

# 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 及び陸上電力供給設備に係る課税標準の特例措置

対象税目：固定資産税・都市計画税（地方税）

## ① 措置を講じる 背景・課題 (政策目的)

- コンテナ船の大型化や船社間の共同運航体制の再編等により、国際基幹航路の寄港地の絞り込みが進んでおり、我が国に寄港する国際基幹航路の便数は減少傾向にある。
- 我が国港湾の国際競争力を強化し、国際基幹航路の維持・拡大を図るためには、高能率な荷さばき施設等の整備により荷役効率を向上させるなど、効率的な港湾運営に向けた港湾運営会社による取組を促進し、港湾コストの低減やコンテナ船の大型化への対応を図っていくことが求められている。
- 併せて、国際的にGHG排出量削減の議論が進められている中、船社から選択される港湾となるために、脱炭素化に向けた取組を加速することが課題となっている。

## 当該措置の政策体系 における位置づけ

- 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：65 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、…を推進するとともに、…。」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2025年改訂版」（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、…。」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。
- 日本成長戦略本部において、「港湾ロジスティクス」が戦略分野の一つとして位置付けあり。

根拠条文：地方税法附則第15条第19項及び第41項  
 創設年度：平成23年度  
 適用期限：令和9年3月31日  
 事前事後の計画認定・報告の有無：【事前：無】【事後：無】

- 特例措置の対象
- ① 国際戦略港湾及び一定の要件を満たす国際拠点港湾の港湾運営会社が国からの無利子貸付又は補助を受けて取得した一定のコンテナ埠頭における荷さばき施設等（荷役機械にあつては港湾脱炭素化促進事業により取得したものに限り）
  - ② 国際戦略港湾及び一定の要件を満たす国際拠点港湾の港湾運営会社が二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金を受け、かつ、港湾脱炭素化促進事業により取得した陸上電力供給設備
- 特例措置の内容
- ① 取得後10年間、荷さばき施設等に係る固定資産税・都市計画税の課税標準額を
    - (1) 国際戦略港湾(京浜港、阪神港)における資産 1 / 2
    - (2) 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
  - ② 取得後3年間、課税標準を2 / 3に軽減する。

② 現行制度の概要

減収額

(固定資産税)

(都市計画税)

年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
金額(億円)	1.27 (-)	0.83 (-)	1.27 (-)	1.04 (0)	1.05 (0)	1.11 (0)
金額(億円)	0.01	0.01	0.17	0.01	0.01	0.01

(出所) 「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」を基に算出  
 ※ 括弧内は陸上電力供給設備に係るもの(港湾運営会社からのヒアリングによる)

③ アクティビティ

- 本特例措置は、国際基幹航路の維持・拡大という政策目的を直接的に達成する手段ではなく、その達成に不可欠な港湾運営会社による設備投資が、民間の合理的な経営判断として選択される環境を整備することを目的として導入するものである。港湾事業は、多額の初期投資と長期にわたる投資回収を要するとともに、国際競争や需要変動による不確実性が大きい分野であることから、市場環境に委ねた場合には、港湾機能の維持・高度化に必要な投資や更新行動が過少となるおそれがある。
- 本特例措置により、設備を保有・維持することに伴う恒常的な負担を軽減し、港湾運営会社が中長期的視点に立った設備投資を行いやすい制度的条件を整えることで、アウトカムに至る政策効果の発現経路を確保する。

④ アウトプット

(固定資産税)

(都市計画税)

年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
件数(件)	53 (-)	81 (-)	108 (-)	146 (0)	171 (0)	193 (0)
適用額(億円)	90.57 (-)	59.29 (-)	91.06 (-)	74.36 (0)	74.96 (0)	79.62 (0)
件数(件)	1	3	7	7	9	9
適用額(億円)	2.86	2.86	56.88	2.83	2.71	3.68

(出所) 件数は港湾運営会社からのヒアリング、適用額(課税標準)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」による  
 ※ 括弧内は陸上電力供給設備に係るもの(港湾運営会社からのヒアリングによる)

# ○アウトカムに対する効果分析

アウトプットから短期アウトカムへの効果発現経路	○ 本特例措置により固定資産税・都市計画税が軽減され、財務的制約が緩和・リスクが軽減されることで、投資判断が改善し、設備投資が実行・先送りが回避される。
⑤ 短期アウトカム	○ 荷さばき施設等への設備投資額 <ul style="list-style-type: none"> <li>・指標：設備投資額</li> <li>・目標値：平均投資額（直近3年間を除く） &lt; 直近3年間の平均投資額</li> <li>・対象期間：令和4年度～令和6年度</li> </ul>
短期アウトカムから中期アウトカムへの効果発現経路	○ 設備投資・更新が実行された結果、設備の能力や信頼性が向上し、効率性・安定性が改善されることで、港湾機能・サービス水準が向上する。
⑥ 中期アウトカム	○ 1隻当たりの係留時間 <ul style="list-style-type: none"> <li>・指標：1隻当たりの係留時間</li> <li>・目標値：10時間未満</li> <li>・対象期間：令和2年度～令和6年度</li> </ul>
中期アウトカムから長期アウトカムへの効果発現経路	○ 港湾機能・サービス水準が向上した結果、船社の寄港評価や港湾の信頼性が向上し、国際基幹航路が維持・拡大する。
⑦ 長期アウトカム	○ 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力 <ul style="list-style-type: none"> <li>・指標：輸送力</li> <li>・目標値：京浜港 週27万TEU、阪神港 週10万TEU（国土交通省政策評価における業績指標の目標値）</li> <li>・対象期間：令和10年度まで</li> </ul>

分析に利用するデータ	選定理由（政府統計等でない場合、回収率・対象件数等）
事業報告書	
統計データ（港湾運営会社集計）	対象件数3件
国際輸送ハンドブック	
分析手法：時系列分析 選定理由：複数年度の傾向を分析することにより、本特例措置を受けて港湾運営会社が行った設備投資行動が、港湾能力の向上に寄与しているかを検証することが可能であるため。	

## 投資実績

単位：百万円

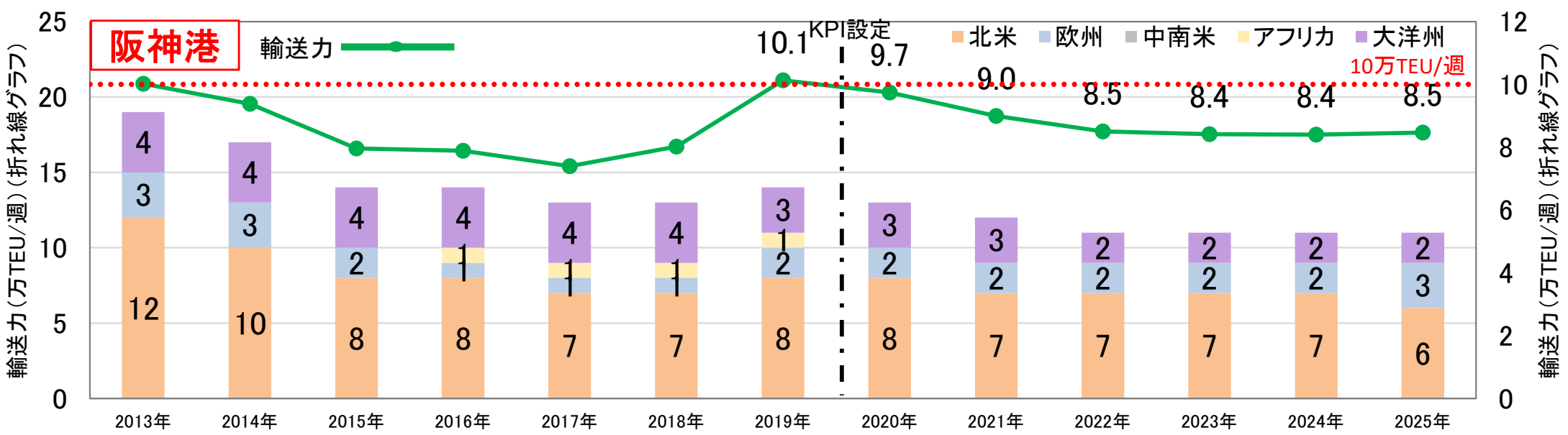
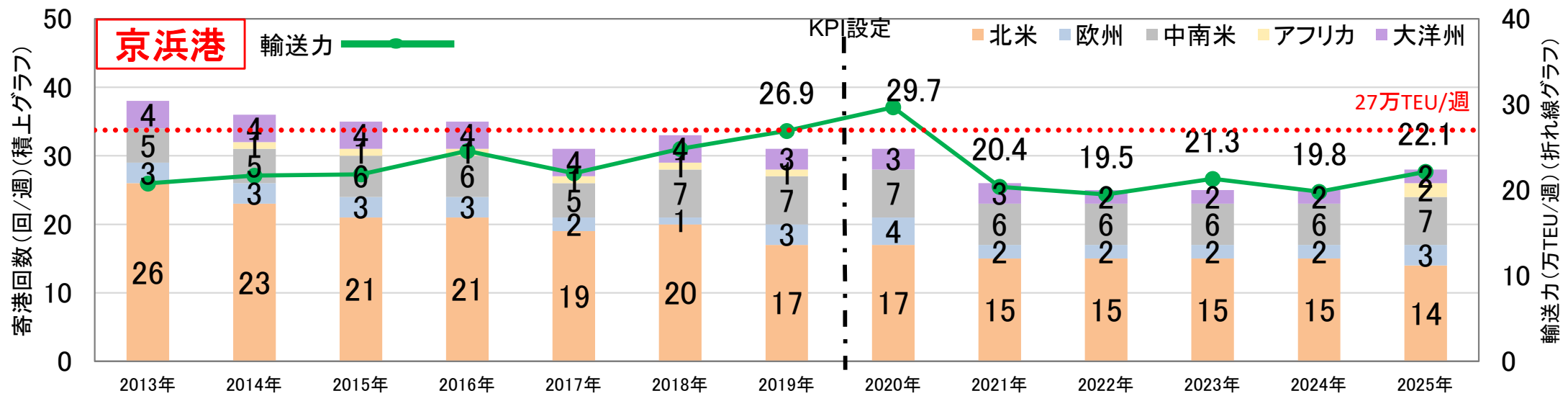
会社名／年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	平均投資額 (直近3年間 を除く)	直近3年間の 平均投資額	達成状況
横浜川崎国際港湾	—	1,776	1,211	2,296	741	3,361	3,466	1,114	534	3,113	4,701	1,995	2,783	○
阪神国際港湾	2,965	7,125	3,851	5,177	3,485	2,638	1,727	3,210	7,105	4,544	6,281	3,772	5,977	○
名古屋四日市国際港湾	—	—	—	1,092	945	973	807	770	1,349	0	1,777	917	1,042	○

## 係留時間

	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
隻数	18,499	16,729	17,059	18,909	18,017
延べ係留時間	150,324	152,433	159,325	159,252	159,453
1隻当たりの係留時間	8.13	9.11	9.34	8.42	8.85

# 国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の輸送力

輸送力は、国際コンテナ戦略港湾に寄港する国際基幹航路に投入されている船舶の平均船腹量(TEU)に、1週間あたりの寄港回数をかかけたもの。



(参考) 京浜港のKPI(輸送力)は全体で27万TEU/週 阪神港のKPI(輸送力)は全体で10万TEU/週 出典:国際輸送ハンドブック  
 (※1) 出典より国土交通省港湾局作成(2025年12月) (※2) ハワイ航路については北米航路には含めていない。

# ○ 評価等

	短期	中期	長期
① 各アウトカムの達成状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 本特例措置は、規模の大きい港湾において、港湾運営会社の設備投資・更新行動を短期的に顕在化させる効果を発揮しており、目標は概ね達成している。</li> <li>○ なお、名古屋港以外の国際拠点港湾については、港や港湾運営会社の規模が小さいため、現在のところ本特例措置を活用した実績はないが、将来的には施設整備がなされる予定となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 設備投資・更新の実行により、係留時間について、船舶が大型化する中でも高いサービス水準を維持することができており、目標は達成している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ コロナ禍の影響を受ける中、港湾機能の向上を背景に、輸送力の緩やかな回復・上昇が見られ、国際基幹航路の維持に一定の寄与が認められる。</li> <li>○ 引き続き、中長期的な検証が必要である。</li> </ul>
② 達成できていない場合の要因	短期 -	中期 -	長期 -
③ 政策効果等	<p>【荷さばき施設等にかかる特例措置について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 港湾運営会社が、本特例措置を活用して実際に荷さばき施設等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、荷さばき施設等の保有に伴う恒常的な費用を軽減することで、港湾運営会社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、係留時間の短縮化などの機能強化が実現していることが確認できており、我が国港湾の国際競争力の強化という効果も認められる。</li> </ul> <p>【陸上電力供給設備にかかる特例措置について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 港湾運営会社が整備を担うと想定される外航コンテナ船用の陸上電力供給設備は、大型で高額な投資が必要となっており、現時点では、導入が進むのは世界的にも利用を義務化している一部の国・地域に限られている。一方、国際海事機関においては、国際海運からのGHG排出量削減を目的とする条約改正案の審議がなされており、令和8年度秋頃の採択に向け、検討がなされているところ。当該改正案が採択された場合、我が国においても、荷主や船社からのニーズに対応すべく、外航コンテナ船用の陸上電力供給設備の整備が進展することが想定される。</li> <li>○ これらの背景を踏まえ、港湾運営会社においては、各港湾における脱炭素化の取組や目標が記載された「港湾脱炭素化推進計画」に陸上電力供給設備の整備を位置付けるなど具体的な検討を進められており、船社からも供給体制の整備や政府による支援への期待がある。</li> </ul>		
④ 租税特別措置等以外の手段と比較した場合の相当性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 港湾運営会社による施設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はあるが、荷さばき施設等の高額な維持管理コストを低減させ、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、本特例措置は不可欠である。</li> <li>○ 本特例措置によって促進される設備投資の効果は、港湾運営会社の利益にとどまらず、船社の寄港利便性の向上、物流効率化を通じて、国際基幹航路の維持・拡大、国際競争力の強化といった公共的利益として広く波及する。このため、負担調整措置により措置すべきものとして妥当である。また、国の関与（無利子貸付・補助）を前提として取得された、港湾機能の中核を成す荷さばき施設等に限定して適用されることから、的確かつ必要最小限のものである。</li> </ul>		
⑤ 見直しの方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 政策効果が認められることから、今後の国際情勢等も踏まえつつ、現行措置の継続を含めて検討する。</li> </ul>		

主担当部局 : 国土交通省港湾局港湾経済課、産業港湾課  
 共管担当部局 : -