

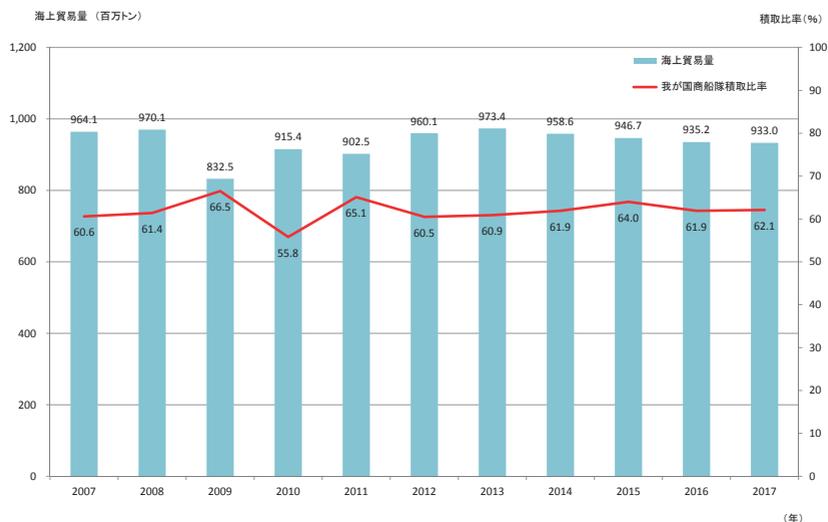
2章

安定的な国際海上輸送の確保

1 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%(2017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62.1%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(日本国民や、日本の法令により設立された企業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ぶ点や、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。

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 日本商船隊の内訳 (2017年央)

| 日本籍船 | 外国籍船 | | | 合計 2,458隻 |
|-------------|------------------------------|------------------------------|---------------------------|--------------|
| | オペレーター仕組船 ※1 868隻 (35.3%) | 国内船主関係仕組船 ※1 861隻 (35.0%) | 単純外国用船 ※2 492隻 (20.0%) | |
| 237隻 (9.6%) | | | | |

※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

2 トン数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、我が国では、船籍を外国籍化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や、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、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(図表I-2-7参照)。

こうした状況において、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が重要な政策課題となっている。

2. トン数標準税制の導入及び拡充

このような課題に対応するため、2008年7月にトン数標準税制が導入され、2017年3月現在で7社が同税制の適用を受けている。トン数標準税制とは、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。

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、2017年には、準日本船舶の対象が、国内船主の子会社が保有する現行の準日本船舶と同様の要件を満たした外国籍船まで拡充された。

こうした取組を通じて、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、我が国海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、2017年央において237隻にまで増加している(図表I-2-2参照)。

図表 I-2-3 日本船舶・船員確保計画 第2期(2017年3月)の状況

| 項目 | 第1期計画開始時 | 第1期計画(2009年度~2013年度) | | | | | 第2期計画(2014年度~2017年度) | | | | 増減 (第1期計画開始時~第2期計画第3期実績) |
|-----------------|----------|----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------------|---------------|---------------|--------|-----------------------------|
| | | 第1期実績(2009年度) | 第2期実績(2010年度) | 第3期実績(2011年度) | 第4期実績(2012年度) | 第5期実績(2013年度) | 第1期実績(2014年度) | 第2期実績(2015年度) | 第3期実績(2016年度) | | |
| 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 | 216.2隻 | 138.8隻 | |
| 準日本船舶の確保計画の実績 | - | - | - | - | - | 27隻 | 40隻 | 55隻 | 69隻 | - | |
| 日本船舶等の合計 | - | - | - | - | - | 194隻 | 221.6隻 | 256.1隻 | 285.2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 | 1,162人 | 90人 | |
| 日本人海技士の確保計画の実績 | - | - | - | - | - | 54人 | 80人 | 110人 | 138人 | - | |
| 日本人船員等の合計 | - | - | - | - | - | 1,188人 | 1,212人 | 1,256人 | 1,300人 | - | |

図表 I-2-4 トン数標準税制に係る課税の計算方法

厘税の計算方法

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

〇税額計算の模式図

日本船舶・準日本船舶以外の海運業、その他事業 (みなし利益)
日本船舶・準日本船舶 (本来の利益)

損金 (日本船舶・準日本船舶に係る本来の利益)
みなし利益 (日本船舶・準日本船舶に係る本来の利益)

例1: 日本船舶・準日本船舶に係る本来の利益 > みなし利益の場合
 みなし利益を超える金額が損金算入される。
例2: 日本船舶・準日本船舶に係る本来の利益 < みなし利益の場合
 みなし利益の金額と本来の利益との差額が益金算入される
 (=みなし利益の金額が課税対象となる)。

※準日本船舶に係るみなし利益は、日本船舶の1.5倍。

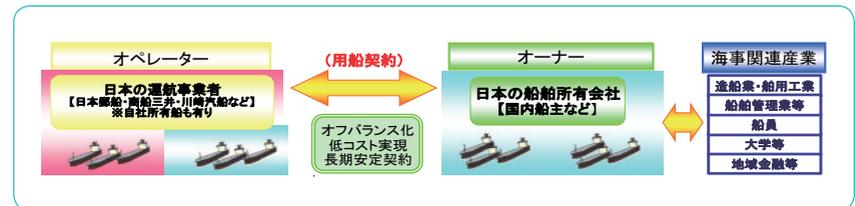
| | |
|------------|------|
| ~1,000純トン | 120円 |
| ~10,000純トン | 90円 |
| ~25,000純トン | 60円 |
| 25,000純トン~ | 30円 |

3. その他我が国海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。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り、日本商船隊の約3分の1にあたる861隻が国内船主により提供されている。また、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として、船舶の特別償却制度等により、環境にやさしい船舶の建造投資の促進を図っている。

このほか、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・中止報告制をとる一方、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を講じている(図表I-2-6参照)。

図表 I-2-5 我が国の外航海運業界



図表 I-2-6 外航海運への税制特例措置 (2018年3月19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 ^(※4) 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對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-2-7 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 | 18.1 | 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 | 40% | 売却益非課税 | 15.1 | 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 | 一部州は課税 | 有 |
| シンガポール | 100% | 売却益非課税 | 18.4 | 非課税 | 無 |
| 中国(香港) | 73.8% | 売却益非課税 | 0.9 | 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

3 海上安全・保安の確保への取組



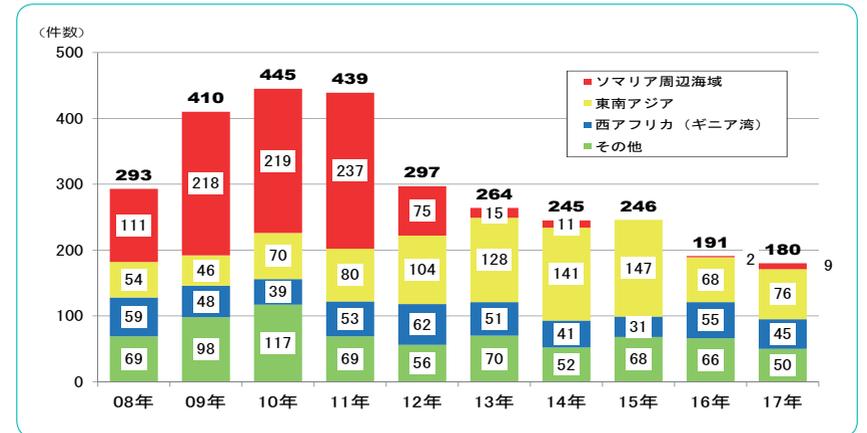
1. 海賊

(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、2017年の海賊・武装強盗(以下「海賊等」という。)事案は、世界全体で180件発生し、そのうち、海賊等に乗り込まれた事案が142件(うち、海賊等に運航を支配された事案が6件)、海賊等に襲撃されたが回避した事案が38件(うち、海賊等に銃撃された事案が16件)となっている。

また、海賊等により拘束された船員が166名(うち、誘拐された船員が75名)、海賊等の襲撃により負傷した船員が6名、死亡した船員が3名となっている。

図表 I-2-8 世界における海賊等事案発生件数の推移 (IMB報告による)



(2) 日本関係船舶における海賊等被害の発生状況

2017年の1年間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)の海賊等被害は3件発生し(前年10件)、すべて東南アジアの海域において停泊または航行中に乗り込まれ、うち2件については、舶用品等が盗まれるという被害が発生した。

ソマリア周辺海域においては、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。

(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、防衛大臣から海上における警備行動が発令され、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を開始した。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。）」を施行し、海賊対処法に基づく海賊対処行動が開始された。

また、2013年からは、「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。）」に基づき、要件を満たす日本籍船タンカー、民間武装警備員による乗船警備を可能とする措置を講じている。

図表 I-2-9 船舶の護衛活動を行う護衛艦

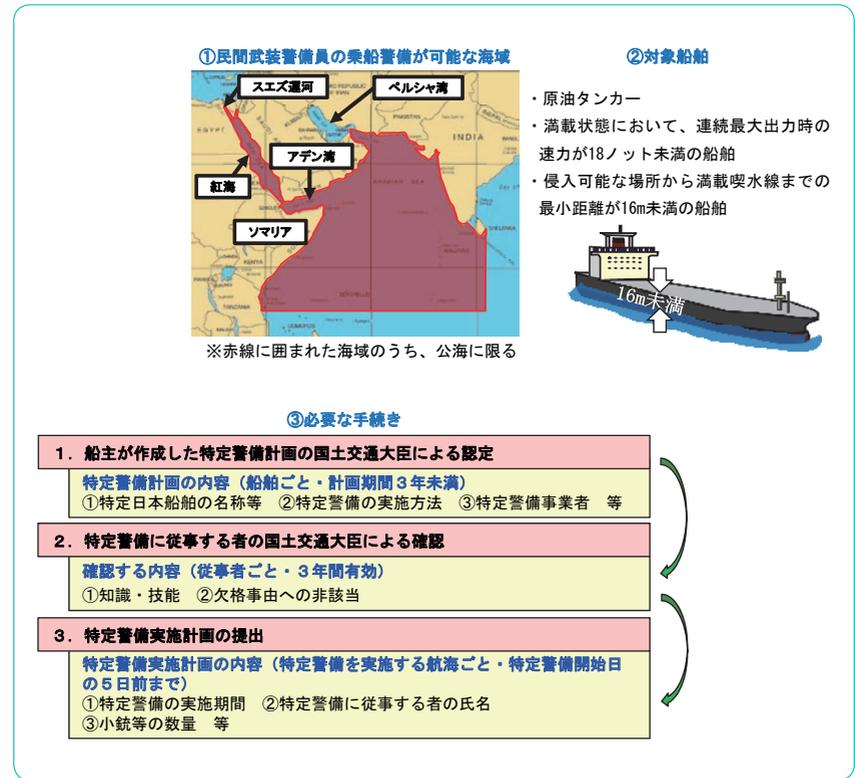


(4) 国土交通省の取組

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。2017年の護衛回数は43回、護衛対象船舶数は72隻であり、2018年3月31日現在で777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3,832隻（うち日本籍船は18隻、日本船社が運航する外国籍船は678隻）となっている。なお、海上自衛隊の護衛艦が護衛する船舶に対する海賊襲撃事案は発生していない。

また、海賊多発海域を航行する日本籍タンカーに、民間武装警備員による乗船警備を行わせるための日本船舶警備特措法に基づく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-2-10 日本船舶警備特措法の概要



2. マラッカ・シンガポール海峡の安全確保

マラッカ・シンガポール海峡は、輸入原油の約8割以上が通航するエネルギー安全保障上、重要な海峡であるが、狭隘な地形、浅瀬や岩礁等が点在するため、同海峡の航行安全の確保が重要である。我が国は、利用国として沿岸国と協働し、灯台や灯浮標などの航行援助施設の整備・維持管理などの航行安全・環境保全対策を推進している。

