

平成 22 年度税制改正（租税特別措置）要望事項（新設・拡充・延長）

（国土交通省一序）

制 度 名	国際船舶の所有権保存登記等に係る登録免許税の軽減措置の延長							
税 目	登録免許税							
要 望 の 内 容	<p>国際船舶の所有権保存登記等に係る登録免許税の軽減措置の適用期限を延長する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特例措置の延長 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） ・ 特例措置の内容 <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding-right: 20px;">登録免許税の税率の軽減</td> <td style="padding-right: 20px;">所有権保存登記</td> <td style="text-align: right;">2.5 / 1000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>抵当権設定登記</td> <td style="text-align: right;">2.5 / 1000</td> </tr> </table> <p>【関係条文】 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>		登録免許税の税率の軽減	所有権保存登記	2.5 / 1000		抵当権設定登記	2.5 / 1000
登録免許税の税率の軽減	所有権保存登記	2.5 / 1000						
	抵当権設定登記	2.5 / 1000						
新 設 ・ 拡 充 又 は 延 長 を 必 要 と す る 理 由	減収見込額 （平年度）	－ 百万円 （142百万円）						

(2) 施策の必要性

このような意義にもかかわらず、我が国商船隊においては、その大半が外国籍船（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きたところであるが、諸外国においては、「第二船籍制度」等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、日本船籍に係る登録免許税については、外国における船舶の登録に係る税・手数料等と比較した場合、一般的に高い水準となっているとともに、我が国での船舶投資に係る初期投資負担を重いものとする結果となっている。

このため、国際的な競争条件の均衡化を図るとともに、海運事業者の初期投資負担を軽減し、船舶の取得を容易にするとのインセンティブの観点から、本特例制度の果たす役割は極めて大きく、今後も継続して税制上の支援を行うことが必要である。

(3) 要望の措置の妥当性

① 租税特別措置等の背景にある政策に今日的な「合理性」が認められるか

海洋立国であり、四方を海に囲まれた我が国において、貿易量の99.7%（重量ベース）を海上輸送が担っており、我が国経済・国民生活を支える上で大きな役割を果たしているとともに、我が国の経済安全保障上、我が国商船隊の安定的な維持の確保は必要不可欠である。

こうした中、世界単一市場である外航海運は今日厳しい国際競争に晒されており、我が国商船隊の競争力の強化が急務となっているところであるが、とりわけ、日本籍船のうち、乗り組み船員の少数精鋭化による合理化や低コスト化、技術革新等に対応した質の高い船舶である国際船舶を我が国商船隊の中核として増加させることにより、我が国商船隊全体の国際競争力を強化する必要がある。

また、諸外国においては船舶登録に係る費用負担は我が国と比して低い水準にあることから、我が国において同様の措置を講じることが国際的な競争条件の均衡化を果たす上でも必要であり、本特例制度による軽減措置は合理性を有するものである。

② 租税特別措置等の政策実現に向けた手段としての「有効性」が認められるか

平成8年の本制度の導入以降、国際船舶は144隻（平成8年）から85隻（平成19年央）へ、日本籍船は191隻から92隻へと減少傾向は続いたが、制度の創設前後で比較すると、国際船舶を含む日本籍船の減少率は制度創設を境に鈍化しているとともに、平成20年央以降では増加に転じている。

本特例制度により日本籍船の登録時における負担軽減が図られるとともに、諸外国との船舶の登録時におけるコスト差の縮小が図られており、また、国際船舶が増加し、国際競争条件均衡化による国際競争力の確保が進められていることから、本特例制度による軽減措置は有効性を有するものである。

③ 租税特別措置等に補助金等の政策手段と比して「相当性」が認められるか

OECD（経済協力開発機構）において、造船に関し、1994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。

国の補助金による支援措置を導入することは国際的な取り決めに抵触することから、税制による措置は相当性を有するものである。

今 回 の 要 望 に 関 連 す る 事 項	政策評価体系における位置付け	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：20 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				
	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2011年度までに約150隻に増加させる。 (業績指標122：国際船舶の隻数)				
	租税特別措置の適用又は延長期間	平成22年4月1日～平成24年3月31日(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隻数を2011年度までに約150隻に増加させる。				
	当該要望項目以外の税制上の支援措置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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) (租税特別措置法第59条の2) ・ 船舶の特別償却制度(外航船舶18/100) (租税特別措置法第11条、第43条) ・ 国際船舶に係る固定資産税の軽減(外航1/15～1/6) (地方税法附則第15条第26項) 				
	予算上の措置等の要求内容及び金額					
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係					
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	政策の達成状況	〔国際船舶の隻数の推移〕 (単位：隻)				
		平成17 年央	平成18 年央	平成19 年央	平成20 年央	平成21 年央
	国際船舶	87	85	85	95	106
	租税特別措置の適用実績	(単位：百万円、(隻))				
	平成17 年度	平成18 年度	平成19 年度	平成20 年度		
L N G 船	0 (0)	0 (0)	0 (0)	9 (1)		
油 送 船	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)		
その他貨物船	0 (0)	7 (1)	35 (7)	67 (9)		
租税特別措置による政策の達成目標の実現状況等	本制度により、国際海上輸送の確保上重要な国際船舶が整備されている。とりわけ我が国におけるエネルギー資源の安定輸送手段の確保に寄与している。					
前回要望時の達成目標	安定的な国際海上輸送の確保上重要な国際船舶の整備					

	<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>本制度を利用することにより、平成20年央ではLNG船が26隻（日本籍船に占める総トン数の割合：38.2%）、油送船が9隻（日本籍船に占める総トン数の割合：15.8%）となるなど貿易物資の安定輸送の確保上重要な国際船舶が整備されるとともに、これまでの減少基調から増加に転じており、目標に向け概ね順調に推移している。</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</p>