

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等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）

- 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認するとともに、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等の整備を促進し、大量の貨物を迅速かつ円滑に積卸し、荷さばき等できるようにすることが求められている。

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：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、…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、「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。」と記載あり。
- 「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。」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、「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。」と記載あり。

② 現行制度の概要	根拠条文：地方税法附則第15条第26項 創設年度：平成25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 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、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（アンローダー等については港湾脱炭素化推進計画に位置付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） ○ 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に軽減する。						
減収額	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
(固定資産税)	金額（億円）	0	0.16	0.26	0.21	0.18	0.15
(都市計画税)	金額（億円）	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

(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

③ アクティビティ	○ 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、高能率な荷さばき施設等への設備投資に係る民間事業者の負担を取得後の税負担軽減により緩和し、中長期的な投資判断を後押しする。						
④ アウトプット	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
(固定資産税)	件数（件）	0	1	2	2	2	2
	適用額（億円）	0	11.35	18.25	15.28	12.92	10.93
(都市計画税)	件数（件）	0	1	1	1	1	1
	適用額（億円）	0	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04

(出所) 件数は港湾管理者へのヒアリング、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

○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	○ 固定資産税・都市計画税の軽減により、事業者における財務的制約の緩和・リスクが軽減された結果、設備投資の実行・先送り回避が生じる。
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"> 指標：設備投資額 目標値：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 対象期間：平成25年度～令和6年度
短期アウトカムから中期アウトカムへの効果発現経路	○ 特定貨物輸入拠点港湾における設備投資が実施され、荷役機械が高効率になることで、荷役が効率化する。その結果、港湾機能・サービス水準が向上することによって、1隻当たりの係留時間の低減に繋がる。
⑥ 中期アウトカム	○ 1隻当たりの係留時間の低減効果 <ul style="list-style-type: none"> 指標：1隻当たりの係留時間の低減効果 目標値：適用5年目に適用初年度比30%低減 対象期間：令和2年度～令和6年度
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・サービス水準の向上により、航路の見直しにつながる。さらに、特例措置対象の港湾に貨物が集約されることで、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が低減する。その結果、海上貨物輸送コストの低減に繋がる。
⑦ 長期アウトカム	○ バルク貨物輸送コストの低減効果 <ul style="list-style-type: none"> 指標：バルク貨物輸送コストの低減効果 目標値：令和12年度に令和5年度比5%低減 対象期間：令和6年度～令和12年度

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）
事業再評価委員会資料 （釧路港、小名浜港）	—
港湾年報	—
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特定貨物輸入拠点港湾において実施された設備投資行動が、港湾能力の向上に寄与しているか検証することが可能であるため。	

○短期アウトカムに対する効果分析

荷さばき施設等への設備投資額

単位：百万円

港湾名	H25 (税制創設)	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5	R6	税制創設翌年度以降 平均	達成状況
釧路港	0	0	0	1,023	790	2,116	12	0	0	0	0	0	358	○
小名浜港	0	0	0	0	830	0	0	0	0	0	0	0	75	○

出典：港湾管理者ヒアリングによる

○中期アウトカムに対する効果分析

1隻あたりの係留時間の低減効果

単位：%

港湾名	R2	R3	R4	R5	R6	達成状況
釧路港	(基準年度)	22%	26%	20%	31%	○
小名浜港		(基準年度)	20%	32%	27%	○

出典：釧路港：港湾管理者ヒアリング、小名浜港：小名浜港港湾年報による

○長期アウトカムに対する効果分析

バルク貨物輸送コストの低減効果

単位：%

	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	達成状況
バルク貨物輸送コスト低減効果	0.48%	1.29%	—	—	—	—	—	—
R12目標値							5%	—

出典：港湾管理者ヒアリングおよび事業再評価委員会資料をもとに港湾局にて試算

○ 評価等

	短期	中期	長期
① 各アウトカムの達成状況	○ 設備投資額について、釧路港においては税制創設3年後時点で、小名浜港においては税制創設4年後時点で、それぞれ目標は達成している。	○ 1隻当たりの係留時間の低減率について、釧路港については税制適用5年目時点で、小名浜港については税制適用3年目時点で、それぞれ目標は達成している。	○ バルク貨物輸送コスト低減効果について、令和7年度末時点で1.29%であり、目標の達成に向けて順調に推移している。
② 達成できていない場合の要因	—	—	—
③ 政策効果等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 埠頭の運営事業者が、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、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ており、貨物の輸送効率化の実現という効果も認められる。 ○ 本税制措置は、輸送経路を限られた港湾に集約することを目的としていることから、適用者の数やその範囲についても適切な状態にある。 		
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"> ○ 補助金は設備投資を実行可能にする初期支援であるのに対し、税制措置はそれを持続可能にする中期支援であり、制度趣旨からして棲み分けが図られている。その上で、高能率な荷さばき施設等への設備投資は民間事業者にとって中長期的な負担が大きいことから、両者による支援が一体として行われることが必要であり、本特例措置の実施は妥当である。 ○ 本税制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、海上貨物輸送コストの低減を通じた安定的かつ安価な輸入の実現や、それによる我が国の産業競争力の確保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。 		
⑤ 見直しの方向性	○ 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。		

主担当部局 : 国土交通省港湾局産業港湾課

共管担当部局 : —