



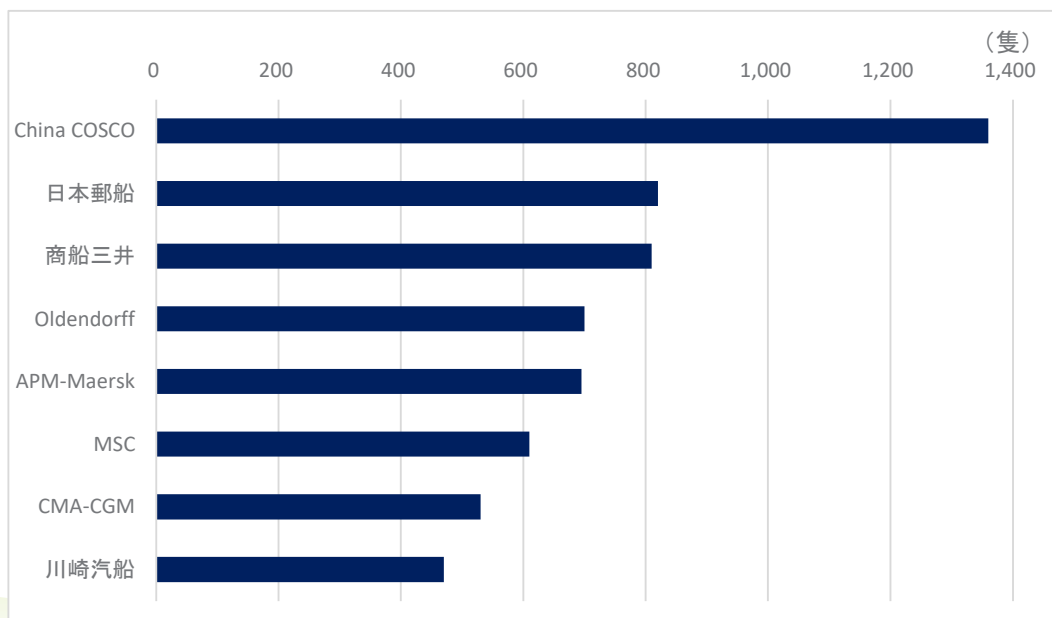
第3章 安定的な国際海上輸送の確保

① 我が国外航海運業の現状

1. 外航海運の現状

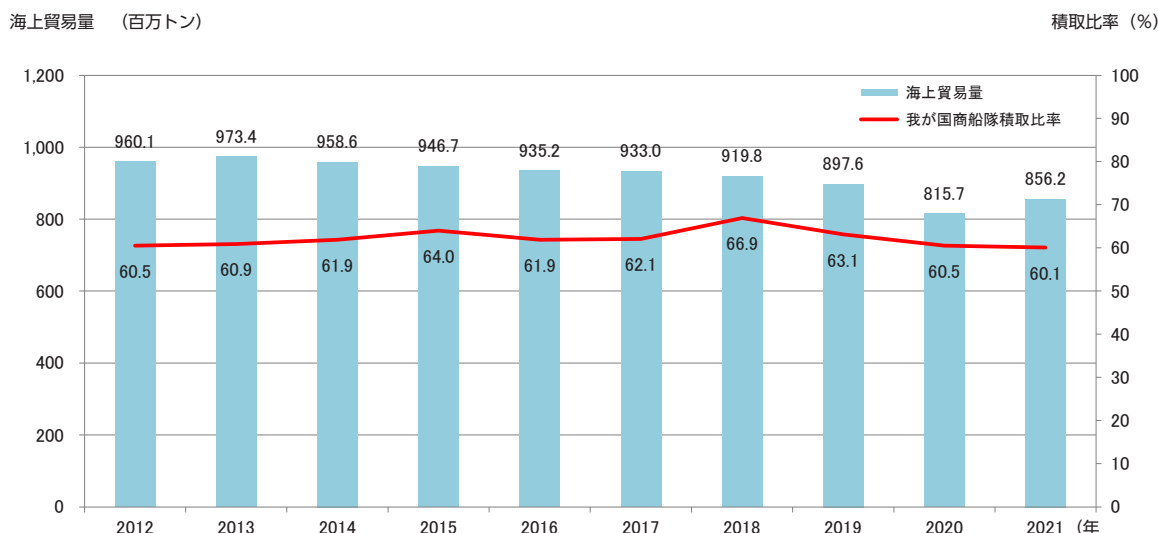
我が国では、貿易量（輸出入合計）の99.5%（2020年、トン数ベース）を海上輸送が占めており、この海上貿易量のうち60.1%の輸送を日本商船隊[※]が担っている。日本商船隊とは、我が国外航海運企業が運航する2,000 総トン以上の外航商船群をいい、①日本籍船（日本国民、日本の法令により設立された会社等が所有している船舶）、②外国籍船（外国企業（我が国外航海運企業の海外子会社を含む。）から用船（チャーター）している船舶）で構成されている。中でも、日本籍船は、我が国の管轄権が公海にて排他的に及び、非常時に国民生活を維持するための物資輸送を担うという点において、我が国の経済安全保障の中核を担っている。外航海運における取引構造は、主に、運航事業者（オペレーター）が、船舶を所有、管理している船主（オーナー）から用船して、荷主に対し運送サービスを提供している。

※ ONE（日本郵船、商船三井及び川崎汽船の定期コンテナ船事業の統合会社）を含む。

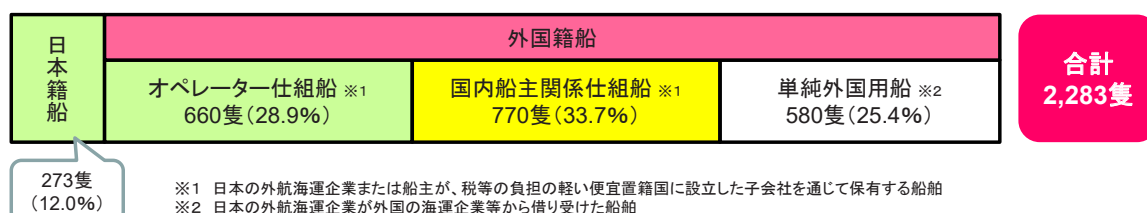


（注）船隊は、ばら積み船、タンカー及び自動車専用船等、貨物の特徴に合わせた専用船によって構成。
資料）MOL INVESTOR GUIDEBOOK 2021

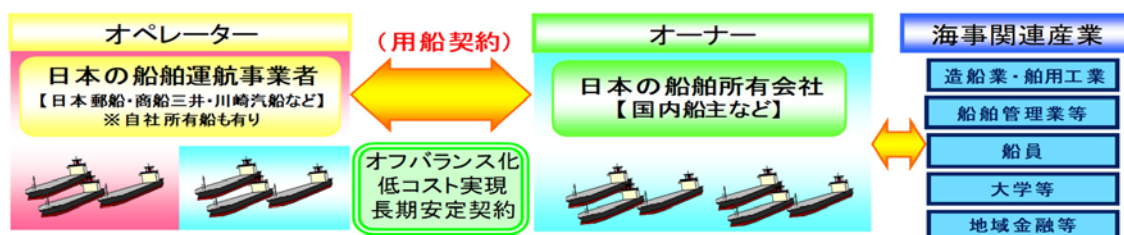
図表 3-1 世界主要海運会社の船隊規模



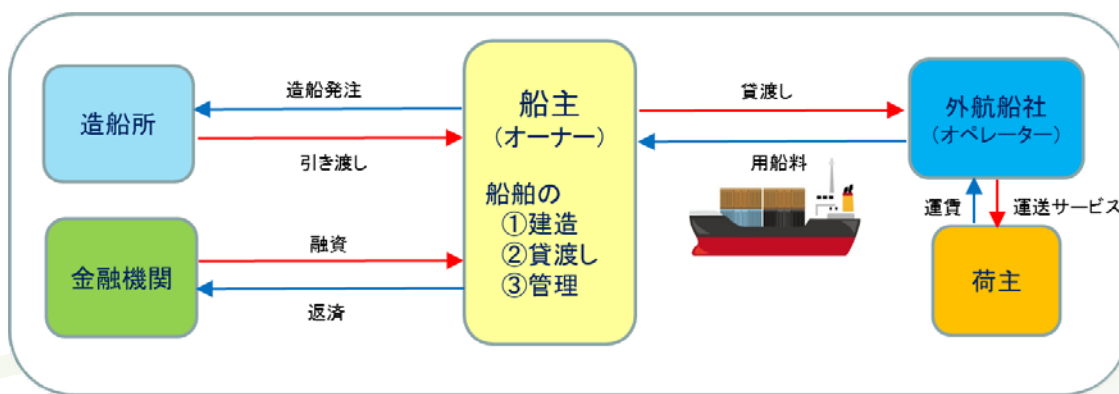
図表 3-2 海上貿易量と我が国商船隊の輸送比率



図表 3-3 日本商船隊の内訳 (2021年央)



図表 3-4 我が国の外航海運業界



図表 3-5 外航海運における取引構造

② 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

世界単一市場で厳しい国際競争を繰り広げている外航海運においては、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（英国、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留意することが求められている（図表3-6参照）。

こうした状況を踏まえ、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とともに、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ことが重要な政策課題となっている。

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	62.3% (特別償却20%含む) (※1)	売却益の80%を 損金算入可能	100	課税	有
ノルウェー	52.96%	無	0.2	非課税	有
デンマーク	58.24%	買換船舶の取得価額を 売却益より控除可 (トン税利用時のみ)	0	非課税	有
ドイツ	35.27%	無 (川舟のみ有)	31.7	非課税	有
オランダ	100%	3年以内の再投資は 非課税	0.3	非課税	有
フランス	80.8%	無	0	非課税	有
イギリス	28.08%	新しい資産を取得する まで繰延可	0.1	非課税	有
アメリカ	100% (2022年までの時限措置)	無	0.1	非課税	有
シンガポール	100%	売却益非課税	20.6	非課税	無
中国(香港)	76.38%	売却益非課税	1.1	非課税	無
韓国	63.4%	無	4.5	船舶価額の0.3% (減免あり)	有

※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

出典：日本海事センターの資料に基づき海事局作成

図表3-6 各国の外航海運における税制比較

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、2021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、みなし利益課税が適用される制度である。

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、国内船主の海外子会社が保有する外国籍船まで拡充された。

こうした取組みを通じて、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、2021年央において273隻にまで増加している（図表3-3参照）。

項目	第1次計画開始時	第1次計画(平成21年度～平成25年度)					第2次計画(平成26年度～平成29年度)				第3次計画(平成30年度～令和4年度)			
		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)	第3期実績(平成28年度)	第4期実績(平成29年度)	第1期実績(平成30年度)	第2期実績(令和元年度)	第3期実績(令和2年度)	増減(第1次計画開始時～第3次計画第3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	216.2隻	241.3隻	254.9隻	261.0隻	253.0隻	175.6隻
準日本船舶の確保計画の実績	-	-	-	-	-	27隻	40隻	55隻	69隻	64隻	57隻	52隻	42隻	-
日本船舶等の合計	-	-	-	-	-	194隻	221.6隻	256.1隻	285.2隻	305.3隻	311.9隻	312.0隻	295.0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	1,216人	1,248人	1,276人	1,257人	185人
日本人海技士の確保計画の実績	-	-	-	-	-	54人	80人	110人	138人	128人	114人	104人	84人	-
日本人船員等の合計	-	-	-	-	-	1,188人	1,212人	1,256人	1,300人	1,344人	1,362人	1,380人	1,341人	-

図表3-7 日本船舶・船員確保計画 第3期（2021年3月）の状況

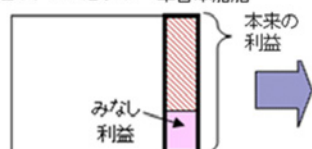
課税の計算方法

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

○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



日本船舶・準日本船舶に係る本来の利益

損金

本来の利益

例1

益金

例2

【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

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)。

※ 準日本船舶にかかるみなし利益は、日本船舶の1.5倍。

図表3-8 トン数標準税制に係る課税の計算方法

3. その他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。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770隻が国内船主により提供されている。また、日本商船隊の約8割の船舶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、国内船主に対し船舶の特別償却制度等、税制特例措置を通じ船舶の建造投資の促進を図っている。

1996年には、「国際船舶制度」を創設しており、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を講じており（図表3－9参照）、2019年度には、船舶の特別償却制度について、環境への負荷の低減に加え、IoT等の先進的な技術を用いた船舶（先進船舶）を新たに制度の対象とする拡充を行った。

また、海事産業強化法により、国土交通大臣の認定を受けた事業基盤強化計画を推進する造船所において建造され、安全・環境性能等について一定の性能を有した高品質な船舶を「特定船舶」として位置づけ、海運事業者等による特定船舶を導入する計画を国土交通大臣が認定する仕組み（特定船舶導入計画認定制度）を創設している。

本制度により認定された計画に基づき特定船舶を導入する場合、日本政策金融公庫を活用した長期・低利融資による資金調達が可能となるとともに、国際船舶の要件を満たし、かつ特定船舶である外航日本船舶については、固定資産税のさらなる軽減措置（国際船舶に係る固定資産税の課税標準の特例を1/18から1/36に拡充）を講じたところである。

事 項	対 象	特例措置の内容
船舶の特別償却(※1)	先進船舶(※2) 環境低負荷船(※3)	日本籍船:20% 外国籍船:18% 日本籍船:17% 外国籍船:15%
買換資産の課税の特例(※1)	外航船舶	譲渡差益の80%(※4)
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	課税標準 1/6
	国際船舶(※5)	課税標準 1/18
	特定船舶(※6)	課税標準 1/36
	外航用コンテナ	課税標準 4/5
登録免許税の課税の特例	特定国際船舶(※7)	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 環境低負荷船の要件を備えた上で、環境負荷低減に資するIoTシステムや新材料等を組み込むことにより、更なる環境負荷の低減や運航の効率化、安全性向上等を実現する船舶
- ※3 海洋汚染防止法により制限される船舶について、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））の値が同法による基準値の78/80以下等であること。
- ※4 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。
- ※5 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混乗船、承認船員配乗船、LNG船、RO-RO船のいずれか）に該当する日本籍の外航船舶。
- ※6 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。）

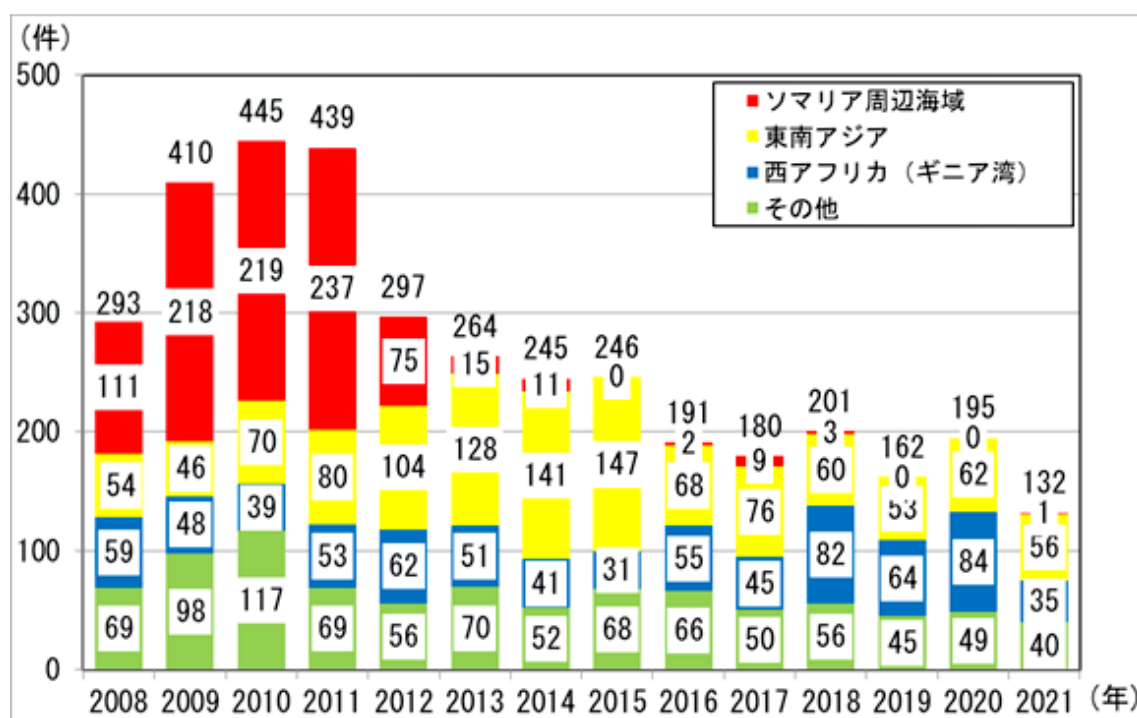
図表3－9 外航海運への税制特例措置（2022年4月1日時点）

③ 海上安全・保安の確保への取組み

1. 海賊対策等

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、2021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132件となっている。昨年発生した海賊等事案のうち、海賊等により乗船された事案が116件（うち、海賊等に運航を支配された事案が1件）、海賊等に襲撃されたが回避した事案が16件（うち、海賊等に銃撃された事案が5件）となっており、海賊等により拘束された船員が65名（うち、誘拐された船員が57名）、海賊等の襲撃により負傷した船員が4名、死亡した船員が1名となっている。



資料）国際海事局（IMB）報告

図表 3-10 世界における海賊等発生件数の推移

② 我が国に関する船舶における海賊等被害の発生状況

2021年の1年間に国土交通省に報告された我が国に関する船舶（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3件（前年2件）であり、内訳は南アジア1件、東南アジア2件となっている。これらはいずれも船舶に乗り込まれたものの、発見が早く被害を免れたものとなっている。

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、内閣総理大臣の承認を得て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（護衛艦には海上保安官8名が乗船。）による商船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



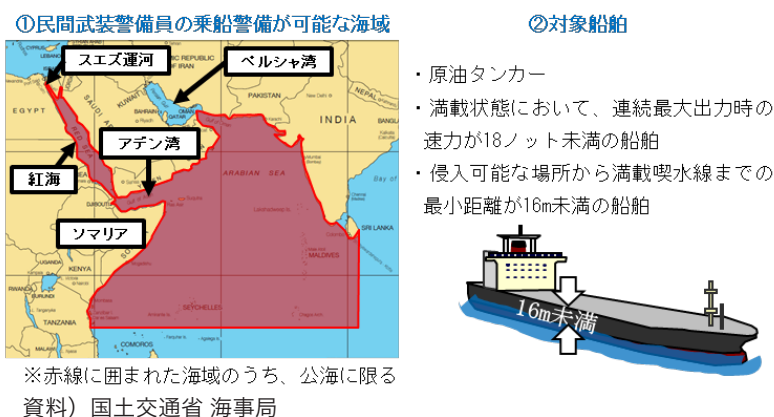
▲船舶の護衛活動を行う護衛艦 資料）防衛省

賊対処法」という。）」が施行され、同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、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、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措置を講じている。

④ 海賊対策にかかる国土交通省の取組み

国土交通省においては、アデン湾を航行する我が国に關係する船舶のみならず、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。2021年の護衛回数は17回、護衛対象船舶数は18隻であり、2022年3月31日現在で866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3,949隻（うち日本籍船は25隻、日本船社が運航する外国籍船は698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、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 3-11 日本船舶警備特措法の概要

⑤ 中東地域における日本関係船舶の安全確保

我が国に輸入される原油の約9割は中東地域から輸入しているところ、2019年6月13日、オマーン湾を航行していた日本関係船舶が攻撃を受ける事案が発生した。中東地域における平和と安定及び日本関係船舶の安全の確保のため、我が国独自の取組みとして、中東の緊張緩和と情勢の安定化に向けた更なる外交努力、関係業界との密接な情報共有をはじめとする航行安全対策の徹底並びに情報収集態勢強化のための自衛隊の艦艇及び

航空機の活用について、政府一体となった総合的な施策を関係省庁が連携して実施する取組みが進められている。

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9割以上が通航しており、同海峡の安全を確保することがエネルギー安全保障上、重要である。

2007年9月に、IMOとマラッカ・シンガポール海峡沿岸国が共催した国際会議において、当該海峡における航行安全・環境保全対策を推進するために、世界で初めて国際海峡における沿岸国と利用国の協力のあり方を具体化した「協力メカニズム」を構築した。

我が国は海峡の利用国として沿岸国と協働し、同メカニズムに基づく協力フォーラムや航行援助施設基金委員会に出席して海峡の航行安全に協力するとともに、海峡に設置されている灯台や灯浮標などの航行援助施設の適切な整備につながる調査、沿岸国職員の維持管理能力の向上を目的としたキャパシティ・ビルディングを実施するなど航行安全・環境保全対策を推進している。

④ 外航クルーズ・外航定期航路の取組み

我が国のクルーズ人口は、2017年から2019年の間、3年連続で30万人を超え、着実に裾野が広がってきたところであるが、2020年2月に発生したダイヤモンド・プリンセス号船内で発生した新型コロナウイルス感染症のクラスター事案を契機に、我が国クルーズ船社は運航停止を余儀なくされた。

我が国クルーズ船社が運航するクルーズ船については、関係業界団体による感染予防対策ガイドラインの策定等の取組みを進めた結果、2020年10月より国内運航を再開したものの、国内での感染拡大や緊急事態宣言発令等を受け、運航中止と再開を繰り返す状況となっている。感染対策の進展や新たな知見等を踏まえ、これまで6度にわたりガイドラインを改訂しており、クルーズを安心して楽しむことができる環境整備を図っている。

外航クルーズについては、国内外の感染状況や水際対策の動向等を踏まえつつ、再開に向けて検討を進めている。

日本と韓国や中国を結ぶ外航定期航路については、2020年3月の閣議了解に基づき、旅客運送が停止された状態となっているため、日韓定期航路に就航を予定していたJR九州高速船(株)の外航旅客船QUEEN BEETLEが長期の運航停止に追い込まれるなど各社に大きな影響を及ぼす結果となっている。なお、QUEEN BEETLEについては、緊急避難的な国内遊覧運航を経て、2022年3月にパナマ船籍から日本船籍への転籍を完了し、同年4月より、博多～門司港航路での運航を開始し、国内運航に活路を求めることとなっている。



▲クルーズ船「飛鳥Ⅱ」



▲2022年3月に日本船籍となった旅客船QUEEN BEETLE