

平成 23 年度税制改正（租税特別措置）要望事項（**新設**・拡充・延長）

（国土交通省）

制 度 名	内航フィーダー船用燃料油に係る課税の特例措置の創設		
税 目	石油石炭税		
要 望 の 内 容	<p>内航フィーダー船用燃料油に係る課税の特例措置を創設する。</p> <p>・ 特例措置の内容</p> <p>国際コンテナ戦略港湾において外航船舶に積み込み又は取り卸される外貿コンテナの輸送を行う内航海運事業者及び港湾運送事業者が内航フィーダー船（コンテナ専用船又はコンテナ専用バージ）用燃料油として購入したA重油又はC重油をコンテナ輸送の用に供した場合は石油石炭税を免除又は還付</p>		
	平年度の減収見込額 （制度自体の減収額）	▲145 百万円 （ — 百万円）	

<p>新設・拡充又は延長を必要とする理由</p>	<p>(1) 政策目的 我が国国際コンテナ港湾の競争力の向上のためには、「選択」と「集中」により「国際コンテナ戦略港湾」を選定し、当該港湾のコンテナ貨物を増加させることが不可欠であり、特に、現在外航フィーダー船によって主として東アジアの国際コンテナ港湾で積み替えられ、基幹航路を通じて輸送される日本発着の輸出入コンテナ貨物について、内航フィーダー船によって日本の国際コンテナ戦略港湾(H22年8月京浜港及び阪神港を選定)で基幹航路との間で積み替えられるようにシフトさせることが必要。</p> <p>(2) 施策の必要性 港湾は戦略的に海洋インフラの要であり、効率的で使い勝手の良い港湾の実現は、我が国の成長にとって不可欠である。しかしながら、東アジアにおける国際コンテナ港湾間の競争は激化しており、日本の主要港の国際競争力が低下しているのが現状である。このままでは、基幹航路のコンテナ船がほとんど我が国に寄港しなくなってしまう可能性すらある。我が国主要港への基幹航路の寄港が減少すると、我が国産業にとって、大きなコスト高やリードタイムの増加等の利便性の低下を招くおそれがある。また、我が国の港湾システムがソフト面、ハード面において近隣諸国に立ち後れると、国内製造業の製品・半製品輸出において不利な状況となり、我が国産業の海外流出を加速させ、我が国そのものの国際競争力の衰退を招きかねない。</p> <p>日本の主要港等では、これまでコスト削減等の様々な取り組みを行ってきたが、急激な経済発展を遂げ、貨物量の増加も著しい近隣東アジア諸国と比べ依然としてコスト水準が高いこと等から、日本発着のコンテナ貨物が、日本の地方港から釜山港をはじめとする東アジア主要港へ運ばれ、そこで積み替えられ欧米等に海上輸送される「海外トランシップ」の動きが続いている。日本発着コンテナ貨物の「海外トランシップ率」は、2008年現在で18%程度となり、1998年の5.4%、2003年の15.6%と比べ、上昇スピードは低下したものの増加している。</p> <p>この海外トランシップの動きを止め、国内発着コンテナ貨物の我が国主要港への集約を図るためには、「日本の地方港⇄海外主要港」の海外トランシップ輸送から、「日本の地方港⇄日本の主要港」の内航フィーダー輸送への転換を図っていくことが不可欠である。</p> <p>このため、東アジア主要港と遜色のない、内航フィーダーを含めた港湾コスト・サービスの実現を目指し、「選択」と「集中」による「国際コンテナ戦略港湾」の選定とそれに伴い港湾経営の民営化やターミナルコストの低減等の措置を講ずることとあわせ、内航海運事業者等が運航する内航フィーダー船用燃料油の低廉かつ安定的な供給の確保を図り、もって内航フィーダー輸送網を充実させるため、内航フィーダー船用燃料油に係る石油石炭税の免税・還付のための特例措置を創設することが必要である。</p>						
<p>合理性</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="325 1469 539 1727"> <p>政策体系における政策目的の位置付け</p> </td> <td data-bbox="539 1469 1479 1727"> <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 20 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> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="325 1727 539 1877"> <p>政策の達成目標</p> </td> <td data-bbox="539 1727 1479 1877"> <p>アジア向けも含む日本全体の日本発着貨物の釜山等東アジア主要港でのトランシップ率を現行の半分に縮減</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="325 1877 539 2040"> <p>租税特別措置の適用又は延長期間</p> </td> <td data-bbox="539 1877 1479 2040"> <p>平成23年4月1日～平成28年3月31日(5年間)</p> </td> </tr> </table>	<p>政策体系における政策目的の位置付け</p>	<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 20 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>政策の達成目標</p>	<p>アジア向けも含む日本全体の日本発着貨物の釜山等東アジア主要港でのトランシップ率を現行の半分に縮減</p>	<p>租税特別措置の適用又は延長期間</p>	<p>平成23年4月1日～平成28年3月31日(5年間)</p>
<p>政策体系における政策目的の位置付け</p>	<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 20 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>政策の達成目標</p>	<p>アジア向けも含む日本全体の日本発着貨物の釜山等東アジア主要港でのトランシップ率を現行の半分に縮減</p>						
<p>租税特別措置の適用又は延長期間</p>	<p>平成23年4月1日～平成28年3月31日(5年間)</p>						

今 回 の 要 望 に 関 連 す る 事 項		同上の期間中の達成目標	アジア向けも含む日本全体の日本発着貨物の釜山等東アジア主要港でのトランシップ率を現行の半分に縮減
		政策目標の達成状況	—
	有効性	要望の措置の適用見込み	<ul style="list-style-type: none"> ・国際コンテナ戦略港湾に係る内航フィーダー船を運航する者を対象 ・内航海運事業者9者、港湾運送事業者3者
		要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	本税制特例により、内航フィーダー事業への新規参入、既存事業者による新規航路の開設や船腹量の拡大を促す効果が生じる。
	相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	内航フィーダー船に係る課税標準の特例措置の創設（固定資産税）
		予算上の措置等の要求内容及び金額	内航フィーダーサービスの充実のためのモデル事業 国費：534百万円（H22）
		上記の予算上の措置等と要望項目との関係	石油石炭税の免税・還付は、東アジアのトランシップ貨物を内航フィーダー向けにシフトさせるため、内航フィーダー事業への新規参入、既存事業者による新規航路の開設や船腹量の拡大を促すことが目的であるのに対し、モデル事業は、既存事業者が開拓する新規航路における集荷力向上が目的である。
		要望の措置の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> ・我が国港湾の国際競争力の強化のためには、日本の国際コンテナ戦略港湾の取扱貨物量を増加させ、アジア主要国と遜色のないコスト・サービスの実現が不可欠。 ・そのためには公租公課である税を軽減することが直接的であり、また、目標年次である2015年までの継続措置として期待できることから、事業者に対するインセンティブとして補助金よりも効果的である。 ・国際コンテナ戦略港湾に就航する内航フィーダー船に支援対象を限定していることから、必要最小限の措置である。

<p>これまでの租税特別措置の適用実績と効果に関連する事項</p>	<p>租税特別措置の適用実績</p>	
	<p>租税特別措置の適用による効果 (手段としての有効性)</p>	
	<p>前回要望時の達成目標</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>これまでの要望経緯</p>		