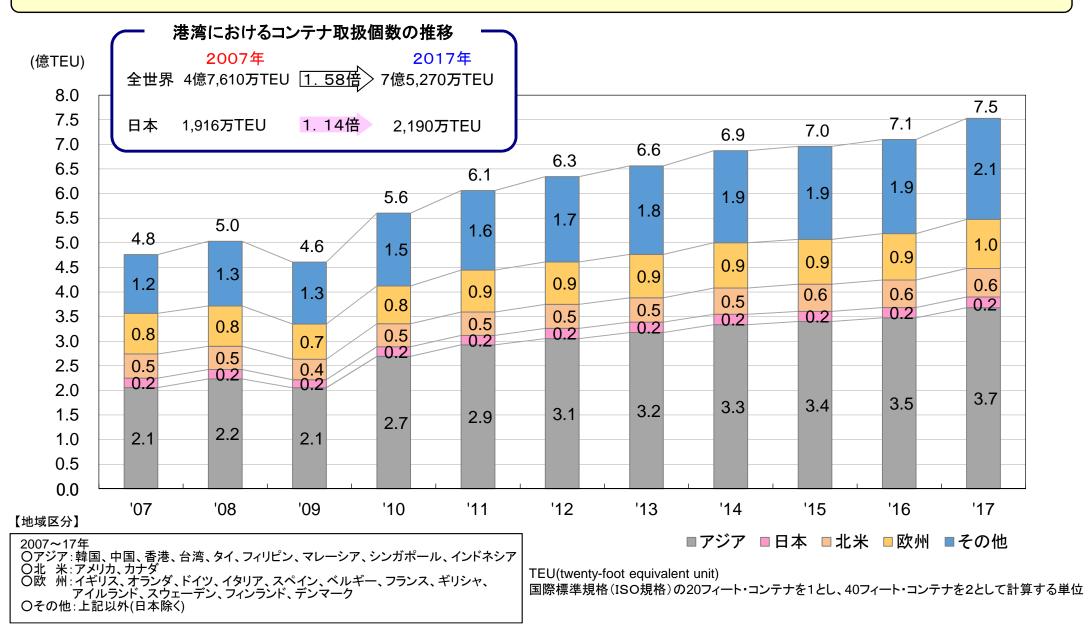
資料4

## 国際コンテナ戦略港湾政策について

令和元年11月8日 関税·外国為替等審議会 関税分科会 国土交通省港湾局

# 世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移

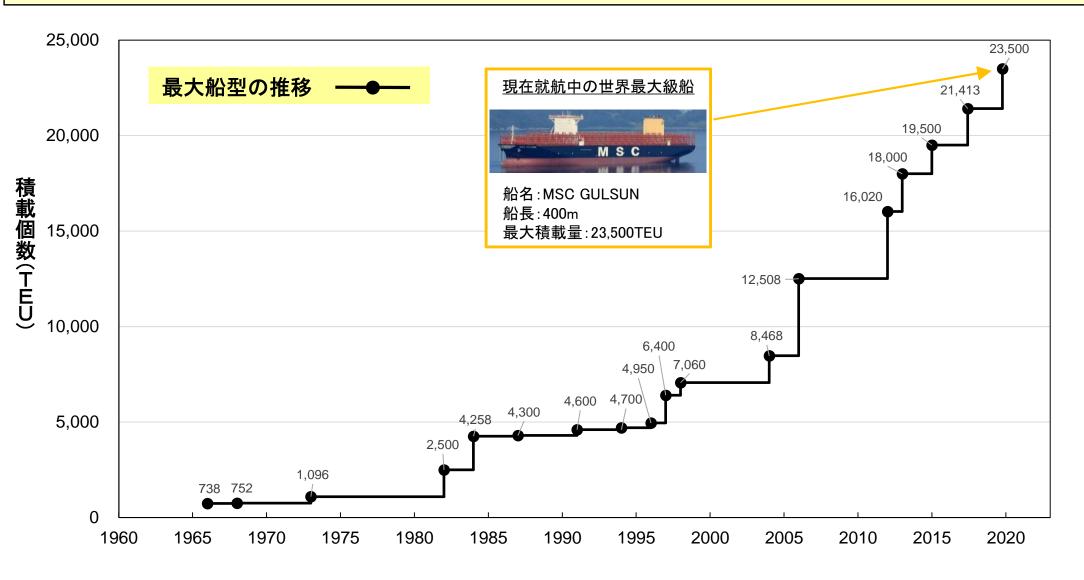
○2007年から2017年までの10年間で世界の港湾におけるコンテナ取扱個数は1.6倍に増加している。



出典: THE WORLD BANK Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units)及びUNCTAD(Container port throughput,annual)より国土交通省港湾局作成

# コンテナ船の大型化の推移

〇スケールメリットによる輸送コスト低減のため、コンテナ船が大型化。現在、世界で就航しているコンテナ船の最大船型は、23,500TEU積み。



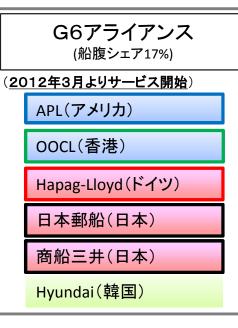
注: TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格(ISO規格)の20 フィート・コンテナを1とし、40 フィート・コンテナを2として計算する単位

出典:2004年以前は海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」等、2004年以降はオーシャンコマース社及び各船社HP等の情報をもとに国土交通省港湾局作成

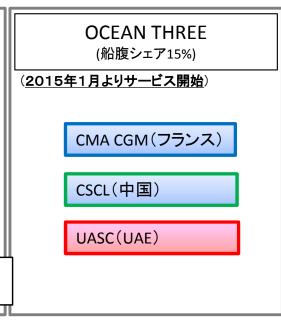
# 船社間アライアンスの再編

2015年末以降、アライアンスの枠を超えた船社の再編の発表が相次ぎ、2017年4月以降は、3大アライアンスに再編されている。 2017年7月には、邦船三社がコンテナ船事業を統合し、ONE(Ocean Network Express)を設立、2018年4月からサービスを開始。









存続(拡大)



オーシャンアライアンス
(船腹シェア30%)

(2017年4月よりサービス開始)

CMA CGM(フランス)

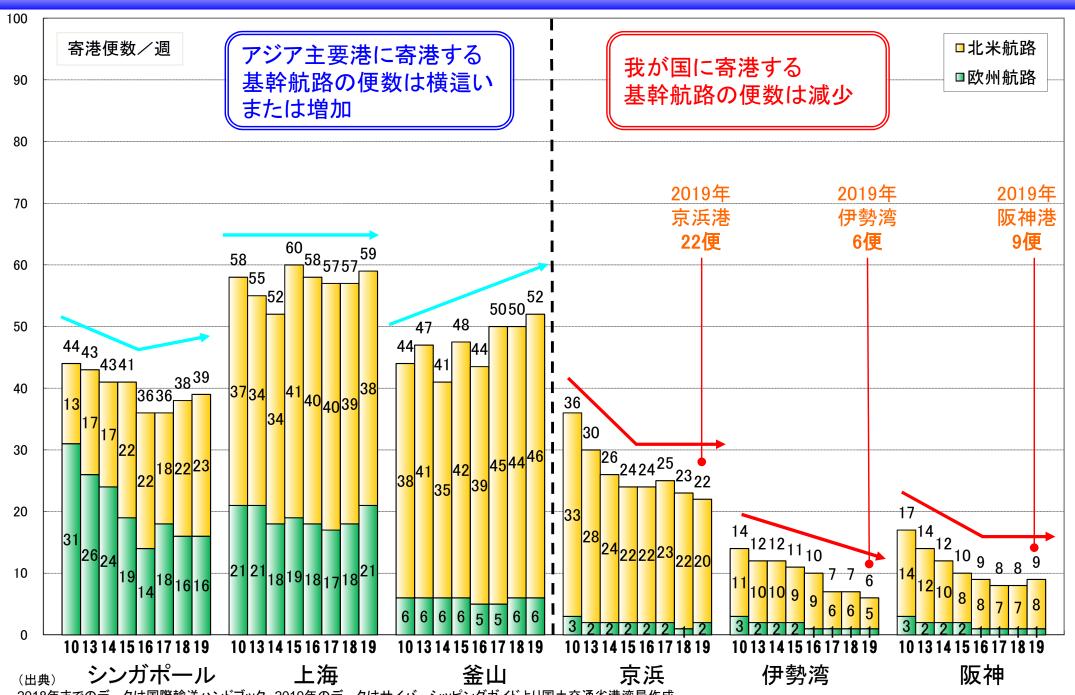
Evergreen(台湾)

COSCO(中国)
OOCL(香港)



※ 2019年7月1日にTHE Allianceに参加することが発表された。 新体制でのサービス開始時期は2020年4月を予定している。

# 我が国港湾とアジア主要港との欧米基幹航路寄港便数の比較



2018年までのデータは国際輸送ハンドブック、2019年のデータはサイバーシッピングガイドより国土交通省港湾局作成。 前者は当該年の11月、後者は2019年8月時点の寄港便数の値。

# 直行基幹航路がなくなることによる国内荷主の懸念の声

### 〇大手精密機械メーカー CEO

- •<u>直行基幹航路を確保</u>していくことは、<u>是非とも進めて欲しい</u>。日本から荷物を出すにあたり、わざわざ釜山港 へ運んでいく必要はない。
- •<u>直行基幹航路はやはり便利</u>である。<u>輸送に係る日数が短くなり、積替の回数も少なくてすむ</u>。接続が良くなければ遅れることもある。また、コンテナといっても<u>積替で中身が傷むこともある</u>。

## 〇大手精密機械メーカー 執行役員

- ●直行基幹航路の休止に関して、<u>当社としては不満</u>に思っている。
- •長い視点で見た場合、<u>直行基幹航路の休止は日本の荷主には不利益</u>になると考えている。<u>積替サービスは</u> <u>積替費用やフィーダー費用分などがコストアップ</u>になるはず。一旦、直行基幹航路が全廃されると<u>サービスレ</u> <u>ベル、運賃レベルの維持は難しくなることを懸念</u>している。

### 〇大手化学メーカー 常務

- •<u>直航基幹航路がなくなることはとても厳しい</u>。代替の積替サービスでリードタイムが短くなるメリットより、直航 基幹航路がなくなるデメリットの方が大きい。
- (①コンテナが中国で紛失、②トランシップの際にコンテナに穴が空くといったトラブルも経験している。高吸水性樹脂という貨物の特性上、穴が空いてコンテナに水が入り込むことは重大な問題)

# 国際コンテナ戦略港湾政策の取組状況

### 政策目的

- 〇国際基幹航路(欧州・北米・中南米・アフリカ等)の我が国への寄港を維持・拡大することにより、 企業の立地競争力を強化し、我が国産業の国際競争力の強化等を通じて<u>雇用と所得の維持・創出</u>
- ※政府全体として国際戦略港湾政策を位置づけ(閣議決定)

経済財政運営と改革の基本方針2019(令和元年6月21日),成長戦略フォローアップ(令和元年6月21日),総合物流施策大綱(平成29年7月28日)

## 主な施策

## 「集貨」

- ○国内及びアジア広域からの集貨に 資するインセンティブ(補助)
- 〇内航船の航路拡充・強化への支援 (実証事業、低利資金、税制)



〇トラック輸送から船舶輸送への モーダルシフトの促進(運航経費補助)

## 「創貨」

〇物流施設の整備 (無利子貸付)



- ○物流施設の再編・高度化(補助)
- ○物流総合効率化法による流通業務 施設の整備の促進(税制等)
- ○物流総合効率化法による共同輸配 送の促進(計画策定経費補助)

## 「競争力強化」

〇高規格コンテナターミナルの整備 (国負担)

水深18mの大水深コンテナターミナルの整備(横浜港)





- 〇コンテナターミナルの渋滞対策(実証事業等) 〇AIターミナルの実現(実証事業,補助)
- 〇自動運航船の早期実用化(実証事業)
- ○国際戦略港湾の港湾運営会社への支援(出資)

### 【今後の取組】

- ○国際基幹航路の維持・拡大に関する取組の強化(港湾法の改正事項)
  - 港湾運営会社の運営計画に、国際基幹航路の寄港回数の維持・増加 に関する取組追加
  - ・上記取組に関する、国土交通大臣による情報提供、指導・助言
  - ・港湾運営会社への国の職員派遣

〇とん税・特別とん税等の入出港コストの軽減 (税制改正要望)

## 入出港コストの軽減に関するこれまでの成果と今後の取組

- 〇これまでも、港湾管理者による<u>入港料の軽減</u>や水先制度の見直しによる<u>水先料の軽減</u>など、コスト軽減に向けた取組 を進めているが、入出港コスト全体としては、未だ釜山等の近隣諸国の競合港との比較においては劣後している。
- 〇このため、<u>港湾運営会社による追加的な取組やタグボート基地の整備の促進等を通じ、さらなる入出港コストの軽減を</u>図る。

## これまでの取組の成果

※横浜港に17,000TEU積みのコンテナ船が入港する 場合の金額を国土交通省港湾局にて試算

#### (内容)港湾管理者による入港料の軽減(ボリュームインセンティブ制度の導入)

→ 5万総トン以上のコンテナ船が入港した場合、5万総トン相当額を超える額を 減免。



### (内容)水先制度の見直しによる水先料の軽減(上限認可・届出制の導入等)

- → 水先法の改正による、上限認可額の範囲内での柔軟な料金設定。
- → 水先業務に必要なきょう導距離の見直し。



## 今後の取組 (例)

(内容)港湾運営会社による入出港コスト軽減に向けた追加的な取組 (令和2年度より実施)

→ 国際基幹航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船の大型化に伴って、 曳船料等の入出港コストが増加した場合の船会社への支援を新たに検討。

#### (参考)

大型化に伴ってタグボートが一隻増加した場合のコスト

2.0h × 101,700円/1h/隻 = 203,400円

### (内容)タグボート基地整備等による曳船料の軽減(令和3年度以降に実施)

→ コンテナターミナルに近接した場所に固定的なタグボート基地を整備する ことにより、タグボートの利用料金の算定の基礎となるタグボートの基地 から作業場所までの移動時間を短縮し、曳船料の軽減を図る。

#### (参考)

利用時間が30分短縮したと仮定した場合、

前: 2.0h × 101,700円/1h = 203,400円

後: 1.5h × 101,700円/1h = 152,550円 (Δ**25%の軽減**)

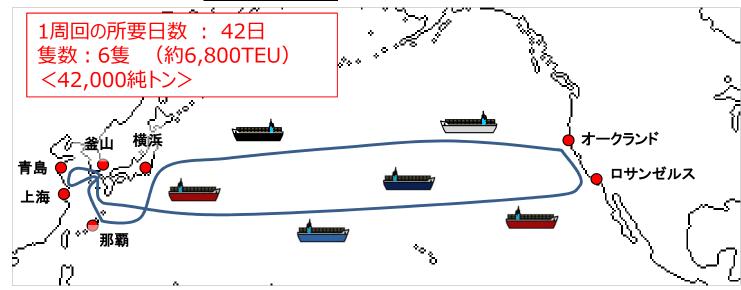
# とん税・特別とん税の課題

- 〇長距離を運航する国際基幹航路の船舶は、近海航路の船舶と比較して1周回あたりの所要日数が長いた め投入隻数が多い。結果、同一船舶の寄港回数が少なくなる。加えて船型も大きい。
- ○国際コンテナ戦略港湾政策は我が国と北米・欧州等を結ぶ国際基幹航路の維持・拡大を目指しているが、 現在のとん税・特別とん税制度は、近海航路の船舶と比較して、国際基幹航路の船舶における負担が大き なものとなっている。

## 【近海航路】※ 韓国航路の例



## 【国際基幹航路】※ <u>北米航路の例</u>



## 1 寄港あたりのとん税・特別とん税負担額の比較(年間平均)

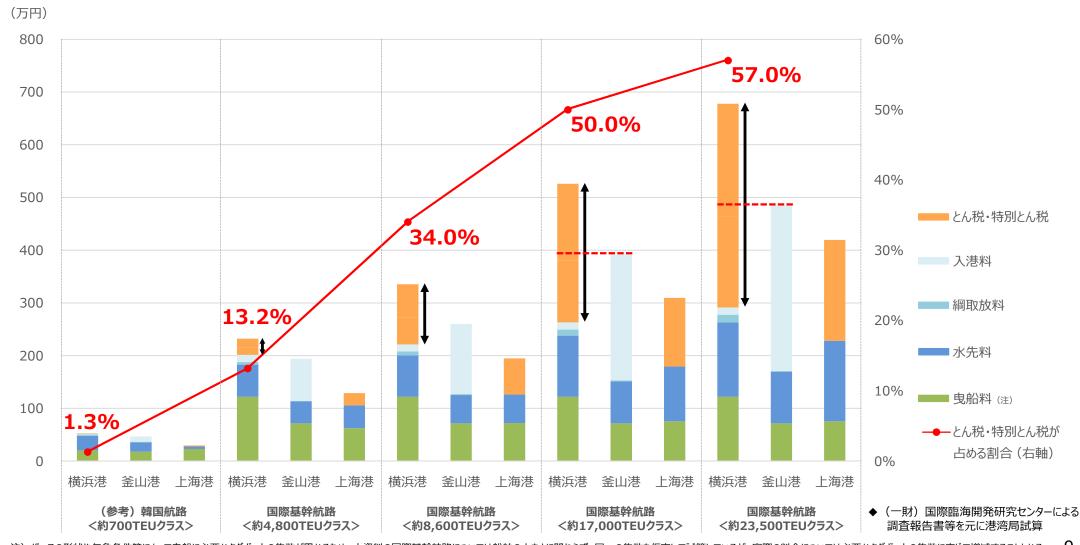
※ 韓国航路の例(約700TEU)

※ 1TEU: 20フィートコンテナ1個分 8

## 国際基幹航路を運航するコンテナ船のコスト(試算)

- 〇我が国港湾の入出港コストは、国際基幹航路のように船型が大きく、投入隻数が多くなるほど、<u>とん税・特別とん税</u>が占める割合が著しく大きくなる傾向があり、釜山等の近隣諸国の競合港との比較において劣後している。
- 〇このため、国際基幹航路のコンテナ船が<u>国際戦略港湾に入港した場合に、とん税・特別とん税を軽減し、競合港と</u>コスト面での競争条件の改善を図る必要がある。

### <入出港コスト>



国際基幹航路の寄港の維持・増加を図るためのとん税・特別とん税についての所要の措置

## 要望の背景

- 〇 世界的なコンテナ船の大型化、船社間のアライアンスの進展により、国際基幹航路の寄港地の絞り込みが進行している。このような中、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・増加するためには、ハード面での大水深耐震強化岸壁の整備等に加え、ソフト面の取組として、国際戦略港湾へ貨物を集めるための取組の強化や、入出港に係るコストの軽減等が必要。
- これまでも、港湾管理者による入港料の軽減や水先制度の見直しによる水先料の軽減などコスト軽減に向けた取組を行ってきたところ。さらに来年度からは、入出港コストの一層の軽減に向け、港湾運営会社による追加的な取組等を進めることとしている。しかしながら、これらのコストの軽減に向けた施策を講じても、なお、釜山等の近隣諸国の競合港との比較においては劣後することから、さらなる取組の強化が必要。
- このため、長距離を運航する国際基幹航路のコンテナ船にとって負担の大きいものとなっているとん税・特別とん税についても所要の措置を講じ、さらなる入出港に係るコストの軽減を図ることとしたい。

# インセンティブ措置の見直しに向けた港湾管理者等への協力要請

## ■協力要請文書について

〇発出日:平成30年7月30日

〇発出者:国土交通省港湾局長

〇発出先:重要港湾以上の

各港湾管理者

※今後、さらなるインセンティブ措置の見直しに向け、改めて港湾局長名で再要請の文書を発出するとともに、各地方整備局が、各港湾管理者等へ直接働きかけを行う。

### 〇協力要請文書の内容(抜粋):

「平成25年6月6日付「国際コンテナ戦略港湾政策への協力について(要請)」により、外 航航路に対するインセンティブを実施されている場合には、国際コンテナ戦略港湾への集 貨を担う国際フィーダー航路・貨物に対しても、同等以上のインセンティブ措置を講じて頂 くことを要請し、5年が経過したところです。」

「国際フィーダー航路・貨物に対して外航航路と同等以上のインセンティブ措置が講じられていない港湾については、早急に措置を講じて頂くこと、また既に措置が講じられている港湾においても国際フィーダー航路・貨物に対する取り組みをより一層充実して頂くことを、改めてお願いいたします。」

国 港 経 第 2 4 号 国 港 計 第 2 1 号 平成30年7月30日

(各港湾管理者 宛て)

国土交通省港湾局長

国際コンテナ戦略港湾政策への協力について (再要請)

平素より、港湾行政に多大なるご理解とご協力を頂き、厚く御礼申し上げます。

さて、平成25年6月6日付「国際コンテナ戦略港湾政策への協力について(要請)」により、外航航路に対するインセンティブを実施されている場合には、国際コンテナ戦略港湾への集貨を担う国際フィーダー航路・貨物に対しても、同等以上のインセンティブ措置を講じて頂くことを要請し、5年が経過したところです。

この間、多くの港湾において要請にご対応を頂き、また、国土交通省において は国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社の指定と国の出資や国際戦略港湾競争力 強化対策事業による集貨支援をはじめとする施策を実施した結果、国際フィーダ 一航路が拡充され、これによるコンテナ貨物取扱量は増加してきておりますが、 一方で海外の港湾におけるトランシップ貨物の増加もみられるところです。

世界の海運市場では、アライアンスの再編や事業統合、船舶の大型化といった ダイナミックな変化が益々急速に進展しており、国際基幹航路の我が国への寄港 の維持・拡大を図るためには、国際コンテナ戦略港湾への広域からの貨物集約が 一層重要になっております。

このような状況を踏まえ、国際フィーダー航路・貨物に対して外航航路と同等 以上のインセンティブ措置が講じられていない港湾については、早急に措置を講 じて頂くこと、また既に措置が講じられている港湾においても国際フィーダー航 路・貨物に対する取り組みをより一層充実して頂くことを、改めてお願いいたし ます。

## ◆取組による成果

種別	平成25年	令和元年	増減
外航航路を優遇したインセンティブ制度がある港湾	27	11	△ 16
外航・国際フィーダー航路のイコールフッティングが達成されている港湾	17	36	19
国際フィーダー航路を優遇したインセンティブ制度がある港湾	4	4	0
外航・国際フィーダー航路に対するインセンティブ制度がない港湾	10	9	Δ 1

※イコールフッティングの定義は、国際フィーダー航路の有無に拘わらず、外航フィーダー航路及び国際フィーダー航路に同等のインセンティブ制度を設定していることとする。11

# とん税・特別とん税の特例措置による地域への波及効果

- 〇現在の航路便数減少の傾向が続いた場合、とん税・特別とん税の税収減に加え、企業活動の低下も懸念される。
- 〇逆に、国際基幹航路の維持・増便が図られた場合には、コンテナ船の大型化の効果も相まって、とん税・特別 とん税の税収増のみならず、地域経済の活性化にも寄与することが期待される。
- 〇京浜港、阪神港、伊勢湾の開港所在市町村や関係業界からも、国際基幹航路の維持・拡大のため、とん税・ 特別とん税の軽減に関する要望が出されている。

#### 横浜市からの要望書



#### 2 大型船の寄港促進のためのとん税・特別とん税の見直し

基幹航路をはじめとした長距離航路に投入される船舶は、大型化が 加速しており、積載容量に応じて課税される現在のとん税・特別とん 税の制度は、船会社にとってコスト増加の一因となっています。

国際コンテナ戦略港湾施策を推進し、基幹航路の維持・拡大を図る ため、とん税・特別とん税の制度を見直し、船会社が横浜港に入港す る際に発生するコストを低減する必要があります。

#### ≪具体的な要望内容≫

基幹航路等(北米・欧州・中南米・豪州・アフリカ航路等)に就航する<u>大型船の寄港を促進するため、とん税・特別とん税の運用見直しを要望します。</u>

### 神戸市からの要望書



#### (3) アジア広域集貨事業の促進と新たな「集貨」施策の展開

- 航路誘致に十分な貨物量を確保するため、アジア〜北米間貨物をはじめ、あらゆる トランシップ貨物の集貨支援
- 基幹航路の多方面・多頻度化に向けた重点的な航路誘致施策の実施
- 西日本諸港が実施する釜山港等への海外フィーダー航路支援の廃止に向けた働き かけや、ポートセールス活動に対する国の積極的な関与
- 大型コンテナ船の寄港の促進を図るためのとん税及び特別とん税の軽減措置
- ※ 京浜港、阪神港、伊勢湾の開港所在市町村のほか、(一社)日本貿易会、外国船舶協会、 (一社)日本船主協会、(公社)日本港湾協会、港湾運営会社連絡協議会、(一社)日本港 運協会からも要望あり。