

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	31	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	資源・エネルギー等の海上輸送ネットワーク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の延長		
要望内容 (概要)	・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） 特定貨物取扱埠頭機能高度化事業を実施する者が、特定貨物輸入拠点港湾において、政府の補助を受けて平成 29 年 3 月 31 日までに取得した荷さばきを行うための施設（アンローダー、ベルトコンベア、管理棟等） ・ 特例措置の内容 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。		
関係条文	地方税法附則第 15 条第 35 項 地方税法施行令附則第 11 条第 35 項 地方税法施行規則附則第 6 条第 58 項		
減収 見込額	[初年度] — (▲16) [平年度] — (▲38) [改正増減収額] — (単位：百万円)		
要望理由	（１）政策目的 大型船に対応した港湾機能の拠点的確保や企業間連携の促進等により、国全体として資源・エネルギー・飼料穀物の安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を図ることで、これらの物資の安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国産業の国際競争力の強化や雇用と所得の維持・創出を図る。 （２）施策の必要性 我が国は、資源・エネルギー・飼料穀物の殆どを海外に依存しており、これらの物資を安定的かつ安価に輸入することは、我が国産業の国際競争力の強化にとって重要な課題である。一方、近年、新興国等の急速な経済成長に伴い、資源等の需要は世界的に急増しており、輸送船舶の大型化及び大型船に対応した港湾整備が世界的に進行しているが、我が国においては、国全体としての資源等のばら積み貨物（包装されずにそのまま船積みされる貨物）の需要は大きいものの、その需要が全国に分散しており、各港湾での輸入量が少なく、船舶の大型化による海上輸送の効率化が進んでいない状況にある。このため、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）を指定し、重点的に大型船に対応した港湾機能を確保するとともに、複数の荷主が連携し、海上運送の共同化を進めることにより、大型船を活用した複数港寄りや二次輸送等による効率的な海上輸送網を形成することが必要である。 そのためには、特定貨物輸入拠点港湾において、大量の貨物の迅速かつ円滑な積卸し、荷さばき、一時保管、陸送・内航輸送への積替え等が求められることから、高能率な荷さばき施設等の整備が必要となる。 しかし、高能率な荷さばき施設等については、その整備により必ずしもただちに埠頭を運営する民間事業者の収入が増加するものではないこと、また、当該荷さばき施設等の整備・保有には多額のコストがかかることから、その投資リスクが大きく、強いインセンティブがなければ、高能率な荷さばき施設等の整備が促進されない恐れがある。 このため、当該埠頭を運営する民間事業者による施設整備等を通じて、当該埠頭において海上運送の共同化の促進に資する埠頭運営を実現するためには、本税制特例措置が必要不可欠である。		
本要望に 対応する 縮減案	—		
ページ		31—1	

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	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 99：国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率 ○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）（抄） ・現在問題となっており、また、中長期的にも展望されるエネルギーコスト高への対策を早急に講じ、資源・エネルギーを安価かつ安定的に確保する。 ○総合物流施策大綱（2013～2017）（平成 25 年 6 月 25 日閣議決定）（抄） ・世界では、北米、南米、欧州等とアジアとの間の輸送のような長距離輸送を中心に、スケールメリットの観点から、コンテナ船やばら積み貨物船等の大型化が進展しており、大水深のコンテナターミナルやばら積み貨物を取り扱うターミナルの整備が進展している。 ・安定的かつ安価な資源・エネルギー等の輸入を実現し、国際的に見て対等な競争条件を確保することで我が国産業の国際競争力を支えるため、効率的な共同配船等の拠点となる港湾について、これらの輸送船舶の大型化に対応した港湾施設を整備するとともに、岸壁、荷役機械等の整備に対する支援に係る取組を進める。 ・大型船を活用した安定的で安価な原材料輸入を実現するための複数荷主間でのばら積み貨物の共同配船等を促進する。等 ○エネルギー基本計画（平成 26 年 4 月 11 日閣議決定）（抄） ・官民が連携し、LNG、石炭等の安定的かつ安価な調達を図るため、大型船の受け入れ機能の確保・強化を推進していく。 ○海洋基本計画（平成 25 年 4 月 26 日閣議決定）（抄） ・資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現を目指し、我が国の産業競争力の強化、雇用の創出及び所得の海外流出防止の観点から、大型船の入港を可能とする拠点となる港湾の確保や企業間連携の促進を図り、国全体として効率的かつ安定的な海上輸送ネットワークを形成する。 ○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（平成 26 年 1 月 6 日告示）（抄） ・物流の効率化などを通じて我が国産業の国際競争力を強化する観点から、拠点となる港湾を核とした共同輸送などの企業間連携の促進や既存ストックの活用を図りつつ、大型船を活用した安定的かつ効率的な海上輸送網を形成する。等 ○緊急事態食料安全保障指針（平成 24 年 9 月 28 日農林水産省）（抄） ・国内生産では需要を満たすことができない農産物については、緊急の要因が発生した場合に輸入への影響ができるだけ小さくなるよう、平素から食料輸出国との間の良好な関係を維持するとともに、主要輸出国との安定的な貿易関係の形成及び緊密な情報交換、加えて調達先の多角化による飼料穀物の安定供給に資する港湾機能の確保等に努める。
	政策の達成目標	○特定貨物取扱埠頭において企業間連携の促進に資する埠頭運営を実現。 ○国際海上コンテナ・バルク貨物輸送コスト低減率 平成 22 年度比 約 5%減（平成 28 年度）を実現することを目標とする。
	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	○特定貨物取扱埠頭において企業間連携の促進に資する埠頭運営を促進。 ○国際海上コンテナ・バルク貨物輸送コスト低減率 平成 22 年度比 約 5%減（平成 28 年度）を実現することを目標とする。
	政策目標の達成状況	○小名浜港において、平成 25 年度よりケーブサイズ級の大型船に対応した石炭の国際物流ターミナルの整備に着手。同年 12 月、小名浜港を特定貨物輸入拠点港湾に指定。平成 26 年 5 月、港湾法第 54 条の 3 に基づく特定埠頭の運営の事業の実施主体として、福島県知事が小名浜埠頭(株)を認定。 ○釧路港において、平成 26 年度よりパナマックス級の大型船に対応した穀物の国際物流ターミナルの整備に着手。
ページ		31—2

有効性	要望の措置の適用見込み	7 件
	要望の措置の効果見込み (手段としての有効性)	特定貨物輸入拠点港湾においては、大量の貨物の迅速かつ円滑な積卸し、荷さばき、一時保管、陸送・内航輸送への積替え等が求められることから、高能率な荷さばき施設等の整備が必要となる。 しかし、高能率な荷さばき施設等については、その整備により必ずしもただちに埠頭を運営する民間事業者の収入が増加するものではないこと、また、当該荷さばき施設等の整備・保有には多額のコストがかかることから、その投資リスクが大きく、強いインセンティブがなければ、高能率な荷さばき施設等の整備が促進されない恐れがある。 本税制特例措置は、埠頭を運営する民間事業者に対し、高能率な荷さばき施設の保有コストを低減することでインセンティブを与えるものであり、ばら積み貨物の安定的かつ効率的な海上輸送網の形成による資源・エネルギー・飼料穀物の安定的かつ安価な輸入に貢献するものであるため、政策目的の実現に対して本税制特例措置は必要不可欠である。
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	○ばら積み貨物の海上輸送ネットワークの拠点となる大型ばら積み貨物船に対応した国際物流ターミナルの整備（平成 27 年度予算要求額：港湾整備事業 268,427 百万円の内数） ○特定貨物取扱埠頭を運営する民間事業者が行う荷さばき施設等の整備に対する補助（平成 27 年度予算要求額：港湾機能高度化施設整備補助金 1,127 百万円の内数）
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	○国際物流ターミナルの整備：大型船に対応した係留施設等を確保 ○補助：高能率な荷さばき施設等の整備に対する補助金の交付により、施設の取得に係るコストを低減し、高能率な荷さばき施設の整備を促進 ○本税制特例措置：施設の保有に係るコストを低減し、高能率な荷さばき施設の整備を促進
	要望の措置の妥当性	本税制特例措置は、埠頭を運営する民間事業者に対し、高能率な荷さばき施設の保有コストを低減することでインセンティブを与えるものであり、ばら積み貨物の安定的かつ効率的な海上輸送網の形成による資源・エネルギー・飼料穀物の安定的かつ安価な輸入に貢献するものであるため、政策目的の実現に対して本税制特例措置は必要不可欠である。 なお、対象施設は、特定貨物取扱埠頭を運営する民間事業者が国の補助を受けて取得するものに限定しており、必要最小限の措置である。
ページ		31—3

税負担軽減措置等の適用実績	○平成 25 年度 適用実績無し ○平成 26 年度 適用実績無し（見込み）
「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	—
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）	特定貨物輸入拠点港湾においては、大量の貨物の迅速かつ円滑な積卸し、荷さばき、一時保管、陸送・内航輸送への積替え等が求められることから、高能率な荷さばき施設等の整備が必要となる。 しかし、高能率な荷さばき施設等については、その整備により必ずしもただちに埠頭を運営する民間事業者の収入が増加するものではないこと、また、当該荷さばき施設等の整備・保有には多額のコストがかかることから、その投資リスクが大きく、強いインセンティブがなければ、高能率な荷さばき施設等の整備が促進されない恐れがある。 本税制特例措置は、埠頭を運営する民間事業者に対し、高能率な荷さばき施設の保有コストを低減することでインセンティブを与えるものであり、ばら積み貨物の安定的かつ効率的な海上輸送網の形成による資源・エネルギー・飼料穀物の安定的かつ安価な輸入に貢献するため、政策目的の実現に対して本税制特例措置は必要不可欠である。
前回要望時の達成目標	○特定貨物取扱埠頭において企業間連携の促進に資する埠頭運営を促進。 ○国際海上コンテナ・バルク貨物輸送コスト低減率 平成 22 年度比 約 5%減（平成 28 年度）を実現することを目標とする。
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	○前回要望時からの達成度： ・小名浜港において、平成 25 年度よりケーブサイズ級の大型船に対応した石炭の国際物流ターミナルの整備に着手。同年 12 月、小名浜港を特定貨物輸入拠点港湾に指定。平成 26 年 5 月、港湾法第 54 条の 3 に基づく特定埠頭の運営の事業の実施主体として、福島県知事が小名浜埠頭(株)を認定。 ・釧路港において、平成 26 年度よりパナマックス級の大型船に対応した穀物の国際物流ターミナルの整備に着手。 ・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。 ○目標に達していない理由： 目標年度（平成 28 年度）に達していないため。
これまでの要望経緯	○平成 24 年度税制改正要望にて「国際バルク戦略港湾においてバルク埠頭を運営するターミナル運営会社が新たに取得する荷さばき施設等に係る特例措置の創設」を要望。 ○平成 25 年度税制改正要望にて「資源・エネルギー等の海上輸送ネットワーク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の創設」を要望、創設。
ページ	3 1—4