

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	特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置の拡充及び延長	
税 目	所得税及び法人税	
要 望 の 内 容	<p>【拡充要望の内容】 (外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本制度の適用期限を5年間とする。 ・ 環境要件を撤廃する。 ・ 圧縮記帳比率を以下のとおりとする。 <ul style="list-style-type: none"> 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 圧縮記帳比率：70/100 ②外航日本船舶を維持・増加させるための措置 対象：外航日本船舶 圧縮記帳比率：「日本商船隊への船舶供給を維持・拡大するための措置」に20/100加算（外航日本船舶90/100） <p>【延長要望の内容】 (内航) 船舶から船舶への買換え及び交換について5年間延長する。 ※船舶から船舶以外への買換え及び交換については延長を要望しない。</p> <p>【特例措置の内容】 (内航) 対象：内航船舶 圧縮記帳比率：80/100</p> <p>【特例措置の対象】（共通）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船舶から船舶への買換え及び交換 <p>【関係条文】（共通）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 租税特別措置法第37条、第37条の4、第65条の7～9、第66条の6、第68条の78～80 ・ 同法施行令第25条、第25条の3、第39条の7、第39条の106 ・ 同法施行規則第18条の5、第22条の7、第22条の69 	<p style="text-align: center;">平年度の減収見込額 (制度自体の減収額)</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>(外航) +916 百万円 (- 百万円)</p> <p>(租税特別措置法第65条の7適用船舶(外航日本船舶)) ▲110 百万円 (租税特別措置法第66条の6適用船舶(外航船舶)) +1,026 百万円</p> </div> <p>(内航) - 百万円 (- 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。

(内航)

国内貨物輸送の約3分の1、石油、セメント、鉄鋼等産業基礎物資の約8割を担い、また、離島航路をはじめ国内旅客輸送にとって不可欠な公共交通機関である内航海運は、我が国経済と国民生活にとって必要不可欠な産業インフラ、ライフラインとして、極めて重要な役割を果たしている。トラックと比べた場合の輸送効率の高さを生かしつつ内航海運の安全・安定かつ効率的な輸送サービスの確保を図ることは、物資の安定供給面、コスト面、環境面等で国民生活に直結する極めて重要な課題である。

そのため、輸送の安定性・効率性の低下リスクが高まる老朽船の安全・環境面で優れた良質な船舶への代替建造を促進することが急務であり、モーダルシフトの担い手として競争力を強化するため、船価が高騰し代替建造が困難な状況であっても、新造船や良質な中古船への代替促進を図る。

(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。また、船舶は使用して一定期間が経過すると、老朽化により修繕費が増大すること、低燃費、高積載率の新造船が開発されることにより、相対的に低燃費船、低積載率船となること等から、競争力が低下するため、船隊の競争力を確保するためには、定期的に船舶を買換え、競争力のある船舶を投入する必要がある。オーナーが船舶を買い換える場合、既存船舶を売却する際に発生する譲渡益は、貴重な購入原資となる。一方で、新造船価格及び中古船価格は市況による変動が激しいため、価格によっては譲渡益への課税が行われることにより、安定的に代替建造を行うことが不可能となることから、乱高下する売船市況に左右されずに安定的に代替建造を行う必要がある。

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（圧縮記帳比率70/100）を外航船舶について要望するとともに、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（圧縮記帳比率90/100）を外航日本船舶について要望するものである。

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>(内航) 内航海運は、物流効率化や高度化、環境負荷低減を一層進める必要があるという課題を抱える一方、その担い手は中小事業者が多く、長期に渡る運賃水準の低迷や近年の燃油高騰の影響の中、船舶の代替建造を行うために必要な内部留保の確保が困難となるなど、安全・安定かつ効率的な輸送サービスを確保する上で厳しい環境が続いている。 こうした状況に的確に対応しつつ、老朽船の代替建造を進めていくためには、民間の自助努力だけではなく、船価が高騰し、新造船の建造や中古船の取得が困難となる市場環境にあっても老朽船の代替建造を行うことに対する支援が必要であり、こうした取組は、極めて公益性が高く、特定の地域の利益にとどまらないため政府の関与が必要である。</p>	
<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) (外航) 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。 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。 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。 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措置の位置付け) (外航) 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>(内航) 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。</p>

		<p>政策の達成目標</p>	<p>(外航)</p> <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) <p>(内航)</p> <p>安全・安定かつ環境にやさしく効率的な輸送サービスの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 27 年度における内航船舶の老齢船の割合を 68% 船舶の平均総トン数につき、600G/T 以上の維持 省エネ船舶・新造船による CO₂ 排出削減量を平成 23 年度から平成 27 年度までに約 5.6 万トン
		<p>租税特別措置の適用又は延長期間</p>	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 所得税：平成 23 年 1 月 1 日～平成 28 年 12 月 31 日 (5 年間) 法人税：平成 23 年 4 月 1 日～平成 28 年 3 月 31 日 (5 年間) <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 所得税：平成 23 年 1 月 1 日～平成 28 年 12 月 31 日 (5 年間) 法人税：平成 23 年 4 月 1 日～平成 28 年 3 月 31 日 (5 年間)
		<p>同上の期間中の達成目標</p>	<p>(外航)</p> <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>(内航)</p> <p>安全・安定かつ環境にやさしく効率的な輸送サービスの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 27 年度における内航船舶の老齢船の割合を 68% 船舶の平均総トン数につき、600G/T 以上の維持 省エネ船舶・新造船による CO₂ 排出削減量を平成 23 年度から平成 27 年度までに約 5.6 万トン
		<p>政策目標の達成状況</p>	<p>(外航)</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。 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>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 内船船舶の老齢船の割合： 平成 19 年度：66%、平成 20 年度：69%、平成 21 年度：72% 船舶の平均総トン数： 平成 19 年度：602G/T、平成 20 年度：614G/T、 平成 21 年度：618G/T 省エネ船舶・新造船による CO₂ 排出削減量 平成 21 年度：0.92 万トン

		<p>要望の措置の適用見込み</p>	<p>(外航) 【適用見込み】 (単位：隻数)</p> <table border="1" data-bbox="550 185 1479 398"> <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 65 条の 7 適用船舶 (外航日本船舶)</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>租税特別措置法第 66 条の 6 (外航船舶)</td> <td>24</td> <td>24</td> <td>24</td> <td>24</td> <td>24</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 過去の実績をもとに推計。</p> <p>(内航) 平成 23 年度に 70 内航海運事業者 (隻) のうち 12 事業者 (隻) の適用見込み</p>	年度	23	24	25	26	27	租税特別措置法第 65 条の 7 適用船舶 (外航日本船舶)	3	3	3	3	3	租税特別措置法第 66 条の 6 (外航船舶)	24	24	24	24	24
年度	23	24	25	26	27																
租税特別措置法第 65 条の 7 適用船舶 (外航日本船舶)	3	3	3	3	3																
租税特別措置法第 66 条の 6 (外航船舶)	24	24	24	24	24																
	有効性	<p>要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)</p>	<p>(外航) 本租税特別措置は、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。 本租税特別措置は、昭和 49 年度の創設から 35 年以上経過し、その間、その時々、社会的要請を踏まえた観点から見直し等を行ってきているが、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>(内航) リーマンショックの影響や産業構造の変化等により内航船舶の建造需要が伸び悩む中で、本租税特別措置の延長等により、老朽船の解撤を図りつつ代替建造量を一定 (毎年 70 隻) 程度維持していくことで、バブル後に大量に建造され、14 年以上経過した老齢船を着実に新造船等に代替することができる。その結果、内航船舶の老齢船割合の上昇を食い止め、さらには低下させることができ、内航海運の安全・安定輸送の確保につなげることができる。 また、老朽船の良質な船舶への代替によって燃費効率の改善や CO₂ 排出削減が図られ、内航海運の一層の効率化により、モデルシフトの担い手としてふさわしい内航海運の競争力を強化することができる。 特に、本租税特別措置は、船価高騰時における初期投資負担の軽減や事業者の資金繰りの安定に高い効果を有するため、結果として、中小・零細企業など幅広い事業者について、新造船や現在使っている船舶よりも新しい中古船への代替が促進されることとなり、高い有効性が認められる。</p>																		
	相当性	<p>当該要望項目以外の税制上の支援措置</p>	<p>(外航) ① 特別償却制度 ② 固定資産税の軽減 (外国貿易船、外航船舶) ③ 国際船舶の登録免許税、固定資産税の軽減</p> <p>(内航) ① 内航環境低負荷船の特別償却制度 ② 中小企業投資促進税制 ③ 固定資産税の軽減 (課税標準 1/2 の特例)</p>																		

		<p>予算上の措置等の要求内容及び金額</p>	なし																								
		<p>上記の予算上の措置等と要望項目との関係</p>	なし																								
		<p>要望の措置の妥当性</p>	<p>(外航) 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特例措置については、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。特別償却制度は、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>(内航) 本租税特別措置は、初期投資負担の軽減や事業者の資金繰りの安定に高い効果が見込まれ、手段としての的確。 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ため、必要最低限の特例措置。 なお、本租税特別措置は、昭和 49 年度の創設から 35 年が経過する長期にわたる措置であるが、その間、社会的要請を踏まえた見直しを行ってきており、また、一貫して中小事業者が多い内航海運の設備投資環境を整備し、船価の変動が大きく初期投資額が大きい船舶の建造を可能とする基本的税制として機能し、海運の安全・安定かつ効率的な輸送サービスの確保を図ってきたものである。このような事情は現在でも変わらないため、継続することが必要。</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>(外航) (1) 租税特別措置法第 65 条の 7 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 1588 1474 1691"> <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>3</td> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>減収額</td> <td>1,612</td> <td>315</td> <td>119</td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業者団体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 1816 1474 1919"> <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>28</td> <td>15</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>減収額</td> <td>10,300</td> <td>8,211</td> <td>9,280</td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業者団体及び海事局調査に基づくもの。</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 17 年度から平成 21 年度に取得等された外航日本船舶 49 隻のうち、9 隻が本租税特別措置を利用した。 また、日本の国内船主等の海外子会社が保有する外航船舶は、平成 17 年度～平成 21 年度において 111 隻、58 事業者が本租税特別措置を利用して取得等した。 	年 度	19	20	21	適用数	3	1	2	減収額	1,612	315	119	年 度	19	20	21	適用数	28	15	30	減収額	10,300	8,211	9,280
年 度	19	20	21																								
適用数	3	1	2																								
減収額	1,612	315	119																								
年 度	19	20	21																								
適用数	28	15	30																								
減収額	10,300	8,211	9,280																								

・ 本租税特別措置により、競争力のある日本商船隊の整備及び早期に経済安全保障を確立するための外航日本船舶の維持・増加が可能となり、我が国経済の発展に不可欠な国際海上輸送の確保が実現され、広く国民に裨益するものであることから、特定の者への偏りはない。

(内航)

金額の単位：百万円

年 度	19	20	21
適用事業者数・隻数	16	20	11
減収額	503	933	320
圧縮実施額	1,676	3,109	1,067
適用事業者の範囲	100	87	73

※海事局調査により把握したものであり、実数である。

平成 21 年度の適用実績は 11 隻であるが、リーマンショック後の世界的景気後退の影響により例年以上に建造数が落ち込んでいるとともに、同年の新造船の隻数は 73 隻であり、分母である適用対象の数を考慮すると、適用数が僅少とはいえ、また、利用できる事業者に何ら制限を課しているものではないことから、特定の者に偏っているとはいえない。

租税特別措置の適用による効果(手段としての有効性)

(外航)

・ 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。

・ 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。

(内航)

・ 内航海運における代替建造の推進に一定の効果が見られる。
 ・ 政策評価法に基づく事前評価において本租税特別措置の有効性が確認されている。

前回要望時の達成目標

(外航)

高質かつ効率的、安定的で安全性・環境性に優れた輸送サービスの提供の確保

(内航)

高質かつ効率的、安定的で安全性・環境性に優れた輸送サービスの提供の確保

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

(外航)

・ 過去 5 年間(平成 17 年度～平成 21 年度)の間に本租税特別措置を利用して 120 隻の外航船舶が取得等されており、高質かつ効率的、安定的で安全性・環境性に優れた輸送サービスの提供の確保に貢献している。

また、本租税特別措置を利用して輸送効率の良い船舶の取得等がされており、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～平成 20 年度の各年度とも概ね 12%となっている。

・ 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。

		<p>(内航) 平成 21 年度においては、平均総トン数が 618 総トンとなっており、船舶の大型化については目標の水準を維持しているが、建造数は 73 隻と目標には達していない。この理由としては、リーマンショック後の世界的景気後退の影響により輸送需要が落ち込み、また、石油元売り会社の合併や公共事業の削減等産業構造の変化により先行きが不透明となったため、事業者が新造船の建造決定を先延ばししていることなどが考えられる。</p>
<p>これまでの 要望経緯</p>		<p>昭和 49 年度 創設 (船舶→船舶) 昭和 50 年度 延長 昭和 55 年度 延長 昭和 59 年度 拡充 (船舶→減価償却資産) 昭和 60 年度 延長 平成 2 年度 延長 平成 8 年度 延長 平成 11 年度 拡充 (船腹調整事業→内航海運暫定措置事業への移行に伴う見直し) 平成 17 年度 拡充 (内航海運業に係る参入規制：許可制→登録制) 平成 18 年度 延長</p>