

令和9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	2	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 固定資産税 事業所税 その他（ ）		
要望 項目名	政府が出資する港湾運営会社の法人事業税の資本割に係る課税標準特例の創設		
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） 港湾法第43条の25の規定により政府が出資している国際戦略港湾の港湾運営会社（以下「特定港湾運営会社」という。）に係る法人事業税の外形標準課税である資本割の課税標準について、特例措置を創設する。 ・ 特例措置の内容 特定港湾運営会社に対する法人事業税の資本割に係る課税標準の算定について、資本金等の額から、政府及び地方公共団体の出資する金額を控除する。		
関係条文	—		
減収 見込額	[初年度] ▲39（－） [平年度] ▲39（－） [改正増減収額] — （単位：百万円）		
要望理由	（１）政策目的 特定港湾運営会社による設備投資の促進及び民間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、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・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 特定港湾運営会社は、港湾という基幹的社会インフラを安定的かつ継続的に運営する公益的役割を担っている。 当該会社においては、我が国港湾の国際競争力を強化するため、高能率な荷さばき施設等への大規模かつ多額の設備投資を行う必要がある一方、近隣諸国の競合港湾との競争の観点から可能な限り低廉な価格で港湾サービスを提供しなければならないという特別な事情を有している。 国及び港湾管理者が出資しているのは、当該会社が民間単独では担いきれない政策的・公益的機能を実実に実施するために必要な資本を確保することを目的としたものであり、一般の営利法人と同一の課税を行うことは、その公益的役割及び担税力の実態に必ずしも即していないものと考えられる。 このため、一般の営利法人と同一の課税を行う場合、資本割による多額の税負担が生じることで業務遂行に必要な資金余力が損なわれ、求められる役割を十分に果たすことが困難となるおそれがあることから、本特例措置を講じることにより当該会社の財務基盤の安定化を図り、適時適切な設備投資やユーザーに対する利用促進のためのインセンティブ施策を実施できる経営環境を確保する必要がある。		
本要望に 対応する 縮減案	—		

今回の要望（税負担軽減措置等）に関連する事項	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 ○経済財政運営と改革の基本方針 2026 「責任ある積極財政」元年 ～日本の挑戦を起動する！～（令和8年7月21日閣議決定） 1. 「強い経済」の実現 (3) 強い地域経済の構築 (持続可能で活力ある国土の形成と「交通空白」の解消) ・ ・ ・成長投資を支える基盤であり、・ ・ ・港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用・ ・ ・を推進し・ ・ ・ ○新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画 2025 年改訂版（令和7年6月13日閣議決定） 3. 地方経済を支える新時代のインフラ整備・安心の確保 (4) 広域交通インフラの整備、国土強靱化、防災・減災投資の加速 ①広域交通インフラの整備 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・ ・ ・を推進する・ ・ ・ ○デジタル田園都市国家構想基本方針（令和4年6月7日閣議決定） (5) 豊かで魅力あふれる地域づくり ②公共交通・物流・インフラのデジタル実装 ii ドローン物流・物流 DX を通じた物流変革 【具体的取組】 (d)国際コンテナ・バルク戦略港湾や、地域の基幹産業の競争力強化等のための港湾整備・デジタル実装した社会を支え、地域における基幹産業の競争力強化や民間投資の誘発、雇用と所得の維持・創出を推進するため、国際コンテナ戦略港湾や国際バルク戦略港湾等の機能強化に資する港湾施設の整備を行う。 ○総合物流施策大綱（2026 年度～2030 年度）（令和8年3月31日閣議決定） 5：厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化 (1) サプライチェーンの高度化を通じた我が国の物流の国際競争力強化の実現 ②国際コンテナ戦略港湾政策の推進等 我が国の港湾ロジスティクスを強化し、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や経済安全保障に貢献するため、国際コンテナ戦略港湾等の国際競争力強化を図る。 国際コンテナ戦略港湾政策については、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図るため、引き続きフィーダー航路網の拡充を図るとともに、モーダルシフト需要を踏まえた多様な輸送モードを活用した国内集貨や、国内のみならず東南アジア等からの国際トランシップ貨物を含めた集貨の促進のために、ターゲットとなる貨物や航路等を把握した上で関係者と連携し国際コンテナ戦略港湾経由の輸送ルートを構築する「集貨」、従前の流通加工等の機能を有する物流施設の立地支援に加え、ソフト面での取組として再混載トランシップ等に係る物流手続の更なる円滑化による「創貨」、大水深コンテナターミナル整備や、遠隔操作クレーンの導入支援など新技術の活用等による「競争力強化」の3本柱の取組を、港湾管理者、港湾運営会社などの関係者と一丸となって強力に推進する。 ○日本成長戦略（令和8年7月21日閣議決定） II. 17 の戦略分野における官民投資の促進 2. 62 の主要な製品・技術等の官民投資ロードマップの実行
-------------------------------	------------	--------------------------	---

			(15) 港湾ロジスティクス 港湾は、我が国の貿易量のほとんどを占める海上輸送の結節点であり、サプライチェーンを支える基幹インフラである。物流の他国への依存や、港湾機能停止による遅延・途絶リスクを防止するため、自律的な港湾ロジスティクスの実現による国際競争力の強化、サイバー・フィジカル両面での港湾の強靱化、港湾ロジスティクスを支える担い手の確保・育成に一体となって取り組む。 iv) 主な施策 ・国際コンテナ戦略港湾の機能強化を通じた需要創出を図る。
		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、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	5年間（令和9年4月1日～令和14年3月31日）
		同上の期間中の達成目標	特定港湾運営会社の安定的な事業運営を確保するため、自己資本比率10%以上を維持する。これにより生産性の高い港湾荷役機械等への設備投資やユーザーに対するインセンティブ支援を行うための経営環境が確保されることから、国際競争力を有するターミナル運営が可能となり、ひいては、同期間において横浜港と川崎港で340万TEU、大阪港と神戸港で558万TEUのコンテナ取扱貨物量を確保することを目指す。
		政策目標の達成状況	－
	有効性	要望の措置の適用見込み	横浜川崎国際港湾株式会社及び阪神国際港湾株式会社の2件の適用が見込まれる。
		要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	本特例措置による税負担の軽減は、特定港湾運営会社の財務基盤の安定化に資するものであることから、国際競争力を有するターミナル運営のための設備投資の促進や、ユーザーに対するインセンティブ支援等といった我が国サプライチェーンの維持・強化に資する取組に寄与し、政策目標の達成に有効である。
相当性		当該要望項目以外の税制上の支援措置	○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軽減措置（固定資産税及び都市計画税）
		予算上の措置等の要求内容及び金額	○港湾法第55条の9に基づく無利子貸付： 令和9年度予算要求額 港湾整備事業3,563億円の内数 ○港湾機能高度化施設整備費補助： 令和9年度予算要求額 港湾整備事業3,563億円の内数 ○国による港湾運営会社への出資： 令和9年度予算要求額 港湾整備事業3,563億円の内数
		上記の予算上の措置等と要望項目との関係	○港湾法第55条の9に基づく無利子貸付 港湾運営会社が埠頭群を構成する荷さばき施設（ガントリークレーン）等の建設・改良に要する資金について、国及び港湾管理者より一定の割合で無利子にて貸付け、施設整備を促進している。 当該無利子貸付金は、港湾運営会社による荷さばき施設等の設備投資のための資金調達手段の大宗を占める（最大で国と港湾管理者から事業費の80%が無利子貸付の対象となっている。）ものであり、本特別措置とともに活用されることで、国際競争力を有するターミナル運営の促進に対して相乗効果が生まれることが期待される。

		○港湾機能高度化施設整備費補助 港湾の機能の高度化を図るために必要となる施設（遠隔操作ガントリークレーン等）の取得に係る費用の一部を補助し、施設整備を促進している。 当該補助金は、港湾運営会社による生産性の高い荷役機械等の導入に係る資金調達手段の大宗を占めるものであり、本特別措置とともに活用されることで、国際競争力を有するターミナル運営の促進に対して相乗効果が生まれることが期待される。 ○国及び港湾管理者による港湾運営会社への出資 港湾運営会社による荷さばき施設等の設備投資にあたっては、前述の通り、主に無利子貸付金を原資としているところ、貸借対照表上、資産額だけでなく負債額も増加することとなる。例えば、荷さばき施設等のうち、ガントリークレーンについては1基あたり20億円～30億円に達することも珍しくなく、無利子貸付金により当該施設を整備しようとした場合、キャッシュフローは改善される一方で自己資本比率が著しく低下することとなる。自己資本比率が10%を下回るような会社は、一般的に財務基盤の安定性に課題があるとみなされることから、市中金融機関からの借入条件が悪くなったり、場合によっては調達自体が困難になったりすることが想定される。 このため、国及び港湾管理者は、自己資本比率やキャッシュフローを改善し、設備投資の促進を図るとともに、ユーザーに対するインセンティブ支援等といった我が国サプライチェーンの強靱化に資する取組に寄与することを期待して出資を行っているものであり、本特別措置とともに活用されることで、国際競争力を有するターミナル運営の促進に対して相乗効果が生まれることが期待される。
	要望の措置の妥当性	本特例措置を講じることにより、特定港湾運営会社において利益に関わりなく負担が生じる租税公課が減額され、貸借対照表の純資産の部が改善（利益剰余金の確保）し、財務基盤が維持・強化される。 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、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱を軸として国際コンテナ戦略港湾政策を強力に推進しているところであり、本特例措置はこの取組に資するものである。 また、本特例措置を講じることにより、出資や無利子貸付等の予算上の措置の効果が租税公課負担により減殺されることを回避できることを踏まえても、国及び港湾管理者の出資により発生しうる税負担を軽減することは妥当である。

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	—
	「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		—