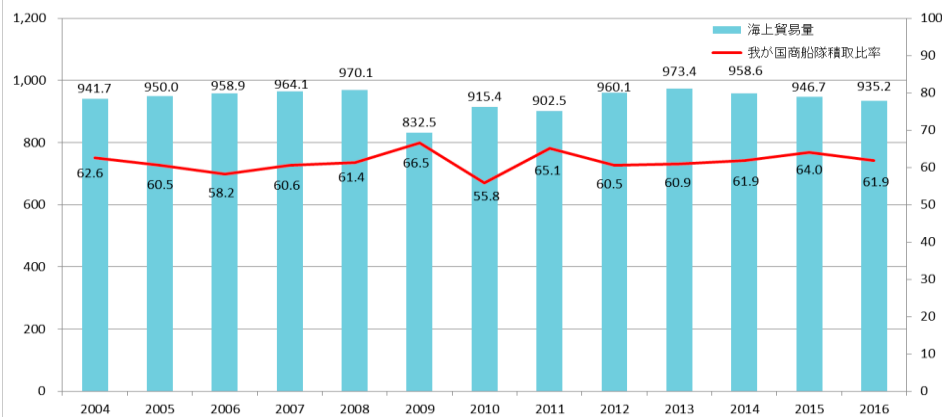


第 2 章 安定的な国際海上輸送の確保

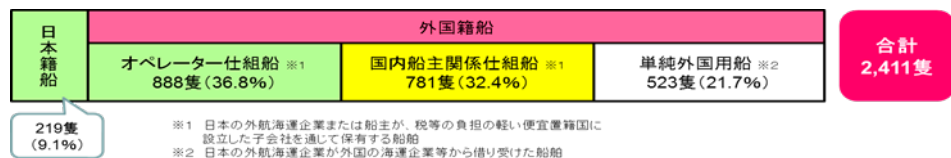
第 1 節 我が国外航海運業の現状

四面を海に囲まれた我が国では、貿易量（輸出入合計）の 99.6%（2016 年、トン数ベース）を海上輸送が占めており、この海上貿易量のうち 61.9%の輸送を日本商船隊が担っている。日本商船隊とは、我が国外航海運企業が運航する 2,000 総トン以上の外航商船群をいい、①日本籍船（日本国民、日本の法令により設立された会社等が所有している船舶）、②外国籍船（外国企業（我が国外航海運企業の海外子会社を含む。）から用船（チャーター）している船舶）で構成されている。中でも、日本籍船は、我が国の管轄権が公海にて排他的に及び、非常時に国民生活を維持するための物資輸送を担うという点において、我が国の経済安全保障の中核を担っている。このため日本籍船を中心とした安定的な国際海上輸送の確保は極めて重要な課題である。

図表 I-2-1 海上貿易量と我が国商船隊の輸送比率



図表 I-2-2 日本商船隊の構成（2016 央）



第 2 節 トン数標準税制をはじめとした我が国外航海運に関する支援措置

（1）日本商船隊における課題

外航海運は世界単一市場で厳しい国際競争を繰り広げており、1985 年のプラザ合意後の急速な円高等によるコスト競争力の喪失から、我が国外航海運企業は、船籍をパナマ等便宜置籍国とする動きが加速した。

また、欧州各国を始めとする海運先進国におけるトン数標準税制の導入により、国際的な税制度の均衡化についても留意しなければならない状況となっている。これらに加え、我が国における船舶の固定資産税（イギリス、フランス等の多くの国では非課税）、登録免許税等（図表 I-2-4 参照）も、日本籍船のコスト増加の一因となっている。

経済安全保障の確立の観点から一定の日本籍船を確保するとともに、我が国外航海運企業が諸外国の外航海運企業と対等に競争できる環境の整備を図ることも重要な政策課題である。

（2）トン数標準税制の導入

このような課題に対応するため、交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会の答申（2007 年 12 月）も踏まえ、2008 年 7 月に外航海運において世界標準ともいべきトン数標準税制が導入され、2016 年 3 月現在で我が国対外船舶運航事業者のうち 8 社がトン数標準税制の適用を受けている。トン数標準税制は、我が国対外船舶運航事業者が、日本籍船の確保等に係る「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た場合、日本籍船に係る利益について、通常の法人税に代えて、みなし利益課税を選択できる制度である。この制度の適切な実施により、日本籍船等の計画的増加を図り、もって安定的な国際海上輸送の確保を図ることとしている。

（3）準日本船舶制度の創設とトン数標準税制の拡充

また、2013 年には、日本籍船を補完するものとして、我が国対外船舶運航事業者の海外子会社が保有し、当該対外船舶運航事業者が運航する外国籍船であって、海上運送法に基づく航海命令が発せられた場合に確実かつ速やかに日本籍船に転籍することが可能なものを「準日本船舶」として認定し、トン数標準税制を適用する制度が創設された。

さらに、近年の我が国周辺海域における情勢の変化等を受けて、準日本船舶に国内船主の子会社が保有する一定の要件を満たした外国籍船を追加すること等を内容とする

る「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律」が 2017 年 4 月に成立した。

こうした取り組みを通じて、非常時を含めた安定的な国際海上輸送の早期確保を図るとともに、我が国外航海運企業の国際競争力を高めていくこととしている。これらの政策により、2007 年央に 92 隻まで減少した日本籍船は、2016 年央において 219 隻にまで増加している（図表 I-2-2 参照）。

日本船舶・船員確保計画の認定基準

- ① 日本籍船の増加
 - ・ 2009 年度からの 9 年間で 3.2 倍等
- ② 日本人船員の養成
 - ・ 日本籍船及び準日本籍船 1 隻当たり 1 名
- ③ 日本人船員等の確保
 - ・ 日本籍船 1 隻当たり 4 名の日本人船員
 - ・ 準日本籍船 1 隻当たり 2 名の日本人海技者
 - ・ 日本人船員数を計画の開始時より減少させない

図表 I-2-3 日本船舶・船員確保計画 第 2 期（2016 年 3 月）の状況

項目	旧計画開始時	旧計画（平成21年度～平成25年度）					現行計画		
		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）	第4期実績 （平成24年度）	第5期実績 （平成25年度）	第1期実績 （平成26年度）	第2期実績 （平成27年度）	増減 （旧計画開始時 →拡充計画 第2期実績）
外航日本船舶の確保計画の実績	77.4隻	95.4隻	118.9隻	131.8隻	143.0隻	167.0隻	181.6隻	201.1隻	123.7隻
準日本船舶の確保計画の実績	-	-	-	-	-	27隻	40隻	55隻	-
日本船舶等の合計	-	-	-	-	-	194隻	221.6隻	256.1隻	-
外航日本人船員の確保計画の実績	1,072人	1,103人	1,112人	1,153人	1,194人	1,134人	1,132人	1,146人	74人
日本人海技士の確保計画の実績	-	-	-	-	-	54人	80人	110人	-
日本人船員等の合計	-	-	-	-	-	1,188人	1,212人	1,256人	-

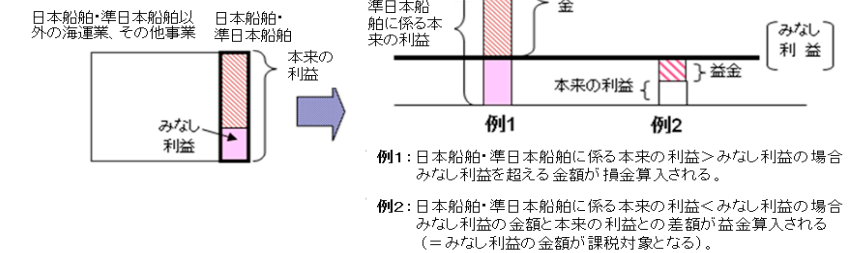
課税の計算方法

- ① 船舶の純トン数×1日当たりみなし利益×運航日数×法人税率
= 法人税額
- ② みなし利益の水準は国際的な水準を踏まえて設定

【100純トン当たりみなし利益】

～1,000純トン	120円
～10,000純トン	90円
～25,000純トン	60円
25,000純トン～	30円

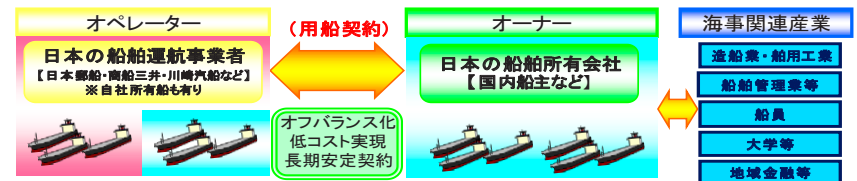
○ 税額計算の模式図



※準日本船舶に係るみなし利益は、日本船舶の 1.5 倍。

（4）我が国外航海運企業への支援措置

船舶取得は投資金額が大きく、多大なリスクを伴うが、このリスクに対処しつつ、長期安定で低コストな船舶の調達に寄与しているのが国内船主である。定期用船等の形態で実に日本商船隊の約 3 分の 1 にあたる 781 隻もの船舶が国内船主により提供されており、その船舶の約 9 割は国内各地の造船所で建造され、造船業のみならず、船用工業、金融業等の地域経済に波及し、地方の経済・雇用を支え、地方創生に大きな役割を果たしている。このため、国内船主に対する税制特例措置も重要な課題である（図表 I-2-2（日本商船隊の構成（2016 央）参照））。



① 税制特例措置

図表 I—2—4 外航海運への税制特例措置（2017年7月14日現在）

事 項	対 象	特例措置の内容
船舶の特別償却 ^(※1)	外航環境低負荷船 ^(※2)	取得価額の18% (外国籍船については16%)
買換資産の課税の特例 ^(※1)	外航船舶	譲渡差益の80% ^(※3)
船舶の特別修繕準備金 ^(※1)	船舶安全法における 定期検査を受ける船舶	定期検査に要する費用に係る修繕 準備金の積立限度額(3/4)
トン数標準税制	認定事業者が運航する 日本船舶及び準日本船舶	みなし利益課税
固定資産税の課税の特例	外航船舶 国際船舶 ^(※4) 外航用コンテナ	課税標準 1/6 課税標準 1/18 課税標準 4/5
登録免許税の課税の特例	特定国際船舶 ^(※5)	税率 3.5/1000(本則 4/1000)

- ※1 トン数標準税制適用事業者が所有する日本籍船及びその海外子会社が所有する外国籍船については適用除外。
- ※2 EEDI (Energy Efficiency Design Index (二酸化炭素放出抑制指標：1トンの貨物を1マイル輸送する際に放出される二酸化炭素量)) の値が、海洋汚染防止法により制限される船舶については、EEDI が海洋汚染防止法による基準値の 85/90 以下等であること。
- ※3 船舶を譲渡して別の船舶を購入したときは、個人にあっては譲渡所得を減額し、法人にあっては購入資産の簿価に対して一定額を減額することができる制度。
- ※4 国際船舶：所定の要件（①総トン数 2,000 トン以上、②遠洋区域又は近海区域が航行区域、③専ら外航に使用されている船舶、④近代化船、混乗船、承認船員配乗船、LNG 船、RORO 船のいずれか）に該当する日本籍の外航船舶。
- ※5 国際船舶のうち、総トン数 10,000 トン以上のもの（就航後の船舶にあっては、総トン数 10,000 トン以上であって、かつPSC (Port State Control (寄港国による監督)) による拘留を一度も受けたことのないもの。)

図表 I—2—5 各国の外航海運における税制度比較

国 名	5年間の償却可能範囲 (含特別償却率)	買換特例	登録免許税 又は登録料 (※2)	固定資産税	トン数標準税制 の有無
日 本	61.3% (特別償却18%含む) (※1)	売却益の80%を 損金算入可能	100	課税	有
ノルウェー	53%	無	0.2	非課税	有
デンマーク	52%	買換船舶の取得価額 を売却益より控除可	0	非課税	有
ドイツ	41.7%	無	0.1	非課税	有
オランダ	100%	3年以内の再投資は 非課税	0	非課税	有
フランス	80.8%	無	0	非課税	有
イギリス	100%	売却益の全部又は 一部を6年間繰延可	0.1	非課税	有
アメリカ	67.2%	無	0.1	一部州は課税	有
シンガポール	100%	売却益非課税	7.3	非課税	無
中国(香港)	80.3%	売却益非課税	0.1	非課税	無

※1 定率法の場合
※2 日本の税額を100とした場合の各国の指数

②国際船舶制度

我が国では、外航海運事業者のコスト削減のため、日本籍船の外国籍化、いわゆる「フラッグ・アウト」が加速され、これに伴い、外航海運に従事する日本人船員数の減少も進んだため、政府としては、日本船籍・日本人船員の維持・確保を図るべく、1996年に「国際船舶制度」を創設し、国際船舶の海外への譲渡・貸渡について届出制・中止勧告制をとる一方、これら船舶に対する固定資産税や登録免許税の軽減措置（①参照）を講じている。