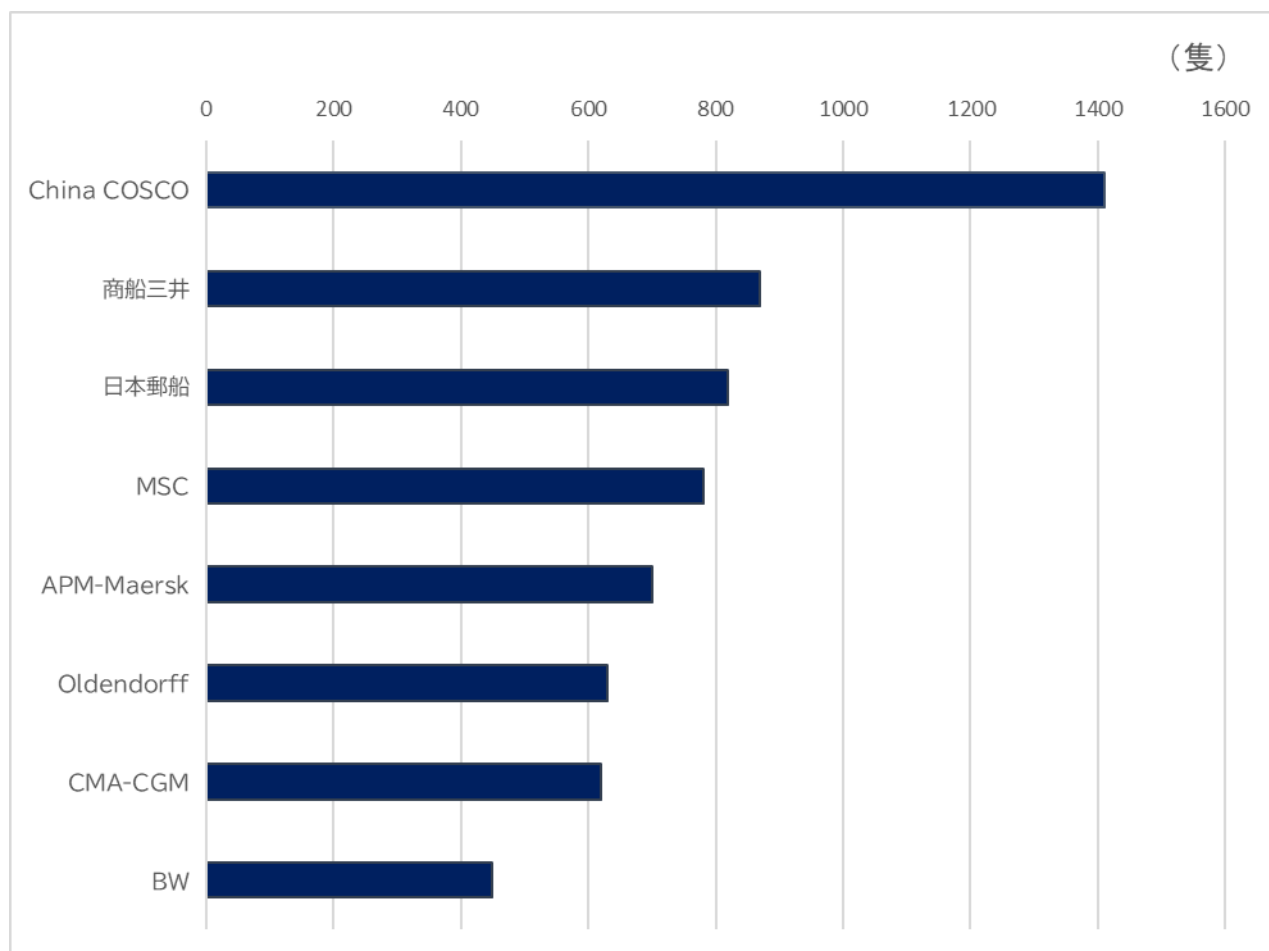


1 我が国外航海運の現状

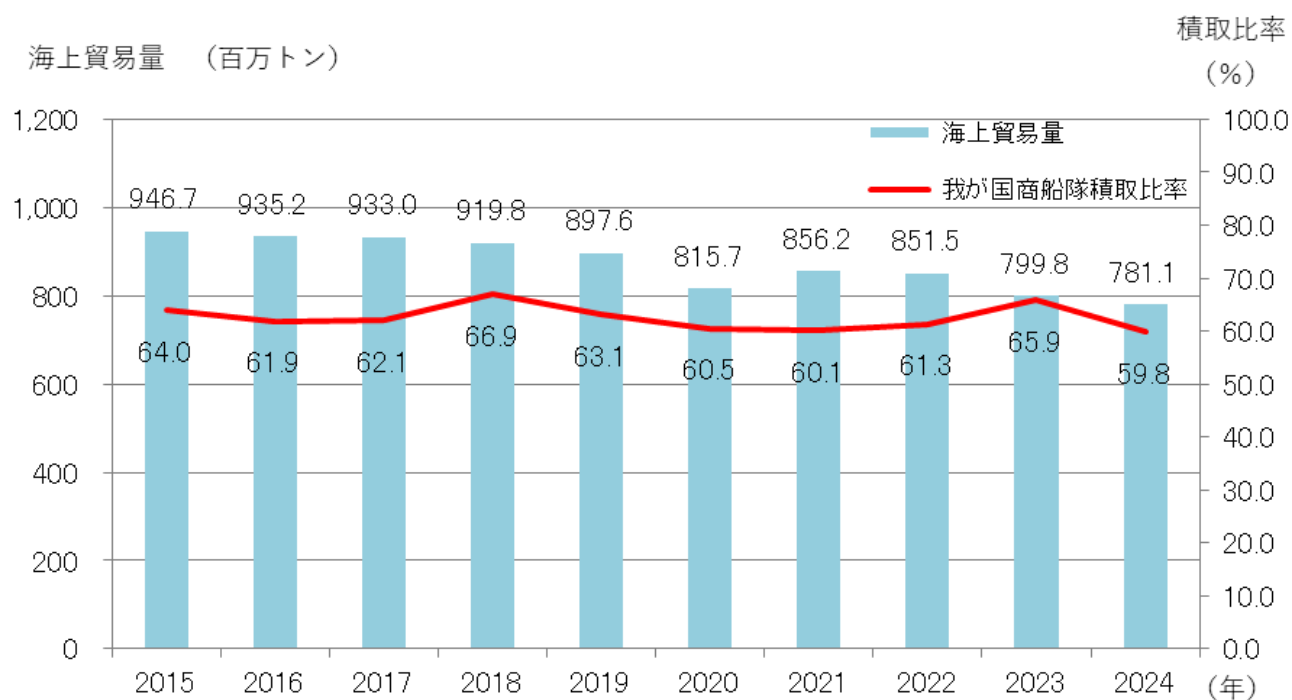
我が国では、貿易量（輸出入合計）の99.5%（2024年、トン数ベース）を海上輸送が占めており、この海上貿易量のうち59.8%の輸送を日本商船隊[※]が担っている。日本商船隊とは、我が国外航海運事業者が運航する2,000総トン以上の外航商船群をいい、①日本籍船（日本国民、日本の法令により設立された会社等が所有している船舶）、②外国籍船（外国企業（我が国外航海運事業者の海外子会社を含む。）から用船（チャーター）している船舶）で構成されている。中でも、日本籍船は、我が国の管轄権が公海にて排他的に及び、非常時に国民生活を維持するための物資輸送を担うという点において、我が国の経済安全保障の中核を担っている。外航海運では、主に、海運会社（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。



資料) MOL INVESTOR GUIDEBOOK 2024

図表1-1 世界主要海運会社の船隊規模



資料) 財務省「貿易統計」より国土交通省海事局作成

図表1-2 海上貿易量と日本商船隊の輸送比率

日本籍船 323隻 (14.2%)		外国籍船 1,954隻 (85.8%)			合計 2,277 隻
本邦海運会社 保有船 268隻 (11.8%)	国内船主 保有船 55隻 (2.4%)	本邦海運会社 仕組船 ※1 657隻 (28.9%)	国内船主 仕組船 ※2 728隻 (32.0%)	単純外国用船 ※3 569隻 (25.0%)	

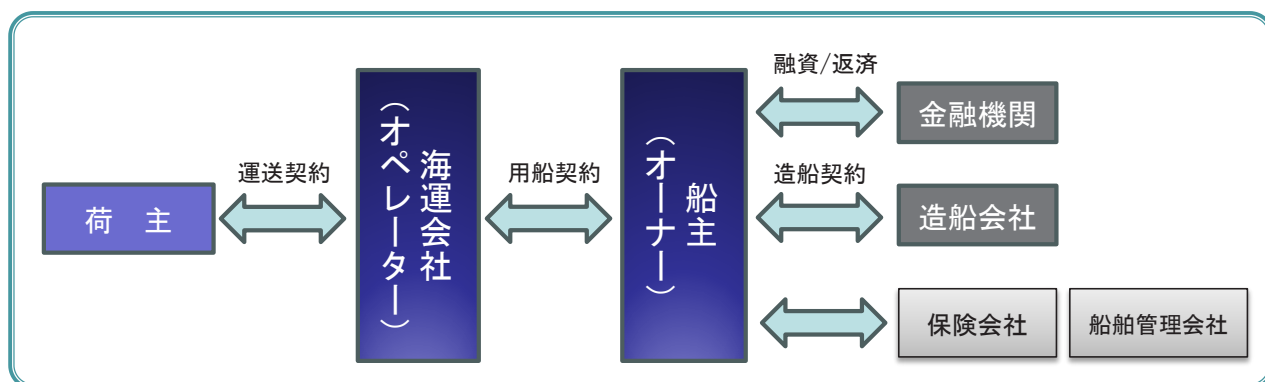
※1 本邦海運会社が、パナマなどの便宜置籍国の子会社に船舶を保有させ、そこから用船するもの。

※2 国内船主が、パナマなどの便宜置籍国の子会社に船舶を保有させ、本邦海運会社に用船するもの。

※3 本邦海運会社が外国船主等から用船するもの。

資料) 国土交通省海事局作成

図表1-3 日本商船隊の船舶内訳(2024年央)



図表1-4 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	0	非課税	有
ドイツ	41.65%	無 (川舟のみ有)	37.6	非課税	有
オランダ	100%	3年以内の再投資は 非課税	0.5	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	75.42%	無	0.1	非課税	有
シンガポール	100%	売却益非課税	25.3	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

資料) 日本海事センターの資料に基づき海事局作成

図表1-5 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、确实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を創設した。さらに、2017年には、準日本船舶の対象を国内船主の海外子会社が保有する外国籍船にまで拡充した。

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、我が国海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。2025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、2024年央において323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。

	第1次計画開始時	第1次計画 (2009年度～2013年度)					第2次計画 (2014年度～2017年度)					第3次計画 (2018年度～2022年度)					第4次計画 (2023年度～2027年度)	第1次計画開始時からの増減
		第1期 (2009)	第2期 (2010)	第3期 (2011)	第4期 (2012)	第5期 (2013)	第1期 (2014)	第2期 (2015)	第3期 (2016)	第4期 (2017)	第1期 (2018)	第2期 (2019)	第3期 (2020)	第4期 (2021)	第5期 (2022)	第1期 (2023)		
日本船舶 (隻)	77.4	95.4	118.9	131.8	143	167	181.6	201.1	216.2	241.3	254.9	260	253	262.6	297.6	303.6	226.2	
準日本船舶 (隻)	－	－	－	－	－	27	40	55	69	64	57	52	42	36	30	31	－	
合 計						194.0	221.6	256.1	285.2	305.3	311.9	312.0	295.0	298.6	327.6	334.6	－	
日本人船員 (人)	1,072	1,103	1,112	1,153	1,194	1,134	1,132	1,146	1,162	1,216	1,248	1,276	1,257	1,267	1,341	1,357	285	
日本人海技士 (人)	－	－	－	－	－	54	80	110	138	128	114	104	84	72	60	62	－	
合 計						1,188	1,212	1,256	1,300	1,344	1,362	1,380	1,341	1,339	1,401	1,419	－	

資料) 国土交通省海事局作成

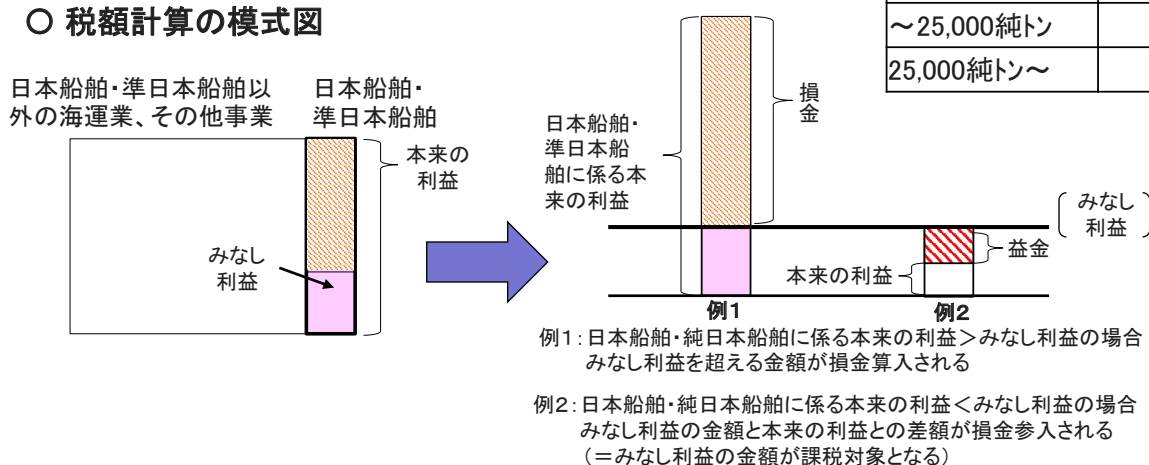
図表1-6 日本船舶・船員確保計画(2024年3月末時点)の状況

○ 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 【100純トン当たりみなし利益】
＝ 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

～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

資料) 国土交通省海事局作成

図表1-7 トン数標準税制に係る課税の計算方法

3. その他我が国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ものの、国内船主は、日本商船隊の約3割にあたる783隻の船舶を邦船社に提供しており、平時のみならず災害時も含め、我が国の経済活動を支える輸送を担う船舶の主要な調達先として、経済安全保障の観点から重要な存在である。また、国内船主は邦船社と共に環境対応船への継続的な投資を行っており、2050年カーボンニュートラルの実現への貢献が期待される。さらに、国内船主が調達する船舶の約7割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も波及し、地方の経済・雇用を支えるとともに、地方創生において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年度には「国際船舶制度」を創設し、国際船舶の海外への譲渡・貸渡について事前届出制・中止勧告制を導入するとともに、登録免許税及び固定資産税の軽減措置を講じている。

加えて、2021年度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、一定の安全・環境性能等を有した高品質な船舶を「特定船舶」として位置づけ、海運事業者等が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）を創設した。

本制度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ほか、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（登録免許税の税率0.2%（通常の国際船舶0.35%）、固定資産税の課税標準の1/36（通常の国際船舶1/18））が適用される。

2019年度には、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、本制度に基づき導入された先進船舶を特別償却の対象とする拡充を行った。

さらに、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制度）を創設した。本制度により認定された計画に基づき、海事産業強化法に定める事業基盤強化計画の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ペが運航する場合に**12%**、外国オペが運航する場合に**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。

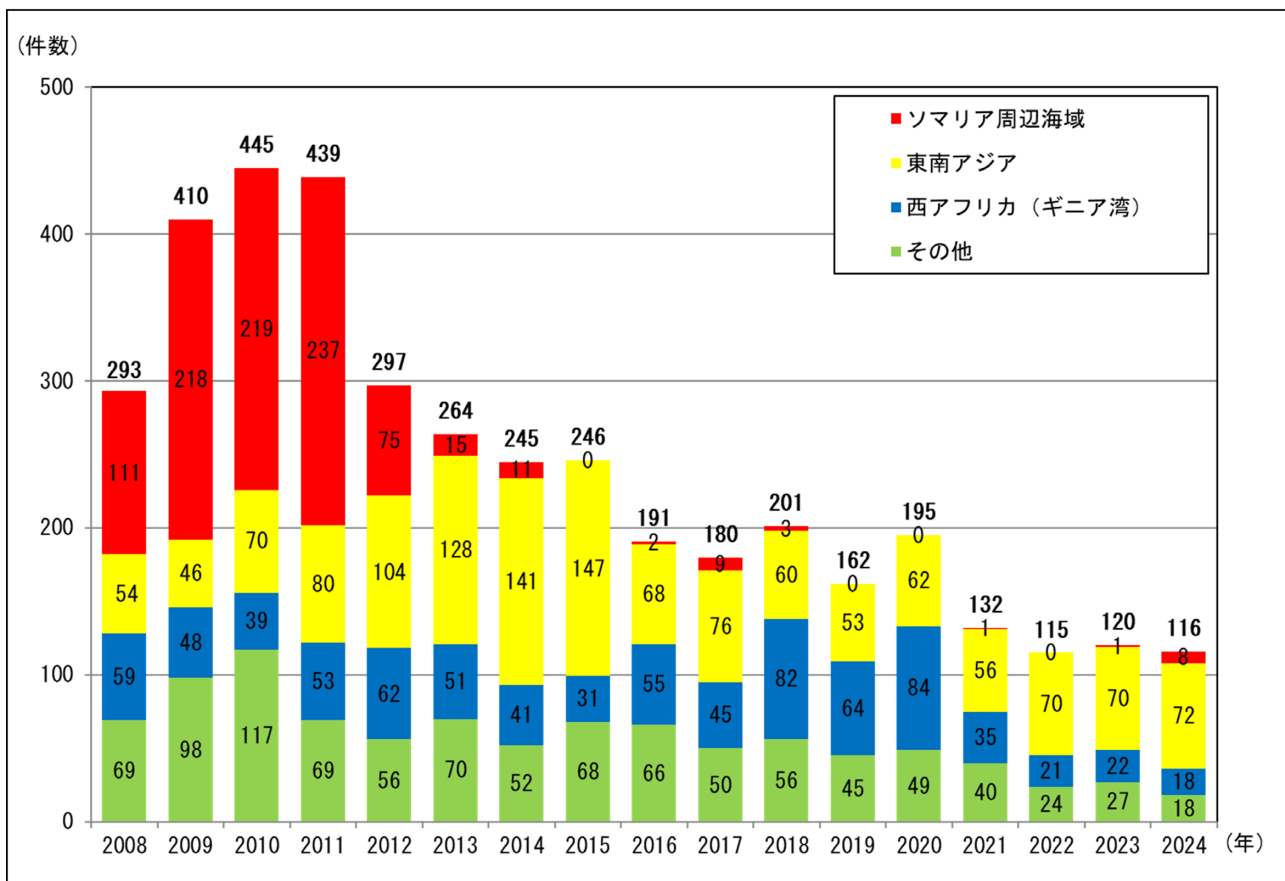
図表1-8 外航海運への税制特例措置(2025年4月1日時点)

3 航行の安全確保に向けた取組

1. 海賊対策等

1 世界における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、2024年の海賊・武装強盗 (海賊等) 事案の発生件数は、世界全体で116件であった。このうち、海賊等により乗っ取られた事案が100件 (うち海賊等に運航を支配された事案が6件)、海賊等に襲撃されたが乗っ取られなかった事案が16件 (うち海賊等に銃撃された事案が3件) であった。また、海賊等により拘束された船員は138名 (うち誘拐された船員が12名)、海賊等の襲撃により負傷した船員は1名であった。



資料) 国際商業会議所・国際海事局 (IMB) 報告を基に国土交通省海事局にて作成

図表1-9 世界における海賊等事案の発生件数の推移

2 日本関係船舶における海賊等事案の発生状況

2024年の1年間に国土交通省に報告された、日本関係船舶（日本籍船及び日本の船会社が運航する外国籍船）における海賊等事案は4件（前年7件）であり、すべて東南アジアで発生した。これら4件すべてで船舶への乗り込みが確認され、このうち2件では船用品等が盗まれる被害が発生した。一方、残りの2件については、船員が警報を鳴らしたことにより、被害の発生を未然に防止することができた。

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の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（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



▲ 船舶の護衛活動を行う護衛艦

資料) 防衛省

く海賊対処行動を行っている。また、2013年からは、「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による乗船警備を可能とする措置を講じており、2022年12月には、同法施行令の改正を行い、乗船警備が可能な対象船舶を拡大した。今後も引き続き、同法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、ソマリア沖・アデン湾を航行する日本関係船舶のみならず、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。2025年3月31日現在で計877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）であり、2024年の1年間における護衛回数は2回、護衛対象船舶数は3隻であった。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、日本船舶警備特措法に基づき、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実施させようとする場合にあっては、特定警備計画の認定等、所要の手続きを行っている。

【民間武装警備員による乗船警備が可能な海域】



【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
- ・ 満載状態の最大速力が18ノット未満



図表1-10 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とを受け、2024年4月に開催されたG7交通大臣会合において、商船への攻撃に対する非難を行うとともに、「拿捕」された船舶及び乗組員の即時解放を要求した。加えて、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交通大臣宣言を発出した。また、国連安全保障理事会や国際海事機関（IMO）海上安全委員会等においても、ホーシー派の攻撃に対して断固とした非難等が行われた。こうした中、2025年1月、「拿捕」された船舶の乗組員が解放された。

2. マラッカ・シンガポール海峡の航行安全確保

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。

4 外航クルーズ・外航定期航路の取組

2024年における日本人のクルーズ人口（日本人のクルーズ船の乗客数）は前年比約14%増の22.4万人で、このうち、国内クルーズ乗客数は対前年比約15%増の6.1万人、外航クルーズ乗客数は対前年比約14%増の16.4万人であった。同年12月には商船三井クルーズの新造船「MITSUI OCEAN FUJI」が就航、2025年7月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なか、同年2月より、「日本のクルーズ市場の持続的発展に向けた有識者検討会」を立ち上げ、今後の日本のクルーズ産業発展に向けた方策について、学識経験者・関係団体等による検討を実施した。同年6月にはクルーズ市場の現状・課題とともに、2030年までに日本人のクルーズ人口を100万人とする目標などを提示した。

外航定期航路については、コロナ禍以降運航停止していたサンスターライン（対馬－釜山）及びスターライン（対馬－釜山）が2024年4月に運航を再開したほか、同



▲ 郵船クルーズ「飛鳥Ⅲ」

年8月にはDUWON商船（境港－東海）、
2025年3月には大亜高速海運（対馬－釜
山）、同年6月には日中国際フェリーが運航
を開始した。一方で、同年2月にはJR九州
高速船（博多－釜山）が事業を廃止した。



▲ 商船三井クルーズ「MITSUI OCEAN FUJI」