

日本のトン数標準税制  
—その導入過程と特徴— 修正版

2020年8月

公益財団法人 日本海事センター

修正記録  
2021年3月5日 33頁赤字部分

日本のトン数標準税制  
—その導入過程と特徴—

著者：野村摂雄（主任研究員）

目次

1. はじめに.....	1
2. 欧州におけるトン数標準税制.....	2
3. 日本におけるトン数標準税制の導入過程.....	7
(1) 税制改正の要望に向けて（2006年1月までの動向）.....	7
(2) 平成19年度税制改正要望（2006年の動向）.....	12
①平成19年度税制改正要望のとりまとめ.....	12
②平成19年度税制改正大綱.....	15
(3) 平成20年度税制改正要望（2007年の動向）.....	16
(4) トン数標準税制の実施に向けて（2008年以降の動向）.....	21
①トン数標準税制の創設.....	21
②基本方針・認定基準.....	24
③社船実習.....	25
④外航海運事業者の認定.....	26
4. 日本のトン数標準税制の特徴.....	27
(1) 導入の背景・目的.....	27
①背景.....	27
②目的.....	28
(2) 課税水準.....	31
(3) 対象事業者・付随条件.....	33
(4) 対象事業・所得.....	36
(5) 対象船舶.....	38
5. 結び.....	40
【付録1：トン数標準税制関係年表】.....	42
【付録2：諸外国のトン数標準税制関連法令等一覧】.....	47

## 1. はじめに

国際的な海上輸送を担う外航海運業は、その市場が世界単一でありながら「海運自由の原則」<sup>1</sup>によって基本的に参入障壁が存在しないため、世界中の外航海運事業者が熾烈な競争を繰り広げている。島国で天然資源に乏しい日本では、国内の外航海運事業者が国民生活や経済活動を支えつつ大いに発展してきたが、諸外国が自国の外航海運事業者に国際競争力を持たせるために各種の強化策（いわゆる「海運強化策」）を打ち出している中で日本の海運事業者が将来にわたって今の強さを維持できるかは予断を許さない状況にある。このような状況は、世界の海運市場が大きく変化する中において、日本の経済安全保障に鑑みても看過し得ないと考えられる。

本稿では、日本の外航海運事業者の国際競争力に関する法制度のひとつとして「トン数標準税制」を取り上げ、その導入経緯及び内容を踏まえ、諸外国の同税制との比較を通して日本の当該税制の特徴を明らかにする。これらを通して今後の日本の海運強化策を検討する視点を提供したい。

---

<sup>1</sup> 自国発着の貨物について政府の介入により自国の商船隊や自国籍船による輸送を優先させたりすることなく、海運企業や船舶の選択を企業間の自由かつ公正な競争に委ねるとの原則。国土交通省海事局『平成24年版海事レポート』104頁参照。

## 2. 欧州におけるトン数標準税制

トン数標準税制とは、海運事業者のための法人税であり、実際の所得に代えて運航船腹量（トン数）に基づくみなし利益を課税標準とするものである<sup>2</sup>。みなし利益の設定や対象に含める所得の範囲など、制度の設計次第で好業績時には大幅な減税となり、また、予め納税額を見通せることから、市況変動に晒されやすい海運事業者には有利な税制である。欧州では、古くはギリシャ<sup>3</sup>やキプロスで導入されていたが、1996年にオランダ及びノルウェー<sup>4</sup>で導入されると、以降、ドイツ（1999年導入）、英国（2000年導入）、デンマーク（2002年導入）、フランス（2003年導入）など主要国が続き、今では欧州経済領域（EU/EEA）31か国

---

<sup>2</sup> トン数標準税制について、例えば欧州委員会は、船主が運航船腹量に応じた額を支払う税金で、実際の利益・損失に関係なく支払われるものと説明している。European Commission（以下において「欧州委員会」）、Commission communication C(2004) 43 - Community guidelines on State aid to maritime transport, Official Journal of the European Union (2004/C 13/03) at 13/6（欧州連合ウェブサイト<<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2004:013:0003:0012:EN:PDF>>にて閲覧可）。同ガイドラインは、1989年制定後、1997年、2004年及び2017年に改訂。

<sup>3</sup> ギリシャにおける同税制の導入年については諸説あり、例えば類似の制度が始まった年として1880年とするもの（山下学「英国のトン数標準税制（トン数税制）について」せんきょう、2001年6月号29頁参照）、1939年とするもの（国会質疑における国土交通大臣答弁。衆議院『第169回国会国土交通委員会議録』第17号（平成20年5月21日）14頁参照）、1957年とするもの（Kelyn Bacon, European Union Law of State Aid, Oxford University Press; 3 edition (March 20, 2017), at 293参照）、及び1975年とするもの（欧州委員会は現行トン数標準税制の根拠法として1975年法を挙げる。European Commission, C(2015) 9019 final 参照。欧州委員会ウェブサイト<[https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/245406/245406\\_1730463\\_191\\_2.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/245406/245406_1730463_191_2.pdf)>にて閲覧可）がある。筆者が2016年3月に現地で税理士より受けた説明では、当初は脱税を防ぐことを目的として1939年に導入されたが、現行税制の原型となるものが整備されたのは1953年であり、それが強化されたのが1975年とのことであった（野村撰雄「ギリシャのトン数標準税制—その内容とEUの視点—」日本海事新聞（2016年4月28日付第4面）参照）。今般改めて法令を眺めるに、1953年の「外国資本の投資保護法」は、所定の大きさのギリシャ船舶を外国資本とみなして格別に優遇するものである一方、1975年の「船舶税、商船隊の育成のための強制的賦課金、外囲国海運会社の設立及び関連事項の規制に関する法律」が具体的にトン数標準税制を規定したものとみられるため、ここではさしあたり1975年としておく。これらの法令及び1975年憲法がいかにギリシャ海運を優遇しているかについては、いずれ別稿で改めたい。

<sup>4</sup> 但し、ノルウェーが当初導入したトン数標準税制は、同税制に基づく税金を支払って納税義務が消滅するわけではなく、株主に配当するなど所定の場合には通常法人税が適用されるというものであった。ノルウェー船協からの制度改善要望を受け、2007年に他の欧州諸国と同様のトン数標準税制に変更したが、2007年制度に移行する際、それまでの制度下で外航海運事業者に留保された所得に課税する措置の合憲性が争われ、最高裁判所は2010年に法律の遡及効を禁止する憲法違反と結論づけた。日本海事センター『諸外国の海運関係施策に関する調査研究報告書—ノルウェー・韓国のトン数標準税制—』（2011年）未公開。

のうち少なくとも 23 か国が同税制を導入している（図 1 参照）<sup>5</sup>。



【図 1：EU/EEA 国におけるトン数標準税制の導入状況（2020 年 6 月現在）】

（下線は未導入国。日本海事センター・脚注 5 及び各国当局ウェブサイト等に基づき作成。）

<sup>5</sup> 諸外国の導入状況については、日本海事センター『諸外国の海運関係施策』（平成 24 年版〈[http://www.jpmac.or.jp/information/pdf/241\\_1.pdf](http://www.jpmac.or.jp/information/pdf/241_1.pdf)〉）にデンマーク、ノルウェー、スウェーデンほか。平成 25 年版〈[http://www.jpmac.or.jp/information/pdf/275\\_1.pdf](http://www.jpmac.or.jp/information/pdf/275_1.pdf)〉に台湾、インド、フランスほか。平成 27 年版〈[http://www.jpmac.or.jp/information/pdf/414\\_1.pdf](http://www.jpmac.or.jp/information/pdf/414_1.pdf)〉にドイツ、スイス、英国、米国ほか。平成 29 年版〈<http://www.jpmac.or.jp/research/pdf/453.pdf>〉にギリシャ、オランダ、スウェーデン、韓国ほかを収録）のほか、各国当局ウェブサイト等によるが、各国の導入年については、関係国内法の制定年、当該法の施行年、及び欧州諸国にあっては欧州委員会による承認年のいずれかであり、その統一は今後の調査課題としたい。ところで欧州以外の同税制導入国としては、米国（2004 年導入）、インド・韓国（2005 年導入）、台湾（2011 年導入）が挙げられる。南アフリカ共和国は、2005 年より同税制の導入を検討し、欧州事例を調査するなどしていたが、後に方針転換し、2014 年より外航海運業について無税とした。Taxation Laws Amendment Act 31 of 2013、第 41 条参照（〈[https://www.gov.za/sites/default/files/gcis\\_document/201409/37158act31of2013taxationlawsamend12dec.pdf](https://www.gov.za/sites/default/files/gcis_document/201409/37158act31of2013taxationlawsamend12dec.pdf)〉にて閲覧可）。

未導入国のうちルクセンブルク及び欧州自由貿易連合 (EFTA) 加盟国であるスイスは、同税制の導入を検討中と言われている<sup>6</sup>。また、アイスランドは、2007年にトン数標準税制を導入する法律を制定したが、EFTA 監視機関の承認を得られなかったために実施に至っていないものである<sup>7</sup>。

これら欧州諸国におけるトン数標準税制は、基本的に他国と同等以上の税制環境を整備することで、他の海運強化策、すなわち第二船籍制度及び船員関連助成制度<sup>8</sup>などと相まって(これらをまとめて以下において「標準的海運強化策」)、

---

<sup>6</sup> スイスでは、世界第2位のコンテナ船社 MSC やドライバルクの Massoel Shipping 社のような船社・船舶管理会社など約 65 社あり、運航船腹量では英国やノルウェーを上回って欧州第5位の規模であるところ、トン数標準税制を導入すれば、2027年までに直接雇用は9,000人、船腹量は400%それぞれ増えるなどと主張され (The Swiss Trading & Shipping Association (STSA) のウェブサイト<<https://stsa.swiss/fr/a-propos/projet-de-taxe-au-tonnage-en-suisse>>参照)、およそ欧州諸国と同様の制度が法人税改革 III (CTR III) の一部として検討されたが (制度案については、連邦財務省税務局による規制影響評価書『Regulierungsfolgenabschätzung der Unternehmenssteuerreform III』(2015年)72頁以下参照。連邦議会ウェブサイト<<https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/39718.pdf>>にて閲覧可)、同税制が海運業のみを対象とすること、その海運業は別途補助を受けていること、現時点において同税制による支援を必要とするほど海運業の存在が危ぶまれてはいないことなどから、公平性などの観点から憲法との整合性が問題視され (Prof. Dr. Robert J. Danon による法的見解『La constitutionnalité des mesures fiscales proposées par la troisième réforme de l'imposition des entreprises (RIE III)』150頁以下参照。当局ウェブサイト<<https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/39719.pdf>>にて閲覧可。)、まだ導入には至っていない。

<sup>7</sup> 同法について当局ウェブサイト<<https://www.icetra.is/media/log-og-reglur/Act-No-876-2007-um-skattlagningu-kaupskipatgerar.pdf>>にて閲覧可。なお、EFTA 監視機関が承認しなかったのは、課税水準が他の欧州諸国よりもかなり低く、適用期間 (3年間) が短いことなどが理由とされる (同機関の決定は、EU ウェブサイト<[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L\\_.2010.301.01.0010.01.ENG&toc=OJ:L:2010:301:TOC](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2010.301.01.0010.01.ENG&toc=OJ:L:2010:301:TOC)>にて閲覧可)。同法は2011年に廃止されたが、当局は商船隊増加のための新たな税制を検討中と言う。Fjola Agnarsdottir and Rakel Jensdottir, *Corporate taxation in Iceland and the international challenge*, Nordic Tax Journal 2014:2, at 154.

<sup>8</sup> 第二船籍制度とは、外航船舶のための船舶登録制度として、従来の船員配乗要件を緩和して外国人船員を母国水準の賃金で雇用することを認めるなどして、外航船舶の国際競争力を高め、自国登録船舶の国外流出を防ぐことを目的とするものである。船員関連助成制度は、第二船籍制度と結び付けて当該登録船舶で自国居住船員を雇用することに対する補助金を支給するものや、年間の大半を自宅から離れて労働する自国居住船員一般について所得税等を減免するいわゆる船員優遇税制などが含まれる。例えばデンマークの第二船籍制度である国際船舶登録制度 (The Danish International Ship Register: DIS. 1988年導入) では、当該登録船舶で働く乗組員については、賃金及び労働条件について国内組合と外国組合とで異なる労働協約を締結し、それぞれ当該組合員にのみ適用することを認めている (同国海事当局が公表している関連法英訳版「Consolidated act on the Danish International Register of Shipping」第10条参照)。また、ノルウェーの船員関連助成制度としては、同国の第二船籍制度たる国際船舶登録制度 (The Norwegian

自国の外航海運事業者の国際競争力を高め、ひいては自国海事産業（いわゆる海事クラスター）の振興を図ることを目的としている。ここで各国支配船腹量の推移に着目すると、比較的早期に同税制を導入した国ではその支配船腹量が増加し、導入が遅れた国では減少した事実が認められる。例えば、オランダ（1996年導入）、ドイツ（1999年導入）及びフランス（2003年導入）の成長率は、それぞれ109%、219%、222%であるが、ポーランド（2007年導入）やスペイン（2011年導入）、スウェーデン（2017年導入）のそれは、それぞれ△61%、△51%、△4%である（図2参照）。船腹量の増減には標準的海運強化策その他が作用するため、これを以てトン数標準税制単独の効果とは断定し難いが、外航海運業の強化策・誘致策として同税制が有効であるとの見解は欧州では一般的である<sup>9</sup>。

なお、欧州委員会は、原則として加盟国による国家補助は例外的で一時的、かつ減少させるべきものであるが<sup>10</sup>、税制優遇により海運事業者の誘致を図る域外国、特にオープン・レジストリー国との競争下にあつては、トン数標準税制などの整備を推し進めることがベストだとしている<sup>11</sup>。

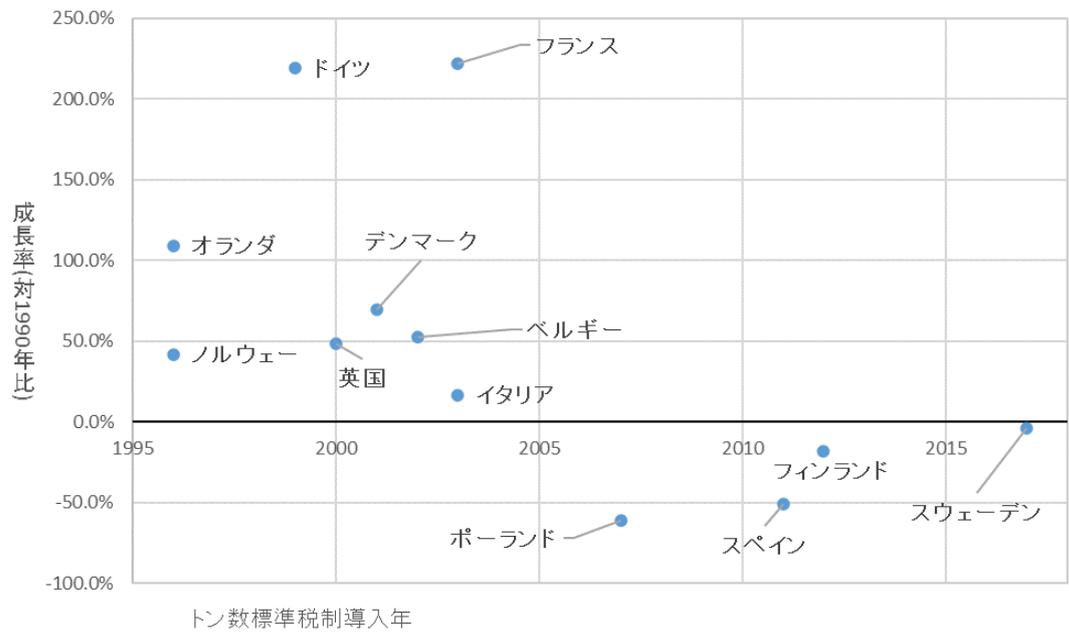
---

International Ship Register: NIS。1987年導入）の登録船舶で働く自国居住船員について支払われた所得税及び社会保険料の一部又は全額を船社に還付するものや（同国海事当局が公表している関連規則英訳版「Regulations of 26 February 2016 No. 204 on grants for the employment of employees at sea」第13条以下参照）、年間130日以上を船上で過ごした船員及び漁船員に対する30%所得控除（8万NOKの上限あり。）などがある（同国税務当局ウェブサイト〈<https://www.skatteetaten.no/en/rates/seafarers-allowance/>〉参照）。諸外国の船員関連助成制度全般については、日本海事センター『船員の所得税等の軽減に関する調査研究報告書』2010年（同センターウェブサイト〈<http://www.jpmac.or.jp/research/pdf/206.pdf>〉にて閲覧可）参照。

<sup>9</sup> 野村撰雄「ノルウェーの海運政策（トン数標準税制を中心に）」日本海事新聞（2020年2月28日付第5面）参照。また、2012年の船腹量を見たとき、標準的海運強化策がなければデンマークは58%、フランスは61%、ドイツは68%、英国は85%、それぞれ現実より少なかったとする試算もある。Oxford Economics, *The economic value of the EU shipping industry*, 2014, pp. 47-50参照。同書は、欧州船主協会（The European Community Shipowners' Association）のために作成されたレポートであり、Oxford Economicsのウェブサイト〈<https://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456>〉にて閲覧可。

<sup>10</sup> European Commission・脚注2、at 13/4。

<sup>11</sup> 同上、at 13/7。欧州議会も同様の趣旨で、トン数標準税制などによって海事クラスターを支援し、加盟国船籍の利用を促すよう、加盟国に要請している。欧州議会による2010年5月5日の決議（European Parliament resolution of 5 May 2010 on strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018 (2009/2095/INI), (2011/C 81 E/03) 〈<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010IP0128&from=EN>〉にて閲覧可）参照。



【図 2：トン数標準税制導入年と自国支配船成長率（2018 年支配船船腹量の対 1990 年比成長率）】（UNCTAD 統計ほかより作成）

### 3. 日本におけるトン数標準税制の導入過程

#### (1) 税制改正の要望に向けて (2006年1月までの動向)

運輸省海上交通局（以下において単に「海交局」）は、1998年に官公労使の実務者で構成する海運関連税制勉強会（座長：山下学東京経営短期大学助教授）を設置した。同勉強会は、海上運送法の1996年改正により導入された国際船舶制度の下での外航日本人船員に対する税制優遇を取り上げていたが、2000年4月に開催した3回目の勉強会では、欧州で導入され始めたトン数標準税制に基づく納税額の試算を行うなどした<sup>12</sup>。

【年表1：トン数標準税制関係年表（2005年まで）】<sup>13</sup>

	主な事項	備考
1998年 (H10年) 以前	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1996年 オランダ・ノルウェーがトン税を導入。</li> <li>・1997年 欧州委員会（EC）『海運に対する国家補助にかかるガイドライン』（97/C 205/05）がトン税を承認。</li> </ul>	
	1998年 海交局：第1回海運関連税制勉強会（「税制勉強会」）を開催。	—
1999年 (H11)	9月 船協：デンマーク・ドイツ・オランダ・英国のトン税等を現地調査。 6月 船協：第52回総会においてイコール・フッティングの実現が不可欠と決議。 11月 海交局：第2回税制勉強会を開催（トン税などを検討していく方針を確認）。	・ドイツがトン税を導入
2000年 (H12)	4月 海交局：第3回税制勉強会を開催（欧州トン税に基づく邦船社納税額の試算など。）	・英国がトン税を導入
2001年 (H13)	3月 船協：英国のトン税を現地調査。 7月 船協：トン税を海運税制のイコール・フッティングの旗印として掲げることを決定。	—

<sup>12</sup> 当該試算では、モデルとした邦船社の納税額が通常の法人税に基づく納税額の5分の1になったという。日本海事新聞記事「海運関連税制の官民勉強会／トン数基準税を納税額5分の1に」（2000年4月24日付第1面）参照。ちなみに、同勉強会自体に関する公表資料は極めて少ないため詳細を把握できない。

<sup>13</sup> 本年表では、トン数標準税制を「トン税」、日本船主協会を「船協」、運輸省海上交通局を「海交局」、国土交通省を「国交省」、国土交通大臣を「国交大臣」、国土交通省海事局を「海事局」、交通政策審議会を「審議会」、内閣府税制調査会を「税調」、自由民主党を「自民党」、自由民主党政務調査会の特別委員会「海運・造船対策特別委員会」を「海造特」、海事立国推進議員連盟を「立国議連」とそれぞれ略記。以下の年表について同じ。

2002年 (H14)	6月 船協：トン税の認知促進キャンペーン（一般週刊誌等で意見広告掲載、同税制の概要説明パンフ作成・配布）。 海事局：第1回「外航海運企業税制検討会」を開催。	・ベルギー、デンマーク、ラトビア、スペインがトン税を導入
2003年 (H15)	7月 船協：第1回「税制改革タスクフォース（「TF」）」（トン税の導入に向けての検討など）。 9月 海事振興連盟「2003年度通常総会決議」（トン税等の実現に努めると明記。） 11月 船協会長・TF座長：海事局長にトン税の導入等について検討を要請。	・アイルランド、フィンランド、フランスがトン税を導入
2004年 (H16)	1月 海事局・船協：第1回「海運税制検討協議会（「協議会」）」を開催。 6月 海事局・船協：第1回「外航海運政策推進検討会議（「検討会議」）」（海運税制以外の事項も検討）を開催。 11月 検討会議第4回幹事会：中間的な論点整理。	・協議会は、海運政策の総合的検討のために検討会議へ。 ・米国がトン税を導入 ・ECが新ガイドライン（2004/C 13/03）を採択。
2005年 (H17)	3月 船協：「トン数標準税制等の新外航海運政策に係る調査（「新政策調査」）」（外部委託）に着手。 4月 海事局：第4回検討会議で「新外航海運政策に係る施策案について」（トン税を含まず。）を提示。 6月 船協：トン税の導入に向けた検討を改めて要望。	・船協は、新政策調査のためのアドバイザーグループ（AG）も設置。 ・ブルガリア、イタリア、インド、韓国がトン税を導入

一般社団法人日本船主協会（以下において単に「船協」）は、かねてより諸外国の海運関連税制等をウオッチして政策要望を行ってきたところ、トン数標準税制についても現地調査（1999年デンマーク・ドイツ・オランダ・英国、2001年英国）を行うなど積極的に情報を収集し、また、国内へ情報を提供してきた<sup>14</sup>。2001年に船協は、「世界単一市場における熾烈な国際競争にさらされている中、有利な海運税制等の恩恵を受けている諸外国海運企業とのグローバルコンペティションに挑んでいくにあたり、少なくとも諸外国と同等の条件で競い合えるような仕組みが必要」<sup>15</sup>との認識の下、トン数標準税制を海運税制のイコール・

<sup>14</sup> 船協は、2000年の年報において初めて「トン数標準課税方式」としてトン数標準税制を大きく取り上げ、同税制をめぐる欧州の状況を紹介した。日本船主協会『船協海運年報2000』38頁以下参照。

<sup>15</sup> 日本船主協会『船協海運年報2002』3頁参照。ちなみに、船協がイコール・フットイングそのものを初めて掲げたのは、1999年第52回通常総会（1999年6月16日開催）に遡る。同総会の決議は、「グローバル・スタンダードに照らして、国内法制・税制等を改善し、諸外国との競争条件を同等とすること、すなわちイコール・フットイングの実現が不可欠である」と述べている。日本船主協会『せんきょう』1999年7月号、2頁以下参照。

フッティングの旗印として掲げることとした。もとより外航海運は、国際的な活動故に当然に世界各国で所得が発生するところ、二重課税を防止し、また、課税手続きの煩雑さを避けるために本社地課税が基本となっているため<sup>16</sup>、本社地国の税制が外航海運事業者の競争力にそのまま影響するからである<sup>17</sup>。そして2002年には、同税制の認知促進キャンペーンとして一般週刊誌等に意見広告を掲載したほか<sup>18</sup>、同税制の説明パンフレットを作成・配布し、同税制を含む海運税制への理解を広めることに努めた。

2002年に国土交通省（以下において「国交省」）海事局（以下において「海事局」）は、同局参事官室、海事産業課のほか船協や学識経験者を構成員とする「外航海運企業税制検討会」を設置した。その第1回会合（同年6月開催）においてトン数標準税制についての海事局案が提示されたが<sup>19</sup>、海事局は最終的には2003年税制改正要望に盛り込むことは見送った<sup>20</sup>。

しかし船協（会長：草刈隆郎氏）は、外航海運企業にとっては各国の海運制度

---

<sup>16</sup> この観点から、日本においても「外国船舶ノ所得税又ハ所得ニ対スル法人税及事業税免除ニ関スル法律（大正13年法律第6号）」及びその全部改正法たる「外国人等の国際運輸業に係る所得に対する相互主義による所得税等の非課税に関する法律」（昭和37年法律第144号）を制定した上、二国間租税条約を締結し、相手国が免除する限り日本においても課税しないという相互免除を実施してきている。

<sup>17</sup> 日本よりも税制面で負担の少ない国の企業が価格競争力の強みを発揮した例もあったという。中本光夫「海運税制：望まれる「外形標準」導入」読売新聞2006年10月20日付第13面参照。

<sup>18</sup> 意見広告の掲載誌は、AERA（2002年6月10日号、6月24日号）、サンデー毎日（2002年6月16日号、6月23日号、6月30日号）、Yomiuri Weekly（2002年6月16日号、6月23日号、6月30日号）、エコノミスト（2002年9月17日号、10月1日号）、ダイヤモンド（2002年9月14日号、9月28日号）、東洋経済（2002年9月14日号、9月28日号）、新潮45（2002年10月号、11月号）、現代（2002年10月号、11月号）、正論（2002年10月号、11月号）など。なお、当該広告は、日本船主協会『せんきょう』2002年9月号22頁・23頁などに見ることができる。

<sup>19</sup> 海事局の素案は、欧州諸国で普及しつつあったトン数標準税制と同様のものではあったという。日本海事新聞記事「外航海運企業税制検討会／国交省、「トン税」素案を提示」（2002年7月1日付第1面）参照。

<sup>20</sup> トン数標準税制の要望を見送った理由について海事局長は、「租税特別措置に対する扱いの厳しさ、海運業の公益性の重要性に対する一般国民の理解度の低さ、他産業における外形標準課税導入論議のすう勢と熟度、租税特別措置を新規要望する環境が整っているか疑問」と述べ（日本海事新聞記事「海事局長会見／03年度税制改正。船舶特償の延長要望。実現に向け注力」（2002年9月17日付第1面）参照）、別途要望の船舶特別償却制度の2年間延長に全力を注いだとされる。当時は、小泉政権下の税制調査会が既存の政策誘導的な税制上の措置について整理・合理化を提言したことを受け、船舶特別償却制度などの租税特別措置に格別厳しい視線が向けられていたことが背景にある。その提言につき、税制調査会『あるべき税制の構築に向けた基本方針』（2002年6月）11頁参照（同文書は、公益社団法人日本租税研究会ウェブサイト<[https://www.soken.or.jp/sozei/wp-content/uploads/2019/09/h1406\\_arubekizeiseinokoutiku.pdf](https://www.soken.or.jp/sozei/wp-content/uploads/2019/09/h1406_arubekizeiseinokoutiku.pdf)>にて閲覧可）。

や税制の違いがそのまま国際競争力の差となって表れるため、トン数標準税制の導入等を粘り強く働きかけていくこととして、2003年、組織内に「税制改革タスクフォース」を設置した。そして、同タスクフォースでの検討を踏まえ<sup>21</sup>、同年11月に海事局に同税制の導入等に向けた検討を要請した。その間、超党派の国会議員等で構成される海事振興連盟（会長：原田昇左右衆議院議員）は、9月の通常総会でトン数標準税制をはじめとする諸外国と同等の海運関係税制の確立に努めることを決議した<sup>22</sup>。

船協の要請を受けた海事局は、2004年1月に船協との間で「海運税制検討協議会」及びその幹事会を設置し<sup>23</sup>、海運税制の抜本的改革について意見交換を始めた。同協議会は、海運税制を含め海運政策を総合的に議論するために同年6月に「外航海運政策推進検討会議」（以下において単に「検討会議」）に置き換えられた<sup>24</sup>。同検討会議の幹事会は、同年11月に基本的論点に関して中間的整理を示しつつ<sup>25</sup>、トン数標準税制を要望することについて、「国民経済に対する外航海運産業の貢献を明らかにするとともに、それについての認識を深めていくことが必要である」とした<sup>26</sup>。そこで船協は、「トン数標準税制等の新外航海運政策に係る調査研究」（外部委託）（以下において「新政策調査」）に着手した<sup>27</sup>。

<sup>21</sup> 同タスクフォースの中間的とりまとめによれば、トン数標準税制以外にも、船舶特別償却制度及び圧縮記帳制度の実質的恒久化、とん税及び特別とん税の廃止・軽減、タックスヘイブン対策税制の改善が併せて検討された。日本船主協会『船協海運年報2004』参照。

<sup>22</sup> 海事振興連盟『2003年度総会決議』参照。なお、その全文は、日本海事新聞記事「海事振興連盟総会／トン税など真に競争力ある施策を。新会長に関谷・自民参院議員」（2003年10月1日付第3面）にて閲覧可。

<sup>23</sup> 同協議会の構成員は、海事局側が局長、次長及び総務課長であり、船協側が会長、税制改革タスクフォース座長及び理事長であった。同協議会幹事会の構成員は、海事局側が参事官以下5名、船協側が政策幹事3名、財務幹事3名及び事務局1名であった。日本船主協会・脚注21参照。

<sup>24</sup> 同検討会議の構成員は、海事局側が局長、次長、審議官、技術審議官及び総務課長、船協側が会長、副会長2名、商船三井社長、日本郵船社長及び理事長であり、同検討会議幹事会のそれは、海事局側が企画課長、外航課長、検査測度課長及び船員政策課長、船協側が日本郵船企画グループ長、政策幹事3名及び事務局1名であった。日本船主協会・脚注21参照。同検討会議では、海運税制のほかに、第二船籍制度、サブスタンダード船対策及びマラッカ・シンガポール海峡問題等が検討項目とされた。国土交通省海事局『平成16年版海事レポート』3頁参照。

<sup>25</sup> 基本的論点のうち特に外航海運業の特質については、「①基本設備資産である船舶は可動性を有し、その価額は国際マーケットで決定され、売買が容易であること、②収入の基礎である運賃・用船料が国際マーケットをベースとして決定されること、③資本移転及び労働移動が国際的に高水準で自由になっていること、④関税等の制度的な参入障壁が存在しないこと」とした（日本船主協会『船協海運年報2005』参照）。

<sup>26</sup> この時点では海事局長は、「新たな政策の方向性などについて、船協と共通認識が得られたものと考えている」と述べたとされる。日本海事新聞記事「海事局長／新外航政策検討の方向性、「船協と共通認識」（2004年11月29日付第1面）参照。

<sup>27</sup> ここでの調査事項は、①外航海運業の特質、②国際競争力の比較、③日本商船隊の意

海事局は、2005年4月の第4回検討会議において「新外航海運政策に係る施策案について」を示したが、船協は、その基本的な考え方<sup>28</sup>には賛同したものの、トン数標準税制を含まない具体的な施策案については<sup>29</sup>、同年6月に消極的な立場を海事局に伝えた。そして船協は、トン数標準税制の導入を目指す意向を改めて明確にし、2006年1月に新政策調査の報告書を取りまとめた。そこでは、日本商船隊及び邦船社の意義並びに邦船社の経営危機の可能性を踏まえて、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であるとされた<sup>30</sup>。

---

義、④邦船社の意義、⑤日本籍船の意義、⑥諸外国の外航海運政策、⑦税制、であった。日本船主協会『船協海運年報2005』参照。

<sup>28</sup> 海事局は、新外航海運政策を検討するに際しての基本的な考え方として、「フェアで安定的な外航海運市場環境の中で、外航海運事業者が弾力的な事業展開を行うことができるようにし、これをもって、グローバルな経済活動を展開する製造業・流通業等の日本企業の国際物流ニーズに、一層的確に対応して、高質かつ効率的、安定的な輸送サービスを外航海運事業者が提供できるようにすることにより、国民経済の向上に貢献すること」とした。国土交通省海事局『平成17年版海事レポート』7頁参照。

<sup>29</sup> この時点でトン数標準税制を施策案に含めなかった理由として海事局長は、「具体的な税制改正要望に耐え得る理論構築がまだまだ十分できていないと認識している」と述べたとされる。日本海事新聞記事「海事局長／新外航海運政策の実現、船協の協力が必要」

(2005年4月27日付第1面)参照。また、ここで示された5つの新たな施策案は、①優遇税制の適用を受けた外国海運事業者による不当に低い運賃設定が行われた場合の是正措置、②優遇税制の適用を受けた外国海運事業者によるM&Aにより荷主等への悪影響が生じた場合の是正措置、③船籍選択の自由度を高めるための措置(日本法人による便宜置籍船の直接保有)、④③と関連して外航船舶に係る税制の見直し等、⑤船社間協定の独禁法適用除外制度の適正な運用、であった。国土交通省海事局・脚注28(7頁)参照。

<sup>30</sup> 同報告書の要約として、日本船主協会『船協海運年報2006』資料1-1-1-3参照。

## (2) 平成 19 年度税制改正要望 (2006 年の動向)

【年表 2：トン数標準税制関係年表 (2006 年)】

主な事項	備考
1 月 船協：新政策調査の調査報告書とりまとめ。 3 月 自民党：第 1 回「海運税制 (トンネージタックス等) 問題小委員会 (「小委員会」)」を開催。 海事局：第 1 回「新外航海運政策検討会」を開催。 6 月 海造特・小委員会：「外航海運税制についての中間的とりまとめ」(「トン税の導入に取り組むべき」)。新外航海運検討会第 4 回：「今後の外航海運政策」を取りまとめ。 8 月 国交省：「平成 19 年度税制改正要望」(「物流基盤の整備」の中でトン税の創設を要望。) 9 月 経団連：「平成 19 年度税制改正に関する提言」(トン税について言及)。船協：全国紙・専門紙に意見広告を掲載。 12 月 自民党・公明党：「平成 19 年度税制改正大綱」(トン税については、所定の条件の下で「平成 20 年度税制改正において具体的に検討」。)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小委員会は、海造特の下に設置。</li> <li>・ポーランドがトン税を導入。</li> </ul>

### ①平成 19 年度税制改正要望のとりまとめ

上述の海事局及び船協の動きに呼応して、自由民主党 (以下において「自民党」) は、政務調査会の特別委員会である「海運・造船対策特別委員会」(以下において「海造特」。委員長：衛藤征士郎衆議院議員) の下に「海運税制 (トンネージタックス等) 問題小委員会」(以下において「小委員会」。委員長：金子一義衆議院議員) を設置し、その第 1 回を 2006 年 3 月 16 日に開催した (小委員会と同時に設置された「内航海運活性化小委員会」との合同開催)。その開催に際して衛藤委員長は、「来年度税制改正にしっかり反映されるように進めたい」と挨拶したとされ<sup>31</sup>、トン数標準税制の導入に向けた検討がいよいよ本格化した。

船協 (会長：鈴木邦雄氏) は、主に国際競争力強化の観点から諸外国と同等のトン数標準税制を求めていたが、当時の状況では大幅減税<sup>32</sup>となることに小委員会委員からは、現下の厳しい財政事情からその実現を危ぶむ状況認識が示され、また、国会も終盤に入り、「この機会を逃すと制度の実現が画餅に帰してしまう怖れがある」<sup>33</sup>ことからやむなく方針を修正した。すなわち船協は、小委員会第

<sup>31</sup> 日本海事新聞記事「自民党海運税制小委／来月上旬にも業界ヒアリング」(2006 年 3 月 17 日付第 1 面) 参照。

<sup>32</sup> 当時の船協・鈴木邦雄会長は、船協第 59 回総会 (2006 年 6 月 21 日開催) 後の会見で、日本商船隊すべて (2,000 隻) を対象とすると減税規模は 1,000 億円規模と言及したとされる。日本海事新聞記事「船協総会／まだ土俵に乗っただけ…必死に取り組む。トン数税制導入、「一刻も早く実現」」(2006 年 6 月 22 日付第 1 面) 参照。

<sup>33</sup> 日本船主協会「1・1・2 自民党海造特「海運税制 (トンネージタックス等) 問題小委員会」への対応 (2) 自民党海造特が中間取りまとめ」『船協海運年報 2006』参照。

5 回会合（6 月 13 日開催）では、「小さく産んで大きく育てる」<sup>34</sup>ための日本型トン数標準税制案として、目的を「海洋国家であるわが国にとって不可欠な重要課題である安定的な国際海上輸送力の確保を図ること」とし、対象を「日本籍船（現在、国が導入を検討している日本国旗掲揚船についても今後検討）」に限定し、そのほか「みなし利益の水準は、英国およびオランダのトン数標準税制と同等のレベルとする。現行の法人課税との選択制とする。但しいったんトン数標準税制を選択した場合は欧州等で設定されているように一定の拘束期間を設ける。」とする提案を行った<sup>35</sup>。

小委員会は、同案を支持し、第 6 回会合（6 月 15 日開催）で『外航海運税制についての中間とりまとめ』を採択した。そこでは、トン数標準税制の導入に取り組むべきとし、その導入に当たっては、日本籍船を対象とすること、選択変更の認められない期間を設定すること、非常時の輸送力の確保のあり方についても検討すること、日本人船員の確保・育成についても取り組むべきことを条件とした<sup>36</sup>。

海事局は、小委員会と軌を一にするように「新外航海運政策検討会」（座長：杉山武彦一橋大学学長）を設置して 3 月 17 日にその第 1 回を開催し、新外航海運政策の基本的な方向性について学識経験者等の有識者の意見を聞きつつ検討を行った。その第 4 回（6 月 23 日開催）で取りまとめた『今後の外航海運政策』<sup>37</sup>では、トン数標準税制については、同税制が日本籍国際船舶の増加等に有効な手段となりうるため、導入を検討する必要があるとし、その検討に際しては、政策目標の達成に適した制度設計が不可欠であり、また、広く国民の理解を得ることが必要とされた。

海事局は、8 月末にトン数標準税制の創設を「平成 19 年度国土交通省税制改正要望」<sup>38</sup>に盛り込んだ。そこでは、「我が国外航海運事業者は激しい国際競争の

---

<sup>34</sup> 日本海事新聞記事・脚注 32 が伝える船協会長発言。

<sup>35</sup> 日本船主協会・脚注 33 の資料 1-1-2-5 参照。

<sup>36</sup> 当該部分の原文は、「トン数標準税制の導入に当たっては、基礎的輸送手段である日本籍船による資源エネルギーなどの安定確保を図るため、また、トン数標準税制導入の効果を広く国民に還元するため、資源エネルギーなどの長期・安定輸送を行う日本籍船を原則として対象とし、わが国の主権の及ぶ船舶を拡充すべきである。また、諸外国と同様、一定の選択変更の認められない期間を設定することとする。さらに、非常時の輸送力の確保のあり方についても幅広い論議を行うことが必要であるとともに、日本人船員の確保・育成についても実効性のある取り組みを早急に確立すべきである。」。日本海事新聞記事「【資料】自民党海運税制問題小委員会／外航海運税制中間まとめ」（2006 年 6 月 16 日付第 3 面）において当とりまとめ全文を閲覧可。

<sup>37</sup> 国交省ウェブサイト<[https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/10/100623\\_2/03.pdf](https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/10/100623_2/03.pdf)>にて閲覧可。

<sup>38</sup> その主要事項につき、国交省ウェブサイト<[https://www.mlit.go.jp/yosan/yosan07/zeisei07/zeisei07\\_.html](https://www.mlit.go.jp/yosan/yosan07/zeisei07/zeisei07_.html)>にて閲覧可。

中にあり、また、安定輸送の中核を担うべき日本籍船は著しく減少している。他方、欧米・韓国等において、大きな減税効果を有するトン数標準税制が導入された結果、我が国との間で税負担上の著しい不均衡が生じ、看過し得ない事態となっている。このような危機的状況に対処するため、外航海運におけるみなし利益課税（トン数標準税制）を創設する。」とした。同税制の具体的内容は、日本籍船、邦船社実質支配外国籍船（海外仕組船）及び単純用船の日本商船隊全体（2,000隻規模）を対象に、5つの政策目的（資源エネルギー輸送、長期・安定輸送の従事、日本人船員（海技者）の訓練、安全・環境基準の前倒し・上積み、及び非常時の輸送力確保）を満たす度合いで当該船舶の税負担を軽減し、選択後5年間は通常法人税に変更不可というものであった<sup>39</sup>。

かかる改正要望に関し、海事局次長は「大事なのは日本船の維持ではなく、日本の産業に対する物流の維持」であり、トン数標準税制は「競争力の議論」という認識を表明し<sup>40</sup>、一般社団法人日本経済団体連合会（以下において「経団連」）は、諸外国で同税制が導入済みであることを踏まえて「海洋国家であるわが国産業の基盤としての海運業の課税のあり方について、国際的な整合性の観点を踏まえた取り組みが必要」と提言した<sup>41</sup>。船協は、全国紙等に「国際競争力を確保し、暮らしや産業を守るために、「トン数標準税制」が必要です」との意見広告を掲載するなど世論に訴え<sup>42</sup>、海事振興連盟（会長：関谷勝嗣参議院議員）は、諸外国海運と同等の競争条件を確保するため、一刻も早く同税制の導入を実現することを決議した<sup>43</sup>。このように日本においても世界の海運事業者とのイコール・フットィングの観点から外航海運事業者の競争力を確保するために同税制の導入が要望されること、そしてその要望がかつてなく高まって国家的な認識として醸成されていることが明らかになった。

---

<sup>39</sup> 日本海事新聞記事「トン数標準税制導入、減税論の乗り越えが鍵」（2006年8月30日付第1面）参照。

<sup>40</sup> 日本海事新聞記事「【ラウンジ】春成誠・国土交通省海事局次長」（2006年9月4日付第4面）参照

<sup>41</sup> 日本経済団体連合会『平成19年度税制改正に関する提言』（2006年9月19日）参照。なお、同提言は、経団連ウェブサイト

[〈https://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/2006/065/index.html〉](https://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/2006/065/index.html)にて閲覧可。

<sup>42</sup> 意見広告の掲載は、読売新聞2006年9月27日、朝日新聞同年10月5日、毎日新聞同年10月12日、日本海事新聞同年10月18日、産経新聞同年10月19日、東京新聞同年10月26日、日本経済新聞同年11月1日である。当該広告は、日本船主協会『船協海運年報2007』資料1-1-1として収録されている。また、船協理事長による一般紙への寄稿（中本・脚注17参照）も注目される。

<sup>43</sup> 海事振興連盟『2006年度通常総会決議』参照。なお、日本海事新聞記事「海事新振興連盟総会決議（全文）」（2006年10月13日付第3面）にその全文が掲載されている。

## ②平成 19 年度税制改正大綱

財務省主税局（以下単に「主税局」）は、9 月に始まった海事局との数次にわたる折衝において、日本人船員の訓練など一部の政策目標はトン数標準税制を導入しなくても実現可能ではないか、折しも海運企業が好業績を上げているために実質的な大幅減税（約 800 億円）となる同税制の導入で生じるキャッシュフローをどのように政策目標達成のために使うのか、減税分に見合う政策目標は法律に明記する必要がある、などといった反応を示した<sup>44</sup>。そこで海事局は、船協とのすり合わせを経て、トン数標準税制の導入により日本籍船は 5 年間で倍増、日本人海技者は 10 年間で 5 割増との説明を付しつつ、同税制の適用対象を日本籍船約 100 隻に限定し、減税規模を約 90 億円に抑えるなどの修正をして事務折衝を詰め<sup>45</sup>、政治折衝に持ち込んだ。

自民党の税制調査会（会長：津島雄二衆議院議員）は、12 月 14 日にまとめた『平成 19 年度税制改正大綱』において、「外航海運業者の日本籍船に係るみなし利益課税（いわゆるトン数標準税制）については、非常時における対応を含む安定的な国際海上輸送を確保するために外航海運業者が果たすべき役割及び当該政策目的を達成するための規制等を明確にする法律が平成 20 年の通常国会において整備されることを前提として、平成 20 年度税制改正において具体的に検討する。」とした。こうして同税制の 2008 年度導入に道筋がつけられた要因について海事局長は、「日本籍船、日本人船員の（減少が続いている）問題、国としての海上輸送の安定的確保、非常時の緊急対応などの（海運に関する）諸問題を放置できないという国会議員の方々の認識があった」ことを挙げた<sup>46</sup>。

---

<sup>44</sup> 日本海事新聞記事「国交省／トン数税制、財務省と初折衝。「世界標準」を強調」（2006 年 9 月 26 日付第 1 面）、同新聞記事「国交省、財務省／トン数税制導入折衝。減税分の使途争点に」（同年 11 月 2 日付第 3 面）、同新聞記事「財務当局／トン数税制 3 次折衝、政策目標の法律明記要求」（同年 11 月 29 日付第 1 面）、同新聞記事「トン数税制事務折衝」（同年 12 月 12 日付第 1 面）など参照。

<sup>45</sup> 日本海事新聞記事「トン数税制事務折衝」（2006 年 12 月 12 日付第 1 面）参照。かかる海事局の方針転換について、宇佐美和里「わが国トン数標準税制の拡充に向けて」海事の窓第 62 号（2011 年）2 頁以下は、関係者への理解を得るための最低ラインであると国交省が説明したとし（3 頁）、春成誠「トン数標準税制の歴史と展望」KAIUN 2011 年 10 月号 50 頁以下は、財務省といつまでも論争を続けても 100 年戦争になるとして、同省が主張する政策税制への位置付けに従ったと述懐する（55 頁）。

<sup>46</sup> 日本海事新聞記事「海事局長／トン数税制導入に道筋」（2006 年 12 月 15 日付第 1 面）参照。

### (3) 平成 20 年度税制改正要望 (2007 年の動向)

【年表 3：トン数標準税制関係年表 (2007 年)】

主な事項	備考
2 月 国交大臣：審議会に「今後の安定的な海上輸送のあり方について」を諮問（審議会は海事分科会に審議を付託。海事分科会は、国際海上輸送部会及びヒューマンインフラ部会を設置して審議）。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際海上輸送部会は、安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について、ヒューマンインフラ部会は、優秀な日本人船員（海技者）の確保育成について、それぞれ調査審議。</li> <li>・海洋基本法制定（4 月制定、7 月施行）</li> <li>・スロベニア、リトアニアがトン税を導入</li> </ul>
3 月 海事局・船協：デンマーク、ドイツ・英国を現地調査。海事振興連盟：「神戸決議」を採択。	
5 月 船協・外航オーナーズ協会：講演会「今後の外航海事政策―海事社会とトン数標準税制―」を開催。	
6 月 第 5 回国際海上輸送部会：中間とりまとめ	
8 月 国交省：「平成 20 年度税制改正要望」（トン税の創設を要望）	
9 月 経団連：「今後のわが国税制のあり方と平成 20 年度税制改正に関する提言」	
11 月 全日本海員組合：第 68 回定期全国大会を開催し、トン税の早期実現を主張。海造特・立国議連・海事振興連盟：「トン数標準税制の導入に向けた決議」を採択。	
12 月 自民党・公明党：「平成 20 年度税制改正大綱」。審議会：「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について（答申）」（「トン税の導入について、早急に具体的な検討を進めることが必要」）。	

2007 年 2 月 8 日に国土交通大臣は、日本が海洋国家・貿易立国として今後も持続的成長を遂げていくために外航海運が果たすべき役割、日本籍船の増加、外航日本人船員の確保・育成を中心として将来にわたり安定的な国際海上輸送を確保するためいかなる海事政策を展開すべきかについて意見を聴くため、交通政策審議会（以下において「審議会」。会長：御手洗富士夫氏）に対して、「今後の安定的な海上輸送のあり方について」を諮問し、同会長は審議会海事分科会（以下において「分科会」。会長：馬田一氏）にそれを付託した<sup>47</sup>。これを受けて分科会は、2 月 16 日に第 12 回分科会を開催し、同会の下に「国際海上輸送部会」（会長：杉山武彦一橋大学学長）及び「ヒューマンインフラ部会」（会長：杉山雅洋早稲田大学商学学術院教授）を設置し、安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について、及び優秀な日本人船員（海技者）の確保・育成について、それぞれ調査審議することとした。

<sup>47</sup> 同諮問（国海総第 415 号、平成 19 年 2 月 8 日）では、船員の高齢化や後継者不足が顕在化している内航海運について、いかなる方策を講ずべきかを併せて扱っている。同諮問及び審議会会長の付託（国交政審（海）第 1 号平成 19 年 2 月 9 日）は、国交省ウェブサイト<<https://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/kaiji/12/images/shiryoul.pdf>>にて閲覧可。

国際海上輸送部会は、3月19日に第1回を開催して以降審議を重ね、6月28日の第5回において、『安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について（中間とりまとめ）』<sup>48</sup>をとりまとめた。そこでは、安定的な国際海上輸送の確保のために講ずべき施策として、「本邦外航海運事業者と外国の外航海運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るため、トン数標準税制の導入について、早急に具体的な検討を進めることが必要」とした。なお、同税制については、日本籍船・日本人船員の計画的な増加を図るための法律等の担保措置を一体的に講じることとし、具体的には、国土交通大臣による基本方針の策定、当該方針に則った計画を作成した外航海運事業者の認定、そして当該認定事業者に対するトン数標準税制の適用などをパッケージとして検討することが必要とした。以後トン数標準税制は、海事局が「国際競争力の強化と日本籍船・日本人船員の計画的増加の両方を狙う」<sup>49</sup>ものとなり、8月末、国交省の『平成20年度税制改正要望』<sup>50</sup>に盛り込まれた。

その間及び12月に上記税制改正要望が決着するまで、海事局及び船協は、トン数標準税制の導入に国民的理解を深めることにも精力的に動いた。その結果、3月17日には、海事振興連盟が神戸市で「神戸TM（タウンミーティング）」を開

---

<sup>48</sup> 国交省ウェブサイト

<<https://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/kaiji/kokusai/05/images/03.pdf>>にて閲覧可。なお、同中間とりまとめは、日本の外航海運事業者の意義・必要性について、「安定的な輸送を確保し、我が国産業界の国際活動、国民生活の維持向上を図る上で不可欠の存在」とした上で、その「競争力を維持・強化し、機能を確保することは国家的課題」とまとめた。また、日本籍船・日本人船員の意義・必要性については、経済安全保障の観点から、日本籍船には日本の管轄権が及ぶこと、日本人船員はその管轄権を適切かつ確実に行使することが期待されること（なお、ここの日本人船員が管轄権を行使することが期待されるくんだり、答申において「我が国の邦人保護の権限が及ぶ」と修正された。）、及び運航等に係るノウハウを維持する必要があることとされ、それ故に、確保しておくべき必要規模は、日本籍船約450隻、日本人船員約5,500人であるとの試算も示した。

<sup>49</sup> 海事局長の会見における発言。「キャッシュフローを制約するか否かは別として、すべてが競争力強化に使われることはあり得ない。そうなると主税局との議論で衝突することになる。」と続く。日本海事新聞記事「国交省海事局長会見」（2007年7月23日付第1面）参照。他方、船協会長は、「国際競争力の確保が第一」であり、「何らかの条件が付くのは現実的にはやむを得ないと思いますが、事業者に過度の負担がかかったり、利益の使途に条件などが付いたりすることのないよう、使い勝手の良い制度にしてほしいと思います。」と述べ、（日本海事新聞記事「【海の日特集・海運・造船編】インタビュー：日本船主協会会長・前川弘幸氏」（2007年7月20日付別刷特集19面）参照）、また、船協理事長は、日本籍船や日本人船員の増加策に真摯に取り組むことは当然であるが、そのためにも日本の外航海運の競争力を維持することが重要との認識を示していた。中本光夫「トン数標準税制の論点」『せんきょう』2007年8月号1頁。

<sup>50</sup> その主要事項につき、国交省ウェブサイト

<[https://www.mlit.go.jp/yosan/yosan08/zeisei08/zeisei08\\_.html](https://www.mlit.go.jp/yosan/yosan08/zeisei08/zeisei08_.html)>にて閲覧可。

催し、トン数標準税制の実現などを謳う「神戸決議」<sup>51</sup>を採択した。5月17日には、船協が外航オーナーズ協会と都内で講演会「今後の外航海運政策—海事社会とトン数標準税制—」を開催し、政（海造特委員長・海事立国推進議員連盟（以下において「立国議連」）会長<sup>52</sup>）・官（海事局長）・民（船協会長）の三者が揃って同税制の必要性を述べた<sup>53</sup>。8月30日には、海造特と立国議連との合同部会において、トン数標準税制が国益の観点から必要とされた<sup>54</sup>。9月18日には、経団連が『今後のわが国税制のあり方と平成20年度税制改正に関する提言』において「トン数標準税制に関し、平成20年の通常国会における法改正とあわせ、主要な海運国の税制との整合性を踏まえた制度を創設すべき」と提言した<sup>55</sup>。10月3日には、海事振興連盟（会長：中馬弘毅衆議院議員）が2007年度通常総会を開催し、同税制を2008年度税制改正において実現する、と決議した<sup>56</sup>。11月6日には、全日本海員組合が第68回定期全国大会を開き、組合長がトン数標準税制の早期実現を訴えた<sup>57</sup>。同月15日には、海造特及び立国議連が合同部会を開催し、トン数標準税制の導入こそが喫緊の課題となっているとして、2008年度税制改正におけるトン数標準税制の導入を目指して、みなし利益の水準など同税制の制度設計にも踏み込んだ決議を緊急に採択し、同月27日には、海事振興連盟がこれと同内容の決議を採択した<sup>58</sup>。同日に行われた自民党税制調査会によるヒアリングにおいては、同党国土交通部会の部会長（三ツ林隆志衆議院議員）が「国際的な競争条件の均衡化を図ることと、日本籍船と日本人船員の計画的増

---

<sup>51</sup> 同決議全文は、日本海事新聞記事「海事振興連盟/神戸でタウンミーティング。海事産業競争力確保へ」（2007年3月20日付第3面）にて閲覧可。

<sup>52</sup> 同連盟は、2007年4月12日に発足。当時の会長は、海造特・委員長でもある衛藤征士郎衆議院議員。

<sup>53</sup> その講演内容は、日本海事新聞記事「【日本船主協会特集】政官財 軌を一に、トン数税制講演会」（2007年6月29日付別刷特集第6面）に詳しい。

<sup>54</sup> その様子を伝えるものとして日本海事新聞記事「自民海造特・海事立国議連/トン数税制「国益の観点から必要」（2007年8月31日付第1面）参照。

<sup>55</sup> その全文は、経団連ウェブサイト

<<https://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/2007/072/index.html>>にて閲覧可。

<sup>56</sup> 同決議全文は、日本海事新聞記事「海事振興連盟/総会決議（全文）」（2007年10月5日付第4面）にて閲覧可。

<sup>57</sup> 海事プレス記事「海員組合定期大会開幕、船員の確保育成は国家課題、政官労使一体で」（2007年11月7日付記事）参照。

<sup>58</sup> これら決議では、同税制の導入に当たっては、「(1) 企業経営を必要以上に圧迫しないこと、(2) みなし利益の水準について諸外国並みとすること、(3) 日本籍船・日本人船員の増加を政策面から確実に担保するため恒久措置とすること、(4) トン数標準税制を通常の法人税との選択制とすること、(5) 通常の法人税を選択する場合、現行の特別償却制度など法人税の特例措置を堅持することが必要」とされた。海造特・立国議連の決議文は、日本船主協会『船協海運年報2007』の資料1-1-2-4、海事振興連盟の決議文は、その資料1-1-2-5としてそれぞれ閲覧可。

加を図る必要性からトン数標準税制を要望する」と説明した<sup>59</sup>。その翌々日の29日には、超党派国会議員・有識者等で構成する海洋基本法フォローアップ研究会（座長：石破茂自民党衆議院、事務局・海洋政策研究財団）が第2回勉強会を開催し、トン数標準税制の導入に同研究会としても取り組んでいくことを表明した<sup>60</sup>。

主税局は、9月以降始められた海事局との事務折衝において、トン数標準税制の導入に伴う減税分の大部分を政策目的（日本籍船の増加、日本人船員の確保・育成）に使用すべきと求めたり、事前提出資料が不十分なことを理由に折衝そのものを見送ったり<sup>61</sup>、「特定業界向けの優遇税制を一度導入した場合、他の業界にも影響が及び、同様の税制を要望するようになるとの懸念」<sup>62</sup>とともに「外形

---

<sup>59</sup> 日本海事新聞記事「自民税調/国交部会からヒアリング」（2007年11月28日付第1面）参照。

<sup>60</sup> 同勉強会での様子につき、日本海事新聞記事「海洋基本法研究会/喫緊課題はトン数税制。3党協力し導入推進」（2007年11月30日付第1面）参照。なお、同勉強会は、海洋基本法（2007年4月制定、7月施行）に基づいて総合海洋制作本部が準備中の海洋基本計画に関する意見書をまとめるためのものであり、その後12月20日に提出された意見書には、展開すべき施策として、「わが国の経済および生活を支える海上輸送の確保を図る」ために日本籍船・日本人船員の確保やトン数標準税制などを挙げている。同意見書全文は、日本海事新聞記事「海洋基本法研究会/海洋基本計画に対する意見」（2007年12月28日付第4面）にて閲覧可。もとより海洋基本法は、「国は、効率的かつ安定的な海上輸送の確保を図るため、日本船舶の確保、船員の育成及び確保、国際海上輸送網の拠点となる港湾の整備その他の必要な措置を講ずるものとする。」（第20条）と海上輸送の確保を規定しており、トン数標準税制の導入議論が深まる中で同法が制定したことは「強い追い風」となった（日本海事新聞記事「海事局長/海洋基本法が成立。「トン数税制に強い追い風」」（2007年4月23日付第2面）参照）。なお、2008年3月18日に閣議決定された『海洋基本計画』は、「日本籍船及び日本人船員の計画的増加に取り組む我が国の外航海運事業者に対する日本籍船の運航トン数に応じた利益の金額に基づく所得計算を選択することができる課税の特例（トン数標準税制）の創設に取り組み、日本籍船の数を平成20年度からの5年間で2倍に、日本人外航船員の数を同じく10年間で1.5倍にそれぞれ増加させるための取組を促す。」（同計画23頁）とした。同計画全文は、内閣府ウェブサイト〈<https://www8.cao.go.jp/ocean/policies/plan/plan01/pdf/plan01.pdf>〉にて閲覧可。

<sup>61</sup> 財務省は、海事局案では日本籍船と日本人船員の増加のために実質減税分が振り向けられるという確実な保証がない、と一蹴し、ヒアリングには至らなかったと報じるものとして、海事プレス記事「トン数税制、財務省が実質減税分で確実な日本籍船・船員増加の“保証”求む」（2007年10月29日付）がある。なお、国税である法人税と地方税である法人住民税及び法人事業税も連動しているため、海事局は総務省との間でもトン数標準税制の導入について折衝を行っていたが、総務省は、トン数標準税制を地方に導入する政策的な意義を強く求めたという。海事プレス記事「トン数税制、総務省が2次ヒアリング、地方への意義明確に」（2007年10月22日付）参照。なお、概して総務省との折衝については、報道記事を含め公表されている情報が少ない。

<sup>62</sup> 日本海事新聞記事「国交省/トン数税制要望、財務省と折衝」（2007年10月12日付第3面）参照。

標準課税という特殊な税制であることから「導入に慎重姿勢」<sup>63</sup>を示した。トン数標準税制をめぐる海事局と主税局との協議は、昨年度の折衝による前進がまるでなかったかのように、11月16日時点で依然として事務折衝が「回っていないという現実もあり、非常に厳しい状況」<sup>64</sup>であった。

しかし、同税制は上記の通り多方面からの支持を得たことにより、12月11日に自民党税制調査会小委員会が海造特ほかの決議に沿った内容でトン数標準税制の創設を認める決定を下し<sup>65</sup>、それを受けて自民党税調が同月13日に『平成20年税制改正大綱』を決定し<sup>66</sup>、同税制の創設が事実上決まった。これを受けて船協会長は、日本の外航海運の国際競争力が大きく改善されることへの期待と、日本籍船を今後5年間で2倍程度、日本人船員（海技者）を今後10年間で1.5倍程度それぞれ増加させることを業界目標として表明した<sup>67</sup>。

12月20日に開催された第8回国際海上輸送部会（第8回ヒューマンインフラ部会と合同開催）は、『安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について（答申）』をまとめ、同日、国土交通大臣に手交した<sup>68</sup>。同答申は、トン数標準税制については、基本的に6月の中間とりまとめと同様に「早急に具体的な検討を進めることが必要である」などと述べつつ、同税制は、「日本人船員の計画的増加に大きく寄与する手段であると考えられる」と付け加えられた<sup>69</sup>。

---

<sup>63</sup> 日本海事新聞記事「財務省/国交省との税制改正2次折衝、先送り。「事前提出資料、不十分」（2007年10月29日付第3面）参照。

<sup>64</sup> 同日に行われた定例会見における海事局長の発言。海事プレス記事「春成海事局長、税制大綱に向け佳境に、依然厳しい財務折衝」（2007年11月19日付）参照。

<sup>65</sup> 日本海事新聞記事「自民税調/来年4月からトン数標準税制決定。みなし利益、国際水準で」（2007年12月12日付第1面）参照。

<sup>66</sup> 自由民主党『平成20年税制改正大綱』17頁参照。同大綱は、公益財団公益法人協会ウェブサイト<<http://www.kohokyo.or.jp/kohokyo-weblog/non-profit/image/seisaku-031a.pdf>>にて閲覧可。トン数標準税制部分については、国交省ウェブサイト「平成20年度国土交通省税制改正要望主要項目結果概要」（平成19年12月13日付）

<[https://www.mlit.go.jp/yosan/yosan08/zeisei08g/zeisei08\\_.html](https://www.mlit.go.jp/yosan/yosan08/zeisei08g/zeisei08_.html)>においても「II世界の成長と活力を我が国に取り込む人流・物流基盤づくり」の中で「(1) 外航海運におけるみなし利益課税（トン数標準税制）の創設」として閲覧可。

<sup>67</sup> 2007年12月13日付けの船協会長のコメント。その全文は、日本船主協会『せんきょう』2008年1月号の資料3として閲覧可。

<sup>68</sup> 同答申の全文は、国交省ウェブサイト

<<https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/10/101220/02.pdf>>にて閲覧可。

<sup>69</sup> 中間とりまとめ（脚注48・13頁）においては、トン数標準税制が「日本籍船・日本人船員の計画的増加という我が国が直面する喫緊の課題に取り組む上で有効な方策となり得る性格を有している」とされていた箇所について、答申においては、「同税制は、日本籍船の計画的増加を図る上で、国際的なルールを満たす唯一の政策手段であり、日本人船員の計画的増加に大きく寄与する手段であると考えられる」（脚注68・12頁）とされた。このほかにも若干の修正が加えられ、答申された。

#### (4) トン数標準税制の実施に向けて（2008年以降の動向）

【年表4：トン数標準税制関係年表（2008年）】

主な事項	備考
1月 内閣：「平成20年度税制改正の要綱」を閣議決定。 2月 内閣：「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案」を国会へ提出。 5月 第169回国会：同法律案を可決（6月公布、7月施行）。「トン税の創設」 7月 国交大臣：日本船舶及び船員の確保に関する基本方針について審議会に諮問。第17回海事分科会：同基本方針を承認。海事局：基本方針、関係省令、認定基準を公表。 11月 海事局：「社船実習について」をとりまとめ。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第1期海洋基本計画（2012年度まで）</li> <li>・アイスランドがトン税を導入。</li> </ul>

##### ① トン数標準税制の創設

内閣は、2008年1月11日に『平成20年度税制改正の要綱』を閣議決定した<sup>70</sup>。同要綱は、トン数標準税制について自民党・公明党の平成20年度税制改正大綱と基本的に同一である。すなわち、「青色申告書を提出する法人で、同法の施行の日から平成22年3月31日までの間に改正後の海上運送法に規定する日本船舶・船員確保計画（仮称）の認定を受けたものについて、日本籍船の運航トン数に応じた利益の金額に基づく所得計算を選択することができる特例を創設する。」とした。

そして内閣は、2月5日にトン数標準税制を実施するための「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案」（閣第34号）を閣議決定し、同日第169回国会に提出した。同法律案は、安定的な海上輸送の確保を図ることが喫緊の国家的課題となっていることから、その確保を図るために必要な日本船舶の確保並びに日本船員の育成及び確保を図ることを目的として、航海命令の範囲の拡大（国内海上輸送に限られている船舶運航事業者に対する航海命令の範囲を国際海上輸送に拡大する。）、基本方針の策定（国土交通大臣は、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、これに乗り組む日本船員の育成及び確保等に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本方針を定めることとする。）、日本船舶・船員確保計画の認定（船舶運航事業者等は、日本船舶・船員確保計画を作成し、国土交通大臣の認定を申請することができ、国土交通大臣は、申請された日本船舶・船員確保計画が基本方針に適合するものである等と認め

<sup>70</sup> 同要綱の全文は、財務省ウェブサイト

[https://warp.da.ndl.go.jp/info:ndl.jp/pid/10404234/www.mof.go.jp/tax\\_policy/tax\\_reform/outline/fy2008/zei001\\_youkou.pdf](https://warp.da.ndl.go.jp/info:ndl.jp/pid/10404234/www.mof.go.jp/tax_policy/tax_reform/outline/fy2008/zei001_youkou.pdf)にて閲覧可。

るときは、その認定をすることとする。)、トン数標準税制の適用(日本船舶・船員確保計画の認定を受けた船舶運航事業者等が日本船舶を用いて営む対外船舶運航事業等に係る所得については、課税の特例としてトン数標準税制を適用する。)などを内容とし(同法律案第1条)<sup>71</sup>、併せて、同税制のために租税特別措置法(以下において「租特法」)及び地方税法を改正することなどを規定した(附則第7条、第8条)。同法律案は、5月8日に衆議院国土交通委員会に付託され、同月21日に原案の通り可決すべきと議決されると<sup>72</sup>、翌22日に本会議で賛成多数で可決された。次いで翌23日に参議院国土交通委員会に付託され、同月29日に原案の通り可決すべきと議決されると<sup>73</sup>、翌30日に本会議で賛成多数で可決された。こうして、トン数標準税制を創設する法律が制定され、6月6日に公布、7月17日に施行された。

ここで正式に創設されたトン数標準税制の内容は、日本船舶・船員確保計画につき国交大臣の認定を受けた外航海運事業者について、(i)船舶の純トン数に依

---

<sup>71</sup> 同法律案のうち船員法の改正部分(同法律案第2条)は、船員の労働環境の改善のための措置であり、船員職の魅力を高め船員の確保を図るもの及び2006年の海上の労働に関する条約(2006年採択、2013年発効)の批准を見据えたもの(日本は同条約を2013年に批准し、2014年に日本についても発効)であったが、ここではその詳細は割愛する。

<sup>72</sup> 同法律案の議決後には与野党共同の動議により、以下を内容とする附帯決議を同法律案に付すべきことも議決された。「政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺憾なきを期すべきである。一、安定的な海上輸送を確保する上で日本船舶の確保並びに日本人船員の育成及び確保が重要であることにかんがみ、日本船舶・船員確保計画の認定状況やトン数標準税制の適用状況を継続的に把握し、その効果を検証すること。また、法改正の目的が達成されるよう、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及び船員雇用に係る支援措置の充実等により、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。二、国際競争力強化の観点から、日本船舶・船員確保計画への積極的な取組を促すため、同計画の認定申請に際しては、申請者の過度な負担とならないよう手続の簡素化に努め、認定に当たっては、効率的に事務処理を行い、迅速な手続を行うこと。三、海洋基本法に示された海洋に関する国民の理解の増進と人材育成を図るため、国家的取組として総合海洋政策本部のリーダーシップの下、海事広報活動の抜本的見直しを図り、青少年の海に関わる仕事への憧れを喚起するべく、海の魅力や海の職場、船員労働の重要性について学校教育と連携した海事教育の推進に積極的に努めること。」

<sup>73</sup> 同法律案の議決後には与野党共同の動議により、以下を内容とする附帯決議を同法律案に付すべきことも議決された。「政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期すべきである。一、日本船舶・船員確保計画の認定状況やトン数標準税制の適用状況を継続的に把握し、その効果を検証するとともに、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及び船員雇用・待遇改善に係る支援措置の充実等、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。二、昨今の海難事故にかんがみ、我が国海運のより一層の安全性を確保する観点から、国際的にも評価される我が国船員を育成・確保するため、教育訓練システムの充実・改善の具体化並びに、事業者への指導を強化すること。三、外航に拡大された航海命令制度については、発動基準を明確にするほか、船員の安全確保策等について関係者の理解が得られるよう、適切かつ十分な検討を加えること。」

じて100純トン当たりで定めた金額(1,000トン以下の純トン数について120円、1,000トンを超え10,000トン以下の純トン数について90円、10,000トンを超え25,000トン以下の純トン数について60円、25,000トンを超える純トン数について30円。表1参照)に基づき日本船舶の1日当たりの利益金額とし(租特法施行令第35条の2第3項及び第39条の89の2第3項)、(ii)その1日当たりの利益金額に当該船舶の稼働日数を乗じてみなし利益とした上で(同法施行令第35条の2第2項及び第39条の89の2第2項)、(iii)当該船舶にかかる実際の所得がみなし利益を超える場合には、その超える分の金額を損金額に算入し、反対に、実際の所得がみなし利益に満たない場合には、その満たない分の金額を益金額に算入して(租特法第59条の2第1項及び第68条の62の2第1項)法人税額を計算するというものである<sup>74</sup>。

【表1：日本船舶の1日当たり100純トン当たりの利益金額】

純トン数	金額
1,000トン以下の純トン数	120円
1,000トンを超え10,000トン以下の純トン数	90円
10,000トンを超え25,000トン以下の純トン数	60円
25,000トンを超える純トン数	30円

(租特法施行令第35条の2第3項及び第39条の89の2第3項より作成)

例えば、純トン数50,000トンの船舶の場合には、1,000トンまでの部分について「 $1,000 \div 100 \times 120 \text{円} = 1,200 \text{円}$ 」、1,000トンから10,000トンまでの部分について「 $(10,000 - 1,000) \div 100 \times 90 \text{円} = 8,100 \text{円}$ 」、10,000トンから25,000トンまでの部分について「 $(25,000 - 10,000) \div 100 \times 60 \text{円} = 9,000 \text{円}$ 」、25,000トンから50,000トンまでの部分について「 $(50,000 - 25,000) \div 100 \times 30 \text{円} = 7,500 \text{円}$ 」であるので、これらを足し合わせて1日当たりの利益金額は25,800円となり、当該船舶が年間365日運航していたとき、そのみなし利益は「 $25,800 \text{円} \times 365 \text{日} = 9,417,000 \text{円}$ 」と計算される。

<sup>74</sup> 法人税法に基づく法人税額の計算が変わることにより、それを課税標準とする法人住民税法人税割も変更を受け、また、法人事業税所得割の課税標準たる所得についてもトン数標準税制に基づき計算される。ただし、外形標準課税の対象法人(資本金又は出資金の額が1億円を超えている法人など。地方税法72条の2第1項)である場合は、法人事業税付加価値割の課税標準に含まれる単年度損益の計算に際しては、トン数標準税制を用いることができない(地方税法72条の18第2項)。

## ②基本方針・認定基準

トン数標準税制を創設した法律、すなわち改正された海上運送法（以下において「改正海上運送法」）が施行されたその日（2008年7月17日）、国土交通大臣は、トン数標準税制の制度設計にかかわる「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」（以下において「基本方針」）について意見を聴くため、その案を付して審議会に諮問した<sup>75</sup>。基本方針は、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並びにこれに乗り組む船員の育成及び確保に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本的な方針であって、同大臣が審議会の意見を聴いて定めるものである（改正海上運送法34条）。

同基本方針案は、日本船舶及び船員の意義及び目標（外航日本船舶は2008年度からの5年間で隻数を2倍、外航日本人船員は2008年度からの10年間で1.5倍に増加）、政府が実施すべき施策（運航事業者等が作成する日本船舶及び船員の確保についての計画（以下において「日本船舶・船員確保計画」）にかかる認定制度、トン数標準税制ほか）、船舶運航事業者等が講ずべき措置（外航海運事業者は、質の高いサービスの安定供給、外航日本船舶の増加、外航日本人船員の採用増、訓練の充実等）、日本船舶・船員確保計画の認定（当該計画の認定に関する基本的事項）その他を内容とした。このうち、日本船舶・船員確保計画の認定においては、トン数標準税制に関わるものとして、計画期間は5年であること、外航日本船舶の隻数を計画期間内に2倍以上に増加させること、3級海技士免許取得に必要な乗船履歴を取得させるための養成（第三者委託を含む。）を行うこと、外航日本人船員について外航日本船舶の隻数に応じた人数を養成すること等、とした。

同日（7月17日）開催された審議会第17回海事分科会は、審議の後、原案通りに基本方針を承認し、同基本方針は、7月31日に告示された<sup>76</sup>。

また、日本船舶・船員確保計画の認定等に関する省令として、「海上運送法第35条の規定に基づく日本船舶・船員確保計画の認定等に関する省令」（平成20年国土交通省令第67号）及び「平成20年度に海上運送法第35条第1項又は第

---

<sup>75</sup> 同諮問（国交政審（海）第167号、平成20年7月17日）及び添付された基本方針案について、国交省ウェブサイト<<https://www.mlit.go.jp/common/000020447.pdf>>にて閲覧可。なお、同基本方針案の作成に際して、6月23日に海事分科会懇談会が開催された。その議事内容は、国交省ウェブサイト<<https://www.mlit.go.jp/common/000018573.pdf>>にて閲覧可。

<sup>76</sup> 同告示（国土交通省告示第930号）については、日本海事新聞記事「国交省/日本船舶・船員確保の基本方針を告示」2008年8月1日付第1面や日本船主協会『せんきょう』2008年8月号2頁などに伝えられるが、国土交通省の告示・通達ウェブサイト<<https://www.mlit.go.jp/notice/>>には不掲載。なお、承認された基本方針は、審議会からの諮問予定を伝える国交省ウェブサイト<[https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji02\\_hh\\_000015.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji02_hh_000015.html)>にて閲覧可。

4 項の規定による日本船舶・船員確保計画の認定の申請をする場合における同上第 3 項第 5 号の日本船舶の隻数の増加の割合を定める省令」(平成 20 年国土交通省令第 69 号)もまた、同じ 7 月 17 日に公布、施行された。前者は、トン数標準税制の適用を受けるための日本船舶・船員確保計画に関し、認定申請手続きや同計画での記載事項、計画期間(5 年間)、計画期間における日本船舶の隻数の増加割合(100 分の 200)、対象船舶(総トン数 100 トン以上)、対象事業(いわゆる外航海運業及びその附帯事業)などを規定し、後者は、改正海上運送法の施行日から日本船舶・船員確保計画の開始日までの間に日本船舶を増加させた場合に同計画期間内の隻数増加割合を緩和する<sup>77</sup>ことを規定するものである。

更に同じ 7 月 31 日、基本方針及び上記省令を踏まえた「日本船舶・船員確保計画の認定に関する基準」(以下において「認定基準」)もまとめられた<sup>78</sup>。

### ③社船実習

外航日本人船員の養成に関して、認定基準における「外航日本人船員の計画的な育成及び確保に関する基準」は、基本方針を具体化して、(i)3 級海技士免許の取得に必要な乗船履歴を取得させるための養成を行うこと(第三者への委託を含む。)、(ii)毎年度外航日本船舶 1 隻当たり日本人船員 1 人以上を養成すること(計画期間内の総養成人数が外航日本船舶の総隻数以上であること。)、(iii)計画期間を通じて外航日本船舶 1 隻当たり 4 人配乗できる人数を確保すること、(iv)外航日本人船員が減少しないこと、(v)外航日本人船員の採用増、訓練の充実等を行うこと、などを定めるが、このうち(i)及び(ii)に基づき、従来、独立行政法人航海訓練所(現「独立行政法人海技教育機構航海訓練所」)が船員教育機関在学学生に対して行っている乗船実習のうち後半 6 か月分を外航海運事業者が自社の外航船舶を用いて行うこと(以下において「社船実習」)となった。

そこで、有識者、船員教育機関、船協、外航海運事業者、労働組合、文部科学省高等教育局及び海事局は、8 月 5 日より「社船実習の実施に関する意見交換会」を開催して社船実習の具体的な実施方法について検討し、11 月 5 日に『社船実習の実施について』<sup>79</sup>をとりまとめた。

<sup>77</sup> 計画期間における日本船舶の隻数の増加割合を 2 倍(100 分の 200)に代えて、100 分の 200 を同法の施行の日における日本船舶の隻数に対する計画期間開始の日における日本船舶の隻数の割合で除して得た割合とする。同省令第 2 号。

<sup>78</sup> 同基準は、日本船主協会『船協海運年報 2008』資料 1-1-1-5 として船協ウェブサイト<[http://www.jsanet.or.jp/report/nenpo/nenpo2008/text/shiryo/shiryo1\\_1\\_1\\_5.htm](http://www.jsanet.or.jp/report/nenpo/nenpo2008/text/shiryo/shiryo1_1_1_5.htm)>にて閲覧可。

<sup>79</sup> 同文書は、社船実習に用いる練習船(社船実習船)の大きさ(総トン数 5,000 トン以上、出力 6,000 キロワット以上の推進機関)、設備(海図、ジャイロコンパスなど)、運航経路(遠洋区域を含み、危険な区域を含まない。)、教員の数・資格、実習時間(1 日当たり 8 時間以内)、カリキュラム、成績評価などを定める。なお、船籍及び船種は、当該事

#### ④外航海運事業者の認定

こうして仕組みが出来上がったトン数標準税制は、外航海運事業者による選択制である。通常法人税に代えて同税制の適用を望む外航海運事業者は、改正海上運送法の施行日（2008年7月17日）から2010年3月31日までに日本船舶・船員確保計画の認定を受けることで、その翌年度から計画期間（5年間）にトン数標準税制が適用される（同法38条、租特法59条の2及び68条の62の2）<sup>80</sup>。その認定の申請は、計画期間の始まる2か月前まで（認定基準1③（1））であるため、2009年度から適用を受けるには、2009年1月末が認定申請の期限となった<sup>81</sup>。その期限前に10社の申請が見込まれて「滑り出しは極めて良好」<sup>82</sup>とされ、3月24日に当該10社すべてが認定された。

認定された事業者は、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、及び日本郵船で、当該認定事業者の日本船舶・船員確保計画によれば、計画期間（2009年度から2013年度）の5年間において、全10社で外航日本船舶を76.4隻から159.8隻へ約2.1倍増加させ、外航日本人船員を688人（うち社船実習352人）訓練し、そして外航日本人船員を1,050人から1,138人へ約1.1倍増加させるものであった<sup>83</sup>。

【年表5：トン数標準税制関係年表（2009年）】

主な事項	備考
1月 日本船舶・船員確保計画を10社が認定申請。 3月 国交省：トン税の認定申請10社をすべて認定。 4月 認定10社：トン税の適用開始（2013年度までの5年間。更に5年間の再認定申請可能。）。	・認定10社は、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、日本郵船。

業者によって適切に管理され、また、カリキュラムに定める実習が可能な限り問われな  
い。海事局ウェブサイト<<https://www.mlit.go.jp/common/000026690.pdf>>にて閲覧可。

<sup>80</sup> その後、認定事業者が正当な理由なく認定計画通りの日本船舶及び船員の確保を行っていないとき、又は行わないおそれがあるときは、国交大臣は当該認定事業者に対して必要な措置を講ずべきことを勧告することができ、更に、当該認定事業者が当該措置を講じなかったときは、同大臣は認定を取り消すことができる（海上運送法第39条の2）。

<sup>81</sup> そして認定を受けた場合、2009年3月31日までに所轄税務署長に届け出なければなら  
ない（租特法第59条の2第2項及び第68条の62の2第2項）。

<sup>82</sup> 会見における海事局長発言。日本海事新聞記事「海事局長/トン数税制10社申請見込  
み、「滑り出し極めて良好」（2009年1月23日付第1面）参照。

<sup>83</sup> 国土交通省海事局『平成21年版海事レポート（第I部）』5頁参照。

#### 4. 日本のトン数標準税制の特徴

上述の通りに日本で導入されたトン数標準税制について、諸外国の同税制との比較を通して特徴を明らかにし、考察したい<sup>84</sup>。

##### (1) 導入の背景・目的

###### ①背景

日本のトン数標準税制の導入経緯については前章の通りであるが、その背景は、欧州など主要海運国が先行導入している中でのイコール・フッティング（国際的な競争条件の均衡化）の必要性があり、これを重視した船協が要望したものであった。これは、オランダに先行された他の欧州諸国も同様である<sup>85</sup>。

対するに他国に先駆けたオランダは、国内海事産業の衰退を防止するためにポリシー・リサーチ社とデルフト工科大学が1995年にまとめた政策提言を受けて、オープン・レジストリー国の登録料・登録税をヒントにトン数標準税制を考案したとされる<sup>86</sup>。そして、当時、海運市場が不況期で海運業からの納税がほとんどない中で、トン数標準税制によれば一定の税収が期待できたために財務省の抵抗が大きくなかったこと、また、海事クラスター全体としてまとまって同税

<sup>84</sup> 以下において各国の制度は、特別断りのない限り日本海事センター・脚注5による。

<sup>85</sup> 特に欧州諸国がオランダに続いて導入したのは、欧州委員会が1997年の「海運に関する国家補助ガイドライン」により海運補助政策としてトン数標準税制を承認したことが大きな原動力になったという。浅井俊一「諸外国及び日本におけるトン数標準税制の動向に関する考察」海事交通研究第56巻（2007年）43頁参照。なお、当該ガイドライン（欧州連合ウェブサイト〈<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/34c051a9-c3df-4a11-a719-d628961f8d07/language-en>〉にて閲覧可）は、2004年ガイドライン（脚注2）が改訂される前のもの。

<sup>86</sup> 中村秀之「オランダの海運強化策」日本海事新聞（2016年10月28日付第4面）参照。なお、同提案は、C. Peeters, K. Debisschop, P. Vandendriessche and et.al, De toekomst van de Nederlandse zeevaartsector : economische impact studie (EIS) en beleidsanalyse, Delft : Delft University Press, 1994として公刊されており、インフラ・水管理省ウェブサイト〈<http://publicaties.minienm.nl/documenten/de-toekomst-van-de-nederlandse-zeevaartsector-economische-impact-studie-eis-en-beleidsanalyse>〉にて閲覧可。同書は、現行政策のままでは、1994年に創出された付加価値額は向こう5年間で30%減少、10年間で50%減少すること、雇用は5年間で自国船員につき1,768人喪失、外国人船員につき904人喪失すること、歳入は5年間に毎年最大6,500万ギルダー減少し、10年後には1億800万ギルダー又は1994年歳入額（2億1,800万ギルダー）の半分を失うなどと試算し（同書348頁）、法人税0%などを提案している（同書350頁）。これらをもとに考案された新海運政策は、海運業及び海事関連産業に対する新たな付加価値の創造・持続、これら部門における雇用の増加、そして、オランダを経済的に見て国際競争力のある船籍登録国に復帰させることを目標とし、そのための手段の1つがトン数標準税制であったという見解につき、山本雄吾「海事産業におけるトン数標準税制の動向とその意義」大分大学経済論集55巻（2004年）75頁参照。

制を要望したことが同税制導入の大きな要因と言われる<sup>87</sup>。

## ②目的

日本では、改正海上運送法の国会質疑において「安定的な海上輸送の確保を図ることは喫緊の国家的課題となっております。このため、日本船舶の確保並びに船員の育成及び確保を計画的に行う必要があることから、このたびこの法律案を提出することとした次第です」<sup>88</sup>と説明され、そして、制度としては上述(3(4)②)の通り、日本船舶・日本人船員の確保等に関して大臣が定める基本方針に即した日本船舶・船員確保計画を外航海運事業者が作成し、国交大臣の認定を受けた場合に同税制が適用される仕組みである。このようにトン数標準税制は、外航日本船舶及び日本人船員を増加させること、そして安定的な海上輸送を確保することが目的とされ、外航海運事業者が日本船舶及び日本人船員を増加させることへのインセンティブとして導入された<sup>89</sup>。

欧州諸国においては、その根拠法には目的規定が見られないが<sup>90</sup>、例えばオラ

<sup>87</sup> 国土交通省海事局『国際船舶制度推進調査報告書』（2006年）23頁参照。

<sup>88</sup> 冬柴国務大臣による法律案の提案にかかる説明。衆議院『第169回国会国土交通委員会議録』第16号（平成20年5月20日）1頁参照。

<sup>89</sup> 2012年度政策レビュー結果（評価書）たる国土交通省『トン数標準税制の導入による安定的な国際海上輸送の確保』は、日本では、経済安全保障の観点から平時より一定規模を確保すべき外航日本船舶が1972年1,580隻から2006年95隻へ、外航日本人船員は1974年約57,000人から2006年約2,600人へと極端に減少している状況に鑑み、外航日本船舶及び外航日本人船員を計画的に増加しようとする外航海運事業者に対して、主要海運国で導入されているトン数標準税制をインセンティブとして与えるため導入した、と説明している（同書2頁参照）。つまり、船協の当初の要望からは大きく変質し、日本独自の目的が追加されたと言うことができる。

<sup>90</sup> 各国のトン数標準税制にかかる規定については、オランダは、Wet inkomstenbelasting 2001（以下において「2001年所得税法」）の一部（第3.22条以下）として当局ウェブサイト<[https://wetten.overheid.nl/BWBR0011353/2020-04-08/#Hoofdstuk3\\_Afdeling3.2\\_Paragraaf3.2.2\\_Artikel3.22](https://wetten.overheid.nl/BWBR0011353/2020-04-08/#Hoofdstuk3_Afdeling3.2_Paragraaf3.2.2_Artikel3.22)>にて、ドイツは

Einkommensteuergesetz（以下において「連邦租税法」）の一部（第5a節）として当局ウェブサイト<[http://www.gesetze-im-internet.de/estg/\\_5a.html](http://www.gesetze-im-internet.de/estg/_5a.html)>にて、英国はFinance Act 2000（以下において「2000年財政法」）の一部（第82条、附則22）として当局ウェブサイト<<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/17/schedule/22>>にて、デンマークはトン数標準税制法（Bekendtgørelse af lov om beskatning af rederivirksomhed (tonnageskatteloven)）として当局ウェブサイト

<<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2015/945>>にて、フランスはCode général des impôts（以下において「租税一般法典」）の一部（第209-0B条）として当局ウェブサイト

<<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000030062334&cidTexte=LEGITEXT000006069577&dateTexte=20150101>>にて、ノルウェーは、Lov om skatt av formue og inntekt（以下において「財産所得課税法」）の一部（第8-10条以下）として当局ウェブサイト<<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1999-03-26->

ンダの導入目的は上記の通り、海運事業者の海外流出を防止することであり、そのための自国海運事業者の国際競争力の強化であり、また、他の欧州諸国は、先行国オランダ及び外国への流出阻止やイコール・フッティング、そして自国海事産業の振興である<sup>91</sup>。

但し、英国は、トン数標準税制の適用を受ける会社に対して、配乗船舶職員 15 人当たり 1 人の船舶職員候補生の養成を課している<sup>92</sup>。インドは、配乗船員 10 人当たり 1 人の養成を課すとともに、同税制対象事業から生じた利益の少なくとも 20%を毎年積み立て、8 年以内に新船を購入することを義務づけている<sup>93</sup>。台湾は、海上か陸上かを問わず台湾人を 35 人以上雇用していること、及び乗組員 15 人毎に 2 人の実習生を受け入れることを義務づけている<sup>94</sup>。これら 3 か国の

---

14/KAPITTEL\_9-2#KAPITTEL\_9-2>にて、韓国は、조세특례제한법（「租税特例制限法」と邦訳されることが多い。）第 104 条の 10 として当局ウェブサイト

<<http://www.law.go.kr/%EB%B2%95%EB%A0%B9/%EC%A1%B0%EC%84%B8%ED%8A%B9%EB%A1%80%EC%A0%9C%ED%95%9C%EB%B2%95/%EC%A0%9C104%EC%A1%B0%EC%9D%9810>>にて、それぞれ閲覧可。

その他の国の法令等については、巻末付録 2 参照。

<sup>91</sup> 日本海事センター・脚注 5 各年版参照。なお、ドイツについて、海事関連産業の国民経済に占める比率でみればオランダほどの重要性がなく、英国のような海事関連産業の集積もない同国は、国民経済への寄与という積極的な理由はなく、海運及び船社立地をめぐる対等な競争条件を維持するためにトン数標準税制を導入せざるを得なかったとする見解につき、山本・脚注 85（86 頁）参照。但し、同論文がデンマークやフランス等もドイツと同様の理由で同税制を導入したと推察されるとする点については、例えばデンマークでは同国海運業が同国総輸出額の 20%程度を占めていると言われていることからすると疑問なしとしない。

<sup>92</sup> 2000 年財政法附則 22 第 23 条以下、及び詳細につき当局による「Tonnage Tax Manual」（<<https://www.gov.uk/hmrc-internal-manuals/tonnage-tax-manual/ttm04000>>にて閲覧可）及び「Tonnage Tax Minimum Training Commitment- Overview」

（<[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/720523/tonnage-tax-minimum-training-commitment-overview.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/720523/tonnage-tax-minimum-training-commitment-overview.pdf)>にて閲覧可）参照。なお、「PILOT（訓練に代わる支払い）」として、船会社は海事訓練トラスト（英国船主協会及び 2 つの労働組合によって設立された会社）に規定額を支払うこと

によって訓練義務に代えることができる。2000 年財政法附則第 29 条以下及び上記 Manual 参照。

<sup>93</sup> 船員養成につき Section 115VU of Income-tax Act 及び「GUIDELINES FOR PROVIDING TRAINING BY SHIPPING COMPANIES FOR TONNAGE-TAX SCHEME UNDER CHAPTER XII-G OF INCOME-TAX ACT」（<<https://www.incometaxindia.gov.in/pages/rules/guidelines-providing-training-shipping-companies-tonnage-tax-scheme-chapter-xii-g.aspx>>にて閲覧可）参照、積立て等につき Section 115VT of Income-tax Act 参照。

<sup>94</sup> 所得税法第 24 条の 4 及び同条項実施規則第 2 条 5 号。これら条文は、当局ウェブサイト<<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=G0340003>>及び

<<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=G0340131>>にて閲覧可。なお、機械翻訳によれば、35 人要件は、500 総トン以上の台湾籍船 1 隻当たりの雇用人数である。また、乗組員 15 人につき実習生 2 人の計算における端数については、残る乗組員 10 人以上で実習生が 1 人追加されるように読めるため、例えば、乗組員が 25 人の場合も 30 人の場合も受け入れるべき実習生は 4 人となる。

トン数標準税制には、自国船員の養成や船隊の拡充という狙いが認められる<sup>95</sup>。また、ノルウェーは、環境性能に優れた機器や装置を備えた船舶を点数評価し（表 2 参照）、税額を軽減する仕組みを設けており<sup>96</sup>、船舶起因の環境問題の解決に向けた誘導が図られている。

【表 2：環境格付のための評点】

項目	基準	評点		
		貨物船	タンカー	旅客船
NOx排出量 (g/kWh)	IMO一次規制値<排出量	0	0	0
	0.85<排出量≤IMO一次規制値	0.75	0.75	1.05
	0.6<排出量≤0.85	1.5	1.5	2.1
	0.2<排出量≤0.6	3	3	4.2
	排出量≤0.2	10	10	10
SOx(%)	2.5%<燃料油硫黄分濃度	0	0	0
	1.5%<燃料油硫黄分濃度≤2.5%	0.75	0.75	0.45
	0.6%<燃料油硫黄分濃度≤1.5%	1.5	1.5	0.9
	0.2%<燃料油硫黄分濃度≤0.6%	2.25	2.25	1.35
	燃料油硫黄分濃度≤0.2%	3	3	1.8
燃料	特になし	0	0	0
	ディーゼルオイル専用	0.3	0.3	0.125
	二重船殻	0.6	0.6	0.25
	ディーゼルオイル専用及び二重船殻	1.2	1.2	0.5
座礁リスク 低減機器	なし	0	0	0
	緊急装置	1.4	0.6	0.25
	バックアップ機器	2.8	1.2	0.5
積荷流出 対策	なし	-	0	-
	二重底部	-	0.4	-
	二重船殻	-	1.6	-
下水	なし	-	-	0
	下水処理設備の利用	-	-	1.5
廃棄物	なし	-	-	0
	船上焼却炉	-	-	0.75
	分別・圧縮・全量陸揚	-	-	1.5

(出典：ノルウェー海事庁規則・脚注 96 ほかより作成)

<sup>95</sup> 特に英国の仕組みについては、赤塚宏一「海運を活性化するトン数税制」朝日新聞論壇（2007年7月20日付第15面）は、船員の養成数を維持するだけでなく、陸上を拠点とする海運関係産業の人材確保に狙いがあると述べている。

<sup>96</sup> 船舶について窒素酸化物の排出量 (g/kWh) や燃料、座礁流出リスク低減機器、積荷流出対策、下水処理、廃棄物処理座礁リスクといった項目で点数評価し（例えば硫黄酸化物排出量が 0.6g/kWh 以下の貨物船やタンカーは 3 点、旅客船は 4.2 点）、それら評点を足し合わせた環境格付（10 点を上限とする。）により、トン数標準税制に基づく税額を 2.5%～25%（1 点まで 1/40、1 点から 2 点まで 2/40、2 点から 3 点まで 3/40、3 点から 4 点まで 4/40、4 点から 5 点まで 5/40、5 点から 6 点まで 6/40、6 点から 7 点まで 7/40、7 点から 8 点まで 8/40、8 点から 9 点まで 9/40、9 点から 10 点 10/40）軽減するものであるノルウェー海事庁規則 2000 年第 1194 規則（当局ウェブサイト <<https://www.sdir.no/en/shipping/legislation/regulations/environmental-declaration-in-connection-with-environmental-differentiation-for-ships-and-mobile-offshore-units/>>にて閲覧可）、1999 年財産所得税法実施規則第 8-16-10 条以下（当局ウェブサイト <[https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1999-11-19-1158/KAPITTEL\\_8#KAPITTEL\\_8](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1999-11-19-1158/KAPITTEL_8#KAPITTEL_8)>にて閲覧可）及び野村・脚注 9 参照。

## (2) 課税水準

トン数標準税制における課税水準は、基本的に船舶の大きさ（純トン数）に基づく 1 日当たりのみなし利益の額、運航日数、そして法人税率によって定まる<sup>97</sup>。このうち同税制の制度設計として注目されるのは、1 日当たりのみなし利益の額である。これが低額であることから、同税制が外航海運事業者に実質減税をもたらすのである。

1 日当たりのみなし利益額について、日本では、同税制の導入そのものと併せて「諸外国並み」とすることが当初から要望されていた<sup>98</sup>。海事局はその通りに設計したとされるが<sup>99</sup>、所管外の法人税率はさておき、むしろ諸外国よりも若干有利な水準が導入当時には実現したと言える（表 3 参照）。

なお、英国及びドイツは、税額の算出において運航日数を用いるが（英国 2000 年財政法第 4 条（2）、ドイツ連邦租税法第 5a 節第 1 条）、デンマーク及びフランスは、当該船舶が稼働しているか否かにかかわらず全日数について課税する（デンマークトン数標準税制法第 15 条、フランス租税一般法典第 209-0B 条 II）。

---

<sup>97</sup> ギリシャ及びノルウェーのトン数標準税制では、法人税率を乗ずべきみなし利益ではなく、税額が直接に定められており、また、ギリシャでは、純トン数ではなく総トン数を用いて規定されている。野村・脚注 3 及び野村・脚注 9 参照。なお、2017 年に導入したスウェーデンでは、インフレへの対応として物価基礎額（消費者物価上昇率に応じて政府が設定する額）をみなし利益の算出に組み込んでいる。野村撰雄「スウェーデンのトン数標準税制」日本海事新聞（2017 年 1 月 27 日付第 4 面）参照。

<sup>98</sup> トン数標準税制の創設要望にかかる海造特・立国議連及び海事振興連盟の決議文につき脚注 58 参照。ちなみに欧州では、トン数標準税制が国家補助に該当することから欧州委員会の承認が必要であり、みなし利益の水準はその承認の際に見られる項目の一つであるため、必然的に欧州諸国のみなし利益水準は同じようなものとなっている。欧州 14 か国の比較一覧につき、野村・脚注 3 の表 3 参照。アイスランドがその基準を満たせなかったがためにトン数標準税制を実施できなかったことにつき脚注 7 参照。

<sup>99</sup> 国会質疑において「このトン数標準税制のいわゆるみなし利益の水準は、現在これを導入している諸外国に水準に合わせてございます」との春成政府参考人による答弁がある。衆議院『第 169 回国会国土交通委員会議録』第 17 号（平成 20 年 5 月 21 日）14 頁参照。

【表 3：1 日当たりみなし利益の国際比較<sup>100</sup>】

純トン数	日本 (2008年導入)	オランダ (1996年導入)		英国 (2000年導入)		デンマーク (2002年導入)		韓国 (2005年導入)	
	日本円	現地通貨	日本円	現地通貨	日本円	現地通貨	日本円	現地通貨	日本円
1,000トン以下の純トン数	120	0.908EUR	152	0.60GBP	127	8.97DKK	201	1,400KRW	143
1,000トンを超え10,000トン以下の純トン数	90	0.681EUR	114	0.45GBP	95	6.44DKK	201	1,100KRW	112
10,000トンを超え25,000トン以下の純トン数	60	0.454EUR	76	0.30GBP	63	3.85DKK	145	700KRW	71
25,000トンを超える純トン数	30	0.227EUR	38	0.15GBP	32	2.53DKK	86	400KRW	41
法人税率(2008年)	30%	29.60%		30%		28%		25%	

(出典：各国法令等及び OECD 統計より作成。為替レート<sup>101</sup>は、2008 年 7 月 1 日時点 (1 ユーロ 167.34 円、1 ポンド 211.61 円、1 デンマーククローネ 22.44 円、1 ウォン 0.102 円)。

<sup>100</sup> オランダのトン数標準税制では、法律上は 1,000 純トン当たりの金額が定められているが (2001 年所得税法第 3.23 条第 1 項)、ここでは他国と比較する便宜上 100 純トン当りに換算している。また、同国制度では、50,000 トン以上について 100 純トン当たり 0.227EUR (2008 年 12 月 31 日以降に登録された船舶又は直前 5 年間に非 EU/EEA 国に登録されていた船舶は、0.050EUR に減額) という区分があるが (同条同項 a 及び b 参照)、ここでは割愛している。

<sup>101</sup> 国際比較は多分は為替レートの影響を受けるところ、2020 年 6 月 15 日時点の為替レート (1 ユーロ 120.73 円、1 ポンド 134.28 円、1 デンマーククローネ 16.20 円、1 ウォン 0.089 円) に基づく比較として下表 3' 参照。

【表 3'：2020 年 6 月の為替レートによる 1 日当たりみなし利益の国際比較】

純トン数	日本 (2008年導入)	オランダ (1996年導入)		英国 (2000年導入)		デンマーク (2002年導入)		韓国 (2005年導入)	
	日本円	現地通貨	日本円	現地通貨	日本円	現地通貨	日本円	現地通貨	日本円
1,000トン以下の純トン数	120	0.908EUR	109.62	0.60GBP	80.57	8.97DKK	145.33	1,400KRW	124.78
1,000トンを超え10,000トン以下の純トン数	90	0.681EUR	82.22	0.45GBP	60.42	6.44DKK	104.34	1,100KRW	98.04
10,000トンを超え25,000トン以下の純トン数	60	0.454EUR	54.81	0.30GBP	40.28	3.85DKK	62.38	700KRW	62.39
25,000トンを超える純トン数	30	0.227EUR	27.41	0.15GBP	20.14	2.53DKK	40.99	400KRW	35.65
法人税率(2020年)	23.20%	25%		19%		22%		25%	

### (3) 対象事業者・付随条件

日本のトン数標準税制では、青色申告書を提出する法人で、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て外航海運事業（対外船舶運航事業<sup>102</sup>）を営む者が対象となる。日本船舶・船員確保計画の認定を受けるには、少なくとも外航日本船舶 1 隻を用いて対外船舶運航事業を行い、計画期間 5 年間に外航日本船舶の隻数を 2 倍以上に増加させ、3 級海技士免許取得に必要な乗船履歴を取得させるための養成を行い、外航日本人船員について外航日本船舶の隻数に応じた人数の養成を行い、外航日本人船員を一定数確保することなどが必要である。

デンマークの同税制について見ると、同国に法人税を納める船舶運航事業者を対象として（トン数標準税制法 1 条）、(i) 総トン数 20 トン以上であって国内で戦略的・商業的管理がなされている保有船舶、裸用船舶若しくは定期用船舶のいずれかを用いていること（同法 6 条）、(ii) 2005 年 1 月 12 日（2004 年 1 月 17 日時点でトン数標準税制の適用を受けていた事業者は同日、また、2005 年 1 月 12 日以降に同税制の適用を受けた事業者はその日）を基準として保有船舶に占める EU/EEA 登録船舶の割合（総トン数）を維持又は増加すること（同法 6 条 a(1)）。但し、この要件は、同税制の適用を受けるすべての海運事業者において**当該割合が前年より減少していない場合、又は各事業者の保有船舶に占める EU/EEA 登録船舶の割合（総トン数）が 60% 以上の場合には適用されない。**同法 6 条 a(2) (3))、(iii) 用船された船舶は、総トン数において保有船舶の 4 倍以下であること（同法 7 条 1 項。ただし、裸用船された船舶及び所定の定期用船された船舶<sup>103</sup>は、保有船舶とみなされる。同条 3 項）といった条件が課されている。また、同国に納税義務を負う船舶管理会社であって、船舶の運航にかかるすべての責任並びに ISM コード（国際安全管理コード）に基づく船舶所有者としてのすべての責任及び義務を引き受けている者も対象となる（同法 21 条 a 第 1 項）。

このようにデンマークでは、対象事業者が外航海運事業者に限定されていない。海運事業者全般を同税制の対象とするのは、フランス、オランダ及び英国も同様である。但しフランスは、収益の 75% 以上を船舶運航事業から得ている海運事業者に限定し（租税一般法典第 209-0B 条第一文）、英国は、前述の通り船員の訓練要件を課している。ドイツは、日本と同様にトン数標準税制の適用を外航海運事業に限定している（連邦租税法第 5a 項(1)）。

デンマークが国内で戦略的かつ商業的に管理されていることを条件とするの

---

<sup>102</sup> 海上運送法では、「本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間において行う船舶運航事業」（同法 35 条 3 項 5 号）と定義される。

<sup>103</sup> 1 年以上 7 年未満の期間による定期用船であって、用船終了までに借受人が市場価格で購入する権利が付された契約が締結されている船舶。

もまた、欧州諸国に広く見られる。そうした実務が欧州域内での経済活動及び雇用に貢献すると考えられているからである<sup>104</sup>。そしてデンマークは、船舶管理会社自体もトン数標準税制の適用を受けられるとしているのが特徴的である<sup>105</sup>。

また、EU/EEA 登録船舶にかかる要件についても、欧州委員会が EU/EEA 登録船舶の増加を目指していることから<sup>106</sup>、欧州諸国のトン数標準税制において共通して見られるものである。例えばオランダでは、基本的に EU/EEA 籍船を対象とし、

---

<sup>104</sup> したがって、各国においてもそのような観点から、当該船舶が戦略的かつ商業的に管理されているかを判断するところ、英国当局によれば、戦略的管理にかかる考慮要素は、例えば上級経営陣を含め本社所在地、取締役会の開催場所、運営役員会議の開催場所、取締役及び主要従業員の居住地などであり（英国トン数標準税制マニュアル「TTM03810」

（<https://www.gov.uk/hmrc-internal-manuals/tonnage-tax-manual/ttm03810>）にて閲覧可）参照）、商業的管理にかかるそれは、例えば、航路の計画、貨物や旅客の予約受付、保険の手配、資金の調達、人員の管理、海外事務所への指示などである（同マニュアル「TTM03820」（<https://www.gov.uk/hmrc-internal-manuals/tonnage-tax-manual/ttm03820>）にて閲覧可）参照。

<sup>105</sup> 船舶管理会社がトン数標準税制を適用できるとする点につき、欧州委員会も明確に許容している。船舶の運航にかかる一切の責任を負っている船舶管理会社は、従来の船主と同視しうるからであり、かつ、厳しい国際競争に晒されているからであり（European Commission・脚注 2, at 13/8）、管理船の 3 分の 2 以上を域内で管理していることなどを条件として、海運事業者の 25% 程度の負担においてトン数標準税制を適用することを認めている。2009 年の欧州委員会通知（Communication from the Commission providing guidance on State aid to shipmanagement companies (2009/C 136/06)（<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:132:0006:0009:EN:PDF>）にて閲覧可）参照。

<sup>106</sup> 但し、欧州共同体への便益が明確に示される場合には、EU/EEA 籍にこだわらない措置も承認しうるとされている。欧州委員会・脚注 2, at 13/6。他方で、欧州委員会は、旗国の魅力度合いは海運事業者にとっての財政的優位性と有能かつ効率的な行政体制という 2 つの要素に大きく拠るものであるところ、それらは主として加盟国の責任であるとして、欧州委員会として EU/EEA 籍船の増加に向けた積極策を採るつもりはないという。欧州議会議員（ポルトガル選出の Aquiar 氏）による質問（E-007502-16）に対する回答（2017 年 1 月 19 日付）参照（なお、当該質問及び回答は、欧州議会ウェブサイト [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-8-2016-007502-ASW\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-8-2016-007502-ASW_EN.html)）にて閲覧可）。

所定の場合に非 EU/EEA 籍船も含めるとする<sup>107</sup>。このほか、英国<sup>108</sup>、フランス<sup>109</sup>、スウェーデン<sup>110</sup>、ノルウェー<sup>111</sup>において「60%基準」を何らかで用いた EU/EEA 籍船との結び付きが規定されている<sup>112</sup>。

以上からは、日本のトン数標準税制では、対象企業が外航海運事業者に限定されていること、日本籍船と結び付けられてその隻数としての増加が求められ、また、日本人船員の養成・確保が課されていることが特徴として指摘できる。欧州諸国の同税制では、基本的に対象企業は海運事業者一般であり、船舶を自国内で戦略的・商業的に管理していることが求められ、また、EU/EEA 籍船の維持が組み込まれていることなどが共通した特徴である。但し、EU/EEA 籍船といったとき、EU/EEA 域内には、主要海運国がそれぞれ外航船舶のための第二船籍制度（国際船舶登録制度）を整備していることや、マルタ、キプロスなどが域外オープン・レジストリー国に勝るとも劣らないとされる船舶登録制度を備えていることを踏まえれば、EU/EEA 船主にとって EU/EEA 籍船という条件は実質的負担感の少ないものであることに留意する必要がある<sup>113</sup>。

---

<sup>107</sup> 所定の場合とは、オランダ全体でトン数標準税制適用船舶に占める EU/EEA 籍船の割合が前年から減少していないとき、海運事業者が管理する同税制適用船舶に占める EU/EEA 籍船の割合が 2004 年 1 月 17 日又は同税制適用開始年度の最終日から減少していないとき、及び海運事業者が管理する同税制適用船舶に占める EU/EEA 籍船の割合が純トン数にして 60%以上のときである。2001 年所得税法第 3.22 条第 6 項参照。なお、2019 年改正（2020 年施行）では、海運事業者の同税制適用船舶に占める EU/EEA 籍以外の定期用船又は航海用船は純トン数にして 75%を超えてはならないこと（同条第 5 項）など、EU/EEA 籍との結びつきが強められた。

<sup>108</sup> 2000 年財政法 22A 条以下参照。同条項は 2005 年改正により追加され、移行期間を経て 2008 年度から実施されたという。中村秀之「英国の海運強化策」日本海事新聞（2015 年 8 月 31 日付第 4 面）参照。ちなみに同国においてトン数標準税制の対象となっている船舶 713 隻（2019 年時点）について、EU/EEA 籍の割合は不明だが、英国籍は 268 隻（38%）という。MARITIME UK, STATE OF THE MARITIME NATION 2019 (<https://www.maritimeuk.org/media-centre/publications/state-maritime-nation-report-2019/>)にて閲覧可), at 52。

<sup>109</sup> 租税一般法典第 209-0B 条 I 参照。

<sup>110</sup> 同国は、トン数標準税制の検討段階で一定割合のスウェーデン籍船の運航を条件としたが、欧州委員会から EU/EEA 籍を条件とするよう修正を求められたという。野村・脚注 97 参照。

<sup>111</sup> 財産所得課税法第 8-11 条(8)。

<sup>112</sup> ドイツは、海運事業者に対して EU/EEA 籍船を増加させることを求めているが、その理由は、同国の海運事業者は中小企業が多いという実情を欧州委員会が考慮したからという。中村秀之「ドイツにおける海運強化策」日本海事新聞（2014 年 12 月 26 日付第 5 面）参照。

<sup>113</sup> 実際、デンマーク船主協会は、同国トン数標準税制が船籍に無関係であると喧伝している。同協会のポリシーペーパー

([https://www.danishshipping.dk/skibsfartspolitik/rammevilkar/tonnageskat/download/Basic\\_Model\\_Linkarea\\_Link/182/policy-paper-on-tonnage-tax\\_010314.pdf](https://www.danishshipping.dk/skibsfartspolitik/rammevilkar/tonnageskat/download/Basic_Model_Linkarea_Link/182/policy-paper-on-tonnage-tax_010314.pdf))にて関

#### (4) 対象事業・所得

日本のトン数標準税制では、日本船舶を用いて営む対外船舶運航事業、対外船舶貸渡業（対外船舶運航事業の用に供する船舶の貸渡し又は対外船舶運航事業に係る運航の委託をする船舶貸渡業）、対外船舶運航事業を営む者が行う貨物の運送と当該運送に先行し及び後続する利用運送とを一貫して行う事業、及びこれらの事業に附帯する事業（以下において単に「対外船舶運航事業等」）を対象とする（海上運送法第38条、海上運送法第35条の規定に基づく日本船舶・船員確保計画の認定等に関する省令第8条）。その対象事業にかかる課税対象所得について、実際の所得がみなし利益が上回ればその超過分を損金額に算入し、その反対であれば、当該分を益金額に算入するという操作（上記3（4）①参照）を認めるものである。したがって、対象事業及び所得が日本船舶を用いたものに限定され、また、実際の所得を算出することが必要となるため、対象事業者は、まず当年度の収益の額等（収益の額並びに原価の額、費用の額及び損失の額）を対外船舶運航事業等によるものとそうでないものとに区分し、次いで、前者について日本船舶を用いた対外船舶運航事業等による収益の額等と日本船舶以外を用いたものとに区分し、トン数標準税制の対象所得を算出する必要がある（租税特別措置法施行令第35条の2第1項）。それ故、収益と費用に含められるべきものがそれぞれ規定される。収益の額に含められるものについては、運賃、貸船料、対外船舶運航事業等関連収益（対外船舶運航事業等、その他海上運送事業及びその他事業のうちいずれかの事業に関係することが明らかな営業外収益）、船舶売却益などであり、他方、費用に含められるものについては、運航費、船費、一般管理費、営業外費用、船舶の譲渡にかかる特別損失などである（租税特別措置法施行規則第21条の17）。

諸外国のトン数標準税制では、みなし利益が算出されればそれに当該船舶の運航日数及び法人税率を乗じるものである<sup>114</sup>、同税制の対象となる事業及び所得、又は対象とならないものが法令に規定される。例えば、デンマークでは、天然資源の探査、漁業、港湾内のパイロット業務等による収益を対象から除外し、曳船事業や海難救助事業については、それがEU/EEA籍船によるものであって年間稼働時間の50%以上が海上でなされた場合に当該事業にかかる稼働時間について区分の上、対象として認めている（トン数標準税制法第8条）。船舶運航事業の付随事業としては、コンテナの使用、荷役及び施設整備、切符売り場及び旅客船ターミナルの運営、オフィスの運営、船上での物品販売、船内施設の賃貸、トン数標準税制対象船舶の売却を同税制の対象としている（同法第10条2項）。

英国は、トン数標準税制対象の船舶に関することを前提として、一個の契約に

---

覧可) 参照。

<sup>114</sup> 例外的なギリシャ及びノルウェーにつき脚注97参照。

基づく一貫輸送事業、旅客又は貨物の輸送に直接関係する事務及び保険にかかる業務、旅客の乗下船及びそれに関する施設の提供、旅客に対する周遊旅行の提供（その間に当該旅客の船室を他に用いない場合のみ認められる。）、飲食やエンターテイメントの提供、荷役及びそのための施設の提供、航海の直前・直後の貨物の整理、貨物の一時的な保管、コンテナの賃貸又は提供などを付随事業として認めている<sup>115</sup>。

---

<sup>115</sup> Tonnage Tax Manual 「TTM18003」（当局ウェブサイト<<https://www.gov.uk/hmrc-internal-manuals/tonnage-tax-manual/ttm18003>>にて閲覧可）参照。

## (5) 対象船舶

日本のトン数標準税制において対象となる船舶は、安定的な海上輸送の確保に資する総トン数 100 トン以上の日本船舶である<sup>116</sup>。同税制では、対象事業者が外航海運事業者とされている時点で自動的に外航船、大型船に対象が絞られ、更に船籍が日本籍に限定されているが<sup>117</sup>、船種については規定がない。

フランスでは、基本的に総トン数 50 トン以上で、人又は貨物の輸送、海上での曳航・救助活動・他の海上支援活動に従事する船舶で、フランス国内で戦略的かつ商業的に管理されているものを対象とし（一般租税法典第 209-0B 条 I）、船種としては、通常商船のほか、ケーブル敷設船や地震探査船などを例示しつつ、漁船、レジャー船舶、河川用船舶などを対象外としている<sup>118</sup>。

デンマークでは、上述の通り国内で戦略的かつ商業的に管理されている船舶であって、総トン数 20 トン以上（トン数標準税制法第 6 条）のものが基本的に対象となる。対象事業・所得とはならないとして規定されるもの（同法第 8 条 1 項）にかかる船舶が対象外となるが、上述の通り、所定の条件を満たす曳航船や海難救助船や、総トン数 2,000 トン以上で貨物を運ぶバージが対象となる（同法第 1 項 6 号、2 項）。また、海洋開発事業に係る船舶、例えば領海外での洋上風力・石油関連設備の設置等に従事する船舶、パイプライン及びケーブルの敷設船、作業員宿泊船なども対象として認めている（同法 8a 条）。

ノルウェーでは、同税制の対象から除外する船舶として、総トン数 100 トン未満の船舶、推進機関を有しない船舶（推進機関を有する船舶と連結して稼働する総トン数 1,000 トン以上の EEA 籍船を除く。）、実質的に国内の湖河川を航行する船舶、静止している船舶、港湾交通のための船舶、航行距離が 30 海里以内

---

<sup>116</sup> 海上運送法 34 条、38 条及び「海上運送法第三十五条の規定に基づく日本船舶・船員確保計画の認定等に関する省令」第 7 条参照。もとより日本船舶とは、船舶法第 1 条にいう日本船舶であり、官庁公署の所有（同条第 1 号）、日本国民の所有（同条第 2 号）、及び日本の法令に基づいて設立された会社であってその代表者全員及び業務執行役員が 3 分の 2 以上が日本国民であるもの又はその代表者全員が日本国民であるものの所有（同条第 3 号、第 4 号）に属する船舶であり、特権（国旗掲揚権、不開港場への寄港権及び沿岸貿易権。同法第 2 条、第 3 条）が与えられ、義務（日本に船籍港を定め、測度・登録することなど。同法第 4 条以下）が課せられる。

<sup>117</sup> 日本のトン数標準税制の導入までを扱う本稿の射程外であるが、海上運送法の 2012 年改正では、準日本船舶制度が創設され、そこでは、日本の対外船舶運航事業者が海外子会社を通じて実質的に所有する船舶を一定の条件の下に準日本船舶として認定し、同税制の対象船舶とすることを認めた。更に、同法 2017 年改正では、当該制度の対象に日本の船主が海外子会社を通じて実質的に所有する船舶を追加した。ここでは一定の要件の下に外国籍船も対象となっている。なお、導入後の経過につき巻末付録年表参照。

<sup>118</sup> 「BULLETIN OFFICIEL DES IMPÔTS」（以下において「フランス税務公報」）4H-1-04 の第 9 項、第 20 項及び第 32 項参照（フランス当局ウェブサイト <http://www11.minefi.gouv.fr/boi/boi2004/4fepub/textes/4h104/4h104.htm>）にて閲覧可）。

の船舶（所定のタグボートを除く。）、港湾内又は国内港間での宿泊等に用いられる船舶、プレジャーボート、漁獲活動中の漁船、最初の港から最初の港までの航行距離が 300 海里に満たない国内港間の定航フェリー・客船を挙げる一方、外航船については大きさに関わらず対象とし、また、石油掘削活動に関連して人や物資の輸送に従事する船舶、及び洋上風力タービンの設置・修理・整備・解体に従事する船舶を対象として明示している（財産所得税法第 8-11 条（1））。

もとよりデンマークもノルウェーも、トン数標準税制を最初に導入したときからこれらすべてを対象船舶としていたわけではなく、海事産業を含む自国産業の成長領域・ニーズに合わせて法令を改正し、対象として追加したものである。

## 5. 結び

本稿では、日本のトン数標準税制に関し、公表資料に基づきその導入過程を明らかにし、また、欧州諸国の同税制との比較から特徴を明らかにした。公表資料については、先行研究が多く存在するテーマではないために、限られた文献及び媒体に偏っている点は否めないが、関係当事者に対するヒアリングによって中立性を補ったつもりである。欧州諸国の法制度については、当センターの調査結果を文献調査及びオンライン調査によって更新・拡充を図り、同時に、今後において当テーマを扱う関係諸氏による本稿内容の検証又は新たな調査研究に資するよう情報源情報の提供に努めた。もとより、日本のトン数標準税制は、導入後に2度の改正が行われているため(脚注117参照)、筆者においても研究を続け、いずれ別稿で取り上げたい。

ともあれ、本稿で示したように日本のトン数標準税制は、特定産業だけが好不況にかかわらず外形標準の法人税を支払う点において日本の税制の中で特殊と言えるが、「安定的な国際海上輸送」が政策目的とされた点において世界の同税制の中でも特殊なものである<sup>119</sup>。それは特に欧州諸国が統一ガイドラインの下で隣国を見ながら制度設計し、また、標準的海運強化策として商船隊や船員の確保に向けては別途の法制度を備えていることからすれば、際立って見える。

欧州諸国のトン数標準税制にあつては、域外国との競争を背景に、域外国への海運事業者や船舶の流出を防ぎ、域内海事産業の振興を図ることが目的であった。それ故に、例えば対象となる船籍はEU/EEA籍とし、域内雇用に直結する船舶の戦略的・商業的管理を重視している。国によっては、例えばカボタージュ規制がないために内航海運事業者であっても外航海運事業者と同様に国際競争に晒されている場合には、トン数標準税制の適用対象とし、オフショア産業に従事する船舶を多く有する国にあつてそれらがやはり国際競争に晒され、域外国へ流出する可能性がある場合には、同じく適用対象としている。

およそ政策を評価する際には、その政策目的との関係において結果を検証することが必要であるから、欧州諸国のトン数標準税制については、こうした各国における課題・目的が同税制によって解決・実現できているかを見るべきであろう。翻って日本のトン数標準税制については、少なくとも現行法制においては、安定的な国際海上輸送を実現することが目的とされているので、その評価としては当該目的との関係においてその必要性、効率性及び有効性を検証することが必要である<sup>120</sup>。

---

<sup>119</sup> 浅井・脚注85(17頁)は、日本のトン数標準税制は、欧州諸国とは導入時における海運市況、海事産業の重要性、船舶投資行動などが異なることから、「極めて異質な制度とならざるを得なかった」と解説する。

<sup>120</sup> 紙幅の都合から大雑把に私見を述べれば、必要性については、欧州諸国のような第二船

他方、振り返れば、船協の当初の要望は、世界単一マーケットにおいては各国の税制等の差がそのまま海運事業者の競争力の優劣に直結しうることから、イコール・フッティングのためのトン数標準税制の導入であった。今後、そうした議論が広い支持を得るようであれば、「小さく産んで大きく育てる」ために、日本においてもより良い制度に見直していくことに躊躇すべきではない。そこでは、政策実施のタイミングという要素も重要であろう<sup>121</sup>。

欧州諸国は、自国の海事産業に有利なようにトン数標準税制の修正を続けており、新たな導入国（2018年ポルトガル、2020年エストニア）も出現している。また、欧州連合からの脱退を果たした英国は、今後、欧州連合の国家補助に関する縛りから解放されて同税制ほか海運強化策を展開することが可能となった<sup>122</sup>。諸外国の事例は、そこでの課題に対する先行的社会実験として捉えることで少なからず日本の同税制のあり方をめぐる検討にも役立つものと思われる。（了）

---

籍制度及び船員関連助成制度がない現状では肯定されやすく、効率性については、同税制導入後の日本船舶・日本人外航船員の増加と適用事業者の税額軽減分との費用効率性を他の方策による試算のそれと経済学的に検証されるのを待つ必要があり、有効性については、適用事業者が少ない点からは課題達成につき厳しい見方に傾きがちである。ちなみに、トン数標準税制の導入が政権交代等によって遅れたスウェーデンにおいて導入前年に筆者が面談した当局担当者は、初年度（2017年度）に適用申請があるかは分からないと不安を口にし、同国船協は今更導入しても遅いと言うほどの状況であった。しかし、初年度こそ適用事業者は1社にとどまったが、その後、3社（2018年度）、4社（2019年度）と加わり、2020年度の適用事業者は計14社という状況（同国の海事情報誌記事（Marianne Ovesen, *Tydlig ökning av intresset för tonnageskatt*, 2019年8月8日付。

<<https://www.sjofartstidningen.se/tydlig-okning-av-intresset-tonnageskatt/>>にて閲覧可) 参照) からは、国が必要とする制度と事業者が有益と考える制度とが両立しうることを示している。なお、トン数標準税制など海事産業に対する直接的及び間接的な補助金はそれが見合う価値を生み出しているのかという観点から OECD 諸国の事例を検討する報告書（International Transport Forum, *Maritime Subsidies- Do They Provide Value for Money?* (ITF ウェブサイト<<https://www.itf-oeecd.org/sites/default/files/docs/maritime-subsidies-value-for-money.pdf>>にて閲覧可)) によれば、同税制による OECD 諸国政府の逸失利益は、2015年時点で少なくとも11億ユーロにのぼるといふ。同報告書の概要については、野村撰雄・江原菜美子「欧州における海事補助金—国際交通フォーラム (ITF) 報告書より—」日本海事新聞（2020年8月28日付第5面（本稿脱稿時点での予定）参照。

<sup>121</sup> 春成・脚注45（54頁）は、日本がトン数標準税制及び国際船舶制度の導入が諸外国より10年遅れたことなどを検証し、“too little, too late”であると評する。

<sup>122</sup> EU 離脱後の英国トン数標準税制にかかる英国船主協会の改善要望等につき、UK CHAMBER of SHIPPING, *Brexit Draft Discussion Paper No. 8: Tonnage Tax*, 2018 (<[https://www.ukchamberofshipping.com/documents/924/UK\\_Chamber\\_Discussion\\_Paper\\_No\\_8\\_Tonnage\\_Tax.pdf](https://www.ukchamberofshipping.com/documents/924/UK_Chamber_Discussion_Paper_No_8_Tonnage_Tax.pdf)>にて閲覧可) 参照。

## 【付録 1：トン数標準税制関係年表】

本文中の年表 1 から年表 5 までを統合し、また、2009 年以降を追記したものである。

注) 本年表では、トン数標準税制を「トン税」、日本船主協会を「船協」、運輸省海上交通局を「海交局」、国土交通省を「国交省」、国土交通大臣を「国交大臣」、国土交通省海事局を「海事局」、交通政策審議会を「審議会」、内閣府税制調査会を「税調」、自由民主党を「自民党」、自由民主党政務調査会の特別委員会「海運・造船対策特別委員会」を「海造特」、海事立国推進議員連盟を「立国議連」とそれぞれ略記。

	主な事項	備考
1998 年 (H10 年) 以前	1998 年 海交局：第 1 回海運関連税制勉強会（「税制勉強会」）を開催。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1996 年 オランダ・ノルウェーがトン税を導入。</li> <li>・1997 年 欧州委員会 (EC)『海運に対する国家補助にかかるガイドライン』（97/C 205/05）でトン税を承認。</li> </ul>
1999 年 (H11)	9 月 船協：デンマーク・ドイツ・オランダ・英国のトン税等を現地調査。 6 月 船協：第 52 回総会においてイコール・フットイングの実現が不可欠と決議。 11 月 海交局：第 2 回税制勉強会を開催（トン税などを検討していく方針を確認）。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドイツがトン税を導入</li> </ul>
2000 年 (H12)	4 月 海交局：第 3 回税制勉強会を開催（欧州トン税に基づく邦船社納税額の試算など。）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・英国がトン税を導入</li> </ul>
2001 年 (H13)	3 月 船協：英国のトン税を現地調査。 7 月 船協：トン税を海運税制のイコール・フットイングの旗印として掲げることを決定。	—
2002 年 (H14)	6 月 船協：トン税の認知促進キャンペーン（一般週刊誌等で意見広告掲載、同税制の概要説明パンフ作成・配布）。 海事局：第 1 回「外航海運企業税制検討会」を開催。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ベルギー、デンマーク、ラトビア、スペインがトン税を導入</li> </ul>
2003 年 (H15)	7 月 船協：第 1 回「税制改革タスクフォース（「TF」）」（トン税の導入に向けての検討など。）。 9 月 海事振興連盟「2003 年度通常総会決議」（トン税等の実現に努めると明記。） 11 月 船協会長・TF 座長：海事局長にトン税の導入等について検討を要請。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アイルランド、フィンランド、フランスがトン税を導入</li> </ul>

2004年 (H16)	<p>1月 海事局・船協：第1回「海運税制検討協議会（「協議会）」」を開催。</p> <p>6月 海事局・船協：第1回「外航海運政策推進検討会議（「検討会議）」」（海運税制以外の事項も検討）を開催。</p> <p>11月 検討会議第4回幹事会：中間的な論点整理。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会は、海運政策の総合的検討のために検討会議へ。</li> <li>・米国がトン税を導入</li> <li>・ECが新ガイドライン（2004/C 13/03）を採択。</li> </ul>
2005年 (H17)	<p>3月 船協：「トン数標準税制等の新外航海運政策に係る調査（「新政策調査）」」（外部委託）に着手。</p> <p>4月 海事局：第4回検討会議で「新外航海運政策に係る施策案について」（トン税を含まず。）を提示。</p> <p>6月 船協：トン税の導入に向けた検討を改めて要望。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・船協は、新政策調査のためのアドバイザーグループ（AG）も設置。</li> <li>・ブルガリア、イタリア、インド、韓国がトン税を導入</li> </ul>
2006年 (H18)	<p>1月 船協：新政策調査の調査報告書とりまとめ。</p> <p>3月 自民党：第1回「海運税制（トンネージタックス等）問題小委員会（「小委員会）」」を開催。 海事局：第1回「新外航海運政策検討会」を開催。</p> <p>6月 海造特・小委員会：「外航海運税制についての中間的とりまとめ」（「トン税の導入に取り組むべき」）。新外航海運検討会第4回：「今後の外航海運政策」を取りまとめ。</p> <p>8月 国交省：「平成19年度税制改正要望」（「物流基盤の整備」の中でトン税の創設を要望。）。</p> <p>9月 経団連：「平成19年度税制改正に関する提言」（トン税について言及）。船協：全国紙・専門紙に意見広告を掲載。</p> <p>12月 自民党・公明党：「平成19年度税制改正大綱」（トン税については、所定の条件の下で「平成20年度税制改正において具体的に検討」。）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小委員会は、海造特の下に設置。</li> <li>・ポーランドがトン税を導入。</li> </ul>
2007年 (H19)	<p>2月 国交大臣：審議会に「今後の安定的な海上輸送のあり方について」を諮問（審議会は海事分科会に審議を付託。海事分科会は、国際海上輸送部会及びヒューマンインフラ部会を設置して審議）。</p> <p>3月 海事局・船協：デンマーク、ドイツ・英国を現地調査。海事振興連盟：「神戸決議」を採択。</p> <p>5月 船協・外航オーナーズ協会：講演会「今後の外航海事政策―海事社会とトン数標準税制―」を開催。</p> <p>6月 第5回国際海上輸送部会：中間とりまとめ</p> <p>8月 国交省：「平成20年度税制改正要望」（トン税の創設を要望）</p> <p>9月 経団連：「今後のわが国税制のあり方と平成20年度税制改正に関する提言」</p> <p>11月 全日本海員組合：第68回定期全国大会を開催し、トン税の早期実現を主張。海造特・立国議連・海事振興連盟：「トン数標準税制の導入に向けた決議」を採択。</p> <p>12月 自民党・公明党：「平成20年度税制改正大綱」。審議会：「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について（答申）」（「トン税の導入について、早急に具体的な検討を進めることが必要」）。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際海上輸送部会は、安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について、ヒューマンインフラ部会は、優秀な日本人船員（海技者）の確保育成について、それぞれ調査審議。</li> <li>・海洋基本法制定（4月制定、7月施行）</li> <li>・スロベニア、リトアニアがトン税を導入</li> </ul>

2008年 (H20)	<p>1月 内閣：「平成20年度税制改正の要綱」を閣議決定。</p> <p>2月 内閣：「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案」を国会へ提出。</p> <p>5月 第169回国会：同法律案を可決（6月公布、7月施行）。「トン税の創設」</p> <p>7月 国交大臣：日本船舶及び船員の確保に関する基本方針について審議会に諮問。第17回海事分科会：同基本方針を承認。海事局：基本方針、関係省令、認定基準を公表。</p> <p>11月 海事局：「社船実習について」をとりまとめ。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第1期海洋基本計画（2012年度まで）</li> </ul>
2009年 (H21)	<p>1月 日本船舶・船員確保計画を10社が認定申請。</p> <p>3月 国交省：トン税の認定申請10社をすべて認定。</p> <p>4月 認定10社：トン税の適用開始（2013年度までの5年間。更に5年間の再認定申請可能。）。</p> <p>※以下は、トン数標準税制の拡充に向けた事実経過であり、本稿では扱っていない。</p> <p>10月 国交省：第1回「国土交通省成長戦略会議（「成長戦略会議」）」を開催</p> <p>12月 海事局：成長戦略会議の下で第1回「外航海運検討会」を開催。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・認定10社は、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、日本郵船。</li> </ul>
2010年 (H22)	<p>2月 海事局：認定申請1社（日鉄海運）を認定（4月から適用）。</p> <p>5月 第13回成長戦略会議：「国土交通省成長戦略」取りまとめ（「トン税などの外航海運税制について国際競争条件均衡化の観点から戦略的な見直しに取り組む。」）。第7回外航海運検討会：「外航海運検討会報告書」取りまとめ（「トン税の適用対象を外国籍船も含め諸外国に比べ遜色のない範囲まで拡大することが必須」）。</p> <p>8月 国交省：「平成23年度税制改正要望」（「成長戦略促進税制」としてトン税の拡充を要望。）</p> <p>11月 税調：「1次査定案」（トン税の拡充につきD（認められない）判定）</p> <p>12月 税調：「平成23年度税制改正大綱」（トン税の拡充は盛り込まれず。）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・認定事業者は、2月に11社となったが、10月に認定事業者同士の合併（新和海運・日鉄海運がNSユナイテッド海運に。）により再び10社に。</li> <li>・欧州議会が海事政策について決議（2011/C 81 E/03）。</li> </ul>
2011年 (H23)	<p>2月 海事局：第1回「トン数標準税制のための勉強会（「勉強会」）」</p> <p>11月 船協：全国紙6紙に意見広告</p> <p>12月 税調：「平成24年度税制改正大綱」（所定の条件の下に平成25年度税制改正において拡充する旨を明記）。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・勉強会には、同勉強会ワーキンググループ（WG）も設置。</li> <li>・台湾がトン税を導入。</li> </ul>

2012年 (H24)	<p>2月 内閣：「海上運送法の一部を改正する法律案」を国会へ提出。</p> <p>9月 第180回国会：同法律案を可決（9月公布、12月施行）。“準日本船舶制度の創設”</p> <p>国交省：「平成25年度税制改正要望」を提出（トン税の拡充を要望）。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>認定事業者の日正汽船が合併によりJX日鉱日石 SHIPPING に社名変更。</li> </ul>
2013年 (H25)	<p>1月 自民党・公明党「平成25年度税制改正大綱」決定、内閣：「平成25年度税制改正大綱」閣議決定</p> <p>2月 国交大臣：審議会に基本方針の改正を諮問、審議会：海事分科会にその審議を付託。</p> <p>3月 内閣：「所得税法等の一部を改正する法律案」を国会に提出。第24回海事分科会：基本方針の改正を答申。第183回国会：同法律案を可決（3月公布、4月施行。準日本船舶をトン税の対象に追加）。“トン税の第一次拡充”</p> <p>4月 海事局：認定事業者1社（三光汽船）を取消し。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>認定事業者は、取消しにより9社に。</li> <li>第2期海洋基本計画（2019年度まで）</li> <li>クロアチアがトン税を導入。</li> </ul>
2014年 (H26)	<p>2月 海事局：認定申請1社（JX日鉱日石タンカー）を認定。</p> <p>3月 認定事業者1社（旭タンカー）が撤退。</p> <p>4月 船協：第1回「新外航海運政策勉強会（新勉強会）」。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>認定事業者は、新規認定、撤退及び合併（JX日鉱日石タンカー・JX日鉱日石 SHIPPING が JX オーシャン）により8社に。</li> </ul>
2015年 (H27)	<p>3月 船協：海外主要海運国等に対する現地調査を実施。</p> <p>5月 第5回新勉強会：提言の最終とりまとめ。</p> <p>7月 海事分科会基本政策部会：「海洋立国日本の前進に向けた今後の海事行政の目指す方向2015」とりまとめ。船協：「『新外航海運政策』の早期実現に向けた提言—日本の未来を支えるために—」を公表。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>船協による調査国等は、欧州（デンマーク、ドイツ、オランダ、英国、EU）及びアジア（香港、シンガポール、台湾）。</li> </ul>
2016年 (H28)	<p>4月 海造特・立国議連：第1回合同会議にて「トン数税制国際標準化委員会（「標準化委員会」）」の設置を決定。</p> <p>8月 国交省：「平成29年度税制改正要望」を提出（トン税の拡充・延長を要望）。</p> <p>9月 標準化委員会第3回会合：取りまとめ（「トン税の拡充のための海上運送法等の改正を行うこととする。」）。海造特・立国議連：「平成29年度海事税制に関する決議」採択。</p> <p>12月 自民党・公明党：「平成29年度税制改正大綱」（トン税の拡充・延長）。内閣：「平成29年度税制改正の大綱」閣議決定。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>標準化委員会は、非公開で第1回（4月）、第2回（5月）、第3回（9月）を開催。</li> </ul>
2017年 (H29)	<p>2月 内閣：「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案」を国会へ提出。</p> <p>3月 海事局：認定事業者1社（第一中央汽船）を取消し。</p> <p>4月 第193回国会：同法律案を可決（4月公布、10月施行）。“トン税の第二次拡充”</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>認定事業者は、取消しにより7社に。</li> <li>スウェーデンがトン税を導入。</li> </ul>

2018年 (H30)	1月 国交大臣：審議会に基本方針の変更について諮問。 2月 第35回海事分科会：基本方針の変更について答申。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第3期海洋基本計画</li> <li>・ポルトガルがトン税を導入。</li> <li>・2020年エストニアがトン税を導入。</li> </ul>
----------------	---	---

(出典：本文脚注の文献等より作成)

## 【付録 2 : 諸外国のトン数標準税制関連法令等一覧】

### 1. 欧州連合加盟国 27 개국 (英名アルファベット順)

オーストリア (AT)		—
ベルギー (BE)	導入年	2002 年
	根拠法令 (URL)	2002 年プログラム法第 115 条以下 ( <a href="http://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2002/08/29_2.pdf#Page1">http://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2002/08/29_2.pdf#Page1</a> )
	関連文書	欧州委員会 2004 年承認決定通知書 ( <a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32005D0417&amp;from=EN">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32005D0417&amp;from=EN</a> ) 欧州委員会 2017 年承認決定通知書 ( <a href="https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/262095/262095_1947296_88_2.pdf">https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/262095/262095_1947296_88_2.pdf</a> )
ブルガリア (BG)	導入年	2005 年
	根拠法令 (URL)	法人所得税法第 254 条以下 ( <a href="https://www.lex.bg/laws/ldoc/2135540562">https://www.lex.bg/laws/ldoc/2135540562</a> )
	関連文書	当局トン数標準税制概要紹介ウェブサイト ( <a href="https://www.minfin.bg/en/771">https://www.minfin.bg/en/771</a> )
クロアチア (HR)	導入年	2013 年
	根拠法令 (URL)	2011 年海事法改正法第 429 条以下 ( <a href="https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2011_06_61_1352.html">https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2011_06_61_1352.html</a> )
	関連文書	欧州委員会 2020 年承認決定通知書 ( <a href="https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202018/282852_2152628_145_2.pdf">https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202018/282852_2152628_145_2.pdf</a> )
キプロス (CY)	導入年	1963 年
	根拠法令 (URL)	商船法 ( <a href="https://www.dms.gov.cy/dms/shipping.nsf/all/66FB5838D295D1E7C225833D002EF429/\$file/Laws%2044(I)%20of%202010-2020-Cyprus%20Tonnage%20Tax%20Laws-EN.pdf?openelement">https://www.dms.gov.cy/dms/shipping.nsf/all/66FB5838D295D1E7C225833D002EF429/\$file/Laws%2044(I)%20of%202010-2020-Cyprus%20Tonnage%20Tax%20Laws-EN.pdf?openelement</a> )
	関連文書	当局トン数標準税制ポータルサイト ( <a href="https://www.dms.gov.cy/dms/shipping.nsf/tonnage_en/tonnage_en?OpenDocument">https://www.dms.gov.cy/dms/shipping.nsf/tonnage_en/tonnage_en?OpenDocument</a> )
チェコ (CZ)		—
デンマーク (DK)	導入年	2002 年
	根拠法令 (URL)	トン数標準税制法 ( <a href="https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2015/945">https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2015/945</a> )
	関連文書	欧州委員会 2018 年承認決定通知書 ( <a href="https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/264149/264149_2050629_170_4.pdf">https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/264149/264149_2050629_170_4.pdf</a> )

エストニア (EE)	導入年	2020年
	根拠法令 (URL)	2020年所得税法改正法 ( <a href="https://www.riigiteataja.ee/akt/128022020002">https://www.riigiteataja.ee/akt/128022020002</a> )
	関連文書	欧州委員会 2019年承認決定通知書 ( <a href="https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202017/281883_2149331_168_2.pdf">https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202017/281883_2149331_168_2.pdf</a> )
フィンランド (FI)	導入年	2003年
	根拠法令 (URL)	トン数標準税制法 (2002年法律第276号) ( <a href="https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2002/20020476">https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2002/20020476</a> )
	関連文書	当局トン税概要紹介ウェブサイト ( <a href="https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/ohje-hakusivu/48123/tonnistoverotus/">https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/ohje-hakusivu/48123/tonnistoverotus/</a> )
フランス (FR)	導入年	2003年
	根拠法令 (URL)	租税一般法典第209-0B条 ( <a href="https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000030062334&amp;cidTexte=LEGITEX000006069577&amp;dateTexte=20150101">https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000030062334&amp;cidTexte=LEGITEX000006069577&amp;dateTexte=20150101</a> )
	関連文書	欧州委員会 2003年承認決定通知書 ( <a href="https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/133777/133777_466035_1_2.pdf">https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/133777/133777_466035_1_2.pdf</a> ) 欧州委員会 2015年承認決定通知書 ( <a href="https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/250549/250549_1641877_129_2.pdf">https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/250549/250549_1641877_129_2.pdf</a> )
ドイツ (DE)	導入年	1999年
	根拠法令 (URL)	連邦租税法第5a節 ( <a href="http://www.gesetze-im-internet.de/estg/_5a.html">http://www.gesetze-im-internet.de/estg/_5a.html</a> )
	関連文書	当局トン税ポータルサイト ( <a href="https://www.deutsche-flagge.de/en/financial-matters/tonnage-tax-1/tonnage-tax?set_language=en">https://www.deutsche-flagge.de/en/financial-matters/tonnage-tax-1/tonnage-tax?set_language=en</a> )
ギリシャ (EL)	導入年	1957年
	根拠法令 (URL)	商船課税法 (1975年法律第27号) ( <a href="https://www.kodiko.gr/nomologia/document_navigation/335375/nomos-27-1975">https://www.kodiko.gr/nomologia/document_navigation/335375/nomos-27-1975</a> )
	関連文書	欧州委員会 2015年提案書 ( <a href="https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/245406/245406_1730463_191_2.pdf">https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/245406/245406_1730463_191_2.pdf</a> )
ハンガリー (HU)	—	—

アイルランド (IE)	導入年	2003 年
	根拠法令 (URL)	the Taxes Consolidation Act 1997 ( <a href="http://www.irishstatutebook.ie/eli/1997/act/39/enacted/en/html">http://www.irishstatutebook.ie/eli/1997/act/39/enacted/en/html</a> )
	関連文書	当局概要紹介ウェブサイト ( <a href="https://www.revenue.ie/en/companies-and-charities/tonnage-tax/index.aspx">https://www.revenue.ie/en/companies-and-charities/tonnage-tax/index.aspx</a> ) 当局発行文書『Notes for Guidance- Taxes Consolidation Act 1997/ Finance Act 2019 edition/ Part 24A- Shipping: Tonnage Tax』 ( <a href="https://www.revenue.ie/en/tax-professionals/documents/notes-for-guidance/tca/part24a.pdf">https://www.revenue.ie/en/tax-professionals/documents/notes-for-guidance/tca/part24a.pdf</a> ) 当局発行文書『Tax and Duty Manual Part 24a-00-01』 ( <a href="https://www.revenue.ie/en/tax-professionals/tdm/income-tax-capital-gains-tax-corporation-tax/part-24a/24a-00-01.pdf">https://www.revenue.ie/en/tax-professionals/tdm/income-tax-capital-gains-tax-corporation-tax/part-24a/24a-00-01.pdf</a> )
イタリア (IT)	導入年	2005 年
	根拠法令 (URL)	政令 2003 年第 344 号第 155 条以下 ( <a href="http://www.fondazioneoic.eu/wp-content/uploads/downloads/2010/12/D.Lgs._-344_2003.pdf">http://www.fondazioneoic.eu/wp-content/uploads/downloads/2010/12/D.Lgs._-344_2003.pdf</a> )
	関連文書	欧州委員会 2004 年承認決定通知書 ( <a href="https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/133562/133562_495823_5_2.pdf">https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/133562/133562_495823_5_2.pdf</a> ) 欧州委員会 2020 年決定プレス ( <a href="https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1039">https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1039</a> )
ラトビア (LV)	導入年	2002 年
	根拠法令 (URL)	法人所得税法第 4 条 16 項以下 ( <a href="https://likumi.lv/ta/id/292700-uznemumu-ienakuma-nodokla-likums">https://likumi.lv/ta/id/292700-uznemumu-ienakuma-nodokla-likums</a> )
	関連文書	N/A
リトアニア (LT)	導入年	2007 年
	根拠法令 (URL)	所得税法第 38 条 1 以下 ( <a href="https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.157066/NiHvYSucSi">https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.157066/NiHvYSucSi</a> )
	関連文書	欧州委員会 2006 年承認決定通知書 ( <a href="https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/199987/199987_670287_25_2.pdf">https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/199987/199987_670287_25_2.pdf</a> ) 欧州委員会 2017 年承認決定通知書 ( <a href="https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/264914/264914_1905495_72_2.pdf">https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/264914/264914_1905495_72_2.pdf</a> )
ルクセンブルク (LU)		—

マルタ (MT)	導入年	1973年
	根拠法令 (URL)	商船法 ( <a href="http://www.justiceservices.gov.mt/DownloadDocument.aspx?app=lom&amp;itemid=8734&amp;l=1">http://www.justiceservices.gov.mt/DownloadDocument.aspx?app=lom&amp;itemid=8734&amp;l=1</a> )
	関連文書	欧州委員会 2017年承認決定通知書 ( <a href="https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/245531/245531_1961713_235_2.pdf">https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/245531/245531_1961713_235_2.pdf</a> )
オランダ (NL)	導入年	1996年
	根拠法令 (URL)	2001年所得税法第3.22条以下 ( <a href="https://wetten.overheid.nl/BWBR0011353/2020-04-08/#Hoofdstuk3_Afdeling3.2_Paragraaf3.2.2_Artikel3.22">https://wetten.overheid.nl/BWBR0011353/2020-04-08/#Hoofdstuk3_Afdeling3.2_Paragraaf3.2.2_Artikel3.22</a> )
	関連文書	欧州委員会 2019年承認決定通知書 ( <a href="https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/201932/280530_2088470_95_2.pdf">https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/201932/280530_2088470_95_2.pdf</a> )
ポーランド (PL)	導入年	2006年
	根拠法令 (URL)	2006年トン数標準税制法 ( <a href="https://www.lexlege.pl/ustawa-o-podatku-tonazowym/">https://www.lexlege.pl/ustawa-o-podatku-tonazowym/</a> )
	関連文書	欧州委員会 2009年承認プレスリリース ( <a href="https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_09_1967">https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_09_1967</a> )
ポルトガル (PT)	導入年	2018年
	根拠法令 (URL)	2018年政令第92号 ( <a href="https://dre.pt/application/conteudo/116950303">https://dre.pt/application/conteudo/116950303</a> )
	関連文書	欧州委員会 2018年承認決定通知書 ( <a href="https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/273110/273110_1994553_134_2.pdf">https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/273110/273110_1994553_134_2.pdf</a> )
ルーマニア (RO)	-	
スロバキア (SK)	-	
スロベニア (SI)	導入年	2007年
	根拠法令 (URL)	2007年トン数標準税制法 ( <a href="http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAK05008">http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAK05008</a> )
	関連文書	欧州委員会 2018年承認決定通知書 ( <a href="https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/277107/277107_2041286_124_2.pdf">https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/277107/277107_2041286_124_2.pdf</a> )
スペイン (ES)	導入年	2002年
	根拠法令 (URL)	法人税法 (2014年法律第27号) 第113条以下 ( <a href="https://www.iberley.es/legislacion/ley-27-2014-27-nov-impuesto-sobre-sociedades-16746991">https://www.iberley.es/legislacion/ley-27-2014-27-nov-impuesto-sobre-sociedades-16746991</a> )
	関連文書	欧州委員会 2004年承認決定通知書 ( <a href="https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/136478/136478_487044_4_2.pdf">https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/136478/136478_487044_4_2.pdf</a> )

スウェーデン (SE)	導入年	2017 年
	根拠法令 (URL)	所得税法第 39b 章 ( <a href="https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/inkomstskattelag-19991229_sfs-1999-1229">https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/inkomstskattelag-19991229_sfs-1999-1229</a> )
	関連文書	欧州委員会 2016 年承認決定通知書 ( <a href="https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/261398/261398_1830463_166_2.pdf">https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/261398/261398_1830463_166_2.pdf</a> ) 船主協会概要紹介文書 ( <a href="http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2016/12/FAQ-English-20170328.pdf">http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2016/12/FAQ-English-20170328.pdf</a> )

## 2. 英国及び欧州経済領域（非欧州連合加盟国）

英国	導入年	2000 年
	根拠法令 (URL)	2000 年財政法第 82 条附則 22 ( <a href="http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/17/schedule/22">http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/17/schedule/22</a> )
	関連文書	当局発行文書『Tonnage Tax Manual』 ( <a href="https://www.gov.uk/hmrc-internal-manuals/tonnage-tax-manual/ttm04000">https://www.gov.uk/hmrc-internal-manuals/tonnage-tax-manual/ttm04000</a> )
アイスランド	導入年	—
	根拠法令 (URL)	商船課税法（2007 年第 86 号）の 2008 年改正法 ( <a href="https://www.icetra.is/media/log-og-reglur/Act-No-876-2007-um-skattlagningu-kaupskiptatgerar.pdf">https://www.icetra.is/media/log-og-reglur/Act-No-876-2007-um-skattlagningu-kaupskiptatgerar.pdf</a> )
	関連文書	EFTA 監視機関による不承認決定通知書 ( <a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:E2009C0303&amp;from=EN">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:E2009C0303&amp;from=EN</a> )
リヒテンシュタイン	—	—
ノルウェー	導入年	1996 年
	根拠法令 (URL)	財産所得課税法第 8-10 条以下 ( <a href="https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1999-03-26-14/KAPITTEL_9-2#KAPITTEL_9-2">https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1999-03-26-14/KAPITTEL_9-2#KAPITTEL_9-2</a> ) 財産所得課税法実施規則第 8-1 条以下 ( <a href="https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1999-11-19-1158/KAPITTEL_8#KAPITTEL_8">https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1999-11-19-1158/KAPITTEL_8#KAPITTEL_8</a> )
	関連文書	EFTA 監視機関 2017 年承認決定通知書 ( <a href="https://www.eftasurv.int/cms/sites/default/files/documents/decision-214-17-COL.pdf">https://www.eftasurv.int/cms/sites/default/files/documents/decision-214-17-COL.pdf</a> )

### 3. 米国・アジア諸国

米国	合衆国法典第 1352 条以下 ( <a href="https://uscode.house.gov/view.xhtml?path=/prelim@title26/subtitleA/chapter1/subchapterR&amp;edition=prelim">https://uscode.house.gov/view.xhtml?path=/prelim@title26/subtitleA/chapter1/subchapterR&amp;edition=prelim</a> )
インド	所得税法第 115V 条以下 ( <a href="https://www.incometaxindia.gov.in/Pages/acts/income-tax-act.aspx">https://www.incometaxindia.gov.in/Pages/acts/income-tax-act.aspx</a> )
韓国	租税特例制限法第 104 条の 10 ( <a href="http://www.law.go.kr/%EB%B2%95%EB%A0%B9/%EC%A1%B0%EC%84%B8%ED%8A%B9%EB%A1%80%EC%A0%9C%ED%95%9C%EB%B2%95/%EC%A0%9C104%EC%A1%B0%EC%9D%9810">http://www.law.go.kr/%EB%B2%95%EB%A0%B9/%EC%A1%B0%EC%84%B8%ED%8A%B9%EB%A1%80%EC%A0%9C%ED%95%9C%EB%B2%95/%EC%A0%9C104%EC%A1%B0%EC%9D%9810</a> )
台湾	第 24 条の 4 以下 ( <a href="https://law.moj.gov.tw/ENG/LawClass/LawAll.aspx?pcode=G0340003">https://law.moj.gov.tw/ENG/LawClass/LawAll.aspx?pcode=G0340003</a> )