説明資料（有識者検討会）

令和8年10月21日

国土交通省海事局

目　次

1. 制度の見直しについて …… 8

2. 日本船舶・日本人船員の確保目標について

（１）日本船舶について …… 13

（２）日本人船員について …… 15

3. とん税・特別とん税について …… 22

4. その他（固定資産税について） …… 24

第１回検討会における委員からの主な意見

国土交通省

○　平成19年の交通政策審議会海事分科会でのとりまとめにより実現できたことや補うべき問題を整理することが必要。

○　日本商船隊の日々の運航が多くの外国籍船や外国人船員に支えられていることも踏まえて、経済安全保障との両立を検討すべき。

○　経済安全保障のため、日本船舶や日本人船員のさらなる確保を目指す方向性に賛同する。

○　国際的に比較すれば、日本の課しているトン数標準税制の条件は重いのが現状であり、日本船舶や日本人船員の確保のために講じる施策が税のみでよいのかという点は問題提起したい。

○　自動車運搬船については、我が国の基幹産業である自動車産業の国際競争力や輸出基盤の維持という観点から重要性を有するものの、資源輸入を担う船種とは経済安全保障上の位置付けが必ずしも同一ではないのではないか。

○　現行の要件における日本人船員の育成計画が具体的にどのような形で行われているのか、チャーター・イン制度が導入された場合に日本人船員を増やしていける仕組みなのかを確認する必要がある。

○　どのような施策を講じれば日本人船員が増えるのかという点は、この検討会で議論する範疇のものではなく、それに特化した検討の場が必要。一方、平成19年の交通政策審議会海事分科会のとりまとめから約20年が経過し、時代が大きく変わる中で、日本船舶や日本人船員の確保目標を見直すことは必要であり、その点に関しては本検討会で議論されるべき。

○　日本人船員について「標準的な労務費」という考え方を導入し、一定の基準を満たす賃金水準を明確化するとともに、その水準の確保に取り組む海運企業に対して税制上のインセンティブを講じることも検討に値するのではないか。

○　とん税、特別とん税の現代化・合理化には賛成するが、昭和30年代とは状況が違うので、ロジックには注意する必要がある。また、とん税を引き上げる代わりに国際基幹航路のような特定の対象にインセンティブを与えるために一部を引き下げるというような組み合わせも考えながら、政策税制を作っていくことが必要。

○　固定資産税が市町村の基幹税であることも考えれば、非課税措置というのは相当に限定的なものであり、相応の公益性を説明する必要がある。

平成19年国際海上輸送部会答申における講ずべき施策

➢ 平成19年国際海上輸送部会答申においては、安定的な国際海上輸送の確保のために我が国において講ずべき施策として、**トン数標準税制の導入や日本籍船及び日本人船員の確保等のための法整備**が挙げられており、これらの施策の実現に取り組んできたもの。

安定的な国際海上輸送の確保のために我が国において講ずべき施策

（１）トン数標準税制の導入

本邦外航海運事業者の国際的な競争条件の均衡化を図ることに加え、日本籍船・日本人船員の計画的増加を図る観点から、トン数標準税制の導入について早急に検討することが必要。

（２）日本籍船及び日本人船員の確保等のための法整備

① 国土交通大臣による日本籍船・日本人船員の確保に係る目標等を定めた基本方針の策定。

② 外航海運事業者による計画的増加等を内容とする計画の作成、国土交通大臣の認定の申請。

③ 国土交通大臣の認定を受けた場合における、

- 課税の特例（トン数標準税制）の適用
- 適切な計画遂行の担保措置（勧告、認定取消等）
- 日本籍船に対する譲渡規制
- 航海命令の適用　等

（参考）航海命令について

国土交通省

平成１９年国際海上輸送部会答申（航海命令関係抜粋）

■日本籍船・日本人船員の確保等のための法整備【抜粋】

非常時の対応については、現在、国内海上輸送についてのみ、海上運送法において、国が船舶運航事業者に対し航海を命じる規定があるが、国際海上輸送についても、同様の事態が生じる場合が想定されるため、安定的な国際海上輸送の確保の観点から、**非常時※における国際海上輸送に係る航海命令の導入についても検討が必要**である。

なお、有事法制及び周辺事態法制における有事に係る輸送については、当該法制の枠組みの中で対応することが適当であり、**この航海命令は、有事の輸送を対象とするものではない**。

※「非常時」とは、**国内外における事故、災害、テロ、治安悪化等の事態を想定**しており、我が国及び周辺地域における武力攻撃事態等の**有事は含まない**。

（参考）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つては、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・４　（略）

平成19年国際海上輸送部会答申において掲げられた目標

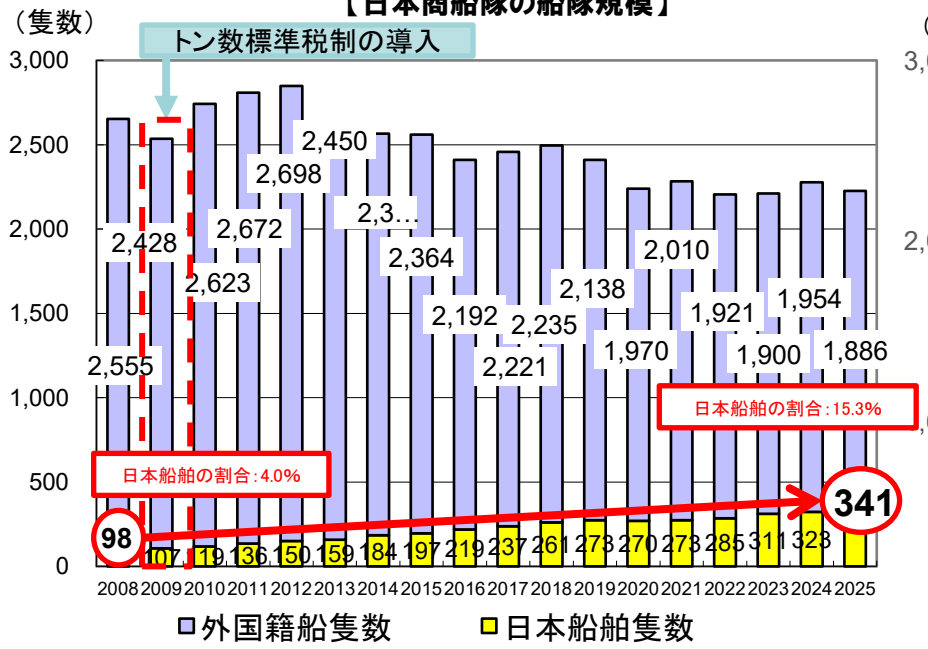
国土交通省

日本船舶・日本人船員の必要規模

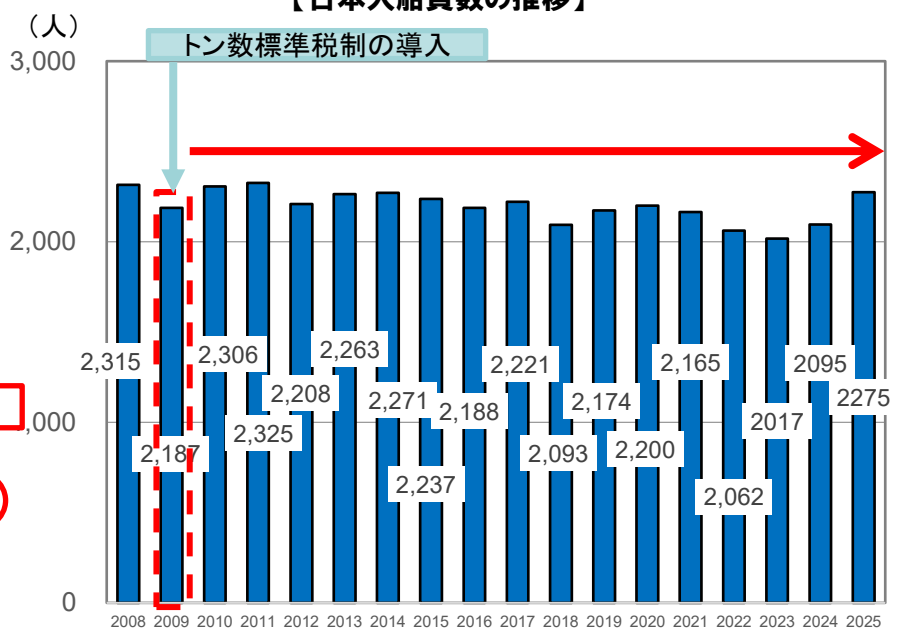
■日本船舶：約450隻　■日本人船員：約5,500人

2009年以降、日本船舶は着実に増加、日本人船員は概ね横ばいで推移

【日本商船隊の船隊規模】



【日本人船員数の推移】



■ **日本船舶**

日本船舶は着実に増加しているものの、本年発生したホルムズ海峡をめぐる事案を踏まえると、最低限度の水準である450隻の日本船舶の確保だけで十分か。

■ **日本人船員**

日本人船員は概ね横ばいで推移してきたことを踏まえ、今後の必要規模はどうあるべきか。

本日特にご議論いただきたい事項

○　制度の見直しについて

○　日本船舶・日本人船員の確保目標について

○　とん税・特別とん税について

○　固定資産税について

1．制度の見直しについて

諸外国におけるチャーターインに係る取組を参考とした制度イメージ（検討中）

国土交通省

➢ 日本船舶・日本人船員のさらなる確保を進める観点から、以下の制度の導入を検討

（１）「**みなし日本船舶**」（仮称）

○ フラッグバックを促進するといった観点を踏まえ、平時から**裸傭船契約（※）**により日本船舶へ転籍

（※）裸傭船契約を対象とし、**定期傭船契約は対象としない**

○ 国土交通大臣の認定制度を創設し、当該認定をもって、日本船舶へ転籍（船舶法第１条の日本船舶とみなす）

・対象者：外航海運事業者、日本船主（※）

・認定要件：原登録国・所有者の同意があること、外航海運事業等の用に供されるものであること　等

（２）「**みなし日本船舶予備船舶**」（仮称）

○ 現行の準日本船舶制度を発展解消し、国土交通大臣の認定をもって、非常時に日本船舶へ転籍することを平時から約束

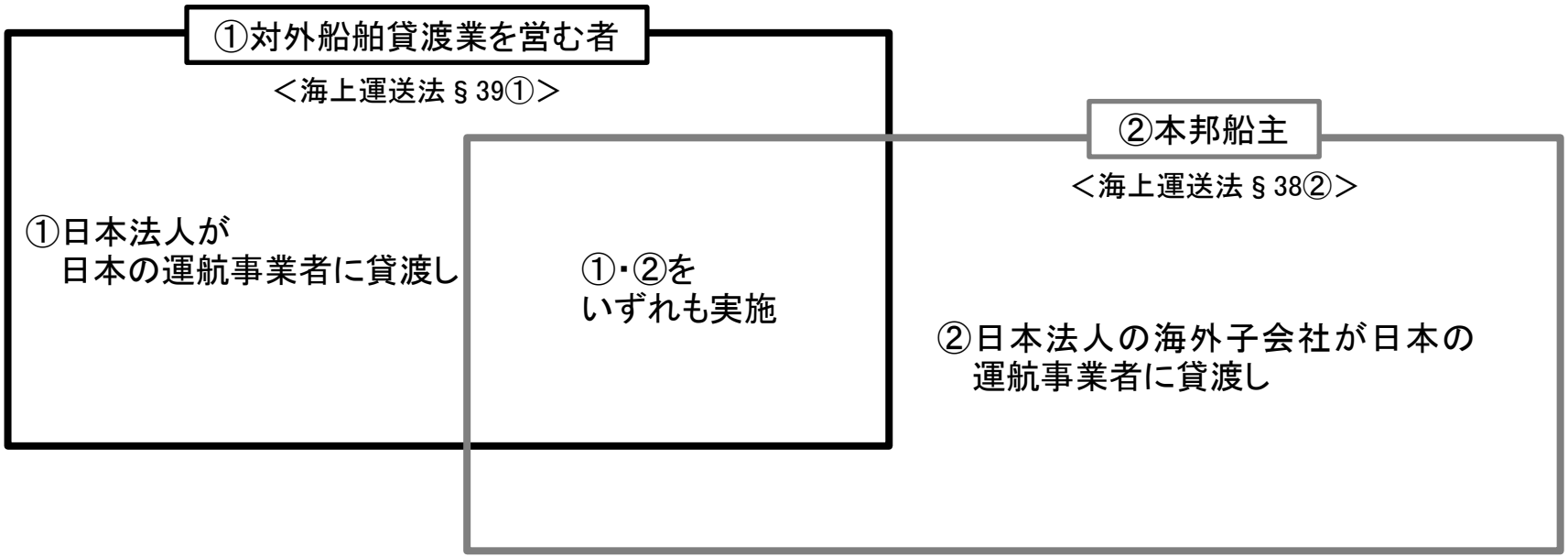
※非常時における実際の転籍（届出）時に、（１）の認定要件等を確認

（参考）「日本船主」に係る法律上の定義

① **<u>対外船舶貸渡業</u>**（対外船舶運航事業の用に供する船舶の貸渡し又は運航の委託をする事業をいう。）を営む者

② 日本の法令により設立された法人であつて、**<u>その子会社が日本船舶以外の船舶を所有</u>**し、及び当該船舶について対外船舶運航事業者への貸渡しをするもの（本邦船主）

※今回、海外の運航事業者に貸渡しをするものも対象にすべく、検討中



（参考）国連海洋法条約について

- 国連海洋法条約第９１条は、旗国と船舶との間の「真正な関係」を求めるのみで、どのような船舶に自国との「真正な関係」があるとして自国の船籍を許与し、管轄権を行使するかについては規定されておらず、**船籍許与の要件は各国の国内法に委ねられている**。

- この点、**国際海洋法裁判所**は、「真正な関係」に係る規定は、旗国による管轄権行使の義務の履行の実効性を高めることを目的とするものであり、**旗国以外の他国が船籍を否定することを目的としたものではないと解釈し、「真正な関係」が存在しないことを理由に、他国が船籍を否認することを否定**している。
  ※（参考）判例：1999年のサイガ号（第二）事件判決

○海洋法に関する国際連合条約（平成８年条約第６号）（抄）

第九十一条　船舶の国籍
１　いずれの国も、船舶に対する国籍の許与、自国の領域内における船舶の登録及び自国の旗を掲げる権利に関する条件を定める。船舶は、その旗を掲げる権利を有する国の国籍を有する。**その国と当該船舶との間には、真正な関係が存在しなければならない**。
２　（略）

第九十二条　船舶の地位
１　船舶は、一の国のみの旗を掲げて航行するものとし、国際条約又はこの条約に明文の規定がある特別の場合を除くほか、公海においてその国の排他的管轄権に服する。船舶は、所有権の現実の移転又は登録の変更の場合を除くほか、航海中又は寄港中にその旗を変更することができない。
２　（略）

新たな制度に基づく日本船舶の手続きについて（調整中）

国土交通省

※必要な証書については電子化対応済み

「みなし日本船舶予備船舶」の認定申請
＜要件＞転籍前の旗国、所有者の同意等 ＜新設＞

新たな制度を活用する場合（非常時）

転籍前の旗国により発給された証書を活用し省略

転籍前の旗国により発給された証書等を活用し省略

実際の船舶の貸渡し時　届出
※当該届出にあわせて、必要な書面の提出を求める ＜新設＞

「みなし日本船舶」の認定申請
＜要件＞転籍前の旗国、所有者の同意等 ＜新設＞

みなし日本船舶原簿への登録
＜新設＞

みなし日本船舶認定証・国際トン数証書の交付
＜新設＞

船舶検査証書・海洋汚染等防止証書等・
有害物質一覧表確認証書の交付

新たな制度を活用する場合（平時）

国際総トン数の測度に係る申請・実施
※転籍前の旗国により算定されたトン数を活用

（参考）現行のフラッグバック時

総トン数・国際総トン数の測度に係る申請・実施
※転籍前の旗国により算定されたトン数を活用
（ 10,000GT以上の船舶）
＜船舶法§4等＞

船舶件名書謄本・総トン数計算書謄本の交付
＜施行細則§12の2＞

船舶検査証書に係る検査申請・実施
海洋汚染等防止証書等に係る検査申請・実施
有害物質一覧表確認証書に係る確認申請・実施
＜船舶安全法§5＞ ＜海防法§19の36＞ ＜シップリサイクル法§３＞

所有権保存登記の申請
＜船舶法§5＞

登記簿への登記・登記簿謄本の交付
＜登記令§15・§33＞

登録の申請
＜船舶法§5＞

船舶原簿への登録
＜船舶法§5＞

船舶国籍証書・国際トン数証書の交付
＜船舶法§5等＞

船舶検査証書・海洋汚染等証書等・
有害物質一覧表確認証書の交付

測度 / 検査手続 / 登記 / 登録 / 証書交付

船舶職員（次のいずれか）の配乗
・日本の海技免状を有する海技士 ＜船舶職員法§21＞
・STCW条約に基づく資格を有し、国交大臣の承認を受けた者 ＜船舶職員法§22の２＞
配乗が困難な場合に限り、条約に基づき発給された外国の資格証書をもって、承認を受けていない者の乗り組みを可能に

配乗者に必要な資格の認定申請
※認定に際して、講習等が必要
配乗が困難な場合に限り、条約に基づき発給された外国の資格証書をもって、講習等を不要に
・航海当直部員 ＜船員法施行規則§77の2の3＞
・危険物等取扱責任者 ＜船員法施行規則§77の6＞
・衛生管理者 ＜船舶に乗り組む医師及び衛生管理者に関する省令§1等＞
・特定海域運航責任者 ＜船員法施行規則§77の11＞
など

船舶職員（次のいずれか）の配乗
・日本の海技免状を有する海技士 ＜船舶職員法§21＞
・STCW条約に基づく資格を有し、国交大臣の承認を受けた者 ＜船舶職員法§22の２＞

配乗者に必要な資格の認定申請
※認定に際して、講習等が必要
・航海当直部員 ＜船員法施行規則§77の2の3＞
・危険物等取扱責任者 ＜船員法施行規則§77の6＞
・衛生管理者 ＜船舶に乗り組む医師及び衛生管理者に関する省令§1等＞
・特定海域運航責任者 ＜船員法施行規則§77の11＞
など

※保証契約証明書、船舶保安証書、海上労働証書等に係る確認・検査については、別途申請・実施し、証書交付。
※電波法上の手続きについて、緩和を検討中。

2. 日本船舶・日本人船員の確保目標について

（１）日本船舶について

日本船舶確保目標450隻に代わる新たな目標

国土交通省

- 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。

- **日本への輸入の全てを輸送するために必要な船舶**は、純粋な**日本船舶**だけでなく、平時から裸用船契約により日本船舶に転籍する**「みなし日本船舶」**や非常時に日本船舶に転籍することを約束する**「みなし日本船舶予備船舶」**も活用して確保していくことは考えられるか。

- その上で、純粋な**日本船舶の確保はどうあるべきか**。（最低限の水準は引き続き純粋な日本船舶で確保するなど）

- 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。

2. 日本船舶・日本人船員の確保目標について

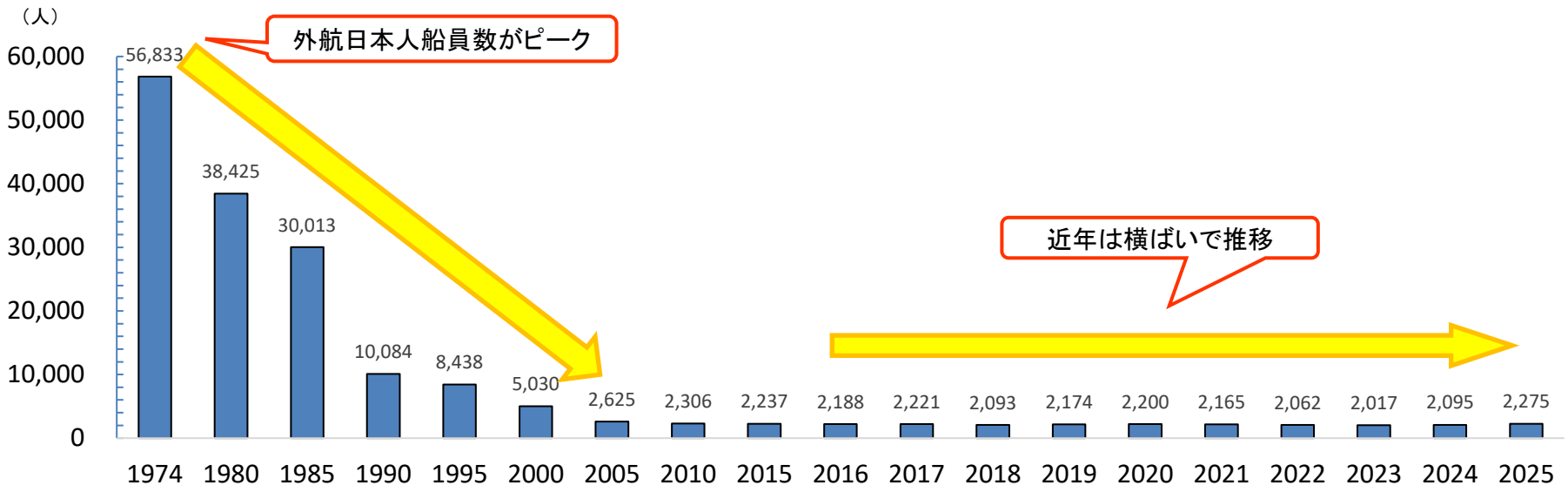
（２）日本人船員について

外航日本人船員の確保の現状①

国土交通省

１．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、近年は横ばいで推移している状況にある。



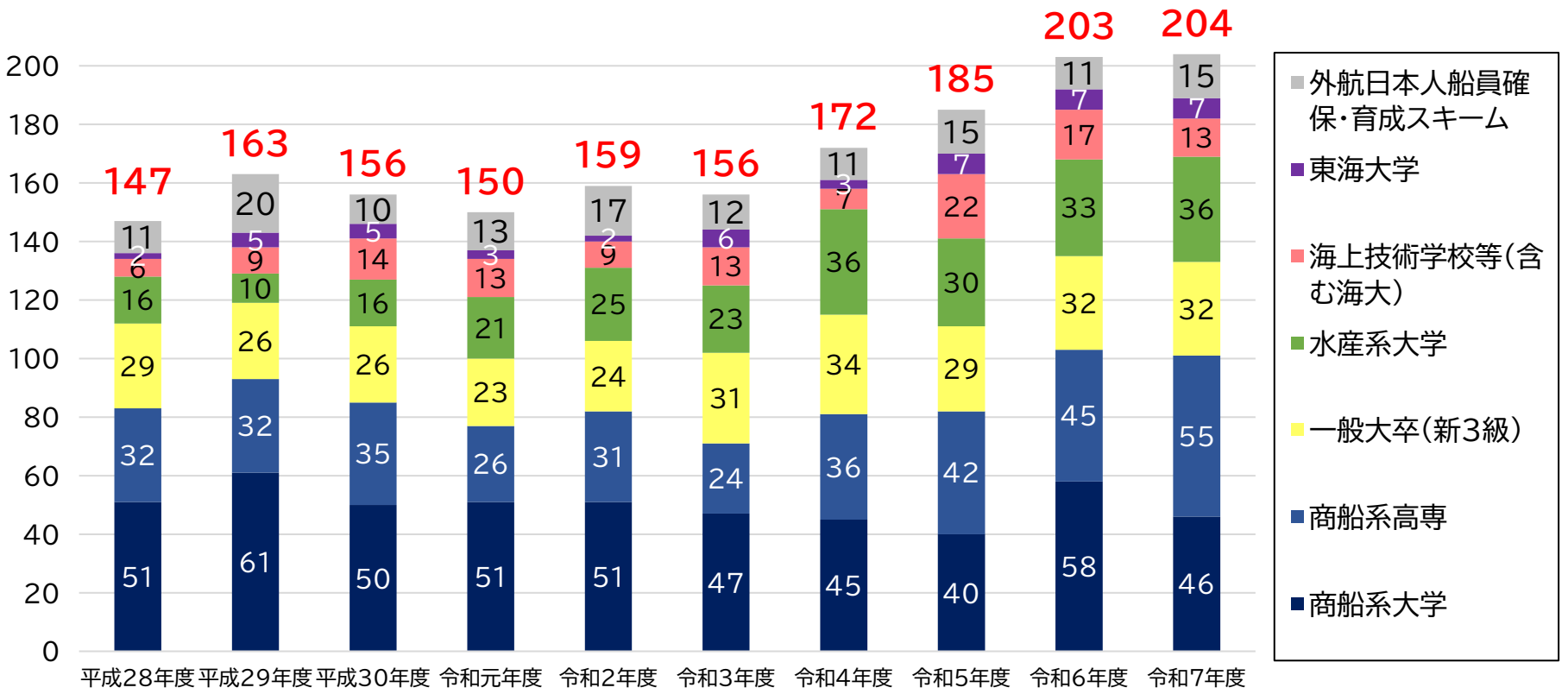
※船員数は乗組員数と予備員数を合計したものであり、わが国の船舶所有者に雇用されている船員（外国人を除く。）である。出典：海事局調べ（2005年までは船員統計）

外航日本人船員の確保の現状②

国土交通省

2．外航日本人船員の新規就業者数の推移

外航日本人船員の新規就業者数は、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級課程の入学者数を計上

外航日本人船員の確保に向けた今後の取組

国土交通省

外航日本人船員の確保に向けた今後の取り組み

◎外航日本人船員の確保に向け、総合的に以下の取組を引き続き実施していく。

（１）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）の５つの方向性に沿った対応策の実施
①海技人材の養成ルートの強化
②海技人材確保の間口の拡充
③海技人材の養成・就業拡大に向けた訴求強化
④海技人材の多様な働き方の促進と職場環境の改善
⑤新燃料に対応可能な海技人材の確保・育成

（２）日本船舶・船員確保計画の着実な実施
トン数標準税制の適用を受ける大手外航海運事業者の「日本船舶・船員確保計画」に基づく船員の育成及び確保に係る計画の着実な実施
※確保すべき船舶の必要数を引き上げれば、第三者委託金も増加する見込みであり、（１）①の養成ルート強化が一層可能に。

（３）外航日本人船員確保・育成スキームによる就業促進
中小外航海運事業者への就職を目指す若者に対し、即戦力として求められるキャリア形成を支援するための訓練（乗船前訓練）に係る支援を行うことにより外航船員としての早期就職を促進

外航海運における労務費に関する基準

◎　加えて、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隻当たりどれくらいの労務費が必要か算出し、入職者がキャリアパスを描くきっかけとすると共に、適正な取引価格への反映を目指すなど、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。

トン数標準税制による外航日本人船員の確保について

国土交通省

5500人の根拠

日本人船員の必要規模の試算については、最低限必要な日本船舶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。

① 日本船舶の必要規模を前提に、日本人船員の必要規模を試算
② 日本船舶に乗組む船舶職員（船長1名、航海士３名、機関長1名、機関士3名）はすべて日本人
③ 通年運航を可能とする最小限の船舶職員数

450隻（最低限必要な日本船舶）× ８名 × 1.5（通年運航可能） ＝ 5500人

トン数標準税制の船員確保・養成要件とその効果について

（トン数標準税制の要件）
- 日本船舶１隻あたり４人の日本人船員の確保（やむを得ない場合は日本人海技士に代替可能）
- 日本船舶又は準日本船舶１隻当たり1人の育成

（トン数標準税制による効果）
- トン数標準税制適用事業者の日本人船員は平成21年から令和6年までの間に**344人増加**。また、第三者委託も含めて日本人船員の育成を実施。

日本人船員の確保目標は**トン数標準税制の効果のみで達成するものではなく、その他の施策（前ページ参照）も実施**していくことが必要不可欠。

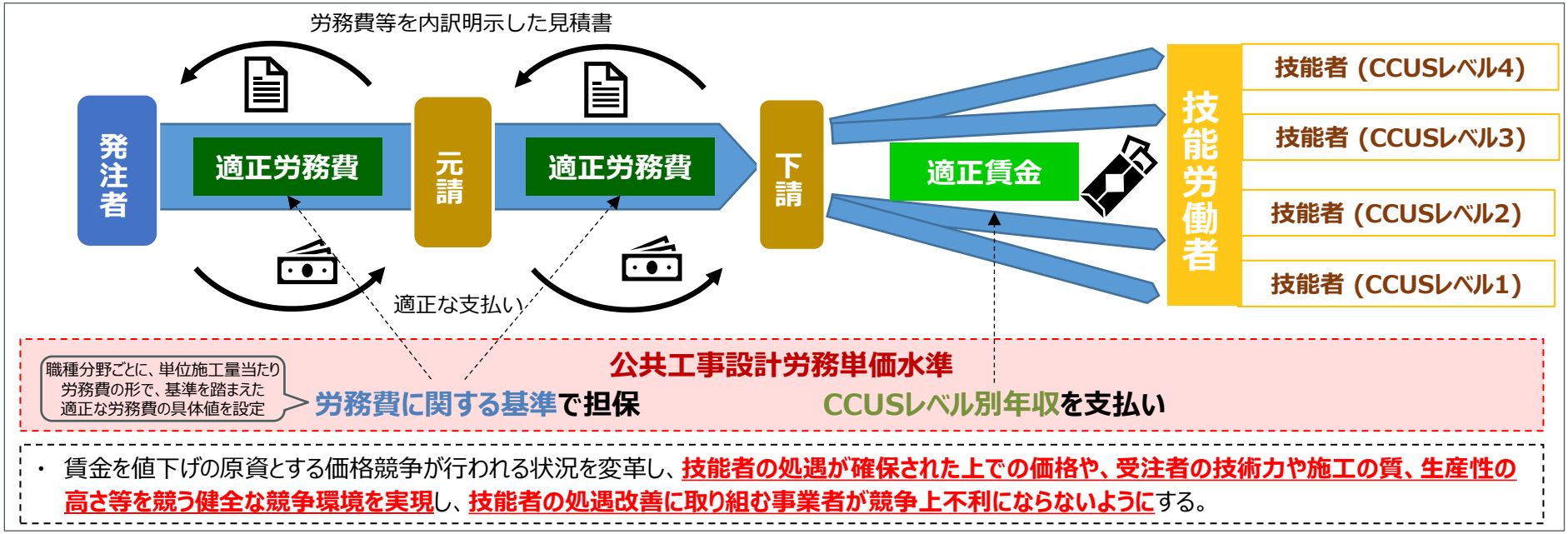
トン数標準税制適用事業者の日本人船員は増加。トン数標準税制による日本人船員の確保・養成に引き続き取り組んでいくことが必要。

必要な船舶の確保目標の見直しに応じて、例えば日本船舶とみなし日本船舶予備船舶ごとに乗船する日本人船員数を設定するなどして、**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**。

（参考）労務費に関する基準の考え方とその実効性確保策のパッケージ

国土交通省

「労務費に関する基準」により、公共工事・民間工事を問わず、下請取引を含めて**適正な労務費（賃金の原資）を確保**するとともに、「CCUSレベル別年収」による、個々の**技能者の経験・技能に応じた適正な賃金の支払い**を目指す。



・ 賃金を値下げの原資とする価格競争が行われる状況を変革し、**技能者の処遇が確保された上での価格や、受注者の技術力や施工の質、生産性の高さ等を競う健全な競争環境を実現**し、**技能者の処遇改善に取り組む事業者が競争上不利にならないようにする**。

実効性を確保

入口での取組（契約段階における実効性確保）

- **労務費・必要経費等を明示した見積書の商慣行化**による適正な労務費の確保
- **自主宣言制度(※)**による適切に技能者を処遇する事業者の見える化・優先選定　等

※改正建設業法の処遇改善に係る努力義務の実践、CCUSの活用、取引時における宣言企業の優先選定を行う事業者を見える化し、インセンティブを付与する制度

出口での取組（労務費・賃金の支払いの実効性確保）

- **CCUSレベル別年収**の支払いの推進
- 契約当事者による**コミットメント制度(※)の活用**を通じた適正な労務費・賃金支払いの確認　等

※請負契約において労務費・賃金の適正な支払に係る表明や情報開示への合意に関する条項を設け、注文者が受注者の労務費・賃金支払の状況等を確認できることとする制度

公共工事における上乗せの取組（公共発注者による実効性確保）

- 労務費ダンピング調査の実施
- 総労働時間を把握するための取組の実施　等

（参考）労務費に関する基準の基本的考え方

国土交通省

➢ 「労務費に関する基準」は、技能者の処遇改善により建設業を持続可能なものとするため、「通常必要と認められる労務費（＝適正な労務費）」を示すことにより、適正な労務費（賃金の原資）が、公共工事・民間工事にかかわらず、受発注者間、元請-下請間、下請間の全ての取引段階の請負契約において確保され、技能者に適正な賃金が支払われることを目指すものである。

「労務費に関する基準」の位置づけ

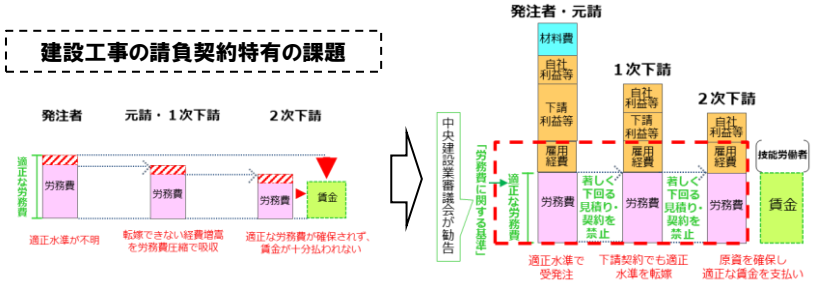
・公共工事・民間工事を問わず、契約当事者間での価格交渉時に参照できる、**「建設工事を施工するために通常必要と認められる労務費」（＝適正な労務費）の相場観**として作成。

・個別の契約において確保されるべき労務費は個々の現場ごとに異なるため、**受注者は見積り時**（公共工事であれば入札時）**に、本基準の考え方に沿って適正に労務費等を見積り、価格交渉・決定することが必要**。

・本基準の考え方に比して、著しく低い労務費等による受注者からの見積り、注文者からの見積り変更依頼、総価での原価割れ契約について、行政が指導・監督を行う際の参考指標としても活用。

労務費確保のイメージ

建設工事の請負契約特有の課題



「建設工事を施工するために通常必要と認められる労務費（＝適正な労務費）」の考え方

・技能者の賃金水準について、まずは早急に公共工事設計労務単価水準並とし、**他産業並以上への処遇改善を実現**することを目指す。

・この水準の賃金支払いに必要な原資を、公共工事・民間工事を通じて確保するため、**「適正な労務費」を公共工事設計労務単価を計算の基礎とした水準とする**。
（高い技能を持つ技能者が施工する必要がある場合等においては、受注者側が労務単価を割り増して見積り、価格交渉により必要な労務費を確保。）

通常必要と認められる労務費
＝適正な労務費

＝ 設計労務単価 × 労働時間
＝ 設計労務単価 × 歩掛 × 数量

○**労務単価**については、**設計労務単価を下回る水準を設定しない**こと、**歩掛**については、当該工事の施工条件・作業内容等に照らして、**受注者として責任を持って施工できる水準を計算して設定**することが必要。

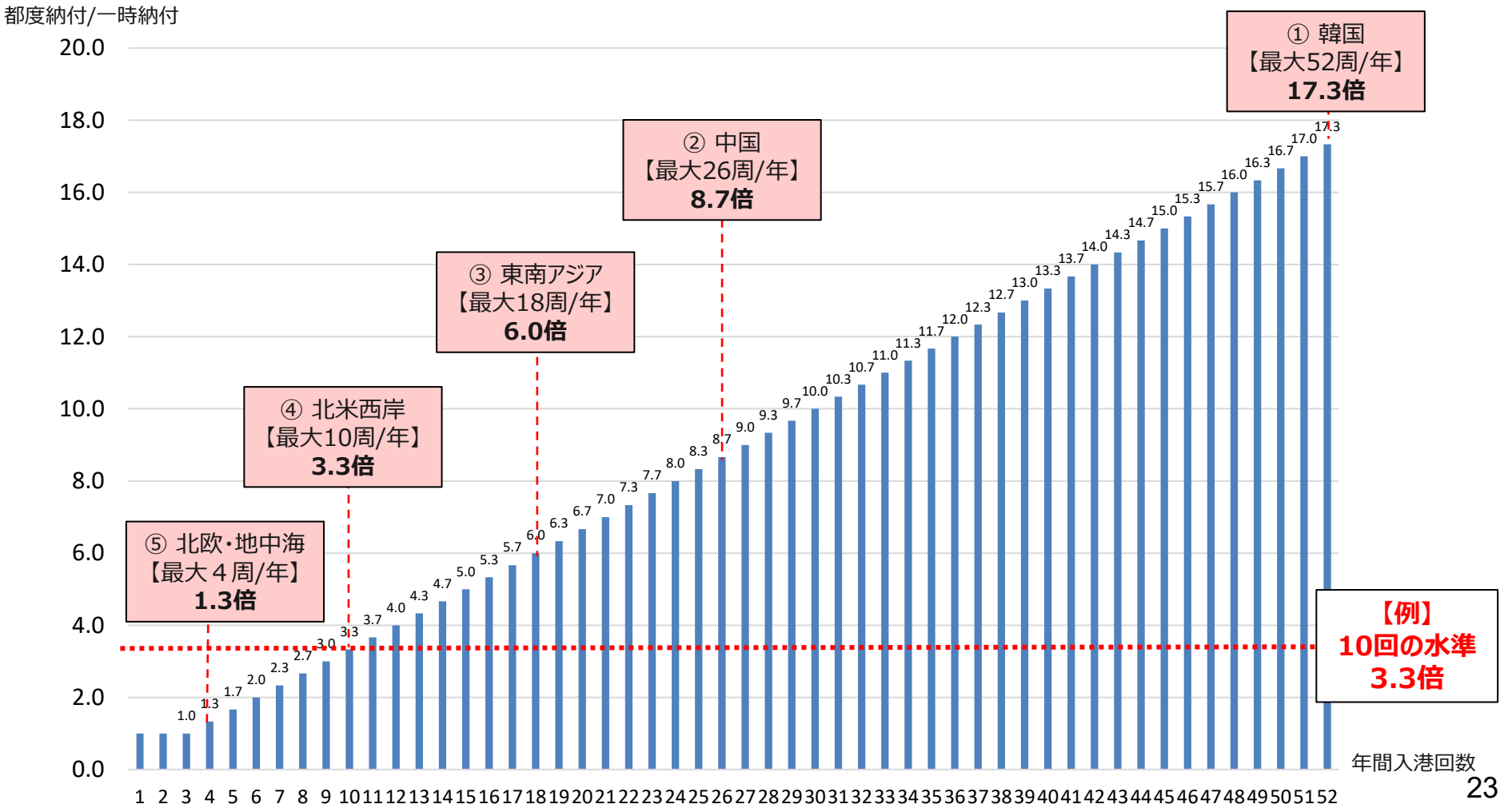
○**個々の請負契約における適正な労務費確保の円滑化のため**、別途、国土交通省が、職種分野別に、標準的な作業内容・施工条件等を前提とした場合の、本基準を踏まえた**適正な労務費の具体値を、「労務単価×歩掛」の「単位施工量当たり労務費」の形で「基準値」として公表。**

3. とん税・特別とん税について

一時納付制度の見直しの考え方

国土交通省

- 仮に一時納付を廃止した場合、従前の一時納付の税率を1.0とすると、入港回数別の税率は下図のとおりとなる。例えば、同じ港への年間の入港回数が52回である場合、税率が最大で17倍程度となるなど、航路によってはとん税の負担が急激に増加すると見込まれる。
- このため、例えば一時納付の水準を、現行の一時納付の３倍超、すなわち都度納付の10回分の水準と設定するなど、**一時納付の納付水準を引き上げることは考えられるか**。



4. その他（固定資産税について）

固定資産税の見直しの方向性について

国土交通省

➢ **とん税・特別とん税の見直し**も踏まえ、**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。

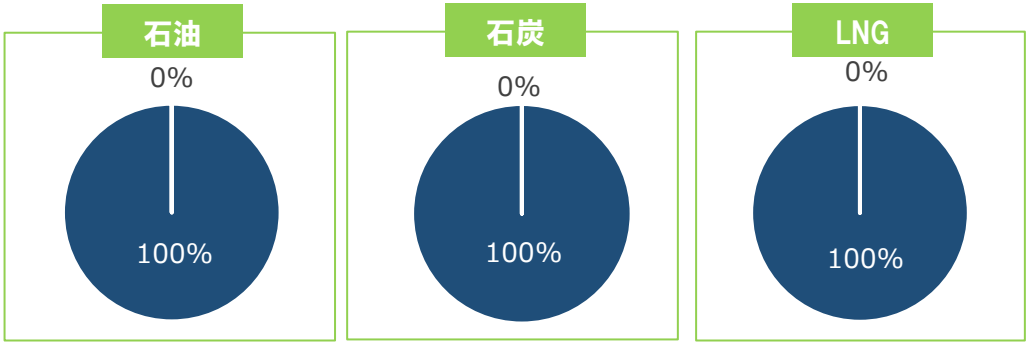
政策的重要性

○外航船舶はエネルギー・食料・原材料の輸入手段であり、資源の乏しい我が国にとって国家の存立に不可欠であること。特に、昨今、経済安全保障上の必要性が高まっている。

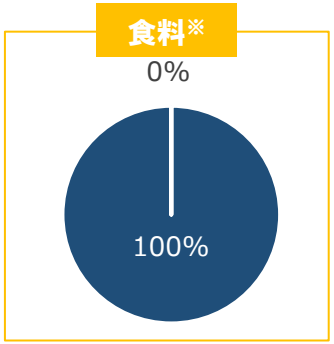
代替不可能性

○大量のエネルギー・食料・原材料を輸入する手段として、航空機では代替ができないこと。

エネルギー



食料



※ 米、小麦、とうもろこし、大麦及び裸麦、砂糖、塩、その他穀物、大豆

エネルギー・食料の海上輸送の割合
約100%

出典：財務省貿易統計、海事局調べ

船籍の流出リスクの高さ

○世界単一市場の外航海運において、税負担の軽いパナマ等の便宜置籍国への船籍の流出リスクが高く、国際競争条件を実質的に均衡させる必要があること。

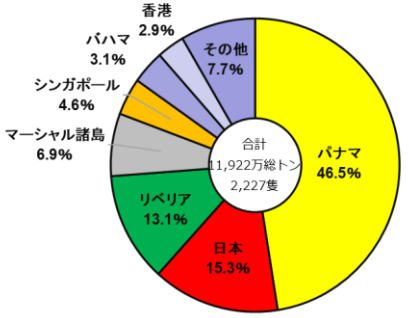
日本商船隊の船籍国別隻数上位6か国の税制の状況

（一社）日本船主協会からの情報提供に基づき海事局作成。

船籍国	固定資産税
パナマ	非課税
日本	課税
リベリア	非課税
マーシャル諸島	非課税
シンガポール	非課税
バハマ	非課税

日本商船隊の船籍構成

2025年６月末時点、隻数ベース、海事局調べ



デメリットの歯止め

○地方自治体の財政への影響を特別とん税により打ち消していること。