

第1回国際海上輸送部会

説明資料

平成19年3月19日



国土交通省海事局

I. 今後の審議対象

国際海上輸送部会における審議の対象

平時

市況変動
燃料油価格変動
為替変動

外船社との
競争激化
(M&A)

非常時

災害
事故

テロ・政変等
の治安悪化

有事

日本及び周
辺地域にお
ける武力攻
撃事態等

邦船社の消滅・
日本籍船・
日本人船員(海技者)
の消滅

事故等の際、管
轄権の問題で便
宜置籍船の保護
に支障

船員供給国の
事情で船員供
給に支障

マ・シ海峡
ホルムズ海峡
スエズ運河
パナマ運河等の封鎖

資源エネルギー等輸出入の99.7%を担う
外航海運は我が国経済、国民生活の向上
のために重要

安定的な国際海上輸送の確保

邦船社の
国際競争力
の確保

日本籍船
の確保

日本人船員
(海技者)
の確保

適正な競争
環境の整備

航行安全
の確保・
環境保全

トン数標準税制等の
予算・税制・融資等
による確保支援措置

日本籍船及び日本人船員の
計画的増加策・法律等の担保措置

独禁法適用除外制度
の適切な運用
WTO・EPA交渉
ILO海事労働条約

マ・シ海峡の航行
安全の確保等

海洋立国・貿易立国としての我が国の持続的成長

◇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

論点の例

- 日本経済・国民生活に対する外航海運の役割
- 日本の外航海運事業者・日本籍船・日本人船員（海技者）の役割及び必要性（平時、非常時等）
- 日本籍船・日本人船員の必要数
- 外航海運事業者の役割を踏まえた日本籍船・日本人船員の計画的増加策（法律等の担保措置・支援措置）
- 競争環境の整備等（マシ海峡問題、独禁法適用除外制度等）

Ⅱ. 我が国海運政策の歴史

海運と国家の関わりについて

1. 政府主導の時代（1947～1964年）

- 海運業に対してあらゆる手段を尽くして手厚い保護・助成措置がとられた時代

<理由>

- ・ 第二次世界大戦により壊滅させられた我が国外航海運は、戦後活動を再開するが、戦時補償の打ち切りにより企業基盤は極めて脆弱であり、自力での再建は到底不可能であった。
- ・ 1947年から本格的に実施された傾斜生産方式の下、鉄鋼・石炭の生産回復による経済復興が図られ、そのために必要な物資の輸送力を確保する必要があったこと、また、海運サービスが重要な外貨獲得手段であったこと等から、海運業は高い優先度を与えられていた。

<時代を象徴する出来事>

1947年の計画造船制度（長期低利の開銀融資と利子補給をセットにして、計画経済的手法により商船隊整備を図る制度）創設
→船舶建造という企業戦略の中心部分がほぼ政府の手に握られている上、企業経営の細部にまで政府が干渉することとなり、企業の自主性が著しく制約された。

- 海運企業の体質は一向に改善されない上に、11社にのぼる定航船社間の過当競争も収束せず。
→1964年に政府主導のもと、海運企業集約が実施される。（11社から6社へ集約）

2. 自主経営への移行の時代（1964～1985年）

- 海運助成策が後退の途を辿り始める時代

<理由>

- ・ 1964年のOECD加盟に伴い、外国海運取引が完全に自由化された。
- ・ 海運集約体制がスタートし、次第に各社の企業体質が強化される一方で、日本の輸出が伸長して外貨獲得の要請が以前ほど切実ではなくなった。

<時代を象徴する出来事>

1982年の利子補給廃止

1985年の集約体制の終焉（1985年6月海運造船合理化審議会答申）

→会社経営に対する政府の干渉がなくなる。

3. 自己責任による経営の時代（1985年～）

- 国際的な競争条件の均衡化が求められる時代

<理由>

- ・ 各国の海運政策の施行状況にばらつきがある。

<時代を象徴する出来事>

国際船舶制度（後述）の導入

計画造船制度の創設

- 2,700隻、630万トン(戦前)
⇒800隻、134万トン(終戦直後)
- GHQによる統制(日本海運の弱体化政策)
 - 戦時補償の打ち切り、補助税策の禁止
 - 日本商船管理局(SCAJAP)による商船管理
- 占領政策の転換
 - 朝鮮戦争(1950年)による周辺事態の変化
 - 船舶公団共有方式による計画造船制度の創設(1947年)
 - 船舶の特別償却制度の創設(1951年)
 - 利子補給制度の創設(1953年)
 - IMOへの加盟(1958年)

外航海運業の集約

1. 背景

- 長期海運不況と過当競争
- 計画造船による返済遅延金の増加
 - 1962年3月末で約900億円

2. 集約後の体制

- 中核6社体制
 - 日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船
 - 山下新日本汽船、ジャパンライン、昭和海運
- 系列会社
 - 新和海運、第一中央汽船、飯野海運等のオペレーター
- 専属会社
 - 船舶貸渡会社(オーナー業)

外航海運業の集約後の大量建造

1. 背景

- 高度経済成長期
- 鉄鋼、石油化学を中心とした重化学工業
- コンテナ船の登場

2. 海運政策(計画造船、利子補給)

- 高度経済成長を支えるための日本船の建造目標
- 非集約企業にも計画造船の門戸開放
- 企業集約再建整備(1964年~1970年)
- コンテナ船整備を優先

低成長期の海運政策

1. 背景

- ドルショック(1971年)
 - 固定相場制から変動相場制への移行
 - 急激な円高(1ドル360円⇒308円)
 - 日本籍船の国際競争力の急激な低下
 - 日本籍船は昭和47年をピークに減少
- オイルショック(1973年)
 - 海上運賃の高騰

2. 海運政策

- 利子補給制度の中止(1975年)
 - 日本の景気と海運市場のズレ⇒1974年は好決算
- 利子補給制度の一時復活(1979~1981年)
 - オイルショック後の長引く不況
 - 緊急整備対策(省力化船の導入等)の実施
- 集約体制の終焉(海運造船合理化審議会答申(1985年))
 - 企業の自主性による企業間関係の決定

フラッキング・アウトの進展

1. 背景

- プラザ合意(1985年)
- 緊急雇用対策(1987年)

2. 海運政策

- マルシップ混乗船の導入(1988年)

国際的な競争条件の均衡化

1. 背景

- 世界的なフラッキング・アウトの進展
- 欧州等における第二船籍制度・国際船舶制度の導入
- 欧州等におけるトン数標準税制の導入

2. 海運政策

- 国際船舶制度の創設(1996年~)
 - 日本籍船の競争力確保(フラッキング・アウト防止)
 - 承認外国人船員を配乗可能に
 - 税制支援(登録免許税、固定資産税等の軽減)
- トン数標準税制の導入の検討(2006年)

これまでの主な答申等

昭和59年8月 海運造船合理化審議会海運対策部会中間答申

日本船の国際競争力の回復を図ることを最重点とし、乗組員の少数精鋭化をより一層推進して、近代化船を整備増強し、これを商船隊の中核とすることを目指す。

昭和63年12月 フラッキング・アウト問題WG報告

フラッキング・アウトの急増に歯止めをかけるためには、海外貸渡方式による日本人船員と外国人船員の混乗によって対処することが最も現実的かつ有効な方策である。

平成4年6月 船員制度近代化委員会第四次提言

国際競争力の確保に配慮した船員配乗方式の見直しによって、実用近代化船の維持を図るため、マルシップ混乗船方式の近代化船を導入することが現実的と考えられる。

平成7年5月 外航海運・船員問題懇談会報告書

日本籍船及び日本人船員を確保するため、欧州各国で導入・実施されている総合的なフラッキングアウト防止策である国際船舶登録制度等を参考にして、国際競争力確保を目的とする、国際船舶制度を創設し、既存船を含めこの制度の適用が受けられるよう、関係者間で協力し早急に推進することが必要である。

平成9年5月 海運造船合理化審議会海運対策部会答申

我が国外航海運の国際競争力を確保するため、国際船舶については、船長及び機関長は日本人船員であることを原則とする混乗体制で運航できるよう、船長及び機関長以外の職についての外国人船員に対する海技資格の付与等の実施に向けて、検討を進める。また、海技資格の付与等の実施に向けて、国際的に海上交通に対する安全規制が強化されている動向等を踏まえ、関係者間において、日本人船長・機関長2名配乗体制を可能とするための日本人船員や外国人船員の教育訓練のあり方も併せて検討する必要がある。

Ⅲ. 我が国の海運政策

利子補給制度について(昭和28年~)

1. 導入の趣旨

1950年に勃発した朝鮮戦争の終息に伴う軍需輸送の後退等によって急速に不況が到来。

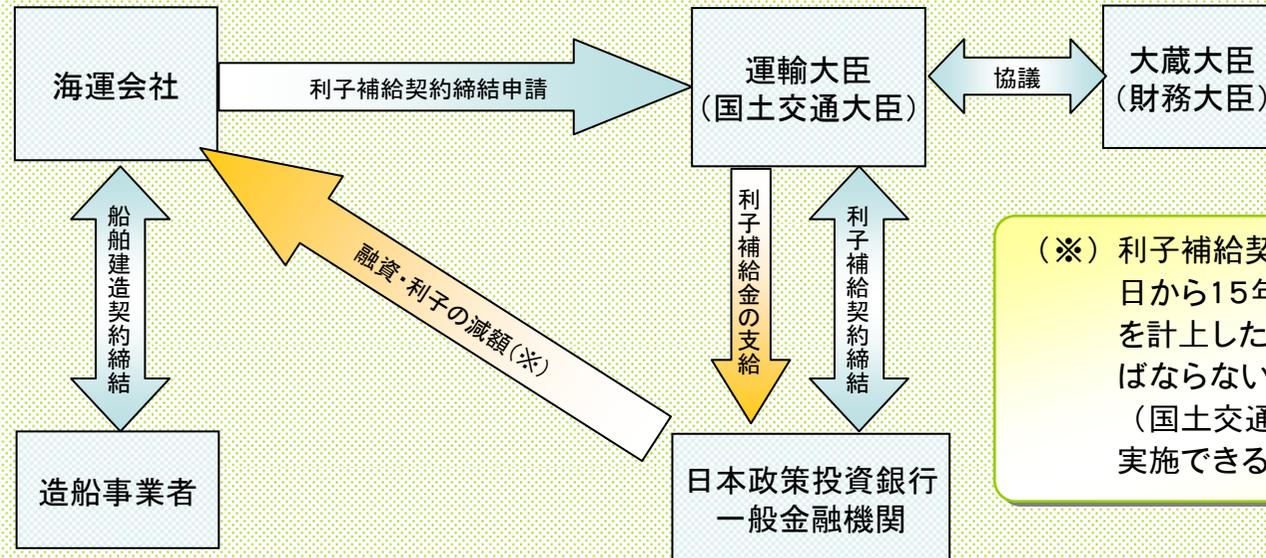
→朝鮮戦争による海運特需の蔭に隠れていた我が国海運業の脆弱性が、ブームの終息とともに一挙に表面化。

<我が国海運業の脆弱性の主因>

- ・借入金依存体質
- ・我が国の金融利率が国際水準より高い
- ・建造船価の高いことに基づく資本費（支払利息、減価償却費など）負担の過大

利子補給制度の必要性

2. 概要



(※) 利子補給契約に係る融資を受けた会社は、契約締結日から15年以内に当該会社の資本の13%超の利益を計上した場合、一定の金額を国庫に納付しなければならないこととなっており、このため、運輸大臣（国土交通大臣）は財務諸表の提出要求や監査等を実施できることになっている。

3. 変遷

1953年に始まった利子補給制度は、その後、海運業の好不況に伴って停止（1957年～1960年、1975年～1979年の2回）と復活（1960年～1975年、1979年～1982年の2回）を繰り返しつつ、最終的には、1982年3月31日をもって打ち切りとなる。

外航海運に関する税制について

税目	項目	軽減措置の内容	導入時期	
国税	法人税	船舶の特別償却	外航環境低負荷船…18/100	昭和26年度
		船舶から新造船又は環境負荷低減型の船舶への買換え等の場合の課税標準の特例措置	圧縮記帳(譲渡差益の80%)	昭和49年度
		船舶の特別修繕準備金	積立限度額:特別修繕費の3/4	平成10年度
		特定外国子会社等の所得の合算課税(タックスヘイブン税制)	軽課税国に設立された外国子会社の留保所得を親会社所得の所得に合算(益金算入)して課税する。	昭和53年度
	登録免許税	国際船舶の所有権の保存登記及び抵当権の設定登記の税率の軽減	船価の2.5/1000(通常 4/1000)	昭和27年度
とん税 特別とん税	船舶の純トン数に応じた課税	とん税(純トン毎16円) 特別とん税(純トン毎20円:地方譲与税として地方に譲与)	とん税:昭和26年度 特別とん税:昭和32年度	
地方税	固定資産税	船舶	1)国際船舶…課税標準1/15 2)外国貿易船(外貿実績50%超)…課税標準1/10 3)外航船…課税標準1/6	昭和26年度
		外国貿易用コンテナ	課税標準4/5 (注)標準税率1.4/100 課税標準は課税台帳登録された償却資産の価額	昭和45年度

出典:海事局調べ

:船舶投資関係税制

:第二船籍・国際船舶制度関係税制

国際船舶制度について(平成8年~)

国際船舶制度は、日本籍船の減少に歯止めをかけ、安定輸送の確保を図るため、日本籍船のうち国際海上輸送の確保上で重要な船舶を国際船舶と位置付け、海外への譲渡、貸渡について届出制・中止勧告制をとる一方、国際競争力を確保するため税制上の措置等の支援措置を講じている。

1. 国際船舶の要件

- (1) 日本籍船
- (2) 総トン数2,000トン以上の船舶
- (3) 船舶安全法にいう遠洋区域又は近海区域を航行区域とする船舶
- (4) 専ら国際航海（三国間輸送を含む）に従事している船舶
- (5) 次の何れかに該当する船舶
 - イ. 近代化船
 - ロ. 海外貸渡方式によるマルシップ混乗船
 - ハ. 承認船員配乗船
 - ニ. LNG船
 - ホ. RORO船

2. 支援措置の例

○税制上の支援措置（平成8年~）

- (1) 登録免許税
税率：一般の外航船舶 船価の4/1000 → 国際船舶 船価の2.5/1000
- (2) 固定資産税
税率：一般の外航船舶 課税標準1/10 → 国際船舶 課税標準1/15

○外国資格の受有者に対する承認制度（平成11年~）

外国（STCW条約締約国）において船舶職員免状を取得した者を国土交通大臣の承認により日本船舶の船舶職員として受け入れる制度

<外国資格受有者の就業範囲>

- ・ 国際船舶
- ・ 船長、機関長以外の職員

<現状>

- ・ 実承認者数：2,175名（平成19年1月）
- ・ 承認船員配乗船：54隻（平成19年1月）

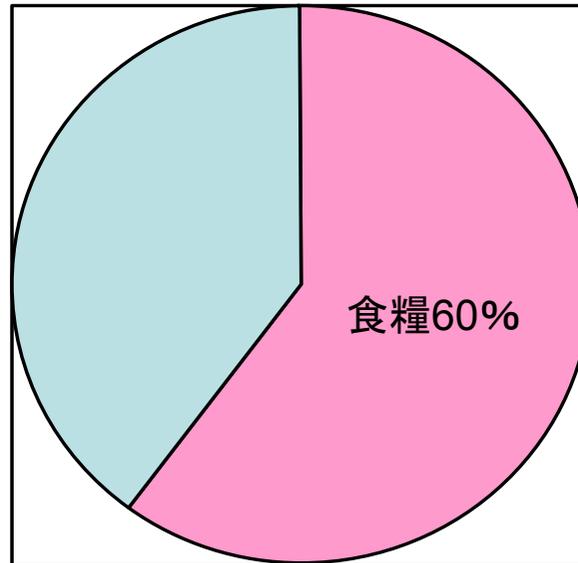
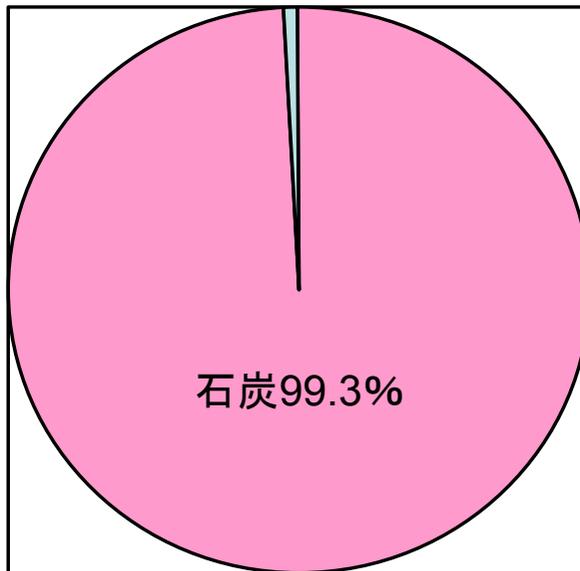
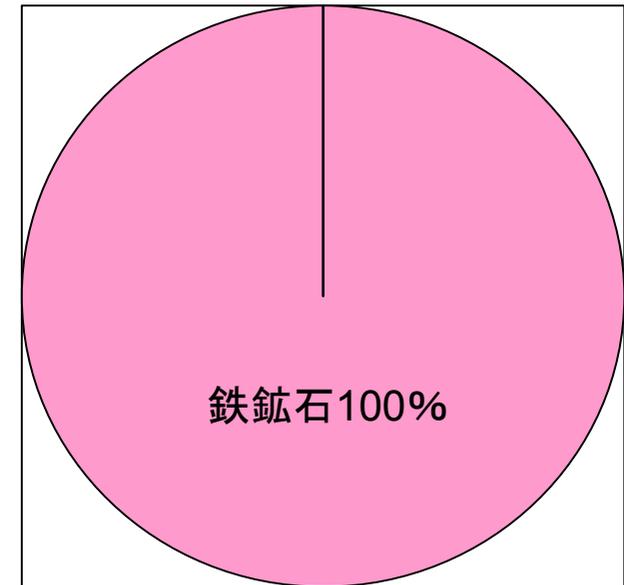
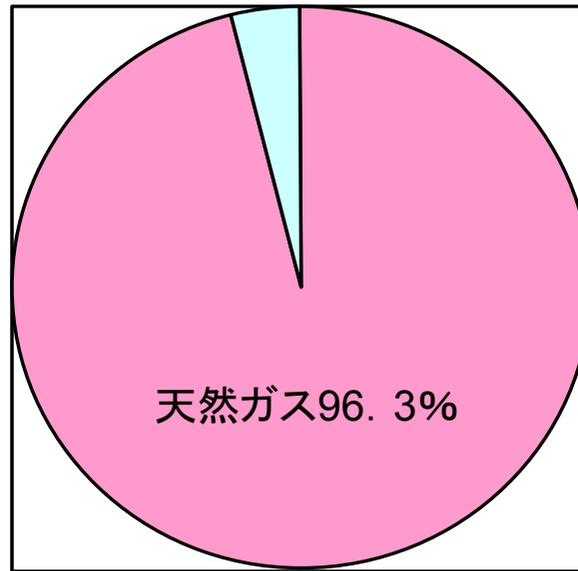
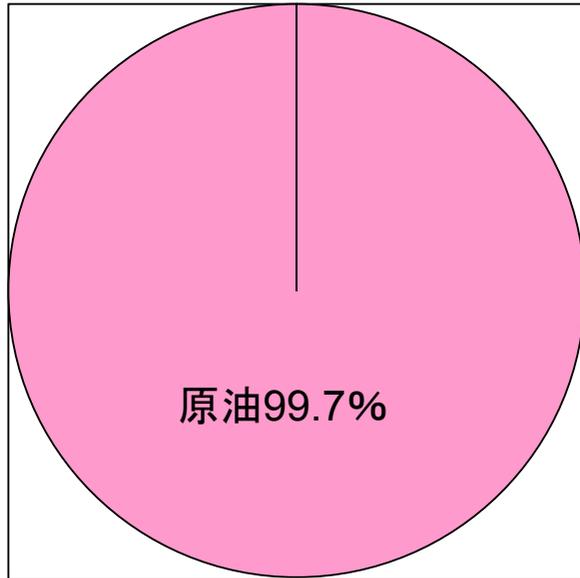
(参考)国際船舶の現状

	日本籍船	うち国際船舶
平成 8年10月	189隻	144隻
平成 9年央	182隻	139隻
平成10年央	168隻	131隻
平成11年央	154隻	124隻
平成12年央	134隻	112隻
平成13年央	117隻	98隻
平成14年央	110隻	96隻
平成15年央	103隻	95隻
平成16年央	99隻	91隻
平成17年央	95隻	87隻
平成18年央	95隻	85隻

IV. 我が国海運の重要性

我が国の輸入依存度の状況

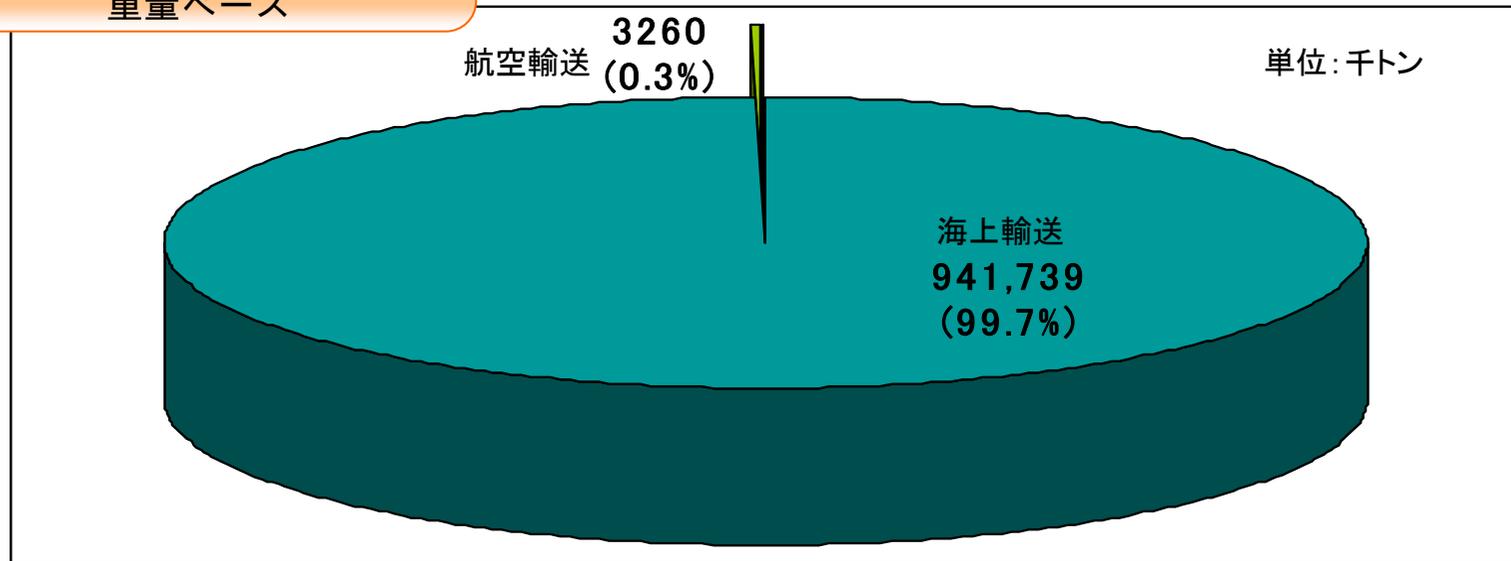
我が国主要品目輸入依存度（2004年）



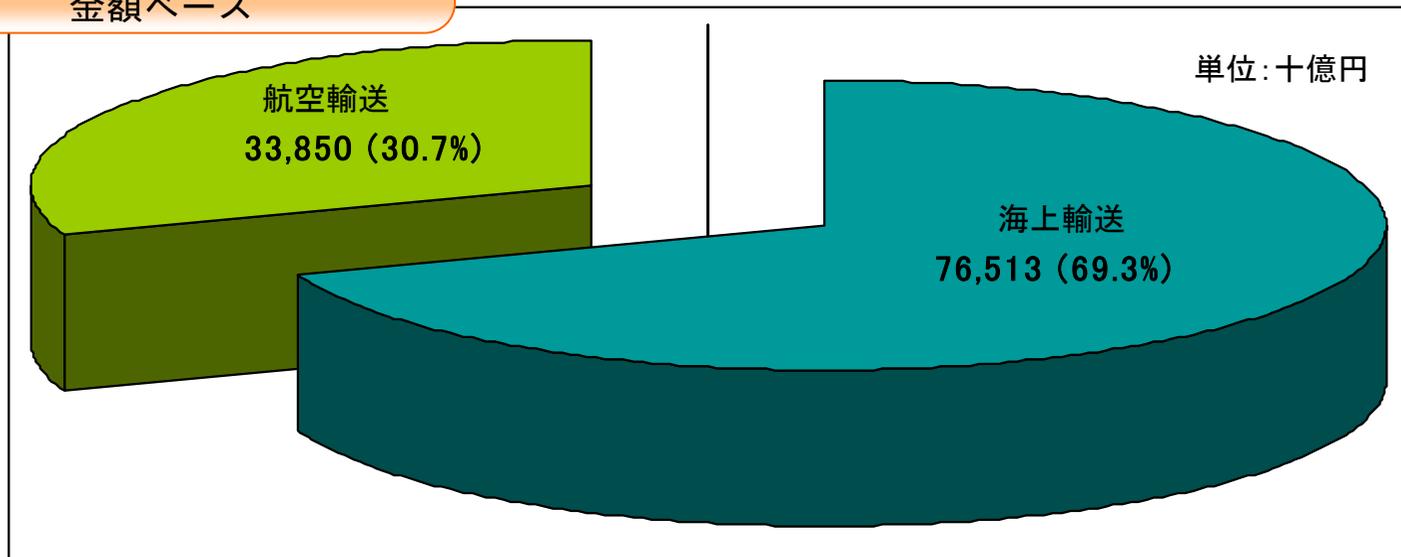
出典：(財)矢野恒太記念会
「日本のすがた2006」に基づき海事局作成

国際貨物輸送における海上輸送と航空輸送の分担率

重量ベース

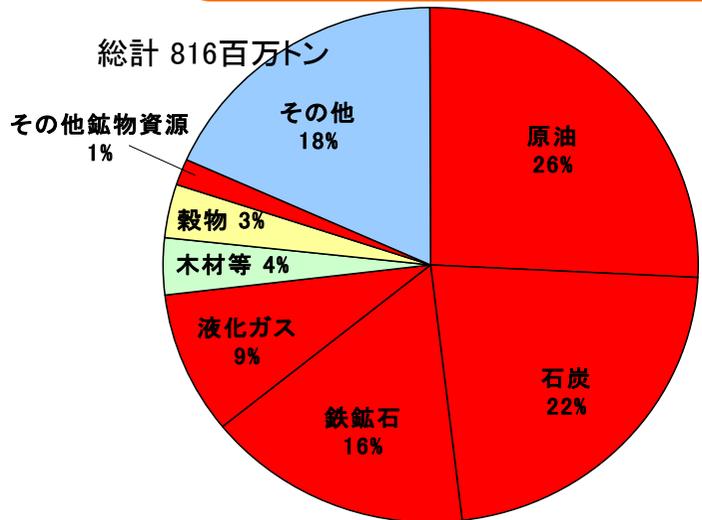


金額ベース



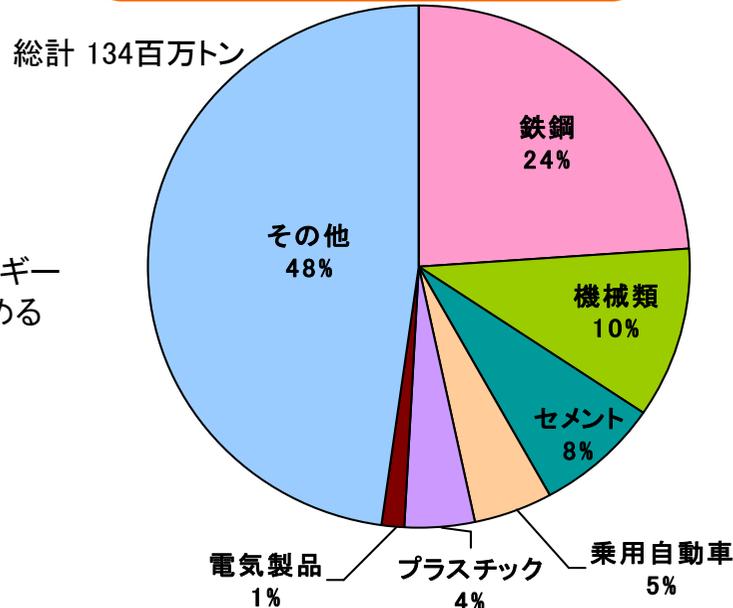
我が国の主要輸出入品目（2005年）

輸入（重量ベース）

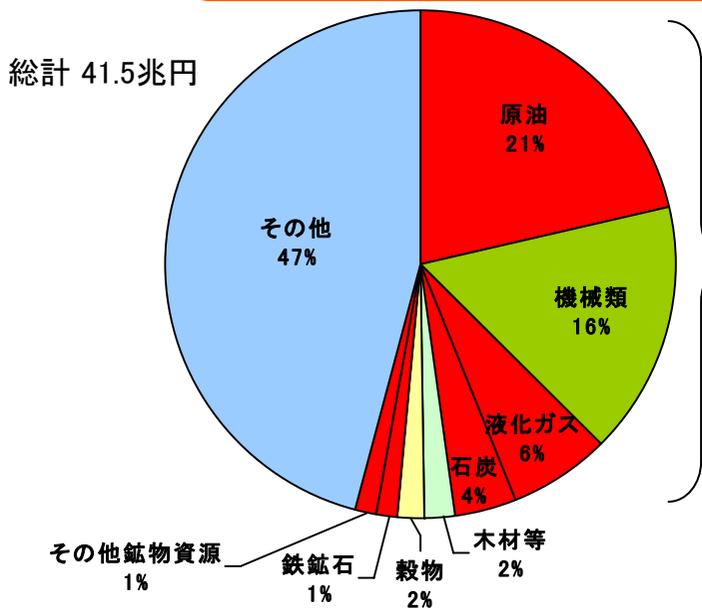


■: 資源エネルギーが73%を占める

輸出（重量ベース）

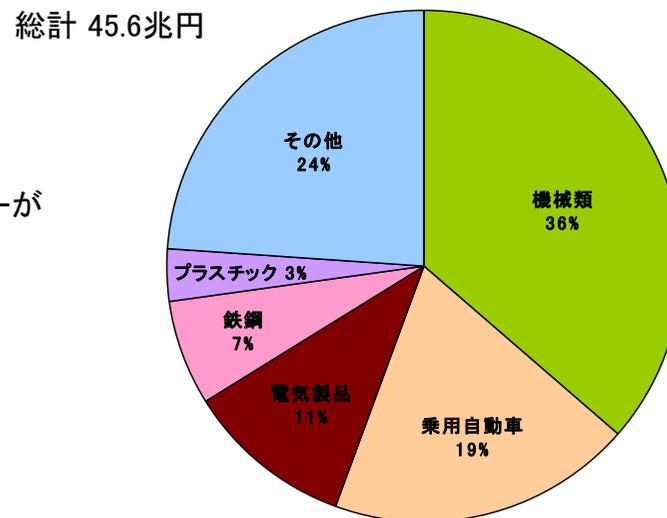


輸入（金額ベース）



■: 資源エネルギーが32%を占める

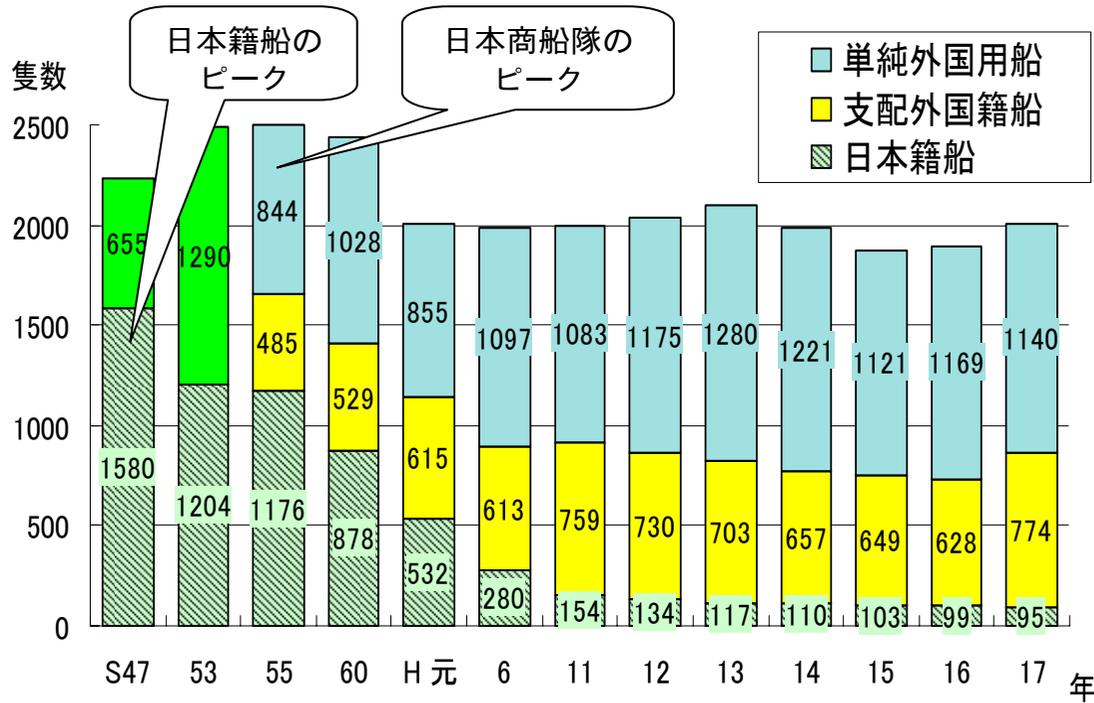
輸出（金額ベース）



出典: (財)日本海事広報協会
「数字でみる日本の海運・造船2006」
に基づき海事局作成。
木材等には、木材、チップ、
パルプを含む。
液化ガスには、液化天然ガス及び
液化石油ガスを含む。

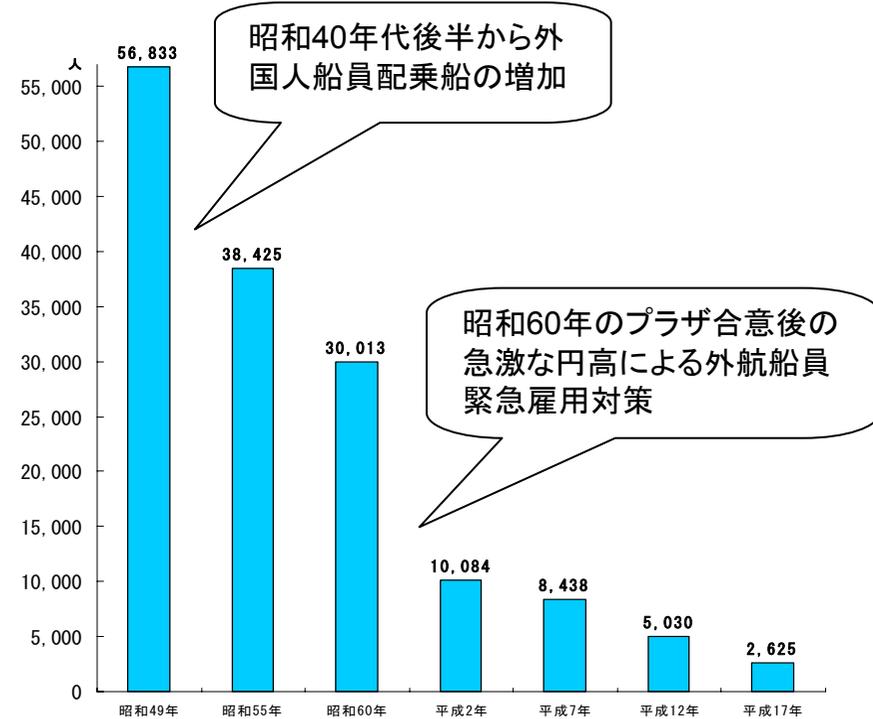
我が国商船隊の構成及び日本人外航船員数の推移

我が国商船隊の構成の推移



出典：海事局調べ

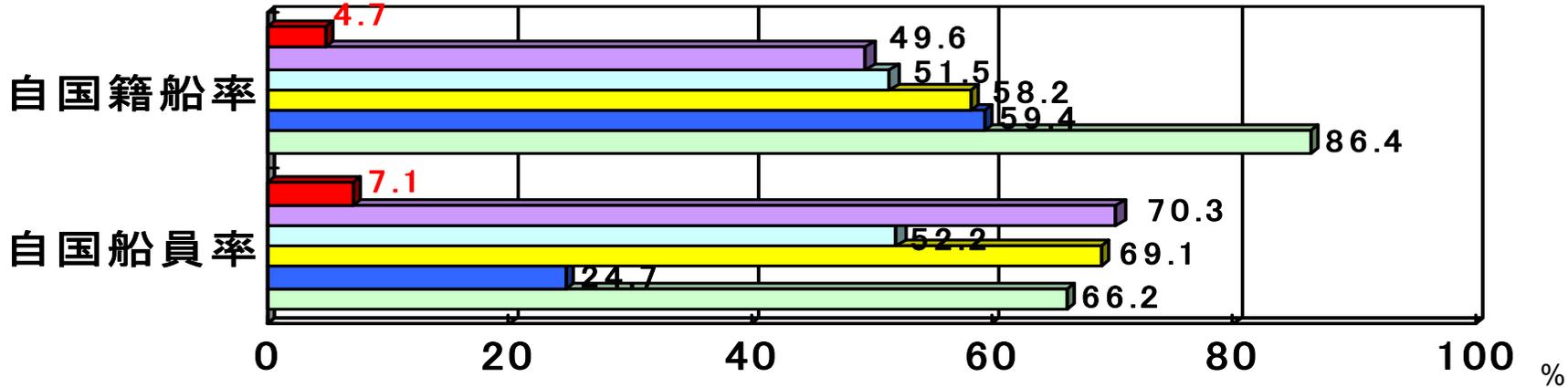
日本人外航船員数の推移



出典：「船員統計」に基づき海事局作成。
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である。

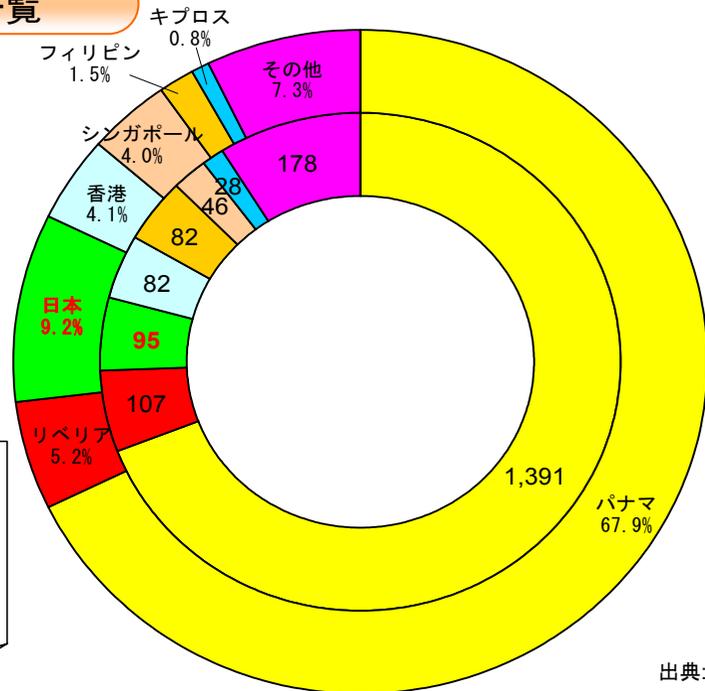
主要国の保有船舶・船員比較

自国籍船率・自国籍船員率比較



■ 日本 ■ デンマーク □ オランダ ■ 英国 ■ ノルウェー ■ ドイツ

我が国商船隊の船籍別一覧



出典: 海事局調べ

自国籍船率 = 自国籍船数 ÷ 商船隊隻数

自国籍船員率 = 自国籍船員数 ÷ 商船隊の船員数

内側グラフ
隻数ベース

外側グラフ
総トン数における割合

出典: 海事局調べ

V. 諸外国の海運政策

諸外国の海運強化策

	ベルギー	デンマーク	フィンランド	フランス	ドイツ	ギリシャ	アイルランド	イタリア	オランダ	ノルウェー	ポルトガル	スペイン	スウェーデン	イギリス	アメリカ	韓国	日本
1 償却制度上の優遇措置	○	○	○	○				○							○		○
2 船舶の買換特例(圧縮記帳)		○			○			○				○		○			○
3 トン数標準税制(みなし利益に対する課税)	○	○		○	○	○	○	○	○	○		○		○	○	○	
4 第二船籍制度などの船籍制度		○	○	○	○			○	○	○	○	○		○		○	○
5 船員所得税の免除・軽減		○	○		○	○			○	○	○	○	○	○			
6 船員の社会保険料の軽減	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			
7 船員の派遣・帰国費補助		○												○			
8 船員の訓練費補助					○									○			○
9 運航補助(米国)															○		

諸外国の自国籍船に関する考え方

諸外国の考え方

【英国】

- ①国家安全保障上の理由、②海運及び海事関連産業の重要性、③海上輸送の安全性及び環境保全の確保

【デンマーク】

- ①海事事業が自由に行われること、②安全面を配慮すること、③国際競争力を確保すること

【オランダ】

- ①海事関係国際基準の設定等に関する発言力の確保、②海上運送の安全性及び環境保全の確保

【フランス】

- ①国家安全保障上の理由、②自国物資の安定輸送手段の確保、③EU船員の雇用の維持とフランス行政当局のコントロールを通じた高水準の質の確保

【ノルウェー】

- ①国家安全保障上の理由、②自国物資の安定的輸送手段の確保、③船舶運航等に係わるノウハウの維持、④海運及び海事関連産業の重要性

【ドイツ】

- ①国家安全保障上の理由、②自国物資の安定輸送手段の確保、③船舶運航に係わるノウハウの維持、④海運及び海事関連産業の重要性、⑤海事関係国際基準の設定等に関する発言力の確保

【米国】

- ①国家安全保障上の理由、②自国物資の安定輸送手段の確保、③船舶運航等に係わるノウハウ維持、④海運及び海事関連産業の重要性

諸外国の海運政策（船舶投資関係）

償却制度上の優遇措置

加速度償却（通常より償却年数を短縮）、事前償却（船舶取得年度以前より償却可能、初期償却（通常の償却に加えて、取得年度に一定の償却率を上乗せ）及び船舶の取得にかかる償却率の優遇措置（償却可能限度額100%など）。

主な採用国は、ベルギー、デンマーク、フィンランド、フランス、イタリア、アメリカ、日本。

船舶の買換特例（圧縮記帳）

売船益にかかる税金を繰延べすることができる等、船舶の買い換え時の特例措置。

主な採用国は、デンマーク、ドイツ、イタリア、スペイン、イギリス、日本。

例：ドイツ圧縮記帳制度

船舶の売却時の40%課税繰り延べ。6年以上保有された船舶の売却益を4年以内に買い換える船舶又は資産の取得額から控除できる。

その他（船舶投資会社の特例等）

船舶建造資金の安定的な供給源とするため、民間投資家や各種金融機関に、船舶投資に係る税制上のインセンティブを付与。

主な採用国は、韓国、ドイツ

例：韓国船舶投資会社制度

投資家に対し、船舶投資会社から受け取る配当金所得に関し、一部非課税。

諸外国の海運政策（船員関係）

船員所得税の免除・軽減

自国籍船又は第二船籍の船に配乗される船員の所得税の一部又は全額を船主あるいは船員に還付。

主な採用国は、デンマーク、ドイツ、イギリス（以上船員への還付）オランダ（船主への還付）、ノルウェー（船員及び船主への還付）等。

例：年間183日以上海外にいる場合、所得税が免除され、船員に還付（イギリス）

船員の社会保険料の軽減

自国籍船又は第二船籍の船に配乗される船員の社会保険料の一部又は全額を船主あるいは船員に還付。

主な採用国は、ドイツ（船員への還付）、フランス、オランダ、ノルウェー、イギリス（以上船主への還付）等。

例：自国籍船に乗り組む船員の社会保険料の船主負担分を50%に軽減（フランス）

船員の派遣・帰国費補助

船員の海外乗下船地への送還費用の一部を補助。

主な採用国は、デンマーク、イギリス。

例：6ヶ月以上乗船者に対し、帰国運賃の50%を補助（デンマーク）

船員の訓練費補助

自国籍船員確保のため船員訓練費用の一部を補助。

主な採用国は、ドイツ、イギリス、日本。

例：海技免状取得のための訓練等への補助（イギリス）

諸外国の海運政策（第二船籍・国際船舶）

第二船籍制度とは

一定の条件のもとに、外国人船員を出身国の賃金水準で雇用することや、船舶登録料、船員所得税等の減免等を認めるもの。（日本の場合は国際船舶制度）

主な採用国は、イギリス、ノルウェー、ドイツ、フランス、デンマーク、韓国、日本等。

	イギリス	ノルウェー	ドイツ
	マン島における国際船舶制度	国際船舶登録制度	国際船舶登録制度
対象船社	大多数の資本をマン島、英国、英連邦の法人か英国人が所有	ノルウェー船主 外国人が所有する船舶も、船主がノルウェーで権限を有する代表者を任命すれば登録可能	ドイツ船主
対象船舶	船舶管理の主たる機能がマン島所在の船舶管理によって行われること	国際航路に就航する船舶	ドイツ人が所有し、国際航海に従事する独籍船
外国人船員の待遇	出身国の賃金水準で雇用可能	出身国の賃金水準で雇用可能	出身国の賃金水準で雇用可能
配乗要件	船機長は英、英連邦、EEA、NATO諸国の資格免状保有者 職員はSTCW条約締約国発行の資格免状保有者 船機長を含め一切の国籍要件なし 「戦略上重要な」一部のケミカルタンカー及びRORO船の船長は英国、英連邦、EU、NATO加盟国籍に限定	船長以外は外国人船員の配乗可（但し、船長については、一定要件を具備していれば外国人の配乗可能）	船長はドイツ国籍かつドイツの海技資格が必要（2006年からEU国籍及びEU国の免状でよい） 他の職員については、国籍要件はなく、ドイツの承認証を取得していなければならない 一定数の非EU船員の配乗可
税の軽減等	船舶登録料の軽減、固定資産税免除	登録料・入港税の軽減、外国船社の入港税免除	—

米国の例

米国では、有事に徴用できる米国籍船の確保のため、2003年のMaritime Security Actに基づくMSP（Maritime Security Program）による運航補助がある。

具体的内容

米国 新MSP(Maritime Security Program) (2006～2015年度)

- ・ 2003年のMaritime Security Actに基づき、旧MSPの対象と予算を拡大する形で導入。
- ・ 2006年度から10年にわたり、最高60隻の米国籍船に以下の補助金を支給。
2006～2008年度：1.56億ドル（約187億円）1隻あたり年額260万ドル（約3.1億円）
2009～2011年度：1.74億ドル（約209億円）1隻あたり年額290万ドル（約3.5億円）
2012～2015年度：1.86億ドル（約223億円）1隻あたり年額310万ドル（約3.7億円）

※旧MSP（1996～2005年度）

- ・ 有事の際に徴用できる自国籍船商船隊の維持に関する1996年のMaritime Security Actに基づき導入。
- ・ 1996年度から10年間にわたり、毎年1億ドル（約120億円）を最高47隻の米国籍船に支給。（1隻あたり年額213万ドル（約2.6億円））

（1ドル＝120円で計算）

諸外国の海運政策（国家必須国際船舶）

基本的な考え方

韓国において、コストカットのため便宜置籍船化が進む中、有事に備え、韓国人船員で構成された韓国商船隊を維持するため、「国家必須国際船舶」を指定。

概要

- ・「国際船舶登録法」（1997年制定、2006年施行）に基づき、「国家必須国際船舶」を指定し、指定された船舶の船員賃金の差額を国が補償する制度。
- ・指定基準：総トン数2万トン以上の船で、船齢が15年以下の船舶として兵站品、穀物、原油、液化ガス、石炭又は製鉄原料を輸送する船舶（大韓民国国籍を持った荷主と長期契約を締結した船舶を優先的に指定）
- ・2006年には、30隻を指定し、有事の際に必要な船舶数88隻まで段階的に拡大する方針。
 - ※30隻の内訳：コンテナ船1隻、穀物船1隻、油送船5隻、LPG/LNG船11隻、鉄鉱石船12隻
 - ※88隻の考え方：有事の際、韓国が輸送しなければならない荷動量は、平和時の年間輸入物量の33%に当たる1億トンと推測。この量の輸送に必要な船舶数は88隻。
- ・国家必須船舶損失補償基準：国際船舶の外国人船員数（8人）と国家必須国際船舶の外国人船員数（6人）の差となる船員数（2人）の賃金差額（1800万ウォン（約234万円）/人）を補償。
- ・予算額：1隻当たり損失補償額 3600万ウォン（=2人×1800万ウォン）
2006年予算額 10億8000万ウォン（約1億4000万円）
（=3600万ウォン×30隻）（1ウォン=0.13円で計算）

諸外国のトン数標準税制

	オランダ	ノルウェー
導入年	1996年	1996年
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・自国船社の他国への移転阻止 ・自国籍船のフラッキング・アウトの防止 	<ul style="list-style-type: none"> ・自国海運産業の国際競争力の確保
対象	<ul style="list-style-type: none"> ・オランダにおいて実質的に船舶の運航・管理を行う船社 	<ul style="list-style-type: none"> ・ノルウェーで設立された船社
算出基礎となる対象船舶	<ul style="list-style-type: none"> ・国際海上輸送のために使用される船舶(所有船、定期用船、裸用船のいずれでも可) 	<ul style="list-style-type: none"> ・国際海上輸送のために使用される船舶(所有船に限る) ・適用範囲は純粋な海運収入に限定(対象船舶の売却益を含む)
拘束期間	<ul style="list-style-type: none"> ・10年間変更不可(10年単位での選択) 	<ul style="list-style-type: none"> ・1年単位
みなし利益(ノルウェーは税率)	<p><1,000純トン当たりの係数></p> <ul style="list-style-type: none"> ・1,000純トンまで EUR 9.02(約1,425円)/日 ・1,000純トン超10,000純トンまで EUR 6.81(約1,076円)/日 ・10,000純トン超25,000純トンまで EUR 4.54(約717円)/日 ・25,000純トン超 EUR 2.27(約359円)/日 <p>* EUR 1.00(欧州ユーロ)=158.00円</p>	<p><1,000純トン当たりの税率></p> <ul style="list-style-type: none"> ・1,000純トンまで 無税 ・1,000純トン超10,000純トンまで NOK 50(約963円)/日 ・10,000純トン超25,000純トンまで NOK 33(約636円)/日 ・25,000純トン超 NOK 16(約308円)/日 <p>* NOK1.00(ノルウェークローネ)=19.26円</p>
適用条件・制約等	<ul style="list-style-type: none"> ・EU加盟国籍船のトン数のシェアが60%に達しているか、あるいは低下していないこと 	<ul style="list-style-type: none"> ・EU加盟国籍船のトン数のシェアが60%に達しているか、あるいは低下していないこと ・配当をした場合は、通常の法人税率で課税 ・環境に配慮した船舶には最大25%までの軽減措置あり

諸外国のトン数標準税制

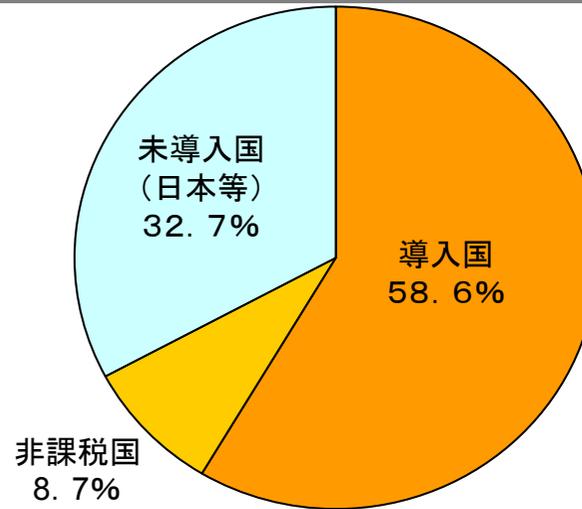
	ドイツ	イギリス
導入年	1999年	2000年
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・船社のドイツへの立地の確保 ・船員の確保 ・船員の教育 	<ul style="list-style-type: none"> ・自国海運産業の国際競争力の確保 ・自国船員の雇用の確保 ・マリタイム・ロンドンの発展
対象	・ドイツにおいて船舶の管理を行う船社 (船舶単位で選択が可能)	・イギリスにおいて戦略的且つ商業的に船舶の管理を行う船社
算出基礎となる対象船舶	・国際海上輸送のために使用される船舶 (所有船、定期用船、裸用船のいずれでも可) (チャーターアウト(裸用船を除く)した船舶も対象となる)	・国際海上輸送のために使用される船舶 (遠洋航海に従事する100G/T以上の船舶) (所有船、定期用船、裸用船のいずれでも可)
拘束期間	・10年間変更不可(10年単位での選択)	<ul style="list-style-type: none"> ・10年間変更不可(10年単位での選択) ・選択の時期が限定されている (法律施行後1年間、2005年7月から2006年末までの間)
みなし利益 (ノルウェーは税率)	<p><100純トン当たりの係数></p> <ul style="list-style-type: none"> ・1,000純トンまで EUR 0.92(約145円)/日 ・1,000純トン超10,000純トンまで EUR 0.69(約109円)/日 ・10,000純トン超25,000純トンまで EUR 0.46(約73円)/日 ・25,000純トン超 EUR 0.23(約36円)/日 <p>* EUR 1.00(欧州ユーロ)=158.00円</p>	<p><100純トン当たりの係数></p> <ul style="list-style-type: none"> ・1,000純トンまで £0.60(約143円)/日 ・1,000純トン超10,000純トンまで £0.45(約107円)/日 ・10,000純トン超25,000純トンまで £0.30(約71円)/日 ・25,000純トン超 £0.15(約36円)/日 <p>* £1.00(英国ポンド)=237.66円</p>
適用条件・制約等	<ul style="list-style-type: none"> ・ドイツ登録以外の定期用船をした船舶が、全体の75%以下であること ・2003年にトン数税を延長するにあたり、船主協会は、政府に、ドイツ籍船を2005年末までに300隻から400隻に増やすことを約束した 	<ul style="list-style-type: none"> ・EU加盟国籍船のトン数のシェアが60%に達しているか、あるいは低下していないこと ・トン数標準税制を選択した船社は、毎年、雇用している職員15人につき1人を訓練する義務、または、資金供出(1人当たり月500ポンド)の義務がある

諸外国のトン数標準税制

	米国	韓国
導入年	2004年	2005年
目的	・自国籍船の国際競争力の確保	・自国外航海運産業の国際競争力確保 ・自国籍船のフラッキング・アウトの防止 ・自国船社の他国への移転阻止
対象	・1隻以上の対象船舶を運航する船社	・韓国で設立された国際海上輸送事業を行う船社
算出基礎となる対象船舶	・国際海上輸送のために使用される船舶 ・10,000dwt以上の米国籍船 (所有船、用船のいずれも可)	・国際海上輸送のために使用される船舶 (所有船、定期用船、裸用船のいずれでも可)
拘束期間	・なし (ただし、途中で取りやめた場合は、その後5年間選択できない)	・5年間変更不可(5年単位での選択)
みなし利益 (ノルウェーは税率)	<p><100純トン当たりの係数></p> <ul style="list-style-type: none"> ・25,000純トンまで \$0.40(約48円)/日 ・25,000純トン超 \$0.20(約24円)/日 <p>* \$1.00(米国ドル)=120.11円</p>	<p><1純トン当たりの係数></p> <ul style="list-style-type: none"> ・1,000純トンまで KRW 14(約1.8円)/日 ・1,000純トン超10,000純トンまで KRW 11(約1.4円)/日 ・10,000純トン超25,000純トンまで KRW 7(約0.9円)/日 ・25,000純トン超 KRW 4(約0.5円)/日 <p>* KRW 1.00(韓国ウォン)=0.13円</p>
適用条件・制約等	・所有船または裸用船が、全体のトン数の25%以上であること	・所有船、裸用船及び2年以上の定期用船等が、2年未満の短期用船に対し20%以上であること

諸外国の海運強化策の一例の状況

トン数標準税制の導入状況



出典：UNCTAD「Review of Marine Transport 2005」に基づき海事局作成。
2005年1月現在の船腹量ベースの数値。

トン数標準税制の導入による効果

	オランダ	ノルウェー	ドイツ	イギリス	デンマーク
適用開始日	1996年1月	1996年6月	1999年1月	2000年1月	2001年1月
自国籍船	1996: 541隻 →2000: 721隻	1996: 941隻 →2000: 1,028隻	1999: 1,482隻 →2004: 1,951隻	2000: 421隻 →2004: 754隻	2001: 590隻 (6,479千GT) →2006: 515隻 (8,455千GT)
自国籍船員	1998: 8,539人 →2001: 8,936人	1995: 15,851人 →1999: 18,736人	2000: 7,650人 →2002: 7,333人	2000: 26,350人 →2005: 27,200人	2000: 9,257人 →2002: 9,515人

※1) 2006年12月現在で把握しているもの。

※2) 2002～2006年の現地当局者からの聴取等による。

※3) ドイツの自国籍船欄には独登録船数を記載(独トン数税は独登録船を適用対象としているため)。

出典：国土交通省海事局・日本船主協会調べ

EU海運助成ガイドラインの概要（トン数標準税制関連）

EUは、2004年1月「海運に対する国家助成のガイドライン」(欧州委員会が加盟国の海運助成を承認する基準)を改正した。

1. 海運助成の主な目的

- (1) 安全・効率・セキュリティ・環境要件の向上
- (2) EU加盟国籍船の増加
- (3) 海事関係産業への貢献
- (4) 海技の伝承

2. 対象

- (1) ① EU加盟国籍船であること
- ② EU加盟国籍船以外である場合には、安全・セキュリティ・環境・雇用要件に関し、国際基準及びEUの法律に適合していること
- (2) EU加盟国籍船が60%に達するまでは、EU加盟国籍船を増加又は維持すること

3. 税の水準

これまで承認された税の水準と同等のものに限り承認する。

4. 改正

加盟国は、2005年6月30日までにガイドラインに適合するよう制度改正を行うこと

船舶徴用制度

諸外国の制度

【英国】

- 対象船舶：英国籍船、英国船主の支配船
- 発動条件等：緊急事態が発生した場合等

※「戦略上重要な英国籍船」（タンカー、RORO船、旅客船等）は、発動条件発生時に国防省艦船の活動を補完するほか、軍事演習にも参加。

【オランダ】

- 対象船舶：オランダ籍船、オランダ領海内にいる外国籍船
- 発動条件等：国防上必要なとき、国家総動員体制のとき、国益に関わる緊急輸送が必要な場合で国の機関と船舶会社の協議が不調になったとき

【ノルウェー】

- 対象船舶：ノルウェー籍船
- 発動条件等：国防上必要なとき、国家総動員体制のとき、国益に関わる緊急輸送が必要な場合で国の機関と船舶会社の協議が不調になったとき

【ドイツ】

- 対象船舶：ドイツ籍船、ドイツ領海内にいる外国籍船、ドイツ国旗を掲げた船舶
- 発動条件等：ドイツ国会における特別な同意又は緊急事態の認定、防衛緊急事態の確認

【米国】

- 対象船舶：米国籍船、米国所有又は運航の外国籍船、外国所有又は運航の外国籍船
- 発動条件等：運輸長官が要請し、国防長官が承認したとき

※MSPにより国家防衛や安全保障のために徴用することを条件に60隻が対象船舶に指定されている。

【韓国】

- 対象船舶：韓国籍船
- 発動条件等：戦時、事変あるいはこれに準じる非常の時

※発動条件発生時には、船社は自社船舶を用いて物資を輸送する義務を負う。国家必須国際船舶制度により、国民経済に緊要な物資と軍事物資を輸送するための国家必須国際船舶が30隻指定されている。「非常備え資源管理法」に基づき、徴用対象となる船舶が50隻指定されている。