

平成25年度税制改正（地方税）要望事項

（ 新設 ・ 拡充 ・ 延長 ・ その他 ）

| | | |
|-------------|--|------------|
| No | 3 | 府省庁名 国土交通省 |
| 対象税目 | 個人住民税 法人住民税 住民税(利子割) 事業税 不動産取得税 固定資産税 事業所税 その他(都市計画税) | |
| 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創設 | |
| 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） 資源・エネルギー等の広域的・効率的な海上輸送ネットワークの拠点となる埠頭を運営する民間事業者が、国の無利子貸付を受けて平成27年3月31日までに取得する企業間連携の促進に資する荷さばき施設等（アンローダー、ベルトコンベア、調整用サイロ、野積み場等）</p> <p>・ 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1/2とする。</p> | |
| 関係条文 | [] | |
| 減収見込額 | (初年度) ▲11(－) (平年度) ▲79(－) (単位:百万円) | |
| 要望理由 | <p>(1) 政策目的 中国等の急速な経済成長による需要増等を背景に、資源・エネルギー等の価格が高騰しており、所得の海外流出が懸念されている。このような中で、一括大量輸送によるスケールメリットを活かすべく、世界的にバルク(※)船の大型化が進展しており、中国等近隣諸国では大型バルク船に対応した港湾が急速に整備されている。しかしながら、当該物資を取り扱う我が国の港湾のほとんどが大型バルク船に対応できておらず、輸送コストが嵩み、所得の海外流出が生じている。</p> <p>また、当該物資の我が国全体の需要は大きいものの、荷主企業が分散して立地しており、それぞれの需要は小さいため、個々の企業単位では船舶の大型化のメリットが出にくい構造となっており、結果として非効率な輸送体制となっている。</p> <p>このままでは、相対的に不利な事業環境による国内立地産業の競争力の低下、所得の海外流出、調達先が多様化できない事による価格交渉力の低下等が懸念される。</p> <p>従って、当該物資の安定的かつ安価な輸入に貢献し、雇用と所得の維持・創出を目指すため、拠点となる港湾において大型バルク船に対応した機能を確保するとともに、共同配船等の企業間連携の促進を図り、広域的・効率的なバルク輸送ネットワークを形成することが急務である。そのため、当該ネットワークの拠点となる埠頭において、企業間連携の促進に資する埠頭運営を実現する。</p> <p>※バルク(貨物)・・・石炭等の包装されずにそのまま船積みされる貨物</p> | |
| 本要望に対応する縮減案 | 外貿埠頭公社が特定用途港湾施設の用に供する固定資産に係る特例措置について、H24年度で廃止する。(平成25年度以降、増収見込額283百万円) | |

| | | |
|-----|------------------------|--|
| 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 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> <ul style="list-style-type: none"> ・「日本国内投資促進プログラム」（平成22年11月29日国内投資促進円卓会議（議長：経産大臣）策定）において、「安価で効率的な物流インフラの充実は、企業立地の大前提である。世界的な物流の急拡大や輸送技術の高度化の流れの中、・・・、港湾等の物流インフラを世界水準に整備していく。また、道路・港湾等ハード面、航空・海上輸送ネットワークなどに関する規制・制度改革を含めたソフト面の両面から物流インフラの強化を図る。」とされており、重点施策として「ソフト面として・・・港湾関係税制の活用や港湾のハブ機能強化（・・・民間の知恵と資金を活用した港湾経営の効率化・・・）等による・・・港湾の競争力強化・・・を推進し、物流ネットワークの競争力強化を図る。」と位置づけられているところ。 ・「日本再生戦略」（平成24年7月31日閣議決定）工程表において、2012から2015年度に実施すべき事項として「国際バルク戦略港湾における主力輸送船舶の満載での入港に対応」と記載。 ・「『持続可能で活力ある国土・地域づくり』に向けた主要政策」（国土交通省：平成24年7月31日公表）の工程表において、2012から2015年度に実施すべき事項として「国際バルク戦略港湾における主力輸送船舶の満載での入港に対応等、総合的な対策の実施」と記載。 ・「産業構造ビジョン2010」（経済産業省：平成22年6月3日公表）において、「IV. 日本の産業を支える横断的施策」における「1. 日本のアジア拠点化総合戦略」において、国際戦略港湾の競争力強化に向けたバルク船の大型化への対応投資の集中実施等について記載。 ・「『食』に関する将来ビジョン」（農林水産省：平成22年12月21日「食」に関する将来ビジョン検討本部決定）において、「プロジェクト10 総合的な食糧安全保障の確立」の取組内容として、「港湾等の物流インフラの確保」について記載。 |
| | 政策の達成目標 | <ul style="list-style-type: none"> ・バルク輸送ネットワークの拠点となる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27年3月31日まで |
| | 同上の期間中の達成目標 | <ul style="list-style-type: none"> ・バルク輸送ネットワークの拠点となる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 | — |
| 有効性 | 要望の措置の適用見込み | 4件 |
| | 要望の措置の効果見込み（手段としての有効性） | <p>本税制特例措置は、当該施設の保有コストを低減することで、企業間連携の促進を図るための施設整備に対するインセンティブを与えるものであり、企業間連携の促進に資する埠頭運営の実現が図られるため、政策目的の実現に対して本税制特例措置は有効である。</p> <p>また、企業間連携の促進に資する埠頭運営の実現は、広域的・効率的なバルク輸送ネットワークの形成による資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入に貢献するものである。</p> |
| 相当性 | 当該要望項目以外の税制上の支援措置 | — |

| | | |
|------------------------------------|--|--|
| | <p>予算上の措置等の要求内容及び金額</p> | <p>○ バルク輸送ネットワークの拠点となる大型バルク船に対応した国際物流ターミナルの整備 ○ バルク輸送ネットワークの拠点となる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無利子貸付</p> |
| | <p>上記の予算上の措置等と要望項目との関係</p> | <p>○国際物流ターミナルの整備：大型輸送船の入港を可能にし、拠点としての機能を確保する。 ○無利子貸付：施設整備にあたっての資金繰りを支援、企業間連携の促進に資する施設整備を促進 ○本税制特例措置：施設の保有に係るコスト低減を通じ、企業間連携の促進に資する施設整備を促進</p> |
| | <p>要望の措置の妥当性</p> | <p>本税制特例措置は、施設の保有コストを低減することで、企業間連携の促進を図るための施設整備に対するインセンティブを与えるものであり、企業間連携の促進に資する埠頭運営の実現には、必要不可欠である。 また、当該事業者は、高性能な荷さばき施設等の整備を行い、荷さばきスピードの向上、集荷、運営コスト削減等に取り組み、企業間連携の促進に資する埠頭運営を行うものであるが、その効果は当該事業者のみならず、広くバルク輸送ネットワーク全体に裨益するものであり、ひいては資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入に貢献するものである。 また、対象施設は、大型バルク船に対応した埠頭を運営する民間事業者が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> |
| <p>税負担軽減措置等の適用実績</p> | <p>—</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>—</p> | |
| <p>前回要望時の達成目標</p> | <p>—</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>—</p> | |
| <p>これまでの要望経緯</p> | <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>ページ</p> | <p>3—3</p> | |