

令和7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	23	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を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）	・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 ・特例措置の内容 ① 港湾運営会社が国の無利子貸付け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に限り）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を ・国際戦略港湾（京浜港、大阪港、神戸港）における資産について1/2に軽減する。 ・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）における資産については2/3に軽減する。 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に軽減する。 ①、②の特例措置を2年間延長する。		
関係条文	地方税法 附則第15条第20項及び第43項 地方税法施行令 附則第11条第25項及び第26項 地方税法施行規則 附則第6条第47項～第49項、第88項、第89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項及び第6項、第50条の2第1項及び第2項、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条第1項第9号、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		
減収見込額	[初年度] — (▲150.6) [平年度] — (▲284.3) [改正増減収額] — (単位：百万円)		
要望理由	（1）政策目的 港湾運営会社による設備投資の促進を通じて、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。 （2）施策の必要性 近年、世界的なコンテナ船の大型化や船社間の共同運航体制（アライアンス）の再編等により、国際基幹航路の寄港地の絞り込みが進行している。近隣諸国に比べ、我が国の港湾は、施設整備面において遅れをとっており、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、海外港湾を経由することによる輸送日数（リードタイム）や輸送コストの上昇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。 我が国港湾が国際基幹航路の寄港地として選択されるよう、港湾運営会社にとっては、高能率な荷さばき施設等を整備し、荷役効率の向上等によるコンテナ船の大型化への対応等を図っていくことが求められている。 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する中、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、北米や欧州の港湾においては陸電が積極的に導入されている。我が国港湾が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。 こうした荷さばき施設等に係る新たな設備投資を促進するためには、国による無利子貸付制度や補助によって初期投資の負担軽減を図ることに加え、本特例措置により整備後の負担を軽減することが必要である。他方、このような支援については、国際基幹航路等の寄港地である、国際戦略港湾やコンテナ取扱量の多い国際拠点港湾に集中させていく必要がある。 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、こうした高能率な荷さばき施設等の整備が必須であるところ、この実現には、本特例措置が不可欠である。
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

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

○「経済財政運営と改革の基本方針 2024」（令和 6 年 6 月 21 日閣議決定）において、「我が国の国際競争力強化のため、・・・、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用・・・等を推進するとともに、・・・。」「まちづくり GX を含むインフラ、カーボンニュートラルポート、・・・などモビリティ関連分野の脱炭素化を進める。」と記載あり。

○「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画 2024 年改訂版」（令和 6 年 6 月 21 日閣議決定）において、「地方の暮らしや経済成長を支えるため、引き続き、・・・港湾、国際拠点空港等の整備・活用を進めるとともに、・・・。」「さらに、・・・カーボンニュートラルポート、・・・を含むインフラをはじめとしたモビリティ関連分野の脱炭素化も進めるとともに、・・・。」と記載あり。

○「成長戦略のフォローアップ」（令和 5 年 6 月 16 日閣議決定）において、「・・・カーボンニュートラルポートの形成による港湾の脱炭素化を進める。」と記載あり。

○「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。

政策の達成目標

国際戦略港湾において、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、我が国のサプライチェーンの強靱化を図り、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。

税負担軽減措置等の適用又は延長期間

2 年間（令和 7 年 4 月 1 日～令和 9 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 5 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 8 万 TEU を確保している。

有効性

要望の措置の適用見込み

○ 港湾運営会社が国の無利子貸付け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に限る。）
 （令和 7 年度）200 件、（令和 8 年度）200 件

○ 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

			(令和7年度)0件、(令和8年度)1件 出典：各港湾運営会社からのヒアリングによる
		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、港湾運営会社による高能率な荷さばき施設等の整備を促進し、荷役効率の向上等によりコンテナ船の大型化への対応等を図っていくことが必要である。 一方で、高能率な荷さばき施設等の導入による維持管理コストの増額分の港湾利用料への転嫁については、近隣諸国の港湾との価格競争の観点から可能な限り抑制する必要がある。 このため、港湾利用料への転嫁を抑制しつつ、港湾運営会社による設備投資を促進するためには、整備した荷さばき施設等の維持管理コストを低減させる本特例措置が極めて有効である。
	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	○ 無利子貸付け：令和7年度予算要求額 港湾整備事業 2,914 億円の内数 ○ 港湾機能高度化施設整備費補助：令和7年度予算要求額 港湾整備事業 2,914 億円の内数 ○ 産業車両等の脱炭素化促進事業：令和7年度予算要求額 16 億円の内数
		上記の予算上の措置等と要望項目との関係	○ 無利子貸付け：施設を取得する際の資金繰りを支援し、施設整備を促進 ○ 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 ○ 本特例措置：施設の維持管理コストを低減し、施設整備を促進 ○ 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 ○ 産業車両等の脱炭素化促進事業：再エネ電源を用いた港湾施設設備支援
		要望の措置の妥当性	港湾運営会社による高能率な荷さばき施設等の整備を促進するための手段として、施設取得に係るコストについては無利子貸付制度や補助制度による支援があるところ、荷さばき施設等の高額な維持管理コストを低減し、港湾利用料への転嫁を抑制しつつ、設備投資のインセンティブとなる支援として、本特例措置は必要不可欠なものである。 政府としては、我が国港湾への国際基幹航路に就航する外資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」が実現するまでの間、本特例措置は必要である。

これまでの税負担軽減措置等の適用実績と効果に関連する事項	税負担軽減措置等の適用実績	○ 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 <table><tr><th>年度</th><th>適用件数</th><th>減収額</th></tr><tr><td>平成元年度</td><td>163 件</td><td>145 百万円</td></tr><tr><td>平成2年度</td><td>81 件</td><td>104 百万円</td></tr><tr><td>令和3年度</td><td>108 件</td><td>141 百万円</td></tr><tr><td>令和4年度</td><td>146 件</td><td>126 百万円</td></tr><tr><td>令和5年度</td><td>171 件</td><td>134 百万円</td></tr></table> 出典：各港湾運営会社からのヒアリングによる	年度	適用件数	減収額	平成元年度	163 件	145 百万円	平成2年度	81 件	104 百万円	令和3年度	108 件	141 百万円	令和4年度	146 件	126 百万円	令和5年度	171 件	134 百万円
	年度	適用件数	減収額																	
	平成元年度	163 件	145 百万円																	
	平成2年度	81 件	104 百万円																	
	令和3年度	108 件	141 百万円																	
令和4年度	146 件	126 百万円																		
令和5年度	171 件	134 百万円																		
「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	① 適用総額の種類 課税標準（固定資産の価格） ② 適用総額（千円） 【固定資産税】 令和2年度 5,929,417 令和3年度 9,105,847 令和4年度 7,436,051 【都市計画税】 令和2年度 285,750 令和3年度 5,687,642 令和4年度 282,754																			
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）	本特例措置により、荷さばき施設等の維持管理コストが低減されるため、港湾運営会社による高能率の荷さばき施設等の整備が進んでいる。 高能率の荷さばき施設等の整備の結果、荷役効率が向上したこと等により、コンテナ船の大型化への対応等に寄与した。																			
前回要望時の達成目標	国際戦略港湾において、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。																			
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	○ 令和5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8万TEUを確保している。 ○ 令和元年度時点では、週当たりの輸送力について、京浜港において週27万TEU、阪神港において週10万TEUを確保していたが、新型コロナウイルス感染症の影響による世界的な国際海上コンテナ物流の混乱が生じたことにより、国際基幹航路の日本への寄港回数が減少し、輸送力も減少した。なお、物流混乱が収束した昨年以降、新規の国際基幹航路が日本に寄港を開始するといった動きが出てきているところである。																			
これまでの要望経緯	○ 平成23年度 創設 ○ 平成25年度、平成27年度、平成29年度及び平成31年度 延長 ○ 令和2年度 縮減（特例港湾運営会社に係る税制を撤廃） ○ 令和3年度 延長 ○ 令和4年度 拡充・縮減（陸電に係る税制を創設、荷役機械に港湾脱炭素化促進事業に係る件要件を追加） ○ 令和5年度 延長																			