

平成 26 年度税制改正（租税特別措置）要望事項（新設・拡充・**延長**）

（国土交通省海事局総務課）

制 度 名	海上運送業における特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置の延長		
税 目	所得税・法人税		
要 望 の 内 容	<p>【延長要望】 本制度の適用期限を3年間とする。</p> <p>【特例措置の内容】 圧縮記帳の比率 80/100</p> <p>【特例措置の対象】 船舶から船舶への買換え及び交換</p> <p>【関係条文】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・租税特別措置法第 37 条、第 65 条の 7~9、第 66 条の 6 ・同法施行令第 25 条、第 39 条の 7、第 39 条の 15 ・同法施行規則第 18 条の 5、第 22 条の 11 		
	平年度の減収見込額		- 一百万円
	(制度自体の減収額)	(▲88,100 百万円の内数)
(改正増減収額)	(- 一百万円)	

新設・拡充又は延長を必要とする理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>(外航) 我が国は、エネルギー資源や食料等、国民生活や産業活動に不可欠な物資を含め、諸外国との間における貿易の99%超（重量ベース）を外航海運による海上輸送に依存している。</p> <p>日本商船隊は、船舶運航事業者（オペレーター）が船主（オーナー）から船舶を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、オーナーがオペレーターに対し適時適切に船舶を供給することが必要である。買換特例制度は、オーナーが船舶を売却する際に発生する譲渡益に対し、一定割合の圧縮記帳を認めることにより、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ことを可能とするものである。</p> <p>(内航) 国内貨物輸送の約4割、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・安定かつ効率的で環境に優しい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。</p> <p>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、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ことにより、モーダルシフトの担い手としてふさわしい競争力のある省エネ型の輸送システム構築を目指す。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>(外航) 高質かつ効率的、安定的で安全性・環境性にも優れた輸送サービスを確保していくことは今後とも必要不可欠であり、海運サービスを提供する上で基本資産である船舶について、老朽船や不経済船から、より効率的で安全性・環境性の高い船舶への更新を促進するためには必要な制度である。</p> <p>なお、諸外国の外航海運企業は、税制による海運業支援措置を受けており、本措置を延長することは、これら外国企業と我が国企業との格差をできる限り小さいものとするという意味で、国際競争力の向上に資するものである。</p> <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・安定かつ効率的で環境に優しい輸送サービスを確保する上で厳しい環境が続いている。</p> <p>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>		
	今回	合理性	政策体系における政策目的の

	位置付け	<p>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：96 世界の海上輸送量に占める日本の外航海運事業者による輸送量の割合</p> <p>(内航)</p> <p>平成18年3月に代替建造の推進に有効な施策をとりまとめた「内航船舶の代替建造推進アクションプラン」を策定 (政策評価体系における位置づけ)</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：19 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>
	政策の達成目標	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂削減：平成32年度までに日本商船隊からの排出量の20%削減を行う。(平成16年度比。排出原単位ベース。設備以外の運航効率化も含む) ・NO_x削減：新造船について平成23年からの国際海事機関(IMO)二次規制削減率(一次規制値比20%削減)を上回る22%の削減を行う。 ・我が国の外航海運の発展を図るため、各国動向等の把握、当局間協議等の取り組み及び海上輸送の安全確保等の推進を通じて、国際競争力の強化を図り安定的な国際海上輸送を確保することとし、平成22年度時点における過去5年間の我が国商船隊の輸送比率である約10%を元に、引き続きその輸送比率を維持することを目標とする。 <p>(内航)</p> <p>内航海運の安全・安定かつ環境にやさしく効率的な輸送サービスを確保するとともに、モーダルシフトの担い手として競争力を強化するため、環境への負荷低減に効果的な設備を有する内航船舶への建造促進を図り、以下の定量的な政策目標を実現していく。</p> <p>① 省エネ化、CO₂・NO_x排出削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂削減：平成32年度までに25%の削減を行う(平成16年度比) ・NO_x削減：新造船について平成23年からの国際海事機関(IMO)二次規制削減率(一次規制値比20%削減)を上回る22%の削減を行う。 <p>② 船舶の代替建造の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・老齢内航船舶比率を対平成9年度比115%(4,050隻)程度以下に維持
	租税特別措置の適用又は延長期間	<p>所得税：平成27年1月1日～平成29年12月31日(3年間)</p> <p>法人税：平成26年4月1日～平成29年3月31日(3年間)</p> <hr/> <p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際海運のCO₂、NO_xの削減に向けた主導的貢献 CO₂：平成30年度までに日本商船隊からのCO₂排出量を約16%の削減を行う(平成16年度比) NO_x：新造船について22%の削減を行う(平成22年度比) ・我が国の外航海運の発展を図るため、各国動向等の把握、当局間協議等の取り組み及び海上輸送の安全確保等の推進を通じて、国際競争力の強化を図り安定的な国際海上輸送を確保することとし、平成22年度時点における過去5年間の我が国商船隊の輸送比率である約10%を元に、引き続きその輸送比率を維持することを目標とする。 <p>(内航)</p> <p>① 省エネ化、CO₂・NO_x排出削減</p>
	同上の期間中の達成目標	

		<ul style="list-style-type: none"> ・ CO₂ : 19%の削減を行う (平成 16 年度比) ・ NO_x : 新造船について 22%の削減を行う (平成 22 年度比) 	<ul style="list-style-type: none"> ② 船舶の代替建造の促進 ・ 老齢内航船舶比率を対平成 9 年度比 115% (4,050 隻) 程度以下に維持
	政策目標の達成状況	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO₂ 排出削減量 平成 24 年度 : 日本商船隊からの CO₂ 排出量を 8.3%削減 (平成 16 年度比) ・ 新造船による NO_x 削減 (平成 22 年度比) 平成 24 年度 : 22%削減 ・ 平成 24 年度においては、我が国商船隊の輸送比率の目標値である約 10%を達成 <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 内航環境低負荷船の代替取得等による CO₂ 排出削減 平成 24 年度 : 13% (平成 16 年度比) ・ 内航環境低負荷船の代替取得等による NO_x 排出削減 平成 24 年度 : 22% (平成 22 年度比) ・ 老齢内航船舶の隻数 (各年度末時点) 22 年度 : 3,968 隻、23 年度 : 3,901 隻、24 年度 : 3,825 隻 	
	要望の措置の適用見込み	<p>(外航)</p> <p>平成 26 年度</p> <p>租税特別措置法第 65 条の 7 適用船舶 (外航日本船舶) : 1 隻</p> <p>租税特別措置法第 66 条の 6 適用船舶 (外航船舶) : 21 隻</p> <p>(内航)</p> <p>平成 26 年度</p> <p>租税特別措置法第 65 条の 7 適用船舶 (内航船舶) : 11 隻</p>	
有効性	要望の措置の効果見込み (手段としての有効性)		<p>(外航)</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>本租税特別措置は、昭和 49 年度の創設から約 40 年を経過し、その間、その時々^々の社会的要請を踏まえた観点から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>課税の繰延べ措置を講ずることにより、交換による資産の取得に伴う税負担が軽減され、効果的に資産の交換が行われることが期待されるものであり、有効性が認められる。</p> <p>(内航)</p> <p>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 75 隻) 程度維持していくことで、耐用年数を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、安全・安定かつ効率的で環境に優しい輸送サービスの確保につなげることができる。</p>

		<p>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、モーダ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。</p> <p>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	当該要望項目以外の税制上の支援措置	<p>(外航)</p> <p>①船舶特別償却制度 ②国際船舶の登録免許税、固定資産税の軽減</p> <p>(内航)</p> <p>① 中小企業投資促進税制 ② 船舶特別償却制度 ③ 固定資産税の軽減 (課税標準 1/2 の特例)</p>
	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
	要望の措置の妥当性	<p>(外航)</p> <p>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。</p> <p>なお、国の補助金による支援措置は、WTOサービス貿易一般協定(内国民待遇※)に抵触するおそれがあることから、本租税特別措置による支援が妥当である。</p> <p>※…他の加盟国のサービス提供者に対して、自国の同種のサービス提供者に与える待遇よりも不利でない待遇を与えなければならない。</p> <p>(内航)</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>なお、本租税特別措置は、昭和49年度の創設から約40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>

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

租税特別措置の適用実績

(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)

年度	22	23	24
適用数	0	1	0
減収額	0	159	0

※事業者団体及び海事局調査に基づくもの。

(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)

年度	22	23	24
適用数	29	25	8
減収額	9,282	6,276	1,572

※事業者団体及び海事局調査に基づくもの。

(内航)

(金額の単位: 百万円)

年度	22	23	24
適用数	9	7	9
減収額	196	385	205
圧縮実施額	767	1,510	804
適用事業者の範囲	59	70	74

※海事局調査により把握したものであり、実数である。

租特透明化法に基づく適用実態調査結果

特定の資産の買換えの場合等の課税の特例
 (10) 日本船舶と一定の日本船舶との買換え
 適用件数: 57件
 適用総額: 105億円

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)
- 環境負荷低減に係る直接効果は、以下の通りである。
 日本商船隊からの CO2 排出量を 10% の削減 (平成 16 年度比)
 平成 22 年度: 6.7%、23 年度: 7.5%、24 年度: 8.3%
 新造船による NOx 削減
 平成 24 年度: 22% (平成 22 年度比)
 - 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~24 年度の各年度とも概ね 11% 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。
 - 外航海運における我が国商船隊の輸送比率維持等に寄与。
- (内航)
- 環境負荷低減に係る直接効果 (平成 24 年度の本租税特別措置利用分) として、以下の通りの効果が見られる。
 CO2 4,526 トン削減、NOx 436 トン削減
 - 代替建造の促進により、老齢内航船舶隻数が減少傾向にある。
 22 年度: 3,968 隻、23 年度: 3,901 隻、24 年度: 3,825 隻

前回要望時の達成目標

- (外航)
- 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
- (内航)
- ①省エネ化、CO2・NOx 排出削減
- 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

	<ul style="list-style-type: none"> ・ NO_xの対IMO一次規制値比 22%削減を誘導 	<ul style="list-style-type: none"> ②船舶の代替建造の促進 ・ 平成 27 年度における内航船舶の老朽船の割合を 68% ・ 船舶の平均総トン数につき、600G/T 以上の維持
<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>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 24 年度においては、我が国商船隊の輸送比率の目標値である約 10%を達成 <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 世界的な金融・財政危機の影響、急激な円高の進行といった景気後退要因の他、大規模災害等の特殊要因も加わり、内航海運事業者の建造意欲減退が見られたが、近年、新造船建造隻数は回復傾向にあり、平成 24 年度の内航環境低負荷船取得隻数は増加に転じた。 ・ 内航船舶の老朽船割合は 74% (平成 24 年度末時点)。 ・ 平成 24 年度末時点における平均総トン数は 673 総トン。
<p>これまでの要望経緯</p>		<p>昭和 49 年度 創設 (船舶→船舶)</p> <p>昭和 50 年度 延長</p> <p>昭和 55 年度 延長</p> <p>昭和 59 年度 拡充 (内航：船舶→減価償却資産)</p> <p>昭和 60 年度 延長</p> <p>平成 2 年度 延長</p> <p>平成 8 年度 延長</p> <p>平成 11 年度 拡充 (内航：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)</p> <p>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)</p> <p>平成 18 年度 延長</p> <p>平成 23 年度 外航：拡充・延長 (拡充認められず)</p> <p>内航：縮減・延長 (船舶→減価償却資産の廃止) (中古船舶の船齢要件厳格化) (新造船船舶に環境要件付加)</p>