

# 平成28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	1		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 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">固定資産税</span> 事業所税 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">その他（都市計画税）</span>		
要望項目名	新たな物流効率化のための計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置の創設等		
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） 「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」（以下「物流総合効率化法」という。）に基づく新たな物流効率化のための計画（以下「法定計画」という。）の認定を受けた者が、同計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置を講ずる。</p> <p>・ 特例措置の内容 新たな物流効率化のための計画に基づき取得した以下の事業用資産について、税制特例を設ける。</p> <p>① 輸送と保管の連携が図られた倉庫の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 倉庫に係る固定資産税・都市計画税の課税標準を5年間1/2</li> <li>・ 付属設備（トラック予約システム等）に係る固定資産税の課税標準を5年間3/4</li> </ul> <p>② 都市鉄道等の旅客鉄道を利用した新たな物流システム構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR貨物以外の鉄道事業者等が取得する貨物用鉄道車両、貨物搬送装置に係る固定資産税の課税標準を5年間3/5</li> </ul> <p>③ モーダルシフト促進のための鉄道貨物輸送における輸送障害対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR貨物が取得するトップリフターに係る固定資産税の課税標準を4年間3/5</li> </ul> <p>※①については、地方税法附則第十五条第一項に基づく特例措置（以下「倉庫税制」という。）が10年を経過したことより、見直しを行う。②及び③については、新設とする。</p> <p>※①について、現行の物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の認定を受けた者について所要の経過措置を設けることとする。</p>		
関係条文	<p>地方税法附則第15条第1項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地方税法施行令附則第11条第1項～第3項</li> <li>・ 地方税法施行規則附則第6条第1項～第8項</li> </ul> <p>・ 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律 第2条、第4条、第5条、第7条</p>		
減収見込額	[初年度]	0（－）	[平年度] ▲805.1（－）
	[改正増減収額]	－	（単位：百万円）
要望理由	<p>（（1）政策目的） 物流分野における労働力不足、より一層の地球温暖化対策の必要性等、昨今の物流をめぐる社会情勢の変化に対応するため、省労働力型の物流体系を構築し、もって我が国の産業や国民生活に必要な物流機能の安定的かつ持続的な確保を図る。</p> <p>（（2）施策の必要性） 我が国の産業競争力強化や便利で迅速な物流の維持による豊かな国民生活の実現のためには、物流の担い手であるトラックドライバー不足への対応は急務である。我が国の労働力人口が減少していく中、トラックドライバー不足への対応は、労働条件等の改善にとどまらず、省労働力型の物流体系を構築することも必要である。</p> <p>このような背景により、輸送機能と保管機能の連携による輸送フローの効率化、モーダルシフトの更なる推進等を図るため、以下の取組を推進する必要がある。</p>		
		ページ	1—1

「輸送機能と保管機能の連携」について、具体的には、両機能の連携が図られた倉庫（特定輸送保管連携業務施設）の整備を促進し、空車回送、低積載率での輸送、荷待ち時間等の輸送における非効率な課題の解消を図る。こうした課題を解消することは、トラック事業の労働生産性の向上につながるものであり、ひいては環境負荷の低減にも資するものであることから、より一層の対応が求められている地球温暖化対策にもつながるものである。

「都市鉄道等の旅客鉄道を利用した新たな物流システム構築」については、地下鉄をはじめとする都市鉄道や地方鉄道等の旅客鉄道を活用し、貨物輸送を行うことで、従来はトラックを用いて貨物輸送を行っていた区間を鉄道輸送に転換するモーダルシフトを行うものである。それにより、新たにCO<sub>2</sub>排出量削減が可能になることから、低炭素な物流システムの構築が可能となる。

「モーダルシフト促進のための鉄道貨物輸送における輸送障害対策」について、荷主企業が鉄道貨物輸送へ安心してシフトするためには、安定的な鉄道運行の確保が不可欠であるが、現状では、自然災害等により不通となった際の対応に係るJR貨物の体制が十分であるとは言えず、輸送障害のリスクが鉄道へのモーダルシフトを進めるうえでの大きなボトルネックとなっている。そこで、輸送障害時を想定し、輸送波動にも対応可能な運行体制を構築することで、一定程度安定した鉄道貨物輸送の供給が可能となることから、CO<sub>2</sub>排出量削減及び労働力不足対策に資するものである。

これらの整備等促進に当たっては、本租税特別措置を始めとする各種支援措置を講じることで、事業者に施設整備のためのインセンティブを与えることが必要である。

※労働生産性の向上については、平成27年6月に閣議決定された「日本再興戦略」改訂2015においても、少子化対策の必要性を取り上げながら、当面の供給制約への対応の観点として、労働生産性の向上が必要であるとしており、また、「サービス産業チャレンジプログラム」（平成27年4月15日 日本経済再生本部決定）に基づき、サービス産業の労働生産性の伸び率を、2020年までに2.0%とすることを目指すとされている。

本要望に対応する縮減案	—
-------------	---

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総合物流政策大綱</li> <li>・交通政策基本計画</li> </ul> 基本的方針B目標①、②、基本的方針C③、④ <ul style="list-style-type: none"> <li>・政策評価法に基づく政策チェックアップにおける政策体系</li> </ul> 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 政策目標9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う 政策目標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 政策目標29 道路交通の円滑化を推進する	
	政策の達成目標	① <ul style="list-style-type: none"> <li>・新設される営業倉庫全体で政策を実施しない場合と比べて、輸送フローにかかる労働生産性を2%向上させるため、輸送と保管が連携した営業倉庫を、新設倉庫の2割とすることを目標とする。</li> </ul> (参考) <ul style="list-style-type: none"> <li>・「日本再興戦略」改訂2015(平成27年6月30日閣議決定)において、「当面の供給抑制への対応という観点からは、労働生産性の向上により稼ぐ力を高めていくことが必要である」とされている。</li> <li>・サービス産業チャレンジプログラム(平成27年4月15日 日本経済再生本部決定)においては、「サービス産業の労働生産性の伸び率が、2020年までに2%(2013年:0.8%)となることを目指す」とされている。</li> </ul> ②③ <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成32年度までに鉄道による貨物輸送トンキロを221億トンキロにする。(H27.2閣議決定 交通政策基本計画)</li> <li>・国連気候変動枠組条約事務局に提出したわが国の約束草案において、2030年度時点で温室効果ガス排出量について、2013年度比26%減の水準とする目標をたてており、そのなかで運輸部門においては、エネルギー起源二酸化炭素の排出量を28%減の水準とする目標をたてている。</li> </ul>	
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	2年間(平成28年度及び平成29年度)	
	同上の期間中の達成目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送と保管の連携により、輸送フローに係る労働生産性が10%改善する営業倉庫を、新設される営業倉庫の2割とする。</li> <li>・平成29年度末までに鉄道による貨物輸送トンキロを207億トンキロにする。</li> </ul>	
	政策目標の達成状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現行の物流総合効率化法に基づく認定257件(H26年度末)中、3件について輸送施設と保管施設の連携が認められている。</li> <li>・平成26年度の鉄道による貨物輸送トンキロ・・・194.5億トンキロ</li> </ul>	
有効性	要望の措置の適用見込み	① 34件/年 ② 4件/年 ③ 1件(JR貨物)/年	
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	① 特定輸送保管連携業務施設の整備に当たっては、多額の設備投資資金が必要となり、投資の回収にも時間を要するが、当該租税特別措置による課税の繰り延べ効果により、キャッシュフローが改善され、初期投資の負担が軽減することにより、輸送フローの効率化、環境負荷の低減に資する当該施設の整備が促進される。 ② これまで活用してこなかった旅客鉄道を貨物輸送に利用することで、エリア内におけるトラック交通量が減少し、渋滞解消や交通事故の減少だけでなく、CO2排出量の削減やスピード性に優れた貨物輸送の実現が可能となる。しかし、事業を開始するにあたっては、車両費等初期段階での導入コストが高いことや、資金回収までの期間も相当程度見込まれることが事業者にとって大きな障壁となることから、特例措置を講じることで事業者の負担軽減と事業の普及拡大が図られる。 ③ 鉄道へのモーダルシフト促進のために安定的な鉄道運行を確保するためには、輸送障害時を想定して、主要駅での荷物取り下ろし等のために大型荷役機器の増備及び適切な配置が急務となる。しかし、そのためには膨大な設備投資が必要となり、長時間を有することが想定される。当該特例措置を講じることで、短期間での必要機器の配備等が可能となり、鉄道へのモーダルシフトが一層推進される。	
		ページ	1-3

相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	① 輸送と保管の連携が図られた倉庫の整備促進について、国税での特例措置を要望中。 (所得税・法人税の割増償却を5年間10%)																																				
	予算上の措置等の要求内容及び金額	・計画策定経費に係る補助金を予算要求中(58百万円の内数)。 ・貨物用鉄道車両・貨物搬送装置・トップリフター導入経費について補助金を予算要求中(環境省連携事業(41億円の内数))。																																				
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	当該特例措置に係る事業の計画立案段階においては、上記計画策定経費を活用することで、事業への参入の動機付けを行う。事業の初期段階においては、上記設備導入経費を補助することで、導入コストの軽減を図り、普及拡大を促進する。さらに、当該特例措置を活用することにより、設備等の保有リスクの減少が見込まれる。																																				
	要望の措置の妥当性	<p>本件特例措置は、トラックドライバー不足、より一層の地球温暖化対策の必要性等を端緒として明らかとなった物流の非効率を解消するための自発的な取組を後押しするために行うものである。</p> <p>法令に規定された明確かつ形式的な要件に基づいて、これを満たす事業者が等しく税負担軽減措置の適用を受けることが可能であることから、予算の範囲内で対象者が限定的となる補助金等と異なり、適用の可否についての予見可能性が高い点、また、特定輸送保管連携業務施設の整備にあたっては、計画から土地の取得、施設整備まで一定期間を要することから、単年度の予算措置の場合には物流事業者が施設整備計画を立てることが容易ではない点からも本件特例措置には補助金等に比して、手段としての妥当性が認められる。</p> <p>さらに、新たな物流効率化のための計画に基づき取得した事業用資産の保有コスト(固定資産税)に対して課税標準の軽減というインセンティブを付与することは、対象資産の取得を促進し、また、各事業の実効性・継続性も担保されることから、広域物流の効率化に資するものである。これらの事業を推進することができるため、措置として妥当である。</p>																																				
税負担軽減措置等の適用実績	税負担軽減措置等の適用実績	<p>過去の適用実績は以下のとおりである。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>17</th> <th>18</th> <th>19</th> <th>20</th> <th>21</th> <th>22</th> <th>23</th> <th>24</th> <th>25</th> <th>26</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>件数</td> <td>12</td> <td>29</td> <td>51</td> <td>70</td> <td>89</td> <td>85</td> <td>73</td> <td>64</td> <td>55</td> <td>59</td> <td>587</td> </tr> <tr> <td>減税額 (百万円)</td> <td>68</td> <td>294</td> <td>553</td> <td>709</td> <td>912</td> <td>894</td> <td>704</td> <td>623</td> <td>560</td> <td>687</td> <td>6,023</td> </tr> </tbody> </table>	年度	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	計	件数	12	29	51	70	89	85	73	64	55	59	587	減税額 (百万円)	68	294	553	709	912	894	704	623	560	687	6,023
	年度	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	計																										
件数	12	29	51	70	89	85	73	64	55	59	587																											
減税額 (百万円)	68	294	553	709	912	894	704	623	560	687	6,023																											
	「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>固定資産税</p> <p>① 適用総額の種類：課税標準(固定資産の価格) 適用総額：43,625,049千円(平成23年度) 適用総額：33,380,991千円(平成24年度) 適用総額：31,232,062千円(平成25年度)</p> <p>都市計画税</p> <p>① 適用総額の種類：課税標準(固定資産の価格) 適用総額：21,975,415千円(平成23年度) 適用総額：18,204,792千円(平成24年度) 適用総額：19,359,089千円(平成25年度)</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>物流総合効率化法に基づく高度なロジスティクス機能を有する流通業務施設を整備するに当たっては、多額の設備投資資金が必要となるが、物流事業者はその事業特性から収益性が低いいため設備資金が不足しがちである。このような状況の下、租税特別措置によって物流事業者の初期負担を軽減することにより、物流の総合化及び効率化並びに環境負荷低減に資する倉庫等の整備が進んでいるところである。</p> <p>本税制の適用のあった倉庫は大規模な施設であり、本税制の施設の集約化や環境負荷低減における波及効果は非常に大きいといえる。</p>																																				

<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>環境負荷低減等の課題に対応した営業倉庫に対する投資を促進し、延長後の期限である平成28(2016)年度末までの2年間に、CO2排出量を5.8万トン(政策目標を達成するのに今後必要なペース(2.9万トン/年))削減する。</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>現在、目標期間(H27～H28)中のため未集計だが、直近の状況は以下の表のとおり。</p> <table border="1" data-bbox="384 237 1222 394"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>H17</th> <th>H18</th> <th>H19</th> <th>H20</th> <th>H21</th> <th>H22</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th>H25</th> <th>H26</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>件数</td> <td>22</td> <td>29</td> <td>35</td> <td>29</td> <td>18</td> <td>12</td> <td>15</td> <td>17</td> <td>28</td> <td>36</td> <td>241</td> </tr> <tr> <td>CO2排出削減量(t)</td> <td>8,899</td> <td>6,856</td> <td>39,756</td> <td>19,892</td> <td>4,874</td> <td>6,339</td> <td>2,479</td> <td>11,637</td> <td>30,714</td> <td>9,061</td> <td>140,507</td> </tr> </tbody> </table>	年度	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	計	件数	22	29	35	29	18	12	15	17	28	36	241	CO2排出削減量(t)	8,899	6,856	39,756	19,892	4,874	6,339	2,479	11,637	30,714	9,061	140,507
年度	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	計																										
件数	22	29	35	29	18	12	15	17	28	36	241																										
CO2排出削減量(t)	8,899	6,856	39,756	19,892	4,874	6,339	2,479	11,637	30,714	9,061	140,507																										
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>(倉庫業者等が新增設した倉庫等に係る課税標準の特例措置)</p> <p>平成8年度 創設  平成10・12年度 延長  平成14年度 延長 臨港地区の倉庫等でデータ交換システム等を備えていない倉庫等を対象から除外  平成16年度 延長 保税蔵置場・港湾上屋の課税標準を5/6に引下げ  平成17年度 延長 対象施設の要件の見直し・保税蔵置場を対象から除外  平成19年度 延長 港湾上屋については一般港湾運送事業者が取得したものに限定  平成21年度 延長 立地要件に鉄道貨物駅周辺を追加・港湾上屋の課税標準を7/8に引下げ  平成23年度 延長 立地要件の見直し・鉄道駅周辺を対象から除外  対象施設の見直し・物流施設(港湾上屋)を対象から除外  平成25年度 延長 災害要件の追加・貯蔵槽倉庫の規模要件の見直し  平成27年度 延長 対象施設の規模要件の見直し</p>																																				