

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	国際船舶の所有権保存登記等に係る課税の軽減措置	
税 目	登録免許税	
要 望 の 内 容	<p>国際船舶に係る登録免許税の軽減措置の適用期限を延長する。</p> <p>【要望措置】 所有権保存登記 3/1000（本則 4/1000） 抵当権保存登記 3/1000（本則 4/1000）</p> <p>【要望期間】 平成 24 年 4 月 1 日～平成 26 年 3 月 31 日（2 年間）</p> <p>【措置対象】 国際船舶（近代化船、海外貸渡方式によるマルシップ混乗船、承認船員配乗船、LNG 船、RORO 船）</p> <p>【関係条文】 海上運送法第 44 条の 2、第 44 条の 3、第 45 条、海上運送法施行規則第 43 条、第 44 条、第 45 条 租税特別措置法第 82 条の 2、租税特別措置法施行令第 43 条の 2、租税特別措置法施行規則第 31 条の 3</p>	
	平年度の減収見込額 （制度自体の減収額）	— 百万円 （-百万円）
新 設 ・ 拡 充 又 は 延 長 を 必 要 と す る 理 由	<p>(1) 政策目的 外航日本船舶の中でも、輸送能力、航海の態様、運航体制の効率性、運航に必要とされる技術の水準等からみて本邦と外国との間において行われる海上輸送の確保上重要な国際船舶の保有を促進する。</p> <p>(2) 施策の必要性 国際船舶の着実な増加を図ることにより、国際船舶を中核とした外航日本船舶の増加が実現し、以て管轄権の及ぶ自国籍船の確保による経済安全保障の確立が図られるとともに、運航面等で競争力の高い高質な船舶である国際船舶を中核として日本商船隊の競争力強化が図られ、四面を海に囲まれ海洋立国である我が国の輸出入や日本企業の物流活動を支える事が可能となる。また、日本商船隊による安定輸送・経済安全保障の確立については、東日本大震災や原発事項を契機として、その必要性が改めて明確になったところ。 我が国商船隊においては、その大半が外国船舶（便宜置籍船）となっているため、これまで、船舶検査や設備要件の見直しを措置し、これらの面におけるコスト負担の軽減を図っているところであるが、諸外国においては、外航船舶に係る税負担の軽減を図る措置が導入されていることもあり、登録免許税は、我が国での船舶投資に係る初期負担を外国に比べて重いものとする一因となっていることから、継続して税制上の支援を行うことが必要である。</p>	

今 回 の 要 望 に 関 連 す る 事 項	合 理 性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>【政策体系の中での位置付け】</p> <p>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」）においては、経済安全保障の観点から、外航日本船舶の意義・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、国際船舶を中核とした外航日本船舶は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国際船舶を中核とした外航日本船舶の重要性に鑑み、国際船舶を中核とした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。</p> <p>また、「復興への提言～悲惨のなかの希望～（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。</p> <p>【政策評価体系における当該要望の措置の位置付け】</p> <p>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</p> <p>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>									
		政策の達成目標	安定的な国際海上輸送の確保上重要な国際船舶の整備を図るため、国際船舶の隻数を平成25年度までに約180隻に増加させる。									
		租税特別措置の適用又は延長期間	平成24年4月1日から平成26年3月31日まで（2年間）									
		同上の期間中の達成目標	安定的な国際海上輸送の確保上重要な国際船舶の整備を図るため、国際船舶の隻数を平成25年度までに約180隻に増加させる。									
	政策目標の達成状況	日本商船隊のうち、国際船舶を中核とした外航日本船舶数は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、早期に経済安全保障を確立するための国際船舶を中核とした外航日本船舶の増加を推進していくことが必要である。										
	有 効 性	要望の措置の適用見込み	<p>○今後の見込み(税込減分)(単位:百万円(隻数))</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>24</th> <th>25</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>所有権保存</td> <td>61(13)</td> <td>61(11)</td> </tr> <tr> <td>抵当権設定</td> <td>63(8)</td> <td>36(6)</td> </tr> </tbody> </table>	年度	24	25	所有権保存	61(13)	61(11)	抵当権設定	63(8)	36(6)
		年度	24	25								
所有権保存	61(13)	61(11)										
抵当権設定	63(8)	36(6)										
要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	国際船舶の着実な増加を図ることにより、国際船舶を中核とした外航日本船舶の増加が実現し、以て管轄権の及ぶ自国籍船の確保による経済安全保障の確立が図られるとともに、運航面等で競争力の高い高質な船舶である国際船舶を中核として日本商船隊の競争力強化が図られ、四面を海に囲まれ海洋立国である我が国の輸出入や日本企業の物流活動を支える事が可能となるものであり、必要最小限の措置で国民全体に裨益するものであり、有効性が認められる。											

	相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	・ 固定資産税の軽減																		
		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	<ul style="list-style-type: none"> 国際船舶の着実な増加を図ることにより、国際船舶を中核とした外航日本船舶の増加が実現し、以て管轄権の及ぶ自国籍船の確保による経済安全保障の確立が図られるとともに、運航面等で競争力の高い高質な船舶である国際船舶を中核として日本商船隊の競争力強化が図られ、四面を海に囲まれた海洋立国である我が国の輸出入や日本企業の物流活動を支える事が可能となることから、必要最小限の措置で国民全体に裨益するものであり、妥当性を有する。 国の補助金による支援措置は、WTOサービス貿易一般協定（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、船舶取得時の国庫補助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>※…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連する事項	租税特別措置の適用実績	<p>○適用実績 (単位:百万円(隻))</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>20</th> <th>21</th> <th>22</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>LNG 船</td> <td>9(1)</td> <td>0(0)</td> <td>0(0)</td> </tr> <tr> <td>油送船</td> <td>0(0)</td> <td>60(3)</td> <td>6(1)</td> </tr> <tr> <td>その他貨物船</td> <td>67(9)</td> <td>140(15)</td> <td>100(16)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※海事局における国際船舶手続実績</p>				年度	20	21	22	LNG 船	9(1)	0(0)	0(0)	油送船	0(0)	60(3)	6(1)	その他貨物船	67(9)	140(15)	100(16)
	年度	20	21	22																	
	LNG 船	9(1)	0(0)	0(0)																	
油送船	0(0)	60(3)	6(1)																		
その他貨物船	67(9)	140(15)	100(16)																		
租税特別措置の適用による効果(手段としての有効性)	<p>本制度による減税規模は1隻あたり数百万円から数千万円と小規模ではあるが、本制度により国際船舶の登録時における負担軽減が図られているとともに、諸外国との間の船舶の登録時におけるコスト差の縮小が図られ、1隻あたりの船価が数十億円規模となる国際船舶の整備につながっており、費用対効果の大きな制度である。</p>																				
前回要望時の達成目標	<p>安定的な国際海上輸送の確保上重要な国際船舶の隻数を平成23年度までに約150隻に増加させる。</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>日本商船隊における国際船舶を中核とした外航日本船舶の平成 22 年央の隻数は 119 隻であり、そのうち国際船舶は 117 隻である。平成 21 年央における国際船舶の隻数(106 隻)から 11 隻増加しており、順調に推移している。平成 23 年度末には概ね 150 隻となり、目標を達成することが見込まれている。</p>
<p>これまでの要望経緯</p>		<p>平成 8 年度創設 平成 9 年度拡充要望（認められず） 平成 10 年度拡充・延長要望（延長のみ） 平成 11 年度拡充（海外から譲渡を受けた国際船舶を追加、国際船舶の定義の見直し） 平成 12 年度延長 平成 14 年度縮減・延長（税率 1/1000→1.5/1000） 平成 16 年度縮減・延長（税率 1.5/1000→2/1000） 平成 18 年度縮減・延長（税率 2/1000→2.5/1000） 平成 20 年度延長 平成 22 年度延長（税率 2.5/1000→3/1000） 平成 23 年度拡充要望（認められず）</p>