

第1回「外航海運に関する制度及び税制の見直しに係る有識者検討会」

議事概要

日時:令和8年 10 月7日(水)15:00~17:00

場所:中央合同庁舎3号館 国土交通省4階幹部会議室

議事:事務局資料を踏まえ、論点等を議論。委員からの主な発言は以下のとおり。

【主な発言】

- 現行の政策は平成 19 年の交通政策審議会海事分科会「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について」に基づいているものと理解しているが、直近ではホルムズ海峡の事案も起きている中で、当時のとりまとめにより実現できたことや補うべき問題を整理することが必要。
- トン数標準税制の導入後、日本船舶の隻数は増えているものの、日本人船員は増えていないことから、確保目標を見直すだけでなく、日本人船員を増やすための具体的な方策の検討が必要。
- 日本商船隊には海外法人が登録している船舶も多数あり、その船の全容や位置、積荷、契約等を網羅的に把握している団体は存在しないことに留意が必要。また、例えば、海外法人が登録している船舶について、その海外法人を指して船主と呼ぶのか、日本法人を船主と呼ぶのかといった言葉の定義も整理が必要。
- 日本船舶や日本人船員を確保し、国民生活に必要な物資の輸送を確保するための方策の一つとしてチャーター・イン制度を議論するものと理解したが、わが国海事政策の根本的な前提・目的を損なうため、導入には反対。検討するとしても、適用要件の厳格な検討が必要。
- トン数標準税制のみに日本船舶や日本人船員の確保目標を課す点において、事業者はトン数標準税制の導入検討にあたり、日本船舶や日本人船員の確保に係る負担とトン数標準税制によるメリットを考慮して導入可否を検討することは避けられない。国際的に比較すれば、日本の課しているトン数標準税制の条件は重いのが現状であり、日本船舶や日本人船員の確保のために講じる施策が税のみでよいのかという点は問題提起したい。
- 平成 19 年の交通政策審議会海事分科会でのとりまとめ以降、2009 年、2011 年と我が国の経済状況、エネルギー需要のあり方が大きく変化していることや、当時の日本船舶の確保目標が最低限の国民生活・経済活動水準を前提としたものであることも踏まえ、目標の改定を行うのは大変意義がある。

- 平成 19 年の交通政策審議会海事分科会でのとりまとめは、今でも考え方の基礎として通用するものと認識しており、日本船舶や日本人船員の重要性は論を待たないが、日本商船隊の日々の運航が多くの外国籍船や外国人船員に支えられていることも踏まえて、経済安全保障との両立を検討すべき。
- 今回のホルムズ海峡の事案は、我が国の海運会社が運航する船舶が、熾烈な国際競争の中でいかに海上輸送をつつがなく実行できるようにすることの重要性を突きつけており、そのための具体の提案がなされたものと認識。例えば、今回提案されたチャーター・イン制度は、経済実態を踏まえた制度であるとともに、経済安全保障も両立させる大変有効な方策ではないか。また、日本商船隊の約3分の1は船主から傭船している船舶であることから、現行制度で船主が対象と位置づけられていないものについては、今回検討すべき。
- 経済安全保障のため、日本船舶や日本人船員のさらなる確保を目指す方向性に賛同する。
- トン数標準税制の導入後、日本人船員が増えてこなかった要因をどのように分析しているのか。日本人船員の雇用コストが高いことによる採用抑制があったのか、なり手がいないという供給側の問題なのか。また、なり手不足の場合でも、賃金水準の問題、長期乗船等の働き方の問題、採用後の定着の問題などの要素が考えられ、その原因により必要な政策手段は異なる。
- 標準労務費について、日本人船員が増えない要因に日本人船員の雇用コストがあり、企業の採用を制約しているのであれば、コストを可視化することには意味があるが、一方で外航海運は国際競争にさらされていることから、追加的な労務費を最終的に誰が負担することになるのかが問題となる。
- 今回、税制を拡充していくということであれば、これまでの制度の評価や、拡充により日本船舶のさらなる確保だけでなく、日本人船員の増加にどのような効果が見込まれるのか、明らかにする必要。
- トン数標準税制の適用には日本人船員の育成要件があるにも関わらず、日本人船員が増えていないことから、現行の要件における日本人船員の育成計画が具体的にどのような形で行われているのか、チャーター・イン制度が導入された場合に日本人船員を増やしていける仕組みなのかを確認する必要がある。
- 新たな制度の導入にあたっては、法律用語を整理した上で進めてほしい。
- 非常時にチャーター・インを認めるという考え方が示されたが、船籍制度との関係で、非常時に限り船籍を変えることが許容されるのか整理が必要。
- 政策実現手段としては、租税特別措置で減税するのではなく、補助金として支出するのが原則である。

- とん税、特別とん税の現代化・合理化には賛成するが、ロジックに注意する必要。昭和 30 年代は外貨獲得や国際収支の改善に問題があり、また、諸外国の方が港湾費用が高いことも根拠とされたが、現在は当時と状況が全く異なる。
- とん税を引き上げる代わりに国際基幹航路のような特定の対象にインセンティブを与えるために一部を引き下げるといような組み合わせも考えながら、政策税制を作っていくことが必要。
- 固定資産税のさらなる深掘りのためには、EBPM に基づく現行措置の成果や深掘りにより見込まれる成果を示すことが必要。固定資産税が市町村の基幹税であることも考えれば、非課税措置というのは相当に限定的なものである。国家安全保障や経済安全保障の重要性は誰も疑わないが、そのためにどれだけのメニューがあり、その中で外航船舶の確保がどのように位置づけられるのかという全体像を明らかにして、公益性を説明する必要がある。
- 船員不足の問題については、令和7年にとりまとめを行った「海技人材の確保のあり方に関する検討会」等での議論があり、そこで船員不足には多様な要因があることが明らかにされ、とりまとめに基づく取り組みもなされている。どのような施策を講じれば日本人船員が増えるのかという点は、この検討会で議論する範疇のものではなく、それに特化した検討の場が必要。一方、平成 19 年の交通政策審議会海上分科会のとりまとめから約 20 年が経過し、時代が大きく変わる中で、日本船舶や日本人船員の確保目標を見直すことは必要であり、本検討会で議論されるべき。

以 上