

国29 交通バリアフリー設備に係る特別償却制度の延長及び拡充

合理性	1. 政策体系の中での位置づけ	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか
	<p>○本格的少子高齢化社会では、年齢や障害の有無にかかわらず、多くの人の自立・共生と社会参画により、すべての人が持てる力を発揮し支え合う活力ある社会を目指すことが重要。</p> <p>○平成18年に制定された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)」では、新設の旅客施設及び車両等の整備時に、バリアフリー基準への適合義務あり。また、既存の旅客施設等について、バリアフリー新法に基づく基本方針において整備目標を定め、バリアフリー化の推進を促進。</p>	<p>○基本方針において、原則平成22年までのバリアフリー化の整備目標を定めており、旅客施設(1日平均利用客数5000人以上)は100%、ノンステップバスの導入率は約30%等。平成20年度末における鉄軌道駅のバリアフリー化率は71.3%、ノンステップバスの導入率は23.0%。一方、同基本方針において、バリアフリー施策のスパイラルアップを図っていくことを国の責務としており、今後もバリアフリー化の状況や当事者等の意見を踏まえて新たな目標を設定し、バリアフリー化を一層推進していく必要がある。</p>
有効性	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか	4. 事後評価等における確認状況
	<p>【エレベーター】特例の適用者数は4社であるが、一日平均利用客数5,000人以上の駅(2,816駅)のうち、当該4社で約35%。</p> <p>【低床型車両】特例の適用者数は5社であるが、特例の対象となり得る事業者数が14社しかなく、また、これまでにこれらの事業者により導入された低床型車両の約7割が特例の適用対象。</p> <p>【ノンステップバス】全国の乗合バス事業者を対象。</p> <p>【航空機】事業規模の小さい新規航空会社等は航空機をリースにより導入しており、結果として現在適用対象は大手2社となっているが、国内航空運送の旅客数約9千万人の9割を大手2社がカバー</p>	<p>○バリアフリー化された旅客施設、鉄軌道車両、航空機の割合、ノンステップバスの導入率について、政策評価法に基づく政策チェックアップによって毎年事後評価。平成20年度の政策チェックアップにおいては、例えば、段差解消された旅客施設は平成17年度は56.5%だったが平成19年度は65.1%、航空機は平成17年度は47.0%だったが平成19年度は59.9%、ノンステップバスの導入率は平成17年度は14.8%だったが平成19年度は20.3%となっており、公共交通事業者が税制等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化のための投資を行うことによって、着実にバリアフリー化が進んでいると評価。</p>
相当性	5. 他の支援措置等との役割分担	6. 政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限な措置か
	<p>○バリアフリー新法において、新設の旅客施設等の整備時には基準への適合義務が課されており、さらに、新設の車両等には、より利便性の高い低床型車両やノンステップバスの普及が期待。</p> <p>○多額な費用を要する設備の導入を促進するためには、補助金による初期投資の軽減を図るとともに、特別償却制度により発生する資金を活用するさらなるインセンティブが必要。地方の財政が厳しい状況の下、地方の財政難から協調補助が受けられない場合であっても、税制効果によるバリアフリー化の対応が可能。</p>	<p>○特別償却制度の活用によって発生するキャッシュフローにより初期投資を減少させる効果があり、厳しい経営環境にある事業者に対してもバリアフリー設備を導入するインセンティブとなっており、公共交通施設等のバリアフリー化が促進されてきていることから、本特例は政策目的を達成するための手段としての的確。</p> <p>○営業設備への投資を対象とする特例措置であり、税の支払いが繰り延べられるものの最終的には法人税を納税することとなる特別償却制度は、必要最小限の特例措置と認められる。</p>

○本格的少子高齢化社会を迎える我が国において、バリアフリーは国民生活に不可欠の共通社会基盤である一方、昨今の厳しい経済状況の下で、バリアフリー化の停滞が懸念されるため、税制による支援が不可欠

交通バリアフリー設備に係る特別償却制度の延長及び拡充(所得税、法人税)

○本格的少子高齢化社会では、年齢や障害の有無にかかわらず、多くの人の自立・共生と社会参画により、すべての人が持てる力を発揮し支え合う活力ある社会を目指すことが重要→これからの日本において、バリアフリーは国民生活に不可欠の共通社会基盤
 ○バリアフリー化は進展するも道半ばだが、昨今の厳しい経済状況の下で停滞が懸念→税制による支援が不可欠

施策の背景・目的

○バリアフリー新法(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律:平成18年制定)で、旅客施設・車両等の新設・大規模改良の際に「バリアフリー基準」への適合を義務付け

○これまでの努力によりバリアフリー化は進展するも道半ば→引き続き努力が必要
 ・5000人/日以上が利用する鉄道駅:71.3%(20年度末)
 ・鉄道車両:41.3%(20年度末)
 ・ノンステップバス:23.0%(20年度末)
 ・航空機:64.3%(20年度末)

○バリアフリー化投資は重い負担を伴うものであり、義務化だけではなく税制等による支援が不可欠
 ・税制(前倒し導入のインセンティブ)と補助金(初期投資の軽減)で役割分担・連携して支援
 ・地方財政が厳しく補助制度の活用が困難化する中で、税制の重要性はますます高まっている
 ・昨今の厳しい経済環境の下では、投資に見合う需要増を直接もたらさないバリアフリー化の停滞が懸念

○可動式ホーム柵(ホームからの転落防止設備)については、視覚障害者が安全かつ自立的に移動できるためのバリアフリー基盤として、非常に強い要望あり

設備設置要望の概要

○特別償却15%

【延長】鉄道駅のエレベーター

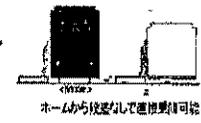
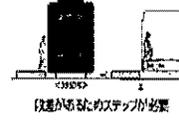


【拡充】鉄道駅の可動式ホーム柵



○特別償却20%

【延長】低床型路面電車



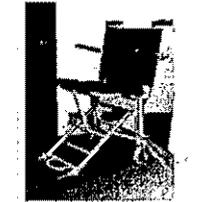
【延長】ノンステップバス



【延長】リフト付きバス



【延長】バリアフリー対応型航空機



※【延長】は、適用期限を平成24年3月31日まで2年延長

効果

各事業者による設備の前倒し導入を促進

【特別償却制度による19年度の前倒し導入効果の例】

- ・鉄道事業者(A社) 駅のエレベーター33基→40基
- ・バス事業者(B社) ノンステップバス45台→60台
- ・航空事業者(C社) バリアフリー対応型航空機9機→10機

国民が安心して生活できる豊かな社会の実現

国30 中小企業投資促進税制の延長

合理性	1. 政策体系の中での位置づけ	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか
	<p>○経営基盤の脆弱な中小企業が大宗を占めるトラック事業者、内航海運業等が老朽化した車両や船舶等の代替を進めるなど、<u>トラック等の設備投資を促進し、輸送品質の向上等による物流の効率化、環境負荷の低減等を図っていくためには、本税制措置を維持することが必要。</u></p> <p>【総合物流施策大綱】(平成21年7月14日閣議決定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・内航海運の輸送品質の向上等を推進 ・効率的で環境にやさしい物流の実現 	<p>○トラック事業、内航海運業等は、昨今の景気低迷による荷動きの減少等の影響から脱却できず、依然として厳しい経営状況。このような状況の下、トラック等の設備投資を促進し、生産性の向上及び経営の近代化・合理化を図るとともに、景気対策の観点からも本税制措置を維持することが必要。また、<u>現下の景気低迷の影響を脱却し得ない状況において、これら事業者の設備投資を促進する必要性は、本税制導入時の政策目的である民間投資の促進という観点にも合致。</u></p>
有効性	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか	4. 事後評価等における確認状況
	<p>○本税制は、中小企業がトラックや機械装置等を取得した際に特別償却又は税額控除の特例が受けられる制度であり、<u>トラック事業、内航海運業をはじめ様々な業種の中小企業が本税制を活用。</u></p> <p>なお、平成20年度の適用実績は、16,238件、301億円(国土交通省所管分)となっており、多くの中小企業者が生産性の向上及び経営の近代化・合理化を図るために本税制措置を活用。</p>	<p>○トラック事業者による本税制の適用実績(減収額)は、平成20年度で約100億円となっており、多くのトラック事業者によるトラック等の設備投資に貢献。</p> <p>内航海運事業者による本税制の適用実績は、平成20年度で総建造数87隻のうち約4分の1の23隻、約10億円となっており、多くの内航海運事業者による船舶の設備投資に貢献。</p> <p>政策評価法に基づく本税制の事後評価は行っていないが、今後は的確に事後評価を行ってまいりたい。</p>
相当性	5. 他の支援措置等との役割分担	6. 政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限な措置か
	<p>○トラック事業については、本税制と同様の政策目的に係る他の支援措置等は存在しない。</p> <p>内航海運業については船舶の特別償却があるが、これは、投資余力のある事業者が環境負荷低減に取り組むトップランナー企業として高度環境負荷低減船等の建造を行うことを誘導するための措置である一方、本措置は投資余力の少ない中小事業者が老朽船の代替建造を行うことを誘導するための措置。</p>	<p>○中小企業による機動的な設備投資を促進し、<u>中小企業の経営の合理化・近代化を図るためには、対象者が限定的となる補助金等と異なり、一般的な適用条件を設け対象者を特定しない税制措置が適当。</u>また、トラック事業・内航海運業のみならず中小企業全般に対する特例措置であり、国民の納得できる最小限の特例措置。</p>

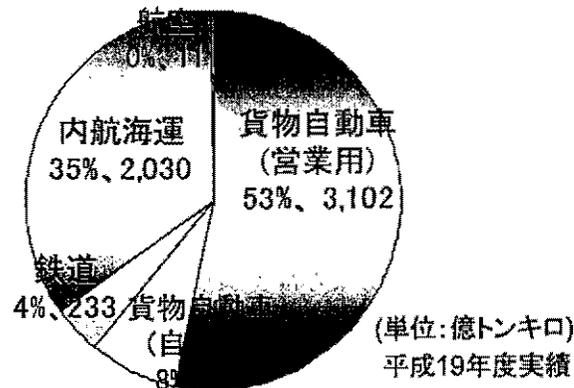
○トラック事業、内航海運業等は、昨今の景気低迷による荷動きの減少等の影響から脱却できず、依然として厳しい経営状況。こうした中、廃止又は縮減が行われればこれら中小企業による物流の効率化、環境負荷低減の推進等に多大な影響が出るため不適切。

中小企業投資促進税制の延長 (法人税、所得税)

中小企業者の設備投資を促進するため、中小企業者がトラック(車両総重量3.5t以上)、内航貨物船(取得価額の75%が対象)、機械等を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度を2年延長する。

〔 法人税・所得税 : 特別償却30%又は税額控除7%
対象設備 : トラック、内航貨物船、機械装置・器具備品・ソフトウェア 〕

トラック、内航海運は、我が国の国内物流を支える基幹的輸送産業



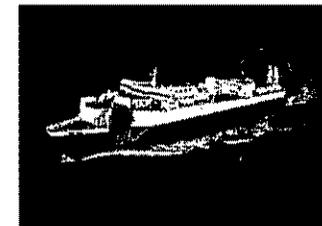
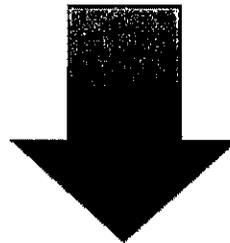
○減税見込額(国土交通省所管分)

(単位: 百万円)

業種名	減税見込額
道路貨物運送業	10,913
内航海運業	1,200
建設業	2,736
自動車整備業	1,193
一般旅客自動車運送業	946
造船業	754
港湾運送業	655
倉庫業	121
旅行業	67
船用工業業	60
合計	18,645

- 昨年は燃油価格の高騰によるコスト増により、最近では景気の悪化により、荷動きの減少等により、トラック事業、内航海運業等の経営は極めて厳しい状況。
- 貨物車両の平均使用年数は増加傾向、内航船舶は老朽化が進行
 - ・トラックの平均使用年数
(10.92(平成14年) → 11.47(平成18年) → 11.72(平成20年))
 - ・内航船舶の老朽化率(船齢14年以上)
(48%(平成14年) → 61%(平成18年) → 69%(平成20年))

トラック車両、内航船舶等の導入・代替の促進



- ・ トラックの代替促進により、環境負荷の軽減等に寄与
- ・ 老朽船の代替建造を通じ内航海運の効率化、環境負荷低減等に寄与
- ・ 幅広い関連業界への経済波及効果を通じて中小企業の景気回復に寄与

地43 中小企業投資促進税制の延長

	1. 政策体系の中での位置づけ	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか
合理性	<p>○経営基盤の脆弱な中小企業が大宗を占めるトラック事業者、内航海運業等が老朽化した車両や船舶等の代替を進めるなど、<u>トラック等の設備投資を促進し、輸送品質の向上等による物流の効率化、環境負荷の低減等を図っていくためには、本税制措置を維持することが必要。</u></p> <p>【総合物流施策大綱】(平成21年7月14日閣議決定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・内航海運の輸送品質の向上等を推進 ・効率的で環境にやさしい物流の実現 	<p>○トラック事業、内航海運業等は、昨今の景気低迷による荷動きの減少等の影響から脱却できず、依然として厳しい経営状況。このような状況の下、<u>トラック等の設備投資を促進し、生産性の向上及び経営の近代化・合理化を図るとともに、景気対策の観点からも本税制措置を維持することが必要。</u>また、<u>現下の景気低迷の影響を脱却し得ない状況において、これら事業者の設備投資を促進する必要性は、本税制導入時の政策目的である民間投資の促進という観点にも合致。</u></p>
	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか	4. 事後評価等における確認状況
有効性	<p>○本税制は、中小企業がトラックや機械装置等を取得した際に特別償却又は税額控除の特例が受けられる制度であり、<u>トラック事業、内航海運業をはじめ様々な業種の中小企業が本税制を活用。</u></p> <p>なお、平成20年度の適用実績は、16,238件(国土交通省所管分)となっており、多くの中小企業者が生産性の向上及び経営の近代化・合理化を図るために本税制措置を活用。</p>	<p>○トラック事業者による本税制の適用実績は、平成20年度で6,037件となっており、<u>多くのトラック事業者によるトラック等の設備投資に貢献。</u></p> <p>内航海運事業者による本税制の適用実績は、平成20年度で総建造数87隻のうち約4分の1の23隻となっており、<u>多くの内航海運事業者による船舶の設備投資に貢献。</u></p> <p>政策評価法に基づく本税制の事後評価は行っていないが、今後は的確に事後評価を行ってまいりたい。</p>
	5. 他の支援措置等との役割分担	6. 政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限な措置か
相当性	<p>○トラック事業については、本税制と同様の政策目的に係る他の支援措置等は存在しない。</p> <p>内航海運業については船舶の特別償却があるが、これは、投資余力のある事業者が環境負荷低減に取り組むトップランナー企業として高度環境負荷低減船等の建造を行うことを誘導するための措置である一方、本措置は投資余力の少ない中小事業者が老朽船の代替建造を行うことを誘導するための措置。</p>	<p>○中小企業による機動的な設備投資を促進し、中小企業の経営の合理化・近代化を図るためには、<u>対象者が限定的となる補助金等と異なり、一般的な適用条件を設け対象者を特定しない税制措置が適当。</u>また、<u>トラック事業・内航海運業のみならず中小企業全般に対する特例措置であり、国民の納得できる最小限の特例措置。</u></p>

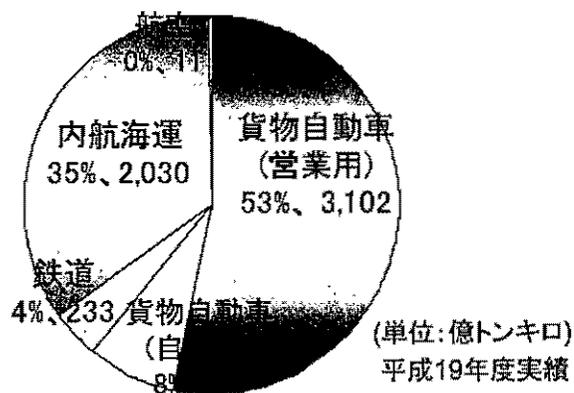
○トラック事業、内航海運業等は、昨今の景気低迷による荷動きの減少等の影響から脱却できず、依然として厳しい経営状況。こうした中、廃止又は縮減が行われればこれら中小企業による物流の効率化、環境負荷低減の推進等に多大な影響が出るため不適切。

中小企業投資促進税制の延長 (法人住民税、事業税)

中小企業者の設備投資を促進するため、中小企業者がトラック(車両総重量3.5t以上)、内航貨物船(取得価額の75%が対象)、機械等を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度を2年延長する。

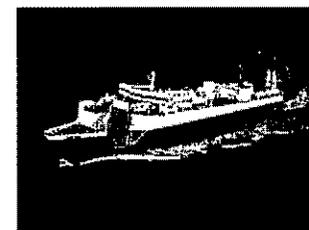
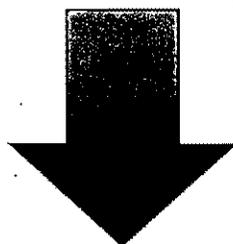
- 〔 法人税・所得税 : 特別償却30%又は税額控除7% 〕
- 〔 対象設備 : トラック、内航貨物船、機械装置・器具備品・ソフトウェア 〕

トラック、内航海運は、我が国の国内物流を支える基幹的輸送産業



- 昨年は燃油価格の高騰によるコスト増により、最近は景気の悪化により、荷動きの減少等により、トラック事業、内航海運業等の経営は極めて厳しい状況。
- 貨物車両の平均使用年数は増加傾向、内航船舶は老朽化が進行
 - ・トラックの平均使用年数
 〈 10.92(平成14年) → 11.47(平成18年) → 11.72(平成20年) 〉
 - ・内航船舶の老朽化率(船齢14年以上)
 〈 48%(平成14年) → 61%(平成18年) → 69%(平成20年) 〉

トラック車両、内航船舶等の導入・代替の促進



- ・ トラックの代替促進により、環境負荷の軽減等に寄与
- ・ 老朽船の代替建造を通じ内航海運の効率化、環境負荷低減等に寄与
- ・ 幅広い関連業界への経済波及効果を通じて中小企業の景気回復に寄与

国31 外航日本人船員に係る所得税の軽減制度の創設

合理性	1. 政策体系の中での位置づけ	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか
	<p>○海洋国家である我が国の社会・経済にとって必要不可欠な安全かつ安定的な国際海上輸送を確保する上で、優秀な外航日本人船員の確保が重要であるが、<u>厳しい国際競争の中で極端に減少しているため、諸外国における優遇税制付与による本国船員確保対策を踏まえ、我が国においても本税制創設により、国が積極的に外航日本人船員の確保・育成を推進することは緊要性が高く、今日的な合理性を有するもの。</u></p> <p>なお、安定的な国際海上輸送を確保するための方策に関する交通政策審議会国際海上輸送部会の答申(平成19年12月)及びトン数税制を制度化するための海上運送法等改正時における附帯決議(平成20年5月)において、船員税制の検討を記載。</p>	<p>○海上運送法に基づく日本船舶・船員確保計画により、平成20年度からの10年間で外航日本人船員の人数を1.5倍に増加させることとしており、<u>当初の政策目標は未達成。</u></p>
有効性	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか	4. 事後評価等における確認状況
	<p>○今般要求する船員税制の創設は、優秀な外航日本人船員の確保を図るため、我が国外航海運事業者が運航する日本船舶等に年間6ヶ月以上乗り組んでいる日本人船員に対し、<u>すべからく適用することとしたものであり、その目的に照らして適用数が僅少となる又は特定の者に偏ることはない。</u></p>	<p>○船員税制の創設は新規要望であるため、その効果については、<u>政策評価法に基づく事後評価等において適切に実施。</u></p>
相当性	5. 他の支援措置等との役割分担	6. 政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限な措置か
	<p>○外航日本人船員の確保を図るための制度としては、外航海運事業者に対しインセンティブを講じるものとして、平成20年度から創設されたトン数税制があるが、<u>今般要求する船員税制の創設は、求職者マーケットに直接働きかける手段として創設するものであり、役割分担は適切かつ明確。</u></p>	<p>○優秀な外航日本人船員を確保するため、海事広報活動の精力的展開、外航日本人船員確保・育成スキームの実施等の諸施策を講じているが、外航海運求職者は増加していないことから、事業者へ採用インセンティブを講じることと併せ、<u>本税制を創設し、外航日本人船員に直接インセンティブを付与することにより、求職者マーケットに直接働きかける上で、船員職種の魅力を向上することは的確な手段。</u></p> <p>また、対象を我が国外航海運事業者が運航する日本船舶等に年間6ヶ月以上乗り組んでいる日本人船員としており、必要最小限の措置。</p>

○安全かつ安定的な国際海上輸送を確保する上で、優秀な外航日本人船員の確保を図るため、我が国外航海運事業者が運航する日本船舶等に年間6ヶ月以上乗り組んでいる日本人船員を対象とした船員税制の創設は必要不可欠

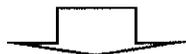
外航日本人船員に係る所得税の軽減制度の創設(所得税)

安全かつ安定的な国際海上輸送を確保する上で、優秀な外航日本人船員の確保を図るため、我が国外航海運事業者が運航する日本船舶等に年間6ヶ月以上乗り組んでいる日本人船員について、給与所得に係る所得税の1/2を軽減する制度を創設する。

施策の背景・目的

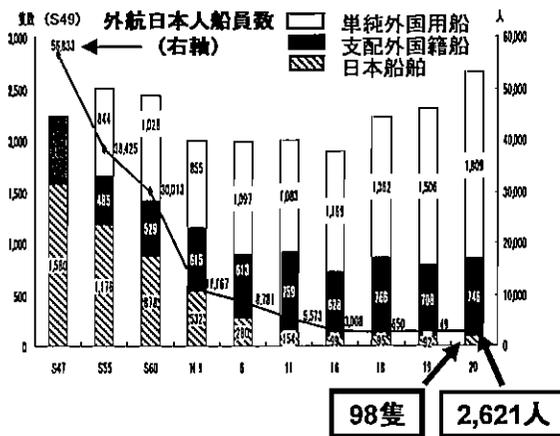
日本籍船・日本人船員の激減する外航海運

- 貿易量の99.7%を担う外航海運。



世界単一市場における国際競争が激化し、
日本籍船・外航日本人船員が極端に減少。

- 日本籍船: 1580隻(昭和47年)
→ 98隻(平成20年)
- 外航日本人船員: 約5万7千人(昭和49年)
→ 約2,600人(平成20年)



日本人船員の意義

- ① 我が国外航海運産業の国際競争力の確保を図るために必要
- ② 船舶運航等に係るノウハウの維持が必要
- ③ 海上輸送の安全確保等を図るために必要

安定的な海上輸送の確保を図る上で優秀な日本人船員の確保が国家的課題に

○船員確保には以下の問題点が顕在化

- ・海の重要性についての社会的認知度が低い
- ・労働環境の特殊性から船員を志望する人材を集めることが困難
- ・船員・陸上海技者の全体を通じた海技者としてのキャリアパスの不明瞭さと社会的認知度が低い

等

○船員に対する各種施策を総合的・一体的に推進

- ・海事広報活動の推進
 - ① 海洋に関する普及啓発等に顕著な功績を挙げた個人等に対し「海洋立国推進功労者表彰(総理大臣表彰)」を実施
 - ② 毎年7月を海の月間とし全国主要港湾都市において「海フェスタ」を開催
- ・外航日本人船員(海技者)確保・育成スキーム(平成21年度予算 2,300万円)

・船員税制の創設

- ① 外航日本人船員に経済的メリットを付与し、職種の魅力向上を図る。
- ② 我が国の経済安全保障上、外航日本人船員は重要であると位置付けることによる職種の魅力向上及びそのアナウンス効果を図る。

日本船舶・船員確保計画 (海上運送法第35条)

日本船舶及び船員の確保に関する基本方針 (国土交通大臣作成)

- ・ 外航日本船舶の隻数を平成20年度からの5年間で2倍に、外航日本人船員の人数を10年間で1.5倍に増加させることを目標。

日本船舶・船員確保計画

日本船舶の建造等の計画、
船員の確保・訓練の計画 等

国土交通大臣の認定

外航船社に対する

課税の特例

(トン数標準税制)

の適用

(平成20年度より)

国33 国際船舶の所有権保存登記等に係る登録免許税の軽減措置の延長 国土交通省

合理性	1. 政策体系の中での位置づけ	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか
	<p>○日本籍船の中でも技術革新を進め運航効率性に優れる国際船舶を我が国商船隊の中核として増加させることにより、商船隊全体の国際競争力を強化する必要。</p> <p>○また、諸外国においては船舶登録に係る費用は極めて低い水準にあるため、<u>国際競争条件均衡化の上でも必要。</u></p> <p>【海洋基本計画（平成20年3月閣議決定）】 外航海運業の国際競争条件の均衡化を図る（中略）必要。 【第169回国会 海上運送法及び船員法の一部を改正する法律（法律第53号）審議における附帯決議】 船舶の特別償却制度、固定資産税、登録免許税等トン数標準税制以外の税制（中略）の充実等により、国際的な競争条件の均衡化のため更なる制度改善に努めること。</p>	<p>○本制度の政策目標として、平成23年度に国際船舶を約150隻に増加させるとの目標を掲げているところであるが、平成21年央における国際船舶の隻数は106隻。</p> <p>○このため、トン数標準税制や船舶の特別償却制度等と相俟って、<u>国際船舶の所有権保存登記等に係る登録免許税の軽減措置の着実な実施を図っていくことが必要であり、支援措置の着実な実施により、政策目標である約150隻への増加の確実な達成を図ることが可能になるものと思料。</u></p>
有効性	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか	4. 事後評価等における確認状況
	<p>○平成20年度における本制度の適用数は15隻となっているが、対象となる国際船舶が近年では100隻弱で推移。本適用数をもって国際船舶が増加に転じている事を勘案すると、<u>国際船舶の増加との政策目標の実現に十分な適用数と思料。</u></p> <p>○適用を受ける者は外航海運事業者に限られる制度ではあるが、四方を海に囲まれた我が国においては貿易量の99.7%を海上輸送が担っており、<u>国際船舶を中核として我が国商船隊が競争力ある形で安定的に維持されることは広く国民に裨益。</u></p>	<p>○本制度による減税規模は1隻あたり数百万円から数千万円と小規模ではあるが、本制度により日本籍船の登録時における負担軽減が<u>図られているとともに、諸外国との間の船舶の登録時におけるコスト差の縮小が図られ、1隻あたりの船価が数十億円規模となる国際船舶の整備につながっており、費用対効果の大きな制度。</u></p> <p>○また、<u>国際船舶を含む日本籍船の減少率は、平成8年の本制度の導入を境に鈍化し、平成20年央以降では増加に転じており、事後評価において有効性を客観的に確認。</u></p>
相当性	5. 他の支援措置等との役割分担	6. 政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限な措置か
	なし	<p>○本制度の措置により1隻あたりの船価が数十億円規模となる国際船舶の整備につながっており、費用対効果の大きな制度であるため、<u>政策目的を達成するための手段としての的確。</u></p> <p>○また、OECD（経済協力開発機構）において、「商業的造船業における正常な競争条件に関する協定」（造船協定）が合意され、同協定において船舶取得時に国の補助を受けることは禁止されているため、<u>国の補助金による支援措置を導入することは国際的な取り決めに抵触することから本特例制度は相当な措置。</u></p>

○世界単一市場である外航海運は今日厳しい国際競争に晒されているとともに、諸外国における船舶登録に係る費用が極めて低い水準にある現状下で、本制度の廃止を行うことは国際的な競争条件均衡化による我が国商船隊の国際競争力の強化及び日本籍船の増加に多大な影響が出るため不適切

国際船舶の所有権保存登記等に係る登録免許税の軽減措置の延長(登録免許税)

国際船舶の所有権保存登記等に係る登録免許税の軽減措置の適用期限を2年間延長する。

- 登録免許税の税率を以下のとおり軽減
 - ・ 所有権保存登記 2.5/1000 (本則 4/1000)
 - ・ 抵当権設定登記 2.5/1000 (本則 4/1000)

政策の背景・目的

外航海運は貿易・国民生活を支え
経済安全保障を担う上で大きな役割

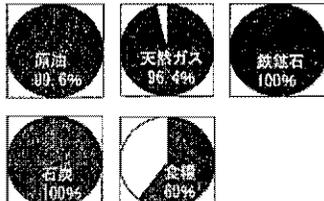
外航海運の現状

国際貨物輸送における海上輸送の分担率

航空輸送 3,182 (0.2%) 単位:千トン
海上輸送 964,003 (99.7%)



我が国主要品目輸入依存度 (2006年)



出典: (社)日本船主協会「日本海運の現状」(2009年1月)に基づき海事局作成。

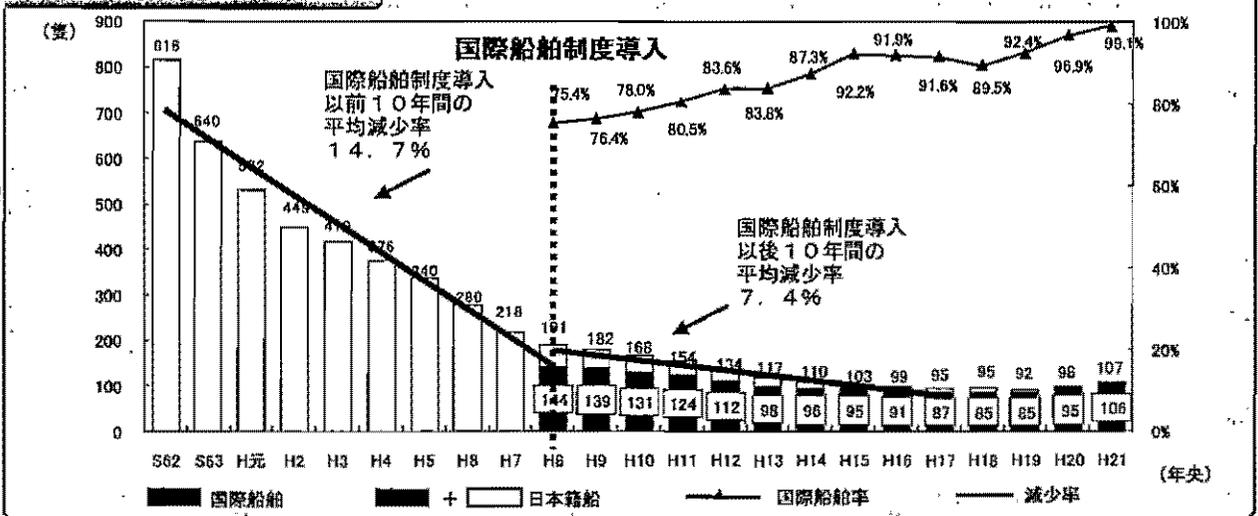
特に技術革新等に対応した質の高い船舶である国際船舶の整備が必要

- 海洋立国であり、四方を海に囲まれた我が国においては貿易量の99.7% (重量ベース) を海上輸送が担っており、貿易・国民生活を支え経済安全保障を担う安定的な外航海運は必要不可欠
- 外航海運は世界単一市場であることから、今日厳しい国際競争に晒されており、我が国商船隊の競争力強化が急務
- 諸外国においては船舶登録に係る費用は極めて低い水準にあることから、我が国において同様の措置を取ることは国際競争条件の均衡化の上でも必要不可欠

政策目標：国際船舶を平成23年度までに約150隻に増加させる

・日本籍船の中でも、乗り組み船員の少数精鋭化による合理化や低コスト化、技術革新を進め運航効率性に優れた質の高い船舶である国際船舶を我が国商船隊の中核として増加させることにより、我が国商船隊の競争力ある形での安定的な維持の確保を図る

特例措置の効果



諸外国との比較

○登録時手数料 (日本:登録免許税 諸外国: Initial Fee) [割合: 日本 (国際船舶) =100]

	ハンディサイズバルカー		ケープサイズバルカー		VLCC		コンテナ船	
	金額(円)	割合	金額(円)	割合	金額(円)	割合	金額(円)	割合
日本 (非国際船舶)	9,100,000	160.0	18,700,000	160.0	32,000,000	160.0	24,750,000	160.0
日本 (国際船舶)	5,587,000	100	11,687,000	100	20,000,000	100	15,488,000	100
イギリス	23,000	0.4	23,000	0.2	23,000	0.1	23,000	0.1
フランス	2,013,000	35.4	3,336,000	28.5	3,336,000	16.7	2,013,000	13.0
デンマーク	44,000	0.8	67,000	0.6	79,000	0.4	60,000	0.4
パナマ	480,000	8.4	624,000	5.3	624,000	3.1	624,000	4.0

※船の仕様

	船価(百万円)	総トン数
ハンディサイズバルカー	4,400	35,000
ケープサイズバルカー	6,700	85,000
VLCC	8,000	180,000
コンテナ船	8,000	75,000

※日本船主協会調べ

国34 スーパー中枢港湾において指定会社等(民営化会社)が取得する外貿埠頭業務用不動産の
所有権の移転登記に係る登録免許税の特例措置の新設(登録免許税)

合理性	1. 政策体系の中での位置づけ	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか
	<p>○国際港湾間競争激化の中、日本の港の国際競争力回復のため、スーパー中枢港湾政策を実施。基幹航路を維持し、フィーダー港化によるコスト・輸送時間上昇等を防止、我が国産業経済の国際競争力強化や国民生活向上が不可欠。</p> <p>○同政策の一環で、「特定外貿埠頭の管理運営に関する法律」を策定し、外貿埠頭公社の株式会社化を推進。</p> <p>○公社等は港湾管理者に代わり、5大港のコンテナ貨物量の約7割、日本全体の5割を扱うコンテナ埠頭を建設・運営。株式会社化による埠頭の運営効率化(サービス強化等)が同政策上、不可欠。</p> <p>○本政策は、現政権の「港湾の国際競争力回復」、国交省成長戦略会議の「港湾民営化」に正に合致。</p>	<p>○スーパー中枢港湾政策の政策目標は、平成22年度までに(14年度比)、</p> <p>①港湾コストを、釜山港、高雄港並みとなる3割低減</p> <p>②リードタイム(入港～貨物引取)を、3～4日から、シンガポール港並みの1日程度に短縮すること(16年度からの政策)。</p> <p>○18年度現在、港湾コストについては約13%削減、リードタイムは約2.1日(平日は1.1日)に低減しており、目標達成に向けて着実に進捗。</p> <p>○一方、釜山新港など新たな競合相手の誕生、想定以上のスピードでのコンテナ船大型化による船会社の寄港先の絞込み強化等で、国際港湾間競争激化。我が5大港から欧米基幹航路が消失する現実的危機。</p> <p>○政策目標を達成するためには、本税制により、早期の株式会社化促進を通じた港湾コストの低減等を図ることが必要不可欠。</p>
有効性	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか	4. 事後評価等における確認状況
	<p>○本税制特例の適用者数は4社であるが、平成22年度における適用予定件数(437件)は相当数あり十分な効果が見込まれる。</p> <p>○本税制により、公社の早期の株式会社化を促進し、コンテナ埠頭の管理運営の一層の効率化を図ることは、我が国経済の国際競争力確保のために必要不可欠である。</p> <p>○本税制は、国交省成長戦略会議の「港湾民営化」を正に推進。</p>	<p>○スーパー中枢港湾政策の目標年度が平成22年度となっていることを踏まえ、今後、同政策の総括を実施。</p> <p>【効率的な運営の効果:平成18年度実績】 港湾コスト13%低減(対平成14年度比)、 リードタイム約2.1日(平日では1.1日)(従前3～4日)</p>
相当性	5. 他の支援措置等との役割分担	6. 政策目的達成手段として、的確かつ必要最小限な措置か
	<p>○公社・会社は、高い地域経済効果を持つコンテナ埠頭を、港湾管理者に代わり建設・運営。国等は建設・運営面で重複なき支援</p> <p>◆コンテナ埠頭建設等: 国・港湾管理者の無利子貸付</p> <p>◆埠頭近傍の物流関連施設等の建設: 国の補助</p> <p>◆スバ中港湾への貨物集中等促進: 「スーパー中枢港湾を核としたコンテナ物流の総合的集中改革プログラム」(全額国費)</p> <p>◆埠頭保有コスト: 管理者や、アジア主要港とのバランスで税減免</p>	<p>○我が5大港の競合相手の、釜山港、釜山新港、シンガポール港、高雄港等では、コンテナ埠頭に固定資産税等が課せられないか、固定資産税等に相当する税がなく、我が国と対等な競争条件にはなっていない。</p> <p>○また、港湾管理者のコンテナ埠頭は、固定資産税等が非課税。</p> <p>○埠頭公社・会社のコンテナ埠頭は、地域の税収・使用料収入増、雇用拡大、環境負荷低減等に貢献。激化する国際港湾間競争や、管理者・他港との競争条件対等化から、本税制(1/2軽減)は的確・必要最小限</p>

○我が国スーパー中枢港湾の国際競争力強化のためには、全国のコンテナ貨物の半分以上を扱う外貿埠頭公社の早期の株式会社化により、創意工夫あふれる「港湾経営」を早期に実現し、荷主や船会社との緊密な連携、多様な事業展開等による物流サービス強化・コスト低減と、国の産業経済や国民生活への貢献等の早期実現が必要不可欠。

スーパー中枢港湾において外貿埠頭公社から指定会社等（民営化会社）が取得する外貿埠頭業務用不動産の所有権の移転登記に係る特例措置の創設(登録免許税)

株式会社化された埠頭公社(指定会社等)が埠頭公社からの出資により取得する外貿埠頭業務用不動産の所有権の移転登記に係る登録免許税の税率について特例措置を設けることで、スーパー中枢港湾である5大港のコンテナ貨物量の約7割、日本全国のコンテナ貨物量の5割を扱うコンテナ埠頭を管理運営する埠頭公社の早期株式会社化を促進し、コンテナ埠頭の管理運営の一層の効率化を図り、スーパー中枢港湾の競争力強化や、我が国産業経済の発展を図る。

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

1980年			2008年速報値		
順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニューヨーク	195	1(1)	シンガポール	2,992
2	ロッテルダム	190	2(2)	上海	2,798
3	香港	146	3(3)	ホンコン	2,425
4	高雄	98	4(4)	深圳	2,141
5	シンガポール	92	5(5)	釜山	1,343
6	サンファン	85	6(7)	ドバイ	1,183
7	ロングビーチ	83	7(11)	寧波一舟山	1,123
8	ハンブルク	78	8(12)	広州	1,100
9	オークランド	78	9(6)	ロッテルダム	1,080
10	10(10)	青島	1,032

我が国主要港の相対的地位が低下

16	釜山	63
...
...
...
...
...

()内は2007年の順位 ※の取扱量は2007年の数字

【税制特例措置の新設】

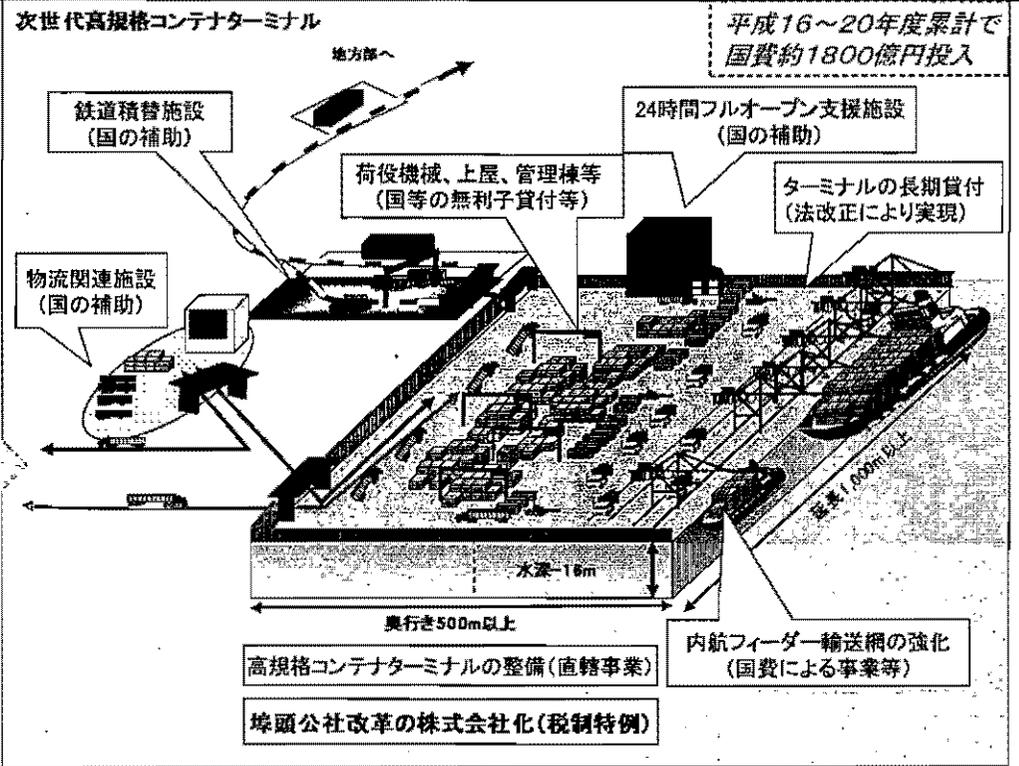
指定会社等が外貿埠頭公社からの出資により取得した外貿埠頭業務用不動産の所有権の移転登記に係る登録免許税の税率(本則 不動産価額の20/1000)を、平成22年4月1日から平成25年3月31日まで

15/1000とする。

・外貿埠頭公社の早期株式会社化の促進
(国交省成長戦略会議で議論された港湾民営化をまさに進める税制)

【スーパー中枢港湾プロジェクト】

アジア主要港を凌ぐ我が国港湾のコスト・サービス水準の実現により、我が国港湾の国際競争力の強化を図るため、ハード・ソフト一体となった総合的施策を強力に推進。
 目標:平成22年度(2010年度)までにアジアの主要港を凌ぐコスト・サービスを実現
 港湾コストは、平成14年度比で、釜山港・高雄港並みになる約3割低減 (18年度:13%低減)
 リードタイムは、平成14年度の3~4日を、シンガポール港並みの1日程度に短縮(18年度:平日で1.1日、平均2.1日)



特定国際コンテナ埠頭 民間事業者により効率的に運営する特定国際コンテナ埠頭の形成 整備主体:メガターミナルオペレーター	公社(指定会社等)埠頭(ターミナル) 株式会社化促進による埠頭公社ターミナルの管理運営の効率化 整備主体:公社・指定会社等
--	--