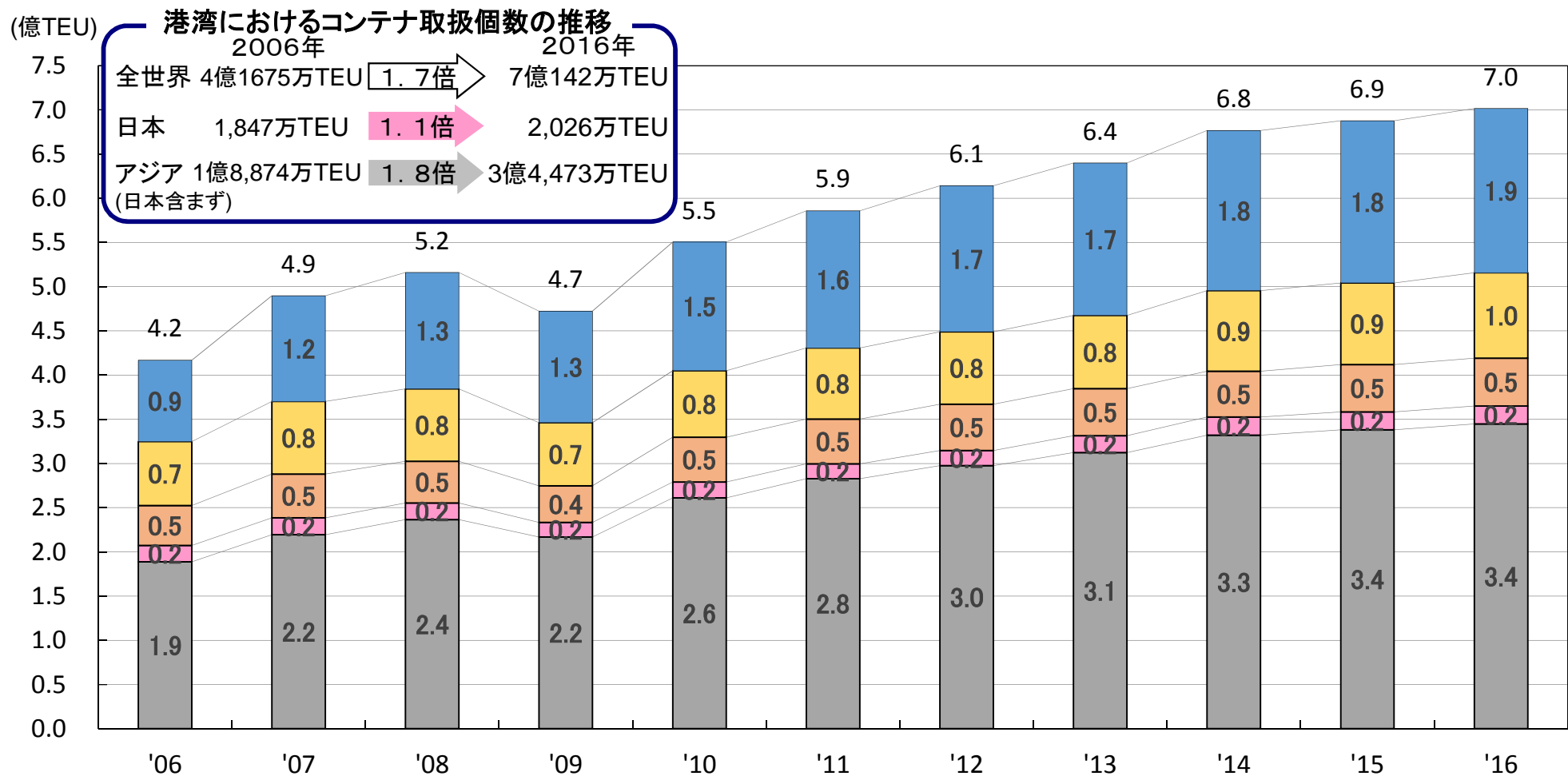


国際コンテナ戦略港湾政策について

平成30年11月6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

○2006年から2016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1.7倍に増加している。



【地域区分】

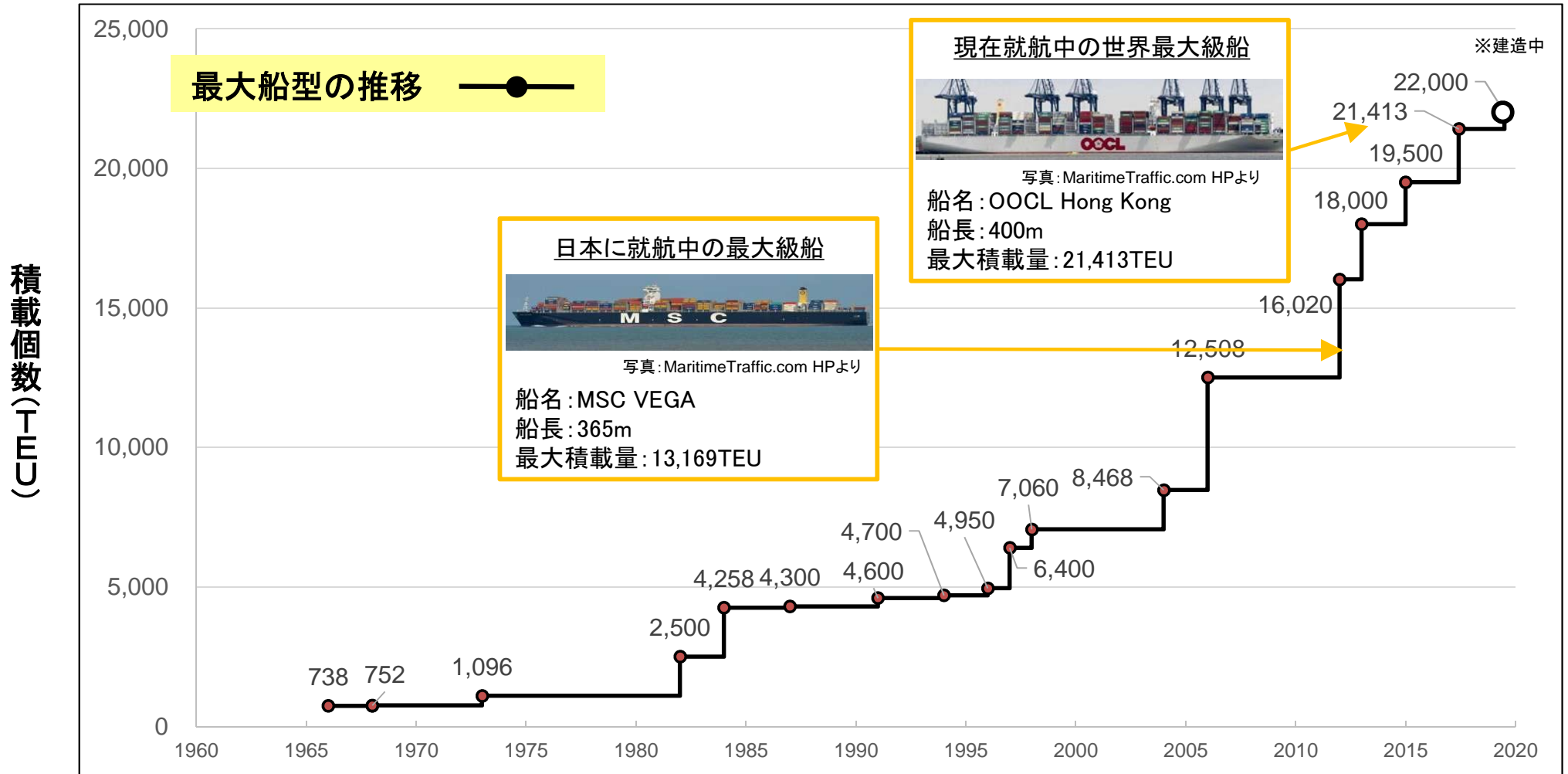
- 2006～16年
- アジア：韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア
- 北米：アメリカ、カナダ
- 欧州：イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
- その他：上記以外(日本除く)

■アジア ■日本 ■北米 ■欧州 ■その他

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

コンテナ船の大型化の推移

- 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、2万1千個積みであり、我が国に寄港しているコンテナ船の最大船型は、1万3千個積み。

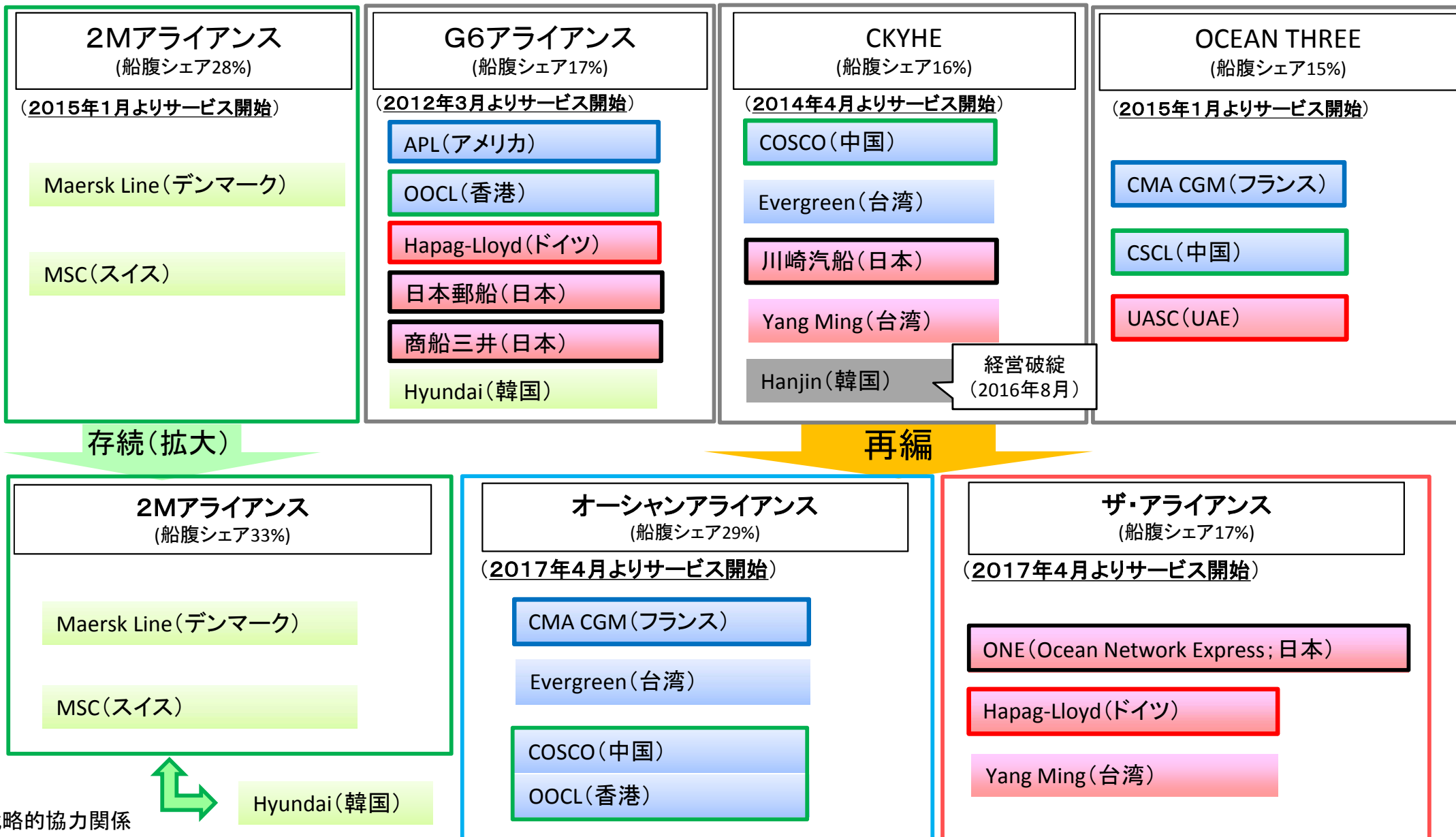


注: TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格 (ISO規格) の20 フィート・コンテナを1とし、40 フィート・コンテナを2として計算する単位

出典: 2004年まで海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」、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。

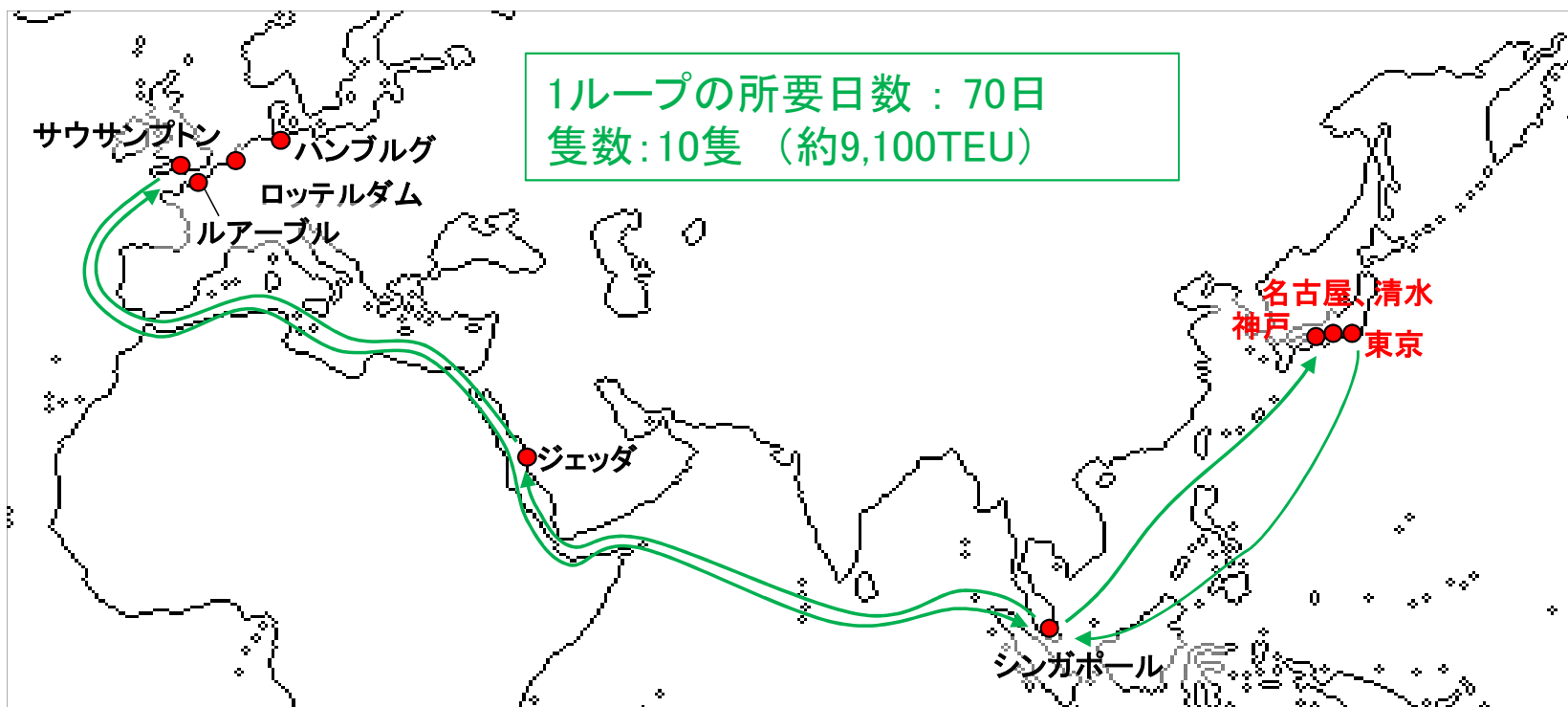


「国際基幹航路」の「定期コンテナ船」について

- 「定期コンテナ船」とは、予め定められた港湾に定期的に決まった曜日・時間に寄港し、コンテナ貨物を積卸する運航形態のコンテナ船
- 「国際基幹航路」とは、アジアと欧州といった地域間を、各地域の主要な港湾に寄港しながら結ぶ、国際海上物流の幹線として機能する航路

国際基幹航路の例【FE1の航路図】

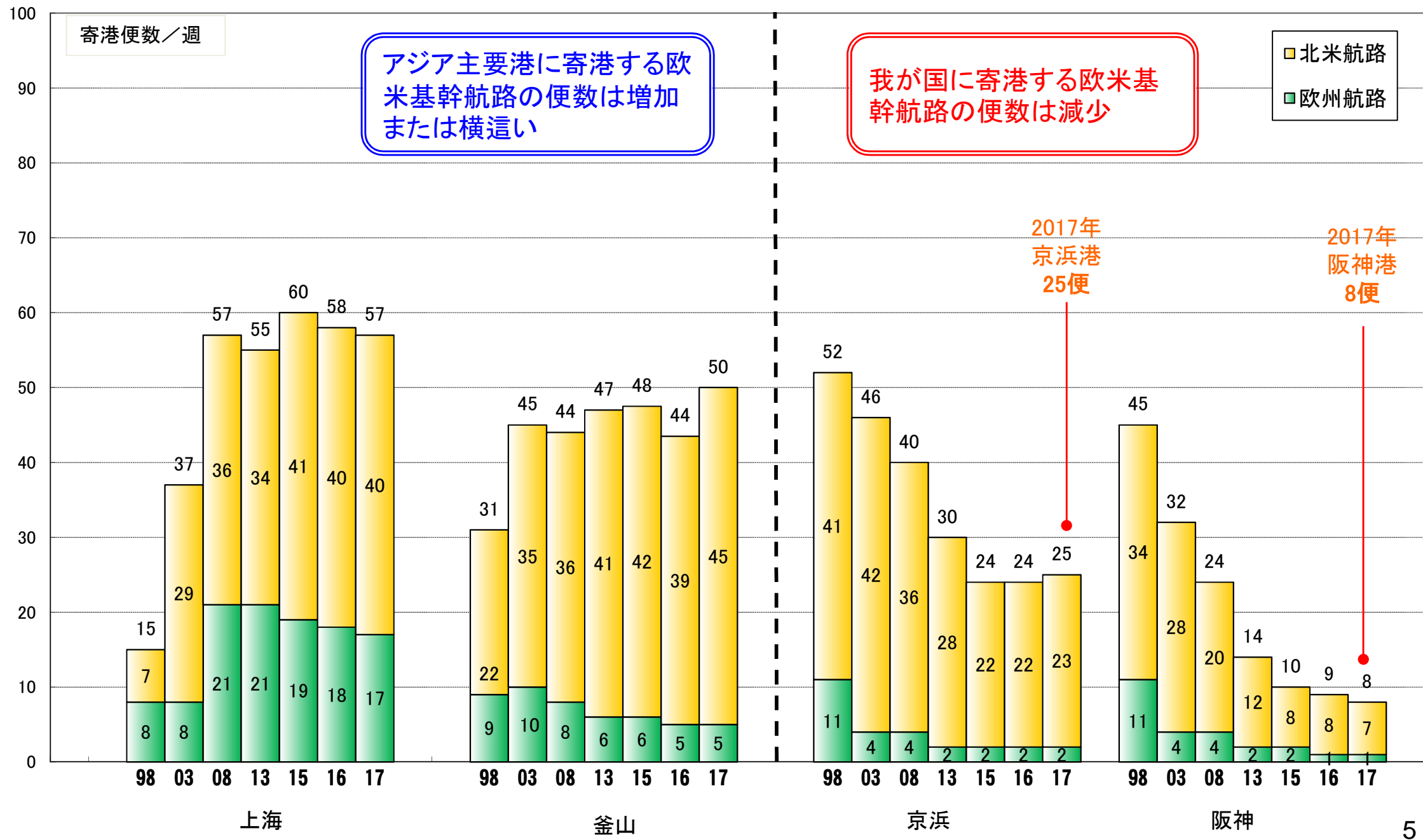
(現在、日本に寄港する欧州航路)



(参考) 韓国航路の例



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



国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速

政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すること

- 国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、**企業の立地環境を向上**させ、**我が国経済の国際競争力を強化** ⇒ **雇用と所得の維持・創出**

京浜港、阪神港を「国際コンテナ戦略港湾」として選定し、ハード・ソフト一体の施策を展開

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社が行う国内外からの集貨活動に対する支援



国際コンテナ戦略港湾背後への産業集積による「創貨」

- 国際コンテナ戦略港湾背後に立地する物流施設の整備に対する支援



国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

- コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応するための、大水深コンテナターミナルの機能強化
- AI、IoT、自動化技術の組み合わせによる、世界最高水準の生産性を有し、労働環境の良いコンテナターミナル（「AIターミナル」）の実現
- 国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する国の出資

○ 総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）（平成29年7月28日閣議決定）

Ⅲ. 今後の物流施策の方向性と取組

3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現（＝支える）～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

② 海上輸送の機能強化

(ア) 港湾施設の整備

国際コンテナ戦略港湾において、我が国への基幹航路の維持・拡大を図るため、(中略)整備を推進する。

○ 未来投資戦略2018（平成30年6月15日閣議決定）

I. 「Society 5.0」の実現に向けて今後取り組む重点分野と、変革の牽引力となる「フラッグシップ・プロジェクト」等

[3]「行政」「インフラ」が変わる

2. 次世代インフラ・メンテナンス・システムの構築等インフラ管理の高度化

(2) 政策課題と施策の目標

我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、(中略)、**国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図るとともに**、(中略)、生産性向上や民間投資の喚起等のインフラのストック効果が最大限発揮される取組を進める。

国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るための所要の措置(とん税・特別とん税)

要望の概要

国際コンテナ戦略港湾政策の政策目的である国際基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大を実現するため、国際基幹航路を運航する定期コンテナ船に係るとん税・特別とん税について、所要の措置を講じる。

ポイント

- 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・拡大するためには、我が国港湾への入港に係るコストの低減が必要。
- 長距離のコンテナ航路等定期的に同港へ入港する航路においては、当該航路へ充てる船舶隻数を多くする必要があるが、このような長距離のコンテナ航路等を運航している定期コンテナ船を対象とするとん税・特別とん税の減免をすることで、入港に係るコストの低減を図ることが可能となり、国際基幹航路の寄港の維持・拡大に資する。

関係者の意見

- 船会社からは、「船舶の大型化の結果、港費も非常に高くなっている。とん税は非常に負担が大きい。競争力強化のためには、入港コスト低減のための持続可能な措置が必要」との意見がある。
- 港湾管理者からも、「港湾コスト低減のため基幹航路に就航するコンテナ船の寄港促進に資するとん税・特別とん税の見直しが必要」との要望がなされている。