

平成24年度税制改正（地方税）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 事業税（外形） 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	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	
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>国際バルク戦略港湾※1において、複数企業によるターミナルの一体化や企業連携による共同調達を図ることを目的としてバルク埠頭を運営する「港湾運営会社」または「ターミナル会社」が新たに取得する荷さばき施設等※2に係る特例措置。</p> <p>※1 国際バルク戦略港湾 需要動向や輸送船舶の大型化動向などを勘案して対象品目とされた穀物、鉄鉱石、石炭の3品目について「選択と集中」により投資や政策を集中してバルク貨物の拠点とする港湾。以下の10港を選定。 穀物：釧路港、鹿島港、名古屋港、水島港、志布志港 鉄鉱石：木更津港、福山港、（水島港） 石炭：小名浜港、徳山下松港、宇部港</p> <p>※2 荷さばき施設等 アンローダー、ベルトコンベア、共同サイロ、野積み場等を想定</p> <p>・ 特例措置の内容</p> <p>固定資産税・都市計画税：（対象）家屋・償却資産（平成24年度～平成25年度取得分） （特例措置）課税標準1/2、取得後10年間</p>	
関係条文	地方税法附則 第15条 第35項	
減収見込額	（初年度） ▲7. 2 （一） （平年度） ▲78. 3 （一） （単位：百万円）	
要望理由	<p>（1）政策目的</p> <p>資源、エネルギー、食料といった国際バルク貨物の需給が逼迫し、世界的な資源獲得競争が起こりつつある中で、大型船舶の活用等により、アジア主要港湾と比べて遜色のない輸送コスト・サービスを実現し、それにより我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源・エネルギー・食料等の物資を安定的かつ安価な供給を可能とすることにより、我が国産業の国際競争力や国民生活に必要な不可欠な食糧の安定供給を確保する。</p> <p>（2）施策の必要性</p> <p>世界経済のグローバル化とアジアを中心とした新興国の経済成長により、物流も世界的な増大が見込まれている。この成長を積極的に取り込み、諸外国との交流・交易を活発に展開していくことは、我が国経済を成長、発展させていくうえで不可欠である。その際、物流にかかわるインフラを、どれだけ効率的で使い勝手の良いものにできるかは、大きな鍵となっている。特に、資源・エネルギー・食糧等の物資については、世界の人口が増大する中で、国際的な獲得競争が激化しており、今後とも安定的かつ安価に供給することは、我が国産業の国際競争力や国民生活に必要な不可欠であり、価格に占める割合が大きい輸送コストを低減することが必要である。</p> <p>そのため、「新成長戦略」（平成22年6月18日閣議決定）や「国土交通省成長戦略」（平成22年5月17日策定）において、バルク貨物についても、大型船舶の活用等によりアジア主要港湾と比べて遜色ない輸送コスト・サービスを実現するため、「選択と集中」の観点から、「国際バルク戦略港湾」を選定し、投資や施策を集中させるとともに、「国際バルク戦略港湾」を核とした広域的なバルク輸送網を構築することとされているところである。</p> <p>このような輸送体系を構築するためには、国際バルク戦略港湾において、大型船に対応した港湾施設の整備や複数の企業が共同で利用する荷さばき施設の整備・設置を行うとともに、これらの施設を活用して、資</p>	
ページ		7-1

源を輸入する企業が連携し、物資の共同輸配送や船舶の複数寄港等の物流体系を構築し、国際バルク戦略港湾へ貨物を集約することが必要不可欠である。

一方で、国際バルク戦略港湾において、これらの荷さばき施設については、民間企業（港湾運営会社もしくはターミナル会社）による所有となるため、固定資産税等の公租公課が課されることとなり、固定資産税等の課税のない公共岸壁を利用していた荷主企業にとっては国際バルク戦略港湾へ貨物を転換することにより負担が増加することとなる。そのため、これらの荷主企業に対して転換へのインセンティブを与える観点から、特に船舶の大型化によるスケールメリットが享有できない初期段階において、税負担を軽減する必要がある。

本要望に
対応する
縮減案

平成 24 年度税制改正要望で 2 年間の延長要望を予定している「国際戦略港湾等において指定会社等（民営化会社）が国の補助金又は無利子貸付金により新たに取得する大規模コンテナ埠頭に係る固定資産税・都市計画税の特例措置」について、延長が認められた場合も平成 25 年度まででサンセットすることとする。（平成 26 年度以降、平年度減収額分が増収（71 百万円））

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 120：国際海上貨物輸送コスト低減率
	政策の達成目標	① 2015年までに、国際バルク戦略港湾において、現在主力となっている輸送船舶の満載での入港に対応する。 ② 2020年までに、国際バルク戦略港湾において、パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の輸送船舶の満載での入港に対応する。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	平成26年3月31日まで
	同上の期間中の達成目標	国際バルク戦略港湾において、荷さばき施設等の整備により物資の共同輸配送や船舶の複数寄港等の物流体系が構築される。
	政策目標の達成状況	－
有効性	要望の措置の適用見込み	3社
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	国際バルク戦略港湾における港湾運営会社、ターミナル会社が取得する荷さばき施設等の保有に係る毎事業年度の課税額は、最終的には当該施設の使用料（港湾コスト）として転嫁され、最終的には当該港湾を利用する荷主企業が負担することとなるが、税制特例措置を設けることにより港湾コストへの転嫁を抑えることができ、直接的にバルク貨物の物流コストの低減に資するものである。 さらに、税制特例措置により複数の荷主企業が共同で利用する荷さばき施設等の整備・設置やそれによる荷役効率化やサービスが強化され、荷主企業の当該施設の利用を促進することにより、バルク貨物を輸入する企業連携が促進され、国際バルク戦略港湾へのバルク貨物の集約や共同輸配送等が実現し、大型船舶の活用等による効率的な貨物の輸入が可能となる。 そのため、バルク貨物の安定的かつ安価な供給の確保という施策目的の実現に向けて、本税制特例措置は有効である。
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	○ 国際バルク戦略港湾における大水深バルクターミナル整備【公共・港湾整備事業】 ○ 港湾運営会社、ターミナル会社等における上物整備に対する無利子貸付【公共・港湾整備事業】 ○ 港湾運営会社、ターミナル会社等における上物整備に対する港湾機能高度化施設整備費補助金【非公共】
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	上記予算措置によりバルク船舶に対応した港湾施設、荷役機械等を集中して整備し、大型船舶の受入を可能とする一方、税制特例によりバルク貨物を輸入する企業連携を促進し、国際バルク戦略港湾への貨物集約が進むことにより大型船舶の満載での輸送が可能となり、バルク貨物の輸送コスト削減効果が発揮される。 このように各支援策が重複無く分担することで、船舶の大型化によるバルク貨物の輸送コストの削減が可能となる。
	要望の措置の妥当性	税制特例は、毎年の維持管理経費（運営コスト）を引き下げる効果を有しており、利用者への施設使用料等を低く抑えることから、直接的な物流コストの低減とともに、企業連携の促進が図れることから、国際バルク戦略港湾政策の目標達成のために不可欠な手段である。また、対象施設を複数企業によるターミナルの一体使用、共同調達に資するものに限定しており、必要最小限の措置である。

税負担軽減措置等の適用実績	—
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）	—
前回要望時の達成目標	—
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	—
これまでの要望経緯	—