

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	国際船舶の所有権保存登記等に係る課税の軽減措置の拡充			
税 目	登録免許税			
要 望 の 内 容	<p>現行の「国際船舶の所有権保存登記等に係る課税の軽減措置」を拡充し、以下の制度を追加することにより、国際船舶の集中的な増加を図ることとする。</p> <p>【要望措置】 所有権保存登記 1/1000（本則 4/1000） 抵当権保存登記 1/1000（本則 4/1000）</p> <p>【要望期間】 平成 23 年 4 月 1 日～平成 24 年 3 月 31 日（1 年間）</p> <p>【措置対象】 海上運送法第 2 条第 7 項に規定する船舶貸渡業を営む者が建造もしくは取得（建造後 5 年以内）した国際船舶（ただし、平成 23 年 3 月 31 日までに同法に規定する船舶貸渡業の届出を行った事業者に限る。） ※上記措置対象以外の者が保有する国際船舶については、現行の国際船舶に係る登録免許税軽減措置（所有権の保存登記：3/1000、抵当権の設定登記：3/1000、適用期限：平成 24 年 3 月 31 日まで）を適用</p> <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 海上運送法第 2 条第 7 項、第 20 条、第 24 条、第 33 条</p> <table border="1" data-bbox="874 1346 1489 1435"> <tr> <td data-bbox="874 1346 1220 1435">平年度の減収見込額 （制度自体の減収額）</td> <td data-bbox="1220 1346 1489 1435">▲94 百万円 （ - ）</td> </tr> </table>		平年度の減収見込額 （制度自体の減収額）	▲94 百万円 （ - ）
平年度の減収見込額 （制度自体の減収額）	▲94 百万円 （ - ）			
新設・拡充又は延長を必要とする理由	<p>(1) 政策目的 これまで国際船舶を保有していない国内船主に対して日本籍船の中でも特に技術革新等に対応した質の高い船舶である国際船舶の保有を促進することにより、国際船舶を中核とした日本籍船の増加による経済安全保障の確立を図るとともに、日本商船隊に対する国際競争力の高い船舶の供給を促進する。</p> <p>(2) 施策の必要性 国際船舶は、日本籍船の中でも特に技術革新等に対応した質の高い船舶であり、これまでも増して確実に増加を促進する必要がある。これまで国際船舶は、従前の租税特例措置により主に船舶運航事業者が保有する船舶において着実に増加しつつあるが、日本商船隊に対して約 3 分の 1 にあたる約 800 隻もの船舶を供給し、日本商船隊の重要な船舶供給者となっている国内船主においては保有が進んでおらず、厳しい国際競争に晒されている国内船主が国際船舶を保有することができるような環境整備を行うことが必要である。</p> <p>国際船舶の着実な増加を図ることにより、国際船舶を中核とした外航日本船舶の増加が実現し、以て管轄権の及ぶ自国籍船の確保による経済安全保障の確立が図られるとともに、運航面等で競争力の高い高質な船舶である国際船舶を</p>			

		中核として日本商船隊の競争力強化が図られ、四面を海に囲まれ海洋立国である我が国の輸出入や日本企業の物流活動を支える事が可能となるものである。	
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>【政策体系の中での位置付け】</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 成長戦略実行計画（工程表））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、国際船舶を中核とした外航日本船舶は 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国際船舶を中核とした外航日本船舶の重要性に鑑み、国際船舶を中核とした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の措置の位置付け】</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：115 国際船舶の隻数 116 我が国商船隊の輸送比率</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国際船舶を中核とした外航日本船舶数を概ね 450 隻とすることを目標とし、1 年間（平成 23 年度）で概ね 160 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 24 年 3 月 31 日まで（1 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国際船舶を中核とした外航日本船舶数を概ね 450 隻とすることを目標とし、1 年間（平成 23 年度）で概ね 160 隻とすることを目標とする。

	政策目標の達成状況	<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。 日本商船隊のうち、国際船舶を中核とした外航日本船舶数は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国際船舶を中核とした外航日本船舶の増加を推進していくことが必要である。 						
有効性	要望の措置の適用見込み	<p>○今後の見込み(税込増分)(単位:百万円(隻数))</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>23</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>所有権保存</td> <td>67(16)</td> </tr> <tr> <td>抵当権設定</td> <td>27(4)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 平成23年度要望分(拡充分) ※ 過去の実績をもとに推計。</p>	年 度	23	所有権保存	67(16)	抵当権設定	27(4)
	年 度	23						
所有権保存	67(16)							
抵当権設定	27(4)							
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	<p>これまで国際船舶は、従前の租税特例措置により主に船舶運航事業者が保有する船舶において着実に増加しつつあるが、日本商船隊に対して約3分の1にあたる約800隻もの船舶を供給し、日本商船隊の重要な船舶供給者となっている国内船主においては保有が進んでおらず、厳しい国際競争に晒されている国内船主が国際船舶を保有することができるような環境整備を行うことが必要である。</p> <p>国際船舶の着実な増加を図ることにより、国際船舶を中核とした外航日本船舶の増加が実現し、以て管轄権の及ぶ自国籍船の確保による経済安全保障の確立が図られるとともに、運航面等で競争力の高い高質な船舶である国際船舶を中核として日本商船隊の競争力強化が図られ、四面を海に囲まれ海洋立国である我が国の輸出入や日本企業の物流活動を支える事が可能となるものであり、必要最小限の措置で国民全体に裨益するものであり、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	<ul style="list-style-type: none"> 特別償却制度 特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置 固定資産税の軽減(外国貿易船、外航船舶) 国際船舶に係る固定資産税の軽減 						
	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						

		<p>要望の措置の妥当性</p>	<ul style="list-style-type: none"> 国際船舶の着実な増加を図ることにより、国際船舶を中核とした外航日本船舶の増加が実現し、以て管轄権の及ぶ自国籍船の確保による経済安全保障の確立が図られるとともに、運航面等で競争力の高い高質な船舶である国際船舶を中核として日本商船隊の競争力強化が図られ、四面を海に囲まれ海洋立国である我が国の輸出入や日本企業の物流活動を支える事が可能となることから、必要最小限の措置で国民全体に裨益するものであり、妥当性を有する。 なお、本要望は平成 22 年度税制改正要望において合意した事項を踏まえ、これまで国際船舶を保有していない国内船主に限定した上で措置するものであり、国内船主に国際船舶を保有させることは、これまでパナマ等外国で支払っていた登録料等を日本に取り戻すことを意味し、租税特別措置による減収分を除き実質的には増収となるため、妥当性を有する。 また、経済協力開発機構(OECD)において、造船に関して、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ため、本租税特別措置による支援が妥当である。 																
<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>○適用実績 (単位:百万円(隻))</p> <table border="1" data-bbox="549 983 1477 1155"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>19</th> <th>20</th> <th>21</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>LNG 船</td> <td>0(0)</td> <td>9(1)</td> <td>0(0)</td> </tr> <tr> <td>油送船</td> <td>0(0)</td> <td>0(0)</td> <td>60(3)</td> </tr> <tr> <td>その他貨物船</td> <td>35(7)</td> <td>67(9)</td> <td>140(15)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※海事局における国際船舶手続実績</p>	年度	19	20	21	LNG 船	0(0)	9(1)	0(0)	油送船	0(0)	0(0)	60(3)	その他貨物船	35(7)	67(9)	140(15)
	年度	19	20	21															
	LNG 船	0(0)	9(1)	0(0)															
	油送船	0(0)	0(0)	60(3)															
その他貨物船	35(7)	67(9)	140(15)																
<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>		<ul style="list-style-type: none"> 本制度による減税規模は 1 隻あたり数百万円から数千万円と小規模ではあるが、本制度により国際船舶の登録時における負担軽減が図られているとともに、諸外国との間の船舶の登録時におけるコスト差の縮小が図られ、1 隻あたりの船価が数十億円規模となる国際船舶の整備につながっており、費用対効果の大きな制度である。 これまで国際船舶は、従前の租税特例措置により主に船舶運航事業者が保有する船舶において着実に増加しつつあるが、日本商船隊に対して約 3 分の 1 にあたる約 800 隻もの船舶を供給し、日本商船隊の重要な船舶供給者となっている国内船主においては保有が進んでおらず、厳しい国際競争に晒されている国内船主が国際船舶を保有することができるような環境整備を行うことが必要である。 																	
<p>前回要望時の達成目標</p>		<p>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。</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>日本商船隊における国際船舶を中核とした外航日本船舶の平成 21 年央の隻数は 107 隻であり、そのうち国際船舶は 106 隻である。</p> <p>従前の租税特例措置により主に船舶運航事業者が保有する船舶において着実に増加しつつあるが、日本商船隊に対して約 3 分の 1 にあたる約 800 隻もの船舶を供給し、日本商船隊の重要な船舶供給者となっている国内船主においては保有が進んで</p>																	

		<p>おらず、厳しい国際競争に晒されている国内船主が国際船舶を保有することができるような環境整備を行うことが必要である。</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 平成22年度延長（税率 2.5/1000→3/1000）</p>