

国35 関西国際空港株式会社に係る登記についての特例措置の延長(登録免許税)  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>○空港法上、関空は、国際航空輸送網の拠点として本来国が設置・管理を行うものと規定されており、<u>国管理空港と同様に非課税扱い</u></p> <p>○国土交通省「重点政策2009」において、我が国の成長力を強化する取組として、本特例措置の延長など、『<u>関西空港のフル活用の推進</u>』の位置付け有り</p> <p>○アジア各国との間で空港間競争が激化する中、<u>関空のフル活用を図ることは、我が国に求められる外国人観光客の拡大など国際競争力の強化に資するもの</u></p>	<p>○国が出資等を行う関空事業に係る登記に対して、<u>所期の目的(二期事業の完成による国際競争力強化)を達成させるため、国管理空港と同様に非課税としているもの(単なる民間経営支援とは異なる)</u></p> <p>○<u>関空の二期事業は現在継続中</u> (22年度以降も、今年度に引き続き、護岸嵩上げ工事等を行う予定)</p> <p>○当初計画にある整備(旅客ターミナル地区等)に係る事業費については、今後も国からの出資金等が充てられることとなっており、本措置の継続は不可欠</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>○<u>創設当初から関空会社のみを対象としており、本措置の適用により、これまで1期島の開港、2期島の限定供用等がなされている状況</u></p>	<p>○22年度から二箇年の減税見込額は16億円を見込んでいるが、本措置の適用がなければ、<u>関空二期事業に係る便益の発現が不可能</u></p> <p>○これまで、本措置の適用(51.7億円)を受けて二本目の滑走路等を供用してきたが、<u>関空が存在することによる全国への経済波及効果(国際旅客便による生産誘発額)は、20年度においては、約1兆380億円と試算</u></p> <p>[【参考】関空二期事業の費用便益分析(平成17年度再評価) 費用便益比:5.7 総便益8兆2,329億円 ...分析期間50年]</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>○国が出資等を行う関空事業に係る登記に対して、<u>所期の目的(二期事業の完成による国際競争力強化)を達成させるため、国管理空港と同様に非課税としているもの</u></p> <p>○15年度より政府補給金が毎年90億円ずつ交付されているが、これは海上空港であることに起因する1兆円を超える有利子債務の<u>確実な償還を期すための措置</u></p> <p>○21年度は、補給金の受入れを前提としても経常赤字となる見込みであり厳しい状況</p> <p>[【参考】平成21年度 登録免許税免税額(見込):8.2億円 平成21年度 関空会社業績見通し(連結):経常利益▲26億円]</p>	<p>○国が資金面で出資等を行う事業に係る登記に対して、都度、本措置の適用を受けてこれまで19年には二本目の滑走路等が供用。</p> <p>○登録免許税額は、登記時点での評価額に基づき算出されることから、<u>予算要求時点においては納税額が不確定である場合が想定されるため税制による措置が適当</u></p> <p>○<u>国税を課税しつつ、国の補助金等で課税額を補填する仕組みは非効率</u></p> <p>○本措置対象となる土地については、滑走路・誘導路・エプロン等、<u>国際拠点空港として公共性の高い施設に係る土地に限定しており、空港機能確保として必要最小限の特例措置。資本の登記については、政府出資分のみが特例対象</u></p>

○アジア各国との間で空港間競争が激化している現状下で、本措置の廃止or縮減を行うことは国際競争力強化に向けた取組みに支障を来すばかりか、関空の更なる高コスト化に繋がり、その影響は我が国経済活動の末端にまで及び不適切。

関西国際空港株式会社に係る登記についての特例措置の延長(登録免許税)

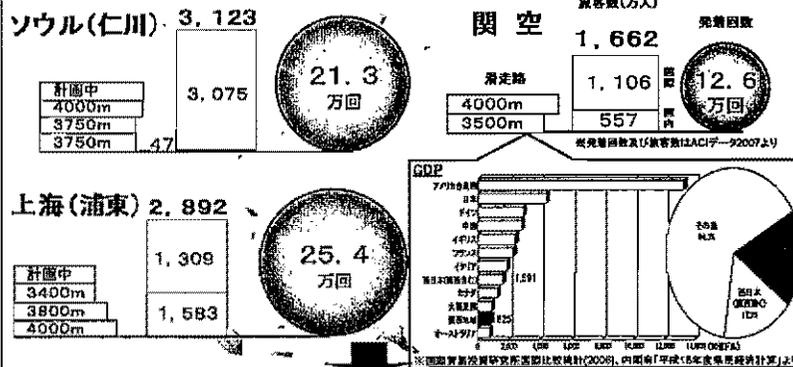
我が国の国際競争力を強化するため、関西国際空港株式会社等が行う登記に対する登録免許税の特例措置の適用期限を2年延長する。

施策の背景・目的

関空は我が国の経済活動を支える重要基盤

アジア各国との間で空港間競争が激化

- アジア各国では複数滑走路を有する大規模空港が次々整備され航空ネットワークの拡充を図っている



国内外の需要をさらに取り込む必要

- 関空のフル活用を図ることは、我が国に求められる外国人観光客の拡大など国際競争力の強化に資するもの

国際拠点空港としての関空の役割

- 空港法上、関空は、国際航空輸送網の拠点として本来国が設置・管理を行うものと規定
- 関西圏の需要全てを首都圏等の空港で代替することは不可能
- グローバルスタンダードに適った空港の実現に向け、関空二期事業は現在継続中
- 関空会社は、海上空港であることに起因して1兆円を超える有利子債務を抱え、その利払いが経営を圧迫

関空事業の低コスト化が必要

- 国が出資等を行う事業に係る登記に対して、国管理空港と同様、非課税措置とすることで、アジア各国に対する国際競争力を強化することが可能

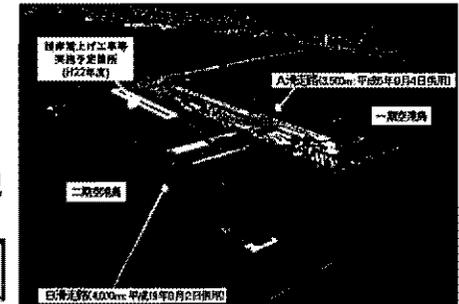
我が国における航空交通ネットワークを強化することが必要

税制改正要望の概要

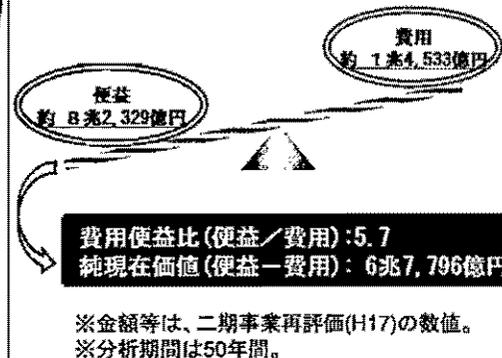
◇ 関西国際空港に関する以下の登記についての非課税措置 ◇

- 【資本の増加に係る商業登記】
 - ・関空会社が行う資本の増加(政府出資分のみ)に係る登記
 - 【二期事業の用に供する土地に係る不動産登記】
 - ・関空会社が行う基本施設*の用に供する土地についての所有権移転又は地上権若しくは賃借権の設定に係る登記
 - ・用地造成会社が行う基本施設*の用に供する土地についての所有権保存登記
- *基本施設:滑走路・誘導路・エプロン等

○適用期限を平成23年度まで2年延長



関空二期事業の費用便益分析



関空が存在することによる経済波及効果(試算)

○平成20年度の国際旅客便:3万951便

- 海外へ向かう日本人が増加
 - 日本を訪れる外国人が増加 など
- 旅行者の国内消費需要が増加

・直接効果=4,513億円 (全国)

※平成17年全国産業連関表を用いて算出

○波及効果

・生産誘発額=1兆379億円 (全国)

航空ネットワークを強化するための関連施策

- 国際航空ネットワーク拡充に向けた航空交渉の推進
航空自由化を推進するとともに、以遠運航等関空と第三国を結ぶ運航等について柔軟に対応

○地元の取組み

地元自治体及び経済界で組織されている「関西国際空港全体構想促進協議会」において、関空の就航ネットワークの充実を図るための関空集客・利用促進事業を実施

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>○ 長期的な需要の減少傾向にある中、タクシー車両の増加により地域によっては収益基盤の悪化や運転者の賃金等の労働条件の悪化等の問題が発生し、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況。 このため、先の通常国会でタクシー適正化・活性化法が全会一致で成立し、本年10月1日に施行。 これに基づき、<u>特定地域を指定し、当該地域において減車を伴う事業再構築を行い、公共交通としてのタクシー機能を安定的に維持し活性化し、事業所税の課税目的である都市環境の整備及び改善を図っていく必要。</u></p>	<p>○ 本年10月に施行された「<u>タクシー適正化・活性化法</u>」に基づき指定された特定地域において、<u>タクシー事業者により策定された特定事業計画により、減車を伴う事業再構築を実施することで、今後実施していくもの。</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>○ 特定地域は全国で141の地域が指定され、タクシー事業者が、特定事業計画に減車を伴う事業再構築を定め、これに基づき減車を実施。 また、<u>事業所税が課される特定地域(課税団体)では、事業所税が課されない特定地域と比べ供給過剰が解消されていない傾向があり、減税のインセンティブにより減車を図ることが非常に有効。</u></p>	<p>○ 政策目標として「<u>平成26年度までに特定地域における日車実車キロを平成13年度の平均値90.5キロに回復させる。</u>」と掲げており、数値目標として客観的に確認可能。</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>○ <u>タクシー適正化・活性化法の特定事業計画に基づき、自主的な取組みとして行われる減車については、事業者は日車營收の改善を図ることができることから補助金ではなく、減税措置を行うことが相当。</u></p>	<p>○ <u>事業所税は、都市環境の整備及び改善に要する費用に充てるために課す目的税であり、今般のタクシー適正化・活性化法により特定地域において減車を伴う事業再構築を行うことから、当該特定地域の交通問題や環境問題などが改善されることになり、事業所税の課税目的を充足。</u></p>

○タクシー車両の増加により様々な問題が発生し、公共交通機関としての機能を十分に発揮することが困難な現状下で、当該特例措置が認められないこととなると、タクシー事業の適正化・活性化するために必要となる事業再構築の進捗が鈍化することとなり、地域の交通問題や環境問題の改善に影響が出るため不適切。

特定地域におけるタクシー事業の適正化に伴う事業所税の非課税措置の創設

供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況にある特定地域において、国土交通大臣に認定を受けた特定事業計画に基づき、事業再構築に取り組むタクシー事業者に対して、事業所税の非課税措置を講ずる。

施策の背景・目的

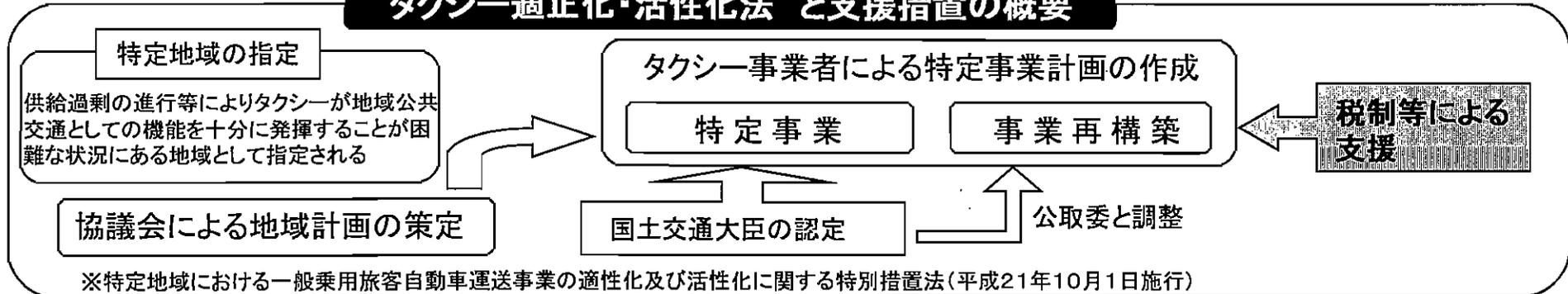
平成14年の規制緩和以後、事業者数、車両数は増加傾向

- ・事業者数：平成13年度6,833社 ⇒ 平成19年度6,987社
- ・車両数：平成13年度212,916両 ⇒ 平成19年度222,522両

輸送人員、運送収入は景気低迷の影響を受けて年々減少傾向

- ・輸送人員：平成13年度193,948万人 ⇒ 平成19年度186,967万人
- ・運送収入：平成13年度193,386千万円 ⇒ 平成19年度189,642千万円
- ・タクシー運転者と全産業男子労働者の年間平均賃金比較
 - 平成20年度(全国)タクシー-325万円(全産業550万円)
 - 平成20年度(東京)タクシー-436万円(全産業669万円)

タクシー適正化・活性化法 と支援措置の概要



税制上の措置

特定地域において、タクシー事業者が事業再構築としての減車を行った場合に事業所税を非課税とする。

【現行】

(課税標準の特例)タクシー事業者がその本来の事業の用に供する施設で、事務所以外の施設
→控除割合：資産割・従業者割とも1/2

(減免対象施設)タクシー台数が250台以下のタクシー事業者が本来の事業の用に供する施設で、事務所以外の施設 →控除割合：資産割・従業者割ともに非課税※1

政策目標：平成26年度までに特定地域における日車実車キロ※2を平成13年度の平均値90.5キロに回復させる。(参考：平成20年度79.0キロ)

予算上の措置

タクシー事業の適正化・活性化に関する取り組みで、全国のモデルとなる事例に対する補助制度の創設

(主な支援内容)

- ・地域ニーズに対する車両購入費に対する一定額補助
- ・利用者ニーズに的確に対応するための共同配車センター等の設備投資に対する一定額補助

※1 指定都市等の条例により定められている。 ※2 日車実車キロ：タクシー1台が1日あたり利用客を乗車させて走行した距離。

地8 外航日本人船員に係る住民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自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<u>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、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住民税の軽減制度の創設(個人住民税)

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、給与所得に係る住民税の1/2を軽減する制度を創設する。

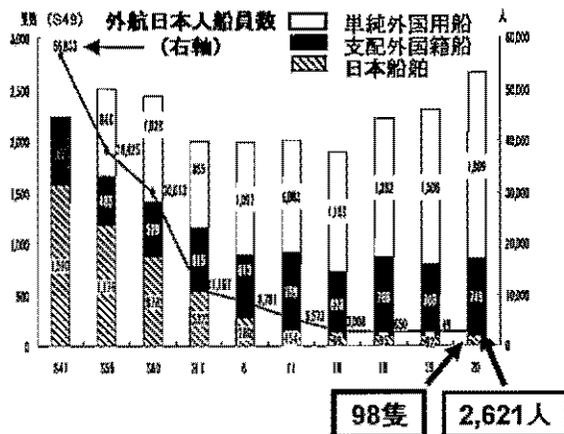
施策の背景・目的

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)