

平成25年度税制改正（地方税）要望事項

（新設・**拡充**・延長・その他）

No	9	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	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							
要望内容 (概要)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） <ul style="list-style-type: none"> ・ 現行制度で対象となっている外航日本船舶に加え、我が国外航船社が運航する外航日本船舶以外の船舶でその海外子会社が所有する一定の要件を満たす外国船舶（準日本船舶）を追加する。 ・ 各年度の対象隻数は、外航日本船舶の各年度増加隻数の3倍の準日本船舶隻数とする（ただし、各年度の適用隻数は、外航日本船舶を含め450隻を上限とする）。 ・ 対象事業者は、平成25年度末までに「日本船舶等・船員確保計画」の新規又は変更認定を受けた船舶運航事業者とする。 ・ 特例措置の内容 <ul style="list-style-type: none"> ・ 我が国外航船社が、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。 ・ 準日本船舶のみなし利益水準（100純トンあたり）は、外航日本船舶の1.5倍とする。 							
関係条文	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;">法人住民税（道府県）</td> <td>地方税法第51条、第53条</td> </tr> <tr> <td>（市町村）</td> <td>地方税法第314条の4、第321条の8</td> </tr> <tr> <td>法人事業税</td> <td>地方税法第72条の2、12、23、24の7</td> </tr> </table>		法人住民税（道府県）	地方税法第51条、第53条	（市町村）	地方税法第314条の4、第321条の8	法人事業税	地方税法第72条の2、12、23、24の7
法人住民税（道府県）	地方税法第51条、第53条							
（市町村）	地方税法第314条の4、第321条の8							
法人事業税	地方税法第72条の2、12、23、24の7							
減収見込額	(初年度) ▲71 (▲1,597) (平年度) ▲237 (▲2,020) (単位：百万円)							
ページ		9 — 1						

<p>要望理由</p>	<p>(1) 政策目的</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 厳しい国際競争にさらされている日本商船隊の競争力を確保しつつ、外航日本船舶増加のペースアップを図るとともに、外航日本船舶を補完するものとして「準日本船舶」を確保することにより、経済安全保障の早急な確立を図ること。 <p>(2) 施策の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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、必要規模（約 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るとともに、当該船舶を補完するものとして、我が国外航船社が運航し、その海外子会社が所有する一定の要件を満たす外国船舶を確保することにより、経済安全保障の早急な確立を図る必要がある。 ・ このような状況を受け、我が国外航船社が運航し、その海外子会社が所有する一定の要件を満たす外国船舶を「準日本船舶」として認定し、当該船舶が日本船舶に転籍するために必要となる船舶のトン数の測度に関する手続きの特例を設ける「海上運送法の一部を改正する法律案」を、今次通常国会に提出したところである。 ・ また、トン数標準税制については、平成 24 年度税制大綱において「更なる経済安全保障確保の観点から、日本船舶への迅速かつ確実な転換等の課題にも対応した次期通常国会における海上運送法改正、日本船舶や日本人船員を増加させるという日本船舶・船員確保計画の拡充を前提に、平成 25 年度税制改正において、日本船舶増加のインセンティブにも十分配慮しつつ、適用対象を我が国外航海運業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶に拡充」することとされている。 ・ なお、拡充にあたっては、現行トン数標準税制の適用範囲が外航日本船舶となっているのに対し、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も適用されていることから、世界単一市場である外航海運市場の中で、諸外国の制度と比して競争制約的な制度とならぬよう、留意する必要がある。以上のことから、トン数標準税制の適用対象を、外航日本船舶に加え、我が国外航船社が運航する外航日本船舶以外の船舶で、その海外子会社が所有する一定の要件を満たす外国船舶（準日本船舶）に拡充する必要がある。 ・ このような中で、トン数標準税制の拡充を行うことは、厳しい国際競争を強いられている日本商船隊の競争力の確保にも資することとなる。
<p>本要望に対応する縮減案</p>	<p>—</p>

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>【政策体系における位置付け】</p> <p>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、外航日本船舶約 450 隻とされたところであるが、現在外航日本船舶は 136 隻（平成 23 年央）と日本商船隊全体の約 5%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。</p> <p>【政策評価体系における当該要望措置の位置付け】</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 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 業績指標：98 外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数の目標値に対する達成率</p>
	政策の達成目標	<p>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 25 年度から平成 29 年度まで）で概ね 265 隻とすることを目標とする。（事前評価）</p> <p>外航日本船舶の必要規模の達成までの当面の取り組みとして、外航日本船舶数と準日本船舶数の合計を、5 年間（平成 25 年度から平成 29 年度まで）で概ね 450 隻とし、これを平成 29 年度まで維持することを目標とする。</p>
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	平成 25 年 4 月 1 日から平成 30 年 3 月 31 日まで（5 年間）
	同上の期間中の達成目標	<p>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 25 年度から平成 29 年度まで）で概ね 265 隻とすることを目標とする。</p> <p>外航日本船舶の必要規模の達成までの当面の取り組みとして、外航日本船舶数と準日本船舶数の合計を、5 年間（平成 25 年度から平成 29 年度まで）で概ね 450 隻とし、これを平成 29 年度まで維持することを目標とする。</p>
	政策目標の達成状況	<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 160.8 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。</p> <p>しかしながら、日本商船隊のうち、外航日本船舶数は 136 隻（平成 23 年央）と増加基調にはあるが、日本商船隊の約 5%であり、経済安全保障確立のため、必要規模の早期確保の道筋をつける必要がある。</p>

有効性	要望の措置の適用見込み	<p>【適用対象船舶】</p> <p style="text-align: right;">(単位:隻)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成25年度末</th> <th>平成26年度末</th> <th>平成27年度末</th> <th>平成28年度末</th> <th>平成29年度末</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>外航日本船舶</td> <td>161</td> <td>181</td> <td>205</td> <td>225</td> <td>246</td> </tr> <tr> <td>準日本船舶(※)</td> <td>42</td> <td>102</td> <td>174</td> <td>206</td> <td>185</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>222</td> <td>302</td> <td>398</td> <td>450</td> <td>450</td> </tr> </tbody> </table> <p>※外航日本船舶の各年度増加隻数の3倍(ただし、各年度の適用隻数は、450隻を上限とする)</p>		平成25年度末	平成26年度末	平成27年度末	平成28年度末	平成29年度末	外航日本船舶	161	181	205	225	246	準日本船舶(※)	42	102	174	206	185	合計	222	302	398	450	450
		平成25年度末	平成26年度末	平成27年度末	平成28年度末	平成29年度末																				
外航日本船舶	161	181	205	225	246																					
準日本船舶(※)	42	102	174	206	185																					
合計	222	302	398	450	450																					
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23年央で136隻であり、日本商船隊における当該船舶の比率は約5%と、著しく少ない。</p> <p>なお、外航日本船舶・日本人船員の確保を含むトン数標準税制の取り組み状況については、国土交通省としても「平成24年度取りまとめ政策レビュー」にて現在、民間有識者によりその検証を行っているところ。</p> <p>「準日本船舶」にもトン数標準税制を適用することは、①外航日本船舶及びこれを補完するものとしての準日本船舶による必要規模の早期確保、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>																									

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>平成 23 年度の減税額合計：284 百万円 平成 22 年度の減税額合計：2,497 百万円 平成 21 年度の減税額合計：563 百万円 （「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>
<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>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 160.8 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。しかしながら、日本商船隊のうち、外航日本船舶数は 136 隻（平成 23 年央）と増加基調にはあるが、日本商船隊の約 5%にとどまっていることから、経済安全保障確立のための必要規模の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 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日本船舶に対して導入したことは一定の達成目標への寄与が認められる一方、諸外国の多くが自国籍船以外もトン数標準税制としている点については、国際的な競争条件の均衡化に向けた課題として残っている。 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 160.8 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、必要規模確保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。） 平成 23 年度 拡充要望（平成 24 年度以降の検討課題となる） 平成 24 年度 拡充要望（平成 24 年度税制大綱にて「日本船舶への迅速かつ確実な転換等の課題にも対応した次期通常国会における海上運送法改正、日本船舶や日本人船員を増加させるという日本船舶・船員確保計画の拡充を前提に、平成 25 年度税制改正において、日本船舶増加のインセンティブにも十分配慮しつつ、適用対象を我が国外航海運業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶に拡充する」こととされた）</p>
<p>ページ</p>	<p>9 — 5</p>