

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	32	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	資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの拠点となる埠頭において整備される荷さばき施設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） 特定貨物輸入拠点港湾において埠頭を運営する事業者が、特定利用推進計画に基づき、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（アンローダー等については港湾脱炭素化促進事業により取得したもの。） ・ 特例措置の内容 取得後 10 年間、固定資産税・都市計画税の課税標準を 2 / 3 とする。		
関係条文	地方税法附則第 15 条第 26 項 地方税法施行令附則第 11 条第 31 項 地方税法施行規則附則第 6 条第 62 項 港湾法第 2 条第 5 項第 6 号、第 2 条の 2 第 1 項、第 50 条の 2 第 2 項第 3 号、第 50 条の 6 第 2 項第 3 号		
減収 見込額	[初年度] — （ ▲52.8 ） [平年度] — （ ▲52.8 ） [改正増減収額] — （単位：百万円）		
要望理由	（1）政策目的 我が国のばら積み貨物の輸入拠点となる港湾において、大型船に対応可能な港湾機能を確保することで、資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図り、もって我が国の産業基盤を強化することを目指す。 （2）施策の必要性 我が国は資源・エネルギー等のほぼ 100%を海外からの輸入に依存しており、これらを安定的かつ安価に輸入することは、我が国の産業競争力の確保や、国民の雇用と所得の維持・創出の観点から極めて重要である。 大型船を活用した一括大量輸送のメリットを我が国全体で享受するためには、ばら積み貨物の輸入拠点となる港湾（特定貨物輸入拠点港湾）において大型船に対応した港湾機能を確保するとともに、複数の荷主が連携して海上運送の共同化を進めることにより、効率的な海上輸送網を形成することが必要である。 具体的には、特定貨物輸入拠点港湾における高能率な荷さばき施設の整備を促進することで、大量の貨物の迅速かつ円滑な積卸しや荷さばき等が求められている。 しかし、高能率な荷さばき施設については、その整備により必ずしも直ちに埠頭を運営する事業者の収入が増加するものではないこと、また、当該荷さばき施設の整備・保有には多額のコストがかかることから、その投資リスクが大きく、強いインセンティブがなければ、高能率な荷さばき施設の整備が促進されないおそれがある。 このため、当該埠頭を運営する事業者による高能率な荷さばき施設の整備を通じて、当該埠頭において海上輸送の共同化の促進に資する埠頭運営を実現するためには、本税制特例措置の延長が必要不可欠である。		
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	○国土交通省政策評価体系上の位置付け 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：参 112 海上貨物輸送コスト低減効果 ○「経済財政運営と改革の基本方針 2025」（令和 7 年 6 月 13 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、・・・」が位置付けられている。 ○「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画 2025 改訂版」（令和 7 年 6 月 13 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、・・・を推進するとともに・・・」が位置付けられている。 ○「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、「国際バルク戦略港湾において、安定的かつ安価な輸入の実現に資する大型船に対応した港湾施設を整備するとともに、企業間連携による大型船を活用した共同輸送を促進することで、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー・食糧の海上輸送網の形成を図る。」が位置付けられている。 ○「第 6 次社会資本整備重点計画」（令和 8 年 1 月 16 日閣議決定）において、「企業間連携による大型船を活用した共同輸送を促進し、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー・食糧の海上輸送網の形成を図るため、大型船が入港できる国際バルク戦略港湾の拠点的な整備を推進する。」が位置付けられている。 ○「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、「大型船が入港できる港湾を拠点的に整備し、企業間連携による大型船を活用した共同輸送を促進することで、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー・食糧の海上輸送網の形成を図る。」が位置付けられている。
		政策の達成目標	穀物等の輸入拠点機能の強化と効率的な海上輸送網の形成 国際海上貨物輸送コスト低減効果（対令和 5 年度総輸送コスト）5%減（令和 12 年度）
		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）
		同上の期間中の達成目標	特定貨物輸入拠点港湾 1 港（徳山下松港）において企業間連携の促進に資する埠頭運営を実現。
		政策目標の達成状況	国際海上貨物輸送コスト低減効果（対令和 5 年度総輸送コスト） 令和 6 年度：集計中（参考）令和 5 年度：4.6%（対平成 30 年度総輸送コスト） ○ 釧路港 ・平成 26 年度より、釧路港国際物流ターミナル整備事業（水深 14m）に着手 ・平成 27 年 12 月 釧路市（港湾管理者）が釧路西港開発埠頭（株）を運営事業者認定 ・平成 28 年 2 月 釧路港を特定貨物輸入拠点港湾（穀物）に指定 ・平成 29 年 9 月 釧路市（港湾管理者）が釧路港特定利用推進計画を公表 ・平成 31 年 3 月より、釧路港国際物流ターミナルの供用開始

			○ 小名浜港 ・平成 25 年度より、小名浜港東港地区国際物流ターミナル整備事業（水深 18m）に着手 ・平成 25 年 12 月 小名浜港を特定貨物輸入拠点港湾（石炭）に指定 ・平成 26 年 5 月 福島県（港湾管理者）が小名浜埠頭（株）を運営事業者認定 ・平成 26 年 12 月 福島県（港湾管理者）が小名浜港特定利用推進計画を公表 ・令和元年 5 月 福島県（港湾管理者）が小名浜港特定利用推進計画の変更を公表 ・令和 2 年 10 月より、小名浜港東港地区国際物流ターミナルの供用開始 ○ 徳山下松港 ・平成 28 年度より、徳山下松港国際物流ターミナル整備事業（水深 19m、14m、12m）に着手 ・平成 29 年 12 月 山口県（港湾管理者）がやまぐち港湾運営（株）を港湾運営会社に指定 ・平成 30 年 2 月 徳山下松港を特定貨物輸入拠点港湾（石炭）に指定 ・平成 31 年 3 月 山口県（港湾管理者）が徳山下松港特定利用推進計画を公表 ・令和 7 年 5 月 徳山下松港 下松地区棧橋（水深 19m）供用開始 ○ 志布志港 ・平成 29 年度より、志布志港ふ頭再編改良事業（水深 14m）に着手
		有効性	○ （令和 9 年度）3 件、（令和 10 年度）3 件 ・釧路港において、令和 2 年度から令和 11 年度まで適用予定。 ・小名浜港において、令和 3 年度から令和 12 年度まで適用予定。 ・徳山下松港において、令和 8 年度から令和 17 年度まで（一部は令和 9 年度から令和 18 年度まで）適用予定。
		有効性	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性） 本特例措置は、荷さばき施設の保有に係るコストを軽減することで、事業者の財務的制約を改善させ、投資判断を行いやすくするインセンティブとして機能することが見込まれる。 その結果として、荷役機械の高効率化や、港湾機能・サービス水準の向上に繋がり、貨物が特定貨物輸入拠点港湾に集約される。これにより大型船による輸送が可能となり、スケールメリットを通じて単位輸送あたりのコストの低減に繋がる。
	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	○ ばら積み貨物の海上輸送ネットワークの拠点となる大型船に対応した国際物流ターミナルの整備（令和 9 年度予算要求額：港湾整備事業 3,563 億円の内数） ○ 特定の埠頭を運営する事業者が行う荷さばき施設の整備に対する補助（令和 9 年度予算要求額：港湾整備事業 3,563 億円の内数）
		上記の予算上の措置等と要望項目との関係	以下の役割分担を行っている。 ○ 国際物流ターミナルの整備：大型船に対応した係留施設等を確保 ○ 補助：高能率な荷さばき施設の整備に対する港湾機能高度化施設整備費補助金の交付により、施設の取得に係るコストを低減し、高能率な荷さばき施設の整備を促進 ○ 本税制特例措置：施設の保有に係るコストを低減し、高能率な荷さばき施設の整備を促進

		要望の措置の 妥当性 本税制特例措置は、特定利用促進計画に基づき整備される高能率な荷さばき施設の保有に係るコストを低減することで、埠頭を運営する事業者に対し荷役機械の整備促進に寄与するインセンティブを与えるものであり、本政策目的を達成する上で必要不可欠なものである。 なお、対象施設は、特定の埠頭を運営する事業者が国の補助を受けて取得するものに限定しており、必要最小限の措置である。
--	--	--

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	年度	適用件数 (適用事業者数)	減収額（百万円）
		令和元年度	0	—
		令和2年度	1	16
		令和3年度	2	26
		令和4年度	2	21
		令和5年度	2	18
		令和6年度	2	15
		令和7年度	2	15（見込み）
※令和2年度から令和6年度の減収額は、「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」の適用実績から算出した金額				
※令和7年度減収額は、港湾局試算値				
	「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 適用実績(千円)：令和4年度 1,532,065 令和5年度 1,295,714 令和6年度 1,096,687		
	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）	特定の埠頭を運営する事業者が、本特例措置を活用して実際に荷さばき施設に係る投資を進めていることが確認できる。本特例措置は、荷さばき施設の保有に係るコストを軽減することで、事業者の財務的制約を改善させ、投資判断を行いやすくするインセンティブとして機能していることが認められる。また、その結果として、海上貨物輸送コストが低減していることが確認できる。		
	前回要望時の達成目標	穀物等の輸入拠点機能の強化と効率的な海上輸送網の形成 海上貨物輸送コストの低減効果（対平成30年度総輸送コスト）約5%減（令和7年度）		
	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	資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成 海上貨物輸送コストの低減効果（対平成30年度総輸送コスト）約5%減（令和7年度） ⇒令和5年度時点において、4.6%減を達成した。 引き続き、目標を達成すべく高能率な荷さばき施設の整備の促進等を行っていく。		
これまでの要望経緯		平成25年度 創設 平成27年度 延長 平成29年度 延長 平成31年度 延長 令和3年度 延長 令和4年度 縮減（アンローダー等については港湾脱炭素化促進事業により取得したもの） 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：資源・エネルギー等の海上輸送ネットワークの拠点となる埠頭において整備される荷さばき施設に係る課税標準の特例措置の延長

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【荷さばき施設への設備投資額】（税制創設時（平成 25 年度）の投資額＜ 税制創設翌年度以降の平均投資額）については、令和 6 年度時点における全ての適用実績（釧路港及び小名浜港）において目標を達成している。

②中期アウトカムの達成状況

○また、中期アウトカムである【1 隻あたりの係留時間の低減効果】（適用 5 年目に適用初年度比 30% 低減）については、釧路港においては適用 4 年目時点で 31%、小名浜港においては適用 3 年目時点で 32%と目標を達成している。

③長期アウトカムの達成状況

○長期アウトカムである【バルク貨物輸送コストの低減効果】（令和 12 年度に令和 5 年度比 5 %低減）については、令和 7 年度時点で 1.29%低減と順調に推移しているが、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。

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。