

説明資料(有識者検討会)

令和8年10月7日
国土交通省海事局

目 次

1. 外航海運の現況と重要性	3
2. ホルムズ海峡を巡る事案等	12
3. これまでの取組と課題等	
(1) 制度面について(※予算措置を含む)	16
(2) 税制特例について	27
4. 見直しの方向性	
(1) 制度面について(※予算措置を含む)	40
(2) 税制特例について	
① トン数標準税制	43
② 固定資産税・登録免許税	50
③ とん税・特別とん税	52
ア) とん税	61
イ) 特別とん税	68

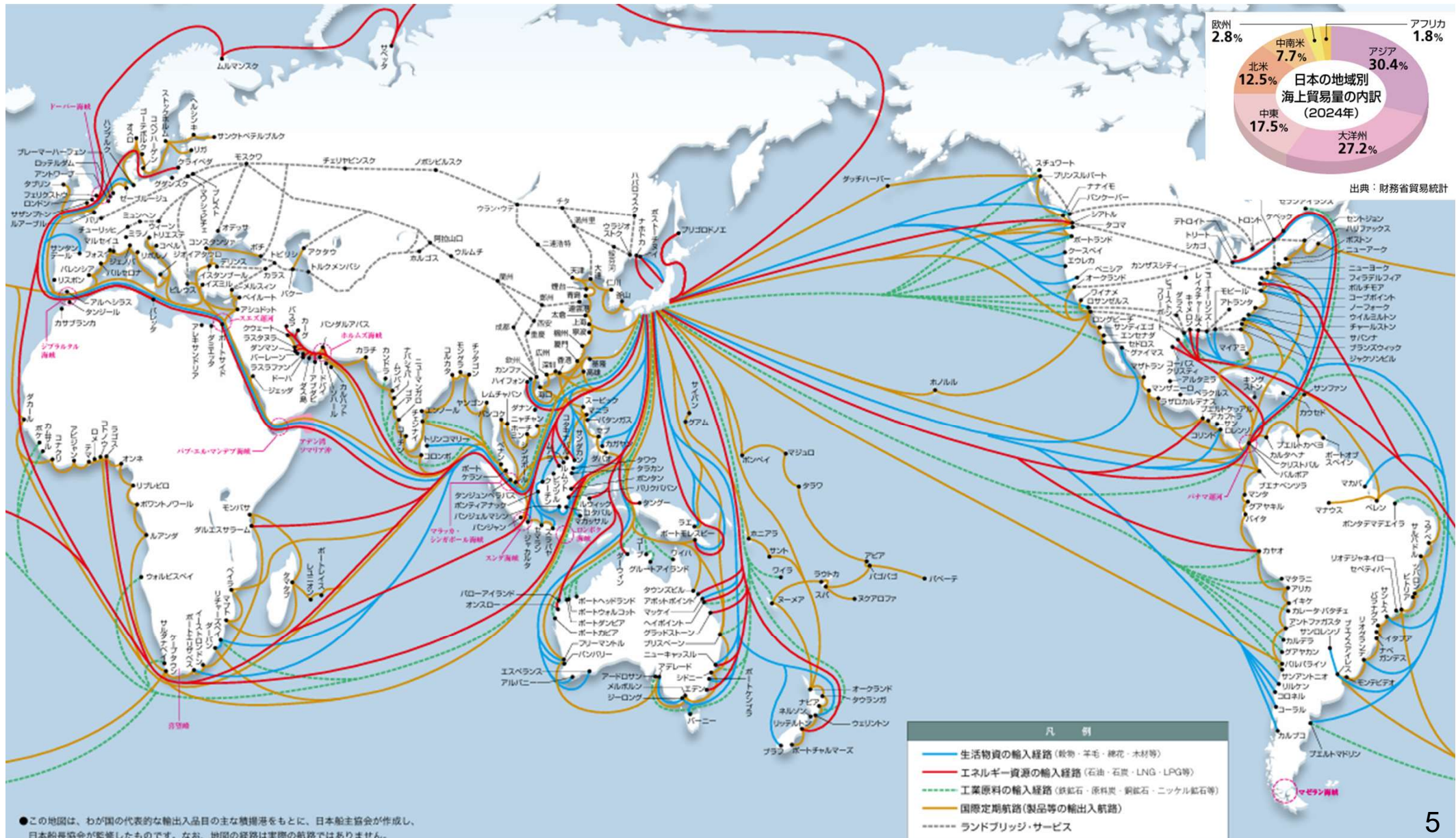
1. 外航海運の現況と重要性

- 四面環海の我が国においては、海事産業は、我が国**経済・国民生活、経済安全保障等を支える不可欠な存在**。
- 海運業や船舶産業は、海事産業の中核として、船員養成機関、銀行・保険業など幅広い関連産業とともに、有機的な循環を持ちながら集積し、**海事産業群を形成**。
- 他方、海運・船舶産業・船員のいずれが欠けてもこの循環が途切れ、海事産業群全体として存続できなくなるおそれがあることから、熾烈な国際競争等の中、これに打ち克つ確固たる“強み”を持つ必要。
- **経済・国民生活を支え、経済安全保障を強化する観点から**、世界的な脱炭素化の潮流や船員労働環境の改善への期待の高まりを千載一遇の機会と捉え、**環境技術・自動運航技術を新たな競争力の源泉として、海事産業群の強靱化を図る必要**。



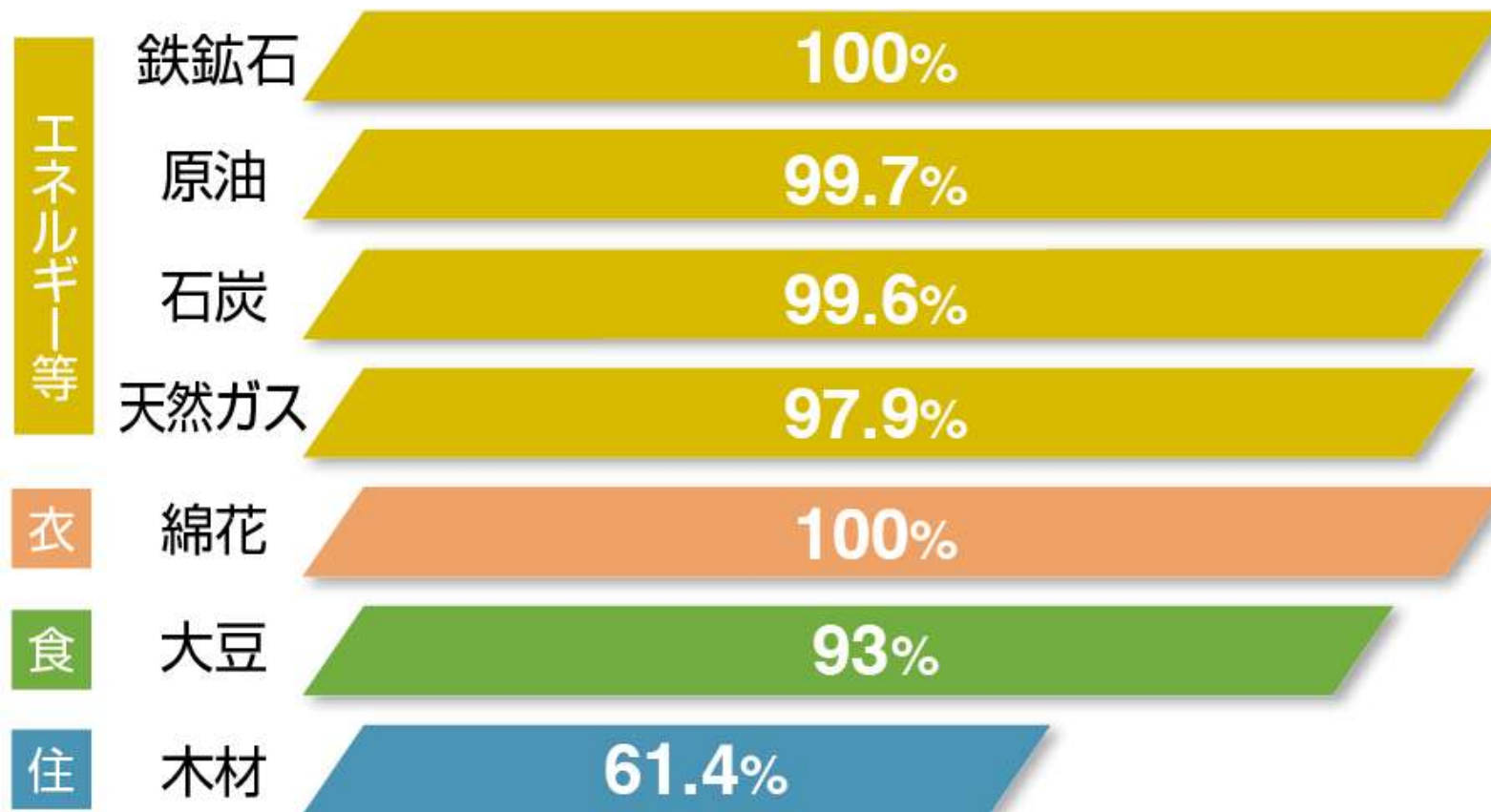
我が国の主な輸出入貨物の海上ルート

- 我が国の主な輸出入貨物の海上ルートは下図のとおりであり、外航船舶を通じて世界中と海上輸送を行っている。



- 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。

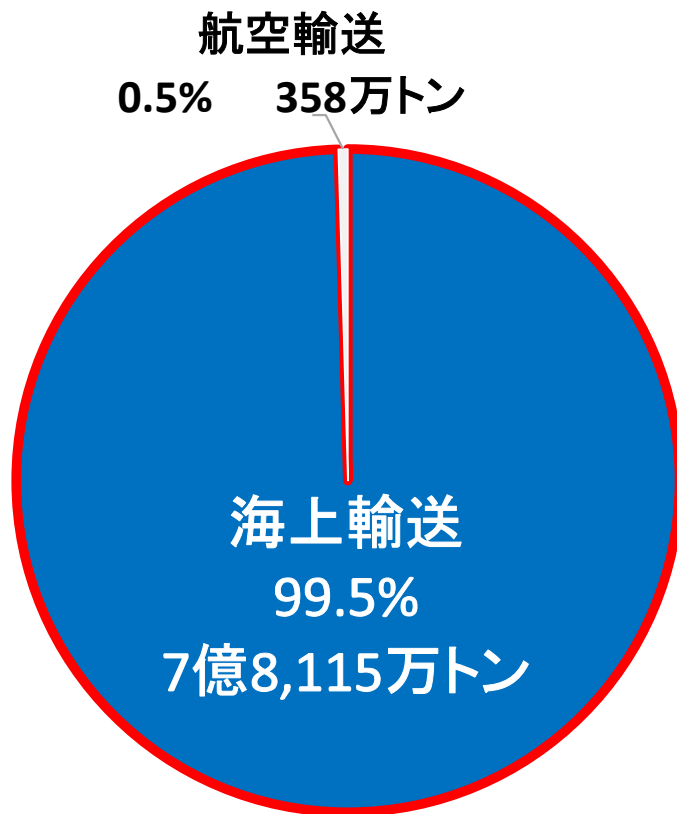
我が国の輸入依存度の状況



- 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。

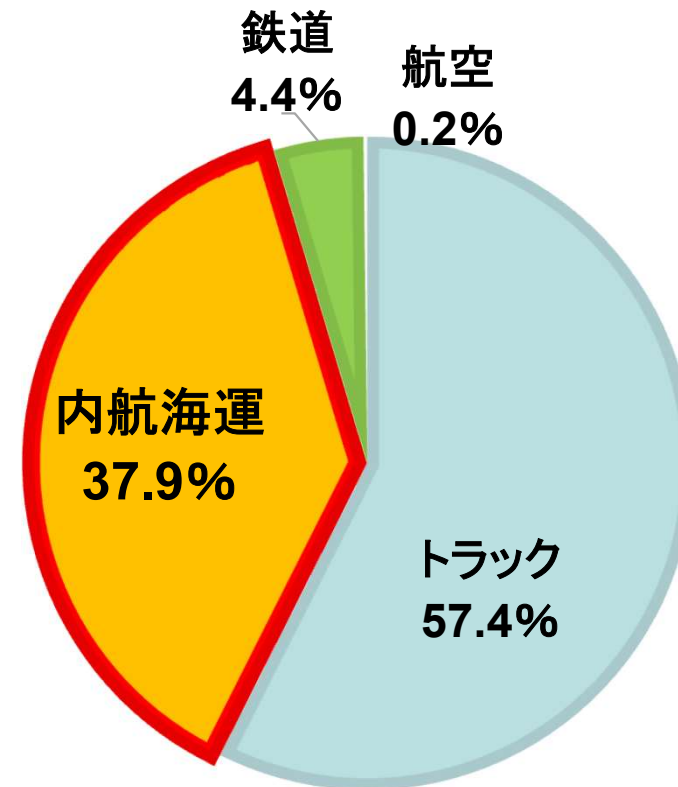
国際貨物輸送

（2024年、トン数ベース）

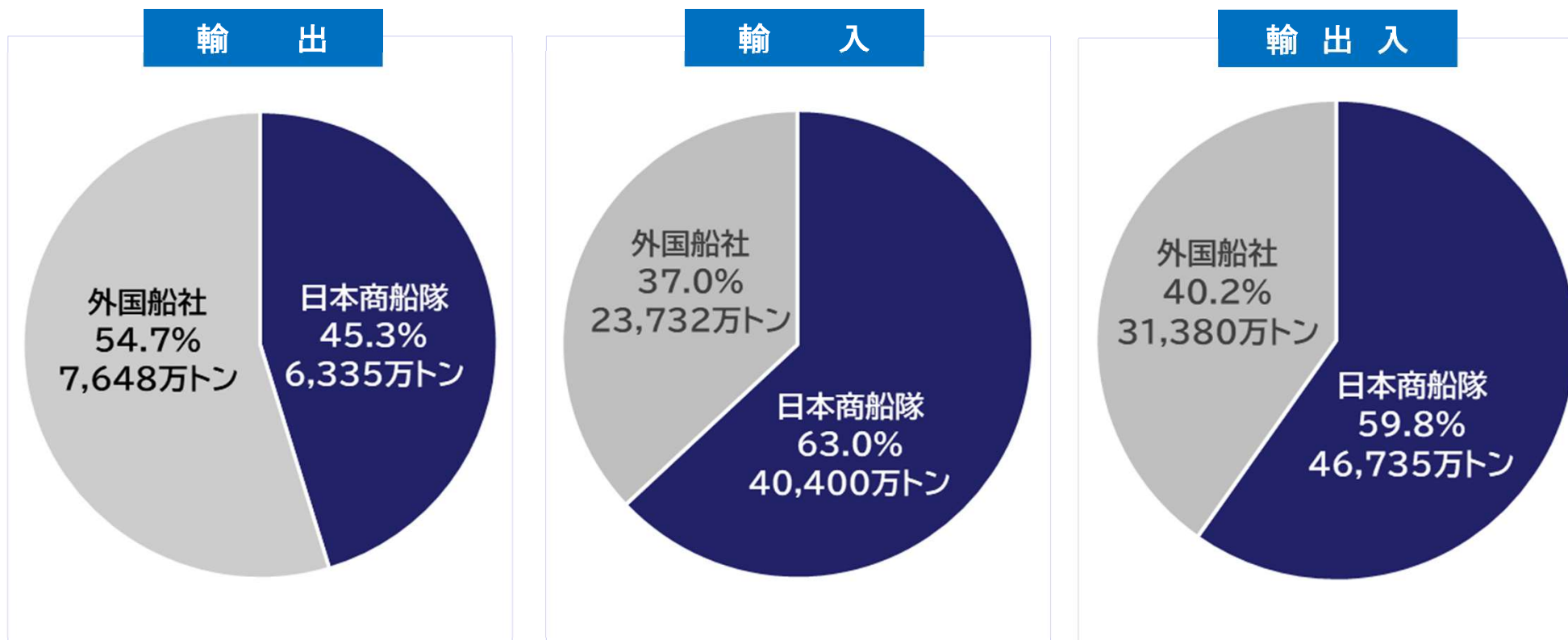


国内貨物輸送

（2024年度、トンキロベース）

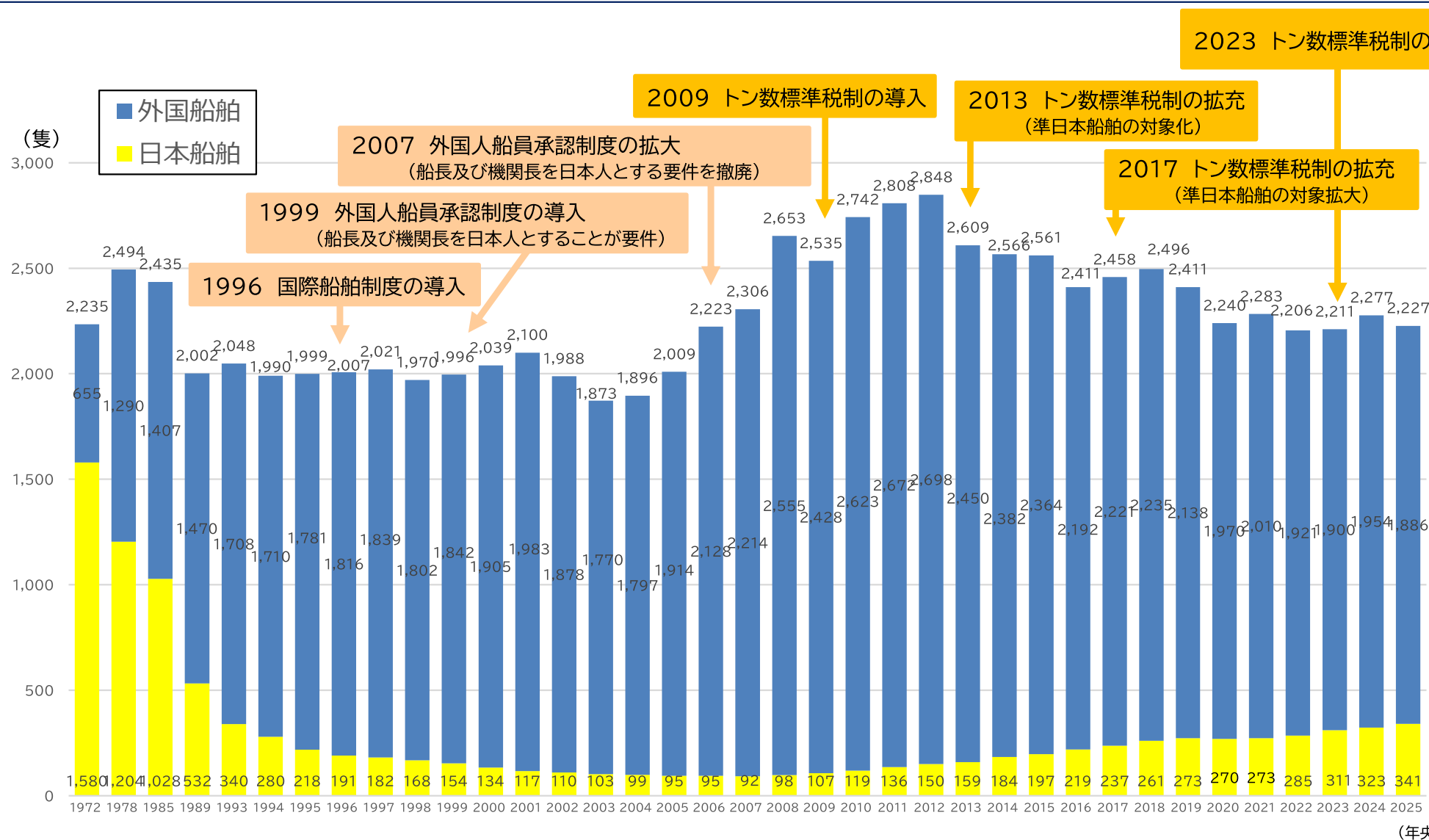


- 日本の輸出入貨物の約59.8%を日本商船隊（我が国外航海運事業者が運航する2,000総トン以上の外航商船群）が輸送しており、我が国経済安全保障に重要な役割を果たしている。

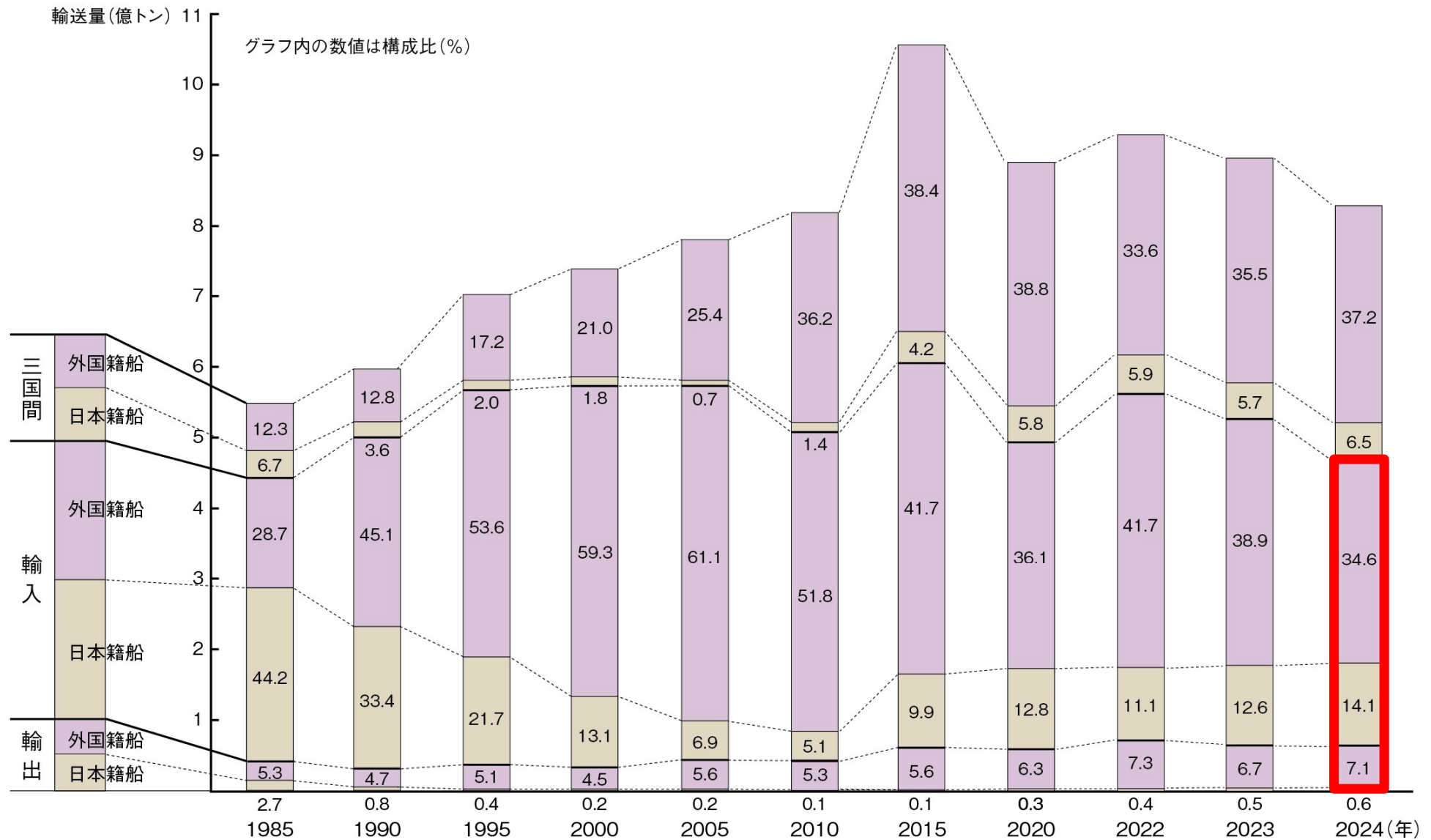


出典：海事局調べ、2024年（暦年）実績

- 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、日本船舶は着実に増加している。

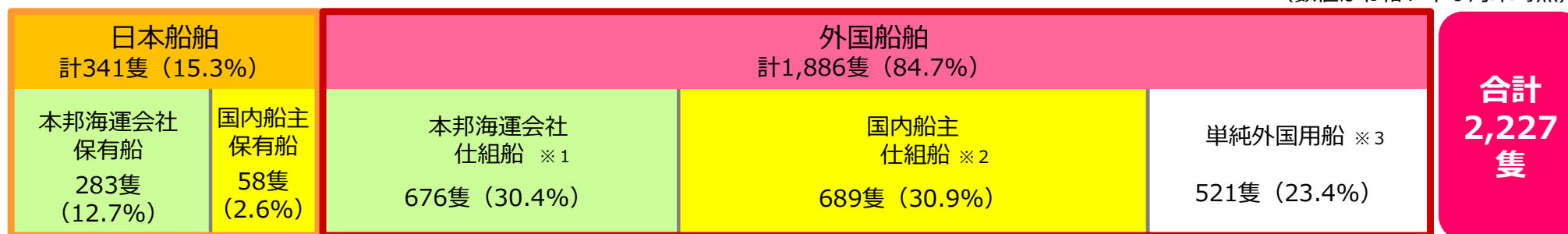


- 日本商船隊の輸送量の内訳としては、我が国の輸出入貨物の割合が近年60%前後で推移している。

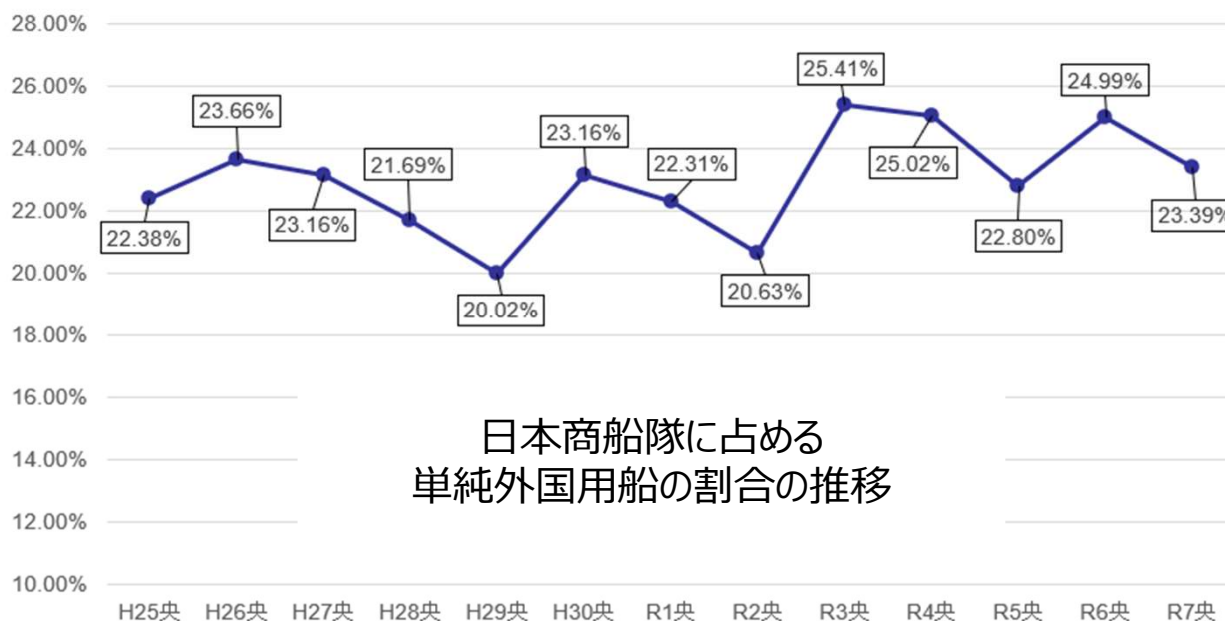


- 日本商船隊を構成する船舶のうち、全体の約 4 割は、本邦海運会社が実質保有。約 3 割は、国内船主が実質保有。
- 約2割強は外国船主からの用船。この外国船主の用船割合については、近年横ばいとなっている。

(数値は令和 7 年 6 月末時点)

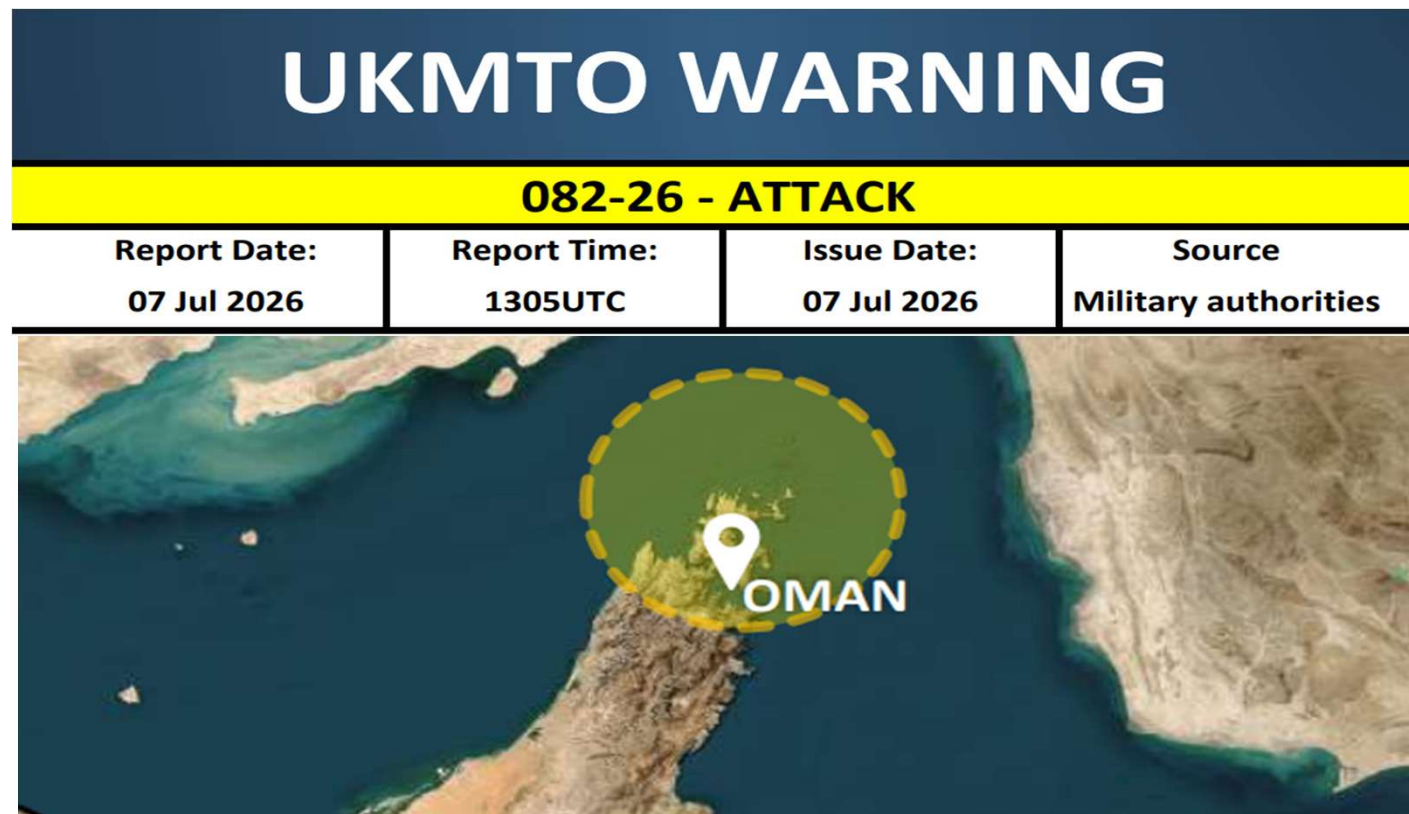


- ※1 本邦海運会社が、パナマなどの便宜置籍国の子会社に船舶を保有させ、そこから用船するもの。
 ※2 国内船主が、パナマなどの便宜置籍国の子会社に船舶を保有させ、本邦海運会社に用船するもの。
 ※3 本邦海運会社が外国船主等から用船するもの。



2. ホルムズ海峡を巡る事案等

- 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3隻が留めおかれている**状況。
-
- 全ての日本人乗組員：6月19日までに湾外に退避
 - 全ての日本船舶：7月9日までに湾外に退避



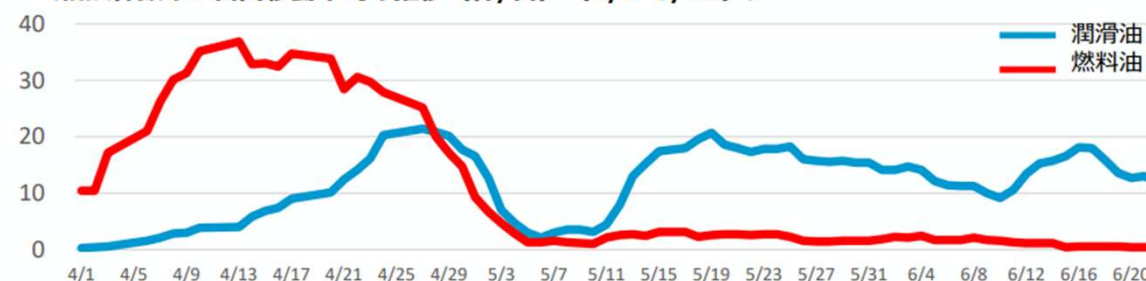
- ホルムズ海峡を巡る事案が発生して以降、供給不安を抱く流通事業者・需要家が大量発注したことで、石油関連製品に関し、一部で供給に偏りが発生した。
- その影響は、交通分野（燃料、潤滑油等）、建設分野（塗料・シンナー等）をはじめ、医療分野（医療用手袋等）、製造分野（包装フィルム・ビニール類、接着剤等）にも及んだ。

<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>

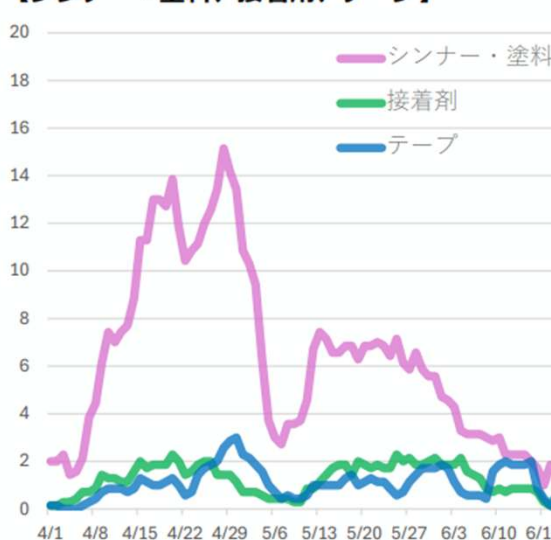
シンナー・塗料	10(14)
包装フィルム・ビニール類	6(3)
接着剤	0(6)
ボトル等の容器	4(9)
テープ	3(11)

※1：6/16-22（6/9-15）

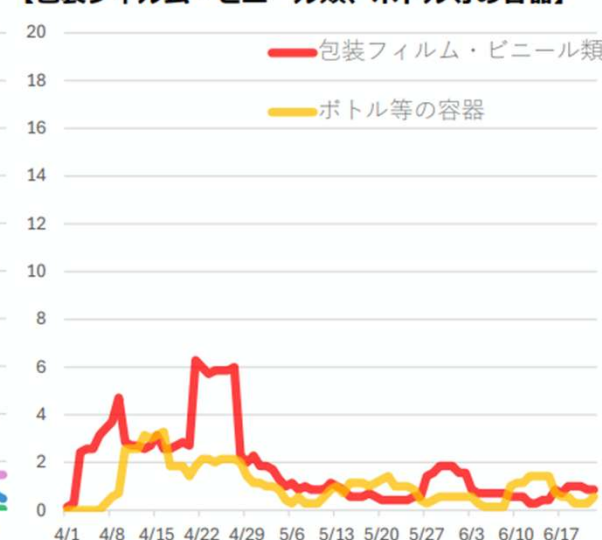
※2：本件数は、相談内容に関連キーワードが含まれるかをExcel関数により判定し、該当する場合に1件として集計したもの。
キーワード検索による集計であるため、実際の相談内容とは一部ずれが生じる可能性がある。

<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】



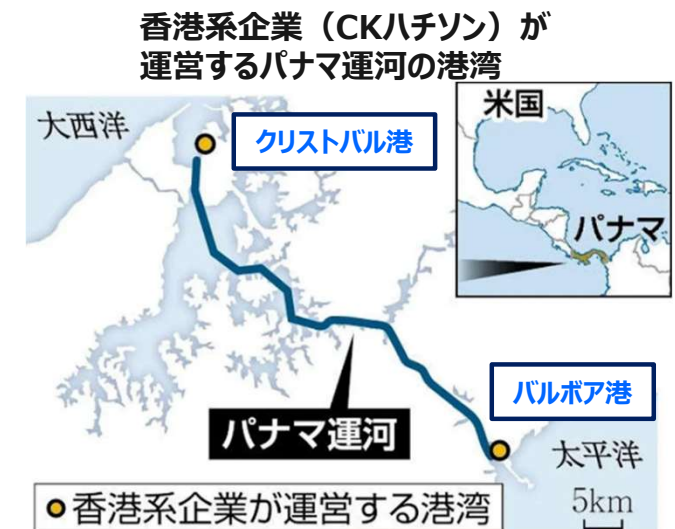
- 近年の国際情勢や、一部国・地域における政情不安等に伴い、地政学的リスクが顕在化。
- 便宜置籍船については、我が国が関与しない第三国間における対立であったとしても、便宜置籍国が関わる対立であれば、これに巻き込まれるリスクがある。

- 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）

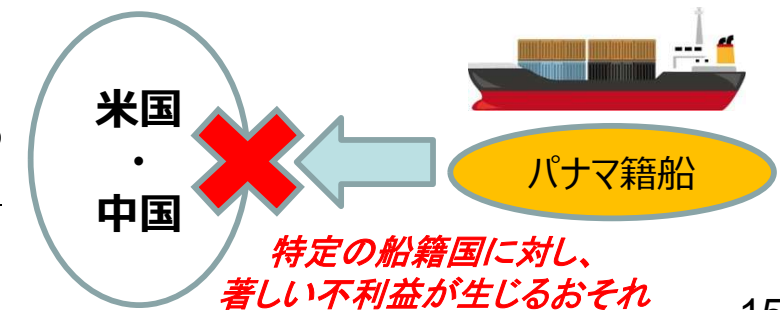


米国から日本への穀物輸入停止など**経済安全保障上の危機発生**

- 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



3. これまでの取組と課題等

(1) 制度面について

(※予算措置を含む)

- 日本船舶（＝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。
- また、日本人船員については、我が国の邦人保護の権限が及ぶ。

安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について（抜粋） （平成19年12月交通政策審議会海事分科会）

○ 日本籍船・日本人船員の法的な位置付け

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。この日本籍船の要件は、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。また、日本人船員については、**我が国の邦人保護の権限が及ぶ**。

○ 経済安全保障のための管轄権が及ぶ輸送体制の確保

- ・日本籍船は、日本の立法上及び執行上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**。また、このような日本の管轄権を適切かつ確実に行使することが期待される日本人船員を常時確保しておく必要がある。例えば、災害、事故等において、緊急に物資や邦人の輸送を行う必要がある場合やテロ、政変等による治安悪化といった世界・日本の諸事情の変化の中で貿易物資を輸送する必要がある場合については、便宜置籍国、船員供給国等における政治・外交等諸事情に左右されない日本人船員の乗り組む日本籍船が最も信頼できるものと考えられ、これを使用し得る可能性を常時確保しておく必要がある。
- ・日本籍船は、日本政府が保護の対象とするものであり、また、犯罪が発生した場合に日本政府が犯人の逮捕を行うことができる等国家としての対応措置を直接執ることができるため、安定的な国際海上輸送の核としての役割を期待することができる。外国籍船の場合、例えば、公海上でテロ行為や日本人の殺害等の重大犯罪が発生した場合等に、旗国主義の下、当該外国籍船は旗国の排他的管轄権に服することとなるため、当該旗国の同意等がなければ、我が国は強制管轄権（執行管轄権及び司法管轄権）を行使することができない。更に、船体や積荷に対する損壊といった財産的被害については、外国籍船である限り、我が国の強制管轄権は及ばない。

- 日本船舶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. 日本船舶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. 日本船舶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. 日本船舶関連相談先・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. 日本船舶特有の税負担軽減	・税制改正要望を実施中。
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。

- 日本船舶は、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。
- 日本船舶の要件は、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

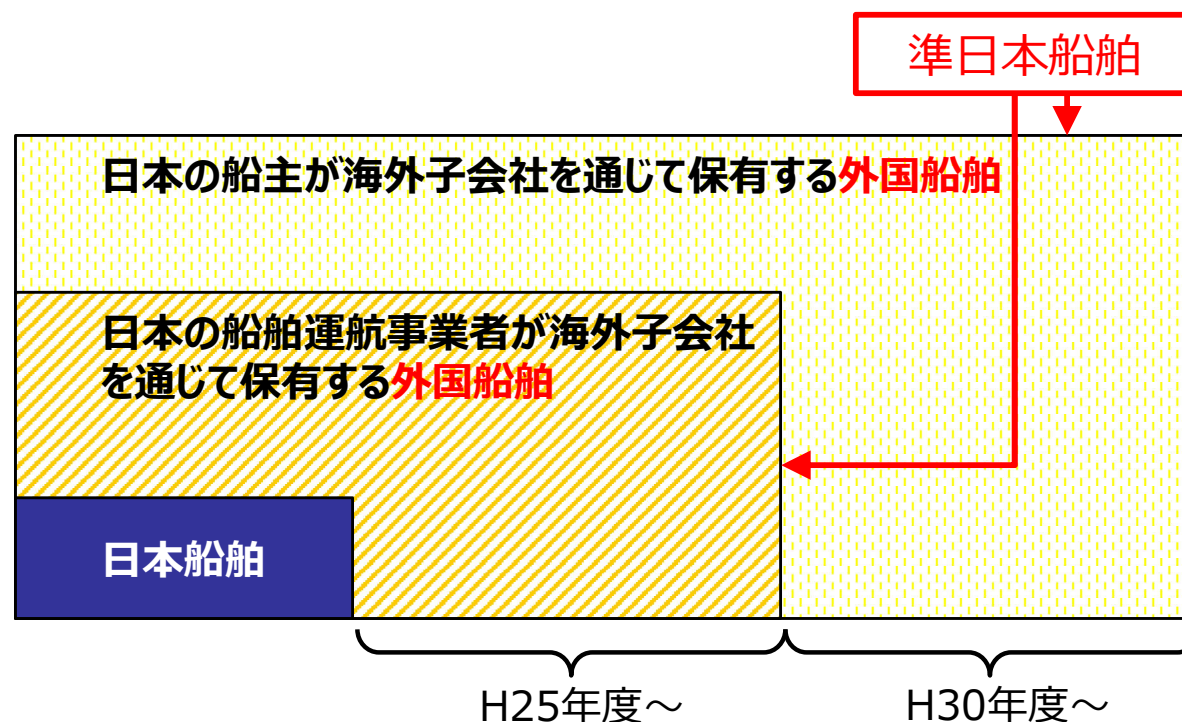
- 一 日本ノ官庁又ハ公署ノ所有ニ属スル船舶
- 二 日本国民ノ所有ニ属スル船舶
- 三 日本ノ法令ニ依リ設立シタル会社ニシテ其代表者ノ全員及ビ業務ヲ執行スル役員ノ三分ノ二以上ガ日本国民ナルモノノ所有ニ属スル船舶
- 四 前号ニ掲ゲタル法人以外ノ法人ニシテ日本ノ法令ニ依リ設立シ其代表者ノ全員ガ日本国民ナルモノノ所有ニ属スル船舶

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

準日本船舶

非常時に、海外子会社から国内親会社に**保有する船舶（外国船舶）**を譲渡することにより**日本船舶となる**ことを平時から約束するもの



準日本船舶の主な要件

- 日本の船舶運航事業者又は船主が海外子会社を通じて保有する外国船舶
- 船舶運航事業者又は船主と海外子会社との間で、非常時に遅滞なく当該船舶を当該運航事業者又は船主に譲渡することを内容とする契約（フラッグバック契約）を締結していること

- チャーター・インとは、A国で所有権を登録した船舶について、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。船舶の所有権の登録と切り離れ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

- 現行の航海命令については、海運事業者はその対象が限られており、船主の協力を得ることができるような仕組みとされていない。

○海上運送法（昭和24年法律第187号）（抄） （航海命令）

第二十六条 国土交通大臣は、航海が災害の救助その他公共の安全の維持のため必要であり、かつ、自発的に当該航海を行う者がいない場合又は著しく不足する場合に限り、船舶運航事業者に対し航路、船舶又は運送すべき人若しくは物を指定して航海を命ずることができる。

- 2 国土交通大臣は、前項の規定による命令を行うに当たっては、当該命令により航海に従事する船舶及び船員の安全の確保に配慮しなければならない。
- 3 国土交通大臣は、第一項の規定による命令をしたときは、国土交通省令で定めるところにより、当該命令により航海に従事する船舶である旨の証明書を当該船舶の船長に交付しなければならない。
- 4 第一項の規定による命令で次条の規定による損失の補償を伴うものは、これによつて必要となる補償金の総額が国会の議決を経た予算の金額を超えない範囲内でこれをしなければならない。

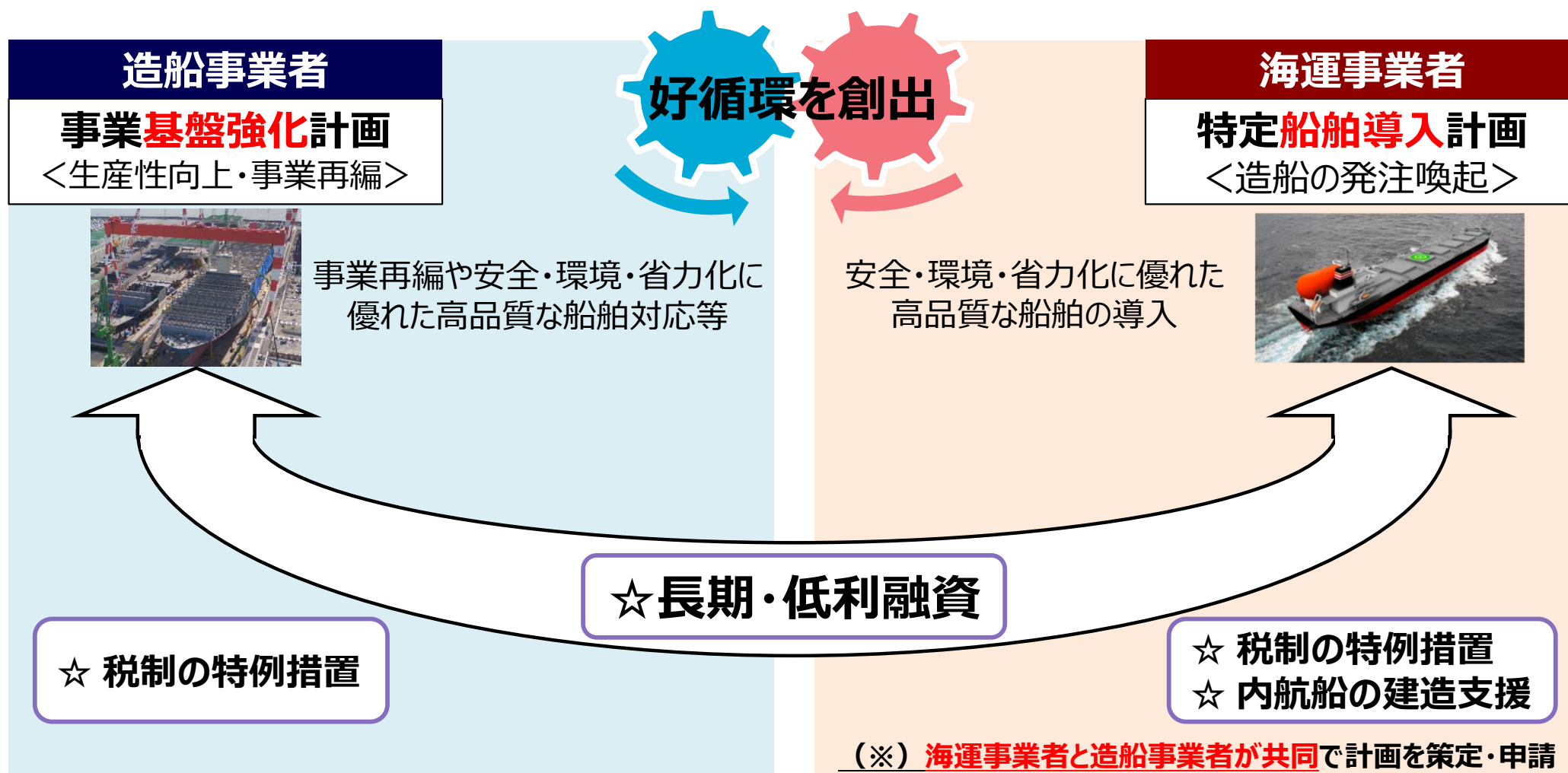
- 令和元年6月13日、オマーン湾を航行していた我が国船舶運航事業者が運航する船舶が攻撃を受ける事案が発生。
- 政府として、中東地域における平和と安定及び日本関係船舶の安全の確保を目的とした政府一体となった取組を確認するため、令和元年12月27日、以下のとおり閣議決定された。（令和7年11月7日一部変更）

【閣議決定のポイント】

- 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、
 - ① 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**
 - ② 関係業界との綿密な情報共有を始めとする**航行安全対策の徹底**
 - ③ 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。

- 2021年5月、**海事産業強化法**が成立し、造船・海運分野は8月20日施行。
- **造船事業者**による**事業基盤強化**、**海運事業者**による**安全・環境に優れた船舶導入**の計画を**認定**し、**長期低利融資**や**税制等**により、**造船・海運**の両輪での**好循環を創出**。



- 海運業における高性能・高品質な特定船舶を導入する事業及び造船業における事業基盤強化のための事業に関する計画の国土交通大臣の認定制度を創設し、当該認定を受けた計画に基づき行う事業について、株式会社日本政策金融公庫より融資を受けた指定金融機関が事業者に対し、長期・低利の融資を実施。



事業（例）

事業基盤強化事業

事業再編等の競争力強化のための基盤整備



特定船舶導入事業

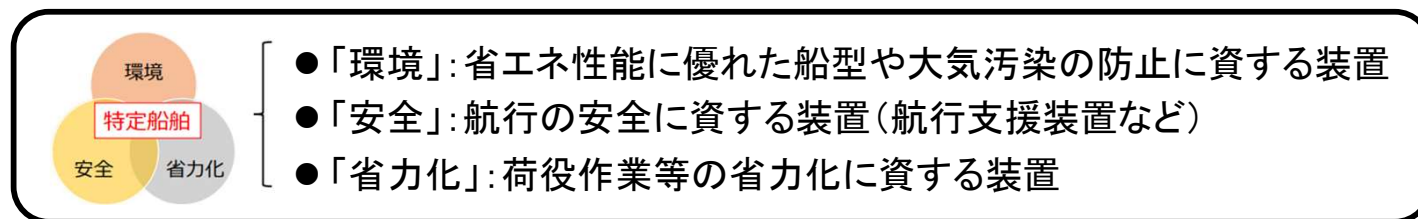
高性能・高品質な特定船舶の導入



令和9年度要求額:120百万円

背景・課題

- 令和3年8月に施行された海事産業強化法に基づき、海運事業者等と造船事業者が共同で作成する特定船舶(環境負荷低減、安全、省力化の要件を満たす船舶)の導入計画を認定・支援する施策を実施。
- しかしながら、特定船舶の建造には極めて大きな資金が必要となるため、資金供給上の制約が導入のボトルネックとなっており、特に建造期間中から導入初期にかけての資金調達負担が大きくなっている。
- 加えて、令和7年12月に公表された造船業再生ロードマップにおいては、2035年に年間建造量を倍増する目標を掲げており、その前提として、特定船舶をはじめとする高品質な船舶の安定的な発注の確保が不可欠である。



事業内容

- 特定船舶導入計画に基づき行う事業について、指定金融機関よりツーステップローン(TSL)又は民間融資を受けた事業者に対し、その利子の一部の補給を実施



効果

・特定船舶の導入の加速化 ・海事産業の国際競争力強化

(2)税制特例について

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	日本船舶：20% 外国船舶：18%	日本船舶：32% 外国船舶：30%	日本船舶：30% 外国船舶：28%
環境負荷低減船	日本船舶：17% 外国船舶：15%	日本船舶：29% 外国船舶：27%	日本船舶：27% 外国船舶：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

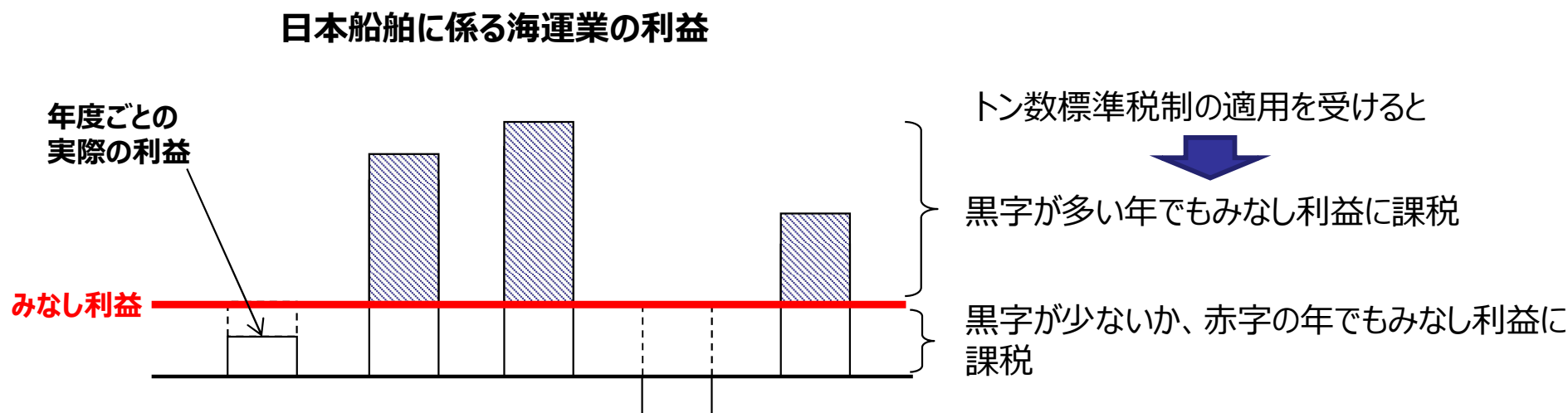
環境性能の高い船舶への代替を促進

【期限】R8.4.1～R11.3.31

※とん税・特別とん税：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

- 外航海運事業者が、運航・保有する日本船舶・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



主な目標

■ 日本船舶：約450隻 ■ 日本人船員：約5,500人

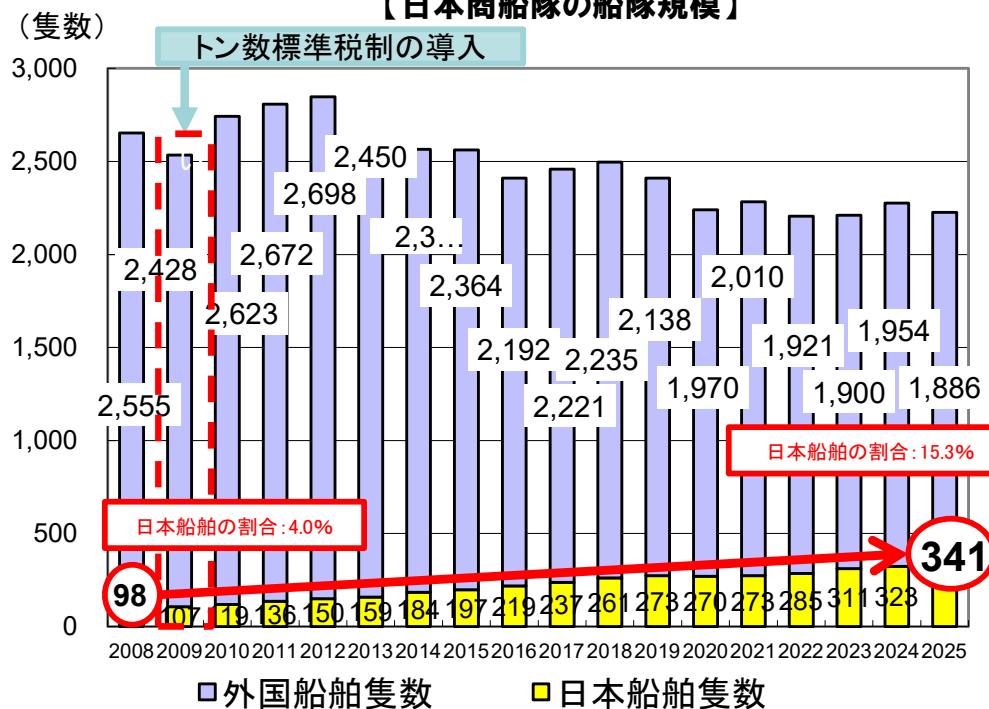
主な適用要件

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

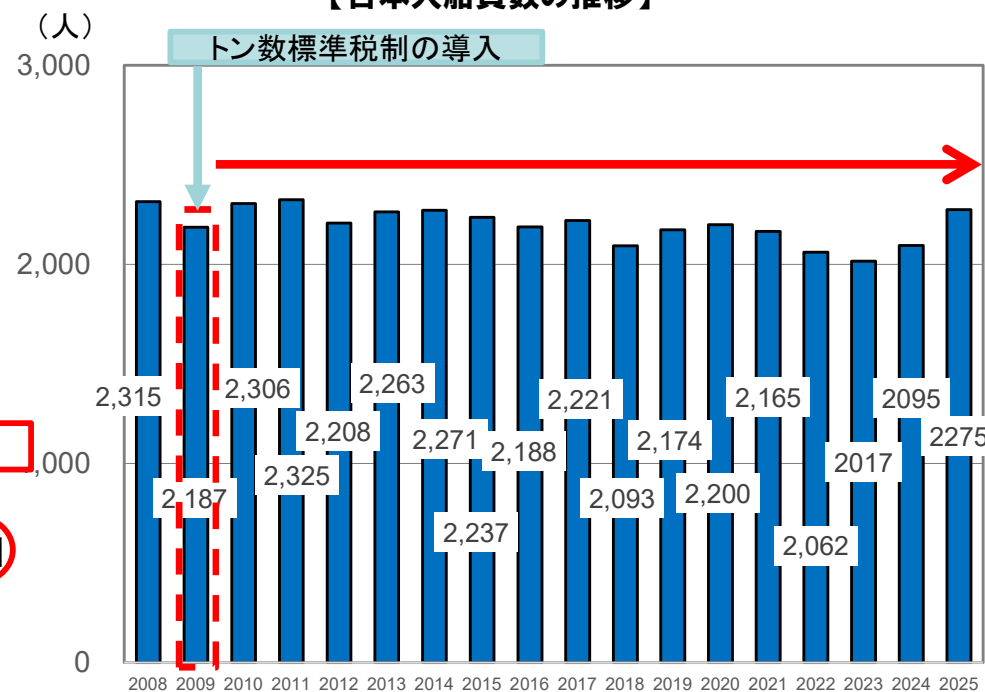
- 日本船舶の増加要件 ※事業者の船隊規模に占める日本船舶の割合に応じて増加要件を設定
 - ・ 2018年～2022年の5年間で1.2倍 → 2023年～2027年の5年間で1.15倍～1.4倍※
- 日本人船員の確保要件
 - ・ 日本船舶 1 隻あたり 4 人の日本人船員の確保(準日本船舶は 1 隻あたり 2 人の日本人海技士の確保)かつ
 - ・ 外航海運事業者が確保する日本人船員が減少しない計画であること
- 日本人船員の育成要件 ※社船実習の実施、あるいはJMETSへの訓練委託
 - ・ 年度ごとに、日本船舶及び準日本船舶 1 隻あたり 1 人の日本人船員を育成する計画であること

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】



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）

登録免許税・固定資産税に関する国際比較

- 各国と比較すると、新造の外航船舶は約4.6倍、国際船舶は約3倍、特定船舶は約1.5倍のコストがかかっている。
- 各国の登録料等の通知には割引が規定されていることもあるが、パナマにおいては、船主とパナマ当局間での交渉により割引率が決定され、下記の登録料よりも割引されている事例もある。



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
バハマ	非課税	非課税

- 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（現行の課税標準）
- 総トン数（GT）：船舶内のすべての容積

船種	純トン数（NT）	総トン数（GT）
VLCC （超大型原油タンカー） （339×60m） 	10万NT	16万GT (NTの1.6倍)
LNG運搬船 （18.0万 ³ m・298×48m） 	3.6万NT	12.0万GT (NTの3.3倍)
ばら積み船 （ケープサイズ・299×50m） 	7万NT	11万GT (NTの1.6倍)
コンテナ船 （1.4万TEU・366×51m） 	7万NT	15万GT (NTの2.1倍)
PCC （自動車専用船） （7000台・200×38m） 	2.2万NT	7.5万GT (NTの3.4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

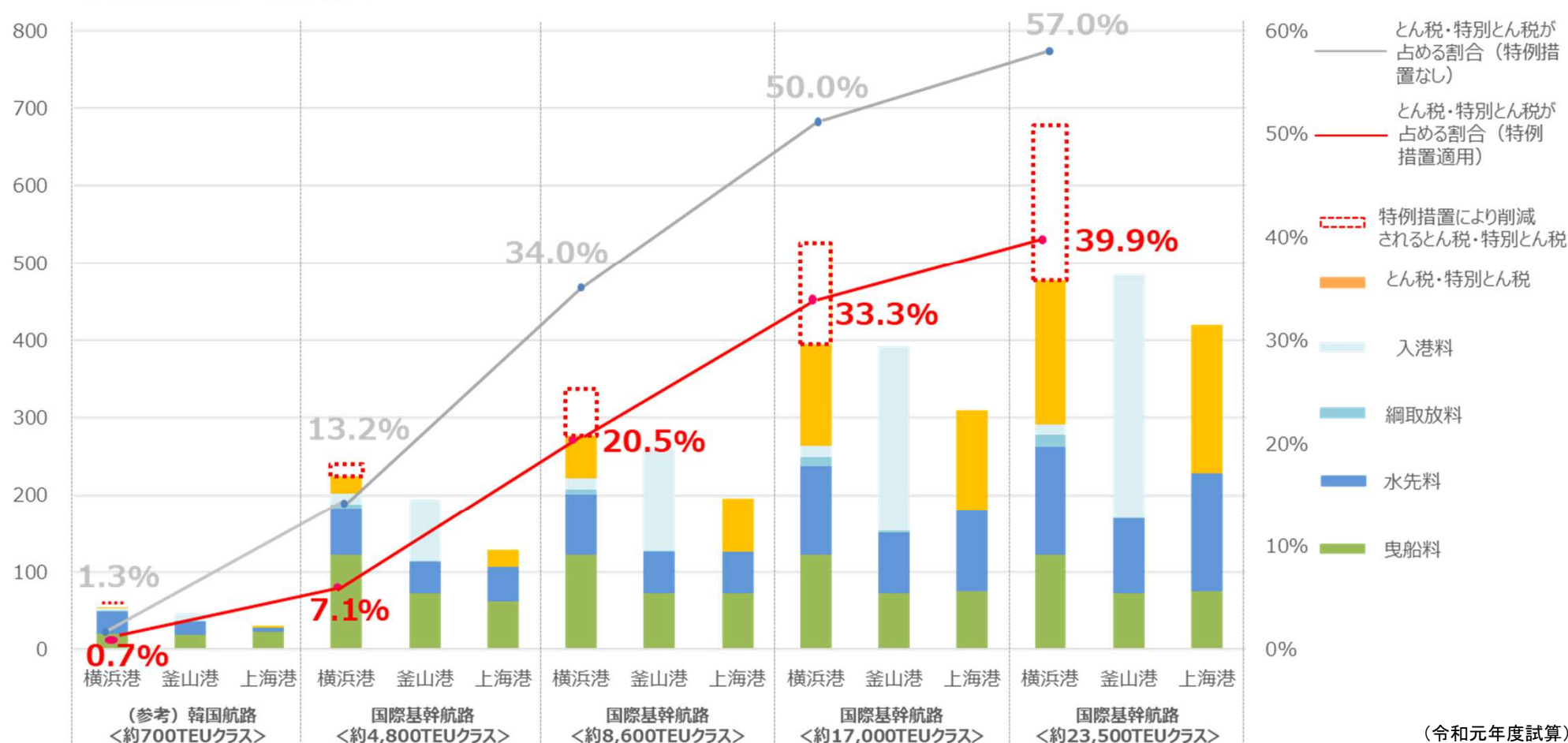
表の数値は、各画像の船舶のものと必ずしも一致しない

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

※これら所要日数・往復回数については、船社からの聞き取りに基づき設定

- 我が国港湾の入出港コスト（船舶関係費用）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（北米・欧州）に就航する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った。（令和2年10月より、とん税・特別とん税の特例措置を適用）

（万円） <入出港コスト（試算）>



4. 見直しの方向性

(1) 制度面について

(※予算措置を含む)

1. 日本船舶のさらなる確保に向けて

- 今般のホルムズ海峡を巡る事案等を踏まえ、国際競争力の強化を図る取組と両立しつつ、**経済安全保障の確立を図る観点から、日本船舶のさらなる確保を進めることが重要。**
- これまで、非常時に、外航海運事業者・船主の海外子会社から、**国内法人に船舶を譲渡することにより日本船舶となる**ことを約束する船舶として、「準日本船舶」の創設に取り組んできたところであるが、
 - ・ 所有権の譲渡を前提としているため、譲渡の際に帳簿上で利益が発生すれば課税されることとなり、また、日本で固定資産税や登録免許税といった税負担が生じること
 - ・ 経営上資本効率を高めたい事業者としては新たに巨大な資本として船舶を所有せざるを得ないことといった様々な要因から、**準日本船舶の活用が低調**となっている状況。
- このため、**諸外国で既に導入されているチャーターイン制度を参考**に、準日本船舶について、**非常時に船舶の譲渡までを求めることなく、貸借契約によることを可能とすること**（発展解消）は考えられるか。さらに、この場合には、**限られた一定期間のみ日本船舶となることから、国内法の規制の適用について、安全確保等にも留意しつつ、一定の規制緩和を行う**ことは考えられるか。
- その上で、日本船舶のさらなる確保という観点から、**平時におけるフラッグバックをしやすい**ため、船舶の譲渡までを求めることなく、**貸借契約によりフラッグバックを可能とすること**は考えられるか。また、**従前から行ってきたフラッグバックの際の規制緩和**を踏まえ、**同様の観点からこれを検討**することは考えられるか。

- さらに、非常時における緊急物資の輸送に万全を期すとともに、必要な日本船舶を適切に確保するという観点から、船主にも協力を求めることができることとする新たな制度を導入することは考えられるか。

2. 日本船舶等の安全確保（動向把握）に向けて

- 現行では、運用上として、中東海域に入域する船舶の動向に係る情報提供（入域通報）を求めることとしているところであるが、実効性を担保しつつより正確な動向の把握を行うためには、船主についても通報の対象に追加した上で、本取組を制度化することは考えられるか。
- その上で、通報をした日本関係船舶に対して、実効性を担保した形で、適切な情報提供や指導を行うためには、こうした権限についても制度化することは考えられるか。

3. 高品質な船舶に係る船腹量の拡大に向けて

- 環境負荷低減、安全、省力化等の要件を満たす高品質な特定船舶については、導入に極めて大きな資金を要することが課題の1つとなっている。現状も、公庫による財政投融资を活用した金融支援等を行っているところであるが、特に建造期間中から導入初期にかけての資金調達負担が大きくなっているところ、特定船舶に係る利子補給について新たな制度を導入することは考えられるか。

(2)税制特例について

①トン数標準税制

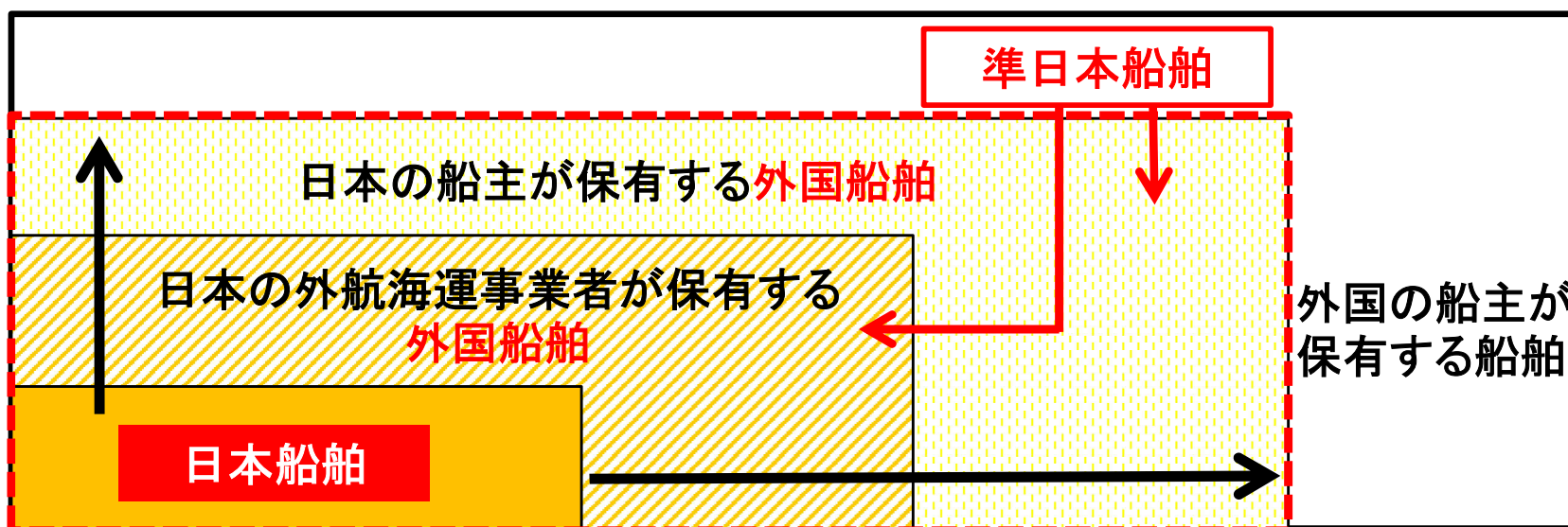
- 非常時における海上輸送を確保するという点では、非常時に自らの所有する船舶を活用して、我が国の意向に基づく輸送を行うよう手配することが可能な日本船主も重要であることから、日本船主に対し、非常時における協力を担保するとともに、インセンティブを付与することは考えられるか。
- その際には、日本船主は、自らが、自船に乗船させるための船員を雇用していないことも多いことから、日本人船員を確保するという観点から、自らが直接確保するのではなく、日本人船員の育成により貢献を求めることは考えられるか。
- なお、トン数標準税制は、変動の激しい海運市況に直接影響される外航海運事業者を対象に、所得課税に代えてみなし利益課税とすることで、税負担を平準化している。

※国土交通大臣は、航海が災害の救助その他公共の安全の維持のため必要であり、かつ、自発的に当該航海を行う者がいない場合又は著しく不足する場合に限り、船舶運航事業者に対し航路、船舶又は運送すべき人若しくは物を指定して航海を命ずることができる。

主な適用要件

- 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

- 非常時に、迅速に外航海運事業者に譲渡することで日本船舶とすることを条件とした外国船舶を準日本船舶と認定し、トン数標準税制の対象とする準日本船舶制度が平成25年度に創設された。
- 日本の外航海運事業者が海外で保有する船舶と、日本の船主が海外で保有する船舶の、どちらも準日本船舶として認定することが可能であるが、所有権の譲渡を前提としているため、譲渡の際に帳簿上で利益が発生すればこれに課税されることとなり、また、日本で登録免許税や固定資産税といった税負担が発生すること、経営上資本効率を高めたい海運事業者としては新たに巨大な資本として船舶を所有せざるを得ないこと、船主としては自らが保有する船舶を手放さざるを得ないことなど、様々な要因から、準日本船舶制度の活用は低調となっている。
- このため、諸外国で既に導入されているチャーターイン制度を参考に、貸借契約に基づく新たな制度の導入により、所有権の譲渡ではなく、裸用船契約という貸借契約に基づき日本船籍を付与する新たな日本船舶の形を導入し、これをトン数標準税制の対象船舶とすることは考えられるか。
- また、準日本船舶制度と同様に、非常時に、迅速に外航海運事業者と裸用船契約により貸借することで日本船舶とすることを条件とする外航船舶を認定する制度を導入し、トン数標準税制の対象船舶とすることは考えられるか。



- 日本船舶の確保目標である450隻は、日本への輸入を対象とした輸送力に対応する最低限の水準として、日本船舶の数量の3割強と試算されている。
- しかしながら、2月28日にホルムズ海峡をめぐる事案が発生して以降、一部の原油タンカーがホルムズ海峡を通過できないことにより、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。
- このため、経済安全保障という観点から、必要な船舶の確保目標は、最低限の水準ではなく、国民生活、経済活動の水準を保つため、日本への輸入の全てを輸送しなければならない状態を基本として、これに必要な船舶数を新たな目標とすることは考えられるか。
- また、日本への輸入を確保するという観点から、自動車専用船が自動車の輸出を主として担っていることに鑑み、自動車専用船を除く船種による必要隻数を新たな目標とすることは考えられるか。

450隻の根拠

- ① 全て日本籍船で輸送しなければならない状態が1年程度継続
- ② ①の状態において一定規模の国民生活・経済活動水準を確保するための日本への輸入を対象とした輸送力に対応する日本籍船の必要規模を試算。一定規模の国民生活・経済活動水準としては、最低限の水準として、少なくとも健康で文化的な最低限度の生活水準と、当該水準に相当する経済活動水準が適当であると考えた。その水準の算出に当たっては、生活保護世帯の水準や最低賃金の水準を参考としたところ、最低限の水準は、概ね通常時の約3割強と試算された。

※「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について」（平成19年12月交通政策審議会海事分科会）

- 外航日本人船員の確保目標は、日本船舶の確保目標数を前提として5500人と算出されている。しかしながら、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、近年は横ばいで推移している状況にある。
- 必要な船舶の確保目標数を見直すのであれば、これに応じて外航日本人船員の必要規模についても見直すことは考えられるか。
- その際、例えば、建設業において取り入れられている標準労務費の考え方を参考に、船長、機関長、航海士など、外航船舶を動かすために必要な日本人乗組員の平均給与額を元に、外航海運 1 隻あたりでどれくらいの労務費が必要か算出し、入職者においては自らのキャリアパスを描くきっかけとすると共に、企業側においては取引価格へ反映させることを目指すなど、新たな外航日本人船員の育成施策にも取り組むことは考えられるか。

5500人の根拠

日本人船員の必要規模の試算については、最低限必要な日本籍船に乗り組む船舶職員は全て日本人とするとの考え方を採り、以下のようなケースを想定する。

- ① 日本籍船の必要規模を前提に、日本人船員の必要規模を試算
- ② 日本籍船に乗り組む船舶職員（船長 1 名、航海士 3 名、機関長 1 名、機関士 3 名）は全て日本人
- ③ 通年運航を可能とする最少限の船舶職員数

※「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について」（平成19年12月交通政策審議会海事分科会）

- 平時より一定規模の日本船舶・日本人船員を確保することが必要であるが、その必要規模は、以下の試算の下で、日本船舶450隻、日本人船員5500人とされている。

安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について（抜粋）

（平成19年12月交通政策審議会海事分科会）

① 全て日本籍船で輸送しなければならない状態が 1 年程度継続

② ①の状態において一定規模の国民生活・経済活動水準を確保するための日本への輸入を対象とした輸送力に対応する日本籍船の必要規模を試算。**一定規模の国民生活・経済活動水準としては、最低限の水準として、少なくとも健康で文化的な最低限度の生活水準と、当該水準に相当する経済活動水準が適当**であると考えた。その水準の算出に当たっては、**生活保護世帯の水準や最低賃金の水準を参考**としたところ、**最低限の水準は、概ね通常時の約 3 割強**と試算された。また、日本人船員の必要規模の試算については、最低限必要な日本籍船に乗り組む船舶職員は全て日本人とするとの考え方を採り、以下のようなケースを想定する。

① 日本籍船の必要規模を前提に、日本人船員の必要規模を試算

② 日本籍船に乘組む船舶職員（船長 1 名、航海士 3 名、機関長 1 名、機関士 3 名）は全て日本人

③ 通年運航を可能とする最少限の船舶職員数

これらに基づき試算すると、最低限必要な日本籍船は約 450 隻となり、これらの日本籍船を運航するのに必要な日本人船員は約 5,500 人となる。一方、平成 18 年に外航海運業界は、業界の総意として、日本籍船を 5 年で 2 倍、日本人船員を 10 年で 1.5 倍に増加させることを目標とする旨を表明している。日本籍船・日本人船員の現状規模を踏まえれば、日本籍船約 450 隻、日本人船員約 5,500 人という必要規模を短期間で達成することは困難であり、今後、日本籍船・日本人船員の計画的な増加を図るべくさらに検討することが必要である。

- 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つの方向性と対応策

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

②固定資産税・登録免許税

固定資産税・登録免許税

- 今般のホルムズ海峡を巡る事案等を踏まえ、経済安全保障の確立を図る観点から、日本船舶のさらなる確保を進めることが重要であるところ、日本商船隊が世界単一となっている海運市場を勝ち抜くためには、諸外国とのイコールフットイングを実現していくことが必要不可欠。
- こうした中、船舶に固定資産税を課す国は世界的に稀であり、また、登録免許税についても他国と比較して高額の水準となっている状況。
- 今般のとん税・特別とん税の見直しも踏まえ、こうした取組と併せて、固定資産税については非課税を含めさらなる低減を図ることは考えられるか。
- また、登録免許税についてはさらなる低減を図ることは考えられるか。

③とん税・特別とん税

- 代表的な船型の船舶で輸送された場合に課される 1 m³あたりのとん税額、特別とん税額（いずれも都度納付）を主要物資ごとに試算すると、以下のとおり。

（※いずれも 1 m³あたりで比較）

物資名	1m ³ 当たりの取引価格	1 m ³ 当たりとん税 (取引価格に占める割合)	1 m ³ 当たり特別とん税 (取引価格に占める割合)
石炭	28,680 円	4.2 円 (0.0147%)	5.3 円 (0.0184%)
石油	68,595 円	4.4 円 (0.0064%)	5.5 円 (0.0079%)
LNG	39,547 円	3.7 円 (0.0094%)	4.7 円 (0.0118%)
鉄鉱石	57,172 円	4.8 円 (0.0084%)	6.0 円 (0.0104%)
銅鉱石	1,122,409 円	4.8 円 (0.0004%)	6.0 円 (0.0005%)
アルミニウム	194,690 円	4.2 円 (0.0022%)	5.3 円 (0.0027%)
とうもろこし	27,008 円	4.2 円 (0.0156%)	5.3 円 (0.0195%)
小麦	34,709 円	4.2 円 (0.0122%)	5.3 円 (0.0152%)
大豆	62,101 円	4.2 円 (0.0068%)	5.3 円 (0.0085%)
肥料	65,466 円	4.2 円 (0.0064%)	5.3 円 (0.0081%)

- 外航貨物輸送は、コンテナ船を中心とする定期船事業と、これ以外の不定期船事業に分類される。

定期船事業

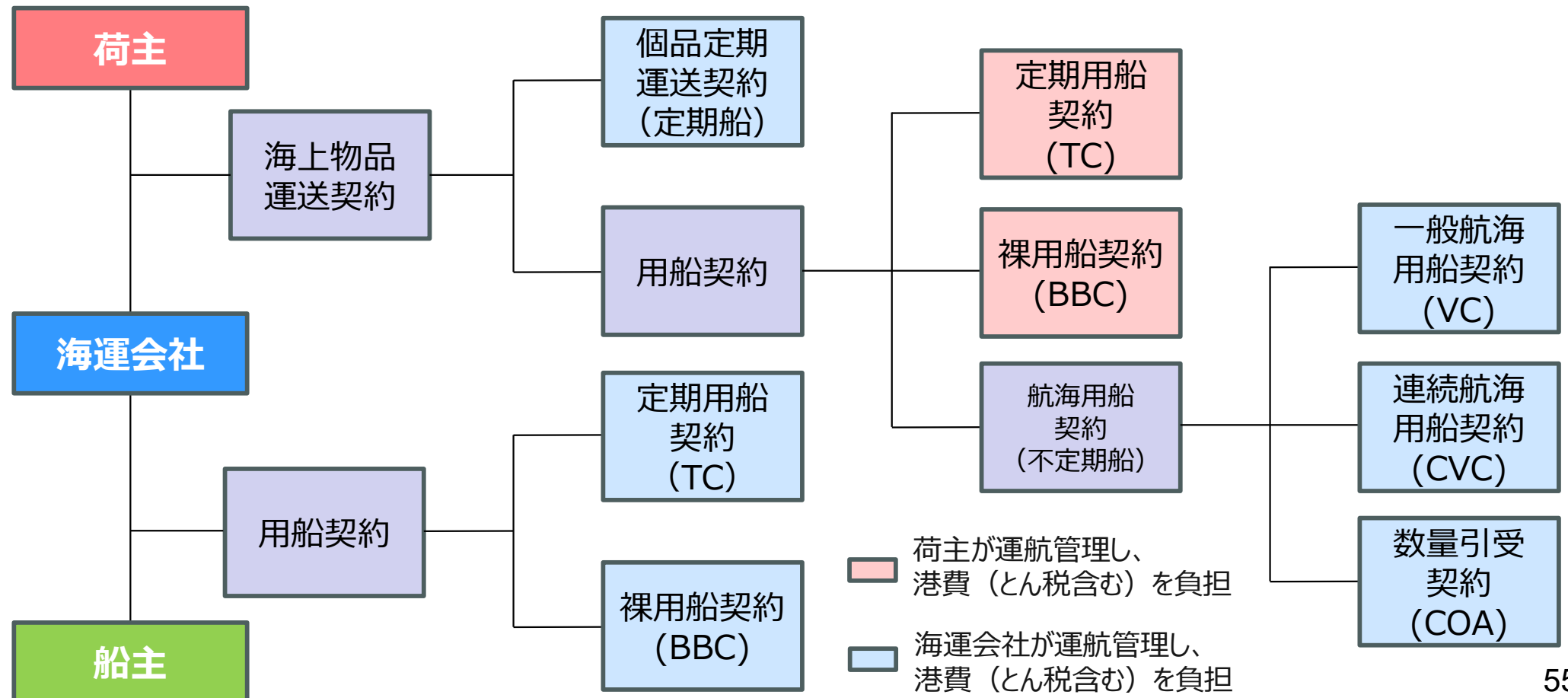
- 運航スケジュールや運賃を公開し、荷主を広く募集し、不特定多数の荷主から貨物を引き受ける貨物船輸送。
- 一定サイズに標準化されたコンテナを輸送する類型が定期船輸送サービスのほとんどを占める。
- 主要な荷主は、商社、機械、化学及び電気機器といった業種となっている。
- 不特定多数の荷主の貨物を輸送することから、複数の港湾を経由地とする周航ルートを設定し、荷主の多様な運送ニーズに応えるサービス供給形態。
- 一定の周航ルートを、一定の頻度で定期的に運行するサービスを提供することが必要であるため、一定数以上の船舶が必要。
- 例えば、北米航路ではアジア及び中米等の諸港を、欧州航路ではアジア、地中海及び紅海等の諸港を、経由している。

不定期船事業

- 特定の荷主の貨物を引き受け、専用船などを利用する貨物船輸送。
- 輸送需要に応じて荷主が必要とする時期及び航路に、その都度船舶を配船し運送を行うサービス。
- 主に LNG、原油等のエネルギー資源や、鉄鉱石等の資源材料、自動車、小麦等の穀物等、質量がかさばる貨物を満船ベースで運送する。一隻単位で船を借り切る契約（いわゆる「用船契約」）が多いといわれる。
- 契約期間としては、10年といった長期の契約のほか、1年単位の契約、あるいは臨時の需要に応じ1航海単位で契約するスポット契約等様々な形態がみられる。
- 例えば、原油タンカーであれば、産油地の中東と日本との間の往復が多い。また、ドライバルク船による鉄鉱石輸送の例では、豪州（積み地）→日本（揚げ地）→南米（積み地）→欧州（揚げ地）→南米（積み地）→日本（揚げ地）と、複数の積み地及び揚げ地の間を周航する形態もみられる。

(参考) 外航海運業における運航契約形態

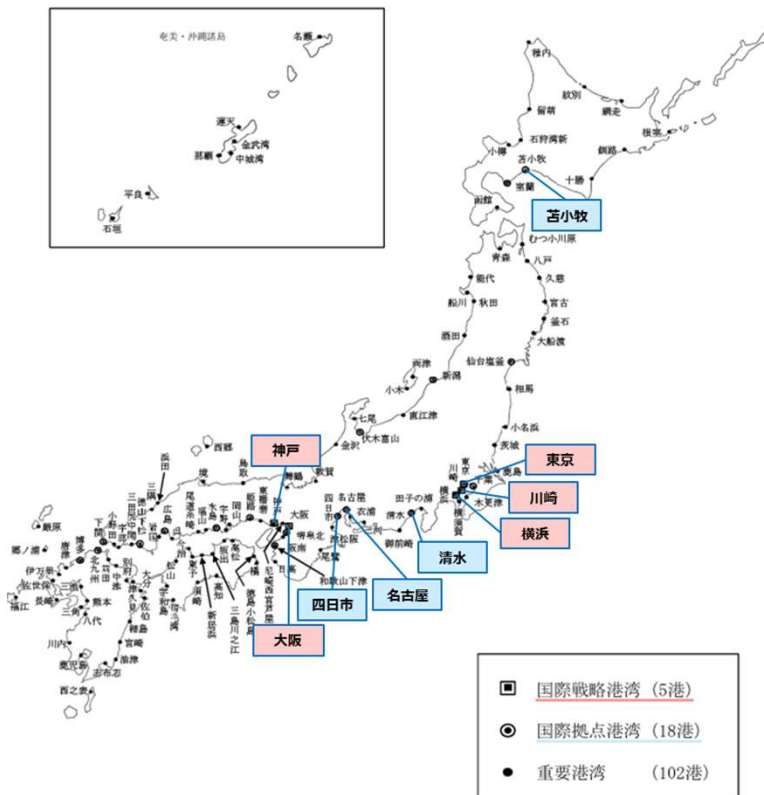
- 外航海運業においては、船舶の所有者である船主、運航管理者である海運事業者、貨物の海上輸送を依頼する荷主が存在する。海運事業者は、荷主の海上輸送需要に応えるために、自社グループや專業船主の特定目的会社（SPC）からの用船契約等により一定の船隊規模を確保している。
- 海運事業者と荷主との間では、貨物輸送を目的とする海上物品運送契約として、定期船であるコンテナ船のスペースを確保する個品定期運送契約に加え、不定期船による輸送として数量引受契約や一般・連続航海用船契約といった契約形態が存在する。また、これとは別に、船舶自体を提供する用船契約として、荷主に対する定期用船契約や裸用船契約が締結される場合もある。



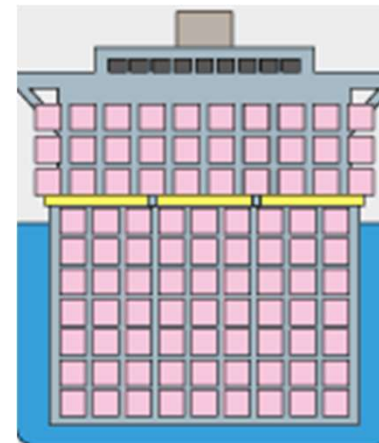
(参考) コンテナ船の概要

- 海上コンテナは国際規格でサイズが決められており、衣類や電化製品など一般的な貨物を収める「ドライコンテナ」、冷凍・冷蔵貨物を収める「リーファー・コンテナ」、液体貨物を収める「タンク・コンテナ」などの種類がある。
- コンテナに納める貨物は様々であるが、1 TEUあたりの積荷の価値は、平均して約800万円※とされる。
- コンテナはトランシップが容易であり、港湾間の国際競争が激しいため、とん税・特別とん税については、国際基幹航路の減免措置により一時納付の納付額が一部半額となっている。
- コンテナ船（邦船関係社）の日本への寄港については、大規模なコンテナターミナルを持つ港のうち、主に特定の1～5港で定期的に積み下ろしをしている実態が見られる。

コンテナ船（邦船関係社）が寄港する開港の例



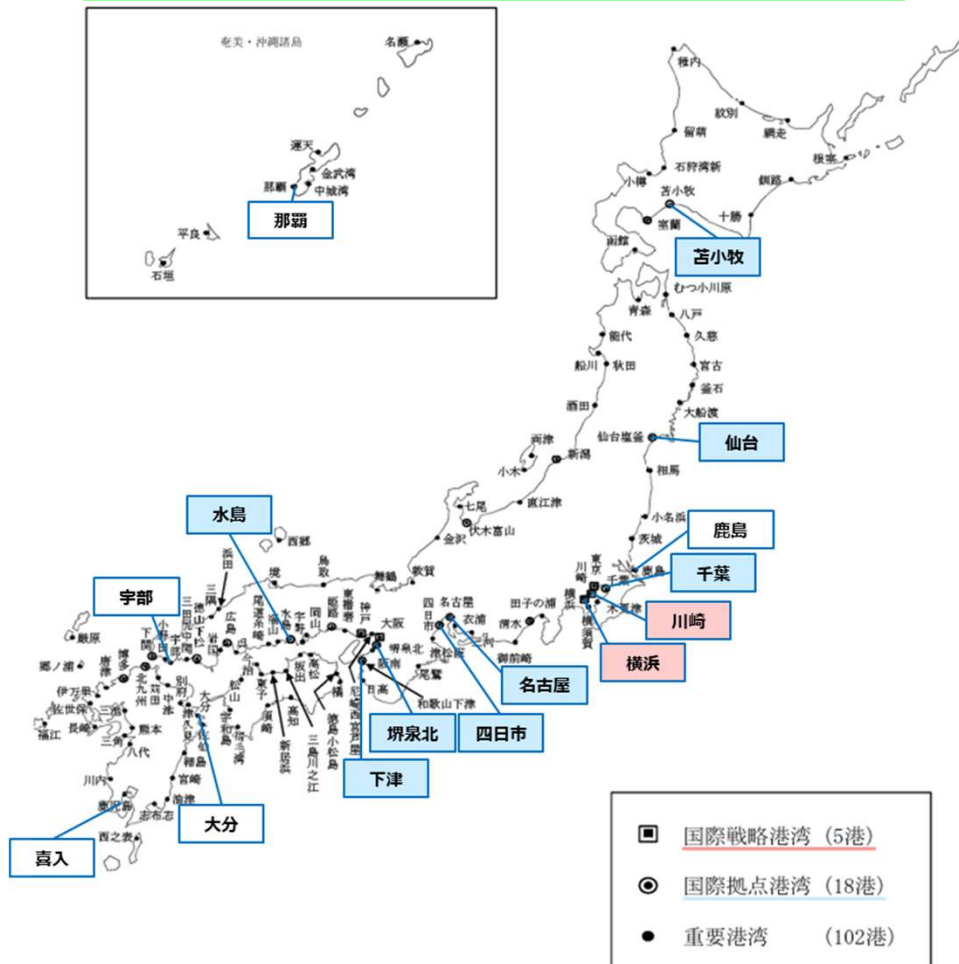
主な航路	往復回数 (最大)
韓国 - 日本 (7～10日)	36～52往復
北米 - 日本 (35～40日)	9～10往復



(参考) タンカーの概要

- 数種類の原油を積み分けられるよう、複数の区画に区切られた船倉を持ち、事故時の原油流出を最小限に抑えるため船側と船底が二重構造化されている。
- 輸送コスト低減のためかつては50万重量トンを超える大型タンカー（ULCC）も出現したが、入港できる港・航行できる海峡の制限等、かえって運航効率が悪化したことにより、現在は30万重量トン級のVLCCが主流となっている。なお、輸送だけではなく、洋上タンクとしても活用される。
- また、LPGタンカー・プロダクトタンカー、ケミカルタンカー等、様々な貨物の種類に合わせたタンカーが存在する。

タンカー（邦船社）が寄港する開港の例

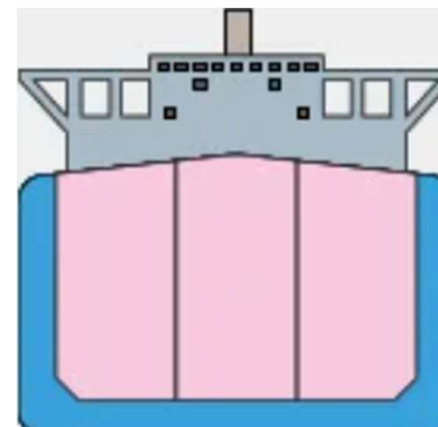


主な航路 (VLCCの場合)

中東 - 日 (50~60日)
米 - 日 (100~120日)

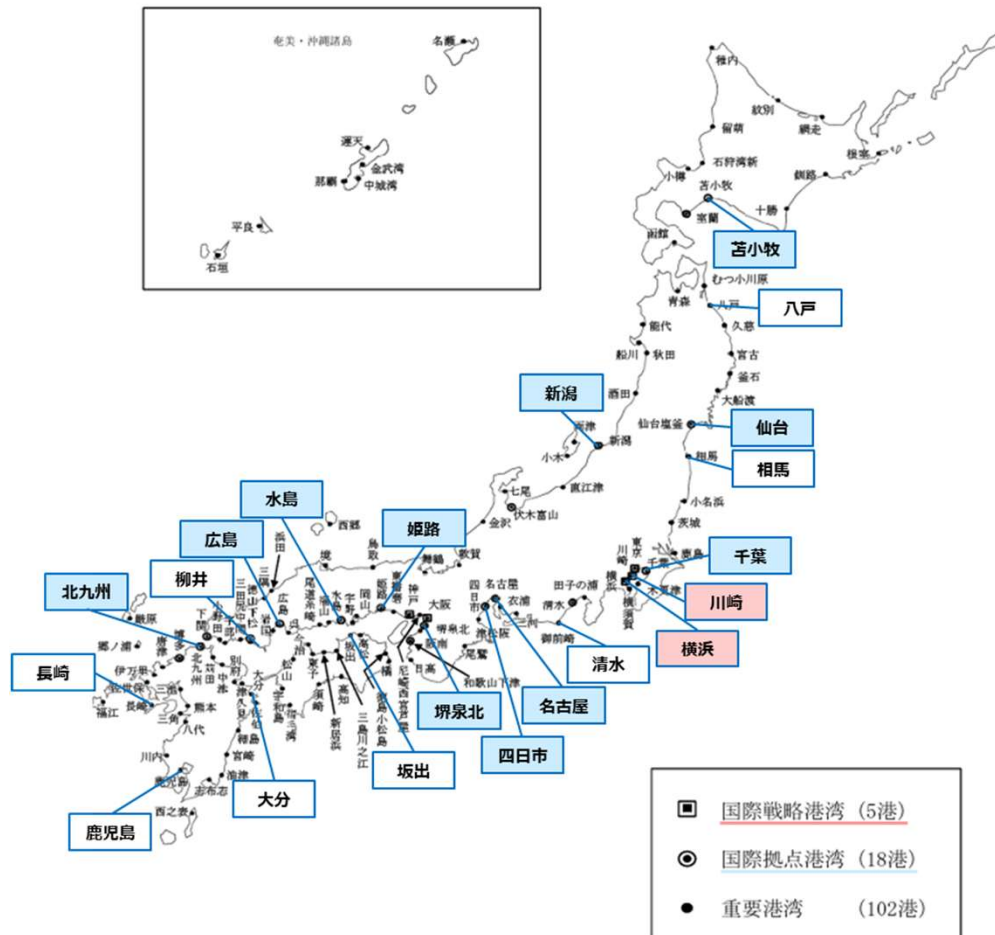
往復回数 (最大)

6 ~ 7 往復
3 往復

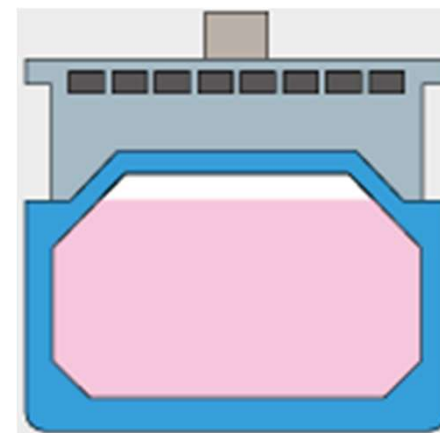


- 化石燃料である天然ガスをマイナス162℃の超低温で液体にしたLNGを、超低温輸送するための特殊なタンク、荷役時の事故を防ぐ緊急遮断装置、輸送中に気化した天然ガスを燃料として使うタービンエンジン、ディーゼルエンジンなど、先端技術を駆使したハイテク船。
- 独立球形タンク構造のモス方式、タンクの内部を薄くてしわがあるステンレス鋼「メンブレン」で覆うことで、低温を保ちガスの膨張を吸収するメンブレン方式、SPB (Self-supporting Prismatic shape IMO type B) と呼ばれる独立した方形タンクによるSPB方式がある。

LNG船（邦船社）が寄港する開港の例



主な航路	往復回数 (最大)
馬 - 日 (25~30日)	12~14往復
米 - 日 (60~70日)	5~6往復
中東 - 日 (50~60日)	6~7往復
露 - 日 (8~10日)	36~45往復

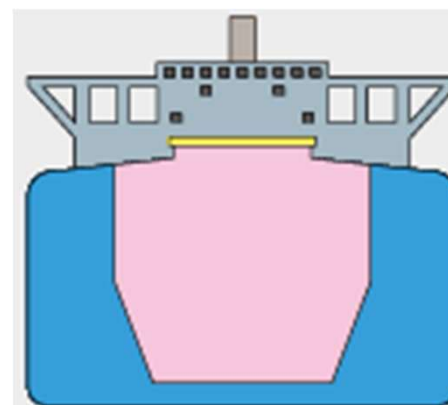


※メンブレン方式



※モス方式

- ## ばら積み船（邦船社）が寄港する開港の例

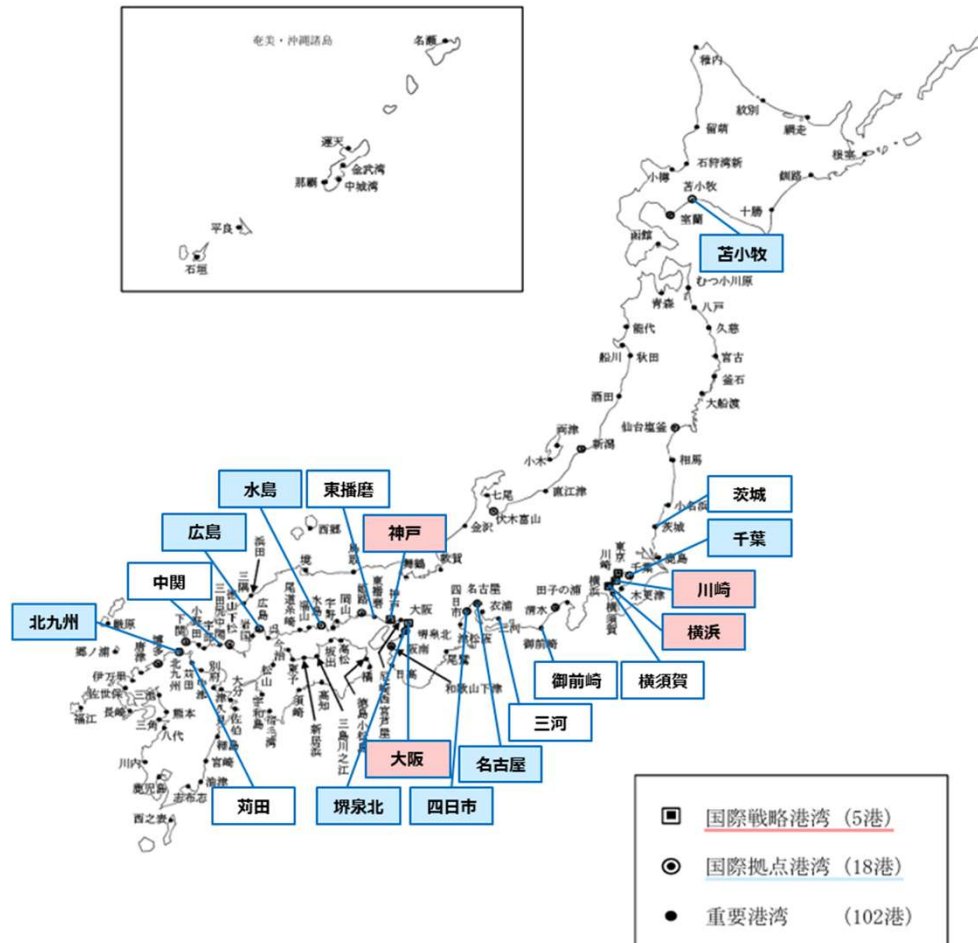


59

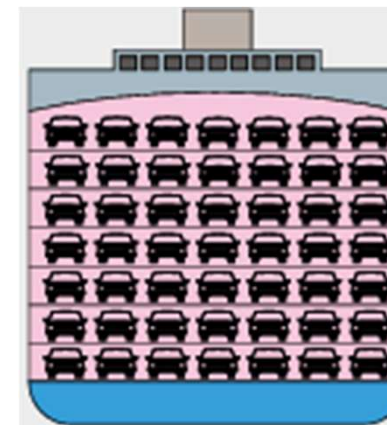
(参考) 自動車専用船の概要

- 乗用車専用のPCC (Pure Car Carrier)、乗用車やトラック等を運ぶPCTC (Pure Car and Truck Carrier) があり、現在はPCTCが主流になっている。
- 自動車メーカーで生産した乗用車やトラックなどを運ぶ。貨物となる自動車を専門のドライバーが運転し、船のランプウェイ (船と岸壁とを橋渡しする設備) から船内に積み込む。

自動車専用船 (邦船社) が寄港する開港の例



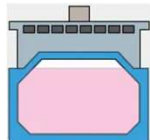
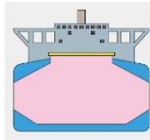
主な航路	往復回数 (最大)
日本 - 北米・欧・豪 (45~120日)	3 ~ 8 往復



ア)とん税

- 昭和39年当時と比較し、LNG船の出現など、**船種が多様化**してきているところ、船種ごとに同じ大きさの船舶を比べた場合には、**純トン数では最大5倍程度の差があるなど、負担の公平性が課題**となっている状況。
- 課税標準については、こうした状況を踏まえつつ、**港湾使用等に係る応益負担も考慮し、総トン数に見直す**ことは考えられるか。

最大約5倍 > 最大約2倍

船種	純トン数 (NT)	総トン数 (GT)
VLCC (超大型原油タンカー) (339×60m)  	10万NT	16万GT (NTの1.6倍)
LNG運搬船 (18.0万 ³ m・298×48m)  	3.6万NT	12.0万GT (NTの3.3倍)
ばら積み船 (ケープサイズ・299×50m)  	7万NT	11万GT (NTの1.6倍)
コンテナ船 (1.4万TEU・366×51m)  	7万NT	15万GT (NTの2.1倍)
PCC (自動車専用船) (7000台・200×38m)  	2.2万NT	7.5万GT (NTの3.4倍)

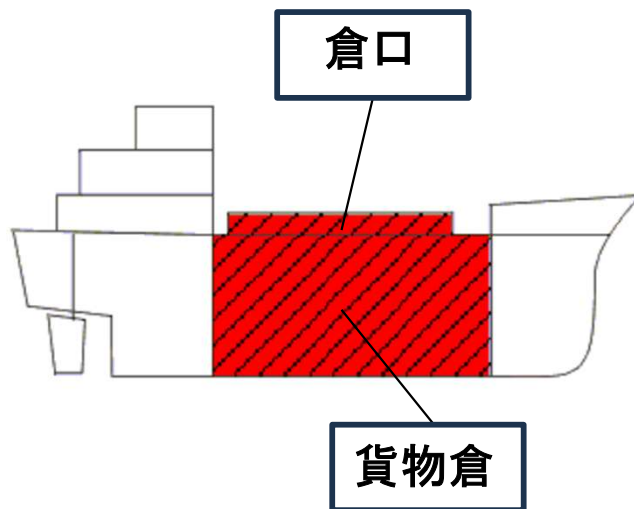
(画像出典：日本の海運 SHIPPING NOW 2025-2026)

※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。

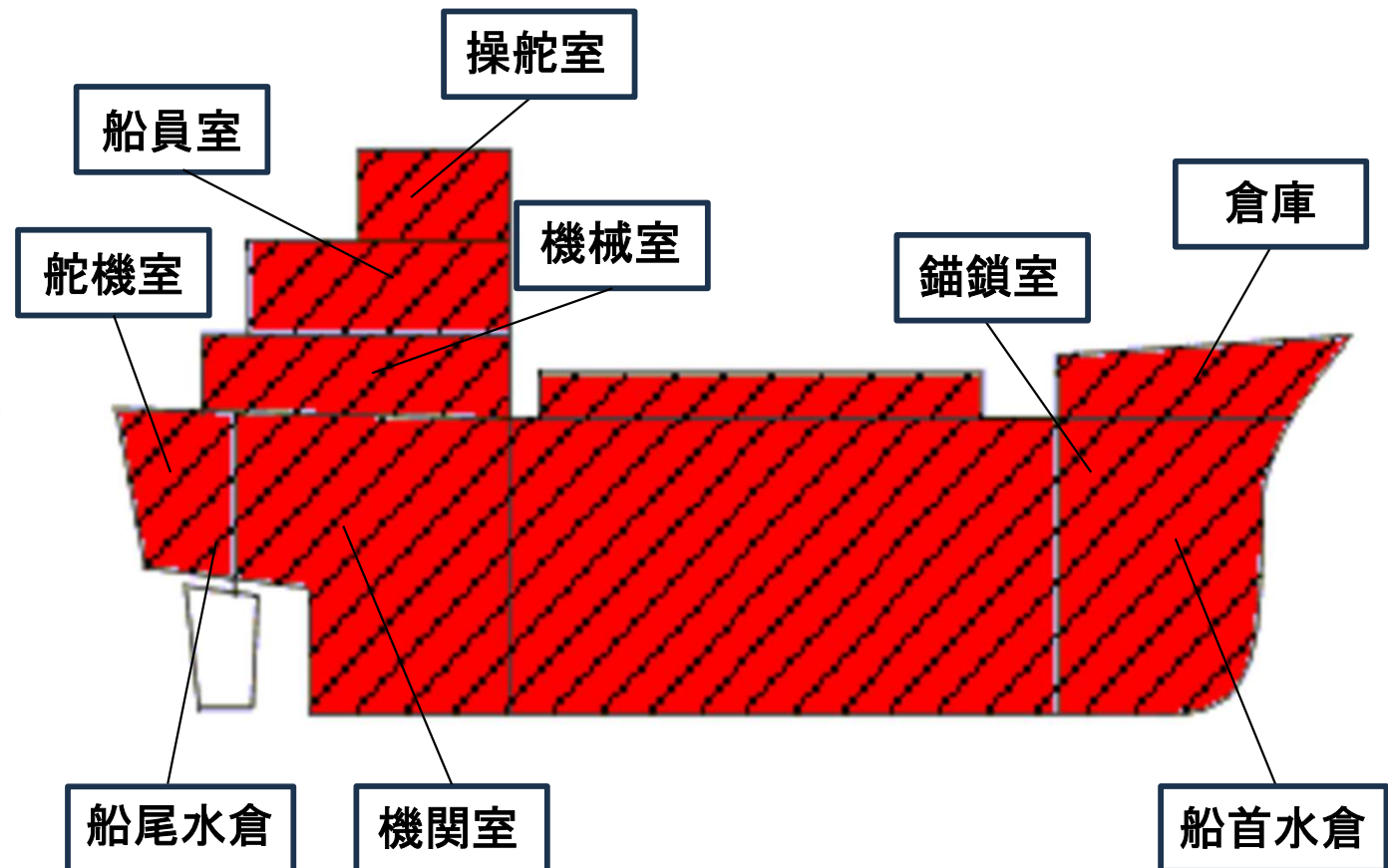
(参考) 純トン数・総トン数のイメージ図

- 純トン数 (NT) : 船舶内の貨物積載場所等の容積
- 総トン数 (GT) : 船舶内のすべての容積

純トン数 (NT)



総トン数 (GT)



一時納付制度の見直しの考え方

- 一時納付は、都度納付の3回分に相当するものであるところ、例えば、**近海航路では年間最大約50往復や約30往復**が可能であるなど、**その合理性が課題**となっている状況。
- 一時納付については、こうした状況を踏まえつつ、**一時納付を廃止し、本来徴収すべき税金を確保**することは考えられるか。

定期船の航路別のとん税と最大往復回数

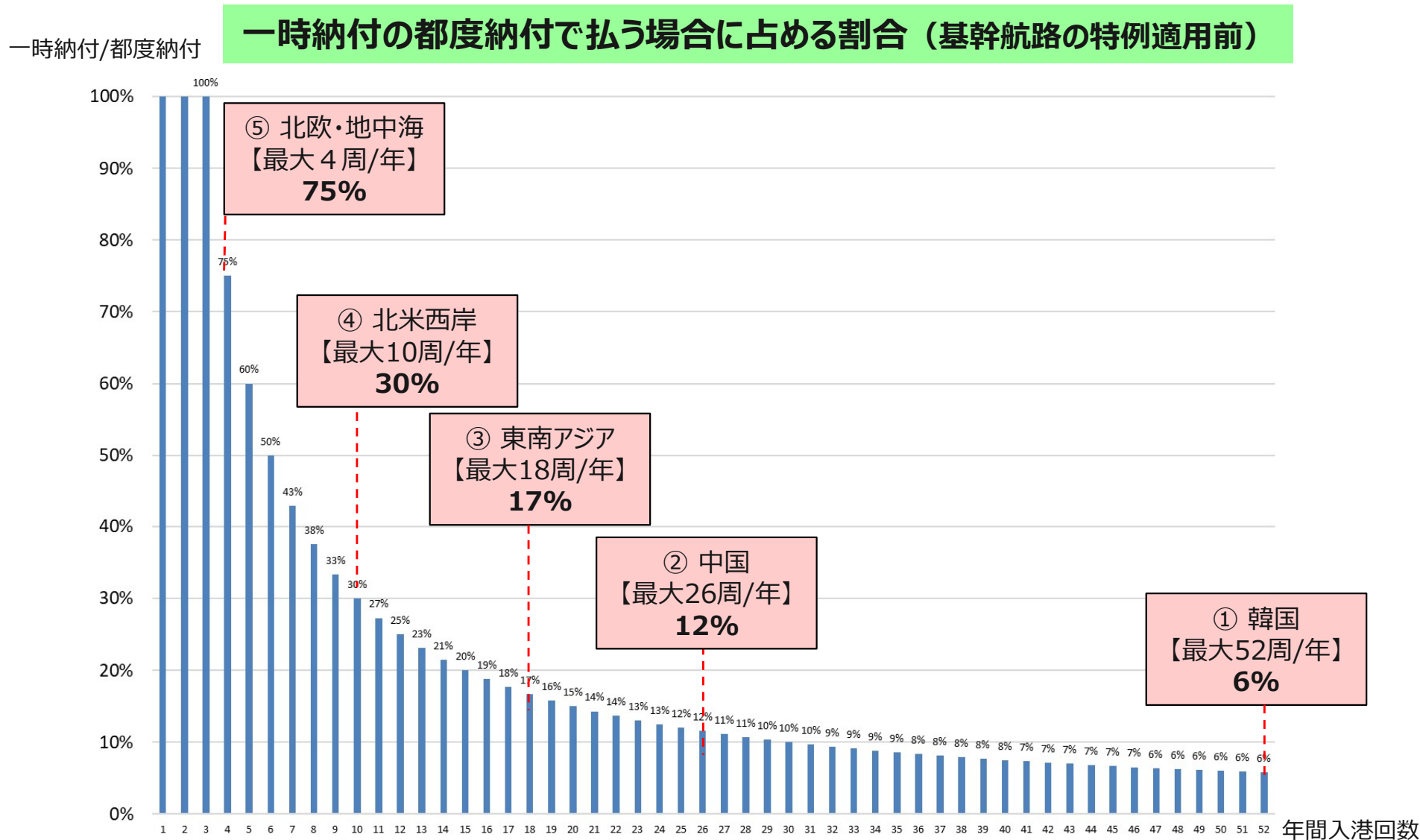
主な航路	【A】一時納付 平均※1	都度納付 平均※1	年間入港回数 (算出最大)	【B】都度納付平均× 年間入港回数	【A】/【B】
① 近海航路 (韓国)	約23 万円	約7.7 万円	52 回/年	約401 万円	約6 %
② 近海航路 (中国)	約26 万円	約8.8 万円	26 回/年	約228 万円	約11 %
③ 近海航路 (東南アジア)	約53 万円	約17.6 万円	20 回/年	約353 万円	約15 %
④ 基幹航路 (北米西岸)	約88 万円 (半額)	約58.7 万円	10 回/年	約587 万円	約15 % (半額)
⑤ 基幹航路 (北欧・地中海)	約99 万円 (半額)	約65.7 万円	4 回/年	約263 万円	約38 % (半額)

※1 いずれも1隻あたりの平均

出典：航路別の納付平均は令和6年港湾統計より算出

※2 上記は国際戦略港湾における統計を用いており、豪州、アフリカ、中南米航路などは含まれていない

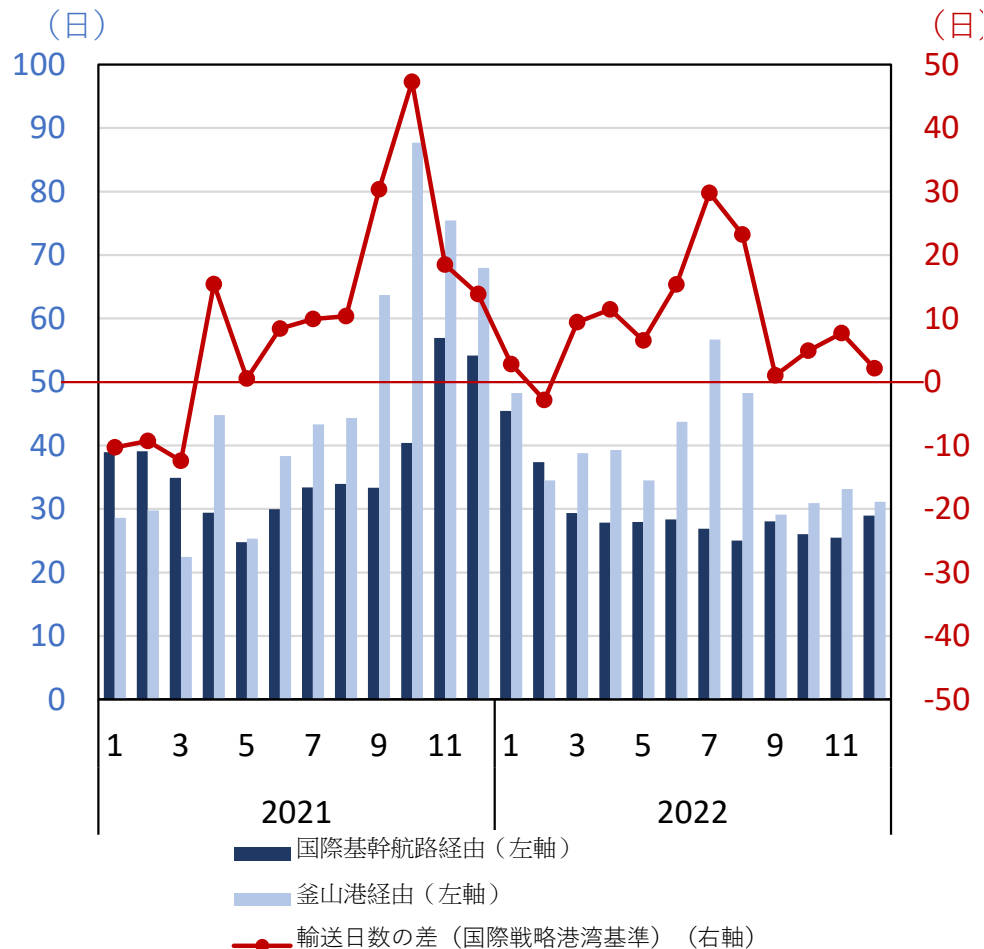
- 短距離航路の方が年間の寄港回数を多くとることが可能であるが、一時納付は都度納付の3回分の額で年間の納付額としており、寄港回数が多くなるほど負担割合は小さくなる制度となっている。
- すべて都度納付で納付する場合との納付額の差異を図示すると、下図のとおりとなる。



国際基幹航路の特例の考え方

- 新型コロナウイルス感染症流行時は、釜山港経由は国際コンテナ戦略港湾経由よりもリードタイムが増加。
- **直航航路の喪失、他国経由依存は物流遅延・途絶につながるリスクがあり、経済安全保障及び我が国企業立地環境の観点からも問題。**
- **多方面・多頻度の国際基幹航路を充実させ、我が国のサプライチェーンの更なる強靱化を図る観点から、欧州・北米航路を国際基幹航路の特例措置の対象としている。この特例措置については、港湾法体系上国際基幹航路とされている中南米・アフリカ・豪州航路への拡大について要望がある。**

国際海上コンテナ輸送の需給逼迫によるリードタイムへの影響
(日本(地方港)→北米西岸の事例)



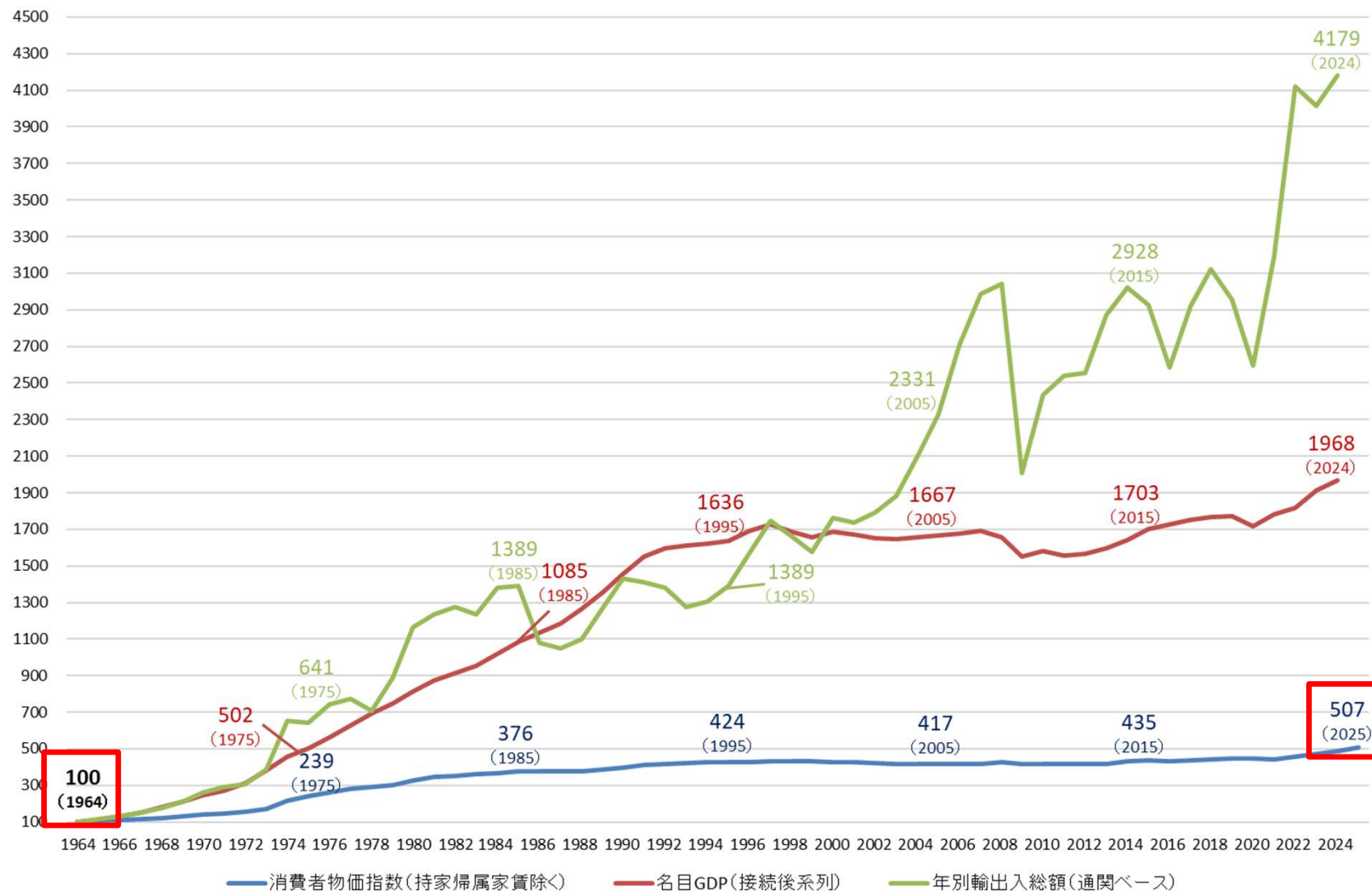
国際基幹航路(直航航路)の利用について

- 蓄電池は危険物扱いで積載不可の船社があるため、複数船をまたぐトランシップでは、選択肢が制限される。【蓄電池メーカー】
- 直航航路によるリードタイムの短縮は、在庫削減・CF改善に直結するため、経営上のインパクトが大きい。【蓄電池メーカー】
- 通常のリードタイムもトランシップと比較し、直航は1週間程度短いため、在庫コストを抑えられる。トランシップで2週間程度の遅延が発生した場合、生産や製品納入に影響が出る。【自動車部品メーカー】
- 欧州直航便が釜山経由になるとリードタイムが1~2週間延びるので、在庫の持ち方が変わりコストアップになる。【自動車部品メーカー】
- チルド豚は国内で30日程度のリードタイムであり、トランシップで2~3週間程度遅延する場合、販売期間が極めて短くなる。【肉類輸入事業者】
- トロピカル系商品は国内入荷後2週間程度の棚持ちであるため、トランシップで遅延した場合は販売ができなくなる。【果物輸入事業者】

需給逼迫下における海外港湾経由の影響について

- 釜山港では、海外荷主との積込の優先権をめぐる争いがあり、韓国での荷役状況をコントロールしにくい。釜山港での滞留については、約7割が30日程度であり、長い場合は70日にも及んだ。【機械メーカー】
- 日本から北米東岸への直航便が無くなり、釜山港を利用したが、10~15日程度遅延していた。【機械メーカー系物流事業者】

- 昭和39年のとん税・特別とん税の税率引き上げ以降、**消費者物価指数は約 5 倍**となっている状況。
- 税率については、こうした状況を踏まえつつ、**引き上げる**ことは考えられるか。
- 加えて、経済安全保障の観点から、**荷主と長期契約を結ぶ場合の特例等を措置**することは考えられるか。



(出典) 総務省統計局「消費者物価指数」・内閣府「国民経済計算」・財務省「貿易統計」によりグラフ作成 (異なる基準年系列は係数により補正)

イ)特別とん税

- 特別とん税の見直しにあたっては、**自治体の税収配分への影響**を踏まえながら考えることが必要。
- 特別とん税については、とん税と同様に**課税標準の見直し（純トン数→総トン数）**を行いつつ、**船舶に係る固定資産税の引き下げに見合う水準まで引き上げる**ことは考えられるか。

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
昭和25年度	【創設】特例なし ※シャープ勧告の提案を受け入れ償却資産に対して固定資産税導入	—
昭和29年度	<u>外航船舶：1/3【拡充】</u>	—
昭和32年度	<u>外船舶：1/6【拡充】</u>	<u>【創設】入港ごと 10円（一時納付 30円）</u>
	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	
昭和39年度	外航船舶：1/6、 <u>外国貿易船：非課税【拡充】</u> ※昭和39～49年度まで2回延長の上措置	<u>【引き上げ】入港ごと 20円（一時納付 60円）</u>
	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	
昭和50年度	外航船舶：1/6、 <u>外国貿易船：1/12【縮減】</u>	—
平成 8年度	外航船舶：1/6、 <u>外国貿易船：1/10【縮減】</u> 、 <u>国際船舶：1/15【創設】</u>	—
平成24年度	外航船舶：1/6、 <u>外国貿易船：特例なし【縮減】</u> 、 <u>国際船舶：1/18【拡充】</u>	—
令和3年度	外航船舶：1/6、国際船舶：1/18、 <u>国際船舶のうち特定船舶：1/36【拡充】</u>	