資料５

国際コンテナ戦略港湾政策について

令和元年１１月２５日
関税・外国為替等審議会
関税分科会
国土交通省港湾局

国際コンテナ戦略港湾政策の考え方

船会社へのヒアリング等によると、欧州航路などの国際基幹航路に就航する大型船の寄港を維持・拡大するため、我が国港湾が備えるべき要件は**「貨物量」「コスト」「利便性」**。
これを実現するため、「集貨」「創貨」「競争力強化」の取組を進めているところ。

大型船寄港のために港が備えるべき要素		左記のような港を実現するための取組	【主な取組の例】
取り扱う貨物が多くあること	**貨物量**（Cargo Volume）	**集貨**	○アジア広域からの集貨に資するフィーダー航路網の充実（船会社へのインセンティブ） 等
寄港する際の入出港コストが低廉であること	**コスト**（Cost）	**創貨**	○荷さばき、流通加工、保管等の複合機能を有する物流施設のコンテナターミナル近傍への立地促進 等
大型船が支障無く寄港できる施設が整っていること、寄港に伴う時間的ロスが少ないこと	**利便性**（Convenience）	**競争力強化**	○大水深コンテナターミナルの機能強化 ○世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルの実現 ○とん税や曳船料などの入出港コストの低減 等

コンテナ定期航路の経費（イメージ）

○　年間経費のうち、貨物費用、燃料費の占める割合が大きい。
○　年間経費のうち、港費の占める割合は数%であるが、固定的な経費であり低減される場合には損益に寄与。欧州航路の大型コンテナ船が寄港する場合は、港費のうち、とん税・特別とん税が半分を占めることもあり、船会社も重視。（17,000TEUクラスで試算した場合、約5割）

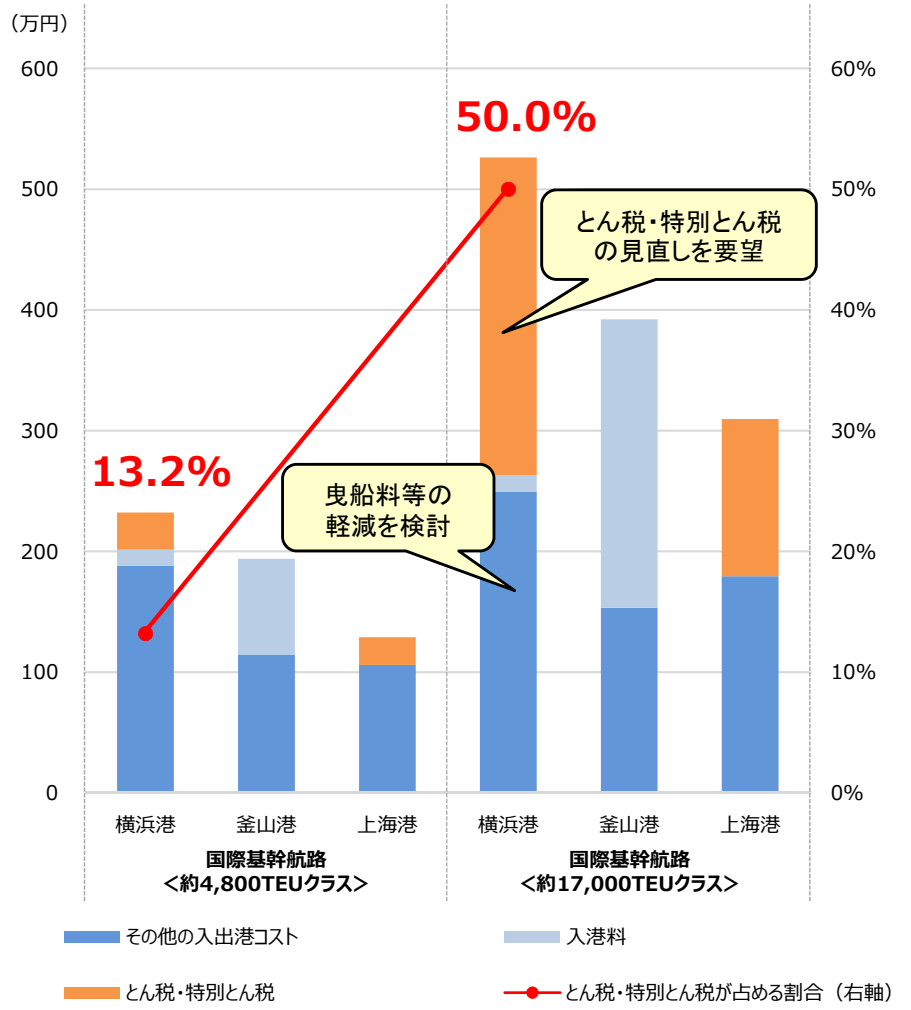
日本～北米航路（5,000TEUクラス、5隻投入）の年間経費（試算）

年間経費（単位：ドル）＝ コスト（Cost）、利便性（Convenience）との関係が強い

港費（入出港コスト）等		12,870,000	アジア側寄港地により変動する
船費	船舶資本費、修繕費、潤滑油、船員費、保険、船用品費、公租公課、船舶管理費など	53,125,000	アジア側寄港地により変動しない
燃料費		111,800,000	
コンテナ経費	コンテナ資本費・保険料等	54,632,500	
貨物費用	・集荷代理店料 ・荷役費（北米）、内陸輸送費（北米） ※荷役費（日本等）は、コンテナハンドリングチャージとして荷主から実費的に別途徴収	134,000,000	
本社管理費		5,000,000	
費用合計		**371,427,500**	

（出典）臼井修一「コンテナ物流の基礎（初版）」，Chapter Ⅲ　コンテナ定期航路の運営　を基に、港湾局作成

国際基幹航路を運航するコンテナ船の入出港コスト（試算）



◆（一財）国際臨海開発研究センターによる調査報告書等を元に港湾局試算