

平成 24 年度政策レビュー結果（評価書）

トン数標準税制の導入による安定的な国際海上輸送の確保

平成 25 年 3 月

国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	トン数標準税制の導入による安定的な国際海上輸送の確保	担当課 (担当課長名)	海事局外航課 課長 平田 徹郎
評価の目的、必要性	<p>四面を海に囲まれた我が国において、輸出入貨物の 99.7%の輸送を担う外航海運は、我が国経済、国民生活を支えるライフラインとして極めて重要である。</p> <p>また、本邦外航海運事業者は、我が国の国際海上輸送の約 60%、特に輸入については約 65%を分担する主たる輸送の担い手であり、安定的な輸送を確保し、我が国産業界の国際活動、国民生活の維持向上を図る上で不可欠の存在である。</p> <p>この輸送の基盤である外航日本船舶及び外航日本人船員は、我が国の管轄権・保護の対象であり、経済安全保障の観点から平時より一定規模確保することが必要であるが、円高等によるコスト競争力の喪失から、外航日本船舶は最も多かった昭和 47 年の 1580 隻から平成 18 年には 95 隻へ、外航日本人船員は昭和 49 年の約 5 万 7000 人から平成 18 年には約 2600 人へと極端に減少しており、極めて憂慮すべき事態となっていることから、外航日本船舶及び外航日本人船員を計画的に増加しようとする外航海運事業者に対して、主要海運国で導入されているトン数標準税制をインセンティブとして与えるため、平成 20 年 7 月に当該税制を導入した。</p> <p>安定的な国際海上輸送を継続的に確保するため、外航日本船舶及び外航日本人船員の確保に係る施策について、その充実・強化の是非を不断に検討する必要があることから、トン数標準税制のこれまでの取り組み状況を評価する。</p>		
対象政策	トン数標準税制の導入による、安定的な国際海上輸送の確保に必要な外航日本船舶及び外航日本人船員の確保		
政策の目的	安定的な国際海上輸送の確保を図るために必要な日本船舶の確保、これに乗り組む船員の育成及び確保に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図る。		
評価の視点	安定的な国際海上輸送を継続的に確保していくためには外航日本船舶及び外航日本人船員の確保を図ることが重要であり、その計画的な増加を促進するためにトン数標準税制を導入したことにかんがみ、トン数標準税制認定事業者が外航日本船舶及び外航日本人船員の確保を着実に実施しているかについて、評価を行うこととした。		
評価手法	日本船舶・船員確保計画の認定を受けた外航海運事業者から毎年度聴取する、実施状況や外部有識者からの助言をもとに、トン数標準税制が外航日本船舶の確保にどのように影響を与えているかについて、評価を行った。		
評価結果	<p>トン数標準税制による減税措置に伴う「日本船舶・船員確保計画」の実施を通じた短期的成果（外航日本船舶を 5 年で 2 倍以上に増加させる等）の達成に向け、外航日本船舶については、減税によるインセンティブに加え、みなし利益課税に伴い納税額の予見性が確保されたことにより、計画的な船舶投資が可能となったことから、平成 24 年 3 月末現在において 131.8 隻（認定事業者 10 社ベース）と、計画開始時の 77.4 隻に比して、その隻数を 54.4 隻（約 1.7 倍）増加させている。また、外航日本人船員の確保に関しても、平成 24 年 3 月末現在において 1,153 人（同上）と、計画開始時の 1,072 人に比して、その人数を</p>		

	<p>81人（約1.1倍）増加させている。</p> <p>これらの隻数・人数増については、トン数標準税制の導入以前においては、外航日本船舶数及び外航日本人船員数のいずれにおいても、一貫して減少基調にあったことを踏まえれば、トン数標準税制による税制上のインセンティブなくしては、外航海運事業者が「日本船舶・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣による認定に基づきこれを実施することもなかったと思料される。</p> <p>したがって、外航日本船舶及び外航日本人船員の増加は、トン数標準税制の政策効果として着実に実施されているといえるが、前述のとおり現行税制の適用範囲は日本船舶のみとなっており、日本船舶に係る課税の特例しか外航日本船舶・外航日本人船員の確保のインセンティブにならないことから、長期的成果（安定的な国際海上輸送の確保のために必要な日本船舶の確保（450隻）等）の実現には、相応の時間を要すると考えられる。</p>
<p>政策への 反映の方法</p>	<p>平成24年度税制改正大綱において、「更なる経済安全保障の観点から、日本船舶への迅速かつ確実な転換等の課題にも対応した次期通常国会における海上運送法の改正、日本船舶や日本人船員を増加させるという日本船舶・船員確保計画の拡充を前提に、平成25年度税制改正において日本船舶増加のインセンティブにも十分配慮しつつ、適用対象を我が国外航海運業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶に拡充する」ことが盛り込まれた。</p> <p>また、平成24年第180回国会にて、安定的な国際海上輸送の確保をより一層推進するという観点から、①外航海運事業者が運航し、当該事業者の子会社が保有する外国船舶のうち、国土交通大臣による航海命令に際し日本船舶に転籍して確実かつ速やかに航行することが可能なものを「準日本船舶」として認定し、②準日本船舶が日本船舶に転籍するために必要となるトン数の測度（国による船舶の大きさの測定）については、転籍時の手続きを迅速化するため、当該準日本船舶の認定時にあらかじめこれを行う制度の創設を内容とする「海上運送法の一部を改正する法律」が成立した。</p> <p>こうした状況を受け、平成25年度の税制改正プロセスにおける税制拡充の具体化に関する税務当局との議論を経て、平成25年度税制改正大綱において「平成25年4月1日から平成26年3月31日までの間に日本船舶・船員確保計画の認定（変更の認定を含む。）を受けた対外船舶運航事業を営む邦人については、日本船舶による事業収入に加えて、海上運送法に規定する準日本船舶で国土交通大臣が確認したものによる事業収入について本特例を適用する」ことが盛り込まれたところである。</p>
<p>第三者の 知見の活用</p>	<p><交通政策審議会海事分科会></p> <p>日本船舶及び船員の確保に関する施策の実施状況について、各年毎に交通政策審議会海事分科会に報告し、審議頂いている。</p> <p><国土交通省政策評価会></p> <p>評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取するとともに、国土交通省政策評価委員である一橋大学国際・公共政策大学院院長 佐藤主光 教授に個別にご指導いただいた。</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成23～24年度</p>

目次

第1章 評価の目的と必要性	2
第2章 対象施策	2
2-1. トン数標準税制の導入背景及び制度概要	
2-2. 日本船舶・船員確保計画	
第3章 評価の視点と手法等	6
3-1. 第三者の知見の活用	
3-2. 評価の視点	
3-3. 評価手法	
第4章 評価結果	7
4-1. 評価結果の概要	
4-2. トン数標準税制による減税額とその効果	
4-3. 主な課題	
第5章 課題と政策への反映	11
5-1. トン数標準税制の拡充	
5-2. 海上運送法の一部を改正する法律の概要	
参考指標等	14
6-1. トン数標準税制に関する政府方針及び関係法令等	
6-2. 主要事業者の財務状況	
6-3. 外航海運市況	
6-4. 世界の海上荷動量及び我が国商船隊の輸送量	

第1章 評価の目的と必要性

四面を海に囲まれた我が国において、輸出入貨物の99.7%の輸送を担う外航海運は、我が国経済、国民生活を支えるライフラインとして極めて重要である。

また、本邦外航海運事業者は、我が国の国際海上輸送の約60%、特に輸入については約65%を分担する主たる輸送の担い手であり、安定的な輸送を確保し、我が国産業界の国際活動、国民生活の維持向上を図る上で不可欠の存在である。

この輸送の基盤である外航日本船舶及び外航日本人船員は、我が国の管轄権・保護の対象であり、経済安全保障の観点から平時より一定規模確保することが必要であるが、円高等によるコスト競争力の喪失から、外航日本船舶は最も多かった昭和47年の1580隻から平成18年には95隻へ、外航日本人船員は昭和49年の約5万7000人から平成18年には約2600人へと極端に減少しており、極めて憂慮すべき事態となっていることから、外航日本船舶及び外航日本人船員を計画的に増加しようとする外航海運事業者に対して、主要海運国で導入されているトン数標準税制をインセンティブとして与えるため、平成20年7月に当該税制を導入した。

安定的な国際海上輸送を継続的に確保するため、外航日本船舶及び外航日本人船員の確保に係る施策について、その充実・強化の是非を不断に検討する必要があることから、トン数標準税制のこれまでの取り組み状況を評価する。

第2章 対象施策

本レビューにおいては、安定的な国際海上輸送の確保の観点から、トン数標準税制の導入効果を評価対象とする。

2-1. トン数標準税制の導入背景及び制度概要

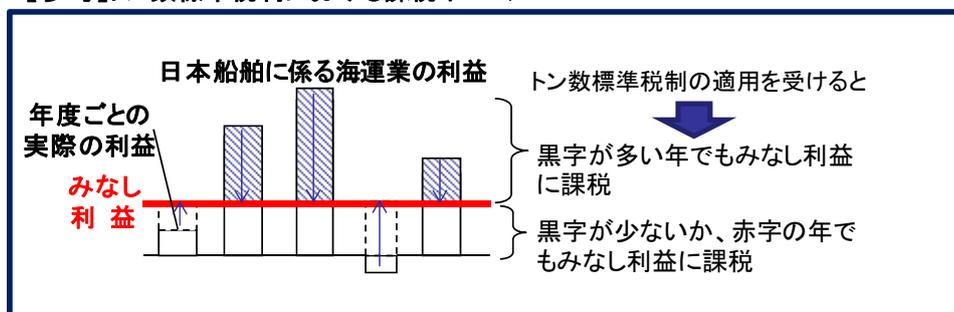
トン数標準税制は、前章で述べたように、外航日本船舶及び外航日本人船員を計画的に増加しようとする外航海運事業者への税制上のインセンティブを与えるという観点等から、「平成20年度税制改正の要綱」（平成20年1月11日閣議決定）において、「青色申告書を提出する法人で、同法の施行の日から平成22年3月31日までの間に改正後の海上運送法に規定する日本船舶・船員確保計画（仮称）の認定を受けたものについて、日本籍船の運航トン数に応じた利益の金額に基づく所得計算を選択することができる特例を創設する」とこととされたことを受け、平成20年7月17日にその運用が開始された制度である。

我が国のトン数標準税制は、外航海運事業者の日本船舶に係る利益について、実際の利益に基づく通常法人課税に代えて、船舶の純トン数に基づくみなし利益課税を適用することができる制度であり、当該事業者が国土交通大臣の定める「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」に基づいて、日本船舶・船員の確保に係る「日本船舶・船員確保計画（計画期間：平成21年度～平成25年度の5年間）」を作成し、国土交

通大臣の認定を受けた場合にのみ適用することができる。また、トン数標準税制の適用を受けた場合、事業者は、実際の利益として黒字が生じた場合には、みなし利益に基づく課税を受けられる一方、実際の利益として赤字が生じてしまった場合であっても、同様にみなし利益に基づく課税を受けることとなる。

なお、トン数標準税制は、欧州をはじめとする主要な海運先進国において、下記のとおり広く採用されている制度であり、具体的には、オランダが当該税制を平成8年に導入したことを皮切りに、ドイツ（平成11年）、デンマーク（平成13年）、フランス（平成15年）等の海運先進国において導入された。また、当該税制の適用範囲についても、適用範囲の制限を特に定めていない国（オランダ、フランス、ノルウェー）や、自国船舶に加えて一定規模の外国船舶を適用範囲に含めている国（ドイツ、イギリス、デンマーク）が大半を占めている。

【参考】トン数標準税制における課税イメージ



【参考】諸外国のトン数標準税制概要

国名	導入年	適用範囲
ドイツ	1999年	・自国籍船 ・外国籍船(外国籍船は自国籍船の3倍まで。)
イギリス	2000年	・自国籍船 ・外国籍船(外国籍船は自国籍船の3倍まで。)
デンマーク	2001年	・自国籍船 ・外国籍船(外国籍船は自国籍船の4倍まで。)
韓国	2005年	・自国籍船 ・外国籍船(外国籍船は自国籍船の5倍まで。)
オランダ	1996年	・適用範囲の制限はない
フランス	2003年	・適用範囲の制限はない
ノルウェー	1996年	・適用範囲の制限はない
アメリカ	2004年	・米国籍船

a. 日本船舶に係る通常所得の計算方法

日本船舶に係る所得金額の計算にあたっては、まず、事業全体における収益・費用等の金額を、①対外船舶運航等による収益・費用等の金額と、②それ以外の事業等による収益・費用等の金額に区分する。

さらに、①の金額を、③日本船舶による収益・費用等の金額と、④それ以外の船舶による収益・費用等の金額に区分する。

そのうえで、③に係る収益から費用を差し引き、日本船舶に係る通常所得を算出する。

【参考】金額の区分方法の模式図

事業収益・費用等の額		
対外船舶運航事業等による収益・費用等の額		対外船舶運航事業等以外の事業による 収益・費用等の額
日本船舶による収益・費用等の額 (日本船舶に係る利益)	それ以外の船舶による 収益・費用等の額	

b. みなし利益の具体的な計算と損金算入される金額の計算方法

各々の日本船舶のみなし利益金額の算出については、下記のとおり、100 純トンあたりみなし利益金額が定められており、具体的には、①1,000 トン以下の純トン数について 120 円、②1,000 トンを超え 10,000 トン以下の純トン数について 90 円、③10,000 トンを超え 25,000 トン以下の純トン数について 60 円、及び④25,000 トンを超える純トン数について 30 円、である。

各船舶の年間のみなし利益金額の算出にあたっては、事業者は、下記のとおり、それぞれの 100 純トンあたりみなし利益金額に当該船舶の運航日数を乗じている。

事業者は、これらの計算によって求められた年間のみなし利益を、日本船舶に係る通常所得から差し引いた金額について、損金に算入することができる。

【表】損金算入される金額の計算イメージ

純トン数を次の表の左欄に掲げる純トン数に区分して、それぞれの純トン数を百で除して得た数に同表の右欄に掲げる金額を乗じて計算した金額の合計額とする。

一千トン以下の純トン数	120円
一千トンを超え一万トン以下の純トン数	90円
一万トンを超え二万五千トン以下の純トン数	60円
二万五千トンを超える純トン数	30円

【例：45,000純トンの船舶を365日運航していた場合】
 $120円 \times 1,000純トン \div 100 \times 365日$
 $90円 \times (10,000 - 1,000)純トン \div 100 \times 365日$
 $60円 \times (25,000 - 10,000)純トン \div 100 \times 365日$
 $30円 \times (45,000 - 25,000)純トン \div 100 \times 365日$
 →合計8,869,500円・・・約9百万円

仮に上記で計算された日本船舶に係る所得が200百万円であった場合、みなし利益約9百万円との差額である191百万円が損金に算入されま
 す。
 (200百万円 - 9百万円 = 191百万円)

c. 法人税支払額の計算方法

最終的に、事業全体の所得金額から、b. で求められた損金算入金額を差し引いた金額が、トン数標準税制を適用した事業者にとっての課税所得の金額となる。

したがって、当該課税所得に法人税率を乗じた金額が、当該事業者の法人税支払額となる。

【参考】法人税支払額の計算イメージ

仮に事業全体の所得金額が400百万円の場合、前述の191百万円を控除した209百万円が、当該事業者の課税所得となる。 ※400百万円-191百万円=209百万円

上記の209百万円に法人税率を乗じて得た額が当該事業者の法人税支払額となる。

→209百万円×25.5%=約53百万円

(参考) トン数標準税制の適用がない場合：400百万円×25.5%=102百万円

2-2. 日本船舶・船員確保計画

トン数標準税制については、海上運送法（以下「法」という。）第38条において、「日本船舶・船員確保計画」の認定事業者が日本船舶を用いて営む対外船舶運航事業等に係る所得につき、租税特別措置法で定めるところにより、課税の特例の適用があるものとされている。

「日本船舶・船員確保計画」とは、法第35条の規定に基づいて船舶運航事業者等が作成し、国土交通大臣の認定を申請することができる計画であり、計画期間内における①外航日本船舶の確保隻数、②外航日本人船員の養成人数、③外航日本人船員の確保人数、及び④外航日本船舶及び外航日本人船員の確保にあたって必要となる資金の金額及びその調達方法等を記載するものである。当該計画は、法第34条の規定により、安定的な海上輸送の確保を図るために必要な日本船舶の確保、これに乗り組む船員の育成及び確保その他これらに関連する措置に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るために、国土交通大臣が定めた基本的な方針（日本船舶及び船員の確保に関する基本方針）に基づき、作成することとされている。

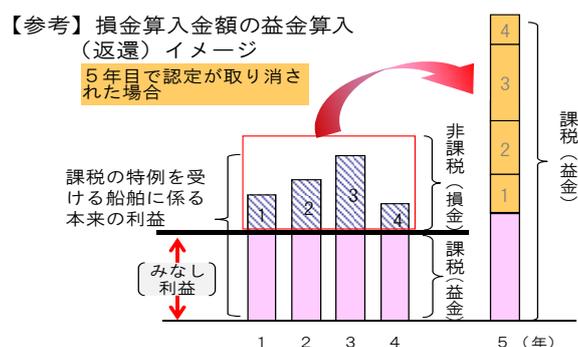
「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」においては、当面の取組みとして、日本船舶の隻数を平成20年からの5年間で2倍に、外航日本人船員の人数を10年間で1.5倍に増加させることを目標とすることが掲げられており、当該基本方針及び「日本船舶・船員確保計画の認定に関する基準」において、日本船舶・船員確保計画の認定の要件は、下記のとおり定められている。

【日本船舶・船員確保計画の認定の要件】

- ①外航日本船舶の隻数を2倍以上に増加させること。
- ②外航日本人船員を養成すること（保有1隻につき1名以上）。
- ③外航日本人船員が減少しないこと。
- ④外航日本船舶1隻あたり外航日本人船員4人配乗できる人数を常に確保すること。

また、当該基本方針において、国土交通大臣は、認定事業者が正当な理由なく認定計画に従って日本船舶及び船員の確保を行っておらず、又は行わないおそれがあると認めるときは、当該認定事業者に対し、必要な措置を講ずべきことを勧告することができることとされている。さらに、上記の勧告を受けた認定事業者が当該勧告に従い必要な措置を講じなかったときは、その認定を取り消すことができるとされており、認定事業者はその認定を取り消された場合、トン数標準税制の適用を受けていた全ての年度において、損金に算入された金額の合計額を益金に算入して課税所得を計算されることから、トン数標準税制による減税額が国に返還されることとなる。

このように、「日本船舶・船員確保計画」の認定を取り消された場合には、トン数標準税制により得られた減税額を国に返還する制度とすることによって、外航海運事業者が当該計画を着実に実施することが制度上担保されている。



第3章 評価の視点と手法等

3-1. 第三者の知見の活用

対象施策の評価にあたっては、交通政策審議会海事分科会において、日本船舶及び船員の確保に関する施策の実施状況（毎年度末における①外航日本船舶の確保隻数、②外航日本人船員の養成人数、及び③外航日本人船員の確保人数等）について毎年度報告を行い、審議頂いている。

また、国土交通省政策評価会からも意見を聴取するとともに、国土交通省政策評価委員である一橋大学国際・公共政策大学院院長の佐藤主光教授に、個別にご指導いただいている。

3-2. 評価の視点

四面環海の我が国において、輸出入貨物の99.7%の輸送を担う外航海運は、我が国経済、国民生活にとって不可欠な産業インフラ、ライフラインとして、極めて重要な

役割を果たしている。我が国の管轄権・保護の対象となる外航日本船舶及び外航日本人船員を確保することは、安定的な国際海上輸送を継続的に確保するために必要不可欠である。こうした背景から、外航海運事業者に対し税制上のインセンティブを与え、外航日本船舶及び外航日本人船員の計画的な増加を促進するためにトン数標準税制を導入したところである。

なお、外航海運事業者は、通常法人課税とトン数標準税制とを選択することができるが、現在トン数標準税制を選択している外航海運事業者が所有する日本船舶は、全外航日本船舶の約9割の隻数を占めていることから、トン数税制を選択した事業者が計画的に日本船舶を増加すれば、我が国として日本船舶の計画的な増加が行われ、ひいては我が国の安定的な国際海上輸送が確保されるといえる。

このため、トン数標準税制認定事業者が外航日本船舶及び外航日本人船員の確保を着実に実施しているかについて、評価を行うこととした。

3-3. 評価手法

日本船舶・船員確保計画の認定を受けた外航海運事業者から、「日本船舶・船員確保計画」について、毎年度末に当該年度の実施状況（毎年度末における①外航日本船舶の確保隻数、②外航日本人船員の養成人数、及び③外航日本人船員の確保人数等）や計画最終年度における認定基準（①外航日本船舶の隻数を2倍以上に増加させること、②外航日本人船員を養成すること（保有1隻につき1名以上）、③外航日本人船員が減少しないこと、及び④外航日本船舶1隻あたり外航日本人船員4人配乗できる人数を常に確保すること）の達成可能性等（トン数標準税制がどのようにインセンティブになっているか）を聴取した。

また、外部有識者からの助言として、交通政策審議会海事分科会及び国土交通省政策評価会において、「日本船舶・船員確保計画」の実施状況の評価や、トン数標準税制の政策評価にあたっての手法について、審議・指導頂いた。

こうした聴取や審議会及び評価会の御助言をもとに、トン数標準税制が外航日本船舶の確保にどのように影響を与えているかについて、評価を行った。

第4章 評価結果

4-1. 評価結果の概要

評価にあたっては、下記のロジックモデルを用いたところ、トン数標準税制による減税措置に伴う「日本船舶・船員確保計画」の実施を通じた短期的成果（外航日本船舶を5年で2倍以上に増加させる等）の達成に向け、外航日本船舶については、減税によるインセンティブに加え、みなし利益課税に伴い納税額の予見性が確保されたことにより、計画的な船舶投資が可能となったことから、平成24年3月末現在において131.8隻（認定事業者10社ベース）と、計画開始時の77.4隻に比して、その隻数を54.4隻（約1.7倍）増加させている。また、外航日本人船員の確保に関しても、

平成 24 年 3 月末現在において 1,153 人（同上）と、計画開始時の 1,072 人に比して、その人数を 81 人（約 1.1 倍）増加させている。

これらの隻数・人数増については、トン数標準税制の導入（平成 20 年）以前においては、外航日本船舶数及び外航日本人船員数のいずれにおいても、一貫して減少基調にあったことを踏まえれば、トン数標準税制による税制上のインセンティブなくしては、外航海運事業者が「日本船舶・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣による認定に基づきこれを実施することもなかったと思料される。

したがって、外航日本船舶及び外航日本人船員の増加は、トン数標準税制の政策効果として着実に実施されているといえるが、前述のとおり現行税制の適用範囲は日本船舶のみとなっており、日本船舶に係る課税の特例しか外航日本船舶・外航日本人船員の確保のインセンティブにならないことから、長期的成果（安定的な国際海上輸送の確保のために必要な日本船舶の確保（450 隻）等）の実現には、相応の時間を要すると考えられる。

【参考】トン数標準税制に関するロジックモデル

政策資源	実施施策	短期的成果 (アウトプット)	長期的成果 (アウトカム)
・トン数標準税制による事業者への課税の特例措置	・日本船舶・船員確保計画の着実な実施	・外航日本船舶の隻数を 5 年で 2 倍以上に増加させる ・外航日本人船員の人数を 10 年間で 1.5 倍に増加させる	・安定的な国際海上輸送の確保のために必要な日本船舶の確保 (450 隻) ・安定的な国際海上輸送の確保のために必要な外航日本人船員の確保 (5,500 人)

【参考】認定の状況（平成 24 年 3 月末現在）

- 認定事業者：10 社
- 実施期間：平成 21 年度～23 年度
- 外航日本船舶の確保：77.4 隻⇒131.8 隻（約 1.7 倍）
- 外航日本人船員の確保：1,072 人⇒1,153 人（約 1.1 倍）

認定事業者：旭海運、旭タンカー、飯野海運、NS ユナイテッド海運、川崎汽船、三光汽船、商船三井、第一中央汽船、日正汽船（※）、日本郵船（五十音順）

※日正汽船は平成 24 年 4 月 1 日に雄洋海運と合併し商号を J X 日鉱日石 SHIPPING に変更。

4-2. トン数標準税制による減税額とその効果

平成21年から23年までの3年間で総額154億円の減税（年間約51億円の減税効果）であった。この効果として、外航日本船舶は54.3隻、日本人船員は81人増加している。

なお、税制以外の政策手法との比較については、WTOサービス貿易一般協定において、他国のサービス提供者に対し、自国のサービス提供者に与える待遇よりも不利でない待遇を与えることとされており、自国の海運サービス提供者にのみを与える補助金は同規定の趣旨に抵触することから、補助金での支援は出来ない。

トン数標準税制認定事業者の法人税・法人事業税納税額（認定事業者合算ベース）

（単位：百万円）

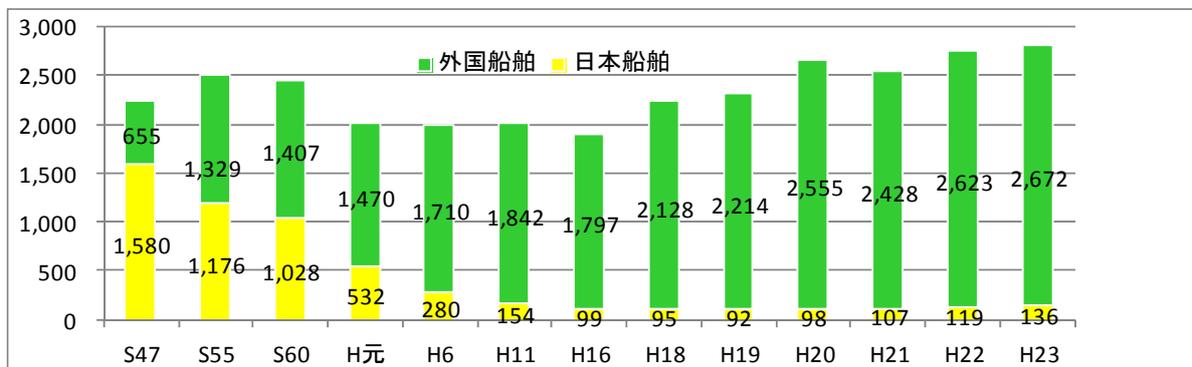
	平成21年度	平成22年度	平成23年度	合計
通常所得による納税額	3,551	62,254	2,650	68,455
トン数標準税制における納税額	612	50,221	2,174	53,007
減税額	2,939	12,033	476	15,448

外航日本船舶・日本人船員確保計画 第3期（平成24年3月）の状況

項目	計画開始時 （平成20年7月）	第1期実績 （平成21年度）	第2期実績 （平成22年度）	第3期実績 （平成23年度）	増減	第5期見込 （平成25年度）
					（計画開始時→第3期実績）	
外航日本船舶の確保計画・実績	77.4隻	95.4隻	118.9隻	131.8隻	54.3隻	160.8隻
外航日本人船員の確保計画・実績	1,072人	1,084人	1,113人	1,153人	81人	1,192人

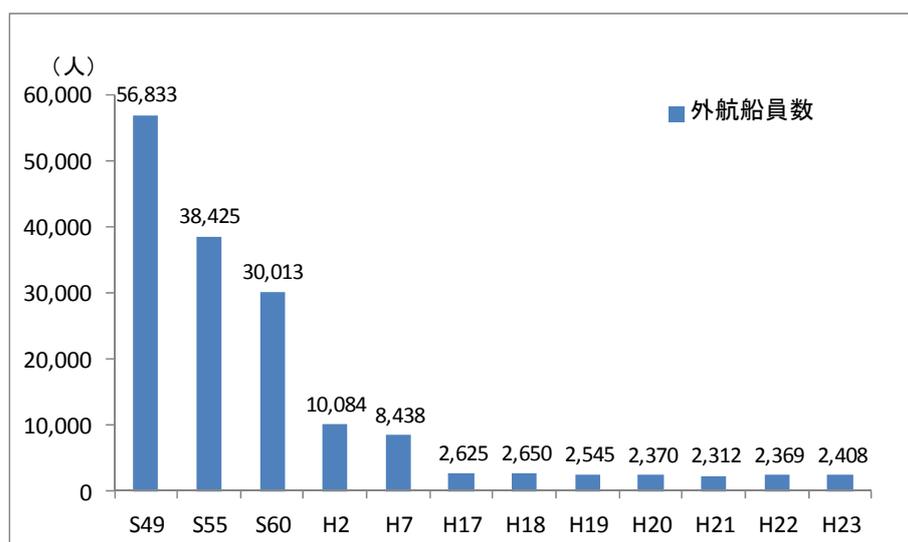
なお、参考までに我が国商船隊の隻数の推移及び外航船員数の推移は以下のとおり。

- 平成23年の我が国商船隊の隻数は2,808隻で、うち日本船舶は136隻であった。
- 日本船舶数は、平成20年より増加に転じている。



(出典) 国土交通省海事局調べ (数値は年央の隻数)

- 我が国の外航日本人船員数は、平成22年より増加に転じている。



(出典) 国土交通省海事局調べ

4-3. 主な課題

上記のとおり、トン数標準税制は外航日本船舶・外航日本人船員の増加に十分な効果があり、いずれも着実に増加しているものの、現行税制の適用範囲が外航日本船舶に限定されており、日本船舶に係る課税の特例しか外航日本船舶・外航日本人船員の確保のインセンティブにならないことから、安定的な国際海上輸送を確保するための日本船舶の必要規模として交通政策審議会答申(平成19年12月)にて試算された隻数(450隻)等を確保するには、現行税制のもとでは相応の期間を要する。

特に、東日本大震災後、京浜港(東京・横浜港等)への寄港の取りやめ及び各国に

よる独自の航行制限の事例があったことから、できる限り早期に経済安全保障体制を確保できるよう、外航日本船舶の増加ペースアップ及びこれを補完する船舶の確保を促進する施策を講じる必要がある。

【参考】

1. 京浜港（東京・横浜港等）への寄港の取りやめの事例

- 東日本大震災発生2ヶ月（平成23年3月14日～5月13日）の間に、外航定期コンテナ船の約1割に当たる42隻（470隻中）の寄港取りやめ。
- 福島第一原発事故による放射線量の増加等の懸念から、タンカー・ケミカルタンカーが東京港への入港を拒否。積荷の重油及びケミカル類の荷上げができない事態が発生。

2. 各国による独自の航行制限等の事例

アメリカ合衆国政府は、福島第一原発から50マイル（80km）の範囲の海域における航海を避けるよう推奨。また、米国沿岸警備隊は福島第一原発から400kmの範囲の海域を通行した場合、特別放射線検査の対象とすることを公表。

第5章 課題と政策への反映

5-1. トン数標準税制の拡充

第3章でも述べたとおり、現行のトン数標準税制については、「日本船舶・船員確保計画」に基づき、外航日本船舶数及び外航日本人船員数を増加させており、当該税制の政策効果は着実にあらわれているといえる。

しかしながら、第4章でも述べたように、トン数標準税制の政策目的である「外航日本船舶・外航日本人船員の計画的増加」については、当該税制の政策効果により増加基調にあるものの、安定的な国際海上輸送を確保するための日本船舶の必要規模（450隻）等を確保するには、現行税制のもとでは相応の期間を要する。

こうした背景から、平成24年度税制改正大綱において、「更なる経済安全保障の観点から、日本船舶への迅速かつ確実な転換等の課題にも対応した次期通常国会における海上運送法の改正、日本船舶や日本人船員を増加させるという日本船舶・船員確保計画の拡充を前提に、平成25年度税制改正において日本船舶増加のインセンティブにも十分配慮しつつ、適用対象を我が国外航海運業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶に拡充する」ことが盛り込まれた。

また、平成24年第180回国会にて、安定的な国際海上輸送の確保をより一層推進するという観点から、①外航海運事業者が運航し、当該事業者の子会社が保有する外国船舶のうち、国土交通大臣による航海命令に際し日本船舶に転籍して確実かつ速やかに航行することが可能なものを「準日本船舶」として認定し、②準日本船舶が日本船舶に転籍するために必要となるトン数の測度（国による船舶の大きさの

測定)については、転籍時の手続きを迅速化するため、当該準日本船舶の認定時にあらかじめこれを行う制度の創設を内容とする「海上運送法の一部を改正する法律」が成立した。

こうした状況を受け、平成 25 年度の税制改正プロセスにおける税制拡充の具体化に関する税務当局との議論を経て、平成 25 年度税制改正大綱において「平成 25 年 4 月 1 日から平成 26 年 3 月 31 日までの間に日本船舶・船員確保計画の認定(変更の認定を含む。)を受けた対外船舶運航事業を営む法人については、日本船舶による事業収入に加えて、海上運送法に規定する準日本船舶で国土交通大臣が確認したものによる事業収入について本特例を適用する」ことが盛り込まれたところである。

【参考】平成 25 年度税制改正大綱 (平成 25 年 1 月 29 日 閣議決定)

対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例(トン数標準税制)について、平成 25 年 4 月 1 から平成 26 年 3 月 31 日までの間に日本船舶・船員確保計画の認定(変更の認定を含む。)を受けた対外船舶運航事業を営む法人については、日本船舶による事業収入に加えて、海上運送法に規定する準日本船舶で国土交通大臣が確認したものによる事業収入をこの特例の対象とする。なお、この場合における準日本船舶の 100 純トン・1 日当たりのみなし利益の金額は、準日本船舶の純トン数に応じて次のとおりとする。

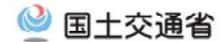
1,000 トン以下の純トン数	180 円
1,000 トンを超え 10,000 トン以下の純トン数	135 円
10,000 トンを超え 25,000 トン以下の純トン数	90 円
25,000 トンを超える純トン数	45 円

5-2. 海上運送法の一部を改正する法律の概要

公布：平成 24 年 9 月 12 日

施行：平成 24 年 12 月 11 日

海上運送法の一部を改正する法律について



我が国の外航船社による安定的な国際海上輸送の確保を一層推進するため、あらかじめ、我が国外航船社が運航する外国船舶のうち、航海命令に際し日本船舶に転籍して確実かつ速やかに航行することが可能なものを準日本船舶として認定することとし、当該準日本船舶が日本船舶に転籍するために必要となるトン数の測度（国による船舶の大きさの測定）に関する手続の特例等を定める。

- 背景**
- 東日本大震災や原発事故を契機として、厳しい国際競争にさらされている日本商船隊による安定輸送・経済安全保障の確立の重要性がより明確化。（外国船社の日本寄港の忌避、外国政府の一定海域の回避勧告等）
 - 日本船舶の増加ベースアップを図るとともに、日本船舶を補完するものとして一定の外国船舶を確保することにより、早期に安定輸送・経済安全保障の確立を達成することが必要。
 - 税制改正関連（トン数標準税制の拡充）

概要 準日本船舶の認定制度の創設

国土交通大臣は、外航船社が運航する日本船舶以外の船舶で、その子会社が所有するものうち、以下の要件を満たす船舶を準日本船舶として認定

認定要件

- 1) 外航船社と海外子会社との間において、航海命令が発せられた場合に海外子会社が当該船社に船舶を譲渡することを内容とする契約を締結しており、これが確実に履行可能であると認められること
- 2) その他航海命令による航海に確実かつ速やかに従事させるため必要となる一定の要件を満たすこと

→航海命令による航海に確実かつ速やかに従事できる船舶の確保

船舶法及び船舶のトン数の測度に関する法律の特例

準日本船舶のトン数の測度は認定時にあらかじめ行うこととし、外航船社が、準日本船舶を子会社から譲り受ける場合には、船舶法及び船舶のトン数の測度に関する法律に基づくトン数の測度を行ったものとみなす。

→日本船舶に国籍を変更するための手続が迅速化

航海命令に際して日本船舶として確実かつ速やかに航行することが可能な準日本船舶が確保され、我が国における安定的な国際海上輸送の確保が一層促進される。

関係法令・参考指標

6-1. トン数標準税制に関する政府方針及び関係法令等

平成20年度税制改正の要綱(抄) (平成20年1月11日 閣議決定)

外航海運事業者の日本籍船による収入金額の課税の特例の創設

海上運送法及び船員法の一部を改正する法律の施行に伴い、青色申告書を提出する法人で、同法の施行の日から平成22年3月31日までの間に改正後の海上運送法に規定する日本船舶・船員確保計画(仮称)の認定を受けたものについて、日本籍船の運航トン数に応じた利益の金額に基づく所得計算を選択することができる特例を創設する。

海上運送法 (昭和二十四年六月一日法律第百八十七号)

(基本方針)

第三十四条 国土交通大臣は、安定的な海上輸送の確保を図るために必要な日本船舶(船舶法(明治三十二年法律第四十六号)第一条に規定する日本船舶をいう。以下同じ。)の確保、これに乗り組む船員の育成及び確保その他これらに関連する措置(以下「日本船舶及び船員の確保」という。)に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本的な方針(以下「基本方針」という。)を定めるものとする。

2 基本方針は、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 日本船舶及び船員の確保の意義及び目標に関する事項
- 二 日本船舶及び船員の確保のために政府が実施すべき施策に関する基本的な方針
- 三 船舶運航事業者等(日本船舶及び船員の確保を行おうとする船舶運航事業者その他の者をいう。以下同じ。)が講ずべき措置に関する基本的な事項
- 四 次条第一項に規定する日本船舶・船員確保計画の同条第三項の認定に関する基本的な事項

五 前各号に掲げるもののほか、日本船舶及び船員の確保のために必要な事項

3 基本方針は、船舶運航事業者等の競争力の確保を考慮して定めるものとする。

4 国土交通大臣は、情勢の推移により必要が生じたときは、基本方針を変更するものとする。

5 国土交通大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更しようとするときは、交通政策審議会の意見を聴くものとする。

6 国土交通大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表するものとする。

(基本的な方針については「7-1. 日本船舶・船員確保計画」参照)

(日本船舶・船員確保計画)

第三十五条 船舶運航事業者等は、国土交通省令で定めるところにより、単独で又は共同で、日本船舶及び船員の確保についての計画(以下「日本船舶・船員確保計画」という。)を作成して、国土交通大臣の認定を申請することができる。

2 日本船舶・船員確保計画には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

- 一 日本船舶及び船員の確保の目標

- 二 日本船舶及び船員の確保の内容
 - 三 計画期間
 - 四 日本船舶及び船員の確保の実施に必要な資金の額及びその調達方法
 - 五 前各号に掲げるもののほか、国土交通省令で定める事項
- 3 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があつた場合において、その日本船舶・船員確保計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。この場合において、第四号（船員職業安定法（昭和二十三年法律第百三十号）第五十五条第一項に規定する船員派遣事業の許可に係る部分に限る。）に係る日本船舶・船員確保計画の認定については、交通政策審議会の意見を聴くものとする。
- 一 基本方針に適合するものであること。
 - 二 確実かつ効果的に実施されると見込まれるものであること。
 - 三 計画期間が国土交通省令で定める期間であること。
 - 四 船員職業安定法第五十五条第一項に規定する船員派遣事業の許可又は同法第六十条第二項の規定による許可の有効期間の更新を要するものにあつては、当該事業を実施する者が同法第五十六条各号（同法第六十条第二項の規定による許可の有効期間の更新を要するものにあつては、同法第五十六条第四号を除く。）のいずれにも該当せず、かつ、当該事業の内容が同法第五十七条第一項各号に掲げる基準に適合すること。
 - 五 第三十八条に規定する課税の特例の適用を受けようとするものにあつては、当該特例の適用を受けようとする者が対外船舶運航事業（本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間において行う船舶運航事業をいう。以下同じ。）を営む者であり、かつ、前項第一号に掲げる日本船舶及び船員の確保の目標として同項第三号に掲げる計画期間における同条に規定する日本船舶の隻数の増加の割合が記載されたものであつて、当該割合が国土交通省令で定める割合以上のものであること。
- 4 前項の認定を受けた船舶運航事業者等（以下「認定事業者」という。）は、当該認定に係る日本船舶・船員確保計画を変更しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣の認定を受けなければならない。
- 5 第三項の規定は、前項の認定について準用する。
- 6 船員職業安定法第百五条（第二号及び第四号を除く。）の規定は、第三項の認定（第四項の規定による変更の認定を含む。以下同じ。）を受けようとする者のうち、当該認定を受けることによつて次条の規定により同法第五十五条第一項の許可又は同法第六十条第二項の規定による許可の有効期間の更新を受けたものとみなされることとなる者について準用する。

（課税の特例）

第三十八条 認定事業者（第三十五条第三項第五号に掲げる基準に適合するものとして日本船舶・船員確保計画の認定を受けた者に限る。次条第一項において同じ。）が日本船舶（安定的な海上輸送の確保に資するものとして国土交通省令で定める大きさ以上の船舶に限る。同条において同じ。）を用いて営む対外船舶運航事業等（対外船舶運航事業、対外船舶貸渡業（対外船舶運航事業の用に供する船舶の貸渡し又は対外船舶運航事業に係る運航の委託をする船舶貸渡業をいう。同項において同じ。）その他これらに関連する事業として国土交通省令で定めるものをいう。）に係る所得については、租税特別措置法（昭和三十二年法律第二十六号）で定めるところにより、課税の特例の適用があるものとする。

租税特別措置法（抄）（昭和三十二年三月三十一日法律第二十六号）

第三節の二 対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例

第五十九条の二 青色申告書を提出する法人で、海上運送法及び船員法の一部を改正する法律（平成二十年法律第五十三号）の施行の日から平成二十二年三月三十一日までの間に海上運送法（昭和二十四年法律第百八十七号）第三十五条第一項に規定する日本船舶・船員確保計画（以下この項において「日本船舶・船員確保計画」という。）について同条第三項第五号（同条第五項において準用する場合を含む。）に掲げる基準に適合するものとして同条第三項又は第四項の認定（同項の認定にあつては、当該認定により当該基準に適合することとなつたものに限る。第五項において「計画の認定」という。）を受けた同法第三十四条第二項第三号に規定する船舶運航事業者等（日本船舶（同法第三十八条に規定する日本船舶をいう。以下この項において同じ。）を用いて対外船舶運航事業（同法第三十五条第三項第五号に規定する対外船舶運航事業をいう。）を営むものに限る。）に該当するものが、当該認定を受けた日本船舶・船員確保計画（同法第三十五条第四項の規定による変更の認定があつたときは、その変更後のもの。以下この条において「認定計画」という。）に記載された計画期間（同法第三十五条第二項第三号に掲げる計画期間をいう。第三項及び第五項において同じ。）内の日を含む各事業年度終了の時ににおいて当該認定計画に従つて同法第三十四条第一項に規定する日本船舶及び船員の確保を実施している場合において、当該事業年度における第一号に掲げる金額が第二号に掲げる金額を超えるときは、当該超える部分の金額は、当該事業年度の所得の金額の計算上損金の額に算入し、当該事業年度における第一号に掲げる金額が第二号に掲げる金額に満たないときは、当該満たない部分の金額は、当該事業年度の所得の金額の計算上益金の額に算入する。

- 一 当該法人の当該事業年度における日本船舶を用いた対外船舶運航事業等（海上運送法第三十八条に規定する対外船舶運航事業等をいう。）による収入金額に係る所得の金額として政令で定める金額
 - 二 当該法人の当該事業年度における日本船舶の純トン数（船舶のトン数の測度に関する法律（昭和五十五年法律第四十号）第六条に規定する純トン数をいう。）に応じた利益の金額として政令で定める金額
- 2 前項の規定は、同項に規定する法人が、その適用を受けようとする最初の事業年度開始の日の前日までに、財務省令で定める事項を記載した届出書に同項に規定する日本船舶・船員確保計画の写しその他財務省令で定める書類を添付して、これを納税地の所轄税務署長に提出した場合に限り、適用する。
- 5 認定計画に記載された計画期間内の日を含む各事業年度（当該認定計画に記載された計画期間内の日を含む事業年度が連結事業年度に該当する場合には、当該計画期間内の日を含む各連結事業年度。以下この項において「適用対象年度」という。）において第一項の規定の適用を受けた法人（当該適用対象年度において第六十八条の六十二の二第一項の規定の適用を受けた連結法人（当該適用に係る計画の認定を受けた連結親法人又は連結子法人に限る。）に該当するものを含む。）が、海上運送法第三十九条の二第二項の規定によりその認定を取り消された場合には、当該適用対象年度において第一項の規定により損金の額に算入された金額（当該適用対象年度が連結事業年度に該当する場合には、当該認定計画につき第六十八条の六十二の二第一項の規定により損金の額に算入された金額）の合計額は、当該認定を取り消された日を含む事業年度の所得の金額の計算上、益金の額に算入する。

日本船舶及び船員の確保に関する基本方針について（抄）

（平成 20 年 7 月 31 日 国土交通省告示第 930 号）

安定的な海上輸送の確保を図るために必要な日本船舶の確保、これに乗り組む船員の育成及び確保その他これらに関連する措置（以下「日本船舶及び船員の確保」という。）に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、海上運送法（昭和 24 年法律第 187 号。以下「法」という。）第 34 条第 1 項に基づき、国土交通大臣は、本基本方針を定める。

1. 日本船舶及び船員の確保の意義及び目標に関する事項

（1）日本船舶及び船員の確保の意義

①外航日本船舶の確保並びに外航日本人船員の育成及び確保の意義

四面を海に囲まれた我が国において、輸出入貨物の 99.7%の輸送を担う外航海運は、我が国経済、国民生活を支えるライフラインとして極めて重要である。また、本邦外航海運事業者は、我が国の国際海上輸送の約 60%、特に輸入については約 65%を分担する主たる輸送の担い手であり、安定的な輸送を確保し、我が国産業界の国際活動、国民生活の維持向上を図る上で不可欠の存在である。この輸送の基盤である外航日本船舶及び外航日本人船員は、我が国の管轄権・保護の対象であり、経済安全保障の観点から平時より一定規模確保することが必要であるとともに、海上輸送の安全の確保及び環境保全、海技の世代間の安定的伝承等の観点から重要である。

しかしながら、世界単一市場たる外航海運分野における国際競争が激化する中、我が国外航海運においては、円高等によるコスト競争力の喪失から、安定的な国際海上輸送の核となるべき外航日本船舶は、最も多かった昭和 47 年の 1,580 隻から平成 18 年には 95 隻へ、外航日本人船員は昭和 49 年の約 5 万 7000 人から平成 18 年には約 2600 人へと極端に減少しており、極めて憂慮すべき事態となっている。

このため、国際競争条件の均衡化に加え、外航日本船舶及び外航日本人船員の計画的増加について外航海運事業者の自発的な取組みを促すための環境を整備し、外航日本船舶の確保並びに外航日本人船員の育成及び確保を図ることにより、安定的な国際海上輸送を確保することは、大きな意義がある。

2. 日本船舶及び船員の確保のために政府が実施すべき施策に関する基本的な方針

我が国の海運の置かれた状況にかんがみると、海洋基本法の施行も受け、外航海運においては外航日本船舶の確保並びに外航日本人船員の育成及び確保が、内航海運においては内航船員の育成及び確保が必要であり、以下のとおり、これらに対処するための施策を実施する必要がある。

（1）日本船舶・船員確保計画認定制度の適切な実施

今般、法において、船舶運航事業者等が基本方針に即して日本船舶・船員確保計画（以下、「計画」という。）を作成し、国土交通大臣の認定を申請することができることとし、当該認定を受けた対外船舶運航事業者に対するトン数標準税制の適用等の支援措置を設けたが、同認定制度の適切な実施を確保することにより、日本船舶及び船員の確保を図ることが必要である。

このため、計画の認定に当たっては、本基本方針に従って日本船舶及び船員の確保が図られる計画である旨を審査するとともに、認定計画に従った措置の実施状況についての確に把握し、必要な措置を講じていない場合には勧告や認定の取消しを行うこと等により、認定制度の適切な実施を確保する。

(2) トン数標準税制の導入

本邦対外船舶運航事業者と外国の対外船舶運航事業者との間の国際的な競争条件の均衡化を図ることに加え、外航日本船舶及び外航日本人船員の計画的増加を図るため、外航海運市場において世界標準とも言うべきトン数標準税制を導入することにより、安定的な国際海上輸送を確保する。

トン数標準税制の適用対象を外航日本船舶とすることにより、対外船舶運航事業者による外航日本船舶の増加のインセンティブを高めるとともに、計画認定の申請時期を平成 22 年 1 月 31 日までに限定することにより、計画への早期着手を促進する。

(4) 非常時における輸送体制の確保

国内で事故、災害等が発生した際に国内の他の地域や外国から緊急物資を輸送する場合や、外国で災害、治安悪化等が発生した際に邦人を安全な地域に輸送する場合等、非常時においても安定的な海上輸送の確保を図ることが必要である。

このように、航海が公共の安全の維持のために必要である場合において、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、航海命令を行う。国際輸送においては、トン数標準税制の適用を受けている対外船舶運航事業者の外航日本船舶について優先的に適用する。なお、いわゆる有事及び周辺事態における海上輸送は、有事法制及び周辺事態法制に基づく措置により対応することが適当であり、海上運送法の航海命令は有事等の輸送を対象とするものではない。

航海命令を発動する場合には、当該航海に従事する船舶及び船員の安全の確保に配慮するものとする。

(6) その他

我が国においては、安定的な国際海上輸送の確保を図るため、これまで、本邦外航海運事業者の国際競争力の確保や日本船舶の確保並びに日本人船員の育成及び確保を図るための諸施策を講じてきている。これらについて、今後も諸外国の動向等も踏まえ、更なる制度改善について検討する。

4. 計画の認定に関する基本的な事項

(1) 認定の申請に当たっての基本的事項

①申請者

(1) トン数標準税制の適用を受けようとする場合にあっては、対外船舶運航事業者であること。

(2) 「(1)」の場合以外の場合にあっては、船舶運航事業者等（日本船舶及び船員の確保を行おうとする船舶運航事業者、船舶貸渡業者、船舶管理会社その他の者をいう。）であること。

②計画期間

(1) トン数標準税制の適用を受けようとする場合にあっては、認定申請日を含む事業年度の翌事業年度の開始の日から5年であること。

(2) 「(1)」の場合以外の場合にあっては、認定申請日を含む年度の翌年度の開始の日から3年以上5年以下であること。

③申請時期

(1) トン数標準税制の適用を受けようとする場合にあっては、計画期間の開始の2ヶ月前まで。

(2) 「(1)」の場合以外の場合にあっては、計画期間の開始の1ヶ月前まで。

ただし、法第36条に規定する船員職業安定法の特例の適用を受けようとするときは、計画期間の開始の4ヶ月程度前に申請すること。

(2) 計画の認定基準に関する基本的な事項

①基本方針への適合性(第1号基準)

(1) トン数標準税制の適用を受けようとする場合にあっては、事業内容に応じて外航日本船舶及び外航日本人船員を計画的に増加し、外航日本人船員の計画的な養成を図る計画であるかどうかを1)及び2)に基づき判断する。

1) 外航日本船舶の計画的な確保に関する基準

外航日本船舶の隻数について、5年間の計画期間内に2倍以上に増加させる計画であること。

2) 外航日本人船員の計画的な育成及び確保に関する基準

イ 外航船舶を運航する上で必要となる資格である3級海技士免許の取得に必要な乗船履歴を取得させるための養成を申請者自ら行う(費用を支弁して第三者に委託して行う場合を含む。)計画であること。

ロ 外航日本人船員について、外航日本船舶の隻数に応じた人数を計画的に養成する計画であること。

ハ 外航日本人船員について、外航日本船舶の隻数に応じた人数を確保する計画であること。

ニ 外航日本人船員が減少しない計画であること。

ホ 外航日本人船員の採用増(中途採用、退職者等の積極活用を含む。)、訓練の充実等に資する具体的な措置を行う計画であること。

(5) 計画の勧告及び取消しに関する基本的な事項

認定事業者が正当な理由がなく認定計画に従って日本船舶及び船員の確保を行っておらず、又は行わないおそれがあると認められるときは、国土交通大臣は、必要な措置を講ずべきことを勧告することができる。さらに、当該認定事業者が当該勧告に従い必要な措置を講じなかったときは、その認定を取り消すことができる。

この場合において、トン数標準税制の適用を受けている認定事業者については、租税特別措置法に基づき、減税額相当分の取り戻しが行われる。

6. 日本船舶及び船員の確保に関する施策の評価の実施

安定的な海上輸送を継続的に確保していくためには、国際的な競争条件の均衡化を図ることに加え、日本船舶及び船員の確保を図ることが重要であることにかんがみ、2.に掲げる諸施策の効果を検証するとともに、今後も諸外国の動向等を踏まえ、我が国における施策の充実・強化の是非を不断に検討する必要がある。

このため、毎年度、施策の実施状況について交通政策審議会海事分科会に報告することとする。また、日本船舶及び船員の確保の施策の効果について適当な時期において評価することとし、必要があると認めるときは、今後、新たな制度的枠組みについて検討を加え、必要な措置を講ずるものとする。

6-2. 主要事業者の財務状況

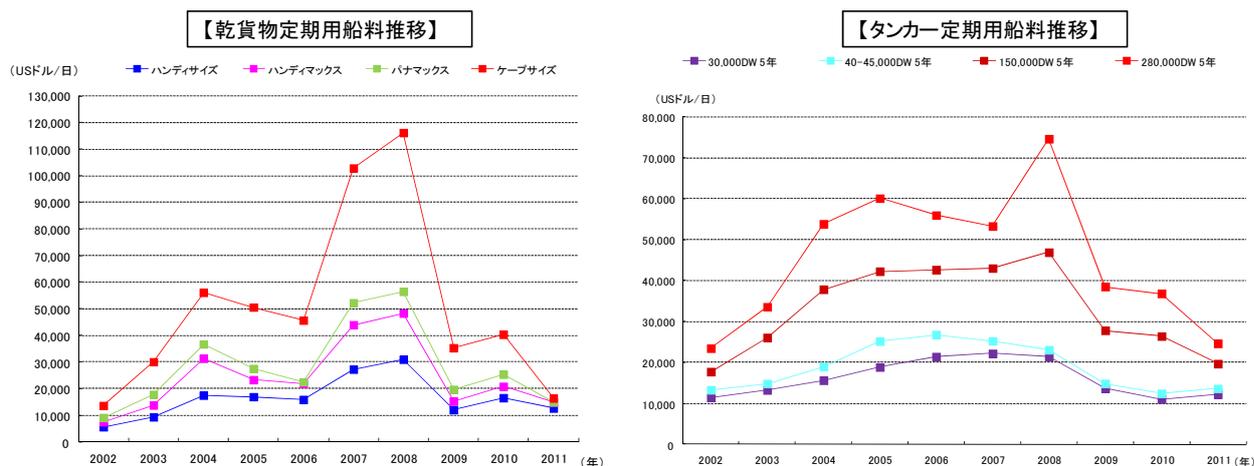
主な外航海運事業者の財務状況は次のとおり。トン数標準税制の適用を受けた平成21年度以降、各社が純利益を計上できたのは平成22年度のみであった。

トン数標準税制適用事業者の単独財務状況

	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
(単位:百万円)						
A社						
経常利益又は経常損失(△)	128,983	260,179	172,988	17,234	100,120	△ 38,947
税引前当期純利益又は税引前当期純損失(△)	128,414	275,043	152,373	9,895	78,502	△ 51,577
法人税等合計	47,079	101,752	58,772	1,629	29,062	△ 19,873
当期純利益又は当期純損失(△)	81,334	173,291	93,601	8,266	49,439	△ 31,704
B社						
経常利益又は経常損失(△)	52,430	106,135	113,190	△ 31,696	58,815	△ 43,873
税引前当期純利益又は税引前当期純損失(△)	59,848	117,437	15,207	△ 9,613	40,838	△ 44,876
法人税等合計	21,675	41,516	△ 869	△ 2,401	14,096	19,979
当期純利益又は当期純損失(△)	38,172	75,920	16,076	△ 7,212	26,741	△ 64,855
C社						
経常利益又は経常損失(△)	31,941	88,422	20,762	△ 53,731	41,162	△ 48,748
税引前当期純利益又は税引前当期純損失(△)	39,489	95,708	1,764	△ 91,139	39,129	△ 51,217
法人税等合計	14,239	36,769	965	△ 34,189	14,509	△ 14,173
当期純利益又は当期純損失(△)	25,250	58,938	799	△ 56,949	24,620	△ 37,044

6-3. 外航海運市況

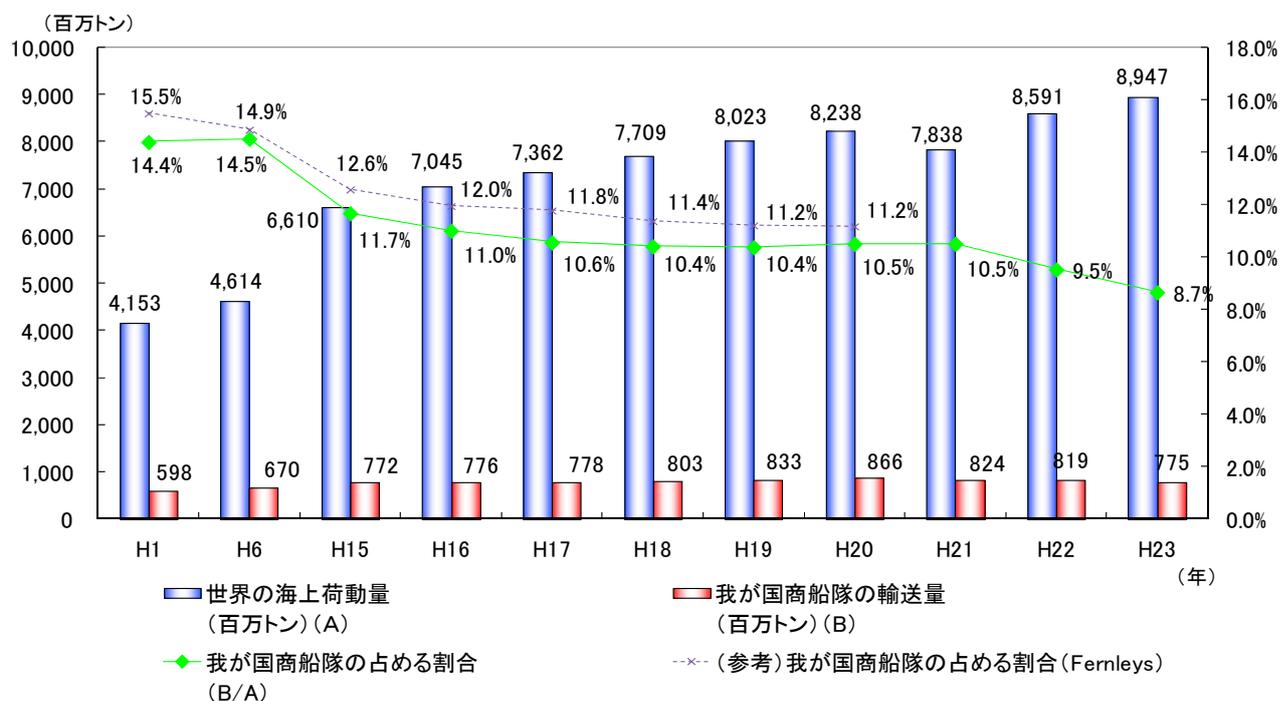
トン数標準税制の導入時期を同じくして、リーマンショック後の世界的な景気後退により海運マーケットは大幅に悪化したことから、平成21年度は多くの船社で純損失を計上することになった。また、平成23年度は豪州、ブラジルにおける洪水被害及び欧州の金融不安などに伴う世界経済の減速により、市況が大幅に悪化した。



(出典) Marine net

6-4. 世界の海上荷動量及び我が国商船隊の輸送量

世界単一市場における国際競争が激化する一方、世界の海上荷動量に占める我が国商船隊の輸送量の割合も、減少傾向にある。



(出典) 国土交通省海事局調べ

(注) 1. 世界の海上荷動量はClarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より(平成23年の値は暫定値)。

2. 平成23年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値である。