

平成27年度地方税制改正（税負担軽減措置等）要望事項

（新設・拡充・延長・その他）

No	30	府省庁名	国土交通省
対象税目	個人住民税 法人住民税 事業税 不動産取得税 <u>固定資産税</u> 事業所税 <u>その他（都市計画税）</u>		
要望項目名	国際戦略港湾及び一定の要件を満たす国際拠点港湾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の延長		
要望内容（概要）	<p>・特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要）</p> <p>国際戦略港湾及び一定の要件を満たす国際拠点港湾の港湾運営会社（特例港湾運営会社を含む）が国の無利子貸付又は補助を受けて平成29年3月31日までに取得した一定のコンテナ埠頭における荷さばき施設等</p> <p>・特例措置の内容</p> <p>①国際戦略港湾（京浜港、阪神港）について 取得後10年間、固定資産税・都市計画税の課税標準を1/2とする。</p> <p>②一定の要件を満たす国際拠点港湾（苫小牧港、仙台湾港、新潟港、清水港、名古屋港、四日市港、広島港、関門港、博多港）について 取得後10年間、固定資産税・都市計画税の課税標準を2/3とする。</p>		
関係条文	<p>地方税法附則第15条第26項</p> <p>地方税法施行令附則第11条第28項及び第29項</p> <p>地方税法施行規則附則第6条第47項、第48項及び第49項</p>		
減収見込額	<p>[初年度] ー (▲211) [平年度] ー (▲430)</p> <p>[改正増減収額] ー (単位：百万円)</p>		
要望理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>港湾運営会社による設備投資の促進及び民の視点での港湾運営の促進を通じて、我が国港湾の競争力を強化することにより、基幹航路の寄港を維持・拡大し、もって我が国の産業立地競争力の強化を図る。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>近年、コンテナ船の急速な大型化や船会社間の連携の進展等により、我が国への基幹航路の寄港の減少に歯止めがかからない状況となっているが、基幹航路の寄港が失われると、物流コストの増大により産業立地競争力が低下し、国民の所得や雇用にも大きな影響を与えることとなる。基幹航路の寄港の維持・拡大を図るためには、国による大水深岸壁の整備だけでなく、効率的な港湾運営などを進める必要があることから、国際戦略港湾等において株式会社方式により民の視点での港湾の一体運営を行う港湾運営会社制度を設けたところである。</p> <p>港湾運営会社は、効率的な港湾運営を進めるために、港湾管理者に代わって高能率の荷さばき施設等を整備して荷さばきスピードを向上させる等、民の視点での港湾運営を行うことにより、港湾コストの低減を図っていくことが求められているところであり、港湾運営の民営化を促進するとともに、港湾運営会社による設備投資を促進するためには、本税制が不可欠である。</p>		
本要望に対応する縮減案	ー		

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<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>業績指標99 国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率</p> <p>○「経済財政運営と改革の基本方針2014」(平成26年6月24日閣議決定)において、「人口減少・高齢化や厳しい財政制約の下で、・・・国際競争力を強化するインフラ(・・・国際コンテナ戦略港湾・・・等)・・・に重点化し、・・・インフラの維持管理・更新を効果的、効率的に実施する。」との記載あり。</p> <p>○「『日本再興戦略』改訂2014」(平成26年6月24日閣議決定)において、「・・・国際コンテナ戦略港湾・・・等の国際競争力を強化するインフラの整備・活用を推進する」との記載あり。</p> <p>○「総物流施策大綱(2013-2017)」(平成25年6月25日閣議決定)において、「特例港湾運営会社の経営統合等による港湾の効率的かつ一体的な運営の促進を図る。」との記載あり。</p>
	政策の達成目標	<p>○ 概ね5年以内に欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。</p> <p>○ 国際戦略港湾の全て及びコンテナ取扱量が上位(10万TEU程度)の国際拠点港湾の過半数において、港湾運営の民営化を実現する。</p> <p>○ 国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率について、平成22年度比約5%減(平成28年度)を実現する。</p>
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	○ 平成29年3月31日まで
	同上の期間中の達成目標	<p>○ 概ね5年以内に欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。</p> <p>○ 国際戦略港湾の全て及びコンテナ取扱量が上位(10万TEU程度)の国際拠点港湾の過半数において、港湾運営の民営化を実現する。</p> <p>○ 国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率について、平成22年度比約5%減(平成28年度)を実現する。</p>
政策目標の達成状況	<p>○ 平成25年度時点で、欧州基幹航路については週2便、北米基幹航路についてはデイリー寄港となっている。</p> <p>○ 平成25年度までに、国際戦略港湾の全て(東京港、横浜港、川崎港、大阪港、神戸港)及びコンテナ取扱量が上位の国際拠点港湾9港中2港(新潟港、博多港)で港湾運営の民営化が実現した。</p> <p>○ 平成25年度に、国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率について、平成22年度比約1.5%減(速報値)が実現した。</p>	
有効性	要望の措置の適用見込み	○ 60件以上
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	○ 港湾運営会社は、効率的な港湾運営を進めるために、港湾管理者に代わって高能率の荷さばき施設等を整備して荷さばきスピードを向上させることにより、港湾コストの低減を図っていくことが求められている。このような港湾運営会社による設備投資を促進するとともに、港湾運営の民営化を促進するためには、本税制がきわめて有効である。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	—
	予算上の措置等の要求内容及び金額	<p>○ 無利子貸付：平成27年度予算要求 7,035百万円の内数</p> <p>○ 港湾機能高度化施設整備費補助：平成27年度予算要求 1,127百万円の内数</p>
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	<p>以下の役割分担を行っている。</p> <p>○ 無利子貸付：施設を取得する際の資金繰りを支援し、施設整備を促進</p> <p>○ 港湾機能高度化施設整備費補助：施設の取得に係るコストを低減し、施設整備を促進</p> <p>○ 港湾運営会社税制：施設の維持に係るコストを低減し、施設整備を促進</p>

	<p>要望の措置の 妥当性</p>	<p>○ 本税制は、港湾運営会社に対して、施設の維持コストの低減を行うことにより、荷さばき施設等の設備投資や民の視点での港湾運営のインセンティブとなるものであり、我が国港湾の国際競争力強化のためには必要不可欠なものである。</p>
<p>税負担軽減措置等の 適用実績</p>		<p>○ 平成23年度 適用実績無し 平成24年度 1百万円 1件 平成25年度 59百万円 20件 平成26年度 139百万円（見込み） 16件</p>
<p>「地方税における 税負担軽減措置等 の適用状況等に関 する報告書」に おける適用実績</p>		<p>①適用総額の種類 課税標準（固定資産の価格） ②適用総額（千円） 0（平成24年度）</p>
<p>税負担軽減措置等の適 用による効果（手段と しての有効性）</p>		<p>○ 港湾運営会社は、効率的な港湾運営を進めるために、港湾管理者に代わって高能率の荷さばき施設等を整備して荷さばきスピードを向上させることにより、港湾コストの低減を図っていくことが求められている。港湾運営会社による設備投資を促進するとともに、港湾運営の民営化を促進するためには、本税制がきわめて有効である。</p>
<p>前回要望時の 達成目標</p>		<p>○ 国際戦略港湾の全て及びコンテナ取扱量が上位（10万TEU程度）の国際拠点港湾の過半数において、港湾運営の民営化を実現する。 ○ 国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率について、平成22年度比約5%減（平成28年度）を実現する。</p>
<p>前回要望時からの 達成度及び目標に 達していない場合の理 由</p>		<p>【前回要望時からの達成度】 ○平成25年度までに、国際戦略港湾の全て（東京港、横浜港、川崎港、大阪港、神戸港）及びコンテナ取扱量が上位の国際拠点港湾9港中2港（新潟港、博多港）で港湾運営の民営化が実現した。 ○平成25年度に、国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率について、平成22年度比約1.5%減（速報値）が実現した。 【目標に達していない理由】 ○目標年度に達していないため。なお、港湾運営の民営化については、現時点で実現が見込まれている港が2港存在する。</p>
<p>これまでの要望経緯</p>		<p>○ 平成23年度創設、平成25年度延長</p>