

平成 28 年度税制改正（租税特別措置）要望事項（新設・**拡充**・**延長**）

（国土交通省海事局外航課）

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延長及び拡充	
税 目	登録免許税	
要 望 の 内 容	<p>【制度の概要】 日本籍船のうち国際海上輸送の確保上で重要な国際船舶に対する税制上の支援措置</p> <p>【要望の内容】 （延長） 所有権保存登記 3.5/1000（本則 4/1000） 抵当権保存設定 3.5/1000（本則 4/1000） （拡充） 対象となる国際船舶の追加（運航面等で競争力のある船齢 5 歳以上の船舶） （要望期間） 2 年間（平成 28 年度～平成 29 年度）</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、租税特別措置法施行規則第 31 条の 3</p>	
	平年度の減収見込額	▲4 百万円
	（制度自体の減収額）	（ ー 百万円）
	（改正増減収額）	（ ー 百万円）

<p>新設・拡充又は延長を必要とする理由</p>	<p>(1) 政策目的 外航日本船舶の中でも、輸送能力、航海の態様、運航体制の効率性、運航に必要とされる技術の水準等からみて本邦と外国との間において行われる海上輸送の確保上重要な国際船舶の保有を促進する。</p> <p>(2) 施策の必要性 国際船舶を中核とした外航日本船舶の増加を図ることで、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。また、輸送能力、航海の態様及び運航体制の効率性等からみて国際海上輸送の確保上重要な船舶である国際船舶が増加することにより、日本商船隊の競争力強化が図られ、四面を海に囲まれた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。</p> <p>さらに、我が国経済活動を支える安定的な国際海上輸送の確保を通じた経済安全保障の確立については、東日本大震災や原発事故を契機として、その重要性が顕在化し、また、我が国を取り巻く海洋をめぐる諸情勢の変化も踏まえれば、日本商船隊の中核を担う国際船舶の増加を図ることは、喫緊の課題である。</p> <p>このため、国土交通省では、「日本船舶・船員確保計画」の着実な推進を図りながら、従前より、本税制措置を講じることにより、国際船舶の保有に係るコストの軽減を図り、国際船舶の着実な増加に努めている。</p> <p>諸外国においては、外航船舶に係る税負担の免除・軽減を図る措置がとられている中、登録免許税は、我が国での船舶投資に係る負担を増加させ、国際競争力を低下させる一因となっていることから、継続して税制上の支援を行うことが必要である。</p> <p>加えて、従前、本税制措置の対象となる国際船舶を、新造船と船齢5歳未満の船舶（フラッグバック船）に限定してきたが、近年、船舶の平均使用年数が増加しており、新たに登録される国際船舶中の船齢5歳以上のものの割合が増加する傾向にある。</p> <p>このため、引き続き、効果的に国際船舶の増加を図るためには、本税制措置の対象に、運航面等で競争力のある船齢5歳以上の船舶を追加とすることにより、フラッグバックの促進を図ることが不可欠である。</p>
<p>今回の要望に関連</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>【政策体系の中での位置付け】 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。現在、国際船舶の隻数は179隻（平成26年央）であり、日本商船隊全体の約7%に過ぎず、その増加を図ることは至急の課題となっている。</p> <p>【政策評価体系における当該要望の措置の位置付け】 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：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。 業績指標：92 国際船舶の隻数</p>

	政策の達成目標	安定的な国際海上輸送の確保上重要な国際船舶の整備を図るため、国際船舶の隻数を平成29年央までに約250隻に増加させる。						
	租税特別措置の適用又は延長期間	2年間（平成28年度及び平成29年度）						
	同上の期間中の達成目標	安定的な国際海上輸送の確保上重要な国際船舶の整備を図るため、国際船舶の隻数を平成29年央までに約250隻に増加させる。						
	政策目標の達成状況	国際船舶の隻数は平成26年央で179隻。						
有効性	要望の措置の適用見込み	<p>○今後の見込み(税込減分)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>28及び29年度の平均</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>所有権保存</td> <td>29百万円(21隻)</td> </tr> <tr> <td>抵当権設定</td> <td>8百万円(6隻)</td> </tr> </tbody> </table>	年度	28及び29年度の平均	所有権保存	29百万円(21隻)	抵当権設定	8百万円(6隻)
	年度	28及び29年度の平均						
所有権保存	29百万円(21隻)							
抵当権設定	8百万円(6隻)							
要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	船舶投資に係る負担を軽減することにより、国際船舶の隻数は増加傾向にあり、有効性が認められる。							
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	国際船舶に係る課税標準の特例措置（地方税法附則第15条第12項）						
	予算上の措置等の要求内容及び金額	—						
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	—						
	要望の措置の妥当性	<p>国際船舶の隻数の増加を図るためには、保有に係る負担の軽減を図る措置と合わせて、初期投資に係る負担を軽減することにより、国際船舶投資の促進を図る必要がある。初期投資に係る税負担は、登録免許税のみであることから、登録免許税に対する特例措置を講ずることは妥当である。</p> <p>また、本特例措置により、輸送能力、航海の態様及び運航体制の効率性等からみて国際海上輸送の確保上重要な船舶である国際船舶の増加を図ることは、日本商船隊の競争力強化につながる。日本商船隊の競争力強化は、四面を海に囲まれた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ことを</p>						

		可能とするものであり、必要最小限の措置で国民全体に裨益するものであることから、この点からも妥当である。								
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	<p>○適用実績</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>24</th> <th>25</th> <th>26</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実績</td> <td>39 百万円 (12 隻)</td> <td>48 百万円 (15 隻)</td> <td>44 百万円 (16 隻)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※海事局における国際船舶手続実績</p>	年度	24	25	26	実績	39 百万円 (12 隻)	48 百万円 (15 隻)	44 百万円 (16 隻)
	年度	24	25	26						
	実績	39 百万円 (12 隻)	48 百万円 (15 隻)	44 百万円 (16 隻)						
	租特透明化法に基づく適用実態調査結果	—								
	租税特別措置の適用による効果(手段としての有効性)	本特例措置による1隻あたり数百万円と小規模ではあるが、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いる。								
前回要望時の達成目標	安定的な国際海上輸送の確保上重要な国際船舶の整備を図るため、国際船舶の隻数を平成28年央までに約230隻に増加させる。									
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	平成26年央の国際船舶隻数は179隻であり、平成25年央の隻数(158隻)から26隻増加しており、順調に推移している。									
これまでの要望経緯	<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)</p> <p>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) 平成23年度拡充要望(認められず) 平成24年度延長(税率3/1000→3.5/1000) 平成26年度拡充・延長要望(延長のみ)</p>									