

第一回検討会資料

令和8年7月21日

国土交通省

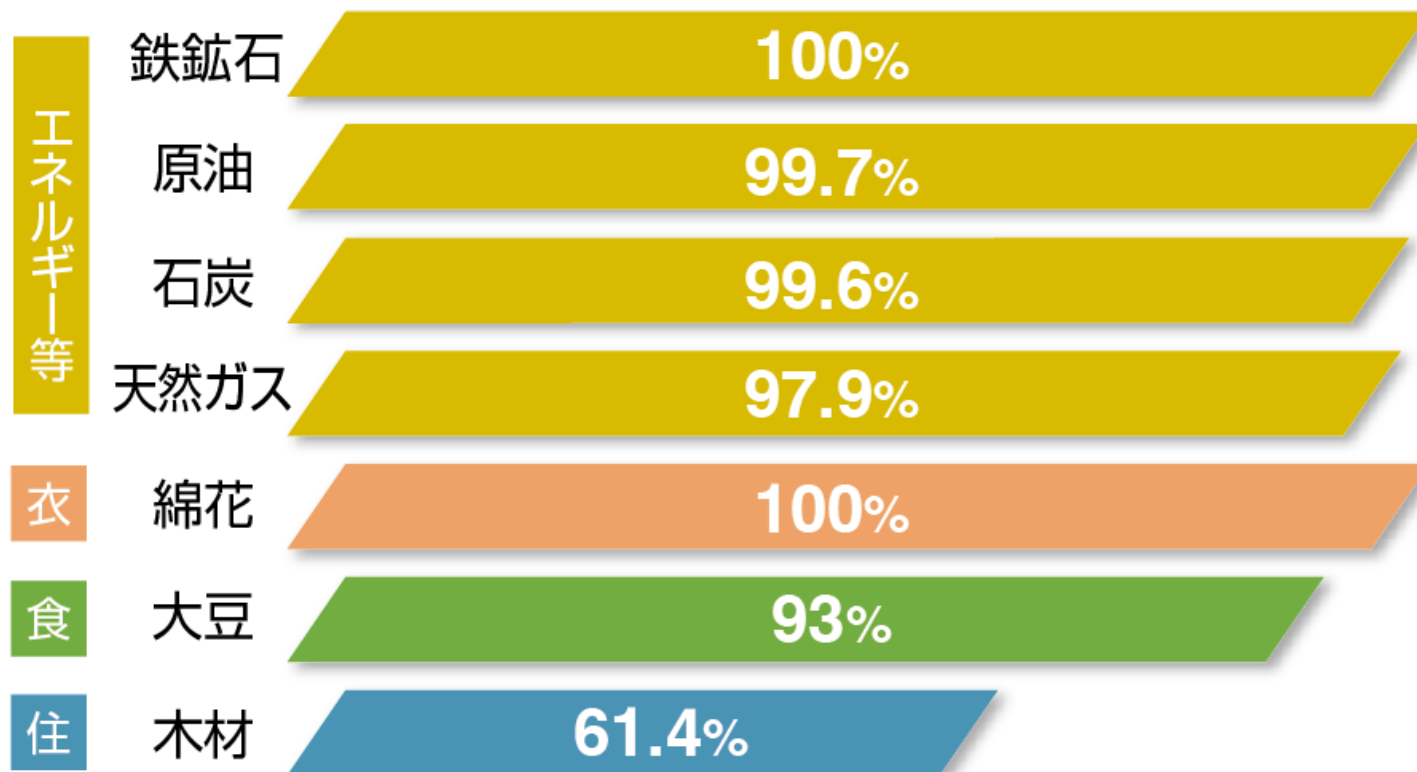
海事局外航課

● 外航海運を巡る状況	2
● 船籍について	14
● 船主について	22
● 船員について	27
● 外航海運税制について	36
● トン数標準税制	38
● 固定資産税・登録免許税	44
● とん税・特別とん税	50

外航海運を巡る状況

- 四面を海に囲まれている我が国は、天然資源に乏しく、原材料、エネルギー資源等のほとんどを海外からの輸入に依存している。

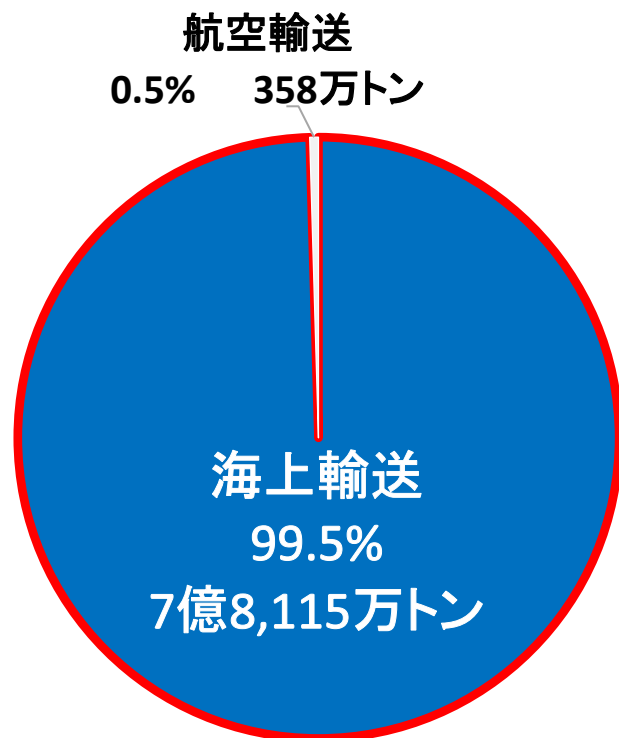
我が国の輸入依存度の状況



- 我が国貿易量の99.5%（トン数ベース）を海上輸送が占めており、海運は我が国貿易に不可欠な輸送手段となっている。

国際貨物輸送

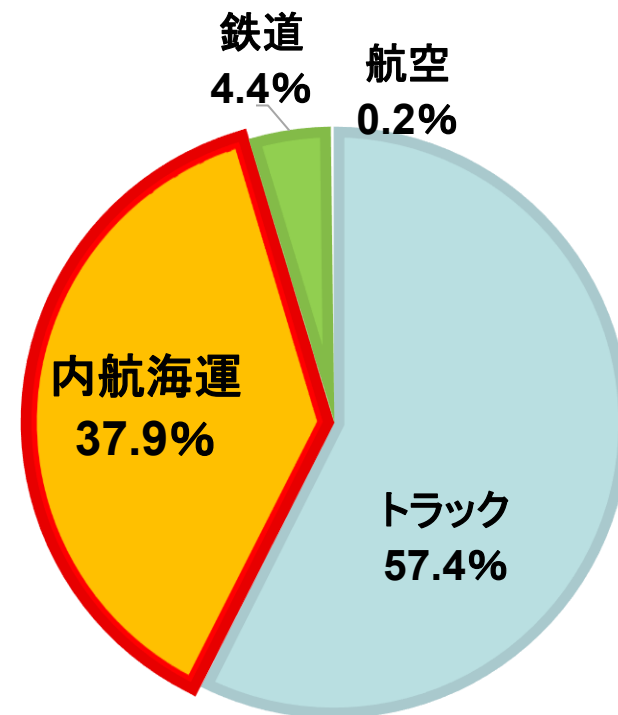
（2024年、トン数ベース）



出典：財務省貿易統計、海事局調べ

国内貨物輸送

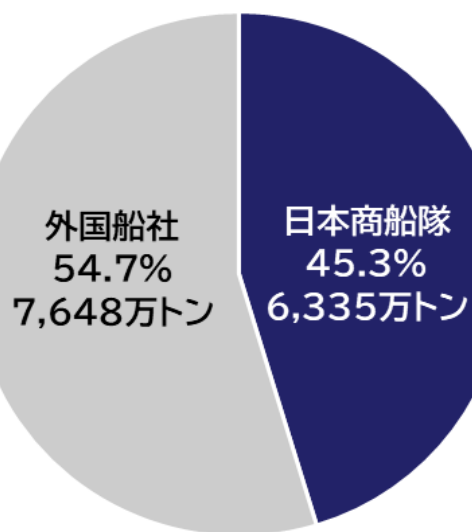
（2024年度、トンキロベース）



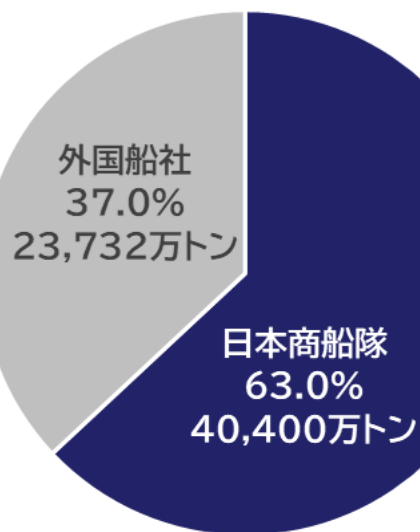
出典：「自動車輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より海事局作成

- 日本の輸出入貨物の約59.8%を日本商船隊（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）が輸送しており、我が国経済安全保障に重要な役割を果たしている。

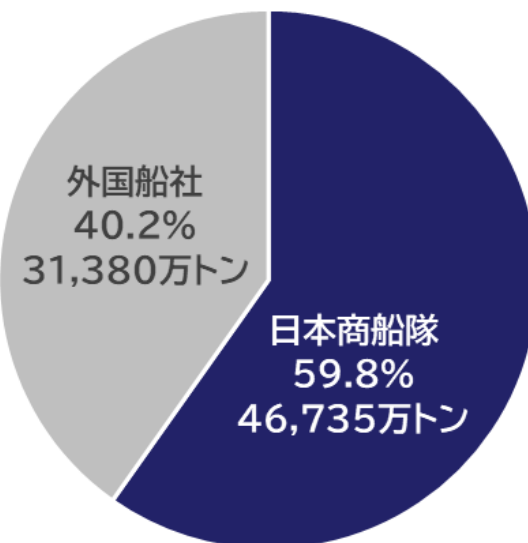
輸 出



輸 入

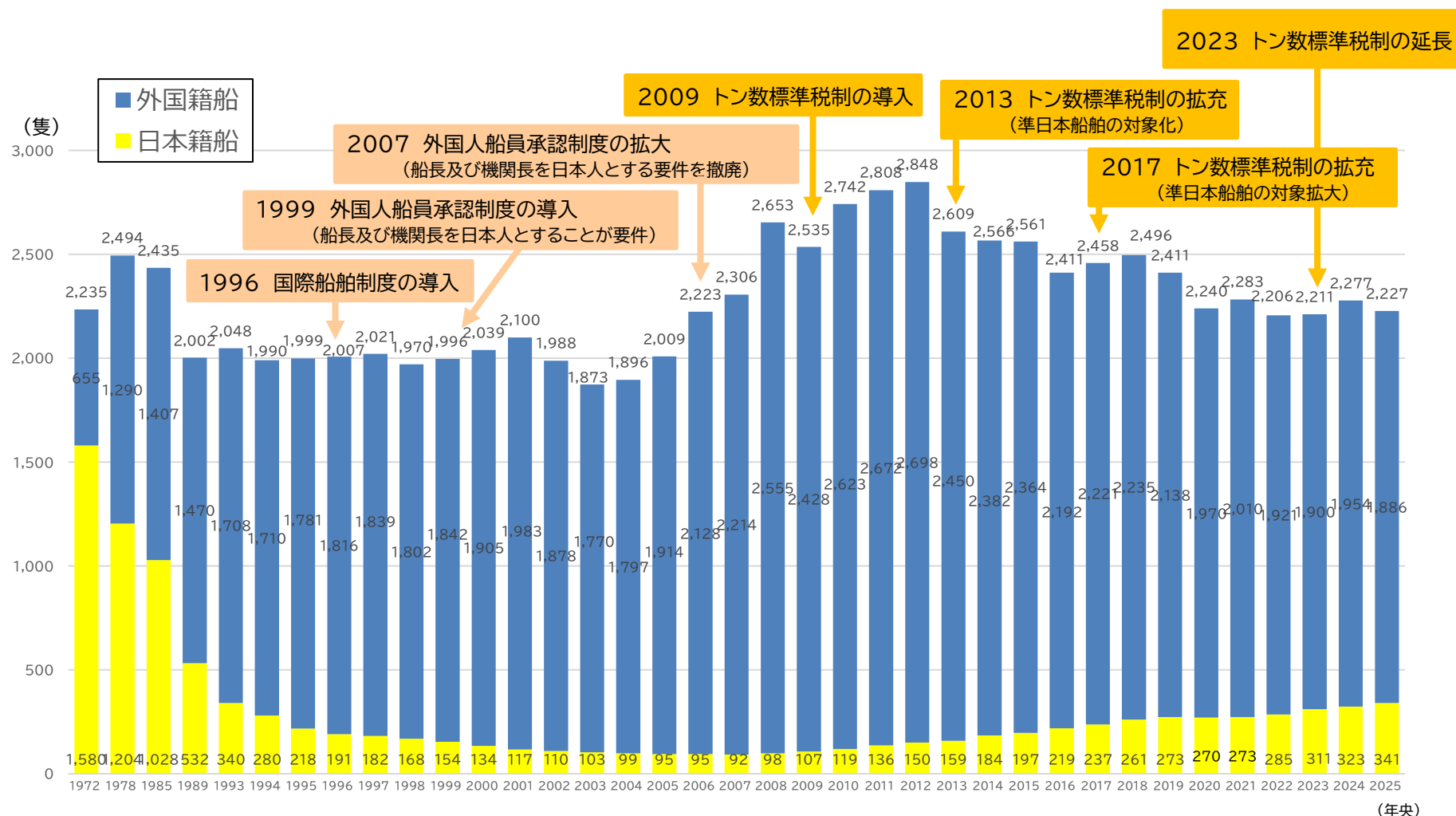


輸 出 入



出典：海事局調べ、2024年（暦年）実績

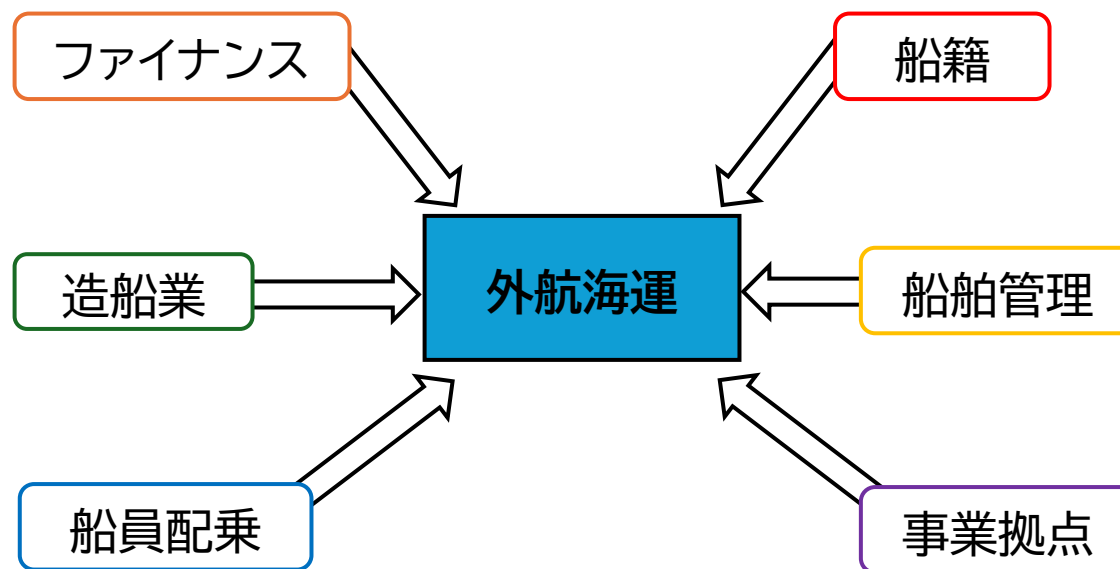
- 近年においては、リーマンショック前に建造した不採算船の整理等により、日本商船隊の船隊規模は縮小傾向にあるが、トン数標準税制等の税制特例措置により、日本籍船は着実に増加している。



出典：海事局調べ

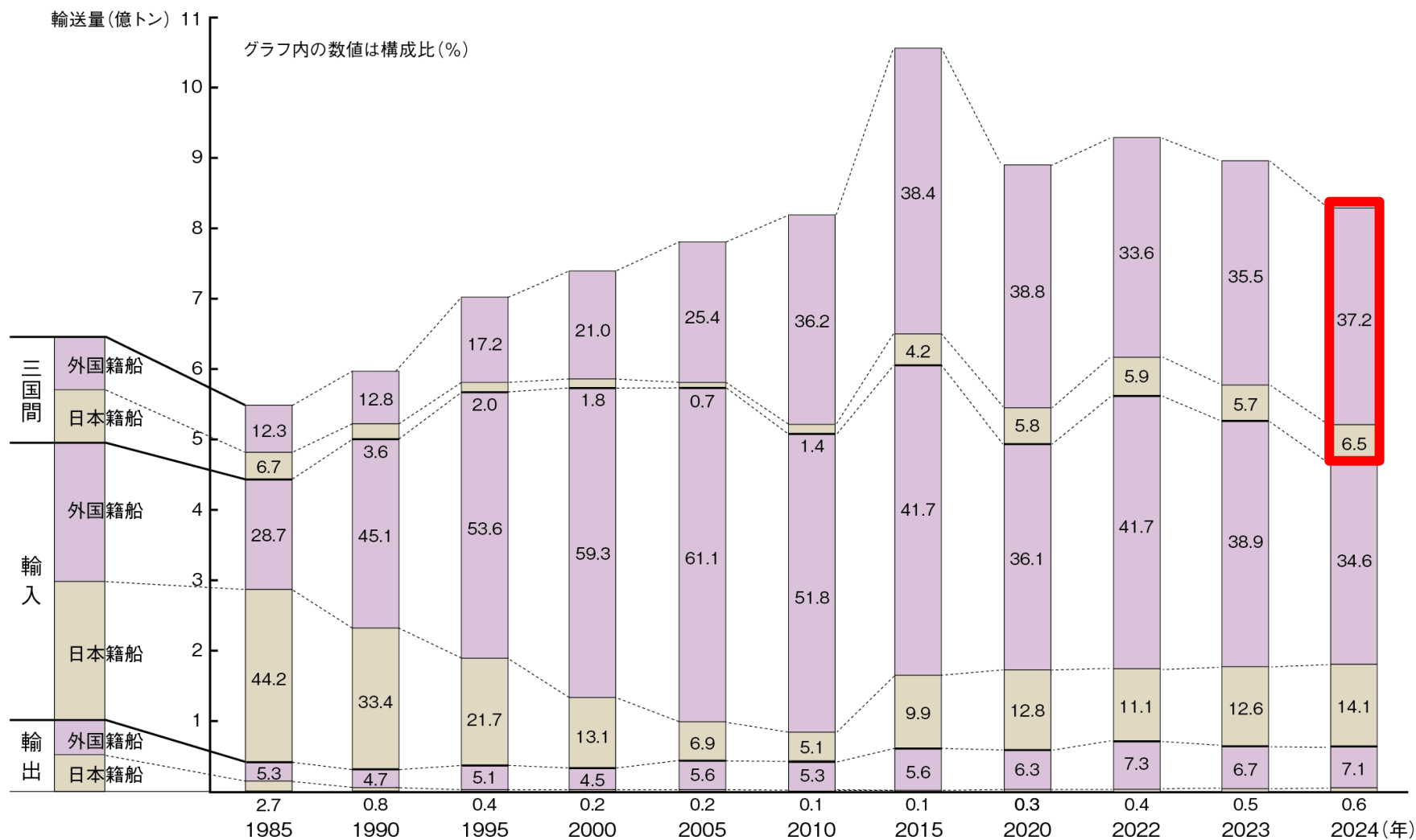
- 外航海運は、海運自由の原則に基づき、その自由化政策が推進された結果、他産業に比べ、高度の自由化が実現した世界単一市場となっている。更に、提供されるサービスが「輸送」という単一の商品で均一的であり、サービス供給手段である船舶が高い移動性を有すことから、長期的に見れば、サービス供給に関し地理的制約を受けず、世界中どこでも仕様変更なしに供給できることなどにより、個別市場への参入・撤退が容易であり、激しい国際競争が行われている。
- 外航海運事業者においては、国際的な競争力を確保するため、船籍の選択など、経済的な合理性に基づく判断を行っている。

＜外航海運のビジネスを左右する「選択」要素＞



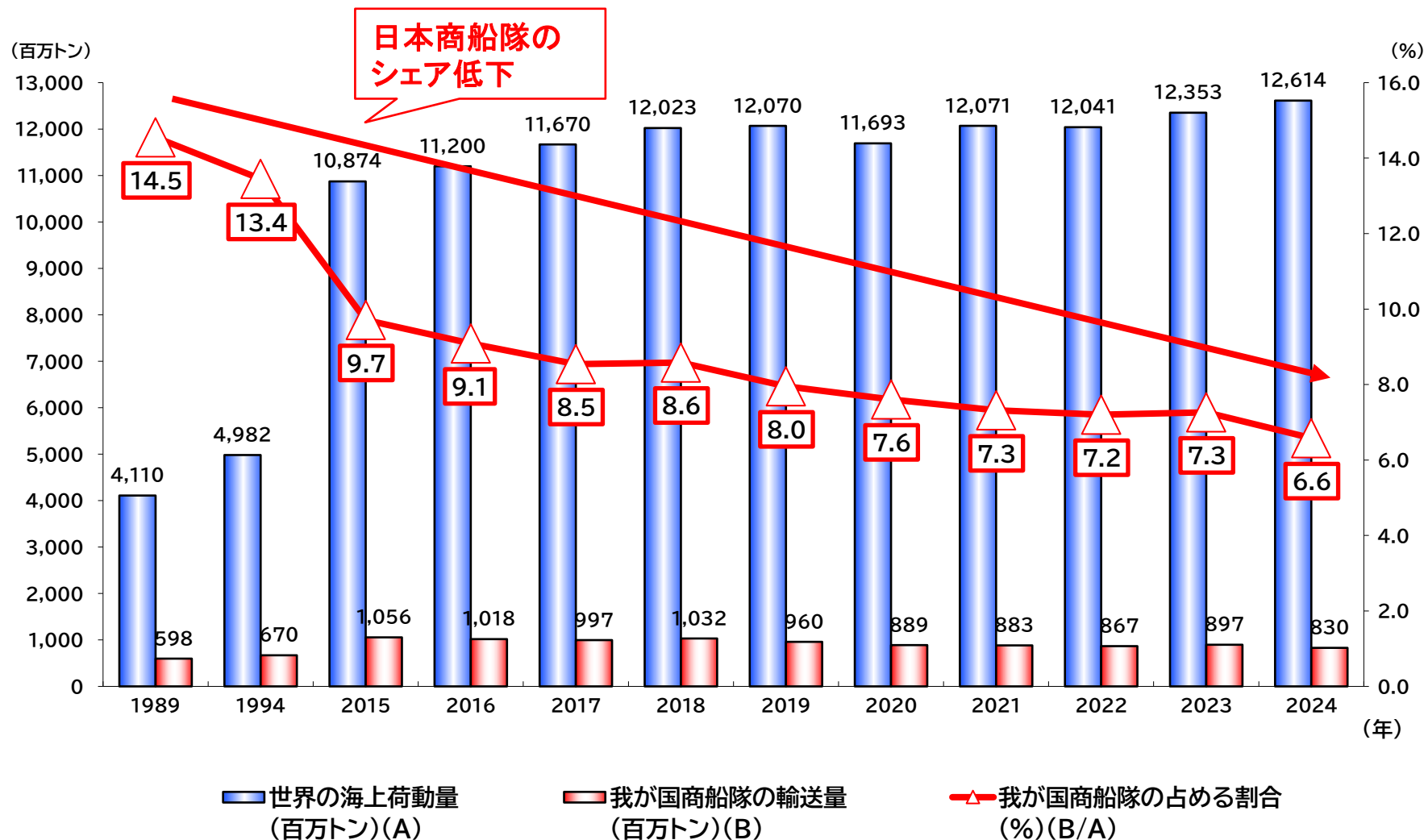
出典：日本船主協会 作成資料より

- 日本商船隊の輸送量の内訳としては、三国間輸送の割合が近年40%前後で推移している。

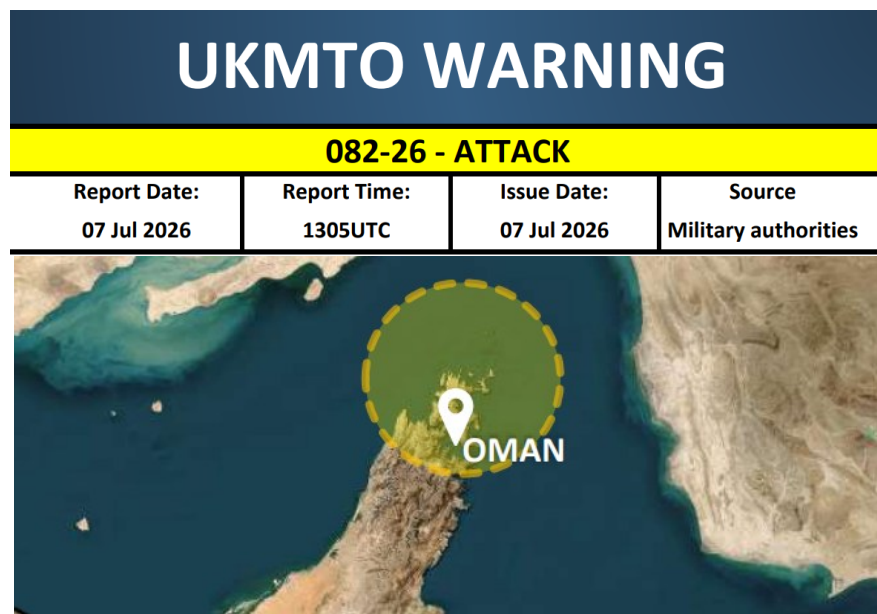


世界の海上荷動量及び日本商船隊の輸送の推移

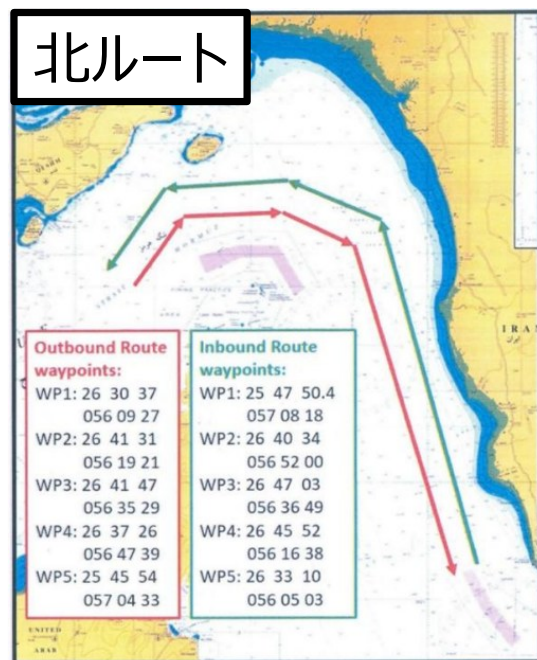
- 世界の海上荷動量が拡大傾向にある一方、日本商船隊の輸送量は横ばい～微減で推移しており、シェアは減少傾向。



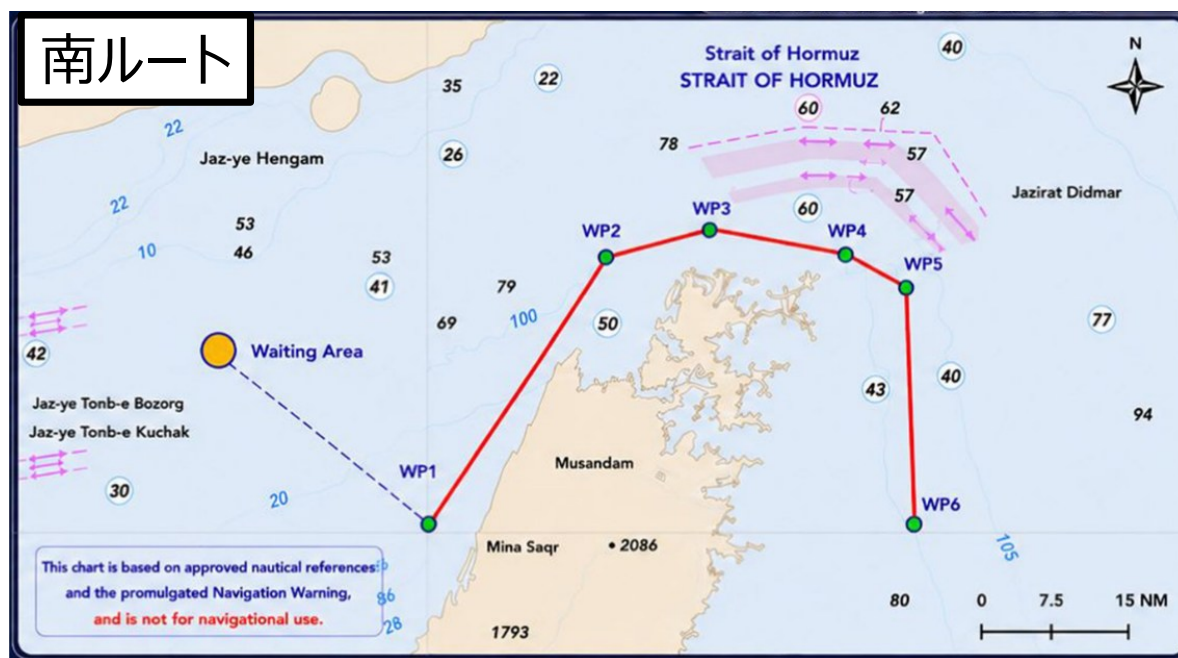
- 2月28日、イスラエル・米国が対イラン軍事作戦を開始。イランはイスラエル及び周辺国にミサイル・ドローン攻撃を開始。その影響により、**ホルムズ海峡における民間船舶の航行が制限**された。
- 当初、日本関係船舶45隻が留めおかれていたが、**現在もなお4隻が留めおかれている**状況。
- 直近の状況としては、**6月18日に米国とイランとの間で軍事作戦の終結を含む覚書が発効**したが、7月7日以降、**ホルムズ海峡通過中の商船が損傷する事案が複数発生**しており、これを契機に米国とイランとの間で攻撃の応酬が行われた。
- **7月のIMO理事会**にて、国際海峡を含む海上航路における航行の自由の確保、差別的措置の撤廃、国際法の遵守を求める決議を採択。**ホルムズ海峡の通航は、国際法に従い、いかなる通航料も手数料も課されないままであることを再確認**。



- **北側ルート（イラン領海）**：イランは、海域の管轄権と統制を主張しており、ペルシャ湾海峡庁（PGSA）を通して航海ごとの審査及び通行許可の取得を求めている。しかしながら、これに従うことは **米財務省外国資産管理局（OFAC）による制裁リスクがあるとされる。**
- **南側ルート（オマーン領海）**：米軍主導による多国籍の統合海事情報センター（JMIC）は、ホルムズ海峡が通行可能となったことを発表。しかしながら、**商船が損傷する事案が発生しており、安全面のリスクがある。**
- **国際海事機関（IMO）**：ペルシャ湾内で足止めされた船員・船舶の避難支援計画を主導したが、**商船が損傷する事案の発生を受け、安全確保が困難として停止中。**



出典：ペルシャ湾海峡庁



出典：オマーン海上保安センター

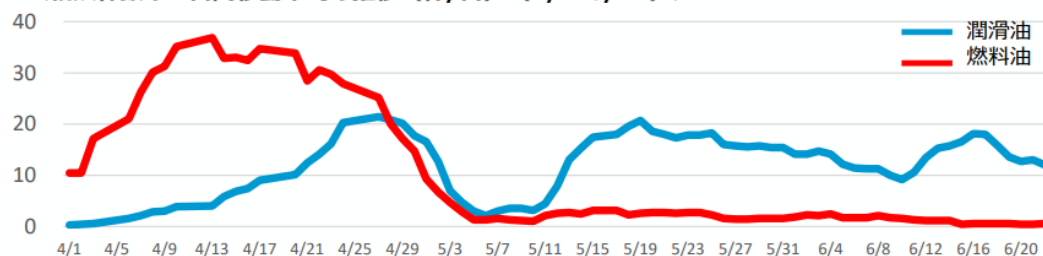
- 2月28日のホルムズ海峡をめぐる事案が発生して以降、供給不安を抱く流通事業者・需要家が大量発注したことで、石油関連製品に関し、一部で供給に偏りが発生した。
- その影響は、交通分野（燃料、潤滑油等）、建設分野（塗料・シンナー等）をはじめ、医療分野（医療用手袋等）、製造分野（包装フィルム・ビニール類、接着剤等）にも及んだ。

<直近1週間※1の相談件数>

燃料油	4(3)
潤滑油	84(116)

※1：6/16-6/22（6/9-15）

<相談件数の7日間移動平均の推移（件/日）（4/1-6/22）>



<直近1週間※1の相談件数※2>

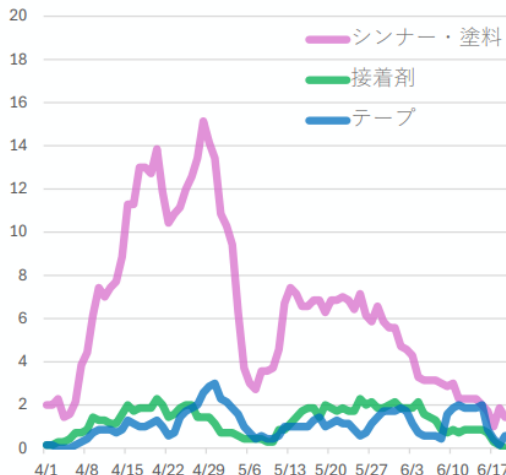
シンナー・塗料	10(14)
包装フィルム・ビニール類	6(3)
接着剤	0(6)
ボトル等の容器	4(9)
テープ	3(11)

※1：6/16-22（6/9-15）

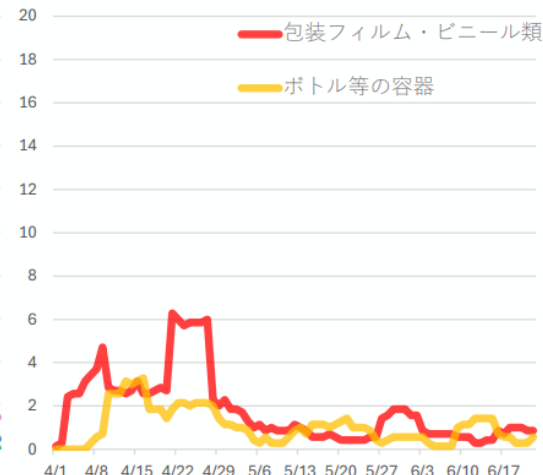
※2：本件数は、相談内容に関連キーワードが含まれるかをExcel関数により判定し、該当する場合に1件として集計したもの。
キーワード検索による集計であるため、実際の相談内容とは一部ずれが生じる可能性がある。

<相談件数の7日間移動平均の推移（件/日）（4/1-6/22）>

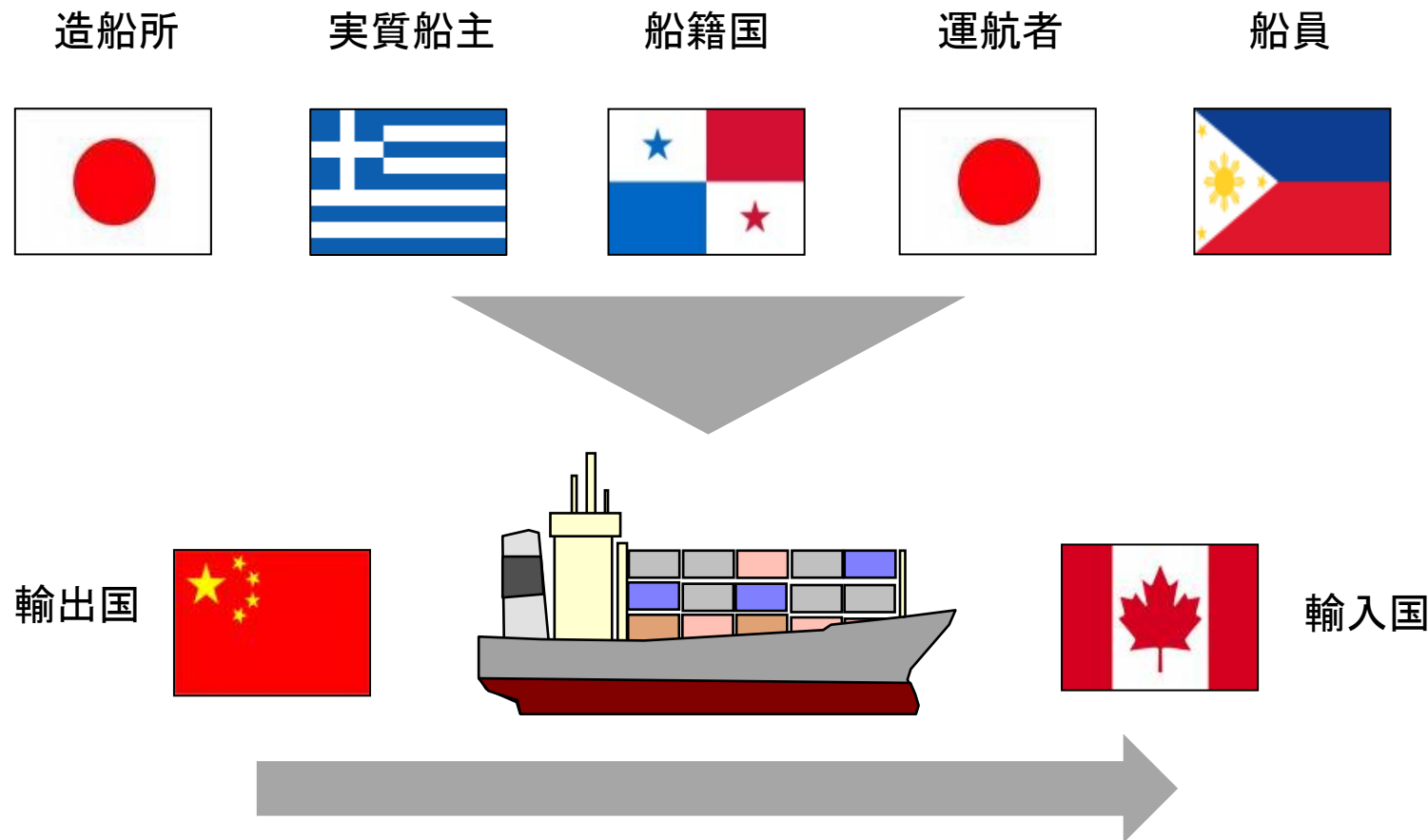
【シンナー・塗料、接着剤、テープ】



【包装フィルム・ビニール類、ボトル等の容器】



➤ 外航海運では、1 隻の船舶に、様々な国が関係している。



船籍について

- 日本籍船は、旗国主義に基づき、旗国たる我が国政府の管轄権行使及び保護の対象となる。
- 日本籍船の要件は、船舶法により、日本国民又は一定の役員が日本人で占められる日本法人により所有される船舶と定められており、船舶運用の意志決定が日本国民主導でなされるようになっている。

○船舶法（抜粋）

第一条 左ノ船舶ヲ以テ日本船舶トス

- 一 日本ノ官庁又ハ公署ノ所有ニ属スル船舶
- 二 日本国民ノ所有ニ属スル船舶
- 三 日本ノ法令ニ依リ設立シタル会社ニシテ其代表者ノ全員及ビ業務ヲ執行スル役員ノ三分ノ二以上ガ日本国民ナルモノノ所有ニ属スル船舶
- 四 前号ニ掲ゲタル法人以外ノ法人ニシテ日本ノ法令ニ依リ設立シ其代表者ノ全員ガ日本国民ナルモノノ所有ニ属スル船舶

第二条（略）

第三条 日本船舶ニ非サレハ不開港場ニ寄港シ又ハ日本各港ノ間ニ於テ物品又ハ旅客ノ運送ヲ為スコトヲ得ス但法律若クハ条約ニ別段ノ定アルトキ、海難若クハ捕獲ヲ避ケントスルトキ又ハ国土交通大臣ノ特許ヲ得タルトキハ此限ニ在ラス

- 日本籍船については様々な日本法令が適用されるが、追加の手続きやコスト増につながっているとしてその改善を求める要望がなされており、現在、検討を行っているところ。

項目	現在の検討状況等
1. 承認船員制度に関する改善	・引き続き、関係者の詳細な意向を聴取。 ・機関承認校の拡大に向けた取組を推進中（現在12校。今年度、インド3校の新規承認を検討。）
2. 日本籍への転籍に伴う測度の改善	・転籍前の旗国により算定されたトン数を活用することを可能とした。
3. 日本籍船へ搭載する舶用品に係る改善	・現状、個別ケースに応じて日本舶用品検定協会認定品以外の搭載を認める柔軟な運用をしているものの、要望を踏まえ、更なる改善について検討中。
4. 民間武装警備員に係る制度改善	・特定警備計画の認定手続き等の簡略化に向けて、海上保安庁も交えながら検討中。
5. 各証書類等の手続きの電子化・英語化に係る改善	・現在海事局が取り組んでいる海事行政DX等の取組の中で対応可能となる見込み。
6. 日本籍船関連相談先・緊急時対応に係る改善	・引き続き、緊急連絡先等の関係者への周知、普及等が必要。
7. 日本籍船特有の税負担軽減	・次期税制改正要望に向け検討中。
8. 船舶無線検査・救命無線設備検査に関する改善	・業界の詳細なニーズを聴取した結果として、船舶安全法上の無線の整備資格要件の緩和・明確化等を検討中。

- 便宜置籍とは、何らかの政治的、または経済的な理由で、船舶の所有者が自己の国籍と異なる国の船籍を選択すること。
- 便宜置籍船は、1947年には世界全体の船舶の総トン数の2%に過ぎなかったが、20世紀末には50%を超えるに至った。
- その要因としては、船員雇用の自由、納税額の最小化、船籍国による管理の程度などであり、これらは船舶の運航に必要なコスト低減に直結することから、船主にとって、船籍国の選択は、熾烈な国際競争に対応するための重要な選択。

(出典：「船舶と旗国の関係の希薄化と旗国の役割に関する一考察」(河野真理子著))

Rochdale 報告書による定義 (1970、英)

- ① 便宜船籍国は、外国人に船舶の所有・支配を許容
- ② 登録は簡単で、世界各地で手続きできる
- ③ 課税は無いが低く、登録料や年間手数料が課されるのみ
- ④ 船籍国は小国で、その収入は外貨として貴重
- ⑤ 外国人船員の雇用は自由
- ⑥ 船籍国は、国際基準を実施させるだけの力も行政組織も能力もなく、また、海運企業をコントロールする意欲もない

1. The country of registry allows ownership and/or control of its merchant vessels by non-citizens;
2. Access to the registry is easy. A ship may usually be registered at a consul's office abroad. Equally important, transfer from the registry at the owner's option is not restricted;
3. Taxes on the income from the ships are not levied locally or are low. A registry fee and an annual fee, based on tonnage, are normally the only charges made. A guarantee or acceptable understanding regarding future freedom from taxation may also be given;
4. The country of registry is a small power with no national requirement under any foreseeable circumstances for all the shipping registered (but receipts from very small charges on a large tonnage may produce a substantial effect on its national income and balance of payments);
5. Manning of ships by non-nationals is freely permitted; and
6. The country of registry has neither the power nor the administrative machinery effectively to impose any government or international regulations; nor has the country the wish or the power to control the companies themselves.

"Committee of Inquiry into Shipping-Report-Chairman, Lord Rochdale", London, May 1970, page 51.

- チャーター・インとは、A国で所有権などを登録した船舶が、B国においてB国の船籍を得るための登録を行うことを容認する制度。船舶の所有権などの登録と切り離した形で自国籍船を増やすための方策。反対に、A国がこれを許容する場合はチャーター・アウトと呼ばれる。
- チャーター・インは、第二次世界大戦後、自国船舶の多くを失ったドイツが、自国籍船を増やすための方策として、ドイツ国民が裸用船する船舶を対象として導入。1990年代以降、オランダやイギリスにおいても導入された。また、パナマやリベリアではチャーター・アウトを認めている。
- チャーター・インでは、船舶の所有に基づく船籍国としての役割よりも、裸用船契約によって自国を運航の根拠とする船舶を対象に船籍国として関わることを重視している。

各国のチャーター・イン制度の概要

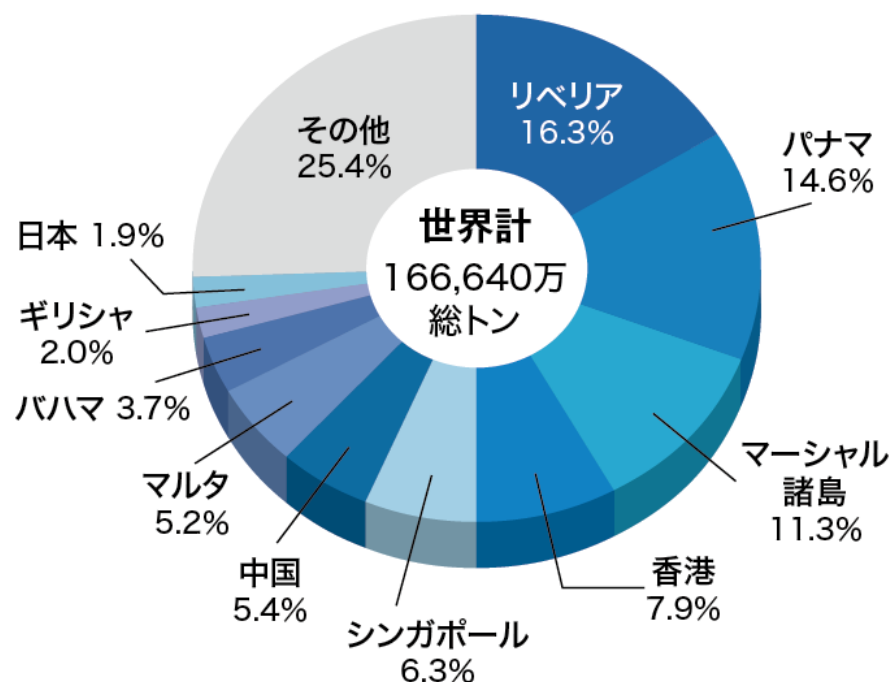
	ドイツ	オランダ	英国	パナマ
導入年	1951年	1992年	1995年	1973年
要件	- オペレーターがドイツに居所を有する又はドイツにおいてビジネスを実施 1年以上の用船期間 - ドイツ国内法に基づく船員配乗 - 船主が国籍変更を認めていること - ドイツ国旗掲揚が船舶登録国の法令違反にならないこと	- 用船者がEU国民であること 1年以上の用船期間 - 用船者がオランダにおいて海運業を実施（支店があれば可） - 船主が同意すること - オランダ国旗掲揚が船舶登録国の法令違反にならないこと	- 用船者が英国籍船を所有する資格を有すること - 船舶が英国と十分な関連性を持っていること	2年以下の用船期間 - 船舶登録国政府が認めること
備考	チャーター・アウト制度あり	チャーター・アウト制度なし	チャーター・アウト制度なし	チャーター・アウト制度あり

出典：「船舶と旗国の関係の希薄化と旗国の役割に関する一考察」（河野真理子著）

「外国籍船に自国国旗を掲揚させる制度に関する実態調査報告書」（平成18年6月）財団法人 日本海運振興会

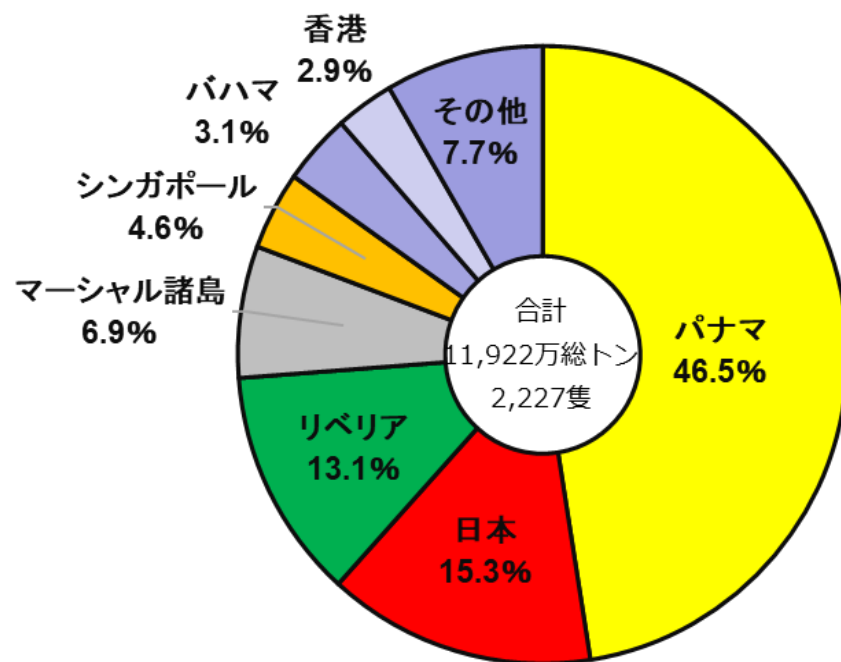
- 日本籍船は、日本の管轄権下にあるため、非常時等において、日本政府による日本籍船に対する公権力の行使が可能である等、日本政府が国家としての対応措置を執ることができる。
- 実態としては、パナマやリベリアなどの便宜置籍国に船籍を置いている船が多く、我が国外航海運事業者においてもパナマ等の便宜置籍国に船籍を置いている船が多い。

船舶登録国別 船腹量



注：2024年末時点、トン数ベース
出典：日本の海運 SHIPPING NOW 2025-2026

日本商船隊の船籍構成



注：2025年6月末時点、隻数ベース
出典：海事局調べ

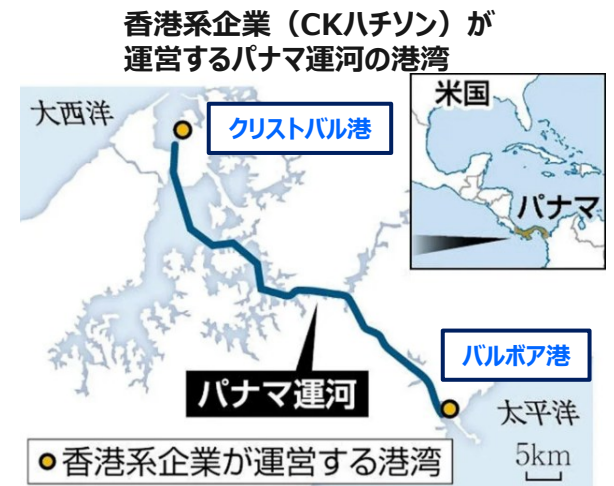
《船籍》パナマなど便宜置籍船に係る地政学的リスク

- 近年の国際情勢や、一部国・地域における政情不安等に伴い、地政学的リスクが顕在化。
- 便宜置籍船については、我が国が関与しない第三国間における対立であったとしても、便宜置籍国が関わる対立であれば、これに巻き込まれるリスクがある。

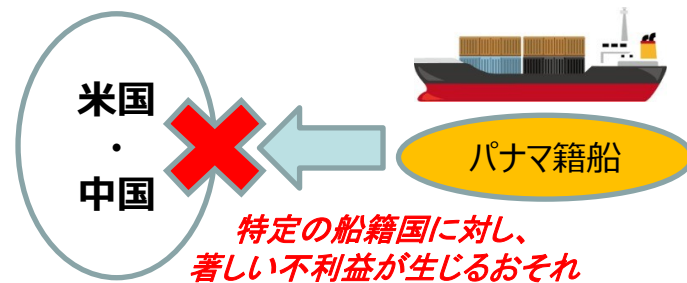
- パナマのノリエガ将軍が米国と対立した1989年11月、米国政府は、「**1990年2月以降のパナマ籍船の米国寄港を禁止**」する意向を発表。（寄港禁止措置発動前（1989年12月）に取り下げ）

➡ 米国から日本への穀物輸入停止など**経済安全保障上の危機発生**

- 2025年1月、トランプ大統領が就任演説にて、「パナマ運河の管理権を渡すべきではなかった。米国が運河の管理権を再び持つべき」と主張。これに対し、中国政府内の香港監督機関より、「パナマ運河の管理はパナマ政府の主権に基づくものであり、米国の介入は不当」と批判する論説を発表。
- 2025年3月、入港禁止措置など強力な権限を有する米連邦海事委員会（FMC）は、米国貿易に不利な規制や政策、慣行を特定するため、海上輸送のボトルネック（チョークポイント）や便宜置籍船の制度・運用状況の調査開始。
- 2026年1月、パナマ最高裁より、CKハチソンによる港湾運営を「**違憲**」と判決。対中影響排除の観点から一部中南米諸国との連名の下、**米國務省のサイトにおいて本判決を賛同表明**。一方、中国政府は、中国企業の権利を守るためにあらゆる措置をとると反発。
- 2026年7月、ディベラFMC委員長の声明(web)にて、パナマ籍船に対する中国の継続的なPSC検査を巡り、「FMCが管轄する法律により、外国政府の規制や慣行が米国の対外貿易における海運に不利な状況をもたらしているかの調査権限が付与されていること」を指摘し、米国貿易に従事する中国支配の海運会社に影響を及ぼすものを含め、是正措置の可能性も示唆。



【出典】米資産運用会社ブラックロック、パナマ運河の港湾事業を香港企業から買収…「純粋に商業的なもの」（読売新聞オンライン・2025年3月5日）をもとに加工・加筆して作成



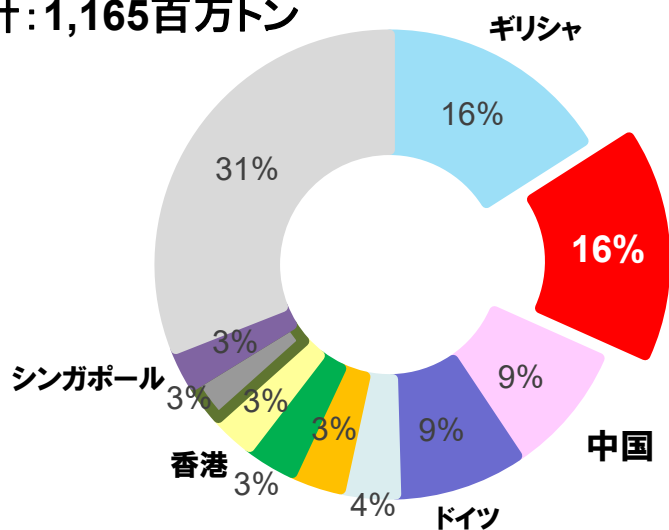
船主について

- 船主は、船舶を保有し、船舶の維持管理、乗組員の配乗、航海の安全確保を担っており、経済安全保障上重要な存在。
- 日本船主の船腹量は増加傾向にあるが、国際シェアとしては、2010年の16%から、2025年に10%まで低下。

<日本船主の国際シェアの変化>

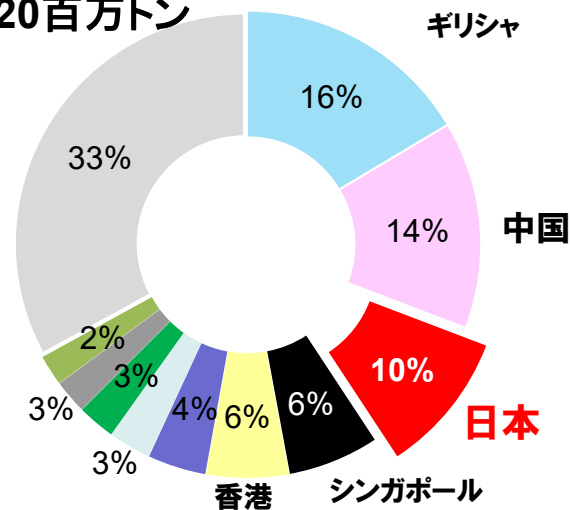
2010年

合計:1,165百万トン



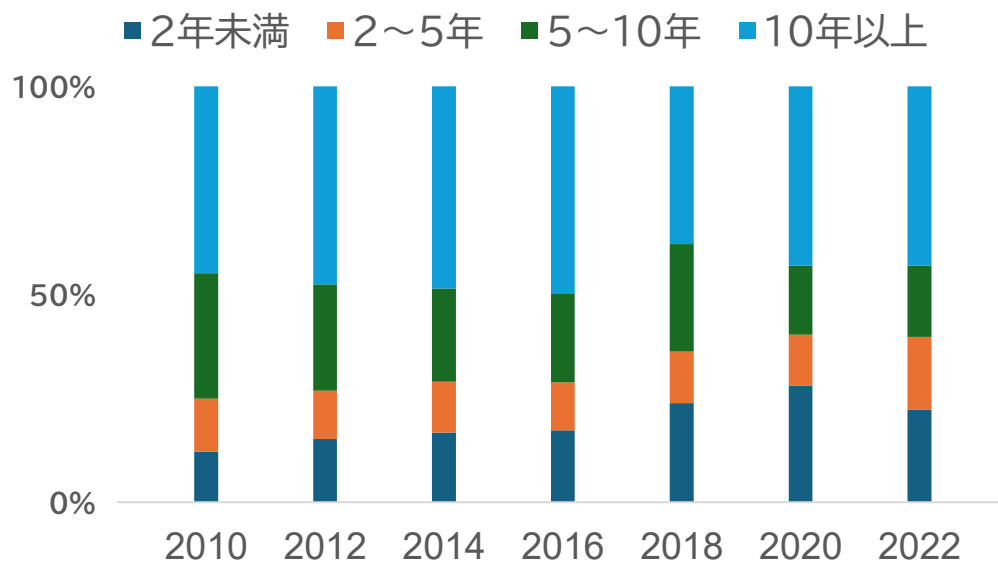
2025年

合計:2,420百万トン



- 荷主は、市場の変動に柔軟に対応できるよう、海上輸送契約を短期化する傾向。
- これを受け、我が国外航海運事業者においては、船隊に柔軟性を持つため、用船期間を短期化するとともに、自社の船隊規模は縮小傾向にある。

<平均用船契約期間の推移>



出典：日本船主協会 作成資料より

<外航海運大手3社の船隊規模>

日本郵船：758隻(2017.3)→666隻(2024.3)
商船三井：790隻(2017.3)→714隻(2023.10)
川崎汽船：534隻(2017.3)→411隻(2024.3)

※本社、及び連結子会社が保有、共有、傭船する船舶
※商船三井は2024年3月期 第3四半期以降、集計基準が変更されたため、2023年10月時点の隻数を記載

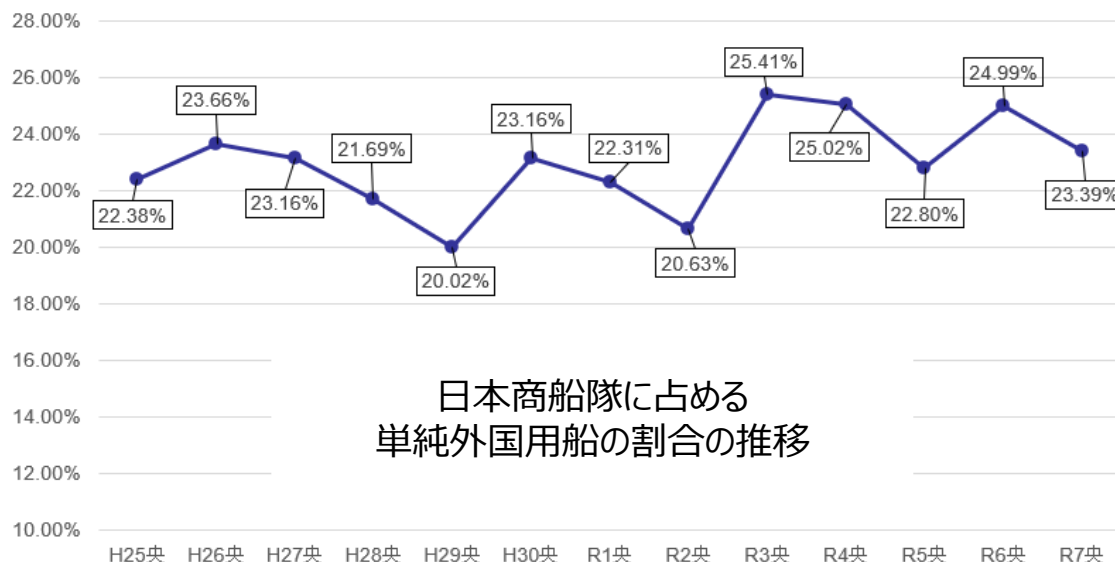
出典：日本船主協会 作成資料より

- 日本商船隊を構成する船舶のうち、全体の約 4 割は、本邦海運会社が実質保有。約 3 割は、国内船主が実質保有。
- 約2割強は外国船主からの用船。この外国船主の用船割合については、近年横ばいとなっている。

(数値は令和 7 年 6 月末時点)

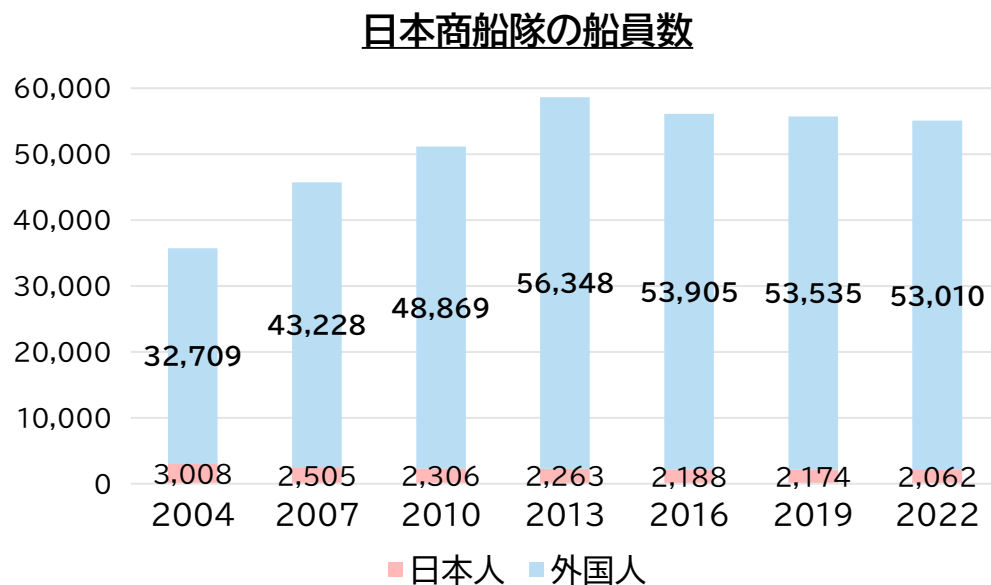
日本籍船 計341隻 (15.3%)		外国籍船 計1,886隻 (84.7%)			合計 2,227 隻
本邦海運会社 保有船 283隻 (12.7%)	国内船主 保有船 58隻 (2.6%)	本邦海運会社 仕組船 ※ 1 676隻 (30.4%)	国内船主 仕組船 ※ 2 689隻 (30.9%)	単純外国用船 ※ 3 521隻 (23.4%)	

- ※ 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。



船員について

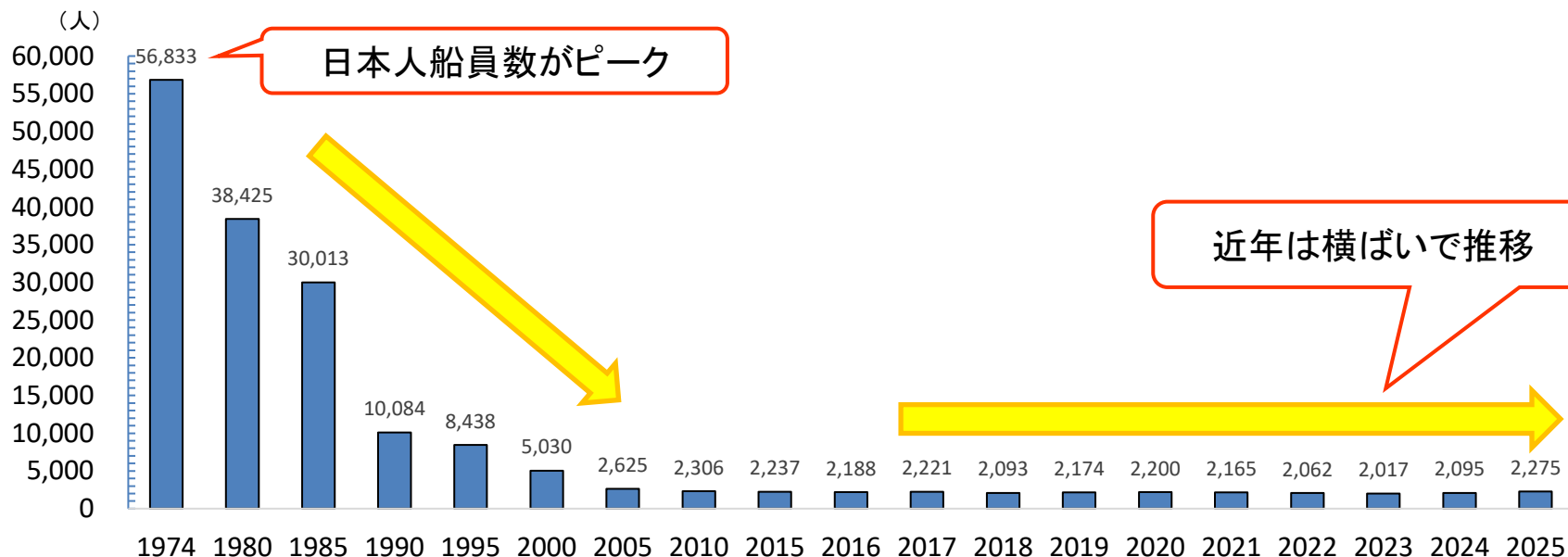
- プラザ合意後の急速な円高等によるコスト競争力の喪失から、外国人船員への依存が進んでいる。



※船員数は乗組員数と予備員数を合計したものであり、わが国の船舶所有者に雇用されている船員（外国人を除く）である。
出典：海事局調べ（平成17年までは船員統計）、外国人船員は、全日本海員組合調べ（第1回海技人材の確保のあり方に関する検討会資料より引用）に拠る。

《船員》外航日本人船員数の推移

- 外航日本人船員数は、ピーク時の約57,000人から約2,300人へと大幅に減少している。
- 近年は横ばいで推移している。



国際船舶制度（日本籍外航船舶のうち特に重要なものに対する登録免許税、固定資産税の軽減措置）を導入（1996年）

船舶職員法を改正し、承認船員制度の導入を図り、船・機長以外の船舶職員について、承認を受けた外国人船員の配乗を可能とした。（1999年）

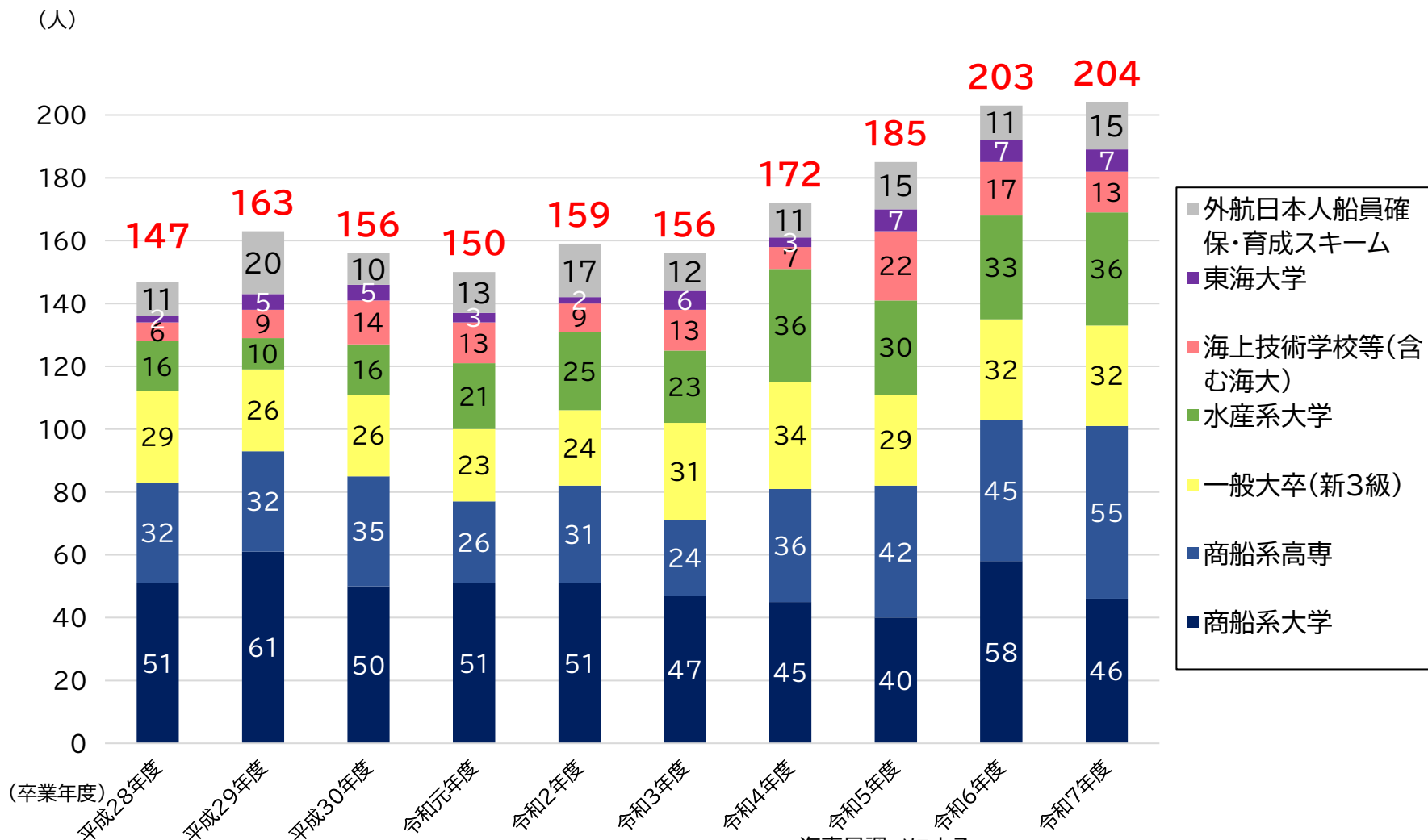
船・機長2名配乗要件を撤廃（2007年）

トン数標準税制及び日本船舶・船員確保計画認定制度創設。（2008年）

※船員数は乗組員数と予備員数を合計したものであり、わが国の船舶所有者に雇用されている船員（外国人を除く。）である。出典：海事局調べ（2005年までは船員統計）

《船員》外航日本人船員 新規就業者数の推移

➤ 外航日本人船員新規就業者数は、近年、増加傾向で推移している。



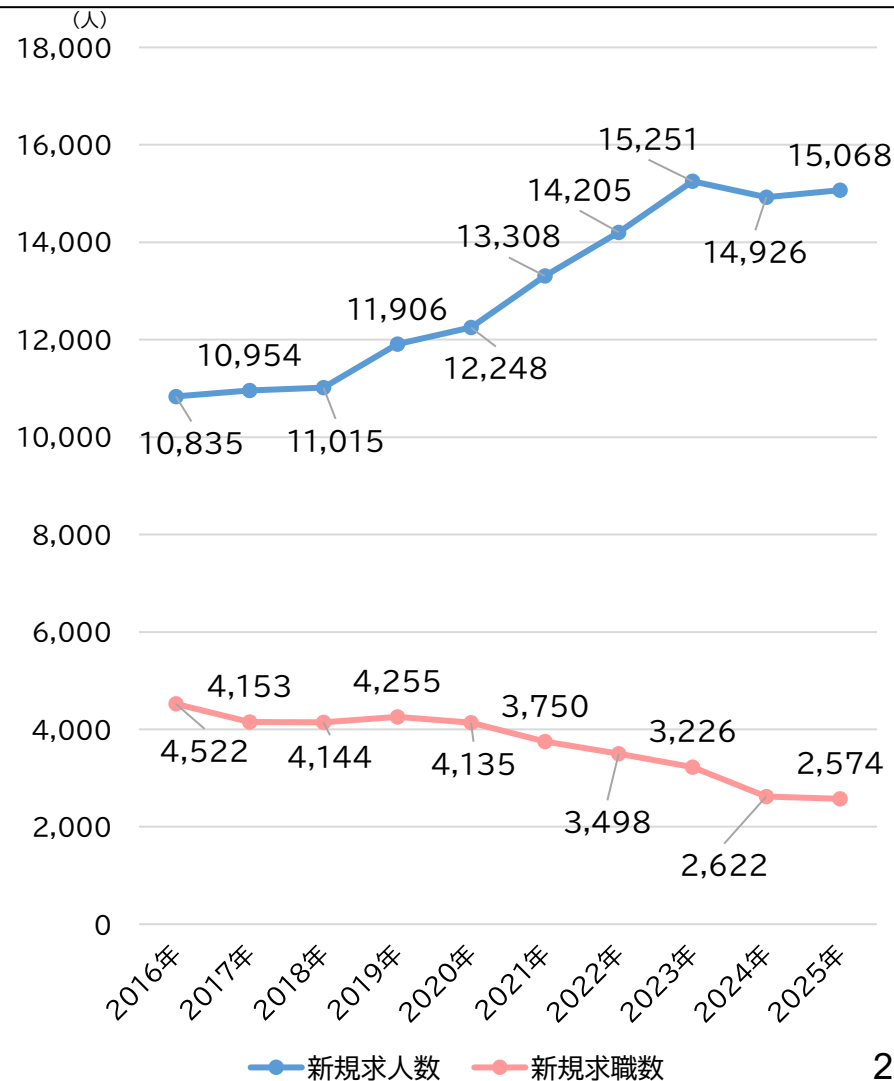
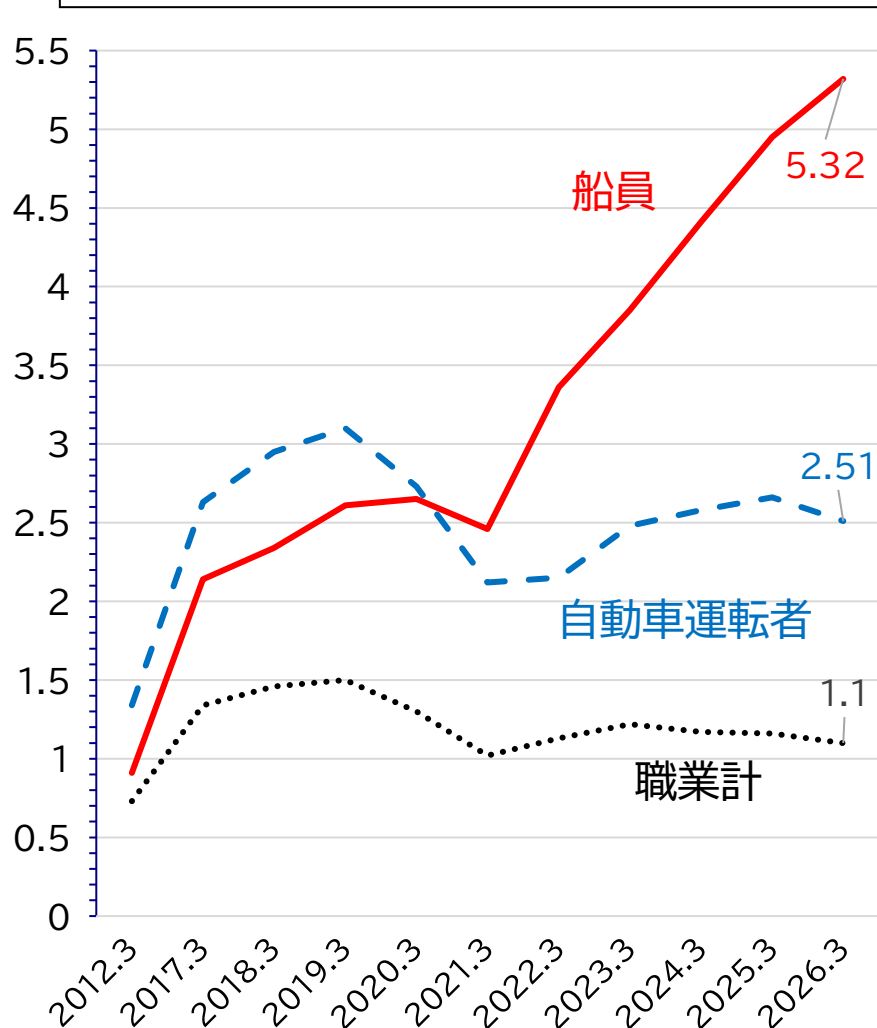
・海事局調べによる。

・海上技術学校等: 海上技術学校、海上技術短期大学校、海技大学校

・一般大卒(新3級)については、海大新3級課程の入学人数を計上

《船員》 船員の有効求人倍率と新規求人・求職件数

- 船員の有効求人倍率は、近年、上昇傾向にあり、5倍を超える倍率となっている。
(同時期の陸上労働者の有効求人倍率は約1.1倍)
- 新規求人数は増加傾向である一方、新規求職数は減少傾向



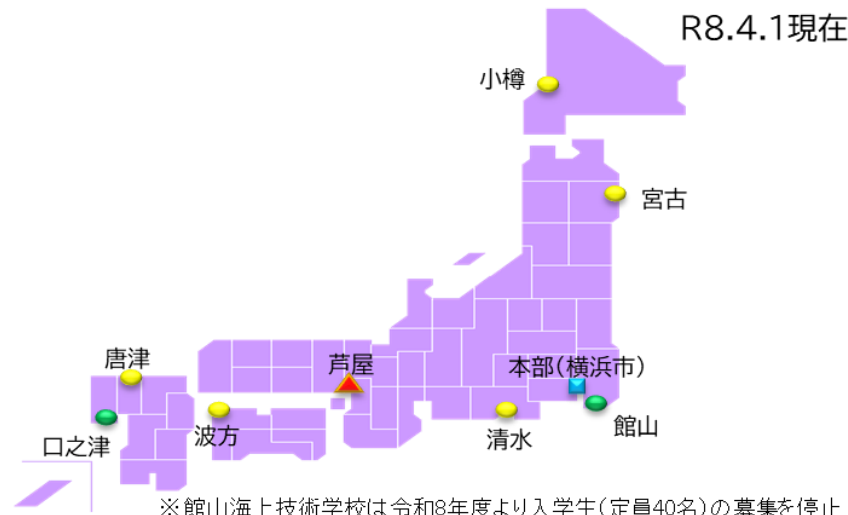
出典：職業計及び自動車運転者は厚生労働省「一般職業紹介状況」より海事局作成。
船員はサンプル調査による。

《船員》 船員の確保・育成のための船員教育体制

- 船員となるための海技免状（国家資格）を取得するためには、学科（理論の習得）と乗船実習（運航技能の習得）が必要。これらを、次の船員教育機関が役割分担の上で連携して実施。
- 学科を教える：（独）海技教育機構 8 校、商船系大学 2 校及び商船系高等専門学校 5 校
- 乗船実習を上記15校に対して一元的に行う：（独）海技教育機構練習船 5 隻

学科教育

航海訓練



(独)海技教育機構の概要

<主な業務>

- 新人船員の養成
- 既存の船員等を対象とした再教育
- 5隻の練習船を活用した商船系船員教育機関15校の学生等に対する航海訓練

R8(2026)年度予算(百万円)

収入	運営費交付金	6,270
	受託収入	28
	業務収入	1,647
	合計	7,945
支出	人件費	5,533
	業務経費	1,914
	受託経費	28
	一般管理費	470
	合計	7,945
		30

- 船員の有効求人倍率は、近年、上昇傾向にあり、5倍を超える倍率となっている。
- 船員不足の深刻化等を踏まえ、令和6年4月に「海技人材の確保のあり方に関する検討会」を開催し、令和7年6月にとりまとめ。
- 今後の海技人材の確保のあり方として、とりまとめに示された5つの方向性に沿って対応策を講じていく。
- このうち、法律関係事項については、船員法等の一部を改正する法律（令和7年4月25日に成立）において対応済。

【海技人材の確保のあり方に関する検討会とりまとめ（令和7年6月）】

5つの方向性に対応策

①海技人材の養成ルート強化

海技人材の確保の基幹的な役割を担う船員養成機関による養成ルートを、社会経済情勢の変化や海技人材のニーズの変化等にあわせて強化。

- (1) 一般大学の卒業生に対応する養成ルートの強化
 - ✓ JMETS海技大(3級(一般大卒))の更なる拡大
- (2) 水産高校との連携強化(4級・5級)
 - ✓ 入学志願者の拡大に向けた方策の検討
- (3) 陸上からの転職者等を念頭に置いた養成ルートの強化
 - ✓ 5級海技士養成の拡大策の検討
 - ✓ 6級海技士短期養成課程による養成数の拡大等

②海技人材確保の間口の拡充

今後の少子化の進展等も見据え、陸上からの転職者等も視野に入れて海技人材の確保の間口を拡充。

- 船員職業安定制度の見直し ※法改正関係
 - ✓ 地方公共団体による無料船員職業紹介事業の導入
 - ✓ 船員の募集情報提供事業の制度化と求人等に関する情報の的確な表示 等
- ハローワークと地方運輸局等の連携強化
- 海のハローワークネット・求人票の改善
- 退職海上自衛官の活用推進 等

③海技人材の養成・就業拡大に向けた訴求強化

- 官労使が一体となった情報発信等の強化に向けた戦略の検討・策定
- 海技免状保有者へのアプローチ強化

④海技人材の多様な働き方の促進と職場環境の改善

- 快適な海上労働環境の形成の促進 ※法改正関係
- 女性船員の活躍推進のための環境整備
- ハラスメント対策の充実
- 育児・介護に参加するための環境整備 等

⑤新燃料に対応可能な海技人材の確保・育成

- 新燃料に対応可能な高度な人材の育成

- ✓ 日本商船隊は、日本の輸出入貨物の約59.8%を輸送しており、我が国経済安全保障において重要な役割を果たしている。
- ✓ 我が国外航海運事業者は、熾烈な国際競争にさらされる中で、経済的な合理性から、外国籍船、外国船主が保有する船舶、外国人船員を活用することになる。
- ✓ 他方で、外国への過度な依存は、何かあった場合に運航が困難となるという経済安全保障上のリスクがある。



外航海運税制を活用して、どのように、政府が求める経済安全保障の確保と、民間企業である我が国外航海運事業者が求める国際競争力の確保を、両立させるか。

外航海運税制について

経済安全保障
の観点から外航
日本船舶等を
確保するための
税制

トン数標準税制

日本船舶・準日本船舶に係る利益について、みなし利益課税の選択を可能とし、課税負担を平準化するもの

利益の変動に左右されず安定的・計画的な船舶投資を促進

【期限】R5.4.1～R10.3.31

登録免許税

国際船舶の所有権保存登記・抵当権設定登記に係る税率を、新造の特定船舶は0.2%、既存（FB）船は0.35%とするもの（本則0.4%）

国際船舶の取得にかかるコストを軽減

【期限】R6.4.1～R9.3.31

固定資産税

国際船舶の課税標準を1/18、そのうち特定船舶の課税標準を1/36とするもの（本則：1/6）

国際船舶の保有にかかるコストを軽減

【期限】R6.4.1～R9.3.31

国内船主等による環境性能の高い船舶建造を促進するための税制

特別償却制度

船舶の取得初年度に以下の割合の特別償却額を上乗せして損金に算入することにより、一時的に税負担が軽減されるもの

船舶の区分	特別償却率	経済安保に資する一定の要件を満たす場合	
		日本オペ運航	外国オペ運航
特定先進船舶	日本籍船：20% 外国籍船：18%	日本籍船：32% 外国籍船：30%	日本籍船：30% 外国籍船：28%
環境負荷低減船	日本籍船：17% 外国籍船：15%	日本籍船：29% 外国籍船：27%	日本籍船：27% 外国籍船：25%

新技術を積極的に導入しつつ環境性能の高い船舶の建造を促進するとともに、国内船主による安定的な船舶の保有を促進

【期限】R8.4.1～R11.3.31

買換特例制度

譲渡資産の売却益の最大80%を損金に算入することにより、一時的に税負担が軽減されるもの

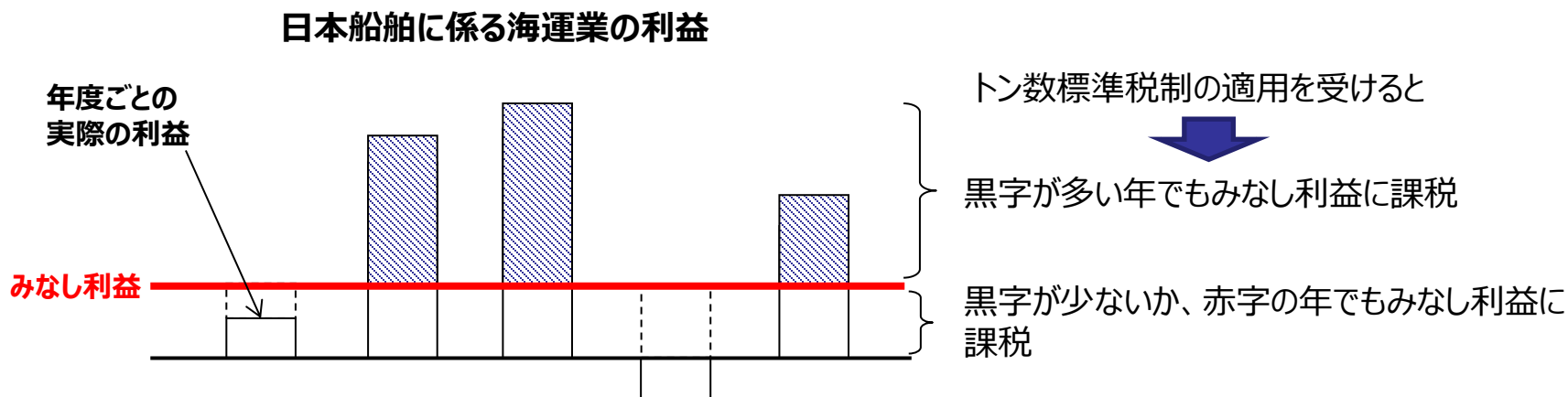
環境性能の高い船舶への代替を促進

【期限】R8.4.1～R11.3.31

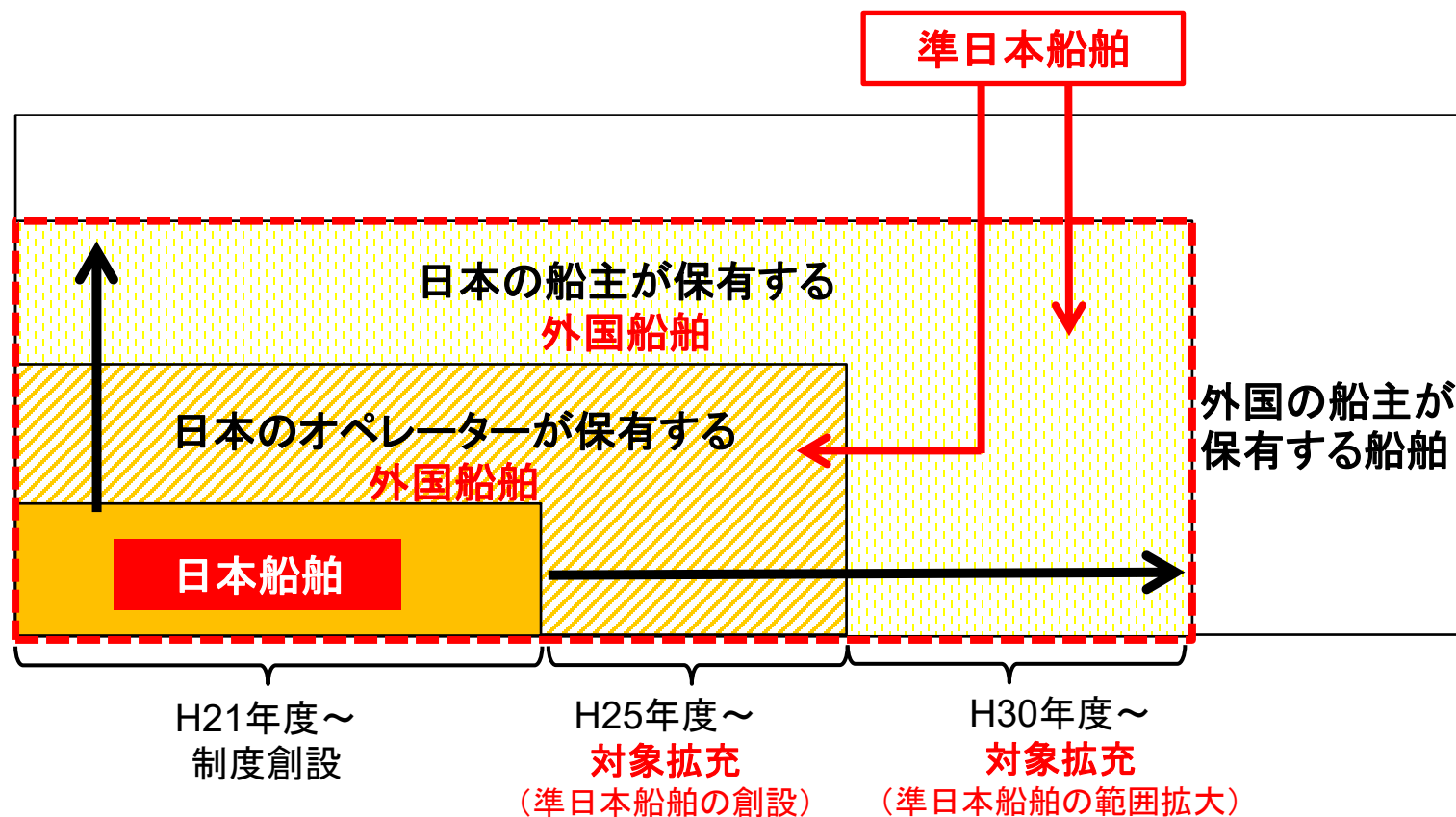
トン数標準税制

- 外航海運事業者が、運航・保有する日本籍船等に係る利益についてみなし利益課税を適用。
- 利益の変動が激しい外航海運事業者にとって、毎年の納税額が予見可能となり、安定的・計画的に船舶投資を行うことが可能となり、我が国経済活動を支える国際海上輸送の安定化を通じて、経済安全保障の確立を目指す。

トン数標準税制（平成21年度適用開始）の概要



- 外航海運事業者が運航・保有する日本船舶（日本籍船）及び準日本船舶に係る利益について、みなし利益課税を適用。



主な目標

■ 日本船舶：約450隻 ■ 日本人船員：約5,500人

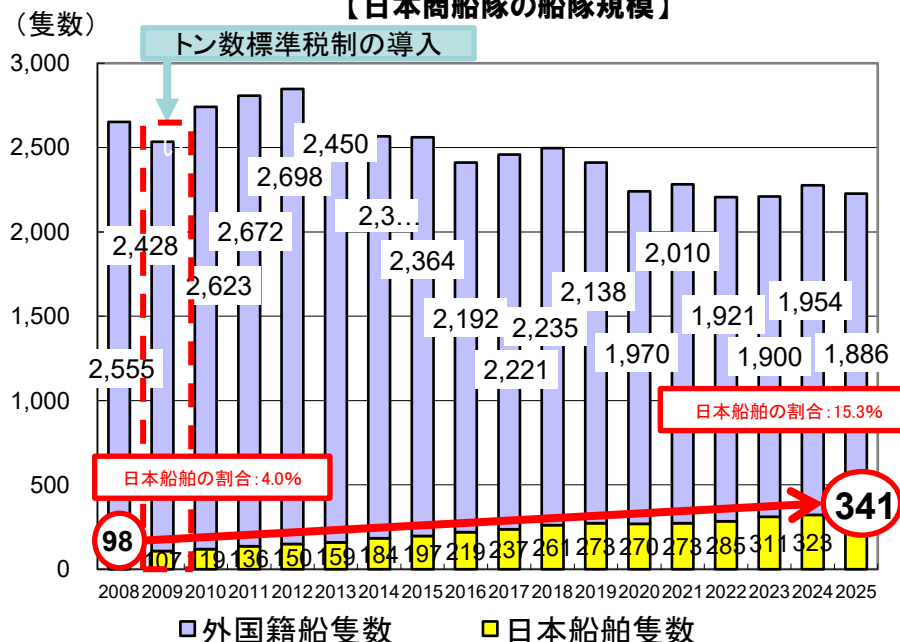
主な適用要件

以下の要件を満たす「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る必要

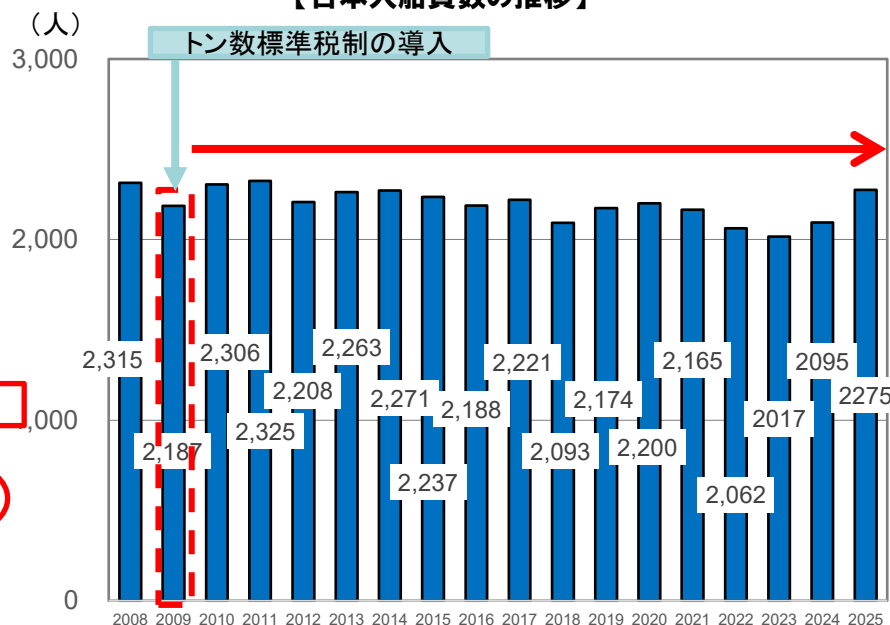
- 日本船舶の増加要件 ※事業者の船隊規模に占める日本船舶の割合に応じて増加要件を設定
 - ・ 2018年～2022年の5年間で1.2倍 → 2023年～2027年の5年間で1.15倍～1.4倍※
- 日本人船員の確保要件
 - ・ 日本船舶 1 隻あたり 4 人の日本人船員の確保(準日本船舶は 1 隻あたり 2 人の日本人海技士の確保)かつ
 - ・ 外航海運事業者が確保する日本人船員が減少しない計画であること
- 日本人船員の育成要件 ※社船実習の実施、あるいはJMETSへの訓練委託
 - ・ 年度ごとに、日本船舶及び準日本船舶 1 隻あたり 1 人の日本人船員を育成する計画であること

この結果、日本船舶は着実に増加、日本人船員はほぼ横ばいで推移

【日本商船隊の船隊規模】



【日本人船員数の推移】



- ✓ 日本籍船を運航する外航海運事業者に税制インセンティブを付与し、日本籍船の確保を促すとともに、日本人船員の確保も併せて求めることで、日本籍船及び日本人船員の確保を促している。
- ✓ また、準日本船舶制度により、外国籍船であっても、税制インセンティブを付与し、航海命令時に日本船籍に転籍することを前提に、日本籍船及び日本人船員の確保を促している。
- ✓ 政策目標として、日本籍船450隻、日本人船員5500人の確保を目指している。日本籍船については制度導入以来順調に増加しているが、準日本船舶制度はあまり使われておらず、また、日本人船員については2000人前後で大きく変わっていない状況。



- ホルムズ海峡を巡る事案を踏まえ、政策目標を見直す必要はないか。
- 政府が求める経済安全保障としての日本籍船及び日本人船員の確保と、民間企業である外航海運事業者が求める、低コストの外国籍船及び外国人船員を使いたいという国際競争力確保のための要請を、どのように両立させるか。

固定資産税・登録免許税

国際船舶とは、

日本籍船であって、その輸送能力、航海の態様、運航体制の効率性、運航に必要とされる技術水準等からみて**国際海上輸送の確保上重要**なもの

(海上運送法第44条の2) ※海外への譲渡・貸渡について届出制・中止勧告制あり(法第44条の3)

要件【次の(1)～(4)を全て満たす船舶】(海上運送法施行規則第43条第1項)

(1) 総トン数2,000トン以上の船舶

(2) 遠洋区域又は近海区域を航行区域とする船舶

(3) 本邦と外国の港との間及び外国の各港間において専ら船舶運航事業に使用されている船舶

(4) 次のいずれかに該当する船舶(R6税制改正に伴い見直し)

①承認船員配乗船

STCW条約締結国が発給した資格証明書を有する外国人船員が、国土交通大臣の承認を受けて船舶職員として乗り組んだ船舶

- ✓ 外航日本籍船の増加に伴い、日本籍船に乗船できる船員の確保が必要だが、日本人のみでは必要船員を充足させることは非現実的
- ✓ 世界的に船員不足の懸念が高まる中、外航日本籍船の安全・安定的な運航を確保するため、日本籍船に乗船できる外国人船員の確保が必要

②代替燃料船

二酸化炭素の放出の抑制に資する物質(液化天然ガス等)を燃料とする船舶

- ✓ 2023年7月、IMO(国際海事機関)にて国際海運「2050年頃までに温室効果ガス(GHG)排出ゼロ」の目標に合意
- ✓ 国際的なニーズに応え、我が国の外航海運事業者の国際競争力の強化を図るため、GHGの排出が少ない物質を燃料とする船舶の導入促進が必要

政策目的

- 船舶の**取得コストを軽減**して外航日本船舶である**国際船舶の増加を促進**し、安定的な国際海上輸送の確保を通じた**経済安全保障の確立**を図る。

特例措置

【税率】 所有権の保存登記
抵当権の設定登記 } 本則 0.4% → { **新造船（特定船舶） 0.2%**
フラッグバック船 0.35%

【対象船舶】

- ・ 国際船舶
- ・ 10,000総トン以上
- ・ 新造船（特定船舶に限る）又はフラッグバック船（PSCによる拘留を受けたことがない船舶に限る）

国際船舶 日本船舶であって、その輸送能力、航海の態様、運航体制の効率性、運航に必要とされる技術の水準等からみて国際海上輸送の確保上重要な船舶

フラッグバック船 既存の外国籍船を日本籍に転籍した船舶

適用期間

令和6年4月1日 ～ 令和9年3月31日（3年間）

政策目的

- 船舶の保有コストを軽減して外航日本船舶である国際船舶の増加を促進し、安定的な国際海上輸送の確保を通じた経済安全保障の確立を図る。
- 安全・環境性能等に優れた高品質な船舶の導入を促進し、日本商船隊の国際競争力強化を図る。

特例措置

【課税標準】 外航船舶 1/6 → **国際船舶 1/18**（うち**特定船舶 1/36**）

【対象船舶】 国際船舶（近代化船を除く）

国際船舶 日本船舶であって、その輸送能力、航海の態様、運航体制の効率性、運航に必要とされる技術の水準等からみて国際海上輸送の確保上重要な船舶

特定船舶 事業基盤強化計画を作成し国土交通大臣の認定を受けた造船所で建造し、国土交通大臣の認定を受けた特定船舶導入計画に基づいて導入する、安全性や環境性能等について一定の性能を有した高品質な船舶

適用期間

令和6年4月1日 ～ 令和9年3月31日（3年間）

日本商船隊の 船籍国別隻数上位6か国の状況

船籍国	登録免許税 又は登録料	固定 資産税
パナマ	52万円	非課税
日本	1,100万円	課税
リベリア	非課税	非課税
マーシャル諸島	213万円	非課税
シンガポール	619万円	非課税
香港	31万円	非課税

※(一社)日本船主協会からの情報提供に基づき海事局作成。
日本の登録免許税額は特定船舶の新造船(船価50億円)に対して
特例措置(税額2/1,000)を適用した際の金額

固定資産税・特別とん税の関係

年度	固定資産税(記載の数値は課税標準の特例)	特別とん税
S25	【創設】特例なし	—
S29	外航船舶：1/3【拡充】	—
S32 ※1	外航船舶：1/6【拡充】	【創設】入港ごと 10円 (一時納付 30円)
S39 ※2	外航船舶：1/6 外航貿易船：非課税【拡充】 ※昭和39～49年度まで2回延長の上措置	【引き上げ】入港ごと 20円 (一時納付 60円)
S50	外航船舶：1/6 外航貿易船：1/12【縮減】	—
H8	外航船舶：1/6 外航貿易船：1/10【縮減】 国際船舶：1/15【創設】	—
H24	外航船舶：1/6 外航貿易船：特例なし【縮減】 国際船舶：1/18【拡充】	—
R3	外航船舶：1/6 国際船舶：1/18 特定船舶：1/36【拡充】	—

※1：固定資産税の軽減により日本船主の国際競争力を高める一方、
特別とん税を創設して地方自治体の財源を確保

※2：国際収支の改善措置として特別とん税の税率を引き上げる一方、
固定資産税を非課税とし税負担増加を防止

- ✓ 船舶の取得及び保有コストを低減させることにより、日本籍船の増加を促すため、輸送能力、航海の態様、運航体制の効率性、運航に必要とされる技術水準等からみて国際海上輸送の確保上重要な国際船舶を対象に、固定資産税及び登録免許税の軽減を図っている。
- ✓ しかしながら、船舶に固定資産税を課す国は世界的にまれであり、また、登録免許税の税額は他国と比較して高額となっている。
- ✓ 政策目標として、日本籍船450隻、日本人船員5500人の確保を目指している。日本籍船については制度導入以来順調に増加しているが、日本人船員については2000人前後で大きく変わっていない状況（再掲）。



- ホルムズ海峡を巡る事案を踏まえ、政策目標を見直す必要はないか（再掲）。
- 政府が求める経済安全保障の確保としての日本籍船の確保と、民間企業である外航海運事業者が求める、低コストの外国籍船を使いたいという国際競争力確保のための要請を、どのように両立させるか。

とん税・特別とん税

- とん税・特別とん税は、外国貿易船が我が国の開港に入港した際に、「純トン数」を課税標準として国が船長から徴収する税。特別とん税は、開港所在市町村に全額譲与。
- 税率は2通り。3回を超えて入港する船舶は一時納付が割安。
 - ①都度納付（入港毎に納付）
 - ②一時納付（1年分をまとめて納付。都度納付3回分に相当）

<課税標準と税率>

課税標準：外国貿易船の純トン数（貨物及び旅客の運送に供される閉囲場所の合計容積）

税率：①都度納付：1トンまでごとに とん税16円 特別とん税20円（合計：36円）
②一時納付：1トンまでごとに とん税48円 特別とん税60円（合計：108円）

とん税、特別とん税の収入額（令和6年度）

決算額	
とん税	88.8億円
特別とん税	111.0億円
合計	199.8億円

（うち、都度納付 約68億円 一時納付 約20億円）

出典：令和6年度租税及び印紙収入、収入額調（財務省）

コンテナ船の特例措置

- 国際基幹航路のうち欧州・北米航路に就航する外貿コンテナ貨物定期船が国際戦略港湾等（京浜港、阪神港、名古屋港及び四日市港）に入港する際のとん税及び特別とん税について、一時納付の税率を半分（とん税24円/NT、特別とん税30円/NT）とする特例措置を令和2年度より措置

歴史的経緯

- 明治元年に石数、とん数を課税標準とする船税を創設。
- 明治29年に船税が廃止された後、明治32年に噸税を創設。港湾の安全確保等に対する応益的な負担を求める形で課税したものとされる。外航船舶に対して1トンあたり5銭の税率（1年分を一括で支払う場合には15銭）で課税。
- 昭和32年、噸税の税率引き上げ及び地方税創設のため、現行制度を創設。

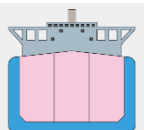
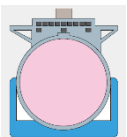
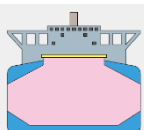
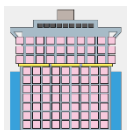
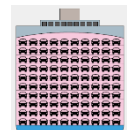
創設時の議論

- 昭和32年、とん税は1トンあたり8円（引上げ前は5円）、一時納付24円として、特別とん税は1トンあたり10円、一時納付30円として創設。
- 国際競争の観点から、日本の船主は固定資産税を課されており外国船主との間で競争上不利になっているため、固定資産税を1/3から1/6に半減するとともに、当該軽減措置見合いで特別とん税を創設。

昭和39年の税率引き上げ

- 諸外国並みの税額に引き上げ、国際収支の赤字を改善させるため、とん税を1トンあたり8円から16円（一時納付48円）、特別とん税を10円から20円（特別納付60円）に引き上げ（現行税率）。また、これと合わせて固定資産税を非課税とした。
- 固定資産税の免除は、当初5年間の時限措置とされ、その後しばらくの間は延長されたが、昭和50年に免除から課税標準1/12（外航船舶）とされ、今日に至る。

- 純トン数（NT）：船舶内の貨物積載場所等の容積（とん税・特別とん税の課税標準）
- 総トン数（GT）：船舶内のすべての容積
- 載貨重量トン数（DWT）：船舶の安全な航行を確保できる貨物等の最大積載重量

船種	純トン数 (NT)	総トン数 (GT)	載貨重量トン数 (DWT)
VLCC (超大型原油タンカー) (339×60m)  	10万NT	16万GT	31万DWT (NTの3.1倍)
LNG運搬船 (17.7万 ³ m・286×52m)  	4.3万NT	14.1万GT	8.6万DWT (NTの2倍)
ばら積み船 (ケープサイズ・299×50m)  	7万NT	11万GT	21万DWT (NTの3倍)
コンテナ船 (1.4万TEU・366×51m)  	7万NT	15万GT	14.7万DWT (NTの2.1倍)
PCC (自動車専用船) (7000台・200×38m)  	2.2万NT	7.5万GT	1.9万DWT (NTの0.9倍)

(画像出典：日本の海運 SHIPPING NOW 2025-2026)

※これら船種ごとの各種諸元については、船社からの聞き取りに基づき標準的なものを設定している。表の数値は、各画像の船舶のものと必ずしも一致しない。

船種	主な航路（所要日数）	往復回数
VLCC (超大型原油タンカー)	中東 － 日本（50～60日） アメリカ － 日本（100～120日）	6～7往復 3往復
LNG運搬船	マレーシア － 日本（25～30日） アメリカ － 日本（60～70日）	12～14往復 5～6往復
ばら積み船 ※ケーブサイズ	オーストラリア － 日本（45～50日） ブラジル － 日本（85～90日）	7～8往復 4往復
コンテナ船	韓国 － 日本（7～10日） アメリカ － 日本（35～40日）	36～52往復 9～10往復
PCC (自動車専用船)	日本 － アメリカ・欧州・オーストラリア (45～120日)	3～8往復

- ✓ とん税は、港湾の安全確保等に対する応益的な負担を求める形で課税したものとされる。また、特別とん税は、固定資産税を減免するための見合いとして創設されたとされる。
- ✓ しかしながら、昭和39年を最後に見直しがされていないことから、全ての船種において課税標準が純トンとなっていること、一時払いが都度払いの3倍相当となっていることなどについて、現在においては合理性が見いだせなくなっている。



- 現在の外航海運の運行実態を踏まえて、見直すことが必要なのではないか。
- ホルムズ海峡を巡る事案を踏まえ、経済安全保障の観点から見直しを行うことは考えられないか。

【参考】 船舶の特別償却・買換特例

政策目的

IoT技術等の新技術も積極的に導入しつつ、環境性能の高い船舶の建造を促進

外航海運及び内航海運における環境負荷低減

税制上の支援措置

船舶に係る特別償却制度の措置

【外航船舶】

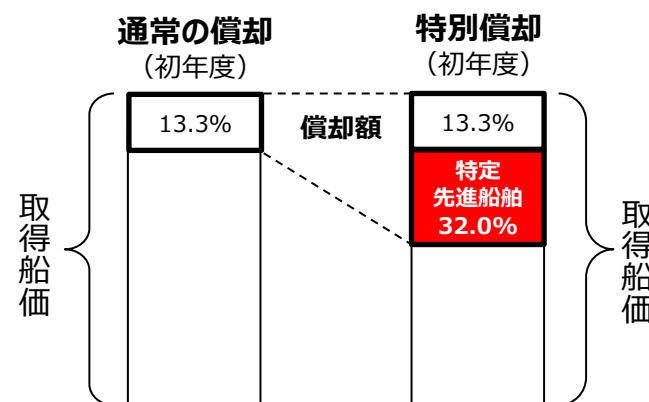
船舶の区分	特別償却率	経済安保に資する一定の要件を満たす場合	
		日本オペ運航	外国オペ運航
特定先進船舶	日本籍船：20% 外国籍船：18%	日本籍船：32% 外国籍船：30%	日本籍船：30% 外国籍船：28%
環境負荷低減船	日本籍船：17% 外国籍船：15%	日本籍船：29% 外国籍船：27%	日本籍船：27% 外国籍船：25%

【内航船舶】 高度環境低負荷船：18% 環境低負荷船：16%

適用期間

令和8年4月1日～令和11年3月31日

特別償却（特定先進船舶）の活用イメージ



初年度に減価償却額を最大32%上乗せし、損金に算入することにより、一時的に税負担が軽減。

船舶取得時に必要な
自己資金の確保が可能

環境性能の高い
新たな船舶投資の促進

- 船舶の特別償却制度は、環境負荷低減船（1階部分）と先進船舶（2階部分）の2階建てを基本とし、R5年税制改正以降、更なる上乘せの措置として、外航船舶確保等計画に基づく特定外航船舶に対する特別償却率の引上げが講じられている。

従前 （基本の2階建て部分）

先進船舶（2階部分）

・国土交通大臣の認定
（船舶産業課）

環境負荷低減船（1階部分）

造船所による確認
設備要件・NOx要件、EEDI要件



R5年拡充部分 （更なる上乘せ部分）

- 経済安全保障**の観点から、外航船舶確保等計画の認定を受けた船主が取得する**特定外航船舶**について、**特別償却率の引上げ**を措置

日本ハ°レーター向け：+ 12%

海外ハ°レーター向け：+ 10%

＜特定外航船舶の要件＞

- ・船主が外航船舶確保等計画を作成し、国土交通大臣の認定を受けていること
- ・海事産業強化法に基づく認定造船所で建造、かつ、エンジン、プロペラ及びリフトを認定船用メーカーで製造

- 日本船主による外航船舶の計画的な確保を促進するための計画認定制度（外航船舶確保等計画制度）を創設。
- 令和5年度税制改正において、経済安全保障の観点から、外航船舶確保等計画の認定を受けた船主が取得する一定の船舶について、特別償却率の引上げを措置。

＜海上運送法＞

船舶に係る特別償却制度の拡充・延長



認定を受けた
船主に対する
支援

現行	
先進船舶 (日本籍船)	20%
先進船舶 (外国籍船)	18%
環境負荷低減船 (日本籍船)	17%
環境負荷低減船 (外国籍船)	15%



拡充

経済安全保障上の要件を満たすものについて、特別償却率を引上げ

日本外°レーダー向け：+12%

海外外°レーダー向け：+10%

＜要件＞

- ・船主が外航船舶確保等計画を作成し、国土交通大臣の認定を受けていること
- ・海事産業強化法に基づく認定造船所で建造、かつ、エンジン、プロペラ及びリフトを認定船用メーカーで製造

いわゆる
特別償却
の2階部分

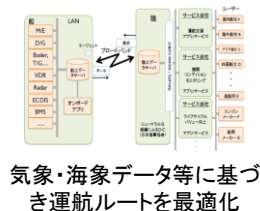
特定先進船舶

【日本船舶】
償却率20%
(17%+
3%)

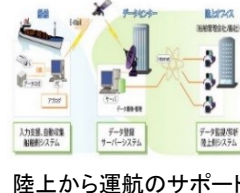
【外国船舶】
償却率18%
(15%+
3%)

IoTシステム

スマートナビゲーションシステム



遠隔監視システム



ウェザラーチングシステム



予防保全システム



※これらのうちいずれかでよい

新材料・新システム

機関室統合ビルジシステム



高延性鋼



代替燃料

LNG燃料船



いわゆる
特別償却
の1階部分
・買換特例
の要件

環境負荷 低減船

【日本船舶】
償却率17%
【外国船舶】
償却率15%

安全・省力化

電源自動制御装置 等



大気汚染防止

CO₂放出抑制指標
(EEDI)

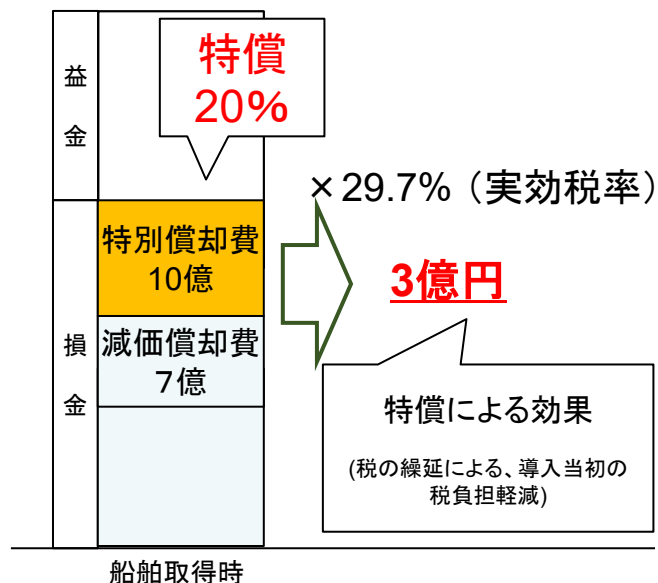
海洋汚染防止

汚水処理装置 等

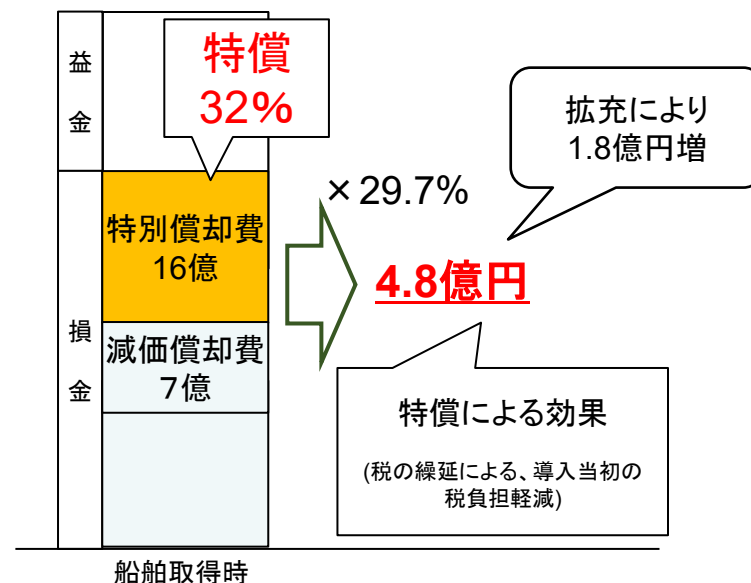


【例】船価50億円の場合

拡充なし



拡充あり



今回の拡充により**初年度に船価の約1割(4.8億円)の手元資金を確保**
 従来の特償率(20%)よりも**新たに1.8億円の手元資金を確保**
 →本資金を活用した、高品質な**新造船の建造**を促進
 →**日中造船所の約1割の船価差を縮めることに寄与**

政策目的

老朽船舶から、CO2削減等環境性能の高い船舶への代替促進

外航海運や内航海運における環境負荷低減

税制上の支援措置

船舶を譲渡し、新たに船舶を取得した場合における譲渡資産譲渡益について、80%を損金算入

船舶の船齢要件

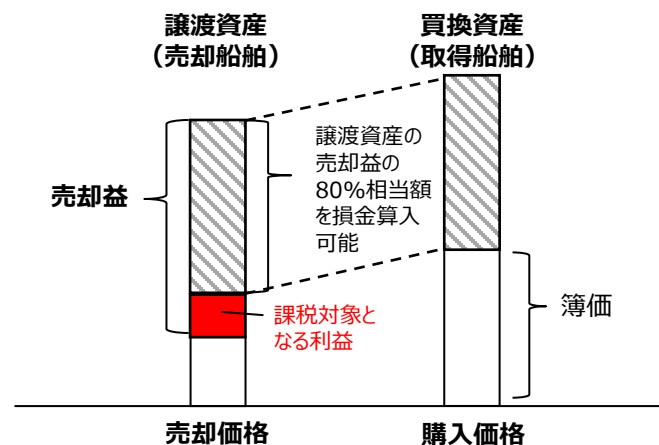
譲渡資産：20年未満

買換資産：耐用年数以下（最長15年）

適用期間

令和8年4月1日～令和11年3月31日

買換特例の活用イメージ



譲渡資産の売却益(※)の最大80%を損金へ算入し、売却益と相殺することにより、一時的に税負担が軽減。

税負担軽減を新たな船舶取得のための自己資金として活用



環境性能の高い船舶への代替促進

※売却益は、譲渡資産の売却価格から当該資産の簿価を除いた額