

「地方税の税制優遇」検討懇談会（第1回）でのご意見に対する考え方

項目	No.	ご意見等	考え方
論点1 税の優遇の効果	1	既存の立地補助金や税制優遇では支援ができていないところを拾っていくという制度設計が良いのではないかと。	基本的考え方（素案）修正案10～12ページに反映
	2	企業誘致施策として規制緩和と税と、補助金、政策金融がある。 税制だけで誘致するわけではなく、総合的に考えるべき。	
	3	戦略的に考えると税制優遇は一つのファクター。その上でトータルとしてのパッケージの中に税がある、というのが良い。	
	4	既存税制優遇は、大企業が対象外となる場合がありえるため、新たな制度の導入は必要。但し、税制優遇単独ではなく、包括的な支援を検討いただきたい。	
	5	税制優遇は、誘致政策の大きなパッケージの中で効果がある。また単年度ではなく、長期のプロジェクトに効果がある。	
	6	GX事業を先行きが不透明な中進めることの不確実性に対して、補助金制度や規制緩和、人材確保施策も魅力となり、優遇税制に加え、これらの施策をパッケージとしてどれだけ整えられるかが鍵では。	

項目	No.	ご意見等	考え方
論点2 対象のGX事業	7	スタートアップ事業者等は、ソフト事業が多い。エネルギーにする技術など、現時点では想定できないような新エネルギーがでてくるかもしれない。	対象事業、対象事業者に合致する場合は、ソフト事業も対象となる。 （ソフト事業イメージ） ・研究、開発、運営、保守、人材育成など
	8	インフラを整備する事業もしくは事業者も対象に加えるべきと考える。 （追加） 主に国等の公共によるインフラ整備であるものの、一部民間事業者負担となるものがあると聞いており、その場合には措置いただきたい。	今回ご意見いただいた洋上風力関連において発生する港湾整備について、例えば言及されているように民間事業者が、港湾内にクレーンを設置・所有し、その利用の一部として、他社の風力発電事業のために使用される場合、GX事業の対象とならない（控除の対象外）と考えられるが、当該設備がGX事業者が行うGX事業のためだけに利用されることが明らかで新たな事業として継続する場合、対象となる可能性があると考えている。
	9	港湾も含めた物流関連事業や関連インフラ整備など広範な設定をすることでより良い制度となると考える。	一方、GX事業者が自らGX事業の一部として自営線等を整備する場合には、GX事業に係る設備投資であることから、対象となる可能性があると考えている。
	10	対象とするGX事業名がかなり抽象的で理解が難しいが、今後、具体的な内容を示す必要性を感じる。	「基本的考え方」（素案）修正案17ページに反映

「地方税の税制優遇」検討懇談会（第1回）でのご意見に対する考え方

資料①

項目	No.	ご意見等	考え方
論点3 対象のGX事業者	11	地元雇用は重要である。高度人材が地元にはいないなら、例外規定を設けていることもあるようなので工夫しても良いと思う。	GX産業集積・金融機能の強化・集積には、高度人材の集積が必要であることから、道外から道内への転入も含めて雇用要件を設定するなど、道の企業立地補助金の考え方等を参考に検討する。
	12	高度人材を集積するという意味では、北海道以外の他地域から人材を集めてくるという優遇策であっても良い。	
	13	道外から道内への転入も認めるような緩和を検討すべき。	
	14	様々な業種で人手不足が深刻になっている中、道内で本当に新会社を立ち上げるために必要な知見のある人財を短期で確保しきれるのか疑問	
	15	国際競争力向上に資する事業として、対象事業者の範囲・条件の要件にしたらどうか。	<p>特区で記載した「国際競争力向上に資するGX事業」とは、国において日本経済の産業競争力強化・経済成長につなげていくとして示されたGX基本方針における22分野を指しており、さらに「8つのGXプロジェクト」と特区の目指す姿である再生可能エネルギーの供給基地となるため「新エネ」を対象として事業の範囲を絞り込んでいる。</p> <p>なお、対象事業者については、地域貢献等の考え方を示すことなどし、事業規模や投資規模等の要件を設定することを検討している。</p>
	16	既にGX関連事業を営んでいる道内事業者が、類似の道内GX関連事業に参画する場合にも、新たに参画する事業見合いの税制優遇は受けられるようにすべき。	法人2税の優遇は、政策誘導で行うものであり、道外事業者の立地リスク、道内事業者が新分野への参入リスクに対する支援として検討している。なお、道内事業者が既存のGX事業において新たに設備投資を行う場合は、不動産取得税について控除することを検討している。
	17	今回の9つはまずはスタート。これからの技術革新等で更新していくことが必要では。	特区や道・市の計画等を踏まえ、道内GX事業の強化・集積に資する分野について、必要に応じて対象事業を見直すことを検討する。
	18	行政計画に則った対象とすべき。	

「地方税の税制優遇」検討懇談会（第1回）でのご意見に対する考え方

資料①

項目	No.	ご意見等	考え方
論点5 対象の金融系事業	19	カーボンプライシングや排出量取引なども想定されているか。	これらの取扱いについて、国で検討を進めているところであり、その検討状況を注視しつつ優遇対象の金融系事業となるか検討する。
	20	どのターゲットをどのタイミングで誘致していきたいかの整理が必要。具体的なものを示した方が良い。地元の銀行等は、GX融資に力を入れている。連携していくことも検討してはどうか。	「基本的考え方」（素案）修正案28～29ページに反映
論点6 対象の金融系事業者	21	会社の体力自体はあることが想定されるため、税の軽減の程度を変えるなど検討してはどうか。	ご指摘を踏まえ、優遇対象の見直しを行う。道内のGX産業集積が目的であることを踏まえ、道内GX案件への資金等提供を予定している事業者を対象とし、道内GX案件への資金等提供の予定がない場合は、対象外とする。
論点7 優遇内容	22	事業として成りたっていないものを誘致するものではないことから、均等割は、払ってもらい、収益がある法人税割の部分を減税するなど区別して議論すべき。	特区として先行する大阪において、均等割を税制優遇の対象としており、道においても見劣りしない優遇措置が必要であること、また、道内でのGX事業はNEDOなどの実証事業などに取り組みながら、収益性のある事業として成長させていく必要があるものが多く、法人税割が生じないケースも多くあると考えられることから、均等割の控除も道に進出する事業者に対するインセンティブとして対象として検討している。
	23	措置期間の10年は一般的に長いのではないか。事業の種類によって違うなら制度で細かくすべき。	「基本的考え方」（素案）修正案32～33ページに反映
	24	措置期間の10年の期間は、対象で変えた方がよいのでは。	
	25	様々な業種があることから投資規模や業種により、分けて考えるということも有効かもしれない。	
26	アメリカのインフレ抑制法がとても投資喚起になっている。	アメリカのインフレ抑制法では、税額控除について、①第三者への譲渡、②現金での支払い、③税額控除の繰越を可能としている。日本の税法上、いずれも実施を妨げるものはないところだが、①、②は現状存在しない制度であることから、導入に向けては具体的な制度内容や手法の検討が必要であり、制度のメリットデメリット含め情報収集、引き続き研究していきたい。	

「地方税の税制優遇」検討懇談会（第1回）でのご意見に対する考え方

資料①

項目	No.	ご意見等	考え方
論点8 制度実施期間	27	5年くらいの期間で集中して来てほしい。5年後に延長など検討しては。	<p>国の「GX実現に向けた基本方針」は、2032年度までのロードマップの位置づけとなっており、国の政策との連動性を図る観点から、本税制優遇の制度実施期間を2032年度までとし検討している。</p> <p>仮に2025年度からの制度導入となった場合は、8年間の制度期間となり、制度の延長・廃止などの検討は、期間終了の2～3年前から実績や今後の見通しなどを踏まえて行われることから、8年間の期間を適切と考えているところ。</p> <p>特区の取組及び企業誘致施策の全体を通じて、進捗管理・効果検証や情報公開等に留意しながら取組を進めていく。</p>
	28	期間は延長も含め柔軟に考えた方が良い。	