

平成23年度税制改正（地方税）要望事項

（新設・拡充・延長・その他）

No 19

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 国際競争力強化及び環境負荷低減に資する物流効率化施設に係る課税標準の特例措置の拡充及び延長

要望内容（概要）

- ・特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要）

流通に関わる事業者における流通業務の総合化及び効率化の促進を図ることによって我が国産業の国際競争力を強化するとともに、物資の流通に伴う環境の負荷の低減を図ることを目的として平成17年に「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」（以下、「物流総合効率化法」という。）が施行された。

物流総合効率化法の施行に併せ、これまでは、同法による総合効率化計画の認定を受けた倉庫業者（同法に規定する「特定流通業務施設」の確認を受けた者を含む。）が、倉庫用建物等の施設（特定流通業務施設に限る。）を建設又は取得した場合に、当該施設に対し固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例措置（課税標準取得後5年度分：1/2 物流施設（倉庫） 3/4 物流施設（倉庫）の附属設備 7/8 物流施設（港湾上屋））を受けることができるとし、同法の目的達成を促進してきたところ。
- ・特例措置の内容

物流総合効率化法が施行後5年を迎え、同法に基づく流通業務の総合化及び効率化に向けた取り組みをこれまで以上に促進することにより、流通に関わる事業者の国際競争力の強化及びその事業活動に伴う環境負荷の低減をより一層図っていくため、今般、以下の通り対象施設、対象者、設備要件、課税標準を変更する。

〈現行の対象施設〉
物流総合効率化法の認定もしくは確認を受けた倉庫業の用に供される倉庫用の建物及びその附属設備若しくは構築物のうち立地要件等を満たすもの

〈新たな対象施設〉
物流総合効率化法の認定もしくは確認を受けた特定流通業務施設（倉庫、トラックターミナル、上屋、インランドポート）及びその附属設備若しくは構築物のうち立地要件等を満たすもの

〈現行の対象者〉
物流総合効率化法による総合効率化計画の認定を受けた倉庫業者（特定流通業務施設の確認を受けた者を含む。）

〈新たな対象者〉
物流総合効率化法による総合効率化計画の認定を受けた者（特定流通業務施設の確認を受けた者及び改正港湾法による港湾経営計画の認定を受けた国際コンテナ戦略港湾における港湾経営会社を含む。）

〈倉庫用の建物に係る現行の設備要件〉
垂直型連続運搬装置・電動式密集棚装置・自動化保管装置のいずれかを有しなければならない

〈倉庫用の建物に係る新たな設備要件〉
自動仕分装置・自動搬送装置・垂直型連続運搬装置・電動式密集棚装置・自動化保管装置のいずれかを有しなければならない

〈現行の特例措置の内容〉
固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例
課税標準（取得後5年度分）
倉庫：1/2 倉庫の附属設備：3/4（固定資産税のみ） 港湾上屋：7/8

〈新たな特例措置の内容〉
固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例
課税標準（取得後5年度分）
特定流通業務施設（倉庫業の用に供される倉庫及びインランドポート）及びその附属設備：1/4

特定流通業務施設（倉庫（上記以外）、トラックターミナル、上屋）及びその附属設備：1/2

| | |
|--------------|--|
| <p>関係条文</p> | <p>○ 地方税法附則第 15 条第 1 項 ○ 地方税法施行令附則第 11 条第 1 項～第 5 項 ○ 地方税法施行規則附則第 6 条第 1 項～第 11 項 ○ 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律第 2 条、第 4 条、第 5 条、第 7 条</p> <p>(参考) 倉庫用建物等の割増償却〔所得税・法人税関係〕</p> <p>○ 租税特別措置法第 15 条、第 48 条、第 68 条の 36 ○ 租税特別措置法施行令第 8 条、第 29 条の 6、第 39 条の 65 ○ 租税特別措置法施行規則第 6 条の 3、第 20 条の 22、第 22 条の 43</p> |
| <p>減収見込額</p> | <p>(初年度) ▲ 5 2 2 (▲ 2 1 8) (平年度) ▲ 5 2 6 (▲ 2 1 8) (単位：百万円)</p> |
| <p>要望理由</p> | <p>(1) 政策目的</p> <p>物流総合効率化法が施行されて約 5 年が経過しようとしているが、同法の目的である、我が国産業の国際競争力の強化及び環境の負荷の低減に対する政策的要請は、同法の制定時以上に高まっている。</p> <p>「国土交通省成長戦略」においては、1. 海洋分野の前文において「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、大きな鍵である。物流システムの良し悪しが、どれだけ世界の成長を取り込めるかを大きく左右するし、我が国の経済活動に大きな影響を与えるからだ。」とされており、物流施設の効率化は、我が国の経済成長、国際競争力の強化のために不可欠な政策として位置づけられている。</p> <p>また、「国土交通省成長戦略」においては、国際競争力のある港湾サービスの実現（「港湾力の発揮」）が戦略の柱の一つと位置づけられており、海運・トラック・鉄道によるフィーダー網の抜本的強化に向けた施策が必要であるとされている。具体的には、国際コンテナ戦略港湾への集荷のため、鉄道フィーダー及びトラックフィーダーの抜本的強化のためのインランドポート等の形成、また、海上コンテナ貨物の円滑な輸送に資するインランドポート等の抜本的強化に取り組むことが必要とされている。</p> <p>一方、昨期通常国会においては、産業の国際競争力が確保された経済の持続的な成長を実現しつつ、温室効果ガスの排出量を削減すること等を目的とした、地球温暖化対策基本法案が提出・審議されたところであり、今後同法案が成立することが見込まれる。</p> <p>同法案においては、我が国における一年間の温室効果ガスの排出量に関し、中長期的な目標を定めており、中期目標として、2020 年までに 1990 年における温室効果ガスの排出量から 25% の削減を図ることを掲げている。</p> <p>また、同法案においては、国の責務として地球温暖化対策に関する総合的かつ計画的な計画を策定し、実施することを求めている。また事業者に対しても、温室効果ガスの排出の抑制等のための措置を講ずるよう求めているところであり、特に国に対しては、同法案の目的を達成するため、必要な法制上、財政上、税制上又は金融上の措置等を講じること、及び、地球温暖化対策を推進する観点から税制全体のグリーン化を推進することを義務づけている。</p> <p>なお、本年 6 月 18 日に閣議決定された「新成長戦略」においても同戦略における 7 つの戦略分野の 1 つである「グリーン・イノベーション」には、「2020 年における温室効果ガスの 25% 削減目標を掲げた地球温暖化対策も含まれる。」とされており、地球温暖化対策基本法案の成立如何に拘わらず、地球温暖化対策の更なる推進という政府としての方針に変更はない。</p> <p>以上のように、経済成長を持続し、国際競争力を強化しつつ、地球温暖化対策にこれまで以上に積極的に取り組むという政府の政策目的を実現する上で、流通業務の総合化及び効率化の促進を支援する物流総合効率化法は、これらの政策目的を両立しつつ同時にその実現を可能とする非常に重要な法制度である。</p> <p>したがって、物流総合効率化法の積極的活用による上述の政策目的の確実な実現のため、国際競争力強化のための港湾力の発揮に資することとなる、国際コンテナ戦略港湾への集荷に資する、インランドポートを同法の規定による特定流通業務施設の対象として拡充しつつ、税制上の特例措置の対象範囲を特定流通業務施設全般（卸売市場を除く。）に拡充するとともに、対象者についてもこれまでの倉庫業者のみとする限定を外し、物流総合効率化法による総合効率化計画による認定を受けた者（改正港湾法による港湾経営計画の認定を受けた国際戦略コンテナ港湾における港湾経営会社を含む。）に拡充することとし、併せて対象設備の追加による設備要件の緩和を行うこととする。また、課税標準の特例についても上乘せを図り、制度利用のインセンティブを高めることとする。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>(1) に記載の通り。</p> |
| | <p>ページ 19 — 2</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>本租税特別措置の目的は、物流総合効率化法による流通業務の総合化及び効率化の促進を図ることによって我が国産業の国際競争力を強化するとともに物資の流通に伴う環境の負荷の低減を図ることである。</p> <p>国際競争力の強化は我が国における成長戦略における必要不可欠な柱であり、また、国際競争力の強化を図りつつ、地球温暖化対策に取り組んでいくことは、地球温暖化対策基本法案にも謳われているところであり、これらを法目的とする物流総合効率化法を活用し、流通業務の総合化及び効率化を図るという政策には今日的な合理性が認められる。</p> <p>なお、本年6月18日に閣議決定された「新成長戦略」においても同戦略における7つの戦略分野の1つである「グリーン・イノベーション」には、「2020年における温室効果ガスの25%削減目標を掲げた地球温暖化対策も含まれる。」とされており、地球温暖化対策基本法案の成立如何に拘わらず、地球温暖化対策の更なる推進という政府としての方針に変更はない。</p> <p>また、「選択」と「集中」による港湾の国際競争力強化のため、平成22年8月に「国際コンテナ戦略港湾」が選定され、国際コンテナ戦略港湾における広域からの貨物集荷は、港湾の国際競争力の強化のために必須とされているところ。インランドポートはこの広域からの貨物集荷を効率化し、港湾の国際競争力強化に資する。</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</p> <p>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>業績指標 132 物流の総合化・効率化の促進に関する指標（認定総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の延床面積）</p> |
| | 政策の達成目標 | <p>「物流総合効率化法（平成17年施行）」による物流効率化をさらに促進させ、環境負荷低減等の課題に対応した物流施設に対する投資を促進し、平成32（2020）年度末までにCO2排出量を68万トン削減する（営業倉庫については29万トン（1990年比25%相当）を削減）。また、国際コンテナ戦略港湾においては、インランドポート等を活用した集荷促進を通じて、以下の目標を達成することとする。</p> <p>2015年度までに、東アジア主要港等でのトランシップ率半減 2020年度までに、国際トランシップも視野</p> |
| | 税負担軽減措置等の適用又は延長期間 | 5年間 |
| | 同上の期間中の達成目標 | <p>環境負荷低減等の課題に対応した物流施設に対する投資を促進し、延長後の期限である平成27年度末までに、CO2排出量を38万トン削減する（営業倉庫については18万トン（1990年比17%相当）を削減）。</p> <p>インランドポートの活用により、今後5年間で、国際コンテナ戦略港湾へ年間15万TEU以上の集荷増を図る。</p> |
| 政策目標の達成状況 | <p>平成17年10月1日の「物流総合効率化法」施行後、平成22年3月末現在で140件の総合効率化計画認定があり、1件あたりのCO2排出削減率は26.2%となっている。（排出削減量84,714トン）</p> <p>また、本制度利用率（平成17年10月～平成22年3月末現在）は65.0%となっている。</p> <p>従って、現行制度の拡充・延長により効率的で環境負荷の低減に資する物流拠点施設の整備をさらに促進する必要がある。</p> | |
| 有効性 | 要望の措置の適用見込み | 税制特例適用見込み 150件、744百万円（平年度） |
| | 要望の措置の効果見込み（手段としての有効性） | <p>物流総合効率化法認定件数：82件／年 同認定案件延べ床面積：144万㎡／年 CO2排出削減量：6万トン／年</p> |

| | | | | | | | |
|-----------------------------|---|--|-------|-------|-------|-------|---------|
| 相当性 | 当該要望項目以外の税制上の支援措置 | ○国税 国際競争力強化及び環境負荷低減に資する物流効率化施設に係る割増償却制度 | | | | | |
| | 予算上の措置等の要求内容及び金額 | ○インランドポート関連 港湾機能高度化施設整備費補助金（H23年度概算要求額 889,083千円）の内数 | | | | | |
| | 上記の予算上の措置等と要望項目との関係 | ○港湾機能高度化施設整備費補助金：施設取得コスト助成を通じ、施設投資を促進 ○固定資産税等税制措置：施設維持コスト低減を通じ、施設投資を促進という役割分担を行っている。 | | | | | |
| | 要望の措置の妥当性 | 法令に規定された明確かつ形式的な要件に基づいて、これを満たす物流事業者は等しく租税特別措置の適用を受けることが可能であることから、予算の範囲内で対象者が限定的となる補助金等と異なり、適用の可否についての予見可能性が高い。また、流通業務施設の整備にあたっては、計画から土地の取得、施設整備まで長期間を要することから、単年度の予算措置の場合には物流事業者が施設整備計画を立てることが容易ではない。したがって、租税特別措置は、物流事業者による流通業務施設の計画的な整備を促進することになる。 よって、租税特別措置は補助金等と比して妥当性が高い。 | | | | | |
| 税負担軽減措置等の適用実績 | 過去の適用実績は以下のとおりである。 | | | | | | |
| | | 17年度 | 18年度 | 19年度 | 20年度 | 21年度 | 計 |
| | 件数 | 42 | 85 | 185 | 304 | 414 | 1,030 |
| | 減税額 (百万円) | 100.4 | 308.2 | 568.0 | 725.6 | 925.4 | 2,627.6 |
| | 平成17年10月1日の「物流総合効率化法」施行後、平成22年3月末現在で140件の総合効率化計画認定があり、1件あたりのCO2排出削減率は26.2%となっている。（排出削減量84,714トン） また、本制度利用率(平成17年10月～平成22年3月末現在)は65.0%となっている。 従って、現行制度の拡充・延長により効率的で環境負荷の低減に資する物流拠点施設の整備をさらに促進する必要がある。 | | | | | | |
| 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) | 物流総合効率化法に基づく高度なロジスティクス機能を有する流通業務施設を整備するに当たっては、多額の資金が必要となるが、物流事業者はその事業特性から収益性が低いため設備資金が不足しがちである。このような状況の下、租税特別措置によって物流事業者の初期負担を軽減することにより、物流の総合化及び効率化並びに環境負荷低減に資する倉庫等の整備が進んでいるところである。 具体的には、高度のロジスティクス機能を有する倉庫等の、現行制度下における延床面積及び認定件数(ともに累計)は、平成17年度末32万㎡(23件)、18年度末80万㎡(52件)、19年度末156万㎡(89件)、20年度末200万㎡(122件)、21年度末241万㎡(140件)と着実に増加しており、物流の総合化及び効率化が進んでいる。また、1件あたり約26%のCO2が削減されており、環境負荷の低減にも大きく寄与している。 このように、租税特別措置はこれまでも物流効率化や環境負荷低減を図るための手段として有効に機能してきており、今般対象等を拡充することにより、産業の国際競争力の強化及び地球温暖化対策の推進という政府全体の二つの大きな政策目的を両立しながら、同時に実現する手段として有効性が格段に増すこととなる。 | | | | | | |

| | |
|---|---|
| <p>前回要望時の 達成目標</p> | <p>平成 17 年 11 月に閣議決定された「総合物流施策大綱(2005-2009)」に基づく「今後推進すべき具体的な物流施策」の進捗状況を把握する指標(平成 18 年 3 月物流施策推進会議決定)において、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」に基づく総合効率化計画の認定件数については平成 21 年までに 110 件と目標を定めていた。</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>平成 20 年度末における総合効率化計画の認定件数は 122 件と、上記目標による倉庫用建物等の整備は行われており、一定の効果を上げているところであるが、物流コストや CO2 排出量の軽減に資する倉庫用建物に対する投資促進を更に図る観点から、「物流総合効率化法」に基づき認定された総合効率化計画に従って物流事業者が倉庫用建物等の物流施設を建設又は取得した場合に、本税制特例の適用を受けることができるものとし、施策の実効性を上げることとする。</p> |
| <p>これまでの要望経緯</p> | <p>平成 8 年度 創設 平成 10・12 年度 延長 平成 14 年度 臨港地区の倉庫等であってデータ交換システム等を備えていない倉庫等を対象から除外 平成 16 年度 保税蔵置場・港湾上屋の課税標準を 5/6 に引下げ 平成 17 年度 対象施設の要件の見直し・保税蔵置場を対象から除外 平成 19 年度 港湾上屋については一般港湾運送事業者が取得したものに限定 平成 21 年度 立地要件に鉄道貨物駅周辺を追加・港湾上屋の課税標準を 7/8 に引下げ</p> |
| <p style="text-align: right;">ページ 19 — 6</p> | |