

制 度 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	
税 目	法人税	
要 望 の 内 容	<p>【拡充要望】 経済安全保障の確立の観点から外航日本船舶の増加を早期に図るとともに、国際競争条件の均衡化を図ることにより日本商船隊の国際競争力を強化するため、従来の適用対象である外航日本船舶に加え、外航日本船舶の隻数を基準とした日本籍船に準じる外国籍船を適用対象に追加することとする。</p> <p>① 特例措置の対象</p> <ul style="list-style-type: none"> 課税の特例を受けられる対象船舶は、これまでの制度で対象としていた日本の船舶運航事業者が所有又は借受する外航日本船舶に加え、当該事業者の海外子会社が所有し当該事業者が運航する船舶に限り外航日本船舶の隻数の 3 倍の範囲内まで対象を拡充する。 <p>② 特例措置の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 外航海運企業が、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に基づいて納税額を算出することができる制度。 国土交通大臣は、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等を内容とした基本方針を定め、これに沿った計画を提出した事業者を認定。 認定された事業者が運航する船舶（但し、当該事業者の海外子会社が所有し当該事業者が運航する船舶に限り外航日本船舶の隻数の 3 倍の範囲内まで）を対象とする。 <p>【関係条文】 租税特別措置法第 59 条の 2、第 68 条の 62 の 2 租税特別措置法施行令第 35 条の 2、第 39 条の 89 の 2 租税特別措置法施行規則第 21 条の 17 の 2、第 22 条の 60 の 2 海上運送法第 34 条～第 39 条の 4 海上運送法施行令第 1 条 海上運送法第 35 条の規定に基づく日本船舶・船員確保計画の認定等に関する省令第 1 条～第 13 条 平成 20 年度に海上運送法第 35 条第 1 項又は第 4 項の規定による日本船舶・船員確保計画の認定の申請をする場合における同条第 3 項第 5 号の日本船舶の隻数の増加の割合を定める省令</p>	
	平年度の減収見込額 （制度自体の減収額）	▲313 百万円 （▲200 百万円）

新設・拡充又は延長を必要とする理由

(1) 政策目的

- ① 日本籍船数増加を加速化し、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とともに、日本籍船に準じる外国籍船による輸送も含めた我が国安定的な海上輸送の確保を図ること
- 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こと

(2) 施策の必要性

外航日本船舶を中核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産業の基礎インフラであるとともに、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。

特に経済安全保障の観点から、日本政府の管轄権が及ぶ外航日本船舶を一定数確保することは非常時の物資輸送の確立のために重要であり、その必要数は交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会において450隻とされているところである。平成20年度に導入されたトン数標準税制により外航日本船舶は平成25年178隻となる見込みであるが、450隻の早期実現に向けた外航日本船舶数増加の加速化を図る必要がある。

また、今後とも日本の輸出入のみならず、日本企業の海外進出等多様な日本の産業界の企業活動を支えるためには、日本商船隊が世界の中で競争力を保ちつつ維持されることが重要である。さらに、過去10年間で世界の海上荷動量は約1.5倍に急拡大するなど、外航海運は世界の成長産業であるが、世界の海上荷動量に占める日本商船隊のシェアは年々低下傾向にある。世界の成長にキャッチアップし、日本商船隊が競争力を持って拡大し、世界の海上荷動き量と同様に成長することは、①日本の産業界に輸送コストの削減や日本を中心とする輸送ネットワークの維持・拡充、我が国産業界のニーズに即した船型開発による輸送の効率化などの効果を有する、②日本の造船業等の海事産業クラスターへの経済波及効果を有する、③本社課税である外航海運企業の成長により税収という形で中長期的に世界の成長を日本に取り込むことができる、といった効果を有するとともに、平時より外航日本船舶を中核とする日本商船隊が安定的に維持されることにより非常時の経済安全保障の確立にも寄与するものである。

これらを踏まえ、

- ① 日本籍船数増加を加速化し、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とともに、日本籍船に準じる外国籍船による輸送も含めた我が国安定的な海上輸送の確保を図ること
- 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ことを目的として、トン数標準税制の拡充を要望するものである。

拡充にあたっては、上記の政策目的が実現可能となるよう、すなわち、外航日本船舶数の増加スピードが十分に加速し、450隻の早期実現の道筋をつけるとともに、日本商船隊が競争力をもって規模の拡大が可能となる制度を要望する。具体的には、課税の特例を受けられる対象船舶は、これまで制度の対象としていた日本の船舶運航事業者が所有又は借受する外航日本船舶に加え、当該事業者の海外子会社が所有し当該事業者が運航する船舶に限り外航日本船舶の隻数の3倍の範囲内まで対象を拡充することを要望するものである。

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>【政策体系における位置付け】</p> <p>国際競争条件の均衡化による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。</p> <p>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。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）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>【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</p> <p>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。</p> <p>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>
		政策の達成目標	<ul style="list-style-type: none"> 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） 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）
		租税特別措置の適用又は延長期間	平成23年4月1日から平成28年3月31日まで（5年間）
		同上の期間中の達成目標	<ul style="list-style-type: none"> 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 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。

		<p>政策目標の達成状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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11社について、計画開始時点の77.4隻から158.9隻（平成21年度末時点）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。 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。 																		
	<p>有効性</p>	<p>要望の措置の適用見込み</p>	<p>【適用隻数（見込み）】</p> <table border="1" data-bbox="550 779 1444 907"> <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>外航日本船舶</td> <td>160</td> <td>180</td> <td>200</td> <td>230</td> <td>260</td> </tr> <tr> <td>外国籍船</td> <td>480</td> <td>540</td> <td>600</td> <td>690</td> <td>780</td> </tr> </tbody> </table> <p>※他の外航海運税制措置等と相俟って達成。 ※日本船舶・船員確保計画及び過去の実績をもとに推計。</p> <p>トン数標準税制の適用対象を拡大することにより、減税額を元手にした外航海運企業の船隊投資を促進し、国際海上輸送需要量が今後も年約4%の伸びが見込まれる中で年約4%の船隊規模の拡大を実現することにより、現在11.2%である我が国外航海運企業の世界シェアを維持することに寄与するものであり有効性が認められる。 また、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21年央で107隻、日本商船隊における自国籍船比率は約4%と著しく少ない。 外航日本船舶の数を基準として日本船舶に準じる外国籍船にもトン数標準税制の適用を拡大することは、事業者による外航日本船舶増加のインセンティブを与え、日本の管轄権が及ぶ外航日本船舶450隻の早期確保の実現につながるため、有効性が認められる。</p>	年度	23	24	25	26	27	外航日本船舶	160	180	200	230	260	外国籍船	480	540	600	690	780
年度	23	24	25	26	27																
外航日本船舶	160	180	200	230	260																
外国籍船	480	540	600	690	780																
	<p>相当性</p>	<p>当該要望項目以外の税制上の支援措置</p>	<p>トン数標準税制（法人住民税、法人事業税）</p>																		
		<p>予算上の措置等の要求内容及び金額</p>	<p>なし</p>																		

		<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>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、より大きな規模の船体投資がなされ、日本商船隊の規模の拡大や日本籍船の整備が可能となるため、政策目的の実現のために効率的な政策手法であり、妥当性を有する。また、政策目的の実現がなされることは、造船業等への経済波及効果や日本の産業界への安定的で低廉な輸送サービスの提供がなされるとともに、世界の外航海運の成長を税収という形で日本に取り込む事ができるため、広く国益にかなう措置である。</p> <p>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、租税特別措置による支援が妥当である。</p>
<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</p>		<p>租税特別措置の適用実績</p>	<p>平成 21 年度の減税額合計：2,372 百万円 （平成 21 年度に「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） ※認定事業者合計 11 社のうち、1 社については計画期間が異なり、第 1 期が終了していないため、認定事業者 10 社の状況となっている。</p>
		<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>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 11 社について、計画開始時点の 77.4 隻から 158.9 隻（平成 21 年度末時点）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。</p> <p>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の増加を推進していくことが必要である。</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導入した点では一定の達成目標への寄与が認められるものの、諸外国が全ての支配船舶を適用範囲としてトン数標準税制を導入している一方、日本は、トン数標準税制の適用対象が外航日本船舶に限定的されており、国際的な競争条件の均衡化は実現していない。</p> <p>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 11 社について、計画開始時点の 77.4 隻から 158.9 隻（平成 21 年度末時点）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、必要とされている外航日本船舶 450 隻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。</p>
-----------------------	--