

III. 海運政策

1. トン数標準税制

- 欧州等の海運先進国は、自国の外航海運企業の国際競争力強化のため、様々な海運政策（第二船籍制度、船舶の加速度償却制度・買換特例制度などの税制上の措置や規制緩和措置）を講じてきた。加えて1996年以降は、トン数標準税制の導入が相次ぎ、同税制は海運業界の世界標準となっている。
- わが国においても2008年より適用対象を日本船舶に限定したトン数標準税制が導入されており、2013年4月からは一定条件を満たした外国船舶（準日本船舶）にも適用対象の拡大が図られた（日本船舶および準日本船舶合計450隻が上限）。

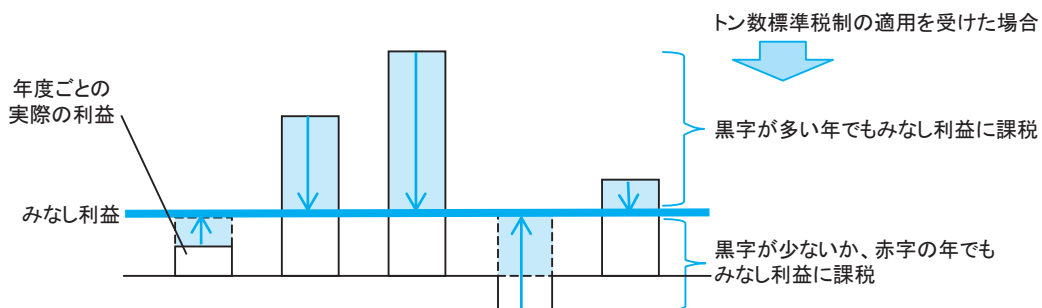
トン数標準税制とは？

トン数標準税制は、外航海運事業者に課される法人税を実際の利益ではなく、船舶のトン数を基準として一定の「みなし利益」を基に算定する方式で、通常の法人税との選択制（但し一定期間は変更不可）となっている。

好不況にかかわらず税額は一定となるため、通常の法人税より低くなる場合もあるが、逆に高くなる場合もある。好不況の振幅が激しい外航海運市場において、各企業の毎年の納税額が予測しやすくなることで高額な船舶建造投資が計画的に実施されることも期待されている。

$$\begin{aligned} \text{トン数標準税制による法人税額} &= (\text{船舶のトン数} \times \text{みなし利益} \times \text{運航日数}) \times \text{法人税率} \\ \text{通常の法人税額} &= (\text{収益} - \text{費用}) \times \text{法人税率} \end{aligned}$$

※準日本船舶のみなし利益は、日本船舶の1.5倍



諸外国のトン数標準税制の特徴

- ・低い「みなし利益」の設定
- ・通常の法人税との選択制（但し一定期間は変更不可）
- ・一定の条件の下、全運航船（自国船舶・外国船舶）が適用対象

全運航船に占めるトン数標準税制の適用割合（2013年9月時点）

	オランダ	ノルウェー	ドイツ	イギリス	デンマーク	フランス	韓国	日本
導入年	1996年	1996年	1999年	2000年	2001年	2003年	2005年	2008年
全運航船に占めるトン数標準税制の適用割合	現在はほぼ100%	現在はほぼ100%	現在はほぼ100%	現在はほぼ100%	現在はほぼ100%	現在はほぼ100%	現在はほぼ100%	日本船舶及び準日本船舶(15.8%)

注) 日本船主協会調べ（2013年9月現在）。

Ⅲ. 海運政策

2. 船舶の償却制度

- 欧州主要国は、市況変動の影響を受けやすい海運業の特殊性に鑑み、船舶償却制度をはじめとする税制措置を講じている。近年は自国海運の競争力の更なる強化のためにトン数標準税制を導入したが、船舶償却制度を含む従来の税制は、各国において概ね維持されている。
- わが国の制度は、欧州主要国に比べ不利な条件ではあるが、外航船の国際競争力確保の観点から最低限現状の制度が必要不可欠である。

取得後 5 年間の償却可能範囲

日本	<p>60%</p> <p>残存簿価 40%</p> <p>タンカーは65%</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 13.3%の定率償却 [(1/耐用年数) × 200%] に船舶特別償却 (外航環境低負荷船、外国船舶、特償率 16%) を適用。 ● 一般貨物船の耐用年数は 15 年 (タンカーは 13 年) <p>船舶特別償却制度</p> <p>外航環境低負荷船 (3,000G/T 以上) 特償率：日本船舶 18%、外国船舶 16%</p> <p>内航環境低負荷船 (300G/T 以上) 特償率：16%、18% (但し、環境負荷低減に著しく資する船舶)</p> <p>トン数税制適用会社は特償利用不可</p>
フランス	<p>84%</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 28.13%の定率償却 (5年間) に事前減価償却制度 (最大、購入額の 50% × 28.13%) を適用。 ● 耐用年数は 8 年。
オランダ	<p>100%</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 20%の定額償却を適用。 ● 耐用年数は使用可能見積もり年数を基準。
ドイツ	<p>76%</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 24.9%の定率償却を適用 (2012 年末時点で船齢 6 年以上の船舶)。 2012 年末時点で船齢 4 年以下の船舶の場合は、8.33%の定額償却を適用。 ● 耐用年数は 12 年

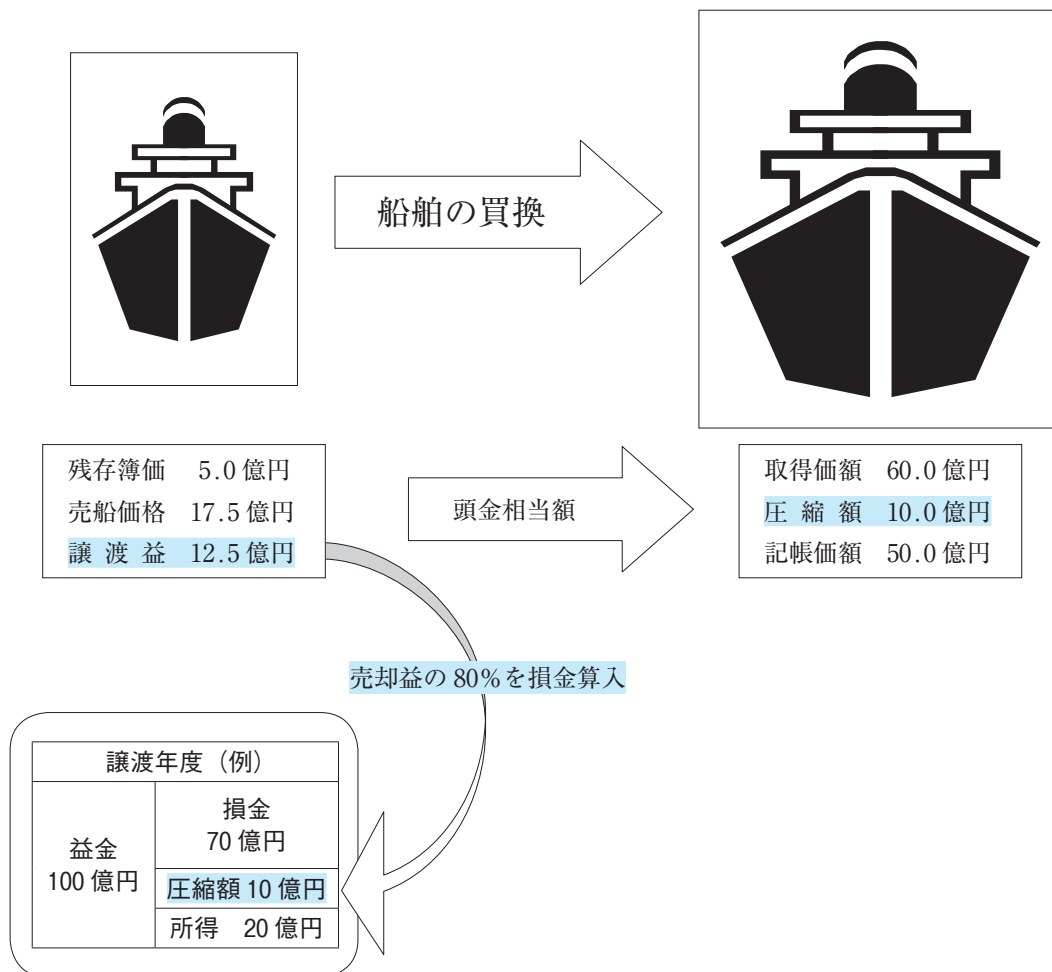
注) 日本船主協会調べ (2013 年 9 月現在把握している概要)。

Ⅲ. 海運政策

3. 船舶の圧縮記帳制度

- 船舶から船舶への買換えにより生じた譲渡資産の譲渡益については、買替資産の帳簿価額を圧縮することにより一定額までの損金算入が認められ、代替建造の促進に役立っている。
- わが国の制度は、譲渡益の80%相当額まで簿価を圧縮し、損金算入が可能となっており、国際競争力確保のため、本制度の維持は不可欠である。

圧縮記帳制度の効果例



制度のメリット

- ・ 船舶建造時に膨大な資金を要するため、その自己資金負担分の一部を補う役割とすることで、継続的に同一の実物資本である船舶を事業の用に供することが可能となる。
- ・ 減税額は金利分のみのため、少ない国庫負担で大きなキャッシュフローを生み出すことが可能。

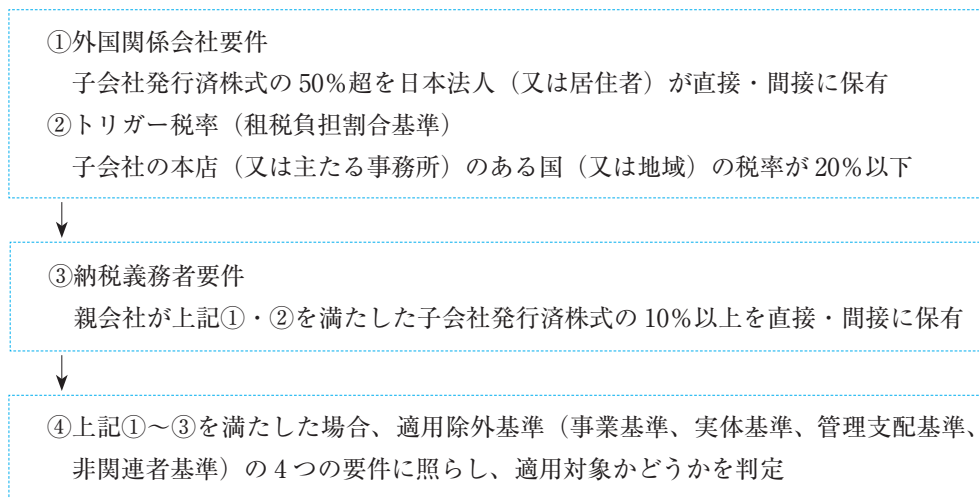
注) 日本船主協会調べ (2013年9月現在)。

Ⅲ. 海運政策

4. タックスヘイブン対策税制

- 現行のタックスヘイブン対策税制（昭和 53 年制定）は課税逃れを防ぐという本来の目的を超えた制度となっており、本税制が適用される海外子会社（特定外国子会社）の黒字（留保所得）は親会社の所得に合算される一方、子会社の赤字（欠損）の合算は認められていない。
- 親会社は不合理な税負担を強いられているため、早急な改善が必要である。

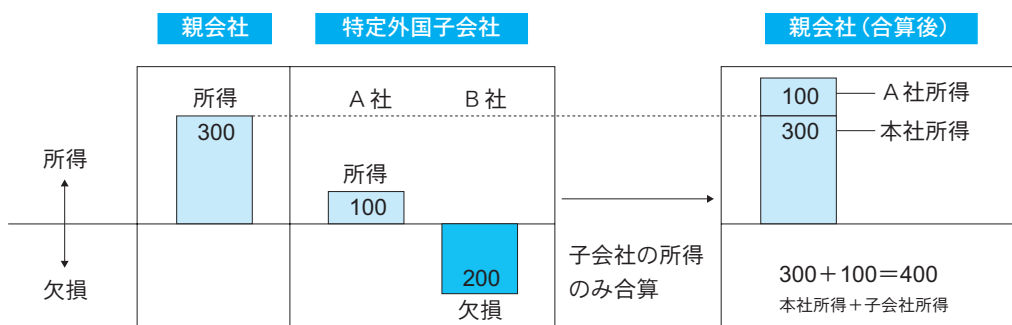
タックスヘイブン対策税制が適用される場合



- ※ 1. 事業基準において業種が「船舶の貸付」であれば同税制の適用となる。
- ※ 2. 適用除外基準の 4 つの要件を満たした場合でも、資産性所得が存在する場合には一定基準のもと所得のみ合算される。

合算所得の計算方法

親会社所得 300、特定外国子会社 A 社所得 100・B 社欠損 200 の場合、
現行制度では、赤字（欠損）の合算は認められない。



- 注 1) 留保所得（＝課税対象留保金額）
親会社への合算対象となる子会社の所得は次のように計算される。
- ① 適用対象留保金額＝（未処分所得＋当期中に還付される法人所得税額）－（繰越欠損金の（7 年）当期控除額＋当期中に納める法人所得額＋当期配当額）
 - ② 課税対象留保金額＝適用対象留保金額×持株比率（親会社による株式等の持ち分割合）
- 注 2) 親会社の「直接保有」する会社とは「子会社」を指し、「間接所有」する会社とは「孫会社（又は曾孫会社以下）」を指す。間接保有の持株比率計算例：50%子会社の 50%子会社（親会社からみた孫会社）の場合、 $50 \times 50\% = 25\%$ 。