

海運関係施策比較対照表その1

	日本	シンガポール	台湾	インド	フランス												
調査年度	2012年、2013年	2013年	2013年	2013年	2013年												
の配乗要件(従来自国籍船)	<ul style="list-style-type: none"> すべて日本人でなければならない。 	<ul style="list-style-type: none"> 国籍要件なし。 	<ul style="list-style-type: none"> 国籍要件なし。 ただし、船長は台湾人でなければならない。 	<ul style="list-style-type: none"> 船長はインド人でなければならないが、その他の職員については外国人2名まで配乗可能。 ただし、所定のインド人船員訓練義務を果たせば、船長を除くすべての船員を外国人とすることもできる。 	<ul style="list-style-type: none"> 船長及びその業務を代行する船員はEU/EEA加盟国、スイス又は特別の条約を締結している国の国籍を有していなければならない。 外国人船員の許容割合について労使協議を継続中。 												
第二船籍制度(国際船舶登録制度等)	<p>【国際船舶登録制度】</p> <p>1. 登録要件</p> <p>(1)登録主体</p> <ul style="list-style-type: none"> 日本の国籍を有する者 日本の法令により設立された法人その他の団体 <p>(2)対象船舶</p> <ul style="list-style-type: none"> 総トン数2,000トン以上の船舶 遠洋区域又は近海区域を航行する船舶 <p>2. 効果</p> <p>(1)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>非国際船舶</th> <th>国際船舶</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>固定資産税</td> <td>課税標準×1/6</td> <td>課税標準×1/15</td> </tr> <tr> <td>登録免許税</td> <td>船価の4/1000</td> <td>船価の3.5/1000</td> </tr> <tr> <td>配乗要件</td> <td>日本人のみ</td> <td>国籍要件なし</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2)賃金：－</p> <p>(3)その他：国内輸送には原則従事不可</p>		非国際船舶	国際船舶	固定資産税	課税標準×1/6	課税標準×1/15	登録免許税	船価の4/1000	船価の3.5/1000	配乗要件	日本人のみ	国籍要件なし	存在しない。	存在しない。	存在しない。	<p>【国際船舶登録制度 (RIF)】</p> <p>1. 登録要件</p> <p>(1)登録主体</p> <ul style="list-style-type: none"> 所有者が自然人の場合 <ul style="list-style-type: none"> ○単独の所有者：EU/EEA国籍 ○複数の所有者：EU/EEA国籍を有する者が対象船舶の持ち分の半分以上を有する。 所有者が法人の場合 <ul style="list-style-type: none"> ○EU/EEA域内に本社又は主たる営業所を有する法人が対象船舶の持ち分の半分以上を有する。 <p>(2)対象船舶</p> <ul style="list-style-type: none"> 遠洋航海・国際沿海航海に用いられる船舶及び24m以上のプレジャー用船舶 ○ただし、EU加盟国とアルジェリア、モロッコ、チュニジアを結ぶ国際定期旅客船は対象外 <p>2. 効果</p> <p>(1)配乗要件</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗組員の25%以上はEU/EEA国籍又はスイス国籍でなければならない。(船長及びその代行者については、従来型と同じ。) <p>(2)賃金：最低賃金620.05ドル(62,197.2円) /月 (208時間)</p> <p>(3)その他1：国際船舶登録制度に登録された船舶に183日以上乗船して航行に従事した船員はそれによって得た所得は非課税となる。</p> <p>(4)その他2：海運会社は、国際船舶登録制度に登録された船舶に乗船して航行に従事した船員についての社会保障費(雇用者負担分)が免除される。</p>
	非国際船舶	国際船舶															
固定資産税	課税標準×1/6	課税標準×1/15															
登録免許税	船価の4/1000	船価の3.5/1000															
配乗要件	日本人のみ	国籍要件なし															

海運関係施策比較対照表その1

	日本	シンガポール	台湾	インド	フランス																																
トン数標準税制	<ul style="list-style-type: none"> ・あり：2009年度より適用（2013年度改正） ・選択期間：5年間（変更不可）。 ・対象船舶：日本船舶。なお、日本船舶を1隻増加させた場合には3隻までの準日本船舶（注）にトン数標準税制が適用可能である。（ただし、トン数標準税制の適用は日本船舶及び準日本船舶の合計で450隻が上限である。） （注）準日本船舶：日本の外航海運会社が運航する日本船舶以外の船舶で、その子会社が所有するものうち、航海命令による航海に確実かつ速やかに従事できる船舶 ・対象所得：日本籍船に係る所得 ・用船比率：なし（日本籍船のみ対象のため） ・計算式：純トン数×下記みなし利益×船舶稼働日数で課税。 ・みなし利益 	<ul style="list-style-type: none"> ・存在しない。 ただし、シンガポール籍船の運航により得た所得及び外国籍船のシンガポール域内における運航によって得た所得は非課税となる。また、全世界にネットワークを有し、確固とした実績があり、シンガポールにおいて、海運活動を拡大する計画、誓約を明らかにする国際海運企業として認定された企業（認定国際海運企業）については、外国籍船の運航によって得た利益一般についても非課税となる。 （「その他税制」の欄を参照） 	<ul style="list-style-type: none"> ・あり：2011年1月10日より適用。 ・選択期間：10年間（変更不可） ・対象所得：海上運送より生じた課税所得 ・対象企業：台湾領域に本社を有し海上運送に従事する営利企業 ・用船比率：なし ・計算式：純トン数×下記みなし利益×365日で課税 ・みなし利益：(1日、100NT当たり) <table border="1"> <tr> <td>～1,000NT</td> <td>67 TWD (225.8円)/100NT</td> </tr> <tr> <td>1,001～10,000NT</td> <td>49 TWD (165.1円)/100NT</td> </tr> <tr> <td>10,001～25,000NT</td> <td>32 TWD (107.8円)/100NT</td> </tr> <tr> <td>25,001NT～</td> <td>14 TWD (47.2円)/100NT</td> </tr> </table>	～1,000NT	67 TWD (225.8円)/100NT	1,001～10,000NT	49 TWD (165.1円)/100NT	10,001～25,000NT	32 TWD (107.8円)/100NT	25,001NT～	14 TWD (47.2円)/100NT	<ul style="list-style-type: none"> ・あり：2004年4月1日より適用。 ・選択期間：10年間（途中脱退可）。 ・対象所得：対象船舶（インド籍船及び一定の外国籍船）に係る所得。 ・用船比率：運航船腹量の49%以下。 ・計算式：純トン数×下記みなし利益×船舶稼働日数×法人税（30%（実効税率32.455%）） ・みなし利益（1日、100NT当たり） <table border="1"> <tr> <td>～1,000NT</td> <td>46 INR (72.2円)/100NT</td> </tr> <tr> <td>1,001～10,000NT</td> <td>35 INR (55.0円)/100NT</td> </tr> <tr> <td>10,001～25,000NT</td> <td>28 INR(44.0円)/100NT</td> </tr> <tr> <td>25,001NT～</td> <td>19 INR (29.8円)/100NT</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・2013年4月1日以降のみなし利益（1日、100NT当たり） <table border="1"> <tr> <td>～1,000NT</td> <td>70 INR (110.0円)/100NT</td> </tr> <tr> <td>1,001～10,000NT</td> <td>53 INR (83.2円)/100NT</td> </tr> <tr> <td>10,001～25,000NT</td> <td>42 INR (66.0円)/100NT</td> </tr> <tr> <td>25,001NT～</td> <td>29 INR (45.5円)/100NT</td> </tr> </table>	～1,000NT	46 INR (72.2円)/100NT	1,001～10,000NT	35 INR (55.0円)/100NT	10,001～25,000NT	28 INR(44.0円)/100NT	25,001NT～	19 INR (29.8円)/100NT	～1,000NT	70 INR (110.0円)/100NT	1,001～10,000NT	53 INR (83.2円)/100NT	10,001～25,000NT	42 INR (66.0円)/100NT	25,001NT～	29 INR (45.5円)/100NT	<ul style="list-style-type: none"> ・あり：2004年より適用 ・選択期間：10年間（変更不可） ・対象企業：売上の75%以上を船舶の利用から得ていること ・対象所得：船舶の利用（人及び物の輸送）に直接関係する業務から得る利益。 ・計算式：対象船舶（注）の純トン数×下記みなし利益×船舶の所有又は用船日数 （注）対象船舶：以下の要件をすべて満たす船舶 ・総トン数50トン以上 ・適格会社が所有、裸用船又は定期用船する船舶 ・人・物を輸送する船舶、外洋にて曳航を行う船舶、救難に従事する船舶、又は海上での支援を行う船舶 ・戦略的・商業的管理がフランスから行われている船舶 ・みなし利益（1日、100NTあたり） <table border="1"> <tr> <td>1,000トン未満</td> <td>0.93 ユーロ (123.7円)</td> </tr> <tr> <td>1,000トン以上 10,000トン未満</td> <td>0.71 ユーロ (94.4円)</td> </tr> <tr> <td>10,000トン以上 25,000トン未満</td> <td>0.47 ユーロ (62.5円)</td> </tr> <tr> <td>25,000トン以上</td> <td>0.24 ユーロ (31.9円)</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・その他：適用を受ける企業は、適用期間中にEU加盟国を旗国とする船舶の割合（純トン数で計算）を維持、増加させることを約束する必要がある。 	1,000トン未満	0.93 ユーロ (123.7円)	1,000トン以上 10,000トン未満	0.71 ユーロ (94.4円)	10,000トン以上 25,000トン未満	0.47 ユーロ (62.5円)	25,000トン以上	0.24 ユーロ (31.9円)
	～1,000NT	67 TWD (225.8円)/100NT																																			
1,001～10,000NT	49 TWD (165.1円)/100NT																																				
10,001～25,000NT	32 TWD (107.8円)/100NT																																				
25,001NT～	14 TWD (47.2円)/100NT																																				
～1,000NT	46 INR (72.2円)/100NT																																				
1,001～10,000NT	35 INR (55.0円)/100NT																																				
10,001～25,000NT	28 INR(44.0円)/100NT																																				
25,001NT～	19 INR (29.8円)/100NT																																				
～1,000NT	70 INR (110.0円)/100NT																																				
1,001～10,000NT	53 INR (83.2円)/100NT																																				
10,001～25,000NT	42 INR (66.0円)/100NT																																				
25,001NT～	29 INR (45.5円)/100NT																																				
1,000トン未満	0.93 ユーロ (123.7円)																																				
1,000トン以上 10,000トン未満	0.71 ユーロ (94.4円)																																				
10,000トン以上 25,000トン未満	0.47 ユーロ (62.5円)																																				
25,000トン以上	0.24 ユーロ (31.9円)																																				

海運関係施策比較対照表その1

	日本	シンガポール	台湾	インド	フランス
その他の海運税制	特になし	<p>[認定国際海運企業]</p> <p>1. 認定の対象 全世界にネットワークを有し、確固とした実績があり、シンガポールにおいて、海運活動を拡大する計画、誓約を明らかにする国際海運企業</p> <p>2. 認定の効果 海運利益に対する免税。期間は「更新可能な10年間」又は「更新不可能な5年間」。</p> <p>[認定海事リース業]</p> <p>1. 認定の対象 確固とした実績があり、シンガポールにおいて海運やコンテナへの金融業務を拡大する計画、誓約を明らかにする企業</p> <p>2. 認定の効果 (1)リース会社、ファンド、事業信託等が得たリース収入について最長5年間下記の通りとなる。 船舶のリース収入 免税 コンテナのリース収入 5%又は10%の軽減税率 (2)船舶投資マネジャーのマネジメント関連所得については、10%の軽減税率が適用される。</p> <p>[認定海運関連支援サービス]</p> <p>1. 認定の対象 確固とした実績があり、シンガポールにおいて、補助的な海運活動を拡大する計画、誓約を明らかにする企業</p> <p>2. 認定の効果 船舶ブローカー業務、フォワーダー・物流サービス、船舶管理、船舶代理業務等の認定されたサービス提供から得られた所得の増分について、5年間10%の軽減税率が適用される。</p> <p>[源泉徴収の免除]</p> <p>1. 対象ローン 外国の貸し手からの下記のためのローン (1) 船舶の購入又は建造 (2) コンテナ、複合一貫輸送</p>	特になし	特になし	<p>・地域経済貢献税（地方税）のうち企業付加価値税（売上高の1.5%（一部減額措置あり））は、外航船の利用により得られた利益については非課税。</p> <p>・公海を航行する船舶及び公海において開発に従事する船舶については、その売買、修理、改造、維持管理、用船及び賃貸について付加価値税（VAT（19.6%））が課されない。</p> <p>・上の船舶のための舶用品、海洋開発に係る物品の売買、賃貸、修理、維持管理については付加価値税が課されない。</p> <p>【船舶投資会社出資者による減価償却】 複数の法人、個人が資金を出し合って船舶を購入し、その船舶を海運会社にリースして用船料収入を得ようとする場合に、合資会社又は合名会社などの形をとったペーパーカンパニーを設立することがある。租税法第8条はこのようなペーパーカンパニーを納税主体とせず、かわりに各出資者を納税主体とすることを認めている。この場合、ペーパーカンパニーが受け取った用船料収入を分配した配当が各出資者の収入の一部となり、各出資者は自らが営む他の事業からの収入とこの配当収入を合算するとともに船舶の減価償却分について持ち分に応じた償却費を計上することが可能である。</p> <p>減価償却の方法は通常の船舶と同じであるが、各出資者の損金算入額は以下の限度がある。</p> <p>1. EU/EEA 加盟国登録船舶又は特定の会計年度の3/4以上の間、EU/EEA 加盟国域内を航行した船舶（錨泊も含む）の場合 <償却額の限度> 当初の36か月については船舶の賃貸料などから得られる利益の3倍で、かつ、当初の12か月については、ペーパーカンパニーへの出資者が他の活動から得る法人税課税所得の1/4</p> <p>2. 「1.」以外の船舶の場合 <償却額の限度> 船舶の賃貸料などから得られる利益から当該船舶に係る諸費用を減じた金額を持ち分に応じて按分した額</p> <p>【持ち分の譲渡益に対する特例】 ・船舶投資会社の出資者が2年以上保有した持ち分を譲渡して得た利益につい</p>

海運関係施策比較対照表その1

	日本	シンガポール	台湾	インド	フランス
		<p>用機器の購入</p> <p>2 対象企業</p> <p>(1)船舶の購入又は建造</p> <ul style="list-style-type: none"> ・シンガポール籍船を有する海運企業(シンガポール籍船が対象); ・認定国際海運企業(前掲) ・認定海事リース会社 <p>(2)コンテナ、複合一貫輸送用機器の購入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・認定コンテナ投資企業 <p>3. 効果</p> <p>金利支払いについて、2011年6月1日から2016年5月31日までは、個々の事例を申請することなく、源泉徴収税が免除される。</p>			<p>ては、その 10%についてのみ課税される。</p>
カボタージュ	<p>規制あり</p> <p>【例外】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・①法律又は条約に別段の定めがある場合、②海難事故等を回避する場合、③国土交通大臣の特許を得た場合 ・特許は以下の場合に認められている。 <p>イ 自ら使用する空コンテナの国内輸送</p> <p>ロ 二国間条約等により個別に国内輸送につき定めをした国(英国、ノルウェー)、航海に関する最恵国待遇を与えた国(フランス、ドイツ、デンマーク、スウェーデン、インド、タイ、ハイチ)の船舶について、通し船荷証券を有する積み荷の国内輸送</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通大臣の特許に基づき、日本の海運会社の外国籍船に限って、沖縄県の特別自由貿易地域又は自由貿易地域に立地する企業が扱う貨物の内航輸送が可。 	<p>規制なし</p>	<p>規制あり。</p> <p>【例外】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海外の海運代理店の設置が当局に認められた場合 ・台湾船社が所有する外国籍のばら積み船については、当局により運航が認められる場合がある。(2011年12月現在、3隻のセメント船、13隻の一般貨物船が運航) 	<ul style="list-style-type: none"> ・規制あり。 <p>【例外】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当局により許可された場合(インド籍船が利用できない場合等)。 ・当局許可が90日以上にわたる場合、インド人船員の配乗義務又はインド人船員の訓練義務が課せられる。 	<p>規制あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・EU/EEA 加盟国の海運会社が利用する船舶であって、EU/EEA 加盟国に登録され、EU/EEA 加盟国の旗を掲げるもののみがフランス国内の港間の輸送に従事することができる。 <p>【例外】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政府が政令に基づき許可を与える場合(航海ごとに許可が必要。)

海運関係施策比較対照表その1

		日本	シンガポール	台湾	インド	フランス
特別償却制度、 買い換え特例		<ul style="list-style-type: none"> 特別償却制度（環境低負荷船について初年度の償却率を日本籍船の場合18%、特定外国子会社保有の外国籍船の場合16%上乘せ。耐用年数15年の船舶につき200%定率法による減価償却を行う場合、通常13.33%の償却率が、日本籍船で31.33%、特定外国子会社保有の外国籍船で29.33%となる。） 買換特例（船舶を譲渡して別の船舶を購入したときは、譲渡差益の80%相当額について課税の繰り延べ可。） 	<p>【船舶の売却益に対する税の免除】</p> <p>1 対象</p> <p>① 認定国際海運企業として船舶を所有するか、シンガポール船籍の船舶(シンガポール船籍を取得する予定の船舶を含む)を所有し、かつ船舶運航事業を行っていること</p> <p>② 認定海事リース業として船舶を所有し、かつ船舶貸し渡し業を行っていること(船舶の売買を主たる事業として行う者は対象外)</p> <p>2 内容</p> <p>所有していた期間や船舶を保有する特別目的会社の所有割合にかかわらず、売却益が免税となる。また、建造中の船舶の売却による利益も同様に免税となる。</p>	なし	なし	<ul style="list-style-type: none"> 船舶を含む有形固定資産は減価償却の方法により損金算入される。この減価償却については通常定額法が用いられるところ、船舶などには特に定率法による減価償却が認められる(償却期間8年以上、225%定率法)。加えて、船舶の場合は中古船購入の場合にも減価償却が認められ、また、引渡し前に一部支払いが行われている場合には起工の日から償却が開始できる。
	その他	特になし	<p>【海事クラスター基金】</p> <p>人材育成、事業の拡大を支援することを通じ、シンガポールにおける海事クラスターの発展を促進するため、海事港湾庁により設立された。2002年に8000万ドルで設立され、2009年に4500万ドルの追加拠出がなされている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 人的資源部門 海事産業内で人材開発、トレーニングなどを行う場合に基金からの支援がなされる。基金からの支援は原則必要額の70パーセントである。 事業開発部門 シンガポールで設立された海事会社及び機関、あるいは新たな海事分野に進出する既存の会社及び機関に対し、初期投資費用のうち一部を助成する。 	特になし	特になし	特になし
関連データ	登録船舶 (注1)	隻数：5,619 G/T：17,423,229	隻数：2,877 G/T：53,829,803	隻数：906隻 GT：2,990,088	隻数：1,443隻 GT：9,762,040	(従来型) 隻数：658 G/T：1,524,287 (RIF) 隻数：161 G/T：5,527,622
	荷動き量 (注2)	コンテナ荷動き量 12,133,454TEU 海上貿易量 1,004,289,127 トン	コンテナ荷動き量 2,989,010TEU 海上貿易量 254,099,182 トン	コンテナ荷動き量 6,137,198TEU 海上貿易量 427,628,618 トン	コンテナ荷動き量 4,315,893.43TEU 海上貿易量 642,916,212.63 トン	コンテナ荷動き量 3,116,904TEU 海上貿易量 152,572,410 トン

※表中の各通貨換算レートは2013年9月11日時点(1USD=100.31円、1TWD=3.37円、1INR=1.57円、1EUR=132.96円)

(注1) IHS Fairplay のデータに基づき JMC が作成 (100GT以上の商船)、(注2)IHS Global Insight のデータに基づき JMC が作成

公益財団法人 日本海事センター企画研究部調べ (2012年度)