

平成 29 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	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>【制度の概要】 圧縮記帳の比率 80/100 ※船舶から船舶への買換え及び交換</p> <p>【要望の内容】 本特例措置の適用期限を 3 年間延長する。</p> <p>【関係条文】</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 ・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 （制度自体の減収額） （改正増減収額）	-百万円 （▲102,500 百万円の内数） （ -百万円）

新設・拡充又は延長を必要とする理由

(1) 政策目的

(外航)

外航船舶の調達には多額の資金を要するところ、譲渡船舶の売却益を活用して、環境負荷低減を図りつつ代替を促進し、計画的かつ安定的に日本商船隊（我が国の外航海運事業者が運航する船舶群）の維持・整備を図ることを目的とする。

(内航)

多額の資金を要する船舶の調達において、譲渡船舶の売却益を活用して代替船舶を確保し、我が国の国民生活及び経済活動を支える基幹的輸送インフラである内航海運に係る船舶の更新を促進することで、安定的な輸送サービスの確保を図りつつ、環境負荷の低減を実現することを目的とする。

(2) 施策の必要性

(外航)

四面環海の我が国では、貿易量の 99.6%を海上輸送が占めている。また、外航海運による輸送ネットワークは、我が国製造業の活動のグローバル化の担い手となっている。このように、外航海運は、日本の輸出入や我が国産業界の国際活動を支える基礎インフラである一方、世界の荷動き量に占める日本商船隊による輸送比率が漸次的に低下している状況であり、日本商船隊による安定的な輸送サービスを確保することは極めて重要な課題である。

船舶は、①使用して一定期間が経過すると、経年劣化により修繕費が急増することや②低燃費、高積載率の新造船の導入により性能が劣後すること等から、競争力が低下するため、売却益を活用して、より効率性の高い環境性能に優れた船舶を投入する必要がある。

(内航)

内航海運は、国内貨物輸送全体の約 4 割、石油製品、セメント、鉄鋼等の貨物面では我が国の産業基礎物資輸送の約 6～8 割を担う我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラとなっている。

また、旅客面では離島航路をはじめとする国内旅客輸送にとって不可欠な公共交通機関であり、地域社会におけるライフラインとしても極めて重要な役割を果たしている。

こうした内航海運が基幹的輸送インフラとしての機能を適切に担っていくためには、輸送手段である船舶を、より安全かつ環境の面に優れた船舶に安定的に代替させていくことが重要である。しかしながら、中小規模の事業者がほとんどである内航海運業においては、一般的に大規模な投資を必要とする船舶の代替を安定的に行い、かつ、より環境負荷を低減させる船舶を導入していくことは容易ではない。

一方で、内航海運分野については、国際的に地球温暖化対策を定めた「パリ協定」を踏まえた「地球温暖化対策計画」（平成 28 年 5 月 13 日閣議決定）において、船舶分野の省エネ化が求められており、平成 42 年度までに省エネに資する船舶を 1,190 隻普及する（157 万トン CO2 を削減）ことが目標とされている。また、「交通政策基本計画」（平成 27 年 2 月 13 日閣議決定）においても「基本方針 C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」として「目標④さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める」とこととされているところである。

		<p>こうした中で、安定的かつ環境性能に優れた内航輸送サービスの提供を確保していく観点から、船舶の代替に際し、既存船舶の譲渡益を活用して新たな船舶を取得することを可能とするため、船舶の譲渡益への課税負担を減じる本特例措置を延長することが必要である。</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>(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：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：70 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) 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</p>
		<p>政策の達成目標</p>	<p>(外航) ・CO₂削減：平成32年度までに日本商船隊からのCO₂排出量を平成16年度比で21%削減する（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%削減する。 ・我が国の外航海運の発展を図るため、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年間の日本商船隊の輸送比率の平均である約10%を元に、引き続きその輸送比率を維持する。</p> <p>(内航) ①省エネ化 ・CO₂削減：平成42年度までに省エネに資する船舶1,190隻の普及（157万トンCO₂の削減）を図る。 ・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> <p>②船舶の代替取得の促進 ・安定的かつ環境性能に優れた内航輸送サービスの提供を図るため、船舶の代替取得を促進する。</p>
		<p>租税特別措置の適用又は延長期間</p>	<p>所得税：3年間（平成30年1月1日～平成32年12月31日） 法人税：3年間（平成29年4月1日～平成32年3月31日）</p>

		<p>同上の期間中の達成目標</p>	<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31年度までに日本商船隊からのCO₂排出量を平成16年度比で19%削減する。 NO_x：新造船について22%の削減を行う（平成22年度比） 平成22年度時点における過去5年間の日本商船隊の輸送比率の平均である約10%を元に、引き続きその輸送比率を維持する。 <p>(内航)</p> <p>① 省エネ化、CO₂・NO_x排出削減</p> <ul style="list-style-type: none"> CO₂：年間70隻程度（約9万トンCO₂の削減に相当）の省エネに資する船舶を普及する NO_x：新造船について22%の削減を行う（平成22年度比） <p>② 船舶の代替取得の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 本税制特例措置が適用される年間代替取得隻数を14隻以上とする。 												
	<p>政策目標の達成状況</p>		<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> CO₂排出削減量 平成27年度：日本商船隊からのCO₂排出量を11%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27年度：22%以上の削減を達成 平成27年度においては、日本商船隊の輸送比率の目標値である約10%を達成 <p>(内航)</p> <p>① 省エネ化、CO₂・NO_x排出削減</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成26、27年度に導入された環境低負荷船等の隻数：106隻 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27年度：新造船について22%削減（平成22年度比） <p>② 船舶の代替取得数 平成27年度：20隻（本税制特例措置が活用された船舶数）</p>												
<p>有効性</p>	<p>要望の措置の適用見込み</p>		<p>(外航)</p> <p>【適用隻数（見込み）】 (単位：隻数)</p> <table border="1" data-bbox="550 1682 1461 1917"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>29</th> <th>30</th> <th>31</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>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>租税特別措置法第66条の6適用船舶 (外航日本船舶以外の船舶)</td> <td>17</td> <td>17</td> <td>17</td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業者団体調査及び海事局調査に基づき推計</p>	年 度	29	30	31	租税特別措置法第65条の7適用船舶 (外航日本船舶)	1	1	1	租税特別措置法第66条の6適用船舶 (外航日本船舶以外の船舶)	17	17	17
年 度	29	30	31												
租税特別措置法第65条の7適用船舶 (外航日本船舶)	1	1	1												
租税特別措置法第66条の6適用船舶 (外航日本船舶以外の船舶)	17	17	17												

		<p>(内航)</p> <p>【適用隻数(見込み)】 (単位:隻数)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>29</th> <th>30</th> <th>31</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>租税特別措置法第 65 条の 7 適用船舶 (内航船舶)</td> <td>14</td> <td>16</td> <td>18</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 過去 3 年間の新造船隻数、税制特例措置利用状況等を基に各種施策の効果も勘案し推計。</p>	年 度	29	30	31	租税特別措置法第 65 条の 7 適用船舶 (内航船舶)	14	16	18
年 度	29	30	31							
租税特別措置法第 65 条の 7 適用船舶 (内航船舶)	14	16	18							
	<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)</p> <p>本租税特別措置は、多額の資金を要する外航船舶の調達において、譲渡船舶の売却益を活用し、環境負荷低減を図りつつ代替を促進するものであり、政策目的を達成するための手段として有効である。</p> <p>(内航)</p> <p>本租税特別措置は、多額の資金を要する船舶の調達において、譲渡船舶の売却益を活用した安定的な代替船舶の確保を可能とするものであり、政策目的を達成するための手段として有効である。</p> <p>本特例措置は、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並びに省エネ・低炭素化に資する船舶の導入促進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>								
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)</p> <p>①船舶特別償却制度(租税特別措置法第 11 条、第 43 条、第 66 条の 6、第 68 条の 16)</p> <p>②国際船舶の所有権の保存登記等に係る課税の特例措置(租税特別措置法第 82 条の 2)</p> <p>③国際船舶に係る固定資産税の課税標準の特例措置(地方税法第 349 条の 3 第 5 項、附則第 15 条第 10 項)</p> <p>(内航)</p> <p>① 中小企業投資促進税制(租税特別措置法第 10 条の 3、第 42 条の 6、第 68 条の 11)</p> <p>② 船舶特別償却制度(租税特別措置法)(第 11 条、第 43 条、第 66 条の 6、第 68 条の 16)</p> <p>③ 内航船舶に対する固定資産税の課税標準の特例(課税標準 1/2 の特例)(地方税法第 349 条の 3 第 6 項)</p>								
	<p>予算上の措置等 の要求内容及 び金額</p>	<p>(内航)</p> <p>船舶用省エネ設備の導入促進に係る補助(平成 29 年度概算要求:5,200 百万円の内数)</p> <p>海上輸送機器の運航時における実燃費改善実証事業(平成 29 年度概算要求:6,250 百万円の内数)</p>								
	<p>上記の予算 上の措置等 と要望項目 との関係</p>	<p>(内航)</p> <p>予算・税制一体となって、既存船対策、新造船対策を講ずること、内航海運全体の省 CO2 化を促進する。</p>								

要望の措置
の妥当性

(外航)
本租税特別措置により、多額の資金を要する外航船舶の調達において、譲渡船舶の売却益を活用して、環境負荷低減を図りつつ、代替を促進する制度であり、政策目的を実現するために有効な手段である。
また本租税特別措置は課税の繰延であり、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も小さく、必要最小限の措置として妥当性を有する。
また、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。
※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。

(内航)
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小さく、必要最低限の措置として妥当性を有する。
また、予算上の措置による支援のみでは財政上の制約から対象事業者や対象設備が限定され、内航海運全体の環境低負荷船舶への投資促進効果が小さくなること、単年度の支援制度となり、年度途中の様々な事情による船舶建造に機動的に対応できないことなどから政策目的に対する手段として十分とは言えないため、本租税特別措置による支援が妥当である。

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

(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	25	26	27
適用数	1 (2)	0 (1)	0 (1)
減収額	112 (499)	0 (126)	0 (118)

※ 事業者団体及び海事局調査に基づくもの。
※ () については前回及び前々回時に見込んだ数値（拡充・縮減を含む）

(2) 租税特別措置法第 66 条の 6 適用船舶
(金額の単位：百万円)

年度	25	26	27
適用数	17 (19)	15 (21)	16 (21)
減収額	2,440 (5,521)	3,242 (5,822)	4,207 (5,457)

※ 事業者団体及び海事局調査に基づくもの。
※ () については前回及び前々回時に見込んだ数値（拡充・縮減を含む）

(内航)
(金額の単位：百万円)

年度	25	26	27
適用数	9 (12)	13 (11)	21 22

		<table border="1"> <tr> <td>減収額</td> <td>156 (436)</td> <td>371 (365)</td> <td>844 (365)</td> </tr> </table>	減収額	156 (436)	371 (365)	844 (365)	<p>※海事局調査に基づく。 ※（ ）については前回及び前々回時に見込んだ数値（拡充・縮減を含む）</p> <p>【前回要望時の減収見込額と実績の乖離】 （外航） 売船市況の低迷に伴い、減収額が要望時の見込みよりも小さくなっている。</p> <p>（内航） 平成 25 年度については、例年に比して小型船の建造が多かったことにより想定よりも減収額が下振れした。</p>
減収額	156 (436)	371 (365)	844 (365)				
	租特透明化法に基づく適用実態調査結果	特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置 ① 条項：43、68 の 16 ② 適用件数：63 件 ③ 適用額：12,673,661（千円）					
	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（平成 16 年度比） 平成 27 年度：11%削減 新造船による NOx 削減 平成 27 年度：22%以上の削減を達成（平成 22 年度比） ・外航海運におけるに日本商船隊の輸送比率 10% 維持に寄与。 （内航） ・環境負荷低減に係る直接効果は以下のとおりである。 環境低負荷船の導入隻数 平成 27 年度：35 隻 CO2 は 26,021 トン削減、NOx は 2,207 トン削減された。					
	前回要望時の達成目標	（外航） ・国際海運の CO2、NOx 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 16%の削減を行う（平成 16 年度比） NOx：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。 （内航） ① 省エネ化、CO2・NOx 排出削減 ・CO2：19%の削減を行う（平成 16 年度比） ・NOx：新造船について 22%の削減を行う（平成 22 年度比） 船舶の代替建造の促進 ② 老齢内航船舶比率を対平成 9 年度比 115%（4,050 隻）程度					

	<p>以下に維持</p>	<p>(外航) 【平成 27 年度】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2 削減: 日本商船隊からの CO2 排出量を 11%削減(平成 16 年度比)。 ・NOx 削減: 新造船について目標値である 22%以上の削減を達成(平成 22 年度比)。 ・輸送比率: 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> <p>① 省エネ化、CO2・NOx 排出削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 27 年度においては、対平成 16 年度比の CO2 排出削減率は 11%である。また、NOx については対平成 22 年度比で 22%削減の目標を達成している。 <p>② 老齢内航船舶比率</p> <p>平成 27 年度においては、106.3% (3,718 隻) となり目標を達成</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>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 13 年度 延長</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 縮減・延長 (新造船又は環境負荷低減船に限定)</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> <p>平成 26 年度 外航・内航: 縮減・延長 (譲渡資産の船齢要件厳格化) (環境要件の追加)</p>
<p>これまでの要望経緯</p>		