

平成30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	11	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	物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した事業用資産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） 「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。）に基づく物流効率化のための計画（以下「総合効率化計画」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（以下「特定流通業務施設等」という。）に係る特例措置を講ずる。 特例措置の内容 改正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事業者が、同計画に基づき取得した特定流通業務施設等について、以下の特例措置を講ずる。 <ul style="list-style-type: none"> ① 輸送と保管の連携が図られた倉庫の整備促進 <ul style="list-style-type: none"> 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 附属機械設備（到着時刻表示装置等）に係る固定資産税の課税標準を5年間3/4 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 <ul style="list-style-type: none"> JR貨物以外の鉄道事業者等が取得する貨物用鉄道車両に係る固定資産税の課税標準を5年間2/3（※中小鉄軌道事業者は5年間3/5） 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 	
関係条文	<p>地方税法附則第15条第1項 地方税法施行令附則第11条第1項～第4項 地方税法施行規則附則第6条第1項～第11項 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7条</p>	
減収見込額	<p>[初年度] - (▲305.5) [平年度] - (▲1,525.1) [改正増減収額] ▲200 (単位：百万円)</p>	
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 近年、急速な通販物流の進展や、企業によるジャストインタイムの物流管理等を背景とした多頻度少量輸送や時間指定、当日配送など、物流に対する要求水準の高まる一方、トラックドライバーをはじめとする物流の担い手不足が顕在化している。最近では、物流事業者単体では高度化する物流を支えきれず、物流が停滞する事態も生じ始めている。 我が国の産業競争力の確保や豊かな国民生活の実現のためには、トラックドライバーをはじめとする物流の担い手不足・長時間労働の是正への対応が急務であり、その対応に当たっては、労働人口が減少していく中、労働条件等の改善にとどまらず、物流関係者の連携による省労働力型の物流体系の構築や旅客鉄道を活用した貨物輸送など、新たな枠組みを構築することが不可欠である。 このような社会情勢の変化に対応するため、流通業務の総合化及び効率化を促進する法律（物流総合効率化法）の改正（平成28年10月施行）により、輸送機能と保管機能の連携が図られた倉庫（特定流通業務施設）の整備を伴う総合効率化計画の認定要件として、従来の「輸送フローの改善による環境負荷の低減」のほか、「2以上の者の連携」や「トラックの荷待ち時間の削減」等の取組を追加した。これらの取組を実効的に推進するため、同法の認定を受けた倉庫等を新たに取得した場合については、税制特例措置によるインセンティブを付与しているところ。 物流事業者の労働生産性向上については、平成29年6月に閣議決定された「未来投資戦略2017」において、「総合物流施策大綱」の推進を通じて「2020年までに物流事業者の労働生産性を2割程度向上させるなど、生産性革命の実現を図る」とされている。 また、「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」（平成29年7月28日閣議決定）においては、「ドライバーを輸送業務に特化させるとともに、輸送の回転率を上昇させることにより、時間当たり</p>	
	ページ	11-1

	<p>の生産性や収益性を向上させる必要がある。このため、トラック予約受付システム（中略）の導入（中略）を通じた荷待ち時間・荷役時間の短縮を促進する。」としている。また、「物流総合効率化法の枠組みも活用し、高速自動車国道のインターチェンジ周辺等、物流の結節点として効果的な立地への物流施設の誘導を促進するとともに、トラック予約受付システムの導入やトラック営業所の併設等の物流事業者間の連携を促進することにより、物流の円滑化を図る。併せて、老朽化した物流施設について、更新・高機能化を推進することによって、物流事業の生産性向上に資するような物流施設の整備を促進する。」としている。</p> <p>さらに「働き方改革実行計画」（平成 29 年 3 月 28 日 働き方改革実現会議決定）においては、「トラック運送事業においては、（中略）荷待ち時間の削減等に対する荷主の協力を確保するために必要な措置、支援策を実施する。」としている。</p> <p>このように、政府として、物流生産性の向上、物流の効率化、トラックドライバー不足への対応等の課題に対して全力で取り組むこととしている中で、本措置は、倉庫業者を中心とした物流関係者の連携により、これらの課題の解決に資するものであり、引き続き措置する必要がある。</p>
<p>本要望に対応する縮減案</p>	<p>-</p>

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"> 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 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	<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"> 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、輸送フローに係る労働生産性を2%向上させるため、輸送と保管が連携した営業倉庫（特定流通業務施設）を、新設倉庫の2割とすることを目標とする。 (参考) 「未来投資戦略2017」（平成29年6月9日閣議決定）では、物流事業の労働生産性向上の観点から、「総合物流施策大綱」の推進を通じて、「2020年までに物流事業者の労働生産性を2割程度向上させるなど、生産性革命の実現を図る。」としている。 「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2.0%（2013年：0.8%）となることを目指す」とされている。 <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"> 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。（交通政策基本計画（平成27年2月閣議決定）） 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立てており、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立てている。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	2年間（平成30年度及び平成31年度）
	同上の期間中の達成目標	<p>① 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（特定流通業務施設）を、新設される営業倉庫の2割とする。</p> <p>② 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。</p>
	政策目標の達成状況	<p>① 平成28年度に新設・増設された営業倉庫数のうち、同法の規模要件を満たした営業倉庫の棟数は72棟である。また、同法の認定を受けたものは19件（同年度に新設・増設された営業倉庫の約3割）である。このうち、本措置の対象件数は7件（同約1割）である（認定件数19件のうち12件は、本措置の要件を満たさない。）。</p> <p>② 同計画の初年度である平成26年度以降、景気回復や円安等に伴い国内生産が好調に推移したほか、トラックドライバー不足の影響もあり、輸送量は順調に推移しているが、平成28年度は、熊本地震や北海道での台風災害等の影響により微減し、平成28年度実績で197億トンキロとなっている。</p>
有効性	要望の措置の適用見込み	<p>① 30件/年</p> <p>② 2件</p>
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	<p>① 特定流通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る一方、投資の回収にも時間を要するため、本措置の効果により、初期投資の負担が軽減され、キャッシュフローの改善につながるとともに、トラック予約受付システム等を導入するインセンティブとなる。</p> <p>本措置を適用する要件として、2以上の者の連携による取組を求めることで、輸送フローの効率化が実現し、トラックの荷待ち時間の削減、環境負荷の低減に資する特定流通業務施設の整備が促進される。</p> <p>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。</p>
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	<p>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%）。</p> <p>② なし</p>

<p>予算上の措置等の要求内容及び金額</p>	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定経費等に係る補助金を予算要求中（モーダルシフト等推進事業）（86百万円の内数）。 		
<p>上記の予算上の措置等と要望項目との関係</p>	<p>本措置に係る事業の計画立案段階において、上記計画策定経費に係る補助金を活用することにより、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。</p>		
<p>要望の措置の妥当性</p>	<p>本措置は、物流総合効率化法の認定事業者が、同法の認定を受けた総合効率化計画に基づき、倉庫等を新たに取得した場合に限定していることから、省労働力型の物流体系を構築するためのインセンティブを与えるという政策目的に照らして、適切かつ必要最低限の措置であるといえる。</p> <p>また、本措置は、法令に規定された明確かつ形式的な要件に基づいて、要件を満たす事業者が等しく本措置の適用を受けることが可能である。このため、</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 予算の範囲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こと ② 特定流通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ため、単年度の予算措置の場合、事業者が施設整備計画を立てることが容易ではないこと <p>から、補助金等と比較して手段としての妥当性が認められる。</p> <p>さらに、物流総合効率化法の認定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>		
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="898 864 1018 909">ページ</td> <td data-bbox="1018 864 1532 909">11-4</td> </tr> </table>	ページ	11-4
ページ	11-4		

税負担軽減措置等の適用実績	① 輸送と保管の連携が図られた倉庫の整備促進																																			
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</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>27</th> <th>28</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>件数</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>63</td> <td>66</td> <td>675</td> </tr> <tr> <td>減税額 (百万円)</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>848</td> <td>867</td> <td>7,357</td> </tr> </tbody> </table> <p>※地方運輸局長が発行した「新設・増設倉庫証明書」に基づき推計。</p>	年度	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	計	件数	51	70	89	85	73	64	55	59	63	66	675	減税額 (百万円)	553	709	912	894	704	623	560	687	848	867
年度	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	計																									
件数	51	70	89	85	73	64	55	59	63	66	675																									
減税額 (百万円)	553	709	912	894	704	623	560	687	848	867	7,357																									
	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 実績なし																																			
「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 輸送と保管の連携が図られた倉庫の整備促進 (固定資産税) 適用総額の種類：課税標準（固定資産の価格） 適用総額：31,232,062千円（平成25年度） 適用総額：30,593,540千円（平成26年度） 適用総額：31,572,432千円（平成27年度） (都市計画税) 適用総額の種類：課税標準（固定資産の価格） 適用総額：19,395,089千円（平成25年度） 適用総額：20,325,153千円（平成26年度） 適用総額：20,072,176千円（平成27年度）</p> <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 実績なし</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)	本措置は、認定事業者が、物流総合効率化法の認定を受けた総合効率化計画に基づき倉庫等を新たに取得した場合に、物流関係者による連携の推進、輸送フローの効率化によるトラックの荷待ち時間の削減、環境負荷の低減等の総合効率化計画に定められた取組を実行するためのインセンティブを与えるものである。このため、物流生産性の向上、物流効率化・省力化等の本措置の目的を達成するために効果的である。																																			
前回要望時の達成目標	<p>① 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、輸送フローに係る労働生産性を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。 (参考) ・ 「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2.0%(2013年:0.8%)となることを目指す」とされている。</p> <p>② 4件/年</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>① 平成28年度に新設・増設された営業倉庫数のうち、同法の規模要件を満たした営業倉庫の棟数は72棟である。また、同法の認定を受けたものは19件(同年度に新設・増設された営業倉庫の約3割)であり、このうち、本措置の対象件数は7件(同約1割)である(認定件数19件のうち12件は、本措置の要件を満たさない)。 一方で、平成28年度における本措置の対象件数が7件にとどまった理由は、 ・ 平成28年10月1日に改正物流総合効率化法及び本措置(新制度)が施行され、この要件として、「トラック予約受付システム」が追加されたところ、同システムは、導入初期の段階であり、新しい取組として、物流業界への周知を進める途上にあること ・ 物流施設におけるトラックの荷待ち時間は、物流施設側の責任ではなく、あくまでもトラック側・荷主側の問題として捉える傾向が強く、施設側の費用負担により、荷待ち時間を削減しようとする考えが乏しかったこと ・ 改正物流総合効率化法の認定要件として、「2以上の者の連携」を追加したが、元来、物流業界では、同業他社は競争相手であるとの考えが強く、連携することに対する理解が進まなかったこと等 が考えられる。 改正物流総合効率化法の施行から半年以上が経過し、本措置による支援も含め、新制度が物流業界に浸透してきており、平成29年度は、平成29年8月15日時点で、さらに10件以上の認定が見込まれている。</p> <p>② 貨客混載事業については案件形成に努めているものの、これまでにない新しい物流システムを構築することでもあり、少しずつ取組が出てきている一方で、設備の導入を伴うような比較的大規模の大きな取組においては、荷量の確保及び荷主と鉄道事業者とのマッチン</p>																																			
	ページ 11-5																																			

グはもちろんのこと、荷量が多い箇所は必然的に人口の多い地域でもあり、限られたダイヤの中での積み込み時間の確保や旅客ホーム上及び貨物運搬導線上の安全の確保等の課題があり、これらの問題の解決には時間が必要であるため。

これまでの要望経緯	① 輸送と保管の連携が図られた倉庫の整備促進
	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
	平成 28 年度 延長 2 以上の者の連携等、改正物流総合効率化法の見直し
	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
	平成 28 年度 創設