

財政上の支援措置の改善提案に対する協議の結果(論点シート)

整理番号	国際地域 の別	指定No	総合特区 名称	事業名	事業内容	実施主体	所管省庁名	国の制度名	新規 拡充	新規・拡充内容	回数	国と地方の協議【書面協議】担当省庁の見解						国と地方の協議【書面協議】指定自治体の回答	対面協議	内閣府記載欄	内閣府 整理
												[A: 概算要求等として引き続き検討(全国展開、特区含む)、B: 現行制度で対応可能、C: 対応しない、Z: 自治体が検討]									
担当省庁・担 当課	国の予算制度 名等	対応	実施時期	理由・根拠となるデータ・法令解釈・条件／代替案の内容とその妥当性・ 論点など	※対応の但し 書き	対応	理由等	対面協議		内閣府コメント	内閣府 整理										
608	地域	37	ながさき海 洋・環境産 業拠点特区	保税手続きの簡素 化等による物流コスト削減(荷役機械の 整備)	船舶建造に必要な資材貨物の輸入コスト削減 を目的に、埠頭での荷役機械の使用料を安価 にするため、荷役機械の建造費用に国庫補助 事業を活用する。	長崎県の全 域	国土交通省	社会資本整 備総合交付 金	拡充	船舶からの貨物の積み卸しを行う荷 役機械(ガントリークレーンなど)は、 船社が県に使用料を支払い海上運 賃に反映されている。一方、荷役機 械は、起債事業で整備するため、起 債償還計画に基づいて荷役機械の 使用料を決定していることから、コスト 削減を図れない状況である。荷役 機械の整備を国庫補助事業で実施 することで、使用料は維持管理費 のみを考慮した金額を設定すること ができ、高付加価値船舶の建造資材を多 く輸入する造船企業の物流コストの 削減が可能となる。	1回目	B	既存制度で対応可能であり、提案内容にある様な制度拡充を行うた めには、他地域とのバランスや必要性・緊急性・広域性等を踏まえ、慎重 な検討を行う必要がある。		C	既存の起債事業で対応すべきとの回答と解釈したが、起債事業による整備では時間当たりの使用 料が23,980円から228,000円となり、年間約68,000千円のコスト増となる。起債償還金を荷役機械使 用料で負担することとなるため、物流コストの低減が図られず、結果として船舶建造価格に反映さ れることとなり、本総合特区で目指す国際競争力の高い船舶建造に繋がらない。 また、本特区においても埠頭民営化を目指しているが、元来貨物量の少ない長崎港においては、 使用料収入の大幅な増が見込めず、起債の返済により貨付料の高額化を招くこととなり民営化の 障害となっている。本案は民営化を行うことで資金調達を民間でということになるが、資力の少な い地元海運会社等ではPFIによる導入等は更に困難である。 地域独自の取り組みとして、本県においては空コンテナのクレーン使用料を徴収しないことで、半額 免除に近い額としてコスト低減を図っている。これに加えて、本特区においては交付金を活用した整 備を行うことにより、クレーン使用料を維持管理費相当分に抑えることが可能となり、起債事業を利用 した整備と比較して、提案事項とした更なる物流コストの削減へ効果が大きいと考えている。				国土交通省から、既存制度で対応可能との見解が示され たが、指定自治体の要望は荷役機械の整備が既存の社会 資本整備総合交付金の制度では対象となっていないため、 対象に含め施設使用のコスト削減による物流の促進を 目指すというものである。既存制度で対応可能との見解は 要望への答えとはなっていないため、継続して協議を行う ものとする。	IV
											2回目	B	〇 岸壁、防波堤等の基本施設の整備に併せて行う、港湾の機能を発揮させるため に必要な荷役機械の整備を地方公共団体が実施する場合には、地方債のうち公 営企業債を適用することが可能である。 〇 公営企業債の発行に際しては、「平成25年度地方債回還等基準(平成25年総 務省告示第181号)」において、「当該経費が合理的な期間内に、当該事業により生 じる収入及び合理的な範囲内における他会計繰入金等によって、確実に回収され ることが見込まれると認められるものであること。」と規定されており、すなわち事業採 算性を確保することが重要である。 〇 公営企業債でコンテナ貨物対応のガントリークレーンを整備する場合にあって は、使用料金は当該債務償還を行うことが出来る形で設定されるが、年間コンテナ 取り扱い貨物量が多くなればなるほど当該料金を低く設定しても事業採算性の確保 が可能となる。 〇 貴団体の見解として、荷役機械の整備について社会資本整備総合交付金による 国費補填がないと年間約68,000千円コスト増になるとのことであったが、そもそも 事業採算性の確保が困難な事業(年間コンテナ取り扱い貨物量が少ない事業)につ いて、国庫補填を行うことについては、他地域とのバランスや必要性・緊急性・広域 性等について定量的な根拠及び支障が必要な論点を明確にした上で、検討を行う 必要があると考えている。検討項目は主に以下のようなことが考えられる。 ・想定貨物量の見込み及び根拠 ・整備費や使用料金の設定に係る妥当性及び根拠 ・造船企業のみへの支援となっていないか(利用料金の引き下げが地域全体に波及 する理由) ・物流の促進のために他の制度ではなく、当該制度でなければならない理由 等 〇 なお、当局の予算制度「港湾機能高度化施設整備事業費補助金」により、国際 戦略港湾との国際フィーダー輸送のためにコンテナ貨物を積み卸す施設整備に 関する事業等について、地方公共団体等に対して国庫補助を行っているところ。		C	・三菱重工長崎造船所は県民総生産の1割の生産額を誇るなど、造船業は本県の基幹産業であり、 産学官一体となってこれを支援している。 ・今回、三菱重工長崎造船所の大型客船建造を契機として、現在の年間貨物量約3,600TEUに 加え、客船建造に伴う貨物量約3,000TEUの増加が想定されている。 ・更に外貨航路が通い便から週3便となったことによる潜在的な貨物の取り込みを含 め、年間取扱貨物量約9,200TEUへの増を見込んでおり、地域への波及効果として年間約1,050 万円(1TEU当たり114万円)の経済波及効果が見込まれている。 ・これら長崎港を使用した外貨貨物の80%が中国との輸出入貨物であり、本県は中国上海と近い という地理的優位性を活かし、現在直接航路の開設を目指している。 ・荷役機械の整備を起債事業で行った場合、時間当たりの使用料が228,000円となり、博多港の1 時間当たり52,000円と比較し約4倍となる。このため、中国との直接航路があったとしても、博多港 から長崎への陸送費用を含め、現在のところ博多港を使用する方が物流コストは低い状態となっ ている。 ・使用料を博多港並に抑えることができれば、陸送費が不要となる本県の地理的優位性を活かす ことで、物流コストを削減させる事が可能となり、コスト低減による造船業の国際競争力の強化、更 にはこれを要因とした地域活性化を図るものである。 ・使用料削減による物流コストの削減を行うために、起債償還額を転嫁する必要がない国庫補填によ り、荷役機械の整備を行うものである。			国土交通省から、公営企業債を活用することで採算性が確保 される見地から社会資本整備総合交付金ではなく、既存 の起債制度で対応可能との見解が示された。指定自治体 は起債の償還額を施設使用料に転嫁することで物流に悪 循環が生じる懸念があるため使用料に転嫁させない国庫 を施設整備に補填した制度創設を希望しているが、今回の 協議の中で結論を得ることは時間的に困難であるため一旦 取り下げ、指定自治体により事業の採算性確保や、必要性 などについて論議を明確にされたのち協議を行うものとする。	IV	
609	地域	37	ながさき海 洋・環境産 業拠点特区	保税手続きの簡素 化等による物流コスト削減(倉庫の整備)	船舶建造に必要な資材貨物を蔵置することを目的 に、埠頭内に倉庫を整備するため、倉庫の整備 費用に国庫補助事業を活用する。	長崎県の全 域	国土交通省	社会資本整 備総合交付 金	拡充	大型客船の建造資材点数は、1千万 点を超えるため倉庫の確保が必要 である。埠頭内の上層は造船貨物以外 も利用しているため、造船工場近 辺で造船貨物を蔵置する倉庫が不足 している。このため、造船貨物の蔵 置場として提供することにより、国庫 補助事業で埠頭内に倉庫を整備す る。これにより、造船企業は工場近 辺に造船建造資材を蔵置すること ができ、物流コストの削減が可能とな る。	1回目	B	既存制度で対応可能であり、提案内容にある様な制度拡充を行うた めには、他地域とのバランスや必要性・緊急性・広域性等を踏まえ、慎重 な検討を行う必要がある。		C	既存の起債事業で対応すべきと解釈したが、起債事業による整備では償還費用を使用料から負担 することとなるため、使用料が4.06円/m ² から17.11円/m ² となり、結果として年約13,000千円のコスト 増となる。物流コストの増大が隻あたりの建造価格を押し上げることに繋がり、本総合特区で目指 す国際競争力の高い船舶建造に障害となる。 地域独自の取り組みとして、本県においては道路等の共有部分の使用料を徴収しないことでコスト 低減を図っているが、これに加えて、本特区においては交付金を活用した整備を行うことにより、倉 庫使用料を維持管理費相当分に抑えることが可能となり、起債事業を利用した整備と比較して、提案 事項とした更なる物流コストの削減へ効果が大きいと考えている。				国土交通省から、既存制度で対応可能との見解が示され たが、指定自治体の要望は倉庫の整備が既存の社会資本 整備総合交付金の制度では対象となっていないため、対 象に含め施設使用のコスト削減による物流の促進を 目指すものである。既存制度で対応可能との見解では 要望への答えとはなっていないため、継続して協議を行う ものとする。	IV
											2回目	B	〇 岸壁、防波堤等の基本施設の整備に併せて行う、港湾の機能を発揮させるため に必要な上層の整備を地方公共団体が実施する場合には、地方債のうち公 営企業債を適用することが可能である。 〇 公営企業債の発行に際しては、「平成25年度地方債回還等基準(平成25年総 務省告示第181号)」において、「当該経費が合理的な期間内に、当該事業により生 じる収入及び合理的な範囲内における他会計繰入金等によって、確実に回収され ることが見込まれると認められるものであること。」と規定されており、すなわち事業採 算性を確保することが重要である。 〇 公営企業債で上層を整備する場合にあっては、使用料金は当該債務償還を行 うことが出来る形で設定されるが、年間取扱量が多くなればなるほど当該料金を低く 設定しても事業採算性の確保が可能となる。 〇 貴団体の見解として、上層の整備について社会資本整備総合交付金による 国費補填がないと年間約13,000千円コスト増になるとのことであったが、そもそも事業 採算性の確保が困難な事業(年間取扱量が少ない事業)について国庫補填を行うこ とについては、他地域とのバランスや必要性・緊急性・広域性等について定量的な 根拠及び支障が必要な論点を明確にした上で、検討を行う必要があると考えてい る。検討項目は主に以下のようなことが考えられる。 ・想定取扱量の見込み及び根拠 ・整備費や使用料金の設定に係る妥当性及び根拠 ・造船企業のみへの支援となっていないか(利用料金の引き下げが地域全体に波及 する理由) ・物流の促進のために他の制度ではなく、当該制度でなければならない理由 等 〇 なお、当局の予算制度「港湾機能高度化施設整備事業費補助金」により、国際 戦略港湾との国際フィーダー輸送のためにコンテナ貨物を積み卸す施設整備に 関する事業等について、地方公共団体等に対して国庫補助を行っているところ。		C	・三菱重工長崎造船所は県民総生産の1割の生産額を誇るなど、造船業は本県の基幹産業であり、 産学官一体となってこれを支援している。 ・今回、三菱重工長崎造船所が2隻の大型客船建造を受注したことに伴い、1千万点を超える客船 資材を蔵置する倉庫を造船所近辺に早急に確保する必要が生じており、今後高付加価値船舶の連続 受注を目指すうえで建設を必要としている。 ・造船所近辺以外での倉庫確保となった場合、資材検品のための人員配置の費用・資材移動のコ ストが必要となり、建造価格に反映され国際競争力の低下に繋がる。 ・倉庫の整備費用700,000千円を起債事業で負担する場合、償還費用として1日当たり83.2千円 の使用料が必要となるが、国庫補填により整備した場合は1日当たり28.8千円と現在の使用料額と同 等に抑えることが可能となる。 ・事業の採算性だけでなく、起債償還に要する使用料を上げるだけで足りる。事業の採算性が 課題となるのではなく、使用料が上がることで、利用する荷主・事業者等への物流コストの負担が 増えることが課題となるものである。 ・更に、物流コストの増加は利用者の減少に繋がり、使用料を上げる必要が出てくるという悪循環 に陥ることとなる。 ・このため、使用料に起債償還額を転嫁する必要がない国庫補填による整備を求めるものである。 ・なお、今回三菱重工長崎造船所が建造する大型客船は、建造資材の7割を欧米から輸入する が、その一部は国際フィーダー輸送を使用して長崎港へ輸送されており、現在国際フィーダー輸 送利用の荷主に対する助成制度を設けるべく検討中である。			国土交通省から、公営企業債を活用することで採算性が確保 される見地から社会資本整備総合交付金ではなく、既存 の起債制度で対応可能との見解が示された。指定自治体 は起債の償還額を施設使用料に転嫁することで物流に悪 循環が生じる懸念があるため使用料に転嫁させない国庫 を施設整備に補填した制度創設を希望しているが、今回の 協議の中で結論を得ることは時間的に困難であるため一旦 取り下げ、指定自治体により事業の採算性確保や、必要性 などについて論議を明確にされたのち協議を行うものとする。	IV	