

令和3年度海事関係税制改正要望

令和3年度税制改正主要要望事項（海事局関係）

① 船舶産業の競争基盤整備のための特例措置（固定資産税）【創設】

船舶産業

- 事業再編等の競争基盤整備を促進する新たな制度に基づき、生産性向上に資する設備投資に対し、**固定資産税**の課税標準を1/2に軽減



地域の経済と雇用を支え、我が国国民生活と経済活動の基盤である**船舶産業の国際競争力強化**

② 国際船舶に係る特例措置（固定資産税）【拡充・延長】

外航

- 国際船舶※に係る固定資産税の特例措置（課税標準1/18）
- 国際船舶のうち、新たに創設する計画制度に基づき取得する一定の性能を有する船舶に対しての**特例措置**（1/18→1/36）【拡充】

※ 日本船舶であって国際海上輸送の確保上重要な船舶



外航日本船舶の国際競争力を強化することによる**国際海上輸送の安定的な確保**

③ 船舶に係る特別償却制度（所得税・法人税）【延長】

外航・内航

- 船舶に係る特別償却制度の措置（所得税・法人税）

<外航船舶>

【先進船舶】日本籍船：20%、外国籍船：18%

【環境負荷低減船】日本籍船：17%、外国籍船：15%

<内航船舶>

【高度環境負荷低減船】18% 【環境低負荷船】16%

2年間（延長）

最新技術を用いた船舶等の導入促進による我が国**海事産業の国際競争力強化・環境負荷低減**

④ 中小企業投資促進税制（所得税・法人税）【延長】

内航

- 中小企業の取得する内航貨物船に係る特例（取得価額※の**特別償却**(30%)又は**税額控除**(7%))

※取得価格の75%

2年間（延長）

中小の内航海運業者の設備投資による**経営基盤の強化**

⑤ 軽油引取税の課税免除（軽油引取税）【延長】

外航・内航等

- 船舶運航事業者等の船舶の動力源に使用される軽油引取税の**課税免除**

2年間（延長）

国民生活・経済を支える**海上輸送の維持・確保等**

船舶産業の競争基盤整備のための特例措置の創設(固定資産税)

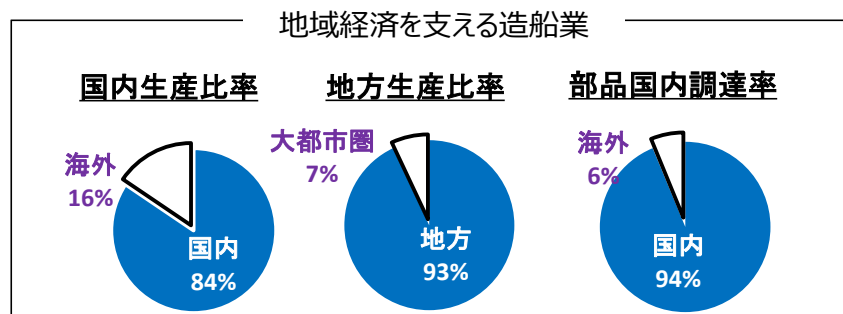
地域の経済と雇用を支え、我が国国民生活と経済活動の基盤である船舶産業の国際競争力強化を図るため、我が国船舶産業の競争基盤整備に係る固定資産税を軽減する特例措置を創設する。

施策の背景

- 我が国造船業は、海上輸送に使用する船舶の安定的な供給を担うとともに、裾野の広い労働集約型産業として、特に瀬戸内及び北部九州において、地域の経済・雇用に貢献。
- 世界の新造船市場は、供給過剰による低船価の厳しい市況が続いており、我が国造船業は新規受注を獲得できていない。また、我が国海運業から我が国造船業への発注割合も低下している状況の中、コロナ禍による新規発注意欲の減少、新規商談の停滞により、我が国造船業の手持工事量は年ベースで1.05年※(通常2年以上必要)まで低下。

※日本造船工業会調べ(R2年6月末時点)

- 我が国造船業の強みである低環境負荷技術や自動運航技術等の開発を促進するとともに、国内外の新造船建造需要を取り込めるよう競争力を強化し、我が国造船業が、今後とも品質の高い船舶を供給できる体制を構築し、地域に根差した産業として地域の経済・雇用を支える体制を確保することが急務。

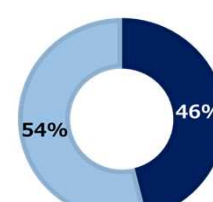
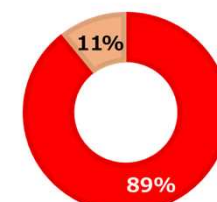
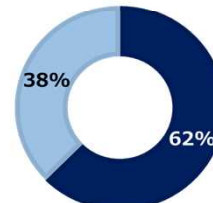
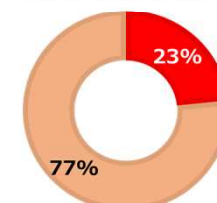


我が国造船所における我が国海運向け建造比率の推移

我が国海運から我が国造船所への発注比率の推移

■ 我が国海運業向け建造
■ 海外海運業向け建造

■ 国内造船所への発注
■ 海外造船所への発注



要望の概要

特例措置の内容

- 高品質・高性能な船舶を供給する体制整備を図るため、事業再編等の競争基盤整備を促進する制度を創設。
- この制度に基づく生産性向上に資する設備投資に対し、固定資産税の課税標準を5年間1/2に軽減。

要望

上記について5年間(令和3年4月1日～令和8年3月31日)の特例措置を創設する。

国際船舶に係る特例措置の拡充・延長(固定資産税)

我が国経済活動を支える国際海上輸送の安定的な確保のため、国際船舶の増加を促進するための特例措置を3年間延長するとともに、外航日本船舶の国際競争力強化をさらに図るための特例措置を講じる。

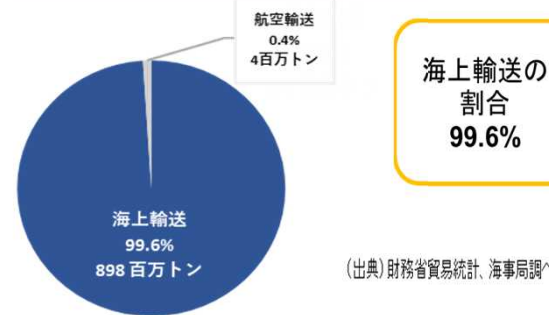
施策の背景

- 安定的な国際海上輸送の確保を通じた経済安全保障を確立するためには、日本商船隊の中核を担う国際船舶※1の増加を促進し、国際競争力の強化を図ることが必要であるが、日本商船隊は昨今の海運不況の影響やコロナ禍等により厳しい経営環境にある状況。
- こうした中、一定の性能を有した船舶(特定船舶(仮称)※2)を導入し、国際的・社会的に求められている環境負荷の低減等を図ること等により、国際競争力の強化を図ることが必要。また、これにより船舶を建造する造船所の地域の経済・雇用に貢献。

※1 日本船舶であって国際海上輸送の確保上重要な船舶

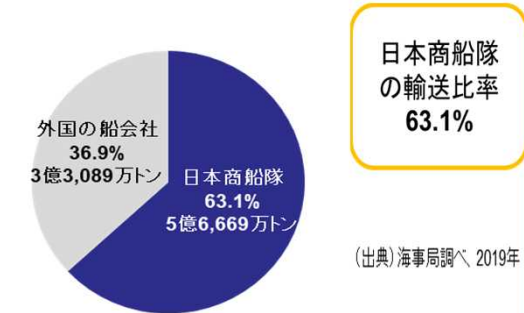
※2 安全性に資する一定の装備を有し、かつ、高いエネルギー消費性能を有する安全かつ効率的な海上輸送の実現に資する船舶

我が国の貿易に占める海上輸送の割合(重量ベース)



(出典)財務省貿易統計、海事局調べ、2019年

日本商船隊による輸出入貨物の輸送比率



(出典)海事局調べ、2019年

(参考)諸外国の固定資産税

国	課税
日本(軽減後)	課税
ノルウェー	非課税
デンマーク	非課税
ドイツ	非課税
オランダ	非課税
フランス	非課税
イギリス	非課税
アメリカ	一部州は課税
シンガポール	非課税
中国(香港)	非課税
パナマ	非課税
リベリア	非課税



要望の概要

特例措置の内容

国際船舶に係る固定資産税の課税標準を軽減 (外航船舶:課税標準 1/6 → 国際船舶:課税標準 1/18)

要望

国際船舶:課税標準:1/18、特定船舶に該当する国際船舶:1/36とし、3年間延長する。(令和3年4月1日~令和6年3月31日)

船舶に係る特別償却制度の延長(所得税・法人税)

我が国海事産業の国際競争力の強化を図るため、環境負荷低減に資する船舶やIoT技術等の最新技術を活用した先進船舶の導入促進を図るための特例措置を2年間延長する。

施策の背景

- 我が国は、貿易の99.6%、国内貨物輸送の約4割(産業基礎物資の約8割)を海上輸送に依存しており、また災害時の支援物資等の輸送を担うなど、海運は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である。
- 国際的・社会的にCO2削減等の環境負荷低減が求められている海運について、環境負荷低減に資する船舶の普及を促進する必要がある。
- また、海事分野でのIoT技術等の活用の動きが始まりつつある中、我が国海事産業の国際競争力を確保するため、それらの新技術を積極的に導入していく必要がある。
- 我が国の国民生活や経済活動を支える海運について、環境負荷低減に資する船舶及び特例の対象となる先進船舶の普及を促進し、競争力ある事業基盤を構築する必要がある。

(参考) 外航先進船舶のイメージ



要望の概要

特例措置の内容

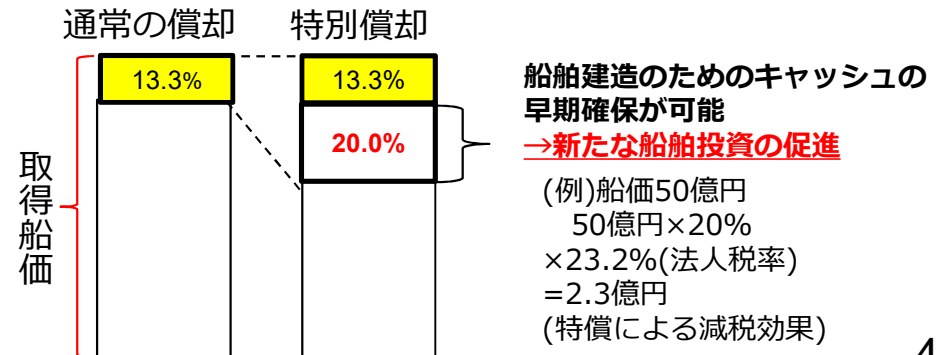
【所得税・法人税】船舶に係る特別償却制度の措置

- (外航船舶) 【先進船舶】日本籍船:20% 外国籍船:18%
- 【環境負荷低減船】日本籍船:17% 外国籍船:15%
- (内航船舶) 【高度環境低負荷船】18% 【環境低負荷船】16%

要望

現行の措置を2年間延長する。(令和3年4月1日～令和5年3月31日)

(参考) 特別償却のイメージ (外航先進船舶 (日本籍船))



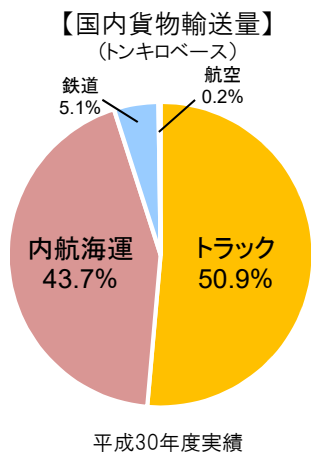
※ 償却法: 定率法 (耐用年数15年、償却率0.133)

トラック、内航貨物船、機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長 (所得税・法人税・法人住民税・事業税)

中小企業者がトラック、内航貨物船、機械装置等を取得した場合における特例措置を延長する。

施策の背景

- トラック事業者、内航海運事業者等は、国内貨物輸送の大半を担うなど、我が国の国民生活及び産業活動において重要な役割を果たしている。
- 一方で、その大半を投資余力の小さい中小企業者が占めており、その経営基盤の強化や生産性の向上を図るため、設備投資の促進を図ることが重要。



	トラック事業	内航海運事業
事業者数	62,461事業者 (国土交通省調べ)	2,904事業者 (国土交通省調べ)
従業員数	193万人 (総務省「労働力調査」)	6.5万人 (国土交通省調べ)
中小企業の割合	97.2% (国土交通省調べ)	99.7% (国土交通省調べ)
営業利益率(平均) (営業利益/売上高) 参考:全産業平均は3.7%	▲0.1% (全日本トラック協会 「経営分析報告書」)	0.7% (国土交通省調べ)

※データは平成30年度又は平成30暦年の数値

政策の目標

経営基盤が脆弱な中小のトラック事業者、
内航海運事業者等の設備投資を促進



- ・国民生活及び産業活動を支えるサービスの安定的な供給の確保や、そのコスト削減及び生産性向上に寄与
- ・幅広い関連業界への経済波及効果を通じて、日本経済の活性化に寄与

要望の概要

特例措置の内容

【所得税・法人税】 取得価額(内航船舶は取得価格の75%)の30%の特別償却又は7%の税額控除
(対象設備:トラック車両、内航貨物船、機械装置等)

要望

現行の特例措置を2年間(令和3年4月1日～令和5年3月31日)延長する。

軽油引取税の課税免除の特例措置の延長等（軽油引取税）

施策の背景

1-①船舶運航事業者等の船舶の動力源

船舶運航事業者は中小零細事業者が多く、厳しい経営環境にある中で、営業費用の約2割を占める燃料費の負担増は経営に直接的かつ深刻な影響を与え、特に地域住民の移動手段の確保や生活物資の安定供給等、地域交通網の維持ひいては地域経済に重大な影響を及ぼすため、本特例措置の延長が必要。

また、内航貨物船、外航日本船舶、官用船、訓練船、自家用船舶等についても本特例措置の延長が必要。



1-②港湾整備等に従事する作業船の動力源

港湾整備等には、浚渫船などの各種作業船が不可欠であるが、軽油を使用する作業船を保有する事業者は中小企業が多く、厳しい経営環境下にある。本特例措置が廃止された場合、運航コストが増大し、作業船の確保が困難となる。その結果、効率的な港湾整備や円滑な災害復旧等に支障をきたし、港湾が機能不全に陥ることにより、背後地域の経済及び雇用に重大な影響を及ぼす恐れがあることから、本特例措置の延長が必要。



1-③鉄軌道事業者等の鉄軌道用車両等の動力源

輸送量が少なく採算の確保が困難な非電化地方鉄道路線を運行している鉄道事業者及び厳しい経営状況下にある非電化地方鉄道ネットワークの維持とともに、貨物鉄道事業者の経営の安定化と、貨物鉄道サービスの維持及び鉄道貨物輸送の利用促進を通じて、モーダルシフトの推進を図るためには、本特例措置の延長が必要。



1-④建設機械の動力源

近年多発する災害からの復旧・復興や国土強靱化に向けたインフラ整備等、円滑に工事を施工し将来にわたる品質や安全性を確保するために、とび・土工事業者が果たす役割は極めて大きい。

そのため、経営基盤が脆弱なとび・土工事業者が事業から撤退することなく引き続き事業を営んでいくことが必要であり、本特例措置の延長が必要。



1-⑤港湾運送に使用される自動車登録を受けていない機械及び船舶の動力源

物流分野におけるモーダルシフトの推進及び我が国港湾の国際競争力の強化は、日本経済にとって喫緊の課題。

そのためには、港湾における荷役作業の効率化を図るための高能率の荷役機械及びはしけ・いかだ運送用船舶の導入・維持が不可欠であることから、本特例措置の延長が必要。



1-⑥倉庫業者及び鉄道貨物利用運送事業者等のフォークリフト等の動力源

倉庫業者及び鉄道貨物利用運送事業者は経営基盤が脆弱な中小企業が多く、収益性の低い事業であるが、災害等の際において、国民生活を支えるサプライチェーンを維持するため事業継続が不可欠なサービスであり、また、モーダルシフトを推進して物流の生産性向上を加速し、働き方改革を後押しするために、本特例措置の延長が必要。



1-⑦空港内において使用される特殊車両の動力源

航空機の入入れに必要な不可欠なグランドハンドリング業界は、固定費の負担が大きく、また、近年のインバウンド需要の急速な拡大に伴い、人材・資機材の確保に課題が生じている。

訪日外国人旅行者数の拡大という政府目標達成のためには、航空機の入入環境の整備は喫緊の課題であり、本特例措置の延長が必要。



1-⑧スキー場のゲレンデ整備車等の動力源

スキー場の振興はリフトを運行する索道事業の経営環境の改善のみならず、スキー場を抱える地域経済の活性化にも重要な役割を果たしている一方で、スキー場の運営者のほとんどが経営の厳しい索道事業者であり、経営環境の改善とスキー場を抱える地域の観光振興を図るためには、本特例措置の延長が必要。



2 海上保安庁の船舶の動力源(恒久化)

海上保安庁は、海上における治安の確保等、国の根幹的・恒久的な業務を実施しているところ、我が国周辺海域を巡る状況は一層厳しさを増していることから、海上保安体制強化に関する関係閣僚会議において、「海上保安体制強化に関する方針」が決定(2016年12月)され、必要な体制の強化を順次進めるとされた。

軽油は海上保安庁の船舶の約7割に使用されていることから、同方針に基づき、当庁の業務実施体制に万全を期すため、本特例措置の恒久化が必要。



要望の概要

特例措置の内容

【軽油引取税】課税免除

船舶、鉄軌道用車両、建設機械、荷役機械等の動力源に使用される軽油

要望

上記1-①～⑧(3年間延長)、2(恒久化)