

インドのトン数標準税制

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202511
日本海事センター 企画研究部
上席研究員 野村 撰雄
専門調査員 益田 雄真

1. はじめに

インドは、2004 年度に所得税法を改正して、いわゆるトン数標準税制を 2005 年度から施行している。同税制の位置づけについて、当時の政府による「国家海洋開発計画（2005 年～2012 年）」は、トン数標準税制の導入による税制の合理化が諸外国の海運会社との競争条件を平準化し、国内船社の設備投資を強化すると言及している。その後の「マリタイム・アジェンダ（2010 年～2020 年）」では、同税制を自国籍船の増加策として活用することが謳われた。実際、統計を見れば、同税制の導入後船腹量の成長が確認できる（図参照）。

本稿では、インドの海運産業の発展に向けて期待されているトン数標準税制について、最新の動向として 2025 年の改正内容を含めて解説する。

2. トン数標準税制の仕組み

（1）適用期間の単位

同税制の適用期間は、選択した年度から 10 年間である。その期間内に通常法人税に戻ることも可能であるが、その場合には、再度トン数標準税制を選択するまで 10 年間待たなければならない。同税制の要件を満たさなくなったために通常法人税の課税に戻された場合も同様に、再選択のためには 10 年間待たなければならない。

なお、適用期間の延長を希望する場合には、10 年目の 1 年間に申請しなければならない。適用期間に後述する要件や義務を継続して満たしている場合に延長申請は認められる。

（2）みなし利益

みなし利益は、船舶の純トン数に基づいて表のように定められており、2025 年の改正によって導入当初のおよそ 1.5 倍に増額された。支払い税額は、みなし利益に船舶稼働日数及び法人税率（目下 30%）を乗じて算出される。

（3）対象船舶

導入当初の対象船舶は、海上航行船舶であって、インド籍、又はインド海運局長によって運航の免許を得た外国籍船である。2025 年の改正では、内陸水上輸送産業を後押しするために内陸船舶が対象船舶として追加された。

インドの内陸部には、河川・湖沼などの内陸水路網があり、その総延長は 14,500km に及ぶとされる。これら内陸水路網を活用した輸送は、鉄道輸送や道路輸送のためのインフラ整備を要せず、また、環境への負荷も低いとして期待されている。インド政府は、内陸水路網による貨物輸送量を 2024 年度 1 億 4,550 万トンから 2030 年までに 2 億トン、2047 年までに 5 億トンにまで増加させることを目標として、トン

数標準税制の対象に内陸船舶を追加した。この改正によって内陸水上輸送部門への民間部門の投資を奨励し、内陸船舶船隊の成長が促進されることが見込まれる。

なお、船舶の大きさについては、海上航行船舶であれば 15 純トン以上、内陸船舶であれば 20 純トン以上のものが対象となる。

（４）対象企業

トン数標準税制を選択できる企業は、海運事業を主目的とするインドの企業であり、その実際上の経営地が国内にあって、対象船舶を少なくとも 1 隻所有していなければならない。

同税制を選択した対象企業は、減価償却など通常法人税で定める他の税控除などを利用することはできない。

（５）対象所得

トン数標準税制の対象となる所得は、海運業特有の事業（中核的事業）から得られた所得に加え、中核的事業に付随する活動から得られた所得である。

付随的活動からの所得は、当該企業が所有または傭船する適格船舶の運航から生じる合計所得の 0.25% を超えてはならない。対象船舶の運航、旅客船での飲食物の提供や、コンテナ輸送に関するスペースチャーター等は中核的事業として扱われるが、コンテナのリースや海事輸送の媒介等の事業は付随的事業として扱われる。

なお、対象所得以外の所得や損失については、通常法人税に基づいて取り扱われる。

（６）傭船比率規制

海上航行船舶については、運航船腹量（純トン）に占める傭船した船腹量は、49% 以下でなければならない。これを満たさない場合には、その年度から通常法人税が適用される。

（７）船員訓練義務

トン数標準税制を選択した海運企業は、対象船舶の最小安全定員 10 人当たり 1.5 人のインド人船員に対して乗船訓練を実施しなければならない。導入当初は 10 人当たり 1 人であったが、2007 年に訓練提供ガイドラインが改正されて引き上げられた。

また、導入当初は、訓練にかかる事務的費用は企業と訓練生とで折半することとされていたが、2007 年改正により企業が全額負担することになった。当該費用は今のところ訓練生 1 人当たり月額 1,000 ルピーで、企業は 6 か月分を海事訓練基金に前納しなければならない。

加えて、企業は、訓練生に手当として少なくとも月額 5,000 ルピーを支給しなければならない。

海事訓練基金は、インドにおいてトン数標準税制が導入されたときに設立されたもので、この基金の管理は、主に港湾・海運・水路省の管轄下にあり、海運総局がその具体的な運用を担う。同基金は、国内の海事訓練機関の強化、船員訓練プログラムの拡大、および海事教育インフラの改善のために用いられる。2022 年からは、海運総局に認可を受けた海事教育機関で「乗船前コース」（一般的に航海系 3 年間・機関系 4 年間の学士課程。）を受講する女子学生に対しては、1 人あたり年額 100,000 ルピーの奨学金が同基金から与えられており、女子学生は実質授業料を負担する必要がないという。

船員訓練義務を果たせない企業は、同基金に訓練代替金（PILOT）を支払わなければならない。その額は、総トン数 500 トン未満の船舶では、人／日当たり 1,500 ルピー、同 500 トン以上の船舶では同 5,000 ルピーである。人／日の計算は、船舶運航日数に、乗組員定員を 10 で除した数を乗じた上で係数（1.5）を乗算してなされる。対象企業が 5 年連続して船員訓練義務を果たせなかった場合には、翌年度から通常法人税が適用される。

（８）準備金制度

トン数標準税制を選択した企業は、中核的活動及び付随的活動から生じた帳簿上の利益の 20 パーセント以上の金額を準備金勘定に繰り入れることが義務付けられている。この準備金は、当該金額が繰り入れられた前年度の末日から起算して 8 年以内に、新しい船舶を取得することに充てなければならない。

「新しい船舶」は新造船に限られず、中古船も含まれるが、インドに居住している者がこれまで一度でも所有していたものであってはならない。また、2025 年度改正により、「新しい船舶」には内陸船舶も含まれることとなった。

準備金として必要な額が 2 年連続して積み立てられなかった場合、その年度から通常法人税の課税制度が適用される。

3. おわりに

港湾・海運・水路省（2020 年に旧来の海運省から名称変更）が 2021 年に公表した「マリタイム・インドニア・ビジョン 2030」では、2030 年までの 10 年間に港湾インフラの近代化、物流効率の向上、内陸水路の活用、そしてグリーン・ SHIPPING への転換などに焦点を当て、3 兆ルピー規模の投資を呼び込むことを目指すとした。また同省が 2023 年に公表した「マリタイム・アムリット・カール・ビジョン 2047」は（「アムリット・カール」とは、古代インド占星術の用語で、人間その他にとって大きな喜びへの扉が開かれる重要な時期を意味し、「黄金時代」などと訳される。）、2047 年（インド独立 100 周年）までに港湾処理能力を 100 億トンレベルまで引き上げ、国内主要港湾のカーボンニュートラル化の推進等を通して、海事セクターのあらゆる側面でグローバルリーダーシップを確立することを最終的な目標としている。

同ビジョンは、世界の商船隊におけるインド籍船のシェア（約 1%）が低い現状にあること、また、重量ベースで輸出入貨物の 93%以上及び総貨物の約 39%が外国籍船によって運ばれており、その結果として年間 750 億米ドルを超える外貨流出が生じていることなどを指摘し、自国の経済発展の観点から自国籍船増加の必要性を強く訴えている。

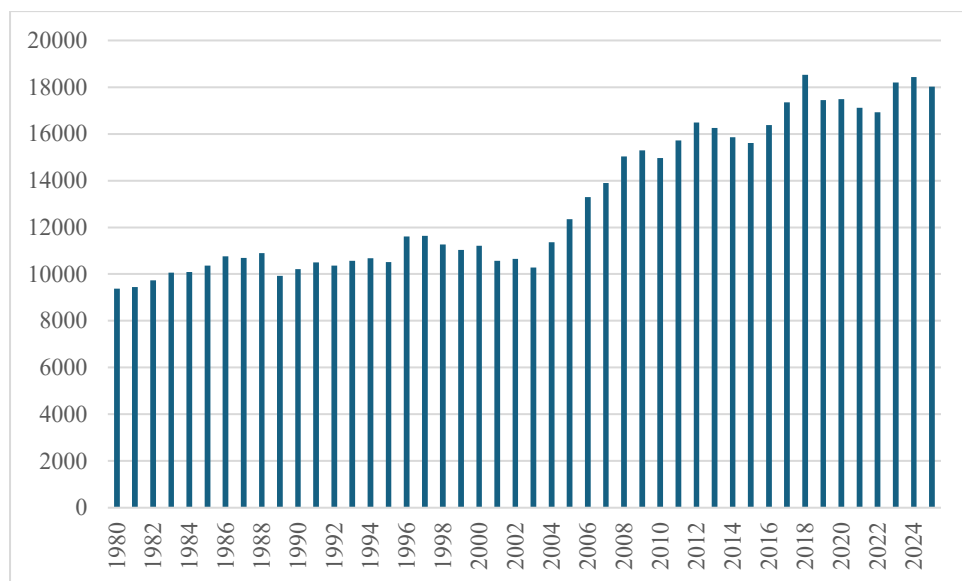
インド政府は、海事産業の発展のためには税制優遇が重要な役割を果たすとの認識の下、トン数標準税制によってこれらビジョンを体現することを目指している。それ故に、同税制は本年に改正がなされてカーボンニュートラルに適した内陸船舶を新たに対象として追加した。その一方で運航船腹量に占める備船比率の 49%規制や帳簿上の利益の 20%以上を「新しい船舶」の取得のために積み立てる準備金制度は維持し、海運企業に対して着実な船腹量の増強と設備投資を促しつつ、インド人船員を養成するための乗船訓練を義務付けて海事人材の育成も図っている。

ちなみに筆者が別件で海運総局を訪問した際（2025 年 11 月 7 日）、シン・ビセン副局長は、インド人の船員育成は順調であり、2024 年には約 30 万人を数え、10 年前（約 1.2 万人）と比べて 25 倍以上と

なっていること、今では世界の船員の 16%を占めるに至っていることなどを誇った。女性船員の育成にも積極的に取り組んでおり、上記の奨学金制度などにより、2021 年には 1,600 人であったが、2022 年 3,300 人、2023 年 4,800 人、2024 年 5,900 人と増加傾向にあるとのことであった。同副局長は、女性船員の活躍は海事産業におけるダイバーシティ（多様性）とインクルーシビティ（包括性）の象徴であり、今後もその育成に積極的に取り組む方針であると説明した。

インド政府による一連の中長期ビジョンからは、トン数標準税制が単なる海運業の発展支援策にとどまらず、自国海運企業・商船隊の成長を通して、外貨流出の抑制と海事分野での世界的なリーダーシップの確立に繋がるものという認識がうかがえる。インド国内の港湾や造船の発展とともに、海運業も期待通りに成長していくか、注目に値する。

【図】 インド籍船（1000 総トン以上）の船腹量推移（載貨重量トン数ベース）



(UNCTAD 統計より作成)

【表】 みなし利益（100 純トン、1 日当たり）

	2025 年	2004 年導入時
～1,000 トン	70 ルピー（約 122 円）	46 ルピー（約 80 円）
1,000 トン～ 10,000 トン	700 ルピー（約 1,218 円） + 53 ルピー（約 92 円）	460 ルピー（約 800 円） + 35 ルピー（約 61 円）
10,000 トン～ 25,000 トン	5,470 ルピー（約 9,518 円） + 42 ルピー（約 73 円）	3,610 ルピー（約 6,281 円） + 28 ルピー（約 49 円）
25,000 トン～	11,770 ルピー（約 20,480 円） + 29 ルピー（約 50 円）	7,810 ルピー（約 13,592 円） + 19 ルピー（約 33 円）

（レートは 2025 年 10 月 24 日時点。1 ルピー＝1.74 円）