

平成24年度税制改正（地方税）要望事項

（新設・**拡充**・**延長**・その他）

No	18	府省庁名	国土交通省
対象税目	個人住民税 法人住民税 住民税(利子割) 事業税 不動産取得税 固定資産税 事業所税 その他（ ）		
要望項目名	国際船舶に係る課税標準の特例措置の拡充及び延長		
要望内容 (概要)	<p>・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） 国際船舶の固定資産税の課税標準の特例措置の適用期限を3年間とする。</p> <p>・ 特例措置の内容 国際船舶の課税標準については、外航船舶の課税標準の特例（外航船舶の価格の1/6）に1/3を乗じて得た額とする（全体で1/15から1/18に拡充する。）。 国際船舶に係る特例措置の拡充が認められることを前提に、外国貿易船の課税標準の特例（外航船舶の課税標準の3/5）を廃止する。</p> <p>現行 外航船舶：課税標準 1/6、外国貿易船：課税標準 3/5、国際船舶：課税標準 2/3</p>		
関係条文	<p>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 地方税法第349条の3、附則第15条、地方税法施行規則第11条の2、附則第6条</p>		
減収見込額	<p>(初年度) 0 (▲166) (平年度) +8 (▲161) (単位：百万円)</p>		
要望理由	<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ことが可能となる。 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故を契機として、その必要性が改めて明確になったところ。 日本商船隊においては、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、外航船舶に対する固定資産税は非課税であるため、固定資産税の対象である外航日本船舶の保有・運航コストが相対的に高まり、コスト競争力が失われ、外航日本船舶のフラッグアウト(便宜置籍船化)が進展した一因となっている。 このような状況から、外航日本船舶の中でも特に技術革新等に対応した質の高い船舶である国際船舶の維持・増加を図るため、国際船舶に係る固定資産税の軽減措置を拡充し、保有コストを軽減することにより、国際船舶を保有しやすい環境を整備する必要がある。 なお、外航船舶の多くは耐用年数が15年と長期間にわたり、邦船社は、船舶を保有する際には長期的な視点から意思決定を行うため、本制度において十分な適用期間を確保できない場合、国際船舶の保有を阻害する要因となる。このため、国際船舶を保有しやすくするための環境整備として、本制度についても十分な適用期間を確保する必要があるため、3年間を適用期間としたところである。</p>		
本要望に対応する縮減案	<p>国際船舶に係る特例措置の拡充が認められることを前提に、外国貿易船に係る課税の特例措置を廃止する。</p> <p>現行 外国貿易船：外航船舶の課税標準の3/5</p>		
		ページ	18 — 1

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<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、外航日本船舶は 119 隻、そのうち国際船舶は 117 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確立の観点からの国際船舶を中心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。</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 政策目標：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 26 年度までに概ね 200 隻に増加させる。						
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	平成 24 年 4 月 1 日から平成 27 年 3 月 31 日まで（3 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 26 年度までに概ね 200 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>(1) 適用見込み (単位：隻)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>H24 年度</th> <th>H25 年度</th> <th>H26 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>128</td> <td>139</td> <td>150</td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業者団体調査及び海事局調査に基づき推計 本制度により、国際船舶の保有コストを引き下げることにより、経済安全保障確立の観点から、国際船舶の増加のためのインセンティブの向上といった政策目的を達成することが可能となり、日本の管轄権が及ぶ国際船舶の確保の実現につながるため有効性が認められるとともに、これらの効果は、広く国民に裨益するものであり、特定の者への偏りはないものと考えられる。</p>	H24 年度	H25 年度	H26 年度	128	139	150
	H24 年度	H25 年度	H26 年度					
128	139	150						
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こと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	固定資産税の課税の特例（外航船舶：課税標準 1/6、外国貿易船：課税標準 3/5） 登録免許税の課税の特例						
	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						

<p>要望の措置の 妥当性</p>	<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こと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、妥当性を有する。 本制度は、平成8年度に制度を創設してから15年が経過したが、この間、国際船舶の隻数は着実に増加(H8:92隻⇒H22:117隻)し、効果を示しており、経済安全保障の早期確立の観点から必要不可欠な制度であるため、引き続き措置が必要である。 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。 ※…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。 外航海運企業に対する税制措置の充実の必要性については、第169回国会 海上運送法及び船員法の一部を改正する法律(平成20年6月6日法律第53号)審議における附帯決議では、「船舶の特別償却制度、固定資産税、登録免許税等トン税以外の税制(中略)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。」とされており、本措置はこれを実現するものとして妥当性が認められる。
-----------------------	--

<p>税負担軽減措置等の 適用実績</p>	<p>(1) 適用数 (単位: 隻)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>平成19年度</th> <th>平成20年度</th> <th>平成21年度</th> <th>平成22年度</th> <th>平成23年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>49</td> <td>50</td> <td>78</td> <td>74</td> <td>90</td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業者団体調査及び海事局調査に基づくもの(年度は納税年度)。</p> <p>(2) 適用実績 (単位: 百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>平成19年度</th> <th>平成20年度</th> <th>平成21年度</th> <th>平成22年度</th> <th>平成23年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>57</td> <td>55</td> <td>71</td> <td>120</td> <td>123</td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業者団体調査及び海事局調査に基づくもの(年度は納税年度)。</p>	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	49	50	78	74	90	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	57	55	71	120	123
平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度																	
49	50	78	74	90																	
平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度																	
57	55	71	120	123																	

<p>税負担軽減措置等の 適用による効果(手段 としての有効性)</p>	<p>本制度による減税規模は1隻あたり数千万円規模と小規模だが、国際船舶を保有する際の負担軽減が図られているとともに、諸外国とのコスト差の縮小が図られ、1隻当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>
--	---

<p>前回要望時の 達成目標</p>	<p>安定的な国際海上輸送の確保上重要な日本籍船の整備。</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 拡充(国際船舶(課税標準1/15)追加、外国貿易船(課税標準1/10)) 平成9年度 拡充(国際船舶の対象として海外からの買い戻し船舶を追加) 平成11年度 拡充(国際船舶の対象として船長・機関長2名配乗を対象要件に追加) 平成14年度 延長 平成19年度 延長 平成23年度 拡充(国際船舶・外国貿易船・外航船舶非課税化を要望)(平成24年度以降の検討課題となる。)</p>
------------------	--