

第6回 ヒューマンインフラ部会

説明資料

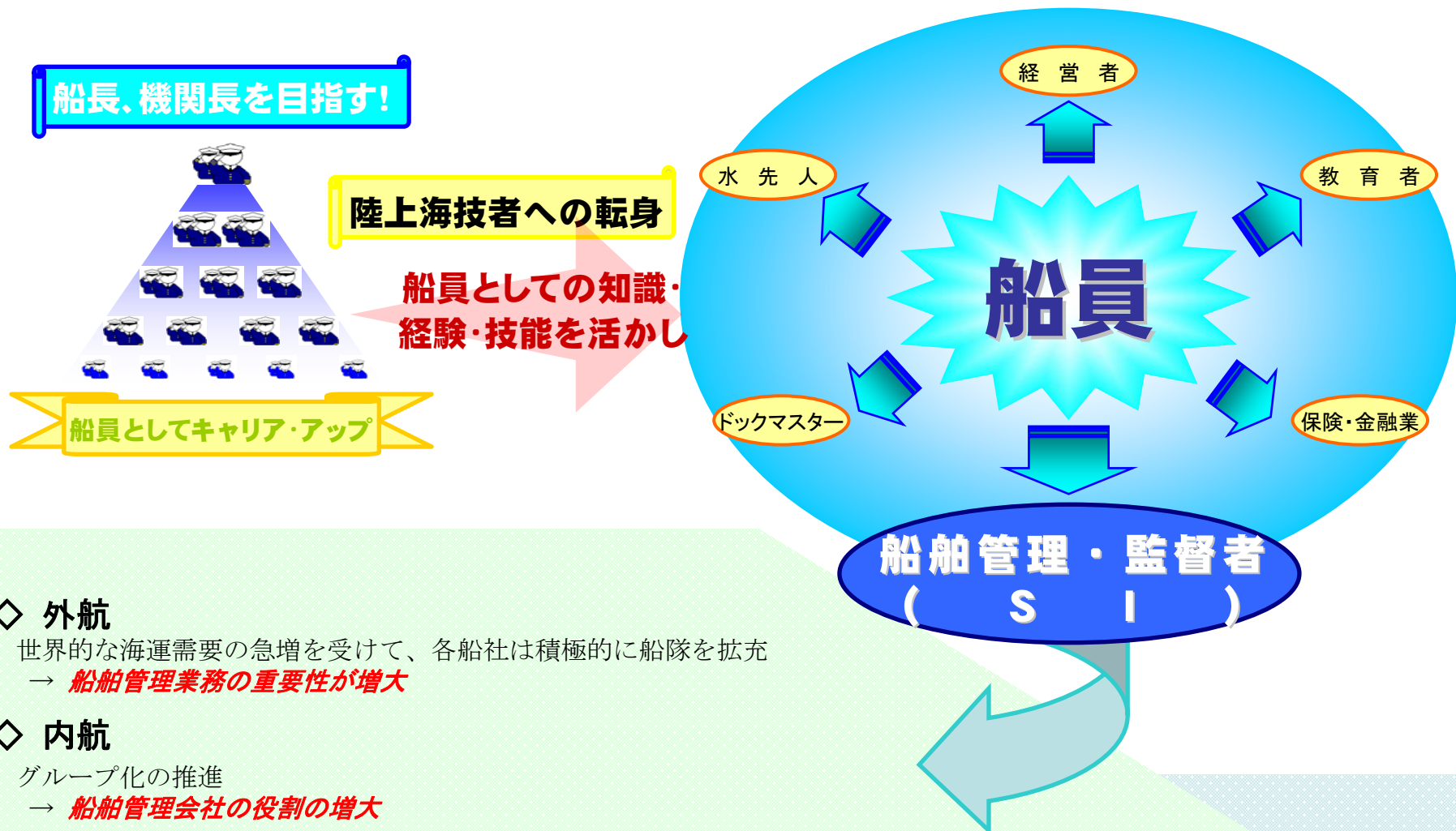
平成19年10月18日



国土交通省海事局

(1) 船舶管理・監督者(SI)民間 資格制度等について

陸上海技者の民間資格制度（SI資格）の創設



◇ 外航

世界的な海運需要の急増を受けて、各船社は積極的に船隊を拡充
→ **船舶管理業務の重要性が増大**

◇ 内航

グループ化の推進
→ **船舶管理会社の役割が増大**

船舶管理業務の重要性が増す中で、船舶管理業務全般を取り仕切る船舶管理・監督者（SI）の重要性も増大しているが、その社会的地位や育成システムが明確にされていない。

SIの民間資格制度を創設することにより、SIの地位向上を図り船員のキャリアパスの一部としての魅力向上を図る。

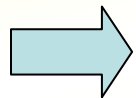
船舶管理・監督者（SI）について

1. 船舶管理・監督者（SI：Superintendent）

- 船舶管理業務全般を取り仕切る管理担当者を意味（元々は、欧州の船舶管理会社における用語）
- 船員配乗計画の策定、必要な資材購入及び船舶修繕計画の策定・調整等により、船舶運航を陸上からサポート
- 組織の規模、管理方針等により、SIに求められる知識レベル等はある程度異なる

2. 船舶管理・監督者（SI）に求められる職務

- | | | |
|------------|------------|-----------|
| ・ 船員配乗、管理 | ・ 運航管理 | ・ 報告、記録保存 |
| ・ 資材購入 | ・ 安全管理 | ・ 緊急時対応 |
| ・ 船舶の保守、修繕 | ・ 予算、コスト管理 | 等 |



船員としての実務的な知識・経験に加えて、広く船舶管理に必要な知識が要求される

船舶管理を巡る現状

1. 外航分野

- 船舶管理業務のアウトソーシングが進展。**船舶管理会社に業務委託**を行うことが一般化

※ 外航船舶の約7割が船舶管理会社に管理委託

表1 船舶管理委託状況

自社管理	船舶管理を委託
31%	69%

資料出所：平成19年㈱日本海洋科学アンケート（国際船員労務協会による委託調査）調査結果

- 世界的な海運需要の急増を受けて、各船社は積極的な船隊拡充を図っており、**今後、船舶管理業務の重要性はますます高まることが想定される**

2. 内航分野

- 近年、内航海運事業者のグループ化の必要性が広く認識されるようになってきていることに伴い、**船舶管理会社の必要性・重要性がますます高まることが想定される**

※ グループ化に前向きな事業者の割合が拡大

表2 グループ化に前向きな回答の割合

平成11年度	平成18年度
17.2%	75.1%

資料出所：船舶管理会社に関するアンケート調査結果（海事局調べ）

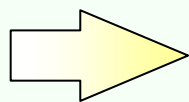
- ・ なお、平成18年10月、船舶の安全運航における船舶管理の重要性のPR、船員不足の現状理解を求めること等を目的として、船舶管理者協会が設立

船舶管理・監督者（SI）に係る民間資格制度創設の必要性

○ 船舶管理業務の重要性の高まり

- ・ 船隊拡充・グループ化等により船舶管理業務が重要性を増す中で、船舶管理業務に従事する船舶管理・監督者（SI）の重要性も増加
- ・ 特に、外航については、今後、SIに係る人材の確保が課題

しかしながら



- ・ SIの重要性に係る社会的評価が不十分
- ・ SIに必要な知識の範囲・レベルが不明確
- ・ SIに係る体系的・組織的な共通理解が不足

表3 将来のSI不足について

懸念無し	懸念有り	解消見通し 有り
2. 7%	97. 3%	16. 2%

資料出所：表1に同じ

○ 船員のキャリアアップに係るインセンティブ向上

- ・ 船員としての実務的な知識・経験を踏まえた資格制度の創設及びその取得による船員のキャリアアップに係るインセンティブ向上が期待
- ・ 船舶の安全かつ効率的な運航を実現する陸上海技者としての活躍の場の拡大



海事社会において一般的な評価を持つ「SI（民間）資格制度」の創設が必要かつ効果的

(参考) 外国（ノルウェー）における民間SI資格について

1. 実施団体

- Det Norske Veritas AS （略称 DNV）
- ノルウェー・オスロに本部を置く団体
- 主な業務は、船級業務、ISO認証機関としての規格認証業務等

2. SI資格の概要

- 2005年より、研修サービスの1つとしてSIに係るプログラムを実施
- プログラムは、以下の3コースが開講されている
 - ① SI (general) コース
 - ② SI (marine) コース
 - ③ SI (technical) コース
- コースを修了した後、DNVからSI認定証の交付を受ける
- SI認定証の有効期間は5年

3. SI (general) コースの講座（合計21講座）

- | | | |
|----------------|------------|------------|
| ・ SIの役割 | ・ 品質確保 | ・ PSC |
| ・ IMO、ILO、国際条約 | ・ 安全、健康、環境 | ・ 購入、譲渡、引渡 |
| ・ 船級規則及び船級の役割 | ・ プロジェクト管理 | ・ リサイクル |
| ・ 企業の組織 | ・ 報告、記録保存 | ・ 検査 |
| ・ 船舶登録 | ・ 情報技術 | ・ 証明、調査 |
| ・ 予算、コスト管理 | ・ 船舶性能の監視 | ・ 腐食、塗装 |
| ・ 購入 | ・ 乾ドック、修理 | ・ 緊急時対応 |

SI（民間）資格創設に係る今後の検討事項

日本におけるSI（民間）資格制度創設に向けた具体的検討課題

○ 必要とする知識の範囲

〔 ノルウェーの例や我が国の多様な船舶管理の実態を踏まえつつ、SI（民間）資格に必要な知識の具体的範囲についてどのように設定するか 〕

想定イメージ 1
<総合的SI資格>
総合的SI

想定イメージ 2
<職域別SI資格>
SI（労務管理） SI（運航管理） SI（船体管理） . . .

○ 資格レベルの特定

〔 SIに実態上求められる知識レベルについては、組織の管理方針等によってある程度異なるが、資格のレベルについてはどのように設定するか 〕

◎ 関係者との調整等を図り、来年度の SI（民間）資格制度創設を目指す
（平成20年度概算要求において、資格制度検討のための調査費を要求中）

◎ その他の陸上海技者に係る資格制度についても、諸外国の事例を参考にしつつ、積極的に検討

(2) 効果的な海事広報の推進方 策について

今後の海事広報の進め方（１）

中間とりまとめにおける提言

１．取り組みの進め方

- 青少年の海に関する興味を喚起し、感動とロマンを与えることを目的とした活動を強化し、青少年に海に関わる仕事へのあこがれ・夢を抱かせることを目指す。
- 幅広い海事関係者が連携し、海事産業の人材確保・育成に関する基本戦略を確立し、中央・地方の各レベルでの海事広報活動を戦略的に取り組む。
- 体験乗船や造船所見学の数等事業推進のための数値目標を設定し、PDCAサイクルを確立する。

２．具体的な施策等

- 産官学及び地域の連携により全国及び地域レベルでの協議会を形成し、戦略的かつ効果的な海事広報を推進
- 児童・生徒、青少年を主な対象とした練習帆船「日本丸」「海王丸」への体験乗船や市民クルーズ等の積極推進
- 年間を通じ継続し、かつ、海の日、海の月間において集中実施する海事広報活動における戦略的な取り組み
- 船や造船所の見学会等海事産業全体による総合的なPR 等

今後の海事広報の進め方（２）

中間とりまとめを受けた今後の対応

１．国による主体的な取り組み

平成20年度予算要求

- 「海の日」中央事業：全国民に対し、海の大切さ、海事産業の重要性を訴えかけるような行事（シンポジウム）を開催
- 「海フェスタ」宣伝・広報強化事業：「海フェスタいわて」において子ども・家族連れを対象とした、海の仕事の魅力を分かりやすく理解できる「観客参加型イベント」を開催
- 「海の日」関連プロジェクト事業：日本各地において、海事広報事業を公募し、関係事業者、地方自治体、NPO等と地方運輸局が連携して地域の特性を活かした海事広報事業を展開

「海フェスタ」

◆「海の月間」最大のイベントとして、毎年主要港湾都市において記念式典・フェスティバル等多彩なイベントを開催

◆20年度は岩手県大船渡市を中心とした市町で「海フェスタいわて」を開催

２．民間による取り組み

- 船や造船所の見学会等海事産業全体による総合的な海事広報活動
- 「海の日」「海の月間」における海事広報活動

３．地域としての取り組み

- 海事産業が集積する地域における年間を通じた集中的な海事広報活動の実施
- 「海フェスタいわて」を通じた海の大切さ、海の魅力についての発信

平成20年度予算要求

平成20年度開催

４．関係者間の連携確保

10月下旬設置予定

- 国土交通省及び海事関係団体等により構成される「海事産業の次世代人材育成推進会議」を設置
- 「人材育成推進会議」において官民統一的な視点による基本方針、行動計画を策定し、効果的な海事広報活動を積極的に推進

５．取り組みに当たっての留意点

- 「海の日」「海の月間」を重点期間とするが、できる限り年間を通じて関連事業の展開を図る。
- 特に児童・青少年を対象とした関連事業の充実を図ることとする。
- 国は、民間における取り組み状況について、あらゆる機会を活用し、最大限のPRに努める。特に、見学会、体験型イベントなど参加者を動員する事業については、全体として数値目標を設定・公表して実施する。

海事産業の次世代人材育成推進会議（仮称）の設置について

海事産業の次世代人材育成推進会議（仮称） 設立趣旨（案）

平成19年10月
海 事 局

1. 趣旨

四面を海に囲まれる我が国の経済活動や国民生活にとって、資源・エネルギー等の安定輸送確保等の観点から、海は極めて重要な役割を果たしている。しかしながら、国民の祝日として「海の日」が制定されてから10年あまりが経過しているが、海に関する知見、体験等が必ずしも十分に国民に浸透しておらず、海からの恩恵が広く国民に認識されるに至っていない。

一方、海運業、造船・舶用工業などの海事産業においては、少子高齢化社会の到来の中、労働力の確保の課題に直面している。特にこれらの産業においては、総じて労働力の高齢化の進行が顕著であり、特殊な技術や技能を有する次世代を担う若い人材の確保が喫緊の課題となっている。このため、各企業の採用活動や人材育成活動の強化はもとより、若年層の海への興味や関心を喚起する取組みが一層重要となっている。

このような状況の中、本年6月の交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会中間とりまとめにおいては、海の魅力のPRを通じ青少年の海への関心を高めることが重要であるとされている。また、本年7月20日に施行された海洋基本法においても、国民の間に広く海洋についての理解と関心を深める取組の必要性が規定されている。

これらを踏まえ、「海事産業の次世代人材育成推進会議」を設置し、全国レベル及び地域レベルで、海の大切さ・海事産業の果たす役割について、青少年に感動とロマンを与えられるような強力な広報活動を一丸となって推進する。

2. 海事産業の次世代人材育成推進会議について

推進会議は、海事産業関係団体を含む幅広い海事関係者の中央組織から構成し、主として以下の活動に取り組む。

- (1) 海事分野の次世代人材育成のための広報活動の統一的方針の策定とこれに基づく行動計画の策定・推進
- (2) 地域の海事関係者が連携して取り組む海事分野の次世代人材育成のための広報活動の充実のための活動に対する支援（広報素材の提供、人材派遣、資金援助等）

3. 地域における取組みの強化について

地方運輸局が中心となって、地域の海事関係者、地方自治体、教育機関等への呼びかけを行い、相互の連携・活動の強化を図る協議会を設立し、海事分野の次世代人材育成のための広報活動を推進する。

海事産業の次世代人材育成推進会議 構成メンバー（案）

分野	組織名
行政	国土交通省
	海上保安庁
海運	(社)日本船主協会
	(社)日本外航客船協会
	日本内航海運組合総連合会
	(社)日本旅客船協会
船員	(社)日本船長協会
	(社)日本船舶機関士協会
	全日本海員組合
造船・船用	(社)日本造船工業会
	(社)日本中小型造船工業会
	(社)日本船用工業会
	(社)日本舟艇工業会
海洋レジャー	(財)日本海洋レジャー安全・振興協会
	(財)マリンスポーツ財団
船員教育	(独)航海訓練所
	(独)海技教育機構
	(財)海技教育財団
	東京海洋大学
	鳥羽商船高等専門学校
青少年育成	(財)ブルーシー・アンド・グリーンランド財団
	(社)日本海洋少年団連盟
	(財)日本海事科学振興財団
海事思想	(財)日本海事広報協会
	(財)日本海事センター

(3) 法律案、予算要求等の概要 について（報告）

海上運送法／船員法の一部改正

施策の目的

- (1) 本邦外航海運事業者の国際競争条件の均衡化を通じた国際競争力の確保
- (2) 安定的な海上輸送の核となるべき日本籍船・日本人船員の確保
- (3) 船員を、「集め、育て、キャリアアップを図り、陸上海技者への転進を支援する」
- (4) 船員の職業としての魅力の向上のための労働環境の改善

制度概要（海上運送法／船員法）

安定的な海上輸送の確保に関する基本方針（国土交通大臣作成）



海上輸送確保計画（船舶運航事業者等作成）



国土交通大臣の認定

安定的な国際海上輸送の確保を図るための措置

- 課税の特例（トン数標準税制）の適用
- 適切な計画遂行の担保措置（勧告、公表等）
- 日本籍船に対する譲渡規制
- 航海命令の適用

船員の確保・育成を図るための措置

- 国の資金の確保
- 船員関係法令の特例措置
- 船員教育機関の協力

船員の労働環境の改善のための措置

- 時間外労働の上限基準設定、船員の休息・健康の確保、労働条件の明確化

船員確保・育成等総合対策事業（20年度予算要求）

217百万円
（前年度81百万円）

海上運送法等の一部改正による船員確保育成対策の強化を踏まえ、船員の計画的雇用、外航日本人船員（海技者）の確保・育成等を推進するとともに、海事地域における人材確保連携事業を実施する。

〈船員を取り巻く状況〉

- 外航日本人船員は、厳しい国際競争の中、30年間で約5万7千人から約2,600人へと極端に減少。
- 内航船員は、高齢化が著しく(45歳以上が64%)、将来的に約2割程度の船員不足が生じるおそれ。

〈基本的考え方〉

予算制度の軸足を従来型の離職者対策から、次世代を担う船員の確保・育成に大転換

- 中小・零細事業者が大多数を占める内航海運事業者及び中小外航海運事業者に対する船員確保・育成策に重点化。

〈船員確保・育成等総合対策事業の内容〉

海上運送法上のスキームにより、国土交通大臣の基本方針に従って船員確保育成に係る計画を認定

船員を①集め、②育て、③キャリアアップを図り、④陸上海技者への転身を図るための措置を支援するとともに、海事地域の振興を図る。

集める

育てる

船員計画雇用促進等事業（助成事業の拡充・強化）

- 新たな船員供給源（退職自衛官、女子船員等）からの船員確保・育成の推進、資格取得の支援
- 船員の計画的採用及び育成の促進。海上運送法による計画認定を受けた事業を優先・優遇
- 船舶管理会社等によるグループ化を活用した船員の計画的な確保・育成の推進

海へのチャレンジフェア

- 就職面接会と海事産業のPR

海技者人材確保促進調査

- 陸上海技者の資格のあり方に関する調査等

外航日本人船員（海技者）確保・育成事業（継続）

陸上海技者への転身を支援する

海事地域の振興

キャリアアップを図る

海事地域人材確保連携事業

- 財政力の弱い海事都市における海事関係の人材確保・育成に資する取り組みを支援

船員計画雇用促進等事業（船員計画雇用促進事業）の概要

要求額 100百万円
(船員計画雇用促進等事業全体)

1. 趣 旨

現行のトライアル雇用助成金について、人手不足の顕在化に対応して船員の確保を計画的に進めることが喫緊の課題となっていることを踏まえ、名称変更及び内容の拡充を行う。具体的には、支給額及び支給月数について一定の要件を満たす場合に拡充するとともに、年齢制限を撤廃し、対象者を拡充する。

2. 支給額及び支給月数

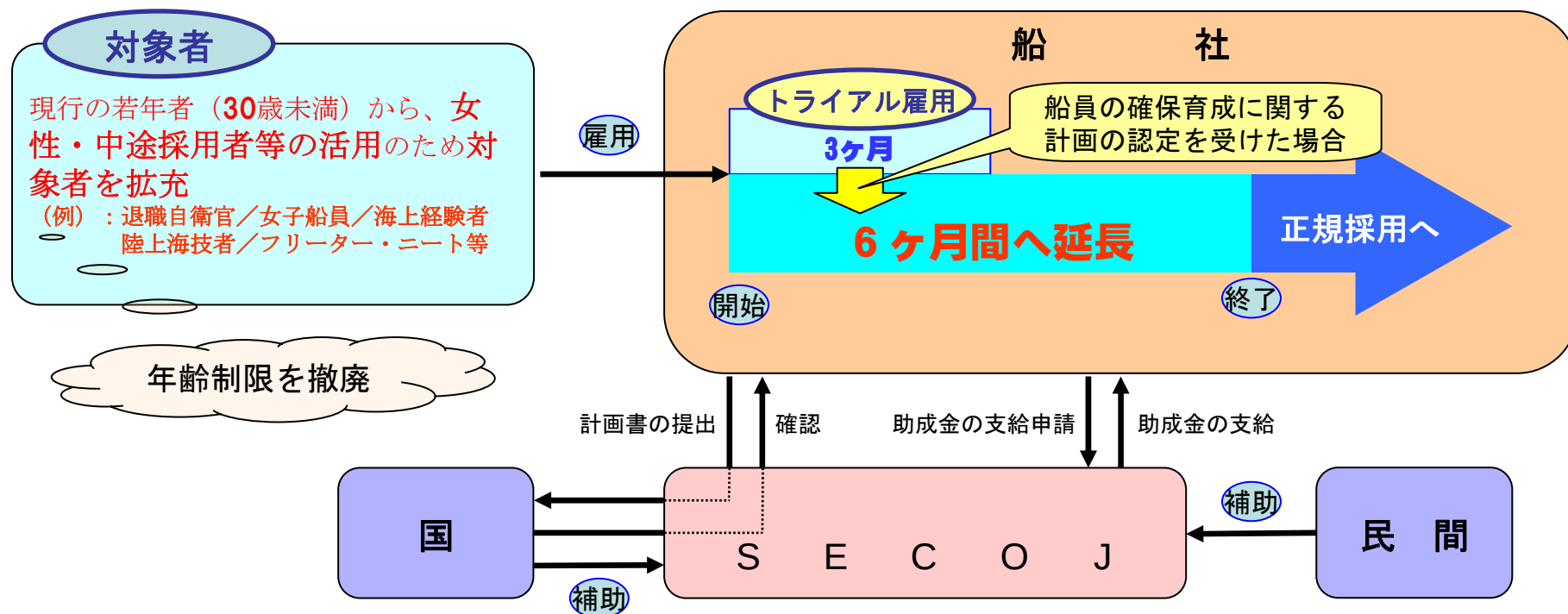
1人当たり月額10万円（うち、国費5万円）。支給月額は3ヶ月。

※船員の確保育成に関する計画の認定を受けた場合

1人当たり月額10万円（うち、国費5万円）。支給月額は6ヶ月。

※船員の確保育成に関する計画の認定を受け、かつ、①退職自衛官、②女子船員（運航要員に限る。）、③その他の海上経験者（陸上海技者を含む。）を採用する場合（グループ化による場合及び地域連携事業の対象地域内も含む。）

1人当たり月額12万円（うち、国費6万円）。支給月額は6ヶ月。



船員計画雇用促進等事業（新規船員資格取得促進事業）の概要

要求額 100百万円
(船員計画雇用促進等事業全体)

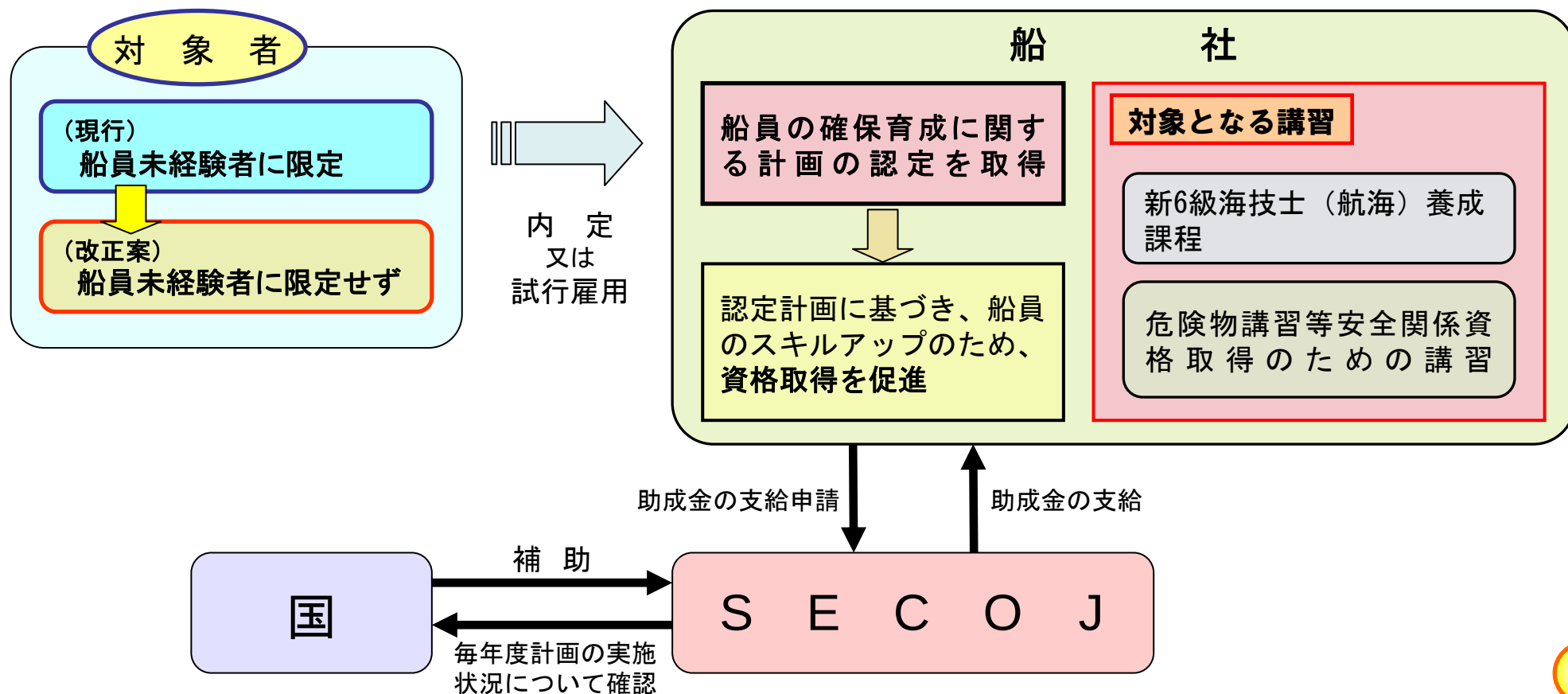
1. 趣 旨

現行の即戦力助成金は、個人（船員未経験者で30歳未満）を対象としているが、現行制度を見直し、一般高卒者への裾野拡大等に積極的に取り組む海運事業者（船員の確保育成に関する計画の認定を受けた場合に限る。）を対象とし、内定者及び試行雇用者の資格取得費用（新6級海技士（航海）養成課程及び危険物講習等）の一部を助成する。

2. 支給額

講習費用の半額

（新6級海技士（航海）養成課程については15万円、その他の講習については5万円を限度とする。）



船員計画雇用促進等事業（共同型船員確保育成事業）の概要

要求額 100百万円
(船員計画雇用促進等事業全体)

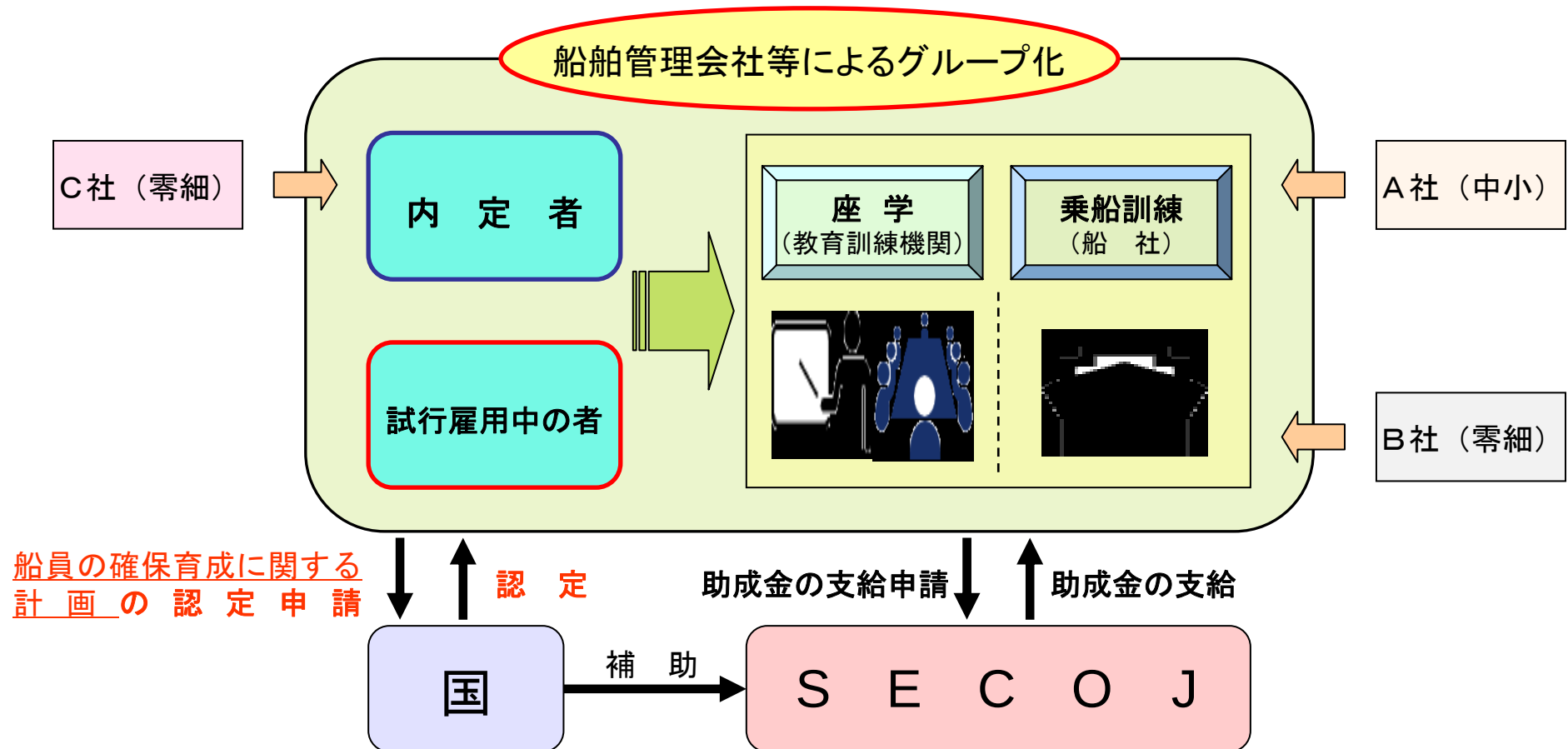
1. 趣 旨

中小海運事業者（船員の確保育成に関する計画の認定を受けた場合に限る。）が、共同でグループ化を通じて船員の計画的確保育成を行う場合に、船舶管理会社等に対し、船員（内定者及び試行雇用期間中の者に限る。）の教育訓練費用の一部を助成する。

2. 支給額

OJT : 大型船での乗船訓練費用の1/2

Off-JT : 教育訓練機関における講習受講料の1/2



海へのチャレンジフェアの概要

要求額 30百万円

1. 趣 旨

内航船員の高齢化が著しく進展する中、船員（海技者）志望者の裾野を拡大するため、現在地方運輸局等の主催により実施している船員就業フェアについて、名称変更及び内容の拡充等を行う。

2. 内容の拡充等

○ 名称の変更

→ 内容の拡充に併せ、名称を「海へのチャレンジフェア」に変更。

○ 内容の拡充

→ 船員（海技者）志望者の裾野拡大を図るため、現行の就職面接会等に加え、退役海上自衛官活用等のための船員就職セミナーの開催、海事産業のPR及び船員関係各種訓練・助成制度の説明等を実施。

○ 参加者の確保

→ フェアへの参加者の拡大を図るため、広報活動を強化。

参加者

現在は、船員教育機関の学生及び雇用・離職船員が主な参加者

参加者の確保

参加者の拡大を図るため、
フェア開催について広報活動を強化

周知・PR

一般大学・高校卒業者、海上自衛官 等にも拡大

<現 行>

船 員 就 業 フ ェ ア

【開催回数】平成19年度：7回

- 就職面接会の実施及び企業説明会の実施
- 運輸局等職員による就職相談及び資格相談コーナーの設置 等

名称変更

内容
拡充

<平成20年度>

海 へ の チ ャ レ ン ジ フ ェ ア

【開催回数】14回（海事地域人材確保連携事業実施地域について重点的に実施）

- 現行の就職面接会等に加え、
- 退役海上自衛官活用等のための **船員就職セミナーの開催**
 - 海の魅力のPRのため、**海事産業のPRを実施**
 - **船員関係各種訓練・助成制度の説明**
 - 船員（海技者）のキャリアパス等 **職業的魅力の積極的PRを実施** 等

船員（海技者）志望者の確保

外航基幹職員養成事業の概要

要求額 33百万円

1. 事業の必要性

外航船社における
日本人船員の確保・育成の現状

三級海技士資格受有者（大学等卒業者）を採用
↓
導入研修を経て実際の社船に配乗することにより、実務経験を取得させる
↓
将来の船長・機関長、そして安全運航を陸上からサポートする中核的な海技者を育成

中小船社

- ・脆弱な競争力
- ・所有船の減少
- ・運航コストの抑制

若年者

外航船員を希望するも、船社の求める実務経験が不足

上記の若年船員の
確保・育成が困難

雇用されなければ、実務
経験取得の機会がない

船社の求める実務経験を有する若年者の供給

団塊世代の大量退職に伴う外航日本人海技者の不足の解消にも資する

2. 事業の概要（平成19年10月～）

外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム

＜対象要件＞
3級海技士試験（口述試験）の受験資格以上を有する者（定員20名）

導入研修期間

乗船育成期間

SECOJに登録

SECOJに雇用

1年目10月

2年目9月

24ヶ月

導入
座学
(2月)

乗船研修(定員外)
(7月)
船社提供の船舶へ乗船

FU
座学
(3月)

乗船育成(定員内)

(2年(必要であれば終了時に適性評価により更に2年間の育成継続を判断))

船社提供の船舶へ乗船

国の助成対象

・海技大学校で実施
・航海シミュレータ、機関シミュレータ等を含む乗船前の基礎訓練

本人の訓練度に応じ、上級海技資格の取得

育成期間を通じて指導・評価を行うとともに、積極的な就職斡旋を行い、日本人船員（海技者）として早期就職を目指す。

海技者人材確保促進調査の概要

要求額 10百万円

【趣 旨】

将来の海技者となる人材確保の促進のため、交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会中間とりまとめにおける課題の検討のための調査を行う。

海技者人材確保に係る課題検討のための調査

<内航における乗船訓練に適した船舶のあり方検討調査>

内航における即戦力としての船員養成を促進するため、官民における内航関係の乗船訓練の現状と課題、内航訓練に適した練習船の仕様（サイズ、機関、訓練設備、居住設備）、コスト及び官民の役割分担等について調査・検討を行う。

<内航における海技資格制度のあり方検討調査>

早期の海技資格取得を実現し、内航船員の確保に資するよう、業界ニーズを踏まえつつ、新たな4級海技士養成課程の導入等に向け、具体的なカリキュラムの内容や、船員教育機関の活用方法等について調査・検討を行う。

<陸上海技者の資格のあり方検討調査>

陸上海技者の代表例である船舶管理・監督者（SⅠ）について、海運業界や船員教育機関のニーズを踏まえつつ、船舶管理・監督者（SⅠ）が具体的に求められる技能及びその評価方法・育成システム等について調査を行い、船舶管理・監督者（SⅠ）に係る資格制度導入に向けた検討を行う。

海事地域人材確保連携事業の概要

要求額 36百万円

【現 状】

- 海運業、造船業等の海事関連産業は、全国的にみると、西日本を中心に、特定地域に偏在。
- 海事関連産業のウェイトが比較的大きな地域においても海離れは深刻。
- 一方で、海洋基本法の制定等、四面を海に囲まれた我が国における海の重要性を再認識する動きあり。
(第13条(海の日の記事)、第28条(海洋に関する国民の理解の増進等)において、国の責務を明確化)

「海のまち」づくりを活かした船員の確保・育成の推進

船員供給源の先細りが懸念される中、今後とも安定的に船員を確保していくため、市町村を中核とした、特定の海事産業集積地域(例：今治市等)における、次世代の船員の確保・育成に資する地域の個々の事情に即したきめ細かな取り組みに対し、国も共同事業主体として参加。(国は総事業費の1/2を限度として負担。)

➡ トップランナーを伸ばす観点から関係者が連携して、戦略的・持続的に取り組むことが不可欠。

事業のイメージ

海事地域における次世代の船員の確保・育成に資するものとして計画認定を受けた事業を対象とする。

青少年が海や船に親しむ機会の形成

- 海の日等のイベントの実施
- 帆船等の体験航海
- 海に関する理解を深めるための広報素材(DVD、パンフレット)等の作成

学校教育における海事教育の推進

- 教師をターゲットとした海事教育機関の見学会
- 海事教育の実施(海事文化の紹介)
- 海事関係施設に係る学校行事(社会科見学等)の推進

地域独自の船員教育・訓練の実施

- 船員のキャリアアップに資する研修・講座の開設・拡大等
- 産業界と教育機関が連携した船員の共同訓練

船員の就職・海運企業のグループ化支援

- 船員教育機関への出前就職面接会の実施
- グループ化推進のための説明会、意見交換会の開催



海事地域の振興に関する調査

海事地域における人材確保・育成を戦略的かつ持続的に行うため、海事産業集積地域における人材確保のあり方等(全国から地域レベルに対し、人材確保・育成のための活動を支援するための教材提供等サポート体制のあり方、青少年の海に関する興味を喚起し、感動を与えるためのPR方策のあり方)について調査・検討を行う。

トン数標準税制の骨格

1. 適用事業者

日本に本店または主たる事務所を有する法人(内国法人)

2. 適用事業

外航海運事業者が行う外航船舶運航事業及び外航船舶貸渡事業

3. 適用船舶

適用事業者が運航する100総トン以上の日本籍船

4. 利益の計算の特例

(1) 個別船舶みなし利益の計算

対象船舶ごとに次の算式により算定する。

個別船舶みなし利益＝純トン数×みなし利益×運航日数(または貸渡日数)

(2) 適用対象者のみなし利益の計算

適用対象者が運航する適用対象船舶の個別船舶みなし利益の額の合計をもって適用対象者のみなし利益とする。

5. みなし利益

諸外国並みのみなし利益水準とする。

6. 税率

通常の方法税率(30%)

上記4(2)の適用対象者のみなし利益に本税率を乗じて税額を算出する。

7. 選択制

本税は通常の方法税との選択制とし、トン数標準税制を選択した場合、5年間は変更できない。