

地9 スーパー中枢港湾において指定会社等(民営化会社)が国の補助金また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課税標準の特例措置の新設(固定資産税・都市計画税)

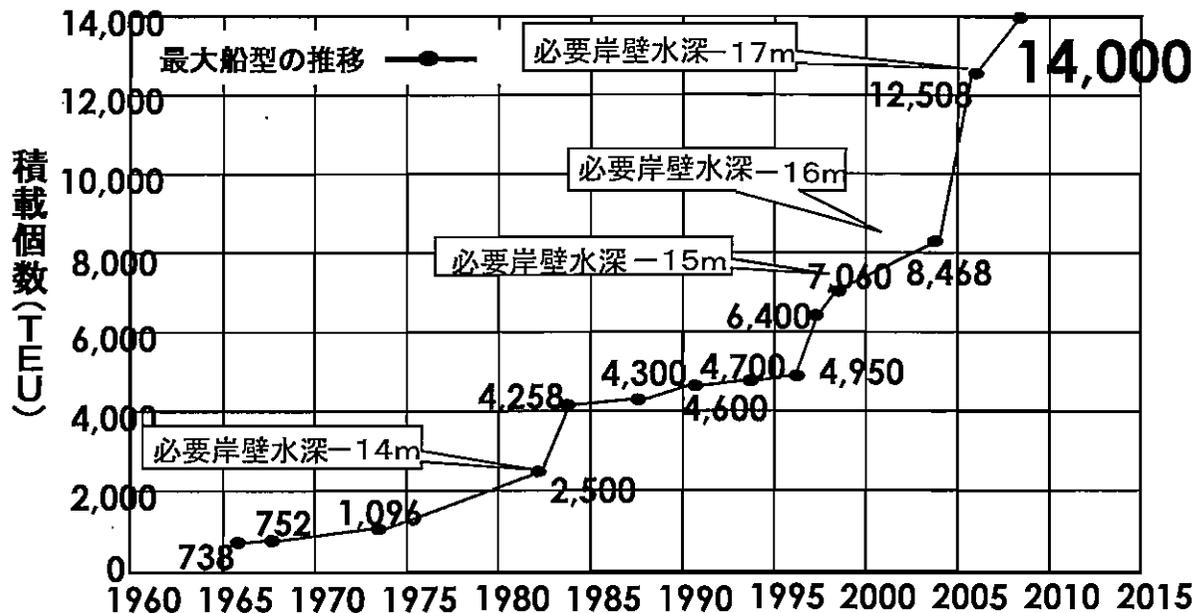
	1. 政策体系の中での位置づけ	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか
合理性	<p>○国際港湾間競争激化の中、スーパー中枢港湾政策実施。基幹航路を維持し、フィーダー港化によるコスト・輸送時間上昇等を防止、我が国産業経済の国際競争力強化や国民生活向上が不可欠。</p> <p>○同政策の一環で、「特定外貿埠頭の管理運営に関する法律」を策定し、外貿埠頭公社の株式会社化を推進。</p> <p>○公社等は港湾管理者に代わり、5大港のコンテナ貨物量の約7割、日本全体の5割を扱うコンテナ埠頭を建設・運営。株式会社化による埠頭の運営効率化(サービス強化等)が同政策上、不可欠。</p> <p>○また、アジア主要港で革新的荷役機械の導入開始。日本が遅れば、コスト・スピード等で完全に立ち後れ、「抜港」の危機高まる。</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、効率の高い大規模荷役機械のアジア主要港での導入開始等で、国際港湾間競争が激化。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、早期会社化促進を通じた港湾コストの低減や、大規模荷役機械導入等を図ることが不可欠。</p>
有効性	<p>3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか</p> <p>○本税制特例の適用者数は5社だが、本税制特例対象の財は、公社から引き継いだ財と一体で効用発揮(引継いだ財産は793件)。</p> <p>○本税制による新規設備投資インセンティブは公社税制になく、本税制により、公社の早期会社化促進による埠頭の管理運営の効率化や、競争上重要な大規模荷役機械の整備促進が図られる。</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>4. 事後評価等における確認状況</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	<p>5. 他の支援措置等との役割分担</p> <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>◆スパ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>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> <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と設備投資強化により、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、地域経済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課税標準の特例措置の創設(固定資産税・都市計画税)

株式会社化した埠頭公社(指定会社等)が新規に取得する大規模コンテナ埠頭に係る特例措置を創設することで、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てコンテナ埠頭の管理運営の一層の効率化を図るとともに、大規模荷役機械の整備を促進することで、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。

【コンテナ船の大型化】



【横浜港における荷役状況】



【税制特例の拡充及び新設】 ※太字が該当箇所

1. 会社から指定会社等が取得する一定規模以上のコンテナ埠頭に係る特例措置
 - 1) 民営化後10年(既存分) (創設:平成18年度)
 - ① 旧公団から会社が承継したコンテナ埠頭 : 課税標準 3/5
 - ② 会社が取得したコンテナ埠頭 (①を除く) : 課税標準 1/2
 - 2) 民営化後11~20年(拡充分)
 - ① 旧公団から会社が承継したコンテナ埠頭 : 課税標準 4/5
 - ② 会社が取得したコンテナ埠頭 (①を除く) : 課税標準 3/5
(民営化後11年目の減収見込額:130百万円(東京会社、平成30年度))
2. 指定会社等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特例措置
 - ・課税標準: 1/2 (取得後10年間) (新規、2年ごとに税制延長要望)
(減収見込額:16百万円) (東京会社、平成22年度)

- ・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)
- ・指定会社等による大規模荷役機械整備の促進

地12 駅の乗継円滑化のための大規模改良工事により取得する鉄道施設に係る
課税標準の特例措置の拡充(固定資産税・都市計画税)

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>○ 異なる事業者による路線間の相互直通化や駅施設の改良による乗継円滑化の推進については、大規模な整備費用を要する一方、事業者の収益向上に直接には結びつかないことから、<u>鉄道事業法第22条の2に基づき乗継円滑化措置に関して、事業者に当該措置を講じる努力義務及び他事業者からの当該措置に関する協議に応じる義務を課すなど、政府全体、あるいは国土交通省の政策体系の中で優先度や緊要性の高いものとして明確に位置づけ。</u></p>	<p>○ 鉄道事業者は、列車本数の増発による輸送力の増強や相互直通運転の拡大に取り組んで来ており、鉄道の利便性は飛躍的に向上。 ○ 他方このような鉄道輸送サービスの改善に取り組んで来た結果、一度輸送障害が発生すれば、速やかなダイヤの回復が難しく、相互直通運転を実施している他社の路線にも甚大な影響。また、高密度で運転をしているにも関わらず、なおホームに人が溢れ、円滑な乗継が阻害され平常時から慢性的な遅延が発生。こうした状況を解消し、旅客が列車の遅延により被っている損失の軽減を図るための対策が今後必要。</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>○ 本拡充要望は、固定資産税の負担を軽減することにより、鉄道事業者に輸送障害対策・混雑緩和のための投資へのハードルを引き下げ、投資を推進するために有効。 ○ 現在のところ、平成22年度は1件、平成23年度は2件の適用を見込んでいるが、これは、<u>対象が10億円以上の工事に限定されるものであることなどからであり、適用が特定の者に偏ってはいない。</u>今後、特例が認められれば、適用件数が伸びることも期待。</p>	<p>○ 拡充が認められた際には、政策チェックアップを行う際などにおいて、本特例の有効性について取り上げていく方針。</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>○ 本特例については他に支援措置はなし。 ○ 異なる事業者による路線間の相互直通化や駅施設の改良による乗継円滑化の推進については、<u>鉄道事業法第22条の2に基づき乗継円滑化措置に関して、事業者に当該措置を講じる努力義務が課せられているところであるが、努力義務に過ぎないため、それだけでは不十分であり、事業者にとって投資のインセンティブを与える本特例との間で適切かつ明確に役割分担。</u></p>	<p>○ 相互直通運転化や駅施設の改良による乗継円滑化、輸送障害対策は、<u>大規模な整備費用を要する一方、事業者の直接の収入増には結びつかないため、事業者負担軽減のため本特例により施設整備後のランニングコストの負担を軽減することにより、鉄道事業者にインセンティブを与えることは、乗継円滑化、輸送障害対策を推進する手段としての的確。</u> ○ また、本特例は、<u>税負担の大きい施設整備後の一定期間に限って固定資産税を軽減するものであるとともに、全体の減税額及び1件あたりの減税額の大きさから、国民の納得できる必要最小限の措置。</u></p>

○慢性的な混雑や輸送障害の影響が相互直通路線運転区間全体に影響が及ぶ事態となっている現状から、都市で活動する利用客が遅延によって被る時間損失・機会損失の軽減を図るため、拡充による税制支援が不可欠。

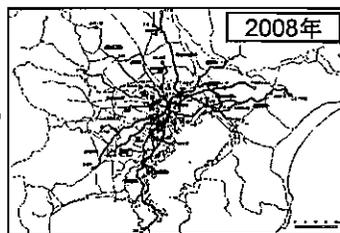
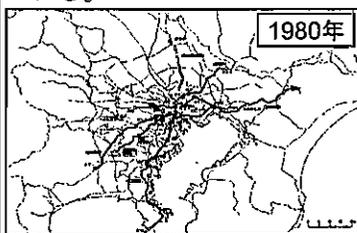
駅の乗継円滑化のための大規模改良工事により取得する鉄道施設に係る特例措置の拡充 (固定資産税、都市計画税)

輸送障害や混雑等に起因する遅延からの速やかな回復を図って列車の定時性を確保し、通勤客をはじめ都市部における利用客が列車の遅延により被っている莫大な時間損失・機会損失を軽減させる。

施策の内容

現状と課題

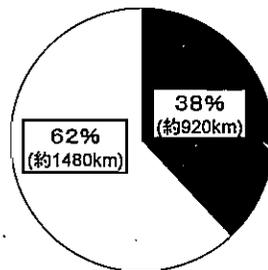
- 列車本数増発による輸送力増強や相互直通運転拡大等の取組みにより、都市鉄道の利便性は向上してきた。
- しかし、特定車両への乗客の集中等により慢性的な混雑・遅延が発生。輸送障害が起こると相互直通運転区間全体に影響が及び事態となっている。



相互直通路線延長:426km

相互直通路線延長:922km

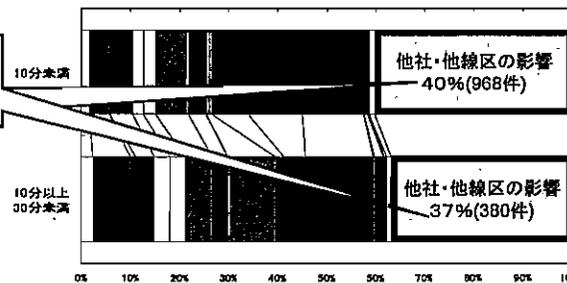
図：首都圏における相互直通運転の拡大



図：首都圏における相互直通路線の割合(2008年)

遅延の約4割が他社・他線区の影響によるもの

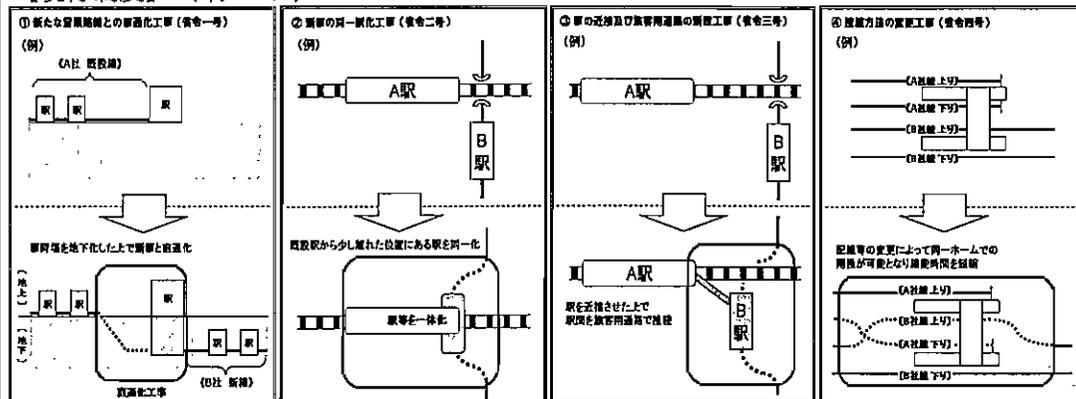
首都圏の路線の約4割が相互直通



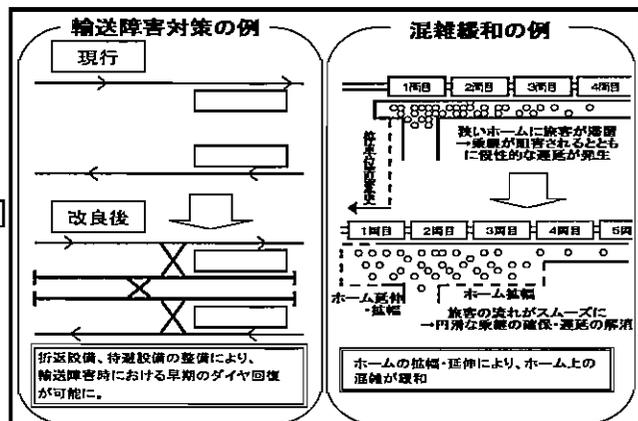
図：首都圏における原因別、支障時間別の輸送障害発生件数(H19年度)

税制改正要望の概要

【現行制度】 (イメージ)



追加



- ◆ 特例措置の対象 鉄軌道事業者相互間の乗継円滑化を図るための駅の大規模改良工事（10億円以上）により取得した鉄軌道施設
- ◆ 特例措置の内容 固定資産税・都市計画税：課税標準5年間3/4に軽減
- ◆ 拡充事項の内容
 - ① 相互直通運転が行われている路線における輸送障害対策により、円滑な相互直通運転を確保するための駅及び駅間の大規模改良工事（折返設備、待避設備の整備等）を対象事業に追加する。
 - ② 混雑緩和により乗継の円滑化が図られ、遅延対策にも資する大規模改良工事（プラットフォーム、旅客用通路の拡幅・延伸等）を対象事業に追加する。

地13 鉄道軌道輸送高度化事業費補助金等を受けて取得する安全性向上設備に係る課税標準の特例措置の拡充(固定資産税)  国土交通省

合理性	<p>1. 政策体系の中での位置づけ</p> <p>○ 政策評価法に基づく政策チェックアップにおいて「地方鉄道事業者のうち、『総合安全対策計画』を策定し、計画的に実行しているものの割合」が業績指標として掲げられるなど、本特例の目的である地域鉄道による安全な輸送サービスの安定的な提供については、国土交通省の政策体系の中で優先度や緊要性の高いものとして明確に位置づけ。</p>	<p>2. 当初の政策目標が既に達成されていないか</p> <p>○ 輸送の安全確保は鉄道の最大の使命であり、少子高齢化やモータリゼーションの進展、施設の老朽化等近年の地域鉄道を取り巻く極めて厳しい経営環境の中でも、暮らしを支える地域の足として安定輸送を確保するためには、安全に関する設備整備を継続的に実施する必要。</p>
	<p>3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか</p> <p>○ 本特例の拡充要望部分の適用見込み件数は1件だが、これは、適用の条件となる補助については、従前より、鉄道の改良整備・貸付を行う第三セクターも対象となっていたところ、実際にこのケースに該当する事業が開始されたため、税制についても適用対象とするための要望を提出したという経緯などによるものであり、適用が特定のものに偏っているものではない。(なお、現行の本特例措置については、例年40件前後の適用。)</p>	<p>4. 事後評価等における確認状況</p> <p>○ 業績指標の「地方鉄道事業者のうち、『総合安全対策計画』を策定し、計画的に実行しているものの割合」についての政策チェックアップにおいて、本特例に関する減税見込額を踏まえた上で、目標の達成状況に関する分析を行い、現在の施策を維持すると評価。</p>
有効性	<p>5. 他の支援措置等との役割分担</p> <p>○ 鉄道の安全対策に対する補助制度(鉄道施設総合安全対策事業費補助)は、施設整備のための初期投資の負担を軽減することにより施設整備を行いやすくするためのものである一方、本特例は、補助を受けて施設を整備した後に増大する固定資産税負担について、これを軽減し、事業者のランニングコストの負担を軽減することにより、鉄道事業者に安全に関する設備整備を行うインセンティブを与えるものであり、適切かつ明確に役割分担。</p>	<p>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> <p>○ 補助金を受けて老朽化した鉄道施設等の整備を行い、鉄道事業者に貸し付ける第三セクターは、施設整備に伴い増加した固定資産税など維持運営コストを鉄道事業者への貸付料として徴収するが、経営が厳しい地域の鉄道事業者にとって、これが大きな負担となり、投資意欲を阻害。本特例により固定資産税を軽減し、貸付料を軽減し、鉄道事業者の負担を軽減することは、地域鉄道が安全な輸送サービスを安定的に提供できる体制を確保するという政策達成手段としての的確。</p> <p>○ また、本特例は、税負担の大きい施設整備後の一定期間に限って固定資産税を軽減するものであるとともに、全体の減税額及び1件あたりの減税額の大きさから、国民の納得できる必要最小限の措置。</p>
	<p>相当性</p>	

○少子高齢化やモータリゼーションの進展、施設の老朽化等極めて厳しい経営環境の中、地域鉄道が暮らしを支える地域の足として安全なサービスを安定的に提供できる体制を確保するためには、拡充による税制支援が不可欠。

鉄道軌道輸送高度化事業費補助金等を受けて取得する安全性向上設備に係る特例措置の拡充 (固定資産税)

鉄道軌道輸送高度化事業費補助金等によりトンネル等の改修を行う際に取得する安全性向上設備に係る特例措置の対象に第三セクターが整備し、鉄道事業者が借り受ける施設を追加する。

概要

- ◇地域鉄軌道事業者が、暮らしを支える地域の足として安全な輸送サービスを提供していくことができるよう、鉄道軌道輸送高度化事業費補助金又は鉄道施設総合安全対策事業費補助（老朽化対策）を受けて取得する安全性向上設備を対象とした特例措置が講じられているところ。ただし、鉄道施設総合安全対策事業費補助（老朽化対策）のうち施設の整備・保有を業務とする第3セクターが実施する事業については、今まで対象事業がなかったため、特例措置は講じられていなかった。
- ◇昨年12月、このケースに該当する事業が開始されたため、特例措置の対象の拡充を要望。
- ◇長大トンネルや橋梁などの大規模改修実施後に増大する固定資産税等の費用負担を鉄道事業者の自助努力のみで賄うことが困難になっている状況下、安全運行の確保のためには、特例措置の拡充が必要不可欠。

補助対象	民営鉄道事業者	第3セクター鉄道事業者	設備の整備・保有を業務とする第3セクター
鉄道軌道輸送高度化事業費補助金	○	○	—
鉄道施設総合安全対策事業費補助	—	○	○

※網掛け部は現行の税制特例の対象

特例措置無し

拡充

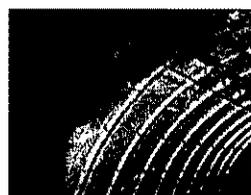
補助対象	民営鉄道事業者	第3セクター鉄道事業者	設備の整備・保有を業務とする第3セクター
鉄道軌道輸送高度化事業費補助金	○	○	—
鉄道施設総合安全対策事業費補助	—	○	○

特例の対象に追加

- ◆ 特例措置の対象 : 補助を受けて取得する車両の運行の安全性向上に資する償却資産
- ◆ 特例措置の内容 : 固定資産税：課税標準5年間1/2に軽減

参考

安全性向上のための整備対象(例)



← トンネルの老朽化
クラック、漏水等



橋りょうの老朽化 →
錆、劣化等

・税制特例措置
・鉄道施設総合安全対策事業費補助
・鉄道軌道輸送高度化事業費補助金

により施設整備を支援

「地域の足」として安全な輸送サービスを提供し続けることを確保

地14 環境性能に優れた自動車に対する税制の適用範囲の拡大

合理性	<p>1. 政策体系の中での位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 平成20年3月に閣議決定された「改訂京都議定書目標達成計画」において、自動車単体対策として「トップランナー基準による自動車の燃費改善」等により、平成22年度までに2,470万t～2,550万tのCO2を削減することが求められているところ。 ○ 平成20年7月閣議決定された「低炭素社会づくり行動計画」において、次世代自動車について、2020年までに新車販売の2台に1台の割合で導入することを目標としているところ。 ○ さらに、本年9月の国連気候変動首脳会議での鳩山総理の発言(CO2排出量を1990年度比で25%削減)にあるように、今後地球温暖化対策の充実が必要。 	<p>2. 当初の政策目標が既に達成されていないか</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 平成19年度の運輸部門のCO2排出量は、平成22年度目標の平成2年度比10.3～11.9%増には及ばない14.7%増までの水準。 ○ また、大都市の大気汚染についても引き続き深刻な問題。 ○ こうしたことから、現在、特例措置の対象となっていない中量車(車両総重量2.5～3.5tの自動車)についても、自動車グリーン税制の対象とすることにより、これらの自動車ユーザーを環境負荷の小さい自動車へ誘導することが必要。
	<p>3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 本措置は、自動車ユーザーに広く適用される措置であり、特定の者に偏るものではない。 ○ 本特例措置の適用台数について、平成22年度、23年度平年度で約2万台を見込んでいる。 	<p>4. 事後評価等における確認状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 新車新規登録の自動車の中で、環境負荷の小さい自動車占める割合は年々増加(※※)しており、自動車ユーザーを環境負荷の小さい自動車へ誘導する上では、本特例措置は有効性がある。 (※※)18年度17%、19年度26%、20年度41% ○ なお、平成20年度事後評価書において、グリーン税制等の効果により、着実に燃費改善が進み、平成7年と比較し約20%以上改善していることが示されている。
相当性	<p>5. 他の支援措置等との役割分担</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 本特例措置の要望内容に係る要件の中量車については、補助制度の対象とはなっておらず、税制のインセンティブにより、普及を拡大していくことが必要。 	<p>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> <ul style="list-style-type: none"> ○ これまでも自動車満たすべき最低限の環境性能(燃費基準や排ガス基準)を規制で定めてきている。その一方で、より燃費性能及び排ガス性能の優れた環境負荷の小さい自動車の普及を図るため税制特例措置を活用しており、必要最小限の特例措置となっている。

○ 新車新規登録のうち、環境負荷の小さい自動車の占める割合は、平成20年度においては約4割に、保有台数ベースでは約6%にとどまっている現状下で、廃止又は縮減を行うのは、地球温暖化対策や大気汚染対策の推進に多大な影響が出るため不適切。

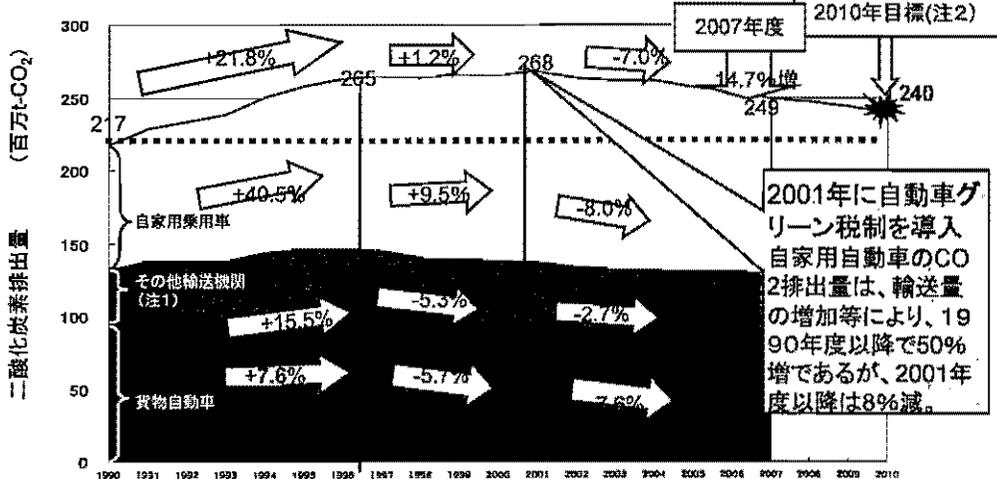
自動車関係諸税のグリーン化

自動車に起因する地球温暖化対策及び大気汚染対策を推進するため、自動車重量税、自動車税、自動車取得税の特例措置について所要の見直しを行いつつ適用期限を延長することで、低公害車の更なる普及を図る。

施策の背景・目的・目標

- ・国連気候変動首脳会議での鳩山総理の発言(CO2排出量を1990年度比で25%削減)にあるように、今後地球温暖化対策の充実が必要。
- ・京都議定書のCO2削減目標を達成するためには、運輸部門からのCO2排出量を2010年度までに1990年度比10.3~11.9%増の水準とする必要。
- ・「低炭素社会づくり行動計画(2008年7月閣議決定)」において、次世代自動車について、2020年までに新車販売の2台に1台の割合とすることを目標。

運輸部門におけるCO2排出の推移



2001年に自動車グリーン税制を導入
自家用自動車のCO2排出量は、輸送量の増加等により、1990年度以降で50%増であるが、2001年度以降は8%減。

注1: その他輸送機関: バス、タクシー、鉄道、船舶、航空
注2: 2010年目標値は新・京都議定書目標達成計画(2008年3月28日閣議決定)における対策上位ケースの数値

低公害車の普及台数

2008年度末現在(登録自動車に限る。)

	全体	低公害車	全体に占める低公害車の割合
保有台数	4744万台	284万台	6%
販売台数	284万台	118万台	41%



自動車グリーン税制の概要

自動車グリーン税制(車両総重量3.5t以下)

	自動車税*3 [H22.3.31迄]	自動車取得税(新車) [H24.3.31迄] 自動車重量税 [H24.3.31迄の最初の登録・再登録時]		自動車取得税(中古車) [H24.3.31迄]② [H22.3.31迄]①	
		軽自動車	普通自動車	軽自動車	普通自動車
電気自動車(燃料電池車含む)	税率を概ね50%軽減	免除	免除	▲2.7%軽減税率②	
☆☆☆☆ 天然ガス自動車	税率を概ね25%軽減	75%軽減	免除	取得価格から▲30万円控除①	▲1.6%軽減税率②
☆☆☆☆ (H17年排出ガス基準より燃費・燃費効率化等により実燃費を75%達成)	税率を概ね25%軽減	50%軽減	免除	取得価格から▲15万円控除①	延長
☆☆☆☆ (H17年排出ガス基準より燃費・燃費効率化等により実燃費を75%達成)	税率を概ね25%軽減	50%軽減	免除	取得価格から▲15万円控除①	延長
プラグインハイブリッド自動車		免除	免除	▲2.4%軽減税率②	
グリーンディーゼル乗用車 (H21年排出ガス規制に適合)				▲1.0%軽減税率① (2.5t超重量車はH21.10.1迄)	延長
2.5t~3.5tの貨物車等(貨物重量別に特例が定められたH27燃費基準を基準)					

*1...自動車取得税の税率(H30.3.31迄): 自家用自動車5%、営業用自動車・軽自動車3%
*2...平成22年度(ディーゼル車は平成17年度)燃費基準よりそれぞれ上回るもの
*3...車齢11年超のディーゼル車等、車齢13年超のガソリン車、LPG車については、税率を概ね10%重課(電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、一般乗合バスを除く)

環境性能に優れた自動車に対する税制の適用範囲の拡大

自動車グリーン税制(車両総重量3.5tを超えるトラック・バス等)

	自動車税*2 [H22.3.31迄]	自動車取得税(新車) [H24.3.31迄] 自動車重量税 [H24.3.31迄の最初の登録・再登録時]		自動車取得税(中古車) [H24.3.31迄]② [H22.3.31迄]①	
		トラック	バス	トラック	バス
電気自動車(燃料電池車含む)	税率を概ね50%軽減	免除	免除	▲2.7%軽減税率②	
重量車☆☆ 天然ガス自動車	税率を概ね50%軽減	免除	免除	▲2.7%軽減税率②	
重量車☆☆ (H17年排出ガス基準より燃費・燃費効率化等により実燃費を10%達成)	延長	[ディーゼル車] 50%軽減	免除	▲2.7%軽減税率②	
ボスト新長期規制適合車(ディーゼル車) (H27年排出ガス規制に適合)		75%軽減	免除	▲2.0%軽減税率① (H27.7.1迄)	延長
プラグインハイブリッド自動車		免除	免除	▲2.4%軽減税率②	

*1...自動車取得税の税率(H30.3.31迄): 自家用自動車5%、営業用自動車・軽自動車3%
*2...車齢11年超のディーゼル車等、車齢13年超のガソリン車、LPG車については、税率を概ね10%重課(電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、一般乗合バスを除く)

地15 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)が取得するコンテナ埠頭に係る固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例措置の拡充(固定資産税・都市計画税)

	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>○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	<p>3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか</p> <p>○本税制特例の適用者数は5社であるが、平成22年度における適用予定件数(793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>4. 事後評価等における確認状況</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	<p>5. 他の支援措置等との役割分担</p> <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>◆スパ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>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> <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>

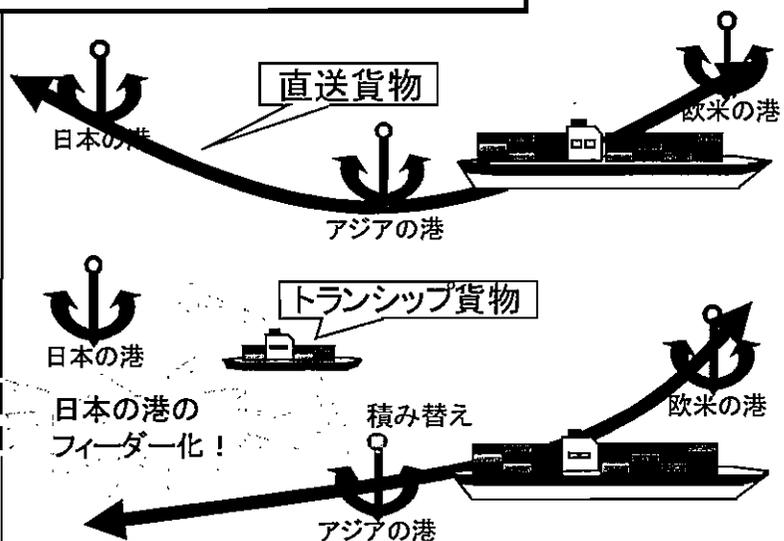
○我が国スーパー中枢港湾の国際競争力強化のためには、全国のコンテナ貨物の半分以上を扱う外貿埠頭公社の早期の株式会社化により、創意工夫あふれる「港湾経営」を早期に実現し、荷主や船会社との緊密な連携、多様な事業展開等による物流サービス強化・コスト低減と、地域経済への貢献等の早期実現が必要不可欠。

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）が取得するコンテナ埠頭に係る課税標準の特例措置の拡充(固定資産税・都市計画税)

株式会社化した埠頭公社(指定会社等)が外貿埠頭公社から取得するコンテナ埠頭に係る特例措置を拡充することで、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て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。

【海外トランシップの増加】

海外トランシップのイメージ



フィーダー化の問題点

- 輸送時間が長い
- 荷傷みの可能性あり
- 定時性が確保出来ない
- 貨物の追跡が出来ない

【横浜港の荷さばき施設】



【税制特例の拡充及び新設】 太字部分が要求事項

1. 公社から指定会社等が取得する一定規模以上のコンテナ埠頭に係る特例措置
 - 1) 民営化後10年(既存分) (創設:平成18年度)
 - ① 旧公団から公社が承継したコンテナ埠頭 : 課税標準3/5
 - ② 公社が取得したコンテナ埠頭(①を除く) : 課税標準1/2
 - 2) 民営化後11~20年(拡充分)
 - ① 旧公団から公社が承継したコンテナ埠頭 : 課税標準4/5
 - ② 公社が取得したコンテナ埠頭(①を除く) : 課税標準3/5
 (民営化後11年目の減収見込額:130百万円(東京会社、平成30年度))
2. 指定会社等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特例措置
 - ・ 課税標準: 1/2 (取得後10年間) (新規、2年ごとに税制延長要望)
 - (減収見込額:16百万円) (東京会社、平成22年度)

→ **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)

地17 駅のバリアフリー化のための改良工事により取得した施設に係る
課税標準の特例措置の拡充及び延長(不動産取得税)

	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>○ 公共交通機関のバリアフリー化については、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)」に基づいて推進。また、政策評価法に基づく政策チェックアップにおいても「公共施設等のバリアフリー化率」が業績指標として掲げられるなど、政府全体、あるいは国土交通省の政策体系の中で優先度や緊要性の高い政策として明確に位置づけ。</p>	<p>○ 平成20年度末における鉄軌道駅(1日平均利用客数5000人以上)の段差解消率は71.3%となっており、平成22、23年度では約300駅の段差を解消することを目標。バリアフリー新法に基づく基本方針において、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り、当初の政策目標は未達成。</p>
有効性	<p>3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか</p> <p>○ 平成20年度における本特例の適用実績はエレベーター14基であるが、平成22年度は59基の適用見込み。本特例の対象は、バリアフリー法による認定を受けた公共交通特定事業計画に従って実施される公共交通特定事業に限定されており、適用数が想定外に僅少であったり、想定外に特定の者に偏ってはいない。</p>	<p>4. 事後評価等における確認状況</p> <p>○ 業績指標の「公共施設等のバリアフリー化率」についての政策チェックアップにおいて、本特例に関する減税見込額を踏まえた上で、目標の達成状況に関する分析を行い、現在の施策を維持すると評価。</p>
相当性	<p>5. 他の支援措置等との役割分担</p> <p>○ 公共交通機関のバリアフリー化は、多額の初期投資等が必要となる一方で、鉄道事業者の収益に直接結びつくものではなく、義務付けが困難である。こうした中、助成制度により施設整備のための初期投資の負担を軽減することに加え、本特例による初期投資の負担の更なる軽減により、鉄道事業者にインセンティブを与えることは、公共交通機関のバリアフリー化を推進する手段として相当。</p>	<p>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> <p>○ バリアフリー施設の整備は、多額の費用がかかるにもかかわらず、直接的な需要増に結びつかない採算性の悪いものであり、施設の取得時の税負担の増加は、事業者の投資意欲を阻害。本特例により、不動産取得税の負担を軽減することは、投資へのハードルを引き下げ、エレベーターの整備を推進するための手段としての的確。</p> <p>○ また、本特例は対象が公共交通特定事業に限定されるものであり、全体の減税額及び1件あたりの減税額の大きさからも、国民の納得できる必要最小限の措置。</p>

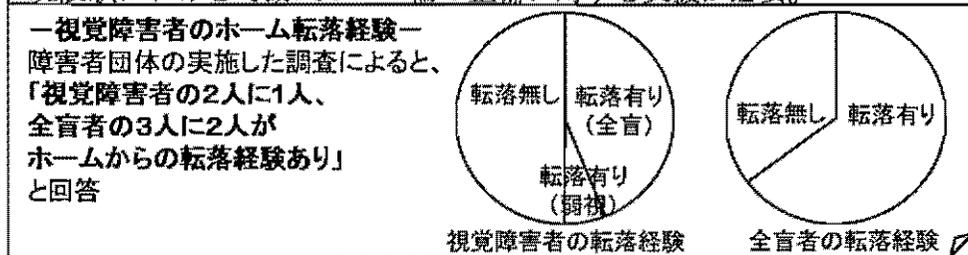
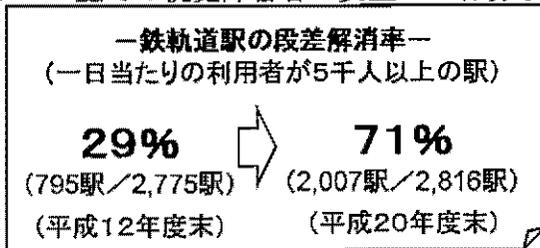
○エレベーターの整備による駅の段差解消が引き続き強く求められる現状下で、延長が認められないと、高齢者、障害者等の自立した日常生活や社会参加の機会の確保への対応に多大な影響。

駅のバリアフリー化のための改良工事により取得した施設に係る課税標準の特例措置の延長及び拡充 (不動産取得税、固定資産税、都市計画税)

高齢者・障害者等が鉄道駅を安全かつ容易に利用できるようにするため、鉄軌道事業者等が駅のバリアフリー化のための改良工事により家屋及び償却資産を取得した場合の特例措置の適用期限を2年延長するとともに、既設の駅に設置された可動式ホーム柵を特例措置の適用対象に加える。

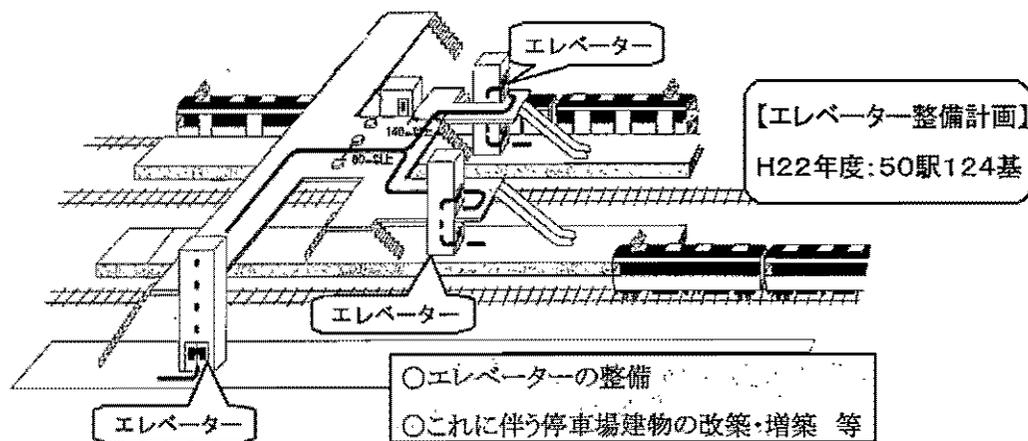
背景

- ◇エレベーターの整備による駅のバリアフリー化は、これまで税制特例の効果等により着実に進展するも、道半ば。
- ◇導入費用がかさむ一方、直接的な需要増に結びつかない採算性の悪い投資であるバリアフリー化を引き続き推進するためには、税制による支援が必要不可欠。
- ◇更に、ホーム上での視覚障害者の安全かつ容易な移動のため、既設駅における可動式ホーム柵の整備に対する支援が必要。

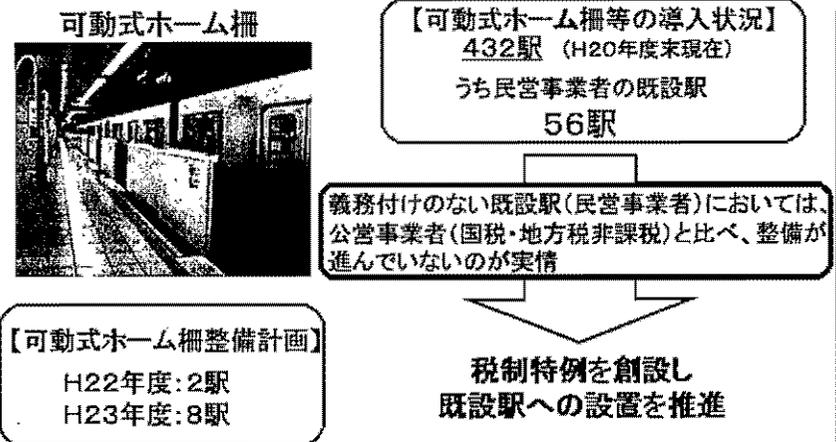


税制改正要望の概要

【現行】



【拡充】



◆特例措置の対象

- 【現行】鉄軌道事業者等が既設駅のバリアフリー化のための改良工事により取得した家屋及び償却資産
- 【拡充】既設の駅に設置された可動式ホーム柵を対象に追加

◆特例措置の内容

- 【現行】不動産取得税：課税標準1/6控除、固定資産税・都市計画税：課税標準5年間2/3に軽減
- 【拡充】固定資産税：課税標準5年間2/3に軽減

バリアフリー法案に対する附帯決議

- ・プラットフォームにおける視覚障害者の転落を防止するため、ホームドア、ホーム柵その他の設備の設置に努めるよう、鉄道事業者を適切に指導すること(H18.6月衆議院)
- ・鉄軌道駅ホーム等における転落防止等のための可動柵の設置等安全上の措置が講じられるよう努めること(H18.4月参議院)