資料２

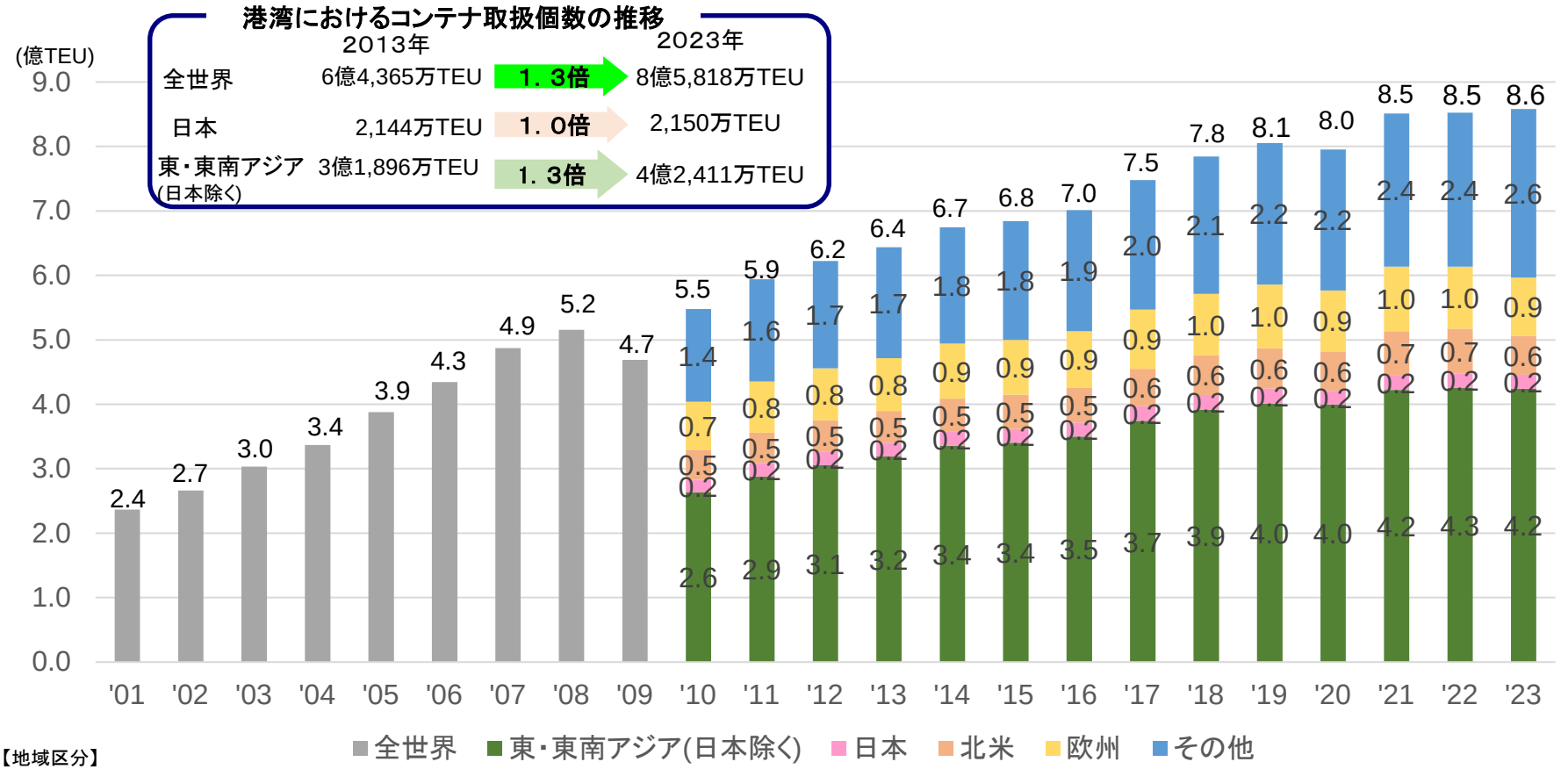
国際コンテナ戦略港湾政策の取組状況
（とん税・特別とん税特例措置関連）について

令和７年１０月３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

国土交通省

○2013年から2023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1．3倍に増加している。



【地域区分】

2010～2023年
○東・東南アジア：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、ベトナム
○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)

出典：UNCTAD(Container port throughput,annualおよびReview of Maritime Transport)より国土交通省港湾局作成
注意：2009年以前は出典上に地域別の記載なし

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

※2023年のうち、東南アジアのインドネシアに欠値あり。

コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移

国土交通省

〇2000年代半ば以降、コンテナ船の大型化が急速に進展。

積載個数（TEU）

25,000
20,000
15,000
10,000
5,000
0

1960 1965 1970 1975 1980 1985 1990 1995 2000 2005 2010 2015 2020 2025 2030

2024年12月現在

24,346TEU
【欧州航路】

日本船主初のコンテナ船 ※1

写真：三菱重工（株）HPより

船名：箱根丸
船長：187m
最大積載量：752TEU

パナマックス船 ※2

写真：MaritimeTraffic.com HPより

船名：MOL ENDEAVOR
船長：294m
最大積載量：4,500TEU

現在就航中の世界最大級船

写真：MaritimeTraffic.com HPより

船名：MSC MICHEL CAPPELLINI
船長：400m
最大積載量：24,346TEU

最大船型の推移

国際コンテナ戦略港湾の選定（10年8月）

横浜港南本牧（16m 01年4月供用）

横浜港南本牧（18m 15年4月供用）

横浜港大黒（13m 81年2月供用）

横浜港大黒（14m 92年10月供用）

神戸港PI2期（15m 96年4月供用）

は我が国の最大水深の状況

※1 かつて日本郵船（株）が所有・運航していた我が国船主初のコンテナ船。
※2 新パナマ運河（2016年6月供用）供用開始以前において、パナマ運河を通航可能であった最大船型（船長294m以内、船幅32.3m以内）。

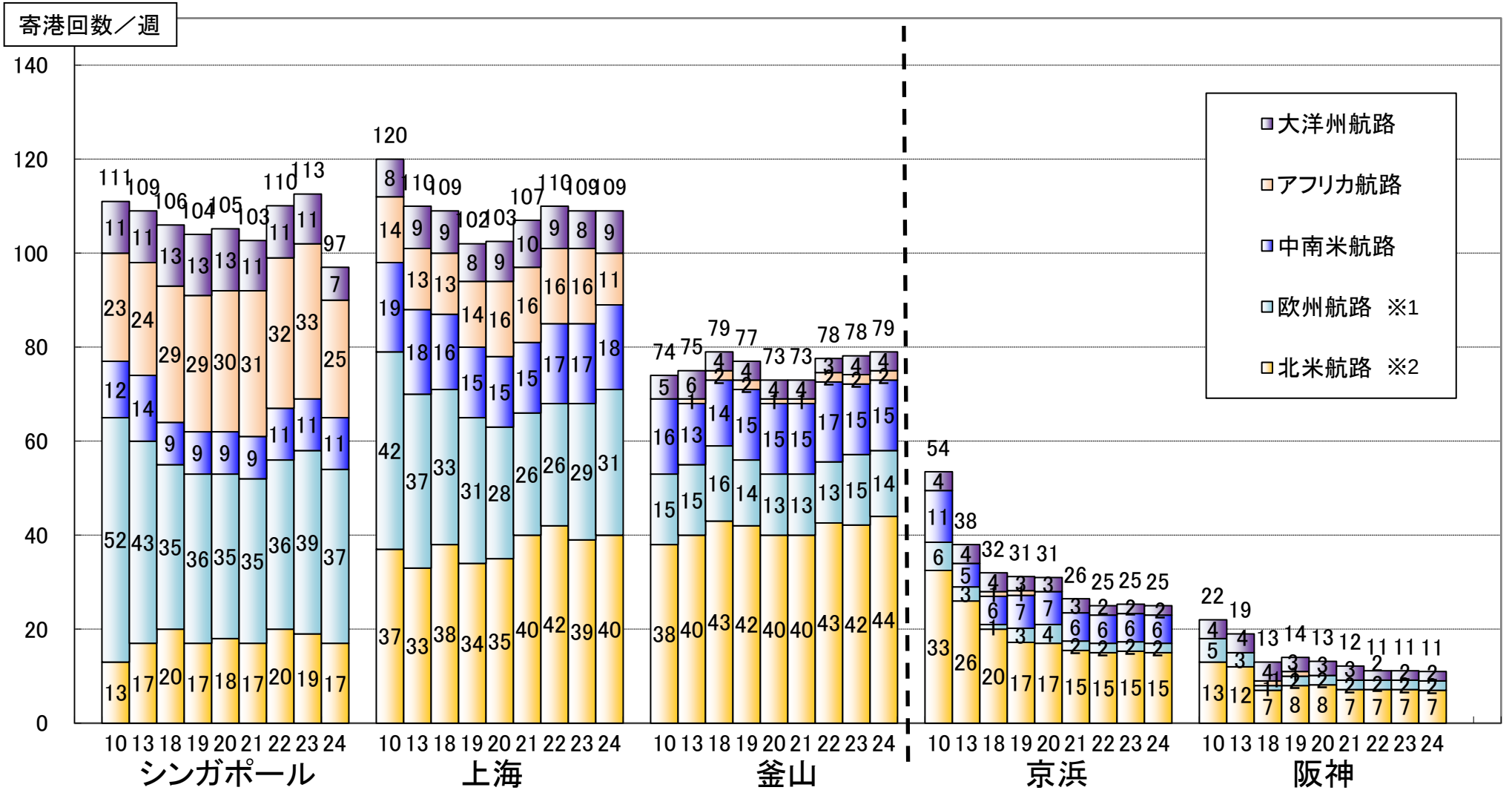
（出典）2004年以前は海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」等、2004年以降はオーシャンコマース社及び各船社HP等

※ 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

アジア主要港と我が国港湾の国際基幹航路の寄港回数の比較

国土交通省

○国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の寄港回数について、2021年は新型コロナに伴う国際海上コンテナ輸送の需給逼迫の影響により発生した運航スケジュールの乱れの正常化に向け、寄港地の絞り込みが行われた結果、寄港回数が減少。近年は概ね横ばいとなっている。



（出典）国際輸送ハンドブック（当該年の11月時点の実績値）より国土交通省港湾局作成

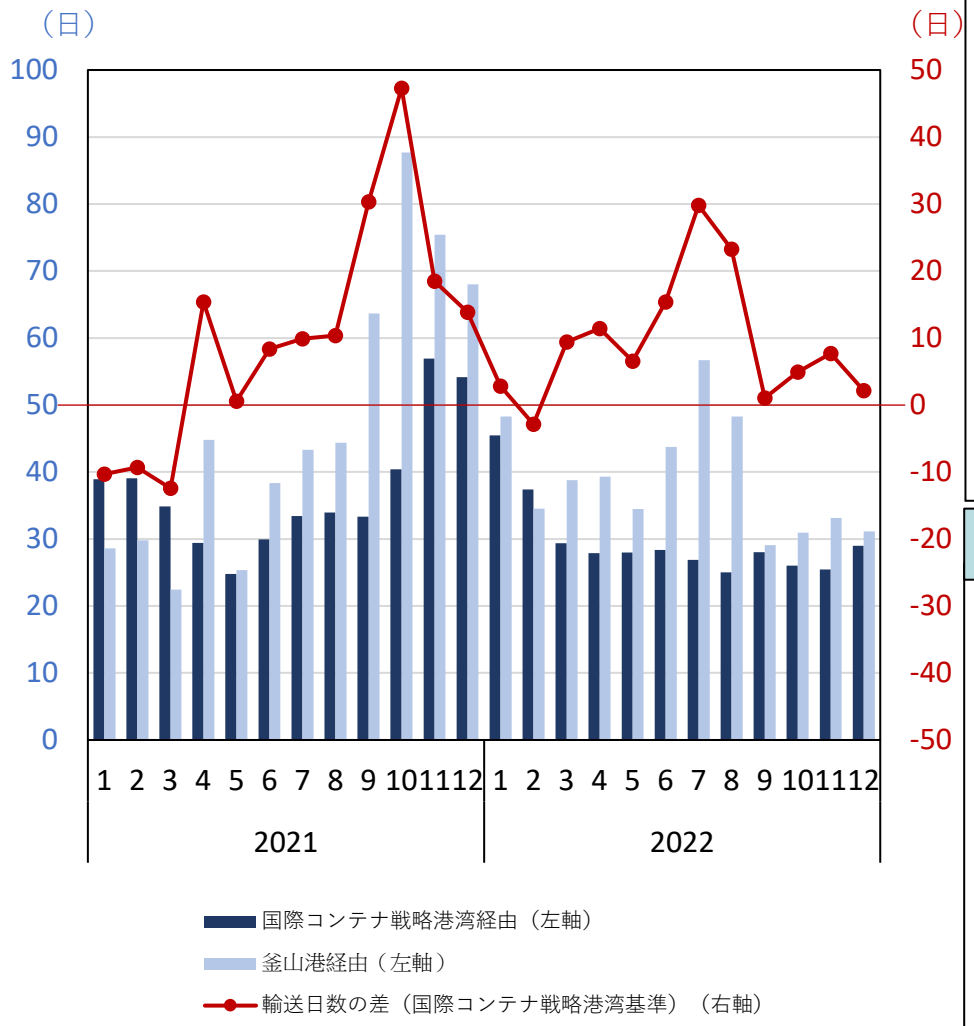
※1 欧州航路には、地中海・黒海航路を含む。
※2 北米航路には、ハワイ航路を含まない。

基幹航路の寄港喪失による影響

国土交通省

○新型コロナウイルス感染症流行後は、国際コンテナ戦略港湾経由、釜山港経由ともに輸送日数が増加したが、釜山港経由の方が増加が大きく、日本荷主のリードタイムにも影響が生じた。
○このような経験も踏まえ、日本の荷主からの、直航航路へのニーズが高まっている。

国際海上コンテナ輸送の需給逼迫によるリードタイムへの影響
（日本（地方港）→北米西岸の事例）



※輸送日数は、日本の地方港（A港）から出発し、北米西岸のB港での荷卸しまでの期間をA港出発時点の月で整理。
出典：Descartes　Datamyne等により国土交通省港湾局作成

需給逼迫下における海外港湾経由の影響について

○釜山港では、様々な荷主がいるため海外荷主との積込の優先権をめぐる争いがあり、韓国での荷役状況をコントロールしにくい。釜山港での滞留については、約7割が30日程度であり、長い場合は70日にも及んだ。【機械メーカー】
○釜山港トランシップでは、中国の貨物に押し出されて後回しにされ、3週間ほど止まってしまうことがあった。【機械メーカー】
○日本から北米東岸への直航便が無くなり、釜山港を利用したが、10～15日程度遅延していた。【機械メーカー系物流事業者】
○日本発より釜山発の方が便数、船社数が多く、コロナ禍においてもスペースを確保しやすい場合もあった。【フォワーダー】

日本発着の国際基幹航路（直航航路）の利用について

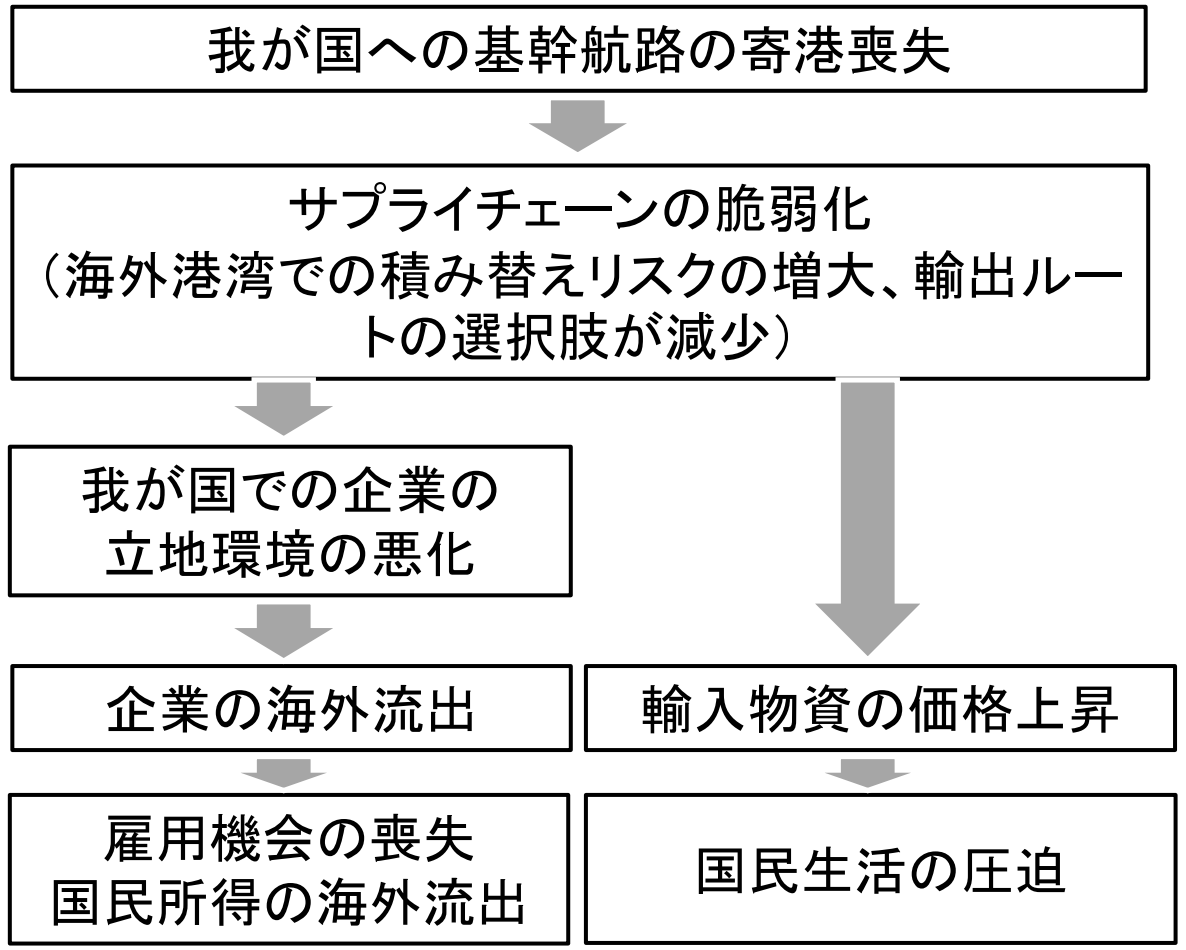
○在庫を持ちすぎないという観点と顧客のオーダーに追従していくことが重要なので、リードタイムはできるだけ短い方がよく、その点で直航便のメリットは感じている。【機械メーカー】
○生産用部品は遅れてしまうと現地での生産に影響を及ぼすので、遅延が少ない安定したサービスを使いたい。このため、北米東岸向けの直航便ができたことは非常にありがたい。【機械メーカー】
○北米東岸航路ができたことで、関東の拠点から釜山経由で運んだ場合に比べ、1週間程度リードタイムが短くなった。釜山経由よりも早く運べることは非常に重要な要素。【機械メーカー】

基幹航路の寄港喪失による影響

国土交通省

基幹航路が寄港喪失した場合

我が国発着貨物が減り、
更なる基幹航路減少に
つながる（**悪循環**）



基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大を図るため、
京浜港、**阪神港**を「国際コンテナ戦略港湾」に**「選択」**し、
ハード・ソフト一体となった施策を**「集中」**して実施

国際コンテナ戦略港湾政策の概要

国土交通省

政策の背景

国際基幹航路の寄港を確保することは、我が国立地企業の国際物流のリードタイムの短縮のみならず、経済安全保障を確保していくためにも重要。コンテナ船の大型化等を背景に世界的に寄港地の選択が進んでいることから、我が国においても基幹航路の寄港の維持・拡大を図るため、京浜港、阪神港を「国際コンテナ戦略港湾※1」に「選択」し、ハード・ソフト一体となった施策を国・港湾運営会社※2・港湾管理者が連携しながら「集中」して実施

※1　2011年に京浜港（東京港、川崎港、横浜港）と阪神港（大阪港、神戸港）を国土交通大臣が国際戦略港湾に指定
※2　国、港湾管理者、民間から出資し、2014年に阪神国際港湾株式会社（HPC）、2016年に横浜川崎国際港湾株式会社（YKIP）を設立

政策目標

国際コンテナ戦略港湾において、北米・欧州航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実させることで、我が国のサプライチェーンの強靭化を図り、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献する。

政策の方向性

集貨

- 国内からの集貨
- アジア等からの国際トランシップ貨物の集貨
- 国際戦略港湾における積替円滑化
- 集貨に関する関係者への働きかけおよび理解熟成

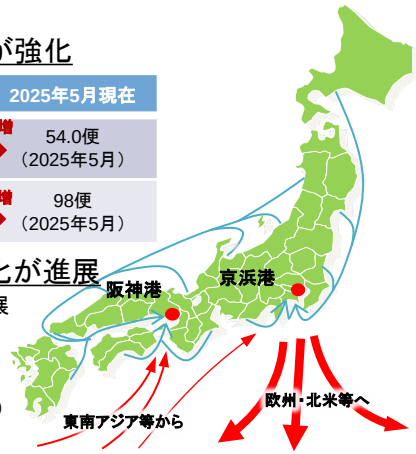
これまでの主な成果

①国際フィーダー航路網が強化

	港湾運営会社設立前		2025年5月現在
京浜港	39便（2016年3月）	4割増	54.0便（2025年5月）
阪神港	68便（2014年4月）	4割増	98便（2025年5月）

②内航コンテナ船の大型化が進展

内航コンテナ船の大型化が進展
＜最大船型＞
400TEU型（2013年）
↓
1,000TEU型（2025年5月現在）



③横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナル、神戸港六甲アイランド東側コンテナターミナルでの一体利用開始

創貨

- 国際コンテナ戦略港湾におけるロジスティクス機能の強化
- 創貨に資する産業立地の推進

これまでの主な成果

①新たな施設が整備され貨物需要が創出

	支援施設数	取扱貨物量（2024年度）	延床面積
京浜港	8棟	約15,700TEU	約169,400m²
阪神港	4棟	約　6,900TEU	約　59,600m²

①大規模・大水深のコンテナターミナルを整備

※横浜港新本牧コンテナターミナルの例

競争力強化

- 船舶の大型化・積替円滑化等に対応した施設の整備等
- 物流の2024年問題、労働力不足、脱炭素、サイバー攻撃対応等を踏まえたDX・GX推進

これまでの主な成果

②国際コンテナ戦略港湾でのDX・GXが推進

※2025年8月時点
※国際コンテナ戦略港湾のみ抜粋

大阪港
<CONPAS>
DICT（運用中）
<GX>
港湾脱炭素化推進計画作成

神戸港
<CONPAS>
PC-18（運用中）
<遠隔操作RTG>
PC-18（整備中）
PC-14～17（整備中）
<GX>
港湾脱炭素化推進計画作成

横浜港
<CONPAS>
南本牧ふ頭（運用中）
本牧BC、D1、D4　（試験運用中）
<遠隔操作RTG>
本牧BC（運用中）
<GX>
港湾脱炭素化推進協議会（法定）設置

東京港
<CONPAS>
大井ふ頭（1・2号）
大井ふ頭（3・4号、6・7号）
青海ふ頭4号（試験運用中）
<遠隔操作RTG>
青海公共CT（整備中）
<GX>
港湾脱炭素化推進協議会（法定）設置

※RTG：タイヤ式門型クレーン
※CONPAS：コンテナターミナルのゲート前混雑の解消等を図り、コンテナ物流を効率化することを目的としたシステム

③国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るためのとん税・特別とん税の軽減措置の創設（2020年）

国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るための特例措置（とん税・特別とん税）

国土交通省

○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、欧州・北米航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船に係るとん税・特別とん税について、一時納付に係る特例措置を令和２年に創設。

施策の背景

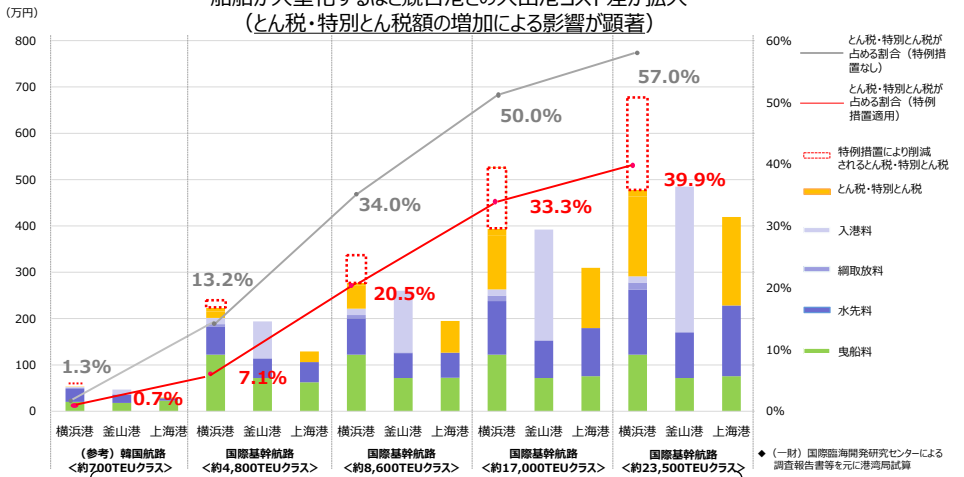
○コンテナ船の大型化などに伴い、欧州・北米航路における寄港地の絞り込みが進行。

○このような中、欧州・北米航路の寄港の維持・拡大を図るためには、釜山港等と比較して劣後している入出港コストの低減が必要。

○特に、これらの航路に投入される大型のコンテナ船ほど、国際戦略港湾に入港する際のとん税・特別とん税の負担が大きくなっており、この軽減を図る。

コンテナ船の入出港コスト

船舶が大型化するほど競合港との入出港コスト差が拡大
（とん税・特別とん税額の増加による影響が顕著）



※17,000TEUクラスのコンテナ船の入出港コスト（特例措置なし）
横浜：約530万円 ＞釜山：約390万円 ＞上海：約310万円

アジアー北米航路投入船舶の積載可能量平均：10184TEU
アジアー欧州航路投入船舶の積載可能量平均：16,895TEU
アジア近海（日韓・日中）航路投入船舶の積載可能量平均：平均976TEU
※船舶の積載可能量平均については、国際輸送HB（2025年版）より国土交通省試算

特例措置の内容

○欧州・北米航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船が国際戦略港湾（京浜港、阪神港、名古屋港及び四日市港）に入港する際のとん税及び特別とん税について、当分の間、開港ごとに１年分を一時に納付する場合の税率（純トン数1トンまでごと）を次のとおりとする。 ※令和2年10月1日より施行。

納付種別	とん税		特別とん税		合計	
	現行	改正後	現行	改正後	現行	改正後
① 入港の度に納付する「都度納付」	16 円	16 円	20 円	20 円	36 円	36 円
② 一定額の納付で1年間に何度でも入港できる「一時納付」	48 円	**24 円**	60 円	**30 円**	108 円	**54 円**

京浜港・阪神港における欧州向け直航航路の新規寄港

国土交通省

〇HMM/ONE/Yang Ming（Premier Alliance：PA）が運航する「FP2」が2025年5月に日本（京浜港：東京・阪神港：神戸）と欧州を結ぶ輸出航路として就航。
〇京浜港、阪神港等と欧州を結ぶ輸出入航路である「FP1」に続き、2航路目の欧州輸出航路。

出典：国土地理院ウェブサイト、サイバーシッピング、船社HP等より国土交通省港湾局作成（2025年7月）

とん税・特別とん税特例措置に関する船社のコメント

国土交通省

A社

○基幹航路に投入される**船舶の大型化が急速に進展する中で、とん税・特別とん税は船の大きさに比例して高くなる**ため、**日本に大型船を配船しづらい一つの原因**となっており、**基幹航路を維持する観点から、この特例措置の存在は重要**だと考えています。将来的には、船の大きさを課税の対象とするのではなく、**港での貨物の積み卸しの量を対象としてほしいです**。

B社

○国際基幹航路における寄港地の絞込みが進められる中、**投入船舶の大型化によって増加する運航費**の節減は航路を維持し運営する中で非常に重要な課題となっています。**港費の中でとん税・特別とん税が占めるウェイトは大きい**ことから、特例措置による節減の効果は非常に大きいと感じています。毎年度行われる航路改編検討において、**アジア近隣諸国港湾における港費との比較は、日本寄港サービスの維持・拡大に向けた協議をする際の重要な判断材料の１つ**であり、**実際に2025年は東西基幹航路の継続を決める際にはとん税・特別とん税の優遇措置があることが後押し**となりました。

○特例措置は対象航路を北米・欧州航路に限定されていますが、投入船舶の大型化に伴う運航費の増大は北米・欧州航路に限られたものではなく、**アジア・中南米といった航路にも及んでおり、これら航路にも特例措置の適用を要望させていただきたい**と思います。特に近年の中南米航路においては貨物量の増大から大型化が進んでおり、運航費の削減が課題となっています。

○地政学的な影響で紅海を経由できず迂回ルートを取ることで航海日数が伸びてしまうため、臨時船を投入することで定期サービスを維持するケースが増加しています。臨時船の場合、都度払い対応となる場合が殆どであり、本特例措置の対象とならないが、こういった**臨時船も航路維持のうえで非常に重要な役割を果たしていることから、特例措置の対象に加えていただけるよう検討をお願いしたく存じます。**

とん税・特別とん税特例措置に関する船社のコメント

国土交通省

C社

○国際基幹航路の寄港地選定にあたっては、貨物量に加えて入出港に要するコストが重要な要素であり、国際コンテナ戦略港湾が海外各港と比べて入出港コストが高くなる場合、基幹航路の維持、誘致はさらに難しくなります。その観点から、コスト削減のための各種インセンティブも活用していますが、**それらの措置と比較してもとん税・特別とん税特例措置のコスト削減効果は特に大きく・重要である**と考えており、**軽減措置の継続、又は拡充をお願い**したく存じます。

○また、とん税・特別とん税の特例措置の対象航路に南米航路を追加していただくようお願いしたく存じます。さらに、北米航路、南米航路共に所要日数が長いことや昨今の国際情勢等により、スケジュール調整の関係で本船の入れ替えの頻度も高く、必ずしも同一船舶が複数回寄港するとは限らない状況であり、そのような中でも、日本寄港を維持できるよう、都度納付におけるとん税・特別とん税の軽減措置の適用を検討頂くよう、お願いいたします。

D社

○我が国の国際コンテナ戦略港湾は、**近隣諸国と比べて寄港コストが高く、とん税・特別とん税の負担が大きい**ため、**制度的支援が不可欠**。現在は特例措置や港湾運営会社による支援により一定の成果を上げていますが、2025年以降、曳船費用の上昇に加え、船舶の大型化、脱炭素化対応、労務費増加などが今後益々総体コストを押し上げ、船社・荷主への負担となることが懸念されています。近隣国による国際フィーダー強化が進む中、**集貨力維持には特例措置の継続が重要**だと考えています。

○また、航路変更による納付制度の不均衡を是正するため、寄港頻度に応じた料金体系の統一と柔軟な運用をお願いします。

E社

○国際情勢の緊迫化等を背景に、**世界的に航路運営・船舶の配船が複雑化**しています。そのような中で、今年度、日本に寄港している北米航路に、より大型の船を投入することとなりました。大型船舶が投入される場合、寄港地を絞る圧力が強まり、日本が抜港される危険性もあったが、**本特例措置により競争力が確保されたことが、日本への寄港維持、大型船舶の寄港につながっています**。

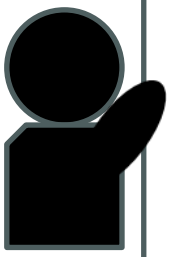
○とん税・特別とん税の特例措置の対象航路に中南米航路を追加していただきたく存じます。

国際コンテナ戦略港湾の競争力強化に向けたその他の取組

国土交通省

○　国際コンテナ戦略港湾の競争力強化に向けて、関係者が連携し、船舶の入港等に対する支援を行っている。

国際コンテナ戦略港湾の港湾管理者・港湾運営会社の取組



外航コンテナ輸送を対象とした支援
○一定の大きさを超える大型外航コンテナ船の入港料の減免（東京都、横浜市、大阪港湾局、神戸市）
○新規航路開設時の初回寄港時のみ入港料免除（東京都、川崎市、横浜市、大阪港湾局、神戸市）
○国際基幹航路を新規開設する場合の支援（YKIP※1、HPC ※2）　等

内航コンテナ輸送を対象とした支援
○国際（内航）フィーダー船（※3）等の入港料減免（東京都、横浜市、大阪港湾局、神戸市）
○国際（内航）フィーダー航路の新規開設・増便・輸送機能強化の支援（YKIP、HPC）　等

その他、環境対策等をしている船舶を対象とした支援
○LNG燃料船など、一定の環境性能を満たす船舶への入港料の減免
（東京都、横浜市、大阪港湾局、神戸市）　等

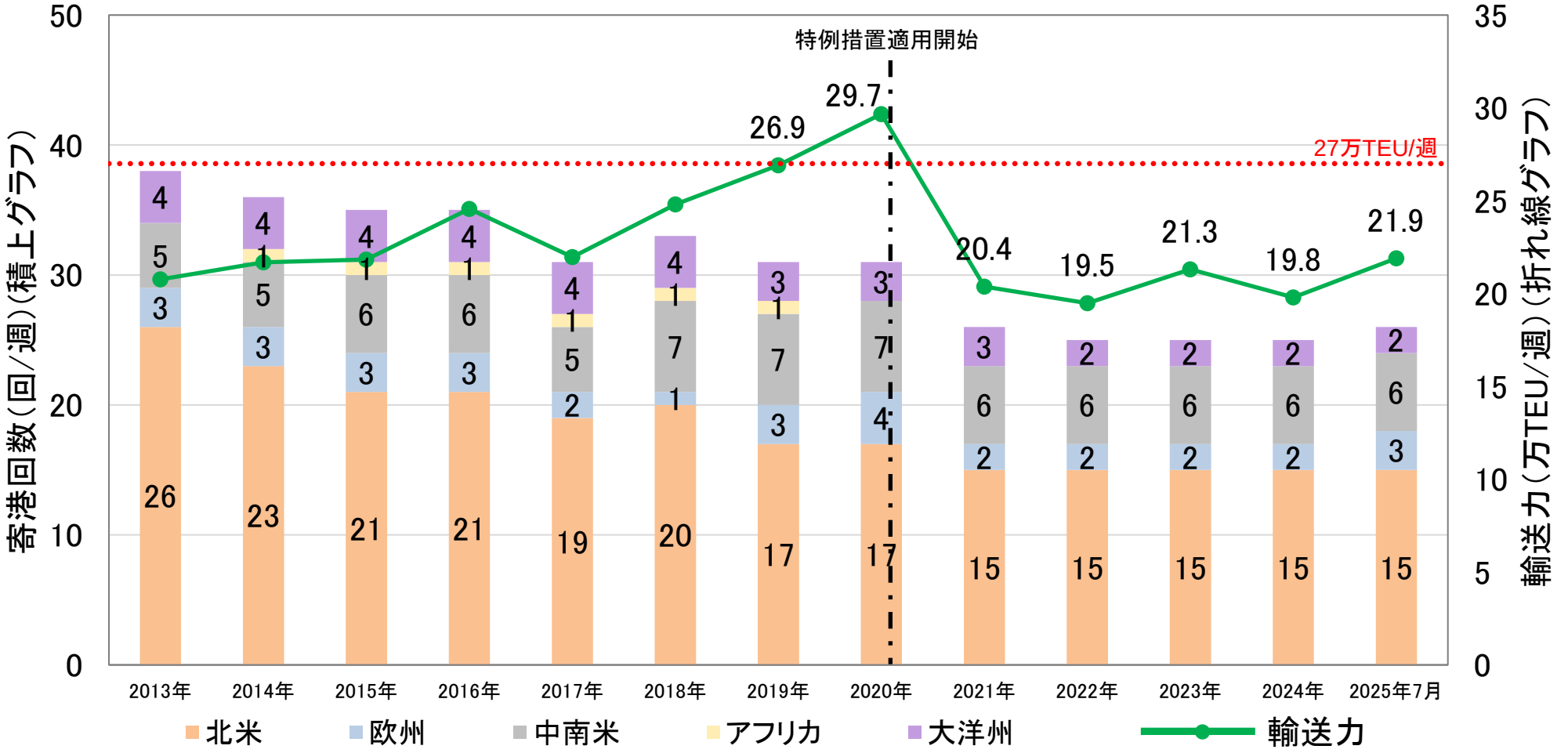
※1 YKIP：横浜川崎国際港湾株式会社
※2 HPC：阪神国際港湾株式会社
※3 フィーダー：主要航路が寄港する港とその他の港を結ぶ支線。地方港と国際コンテナ戦略港湾を結ぶ内航フィーダー航路を特に「国際フィーダー航路」と呼ぶ。

国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の輸送力（京浜港）

国土交通省

○ コロナ禍の海上物流の混乱の影響による輸送力低下の影響はあったものの、特例措置の効果もあり、近年は国際基幹航路の航路便数・輸送力を維持。

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けたもの。



（参考）京浜港のKPI（輸送力）は全体で27万TEU／週

（※1） 2025年以外は11月時点。各出典より国土交通省港湾局作成（2025年7月） 【出典】～2024年：国際輸送ハンドブック、船社HP 2025年：サイバーシッピング、船社HP

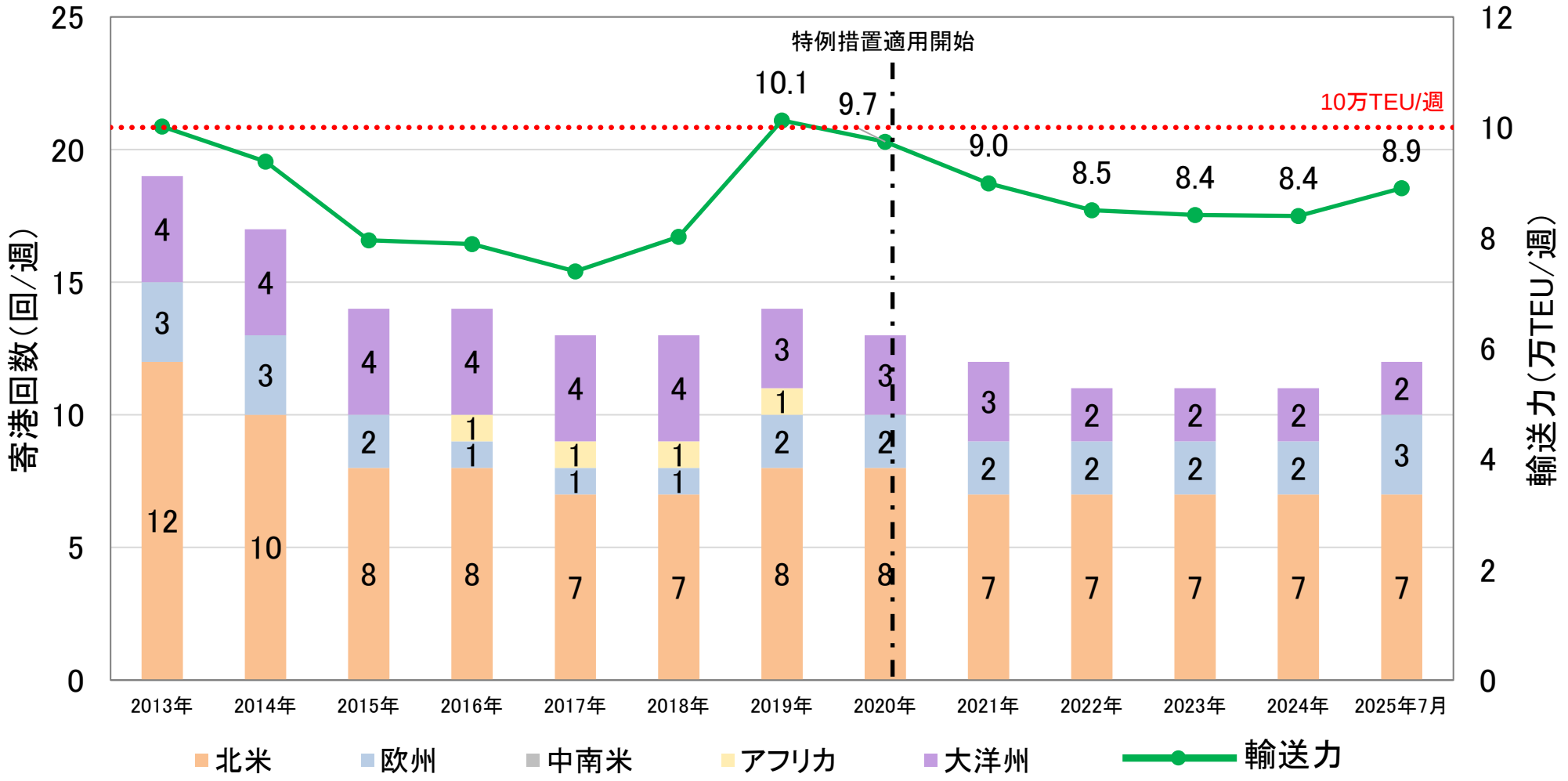
（※2） ハワイ航路については北米航路には含めていない。

国際コンテナ戦略港湾における国際基幹航路の輸送力（阪神港）

国土交通省

○ コロナ禍の海上物流の混乱の影響による輸送力低下の影響はあったものの、特例措置の効果もあり、近年は国際基幹航路の航路便数・輸送力を維持。

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けたもの。



（参考）阪神港のKPI（輸送力）は全体で10万TEU／週

（※1） 2025年以外は11月時点。各出典より国土交通省港湾局作成（2025年7月）　【出典】～2024年：国際輸送ハンドブック、船社HP　2025年：サイバーシッピング、船社HP

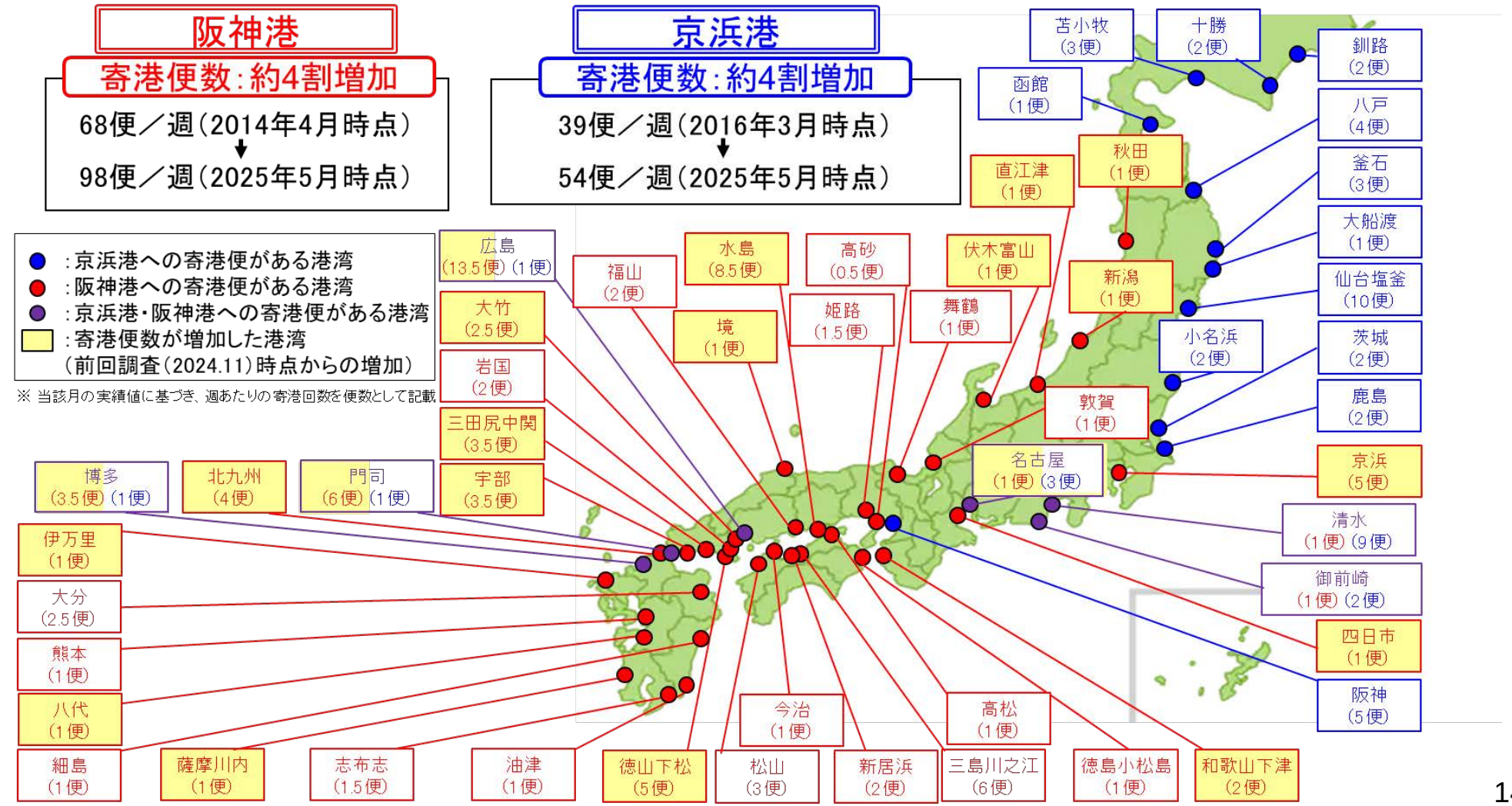
（※2） ハワイ航路については北米航路には含めていない。

【集貨の取組】国際フィーダー航路網の拡大

国土交通省

○とん税・特別とん税特例措置を含む、国際コンテナ戦略港湾に国際基幹航路が就航しやすい環境を形成する「競争力強化」と国際コンテナ戦略港湾に貨物を集める「集貨」の取組が相まって、国際コンテナ戦略港湾を拠点とした国内輸送網が強化されている。

○具体的には港湾運営会社、港湾管理者他関係者の国際フィーダー航路網構築に向けた取組により、地方港と国際コンテナ戦略港湾を結ぶ国際フィーダー航路の寄港便数が、取組開始以降、阪神港で約4割、京浜港で約4割増加。



【競争力強化の取組】「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組の概要

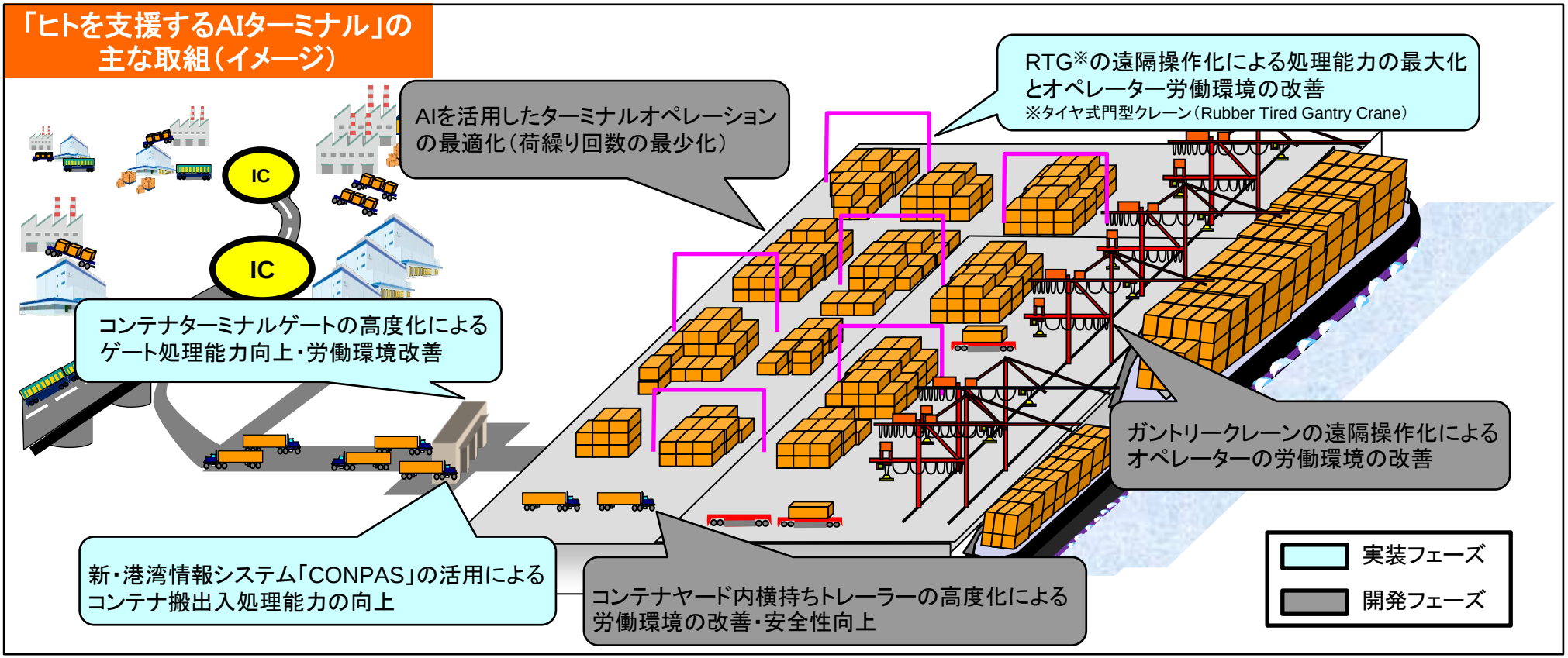
国土交通省

○我が国コンテナターミナルにおける良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組を推進する。

目指すべき方向性

- 本船荷役時間の最小化
- 港湾労働者の労働環境の改善
- 外来シャーシの構内滞在時間の最小化
- 荷役機械の燃料、維持修繕費節約によるコスト削減

「ヒトを支援するAIターミナル」の主な取組（イメージ）



【競争力強化の取組】カーボンニュートラルポートの形成

国土交通省

○ サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズに対応し、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を図ることにより、荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成する。
○ また、温室効果ガスの排出量が多い産業等が多く集積する港湾・臨海部において、水素・アンモニア等の受入環境の整備を図ることにより、産業の構造転換及び競争力の強化に貢献する。
○これらにより、我が国が目標とする2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する。

「カーボンニュートラルポート(CNP)」の形成のイメージ

産業の構造転換及び競争力強化への貢献

産業のエネルギー転換に必要となる**水素やアンモニア等の供給に必要な環境整備**を行うことで、港湾・臨海部の産業構造の転換及び競争力の強化に貢献

荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成

世界的なサプライチェーン全体の脱炭素化の要請に対応して、**港湾施設の脱炭素化等への取組**を進めることで、荷主や船社から選ばれる、競争力のある港湾を形成