資料５

とん税・特別とん税の見直しの検討状況

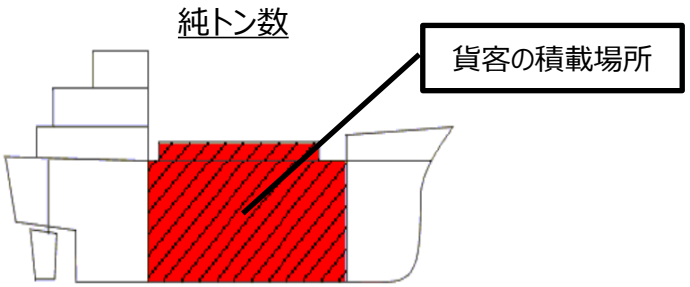
令和８年１１月２０日
関税・外国為替等審議会
関税分科会
財務省関税局

とん税・特別とん税

現行制度の概要

- とん税及び特別とん税は、外国貿易船の開港への入港に対し、純トン数（貨客の積載場所の容積）に応じて課される税。
- とん税は国庫に帰属し、特別とん税は、全額が、地方譲与税として開港所在市町村に譲与される。
- いずれについても、入港ごとに納付する場合と、一年分を一時に納付する場合（一時納付）のそれぞれについて純トン数当たりの税率が定められている。
- 税率水準は、旧噸税法（明治32年制定）において、純トン数当たり５円と規定。現行とん税法が制定される際（昭和32年）、諸外国の水準を参照し８円に引き上げ、昭和39年に現在の水準に引上げ。
- 一時納付の水準については、旧噸税法制定当時の運航状況（一年当たり平均約３回）に基づき、都度納付３回分として定められている （参照 昭和39年当時の国会審議録）。

（参考１）貨客の積載場所の容積（イメージ）



（参考２）現行のとん税等の水準

（純トン当たり）	とん税	特別とん税
都度納付	16円	20円
一時納付（１年分）	48円	60円
〃 （特例措置※）	24円	30円
収入額（7年度）	91億	113億

※ 北米・欧州航路に就航するコンテナ貨物定期船が国際戦略港湾（京浜、阪神、名古屋及び四日市の各港）に入港する際の一時納付につき、当分の間、特例措置として税率を軽減。

とん税・特別とん税の見直しの視点

環境の変化

- ○ 昭和39年以来、船種が多様化しており、概ね同じ大きさの船舶を比較すると、純トン数で最大５倍程度の差も。
- ○ 現行制度で一時納付の恩恵を受けている船舶の年間入港回数の平均値は約10回となっている。
- ○ 国際基幹航路ではあるものの、特例措置の対象となっていない中南米・アフリカ・豪州航路についても、重要性が増している。
- ○ 国土交通省より、経済安全保障の確立と日本商船隊の国際競争力強化のため、海事産業群や港湾ロジスティクスの基盤強化を図る等の観点から、見直しの要望。

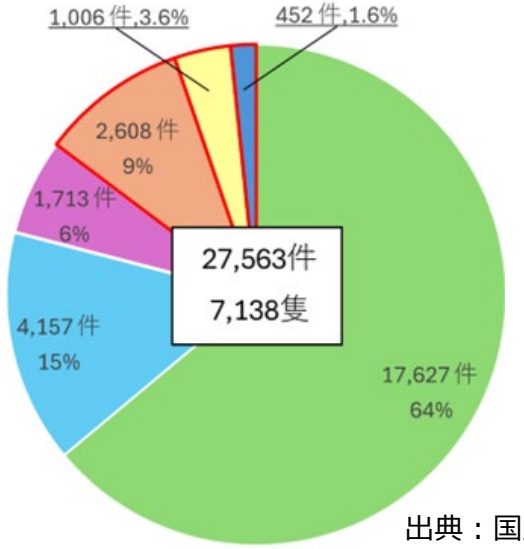
検討の方向性

- ● 船種の多様化を踏まえ、都度納付及び一時納付の課税標準を純トン数から総トン数に見直すことが適当ではないか。
- ● 運航形態の多様化を踏まえ、一時納付による負担がより適切なものとなるよう、一時納付の水準（根拠となる都度納付の回数）を見直すことが適当ではないか。
- ● これらの見直しの際には、税負担が合理的なものとなるよう配慮することが適当ではないか。
- ● 効果検証を前提とし、北米・欧州航路に係る国際基幹航路の特例措置の負担水準を維持しつつ、それ以外の国際基幹航路についても必要な措置を検討することが適当ではないか。

（参考１）純トン数と総トン数の比較

	純トン数	総トン数
大型原油タンカー	10万	16万
LNG運搬船	4万	12万
ばら積み船	7万	11万
コンテナ船	7万	15万
自動車専用船	2万	8万

（参考２）寄港頻度と寄港件数
（赤囲みが4-9回、10-19回、20回以上）



出典：国土交通省作成資料

（参考３）航路別の寄港回数（試算）

航路	現状（令和８年度）
北米航路	9.06回
欧州航路	4.33回
中南米航路	5.45回
アフリカ航路	5.20回
豪州航路	7.43回