

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	31	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（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）	・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。）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19項及び第41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47項から第49項まで、第85項、第86項 港湾法 第2条第2項から第5項まで、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] — (▲ 212.7) [平年度] — (▲ 445.0) [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 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、港湾運営会社にあつては、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。 加えて、環境意識の高まりを背景に、サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等が増加する中、港湾では、停泊中の船舶からの温室効果ガスの排出を抑制することができる陸上電力供給（以下「陸電」という。）が注目されており、我が国においても、気候変動対策に加え、港湾の国際競争力強化の観点からも、その導入を進める必要がある。 陸電の導入にあたっては、これまで、国際的なルールの未整備や供給施設整備・運用に係るコスト負担が課題となっていたが、令和8年12月に、国際海事機関（IMO）において、陸電の活用も含む国際海運からの温室効果ガス排出削減に関する条約改正の審議が予定されており、その結果等を踏まえ、今後、陸電導入に係る案件形成が進展することが見込まれる。 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	—

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 65 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」（令和 8 年 7 月 21 日閣議決定）において、「成長投資を支える基盤であり、国土軸ともなる・・・、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用・・・に取り組む。」と記載あり。

○「日本成長戦略」（令和 8 年 7 月 21 日閣議決定）において、「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、・・・に一体となって取り組む。」と記載あり。

○「地域未来戦略」（令和 8 年 7 月 21 日閣議決定）において、「「ヒトを支援する AI ターミナル」、「サイバーポート」等による港湾の生産性向上・労働環境改善・災害時等支援の高度化」と記載あり。

○「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）において、「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。」と記載あり。

○「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）において、「・・・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。」と記載あり。

○また同大綱において、「脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化・・・を図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進するため、港湾管理者による港湾脱炭素化推進計画の作成と同計画に基づく取組の実施に対する支援、・・・を推進する。」と記載あり。

○「第 3 次交通政策基本計画」（令和 8 年 1 月 16 日閣議決定）において、「・・・陸上電力供給設備の導入促進等を含むカーボンニュートラルポート（CNP）の形成の推進・・・に取り組む。」と記載あり。

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

2 年間（令和 9 年 4 月 1 日～令和 11 年 3 月 31 日）

有効性		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 7 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 22 万 TEU、阪神港において週 8 万 TEU を確保している。
		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 9 年度）392 件、（令和 10 年度）394 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 9 年度）0 件、（令和 10 年度）調整中※ ※令和 8 年 12 月に予定されている国際海事機関（IMO）における国際海運からの温室効果ガス排出削減に関する条約改正の審議結果等を踏まえ、案件形成が進展する見込み 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。
		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：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 ○ 産業車両等の脱炭素化促進事業：令和 9 年度予算要求額 8.6 億円の内数
相当性		上記の予算上の措置等と要望項目との関係	○ 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 ○ 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）、令和 8 年度予算 6.8 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」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2年度</td><td>81 件</td><td>84 百万円</td></tr><tr><td>平成3年度</td><td>108 件</td><td>145 百万円</td></tr><tr><td>令和4年度</td><td>146 件</td><td>105 百万円</td></tr><tr><td>令和5年度</td><td>171 件</td><td>106 百万円</td></tr><tr><td>令和6年度</td><td>193 件</td><td>113 百万円</td></tr></table> 出典：適用件数は各港湾運営会社からのヒアリング、減収額は「地方税における税負担軽減措置等に関する報告書」を基に算出	年度	適用件数	減収額	平成2年度	81 件	84 百万円	平成3年度	108 件	145 百万円	令和4年度	146 件	105 百万円	令和5年度	171 件	106 百万円	令和6年度	193 件	113 百万円	
	年度	適用件数	減収額																		
	平成2年度	81 件	84 百万円																		
	平成3年度	108 件	145 百万円																		
	令和4年度	146 件	105 百万円																		
令和5年度	171 件	106 百万円																			
令和6年度	193 件	113 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4年度 7,436,051 令和5年度 7,496,482 令和6年度 7,962,211 【都市計画税】 令和4年度 282,754 令和5年度 270,673 令和6年度 367,521																			
	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。																			
	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7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22万TEU、阪神港において週8万TEUを確保している。 ○ コロナ禍の海上物流の混乱の影響による輸送力低下の影響はあったものの、近年は国際基幹航路の寄港回数・輸送力を維持していたところ。																			
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要件を追加） ○ 令和5年度 延長 ○ 令和7年度 延長																			

別紙：要望内容と自己点検の関係

措置名：国際戦略港湾及び国際拠点港湾の港湾運営会社取得した荷さばき施設等及び陸上電力供給設備に係る課税標準の特例措置（固定資産税・都市計画税）

①短期アウトカムの達成状況

○自己点検を実施した結果、短期アウトカムである【設備投資額】（令和４年度～６年度・目標値：平均投資額（直近３年間を除く）＜直近３年間の平均投資額）については、本特例措置の適用を受けた港湾運営会社において直近３年間の平均投資額が過去の平均投資額を上回っていることから目標を達成している。

②中長期アウトカムの達成状況

○また、中期アウトカムである【１隻当たりの係留時間】（令和２年～６年・目標値：１０時間未満）についても、令和２年～６年の間、８.１３時間、９.１１時間、９.３４時間、８.４２時間、８.８５時間と高いサービス水準が維持されており、目標を達成している。

○さらに、長期アウトカムである【輸送力】（令和１０年度・目標値：京浜港 週２７万 TEU、阪神港週１０万 TEU）については、令和７年時点で、京浜港 週２２.１万 TEU、阪神港 週８.５万 TEUと達成途上にあり、引き続き本特例措置を継続する必要がある。

③陸上電力供給設備に係る特例措置について効果があると言える背景

○なお、本特例措置の存在が陸上電力供給設備（陸電）導入を推進するうえでのインセンティブとなっており、今後、国際海運における温室効果ガス排出削減に関する条約改正の審議結果等を踏まえ、船社や荷主等によるニーズ拡大による進展が見込まれる。

④要望への反映

○以上のことから、本特例措置は、一定の政策効果が認められるため、適用期限を２年間（令和１１年３月３１日まで）延長することを要望する。

○また、本特例措置の存在や今後の国際情勢により、陸電導入の促進が見込まれるため、適用期限を２年間（令和１１年３月３１日まで）延長することを要望する。