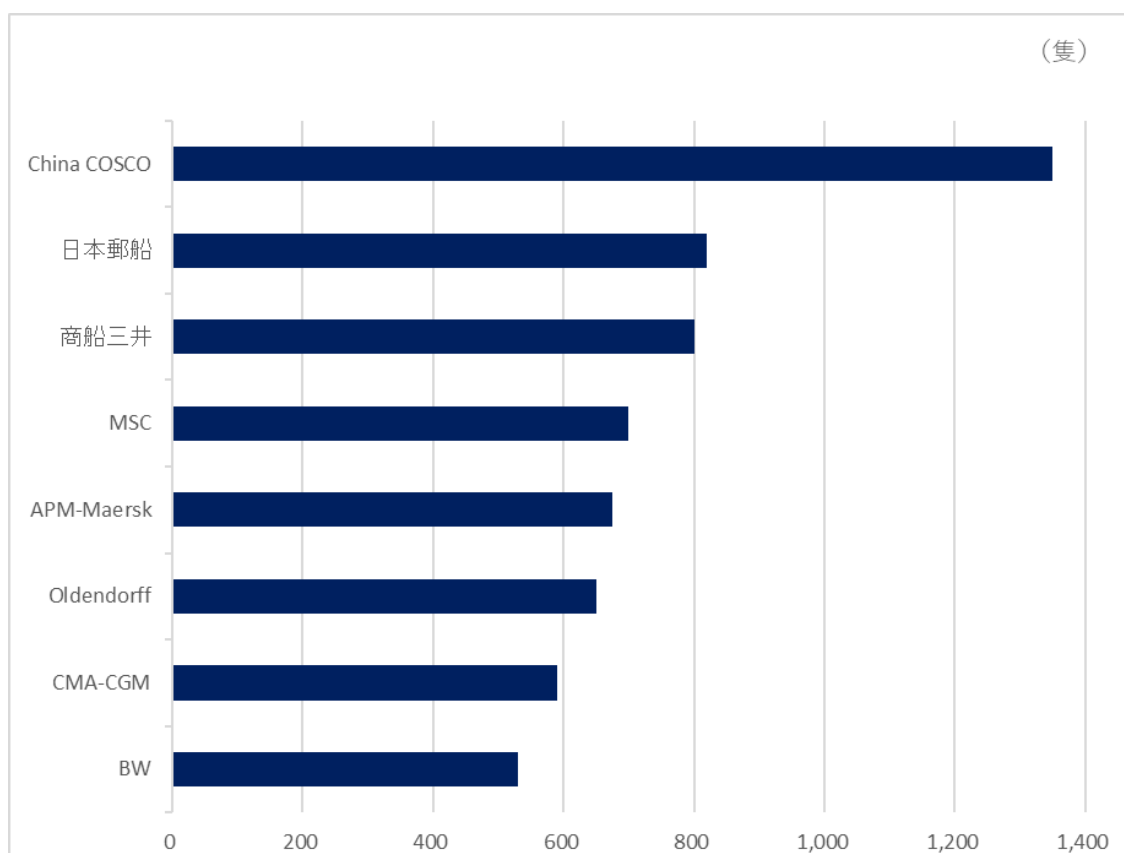


1 我が国外航海運の現状

我が国では、貿易量（輸出入合計）の99.6%（2023年、トン数ベース）を海上輸送が占めており、この海上貿易量のうち65.5%の輸送を日本商船隊[※]が担っている。日本商船隊とは、我が国外航海運事業者が運航する2,000総トン以上の外航商船群をいい、①日本籍船（日本国民、日本の法令により設立された会社等が所有している船舶）、②外国籍船（外国企業（我が国外航海運事業者の海外子会社を含む。）から用船（チャーター）している船舶）で構成されている。中でも、日本籍船は、我が国の管轄権が公海にて排他的に及び、非常時に国民生活を維持するための物資輸送を担うという点において、我が国の経済安全保障の中核を担っている。外航海運では、主に、運航事業者（オペレーター）が、船舶を所有、管理している船主（オーナー）から用船して、荷主に対し運送サービスを提供する取引構造となっている。

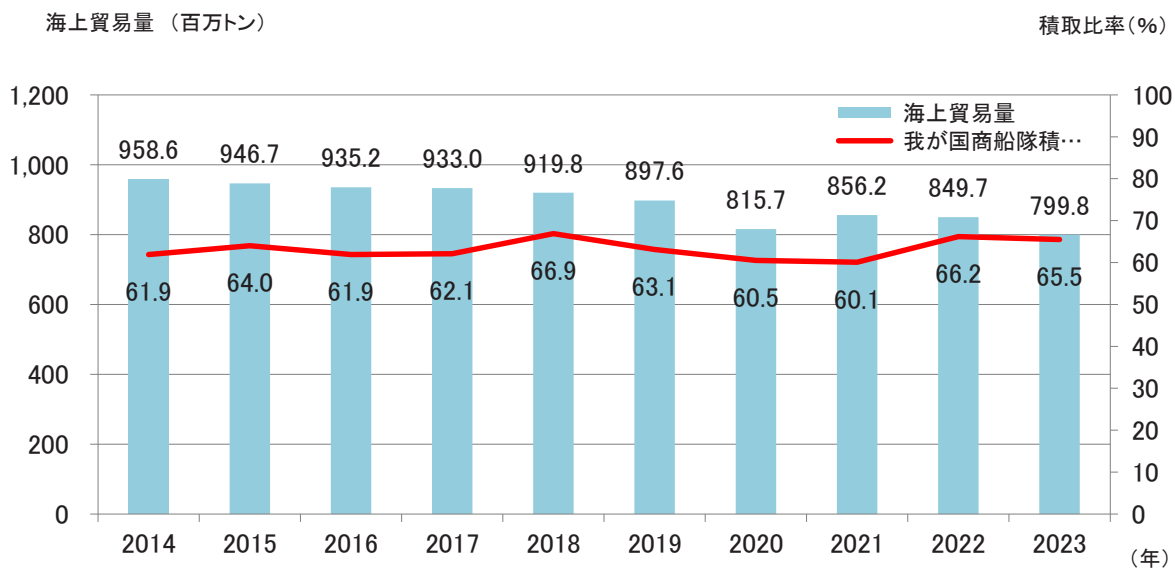
※ ONE（日本郵船、商船三井及び川崎汽船の定期コンテナ船事業の統合会社）を含む。



(注) 船隊は、ばら積み船、タンカー及び自動車専用船等、貨物の特徴に合わせた専用船によって構成。

資料) MOL INVESTOR GUIDEBOOK 2023

図表4-1 世界主要海運会社の船隊規模



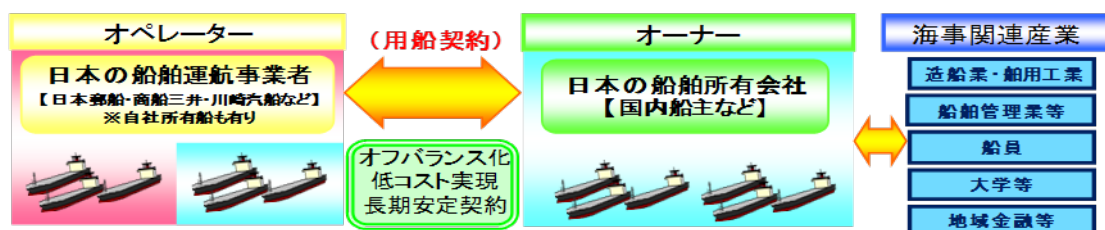
図表4-2 海上貿易量と日本商船隊の輸送比率

日本籍船		外国籍船			合計 2,211 隻
オペレーター 所有船 257隻 (11.6%)	国内船主 所有船 54隻 (2.4%)	オペレーター仕組船 ※1 648隻 (29.3%)	国内船主関係仕組船 ※1 748隻 (33.8%)	単純外国用船 ※2 504隻 (22.8%)	

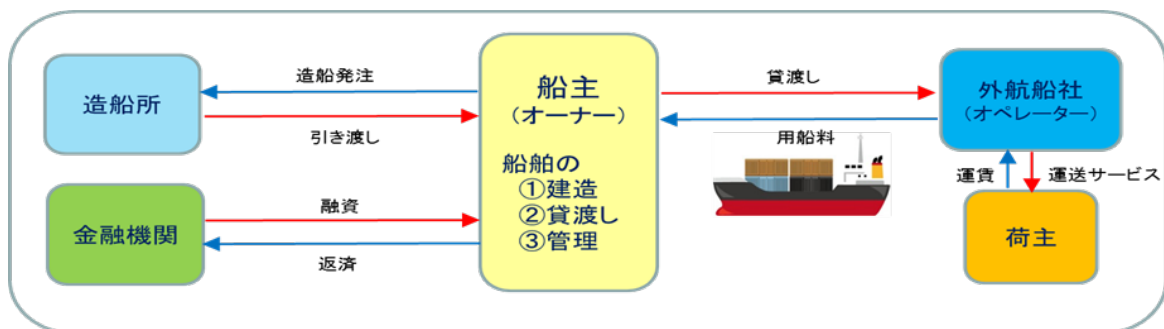
※1 我が国外航海運事業者または国内船主が、税等の負担の軽い便宜置籍国に設立した子会社を通じて保有する船舶

※2 我が国外航海運事業者が諸外国の海運事業者等から借り受けた船舶

図表4-3 日本商船隊の内訳(2023 年央)



図表4-4 我が国の外航海運業界



図表4-5 外航海運における取引構造

2 外航海運に関する支援措置

1. 日本商船隊における課題

世界単一市場で厳しい国際競争を繰り広げている外航海運においては、欧州各国を始めとする海運先進国におけるトン数標準税制の導入や、船舶の固定資産税（英国、フランス等の多くの国では非課税）、登録免許税等、国際的な税制度の均衡化について留意することが求められている。

こうした状況を踏まえ、我が国外航海運事業者が諸外国の外航海運事業者と対等に競争できる環境の整備を図るとともに、経済安全保障の確立の観点から一定の日本籍船を確保することが重要な政策課題となっている。

国 名	5年間の償却可能範囲 (含特別償却率)	買換特例	登録免許税 又は登録料 (※2)	固定資産税	トン数標準税制 の有無
日 本	69.1% (特別償却32%含む) (※1)	売却益の80%を 損金算入可能	100	課税	有
ノルウェー	52.96%	無	0.3	非課税	有
デンマーク	58.24%	買換船舶の取得価額を 売却益より控除可 (トン税利用時のみ)	0	非課税	有
ドイツ	68.89%	無 (川舟のみ有)	38.0	非課税	有
オランダ	100%	3年以内の再投資は 非課税	0.4	非課税	有
フランス	80.8%	無	0	非課税	有
イギリス	60.96%	新しい資産を取得する まで繰延可	0.1	非課税	有
アメリカ	83.62%	無	0.1	非課税	有
シンガポール	100%	売却益非課税	25.5	非課税	無
中国(香港)	76.38%	売却益非課税	1.3	非課税	無
韓国	63.4%	無	4.5	船舶価額の 0.3% (減免あり)	有

※1 定率法の場合

※2 日本の税率を100とした場合の各国の指数

出典：日本海事センターの資料に基づき海事局作成

図表4-6 各国の外航海運における税制比較

2. トン数標準税制の導入及び拡充

このような課題に対応するため、2008年7月にトン数標準税制が導入された。トン数標準税制とは、我が国対外船舶運航事業者が、日本籍船の確保等に係る「日本船舶・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合、日本籍船に係る利益について、通常の法人税に代えて、みなし利益課税が適用される制度である。

2013年には、日本籍船を補完するものとして、我が国対外船舶運航事業者の海外子会社が保有し、当該対外船舶運航事業者が運航する外国籍船であって、海上運送法に基づく航海命令が発せられた場合に、確実かつ速やかに日本籍船に転籍することが可能なものを「準日本船舶」として認定し、同税制を適用する制度が創設された。さらに、2017年には、準日本船舶の対象が、国内船主の海外子会社が保有する外国籍船まで拡充された。

こうした取組を通じて、非常時を含めた安定的な国際海上輸送の早期確保を図るとともに、我が国外航海運事業者の国際競争力を高めていくこととしている。2024年3月現在で5社1グループが同税制の適用を受けており、2007年央に92隻まで減少した日本籍船は、2023年央において311隻にまで増加している。

同税制については、みなし利益の額を見直した上で、2023年4月1日から5年間延長されたと
ころであり、引き続き、同税制を活用しながら日本籍船の確保を図っていく。

項目	第1次計画 開始時	第1次計画(平成21年度～平成25年度)					第2次計画(平成26年度～平成29年度)				第3次計画(平成30年度～令和4年度)					増減 (第1次計画開始時～ 第3次計画第5期見込み)
		第1期実績 (平成21年度)	第2期実績 (平成22年度)	第3期実績 (平成23年度)	第4期実績 (平成24年度)	第5期実績 (平成25年度)	第1期実績 (平成26年度)	第2期実績 (平成27年度)	第3期実績 (平成28年度)	第4期実績 (平成29年度)	第1期実績 (平成30年度)	第2期実績 (令和元年度)	第3期実績 (令和2年度)	第4期実績 (令和3年度)	第5期実績 (令和4年度)	
外航日本船舶 の確保計画の実績	77.4隻	95.4隻	118.9隻	131.8隻	143.0隻	167.0隻	181.6隻	201.1隻	216.2隻	241.3隻	254.9隻	261.0隻	253.0隻	262.6隻	297.6隻	220.2隻
準日本船舶 の確保計画の実績	—	—	—	—	—	27隻	40隻	55隻	69隻	64隻	57隻	53隻	42隻	36隻	30隻	—
日本船舶等 の合計	—	—	—	—	—	194隻	221.6隻	256.1隻	285.2隻	305.3隻	311.9隻	314.0隻	295.0隻	298.6隻	327.6隻	—
外航日本人船員 の確保計画の実績	1,072人	1,103人	1,112人	1,153人	1,194人	1,134人	1,132人	1,146人	1,162人	1,216人	1,248人	1,276人	1,257人	1,267人	1,341人	269人
日本人海技士 の確保計画の実績	—	—	—	—	—	54人	80人	110人	138人	128人	114人	104人	84人	72人	60人	—
日本人船員等 の合計	—	—	—	—	—	1,188人	1,212人	1,256人	1,300人	1,344人	1,362人	1,380人	1,341人	1,339人	1,401人	—

図表4-7 日本船舶・船員確保計画 第3期(2023年3月)の状況

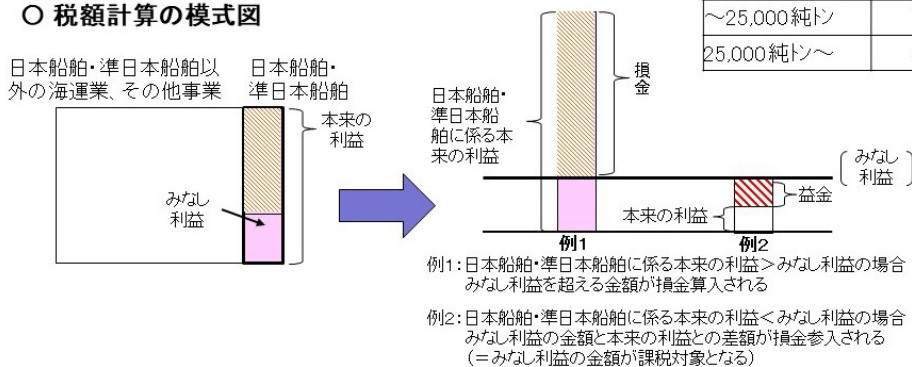
○ 課税の計算方法

- 船舶の純トン数×1日当たりみなし利益×運航日数×法人税率
＝法人税額
- みなし利益の水準は国際的な水準を踏まえて設定

【100純トン当たりみなし利益】

～1,000純トン	130円
～10,000純トン	110円
～25,000純トン	70円
25,000純トン～	40円

○ 税額計算の模式図



※ 準日本船舶にかかるみなし利益は、日本船舶の1.5倍

図表4-8 トン数標準税制に係る課税の計算方法

3. その他我が国海外航海運事業者への支援措置

船舶取得は投資金額が大きく多大なリスクを伴う。このリスクに対処しつつ、長期安定で低コストな船舶の調達に寄与しているのが国内船主であり、日本商船隊の約4割にあたる802隻が国内船主により提供されている。また、日本商船隊の約8割の船舶は国内各地の造船所で建造され、造船業のみならず、船用工業、金融業等の地域経済に波及し、地方の経済・雇用を支え、地方創生に大きな役割を果たしている。このため、税制特例措置による船舶の建造投資の促進を図っている。

1996年には、「国際船舶制度」を創設し、国際船舶の海外への譲渡・貸渡について届出制・中止勧告制をとる一方、これら船舶に対する登録免許税や固定資産税の軽減措置を講じている。

加えて、2021年には海事産業強化法により、国土交通大臣の認定を受けた事業基盤強化計画を推進する造船所において建造され、安全・環境性能等について一定の性能を有した高品質な船舶を「特定船舶」として位置づけ、海運事業者等による特定船舶を導入する計画を国土交通大臣が認定する仕組み（特定船舶導入計画認定制度）を創設している。

本制度により認定された計画に基づき特定船舶を導入する場合、日本政策金融公庫を活用した長期・低利融資による資金調達が可能となるとともに、国際船舶の要件を満たし、かつ特定船舶である外航日本船舶については、登録免許税及び固定資産税のさらなる軽減措置（国際船舶に係る登録

免許税の税率0.2%（国際船舶0.35%）、固定資産税の課税標準の1/36（国際船舶1/18）を講じている。

特別償却制度については、2019年度に、環境への負荷の低減に加え、IoT等の先進的な技術を用いた船舶（先進船舶）を導入する計画を国土交通大臣が認定する仕組み（先進船舶導入等計画制度）を創設し、認定に基づき導入された先進船舶は、船舶の特別償却制度の対象とする拡充が行われた。

加えて、2023年度には、海上運送法等の一部を改正する法律（令和5年法律第24号）により、国内船主による外航船舶の確保等の促進を図るための計画を国土交通大臣が認定する仕組み（外航船舶確保等計画）を創設している。本制度により認定された計画に基づき、海事産業強化法に基づく認定造船所で建造され、認定船用メーカーで製造された主機エンジン、ソナー及びプロペラを使用している船舶を導入する場合について特別償却率の引上げが行われた。

事 項	対 象	特例措置の内容
船舶の特別償却(※1)	先進船舶(※2)	日本籍船:20%外国籍船:18%
	環境低負荷船(※3)	日本籍船:17%外国籍船:15%
買換資産の課税の特例(※1)	外航船舶	譲渡差益の80%(※5)
船舶の特別修繕準備金(※1)	船舶安全法における定期検査を受ける船舶	定期検査に要する費用に係る修繕準備金の積立限度額(3/4)
トン数標準税制	認定事業者が運航する日本船舶及び準日本船舶	みなし利益課税
固定資産税の課税の特例	外航船舶	課税標準 1/6
	国際船舶(※6)	課税標準 1/18
	特定船舶(※7)	課税標準 1/36
	外航用コンテナ	課税標準 4/5
登録免許税の課税の特例	特定国際船舶(※8)	税率 2/1000(本則 4/1000)
	既存国際船舶(※9)	税率 3.5/1000(本則 4/1000)

経済安全保障に資する一定の要件を満たす場合(※4)、特別償却率を日本オベが運航する場合に12%、外国オベが運航する場合に10%引き上げる。

- ※1 トン数標準税制適用事業者が所有する日本籍船及びその海外子会社が所有する外国籍船については適用除外。
- ※2 環境低負荷船の要件を備えた上で、環境負荷低減に資するIoTシステムや新材料等を組み込むことにより、更なる環境負荷の低減や運航の効率化、安全性向上等を実現する船舶
- ※3 海洋汚染防止法により制限される船舶について、EEDI（Energy・Efficiency・Design・Index（二酸化炭素放出抑制指標：1トンの貨物を1マイル輸送する際に放出される二酸化炭素量））の値が同法による基準値の78/80以下等であること。
- ※4 認定外航船舶確保等計画に基づき導入された特定外航船舶（海事産業強化法に基づく認定造船所で製造され、認定船用メーカーで製造された主機エンジン、ソナー及びプロペラを使用している船舶）を導入する場合
- ※5 船舶を譲渡して別の船舶を購入したときは、個人にあっては譲渡所得を減額し、法人にあっては購入資産の簿価に対して一定額を減額することができる制度。
- ※6 国際船舶：所定の要件（①総トン数2,000トン以上、②遠洋区域又は近海区域が航行区域、③専ら外航に使用されている船舶、④承認船員配乗船又は代替燃料船）に該当する日本籍船。
- ※7 国際船舶のうち、認定特定船舶導入計画に基づき導入された日本籍船。
- ※8 国際船舶のうち、総トン数10,000トン以上のものであって、認定特定船舶導入計画に基づき導入されたもの。
- ※9 国際船舶のうち、総トン数10,000トン以上のものであって、かつPSC（Port・State・Control（寄港国による監督））による拘留を一度も受けたことのないもの。

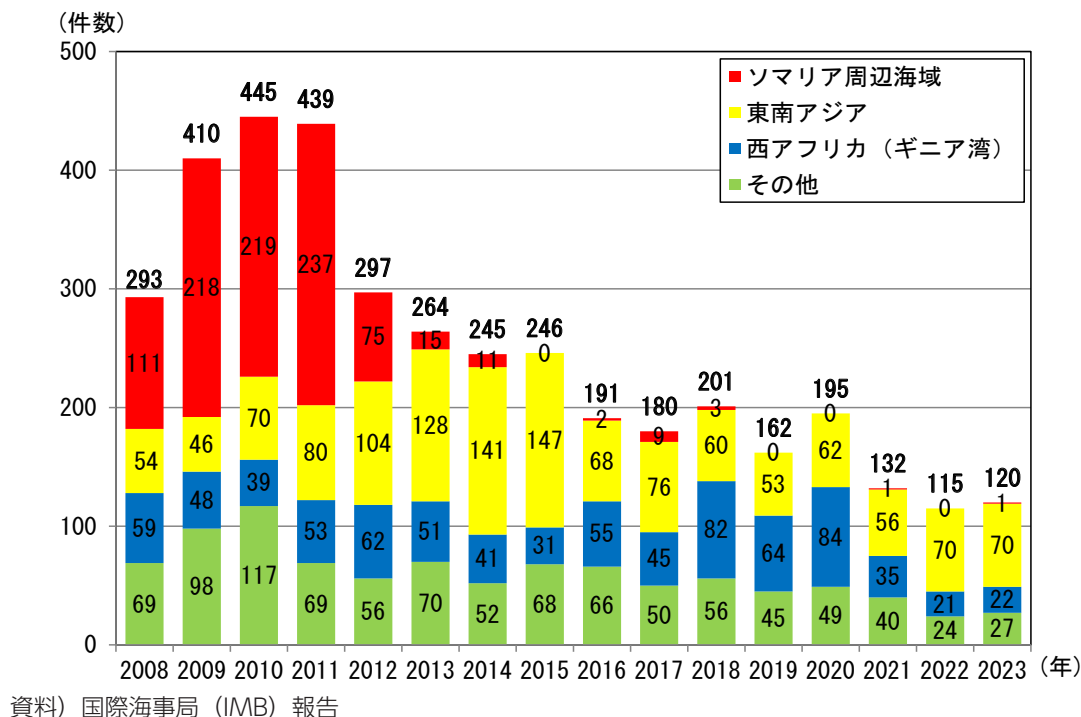
図表4-9 外航海運への税制特例措置（2024年4月1日時点）

3 航行の安全確保に向けた取組

1. 海賊対策等

①世界の世界海賊等事案の発生状況

国際商業会議所・国際海事局（IMB）の年次報告書によると、2023年の海賊・武装強盗（海賊等）事案の発生件数は、世界全体で120件となっている。昨年発生した海賊等事案のうち、海賊等により乗っ取られた事案が109件（うち、海賊等に運航を支配された事案が4件）、海賊等に襲撃されたが回避した事案が11件（うち、海賊等に銃撃された事案が2件）となっており、海賊等により拘束された船員が87名（うち、誘拐された船員が14名）であった。なお、海賊等の襲撃により負傷した船員は4名であった。



図表4-10 世界における海賊等発生件数の推移

②我が国に関する船舶における海賊等被害の発生状況

2023年の1年間に国土交通省に報告された我が国に関する船舶（日本籍船及び日本の船会社が運航する外国籍船）における海賊等被害の発生件数は7件（前年6件）であり、内訳は東南アジア5件、南アメリカ2件となっている。6件は船舶に乗り込まれ、船用品等を盗まれる被害が発生し、残り1件は船員が汽笛を鳴らすことにより、被害を未然に防止している。

③ソマリア沖・アデン湾における海賊対策

2008年以降、アデン湾を中心としたソマリア周辺海域における海賊等事案発生件数が急増したことから、2009年3月、内閣総理大臣の承認を得て海上警備行動が発令され、ソマリア沖・アデン湾において護衛艦（護衛艦には海上保安官8名が乗船。）による商船等の護衛活動が開始された。同年7月には、「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律（海賊対処法）」が施行され、同湾において自衛隊の部隊が海賊対処法に基づく海賊対処行動を行っている。また、2013年から



▲ 船舶の護衛活動を行う護衛艦

資料)防衛省

は、「海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法（日本船舶警備特措法）」に基づき、一定の要件を満たす日本籍船において民間武装警備員の乗船警備を可能とする措置を講じている。2022年12月に同法施行令改正を行い、対象船舶を拡大したところ、その適確な運用を図り、日本籍船のより一層の航行安全の確保に万全を期していく。

④海賊対策にかかる国土交通省の取組

国土交通省においては、アデン湾を航行する我が国に関係する船舶のみならず、諸外国の外航海運事業者等からの護衛対象船舶の申請受付等を取りまとめ、防衛省との連絡調整を行っている。2023年の護衛回数は5回、護衛対象船舶数は8隻であり、2024年3月31日現在で875回の海賊対処法による護衛が実施され、護衛対象船舶数は3,955隻（うち日本籍船は26隻、日本船社が運航する外国籍船は701隻）となっている。なお、海上自衛隊の護衛艦が護衛する船舶に対する海賊襲撃事案は発生していない。

また、船舶所有者が、海賊多発海域を航行する日本籍船において、民間武装警備員による乗船警備を行う場合にあっては、日本船舶警備特措法に基づき、特定警備計画の認定等、所要の手続きを行っている。

【民間武装警備員が乗船警備可能な海域】



資料) 国土交通省 海事局

【対象船舶】

- ・原油、石炭、鉄鉱石、小麦、大豆、塩、液化石油ガス、ナフサ、メタノールを輸送する日本船舶
- ・満載状態の船舷が16m未満
- ・満載状態の最大速度が18ノット未満



図表4-11 日本船舶警備特措法の概要

⑤中東地域における日本関係船舶の安全確保

我が国に輸入される原油の9割以上は中東地域から輸入しているところ、2019年6月13日、オマーン湾を航行していた日本関係船舶が攻撃を受ける事案が発生した。中東地域における平和と安定及び日本関係船舶の安全の確保のため、我が国独自の取組として、中東の緊張緩和と情勢の安定化に向けた更なる外交努力、関係業界との密接な情報共有をはじめとする航行安全対策の徹底並びに情報収集態勢強化のための自衛隊の艦艇及び航空機の活用について、政府一体となった総合的な施策を関係省庁が連携して実施する取組が進められている。

また、2023年11月、日本関係船舶が紅海で「拿捕」される事案が発生した。このような行為は、法とルールが支配する海洋秩序を脅かし、航行の自由を危うくするものであり、我が国は、同月開催された国際海事機関（IMO）総会において、国際海上輸送に深刻な脅威となるものとして非難等を行った。また、2024年1月、国連安全保障理事会において、米国とともに同旨を踏まえた決議を提案し、採択された。さらに、同年2月及び4月に開催されたG7交通大臣会合においても、

これらの内容に加え、G7として安全かつ強靱な物流ルートの確保に向けた取組を実施すること等を内容とするG7交通大臣宣言が取りまとめられた。

2. マラッカ・シンガポール海峡の安全確保

我が国は原油の9割以上を中東に依存しており、それらの原油を輸送する船舶はマラッカ・シンガポール海峡を通航していることから、同海峡の安全を確保することがエネルギー安全保障上、重要である。

2007年9月に、IMOと同海峡沿岸国が共催した国際会議において、同海峡における航行安全・環境保全対策を推進するために、世界で初めて国際海峡における沿岸国と利用国の協力のあり方を具体化した「協力メカニズム」を構築した。

我が国は同海峡の利用国として沿岸国と協働し、同メカニズムに基づく協力フォーラムや航行援助施設基金委員会に出席して同海峡の航行安全に協力するとともに、同海峡に設置されている灯台や灯浮標などの航行援助施設の適切な整備につながる調査、沿岸国職員の維持管理能力の向上を目的としたキャパシティ・ビルディングを実施するなど航行安全・環境保全対策を推進している。

また、我が国は日ASEAN統合基金（JAIF）の資金を活用して、同海峡における共同水路測量を実施し、2023年7月、測量結果をもとに同海峡の電子海図が更新・刊行された。

4 外航クルーズ・外航定期航路の取組

我が国のクルーズ人口は、2017年から2019年の間、3年連続で30万人を超え、着実に裾野が広がってきたが、2020年2月以降、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、我が国クルーズ船社は運航停止を余儀なくされた。同年9月に、関係業界団体は感染症対策予防ガイドラインを発表し、同年10月には、国内クルーズ運航を再開するとともに、国内での新型コロナウイルス感染症の感染拡大により得られた知見等をもとにガイドラインを8度にわたり改定した。2022年12月に、国際クルーズ運航が再開され、2023年5月には、新型コロナウイルス感染症の「感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律」上の5類感染症への移行等により、2023年の訪日クルーズ人口は35.6万人（新型コロナウイルス感染症拡大前の2019年実績比16.5%）まで回復した。2024年は関係業界団体、クルーズ船各社及び旅行各社とともに、クルーズ振興拡大に向けた取組を進めていくこととしており、同年12月には商船三井クルーズの新造船「MITSUI OCEAN FUJI」、2025年夏には郵船クルーズの「飛鳥Ⅲ」が就航するなどクルーズ市場の更なる活性化が期待される。

対外旅客定期航路については、2020年3月以降、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、運航停止を余儀なくされていたが、2022年10月の水際措置の見直し後、同年11月以降、パンスターライン（大阪－釜山航路）、JR九州高速船（福岡－釜山航路）、関釜フェリー（下関－釜山航路）、カメリアライン（福岡－釜山航路）が順次運航を再開した。



▲ クルーズ船「MITSUI OCEAN FUJI」



▲ JR九州高速船「QUEEN BEETLE」