

平成 24 年度税制改正（租税特別措置）要望事項（新設・**拡充**・延長）

（国土交通省）

制 度 名	対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例（トン数標準税制）の拡充	
税 目	法人税	
要 望 の 内 容	<p>【拡充要望】 日本商船隊の競争力を確保することにより、日本商船隊の規模拡大を図りつつ、我が国経済安全保障の早急な確立を図るため、従来の適用対象である外航日本船舶に加え、日本商船隊のうち経済安全保障の観点から特に重要な一定の船舶を対象に追加する。</p> <p>① 特例措置の対象</p> <ul style="list-style-type: none"> 課税の特例を受けられる対象船舶は、現行制度で対象となっている外航日本船舶に加え、我が国外航海運企業が支配する特に重要な一定の外国船舶（日本商船隊のうち、日本の輸出入の輸送に従事する一定要件を満たす外国船舶）に限り、対象を拡充することとする。 <p>② 特例措置の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 外航海運企業が、法人税、法人住民税、法人事業税について、利益に応じた納税額の算出に代わり、船舶のトン数に応じたみなし利益を損金算入した後の利益に応じて納税額を算出することができる制度。 <p>【関係条文】 租税特別措置法第 59 条の 2、第 68 条の 62 の 2 租税特別措置法施行令第 35 条の 2、第 39 条の 89 の 2 租税特別措置法施行規則第 21 条の 17 の 2、第 22 条の 60 の 2 海上運送法第 34 条～第 39 条の 4 海上運送法施行令第 1 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 1 条～第 13 条 海上運送法第 35 条第 1 項又は第 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条第 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</p>	
	平年度の減収見込額 （制度自体の減収額）	+140 百万円 （▲12,900 百万円）

新設・拡充又は延長を必要とする理由

(1) 政策目的

日本商船隊の競争力を確保することにより、日本商船隊の規模拡大を図りつつ、外航日本船舶増加のペースアップを図り、日本商船隊のうち、経済安全保障の観点から特に重要な一定の船舶により、外航日本船舶の必要隻数を補完し、以て経済安全保障の早急な確立を図ること。

(2) 施策の必要性

- ・ 東日本大震災や原発事故を契機として、日本商船隊による安定輸送・経済安全保障の確立の必要性が明確になったところ（例：外国船社による日本寄港の忌避・外国政府による一定海域の避航勧告 等）。
- ・ 経済安全保障の中核となる外航日本船舶については、現行トン数標準税制に基づき、その増加が図られているところであるが、現行制度下の増加ペースでは、必要隻数（450 隻）の達成には相当な期間を要する。
- ・ そのため、外航日本船舶増加のペースアップを図りつつ、日本商船隊のうち、経済安全保障の観点から特に重要な一定の船舶により、外航日本船舶の必要隻数を補完し、以て経済安全保障の早急な確立を図る必要がある。
- ・ また、外航海運業は、①租税条約に基づいて本社地課税制度が適用されているため、海外で稼得した所得についても国内課税の対象となっており、諸外国と比して高い実質法人税率が適用されている。②また、現行トン数標準税制の適用範囲が外航日本船舶に限定されているのに対し、諸外国においては自国船舶のみならず当該国の船籍以外の船舶にまで適用され、日本商船隊は厳しい国際競争を強いられている。
- ・ このような中で、トン数標準税制の拡充により、厳しい国際競争を強いられている日本商船隊の競争力を確保し、規模拡大を図ることに寄与することとなる。

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">今回の要望に関連する事項</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">合理性</p>	<p>政策体系における政策目的の位置付け</p>	<p>【政策体系における位置付け】 経済安全保障の早期確立については、交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会答申（平成 19 年 12 月「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」）において、経済安全保障の観点から、外航日本船舶及び日本人船員の意義・必要性が確認され、その必要規模は、外航日本船舶 450 隻とされたところであるが、現在外航日本船舶は 119 隻（平成 22 年央）と日本商船隊全体の約 4%に過ぎず、こうした経済安全保障の観点からの外航日本船舶の重要性に鑑み、外航日本船舶の増加を図ることは至急の課題となっている。 また、「復興への提言～悲愴のなかの希望～（平成 23 年 6 月 東日本大震災復興構想会議）」において、地域経済活動を支える基盤の強化の一項目として「外航海運の安定的な維持」が提言されているところである。</p> <p>【政策評価体系における当該要望措置の位置付け】 政策目標：6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標：19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。</p>
		<p>政策の達成目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> 我が国商船隊における外航日本船舶数を概ね 450 隻とすることを目標とし、5 年間（平成 24 年度から平成 28 年度まで）で概ね 250 隻とすることを目標とする。（事前評価）
		<p>租税特別措置の適用又は延長期間</p>	<p>平成 24 年 4 月 1 日から平成 29 年 3 月 31 日まで（5 年間）</p>
		<p>同上の期間中の達成目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> 我が国商船隊における外航日本船舶数を概ね 450 隻とすることを目標とし、5 年間（平成 24 年度から平成 28 年度まで）で概ね 250 隻とすることを目標とする。
		<p>政策目標の達成状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> トン数標準税制を適用している「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けた事業者 10 社について、計画開始時点の 77.4 隻から 161.8 隻（平成 25 年末時点）へと 2.1 倍の隻数増加が計画されており、これまでの外航日本船舶の減少傾向から増加に向かっている。 しかしながら、日本商船隊のうち、外航日本船舶数は 119 隻（平成 22 年央）と増加基調にはあるが、日本商船隊の約 4%であり、経済安全保障確立のための 450 隻早期確保の道筋をつける必要がある。

	有効性	要望の措置の適用見込み	<p>【適用対象船舶】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外航日本船舶及び我が国外航海運企業が支配する特に重要な一定の外国船舶の必要隻数
		要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	<p>日本商船隊の中核である外航日本船舶については、トン数標準税制の導入の効果もあり、これまでの減少基調から増加に転じているものの、現時点における外航日本船舶数は、平成 22 年央で 119 隻、日本商船隊における自国籍船比率は約 4 % と著しく少ない。</p> <p>日本商船隊のうち、経済安全保障の観点から重要な一定の船舶にもトン数標準税制を適用することは、①450 隻の早期確保及び②外航日本船舶の増加ペース加速化につながるため、有効性が認められる。</p>
	相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	トン数標準税制（法人住民税、法人事業税）
		予算上の措置等の要求内容及び金額	なし
		上記の予算上の措置等と要望項目との関係	なし
		要望の措置の妥当性	<p>本特例措置により生じるキャッシュフローを原資として、外航日本船舶の整備が可能となるため、政策目的の達成のために効率的な政策手法であり、妥当性を有する。</p> <p>国の補助金による支援措置は、WTO サービス貿易協定（内国民待遇※）に抵触するおそれ。また、経済協力開発機構（OECD）において、造船に関して、平成 6 年に「商業的造船業における正常な競争条件に関する協定」（造船協定）が合意されており、同協定において、船舶取得時に国の補助を受けることは禁止されているため、本租税特別措置による支援が妥当である。</p> <p>※…他の加盟国のサービス提供者に対して、自国の同種のサービス提供者に与える待遇よりも不利でない待遇を与えなければならない。</p>
これまでの租税特別措置の適用実績と効果に関する事項	租税特別措置の適用実績	<p>平成 22 年度の減税額合計：12,033 百万円</p> <p>平成 21 年度の減税額合計：2,372 百万円</p> <p>（平成 21 年度に「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けた事業者 10 社の合計）</p>	
	租税特別措置の適用による効果(手段としての有効性)	<p>トン数標準税制を適用している「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けた事業者 10 社について、計画開始時点の 77.4 隻から 161.8 隻（平成 25 年末時点）へと 2.1 倍の隻数増加が計画されており、これまでの外航日本船舶の減少傾向から増加に向かっており、現行制度が有効に活用されている。</p>	

		<p>しかしながら、日本商船隊のうち、外航日本船舶数は 119 隻 (平成 22 年央) と増加基調にはあるが、日本商船隊の約 4% であり、経済安全保障確立のための 450 隻早期確保の道筋をつける必要がある。</p>
	<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>① 外国の外航海運事業者と本邦外航海運事業者との間の国際的な競争条件の均衡化</p> <p>② 外航日本船舶・日本人船員の確保・育成</p>
	<p>前回要望時からの達成度及び目標に達していない場合の理由</p>	<p>① については、トン数標準税制という外航海運の世界では国際標準となっている制度を導入した点では一定の達成目標への寄与が認められるものの、諸外国が全ての支配船舶を適用範囲としてトン数標準税制を導入している一方、日本は、トン数標準税制の適用対象が外航日本船舶に限定的されており、国際的な競争条件の均衡化は実現していない。</p> <p>② については、上欄で記したように、トン数標準税制を適用している「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けた事業者 10 社について、計画開始時点の 77.4 隻から 161.8 隻 (平成 25 年末時点) へと 2.1 倍の外航日本船舶の隻数増加が計画されており、これまでの外航日本船舶の減少傾向から増加に向かっており、船員の確保にも着実な取り組みが見込まれ、現行制度が有効に活用されていることがわかるが、我が国の経済安全保障の確立の観点では、必要とされている 450 隻の早期実現が求められる。</p>
	<p>これまでの要望経緯</p>	<p>平成 20 年度 創設 (平成 22 年 3 月 31 日までの間に、日本船舶・船員確保計画を作成し認定を受けた事業者は計画期間 (5 年間) 内において、外航日本船舶にかかる利益について、みなし利益課税を選択することができる。)</p> <p>平成 23 年度 拡充要望 (平成 24 年度以降の検討課題となる)</p>