

# 平成23年度税制改正（地方税）要望事項

（新設・**拡充**・延長・その他）

No	13	府省庁名	国土交通省
対象税目	個人住民税 法人住民税 事業税 事業税(外形) 不動産取得税 <b>固定資産税</b> 事業所税 その他( )		
要望項目名	国際競争力を有する国際運輸基盤整備のための課税の特例措置の拡充		
要望内容(概要)	<ul style="list-style-type: none"> <li>特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） 外航船舶 国際線に就航する航空機</li> <li>特例措置の内容 固定資産税の非課税</li> </ul>		
関係条文	地方税法第349条の3・地方税法施行規則第11条の2、第11条の3の2		
減収見込額	<p>【外航船舶】 （初年度） ▲205（▲2,434） （平年度） ▲205（▲2,434） （単位：百万円）</p> <p>【国際航空】 （初年度） ▲1,647（▲8,364） （平年度） ▲1,571（▲7,214） （単位：百万円）</p>		
要望理由	<p>【外航船舶】</p> <p>(1) 政策目的 日本商船隊に対する国内船主の船舶供給を支援するとともに、経済安全保障確立の観点から外航日本船舶の増加を図り、以て我が国経済発展に不可欠な国際海上輸送の確保を実現することを目的とする。</p> <p>(2) 施策の必要性 外航船舶は公海上で航行し、年間の大部分を日本国外で活動している移動性償却資産であり、日本国内に所在し、地方自治体の行政サービスの対象となっている他の償却資産とは性格が異なるものであるとともに、国外消費の観点から燃料油に係る課税及び船内で消費される食料・物品等に係る消費税が免税とされている中、外航船舶の運航に係る租税として固定資産税が唯一課税されている。また、諸外国では固定資産税は非課税であり、外航日本船舶の保有・運航コストを相対的に高め、外航日本船舶のコスト競争力が失われ、外航日本船舶のフラッグアウト（便宜置籍船化）が進展した一因ともなっている。</p> <p>このような状況を踏まえ、外航日本船舶の保有・運航コストを削減することにより外航日本船舶を保有しやすい環境を整備するとともに、経済安全保障確立の観点から外航日本船舶の増加を図り、以て我が国経済発展に不可欠な国際海上輸送の確保を実現することを目的として、固定資産税の拡充を要望するものである。</p> <p>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ことが可能となる制度を要望する。具体的には、外航日本船舶に係る固定資産税について非課税とすることを要望するものである。</p>		
	ページ	13 - 1	

【国際航空】

(1) 政策目的

○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、燃料課税の手法としては世界的にも希有な航空機燃料税について大幅な負担の軽減を図るとともに、キャッシュフロー効果の高い特別償却制度を導入する緊急的支援を実施することにより、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、国際線に就航する航空機の固定資産税についても、諸外国には課税の例がほとんどないこと、また、負担水準としても重いことから、非課税化を図ることにより、我が国航空会社の競争条件のイコールフットィングを確保することとする。
- ・これにより、我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化を図り、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、地域経済の活性化、利用者利便の向上等に寄与することとする。

(2) 施策の必要性

- ・国際線に就航する航空機に係る固定資産税は、現在国際線への就航時間割合に応じた軽減措置が講じられているところであるが、米国の一部の州及び韓国を除き、課税している国はなく、また、負担水準についても、韓国の約10倍となっており、我が国航空会社にとって重い負担となっている。
- ・我が国航空会社の抜本的な国際競争力の強化を実現するため、我が国航空会社のあらゆる分野におけるコスト削減による経営の抜本的な筋肉質化を図る観点から、公租公課についても、航空会社の集中的なコスト削減努力を前提として、航空機の運航に係る負担軽減のための航空機燃料税の大幅な軽減、及び航空機の導入に係る負担軽減のための特別償却制度の導入を図る中で、我が国航空会社の競争条件のイコールフットィングを確保する観点から、航空機の保有に係る負担軽減のための固定資産税の非課税化を行うことは不可欠である。

本要望に  
対応する  
縮減案

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p><b>【外航船舶】</b> 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）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）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><b>【政策評価体系における当該要望措置の位置付け】</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 政策目標：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、地域経済の活性化、利用者利便の向上等に寄与する。</p>
	政策の達成目標	<p><b>【外航船舶】</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%を維持すること</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集中改革期間中は概ね 3 %程度で維持しつつ、6 %程度に倍増する。</li> </ul>
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	<p><b>【外航船舶】</b> 適用期限を設けない。</p> <p><b>【国際航空】</b> 適用期限を設けない。</p>

	<p>同上の期間中の達成目標</p>	<p>【外航船舶】</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%を維持すること</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）で概ね 260 隻とすることを目標とする。</li> </ul> <p>【国際航空】</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集中改革期間中は概ね 3%程度で維持しつつ、6%程度に倍増する。</li> </ul>
	<p>政策目標の達成状況</p>	<p>【外航船舶】</p> <p>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。</p> <p>また、現在、外航日本船舶数は 107 隻（H21 央）となり、増加基調にあるものの、依然として日本商船隊全体の約 4%であることから、今後も外航日本船舶増加のための更なるインセンティブの向上が必要である。</p> <p>以上により、当初の政策目標が既に達成されているものではなく、更なる措置として固定資産税の非課税措置が必要である。</p> <p>【国際航空】</p> <p>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、平成 12 年度までは概ね 6%程度を維持していたが、アジア・太平洋地域を中心にグローバルマーケットが大きく拡大する中で、我が国航空会社のシェアは急落し、いまや 3%程度の水準まで低下している。</p> <p>このため、我が国航空会社の競争条件のイコールフットイングを確保するための更なる措置として、固定資産税の非課税措置が必要である。</p>
<p>有効性</p>	<p>要望の措置の適用見込み</p>	<p>【外航船舶】</p> <p>平成 23 年度 75 隻 ※事業者団体調査及び海事局調査に基づくもの。</p> <p>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いえない。</p> <p>また、外航船舶に係る固定資産税を非課税とすることにより、外航日本船舶の保有コストを引き下げることができる。これにより、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>国際運輸基盤である外航日本船舶の船隊整備を通じた国際競争力の強化</li> <li>経済安全保障確立の観点からの外航日本船舶の増加のためのインセンティブの向上</li> </ol> <p>といった政策目的を達成することが可能となり、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とともに、これらの効果は、広く国民に裨益するものであり、特定の者への偏りはないものと考えられる。</p> <p>【国際航空】</p> <p>固定資産税非課税措置の対象となる国際線就航機数は平成 21 年度末で 159 機と僅少ではない。</p> <p>また、国際線就航機に係る固定資産税を非課税とすることにより、我が国航空会社の競争条件のイコールフットイングが確保され、他の施策と相まって我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化が図られることにより、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が実現されることは、地域経済の活性化、利用者利便の向上等に寄与するものであることから、特定の者への偏りはない。</p>
		<p>ページ 13 - 4</p>

	<p>要望の措置の 効果見込み (手段としての 有効性)</p>	<p>【外航船舶】 外航日本船舶を増加させるためには、外航日本船舶を建造・保有することができるよう環境整備を行うことが必要であるが、現状では、外航日本船舶の保有コストが国際的に見ても高水準であることから、外航日本船舶の建造・保有が進まない状況にある。 このような状況から、経済安全保障の確立と日本商船隊の国際競争力の確保の観点から外航日本船舶の保有を促進するため、外航日本船舶の固定資産税を非課税とし、外航日本船舶の保有・運航コストを引き下げることにより、外航日本船舶を保有しやすい環境を整備するとともに、経済安全保障確立の観点から外航日本船舶の増加を図り、以て我が国経済発展に不可欠な国際海上輸送の確保を実現することが可能となる。</p> <p>【国際航空】 国際線就航機に係る固定資産税を非課税とすることにより、我が国航空会社の競争条件のイコールフットingの確保、及び保有に係るコスト負担の一層の軽減による国際線就航機のフリート規模の維持・拡大のインセンティブの向上、が図られることから、有効性が認められる。</p>
	<p>当該要望項目 以外の税制上の 支援措置</p>	<p>【外航船舶】 ・外航日本船舶の保有に係る税制措置は本制度だけである。</p> <p>【国際航空】 ・航空機燃料税の税率の引き下げ（新設要望） ・国際線就航機の特別償却制度（新設要望） ・航空機に使用する部品等に係る関税の免除（延長要望）</p>
	<p>予算上の措置等 の要求内容 及び金額</p>	<p>なし</p>
<p>相当性</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>【外航船舶】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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、「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。」とされており、本措置はこれを実現するものとして妥当性が認められる。</li> </ul> <p>【国際航空】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際線に就航する航空機の固定資産税については、諸外国には課税の例がほとんどないこと、また、負担水準としても重いことから、非課税化を図ることにより、我が国航空会社の競争条件のイコールフットingを確保することは妥当である。</li> </ul>
<p>ページ</p>	<p>13 — 5</p>	

税負担軽減措置等の適用実績	<b>【外航船舶】</b> (1) 適用数 (単位：隻)																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 19 年度</th> <th>平成 20 年度</th> <th>平成 21 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国際船舶</td> <td>49</td> <td>50</td> <td>62</td> </tr> <tr> <td>外国貿易船</td> <td>7</td> <td>8</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>外航船舶</td> <td>20</td> <td>21</td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table>		平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	国際船舶	49	50	62	外国貿易船	7	8	7	外航船舶	20	21	11
		平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度													
	国際船舶	49	50	62													
	外国貿易船	7	8	7													
	外航船舶	20	21	11													
	※事業者団体調査及び海事局調査に基づくもの。																
	(2) 適用実績 (単位：百万円)																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 19 年度</th> <th>平成 20 年度</th> <th>平成 21 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国際船舶</td> <td>1,950</td> <td>1,553</td> <td>1,983</td> </tr> <tr> <td>外国貿易船</td> <td>186</td> <td>171</td> <td>121</td> </tr> <tr> <td>外航船舶</td> <td>159</td> <td>203</td> <td>334</td> </tr> </tbody> </table>		平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	国際船舶	1,950	1,553	1,983	外国貿易船	186	171	121	外航船舶	159	203	334
		平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度													
国際船舶	1,950	1,553	1,983														
外国貿易船	186	171	121														
外航船舶	159	203	334														
※事業者団体調査及び海事局調査に基づくもの。																	
<b>【国際航空】</b>																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 19 年度</th> <th>平成 20 年度</th> <th>平成 21 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>適用数(機)</td> <td>142</td> <td>150</td> <td>159</td> </tr> <tr> <td>適用実績(百万円)</td> <td>10,327</td> <td>10,653</td> <td>11,576</td> </tr> </tbody> </table>		平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	適用数(機)	142	150	159	適用実績(百万円)	10,327	10,653	11,576					
	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度														
適用数(機)	142	150	159														
適用実績(百万円)	10,327	10,653	11,576														
※事業者団体調査に基づくもの。																	
税負担軽減措置等の適用による効果(手段としての有効性)	<b>【外航船舶】</b> 現行制度における国際船舶を含む外航日本船舶の減少率は、平成 8 年度の本制度の導入を境に鈍化、平成 20 年央以降は増加に転じている。 しかしながら、経済安全保障の観点から必要最低限とされる外航日本船舶 450 隻に対して現時点の国際船舶を含む外航日本船舶数は 107 隻(平成 21 年央)と依然として不十分であることから、外航日本船舶増加のための更なるインセンティブの向上を図るため、固定資産税非課税措置が必要である。  <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は、平成 12 年度までは概ね 6%程度を維持していたが、アジア・太平洋地域を中心にグローバルマーケットが大きく拡大する中で、我が国航空会社のシェアは急落し、いまや 3%程度の水準まで低下している。 このため、我が国航空会社の競争条件のイコールフットィングを確保するための更なる措置として、固定資産税の非課税措置が必要である。																
前回要望時の達成目標	<b>【外航船舶】</b> 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。  <b>【国際航空】</b> 我が国航空会社の国際競争力強化。																
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	<b>【外航船舶】</b> 日本商船隊における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。 平成 20 年央における国際船舶の隻数(96 隻)から 11 隻増加しており、昨年度に続き 2 期連続で増加しており順調に推移している。 しかしながら、外航日本船舶の隻数は、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><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は、平成12年度までは概ね6%程度を維持していたが、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るとともに、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グローバルマーケットが大きく拡大する中で、我が国航空会社のシェアは急落し、いまや3%程度の水準まで低下している。</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p><b>【外航船舶】</b>          昭和29年度 創設（外航船舶（課税標準1/3、税率1.4/100））          昭和32年度 拡充（外航船舶（課税標準1/6））          昭和39年度 拡充（外国貿易船（非課税）追加）          昭和50年度 延長（外国貿易船（課税標準1/12））          平成3年度 拡充（外航船舶の対象に100トン以上の外航旅客船を追加）          平成8年度 拡充（国際船舶（課税標準1/15）追加、外国貿易船（課税標準1/10））          平成9年度 拡充（国際船舶の対象として海外からの買い戻し船舶を追加）          平成11年度 拡充（国際船舶の対象として船長・機関長2名配乗を対象要件に追加）</p> <p>外航船舶については、以下の区分に応じて固定資産税の軽減措置を実施中</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際船舶：課税標準 1/15（平成24年3月31日まで）</li> <li>・ 外国貿易船（外貿実績50%超） 外国貿易船として就航した日数が全体の1/2超：課税標準1/10（期限なし）</li> <li>・ 外航船舶 総トン数が500トン以上の船舶、100トン以上の旅客船：課税標準 1/6（期限なし）</li> </ul> <p><b>【国際航空】</b>          昭和29年度 創設          平成6年度 拡充（1/3から1/5に拡充）          平成11年度 拡充（国際線就航時間割合に応じ1/10～1/5へ軽減）</p>
<p>ページ</p>	<p>13 — 7</p>