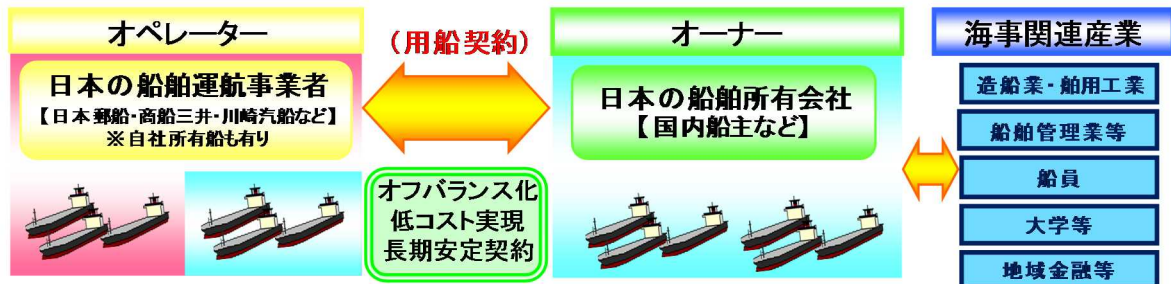
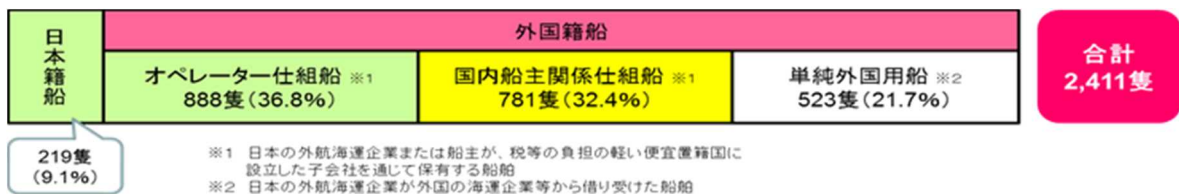


## 我が国外航海運企業への支援措置

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1 日本商船隊の構成 (2016 央)



### ① 税制特例措置

図表2 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 <sup>(※1)</sup>	外航環境低負荷船 <sup>(※2)</sup>	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 <sup>(※1)</sup>	外航船舶	譲渡差益の80% <sup>(※3)</sup>
船舶の特別修繕準備金 <sup>(※1)</sup>	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 <sup>(※4)</sup> 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 <sup>(※5)</sup>	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3 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。