

# 令和4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	4	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 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">固定資産税</span> 事業所税 その他（ ）		
要望項目名	カーボンニュートラルポートの形成に向けた低炭素化荷役機械等に係る特例措置の創設		
要望内容（概要）	<p>・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要）</p> <p>港湾管理者が作成するカーボンニュートラルポート（GNP）形成計画（港湾法に規定することを検討中）に位置付けられた港湾の低炭素化に資する事業の事業主体である民間事業者が、国からの補助を受けて取得した低炭素化荷役機械等（※）</p> <p>（※）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○コンテナ貨物の荷さばきを行うための移動式荷役機械であって、圧縮水素ガスを燃料とするもの又は電気を動力源とするもの（燃料を使用するものを含む）。ただし、港湾運営会社が取得したものを除く。</li> <li>○臨港地区内に設置される以下の設備 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 圧縮水素ガスを燃料とするもの又は電気を動力源とする燃料電池設備（荷役作業等に必要な電気を供給するためのものに限る。）</li> <li>・ 船舶のための給電施設</li> </ul> </li> </ul> <p>・ 特例措置の内容</p> <p>取得後10年間、固定資産税の課税標準額を1/2とする2年間の特例措置の創設</p>		
〔関係条文〕	〔 〕		
減収見込額	[初年度] — ( — )	[平年度] ▲112.5 ( — )	(単位：百万円)
要望理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>CNP形成計画を作成した港湾において、民間事業者によるカーボンニュートラルに向けた設備投資を促進することにより、世界に先駆け、カーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進することで、2050年カーボンニュートラル、脱炭素化の実現に貢献する。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>令和2年10月に内閣総理大臣が2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すことを宣言した。さらに、令和3年4月の気候変動サミットに合わせて、日本の新たな2030年度の温室効果ガス削減目標（2013年度から46%削減）の達成に向け、具体的な施策を着実に実行していくことで、経済と環境の好循環を生み出し、力強い成長を作り出していくことの重要性を表明した。</p> <p>輸出入貨物の99.6%が経由する我が国の港湾では、今後はコスト・スピード・サービス面での取組に加え温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラルポート（CNP）」の形成に向けた取組が必要である。</p> <p>港湾ターミナルでは、コンテナ貨物の荷役作業を行う大型荷役機械や停泊中の船舶からのCO2排出量が大宗を占めている状況であり、このような状況を改善するためには、港湾荷役等を行う民間事業者による低炭素化荷役機械等の導入を促進する必要がある。</p> <p>しかしながら、低炭素化荷役機械等については、従来型に比べて導入コスト及びランニングコストが高く、経営環境が厳しい民間事業者にとっては、導入の障害となっていることから、低炭素化荷役機械等の導入を促進するためには、本特例措置による支援が不可欠である。</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>○経済財政運営と改革の基本方針 2021（骨太の方針）（令和3年6月18日閣議決定） 第2章 次なる時代をリードする新たな成長の源泉～4つの原動力と基盤づくり～ 1. グリーン社会の実現 （2）脱炭素化に向けたエネルギー・資源政策 2050年カーボンニュートラル及び2030年度の温室効果ガス排出削減目標の実現を前提に、エネルギー基本計画を見直す。エネルギー政策の原則である3E+S（安全、安定供給、経済効率性、環境適合）の考え方を整理し、政策連携や取組の強化を図る。 （略） 電力部門以外は、炭素生産性が欧州に比べ劣っている中、省エネルギーを徹底し、未利用熱等も活用するとともに、供給側の脱炭素化を踏まえた電化を中心に進める。電化できない熱需要については、水素などの脱炭素燃料やカーボンリサイクルも活用していく。自動車については、EV充電設備や水素ステーションの整備等措置を含む省エネルギー対策を強化し、ZEH・ZEB等の取組を推進するとともに、森林吸収源対策を強化する。<u>水素の輸入等のためのカーボンニュートラルポートの形成や船舶・航空分野の脱炭素化を進める。特に、2030年度目標の実現のため、複数年度にわたる取組を計画的に進め、普及が遅れている電動化を戦略的に推進するとともに、SSの総合エネルギー拠点化等を進める。住宅・建築物については、規制的实施する新たな仕組みを検討する。「地域脱炭素ロードマップに基づき、地域・暮らしの分野における自治体や国民の取組を推進し、2030年までに脱炭素先行地域を少なくとも100か所創出するとともに、全国で重点対策を実施し、脱炭素ドミノを起こす。また、プラスチック資源循環を始め循環経済への移行を推進する。</u></p> <p>○成長戦略実行計画（令和3年6月18日閣議決定）（抄） 第3章 グリーン分野の成長 1. 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略 （3）分野別の課題と対応 ⑩物流・人流・土木インフラ産業 <u>水素の輸入等のためのカーボンニュートラルポートの形成、スマート交通の導入、自転車移動の導入促進、グリーン物流の推進、交通ネットワーク・拠点・輸送の効率化・低炭素化の推進、インフラ・都市空間等でのゼロエミッション化、建設施工におけるカーボンニュートラルの実現に総合的に取り組むことで、物流・人流・土木インフラ産業での2050年のカーボンニュートラル実現を目指す。</u></p> <p>○成長戦略フォローアップ（令和3年6月18日閣議決定）（抄） 2. グリーン分野の成長 （1）2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略 iii) 分野別の課題と対応 （物流・人流・土木インフラ産業） <u>・水素・燃料アンモニア等の大量かつ安定・安価な輸入を可能とする受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて、カーボンニュートラルポート（CNP）を形成するため、2021年度内にCNP形成計画作成マニュアルを策定する等、CNP形成に向けた環境整備を推進する。停泊中船舶への陸上電力供給や自立型水素等電源等の技術導入を早急を実施する。</u></p>
-----	-------------------	---

政策の 達成目標		<p>○地球温暖化対策計画（平成28年5月18日閣議決定）</p> <p>・<u>港湾における温室効果ガスの排出削減対策・施策として、低炭素化荷役機械等の導入の推進等が位置付けられており、2030年度に、2013年度比で98.25万t-CO<sub>2</sub>の削減（嵩上げ後：113.15万t-CO<sub>2</sub>（予定））を見込んでいる。</u></p> <p>・低炭素化型荷役機械等の導入の推進については、製造事業者が荷役機械等の省エネ化に係る技術開発を行い、国が導入を支援することを通じて、2030年度の排出削減見込量は0.73万t-CO<sub>2</sub>（嵩上げ後：2.65万t-CO<sub>2</sub>（予定））と試算している。</p> <p>○他方、地球温暖化対策推進本部（令和3年4月）において、内閣総理大臣が2050年目標と総合的で、野心的な目標として、2030年度に、温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指し、さらに、50%の高みに向けて、挑戦を続ける旨表明しており、港湾における温室効果ガスの排出削減対策・施策においても嵩上げを検討しているところ。</p> <p>○第2次交通政策基本計画（令和3年5月28日閣議決定）、第5次社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）</p> <p>・脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じたカーボンニュートラルレポート（CNP）の形成に取り組むことが明記されている。</p> <p>・具体的な目標として、カーボンニュートラルレポート形成のための計画が策定されている港湾数を2025年度までに全国で20港にすることとされている。</p>
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	2年間（令和4年4月1日から令和6年3月31日）
	同上の期間中の達成目標	○港湾荷役作業等を行う大型荷役機械や停泊中の船舶から排出されるCO <sub>2</sub> 排出量削減のため、低炭素化荷役機械等を導入することで、港湾における脱炭素化を図る。
	政策目標の達成状況	○港湾における温室効果ガス排出削減・施策を実施した結果、令和元年迄の累計で42.96万t-CO <sub>2</sub> を削減。そのうち、低炭素化型荷役機械等の導入の推進により、令和元年度年迄の累計で1.3万t-CO <sub>2</sub> を削減。
有効性	要望の措置の適用見込み	<p>令和4年度：低炭素化荷役機械の導入（13基）、 自立型水素等電源の導入（1基）、陸上電力供給設備の導入（1基）</p> <p>令和5年度：低炭素化荷役機械の導入（43基）</p> <p>（※事業者からのヒアリング結果から試算）</p>
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	<p>○港湾荷役等を行う民間事業者は、厳しい経営環境の中で、低炭素化荷役機械等を導入する必要がある。低炭素化荷役機械は従来型に比べて、導入コスト及びランニングコストが高くなることから、荷役コストの増加も懸念される。</p> <p>○民間事業者に対して維持費用の負担軽減を図ることにより、カーボンニュートラルに向けた低炭素化荷役機械等の整備が進み、次世代エネルギーである水素等を動力源とした荷役機械等の普及を図ることができる。</p> <p>○この結果、大気汚染の防止、CO<sub>2</sub>排出量の抑制等につながり、2030年度の温室効果ガス排出削減目標（2013年度比46%）の達成、ひいては2050年カーボンニュートラルの実現に貢献することができる。</p>

相当性	当該要望項目 以外の税制上の 支援措置	—
	予算上の措置等 の要求内容 及び金額	<p>○低炭素化荷役機械、陸電供給施設については、令和4年度エネルギー対策特別会計予算（環境省）脱炭素イノベーションによる地域循環共生圏構築事業「港湾におけるカーボンニュートラル支援事業」6億円を要求。</p> <p>○自立型水素等電源については、平成30年度より、自立型水素等電源を整備するものに対し、環境省「水素を活用した自立・分散型エネルギーシステム構築事業」により、整備の一部を補助する制度あり。</p>
	上記の予算上 の措置等と 要望項目との 関係	<p>○低炭素化荷役機械は従来型の荷役機械に比べ導入コスト及びランニングコストが高額であることから、国からの補助が得られない場合、短期間での普及は困難である。本特例措置により、低炭素化荷役機械の整備・運用者の維持費用を軽減することで、導入を検討している者に対してインセンティブが働くことになる。</p> <p>○陸電供給施設及び自立型水素等電源については、（導入実績はあるものの）現在の港湾では大規模なものはほとんど導入されておらず、GNPを実現する上では必要な設備である。ただし、導入費用が高額であり、国からの補助が得られない場合、短期間での普及は困難である。本特例措置により、陸電供給施設及び自立型水素等電源の整備・運用者の維持費用を軽減することで、導入を検討している者に対してインセンティブが働くことになる。</p> <p>○これらの施設導入を促進することは、2030年の46%温室効果ガス削減を達成するため、現在、対応し得る即効性の高い取組であり、水素等の次世代エネルギーを動力源とした脱炭素化荷役機械の普及促進を図るとともに、GNP形成を通じた水素社会の実現、ひいては脱炭素社会の実現の基盤となる社会インフラの整備を推進するものであり、政策的な支援が必要不可欠。</p>
	要望の措置の 妥当性	<p>○本特例措置は、民間事業者の施設の維持コストを低減させることにつながることとなり、カーボンニュートラルに向けた低炭素化荷役機械等の設備投資のインセンティブとなるものであり、導入を促進させるためには必要不可欠なものである。</p>

税負担軽減措置等の 運用実績	—
「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）	—
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	—