

国土ニュース

第241号 令和4年11月1日

発行：株式会社 国土工営（認定経営革新等支援機関）

〒162-0814 東京都新宿区新小川町 6-36 S&Sビル 2階

TEL：03-5227-3601 FAX：03-5227-3604

<http://www.kokudokoue.co.jp>

編集責任者：上甲 覚

事業承継スピードアップの秘策

今年も事業承継税制（贈与税の納税猶予制度）の、都道府県への申請の季節がやってきました。申請は既にスタート（今年の提出開始日は10月17日から）しており、提出期限は来年の1月16日（月）の消印有効となっています。

ところで、現在、全議決権株式の3分の3の100%と、議決権のある株式の全株の納税が猶予される「特例」の実施期間は現状、2027年（令和9年）12月末までとなっています。

残りの期間があと5年となった現在、今から準備していかないと間に合わないことが大きく3つあります。

1つ目が、特例承継計画の提出です。左記計画書を2024年（令和6年）3月末までに提出しないと、そもそも2027年（令和9年）12月末までの特例の適用が叶いません。

2つ目が、後継者の役員就任3年の要件です。後継者は、贈与日から遡って3年以上役員でないと、特例の適用ができません。そのため、現在まだ役員登記していない後継者がいる場合は、速やかに役員登記をしないと期限までに間に合わない可能性があります。

そして、3つ目が今回のテーマです。それは所在不明になっている株主への対応です。一般的に、株主名簿に記載はあるものの連絡が取れなくなり、所在が不明になってしまっている株主を「所在不明株主」といいますが、会社法（第197条、第198条）上、株式会社は、所在不明株主に対して行う通知等が5年以上継続して到達せず、当該所在不明株主が継続して5年間剰余金の配当を受領しない場合、その保有株式の競売又は売却（自社による買取りを含む）の手続きが可能となりますが、中小企業や小規模事業者においては、株主数が比較的少数で個々の株主の保有する議決権割合が多い傾向にあります。

そのため、株主名簿に記載はあるものの、現在は連絡が取れない株主が存在するケースが多く考えられ、これらが円滑な事業承継の妨げとなるケースがあります。

これらを踏まえ、非上場の中小企業者のうち、事業承継ニーズの高い株式会社に限り、都道府県の認定を受けることと一定の手続保障を前提に、この「5年」を「1年」に短縮する特例（所在不明株主の株式の競売及び売却に関する特例）が、昨年8月に施行されました。

事業承継を検討する会社は、一般的に社歴の長い会社が多いため、旧商法時代に設立している会社が多く、その当時、発起人は7人以上必要でしたので、いわゆる「名義株主」も多く、所在不明になっている株主についての対応に苦慮している実態がありました。

現行制度（会社法）

出典：中小企業庁パンフレット



本来であれば5年以上の通知不到達もしくは配当不受領がないと裁判所の売却許可がおりませんでしたが、上記特例を活用することで1年に短縮できます。

但し、この会社法特例を利用するためには、都道府県知事の認定を受ける必要があります（認定の有効期限は原則2年）。その際、認定を受けるためには下記2つの要件を満たす必要があります。

1. 経営困難要件

（申請者の代表者が年齢、健康状態その他の事情により、継続的かつ安定的に経営を行うことが困難であるため、会社の事業活動の継続に支障が生じている場合であること）

2. 円滑承継困難要件

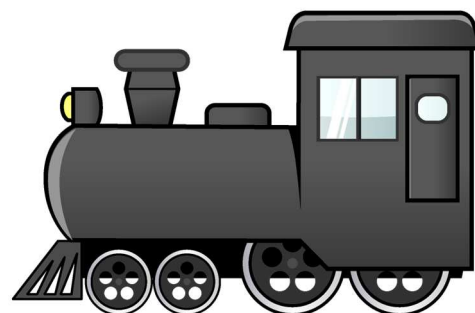
（一部株主の所在が不明であることにより、その経営を当該代表者以外の者（株式会社事業後継者）に円滑に承継させることが困難であること）

事業承継を円滑に進めるためには、事前の「地ならし」が欠かせません。事業承継税制を検討されている方は、特例の期限を見据え、早め早めのご対応をお願いいたします。

文明開花の象徴

150年前の1872年（明治5年）10月14日、新橋駅（のちの汐留駅）と横浜駅（現桜木町駅）間で正式に鉄道が開業しました。

途中駅は、品川、川崎、鶴見、神奈川で、距離はおよそ29kmです。機関車の表定速度は32.8km/hで、新橋と横浜を53分（現在は京浜東北線で40分）で走破しました。



鉄道が開通するまでの旅人は、籠や馬を利用する以外は、通常一日十里（約40km）ほど徒歩で移動していました。そのため、東京から横浜まで移動す

る場合、一日かけて移動していましたが、鉄道の開業により、僅か1時間弱で移動出来るようになったということは、当時の人たちがどれだけ衝撃的だったのか、容易に想像できません。

それだけに料金は高く、上等が1円50銭、中等が75銭、下等が37銭5厘でした。これらの料金を、現在の貨幣価値に単純に置き換えるのは意外と難しいのですが、仮に企業物価指数で換算した場合、明治時代と現代はおおよそ1,500倍の差がありますので、1円は1,500円ということになります。

また、別の指標として、明治時代の小学校教員の初任給で見てみると、1か月で8~9円だったところから現在は約20万円ですので、現在価値に換算すると、当時の1円は2万円以上の価値があったこととなります。

そうしますと、1円50銭は約3万円を超えるということになります。現在、同区間をJRで移動すると、料金は473円ですので、約63倍も高かったこととなります。

出典：探検コム

次に一日の運行本数をみてみます。当時の時刻表によると、本数は1日9本（午前中4本、午後5本）です。この時刻表を見ると、あることに気づきます。何時何分の「時」が「字」となっています。実は、当時まだ江戸時代の旧式の時間システムが併用されていたため、混乱を避けるために西洋時間には「字」を使っていたということです。但し、当時、庶民に時計は普及しておらず、時間の感覚はほとんどありませんでしたが乗車ルールは厳格（発車10分前まで駅入り、発車3分前に扉が閉まる）なため、出発を太鼓で知らせたり、新橋駅の近くにある芝の増上寺では、時間ごとにお寺の鐘を鳴らすなど、様々な工夫がありました。

ちなみに、鉄道の建設がスタートしたのは1870年（明治3年）ですから、建設から開業まで僅か2年で工事を完了させたこととなります。現在と違って大型重機のない時代では、驚異的だったと言えます。また、全長29kmのうち、実に3分の1の約10kmが、遠浅の海を埋め立てて建設されました。海を埋め立てた理由は、用地買収の問題があったことが言われています。特に今の田町駅付近から品川駅付近の2.7kmについては、付近に土地を持っていた当時の軍が「所有地に鉄道を通すな」と強硬に反対したため、やむを得ず海側を埋め立てて線路を敷設した経緯がありました。

これら埋め立てられた時に出来た石垣の軌道は、JR山手線に一昨年新駅で誕生した高輪ゲートウェイ駅の北側の再開発で発掘されています。当時のルートは、現在の山手線より北側を走っていたので、それより南側にある現在の田町駅や品川駅周辺は当時全て海の中でした。

これだけ革新的なことを進めていくには、勿論、様々な障害がありました。幕末には既に、日本在住の外国人から、江戸と横浜間及び大阪と神戸間の鉄道建設が出願され、1867年（大政奉還の年）には、アメリカのポートマンが、幕府から江戸横浜間の建設免許を得ていました。しかし明治政府はこれを認めず、結局明治政府自らが建設することとなりました。

1868年（明治元年）には、東京横浜間の鉄道敷設案が提唱されたものの、街道筋の「旅籠」、「駕籠屋」、「飛脚」など既得権益を侵される業界は猛反対でした。また、政権内部でも鉄道よりも軍備増強を主張する西郷隆盛など反対が多く、大隈重信は暗殺されそうになったとのことでした。それでも伊藤博文や大隈重信らは信念を貫き、1869年に国有鉄道建設計画を立て、上記の通り、開業に漕ぎつけます。

明治時代は、その後の戦争に突き進むというマイナスの側面もありましたが、当時の政治家は国を良くするためだったら自らの命を賭けるといふ気概がありました。経済や産業は進歩していますが、政治は果たして進歩しているのでしょうか。

トリニティーシステム業務提携先（令和4年11月現在）

- 東京税理士協同組合
- 東京地方税理士協同組合
- 千葉県税理士協同組合
- 埼玉県税理士協同組合
- 名古屋税理士協同組合
- 東海税理士協同組合
- 京都税理士協同組合
- 滋賀県税理士協同組合
- 大阪・奈良税理士協同組合
- 神戸税理士協同組合
- 阪神三税協（伊丹・尼崎・西宮）



国土工営では

- ①土地資産家のお客様の相続対策・納税対策
- ②保有資産の収益力向上・資産の組換えなど資産強化策
- ③自社株評価補助・事業承継税制の活用等法人対策
- ④中小企業のM&A、事業再生

などを手がけております。各分野の専門家が調査・実務を担当いたしますので、お気軽にご相談ください。

- 本社：03-5227-3601
- 横浜支店：045-651-2841
- 名古屋支店：052-588-2322
- 関西支店：075-212-2801
- 大阪事務所：06-6920-5551