

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)

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。

施策の背景

- 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。
- 外国貿易船が我が国開港に入港した際に徴収するとん税・特別とん税については、船舶一隻毎に、入港の都度納付する制度の他、3回入港分の額を1年分として一括納付する制度が設けられている。
- 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・拡大に大きな効果がある。

【政府計画への位置付け】

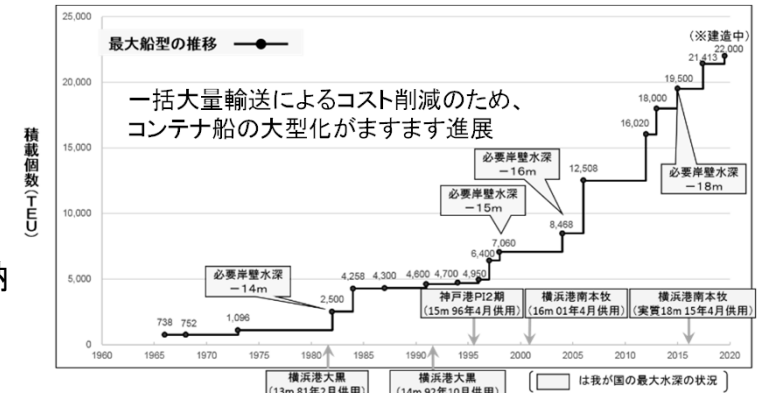
- 未来投資戦略2018(平成30年6月15日閣議決定) I. [3] 2. 次世代インフラ・メンテナンス・システムの構築等インフラ管理の高度化
我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、(中略)、**国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図るとともに**、(中略)、生産性向上や民間投資の喚起等のインフラのストック効果が最大限発揮される取組を進める。
- 総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)(平成29年7月28日閣議決定) III. 3. (2) ② 海上輸送の機能強化
国際コンテナ戦略港湾において、我が国への基幹航路の維持・拡大を図るため、(略)。

要望の結果

関税・外国為替等審議会より、下記の旨の答申。

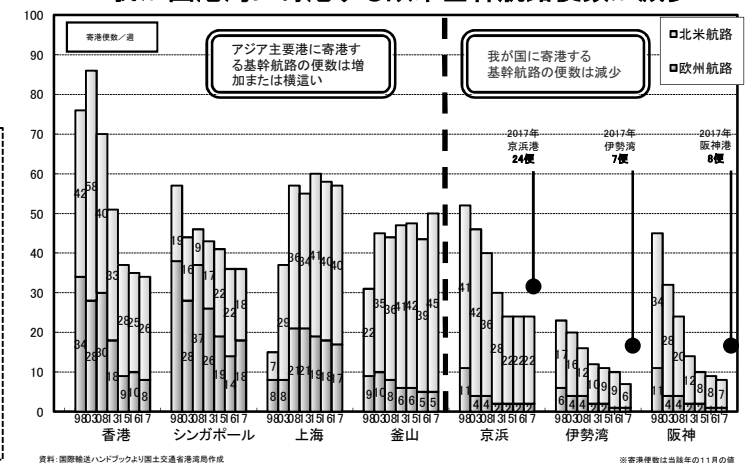
国際コンテナ戦略港湾政策における位置付け、税制措置による効果や財政収入への影響等を考慮した上で、平成32年度改正に向けて、引き続き検討する。

コンテナ船の大型化が進展



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年以降はオンサンコムス社及び各船社HP等の情報をもとに国土交通省港湾局作成

我が国港湾に寄港する欧米基幹航路便数が減少



資料: 国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成

※寄港標準は当該年の11月の値