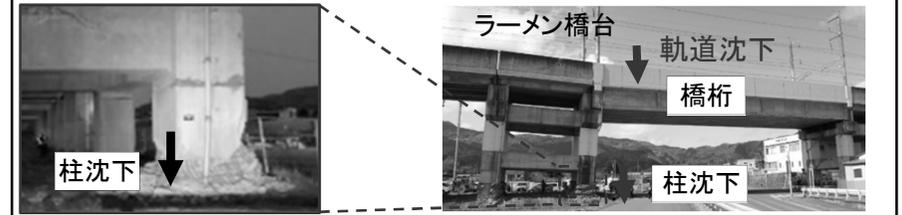
※1: 構造物の耐力が急激に失われ、構造物全体の崩壊を引き起こす破壊

※2: 鉄筋コンクリートにおいて、鉄筋の効力が発揮された後に、せん断破壊に類する損傷が生じる破壊 ※3: 柱と梁が一体となったラーメン構造を用いて橋桁を支える構造物

【これまでの耐震対策】



【令和4年3月の地震による被害】



要望の概要

特例措置の内容

【固定資産税】課税標準を5年間2/3に軽減

【対象施設】首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等において、せん断破壊又は落橋による構造物全体の崩壊を防止することを目的とした耐震対策により取得した以下の施設。
・緊急輸送道路と交差・並走する線区における橋りょう、トンネル
・1日当たりの平均片道断面輸送量が1万人以上の線区におけるロッキング橋脚を有する橋りょう

要望

以下の通り、対象施設を見直した上で2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)特例措置を延長する。
(関連する省令等の改正を検討中)

【対象施設】首都直下地震・南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等において、曲げせん断破壊による損傷を防止することを目的とした耐震対策により取得した以下の施設。
・1日当たりの平均片道断面輸送量が1万人以上の線区において、鉄道施設総合安全対策事業に係る補助金を受けて取得したラーメン橋台



ラーメン橋台の耐震対策の例

港湾の耐震対策に係る特例措置の延長(法人税・固定資産税)

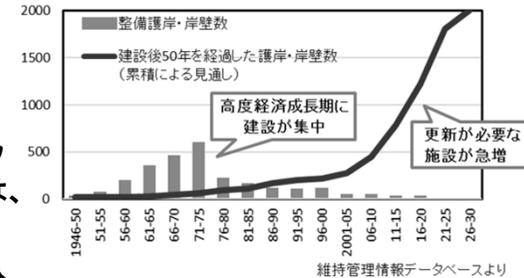
民間事業者が所有する護岸等の耐震改修を促進し、大規模災害が発生した場合であっても、港湾内の船舶の交通を確保し、サプライチェーンの維持及び港湾の機能継続を図るため、民有護岸等の耐震改修に係る法人税・固定資産税の特例措置を延長する。

施策の背景

- 多くの民間事業者が所有・管理している護岸等は、老朽化により耐震性が不足し、更新を要するものが急増している。
- こうした中、平成23年の東日本大震災では、航路沿いの民有護岸等の損壊により土砂が流出した結果、航路が閉塞し、船舶の通行に支障をきたす事態が発生した。
- 令和4年3月の福島県沖の地震では、航路の閉塞こそ起きなかったものの、岸壁や護岸等が多数損壊した。近時は、南海トラフ地震等の大規模地震の切迫性が指摘されているところ、災害時の物資輸送に重要な役割を果たす航路の機能確保のためには、民有護岸等の耐震化の一層の促進が必要である。
- これまで、本特例措置による支援とともに、護岸等の地震に対する安全性に係る点検結果の報告徴収や港湾管理者による立入検査等の取組により、技術基準への適合状況を確認し、民有護岸等の耐震改修を促してきたところである。
- 加えて、技術基準に適合していない施設における耐震改修の実施やシミュレーションによる航路への影響調査等の、民間事業者による取組が行われてきたところである。
- 一方で、民間事業者が耐震改修を実施するに当たっては、多額の資金を要することが事業活動に影響を及ぼす上、昨今の建設資材単価や人件費の高騰、物価高等を受けて、収益に直接結びつかない護岸等への投資判断を遅らせる状況にあったため、当初の想定どおりには耐震改修が進んでいない状況である。
- このため、耐震改修の努力義務に係る新たな措置を検討するとともに、本特例措置による支援を継続することにより、民有護岸等の耐震改修を促していくことが必要である。

【政府計画への位置付け】「国土強靱化基本計画」(平成30年12月14日閣議決定)、「南海トラフ地震防災対策推進基本計画」(令和3年5月25日中央防災会議決定)等

民有護岸等の老朽化の進展



維持管理情報データベースより

要望の概要

特例措置の内容

【法人税】全国の港湾において、令和2年3月31日までに耐震性に係る点検結果の報告を行い、当該報告を行った日から3年以内に改修等の工事を完了した特定技術基準対象施設(護岸・岸壁・棧橋)について、取得価額の22%(※1)または18%の特別償却ができる。

※1 港湾区域が緊急確保航路の区域に隣接する港湾に存する施設

【固定資産税】南海トラフ地震防災対策推進地域、首都直下地震緊急対策区域、又は日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域において、国の無利子貸付を受けて改良された特別特定技術基準対象施設(護岸・岸壁・物揚場)に対する固定資産税の課税標準を最初の5年間、次の通りとする。

(イ) 1/2(※2)

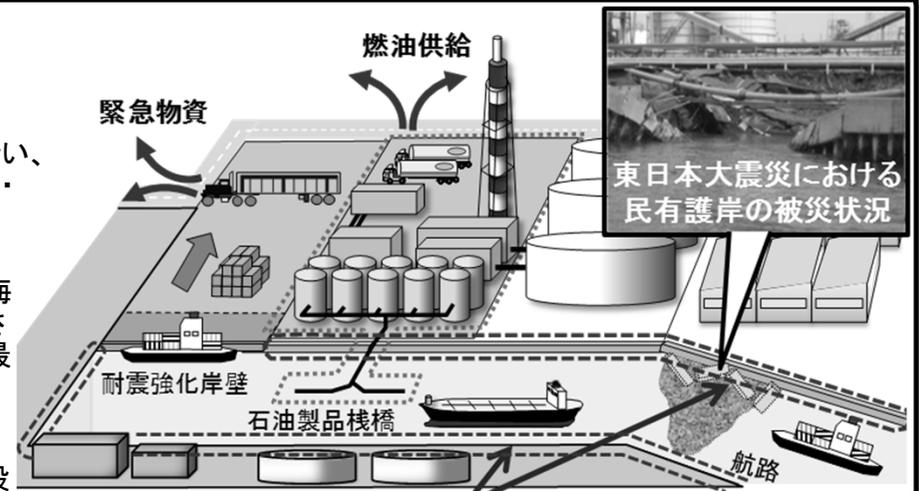
(ロ) (イ)以外の施設 5/6

※2 港湾区域が緊急確保航路又は開発保全航路の区域に隣接する港湾に存する施設

要望

(耐震改修の努力義務に係る新たな措置を検討中)

現行の措置を3年間(令和5年4月1日～令和8年3月31日)延長する。



航路沿いの民有護岸等の改良を促進し、非常災害時の航路機能を確保

IV. 主要項目以外の項目

1. 国土交通省主管

- 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特例の延長(所得税・法人税)
- 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(法人税)
- 土地等の譲渡益に対する追加課税制度の停止期限の延長(所得税・法人税等)
- 所有者不明土地法に基づく地域福利増進事業に係る特例措置の延長(固定資産税等)
- 市街地再開発事業における特定の事業用資産の買換特例の延長(所得税・法人税)
- 市街地再開発事業の施行に伴う新築の施設建築物に係る税額の減額措置の延長(固定資産税)
- 市民緑地認定制度における課税標準の特例措置の延長(固定資産税等)
- 災害ハザードエリアからの移転促進のための特例措置の延長(登録免許税・不動産取得税)
- 浸水防止用設備に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税)
- 防災街区整備事業の施行に伴う新築の施設建築物に係る税額の減額措置の延長(固定資産税)
- 熊本地震、平成30年7月豪雨及び令和2年7月豪雨に係る被災住宅用地等に係る特例措置及び被災代替家屋に係る税額の特例措置の拡充(固定資産税等)
- 空き家の適切な活用等を促進するための住宅用地に係る所要の措置(固定資産税)
- 令和3年の地方からの提案等に関する対応方針を踏まえた住宅用家屋に係る所有権の保存登記等に係る特例措置に関する所要の措置(登録免許税)
- 並行在来線の鉄道施設に係る特例措置の延長(登録免許税・不動産取得税・固定資産税等)
- 鉄道事業者等が取得した車両の運行の安全性の向上に資する償却資産に係る特例措置の延長(固定資産税)
- 鉄道事業者等が取得した低床型の新造車両に係る特例措置の延長(固定資産税)
- 都市鉄道利便増進事業に係る特例措置の延長(固定資産税等)
- 鉄道事業者等の市街地トンネルに係る非課税措置の拡充(固定資産税)
- 都道府県の条例で定める路線を運行する乗合バス車両の取得に係る非課税措置の延長(自動車税(環境性能割))
- 航空機騒音対策事業に係る特定の事業用資産の買換特例の縮減・延長(所得税・法人税)
- 航空機に使用する部分品等に係る関税の免税措置の延長(関税)

2. 他省庁主管

- 試験研究を行った場合の法人税額等の特別控除の拡充・延長(所得税・法人税等)
- 民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律の選定事業者が整備した公共施設等に係る課税標準の特例措置の拡充(不動産取得税・固定資産税等)
- 中小企業経営強化税制の延長(所得税・法人税等)
- 低公害自動車に燃料を充てんするための設備に係る課税標準の特例措置の拡充・延長(固定資産税)
- 特定小型原動機付自転車に係る所要の措置(軽自動車税)
- 駐留軍関係離職者、国際協定の締結等に伴う漁業離職者等に対して支給される職業転換給付金に係る非課税措置等の延長等(所得税・個人住民税等)
- 地震防災対策用資産に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税)