

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした政策の名称		オープン・イノベーションを促進するための税制措置の創設
2	対象税目	① 政策評価の対象税目	(法人税:義)(国税8) (法人住民税:義、事業税:義)(地方税6(自動連動))
		② 上記以外の税目	(所得税:外)(国税8) (個人住民税:外)(地方税6(自動連動))
3	要望区分等の別		【新設・拡充・延長】 【単独・主管・共管】
4	内容		《制度概要》 —
			《要望の内容》 我が国における人材・技術・資本のオープン・イノベーションを促進し国際競争力を強化するため、一定の要件を満たしたベンチャー投資を行う既存企業を対象とした税制優遇措置の創設を要望する。
			《関係条項》 —
5	担当部局		経済産業省経済産業政策局産業創造課
6	評価実施時期及び分析対象期間		評価実施時期:令和元年8月 分析対象期間:令和2年度～3年度
7	創設年度及び改正経緯		—
8	適用又は延長期間		2年間(令和2年4月1日～令和4年3月31日)
9	必要性等	① 政策目的及びその根拠	《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 「成長戦略実行計画」(令和元年6月21日閣議決定)において、「第4次産業革命の可能性を最大限引き出すためには、既存企業が人材・技術・資本の閉鎖的な自前主義、囲い込み型の組織運営を脱し、開放型、連携型の組織運営に移行する必要がある」とされている。 そこで既存企業の有するリソースを最大限活用したオープン・イノベーションを促進するとともに、ユニコーン級ベンチャーの育成を図り、第4次産業革命における我が国企業の国際競争力を強化することを目的とする。
			《政策目的の根拠》 「成長戦略実行計画(令和元年6月21日閣議決定)」 第1章 基本的考え方 (5)オープン・イノベーションの推進 ③オープン・イノベーションの推進 第4次産業革命の可能性を最大限引き出すためには、新たなベンチャー企業の創業支援を図るとともに、既存企業が人材・技術・資本の閉鎖的な自前主義、囲い込み型の組織運営を脱し、開放型、連携型の組織運営に移行する必要がある。

	<p>② 政策体系における政策目的の位置付け</p>	<p>経済成長 新陳代謝</p> <p>【統合イノベーション戦略 2019(令和元年 6 月 21 日閣議決定)】 第3章 知の社会実装 (2) 創業 ○目指すべき将来像 ・我が国の強みである大企業・大学等の優れた人材、研究開発力、資金等を生かした日本型の研究開発型スタートアップ・エコシステムの構築等により世界と伍する拠点を形成し、研究開発成果が社会実装につながる社会を実現</p> <p>○目標 ・我が国の研究開発型スタートアップの創業に係る環境を、世界最高水準の米国又は中国並みに整備</p> <p><資金> ・ベンチャー投資額の対名目GDP比率を世界最高水準並みに向上</p> <p>【成長戦略フォローアップ(令和元年 6 月 21 日閣議決定)】 8. Society5.0 実現に向けたイノベーション・エコシステムの構築 (1)KPI の主な進捗状況 《KPI》企業価値又は時価総額が 10 億ドル以上となる、未上場ベンチャー企業(ユニコーン)又は上場ベンチャー企業を 2023 年までに 20 社創出</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》 第 4 次産業革命の可能性を最大限引き出すため、既存企業が人材・技術・資本の閉鎖的な自前主義、囲い込み型の組織運営を脱し、開放型、連携型の組織運営に移行する</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》 第 4 次産業革命に伴う急激な事業環境変化に対応し、日本企業の競争力を強化するには、まずもって、生産性の向上が課題。売り値とコストを比較した「マークアップ率」を分析すると、この 10 年で欧米との差は急速に開く一方であり、日本企業は、十分な付加価値を乗せることができていない。</p> <p>製品・サービスの付加価値を高めるためにも、オープン・イノベーションの促進を急ぐ必要がある。しかし現在、日本では、大学や公的研究機関との連携については欧米並みであるものの、①既存企業同士の連携には欧米の半分程度、②既存企業とスタートアップとの連携に至っては、欧米の 1/3 以下の水準、と大きく後れを取っている。</p> <p>こうした企業間の連携によるオープン・イノベーションを促進するためにも、既存企業が人材・技術・資本の閉鎖的な自前主義、囲い込み型の組織運営を脱し、開放型、連携型の組織運営に移行する必要がある。</p> <p>このため、既存企業が行う一定の要件を満たしたベンチャー投資に対して税制措置を講ずることで、既存企業に対し投資インセンティブを付与し、オープン・イノベーションの促進を図ることが必要といえる。</p>

10	有効性等	① 適用数	精査中
		② 適用額	精査中
		③ 減収額	精査中
		④ 効果	<p>《政策目的の達成状況及び達成目標の実現状況》</p> <p>現在、日本では、大学や公的研究機関との連携については欧米並みであるものの、①既存企業同士の連携には欧米の半分程度、②既存企業とスタートアップとの連携に至っては、欧米の 1/3 以下の水準、と大きく後れを取っている。</p> <p>こうした企業間の連携によるオープン・イノベーションを促進するためにも、既存企業が人材・技術・資本の閉鎖的な自前主義、囲い込み型の組織運営を脱し、開放型、連携型の組織運営に移行する必要がある。</p> <p>《達成目標に対する租税特別措置等の直接的効果》</p> <p>既存企業が行う一定の要件を満たしたベンチャー投資に対して税制措置を講ずることで、既存企業に対し投資インセンティブを付与し、オープン・イノベーションの促進を図ることができる。</p>
		⑤ 税収減を是認する理由等	<p>「成長戦略実行計画(令和元年6月21日閣議決定)」にあるとおり、第4次産業革命の変化のスピードは早く、かつ、急激であり、世界は大きく変化している。政府が、早期に、かつ、具体的に対応策を打ち出し、民間がこれに応えて具体的なアクションを起こせるかどうか、日本が第4次産業革命をリードできるかどうかを決する。この1、2年が勝負である。</p> <p>既存企業とベンチャー企業とのオープン・イノベーションの推進は、第4次産業革命を実現するためには不可欠であり、本税制措置により既存企業が行う一定の要件を満たしたベンチャー投資へのインセンティブを付与し、人材・技術・資本を開放したオープン・イノベーションを促進することは、政策的に極めて重要といえる。</p>
11	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>第4次産業革命の可能性を最大限引き出すためには、既存企業が人材・技術・資本の閉鎖的な自前主義、囲い込み型の組織運営を脱し、開放型、連携型の組織運営に移行する必要があり、既存企業が行うベンチャー投資について、一定の要件を設けた上で、税制措置を講じ投資インセンティブを付与することは、政策手段として有効かつ必要最小限である。</p>
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	<p>他の支援措置として、政府全体で様々オープン・イノベーションの促進に資する予算等の要求が行われる予定であるが、予算上の措置は、それぞれ国の政策に基づき助成等の対象者を設定することで、より特定された分野又はオープン・イノベーションによる成果の獲得を目指す制度である。一方で、本税制措置は、民間活力によるオープン・イ</p>

			ノベーションに資する投資を幅広く、中立的に促進するものであるため支援目的と対象が異なる。
		③ 地方公共団体が協力する相当性	本税制措置の対象税目には地方税も含まれるが、既存企業の有する人材・技術・資本を最大限活用したオープン・イノベーションの促進とユニコーン級ベンチャーの育成を図り、我が国企業の成長に繋げることは地域経済の活性化にも繋がることから、これらを目的とする本税制措置は地方公共団体の協力について相当性を有する。
12	有識者の見解		—
13	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした政策の名称	産業競争力強化法に基づく事業再編等に係る登録免許税の軽減措置の延長																																																															
2	対象税目	① 政策評価の対象税目	(登録免許税:外)(国税25)																																																														
		② 上記以外の税目	-																																																														
3	要望区分等の別	【新設・拡充・ <u>延長</u> 】 【単独・ <u>主管</u> ・共管】																																																															
4	内容	<p>《現行制度の概要》</p> <p>産業競争力強化法に基づく事業再編計画等の認定を受けた事業者が、認定計画に従って行う合併、会社の分割、事業若しくは事業に必要な資産の譲受け又は譲渡、会社の設立等といった事業構造の変更をした場合における登録免許税率を以下の表のとおり軽減する。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>租税特別措置法第80条第1項</th> <th>措置の内容</th> <th>通常の税率</th> <th>強化法の特例</th> <th>軽減率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1号</td> <td>会社の設立、資本金の増加</td> <td>0.7%</td> <td>0.35%</td> <td>0.35%</td> </tr> <tr> <td>2号</td> <td>合併</td> <td>0.15%</td> <td>0.1%</td> <td>0.05%</td> </tr> <tr> <td>(括弧書きの部分)</td> <td>(資本金が増加する場合の合併)</td> <td>0.7%</td> <td>0.35%</td> <td>0.35%</td> </tr> <tr> <td>3号</td> <td>分割</td> <td>0.7%</td> <td>0.5%</td> <td>0.2%</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">4号(売買)</td> <td rowspan="2">不動産の所有権の取得</td> <td>土地</td> <td>2.0%</td> <td>1.6%</td> <td>0.4%</td> </tr> <tr> <td>建物</td> <td>2.0%</td> <td>1.6%</td> <td>0.4%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>船舶の所有権の取得</td> <td>2.8%</td> <td>2.3%</td> <td>0.5%</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">5号</td> <td rowspan="2">合併時</td> <td>不動産</td> <td>0.4%</td> <td>0.2%</td> <td>0.2%</td> </tr> <tr> <td>船舶</td> <td>0.4%</td> <td>0.3%</td> <td>0.1%</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">6号</td> <td rowspan="2">分割時</td> <td>不動産</td> <td>2.0%</td> <td>0.4%</td> <td>1.6%</td> </tr> <tr> <td>船舶</td> <td>2.8%</td> <td>2.3%</td> <td>0.5%</td> </tr> </tbody> </table> <p>《要望の内容》</p> <p>産業競争力強化法に基づく登録免許税の特例措置を令和4年3月31日まで延長する。</p> <p>《関係条項》</p> <p>租税特別措置法第80条第1項第1号～第6号</p>				租税特別措置法第80条第1項	措置の内容	通常の税率	強化法の特例	軽減率	1号	会社の設立、資本金の増加	0.7%	0.35%	0.35%	2号	合併	0.15%	0.1%	0.05%	(括弧書きの部分)	(資本金が増加する場合の合併)	0.7%	0.35%	0.35%	3号	分割	0.7%	0.5%	0.2%	4号(売買)	不動産の所有権の取得	土地	2.0%	1.6%	0.4%	建物	2.0%	1.6%	0.4%		船舶の所有権の取得	2.8%	2.3%	0.5%	5号	合併時	不動産	0.4%	0.2%	0.2%	船舶	0.4%	0.3%	0.1%	6号	分割時	不動産	2.0%	0.4%	1.6%	船舶	2.8%	2.3%	0.5%
租税特別措置法第80条第1項	措置の内容	通常の税率	強化法の特例	軽減率																																																													
1号	会社の設立、資本金の増加	0.7%	0.35%	0.35%																																																													
2号	合併	0.15%	0.1%	0.05%																																																													
(括弧書きの部分)	(資本金が増加する場合の合併)	0.7%	0.35%	0.35%																																																													
3号	分割	0.7%	0.5%	0.2%																																																													
4号(売買)	不動産の所有権の取得	土地	2.0%	1.6%	0.4%																																																												
		建物	2.0%	1.6%	0.4%																																																												
	船舶の所有権の取得	2.8%	2.3%	0.5%																																																													
5号	合併時	不動産	0.4%	0.2%	0.2%																																																												
		船舶	0.4%	0.3%	0.1%																																																												
6号	分割時	不動産	2.0%	0.4%	1.6%																																																												
		船舶	2.8%	2.3%	0.5%																																																												
5	担当部局	経済産業省経済産業政策局産業創造課																																																															
6	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期:令和元年8月 分析対象期間:平成28年4月～令和4年3月																																																															
7	創設年度及び改正経緯	登録免許税率の軽減措置 平成25年度創設(平成26年1月～) 平成28年度2年間延長 平成30年度2年間延長																																																															

		<p>(同様の措置を講じていた産活法における要望経緯)</p> <p>平成 11 年度 創設</p> <p>平成 12 年度 税率引き下げ</p> <p>平成 13 年度 2 年間延長</p> <p>平成 15 年度 5 年間延長 (但し平成 18 年以後、一部縮減)</p> <p>平成 19 年度 措置拡充 (対象計画追加)</p> <p>平成 20 年度 2 年間延長</p> <p>平成 21 年度 1 年間延長 (会社分割に係る不動産移転登記に係る登録免許税のみ)</p> <p>平成 22 年度 1 年間延長</p> <p>平成 23 年度 一部縮減 (産活法改正により適用対象が一部変更されたことによる)</p> <p>平成 24 年度 1 年間延長</p>	
8	適用又は延長期間	2 年間(令和 2 年 4 月 1 日～令和 4 年 3 月 31 日まで)	
9	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>国内の過剰供給・過当競争構造を解消し、戦略的・抜本的な組織再編・事業再編を強力に推進することにより我が国産業の生産性の向上と競争力の強化を図る。日本企業の生産性の向上を示す ROA は近年上昇傾向にあるものの、欧米企業に比べ劣後しており、引き続き更なる生産性の向上に向けた施策が必要。</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <p>産業競争力強化法(平成 25 年法律第 98 号)</p> <p>(目的)</p> <p>第一条 この法律は、我が国経済を再興すべく、我が国の産業を中長期にわたる低迷の状態から脱却させ、持続的発展の軌道に乗せるためには、経済社会情勢の変化に対応して、産業競争力を強化することが重要であることに鑑み、産業競争力の強化に関し、基本理念、国及び事業者の責務並びに産業競争力の強化に関する実行計画について定めることにより、産業競争力の強化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するための態勢を整備するとともに、規制の特例措置の整備等及びこれを通じた規制改革を推進し、併せて、産業活動における新陳代謝の活性化を促進するための措置、株式会社産業革新機構に特定事業活動の支援等に関する業務を行わせるための措置及び中小企業の活力の再生を円滑化するための措置を講じ、もって国民生活の向上及び国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。</p>
		② 政策体系における政策目的の位置付け	<p>経済成長</p> <p>新陳代謝</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>法律の計画認定に基づく政策支援を通じ登録免許税の軽減を行うことで取引コストの低減を図り、企業の事業再編による経営資源の有効活用により、企業の生産性の向上を図る。</p> <p>具体的には、本措置を活用した企業の ROA の向上幅が、政策目標 (ROA:平成 30 年度値+2%)を上回ることを目指す。</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》 同種の措置を講じていた産活法の認定を受けた企業の生産性向上率は、日本国全体の生産性向上率と比較した場合に高く、当該措置による取引コストの低減を通じた政策目的の達成に大きく寄与している。																																										
10	有効性等	① 適用数	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平 28 年度</th> <th>平 29 年度</th> <th>平 30 年度</th> <th>平 31 年度</th> <th>令 2 年度</th> <th>令 3 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>件数</td> <td>9</td> <td>16</td> <td>8</td> <td>12</td> <td>12</td> <td>12</td> </tr> </tbody> </table> <p>【登録免許税の軽減措置を利用した企業が営む業種】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>業種</th> <th>件数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>製造業</td><td>24</td></tr> <tr><td>金融業、保険業</td><td>9</td></tr> <tr><td>運輸業</td><td>7</td></tr> <tr><td>情報通信業</td><td>5</td></tr> <tr><td>電気・ガス・熱供給・水道業</td><td>4</td></tr> <tr><td>宿泊業、飲食サービス業</td><td>3</td></tr> <tr><td>卸売業、小売業</td><td>3</td></tr> <tr><td>その他の小売業</td><td>1</td></tr> <tr><td>生活関連サービス業</td><td>1</td></tr> <tr><td>建設業</td><td>1</td></tr> <tr><td>学術研究、専門・技術サービス業</td><td>1</td></tr> <tr><td>運輸通信及びその他の公益事業</td><td>1</td></tr> <tr><td>不動産業</td><td>1</td></tr> </tbody> </table>		平 28 年度	平 29 年度	平 30 年度	平 31 年度	令 2 年度	令 3 年度	件数	9	16	8	12	12	12	業種	件数	製造業	24	金融業、保険業	9	運輸業	7	情報通信業	5	電気・ガス・熱供給・水道業	4	宿泊業、飲食サービス業	3	卸売業、小売業	3	その他の小売業	1	生活関連サービス業	1	建設業	1	学術研究、専門・技術サービス業	1	運輸通信及びその他の公益事業	1	不動産業	1
	平 28 年度	平 29 年度	平 30 年度	平 31 年度	令 2 年度	令 3 年度																																							
件数	9	16	8	12	12	12																																							
業種	件数																																												
製造業	24																																												
金融業、保険業	9																																												
運輸業	7																																												
情報通信業	5																																												
電気・ガス・熱供給・水道業	4																																												
宿泊業、飲食サービス業	3																																												
卸売業、小売業	3																																												
その他の小売業	1																																												
生活関連サービス業	1																																												
建設業	1																																												
学術研究、専門・技術サービス業	1																																												
運輸通信及びその他の公益事業	1																																												
不動産業	1																																												
		② 減収額	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平 28 年度</th> <th>平 29 年度</th> <th>平 30 年度</th> <th>平 31 年度</th> <th>令 2 年度</th> <th>令 3 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>減収額</td> <td>2,135</td> <td>2,468</td> <td>546</td> <td>819</td> <td>819</td> <td>819</td> </tr> </tbody> </table> <p>※各年度の減収額は、産業競争力強化法の認定に基づく計画の認定年度別に集計したものであるため、実際に登記された時点（登録免許税が軽減される時点）が翌年度になるケースがあり得る。</p>		平 28 年度	平 29 年度	平 30 年度	平 31 年度	令 2 年度	令 3 年度	減収額	2,135	2,468	546	819	819	819																												
	平 28 年度	平 29 年度	平 30 年度	平 31 年度	令 2 年度	令 3 年度																																							
減収額	2,135	2,468	546	819	819	819																																							
		③ 効果	<p>《政策目的の達成状況及び達成目標の実現状況》</p> <p>(分析対象期間: 創設時～平成 30 年 3 月)</p> <p>○ROA(総資産経常利益率)の実績 平成 25 年度: 3.9%(制度創設) → 平成 29 年度 4.7%</p> <p>(財務省 法人企業統計)</p>																																										

			<p>《達成目標に対する租税特別措置等の直接的効果》</p> <table border="1"> <caption>ROAの年度推移</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>ROA (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成11年度</td><td>2.1%</td></tr> <tr><td>平成12年度</td><td>2.7%</td></tr> <tr><td>平成13年度</td><td>2.3%</td></tr> <tr><td>平成14年度</td><td>2.5%</td></tr> <tr><td>平成15年度</td><td>2.9%</td></tr> <tr><td>平成16年度</td><td>3.5%</td></tr> <tr><td>平成17年度</td><td>3.8%</td></tr> <tr><td>平成18年度</td><td>3.9%</td></tr> <tr><td>平成19年度</td><td>4.0%</td></tr> <tr><td>平成20年度</td><td>2.5%</td></tr> <tr><td>平成21年度</td><td>2.2%</td></tr> <tr><td>平成22年度</td><td>3.0%</td></tr> <tr><td>平成23年度</td><td>3.1%</td></tr> <tr><td>平成24年度</td><td>3.4%</td></tr> <tr><td>平成25年度</td><td>3.9%</td></tr> <tr><td>平成26年度</td><td>4.1%</td></tr> <tr><td>平成27年度</td><td>4.3%</td></tr> <tr><td>平成28年度</td><td>4.6%</td></tr> <tr><td>平成29年度</td><td>4.7%</td></tr> </tbody> </table>	年度	ROA (%)	平成11年度	2.1%	平成12年度	2.7%	平成13年度	2.3%	平成14年度	2.5%	平成15年度	2.9%	平成16年度	3.5%	平成17年度	3.8%	平成18年度	3.9%	平成19年度	4.0%	平成20年度	2.5%	平成21年度	2.2%	平成22年度	3.0%	平成23年度	3.1%	平成24年度	3.4%	平成25年度	3.9%	平成26年度	4.1%	平成27年度	4.3%	平成28年度	4.6%	平成29年度	4.7%
年度	ROA (%)																																										
平成11年度	2.1%																																										
平成12年度	2.7%																																										
平成13年度	2.3%																																										
平成14年度	2.5%																																										
平成15年度	2.9%																																										
平成16年度	3.5%																																										
平成17年度	3.8%																																										
平成18年度	3.9%																																										
平成19年度	4.0%																																										
平成20年度	2.5%																																										
平成21年度	2.2%																																										
平成22年度	3.0%																																										
平成23年度	3.1%																																										
平成24年度	3.4%																																										
平成25年度	3.9%																																										
平成26年度	4.1%																																										
平成27年度	4.3%																																										
平成28年度	4.6%																																										
平成29年度	4.7%																																										
		⑤ 租税減を是認する理由等	産業競争力強化法では全計画で登録免許税の軽減措置を活用(全省庁ベース)しており、産業競争力強化法に基づいて認定した計画で、平成30年度までに終了した計画(全19計画)のうち、13計画(経済産業省案件ベース)で生産性向上の基準を達成している。																																								
11	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>本措置は、生産性の向上のため、経営資源の効率的な運用を目指した戦略的な組織再編・事業再編に加えて、新たな商品開発や生産工程の導入などの新たな取組を行うものについて、その他一定の基準を満たす計画を主務大臣が認定した場合に限り、講ずることとする。</p> <p>本措置により、合併や分割等といった事業構造の変更に係る費用を軽減し、新たな取組等を促して生産性の向上を図ることは、我が国産業の競争力強化のための特例措置として妥当である。</p>																																								
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	登録免許税の軽減措置については、農業競争力強化支援法(第193回通常国会で成立)に規定する事業再編計画の認定を受けた事業再編促進対象事業者が、その事業再編計画に基づき行う株式会社の設立等に係る登記に対する登録免許税率を軽減する措置が存在。同法は、農業者による農業の競争力の強化の取組を支援するものであるが、一方で、本措置は産業競争力を強化することが重要であることに鑑み、産業活動における新陳代謝の活性化を促進するための措置を講ずるものである。																																								
		③ 地方公共団体が協力する相当性	—																																								
12	有識者の見解		—																																								
13	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		平成29年8月																																								

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした政策の名称		長期保有土地等に係る事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長等
2	対象税目	① 政策評価の対象税目	法人税: 義(国税 34)
		② 上記以外の税目	所得税: 外
3	要望区分等の別		【創設・拡充・延長】 【単独・主管・共管】
4	内容		《現行制度の概要》 長期保有(10年超)の土地等を譲渡し、新たに事業用資産(買換資産)を取得した場合において、譲渡した事業用資産の譲渡益について課税の繰延べ(繰延率 80%(一部 75%・70%))を認める。
			《要望の内容》 ・適用期限の3年間延長等を行う。(令和5年3月31日まで)
			《関係条項》 租税特別措置法第65条の7第1項第7号、第65条の8、第65条の9、第68条の78第1項第7号、第68条の79、第68条の80
5	担当部局		経済産業省 経済産業政策局 企業行動課
6	評価実施時期及び分析対象期間		評価実施時期: 令和元年8月 分析対象期間: 平成27年度～令和4年度
7	創設年度及び改正経緯		平成6年度 創設 平成7年度 延長 平成8年度 延長・拡充 平成9年度 延長・拡充 平成10年度 延長・拡充 平成13年度 延長 平成16年度 延長 平成19年度 延長 平成21年度 延長 平成24年度 延長・縮減 平成27年度 延長・縮減 平成29年度 延長・縮減
8	適用又は延長期間		3年間(令和2年度～令和4年度)
9	必要性等	① 政策目的及びその根拠	《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 長期保有土地等の譲渡益を活用した設備投資需要を喚起することで、企業の生産性向上、国内の産業空洞化防止、土地取引の活性化を通じた土地の有効利用、不動産ストックの価値向上や地域活性化を実現し、もってデフレからの完全な脱却と名目GDP600兆円に向けた経済成長の実現を図る。 (鉄道関係) 環境対策、エネルギー対策の観点から推進されるモーダルシフト施策の受け皿として重要な役割を担う鉄道貨物輸送の近代化等のためモーダルシフトに資する機関車の導入を促進する。

《政策目的の根拠》

「経済財政運営と改革の基本方針 2019」(令和元年6月21日閣議決定)において、「アベノミクスの推進がもたらした経済の好循環を更に持続・拡大させていくこと(略)が、我が国経済が目指すべき最重要目標である」、「デフレ脱却・経済再生最優先との安倍内閣の基本方針を堅持し、経済の回復基調を持続させ(略)あらゆる政策を総動員し、経済運営に万全を期す」とされ、「人的・物的投資を一層喚起し、生産性を飛躍的に向上させることにより、潜在成長率を引き上げていく」とともに、「成長と分配の好循環の拡大に向け、(略)企業収益を拡大」することを重視して取り組むこととされている。

以上より、本特例はデフレからの脱却と経済成長の実現に向けて全力で取り組む政府の方針に沿うものである。

(鉄道関係)

鉄道貨物のモーダルシフトの推進については、温室効果ガス削減のためのパリ協定(国連気候変動枠組条約第21回締約国会議(COP21))に基づき策定される地球温暖化対策計画(平成28年5月)、総合物流施策大綱(平成29年7月閣議決定)、交通政策基本法に基づく交通政策基本計画(平成27年2月閣議決定)に位置づけられている。

さらに、総合物流施策大綱(平成29年7月閣議決定)では、モーダルシフトの一層の推進のための取組として、鉄道の輸送力の強化が位置づけられている。

○交通政策基本計画(平成27年2月閣議決定)

基本方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり
目標④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

(趣旨)

我が国の運輸部門のCO2排出量は、全体の約2割を占めることから、その削減により低炭素社会の実現に資するとともに、東日本大震災以降の我が国のエネルギー需給の脆弱性に鑑み、一層の省エネ化を進める。また、交通分野の大気汚染対策や騒音対策、生態系への配慮など各種の環境対策を推進する。

<取組内容を今後新たに検討するもの>

○更なるモーダルシフトの推進や輸送の省エネ化など、環境に優しいグリーン物流の実現方策を検討する。

[53]モーダルシフトに関する指標

①鉄道による貨物輸送トンキロ

【2012年度 187億トンキロ ⇒ 2020年度 221億トンキロ】

○総合物流施策大綱(2017-2020)(平成29年7月閣議決定)

Ⅲ. 今後の物流政策の方向性と取組

4. 災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築(=備える)

(2) 地球環境問題に備える

我が国の温室効果ガス削減目標の達成等に向け、物流分野においてもサプライチェーン全体での環境負荷の低減の観点から、再配達など非効率となっている部分の削減、物流の効率化・モーダルシフトの推進や、自動車の単体対策、鉄道・船舶・航空・物流施設における低炭素化の促進等を通じて貢献する。このほか、大気汚染等に

			<p>よる環境負荷の低減にも取り組んでいく。</p> <p>○地球温暖化対策計画(平成 28 年 5 月閣議決定) 第3章 目標達成のための対策・施策 第2節 地球温暖化対策・施策</p> <p>海運グリーン化総合対策、鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進 物流体系全体のグリーン化を推進するため、自動車輸送から二酸化炭素排出量の少ない内航海運又は鉄道による輸送への転換を促進する。(中略) 鉄道による貨物輸送の競争力を高めるため、鉄道輸送の容量拡大、ダイヤ設定の工夫、大型トラックからの転換に効果的である大型コンテナや鮮度保持技術を高度化した冷蔵・冷凍コンテナなどの輸送機材の充実等による輸送力増強と輸送品質改善、端末輸送のコスト削減、エコルールマークの推進等により貨物鉄道の利便性の向上を図り、モーダルシフトを促進する。</p>
	②	政策体系における政策目的の位置付け	<p>経済成長 新陳代謝</p>
	③	達成目標及びその実現による寄与	<p>《租税特別措置等により達成しようとする目標》 ＜測定指標＞ ・法人及び世帯が所有する宅地などに係る低未利用地(空き地等)の面積 平成 25 年:15.5 万 ha→13.1 万 ha ・法人の長期保有土地の取引件数 平成 29 年:2.7 万件→令和4年:2.8 万件 ※従前目標としていた土地取引件数については、特例措置の対象とならない個人の居住用資産等に係る取引についても含まれた数であったことから、達成目標と特例との関係がより明らかとなるよう、政策目的を踏まえた達成目標として、「法人の長期保有土地の取引件数」を新たに設定することとする。</p> <p>(鉄道関係) ＜測定指標＞ ・機関車の新製割合(JR化後新造機関車数/総保有機関車数)を増加させる。 ・令和4年度末までに機関車の新製割合を87%とする。 (前回目標:令和元年度末までに機関車の新製割合を79%とする。) ※本特例措置はモーダルシフトの促進のため、貨物鉄道の老朽車両の更新を促進するために措置されてきており、税制特例の延長のた び、延長要望期間終了時点の車両の新製割合を目標としてきたところ。令和2年度税制改正においては令和5年3月31日までの3年間の延長を要望しており、それにあわせ、延長要望期間の終了時点を延長要望期間の終了年度に変更したところ。</p> <p>《政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与》 本措置のインセンティブにより、低未利用地の有効活用及び土地取引の活性化を通じて、地域経済の活性化が図られる。</p>

			(鉄道関係) 課税の繰延べ措置を講ずることにより、土地の譲渡益を活用した機関車の買換えが円滑に行われることが期待される。																		
10	有効性等	① 適用数	<p>○適用数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 27</th> <th>28</th> <th>29</th> <th>30</th> <th>令和 元</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>適用件数 (件)</td> <td>867</td> <td>988</td> <td>832</td> <td>896</td> <td>896</td> <td>896</td> <td>896</td> <td>896</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注1) 実績値(平成27年度～平成29年度)は、「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書(第198回国会提出)」から引用。鉄道事業における買換え分(各年度1件)も含む。 (注2) 平成30年度以降は、平成27～平成29年度の適用件数の平均。</p> <p>前回要望時の所期の想定では適用数は896件程度と予測していたところ、直近3年間(平成27年～29年)の実績値の平均適用数は896件と見込み通りとなっており、想定外に僅少ではない。</p> <p>(鉄道関係) (1)実績 平成28年度 1事業者(JR貨物) 1機関車両 平成29年度 1事業者(JR貨物) 1機関車両 平成30年度 1事業者(JR貨物) 1機関車両</p> <p>(2)今後の見込 令和元年度 1事業者(JR貨物) 1機関車両 令和2年度 1事業者(JR貨物) 3機関車両 令和3年度 1事業者(JR貨物) 1機関車両 令和4年度 1事業者(JR貨物) 2機関車両</p> <p>※実績、今後の見込み共に事業者からの聴き取りによる ※平成28～30年度の実績値は前回評価時の見込みどおりである ※国鉄改革の際、鉄道貨物事業に係る経営体制については、輸送距離が長く、往路復路不均衡になりやすい鉄道貨物輸送を円滑に行っていくため、全国一元的な事業運営が望ましいとする国鉄再建監理委員会の意見を受け、我が国における鉄道貨物輸送の大部分をJR貨物1社が担うこととなったものであり、適用数が想定外に僅少であったり、想定外の特定のものに偏ったりしているものではない。</p>		平成 27	28	29	30	令和 元	2	3	4	適用件数 (件)	867	988	832	896	896	896	896	896
	平成 27	28	29	30	令和 元	2	3	4													
適用件数 (件)	867	988	832	896	896	896	896	896													
		② 適用額	<p>○適用額</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 27</th> <th>28</th> <th>29</th> <th>30</th> <th>令和 元</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>損金算入額 (億円)</td> <td>3,537</td> <td>4,321</td> <td>4,080</td> <td>3,979</td> <td>3,979</td> <td>3,979</td> <td>3,979</td> <td>3,979</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注1) 実績値(平成27年度～平成29年度)は、「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書(第198回国会提出)」から引用。</p>		平成 27	28	29	30	令和 元	2	3	4	損金算入額 (億円)	3,537	4,321	4,080	3,979	3,979	3,979	3,979	3,979
	平成 27	28	29	30	令和 元	2	3	4													
損金算入額 (億円)	3,537	4,321	4,080	3,979	3,979	3,979	3,979	3,979													

(注2) 平成 30 年度以降は、平成 27～平成 29 年度の損金算入額の平均。

(注3) 鉄道事業における買換分も含む。

財務省『租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書(平成 31 年 2 月国会提出)』によれば、本特例は不動産業や製造業など多様な業種の事業者にも活用されており、適用に偏りはない。

(鉄道関係)

(1)実績

平成 28 年度 78 百万円(売却益:98 百万円)

平成 29 年度 232 百万円(売却益:292 百万円)

平成 30 年度 82 百万円(売却益:103 百万円)

(2)今後の見込

令和元年度 100 百万円(売却益:125 百万円)

令和2年度 582 百万円(売却益:728 百万円)

令和3年度 96 百万円(売却益:120 百万円)

令和4年度 464 百万円(売却益:580 百万円)

※実績、今後の見込み共に事業者からの聴き取りによる

※平成28～30年度の実績値は前回評価時の見込みどおりである

※特例適用対象の土地売却益に圧縮率 0.80 を乗じて損金算入額を算出している。

③ 減収額

○減収額

	平成 27	28	29	30	令和 元	2	3	4
減収額 (億円)	668	883	805	785	785	785	785	785

(注1) 推計方法は、別紙参照。

(注2) 鉄道事業における買換分も含む。

(鉄道関係)

(1)実績

平成 28 年度 18 百万円

平成 29 年度 54 百万円

平成 30 年度 19 百万円

(2)今後の見込

令和元年度 24 百万円

令和2年度 135 百万円

令和3年度 22 百万円

令和4年度 108 百万円

※実績、今後の見込み共に事業者からの聴き取りによる

※②適用額の欄に記載の損金算入額に税率(平成 28 年度～23.4%、平成 30 年度～23.2%)を乗じて減収額を算出している。

④ 効果

《政策目的の達成状況及び達成目標の実現状況》

	平成 27	28	29	30
土地取引 件数(万件)	129	129	132	131
法人の長期保有土地の 取引件数(万件)			2.7	2.7
低未利用地面積(万 ha)	14.7	14.3	13.9	13.5

(注1) 土地取引件数の実績値(平成27年～平成30年)は、法務省「登記統計」における「土地の売買による所有権の移転件数」。

(注2) 低未利用地面積は、国土交通省「土地基本調査」より平成25年の実績値(15.5万ha)を基準とし、令和元年度までに目標値(13.1万ha)を達成すると仮定し算出した見込みの数値。

○所期の目標の達成状況

・土地取引件数

土地取引件数は、いわゆるリーマンショックを契機とする平成20年以降の景気後退の影響により、114万件(平成23年)まで落ち込んだところ、平成30年には131万件となっており、直近の実績値の推移からは、前回評価時に目標とした146万件(平成31年)には到達しないと見込まれるものの、本特例をはじめとした各種施策による下げ止まりについて、一定の効果が見られる。

・低未利用地面積

本指標は5年に1度行われる調査により数値が明らかになるものであり、最新の値は前回評価時と同じ平成25年度の実績値(15.5万ha)であることから、本指標では政策目的の達成状況を測れないため評価しない。

(鉄道関係)

機関車の新製割合は平成27年度末66%から平成30年度末72%となっている。

前回要望時において、「令和元年度末までに機関車の新製割合を概ね79%」としたところ。現時点の見込では、令和元年度末において、機関車の新製割合が75%となる見込みである。

これは下記の要因から、やむを得ず機関車更新のスケジュールが後ろ倒しとなっているものである。

・自然災害が相次いで発生。

・貨車については老朽時に延命措置を施し使用することは構造上、安全上困難であり、新造せざるを得ないことから、機関車よりも貨車の更新に注力してきた。

・モーダルシフトの担い手として、鉄道コンテナ輸送のサービスアップを目的とし、コンテナ容積を拡大するため、従来よりも高さを増した背高コンテナに統一する必要がある。国鉄時代からの貨車のまま背高コンテナを搭載すると車両限界に抵触することから、国鉄時代の貨車更新

			<p>が急務であった。このため、限られた投資費用の中で、機関車よりも貨車の更新に注力してきた。</p> <p>・貨物機関車を製造するメーカーにおいて、鉄道車両製造部門が赤字不採算であることから撤退の危機が生じており、これを回避するために、以前とは異なる製造スケジュール等になった。</p> <p>《達成目標に対する租税特別措置等の直接的効果》 本特例により、企業が長期間保有する土地等を処分して新たな事業用資産を取得するインセンティブが生まれることで、土地取引の活性化を通じた土地の有効利用等が促進され、達成目標の実現に寄与する。</p> <p>(鉄道関係) 本特例措置の対象となる両数は10有効性等①適用数の(2)今後の見込において記載の通り、令和元年度から令和4年度までの4年間で7両分、機関車の更新が促進され、その結果、令和4年度末における機関車の新製割合87%を達成する見込み。なお、本特例措置が延長されない場合は、機関車の新製割合は85%に留まる見込みである。</p>
		⑤ 税収減を是認する理由等	<p>本措置は土地等の事業用資産の譲渡益に係る特例であるが、その適用要件を、長期保有土地等を買換え、新たに取得した土地等を事業の用に供する場合に限っており、企業に土地等の譲渡益を活用したさらなる設備投資のインセンティブを与えることから、土地取引の活性化を通じた土地の有効利用の促進等の本特例の目的を達成するために効果的である。</p> <p>本特例により、長期保有土地等を活用した新規設備投資が喚起され、企業の生産性向上や産業の空洞化防止、土地取引の活性化を通じた土地の有効利用、不動産ストックの価値向上が図られているところであり、その効果は、これまでの税収減(平成28年度:883億円、平成29年度:805億円、平成30年度:795億円)および今後の見込み(795億円)に比して大きいと見られるため、税収減を是認することができる。</p> <p>なお、本特例措置は課税の免除ではなく課税の繰り延べであり、最終的な納税額に変化は生じない。</p> <p>(鉄道関係) (分析対象期間:平成28年度～令和4年度) 課税の繰り延べによってキャッシュフローが確保されることにより、モーダルシフトに資する機関車・コンテナ貨車の導入が促進される。</p> <p>平成28年度から平成30年度に合計で91百万円の減税実績があり、令和元年度から令和4年度に合計で289百万円の減税が見込まれており、この額に土地の売却益(2,046百万円)を加えた金額分、新製機関車の購入原資が増加することとなる。これはJR貨物が新しい機関車をより積極的に導入するための十分なインセンティブになり、もって鉄道輸送力の強化及びモーダルシフトの推進に資するため、税収減を是認するに足る効果が認められる。</p> <p>なお、本特例措置は課税の免除ではなく課税の繰り延べであり、最終的な納税額に変化は生じない。</p>
11	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	<p>本措置は、土地等の事業用資産の譲渡益に係る特例であるが、その適用要件を、長期保有土地等を買換え、新たに取得した土地等を事業の用に供する場合に限っており、かつ、措置の内容は課税の直接的な</p>

		<p>減免ではなく、課税の繰延であることから、土地の有効利用の促進、企業の生産性向上等のために企業の設備投資に対するインセンティブを与えるという政策目的に照らして、適切かつ必要最低限の措置であるといえる。</p> <p>(鉄道関係) 税制上の優遇措置の対象となる買換えの範囲については、一定の政策目的が認められる事業用資産の買換えの場合に限定しているところである。</p> <p>本特例措置は課税の繰り延べによりキャッシュフローが確保されるものであり、補助金として交付するよりも最終的な国庫負担は少ないことから、政策目的実現のための手段として適切である。</p> <p>事業者の所有する遊休不動産をはじめとした事業用資産の買換えについては、その税負担が重要な判断要素のひとつとなっている実情から、他の手段で代替することが困難なものであり、本特例を講じることにより、直接的にインセンティブを与えていくことが適当である。</p> <p>(鉄道関係) 機関車の導入には多額の資金が必要であり、本特例措置により課税を繰り延べることで、キャッシュフローを確保し、モーダルシフトに資する機関車への投資を促すものである。</p> <p>本特例措置の他に「JR 貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために取得した機関車・コンテナ貨車に係る固定資産税の課税標準の特例措置」があるが、これは、車両を購入した後に増大する固定資産税負担を軽減することにより、JR 貨物にモーダルシフトに資する機関車・コンテナ貨車を取得するインセンティブを与えるものである。</p> <p>よって、適切かつ明確に役割分担はなされている。</p>
	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	<p>本特例により、各地域における不動産の流動化・有効利用の促進を図り、地価下落の続く地方の不動産市場を活性化し、地域経済の振興が図られるものであることから、地方公共団体が政策目的の実現に協力することに相当性がある。</p>
12	有識者の見解	—
13	前回の事前評価又は事後評価の実施時期	平成 28 年8月 (H28 国交 04)