

# 外航日本船舶及び船員の確保計画の実施状況報告

---

# 外航日本船舶・日本人船員の確保状況

## 外航日本船舶・日本人船員確保計画の認定状況

○ 平成21年3月に10社、平成22年2月に1社を認定。

〔認定事業者名（50音順）〕 旭海運、旭タンカー、飯野海運、川崎汽船、三光汽船、商船三井、  
新和海運、第一中央汽船、日正汽船、日鉄海運、日本郵船

※平成22年10月に認定事業者同士による合併により、計10社

【新和海運／日鉄海運→NSユナイテッド海運】

## 外航日本船舶・日本人船員確保計画 第1期（平成22年3月）の状況

	計画開始時	第1期実績	増減	第1期計画	第5期計画
外航日本船舶の確保計画	76.4隻	95.4隻	+ 19隻	95.4隻	156.9隻
外航日本人船員の訓練計画	—	87人	—	87人	159人
うち社船実習	—	47人	—	47人	77人
外航日本人船員の確保計画	1,050人	1,084人	+ 34人	1,087人	1,139人

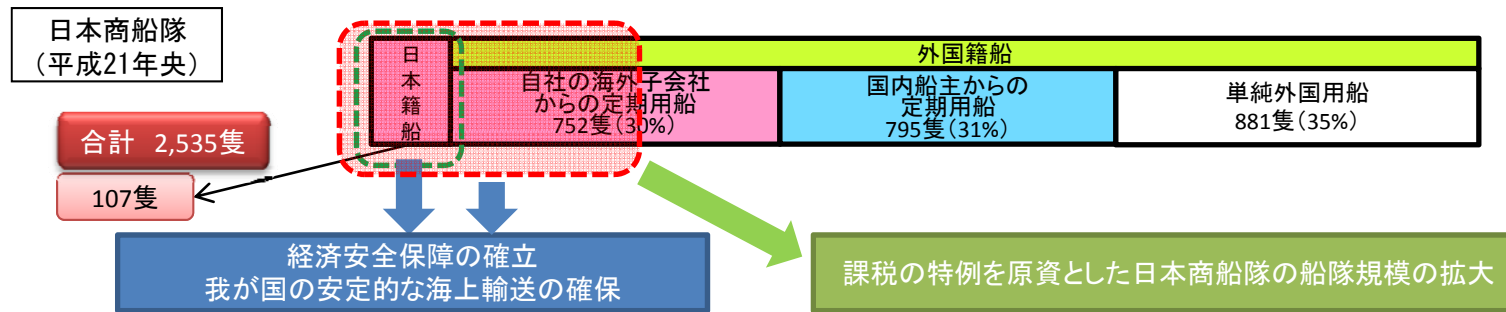
◎ 第1期終了時においては、計画開始時点と比して外航日本船舶は19隻、外航日本人船員は34人増加しているところである。

# 平成23年度税制改正要望の経緯及び論点

## 平成23年度税制改正要望の経緯

### (1) 平成23年度税制改正要望

「非常時の経済安全保障の確立に必要な日本籍船(450隻)の早期確保」及び「競争力を持った日本商船隊の規模を世界の成長と同様に拡大させる」ことを目的とし、船舶運航事業者の自社の海外子会社所有船(準日本船舶)に関し日本籍船の3倍の範囲内でトン数標準税制の対象とする。



### (2) 要望結果

政府税制調査会による査定により、トン数標準税制においては「G判定」(来年度以降の検討課題とする)とされ、平成23年度税制改正における拡充は見送られた。

## 平成23年度税制改正要望における論点

### (1) 政府税制調査会における指摘事項

- トン数標準税制の適用範囲を外国籍船に拡大することにより、日本籍船・日本人船員を確保するという現在の政策目標を放棄することとなり、認めることはできない。
- 計画期間が開始されてから2年であり、有効性の確認ができないため、計画期間が終了するまで事業者の取り組みを見極める必要がある。

### (2) その他の論点

- 政策税制としての具体的な目的はそもそも何か。雇用や国内投資にどのように繋がるのか。(cf.国内投資プログラム)

# トン数標準税制のための勉強会について

## 1. 設置目的

- (1) 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ところであるが、政府税制調査会で平成24年度以降の検討課題と整理されたところである。
- (2) 平成24年度税制改正要望に向けてトン数標準税制の拡充を検討するため、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行うこととする。

## 2. 委員構成

### 【委員】

芦田 昭充	株式会社商船三井代表取締役会長
川合 弘造	弁護士(西村あさひ法律事務所)
中里 実	東京大学大学院法学政治学研究科教授
前川 弘幸	川崎汽船株式会社代表取締役会長
宮原 耕治	社団法人日本船主協会会長(日本郵船株式会社代表取締役会長)

(50音順、敬称略)

### 【国土交通省関係者】

福本 啓二	海事局次長
後藤 靖子	大臣官房審議官(海事)
佐々木 良	大臣官房参事官(税制)
瀧本 峰男	海事局総務課長
堀内丈太郎	海事局総務課財務企画室長
平田 徹郎	海事局外航課長

## 3. スケジュール

- ・平成23年2月18日(金) 第1回開催
- ・平成23年6月頃までにとりまとめ

# トン数標準税制の概要①

## 1. 目的

我が国の外航船舶運航事業者と外国の外航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、日本船舶・日本人船員の計画的増加を図るため、世界標準とも言うべきトン数標準税制を導入する。

### トン数標準税制導入国(18カ国)

ギリシャ(1939)、オランダ(1996)、ノルウェー(1996)、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. 制度の概要

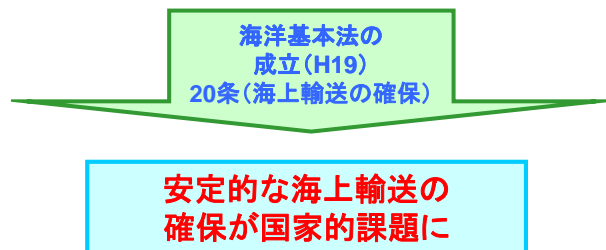
外航船舶運航事業者が、日本船舶・日本人船員の確保に係る「日本船舶・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合、日本船舶に係る利益について、通常法人税に代えて、みなし利益課税を選択できる制度とする(法人住民税・法人事業税についても導入)。

### ○ 基本方針の策定、日本船舶・船員確保計画の作成・認定

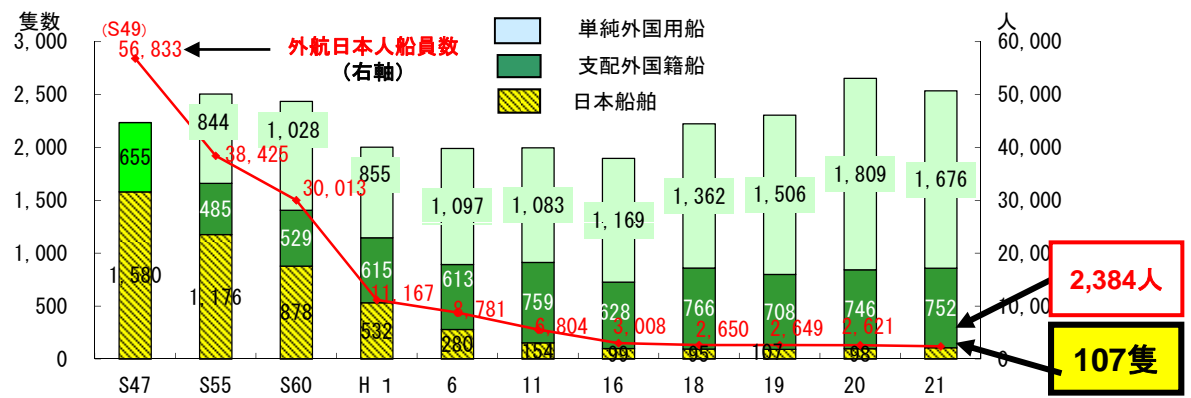
安定的な海上輸送の確保を図るために必要な日本船舶の確保又は船員の育成及び確保を図るため、国土交通大臣による基本方針の策定、船舶運航事業者等による日本船舶・船員確保計画の作成・認定及び同計画に係る認定事業者に対する課税の特例。

○ 貿易量の99.7%を担う**外航海運**。

○ **世界単一市場における国際競争が激化し、日本船舶・外航日本人船員が極端に減少。**



○日本船舶 1,580隻 (S47) ⇒ **107隻 (H21)**  
 ○外航日本人船員 約5万7千人 (S49) ⇒ **約2,400人 (H21)**



## トン数標準税制の概要②

### 海上運送法の一部改正（日本船舶の確保、船員の育成及び確保のための支援）

- 日本船舶の確保・船員の育成及び確保に関する基本方針（国土交通大臣）
  - ・ 外航日本船舶の隻数を平成20年度からの5年間で2倍に、
  - ・ 外航日本人船員の人数を10年間で1.5倍に、増加させることを目標。



- 日本船舶・船員確保計画の作成（船舶運航事業者等）
  - ・ 日本船舶の建造等の計画、船員の確保・訓練の計画 等



- 日本船舶・船員確保計画の認定（国土交通大臣）  
〔主な認定要件〕
  - ・ 計画期間（5年間）で
    - ①外航日本船舶の隻数を2倍以上に増加させる計画であること。
    - ②外航日本人船員を養成する計画であること（保有1隻につき1名以上）。
    - ③外航日本人船員が減少しない計画であること。
    - ④外航日本船舶1隻当たり外航日本人船員4人配乗できる人数を常に確保する計画であること。

### 3. 適切な計画遂行の担保措置

認定を受けた事業者が、正当な理由なく計画目標を達成しない場合には勧告及び認定取消を行い、認定取消の場合には減税額相当分の取戻しを実施する。

### 4. 海上運送法の一部改正国会審議における附帯決議

両院委員会の採決（衆議院：平成20年5月21日、参議院：同年5月29日）に際し、以下を内容とする附帯決議がなされている。

「一 . . . .、船舶の特別償却制度、固定資産税、登録免許税等トン数標準税制以外の税制 . . . .の充実等、総合的な視点から、国際的な競争条件の均衡化のため更なる制度改善に努めること。」

## トン数標準税制の概要③

○通常の法人税は、企業の利益(=収益-費用)に課税される。

※通常の法人税額=(収益-費用)×法人税率

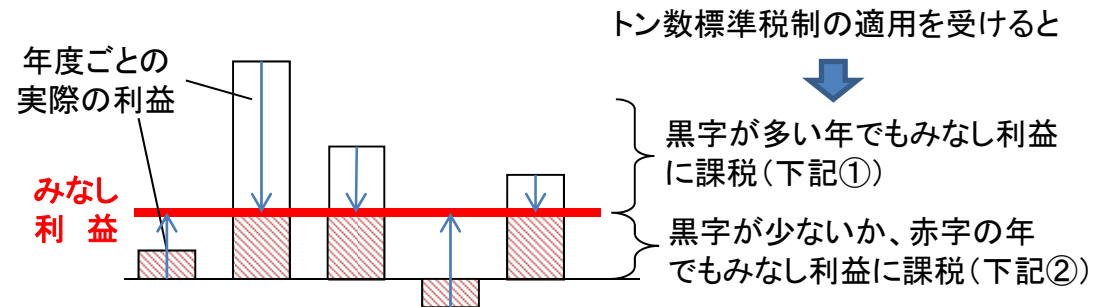
○一方、トン数標準税制とは、**実際の利益ではなく、船舶のトン数(大きさ)を基準とした一定の「みなし利益」に課税する仕組み。**

※トン数標準税制適用時の法人税額=(船舶のトン数×一日当たりみなし利益×運航日数)×法人税率

(参考)1日当たりみなし利益  
(100純トン当たり)

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

日本籍船に係る海運業の利益



○トン数標準税制の適用事例

50000純トンの貨物船1隻を300日運航した場合、トン数標準税制適用時の法人税額は年間約230万円  
(=一日当たりみなし利益25800円×300日×30%)

- ①1隻当たりの実際の利益(収益-費用)が年間1000万円の場合は、通常の法人税額は年間300万円>230万円(トン数標準税制適用時)
- ②1隻当たりの実際の利益が年間300万円の場合は、通常の法人税額は年間90万円<230万円(トン数標準税制適用時)

○トン数標準税制を導入すると、通常の法人税より**高くなる場合も安くなる場合もあるが、高額(数十億から数百億円)な船舶投資を安定的・計画的に行っていくためには、トン数標準税制が有効**  
⇒**振幅の激しい海運市場での競争力強化に寄与**