

平成29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	25	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において整備される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)	<ul style="list-style-type: none"> ・特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） 特定貨物輸入拠点港湾において埠頭を運営する事業者が、政府の補助を受けて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とする特例措置を2年間延長 		
関係条文	<ul style="list-style-type: none"> 地方税法附則第15条第37項 地方税法施行令附則第11条第36項 地方税法施行規則附則第6条第63項 		
減収見込額	[初年度]	－ (0)	[平年度] ー (▲25) (単位：百万円)
減収見込額	[改正増減収額]	ー	
要望理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>大型船に対応した拠点となる港湾機能の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。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>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。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。一方、2016年6月には、新パナマ運河が供用し、船舶の更なる大型化の進展が見込まれている。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認するとともに、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>		
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	<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 1 9 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 7 3 海上貨物輸送コスト低減効果(②国際)</p> <p>○「日本再興戦略 2016」(平成 28 年 6 月 2 日閣議決定)において、「我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、・・・国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じて産業インフラの機能強化を図る・・・。」との記載あり。</p> <p>○総合物流施策大綱(2013～2017)(平成 25 年 6 月 25 日閣議決定)において、「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。」との記載あり。</p> <p>○食糧・農業・農村基本計画(平成 27 年 3 月 31 日閣議決定)において、「海外からの輸入に依存している穀物等の安定供給を確保するため、・・・船舶の大型化に対応した流通基盤の強化等を通じて輸入の安定化や多角化を図る」との記載あり。</p> <p>○エネルギー基本計画(平成 26 年 4 月 11 日閣議決定)において、「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。」との記載あり。</p>
	政策の達成目標	<p>○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。</p> <p>○国際海上貨物輸送に係るコストの低減効果の対平成 25 年度総輸送コスト、約 5%減(平成 32 年度)を実現</p>
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	2 年間(平成 29 年度～平成 30 年度)
	同上の期間中の達成目標	○特定貨物取扱埠頭における企業間連携の促進に資する埠頭運営を、2 港(平成 30 年度)において実現。
	政策目標の達成状況	<p>○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。</p> <p>○釧路港において、平成 27 年 12 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、釧路市長(港湾管理者)が釧路西港開発埠頭(株)を認定。</p> <p>○平成 28 年 2 月には、港湾法第 2 条の 2 に基づき国土交通大臣が釧路港を特定貨物輸入拠点港湾(穀物)に指定。</p> <p>○徳山下松港において、平成 28 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。</p>
有効性	要望の措置の適用見込み	2 件(平成 29 年 12 月に小名浜港が荷役機械を取得予定、平成 30 年 3 月に釧路港が荷役機械を取得予定)
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	<p>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、二次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。</p> <p>しかし、高能率な荷さばき施設等については、整備・維持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、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。</p> <p>本税制特例措置は、特定利用推進計画に基づき整備される高能率な荷さばき施設の維持コストを低減することで、埠頭を運営する民間事業者に対し高能率な荷役機械整備のインセンティブを与えるものであり、本政策目的を達成する上で必要不可欠なものである。</p>
ページ		25—2

	当該要望項目以外の税制上の支援措置	—
相当性	予算上の措置等の要求内容及び金額	<p>○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船に対応した国際物流ターミナルの整備（平成 29 年度予算要求額：港湾整備事業 2,971 億円の内数）</p> <p>○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 29 年度予算要求額：港湾整備事業 2,971 億円の内数）</p>
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	<p>○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</p> <p>○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</p> <p>○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</p>
	要望の措置の妥当性	<p>本税制特例措置は、特定利用推進計画に基づき整備される高能率な荷さばき施設の維持コストを低減することで、埠頭を運営する民間事業者に対し荷役機械の整備促進に寄与するインセンティブを与えるものであり、本政策目的を達成する上で必要不可欠なものである。</p> <p>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。</p>
税負担軽減措置等の適用実績		<p>○平成 25 年度 適用実績無し</p> <p>○平成 26 年度 適用実績無し</p> <p>○平成 27 年度 適用実績無し</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>① 適用総額の種類 課税標準（固定資産の価格）</p> <p>② 適用総額（千円） 0（平成 25、26 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>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、二次輸送への積替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。</p> <p>しかし、高能率な荷さばき施設等については、整備・維持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、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。</p> <p>本税制特例措置による、荷役機械の維持コストの負担軽減を見据え、埠頭を運営する民間事業者により荷役機械の整備促進が図られている。</p>
前回要望時の達成目標		<p>○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。</p> <p>○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。</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>○前回要望時からの達成度：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・釧路港において、平成 27 年 12 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、釧路市長が釧路西港開発埠頭（株）を認定。 ・平成 28 年 2 月には、港湾法第 2 条の 2 に基づき、国土交通大臣が釧路港を特定貨物輸入拠点港湾（穀物）に指定。 ・徳山下松港において、平成 28 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。 ・平成 26 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 1.6% 減（速報値）が実現。 <p>○目標に達していない理由：</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は、港湾整備事業等の実施等により年々コストの低減が図られているが、輸送コストに係る原油価格の変化等の外部要因も影響し目標達成に向けた成果が上がっていないものと考えられる。</p>
これまでの要望経緯		<p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○平成 27 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延長」を要望、延長。</p>