

地36 補助を受けて整備する鉄軌道駅の耐震補強事業により取得した
鉄道施設に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税)

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
	○ 駅の耐震化の推進については、内閣総理大臣を会長とする政府防災会議における平成17年7月の防災基本計画において、国は駅等不特定多数の者が使用する施設について、<u>耐震性の確保に特に配慮するものと指摘。政策評価法に基づく政策チェックアップにおいても「主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数」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。</u>	○ 主要な鉄道駅の耐震化については、平成22年度末までの5年間の目標に図ることとしており、<u>未実施駅があるため、当初の政策目標は未達成。</u>
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
	○ 平成20年度の適用件数は11件となっているが、<u>駅の耐震化については対象が全体で165駅であり、適用数が想定外に僅少であったり、想定外に特定のものに偏ってはいない。</u> ○ また、22年度末の期限に向けて、適用件数は増加する見込である。(22年度見込22件)	○ 業績指標の「主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数」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、<u>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。</u>
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
	○ 鉄道駅の耐震補強事業に対する補助制度(鉄道施設総合安全対策事業費補助)は、<u>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、鉄道事業者に耐震補強事業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。</u>	○ 鉄道駅の耐震補強事業は極めて公共性の高い事業であるが、<u>多額の費用がかかるにもかかわらず、鉄道事業者の収益増に直接結びつかない採算性の悪いものであり、導入費用の負担増に加え、導入後も固定資産税が大幅に増加することとなり、事業者の投資意欲が働きにくい状況。本特例により、新しく取得した施設の固定資産税負担を軽減することは、耐震補強事業に対する投資へのハードルを引き下げ、駅の耐震化を推進するための政策手段としての的確。</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>

○首都直下型地震等に備えた防災機能の向上が強く求められる現状下で、廃止を行うことは、駅利用者や通行人などの安全・安心の確保、震災時の防災拠点の確保に多大な影響が出るため不適切。

耐震補強事業により取得した鉄道施設に係る特例措置の延長(固定資産税)

駅における耐震補強の整備を促進し、駅利用者の安全の向上を図るとともに、発災時における駅の緊急応急活動拠点機能を確保するため国の補助金を受けて緊急に実施する駅の耐震補強工事に係る特例措置を1年間延長する。

現状と課題

- ◇首都直下地震、東海地震等の大規模地震の発生が予測される中、駅の防災機能の向上が喫緊の課題。
- ◇内閣総理大臣を会長とする中央防災会議における平成17年7月の防災基本計画においても、駅の耐震について早急に進めるよう指摘。

防災基本計画（平成17年7月）（抄）

駅等不特定の者が使用する施設（中略）について、耐震性の確保に特に配慮するものとする。

- ◇この指摘を踏まえ、平成18年度～22年度の5ヶ年計画で駅（※）の耐震化を推進中。

（※）乗降客数一日一万人以上かつ折返し設備を有する駅又は他路線と接続している駅

- ◇しかし、この耐震補強工事は、多額の費用を要する一方で、直接、需要の増加に結びつかないことから、5ヶ年計画での緊急整備の達成に向け、施設整備に伴い増大する固定資産税負担を一定期間軽減する本特例措置による支援が必要不可欠。

	18年度	19年度	20年度	21年度(見込)	22年度(見込)
耐震補強事業 進捗状況					
駅数(累計)	8駅	37駅	57駅	94駅	165駅
進捗率	4.8%	22.4%	34.5%	57.0%	100%

参考

地震時に駅が果たす役割

■ 応急対応の拠点



〔 帰宅困難者対応 〕

■ 緊急人員輸送の拠点



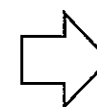
〔 交通結節点 〕

耐震補強工事の概要

■ ブレース(すじかい補強)



■ 鋼板巻き



特例内容

- ◆特例措置の対象：駅部に係る耐震補強工事により取得する償却資産
- ◆特例措置の内容：固定資産税：課税標準5年間2/3に軽減

地37 JR貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために取得した機関車・コンテナ貨車に 国土交通省
係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税)

	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	○ 鉄道貨物へのモーダルシフトの推進及びそのための鉄道輸送の輸送力増強については、<u>京都議定書目標達成計画(閣議決定)</u>に盛り込まれるとともに、政策評価法に基づく政策チェックアップにおいて「トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数」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。 ○ また、ポスト京都議定書の議論が進むなど、地球環境問題への取り組みが益々重要となる中、鉄道貨物輸送への<u>モーダルシフトの重要性はますます増大</u>。	○ JR貨物が保有する国鉄から承継した老朽車両は、<u>機関車で約6割、コンテナ貨車で約4割残されているところであり、CO2の排出量が営業用トラックの1/7である鉄道貨物へのモーダルシフト推進のためには大量牽引・高速走行が可能な高性能の車両への更新をできるだけ早く完了する必要がある</u>、当初の政策目標は未達成。 ○ また、<u>京都議定書目標達成計画において、平成24年度までの目標が定められているところ、今後は2020年におけるCO2の25%削減に向け、鉄道貨物へのモーダルシフトを更に推進していくことが必要</u>。
	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	○ 鉄道貨物へのモーダルシフト推進のための本特例の対象がJR貨物1社に限られているのは、<u>国鉄改革の際、国鉄再建監理委員会の意見を受け、我が国における鉄道貨物輸送の大宗をJR貨物1社が担うこととなったためであり、適用数が想定外に僅少であったり、想定外の特定のものに偏ってはいない</u>。	○ 業績指標の「トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数」についての政策チェックアップにおいて、<u>事実上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</u>。
	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	○ <u>一部の機関車に対しては、(独)新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)のエネルギー使用合理化事業者支援事業を活用しているが、これは、省エネルギー促進のためであり、高速走行・大量積載等が可能な機関車・貨車の導入によりモーダルシフトを促進する本特例とは、基本的に趣旨・対象が異なるもの</u>。	○ <u>鉄道貨物へのモーダルシフト推進のためには、高性能の車両への更新をできるだけ早く完了する必要があるが、経営状況が厳しいJR貨物にとって、車両更新時の固定資産税の増加は大きな負担となり、車両の更新を阻害。本特例により、車両更新時の固定資産税を軽減することは、より多くの車両の更新を促す効果があり、モーダルシフト促進という政策の達成のための手段としての的確</u>。 ○ また、本特例は、<u>税負担の大きい車両取得後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>。

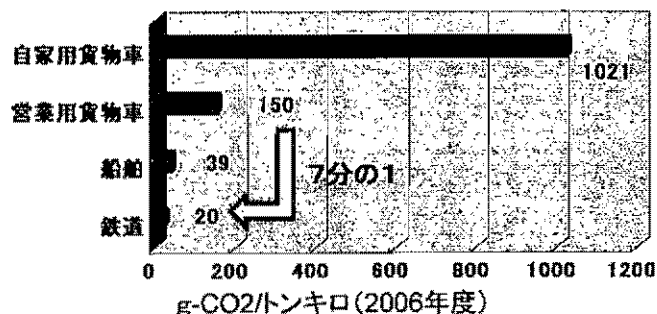
○2020年におけるCO2の25%削減に向けて全力で取り組まなければならない現状下で、廃止を行うことは、環境に優しい鉄道貨物へのモーダルシフトに多大な影響が出るため不適切。

JR貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために取得した機関車・コンテナ貨車に係る特例措置の延長（固定資産税）

鉄道貨物輸送の効率化を図り、モーダルシフト施策を促進するため、JR貨物が取得する大量牽引・高速走行が可能な機関車及び大量積載・高速走行が可能なコンテナ貨車に係る特例措置の適用期限を2年延長する。

現状と課題

- 鉄道貨物のCO2排出原単位は、営業用トラックの1/7



- 京都議定書目標達成計画においても、鉄道コンテナ輸送トンキロの増加目標が平成24年度まで定められている。（例：H22年度では32億トンキロ（対H12年度比））

京都議定書目標達成計画の目標値

年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度
対策評価指標 (億トンキロ)	28	31	32	35	36

年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度
排出削減見込 (万t-CO2)	70	78	80	88	90

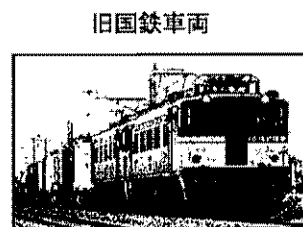
- 税制特例の活用により、機関車及びコンテナ貨車は着実に更新されている。しかしながら、総車両数が多いため、国鉄から承継された老朽車両は、いまだ機関車で約6割、コンテナ貨車で約4割が残されているところであり、これらの更新もできるだけ早く完了する必要がある。

- なお、今後は、2020年におけるCO2の25%削減に向け、環境に優しい鉄道貨物へのモーダルシフトを更に推進していく必要がある。

機関車	H10.3現在	H21.3現在	新造車両数
旧国鉄車両	793両	447両 (61%)	
新造車両	87両	285両 (39%)	+198両
計	880両	732両 (100%)	

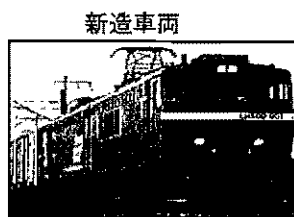
税制措置

【税制措置の概要】 ○固定資産税：課税標準5年間1/2に軽減



最高速度 : 100km/h
最高出力 : 1,900kw

特例の適用要件
・最高速度を超えること
・最高出力を超えること
等



最高速度 : 110km/h
最高出力 : 4,000kw

【税制特例の効果（H22年度（2010年度）見通し）】

① 機関車の更新による年間増加輸送トンキロ	
・機関車のスピードアップ等による牽引する貨車の増加平均走行40/両	0.4万キロ/両 (a)
・貨車数(新造車両 40.7両 H22見込)	3,500両 (b)
・貨車数(旧国鉄車両 37両 H22見込)	2,500両 (c)
・機関車の更新による増加輸送トンキロ	13億トンキロ
(計算式) : a × (b × 40.7トン + c × 37トン) = 13億トンキロ	
② 貨車の更新による年間増加輸送トンキロ	
・貨車1両当たり平均走行キロ	15.0万キロ/両 (a)
・貨車増入数(H13～H22見込み)	1,147両 (b)
・貨車1両当たり増加輸送トン数(40.7トン - 37トン = 3.7トン)	3.7トン (c)
・貨車の更新による増加輸送トンキロ	6億トンキロ
(計算式) : a × b × c = 6億トンキロ	
③ 輸送力増強事業等による年間増加輸送トンキロ	
・門司貨物拠点整備事業(H11～H13)	2.2億トンキロ (a)
・山陽線鉄道貨物輸送力増強事業(H14～H16)	2.4億トンキロ (b)
・北九州-福岡間鉄道貨物輸送力増強事業(H18～H22予定)	1.4億トンキロ (c)
合 計	11億トンキロ
(計算式) : a + b + c = 11億トンキロ	

本税制特例による直接的な効果に
関する部分

税制特例により、
32億トンキロの
輸送力増加

地38 JR貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために第三セクターから借り受ける
鉄道施設に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税)

合理性	1. 政策体系の中での位置づけ ○ <u>鉄道貨物へのモーダルシフトの推進及びそのための鉄道輸送の輸送力増強については、京都議定書目標達成計画(閣議決定)に盛り込まれるとともに、政策評価法に基づく政策チェックアップにおいて「トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数」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。</u> ○ また、<u>ポスト京都議定書の議論が進むなど、地球環境問題への取り組みが益々重要となる中、鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの重要性はますます増大。</u>	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか ○ <u>現在京都議定書目標達成計画において、平成24年度までの目標が定められているところであり、鉄道貨物の輸送力増強・輸送効率化を図るための施設の整備は、環境に優しい鉄道貨物へのモーダルシフトの推進に資することから、日本全国に広がる貨物鉄道の施設について順次行っていく必要がある、当初の目的は未達成。</u> ○ また、<u>現在京都議定書目標達成計画において、平成24年度までの目標が定められているところであるが、今後は2020年におけるCO2の25%削減に向け、環境に優しい鉄道貨物へのモーダルシフトを更に推進していくことが必要。</u>
有効性	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか ○ <u>鉄道貨物へのモーダルシフト推進のための本特例の対象がJR貨物1社に限られているのは、国鉄改革の際、国鉄再建監理委員会の意見を受け、我が国における鉄道貨物輸送の大宗をJR貨物1社が担うこととなったためであり、適用数が想定外に僅少であったり、想定外の特定のものに偏っていない。</u>	4. 事後評価等における確認状況 ○ <u>業績指標の「トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数」についての政策チェックアップにおいて、事実上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。</u>
相当性	5. 他の支援措置等との役割分担 ○ <u>鉄道貨物の輸送力増強に対する補助制度(幹線鉄道等活性化事業費補助(貨物鉄道))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、貨物鉄道事業者に輸送力増強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。</u>	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 ○ <u>貨物鉄道の施設の整備を行い、JR貨物に貸し付ける第三セクターは、施設の整備に伴い増加した固定資産税など維持運営コストを貸付料として徴収するが、経営状況が厳しいJR貨物にとっては、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、貸付料の軽減を通じてJR貨物の負担を軽減することは、施設整備を促進し、モーダルシフト促進という政策達成のための手段としての的確。</u> ○ また、<u>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。</u>

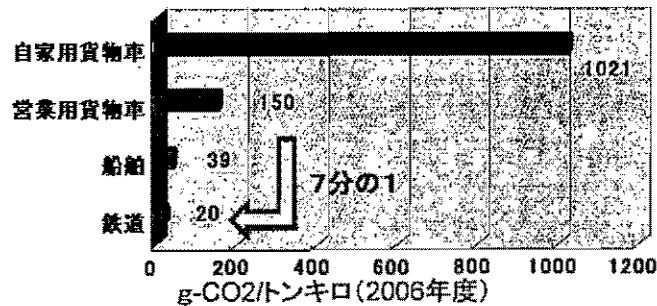
○2020年におけるCO2の25%削減に向けて全力で取り組まなければならない現状下で、廃止を行うことは、環境に優しい鉄道貨物へのモーダルシフトに多大な影響が出るため不適切。

JR貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために第三セクターから借り受ける鉄道施設に係る特例措置の延長 (固定資産税)

鉄道貨物輸送の効率化を図り、モーダルシフト施策を促進するため、コンテナホーム等、第三セクターが整備し、JR貨物が借り受ける鉄道施設に係る特例措置の適用期限を2年延長する。

現状と課題

- 鉄道貨物のCO2排出原単位は、営業用トラックの1/7



- 京都議定書目標達成計画においても、鉄道コンテナ輸送トンキロの増加目標が平成24年度まで定められている。(例：H22年度では32億トンキロ(対H12年度比))
- 今後は、2020年におけるCO2の25%削減に向け、環境に優しい鉄道貨物へのモーダルシフトを更に推進していく必要がある。

京都議定書目標達成計画の目標値

年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度
対策評価指標 (億トンキロ)	28	31	32	35	36

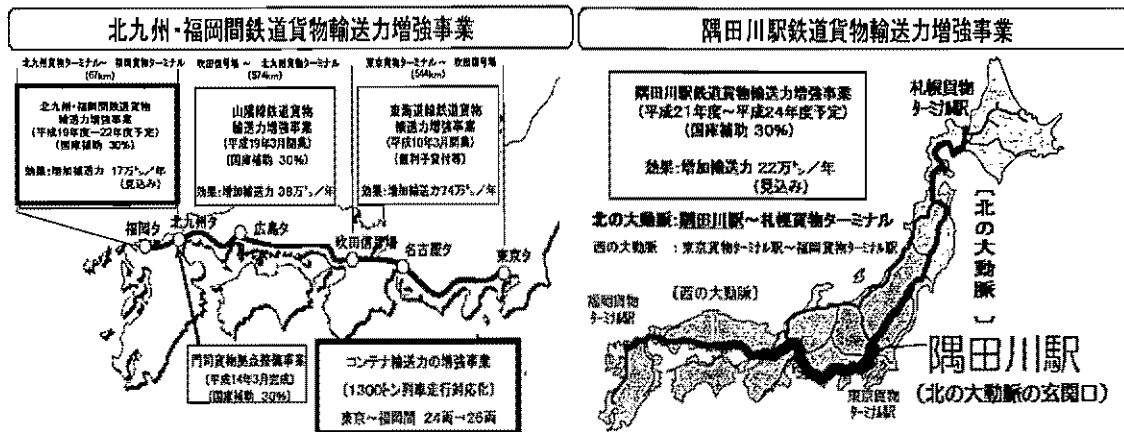
年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度
排出削減見込 (万t-CO2)	70	78	80	88	90

- 鉄道貨物へのモーダルシフト推進のため、これまで、税制特例等の活用により、鉄道貨物の輸送力増強・輸送効率化を図るための施設整備が行われてきたところ。
- 引き続き、モーダルシフト推進のための輸送力増強を進めるためには、経営状況が厳しいJR貨物の投資意欲を阻害しない様、施設整備後の固定資産税負担の軽減を図ることが必要不可欠。

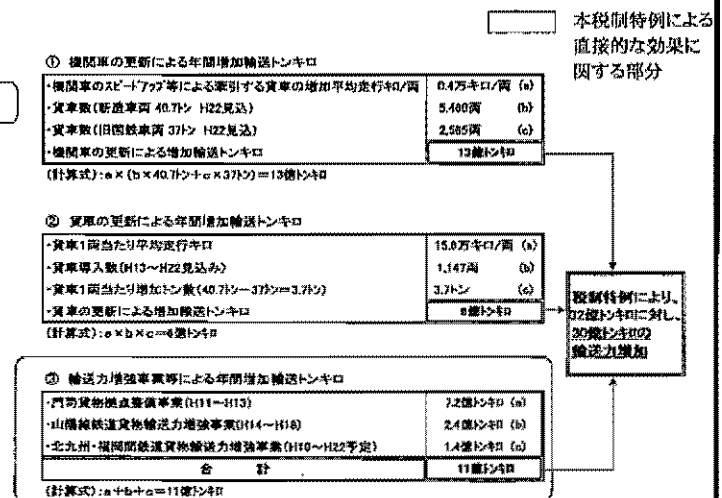
税制措置

【税制措置の概要】

特例措置の対象：JR貨物が第三セクターから借り受ける償却資産
固定資産税：課税標準当初5年間1/3、その後5年間2/3に軽減



【税制特例の効果 (H22年度 (2010年度) 見通し)】



地40 低燃費かつ低排出ガス車に係る課税標準の特例措置の延長

	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	○ 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。	○ 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%増までの水準である。 ○ 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、中古自動車についても、環境負荷の小さい自動車の流通を促すため、自動車取得に係る税制において負担を軽減する本特例措置により、自動車ユーザーを環境負荷の小さい自動車へ誘導することが必要である。
	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	○ 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70万台を見込んでいる。	○ 新車新規登録の自動車の中で、環境負荷の小さい自動車が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に誘導する上では、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。
	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	○ 本特例措置の要望内容に係る要件の中古自動車については、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。	○ これまでも自動車が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。

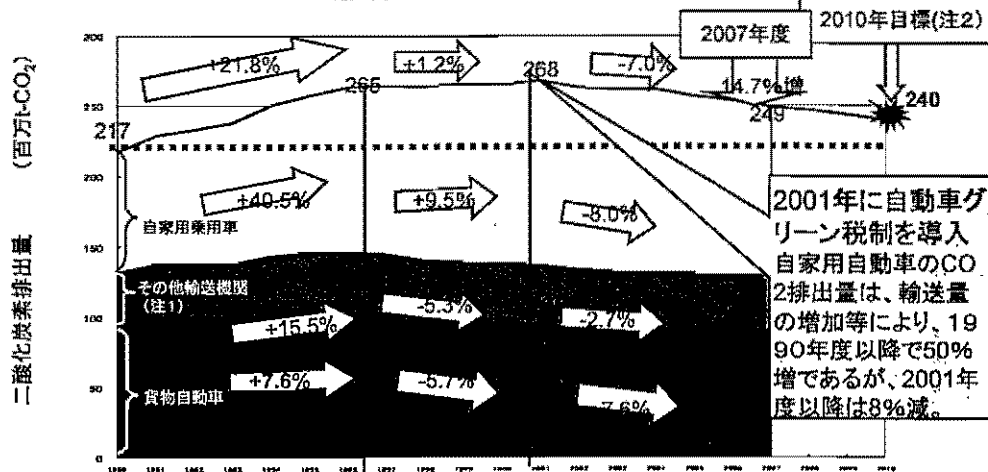
自動車関係諸税のグリーン化

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



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 [H24.4.30迄の最初の納税・納税後減額]	自動車取得税(中古車) [H24.3.31迄]② [H22.3.31迄]①
電気自動車(燃料電池車含む)	税率を概ね50%軽減	免除	▲2.7%軽減税率②
天然ガス自動車	税率を概ね50%軽減	75%軽減	取得価格から▲30万円控除① ▲1.6%軽減税率②
天然ガス自動車 H17年排出ガス基準より窒素酸化物等の有害物質を75%低減	税率を概ね25%軽減	50%軽減	取得価格から▲15万円控除① ▲2.4%軽減税率②
プラグインハイブリッド自動車	免除	免除	▲1.0%軽減税率① (2.5%軽減税率(1.3%)(1.3%))
グリーンディーゼル乗用車 (H12年排出ガス規制に適合)			▲1.0%軽減税率① (2.5%軽減税率(1.3%)(1.3%))
2.5t~3.5tの貨物車等(自動車重量税別に於て定められたH17年度基準を適用)			

- *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)

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 [H24.4.30迄の最初の納税・納税後減額]	自動車取得税(中古車) [H24.3.31迄]② [H22.3.31迄]①
電気自動車(燃料電池車含む)	税率を概ね50%軽減	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	▲2.7%軽減税率②
重量車★天然ガス自動車 H17年排出ガス基準より窒素酸化物等の有害物質を75%低減	税率を概ね50%軽減	75%軽減	▲2.0%軽減税率① (新車取得価格から75%控除) ▲1.0%軽減税率②
ポスト新長期規制適合車(ディーゼル車) (H17年排出ガス規制に適合)	税率を概ね50%軽減	75%軽減	▲2.4%軽減税率②
プラグインハイブリッド自動車	免除	免除	

- *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45 スーパー中枢港湾において外貿埠頭公社が所有又は取得するコンテナ埠頭に係る
課税標準の特例措置の延長(固定資産税・都市計画税)

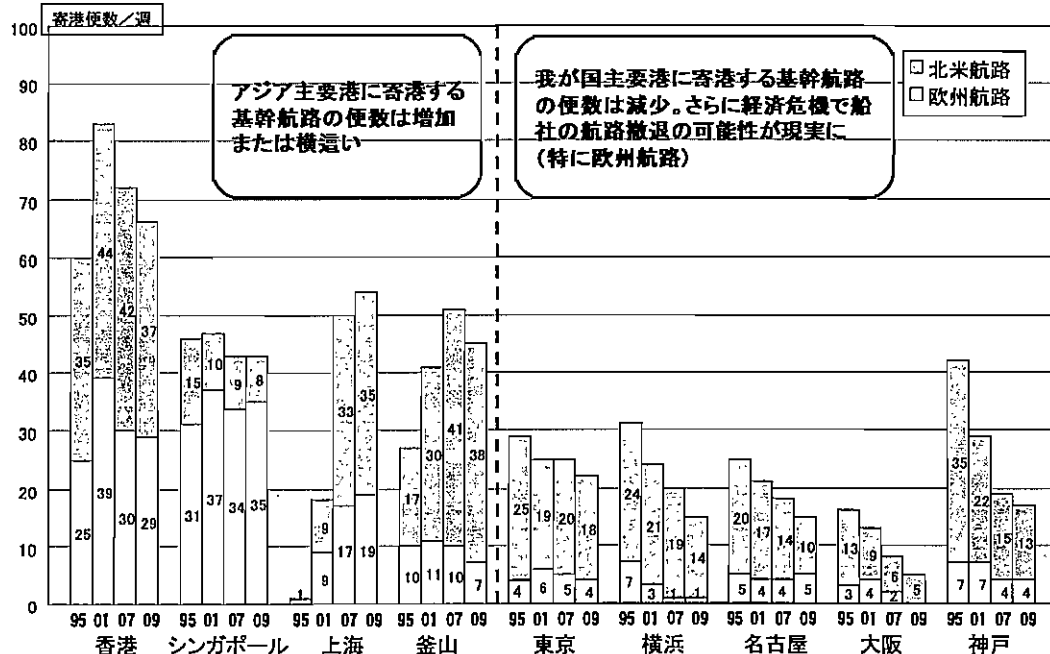
	1. 政策体系の中での位置づけ	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか
合理性	○国際港湾間競争激化の中、日本の港の国際競争力回復のため、<u>スーパー中枢港湾政策を実施。基幹航路を維持し、フィーダー港化によるコスト・輸送時間上昇等を防止、我が国産業経済の国際競争力強化や国民生活向上が不可欠。</u> ○同政策の一環で、「<u>特定外貿埠頭の管理運営に関する法律</u>」を策定し、<u>外貿埠頭公社の株式会社化を推進。</u> ○公社等は港湾管理者に代わり、<u>5大港のコンテナ貨物量の約7割、日本全体の5割を扱うコンテナ埠頭を建設・運営。株式会社化による埠頭の運営効率化(サービス強化等)が同政策上、不可欠。</u> ○本政策は、現政権の「<u>港湾の国際競争力回復</u>」、国交省成長戦略会議の「<u>港湾民営化</u>」に正に合致。	○スーパー中枢港湾政策の政策目標は、<u>平成22年度までに(14年度比)、</u> ①<u>港湾コストを、釜山港、高雄港並みとなる3割低減</u> ②<u>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</u>すること(16年度からの政策)。 ○18年度現在、<u>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。</u> ○一方、釜山新港など<u>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</u>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。 ○<u>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。</u>
有効性	3. 適用件数が僅少、特定の者に偏っていないか ○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(1379件)は相当数あり十分な効果が見込まれる。 ○<u>会社税制への橋渡しである本税制(24年度廃止予定)により公社の早期会社化を促進し、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不可欠。</u> ○本税制は、国交省成長戦略会議の「<u>港湾民営化</u>」を正に推進。	4. 事後評価等における確認状況 ○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、<u>今後、同政策の総括を実施。</u> 【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)
相当性	5. 他の支援措置等との役割分担 ○公社・会社は、高い地域経済効果を持つコンテナ埠頭を、<u>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</u> ◆<u>コンテナ埠頭建設等</u>: 国・港湾管理者の無利子貸付 ◆<u>埠頭近傍の物流関連施設等の建設</u>: 国の補助 ◆<u>スパ中港湾への貨物集中等促進</u>: 「<u>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</u>」(全額国費) ◆<u>埠頭保有コスト</u>: 管理者や、アジア主要港とのバランスで税減免	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 ○我が5大港の競合相手の釜山港などアジア主要港では、<u>コンテナ埠頭に固定資産税等が課せられないか、固定資産税等相当の税がない。</u> ○また、<u>港湾管理者のコンテナ埠頭は、固定資産税等が非課税。</u> ○本税制は<u>会社税制への橋渡し(会社化前日まで公社税制の適用ない公社は会社税制適用なし)。</u>24年度廃止予定とし、<u>早期の会社化促進</u> ○埠頭公社・会社のコンテナ埠頭は、<u>地域の税收・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。</u>

○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。本税制は会社税制への橋渡しの役割があるが、平成24年度末で廃止し、会社化を促進。

スーパー中枢港湾において外貿埠頭公社が所有又は取得するコンテナ埠頭に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税・都市計画税)

熾烈な国際港湾間競争の中で、近年相対的に地位を低下させている我が国港湾の国際競争力を強化するため、スーパー中枢港湾において外貿埠頭公社が所有又は取得する一定規模以上の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を延長するとともに期限(平成24年度末)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。

【我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較】



【大井埠頭コンテナターミナル】



【特例措置の内容】

(対象)

- ①外貿埠頭公社が旧外貿埠頭公団より承継した一定規模以上のコンテナ埠頭※
- ②外貿埠頭公社が平成10年3月31日までに所有している一定規模以上のコンテナ埠頭※

(内容)

- ①について固定資産税・都市計画税の課税標準を3/5とする。
- ②について固定資産税・都市計画税の課税標準を1/2とする。

※:水深13m以上、延長300m以上、面積90000㎡以上の埠頭
水深14m以上、延長330m以上、面積115500㎡以上の埠頭

・本税制は会社税制への橋渡しの役割を有しており
期限(平成24年度末)を設けることにより公社の
早期株式会社化を促進
(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47 成田国際空港株式会社が所有する業務用固定資産に係る課税標準の特例措置の延長

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
	○我が国の国際競争力を強化するためには、成田空港の更なる容量拡大が不可欠である旨大臣が繰り返し発言。 ○空港法上、成田空港の設置・管理は、<u>本来国が行うべきものと規定。</u> 〔・成田会社は、国が100%株式を保有する国並みの法人であり、一般の民間会社とは異なる位置付け。 ・関空会社・中部会社は、国と同水準の2分の1の減免が恒久措置。〕	○首都圏の旺盛な国際航空需要を踏まえると、<u>現在の成田空港の空港容量は不十分であり、更なる拡大が不可欠。</u> 〔・発着回数20万回(来年3月には22万回)から30万回への拡大に向けて、関係者と検討を進めているところ。〕
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
	○本特例措置は、国並び法人である成田会社の経営安定化、国際競争力の維持等の観点から、一定の軽減措置が認められたものであり、<u>創設当初から成田会社のために設けられたもの。</u>	○本特例措置等により、<u>成田空港の空港容量が着実に拡大。</u> ○成田空港の国際競争力の強化は、<u>空港周辺自治体の経済活性化に大きく寄与。</u> 〔・発着回数が30万回になった場合の千葉県内への経済波及効果は年間約1兆4,638億円。〕
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
	○株式会社化後は、<u>補助金等による支援措置はない。</u> 〔・自立経営の観点から、設備投資に必要な資金については全て会社が借入・社債発行により調達。 ・公団時代は、整備事業費について、事業年度ごとに公団の自己財源のみでは不足する額の20%を政府が出資。〕	○厳しい経営環境において、着実な施設整備の実施に効果的であり、<u>特例措置の対象も基本施設(滑走路、誘導路等)等に限定。</u> ○成田空港は、公共性の極めて高い基幹インフラであり、成田空港の競争力の強化、利便性の向上は、<u>多くの国民がその利益を享受するものであるため、一般の民間会社に対する特例措置とは異なる措置が必要。</u> ○空港周辺自治体に対し、航空機騒音対策等に充てるため、交付金を交付。 〔・固定資産税は、毎年度の業績とは関係なく一定の納付義務が生じるため、経営環境が厳しいほど大きな負担軽減効果。 ・成田空港は、我が国の国際航空旅客の約6割、国際航空貨物の約7割を取り扱う国際拠点空港。 ・交付金の平成20年度交付総額は約42億円(なお、成田市に約12億円を交付)。〕

○本特例措置の延長が認められなければ、発着回数30万回の実現に向けた施設整備が遅れ、我が国の国際競争力が低下するとともに、着陸料の引き下げ等による航空ネットワークの維持が困難になる。

成田国際空港株式会社が所有する業務用固定資産に係る課税標準の特例措置の延長（固定資産税）

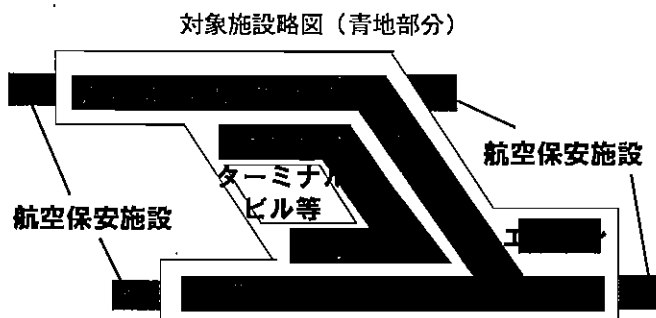
我が国の国際競争力を強化する上で必要な空港容量の拡大を着実に推進するために、成田会社に対する固定資産税の特例措置を2年延長する。

税制改正要望の概要

成田会社の業務用固定資産に係る課税標準の特例措置(3分の2)について、その適用期限を2年延長する。

(対象施設)

- ① 空港基本施設に係る土地及び構築物
(滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン)
- ② 航空保安施設に係る固定資産
(進入灯、滑走路灯、計器着陸用施設等)



成田会社の位置付け

- 成田会社は、国が100%株式を保有する国並みの法人。
- 空港法上、成田空港の設置・管理は、本来国が行うべきもの。
- 関空会社・中部会社は、国と同水準の2分の1の恒久減免の対象。

国際航空旅客数の増加率

	2002	2007	増加率
成田	3,118万人	3,432万人	10.0%
仁川	2,055万人	3,075万人	49.6%
北京	786万人	1,272万人	61.9%
浦東	454万人	1,309万人	188.2%
香港	3,345万人	4,630万人	38.4%
チャンギ	2,737万人	3,522万人	28.7%

急成長する東アジアの国際空港



国際航空貨物取扱量の増加率

	2002	2007	増加率
成田	194万トン	221万トン	13.9%
仁川	167万トン	252万トン	50.7%
北京	30万トン	55万トン	81.4%
浦東	47万トン	183万トン	287.7%
香港	248万トン	374万トン	51.0%
チャンギ	164万トン	189万トン	15.7%

- 急速に大規模な整備を進める東アジアの国際空港間競争に勝ち抜くため、更なる空港容量の拡大を早急に行う必要がある。
- このため、成田会社では、昨今の景気低迷、インフルエンザ等による厳しい経営状況においても発着回数30万回への拡大に向け設備投資を行う必要がある。
- なお、成田会社は、今後の経済情勢等によっては、今期は赤字に転落する可能性がある。

国際競争力の強化を図る観点から、空港容量拡大に必要な設備投資を確実に実施し、発着回数30万回に向けた取り組みを推進するため、本特例措置の延長が不可欠。

特例措置が認められない場合に生じる問題

- 仮に施設整備が遅れれば、我が国は国際競争力を失う。
- 着陸料の引き下げ等による航空ネットワークの維持が困難になる。

発着回数30万回の経済波及効果

- 発着回数が30万回になった場合、千葉県における経済波及効果は年間約1兆4,638億円。

地50 運輸事業振興助成交付金の継続

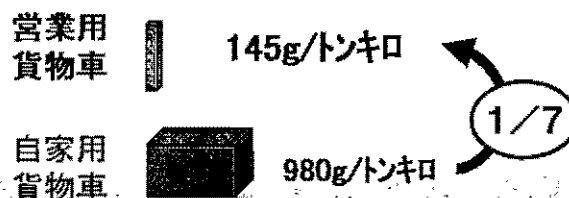
	1. 政策体系の中での位置づけ	2. 当初の政策目標が既に達成されていないか
合理性	○ 交付金制度は、運輸交通行政における今日的かつ普遍的な課題であって優先的かつ緊要に取り組むべき、トラック輸送の安全対策、環境対策、事業適正化対策に最大限有効に活用。 このうち、特に、過積載、過労運転等違法行為を防止する等の事業適正化対策は、貨物自動車運送事業法に基づき実施されている輸送の安全のための「要」となる取り組みであり、その確実な実施が必要。	○ <u>トラック事業における安全、環境、事業適正化対策は、将来に向けて継続的に実施していく必要がある運輸交通行政の普遍的な重要施策。</u>
	3. 適用件数が僅少、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	○ 交付金事業は、中小零細企業を中心にトラック事業者全般が有効に活用しているものであり、このことにより、物流の質の向上、効率化等を通じ、<u>国民生活の安全の確保、環境の向上に大きく貢献。</u>	○ 安全対策により、営業用トラックによる平成20年の死亡事故件数(407件)は、10年前(684件)に比べ、約3割減少。 ○ 環境対策により、貨物自動車の2007年度CO2排出量は、1990年度比で6.2%削減。 ○ 事業適正化対策により、平成20年の過積載件数(7,285件)は、10年前(33,948件)に比べ、約5分の1に減少。
	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	○ <u>トラック事業者に対する同様の支援措置等は他に存在しておらず、交付金制度はトラック輸送の安全対策、環境対策、適正化対策に係る重要な役割を担っている。</u> 特に、この交付金を唯一の財源として過積載、過労運転等違法行為を防止する等の貨物自動車運送事業法に基づく事業適正化対策を実施しているところ。	○ <u>交付金制度は、営自格差の必要性から、輸送力の確保、輸送コストの抑制等を図る施策を講ずることを目的として創設された政策手段であり、トラック事業の安全対策、環境対策、事業適正化対策等に有効に活用。</u> なお、交付金の額についても、軽油使用量の増加及び税額の大幅な上昇にもかかわらず、昭和54年以降、約180億円で推移しており、国民の納得できる必要最小限の措置。

○交付金制度により、トラック輸送の安全、環境、事業適正化対策等が有効に実施されている現状下で、その廃止又は縮減が行われれば、事故の増加やCO2削減への取組みの後退、悪質事業者の増加等、国民生活にも密接な多くの影響が懸念されるため、不適切。

運輸事業振興助成交付金制度の継続（軽油引取税関係）

「営自格差」の必要性

輸送機関別CO2排出量（H19年度）



自動車関係諸税の比較

	自動車重量税 (車両総重量 3トン・年額)	自動車税 (最大積載量 3トン・年額)
営業用	8,400円 ↑56%	12,000円 ↑25%
自家用	18,900円	16,000円

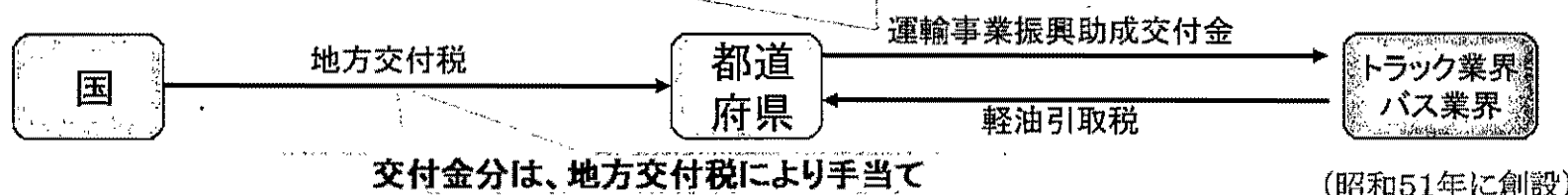
営業車用軽油に係る諸外国の還付制度

- 韓国 「油価補助金」による還付(約40円/ℓ)
- フランス 燃料税の一部還付(3.4～5.0円/ℓ)
- スペイン 炭化水素税等の一部還付(2.8～4.4円/ℓ)
- イタリア 軽油に係る消費税の還付(2.6円/ℓ)

運輸事業振興助成交付金制度

課税の仕組み上、異なる税率設定が困難

→都道府県トラック、バス協会に交付金を支出(年間約200億円)



主な用途

適正化対策

適正取引推進、過積載・過労運転防止

★貨物自動車運送事業適正化対策

- 年間巡回事業所数：約3万2千箇所
その他パトロールを実施

安全対策(交通事故防止)

- 運転者の交通安全教育研修
- トラックステーション維持・管理
- 事故対策機器導入助成
(ドライブレコーダー等)

環境対策(地球温暖化・大気汚染)

- NOx・PM法車両代替融資に係る
利子補給
- 低公害車導入助成
- 省エネ機器導入助成(EMS等)

要望

軽油引取税の実質的な営自格差を維持し、中小トラック事業者の適正化対策、安全対策、環境対策等を的確に推進するため、トラック事業者のみならずドライバー等も強く要望している運輸事業振興助成交付金制度の継続が必要である。