

# トン数標準税制等の新外航海運政策に係る調査研究

報告書概要

平成18年 1 月

株式会社 日通総合研究所  
株式会社 野村総合研究所

## ①日本商船隊及び邦船社の意義

日本商船隊は、平常時のインフララインとして、また、国際紛争等、緊急時におけるわが国国民経済に必要な物資の安定輸送の担い手として日本国にとって必要不可欠な存在である。さらに、邦船社はわが国海事クラスターと深い関わりを持ち、日本のGDPの創出や雇用機会の提供、産業間の技術提携、荷主のグローバルサプライチェーンマネジメントにも貢献している。このため、日本商船隊ひいては邦船社の活力が将来にわたって持続し、かつ、より強固なものになることが日本国にとって国益になる。

### 平常時の意義

海外と日本を結ぶインフラライン

わが国海事クラスターと深い関わり

GDPの創出、雇用機会の提供、産業間の技術連携

荷主のグローバルなサプライチェーン マネジメントへの貢献

### 国際紛争等、緊急時の意義

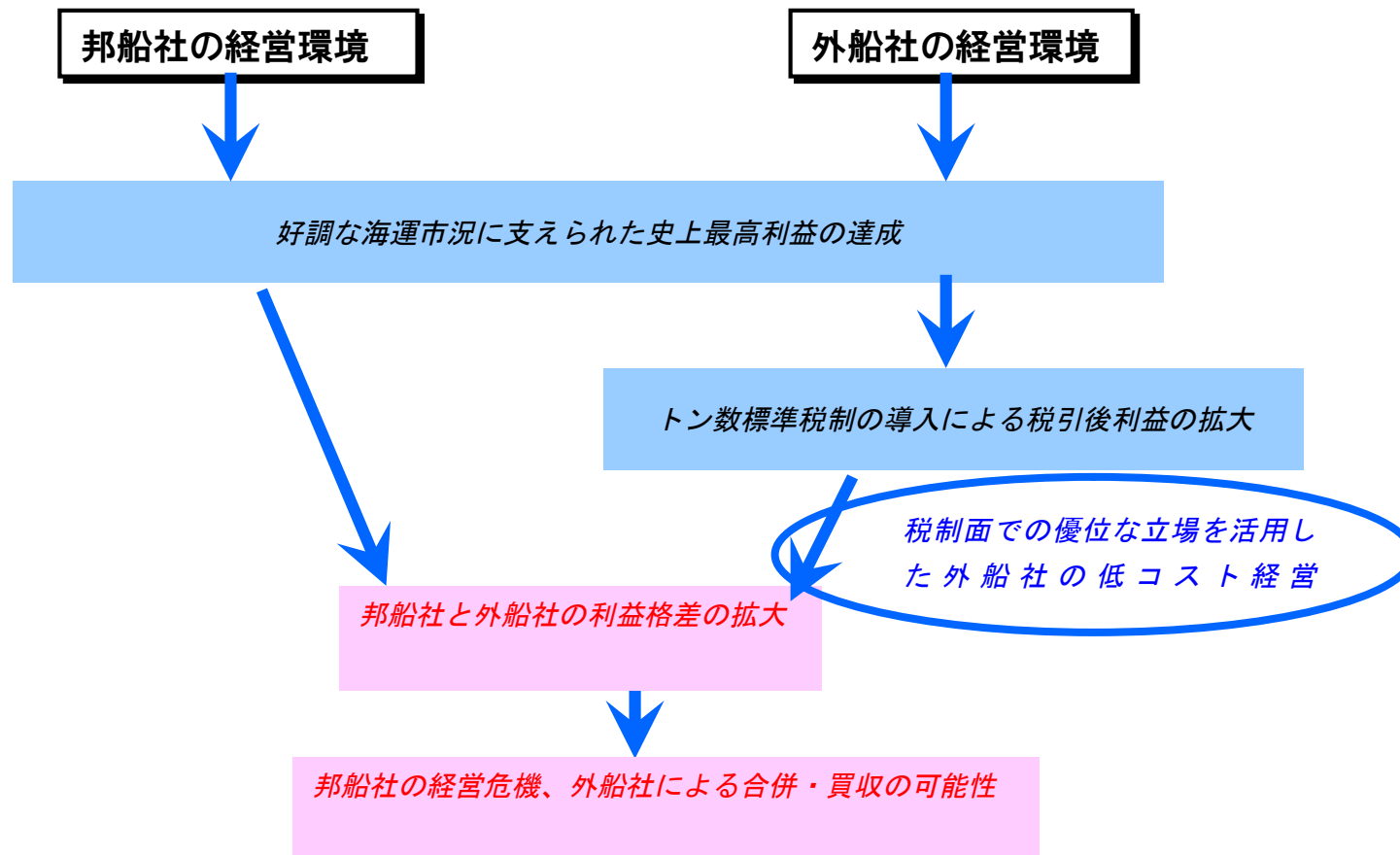
わが国国民経済に必要な物資の安定輸送

日本商船隊及び邦船社の活力の維持、強化が日本国にとって国益になる

## ②邦船社の経営危機の可能性

邦船社はグローバルなマーケットで外船社との激しい競争を展開しているが、外船社は税制面で優位な立場にある。このため、現在は市況の影響を受け、邦船社は史上最高の利益をあげてはいるものの、すでにトン数標準税制を導入し税引利益の厚みを増している外船社との利益格差が拡大しており、外船社が邦船社の経営にとって大きな脅威となりつつある。

外船社との国際競争力が低下した邦船社が近い将来経営危機に陥り、これまでのサービス水準が維持できなくなり倒産する、あるいは外船社に合併・買収される可能性も否定できない。



### ③ トン数標準税制の不可欠性

既にトン数標準税制を導入している諸外国の外航海運業では、外航海運産業の産業特性である経営の不安定さを補い、産業としての安定性を確保しつつある。トン数標準税制が導入されれば、日本の外航海運業においても産業としての安定性を確保することが可能になる。

また、トン数標準税制以外にも、新外航海運政策に係る施策は考えられるが、邦船社の国際競争力を維持するための方策としては、わが国も諸外国と同等のトン数標準税制を導入することが先ず考えられる。

国、国民、産業にとって、必要不可欠な存在である日本商船隊及び邦船社の衰退によるインフララインの弱体化、空洞化を阻止し、邦船社がグローバルマーケットで一定のプレゼンスを維持し続けるためには、トン数標準税制を導入することが必要である。

#### トン数標準税制の効用

外航海運の経営の安定性、国際競争力の強化に寄与（図1参照）

周辺産業を含む発展

毎年の税収額の事前把握が可能

制度設計によっては自国籍船の減少防止が可能

#### トン数標準税制が導入されない場合の将来のリスク

邦船社の経営規模の縮小や衰退

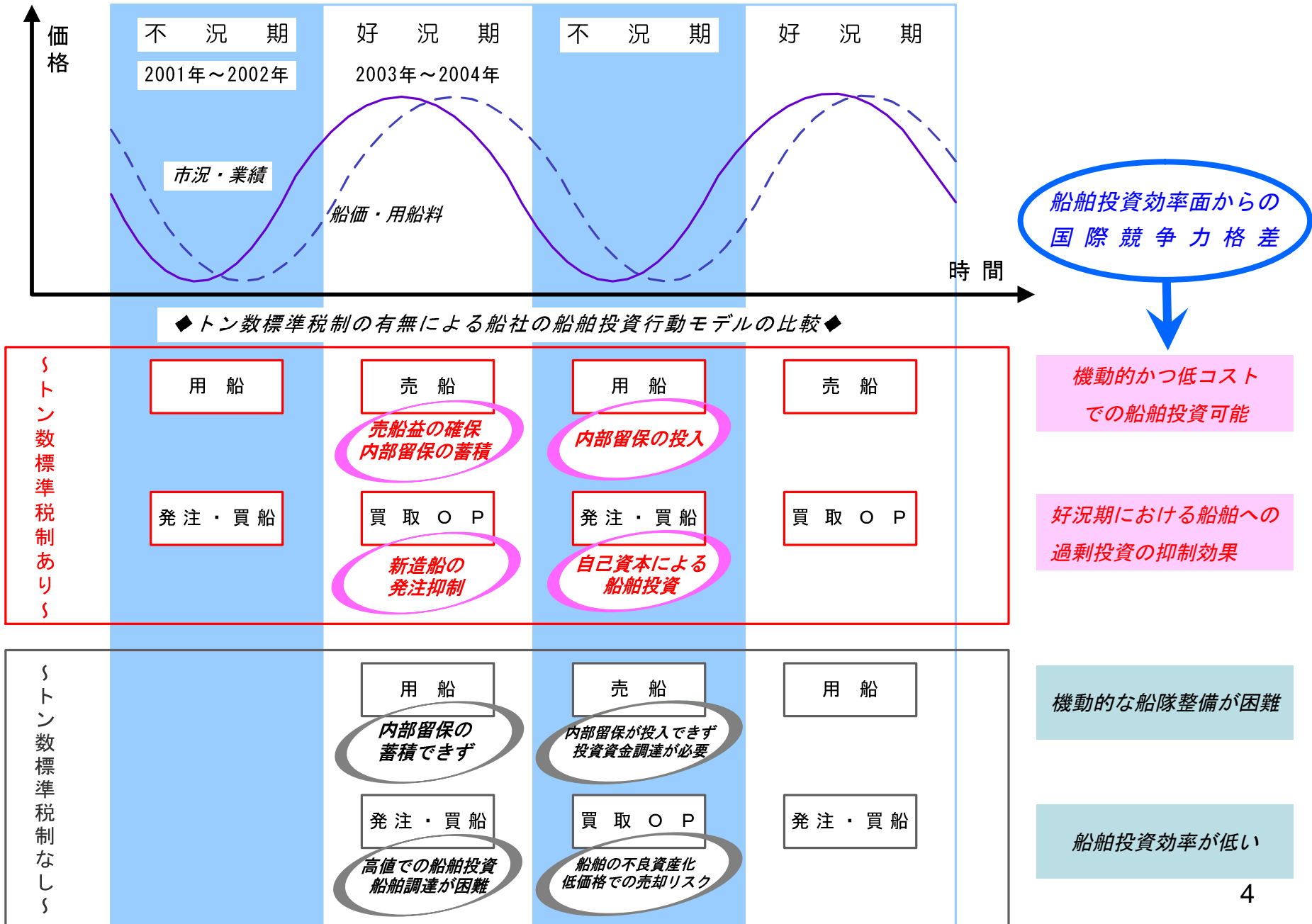
インフララインとしての機能の弱体化・空洞化

日本の海事クラスターの縮小

わが国の法人税収入の減少

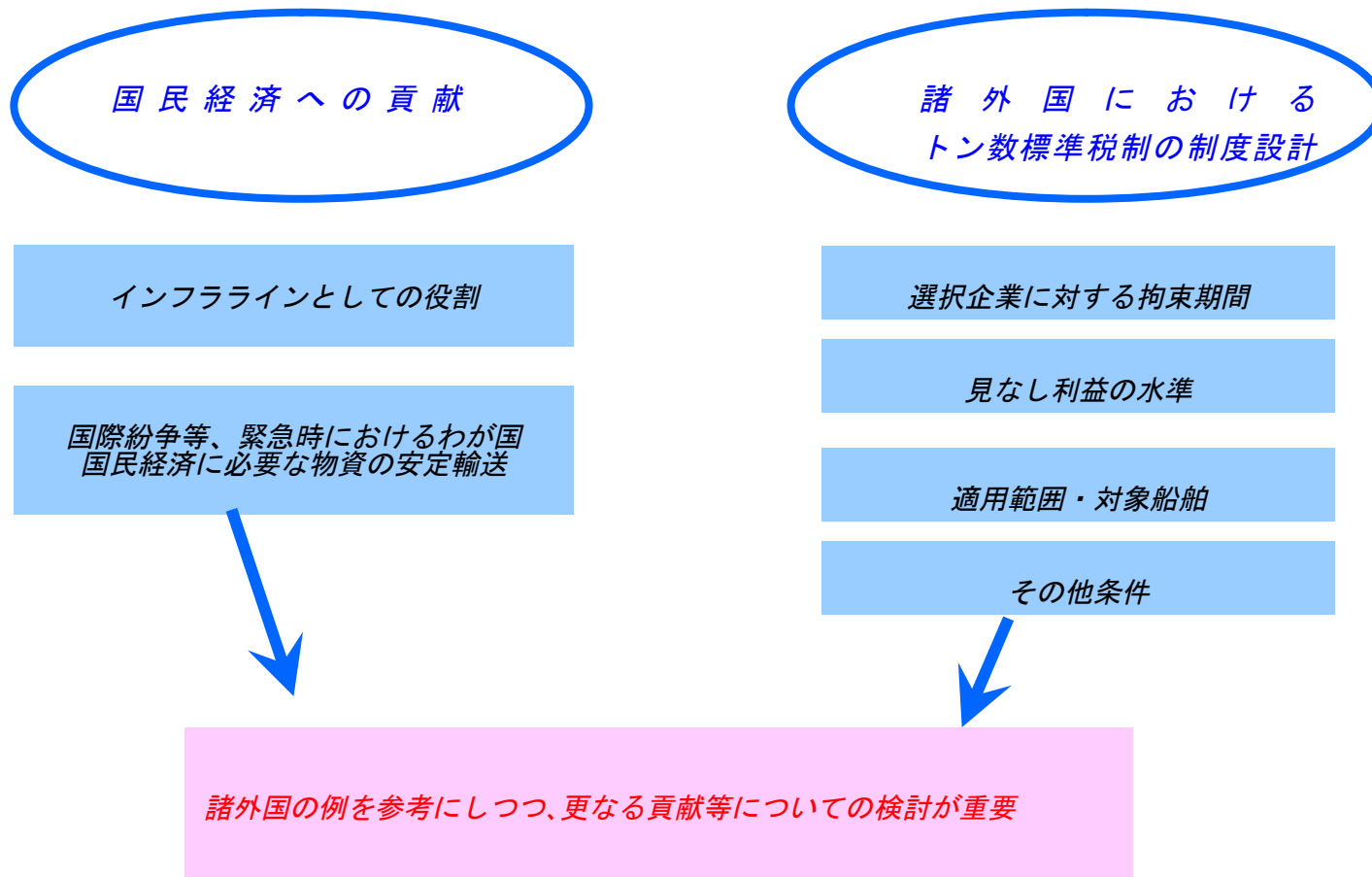
日本商船隊及び邦船社の国際競争力を維持するための方策としてトン数標準税制の導入が不可欠

図1 トン数標準税制と船社の船舶投資行動



#### ④日本商船隊・邦船社の国民経済への貢献

諸外国のトン数標準税制においては、同税制によって得られる船社のメリットに制限が設けられているものもある。日本商船隊及び邦船社は、平常時よりインフララインとして国民経済に貢献しているが、同制度の制度設計にあたっては、諸外国の例を参考にしつつ、更なる貢献等についても今後検討していくことが重要である。



## 諸外国のトン数標準税制の概要

	オランダ 英 国	ノルウェー	ドイ ツ	韓 国
<b>導入年次</b>	1996年 <sup>注1)</sup> 2000年	1996年	1999年	2005年
<b>制度選択企業に 対する拘束期間</b>	10年間	なし 随時適用中止が可能	10年間	5年間
<b>税額の算出方式</b>	係数×運航日数(365日)× 純トンにより1船ごとに算出 した「みなし利益」に法人税 率を乗じて算出	純トン数に応じて定められた 税率により算出 (法人税率とは無関係)	オランダ・英国と同じ	オランダ・英国と同じ
<b>みなし利益水準 (係数)・税率</b>	<1,000純トン当たりの係数> <sup>注2)</sup> ・1,000純トンまで EUR9.08(約1,253円)/日 ・1,000純トン超 10,000純トンまで EUR6.81(約946円)/日 ・10,000純トン超 25,000純トンまで EUR4.54(約630円)/日 ・25,000純トン超 EUR2.27(約315円)/日 * EUR1.00(ユーロ) =138.87円	<1,000純トン当たりの税率> ・1,000純トンまで：無税 ・1,000純トン超 10,000純トンまで Nkr50(約849円)/日 ・10,000純トン超 25,000純トンまで Nkr33(約560円)/日 ・25,000純トン超 Nkr16(約272円)/日 * 2002年に税率30%下げ * Nkr1.00(ノルウェークローネ) =16.98円	<100純トン当たりの係数> ・1,000純トンまで EURO.92(約218円)/日 ・1,000純トン超 10,000純トンまで EURO.69(約96円)/日 ・10,000純トン超 25,000純トンまで EURO.46(約64円)/日 ・25,000純トン超 EURO.23(約32円)/日 * EUR1.00(ユーロ) =138.87円	<1純トン当たりの税率> ・1,000純トンまで W14(約1.5円)/日 ・1,000純トン超 10,000純トンまで W11(約1.2円)/日 ・10,000純トン超 25,000純トンまで W7(約0.7円)/日 ・25,000純トン超 W4(約0.4円)/日 * W1.00(ウォン) =0.11円
<b>対象船舶・船籍 要件</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 国際運送に従事する全ての船舶(所有船・共有船・用船)</li> <li>■ EU/EEA籍船の維持・増加、保有船腹量の60%をEU/EEA籍船とすることが条件<sup>注3)</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 環境に配慮した船舶にはさらなる軽減措置あり</li> <li>■ EU/EEA籍船の維持・増加、保有船腹量の60%をEU/EEA籍船とすることが条件<sup>注3)</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 国際運送に従事するドイツ登録・ドイツ籍船に限って適用</li> <li>■ ドイツで商取引を行い、企業運営が行われていることを示せば外国用船にも適用可</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 財政経済部令の定める基準船舶に対し、2年未満の短期用船が5倍を超えないこと<sup>注4)</sup></li> </ul>
<b>その他条件</b>	船員の訓練・育成義務 <sup>注5)</sup> ：雇用船員(職員)15名につき1名の訓練義務	配当制限 ：配当を行った場合は通常の法人税率で課税	一定のドイツ籍船の維持・増加	

注1) オランダの導入年次は1996年、英国の導入年次は2000年である。

注2) オランダのみなし利益水準(係数)である。

注3) 欧州委員会の海上輸送に対する国家補助に関する新ガイドライン(2004年1月)に対応したものである。

注4) 基準船舶とは、所有船、裸用船、2年以上の定期用船等を指す。

注5) 英国の制度に設けられている義務である。

## 日本におけるトン数標準税制の制度設計の一案

### ■ 今後検討する際の参考資料

	例 ①	例 ②	例 ③
<b>重視する観点 (政策目的)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ イコール・フットイングの実現</li> <li>■ 邦船社の国際競争力の強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 国民経済に不可欠な貿易物資の安定輸送</li> <li>■ インフララインの確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 自国籍船の増加</li> <li>■ 海事クラスターの発展</li> <li>■ 海事産業における雇用拡大</li> <li>■ 海上輸送における環境対策の推進</li> </ul>
<b>モデルとなる国</b>	英国・オランダ 韓国	英国・オランダ	ドイツ ノルウェー
<b>選択企業に対する 拘束期間</b>	10年以下の期間 ：欧州諸国と同等もしくはそれより短い期間（韓国は5年）	10年間 ：欧州諸国と同じ期間	10年以上の期間 ：欧州諸国と同等もしくはそれより長い期間
<b>みなし利益の水準</b>	欧州諸国と同じ水準	欧州諸国と同じ水準	欧州諸国と同等もしくはそれより高い水準で設定
<b>適用範囲・対象船舶</b>	制限は設けず	日本への輸入物資等の輸送船に限定	日本支配船（日本籍船と仕組船）に限定
<b>その他条件</b>	条件を設けず	政策目的に沿った一定の条件を設ける	政策目的に沿った一定の条件を設ける