

令和2年度関税率・関税制度改正要望事項調査票（基本税率の変更）

要望元：港湾局港湾経済課

品名（関税率関係）又は制度名（関税制度関係）		とん税・特別とん税制度								
改正要望の内容		国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るため、国際基幹航路（欧州・北米・中南米・アフリカ）を運航する外貿コンテナ貨物定期船が国際戦略港湾（京浜港、阪神港及び港湾法附則第31項の規定による名古屋港、四日市港）に入港した場合に係るとん税・特別とん税について、所要の措置を講じる。【とん税法、特別とん税法】								
税番	統計細分	品目	改正前税率			改正後税率			WTO 譲許税率	備考
			基本	暫定	特惠	基本	暫定	特惠		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
改正要望内容の施行期日及び適用期間		恒久措置								
改正を要望する品目又は制度をめぐる状況		<p>① 現状</p> <p>国土交通省では、国際基幹航路の寄港の維持・拡大による我が国の国際競争力強化のため、所要の予算を措置の上、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱からなる「国際コンテナ戦略港湾政策」に取り組んでいるところ。</p> <p>しかしながら、世界的なコンテナ船の大型化、船社間のアライアンスの再編に伴って、国際基幹航路の寄港地の絞り込みが進展しており、政策目標のうち、北米基幹航路のデイリー寄港は現時点では維持できているものの、欧州基幹航路の週3便への増便は実現できていない状況となっている。</p> <p>② 問題点</p> <p>当該港湾に寄港する際のコストが低廉であることが、船社が国際基幹航路における寄港地を選択する上での判断材料となっている。しかしながら、我が国の国際戦略港湾においては、釜山港を始めとする近隣諸国の競合港と比較して、入出港等に係る船舶関係コストが高くなっており、コスト面において劣後している。</p>								
改正の必要性と目的達成の見通し		<p>① 改正の方向性</p> <p>これまで、港湾管理者による入港料の低減措置など、船舶関係コストの低減に向けた取組を関係者が一体となって進めているものの、未だ近隣諸国の競合港の水準には及んでおらず、更なる取組の強化が必要。</p> <p>とりわけ、我が国における現状のとん税・特別とん税制度については、国際基幹航路に投入されるコンテナ船にとって不利な制度となっており、近隣諸国の競合港とのコスト差を拡大させる要因となっている。</p> <p>今後、更なる船舶の大型化など港湾・海運を取り巻く状況の変化により一層寄港地が集約される見通しとなっており、この競争に勝ち抜くためにも、釜山港を始めとする近隣諸国の競合港に対抗できる船舶関係コストを実現するための施策を早</p>								

	<p>急に講じる必要がある。</p> <p>このため、国際基幹航路を運航する外資コンテナ貨物定期船が国際戦略港湾に入港した場合に係るとん税・特別とん税について、所要の措置を講じることにより、近隣諸国の競合港に対抗できる船舶関係コストの実現を図り、予算措置等による他の各施策と一体となって「国際コンテナ戦略港湾政策」を一層推進させ、大型コンテナ船の寄港を促進し、もって我が国への国際基幹航路の寄港のさらなる維持・拡大を目指す。</p> <p>なお、本措置は、国際基幹航路を運航する外資コンテナ貨物定期船が国際戦略港湾に入港した場合に限って適用するものであることから、必要最低限の内容となっている。</p> <p>② 改正目的達成予定時期</p> <p>—</p>
改正の効果と妥当性	<p>① 改正によって期待される効果</p> <p>国際基幹航路の寄港便数の維持・拡大に伴う輸送コスト削減により、国内需要増・輸出需要増加といった経済波及効果が期待できる。</p> <p>② 改正によって生じうる影響</p> <p>とん税・特別とん税収額が一時的に減収となることが見込まれる。</p> <p>③ 改正の妥当性</p> <p>国際基幹航路が維持されない場合には、最も安価で短時間の直行基幹航路が減るというサービス水準の低下により、ユーザーである荷主企業の物流コストの増加やリードタイムの長期化、在庫や必要キャッシュフローの増加等を招き、我が国産業の国際競争力が著しく低下することとなる。これは最悪の場合、立地環境の悪化による企業の海外流出を招き、雇用機会の喪失や国民所得の海外流出につながる恐れがあるため、現状の国際基幹航路が維持されない場合の我が国への影響を鑑みると、国際基幹航路の維持・拡大に資する措置を適切に講じることが肝要であり、我が国の国際競争力強化の観点からも妥当性のあるものと考えている。</p> <p>なお、とん税・特別とん税収額は一時的に減収となるものの、今後、さらなる船舶の大型化の進展等により、税収額が現在の水準以上に回復することが見込まれる。</p>
政策評価・関連措置	<p>① 本要望に関連する政策評価</p> <p><政策の達成目標></p> <p>「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」</p> <p>「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」</p> <p>「業績指標 77 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数」</p> <p>①欧州航路：週2便以上を維持（毎年）（令和元年度設定）</p> <p>②北米航路：デイリー寄港を維持（毎年）（令和元年度設定）</p> <p>③中南米・アフリカ・豪州航路：国際コンテナ戦略港湾全体で3方面・週12便以上を維持（毎年）（令和元年度設定）</p> <p><政策目標の達成状況></p> <p>—</p>

② 当該政策評価の結果と改正の関係

<平成 30 年度を目標年度とした政策目標>

- ①北米基幹航路：平成 25 年度におけるデイリー寄港を平成 30 年度において維持・拡大する
- ②欧州基幹航路：平成 25 年度における週 2 便の寄港を平成 30 年度において週 3 便とする。

<政策目標の達成状況（平成 30 年度）>

- ①我が国に寄港する北米基幹航路については、デイリー寄港を維持している。
- ②欧州基幹航路についても、週 2 便を維持しているが、週 3 便への増便は実現できていない状況。

政策評価の結果を踏まえ、現状があるべき姿となっていないことの原因分析を行い、課題を特定した上で、本改正を検討するものである。

③ 政府方針と改正の関係

○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. 3. (2) ② 海上輸送の機能強化

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、（略）。

本措置は、船社が国際基幹航路における寄港地を選択する上での判断材料となっている、「当該港湾に寄港する際のコスト」の低減に向けた取組であり、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大に資するものである。

④ 関連措置

- ・国際コンテナ戦略港湾への「集貨」
- ・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の「競争力強化」

（大水深コンテナターミナル等の整備、AI ターミナルの構築による生産性革命）

改正要望事項とともに、「国際コンテナ戦略港湾政策」として所要の予算を措置し、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を目指している。

○ 改正経緯

これまでの改正状況	—
措置による効果	—