

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>【制度の概要】 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>【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～第 65 条の 9、第 66 条の 6 ・ 租税特別措置法施行令 第 25 条、第 39 条の 7、第 39 条の 14～20 ・ 租税特別措置法施行規則 第 18 条の 5、第 22 条の 11 		
	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"> 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。 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。）。 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。 <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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） 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。
		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"> 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。 国際海運のCO2、NOxの削減に向けた主導的貢献 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。 NOx：新造船について平成22年度比22%の削減を行う。 <p>(内航)</p> <ol style="list-style-type: none"> 省エネ化、CO2・NOx排出削減 <ul style="list-style-type: none"> 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。 NOx：新造船について平成22年度比22%の削減を行う。 船舶の代替取得の促進 <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"> 日本商船隊の輸送量 令和3年度：883 百万トン CO2 排出削減 令和3年度：平成20年度比 18.7%削減 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 <p>(内航)</p> <p>①省エネ化、CO2・NOx 排出削減</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和元年度に導入された環境負荷低減船等の隻数：27 隻 令和2年度に導入された環境負荷低減船等の隻数：20 隻 令和3年度に導入された環境負荷低減船等の隻数：24 隻 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 <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="571 842 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="571 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"> ・外航海運における日本商船隊の輸送量の確保に寄与。 ・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 <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
	<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） ・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。 <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。
	<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"> ・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。 ・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。 ・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。 <p>【目標に達していない場合の理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>(内航)</p> <p>【令和3年度】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。

		<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)</p> <p>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)</p> <p>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>