

第 I 部

海事行政における重要課題

第 1 章 安定的な国際海上輸送の確保**1. 本邦外航海運事業者の国際競争条件の均衡化及び日本籍船・日本人船員の計画的増加に向けた取り組み****(1) 日本籍船・日本人船員の状況**

四面を海に囲まれた我が国において、輸出入貨物の 99.7% (トン数ベース) の輸送を担う外航海運は、我が国経済、国民生活を支えるライフラインとして極めて重要である。この輸送の基盤である日本籍船・日本人船員は、我が国の管轄権・保護の対象であり、経済安全保障の観点から平時より一定規模確保することが必要であるとともに、海上輸送の安全の確保及び環境保全、海技の世代間の安定的伝承等の観点から重要である。

しかしながら、世界単一市場たる外航海運分野における国際競争が激化する中、我が国外航海運においては、昭和 60 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、安定的な国際海上輸送の核となるべき日本籍船は、最も多かった 1,580 隻 (昭和 47 年) から、92 隻 (平成 19 年) へ、日本人船員は、ピークであった約 5 万 7 千人 (昭和 49 年) から、約 2,600 人 (平成 18 年) に極端に減少した。こうした状況は、非常時における対応を含め、我が国経済・国民生活の向上にとって不可欠の安定的な国際海上輸送を確保する上で懸念される状況となっている。

(2) 交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会の答申

このような外航海運の現況を受け、グローバルな国際経済社会の中において、海洋国家として、また、貿易立国として、今後とも持続的成長を遂げていくために必要不可欠な安定的な海上輸送の確保方策について審議するため、平成 19 年 2 月に国土交通大臣から交通政策審議会に「今後の安定的な海上輸送のあり方について」の諮問がなされ、資源エネルギー等の貿易、金融、交通経済等の学識経験者など各界を代表し、幅広い知見を有する委員で構成する「国際海上輸送部会」が設置された。

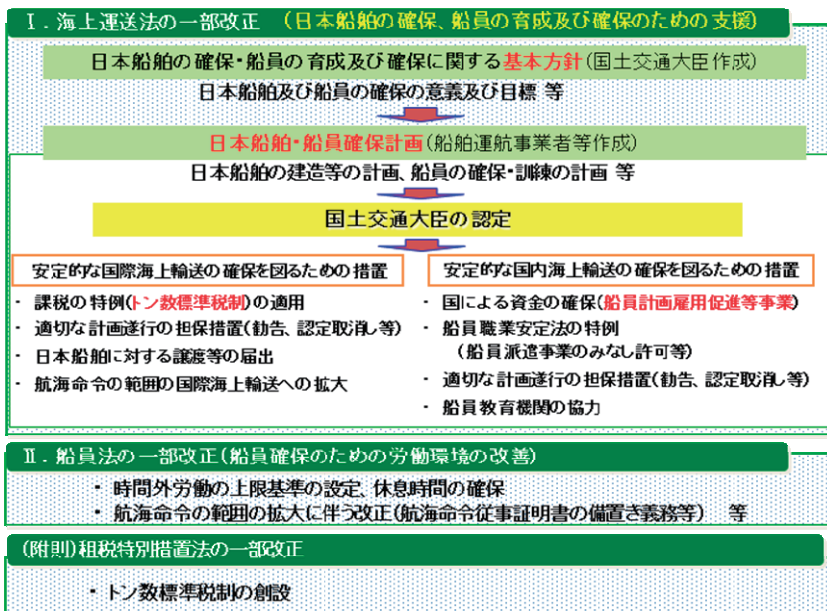
同部会においては、本邦対外船舶運航事業者の国際競争条件の均衡化を図ることに加え、日本籍船・日本人船員の計画的増加を図る観点から、トン数

標準税制の早急な検討、日本籍船・日本人船員の確保のための法整備等を図るべきとする答申が、19年12月にとりまとめられた。

(3) 「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案」の成立

交通政策審議会における当該答申も踏まえ、安定的な海上輸送の確保を図るために必要な日本籍船の確保、船員の育成・確保を図るため、国土交通大臣による基本方針の策定、船舶運航事業者等による日本船舶・船員確保計画について国土交通大臣の認定を受けた場合における対外船舶運航事業者に対するトン数標準税制の適用等の支援措置、計画の適切な履行の担保措置等を内容とする「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律」が第169回国会で成立した。

図表 I - 1 - 1 海上運送法及び船員法の一部を改正する法律



(4) 日本籍船・日本人船員の確保の目標

日本籍船・日本人船員の確保の目標については、交通政策審議会における

答申において、非常時等において、一定規模の国民生活・経済活動水準を維持する輸入貨物量をすべて日本籍船で輸送し、当該日本籍船の船舶職員を全員日本人船員で配乗するものとして試算すると、最低限必要な日本籍船は約450隻、これらの日本籍船を運航するのに必要な日本人船員は約5,500人とされた。一方、日本籍船・日本人船員の現状規模を踏まえると、これらの必要規模を短期間で達成することは困難であり、特に船員の確保・育成については、効果が現れるまでに長期間を要するものと考えられる。このため、海上運送法第34条に基づく日本籍船・日本人船員の確保に係る基本方針において、当面の目標として、日本籍船の数を平成20年度からの5年間で2倍に、日本人船員の数を10年で1.5倍に増加させることを目標とすることとしている。

なお、外航海運業界は、業界の総意として、トン数標準税制の導入により、日本籍船を今後5年間で2倍程度となるよう全力で対応するとともに、日本人船員（海技者）を今後10年間で1.5倍程度という業界の目標を掲げ、全力で努力する旨を表明している。また、20年3月に閣議決定された海洋基本計画においても、業界のこのような取組みを促すこととされている。

（5）トン数標準税制の概要

① トン数標準税制の導入の効果

我が国経済、国民生活を支えるライフラインである外航海運については、激しい国際競争の中にあるが、諸外国を見ると、欧米、韓国等において、みなし利益課税のトン数標準税制が導入され、船腹量ベースで全世界の約6割の船舶に適用されており、今や世界標準となっている。この結果、本邦対外船舶運航事業者は競争条件が不均衡な状態におかれている。また、安定的な国際海上輸送の核となるべき日本籍船・日本人船員は、コスト競争力の喪失から極端に減少しており、憂慮すべき状態となっている。

このような事態に対し、外航海運市場において世界標準とも言うべきトン数標準税制を導入することにより、本邦対外船舶運航事業者と外国の対外船舶運航事業者との間の国際的な競争条件の均衡化を図ることに加え、日本籍船・日本人船員の計画的増加を図り、もって安定的な国際海上輸送を確保することとしている。

図表 I - 1 - 2 トン数標準税制導入国

トン数標準税制導入国

ギリシャ(1939年)、オランダ(1996年)、ノルウェー(1996年)、ドイツ(1999)、英国(2000)、デンマーク(2001)、フィンランド(2002)、アイルランド(2002)、フランス(2003)、スペイン(2003)、ベルギー(2003)、米国(2004)、韓国(2005)、イタリア(2005)、インド(2005)、リトアニア(2007)、ポーランド(2007)、日本(2008)

② トン数標準税制の主な内容

本邦対外船舶運航事業者が、日本籍船の確保及び日本人船員の確保・育成に係る「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としている（法人住民税・法人事業税についても導入）。トン数標準税制の適用対象を日本籍船とすることにより、安定的な海上輸送の中核となる日本籍船の増加のインセンティブが高まることが期待されている。

図表 I - 1 - 3 課税の計算方法

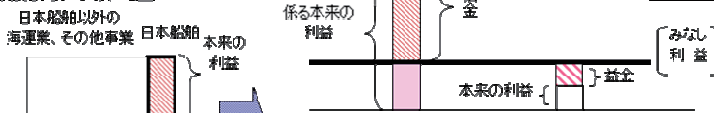
課税の計算方法

- 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



例1: 日本船舶に係る本来の利益がみなし利益の場合
みなし利益を超える金額が損金算入される。

例2: 日本船舶に係る本来の利益がみなし利益の場合
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損金対象となる)。

(6) 日本船舶・船員確保計画の認定

トン数標準税制の適用を受けるために必要な日本船舶・船員確保計画について、現在認定を受けている計画は、以下のとおりである。

- ・認定事業者：10社
- ・計画期間：5年間（平成21年4月～平成26年3月）
- ・外航日本船舶の確保計画：77.4隻⇒161.8隻（約2.1倍）
- ・外航日本人船員の訓練計画：5年間 688人（うち社船実習352人）
- ・外航日本人船員の確保計画：1,072人⇒1,162人（約1.1倍）

第1期終了時（平成22年3月）においては、計画開始時と比して外航日本船舶は19隻、外航日本人船員は34人増加している。また、第1期における外航日本人船員の訓練実績は87人（うち社船実習は47人）となっている。

2. オーナー税制を含む関係税制強化と関係制度見直し等による日本籍船の拡大

船舶取得は投資金額が大きく、多大なリスクの処理が必要となるが、このリスク分散を果たしつつも長期安定で低コストな船舶の調達実現に寄与しているのが国内船主である。日本商船隊に定期用船等の形態で実日本商船隊の3分の1にあたる約950隻もの船舶を提供して、日本商船隊の競争力の源泉となっている国内船主に対する税制等の整備も重要な課題である（図表I-1-4参照）。

特に国内船主（オーナー）に対する税制（船舶特償、買換特例等）については、日本商船隊の競争力強化の観点からも造船・船用工業等や船舶管理等への地域雇用を含む波及効果の観点からも継続・強化が必要である。また、国内船主からの用船が日本籍船に切り替わることとなれば、トン数標準税制を適用している運航事業者にとっても、トン数標準税制の適用の割合が増加し、国際競争力の強化になると考えられる。

従って、国内船主の保有する船舶が日本籍船に置き換わることは日本にとっての税収増の要素にもなりうるということを視野に入れ、日本籍船の取得のより大胆な容易化により外国籍船から日本籍船への取り組みの強化について検討を行う必要があると考えている。

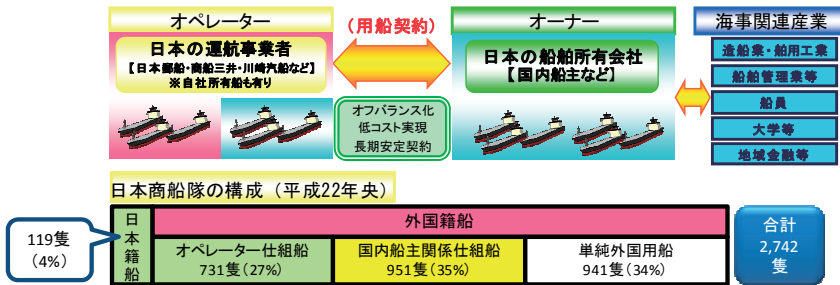
なお、平成23年度の税制改正要望の結果、今後の関係税制については、以下のとおり取り扱われることとなった。

- ①トン数標準税制：平成 24 年度以降の検討課題とする。
- ②特別償却制度：平成 25 年 3 月 31 日まで 2 年間の延長（償却率 18%。ただし、外国籍船は 16%）。
- ③買換特例制度：平成 26 年 3 月 31 日まで 3 年間の延長（圧縮率 80%。新造船の買換について設備要件を付与）。

3. トン数標準税制のための勉強会の開催

トン数標準税制は、平成 23 年度税制改正要望において、現在対象である日本籍船に加え一定の外国籍船にまで対象を拡大する要望を行ったが、政府税制調査会にて平成 24 年度以降の検討課題と整理されたところである。かかる整理を受け、平成 24 年度税制改正要望に向けて、トン数標準税制のための勉強会を開催し、政策目的を整理するとともに、税制改正要望に向けた理論面の検討を進めている。

図表 I - 1 - 4 我が国商船隊の構成



出典：海事局調べ

4. 「新成長戦略」及び「新成長戦略実現 2011」

我が国の経済は、バブル崩壊以降 20 年間低迷を続け、閉塞状態を脱却できておらず、また、今後も人口が減少し、かつ労働力が人口減少を上回る速度で減少することが見込まれている。このため、国民はかつての自信を失い、将来への漠たる不安に萎縮している。

このような厳しい局面を迎えている我が国において、社会保障や財政を維持し、暮らしの豊かさを向上させるため、「強い経済」の実現に向けた戦略を示した「新成長戦略」が平成 22 年 6 月に閣議決定された。

「新成長戦略」では、2020年までに日本と世界とのヒト・モノ・カネの流れを倍増させるという目標が掲げられ、そのための具体的な施策として、海事分野では以下の施策が盛り込まれている。

- ① 日本籍船を中核とする日本商船隊の国際競争力強化
- ② 船員（海技者）の確保・育成
- ③ 造船業の国際競争力強化

また、新成長戦略の実現に当たり、その実行により得られる成果を国民に分かりやすく説明し成長への期待を高めることや、社会の全ての構成員の参画を促すとともに個々人の生み出す付加価値を高め、国民が成長の果実を実感することも重要である。

このため、新成長戦略に掲げる施策について、2010年においてどのような具体の成果が表れたのか、2011年においてどのような成果が挙がるのか、またその実現に当たって何が課題となるのかを、国民に対し明らかにするとともに、成長戦略の基本的な考え方を示すため、平成23年1月、「新成長戦略実現2011」が閣議決定された。

「新成長戦略実現2011」では、「2011年に見込まれる主要な成果と課題」として、以下の施策が盛り込まれた。

○ 造船業の国際競争力の強化

・ 「新造船政策検討会」における取りまとめを行い、これを踏まえ、技術力強化、新分野への事業展開等を含めた総合的戦略を実施。

5. 交通政策審議会第21回海事分科会の開催

平成23年3月24日、「交通政策審議会第21回海事分科会」が開催された。議事は以下のとおり。

① 海事分科会長の互選

平成23年3月の交通政策審議会委員改選において、3名の海事分科会委員が退任され、新たに秋池玲子委員、落合誠一委員、鎌田実委員が就任されたことに伴い、海事分科会長の互選が行われた。中央大学法科大学院教授の落合誠一委員が会長に就任された。

② 外航日本船舶及び船員の確保計画の実施状況報告

海上運送法第34条の規定に基づき、平成20年7月、交通政策審議会の答申により「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」定められた。基本方

針では、日本船舶及び船員の確保のために政府が実施すべき施策について、実施状況を毎年度海事分科会に報告することとされており、本分科会では第一期平成 21 年度の報告を行った。

③ 海事行政の報告

少子高齢化という構造的な問題に直面している我が国において、世界経済のグローバル化とアジアの経済成長を積極的に取り込むべく、平成 22 年 5 月、「国土交通省成長戦略」がとりまとめられた。海洋分野においては、厳しい競争にさらされている海運・造船の競争力強化等のための抜本的改善策が求められているところである。我が国が引き続き海事分野における世界の一流国であり続けるため、海事行政の推進にあたり重点的に取り組む事項として、「造船業の国際競争力の強化」及び「内航海運代替建造対策」について報告を行った。

④ 東日本大震災への対応等

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災では、船社、造船所、船員等海事関係者も甚大な被害を受けた。被災地への緊急支援物資の輸送等、一日も早い復旧のため海事局として取り組んでいる対応策等について報告を行った。