

令和2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	7		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 固定資産税 事業所税 その他（特別とん譲与税）		
要望項目名	国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るための特別とん税に係る軽減措置の創設		
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）</p> <p>特別とん税は、外国貿易船が我が国の開港に入港した際に「純トン数」を課税標準として徴収される国税であり、特別とん譲与税法の規定に基づき、港湾所在市町村に全額譲与されている。</p> <p>・ 特例措置の内容</p> <p>国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るため、国際基幹航路（欧州・北米・中南米・アフリカ）を運航する外資コンテナ貨物定期船が国際戦略港湾（京浜港、阪神港及び港湾法附則第31項の規定による名古屋港、四日市港）に入港した場合に係る特別とん税について、所要の措置を講じる。</p>		
関係条文	<p>・ 特別とん税法</p> <p>・ 特別とん譲与税法</p>		
減収見込額	<p>[初年度] ▲272（－） [平年度] ▲466（－）※船舶の大型化の進展等により税収は次第に回復 [改正増減収額] － （単位：百万円）</p> <p>・ 上記は、特別とん税について、税率を現行の1/2とした場合の影響額を記載している。</p>		
要望理由	<p>（1）政策目的</p> <p>国際基幹航路を運航する外資コンテナ貨物定期船に係る特別とん税について、所要の措置を講じることにより、我が国への入出港等に係るコストを軽減し、国際基幹航路の維持・拡大を図る。これにより、企業の立地環境を向上させ、我が国産業の国際競争力を強化する。</p> <p>（2）施策の必要性</p> <p>①現状</p> <p>国土交通省では、国際基幹航路の寄港の維持・拡大による我が国の国際競争力強化のため、所要の予算を措置の上、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱からなる「国際コンテナ戦略港湾政策」に取り組んでいるところ。</p> <p>しかしながら、世界的なコンテナ船の大型化、船社間のアライアンスの再編に伴って、国際基幹航路の寄港地の絞り込みが進展しており、政策目標のうち、北米基幹航路のデイリー寄港は現時点では維持できているものの、欧州基幹航路の週3便への増便は実現できていない状況となっている。</p> <p>②問題点</p> <p>当該港湾に寄港する際のコストが低廉であることが、船社が国際基幹航路における寄港地を選択する上での判断材料となっている。しかしながら、我が国の国際戦略港湾においては、釜山港を始めとする近隣諸国の競合港と比較して、入出港等に係る船舶関係コストが高くなっており、コスト面において劣後している。</p>		
		ページ	7—1

	<p>③改正の方向性</p> <p>これまで、港湾管理者による入港料の低減措置など、船舶関係コストの低減に向けた取組を関係者が一体となって進めているものの、未だ近隣諸国の競合港の水準には及んでおらず、更なる取組の強化が必要。</p> <p>とりわけ、我が国における現状の（とん税・）特別とん税制度については、国際基幹航路に投入されるコンテナ船にとって不利な制度となっており、近隣諸国の競合港とのコスト差を拡大させる要因となっている。</p> <p>今後、更なる船舶の大型化など港湾・海運を取り巻く状況の変化により一層寄港地が集約される見通しとなっており、この競争に勝ち抜くためにも、釜山港を始めとする近隣諸国の競合港に対抗できる船舶関係コストを実現するための施策を早急に講じる必要がある。</p> <p>このため、国際基幹航路を運航する外貿コンテナ貨物定期船が国際戦略港湾に入港した場合に係る（とん税・）特別とん税について、所要の措置を講じることにより、近隣諸国の競合港に対抗できる船舶関係コストの実現を図り、予算措置等による他の各施策と一体となって「国際コンテナ戦略港湾政策」を一層推進させ、大型コンテナ船の寄港を促進し、もって我が国への国際基幹航路の寄港のさらなる維持・拡大を目指す。</p> <p>なお、本措置は、国際基幹航路を運航する外貿コンテナ貨物定期船が国際戦略港湾に入港した場合に限って適用するものであることから、必要最低限の内容となっている。</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	「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」 「業績指標 77 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数」
	政策の達成目標	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。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	恒久措置
	同上の期間中の達成目標	①欧州航路：週2便以上を維持（毎年） ②北米航路：デイリー寄港を維持（毎年） ③中南米・アフリカ・豪州航路：国際コンテナ戦略港湾全体で3方面・週12便以上を維持（毎年）
	政策目標の達成状況	—
有効性	要望の措置の適用見込み	480件
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	本措置は、船社が国際基幹航路における寄港地を選択する上での判断材料となっている、「当該港湾に寄港する際のコスト」の低減に向けた取組であり、予算措置等による他の各施策と一体となって「国際コンテナ戦略港湾政策」を一層推進させることで、我が国への国際基幹航路の寄港のさらなる維持・拡大が期待される。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	とん税・特別とん税について同様の措置を財務省関税局あて要望中。
	予算上の措置等の要求内容及び金額	国際基幹航路の寄港の維持・拡大による我が国の国際競争力強化のため、所要の予算を措置の上、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱からなる「国際コンテナ戦略港湾政策」に取り組んでいる。 ・国際コンテナ戦略港湾への「集貨」 ・国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」 ・国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」 (大水深コンテナターミナル等の整備、AIターミナルの構築による生産性革命) 令和2年度概算要求額： 国際コンテナ戦略港湾政策の推進 国費 630億円の内数
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	上記の3本柱のうち、国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」に資する取組として、コスト軽減に向けた今般の税制措置を要望し、予算措置の各施策と一体となって、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を目指すもの。
	ページ	7-3

	<p>要望の措置の 妥当性</p>	<p>国際基幹航路が維持されない場合には、最も安価で短時間の直行基幹航路が減るというサービス水準の低下により、ユーザーである荷主企業の物流コストの増加やリードタイムの長期化、在庫や必要キャッシュフローの増加等を招き、我が国産業の国際競争力が著しく低下することとなる。これは最悪の場合、立地環境の悪化による企業の海外流出を招き、雇用機会の喪失や国民所得の海外流出につながる恐れがあるため、現状の国際基幹航路が維持されない場合の我が国への影響を鑑みると、国際基幹航路の維持・拡大に資する措置を適切に講じることが肝要であり、我が国の国際競争力強化の観点からも妥当性のあるものと考えている。</p> <p>なお、とん税・特別とん税収額は一時的に減収となるものの、今後、さらなる船舶の大型化の進展等により、税収額が現在の水準以上に回復することが見込まれる。</p>
--	-----------------------	---

<p>税負担軽減措置等の 適用実績</p>	<p>—</p>
<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>	<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>本措置について令和元年度税制改正に向けた創設要望を行ったところ、関税・外国為替等審議会より以下内容の答申がなされており、引き続き令和2年度税制改正に向けて要望を行うものである。</p> <p>～関税・外国為替等審議会での答申内容～ 「国土交通省より提出された国際コンテナ戦略港湾に係る税制措置（とん税・特別とん税）の要望については、国際コンテナ戦略港湾政策における位置付け、税制措置による効果や財政収入への影響等を考慮した上で、平成32年度改正に向けて、引き続き検討することが適当である。」</p>