

平成 23 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	国際競争力を有する国際運輸基盤整備のための特別償却制度の創設	
税 目	（外航船舶）所得税及び法人税 （国際航空）所得税及び法人税	
要 望 の 内 容	<p>国際競争力を有する外航船舶・国際航空機の供給を促進する特例措置を創設することにより、我が国の国際輸送を支える安定的な運輸基盤の整備を推進する。</p> <p><b>【特例措置の内容】</b>  <b>（外航）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本制度の適用期限を5年間とする。</li> <li>・ 特別償却率を以下のとおりとする。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>①日本商船隊への船舶供給を維持・拡大するための措置                              対象：外航船舶                              特別償却率：16/100</li> <li>②外航日本船舶を増加させるための措置                              対象：外航日本船舶                              特別償却率：「日本商船隊への船舶供給を維持・拡大するための措置」に14/100加算（外航日本船舶30/100）</li> </ul> </li> </ul> <p><b>（国際航空）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際線に就航する航空機の特別償却制度を設ける。</li> <li>・ 本制度の適用期限を3年間とする。</li> <li>・ 特別償却率を30/100とする。</li> </ul> <p><b>【関係条文】（共通）</b>                  租税特別措置法第11条、第43条、第66条の6、第68条の16                  同施行令第5条の10、第28条、第39条の46、第39条の15</p>	
	平年度の減収見込額 （制度自体の減収額）	<p><b>【外航船舶】</b>                  ▲8,107百万円                  （ 一百万円）</p> <p>（租税特別措置法第43条適用船舶（外航日本船舶））                  ▲1,837百万円                  （租税特別措置法第66条の6適用船舶（外航船舶））                  ▲6,270百万円</p> <p><b>【国際航空】</b>                  ▲2,179百万円                  （ 一百万円）</p>

新設・拡充又は延長を必要とする理由

(1) 政策目的

(外航)

- ① 外航日本船舶数増加を加速し、450 隻の早期達成による非常時の経済安全保障の確立を図る。
- ② 世界の外航海運の成長を日本の産業界等への成長へと取り込むため、競争力を持った日本商船隊の規模を世界の成長と同様に拡大させる。

(国際航空)

○ 世界の潮流

- ・ 世界では、航空自由化が進展し、航空会社間のグローバルな提携が進む一方で、LCC が世界各地で台頭し、航空業界はグローバルなレベルで競争が激化している。
- ・ 我が国は、最大のゲートウェイである首都圏空港の容量制約が原因で航空自由化に遅れを取っており、また我が国航空会社の自己改革も遅れを取った結果、アジア・太平洋地域を中心に航空需要が大きく拡大する中で、グローバルマーケットに占める我が国航空会社のシェアは、大幅に低下している。

○ 我が国の現状

- ・ 国土交通省成長戦略会議は、成田の 30 万回化、羽田の 24 時間国際拠点空港化をきっかけに首都圏空港を含むオープンスカイを推進する方針を提言している。地元合意等を前提に、早ければ平成 26 年度中にも見込まれる成田の 30 万回化時点で、主要国との間でオープンスカイが実現する可能性があり、これにより我が国の航空業界も本格的な大競争時代に突入する見込みである。

○ 国際競争力強化のための集中改革の実施

- ・ このため、平成 26 年度以降の本格的な大競争時代の到来を見据え、平成 23 年度から 25 年度までの 3 年間を「集中改革期間」と位置付け、我が国航空会社が人件費、燃料費、機材費等、あらゆる分野におけるコスト削減努力を集中的に実施することを前提として、航空機燃料税について大幅な負担の軽減を図る緊急的支援を実施することにより、我が国航空会社がネットワークの拡大や LCC への進出による低運賃サービスの展開等、反転攻勢に打って出られるよう経営の抜本的な筋肉質化を実現することとする。
- ・ 併せて、経営の抜本的な筋肉質化により十分なフリーキャッシュフローが生み出されるまでの間、キャッシュフロー効果の高い特別償却制度の導入により、集中改革期間において、効率性の高い機材への更新を促進しつつ、全体のフリート規模を維持・拡大することにより、集中改革期間中の縮小均衡を回避しつつ、我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化を実現することとする。

(2) 施策の必要性

(外航)

外航日本船舶を中心とする日本商船隊は、平時より日本の輸出入や日本企業の海外進出等を支える基礎インフラであるとともに、中核たる外航日本船舶により非常時における経済安全保障を担う役割を果たしている。船舶を建造する際には多額の資金が必要であることから、船舶運航事業者（オペレーター）は全ての船舶を保有するのではなく、船隊の一部を船主（オーナー）から用船することにより、競争力を保ちつつ必要な規模の船隊を確保する構造となっており、特に長期安定的な船舶の供給を行う我が国オーナーは上記の機能を果たす日本商船隊を維持・成長させる上で重要な存在となっている。

このため、オーナーが船舶を建造する際のキャッシュフローの確保を可能とし、オペレーターに対し適時適切に船舶を供給することが可能となる本特例措置を要望するものである。具体的には、日本商船隊への船舶供給を維持・拡大するために必要な水準の措置（16/100）を外航船舶について要望するととも

	<p>に、経済安全保障の確立のために外航日本船舶の増加を促進する措置(30/100)を外航日本船舶について要望するものである。</p> <p>世界の海上荷動量は過去10年間で1.5倍の伸びを示し、今後も年4%の伸びが見込まれている。これらの国際海上輸送需要を取り込み、外航海運を大きく成長させ日本の成長へと取り込む事は国土交通省の成長戦略にも位置付けられており、本特例措置により世界の外航海運の成長と同様に日本商船隊を拡大させることが可能となるとともに、経済安全保障の確立にも大きく寄与するものである。</p> <p>なお、他の海運先進国においても同様の償却制度があり、我が国において本特例措置を設ける事により、競争力のある船舶の供給が可能となるものである。</p> <p><b>(国際航空)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空機投資には巨額の資金が必要であることから、十分なフリーキャッシュフローが生み出されるまでの経営改革の途上においては積極的な機材投資に消極的になり、縮小均衡型のビジネスモデルを余儀なくされる可能性がある。</li> <li>・ この結果、首都圏空港の容量拡大と本格的なオープンスカイの実現による千載一遇のビジネスチャンスを逸し、グローバルマーケットに占めるシェアの一層の低下を招き、縮小均衡のスパイラルに陥ることにより、我が国の経済成長の足かせとなることから、特別償却制度の導入により、集中改革期間における効率性の高い機材への更新を促進しつつ、全体のフリート規模を維持・拡大することが必要である。</li> </ul>
<p>今回の要望に関連する事項</p>	<p>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) <b>(外航)</b></p> <p>日本商船隊の国際競争力強化については、「国土交通省成長戦略」(平成22年5月17日 1. 海洋分野)において、日本の成長を実現する上で突破口になる緊急性の高いもの、日本の成長の土台を形成する上で必要性の高いものとして「優先的に実施すべき事項」と位置づけられており、早期かつ着実な実施が求められている。さらに、本年6月に閣議決定された「新成長戦略」(平成22年6月18日閣議決定)の実行計画(工程表Ⅲ)に於いても、アジア経済戦略として、「外航日本船舶を中核とする日本商船隊の国際競争力強化」が「モノの流れ拡大」につながると位置づけられている。</p> <p>また、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107隻(平成21年)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。</p> <p>さらに、海洋基本法(平成19年4月27日法律第33号 第24条)においても、国際競争力の強化を図るため、競争条件の整備等による経営基盤の強化その他必要な措置を講ずることとされている。</p> <p>なお、外航海運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(法律第53号)審議における附帯決議では、与野党の賛成により、「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。」とされている。</p>

			<p>(政策評価体系における当該要望の措置の位置付け)  <b>(外航)</b>  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。  業績指標：116 我が国商船隊の輸送比率  118 我が国商船隊における外航日本船舶数</p> <p><b>(国際航空)</b>  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：25 航空交通ネットワークを強化する</p> <p>我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化により、我が国の拠点空港を中心としたグローバルネットワークの拡大と競争力ある航空サービスの安定的提供を実現し、我が国経済の国際競争力の強化、観光立国の推進、国際交流の拡大等に寄与する。</p>
	政策の達成目標		<p><b>(外航)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>我が国商船隊の輸送比率を平成 27 年度まで概ね 12%を維持 (事前評価)</li> <li>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 23 年度から平成 27 年度まで) で概ね 260 隻とすることを目標とする。(事前評価)</li> </ul> <p><b>(国際航空)</b>  グローバルマーケットに占める我が国航空会社のシェアを概ね 6%程度に倍増する。</p>
	租税特別措置の適用又は延長期間		<p><b>(外航)</b>  平成 23 年 4 月 1 日から平成 28 年 3 月 31 日まで (5 年間)  <b>(国際航空)</b>  平成 23 年 4 月 1 日から平成 26 年 3 月 31 日まで (3 年間)</p>
	同上の期間中の達成目標		<p><b>(外航)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>我が国商船隊の輸送比率を平成 27 年度まで概ね 12%を維持</li> <li>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 23 年度から平成 27 年度まで) で概ね 260 隻とすることを目標とする。</li> </ul> <p><b>(国際航空)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>グローバルマーケットに占める我が国航空会社のシェアを概ね 3%程度で維持する。</li> </ul>
	政策目標の達成状況		<p><b>(外航)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>世界の海上輸送量に占める日本商船隊の輸送比率は平成 16 年度～20 年度の各年度とも概ね 12%となっているが、世界の海上荷動き量が増加傾向にある中、日本商船隊のシェアは長期的にみた場合、低下傾向にあり、今後とも同水準を維持していくためには、競争力のある日本商船隊の整備が必要不可欠である。</li> <li>しかしながら、日本商船隊のうち、外航日本船舶数は 107 隻 (平成 21 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外航日本船舶 450 隻確保の道筋をつける必要がある。</li> </ul>

		(国際航空) 新設の特例措置																		
有効性	要望の措置の適用見込み	<p>(外航) 【適用隻数（見込み）】 (単位：隻数)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>23</th> <th>24</th> <th>25</th> <th>26</th> <th>27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>租税特別措置法第43条適用船舶 (外航日本船舶)</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>租税特別措置法第66条の6適用船舶 (外航船舶)</td> <td>32</td> <td>32</td> <td>32</td> <td>32</td> <td>32</td> </tr> </tbody> </table> <p>※過去の実績をもとに推計。</p> <p>(国際航空) 本制度により、集中改革期間において、我が国航空会社が保有する国際線就航機の1/5を効率性の高い機材に更新しつつ全体のフリート規模を維持・拡大する。</p>	年度	23	24	25	26	27	租税特別措置法第43条適用船舶 (外航日本船舶)	5	5	5	5	5	租税特別措置法第66条の6適用船舶 (外航船舶)	32	32	32	32	32
	年度	23	24	25	26	27														
租税特別措置法第43条適用船舶 (外航日本船舶)	5	5	5	5	5															
租税特別措置法第66条の6適用船舶 (外航船舶)	32	32	32	32	32															
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	<p>(外航) 本制度は、オーナーが船舶を建造する際のキャッシュフローの確保を可能とし、オペレーターに対し適時適切に船舶を供給することを可能とする観点から政策目的を達成するための手段として有効である。 また、本租税特別措置は、課税の繰り延べであり、減税額相当分を補助金として交付するよりも最終的な国庫負担は少ない措置である。 なお、船舶は年間建造隻数が限られており、過去の適用数が想定外に僅少であるとは言えない。 船舶特別償却制度は、昭和26年度の創設から50年以上経過し、その間、船舶の近代化等その時々々の社会的要請を踏まえた観点から償却率等の要件の見直し等を行ってきたが、一貫して海運の安全かつ効率的な輸送サービスの確保を図りつつ、国際競争条件の均衡化を図り、日本商船隊の国際競争力を強化するとともに外航日本船舶の確保を支援するとの普遍的な役割を有して今日に至っており、手段として有効である。</p> <p>(国際航空) 本租税特別措置は課税の繰り延べであり、減税額相当分を補助金として交付するよりも最終的な国庫負担は少なくなる。また、課税の繰り延べによってキャッシュフローが確保されることにより、機材更新を促進しつつ全体のフリート規模の維持・拡大が図られる効果や航空会社の資金繰りの安定にも効果が高い。</p>																		
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置</li> <li>固定資産税の軽減（外国貿易船、外航船舶）</li> <li>国際船舶に係る登録免許税、固定資産税の軽減</li> </ul> <p>(国際航空)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>航空機燃料税の税率の引き下げ（新設要望）</li> <li>国際線就航機の固定資産税の非課税化（拡充要望）</li> <li>航空機に使用する部品等に係る関税の免除（延長要望）</li> </ul>																		
	予算上の措置等の要求内容及び金額	なし																		

		<p>上記の予算上の措置等と要望項目との関係</p>	<p>なし</p>																								
		<p>要望の措置の妥当性</p>	<p><b>(外航)</b>  本租税特別措置により生じるキャッシュフローを原資として、より大きな規模の船体投資がなされるという制度であり、政策目的を実現するために有効な手段であるとともに、課税の繰延であるため国庫負担も小さく、必要最小限の措置として妥当性を有する。  なお、経済協力開発機構(OECD)での合意において国の補助金による海運業支援が禁止されていることから、本租税特別措置による支援が妥当である。  また、他の支援措置との関係は、固定資産税及び登録免許税に係る租税特別措置については、船舶の保有に係るコスト低減であり、本租税特別措置と適切に役割分担がなされている。買換特例制度は、本租税特別措置と併存することにより船価の市況に関わらず日本商船隊への船舶の供給が可能となる制度であり、両制度の重複利用ができないことから役割分担がなされている。</p> <p><b>(国際航空)</b>  本租税特別措置は課税の繰り延べであり、減税額相当分を補助金として交付するよりも最終的な国庫負担は少なくなる。また、課税の繰り延べによってキャッシュフローが確保されることにより、機材更新を促進しつつ全体のフリート規模の維持・拡大が図られる効果や航空会社の資金繰りの安定にも効果が高いものと考えられるため、租税特別措置によることが妥当であると考えられる。</p>																								
<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</p>		<p>租税特別措置の適用実績</p>	<p><b>(外航)</b>  (1) 租税特別措置法第43条適用船舶(外航日本船舶)  (金額の単位:百万円)</p> <table border="1" data-bbox="549 1312 1474 1429"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>19</th> <th>20</th> <th>21</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>適用数</td> <td>6</td> <td>6</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>減収額</td> <td>1,206</td> <td>1,690</td> <td>1,695</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。</p> <p>(2) 租税特別措置法第66条の6適用船舶(外航船舶)  (金額の単位:百万円)</p> <table border="1" data-bbox="549 1576 1474 1693"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>19</th> <th>20</th> <th>21</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>適用数</td> <td>50</td> <td>21</td> <td>27</td> </tr> <tr> <td>減収額</td> <td>11,570</td> <td>5,445</td> <td>6,808</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。</p> <p><b>(国際航空)</b>  バリアフリー対応型航空機導入状況  平成18年度 10機  平成19年度 10機  平成20年度 7機  平成21年度 7機</p>	年度	19	20	21	適用数	6	6	5	減収額	1,206	1,690	1,695	年度	19	20	21	適用数	50	21	27	減収額	11,570	5,445	6,808
年度	19	20	21																								
適用数	6	6	5																								
減収額	1,206	1,690	1,695																								
年度	19	20	21																								
適用数	50	21	27																								
減収額	11,570	5,445	6,808																								

<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>	<p><b>(外航)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>世界の海上輸送量に占める日本商船隊の輸送比率は平成 16 年度～20 年度の各年度とも概ね 12%となっているが、世界の海上荷動き量が増加傾向にある中、日本商船隊のシェアは長期的にみた場合、低下傾向にあり、今後とも同水準を維持していくためには、競争力のある日本商船隊の整備が必要不可欠である。</li> <li>しかしながら、日本商船隊のうち、外航日本船舶数は 107 隻(平成 21 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外航日本船舶 450 隻確保の道筋をつける必要がある。</li> </ul> <p><b>(国際航空)</b></p> <p>航空機に係る特別償却制度は、平成 18 年度より、バリアフリー施策の一環として実施し、バリアフリー対応型航空機の導入に着実に成果を上げてきたところ。</p> <p>バリアフリー対応型航空機の導入割合</p> <table border="0"> <tr> <td>平成 17 年度(制度導入前)</td> <td>47.0%</td> </tr> <tr> <td>平成 20 年度</td> <td>64.3%</td> </tr> </table>	平成 17 年度(制度導入前)	47.0%	平成 20 年度	64.3%
平成 17 年度(制度導入前)	47.0%				
平成 20 年度	64.3%				
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p><b>(外航)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 外航日本船舶の増加及び競争力ある日本商船隊の安定的維持 <ul style="list-style-type: none"> <li>外航日本船舶を将来的に 450 隻まで増加させる。当面 5 年間に現行の 2 倍に増加させる(交通政策審議会海事分科会答申。現行 95 隻)(国際船舶の隻数を 2011 年度までに約 150 隻に増加させる(政策評価))</li> <li>全世界の海上輸送量に占める日本商船隊の輸送比率 12%を維持する(政策評価)</li> </ul> </li> <li>② 国際海運の CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の削減に向けて主導的貢献(IMO において他国をリードする日本提案) <ul style="list-style-type: none"> <li>CO<sub>2</sub>削減: 2020 年度までに 20%の削減を行う(2004 年度比。排出原単位ベース。設備以外の運航効率化も含む)</li> <li>NO<sub>x</sub>削減: 新造船について IMO 一次規制削減率 30%をさらに 10%上回る 33%の削減を行う(2004 年度比)</li> </ul> </li> </ol> <p><b>(国際航空)</b></p> <p>バリアフリー新法の施行を踏まえ、「政策の達成目標」実現に向け、より一層、集中的、効果的にバリアフリー対応型航空機の導入を促進する。</p> <p>平成 22 年度末におけるバリアフリー対応型航空機の導入割合目標 65%。</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><b>(外航)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 外航日本船舶の増加及び競争力のある日本商船隊の安定的維持 <p>現在、外航日本船舶が 107 隻(平成 21 年央)と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、必要とされている外航日本船舶 450 隻の早期実現が求められている。</p> <p>また本制度を利用して輸送効率の良い船舶への建造がされており、世界の海上輸送量に占める日本商船隊の輸送比率は平成 17 年度～20 年度の各年度とも概ね 12%となっている。</p> </li> <li>② 国際海運の CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の削減に向けて主導的貢献 <ul style="list-style-type: none"> <li>本制度適用の船舶の取得(平成 17 年度から平成 21 年度の合計 170 隻により、CO<sub>2</sub> 32 万トン削減)</li> </ul> </li> </ol>				

		<p>NO<sub>x</sub> 2万トン削減の削減効果があったと考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上記を含めたCO<sub>2</sub>削減状況は、9.7%削減（2004年度（平成16年度）比排出原単位ベース）となっている。</li> <li>・ 外航船舶の環境対策については、これまでの個船の設備要件から国際海事機関（IMO）による国際的な枠組みに移行させるとともに、外航船社は厳しい国際競争に晒されており、要件化するまでもなく、環境低負荷・燃費効率に優れた船舶の導入が見込まれることから、環境要件を廃止することとする。</li> </ul> <p><b>（国際航空）</b> 特別償却制度の導入により、バリアフリー対応型航空機は着実に導入が図られ、高齢者や障害者の移動等円滑化に貢献している。</p>
<p>これまでの 要望経緯</p>		<p><b>（外航）</b> 「国土交通省成長戦略」による外航海運税制の抜本的見直しに伴い、本税制が認められることを前提に、船舶特別償却制度を廃止し、本税制を創設する。</p> <p><b>（国際航空）</b> バリアフリー施策の見直しを含め、国際航空の抜本的な見直しに伴い、本税制が認められることを前提に、バリアフリー施策を取り下げ、本税制を創設する。</p>