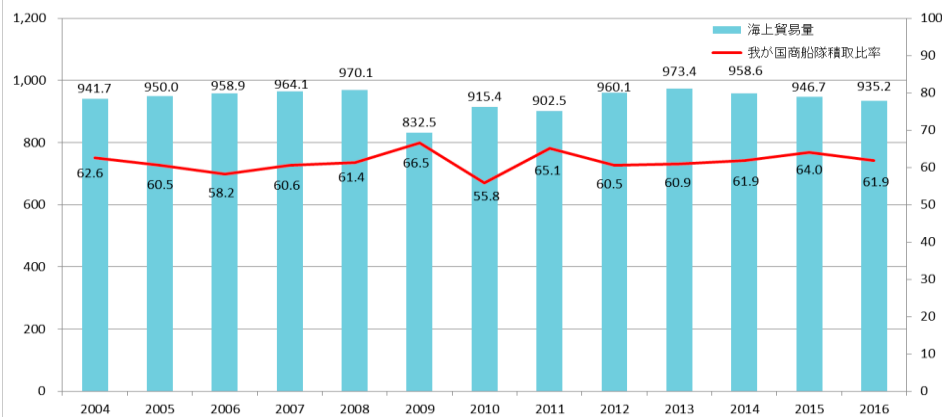


第 2 章 安定的な国際海上輸送の確保

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)

日本籍船	外国籍船			合計 2,411隻
	オペレーター仕組船 ※1 888隻 (36.8%)	国内船主関係仕組船 ※1 781隻 (32.4%)	単純外国用船 ※2 523隻 (21.7%)	

219隻 (9.1%)

※1 日本の外航海運企業または船主が、税等の負担の軽い便宜置籍国に設立した子会社を通じて保有する船舶
 ※2 日本の外航海運企業が外国の海運企業等から借り受けた船舶

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	-

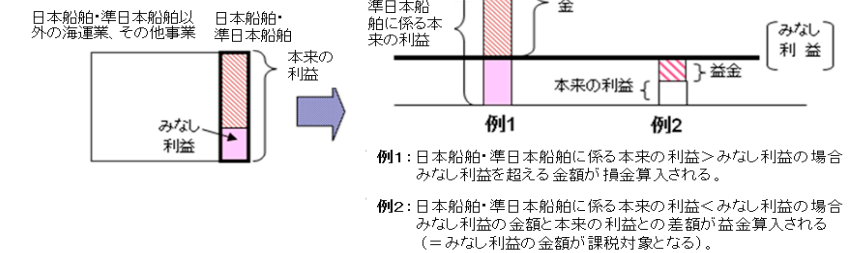
課税の計算方法

- 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

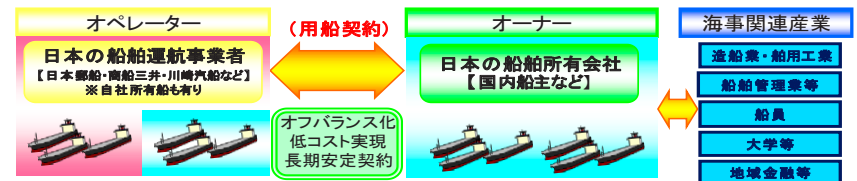
○税額計算の模式図



※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。

第 3 節 海上安全・保安の確保への取組

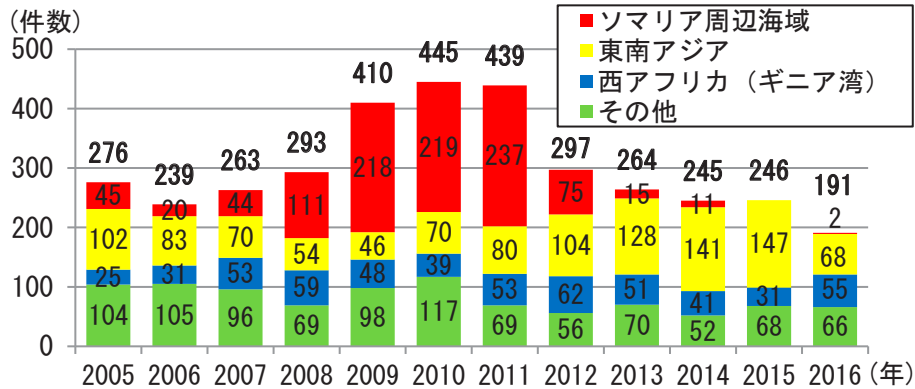
(1) 世界の海賊等事案の発生状況

国際商業会議所・国際海事局（IMB）の年次報告書によると、2016年の海賊・武装強盗（以下「海賊等」という。）事案の発生件数は、世界全体で191件となっている。

昨年発生した海賊等事案191件のうち、海賊等に乗り込まれた事案が157件（うち、海賊等に運航を支配された事案が7件）、海賊等に襲撃されたが回避した事案が34件（うち、海賊等に銃撃された事案が12件）となっている。

また、海賊等により拘束された船員が213名（うち、誘拐された船員が62名）、海賊等の襲撃により負傷した船員が8名となっているが、海賊等の襲撃により死亡した船員は生じていない。

図表 I-2-6 世界における海賊等事案発生件数の推移（IMB 報告による）



① ソマリア周辺海域における海賊等事案の発生状況

2016年のソマリア周辺海域における海賊等事案の発生件数は2件であり、2011年（237件）を境に、近年は低い水準で推移している。

これは、各国海軍による海賊対処活動、商船による自衛措置及び民間武装警備員の乗船など国際社会による海賊対策の成果であるが、ソマリア国内の貧困といった海賊問題の根本的な要因が解決しておらず、依然として潜在的リスクは存在している。

なお、2017年3月31日現在、ソマリア海賊に拘束されている船員はいない。

② 東南アジアにおける海賊等事案の発生状況

2016年の東南アジアにおける海賊等事案発生件数は68件であり、前年の147件から大きく減少した。しかしながら、スルー／セレバス海において身代金を目的とした船員の誘拐事案が6件発生しており、付近を航行する船舶に対して見張りの徹底など

の対策が推奨されている。

なお、アジア地域における海賊等事案の情報収集・分析等を行っているアジア海賊対策地域協力協定・情報共有センター（ReCAAP-ISC）の年次報告書によれば、海賊と疑われる事案を含めさらに多くの事案が報告されている。

③ 西アフリカ（ギニア湾）における海賊等事案の発生状況

2016年の西アフリカ（ギニア湾）における海賊等事案発生件数は55件であり、2015年（31件）から大きく増加した。

そのうち、36件はナイジェリアの海域で発生しており、乗組員が誘拐される事案（7件）などが発生している。

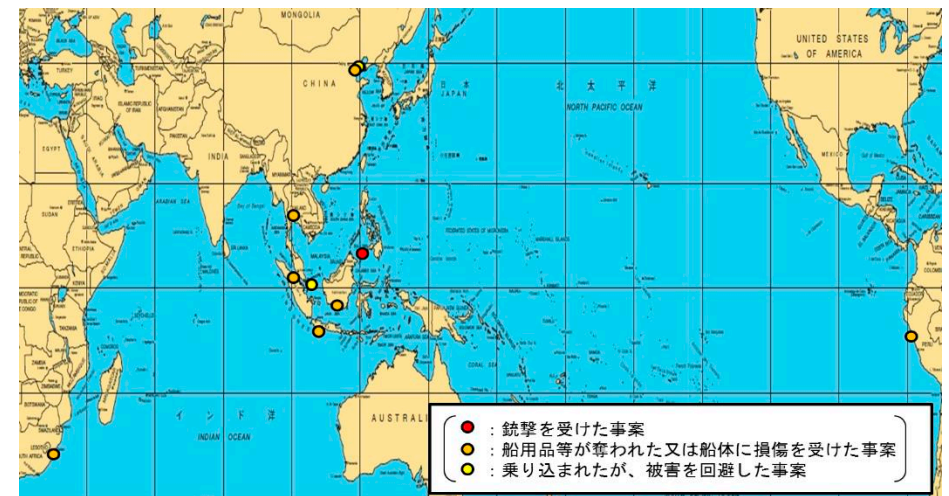
(2) 日本関係船舶における海賊等被害の発生状況

2016年に国土交通省に報告された日本関係船舶（日本籍船及び日本の船会社が運航する外国籍船）における海賊等被害の発生件数は10件（前年16件）であり、その多くは東南アジアの海域において発生している。

これらの大半は船用品が盗まれる事案であったが、銃撃を受けた事案も発生している。

また、ソマリア沖・アデン湾において、不審な船舶からの追跡を受けたとされる事案が発生しているが、幸いにも被害はなかった。

図表 I-2-7 日本関係船舶における海賊等被害発生状況（2016年）



(3) ソマリア沖・アデン湾における海賊対策

2008 年以降、アデン湾を中心としたソマリア周辺海域における海賊等事案発生件数が急増したことから、2009 年 3 月、防衛大臣から海上警備行動が発令され、ソマリア沖・アデン湾において護衛艦（海上保安官 8 名が乗船）による日本関係船舶等の護衛活動が開始された。同年 7 月には、「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律（以下「海賊対処法」という。）」が施行され、今日においても、ソマリア沖・アデン湾において自衛隊の部隊が海賊対処法に基づく海賊対処行動を行っている。

また、ソマリア沖・アデン湾における新たな海賊対策として、一定の要件を満たす日本籍船において民間武装警備員の乗船警備を可能とする「海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法（以下「日本船舶警備特措法」という。）」が、2013 年 11 月 30 日に施行された。



船舶の護衛活動を行う護衛艦

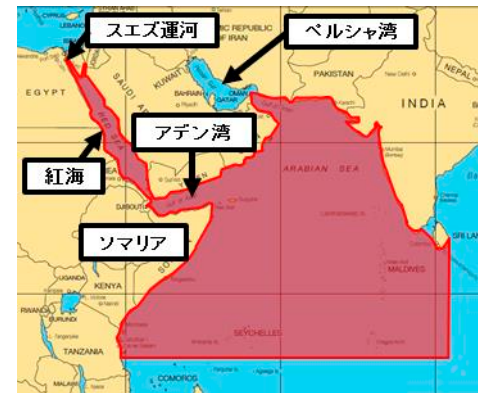
(4) 国土交通省の取組

国土交通省においては、アデン湾を航行する日本関係船舶のみならず、外国船社等からの護衛対象船舶の申請受付等を取りまとめ、防衛省との連絡調整を行っている。2016 年の護衛回数は 72 回、護衛対象船舶数は 114 隻であり、2017 年 3 月 31 日現在で 740 回の海賊対処法による護衛が実施され、護衛対象船舶数は 3,774 隻（うち日本籍船は 17 隻、日本船社が運航する外国籍船は 671 隻）となっている。なお、海上自衛隊の護衛艦が護衛した船舶に対する海賊襲撃事案は発生していない。

また、船舶所有者が、海賊多発海域を航行する日本船舶において、民間武装警備員による乗船警備を行う場合にあっては、日本船舶警備特措法に基づき、特定警備計画の認定等、所要の手続きを行っている。

図表 I-2-8 日本船舶警備特措法の概要

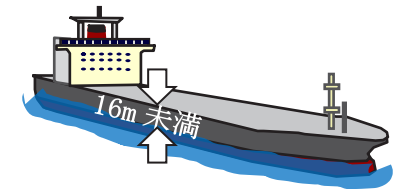
①民間武装警備員の乗船警備が可能な海域



※赤線に囲まれた海域のうち、公海に限る

②対象船舶

- ・原油タンカー
- ・満載状態において、連続最大出力時の速力が 18 ノット未満の船舶
- ・侵入可能な場所から満載喫水線までの最小距離が 16m 未満の船舶



③必要な手続き

