

令和5年度税制改正要望事項（新設・**拡充**・**延長**）

（国土交通省 海事局 外航課、内航課、船舶産業課）

項目名	船舶に係る特別償却制度の拡充・延長	
税目	所得税、法人税	
要 望 の 内 容	<p><b>【制度の概要】</b> 海上運送業を営む個人又は法人が、環境負荷の低減に資する船舶等の取得をした場合に、船舶の区分に応じて特別償却ができる。</p> <p>＜外航船舶＞ （環境負荷低減船） 外航日本船舶・・・・・・・・・・17/100 外航日本船舶以外の船舶・・・・15/100 （先進船舶） 外航日本船舶・・・・・・・・・・20/100 外航日本船舶以外の船舶・・・・18/100</p> <p>＜内航船舶＞ 高度環境負荷低減船・・・・・・・・18/100 環境負荷低減船・・・・・・・・・・16/100</p> <p><b>【要望の内容】</b> 経済安全保障に資する一定の要件を満たす、国内の船主が導入する外航船舶について、特別償却率を12%引き上げるとともに、現行の措置を2年間（令和5年4月1日～令和7年3月31日）延長する。</p> <p><b>【関係条文】</b> 租税特別措置法第11条、第43条、第66条の6、第68条の16 租税特別措置法施行令第5条の8、第28条、第39条の14～20、第39条の49 海上運送法第2条、第39条の10～11 海上運送法施行規則第42条の8～12 船員法第117条の3 船舶職員及び小型船舶操縦者法第2条、第18条、第20条、第23条の31～32 臨時船舶建造調整法第2～4条 船舶法第1条、第20条 船舶のトン数の測度に関する法律第4条 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第19条の3、第19条の25～26 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第11条の7 二酸化炭素放出抑制船舶の二酸化炭素抑制指標に関する基準を定める省令第1条</p>	
	平年度の減収見込額	▲ 1,422 百万円
	（制度自体の減収額）	（ ▲ 2,600 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          国際社会からの CO2 排出削減等の環境負荷の低減や内航海運におけるカーボンニュートラル推進への要請に応えるため、また、経済安全保障上重要な外航船舶の安定的な供給にも資するよう、エネルギー効率が高く環境にやさしい船舶の建造投資を促進することを目的とする。</p> <p>(外航)          外航海運は、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いる。          本特例措置は、エネルギー効率が良く、環境に優しい船舶の建造を促進することにより、国際海運の環境負荷低減に関する社会的・国際的要請に応えつつ、経済安全保障上重要な外航船舶を安定的に確保し、オペレーターに対し船舶を適時適切に供給して外航海運における日本商船隊を国際競争力のある形で整備・拡大し、安全かつ効率的な輸送サービスの確保を図る。</p> <p>(内航)          内航海運は国内貨物輸送の約 4 割を担っており、また、臨海部への製造所等の立地集中に即した大量輸送機関として、長期にわたり石油製品、セメント、鉄鋼等の産業基礎物資に係る輸送の約 8 割を担っているなど、我が国経済を支える基幹的な物流産業として重要な役割を担っている。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もあり、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。          このため、本特例措置により生じるキャッシュフローの確保により、環境への負荷の低減に資する船舶の取得を促進させ、環境負荷低減をより一層推進していくことにより、社会的・国際的な要請に応えるとともに、運航や作業の効率化等のソフト面での対応と相俟って生産性を向上させ、物流の大動脈としての競争力のある省エネ型の輸送システムの構築を図る。</p> <p>(2) 施策の必要性          貿易量の 99.5%を海上輸送が占めている我が国において、国際海上貿易量の長期的かつ安定的な増大が見込まれる中、国際社会からの CO2 排出削減等の環境負荷の低減が求められていることから、こうした要請に応え日本商船隊の整備強化を図る必要がある。          また、我が国の国内貨物輸送の約 4 割、産業基礎物資輸送の約 8 割を担う国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、離島航路をはじめ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（令和 3 年 10 月 22 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、令和 12 年度までに 181 万トン CO2 の削減（省エネに資する船舶を 1,080 隻普及）を目標としている。          また、「交通政策基本計画」（令和 3 年 5 月 28 日閣議決定）においても「基本方針 C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現」として「目標③運輸部門における脱炭素化等の加速」を行うこととされているところである。          このため、外航・内航両分野において船舶を取得した際に投下した資金を早期に回収することができる本特例措置を延長し、エネルギー効率が高く環境に優しい先進的な船舶の建造のための投資を促進する必要がある。</p>
	<p>また、国際情勢の緊迫化により、船舶を海外船主からの用船に依存した場合の経済安全保障上のリスクとして顕在化しているところ、安定的な国際海上輸送を維持するためには、国内の船主が外航船舶を安定的に保有する必要がある。</p>

		加えて、我が国海事産業の国際競争力を確保するため、IoTをはじめとした新技術を活用した船舶の導入の促進を図る必要がある。	
今回の要望（租税特別措置）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>(外航)</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> <p>業績指標 58 : 日本商船隊の輸送量</p> <p>(内航)</p> <p>政策目標 3 : 地球環境の保全</p> <p>施策目標 9 : 地球温暖化防止等の環境の保全を行う</p> <p>業績指標 25 : 環境負荷低減に資する内航船舶の普及促進によるCO2 排出削減量（平成 25 年度比）</p>
		政策の達成目標	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO2 削減 : 令和 12 年度までに日本商船隊の燃費効率を平成 20 年度比で 40%改善する（排出原単位ベース。設備以外の運航効率化も含む。）。</li> <li>NOx 削減 : 新造船について、平成 23 年度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。</li> <li>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、日本商船隊の輸送量について令和 7 年度に 1,100 百万トンとする。</li> <li>先進船舶を令和 7 年までに 340 隻程度の導入を目指す。</li> </ul> <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO2 削減 : 令和 12 年度までに内航海運からの CO2 排出量 181 万トン削減する。（省エネに資する船舶を 1,080 隻導入）</li> <li>NOx 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。</li> </ul>
		租税特別措置の適用又は延長期間	2 年間（令和 5 年 4 月 1 日～令和 7 年 3 月 31 日）
		同上の期間中の達成目標	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際海運における CO2、NOx の削減に向けた主導的貢献</li> <li>CO2 : 令和 6 年度までに日本商船隊の燃費効率を平成 20 年度比で 24.8%改善する。</li> <li>NOx : 新造船について、平成 22 年度比 22%の削減を行う。</li> <li>令和 6 年度に日本商船隊の輸送量を 1,046 百万トンとする。</li> <li>先進船舶を令和 6 年までに 224 隻程度の導入を目指す。</li> </ul> <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO2、NOx の削減に向けた環境負荷低減船等の普及促進</li> <li>CO2 : 年間 70 隻程度の省エネに資する船舶を普及させ、年間約 13 万トンの CO2 削減を行う。</li> <li>NOx : 新造船について平成 22 年度比 22%の削減を行う。</li> </ul>

		<p>政策目標の達成状況</p>	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO2 排出削減量 令和3年度：平成20年度比 18.7%削減</li> <li>新造船による NOx 削減 令和3年度：平成22年度比 22%以上削減</li> <li>日本商船隊の輸送量 令和3年度：883 百万トン</li> <li>先進船舶の導入隻数 令和3年：55 隻</li> </ul> <p>(内航)</p> <p>環境負荷低減船の普及状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>導入された環境負荷低減船等による CO2 排出削減量 H31/R1年：33,858 (t-CO2) (27 隻) R2年：22,620 (t-CO2) (20 隻) R3年：47,642 (t-CO2) (24 隻)</li> <li>内航環境負荷低減船の代替取得等による NOx 排出削減 R3年：新造船について平成22年度比 22%の排出削減</li> </ul>															
有効性	<p>要望の措置の適用見込み</p>		<p>(外航)</p> <p style="text-align: right;">(単位：隻)</p> <table border="1" data-bbox="568 882 1461 1072"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>R5</th> <th>R6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>租税特別措置法第43条適用船舶 (外航日本船舶)</td> <td>2</td> <td>2</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>39</td> <td>39</td> </tr> </tbody> </table> <p>※海事局調査を基に推計</p> <p>(内航)</p> <p style="text-align: right;">(単位：隻)</p> <table border="1" data-bbox="568 1223 1461 1339"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>R5</th> <th>R6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(内航環境負荷低減船・高度内航環境負荷低減船) 沿海運輸業の用に供される船舶</td> <td>5</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table> <p>※過去3年間の本税制特例措置利用状況を基に推計</p>	年 度	R5	R6	租税特別措置法第43条適用船舶 (外航日本船舶)	2	2	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)	39	39	年 度	R5	R6	(内航環境負荷低減船・高度内航環境負荷低減船) 沿海運輸業の用に供される船舶	5	5
	年 度	R5	R6															
租税特別措置法第43条適用船舶 (外航日本船舶)	2	2																
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)	39	39																
年 度	R5	R6																
(内航環境負荷低減船・高度内航環境負荷低減船) 沿海運輸業の用に供される船舶	5	5																
<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>本特例措置は、船舶を取得した際に投下した資金を早期に回収し、エネルギー効率が高く環境に優しい先進的な船舶の建造や船隊の拡大のための投資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>また、本特例措置は、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>(内航)</p> <p>本租税特別措置は、船舶を取得した際に投下した資金を早期に回収することが可能となるため、内航海運事業者の新造船の建造意欲を増進させることができる。この際、対象となる新造船について、船舶の近代化等その時々社会的要請を踏まえた要件等の見直しを行ってきたところであり、環境負荷低減に係る要件を付加することで、高い環境性能を有する内航環境負荷低減船等への転換を促す効果が得られるため、一段の環境負荷低減を実現する政策目的の達成手段として有効である。</p>																

相 当 性	当該要望項目以外の税制上の措置	<p>(外航)</p> <p>① 特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置（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）</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）</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 12 項）</p> <p>(内航)</p> <p>① 特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置（租税特別措置法第 37 条、第 65 条の 7、第 68 条の 78）</p> <p>② 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>③ 内航船舶に対す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 6 項）</p>
	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>(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、エネルギー効率が高く環境に優しい先進的な船舶の建造や船隊の拡大のための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、課税の繰り延べであり、減税額相当額を補助金として交付するよりも国庫負担も小さく、必要最小限の措置として妥当性を有する。</p> <p>(内航)</p> <p>本税制特例措置は課税の繰り延べであり、減税額相当額を補助金として交付するよりも国庫負担は小さく、必要最小限の措置として妥当性を有する。</p> <p>また、予算上の措置による支援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負荷低減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。</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)

【適用実績】

(1) 租税特別措置法第 43 条適用船舶 (外航日本船舶)

(金額の単位: 百万円)

年 度	R 元	R 2	R 3
隻数	4 (2)	1 (2)	1 (4)
減収額	645 (542)	156 (542)	333 (774)
特別償却実施額	2,781 (2,337)	671 (2,337)	1,437 (3,338)

※海事局調査に基づく

※ ( ) 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 (外航日本船舶以外の船舶)

(金額の単位: 百万円)

年 度	R 元	R 2	R 3
隻数	53 (31)	27 (31)	37 (38)
減収額	11,773 (6,324)	5,359 (6,324)	7,017 (7,083)
特別償却実施額	50,744 (27,245)	23,100 (27,245)	30,225 (30,532)

※海事局調査に基づく

※ ( ) 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)

【適用実績】

(金額の単位: 百万円)

年 度	R 元	R 2	R 3
隻数	4 (14)	5 (9)	7 (9)
減収額	454 (1,810)	221 (1,486)	921 (1,486)
特別償却実施額	1,956 (7,802)	1,716 (6,409)	6,286 (6,409)

※海事局調査に基づく

※ ( ) は前回及び前々回時に見込んだ数値 (拡充・縮減を含む)

【前回要望時の減収見込額と実績の乖離】

(外航)

概ね減収見込額通りの実績となった。

(内航)

新規建造数の減少により本特例措置活用隻数が減少したため、想定よりも減収額が減少したものの。

租特透明化法に基づく適用実態調査結果

船舶の特別償却

(外航・内航)

①租税特別措置法の条項: 第 43 条、第 68 条の 16

②適用件数: 平成 30 年度 48 件

令和元年度 46 件

令和 2 年度 49 件

		<p>③適用総額：平成 30 年度 43,976 百万円 令和元年度 35,107 百万円 令和 2 年度 48,806 百万円</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>（外航）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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 令和 3 年度：平成 20 年度比 18.7%削減 新造船による NOx 削減 令和 3 年度：平成 22 年度比 22%以上削減</li> <li>外航海運における日本商船隊の輸送量の確保に寄与</li> </ul> <p>（内航）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>環境負荷低減に係る直接効果（令和 3 年度の本租税特別措置利用分）として、 CO2：24 隻の省エネに資する船舶が普及し、約 47,642 万トンの CO2 削減 NOx：新造船について平成 22 年度比 22%の削減</li> </ul>
前回要望時の達成目標		<p>（外航）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際海運における CO2、NOx の削減に向けた主導的貢献 CO2：令和 4 年度までに日本商船隊の燃費効率を平成 22 年度比 21%改善する。 NOx：新造船について、平成 22 年度比 22%の削減を行う。</li> <li>我が国の外航海運の発展を図るため、平成 29 年度時点における過去 6 年間の日本商船隊の輸送比率の平均である 10%を元に、引き続きその輸送比率を維持する。</li> <li>先進船舶：令和 4 年までに 86 隻導入する。</li> </ul> <p>（内航）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>省エネ化、CO2・NOx 排出削減 CO2：年間約 9 万トン CO2 の削減（省エネに資する船舶を年間 70 隻程度の普及）を図る。 NOx：新造船について平成 22 年度比 22%の削減を行う。</li> </ul>
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>【前回要望時からの達成度】</p> <p>（外航）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO2 削減：日本商船隊からの CO2 排出量について、令和 3 年度は平成 20 年度比 18.7%削減し、平成 4 年度までに 21%削減する見通し。</li> <li>NOx 削減：新造船について、令和 3 年度において目標値である平成 22 年度比 22%以上の削減を達成。</li> <li>輸送比率：我が国商船隊の輸送比率の目標値が約 10%であるところ、令和 3 年度においては 7.4%であった。</li> <li>先進船舶：令和 3 年は 55 隻導入し、令和 4 年度までに 86 隻の導入を達成する見込み。</li> </ul> <p>（内航）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO2：令和 2 年 20 隻（2.3 万 t-CO2）、令和 3 年 24 隻（4.8 万 t-CO2）であった。</li> <li>NOx：新造船について平成 22 年度比 22%の削減を達成。</li> </ul> <p>【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"> <li>・ 輸送比率：新型コロナウイルス感染拡大等の影響により、世界の海上荷動き量が減少した中、特に日本商船隊が約8割の輸送を担っている我が国の原油・鉄鉱石等の輸入量が約2割減少したことなどにより、世界の海上荷動き量の減少以上に日本商船隊の輸送量が減少したためと考えられる。</li> </ul> <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO2：国内貨物輸送量が増えない中、建造のペースが上がらないことが一因と考えられる。</li> </ul>
<p>これまでの 要望経緯</p>		<p>(外航)</p> <p>平成 17 年度 縮減・延長（船舶を環境負荷低減型に限定、二重構造タンカーの上乗せ（19/100、18/100）廃止、船員訓練設備（6/100）を除外）</p> <p>平成 19 年度 延長（外航船舶について環境負荷低減設備等の要件を追加）</p> <p>平成 21 年度 縮減・延長（トン数標準税制の適用を受ける法人が取得等をする日本船舶以外の外航船舶に係る償却割合を16/100（現行18/100）に引き下げ）</p> <p>平成 23 年度 縮減・延長（経営の合理化に著しく資する外航船舶のうち日本船舶以外のものに係る償却割合を16/100（現行18/100）に引き下げ）</p> <p>平成 25 年度 縮減・延長（トン数標準税制の適用を受ける法人及びその子会社が取得等をする船舶を対象から除外、外航船舶について環境負荷低減設備等の要件を追加）</p> <p>平成 27 年度 縮減・延長（対象から総トン数1万トン未満の外航船舶を除外、環境負荷低減要件の引き上げ、追加）</p> <p>平成 29 年度 縮減・延長（環境負荷低減要件の引き上げ）</p> <p>平成 31 年度 延長・拡充（先進船舶を外航船舶の特別償却制度の対象に追加、先進船舶の償却割合を日本船舶20/100、日本船舶以外18/100とする）</p> <p>縮減（環境負荷低減船の償却割合を外航日本船舶については17/100（現行18/100）、外航日本船舶以外については15/100（現行16/100）に引き下げ、環境負荷低減要件の引き上げ）</p> <p>令和3年度 縮減・延長（環境負荷低減要件の引上げ、追加）</p> <p>(内航)</p> <p>平成 17 年度 縮減・延長（船舶を環境負荷低減型に限定、二重構造タンカーの上乗せ（19/100、18/100）廃止、船員訓練設備（6/100）を除外）</p> <p>平成 19 年度 延長</p> <p>平成 21 年度 拡充・延長（スーパーエコシップ等の高度環境負荷低減船については18%）</p> <p>平成 23 年度 縮減・延長（推進効率改良型プロペラ設置必須化等の設備要件見直し）</p> <p>平成 25 年度 縮減・延長（サイドスラスタ設置必須化等の設備要件の見直し）</p> <p>平成 27 年度 縮減・延長（LED 証明器具設置必須化等の設備要件の見直し）</p> <p>平成 29 年度 延長・拡充（内航環境負荷低減船のうち、「航海支援システム」を搭載したものについては18%</p>



	<p>平成 31 年度 令和 3 年度</p> <p>に引き上げ) 縮減（バルバスバウまたはバルブレス船型を必須要件化） 延長・縮減（船首方位制御装置を必須要件化） 延長・縮減（匿名組合契約等の目的である船舶を対象から除外、300 トン以上 2000 トン未満の船舶に「衛星航法装置（GPS）」の設置を必須化等の設備要件見直し）</p>
--	--

令和5年度税制改正要望事項（新設・拡充・延長）

（国土交通省 海事局 外航課、内航課）

項 目 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><b>【制度の概要】</b> 海上運送業に供する一定の船舶を譲渡し、環境負荷低減に資する一定の要件を満たす船舶を新たに取得した場合における譲渡資産譲渡益について、80%の課税繰り延べ。</p> <p><b>【要望の内容】</b> 本特例措置の適用期限を3年間延長する。</p> <p><b>【関係条文】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 租税特別措置法 第37条～第37条の4、第65条の7～第65条の9、第66条の6</li> <li>・ 租税特別措置法施行令 第25条、第39条の7、第39条の14～20</li> <li>・ 租税特別措置法施行規則 第18条の5、第22条の11</li> </ul>		
	平年度の減収見込額	-	百万円
	（制度自体の減収額）	（▲110,300百万円の内数）	
	（改正増減収額）	（	- 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 99.5%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使用して一定期間を経過すると、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、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の約 4 割を担っており、また、臨海部への製造所等の立地集中に即した大量輸送機関として、長期にわたり石油製品、セメント、鉄鋼等の産業基礎物資に係る輸送の約 8 割を担っているなど、我が国経済を支える基幹的な物流産業として重要な役割を担っている。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もあり、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。

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」（令和 3 年 10 月 22 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、令和 12 年度までに内航海運からの CO2 排出量 181 万トン CO2 を削減（省エネに資する船舶を 1,080 隻程度普及する）ことが目標とされている。また、「交通政策基本計画」（令和 3 年 5 月 28 日閣議決定）においても「基本方針 C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現」として「目標③運輸部門における脱炭素化等の加速」を行うこととされているところである。

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。

今回の要望（租税特別措置）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>(外航)</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> <p>業績指標：58 日本商船隊の輸送量</p> <p>(内航)</p> <p>政策目標：3 地球環境の保全</p> <p>施策目標：9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う</p> <p>業績指標：25 環境負荷低減に資する内航船舶の普及促進によるCO2排出削減量（平成25年度比）</p>
		政策の達成目標	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>環境性能の良い船舶の取得を促進することで、燃費性能の改善等により、我が国の外航海運事業者の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、令和7年の日本商船隊の輸送量1,100百万トンを目標とする。</li> <li>CO2削減：令和12年度までに日本商船隊の燃費効率を平成20年度比で40%改善する（排出原単位ベース。設備以外の運航効率化も含む。）。</li> <li>NOx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。</li> </ul> <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO2削減：令和12年度までに内航海運からのCO2排出量181万トン削減する。（省エネに資する船舶を1,080隻導入）</li> <li>NOx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%の削減をする。</li> </ul>
		租税特別措置の適用又は延長期間	<p>所得税：3年間（令和6年1月1日～令和8年12月31日）</p> <p>法人税：3年間（令和5年4月1日～令和8年3月31日）</p>
同上の期間中の達成目標	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和7年の日本商船隊の輸送量1,100百万トンを目標とする。</li> <li>国際海運のCO2、NOxの削減に向けた主導的貢献</li> </ul> <p>CO2：令和7年度までに日本商船隊の燃費効率を平成20年度比27%改善する。</p> <p>NOx：新造船について平成22年度比22%の削減を行う。</p> <p>(内航)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>省エネ化、CO2・NOx排出削減 <ul style="list-style-type: none"> <li>CO2：CO2排出量年間約13万トンの削減（省エネに資する船舶を年間70隻程度普及）を行う。</li> <li>NOx：新造船について平成22年度比22%の削減を行う。</li> </ul> </li> <li>船舶の代替取得の促進 <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> </li> </ol>		

		<p>政策目標の達成状況</p>	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日本商船隊の輸送量 令和3年度：883 百万トン</li> <li>CO2 排出削減 令和3年度：平成20年度比 18.7%削減</li> <li>NOx 排出削減 令和3年度：新造船について平成22年度比 22%の削減</li> </ul> <p>(内航)</p> <p>①省エネ化、CO2・NOx 排出削減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和元年度に導入された環境負荷低減船等の隻数：27 隻</li> <li>令和2年度に導入された環境負荷低減船等の隻数：20 隻</li> <li>令和3年度に導入された環境負荷低減船等の隻数：24 隻</li> <li>内航環境負荷低減船の代替取得等による NOx 排出削減 令和3年度：新造船について平成22年度比 22%削減</li> </ul> <p>②船舶の代替取得数 令和3年度：4 隻（本税制特例措置が活用された船舶数）</p>																				
	有効性	<p>要望の措置の適用見込み</p>	<p>(外航)</p> <p style="text-align: right;">(単位：隻数)</p> <table border="1" data-bbox="568 842 1453 1032"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</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>0</td> <td>0</td> <td>0</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>16</td> <td>16</td> <td>16</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> <p>(内航)</p> <p style="text-align: right;">(単位：隻数)</p> <table border="1" data-bbox="568 1182 1453 1301"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</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>11</td> <td>11</td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table> <p>※過去5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	R5	R6	R7	租税特別措置法第 65 条の 7 適用船舶 (外航日本船舶)	0	0	0	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)	16	16	16	年 度	R5	R6	R7	租税特別措置法第 65 条の 7 適用船舶 (内航船舶)	11	11	11
年 度	R5	R6	R7																				
租税特別措置法第 65 条の 7 適用船舶 (外航日本船舶)	0	0	0																				
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)	16	16	16																				
年 度	R5	R6	R7																				
租税特別措置法第 65 条の 7 適用船舶 (内航船舶)	11	11	11																				
		<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	当該要望項目以外の税制上の措置	<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）</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 12 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（地方税法第 349 条の 3 第 6 項）</p>
	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>(外航)</p> <p>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。</p> <p>また、本租税特別措置は課税の繰延べあり、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。</p> <p>さらに、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、自国の同様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。</p> <p>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負荷低減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。</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	R 1	R 2	R 3
適用数	0 (1)	0 (0)	1 (0)
減収額	0 (195)	0 (0)	42 (0)

※事業者団体及び海事局調査に基づくもの。

※ ( ) は、前回及び前々回時に見込んだ数字 (拡充・縮減を含む)

(2) 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)

(金額の単位: 百万円)

年 度	R 1	R 2	R 3
適用数	21 (17)	17 (12)	22 (12)
減収額	5,325 (3,314)	1,923 (2,835)	5,646 (2,835)

※事業者団体及び海事局調査に基づくもの。

※ ( ) は、前回及び前々回時に見込んだ数字 (拡充・縮減を含む)

(内航)

(金額の単位: 百万円)

年 度	R 1	R 2	R 3
適用数	11 (16)	10 (16)	4 (16)
減収額	430 (516)	223 (516)	55 (516)

※海事局調査に基づく。

※ ( ) は、前回及び前々回時に見込んだ数字 (拡充・縮減を含む)

【前回要望時の減収見込額と実績の乖離】

(外航)

新造による船舶の買換が多かったことにより、減収額が要望時の見込みよりも大きくなっている。

(内航)

新規建造数の減少により本特例措置活用隻数が減少したため、想定よりも減収額が減少したものの。

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 (日本船舶から日本船舶への買換え)

(外航・内航)

① 租税特別措置法の条項: 第 43 条、第 68 条の 16

② 適用件数: 平成 30 年度 43 件の内数  
令和元年度 42 件の内数  
令和 2 年度 38 件の内数

③ 適用額: 平成 30 年度 6,127,276 (千円) の内数  
令和元年度 6,311,682 (千円) の内数  
令和 2 年度 4,401,532 (千円) の内数

	<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>	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>外航海運における日本商船隊の輸送量の確保に寄与。</li> <li>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 令和3年度：平成20年度比 18.7%削減 新造船による NOx 削減 令和3年度：平成22年度比 22%以上の削減を達成</li> </ul> <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>環境負荷低減に係る直接効果は以下のとおりである。 環境負荷低減船等の導入隻数 令和3年度：24隻</li> </ul>
	<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際海運の CO2、NOx の削減に向けた主導的貢献 CO2：令和4年度までに日本商船隊の燃費効率を平成20年度比で 21%改善する。 NOx：新造船について 22%の削減を行う（平成22年度比）</li> <li>我が国の外航海運の発展を図るため、平成29年度時点における過去6年間の日本商船隊の輸送比率の平均である 10%を元に、引き続きその輸送比率を維持する。</li> </ul> <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO2 削減：令和12年度までに内航海運からの CO2 排出量 181万トン削減（省エネに資する船舶を 1,080 隻普及）を図る。</li> <li>NOx 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。</li> <li>船舶の代替取得の促進 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。</li> </ul>
	<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> <p>【令和3年度】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO2 削減：日本商船隊からの CO2 排出量の平成20年度比 20.8%削減。令和4年度までに 21%削減を達成する見込み。</li> <li>NOx 削減：新造船について、目標値である平成22年度比 22%以上の削減を達成。</li> <li>輸送比率：日本商船隊の輸送比率は 7.4%に留まり、目標値である 10%に届かなかった。</li> </ul> <p>【目標に達していない場合の理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送比率 新型コロナウイルス感染拡大等の影響により、世界の海上荷動き量が減少した中、特に日本商船隊が約8割の輸送を担っている原油・鉄鉱石等の輸入量が約2割減少したことなどにより、世界の海上荷動き量の減少以上に我が国商船隊の輸送量が減少したため。</li> </ul> <p>(内航)</p> <p>【令和3年度】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>省エネ化、CO2・NOx 排出削減 環境負荷低減船等の隻数は 24 隻であり、目標に届かなかったが、内航環境負荷低減船の代替取得等による NOx 排出削減については対平成22年度比 22%削減を達成している。</li> </ul>



		<p>・船舶の代替取得数  令和2年度の本税制特例措置適用隻数：10隻  令和3年度の本税制特例措置適用隻数：4隻  目標値である14隻には届かなかった。</p> <p>【目標に達していない場合の理由】  前回要望時の「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」という目標に対して、令和3年度の取得隻数は4隻であったが、事業者の財務状況及び船舶の建造サイクルにより当該特例措置を活用する状況になかったこと等が考えられる。</p>
<p>これまでの  要望経緯</p>		<p>(外航)  昭和49年度 創設  平成23年度 延長(環境負荷低減設備等の要件を追加)  平成26年度 縮減・延長(譲渡資産を船齢25年未満(作業船は船齢45年未満)に限定、環境負荷低減要件設備等の要件を追加)  平成29年度 縮減・延長(トン数標準税制認定事業者及びその海外子会社が所有する船舶の適用除外)  令和2年度 延長(買換資産の船齢が法定耐用年数以下のものに限定)</p> <p>(内航)  昭和49年度 創設(船舶→船舶)  昭和50年度 延長  昭和55年度 延長  昭和59年度 拡充(船舶→減価償却資産)  昭和60年度 延長  平成2年度 延長  平成8年度 延長  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)  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)  平成18年度 縮減・延長(新造船又は環境負荷低減船に限定)  平成23年度 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、新造船に環境要件付加)  平成26年度 縮減・延長(譲渡資産の船齢要件厳格化、環境要件の追加)  平成29年度 縮減・延長(2,000トン以上の船舶に係る環境要件厳格化)  令和2年度 縮減・延長(買換資産の船齢を法定耐用年数以下に限定)</p>

令和 5 年度 税制改正 要望事項 ( 新設・拡充・延長 )

(国土交通省海事局外航課)

項 目 名	対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例措置 (トン数標準税制) の延長	
税 目	法人税	
要 望 の 内 容	<p><b>【制度の概要】</b>  「日本船舶・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた対外船舶運航事業者が、次の船舶に係る利益について、みなし利益課税の適用を受けることができる。</p> <p>① 日本船舶  ② 準日本船舶 (対外船舶運航事業者または本邦船主が海外子会社を通じて実質的に保有する一定の要件を満たした船舶)  準日本船舶のみなし利益水準 (100 純トン当たり) は、日本船舶の 1.5 倍。</p> <p><b>【要望の内容】</b>  本特例措置の適用期限を 5 年間延長する。  (その他「日本船舶・船員確保計画」の認定に係る運用の明確化を図る。)</p> <p><b>【関係条文】</b>  租税特別措置法第 59 条の 2  租税特別措置法施行令第 35 条の 2  租税特別措置法施行規則第 21 条の 17  海上運送法第 34 条～第 39 条の 9  海上運送法施行規則第 30 条～第 42 条の 7  海上運送法第 35 条の規定に基づく日本船舶・船員確保計画の認定等に関する省令</p>	
	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 (▲1,300 百万円) ( - 百万円)
新 設 ・ 拡 充 又 は 延 長 を 必 要	<p>(1) 政策目的  我が国経済・産業の活動を支える日本商船隊 (我が国の外航海運事業者が運航する船舶群) による国際海上輸送の確保を通じた経済安全保障の早期確立を図る。</p> <p>(2) 施策の必要性  東日本大震災等の非常時に備えて、国際海上輸送の確保を図ることが重要である。他国の管轄権の影響を受けず、安定的な国際海上輸送を通じた経済安全保障の中核となる外航日本船舶については、現行トン数標準税制に基づき、着実に増加が図られているところである。現行制度を延長することにより、非常時の国際海上輸送に必要な隻数 (450 隻) を達成する必要がある。</p>	

今回の要望（租税特別措置）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>【政策体系における位置付け】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、経済安全保障の観点から、日本船舶の必要規模は 450 隻とされた。</li> <li>海洋基本計画（平成 30 年 5 月 15 日閣議決定）において、「日本商船隊の国際競争力の確保及び安定的な国際海上輸送の確保を図るため、トン数標準税制の実施等を通じ、日本船舶・日本人船員を中核とした海上輸送体制の確保を図る」とされた。</li> </ul> <p>【政策評価体系における当該要望措置の位置付け】</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 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>業績指標 59 …… 外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数</p>																		
		政策の達成目標	日本商船隊における日本船舶数を 450 隻とすることを目標とする。																		
		租税特別措置の適用又は延長期間 同上の期間中の達成目標	<p>5 年間（令和 5 年度以降の適用）</p> <p>日本船舶及び準日本船舶の合計隻数を、5 年間（令和 5 年度以降）で 370 隻程度とすることを目標とする</p>																		
	政策目標の達成状況	<p>日本船舶は平成 29 年度の 237 隻から令和 3 年度までに 273 隻まで増加しており、令和 4 年度には 300 隻程度まで増加する見込みである。</p> <p>なお、令和 4 年度には日本船舶及び準日本船舶の合計隻数は 330 隻程度になる見込みである。</p>																			
	有効性	要望の措置の適用見込み	<p>【適用隻数（見込み）】</p> <p style="text-align: right;">（単位：隻）</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7</th> <th>8</th> <th>9</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>日本船舶</td> <td>299</td> <td>307</td> <td>316</td> <td>324</td> <td>333</td> </tr> <tr> <td>準日本船舶</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> </tr> </tbody> </table>	年度	5	6	7	8	9	日本船舶	299	307	316	324	333	準日本船舶	30	30	30	30	30
		年度	5	6	7	8	9														
日本船舶	299	307	316	324	333																
準日本船舶	30	30	30	30	30																
要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	<p>日本商船隊の中核である日本船舶については、トン数標準税制の導入の効果もあり、これまでの減少基調から増加に転じ、認定事業者による日本船舶の隻数は、トン数標準税制導入時の 77 隻から令和 4 年度末には 290 隻となる見込みである。</p> <p>非常時における国際海上輸送の確保の重要性にかんがみ、トン数標準税制を延長し、「日本船舶・船員確保計画」を令和 5 年度以降も継続することで、早期に 450 隻を確保する必要がある。</p>																				

相当性	当該要望項目以外の税制上の措置	トン数標準税制（法人住民税、法人事業税）																		
	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	本特例措置により、利益の変動が激しい対外船舶運航事業者にとって、毎年の納税額が予見可能となり、高額な船舶投資を安定的・計画的に行うことが可能となるため、政策目的の達成のために効率的な政策手法であり、妥当性を有する。																		
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	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>適用件数</th> <th>適用額</th> <th>減収額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>令和元年</td> <td>7者</td> <td>40,848百万円</td> <td>3,637百万円</td> </tr> <tr> <td>令和2年</td> <td>7者</td> <td>24,757百万円</td> <td>2,601百万円</td> </tr> <tr> <td>令和3年</td> <td>7者</td> <td>110,731百万円</td> <td>25,689百万円</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 認定事業者7社へのアンケート調査に基づき算出</p>				適用件数	適用額	減収額	令和元年	7者	40,848百万円	3,637百万円	令和2年	7者	24,757百万円	2,601百万円	令和3年	7者	110,731百万円	25,689百万円
		適用件数	適用額	減収額																
	令和元年	7者	40,848百万円	3,637百万円																
	令和2年	7者	24,757百万円	2,601百万円																
令和3年	7者	110,731百万円	25,689百万円																	
租特透明化法に基づく適用実態調査結果	<p>トン数標準税制</p> <p>① 条項：59条の2</p> <p>② 適用件数：4件</p> <p>③ 適用額：11,995,902千円</p>																			
租税特別措置の適用による効果（手段としての有効性）	日本商船隊の中核である日本船舶については、トン数標準税制の導入の効果もあり、これまでの減少基調から増加に転じ、認定事業者による日本船舶の隻数は、トン数標準税制導入時の77隻から令和4年度末には290隻となる見込みであり、現行制度が有効に活用されている。																			
前回要望時の達成目標	日本船舶及び準日本船舶の合計隻数を、5年間（平成30年度以降）で415隻とすることを目標とする。																			

	<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>数年前までの海運不況により、各社が船隊規模の縮小を行ったため、準日本船舶が減少し、目標に達しなかった。</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>H21年度 日本船舶についてトン数標準税制（5年間）を創設  H24年度 準日本船舶（対外船舶運航事業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶）まで課税の特例とする拡充要望  H25年度 準日本船舶まで対象を拡充  H28年度 準日本船舶について、日本の船主が海外子会社を通じて実質的に保有する一定の要件を満たした船舶まで対象とする拡充要望  H30年度 準日本船舶について、日本の船主が海外子会社を通じて保有する一定の要件を満たした船舶まで対象を拡充</p>	

# 令和5年度地方税制改正（税負担軽減措置等）要望事項

（ 新設 ・ 拡充 ・ 延長 ・ その他 ）

No	28	府省庁名	国土交通省
対象税目	個人住民税 <span style="border: 1px solid black;">法人住民税</span> <span style="border: 1px solid black;">事業税</span> 不動産取得税 固定資産税 事業所税 その他（ ）		
要望項目名	対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例（トン数標準税制）の延長		
要望内容（概要）	<p>・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要）  「日本船舶・日本人船員確保計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた対外船舶運航事業者が、次の船舶に係る利益について、みなし利益課税の適用を受けることができる。</p> <p>① 日本船舶  ② 準日本船舶（対外船舶運航事業者または本邦船主が海外子会社を通じて実質的に保有する一定の要件を満たした船舶）準日本船舶のみなし利益水準（100純トン当たり）は、日本船舶の1.5倍。</p> <p>・ 特例措置の内容  本特例措置の適用期限を5年間延長する。  （その他「日本船舶・日本人船員確保計画」の認定に係る運用の明確化を行う。）</p>		
<span style="border: 1px solid black;">関係条文</span>	<span style="border: 1px solid black;">法人住民税（道府県）</span> 地方税法第51条、第53条 <span style="border: 1px solid black;">（市町村）</span> 地方税法第314条の4、第321条の8 <span style="border: 1px solid black;">法人事業税</span> 地方税法第72条の2、12、23、24の7		
減収見込額	[初年度] ー （ ▲2,043 ） [平年度] ー （ ▲2,150 ） [改正増減収額] ー （単位：百万円）		
要望理由	<p>（1）政策目的  我が国経済・産業の活動を支える日本商船隊（我が国の外航海運事業者が運航する船舶群）による国際海上輸送の確保を通じた経済安全保障の早期確立を図る。</p> <p>（2）施策の必要性  東日本大震災等の非常時に備えて、国際海上輸送の確保を図ることが重要である。他国の管轄権の影響を受けず、安定的な国際海上輸送を通じた経済安全保障の中核となる外航日本船舶については、現行トン数標準税制に基づき、着実に増加が図られているところである。現行制度を延長することにより、非常時の国際海上輸送に必要な隻数（450隻）を達成する必要がある。</p>		
本要望に対応する縮減案	ー		

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>【政策体系における位置付け】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、経済安全保障の観点から、日本船舶の必要規模は450隻とされた。</li> <li>海洋基本計画（平成30年5月15日閣議決定）において、「日本商船隊の国際競争力の確保及び安定的な国際海上輸送の確保を図るため、トン数標準税制の実施等を通じ、日本船舶・日本人船員を中核とした海上輸送体制の確保を図る。」とされた。</li> </ul> <p>【政策評価体系における当該要望措置の位置付け】</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          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59・・・外航海運事業者が運航する日本船舶の隻数</p>																								
	政策の達成目標	日本商船隊における日本船舶数を450隻とすることを目標とする。																								
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	5年間（令和5年度以降の適用）																								
	同上の期間中の達成目標	日本船舶及び準日本船舶の合計隻数を、5年間（令和5年度以降）で370隻程度とすることを目標とする																								
政策目標の達成状況	<p>日本船舶は平成29年度の237隻から令和3年度までに273隻まで増加しており、令和4年度には300隻程度まで増加する見込みである。</p> <p>なお、令和4年度には日本船舶及び準日本船舶の合計隻数は330隻程度になる見込みである。</p>																									
有効性	要望の措置の適用見込み	<p>【適用隻数（見込み）】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="6" style="text-align: right;">（単位：隻）</th> </tr> <tr> <th>年度</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7</th> <th>8</th> <th>9</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>日本船舶</td> <td>299</td> <td>307</td> <td>316</td> <td>324</td> <td>333</td> </tr> <tr> <td>準日本船舶</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> </tr> </tbody> </table>	（単位：隻）						年度	5	6	7	8	9	日本船舶	299	307	316	324	333	準日本船舶	30	30	30	30	30
	（単位：隻）																									
年度	5	6	7	8	9																					
日本船舶	299	307	316	324	333																					
準日本船舶	30	30	30	30	30																					
要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	<p>日本商船隊の中核である日本船舶については、トン数標準税制の導入の効果もあり、これまでの減少基調から増加に転じ、認定事業者による日本船舶の隻数は、トン数標準税制導入時の77隻から令和4年度末には290隻となる見込みである。</p> <p>非常時における国際海上輸送の確保の重要性にかんがみ、トン数標準税制を延長し、「日本船舶・船員確保計画」を令和5年度以降も継続することで、早期に450隻を確保する必要がある。</p>																									
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	トン数標準税制（法人税）																								
	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	本特例措置により、利益の変動が激しい対外船舶運航事業者にとって、毎年の納税額が予見可能となり、高額な船舶投資を安定的・計画的に行うことが可能となるため、政策目的の達成のために効率的な政策手法であり、妥当性を有する。
--	---------------	---

税負担軽減措置等の 適用実績	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>適用事業者数</th> <th>減収額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 29 年度</td> <td>7 者</td> <td>363 百万円</td> </tr> <tr> <td>平成 30 年度</td> <td>7 者</td> <td>844 百万円</td> </tr> <tr> <td>令和元年度</td> <td>7 者</td> <td>713 百万円</td> </tr> <tr> <td>令和 2 年度</td> <td>7 者</td> <td>360 百万円</td> </tr> <tr> <td>令和 3 年度</td> <td>7 者</td> <td>3,453 百万円</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 認定事業者 7 社へのアンケート調査に基づき算出</p>		適用事業者数	減収額	平成 29 年度	7 者	363 百万円	平成 30 年度	7 者	844 百万円	令和元年度	7 者	713 百万円	令和 2 年度	7 者	360 百万円	令和 3 年度	7 者	3,453 百万円
	適用事業者数	減収額																	
平成 29 年度	7 者	363 百万円																	
平成 30 年度	7 者	844 百万円																	
令和元年度	7 者	713 百万円																	
令和 2 年度	7 者	360 百万円																	
令和 3 年度	7 者	3,453 百万円																	
「地方税における 税負担軽減措置等 の適用状況等に関 する報告書」に おける適用実績	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>法人住民税</th> <th>事業税</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成 30 年度</td> <td>1,172 百万円</td> <td>1,297 百万円</td> <td>2,469 百万円</td> </tr> <tr> <td>令和元年度</td> <td>1,222 百万円</td> <td>1,356 百万円</td> <td>2,578 百万円</td> </tr> <tr> <td>令和 2 年度</td> <td>225 百万円</td> <td>381 百万円</td> <td>606 百万円</td> </tr> </tbody> </table>		法人住民税	事業税	合計	平成 30 年度	1,172 百万円	1,297 百万円	2,469 百万円	令和元年度	1,222 百万円	1,356 百万円	2,578 百万円	令和 2 年度	225 百万円	381 百万円	606 百万円		
	法人住民税	事業税	合計																
平成 30 年度	1,172 百万円	1,297 百万円	2,469 百万円																
令和元年度	1,222 百万円	1,356 百万円	2,578 百万円																
令和 2 年度	225 百万円	381 百万円	606 百万円																
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）	<p>日本商船隊の中核である日本船舶については、トン数標準税制の導入の効果もあり、これまでの減少基調から増加に転じ、認定事業者による日本船舶確保隻数は、トン数標準税制導入時の 77 隻から令和 4 年度末には 290 隻を確保する見込みであり、現行制度が有効に活用されている。</p>																		
前回要望時の 達成目標	<p>日本船舶及び準日本船舶の合計隻数を、5 年間（平成 30 年度以降）で 415 隻とすることを目標とする。</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>数年前までの海運不況により、各社が船隊規模の縮小を行ったため、準日本船舶が減少し、目標に達しなかった。</p>																		
これまでの要望経緯	<p>H21 年度 日本船舶についてトン数標準税制（5 年間）を創設          H24 年度 準日本船舶（対外船舶運航事業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶）まで課税の特例とする拡充要望          H25 年度 準日本船舶まで対象を拡充          H28 年度 準日本船舶について、日本の船主が海外子会社を通じて実質的に保有する一定の要件を満たした船舶まで対象とする拡充要望          H30 年度 準日本船舶について、日本の船主が海外子会社を通じて保有する一定の要件を満たした船舶まで対象を拡充</p>																		