

# 令和5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	29	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 <u>固定資産税</u> 事業所税 <u>その他</u> （都市計画税）		
要望項目名	国際戦略港湾及び国際拠点港湾の港湾運営会社が取得した荷さばき施設等に係る課税標準の特例措置の延長		
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） 国際戦略港湾及び一定の要件（コンテナ取扱量が10万TEU/年以上等）を満たす国際拠点港湾の一定のコンテナ埠頭（岸壁の長さが240メートル以上等）における荷さばき施設等</p> <p>・ 特例措置の内容</p> <p>① 港湾運営会社が国の無利子貸付又は港湾機能高度化施設整備費補助を受けて取得した荷さばき施設等（ガントリークレーン等については港湾脱炭素化推進計画に位置づけられた港湾脱炭素化促進事業により取得したもの。関連する法改正を検討中。）について、取得後10年間、固定資産税・都市計画税の課税標準額を</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際戦略港湾（京浜港、大阪港、神戸港）における資産 1/2</li> <li>・ 一定の要件を満たす国際拠点港湾（苫小牧港、仙台湾港、新潟港、清水港、名古屋港、四日市港、広島港、関門港、博多港）における資産 2/3</li> </ul> <p>② 港湾運営会社が、国際戦略港湾等において二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金を受け、かつ、港湾脱炭素化推進計画に位置づけられた港湾脱炭素化促進事業により取得した陸上電力供給設備に関する資産について、取得後3年間、固定資産税の課税標準を2/3とする特例措置を2年間延長。</p>		
関係条文	<p>地方税法 附則第15条第21項及び第45項 地方税法施行令 附則第11条第24項及び第25項 地方税法施行規則 附則第6条第44項～第46項 港湾法 第2条第2項～第5項、第38条第1項、第43条の11第1及び第6項、第50条の5の2、第55条の7第1項、第55条の9第1項、附則第20項 都市計画法 第5条第1項、第2項、第4項、第8条9項、第9条第23項 特定外貿埠頭の管理運営に関する法律 第6条第1項</p>		
減収見込額	[初年度] [改正増減収額]	－（▲114.6） －	[平年度] －（▲180.4） (単位：百万円)

<p>要望理由</p>	<p>(1) 政策目的          港湾運営会社による設備投資の促進及び民の視点での港湾運営の促進を通じて、我が国港湾の国際競争力を強化することにより、我が国に寄港する国際基幹航路を維持・拡大し、もって我が国の産業立地競争力の強化を図る。</p> <p>(2) 施策の必要性          近年、コンテナ船の大型化や船社間のアライアンス化の進展等により、国際戦略港湾における国際基幹航路の寄港地の絞り込みが進んでいる。近隣諸国に比べ、我が国の国際戦略港湾等は、施設整備面においても遅れをとっており、我が国に寄港する国際基幹航路の寄港回数は減少傾向にある。国際基幹航路の寄港が失われると、物流コストの増大により産業立地競争力が低下し、国民の所得や雇用にも大きな影響を与えることとなる。</p> <p>このため、平成23年の港湾法改正により、国際戦略港湾・国際拠点港湾において民の視点での港湾の一体運営を可能とする港湾運営会社制度が設けられて以降、港湾運営会社を中心として国際基幹航路の維持・拡大のための取組を進めている。今後、国際基幹航路の寄港の維持・拡大を確実に図るためには、効率的な港湾運営等を進め、港湾運営会社による取組を更に深化させる必要がある。</p> <p>港湾運営会社にあつては、効率的な港湾運営を進めるために、港湾管理者に代わって大型化した船舶に対応するために荷さばき施設等の増設を行うこと、高能率の荷さばき施設等を整備して荷さばきスピードを向上させる等、民の視点での港湾運営を行うことにより、港湾コストの低減を図っていくことが求められている。</p> <p>これに加え、近年、環境・ESG投資・SDGs等に対する関心の高まりにより、サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組むグローバル企業等が増加し、港湾においても停泊中の船舶の発電機からの排気を抑制できる陸上電源の供給設備（陸電）が注目されており、北米や欧州において陸電が導入されている。荷主や船社から選択される港湾となり、国際競争力を強化するためには、北米航路や欧州航路に投入される船舶に陸電供給を行う環境を整える必要がある。近隣諸国からの遅れを踏まえると、我が国港湾の国際競争力の強化は予断を許さない状況にあり、効率的な港湾運営の促進は必須であるところ、これの実現には、本特例措置が不可欠である。</p>
<p>本要望に対応する縮減案</p>	<p>—</p>

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2022」(令和4年6月7日閣議決定)において、「我が国の成長と国民生活を支えるサプライチェーンの強化や観光等による地域活性化に向けた環境整備のため、・・・港湾、漁港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、・・・港湾の24時間化も念頭においたAIターミナルの実現・・・に取り組む。」と記載あり。</p> <p>○「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画 フォローアップ」(令和4年6月7日閣議決定)において、「感染症等による社会経済情勢の変化にも対応し、経済成長を支えるため、・・・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・・・。」「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向け、・・・遠隔操作RTG(タイヤ式門型クレーン)の導入・・・を進め、2023年度中に、船舶の運航スケジュールを遵守した上での外来トレーラーのゲート前待機の解消を目指す。」と記載あり。</p> <p>○「総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)」(令和3年6月15日閣議決定)において、「・・・国内及び東南アジア等から国際コンテナ戦略港湾でトランシ ップする貨物の集貨のためのフィーダー航路網の充実及び国際コンテナ戦略港湾の積替機能強化 による「集貨」、港湾背後における貨物の創出による「創貨」、ヒトを支援するAIターミナルの実現による良好な労働環境と世界最高水準の生産性の創出や、大水深コンテナターミナルの機能強化等による「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策を推進する・・・。」と記載あり。</p> <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          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          業績指標62 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保</p>
	政策の達成目標	国際コンテナ戦略港湾において、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実させることで、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貢献するとともに、国際拠点港湾において、民の視点による更なる効率的な運営を実現し、地域経済の興隆を通じた我が国経済の発展と国民生活の向上に貢献する。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	2年間(令和5年4月1日～令和7年3月31日)
	同上の期間中の達成目標	週当たりの輸送力 京浜港：週27万TEU 阪神港：週10万TEU
政策目標の達成状況	令和3年度時点で、週当たりの輸送力について、京浜港において週21万TEU、阪神港において週9万TEUを確保している。	
有効性	要望の措置の適用見込み	<p>○ 港湾運営会社が国の無利子貸付又は港湾機能高度化施設整備費補助を受けて取得した荷さばき施設等(ガントリークレーン等については港湾脱炭素化推進計画に位置づけられた港湾脱炭素化推進事業により取得したもの)          (令和5年度)150件、(令和6年度)166件</p> <p>○ 港湾運営会社が、国際戦略港湾等において、二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金を受け、かつ、港湾脱炭素化推進計画に位置づけられた港湾脱炭素化推進事業により取得した陸上電力供給設備に関する資産          (令和5年度)1件、(令和6年度)1件</p> <p>出典：各港湾運営会社からのヒアリングによる</p>
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	アジア諸外国の港湾との激しいコスト競争の中にある現状において、国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るためには、港湾運営への民の視点の導入や高能率の荷さばき施設等の整備により港湾運営を効率化し、我が国港湾における港湾コストを低減させることが必要である。このため、港湾運営の民営化及び港湾運営会社による高能率の荷さばき施設等の整備を促進する

		<p>必要がある。</p> <p>港湾運営会社がこの様な施設整備を行うためには、多額の取得費用に加え、多額の維持費用を負担するだけの資金的余裕があることが必要である。しかし、港湾コストの低減を求められる港湾運営会社にとって、必要な資金を確保するために施設利用料の値上げを行うことは困難である。また、上記のとおり多額の費用負担が生じることから、インセンティブ無しでは、港湾運営の民営化が阻害されかねない。</p> <p>このため、港湾運営会社による設備投資を促進するとともに、港湾運営の民営化を促進することで港湾コストの低減を図るためには、整備した荷さばき施設等の維持費用を軽減させる本特例措置がきわめて有効である。</p> <p>我が国港湾への国際基幹航路に就航する外貿コンテナ船の寄港回数の維持・増加を図るため、総力をあげて「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱を軸とした国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んでいるところであり、他の近隣諸国との競争条件を整え、我が国港湾に寄港する国際基幹航路が増加に転じて「多方面・多頻度の直航サービスの充実」をできるまでの間、必要な税制措置である。</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	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 無利子貸付：令和5年度予算要求額 港湾整備事業 3,343 億円の内数</li> <li>○ 港湾機能高度化施設整備費補助：令和5年度予算要求額 港湾整備事業 3,343 億円の内数</li> <li>○ 空港・港湾・海事分野における脱炭素化促進事業：令和5年度予算要求額 17.150 億円の内数</li> </ul>
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 無利子貸付：施設を取得する際の資金繰りを支援し、施設整備を促進</li> <li>○ 港湾機能高度化施設整備費補助：施設の取得に係るコストを低減し、施設整備を促進</li> <li>○ 本特例措置：施設の維持に係るコストを低減し、施設整備を促進</li> <li>○ 国による港湾運営会社への出資（平成26年度予算5億円（阪神港）、平成27年度予算5億円（京浜港）、平成31年度予算5億円（京浜港））：国、港湾管理者、民間の協働体制の構築、施設整備を促進</li> <li>○ 空港・港湾・海事分野における脱炭素化促進事業：再エネ電源を用いた港湾施設設備支援</li> </ul>
	要望の措置の妥当性	本特例措置は、港湾運営会社に対して、施設の維持コストの低減を行うことにより、荷さばき施設等の設備投資や民の視点での港湾運営のインセンティブとなるものであり、我が国港湾の国際競争力強化のためには必要不可欠なものである。