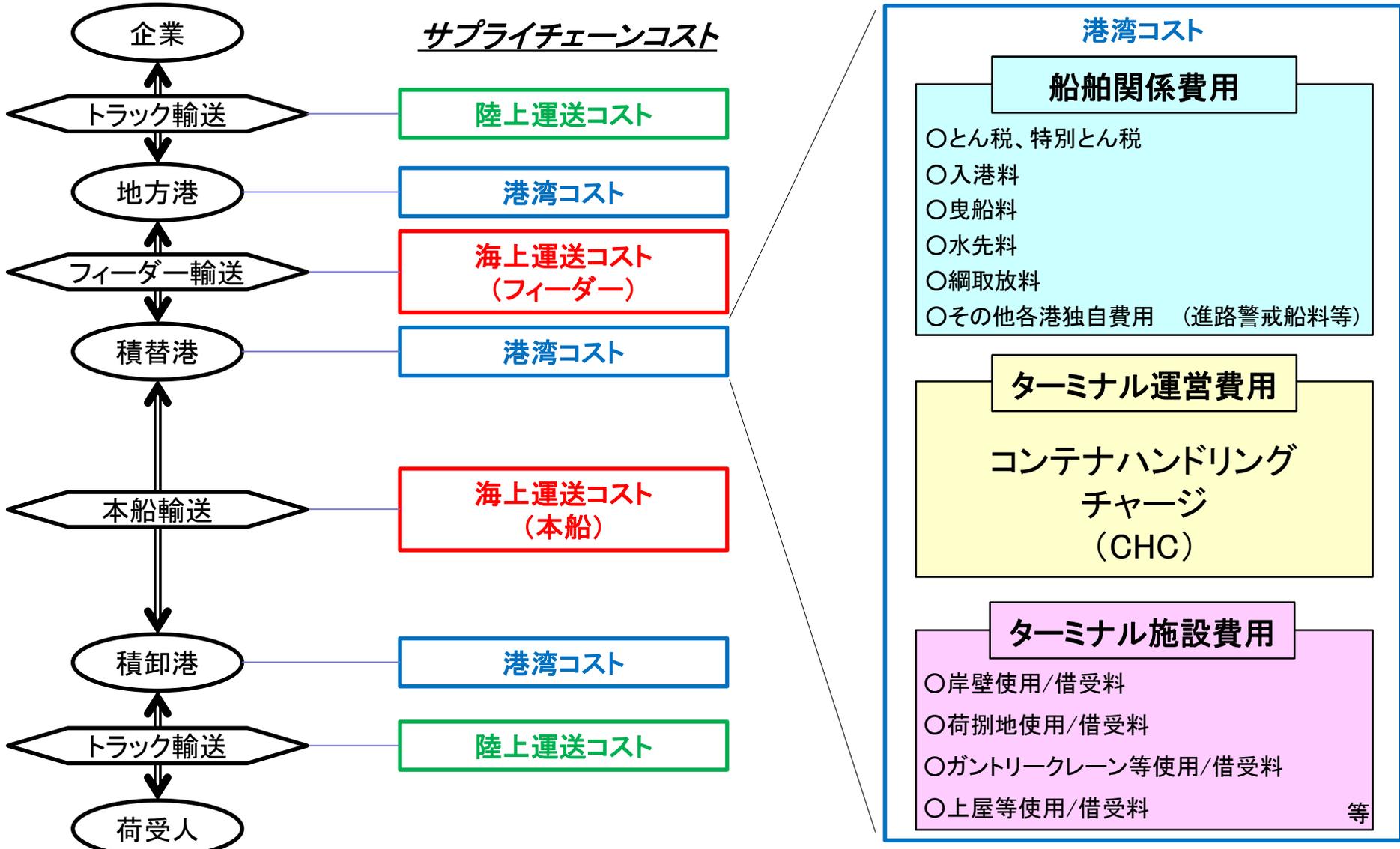


# 港湾コストの概要とその低減方策

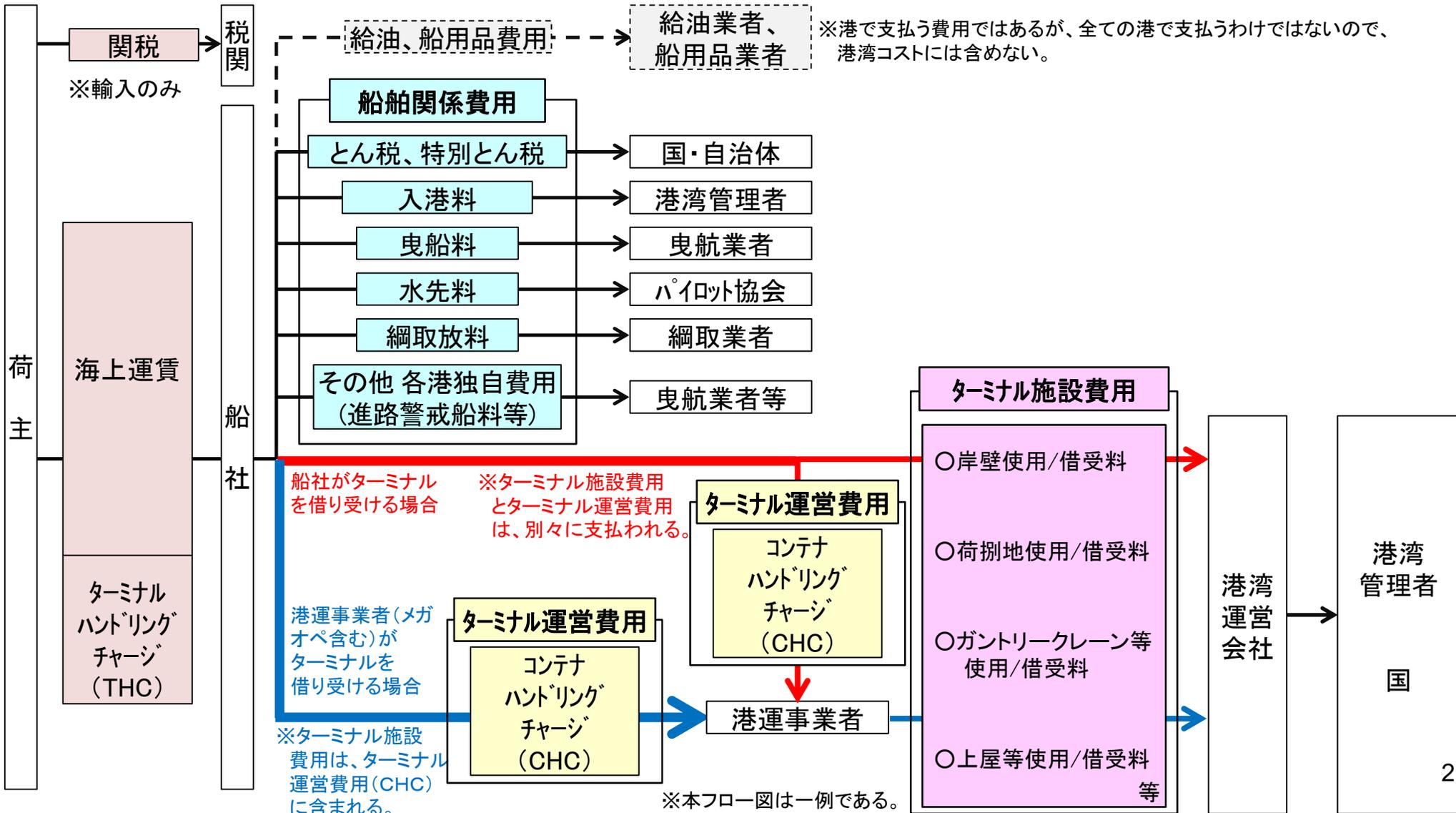
令和2年11月12日  
国土交通省港湾局

- 企業の輸送コストは、「陸上運送」、「港湾」、「海上運送」の各コストの積み上げにより決定される。
- 港湾コストは、「船舶関係費用」、「ターミナル施設費用」、「ターミナル運営費用」で構成される。



# 港湾コストの内訳とその支払先

○港湾コストは、様々なサービスや施設利用への対価、税・手数料として支払われている。  
 ○それぞれの費用低減の総体として、港湾コストの低減が達成される。



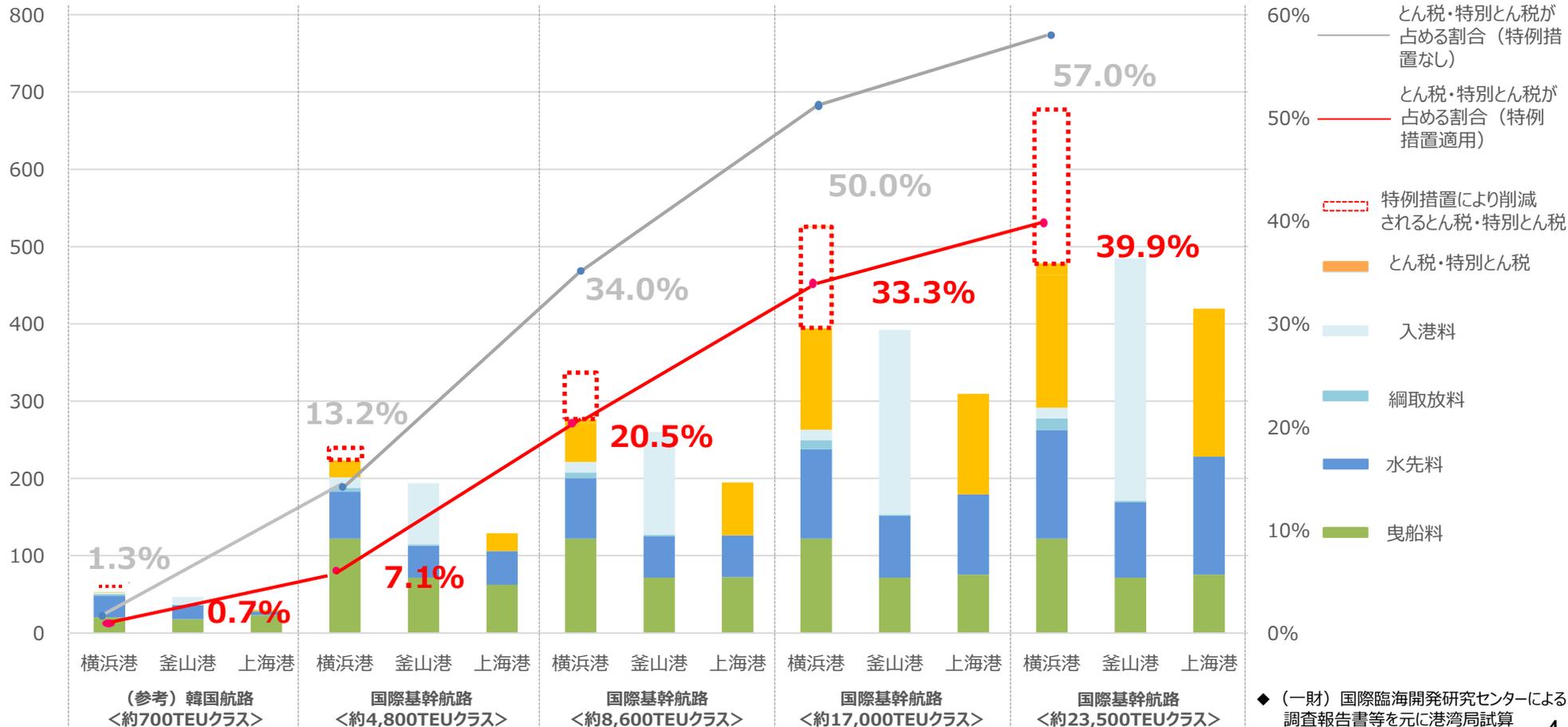
コスト区分	小項目	低減方策	具体的取組(例)
船舶 関係費用	入港料	・ボリュームインセンティブ	(横浜港の例) 5万総トン以上のコンテナ船が入港した場合、 5万総トン相当額を超える額を減免
	とん税	・とん税・特別とん税の軽減	(京浜港、阪神港、名古屋港、四日市港) 北米・欧州航路に就航するコンテナ船が国際 戦略港湾に寄港する場合に一時納付金額を 半額とする(令和2年10月～)
	水先料	・上限認可・届け出制	(横浜港の例) 上限認可額の範囲内で自由に料金設定
	曳船利用料	・タグボート基地整備による曳船料の低減	タグボート基地整備 今後整備
ターミナル 関係費用	ターミナル運営費用	(労務費、荷役機械費) ・コンテナターミナルの一体運営やヒトを支援するAI ターミナルの実現により、港湾荷役作業の波動性を 吸収し、コンテナ1個あたりの費用を削減	コンテナターミナルの一体的利用 (横浜港南本牧埠頭)
		(管理費) ・取扱貨物量によらない固定費であるため、貨物量 の増加に伴い、コンテナ1個あたりの費用削減効果 が見込める	集貨・創貨促進 (国際コンテナ戦略港湾)
	ターミナル施設費用 (岸壁、ガントリークレーン等)	・港湾運営会社による埠頭群の一体運営による効 率的かつ戦略的な貸付料設定 ・国や港湾管理者から岸壁や荷さばき地を直接貸 し付けることによる貸付料の低減	貸付料の低廉化

# 国際基幹航路を運航するコンテナ船のコスト(試算)

- 我が国港湾の入出港コストは、国際基幹航路のように船型が大きく、投入隻数が多くなるほど、とん税・特別とん税が占める割合が著しく大きくなる傾向があり、釜山等の近隣諸国の競合港との比較において劣後していた。
- このため、国際基幹航路のコンテナ船が国際戦略港湾に入港した場合に、とん税・特別とん税を軽減し、競合港とコスト面での競争条件の改善を図る。(令和2年10月より適用)

## <入出港コスト>

(万円)



◆ (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

# 入出港コストの軽減に関するこれまでの成果と今後の取組

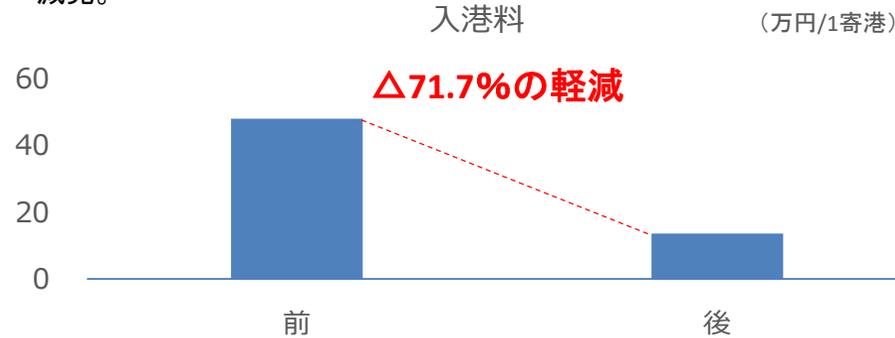
- これまでも、港湾管理者による入港料の軽減や水先制度の見直しによる水先料の軽減など、コスト軽減に向けた取組を進めてきた。
- 今後は、タグボート基地の整備の促進等を通じ、さらなる入出港コストの軽減を図る。

## これまでの取組の成果

※横浜港に17,000TEU積みのコンテナ船が入港する場合の金額を国土交通省港湾局にて試算

### (内容) 港湾管理者による入港料の軽減 (ボリュームインセンティブ制度の導入)

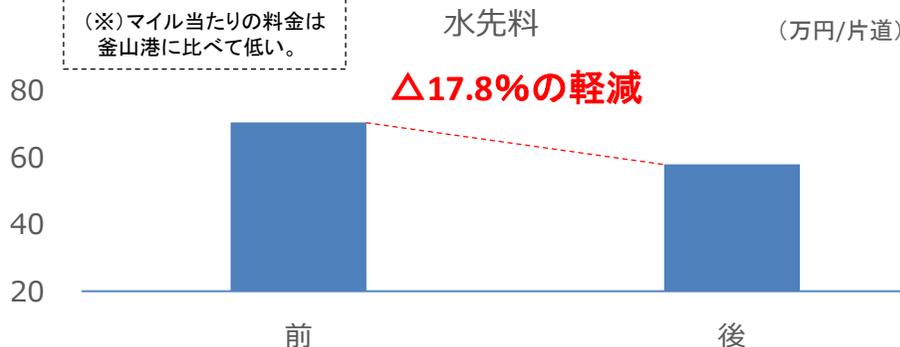
→ 5万総トン以上のコンテナ船が入港した場合、5万総トン相当額を超える額を減免。



### (内容) 水先制度の見直しによる水先料の軽減 (上限認可・届出制の導入等)

→ 水先法の改正による、上限認可額の範囲内での柔軟な料金設定。  
→ 水先業務に必要なきょう導距離の見直し。

(※) マイル当たりの料金は釜山港に比べて低い。



## 今後の取組 (例)

### (内容) タグボート基地整備等による曳船料の軽減

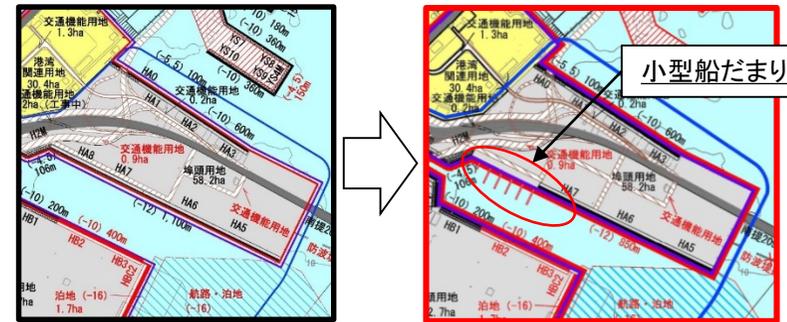
→ コンテナターミナルに近接した場所に固定的なタグボート基地を整備することにより、タグボートの利用料金の算定の基礎となるタグボートの基地から作業場所までの移動時間を短縮し、曳船料の軽減を図る。

(横浜港の例)

○山下ふ頭、本牧ふ頭の再編に伴うタグボートの移転・集約を図るため、本牧ふ頭A突堤に小型船だまりを計画。

○本整備は令和2年度から令和4年度を予定。

施設名	変更前	変更後	整備主体
小型棧橋	—	6基	民間企業
岸壁(水深12m)	1,100m	850m	横浜市



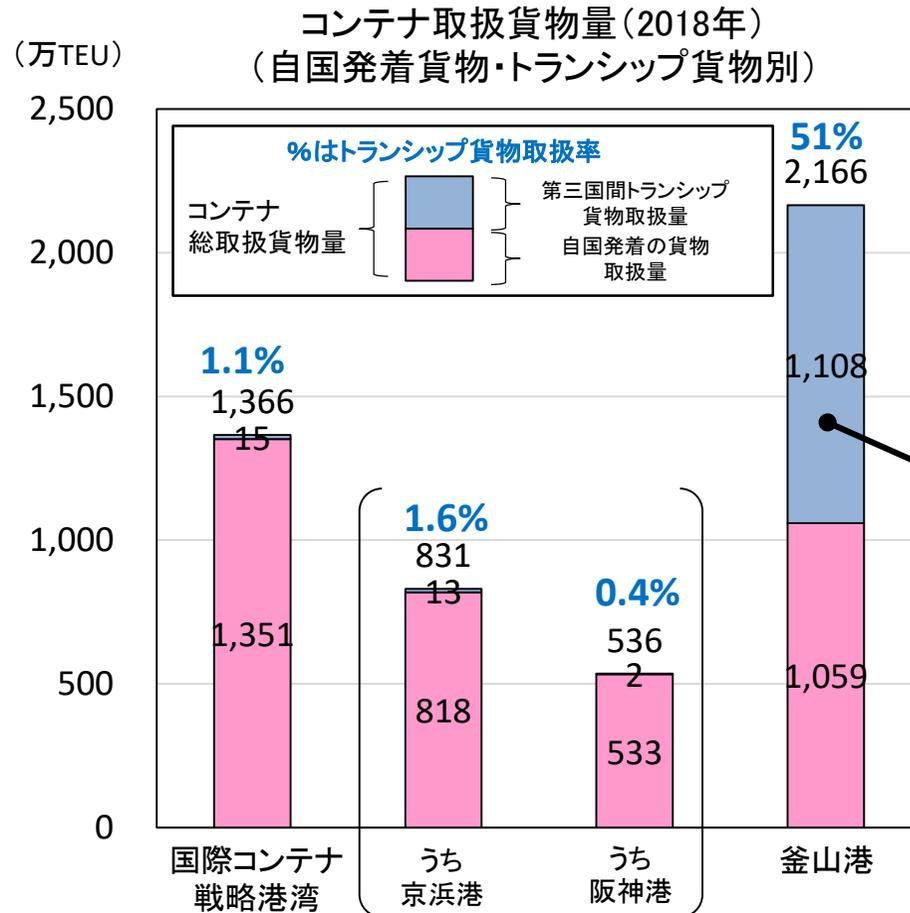
(参考)

利用時間が30分短縮したと仮定した場合、  
前: 2.0h × 101,700円/1h = 203,400円  
後: 1.5h × 101,700円/1h = 152,550円

(△25%の軽減)

## 第三国間のトランシップ貨物

自国発着のコンテナ取扱量については、国際コンテナ戦略港湾が釜山港より多いものの、第三国間のトランシップ貨物については、釜山港では取扱貨物の51%（年間1,108万TEU）を占める一方、国際コンテナ戦略港湾では1%（年間15万TEU）程度。



釜山港における第三国間トランシップ貨物  
相手国別発着上位10か国（2018年）

順位	国名
1	中国
2	アメリカ
3	日本
4	カナダ
5	ベトナム
6	メキシコ
7	ロシア
8	インド
9	タイ
10	インドネシア

# 国際コンテナ戦略港湾のコンテナバース概要(16m以深)

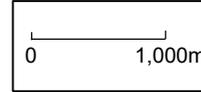
ターミナル関係費用

## 【国際戦略港湾と釜山港のコンテナバース(16m以深)】

	国際戦略港湾		(参考)
	京浜港	阪神港	釜山港
16m以深のコンテナバース数	15	8	26
コンテナ取扱個数(万TEU)	1,349	816	2,199

(注意) 1. 岸壁数は2020年10月時点 2. 釜山港は北港も含む。

(参考)  
釜山新港



バース延長: 6,850m  
最大水深: 18m



### 京浜港

#### <横浜港 MC1-2-3-4、BC1、D4、D5>

南本牧ふ頭

本牧ふ頭



延長: 700m  
水深: 16m

延長: 900m  
水深: 18m



延長: 1,090m  
水深: 16m

#### <東京港/Y2>

中央防波堤外側  
外貿コンテナふ頭



延長: 400m  
水深: 16m

### 阪神港

#### <神戸港 PC15-16-17、PC18、RC6-7>

ポートアイランド地区

六甲アイランド地区



延長: 1,550m  
水深: 16m



延長: 800m  
水深: 16m

#### <大阪港/C12>

夢洲地区



延長: 650m  
水深: 16m

※航路水深は15m

## ■想定される要因

海外港湾と比べて、連続する岸壁を一体的に利用できていないことや効率的な運用が進んでいないといった生産性の問題や、トランシップ貨物を含めた取扱個数が相対的に少ないことなどの複合的な要因により、ターミナル関係費用が相対的に高くなっている。

## ■低減方策（たたき案）

- ・外内貿コンテナ貨物の円滑な積替えに必要な岸壁延長、ヤード面積等を有する高規格コンテナターミナルの整備
- ・港湾運営会社に対する国有港湾施設の直接貸付
- ・埠頭再編等によるターミナルの一体利用等
- ・「ヒトを支援するAIターミナル」の実現による生産性の向上
- ・コンテナ取扱量を増やすための国内・海外からの集貨