

# 平成31年度地方税制改正（税負担軽減措置等）要望事項

（ 新設 ・ 拡充 ・ 延長 ・ その他 ）

No	30	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 不動産取得税 固定資産税 事業所税 <span style="border: 1px solid black; padding: 0 2px;">その他</span> （特別とん譲与税）	
要望項目名	国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るための所要の措置	
要望内容（概要）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） 国際基幹航路を運航する定期コンテナ船にかかる特別とん税を軽減する。</li> <li>・ 特例措置の内容 国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るため、国際基幹航路を運航する定期コンテナ船にかかる特別とん税について、所要の措置を講じる。</li> </ul>	
関係条文	—	
減収見込額	初年度] — ( — ) [平年度] — ( — ) [改正増減収額] — (単位：百万円)	
要望理由	<p>(1) 政策目的 国際基幹航路を運航する定期コンテナ船にかかる特別とん税を軽減することで、入港にかかる港湾コストを低減し、国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図る。これにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化する。</p> <p>(2) 施策の必要性 ア. あるべき姿と現状のギャップ 国土交通省では、国際基幹航路の寄港の維持・拡大による我が国の国際競争力強化のため、「国際コンテナ戦略港湾政策」に取り組んでいる。 しかしながら、世界的なコンテナ船の大型化、船社間のアライアンスの進展に伴って、国際基幹航路の寄港地の絞り込みが進行しており、政策目標のうち、北米基幹航路のデイリー寄港は維持できているものの、欧州基幹航路の週3便への増便は実現できていない。 イ. 現状があるべき姿となっていないことの原因分析 国際基幹航路の寄港を維持・拡大するためには、我が国港湾への入港にかかるコストの低減が必要である。 ウ. 課題の特定 入港にかかるコストの一つである特別とん税については、船舶毎に、大きさ（純トン数）に比例して賦課され、入港の都度、納付する制度の他、3回入港分の額を1年分として一括納付する制度が設けられている。一方、長距離の国際基幹航路を定期的に運航する場合、当該航路へ充てる船舶隻数を多くする必要があるが、1隻毎の年間の寄港回数が少ない長距離の国際基幹航路を運航する定期コンテナ船にかかる特別とん税を軽減することで、入港にかかる港湾コストを低減し、国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図る。</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>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19 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76 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数</p> <p>○ 「経済財政運営と改革の基本方針2018」(平成30年6月15日閣議決定)において、「社会資本整備重点計画」等に基づき、成長力を強化する分野に社会資本整備を戦略的に重点化し、安定的・持続的な公共投資を推進する。2020年東京オリンピック・パラリンピック後の成長の基盤として、・・・国際戦略港湾・・・などを整備するとともに、広域的な高速交通ネットワークの早期整備・活用を通じた内外の人流や物流の拡大を図る。」との記載あり。</p> <p>○ 「未来投資戦略2018」(平成30年6月15日閣議決定)において、「我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、・・・国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図る・・・。」との記載あり。</p> <p>○ 「総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)」(平成29年7月28日閣議決定)において、「国際コンテナ戦略港湾において、我が国への基幹航路の維持・拡大を図るため、・・・国も出資した港湾運営会社による一体的かつ効率的な港湾運営・・・を推進する。」との記載あり。</p>
	政策の達成目標	○ 国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の直航サービスを充実する。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	○ 恒久
	同上の期間中の達成目標	○ 国際コンテナ戦略港湾において、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の直航サービスを充実する。
	政策目標の達成状況	○ 平成29年度時点で、欧州基幹航路については週2便を維持、北米基幹航路についてはデイリー寄港を維持している。また、中南米航路は週5便、中東・南アジア航路は週1便、アフリカ航路は週1便、豪州航路は週4便となっている。
有効性	要望の措置の適用見込み	—
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	—
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	とん税について同様の措置を要望中。
	予算上の措置等の要求内容及び金額	—
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	—
	要望の措置の妥当性	—

税負担軽減措置等の適用実績	—
「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」における適用実績	—
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）	<p>① 効果を判断するための定量的指標 国際基幹航路の寄港便数、寄港船舶の大型化</p> <p>② 見込まれる具体的効果 国際基幹航路の寄港便数の維持・拡大、寄港船舶の大型化に伴う、輸送コスト削減により、国内需要増・輸出需要増加といった経済波及効果が期待できる。</p>
前回要望時の達成目標	—
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	—
これまでの要望経緯	平成 30 年 8 月の「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」において、船会社より「とん税は非常に負担が大きい。競争力強化のためには、入港コスト低減のための持続可能な措置が必要。」との意見がでており、横浜市からも、大型コンテナ船の寄港を促進するよう、とん税・特別とん税を見直すことについて要望が提出されている。
ページ	30—3