

1・2 トン数標準税制の円滑な実施

1・2・1 我が国トン数標準税制の概要と適用状況

我が国トン数標準税制の根拠法となる海上運送法(附則の改正租税特別措置法を含む)および船員法の一部を改正する法律については、平成 20(2008)年 5 月 30 日に参議院本会議で可決・成立し、同年 6 月 6 日に公布、7 月 17 日に施行、関連の政省令等についても 7 月 31 日までに施行された。概要は以下の通り。(成立までの経緯等は船協海運年報 2007 年参照)

● 制度の主なポイント

【対象事業者】

船舶運航事業者(日本の国土交通省に届出・報告をしている事業者)のみ

【適用期間(拘束期間)】

i) 平成 21(2009)年、ii)平成 22 年 4 月、の何れかからの 5 年間(プラス 5 年の合計 10 年間)

【主な認定基準】

以下①～⑤を盛込んだ 5 年計画を作成し申請する。

- ①日本籍船を 5 年で 2 倍
- ②日本籍船 1 隻に対し毎年度日本人船員 1 人養成
- ③日本籍船 1 隻に対し日本人船員 4 人配置
- ④外航日本人船員が減少しない
- ⑤外航日本人船員の採用増、訓練の充実等に努める

【対象船舶】

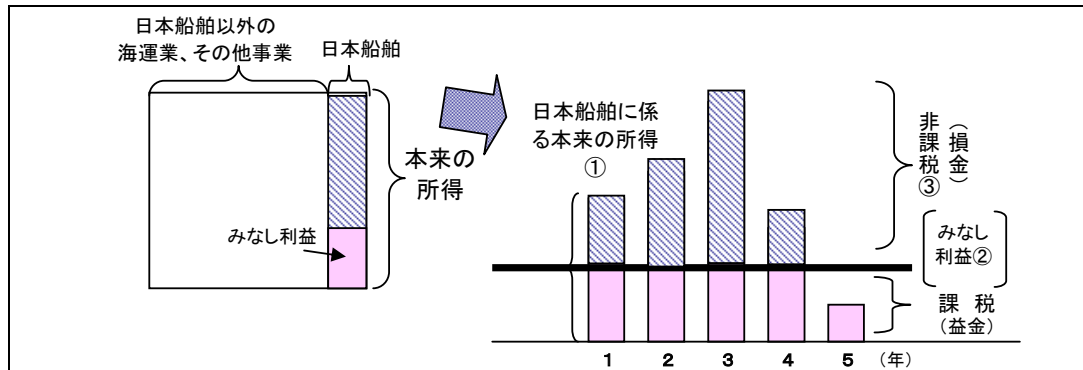
日本籍船のみ

【1日当たりのみなし利益(100N/T当たり)】

～1,000N/T	¥120
1,000～10,000N/T	¥90
10,000～25,000N/T	¥60
25,000N/T～	¥30

【課税の特例】

「(①日本籍船に係る本来の所得)－(②みなし利益により算出される所得)」の金額を所得控除(損金参入)できる(③)。



● 手続概要

①国土交通大臣が「日本船舶および船員の確保に関する基本方針」(国土交通省告示第930号、平成20(2008)年7月31日)を定める。

国土交通省が基本方針に沿った認定基準(通達 国海外第136号、平成20(2008)年7月31日)を定める。

②トン数税制を適用したい事業者は、基本方針および認定基準に沿った；

i) 平成21(2009)年4月から平成26(2014)年3月までの5年計画を作成し、国土交通大臣に申請する。認定申請の締切は平成21(2009)年1月末。

ii) 平成22(2010)年4月から平成27(2015)年3月までの5年計画を作成し、国土交通大臣に申請する。認定申請の締切は平成22(2010)年1月末。

③国土交通大臣の認定

④認定された事業者は；

i) 平成21(2009)年4月より5年間、

ii) 平成22(2010)年4月より5年間、

トン数税制を適用できる。その後毎年、結果を報告しなければならない。

<5年後>

引き続きトン数税制を適用したい事業者は；

i) 平成26(2014)年4月～平成31(2019)年3月まで

ii) 平成27(2015)年4月～平成32(2020)年3月まで

の5年計画を作成のうえ、改めて国土交通大臣に再認定の申請をする。

認定申請の締切は i) 平成26(2014)年1月、ii) 平成27(2015)年1月。(5年間で止めることも可能。)

改正法に基づき、トン数税制の適用を希望する外航船舶運航事業者は、同税制を適用したい事業年度の2ヶ月前までに5年間の「日本船舶・船員確保計画」を提出、国土交通大臣の認定を受ける必要がある。

平成21(2009)年度～25(2013)年度の適用(上記(i))に関しては、平成21(2009)年1月末までに10社が計画を提出したところ、同年3月24日に全社が認定を受け、4月より適用が開始された。

適用船社は以下の通りである。

旭海運、旭タンカー、飯野海運、川崎汽船、三光汽船、商船三井、新和海運、第一中央汽船、日正汽船、日本郵船

また、平成 22(2010)年度～26(2014)年度の適用(上記(ii))に関しては平成 22(2010)年 1 月末までに 1 社(日鉄海運)が計画を申請し、同年 2 月 24 日に認定を受けた。これにより、トン数税制の適用会社は計 11 社(全て当協会会員)となった。国土交通省より発表された認定 11 社の計画概要は以下の通りである。

- ・ 外航日本船舶の確保計画(11 社計):77.4 隻⇒161.8 隻(約 2.1 倍)
- ・ 外航日本人船員の訓練計画(11 社計):5 年間で 698 人(うち社船実習 352 人)
- ・ 外航日本人船員の確保計画(11 社計):1,072 人⇒1,162 人(+90 人、約 1.1 倍)

1・2・2 トン数標準税制の運用(社船実習)の改善

前述の通り、トン数標準税制の適用申請にあたっては、船社は海上運送法の第 34 条第 1 項に基づき定められる「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」および「日本船舶・船員確保計画の認定に関する基準」(以下「認定基準」という)に沿った「日本船舶・船員確保計画」を提出する必要がある。この認定基準において、毎年度外航日本船舶 1 隻当たり日本人船員 1 名以上を養成すること(計画期間内の養成人数の総和が、計画期間の最終年度において、計画機関内の各事業年度の外航日本船舶の隻数に相当する人数の総和以上を養成すること)が求められている。この養成については、申請者自らが行うか、費用を支弁して第三者に委託することが認められている。

前者(申請者による養成)の場合、具体的には、船員教育機関(商船系大学・商船高等専門学校)が在学者に対して行っている乗船訓練のうち、後半 6 ヶ月間の訓練(航海訓練所が実施)と同等の実習を社船で行うケース(社船実習)が想定されており、具体的な取り扱いについては「社船実習船の確認事務取扱要領」(平成 20(2008)年 12 月 15 日、国海技第 104 号)、「練習船認定事務取扱要領」(平成 20(2008)年 12 月 15 日、国海技第 105 号)で定められている。

トン数標準税制の適用開始に伴い、平成 21(2009)年度は、川崎汽船、日本郵船、商船三井の 3 社が社船実習を実施したところ、各社より実務的に主として以下の問題があると指摘・要望があった。

- ・ 無線資格関係;
従来の航海訓練所での実習においては、訓練船乗船中の講座受講によって得られていた船舶局無線従事者証明が、社船乗船中には同様の講義受講が不可能となるため、得る事ができない。
- ・ 衛生管理者資格関係;
上記無線資格同様、社船乗船中には講義受講が不可能となるため船舶衛生管理者資格が取得できない。

- ・ 訓練カリキュラム関係；
 一部機関科学生につき、社船実習中にタービン船での実習(3 ヶ月以上)に加え、ディーゼル船に係る実習(応急運転等)が求められているが、日本人船機長を配乗するディーゼル船は極めて限定されるため、タービン船→ディーゼル船の転船が困難であり、対応に苦慮している。
- ・ 訓練船の近海規定；
 一部の学生につき、近海船への配乗が不可能(遠洋実習を義務付け)であるが、日本人船機長配乗の近海船(インドネシア航路等)には実習適船が多く、遠洋航路(例えば豪州航路)との学習効果の差異も明確ではないことから、全学生につき近海船への配乗を認めて頂きたい。
- ・ 教員の航海履歴限定；
 社船実習において指導にあたる教員として、履歴限定されたものを除く 2 級/3 級海技士の配乗が必要とされているが、現状、若手日本人船員に履歴限定されていない(=3 年以上の乗船履歴を有する)者が極めて少なく、教員確保に苦慮している。
- ・ 教員数；
 社船実習生が 3 名を超えた場合、実習を専門に担当する教員の乗り組みが求められているが、乗り組み海技士が教員を務めることを認めて頂きたい。
- ・ アデン湾での航行自粛；
 教育機関側からの要請により、アデン湾航行船については社船実習の対象船から一律除外を余儀なくされており、対象船が大きく限定される。
- ・ 社船実習中の転船；
 1 隻の実習船での社船実習が 30 日以上連続していない場合(例:29 日目に下船→転船)、その期間が乗船履歴として認められず、実習生・船社への負担となっている。

これら問題点に関し、当協会は社船連絡協議会(教育機関、船社、関係団体、海事局で構成、平成 21(2009)年 7 月 28 日に第 1 回、10 月 26 日に第 2 回が開催)で指摘を行ったほか、海事局との非公式な意見交換を通じ、改善に努めた。

この結果、衛生管理者資格に関しては、社船実習中に講義を行うことにより資格取得が認められたほか、社船実習中の転船についてはケースバイケースで実習生の不利にならないよう取り扱う旨確約を得たものの、その他については大きな進展は得られなかった。

今後とも、社船連絡協議会や海事局との意見交換等、適切な機会を捉え、諸問題の軽減・解消に努めることとしている。