

平成 2 3 年度
海 事 局 関 係
税 制 改 正 要 望 概 要

平成 2 2 年 8 月
国土交通省海事局

平成23年度 海事局関係税制改正要望事項

成長戦略促進税制

- ・ 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）の拡充……………1
- ・ 国際競争力を有する国際運輸基盤整備のための特例措置の創設……………2
- ・ 国際船舶の所有権保存登記等に係る課税の軽減措置の拡充……………3
- ・ 特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置の拡充及び延長……………4
- ・ 内航フィーダー船に係る特例措置の創設……………5

地球温暖化対策・環境関連税制

- ・ 内航の環境低負荷船の普及促進のための課税の特例措置の拡充及び延長……………6

安全・安心・セーフティネット関連税制

- ・ 地域公共交通確保・維持・改善へ向けた関連税制の整備（交通基本法制定に伴う離島航路事業用船舶に係る特例措置の拡充及び延長）……………7

<関連要望>

地球温暖化対策・環境関連税制

- ・ 地球温暖化対策のための税におけるモーダルシフト等の貨物流通の効率化の促進及び公共交通機関の利用者の利便の増進に資する事業等に係る特例措置等の創設……………9

検討要望事項

- ・ 移動性償却資産に係る固定資産税のあり方の見直しの検討(検討事項)……………10

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）の拡充（法人税・法人住民税・法人事業税）

目的

- 日本籍船数増加を加速し、非常時の経済安全保障の確立に必要な規模の日本籍船(450隻)の早期確保を図るとともに、日本籍船に準じる外国籍船による輸送も含めた我が国の安定的な海上輸送の確保を図る。
- 世界の外航海運の成長を日本の産業界等への成長へと取り込むため、競争力を持った日本商船隊の規模を世界の成長と同様に拡大させる。

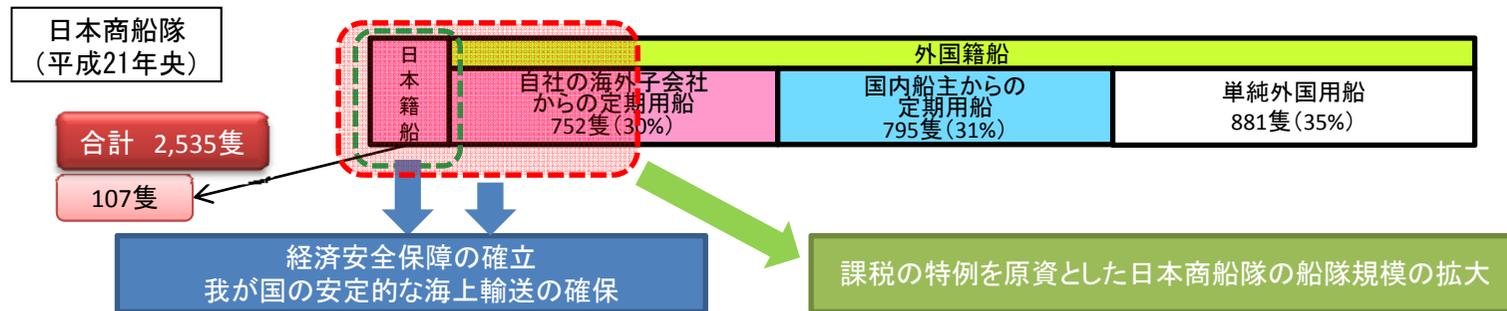
政策の達成目標

- 我が国商船隊における日本籍船数を概ね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。
- 我が国商船隊の輸送比率を平成27年度まで概ね12%程度を維持

特例措置の内容

【特例措置の内容】 外航海運企業が、法人税、法人住民税、法人事業税について、利益に応じた納税額の算出に代わり、船舶のトン数に応じたみなし利益に基づいて納税額を算出することができる制度。

【特例措置の対象】 課税の特例を受けられる対象船舶は、これまでの制度で対象としていた日本の船舶運航事業者が所有又は借受する日本籍船に加え、当該事業者の海外子会社が所有し当該事業者が運航する船舶に限り日本籍船の隻数の3倍の範囲内まで対象を拡充する。



効果

- (1) 日本籍船の増加による経済安全保障の確立
- (2) 日本籍船及び日本籍船に準じる外国籍船による我が国の安定的な海上輸送の確保
- (3) 課税の特例によるキャッシュフローを原資とした日本商船隊の船隊規模の拡大による以下の効果
 - ① 日本の産業界に輸送コストの削減や日本を中心とする輸送ネットワークの維持・拡充、我が国産業界のニーズに即した船型開発による輸送の効率化等、我が国経済への裨益
 - ② 船隊投資による日本の造船業等の海事産業クラスターへの経済波及効果
 - ③ 本社課税である外航海運企業の世界市場での成長により、税収という形で中長期的に世界の成長を日本に取り込むことが可能

国際競争力を有する国際運輸基盤整備のための特例措置の創設（所得税、法人税、固定資産税）

○ 国際競争力を有する外航船舶の供給を促進する特例措置を創設することにより、我が国の国際輸送を支える安定的な運輸基盤の整備を推進する。

政策の達成目標

- 我が国商船隊における日本籍船数を概ね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。
- 我が国商船隊の輸送比率を平成27年度まで概ね12%程度を維持

特別償却制度

具体的な措置

○オーナーを対象に、以下の支援措置を実施

① 日本籍船を増加させるための措置

② 日本商船隊への船舶供給を維持・拡大するための措置

日本籍船の特別償却率
30/100

○対象：日本籍船
○特別償却率：
14/100加算

○対象：外航船舶
（国内船主等仕組船）
○特別償却率：**16/100**

税制の効果

○ 日本籍船については左記②の措置に更に特別償却率を加算し日本籍船の建造サイクルを更に加速

○ 特別償却制度を利用することにより、キャッシュフローを確保することができ、船舶の建造サイクルの短縮に貢献
○ 諸外国の償却水準と均衡化する償却水準の確保により国際競争力を持った商船隊の整備が可能

我が国経済発展に不可欠な国際海上輸送の確保を実現

○ 日本籍船の新規建造の増加により、経済安全保障を確立するために必要最低限な外航日本船舶450隻の早期達成

○ 諸外国の償却水準と均衡化する特別償却率により船舶の建造サイクルが短縮されオーナーが保有する外航船舶約800隻の維持・拡大に貢献

固定資産税非課税措置

具体的な措置

○以下の支援措置を実施

○国際船舶：課税標準 1/15

○外国貿易船：課税標準1/10

○外航船舶：課税標準 1/6

固定資産税
非課税

税制の効果

○日本籍船の建造・保有コストが削減されることから経済安全保障確立のために必要な日本籍船450隻の早期達成に貢献
○我が国特有の課税である固定資産税を非課税とすることにより、日本籍船の建造・フラッグバックの障壁を下げる事が可能

本特例が措置されることにより、競争力のある日本籍船の増加が図られるとともに、安定的な輸送を確保

国際船舶の所有権保存登記等に係る課税の軽減措置の拡充（登録免許税）

目的

- これまで国際船舶を保有していない国内船主に対して日本籍船の中でも特に技術革新等に対応した質の高い船舶である国際船舶の保有を促進することにより、国際船舶を中核とした日本籍船の増加による経済安全保障の確立を図るとともに、日本商船隊に対する国際競争力の高い船舶の供給を促進する。

政策の達成目標

- 我が国商船隊における国際船舶を中核とした日本籍船数を概ね450隻とすることを目標とし、1年間（平成23年度）で概ね160隻とすることを目標とする。
- 我が国商船隊の輸送比率を平成27年度まで概ね12%程度を維持

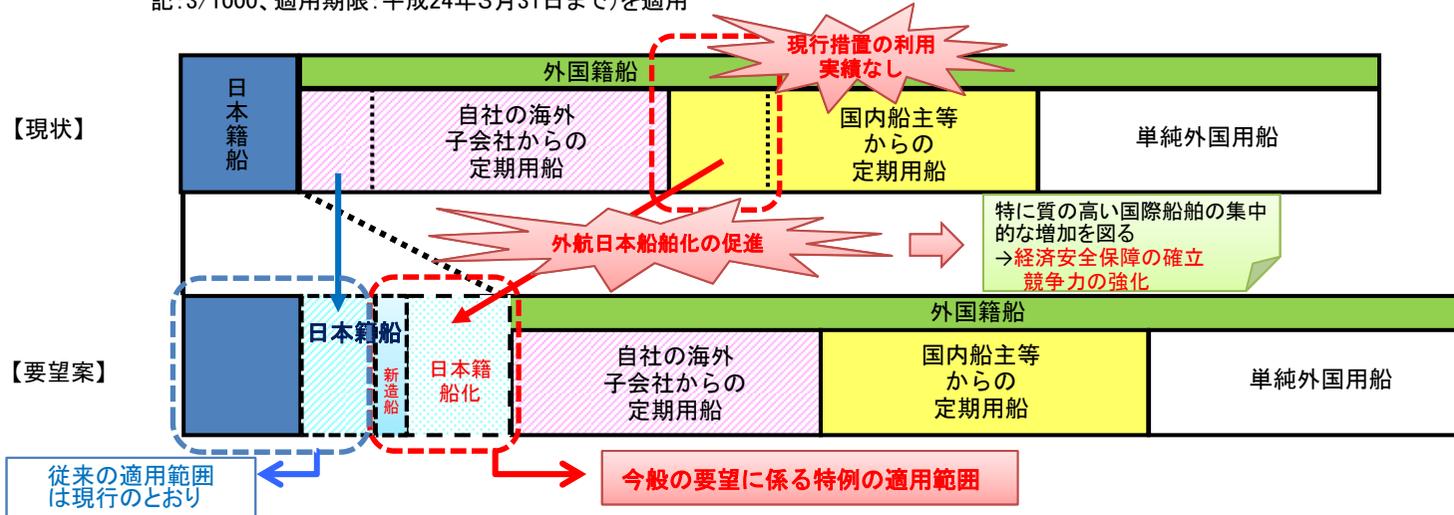
特例措置の内容

【特例措置の内容】 国際船舶の所有権保存登記等に係る登録免許税の税率を以下の対象について平成23年4月1日～平成24年3月31日（1年間）に限り軽減。・所有権保存登記 1/1,000（本則 4/1,000） ・抵当権設定登記 1/1,000（本則 4/1,000）

【特例措置の対象】 海上運送法第2条第7項に規定する船舶貸渡業を営む者が建造もしくは取得（建造後5年以内）した国際船舶

※ ただし、平成23年3月31日までに同法に規定する船舶貸渡業の届出を行った事業者に限る。

※ 上記措置対象以外の者が保有する国際船舶については、現行の国際船舶に係る登録免許税軽減措置（所有権の保存登記：3/1000、抵当権の設定登記：3/1000、適用期限：平成24年3月31日まで）を適用



効果

- ① 国際船舶を中核とした日本籍船の増加が実現し、以て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に寄与。
- ② 運航面等で競争力の高い高質な船舶である国際船舶を中核として日本商船隊の競争力強化が図られ、四面を海に囲まれ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に寄与。

特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置の拡充及び延長（所得税、法人税）

政策の達成目標

- 我が国商船隊における日本籍船数を概ね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。
- 我が国商船隊の輸送比率を平成27年度まで概ね12%程度を維持

買換特例制度の政策目的

- 経済安全保障確立の観点から、日本籍船の増加のための更なるインセンティブの付与
- 日本商船隊に対する国内船主（オーナー）の船舶供給を維持

日本籍船

- 日本政府の管轄権が及ぶ日本籍船は、非常時における資源エネルギー等の輸送を担い、日本の経済安全保障を確立するために必要不可欠な存在
- 経済安全保障を確立するために必要最低限の日本籍船の隻数は、450隻（交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会答申）
- 現在の日本籍船は107隻（平成21年央）

外航船舶（国内船主等仕組船）

- オーナーは、船舶運航事業者（オペレーター）に対して国際競争力のある船隊を長期安定的に提供しており、厳しい国際競争に晒される日本商船隊において必要不可欠な存在
- 船舶を建造するには多額の資金が必要であるが、オーナーは、買換特例制度を利用することにより、船舶建造に必要なキャッシュフローを確保することができることから船隊規模を維持・拡大するために必要不可欠な制度

具体的な措置

○ オーナーを対象に、以下の支援措置を実施

① 日本籍船を維持・増加させるための措置

日本籍船の圧縮記帳比率 **90/100**

○ 対象：日本籍船
○ 圧縮記帳比率：**20/100**加算

② 日本商船隊を維持・拡大するための措置

○ 対象：外航船舶（国内船主等仕組船）
○ 圧縮記帳比率：**70/100**

税制の効果

【日本籍船を維持・増加させるための措置】

○ 日本籍船については左記②の措置に更に圧縮記帳率を加算することにより、船舶の代替サイクルを加速し、日本籍船の代替建造を強力に支援

【日本商船隊を維持・拡大するための措置】

○ 買換特例制度を利用することにより、多額の資金需要が発生する船舶の代替建造をスムーズに行えるよう制度的に支援し、船舶に再投資することができる環境を整備

我が国経済発展に不可欠な国際海上輸送の確保を実現

○ 経済安全保障の確立の観点から、必要最低限な日本籍船450隻の早期達成（日本籍船の維持・増加）に貢献

○ 代替建造の促進により、競争力を持った日本商船隊の規模を世界の成長と同様に拡大

内航フィーダー船に係る特例措置の創設（石油石炭税・固定資産税）

【国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）における位置づけ】

「内航フィーダーについては、港湾の国際競争力の向上に極めて重要な役割を果たす。よって、国際コンテナ港湾における取り組みに遅れることなく内航フィーダーのコストが低減するように、行政をはじめ、海上輸送、荷役、港湾管理など内航フィーダーに関わる全ての関係者が総合的な取り組みを行うとした上で、「内航フィーダーコストの引き下げを促進するために、日本内航海運組合総連合会による、暫定措置事業に関する改善策（内航フィーダー船の船舶建造負担軽減の特例措置）の実施、内航フィーダーに係る燃料費や船舶関係経費の負担軽減（石油石炭税・固定資産税の軽減措置等）、あわせて輸送を担う内航フィーダー船、バージに対する経営効率化に対する支援を強化」を掲げている。

【税制改正要望の概要】

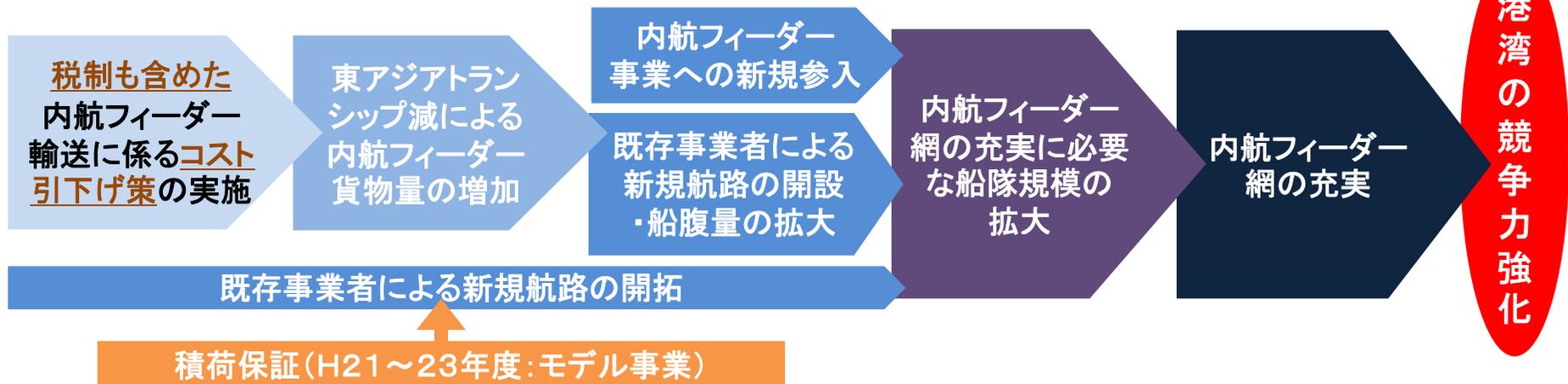
対 象： 国際コンテナ戦略港湾において外航船舶に積み込み又は取り卸される外貿コンテナを輸送する内航コンテナ専用船及びコンテナ専用バージ

課税の特例： コンテナ輸送の用に供する燃料油について石油石炭税を免税又は還付（方法は農林漁業用A重油制度に準じる）
固定資産税の課税標準の特例措置の拡充（内航船舶1/2→外航船舶と同じ1/6）

適用期間： 2015年までの5年間

【税制の特例による目標・効果】

政策目標： アジア向けも含む日本全体の日本発着貨物の釜山等東アジア主要港でのトランシップ率を現行の半分に縮減

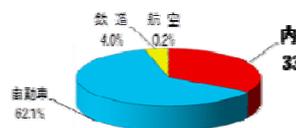


内航の環境低負荷船の普及促進のための課税の特例措置の拡充及び延長（所得税・法人税）

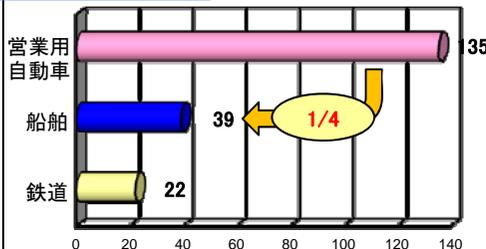
CO₂やNO_xの排出削減等の環境負荷低減に資する内航船舶の普及を促進するため、船舶の特別償却制度を拡充のうえ、特別償却制度及び特定事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置を延長する。

施策の背景・目的

内航海運の重要性

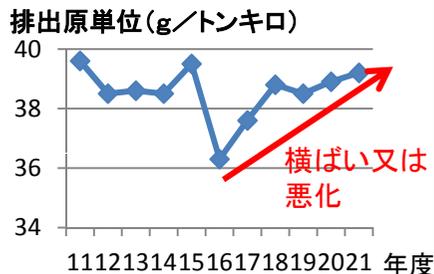
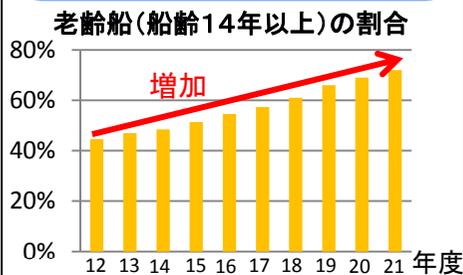


- 国内輸送の約3分の1を分担
- 産業基礎物資（石油、セメント、鉄鋼等）輸送の約8割を分担
- 国内物流を支える基盤
我が国産業の動脈



1トンの貨物を1km輸送したときのCO₂排出量は営業用自動車の約1/4
環境にやさしい輸送モード
モーダルシフトの担い手

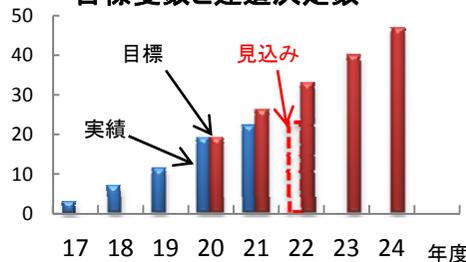
老朽化が進展し、CO₂排出原単位は横ばい又は悪化



船舶のグリーン化が必要

スーパーエコシップの普及ペースの鈍化

京都議定書目標達成計画の目標隻数と建造決定数



- ※スーパーエコシップ(SES)とは
環境に優しく経済的な次世代内航船（電気推進船）
- CO₂排出量 約20%削減
- NO_x排出量 約40%削減
- 燃料消費 約20%削減
- 船員の居住性改善（静音度向上）

SESの普及促進が必要

環境低負荷船の普及促進のための追加的支援が必要

税制改正要望の概要

[現行]

[要望]

○ 特別償却制度（環境トップランナー支援）

- 高度環境低負荷船 18% (SES、12%CO₂排出削減船) → 高度環境低負荷船 30% (SES、16%CO₂排出削減船)
- 環境低負荷船 16% (8%CO₂排出削減船) → 環境低負荷船 16% (12%CO₂排出削減船)

5年間の延長

○ 買換特例制度（新造船等への代替、船価高騰時の建造促進）

- 圧縮記帳 80% → 圧縮記帳 80%
(新造船=3%CO₂排出削減相当)

5年間の延長

政策目標：内航省エネ船・新造船の普及による
CO₂排出量削減（5年間で約5.6万トン）
内航船舶の老齢船割合の減少
（現状72%→5年後に68%）

地域公共交通確保・維持・改善へ向けた関連税制の整備

1. 交通基本法（仮称）の制定と関連施策の充実

- 国民の健康で文化的な生活の確保及び国民経済の健全な発展に寄与するため、生活及び経済活動にとって不可欠である交通に関する施策について、国民の移動の権利の位置付けを含む基本理念、国等の責務、交通計画の策定その他基本事項等を定める交通基本法（仮称）を制定することとしている。
- 地域のモビリティと人々の社会参加機会の確保へ向け、各交通モードがそれぞれの特性に応じて適切な役割を分担し、有機的かつ効率的に連携させながら交通体系の整備を総合的に行っていく中で、交通手段としての地域公共交通の確保・維持・改善が必要不可欠であり、厳しい経営状況下にある各モードの交通事業者を税制措置により側面支援し、安定的な交通サービスの提供及び交通サービス水準の確保を図る必要がある。

2. 移動権の確保へ向けた関連税制の整備

離島交通関連

離島航路事業用船舶に係る固定資産税の特例措置の拡充及び延長

- 専ら離島航路事業の用に供する船舶に係る固定資産税を非課税とし、離島住民の移動権の確保のために必要不可欠な交通手段である離島航路事業用船舶を安定的に確保し、船舶の有人離島への就航を維持する。
- 政策目標： 有人離島就航率 70%台を維持
船舶老朽化率 67%を維持

【固定資産税】 ▲340百万円

離島航空路線に就航する航空機に係る固定資産税の特例措置の拡充

- 離島路線に就航する航空機の固定資産税の課税標準を非課税とし、航空機の保有に係るコスト負担の軽減を図ることにより、離島住民の日常生活に不可欠な離島航空路線の維持を図る。
- 政策目標： 生活交通手段として必要な航空輸送が維持されている離島の割合96%

【固定資産税】 ▲93百万円

地域交通関連

国からの補助金等の交付を受けて取得する乗合バス車両に係る自動車取得税の非課税措置の拡充

- 補助金等の交付対象が「地域的・支線的路線」の運行の用に供する車両も含めた形で拡大されることに伴い、国の補助金等の交付を受けて取得するこれらの乗合バス車両について自動車取得税を非課税とし、バリアフリーで燃費効率にも優れた車両への早期代替を促進し、人々の社会参加機会の確保及び環境にやさしい交通体系の構築を図る。
- 政策目標： 地方バス路線の維持率 100%(平成25年度)

【自動車取得税】 ▲277百万円

国からの補助金等の交付を受けて取得する鉄道の安全性向上設備に係る固定資産税の特例措置の拡充及び延長

- 補助金等の交付を受けて取得した鉄道の安全性向上設備に係る固定資産税の特例措置を拡充し、地域鉄道事業者が、引き続き、暮らしを支える地域の足として安全な輸送サービスを提供していくことができるよう経営基盤の厳しい地域鉄道事業者の安全性の向上を図る。
- 政策目標： 「総合安全対策計画」を策定し実行している地方鉄道事業者の割合 38%(平成21年度)→70%(平成24年度)

【固定資産税】 ▲65百万円

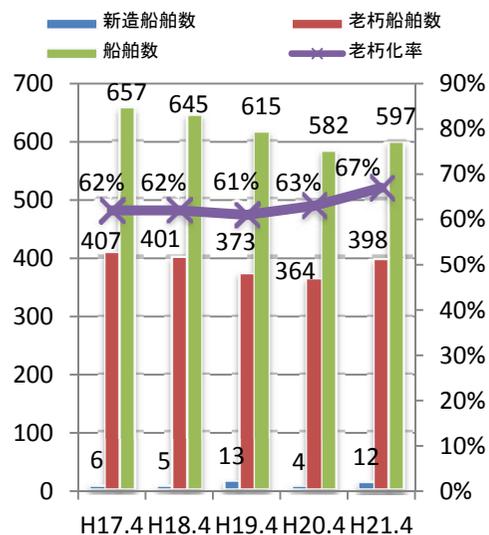
交通基本法の制定に伴う離島航路事業用船舶に係る特例措置の拡充及び延長（固定資産税）

交通基本法の制定を目指すことに伴い、条件不利地域である離島における住民の移動権を確保するため、海の公道の役割も果たす船舶（専ら離島航路事業の用に供されるもの）について、老朽化を防止し離島航路の維持につなげる観点から、固定資産税を非課税とする。

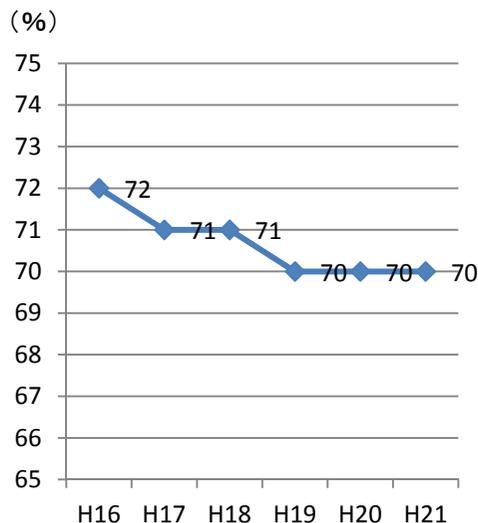
施策の背景・目的

離島の過疎化、高齢化、長引く不況、燃料油高騰等により、離島航路事業の経営環境は一段と厳しい状況にあり、新船への代替が進まず、老朽船の比率は67%まで増大。離島就航率も70%を維持しているものの、予断を許さない状況。**このままでは、移動の権利の確保ができないおそれ。**

離島航路の老朽化船率の推移



有人離島への就航率の推移



離島航路事業用船舶(住民のあし)の確保及び代替建造に対する支援の強化

具体的施策

税制改正要望の概要

○課税標準の特例措置の拡充

[現行]

5年度分1/6
その後5年度分1/3

[要望]

非課税

- ①高齢者又は身体障害者の利用に資する構造を有すること
- ②旅客の安全性の向上に資する設備を有すること
- ③船舶のエネルギー使用の向上に資する設備を有すること

設備要件なし

政策目標：離島住民の移動権の確保のために必要不可欠な交通手段である離島航路事業用船舶を安定的に確保し、船舶の有人離島への就航率を維持する。

離島航路船舶の整備のための関連施策

○所得税・法人税の特例措置

- ・内航船舶の特別償却
- ・内航船舶の買換特例

○離島航路整備法(S27. 法226号)に基づく航路補助

○独立行政法人鉄道・運輸施設整備支援機構による船舶共有建造

交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的考え方(平成22年6月国土交通省)より抜粋

移動権の保障と支援措置の充実

交通基本法の根幹に据えるべきは「移動権」だと思います。まず、私たちひとりひとりが健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動権を保障されるようにしていくことが、交通基本法の原点であるべきです。とりわけ、お年寄りや体の不自由な方々にとって、移動権は極めて重要です。過疎地域では高齢化が他よりも早く進んでおり、ただでさえ不便なこれらの地域での交通手段の確保は大きな課題です。また、国の骨格をなす離島にとって航路や空路は生命線です。どのような地域で暮らしていても、すべての人々にとってまちにしやすい環境を整え、移動権を保障していくべきです。

地球温暖化対策のための税におけるモーダルシフト等の貨物流通の効率化の促進及び公共交通機関の利用者の利便の増進に資する事業等に係る特例措置等の創設

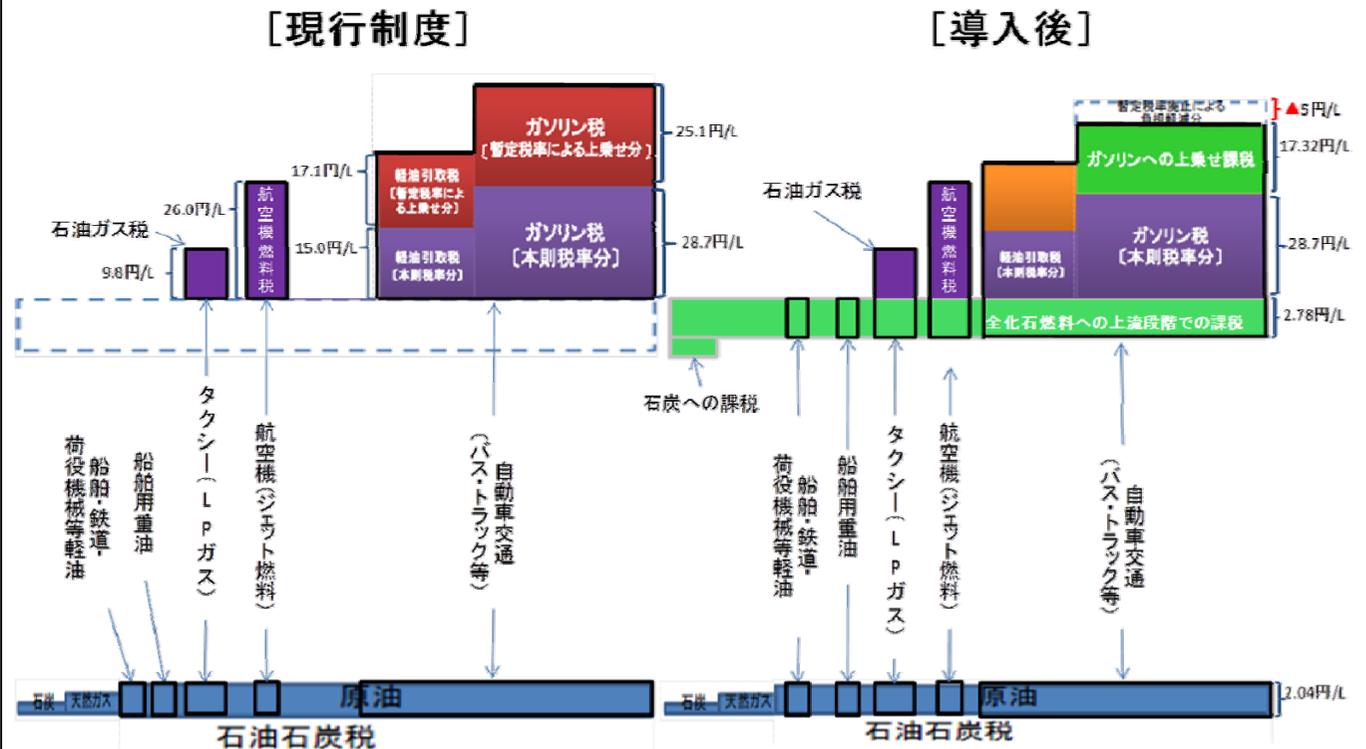
- 平成22年度税制改正大綱において、平成23年度実施に向けて検討することとされている地球温暖化対策のための税について、地球温暖化対策を適正に推進するため、モーダルシフト、トラック輸送における自営転換等の貨物流通の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進に資する事業等の用に供される燃料等に係る課税の減免等の措置を設けることを要望する。
- 税金については、モーダルシフト等の貨物流通の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進、省エネ投資等の第174回通常国会に提出・審議された地球温暖化対策基本法案第17条及び第18条に掲げる施策等に優先的に充てることが望ましい。

地球温暖化問題を巡る状況

- COP15におけるコペンハーゲン合意(平成21年12月)
- 主要国による公平かつ実効性のある国際的枠組の構築や意欲的な目標の合意を前提とした、2020年までに温室効果ガス90年比▲25%の削減目標を提出(平成22年1月)
- 地球温暖化対策基本法案(平成22年3月閣議決定、第174回通常国会にて審議)
 - 第18条(交通に係る温室効果ガスの排出の抑制)にて、**モーダルシフト、トラック輸送における自営転換等の貨物流通の効率化、公共交通機関の利用者の利便の増進等**を位置づけ
- 交通基本法の検討
 - 中間整理にて、「**環境にやさしい交通体系の実現**」を明記
 - 一方、地球温暖化対策税の導入により、**環境負荷低減に資するモーダルシフト、公共交通機関の担い手に対する影響大(地球温暖化対策に逆行)**

- モーダルシフト、自営転換等の貨物流通の効率化、公共交通機関の利用促進に資する事業等に供される燃料等の減免等措置が必要。
- 税金については、モーダルシフト等の貨物流通の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進、省エネ投資等の地球温暖化対策基本法案第17条及び第18条に掲げる施策等に優先的に充てることが望ましい。

※地球温暖化対策税の全体像(昨年11月に公表された環境省要望案を基に作成したイメージ)



(参考)平成22年度税制改正大綱(抜粋) 平成21年12月22日閣議決定

○地球温暖化対策のための税

地球温暖化対策の観点から、1990年代以降、欧州各国を中心として、諸外国において、エネルギー課税や自動車関連税制などを含み、環境税制の見直し・強化が進んできています。我が国における環境関連税制による税収の対GDP比は、欧州諸国に比べれば低いといえますが、今後、地球温暖化対策の取組を進める上で、**地球温暖化対策のための税について**、今回、当分の間として措置される税率の見直しを含め、**平成23年度実施に向けて成案を得るべく更に検討を進めます。**

移動性償却資産に係る固定資産税のあり方の見直しの検討(検討事項)

地球温暖化対策

○地球温暖化対策基本法案 より

(交通に係る温室効果ガスの排出の抑制)

第十八条 国は、交通に係る温室効果ガスの排出の抑制を図るため、自動車からの温室効果ガスの排出の抑制に資する自動車の適正な使用の促進及び道路交通の円滑化の推進、鉄道及び船舶による貨物輸送への転換等の貨物流通の効率化の促進、公共交通機関の利用者の利便の増進その他の必要な施策を講ずるものとする。

○交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて(中間整理) より

- ✓ 交通手段をくるまから環境にやさしい公共交通機関に転換するとともに、くるま自体をエコにしていかなければ…
- ✓ 長距離輸送はトラックから鉄道や海運へ転換(モーダルシフト)していくことが必要です。そのためには効率的な輸送機関を荷主に選んでもらう魅力や誘因を充実させることが必要…

税制のグリーン化

○平成22年度税制改正大 より

✓ 車体課税については、**エコカー減税の期限到来※までに**、地球温暖化対策の観点や国及び地方の財政の状況も踏まえつつ、今回、当分の間として適用される税率の取扱いを含め、簡素化、**グリーン化、負担の軽減等を行う方向で抜本的な見直しを検討**します。

※平成23年度末

上記状況と併せて検討が必要

検討事項

● 移動性償却資産単体の省エネ化促進、交通システムとしてのモーダルシフトの推進や公共交通の利用促進の見地から、移動性償却資産について、

- ① 税負担の引き下げ
- ② 税体系について、これらの省エネ化促進等が図られるような制度設計

※なお、検討の際には、現行の税負担水準を上回らないことを基本とする。