

平成31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	23	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	国際戦略港湾及び国際拠点港湾の港湾運営会社が取得した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）	<p>・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） 国際戦略港湾及び一定の要件を満たす国際拠点港湾の港湾運営会社が国の無利子貸付又は補助を受けて取得した一定のコンテナ埠頭における荷さばき施設等</p> <p>・ 特例措置の内容 取得後10年間、当該施設に係る固定資産税・都市計画税の課税標準額を ①国際戦略港湾（京浜港、大阪港、神戸港）における資産 1/2 ②一定の要件を満たす国際拠点港湾（苫小牧港、仙台湾港、新潟港、清水港、名古屋港、四日市港、広島港、関門港、博多港）における資産 2/3 とする特例措置を2年間延長。</p>		
関係条文	<p>地方税法附則第15条第27項 地方税法施行令附則第11条第28項及び第29項 地方税法施行規則附則第6条第50項、第51項及び第52項</p>		
減収見込額	<p>[初年度] — (▲201) [平年度] — (▲215) [改正増減収額] — (単位：百万円)</p>		
要望理由	<p>(1) 政策目的 港湾運営会社による設備投資の促進及び民の視点での港湾運営の促進を通じて、我が国港湾の国際競争力を強化することにより、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大し、もって我が国の産業立地競争力の強化を図る。</p> <p>(2) 施策の必要性 近年、コンテナ船の更なる大型化や船社間のアライアンス化の進展等により、国際基幹航路の寄港地の絞り込みが進んでおり、我が国への国際基幹航路の寄港の減少に歯止めがかからない状況となっている。国際基幹航路の寄港が失われると、物流コストの増大により産業立地競争力が低下し、国民の所得や雇用にも大きな影響を与えることとなる。国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るためには、我が国港湾の国際競争力を強化する必要があり、国による大水深岸壁の整備だけでなく、効率的な港湾運営等を進める必要があることから、国際戦略港湾等において民の視点での港湾の一体運営を行う港湾運営会社制度が設けられたところである。 港湾運営会社は、効率的な港湾運営を進めるために、港湾管理者に代わって大型化した船舶に対応するために荷さばき施設等の増設を行う、高能率の荷さばき施設等を整備して荷さばきスピードを向上させる等、民の視点での港湾運営を行うことにより、港湾コストの低減を図っていくことが求められているところである。 効率的な港湾運営を促進するとともに、港湾運営会社による設備投資を促進するためには、本特例措置が不可欠である。</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 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> <p>業績指標 76 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数</p> <p>○ 「経済財政運営と改革の基本方針 2018」（平成30年6月15日閣議決定）において、「社会資本整備重点計画」等に基づき、成長力を強化する分野に社会資本整備を戦略的に重点化し、安定的・持続的な公共投資を推進する。2020年東京オリンピック・パラリンピック後の成長の基盤として、・・・国際戦略港湾・・・などを整備するとともに、広域的な高速交通ネットワークの早期整備・活用を通じた内外の人流や物流の拡大を図る。」との記載あり。</p> <p>○ 「未来投資戦略 2018」（平成30年6月15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・活用を通じた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（2017年度～2020年度）」（平成29年7月28日閣議決定）において、「国際コンテナ戦略港湾において、我が国への基幹航路の維持・拡大を図るため、・・・国も出資した港湾運営会社による一体的かつ効率的な港湾運営・・・を推進する。」との記載あり。</p>
	政策の達成目標	<p>○ 国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の直航サービスを充実する。</p> <p>○ 国際戦略港湾の全て及びコンテナ取扱量が上位（10万TEU程度）の国際拠点港湾の2/3において、港湾運営の民営化を実現する。</p>
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	○ 2年間（平成31年度～平成32年度）
	同上の期間中の達成目標	<p>○ 国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の直航サービスを充実する。</p> <p>○ 民営化が実現していない国際拠点港湾4港のうち、少なくとも1港において民営化を実現する。</p>
政策目標の達成状況	<p>○ 平成29年度時点で、欧州基幹航路については週2便を維持、北米基幹航路についてはデイリー寄港を維持している。また、中南米航路は週5便、中東・南アジア航路は週1便、アフリカ航路は週1便、豪州航路は週4便となっている。</p> <p>○ 平成29年度までに、国際戦略港湾の全て（京浜港、大阪港、神戸港）及びコンテナ取扱量が上位の国際拠点港湾9港中5港（名古屋港、四日市港、新潟港、博多港、広島港）で港湾運営の民営化が実現した。</p>	
有効性	要望の措置の適用見込み	○ （平成31年度）176件、（平成32年度）189件
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	<p>○ アジア諸外国の港湾との激しいコスト競争の中にある現状において、国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るためには、港湾運営への民の視点の導入や高能率の荷さばき施設等の整備により港湾運営を効率化し、我が国港湾における港湾コストを低減させることが必要である。このため、港湾運営の民営化及び港湾運営会社による高能率の荷さばき施設等の整備を促進する必要がある。</p> <p>港湾運営会社がこのような施設整備を行うためには、多額の取得費用に加え、多額の維持費用を負担するだけの資金的余裕があることが必要である。しかし、港湾コストの低減を求められる港湾運営会社にとって、必要な資金を確保するために施設利用料の値上げを行うことは困難である。また、上記のとおり多額の費用負担が生じることから、インセンティブ無しでは、港湾運営の民営化が阻害されかねない。</p> <p>このため、港湾運営会社による設備投資を促進するとともに、港湾運営の民営化を促進することで港湾コストの低減を図るためには、整備した荷さばき施設等の維持費用を軽減させる本特例措置がきわめて有効である。</p>
ページ		23—2

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	○ 無利子貸付：平成31年度予算要求額 港湾整備事業 3117億円の内数 ○ 港湾機能高度化施設整備費補助：平成31年度予算要求額 港湾整備事業 3117億円の内数
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	以下の役割分担を行っている。 ○ 無利子貸付：施設を取得する際の資金繰りを支援し、施設整備を促進 ○ 港湾機能高度化施設整備費補助：施設の取得に係るコストを低減し、施設整備を促進 ○ 本特例措置：施設の維持に係るコストを低減し、施設整備を促進 ○ 国による港湾運営会社への出資（平成26年度予算5億円（阪神港）、平成27年度予算5億円（京浜港））：国、港湾管理者、民間の協働体制の構築、施設整備を促進
	要望の措置の妥当性	○ 本特例措置は、港湾運営会社に対して、施設の維持コストの低減を行うことにより、荷さばき施設等の設備投資や民の視点での港湾運営のインセンティブとなるものであり、我が国港湾の国際競争力強化のためには必要不可欠なものである。
税負担軽減措置等の適用実績	平成25年度 適用実績なし 平成26年度 53百万円 28件 平成27年度 106百万円 113件 平成28年度 168百万円 138件 平成29年度 169百万円 155件	
	「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	①適用総額の種類 課税標準（固定資産の価格） ②適用総額（千円） (固定資産税) (都市計画税) 2,128,679（平成26年度） 0（平成26年度） 4,924,760（平成27年度） 0（平成27年度） 6,495,776（平成28年度） 277,536（平成28年度）
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）	○ 本特例措置により、荷さばき施設等の維持費用が軽減されるため、港湾運営会社による高能率の荷さばき施設等の整備が進んでいる。また、本特例措置による費用負担の軽減がインセンティブとなり、港湾運営の民営化も進んでいる。	
前回要望時の達成目標	○ 平成30年度までに、国際コンテナ戦略港湾に寄港する欧州基幹航路を週3便に増やすとともに、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。 ○ 民営化が実現していない国際拠点港湾5港のうち、少なくとも1港において民営化を実現する。	
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】 ○ 平成29年度時点で、欧州基幹航路については週2便を維持、北米基幹航路についてはデイリー寄港を維持している。 ○ 前回要望時、民営化が実現していなかった国際拠点港湾5港（苫小牧港、仙台湾港、清水港、広島港、関門港）のうち、広島港で平成29年2月に港湾運営の民営化が実現した。 【目標に達していない理由】 ○ コンテナ船の更なる大型化や船社間アライアンスの再編（平成29年4月より4大アライアンスが3大アライアンスへ再編・集約）が推進し、国際基幹航路の寄港地の絞り込みがますます激しくなっているため。	
これまでの要望経緯	○ 平成23年度創設、平成25年度、平成27年度及び平成29年度延長	
ページ	23—3	