

【資料 1-1-1】

平成 21 年 9 月

平成 22 年度税制改正要望

社団法人 日本船主協会

外航海運企業は、世界単一の海運市場において熾烈な国際競争に晒されています。主要海運国で導入されてきたトン数標準税制については、わが国においては日本籍船を対象とした制度が本年度から実施されたところです。同制度については中長期的には国際標準レベルへの拡充を目指すところではありますが、当面はより多くの船社が採用できるよう、その運用面においても利用しやすい制度として定着していくことが必要です。

食料・エネルギー輸入依存度が高いわが国において、わが国外航海運は経済安全保障の観点からも欠くことのできない産業であります。これを維持していくためには、諸外国の海運企業と互角の競争が出来るよう国際的な競争条件の均衡化を図ることが不可欠であり、トン数標準税制や船舶特別償却制度をはじめとした海運税制の維持・改善が是非とも必要です。

また、わが国経済・国民生活を支える内航海運企業は、これまで経営基盤強化、構造改善を推進しておりますが、依然として厳しい経営環境にあり、このままでは安定的な輸送も困難になりかねない状況下にあります。

産業基礎物資の約8割を輸送（トンキロベース）する国内物流の大動脈として、また、国策でもあるモーダルシフトの担い手としての役割を果たしていくためにも、内航船の代替建造の促進策や燃料油に係る石油石炭税の特例措置の創設など各種税制面での措置が強く求められます。

上記に鑑み、平成22年度税制改正要望に関し、次の通り要望いたしますので、その実現につき特段のご高配をお願い申し上げます。

平成21年9月
日本船主協会

海運関係事項

1. 国際船舶に係る登録免許税の改善・延長

本措置（本則税率 4/1000 を 2.5/1000 に軽減）は、平成 22 年 3 月末をもって期限が到来するが、国際船舶の国際競争力の強化に資するため、諸外国に比べ割高な日本籍船の取得・保有にかかる諸税の軽減を図るため更なる軽減（税率を 2.5/1000 から 2.0/1000）の上延長すること。

2. 外航用コンテナに係る固定資産税の廃止

本措置（課税標準 4/5）は、平成 22 年 3 月末をもって期限が到来するが、三
国間輸送が増加傾向にあるなか、外航用コンテナの国内滞留率は 5%程度にすぎないのが実状であり、応益負担の考え方からも課税する根拠に乏しい。可動性の償却資産に対する保有課税は収益課税との二重課税であり、課税の根拠が不明確であることから、償却資産である外航用コンテナに対する課税の廃止を求める。

3. 中小企業投資促進税制の延長

当該税制（30/100 の特別償却または 7/100 の税額控除）は、平成 22 年 3 月末をもって期限が到来するが、中小船主の内航貨物船の代替建造を促進する観点から、本制度を延長すること。

4. 外貿埠頭公社に係る特例措置の延長及び指定会社等に係る特例措置の拡充

国際的に見てわが国港湾のコスト高が指摘されているなかで、外貿埠頭公社に係る特例措置が廃止され、埠頭借受者に負担が転嫁されることとなれば、海運企業の経営を著しく圧迫、ひいては物流コスト増をもたらすことになる。今後とも物流サービスの安定供給を図っていくために本特例措置を延長するとともに、外貿埠頭公社から指定会社等が承継するコンテナ埠頭分においても特例措置の拡充が是非とも必要である。

- (1) 外貿埠頭公社が平成 10 年 3 月 31 日までに取得している一定規模以上のコンテナ埠頭に対する固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例措置（旧公団からの承継分 3/5、その他 1/2）について、適用期限を平成 24 年 3 月 31 日まで 2 年延長すること。
- (2) 外貿埠頭公社が平成 10 年 4 月 1 日から平成 20 年 3 月 31 日までに取得している大規模コンテナ埠頭に対する固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例措置（平成 10 年 4 月 1 日から平成 18 年 3 月 31 日までに取得した分については 10 年間 1/5、その後 1/2。平成 18 年 4 月 1 日以降の取得分については 1/2）について、適用期限を平成 24 年 3 月 31 日まで 2 年延長すること。
- (3) 外貿埠頭公社から指定会社等が承継するコンテナ埠頭において無利子貸付制度の適用を受け、新たに取得する資産についても、固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例措置（課税標準 1/2）を拡充すること。

5. とん税、特別とん税の廃止または軽減

外航船舶はとん税、特別とん税の他、船舶固定資産税、入港料等を重複して負担している。入港による応益負担は当然のことであるが、これらの公租公課は諸外国に類例のない重複賦課である。港湾の国際競争力強化および物流コストの軽減の観点から、本税の廃止または軽減を求める。

6. 内航船舶の用に供する燃料油に係る石油石炭税の特例措置の創設

内航海運業は国内太宗貨物（主要産業基礎資材）の 8 割以上のシェア（輸送トン数ベース）を占めるなど、産業活動の円滑化ばかりか国民生活の安定に大きく寄与している。さらに、わが国は京都議定書で約された温室効果ガスの一つである CO₂ の削減など環境負荷低減の見地から現在、国を挙げてモーダルシフトを促進している。これらを円滑に進めるためには、内航燃料油について、石油石炭税の実質非課税措置（還付制度）の導入が是非とも必要である。

7. 船員の支払給与に係る法人事業税の課税標準の特例措置の創設

外形標準課税に係る付加価値割の課税標準の算定に当たり、船舶の乗組員に対して支出される報酬給与額を算定方法から控除すること。

中長期的な視点に立った要望事項

1. トン数標準税制の適用対象船舶の拡充をはじめとした、外航海運の国際的な競争条件の均衡化のための諸制度の改善

外航海運企業は、世界単一の海運市場において熾烈な国際競争にさらされている。このため、主要海運諸国で導入されている世界標準というべきトン数標準税制の導入について、わが国でも平成 20 年度税制改正において、ようやく「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」として導入されることとなった。しかしながら、外航海運の国際的な競争条件の均衡化のため以下の通り更なる各種税制面での改善が必要である。

- ① トン数標準税制の適用対象船舶を全運航船まで拡充
- ② 外航船舶の特別償却制度の恒久化
- ③ 特定資産（外航船舶）の買換（圧縮記帳）特例の恒久化
- ④ 船舶の特別修繕準備金の本則化
- ⑤ 外航船舶（償却資産）に係る固定資産税の廃止

国際課税

1. タックスヘイブン対策税制の見直し

(1) 特定外国子会社につき、留保所得のある子会社のみならず欠損金のある子会社も合算の対象とすること

現在のタックスヘイブン対策税制は欠損金の合算が認められず、留保所得のある子会社のみ日本において課税するという著しく公正さを欠いた税制となっている。実質上親会社と一体である特定外国子会社については、欠損金のある子会社も合算の対象とすること。

(2) 欠損金繰越期限を撤廃すること

現在の制度では過去7年間の欠損金に限り、当期の所得計算上当該欠損金を損金算入できるが、長期欠損法人の税制上の救済措置として繰越期間を撤廃すること。

(3) 軽課税国の判定基準の引下げ

軽課税国の判定基準については、諸外国の法人実効税率の動向を踏まえ、現行のタックスヘイブン税制の基準を15%未満に引き下げることが必要である。

(4) 内国法人が特定外国子会社等から受ける配当は、特定課税対象金額の合計額に関わらず、益金不算入とすること。

現行の税制では配当支払いの10事業年度前までに発生した特定課税対象金額しか損金算入が認められないが、その制限を撤廃すること。

(5) 特定外国子会社等である孫会社からの配当の二重課税を排除すること。

現行の税制では外国子会社配当益金不算入制度との整合により二重課税が生じるが、そもそも別の理屈で規定された税制度であるタックスヘイブン税制度に基づき課税された特定課税対象金額に達するまでは、二重課税を排除するための所要の措置を設けること。

(6) 適用除外の非適用業種から「船舶の貸付」を外すこと

現在の制度では、たとえ実態のある会社でも、業種が「船舶の貸付」であれば、軽課税国に存在するだけで特定外国子会社と見なされてしまう。実体のある海外子会社であれば、タックスヘイブン対策税制対象外とすること。

(7) 移転価格税制上定義されている国外関連者から、タックスヘイブン対策税制が適用される特定外国子会社を除外する

移転価格税制上、国内の法人と国外関連者（法人）間との取引価格を通常価格に引き直すため、第三者取引価格の算出が必要とされるが、特定外国子会社は合算課税の対象となっているため、所得の移転とはならず、課税上の弊害はない。従って、移転価格税制上定義されている国外関連者の対象範囲から、タックスヘイブン対策税制が適用される特定外国子会社を除外すること。

2. 外国税額控除制度の見直し

(1) 一括限度方式の堅持

国際的²二重課税の排除方式の一つとして外国税額控除を採用しているわが国においては、企業のグローバル化・複雑化に対処するため、また課税ベース、課税及び控除のタイミングを判断する際に、各国の制度の相違が存在する以上、それらのミスマッチを緩和するためには、一括限度方式の維持が不可欠である。

(2) 控除限度超過額の損金算入制度の創設

- ① 控除限度超過となった外国法人税は繰越か損金算入の選択を認めること
- ② 繰越期間内に控除できず、控除不能が確定した繰越外国法人税は損金算入を認めること

現在の制度では、外国にて支払った税額の控除限度超過額が恒常的に発生しているが、控除限度額を超過のために控除できない外国税額は損金にも算入できないため、海運会社の海外展開に関わるコストの増加、国際競争力の低下を招いている。国際的²二重課税の排除の観点から、上記の損金算入制度が必要である。

(3) 控除限度超過額および控除余裕額の繰越期間を廃止すること

外航海運業では多額の外国税を恒常的に納めており、所得の発生時期と租税の納付時期の差等により、控除されるべきわが国法人税と対応関係にないことから3年間の期限では控除しきれない場合が多い。国際的²二重課税の排除の観点から、控除限度超過額および控除余裕額の繰越期間制限の撤廃が必要である。

(4) 地方税から控除未済となった金額の還付制度の創設

- ① 地方税から控除未済となった金額は、法人税と同様に還付すること
- ② 還付が認められない場合は、少なくとも損金算入を認めること

控除対象外国法人税額が多いため、地方税の過年度の控除余裕額を利用する場合に、当期の地方税の法人税割の金額を超えることがあるが、現行制度では、当該控除未済の金額が還付されず、将来3年間控除未済額として繰越される。地方税においても、国税と同様控除未済となった金額については還付制度の導入が是非とも必要である。

企業税制

1. 法人実効税率の引き下げ

わが国の法人実効税率は依然として欧州・アジア各国の水準と乖離しており、企業の競争力を削ぐ要因となっている。法人税率の引き下げ競争が進む諸外国に比べて高止まりしている法人実効税率を、国際的な整合性がとれる水準まで引き下げていくことが必要である。

2. 連結納税制度の改善

(1) グループ内の寄付金の容認

連結納税グループ会社間の寄付金は全額が損金不算入となる。同一法人の事業部門間では問題とならない取引が、子会社化し連結納税制度を選択することで異なる取扱いを受けることは、連結納税グループを単一法人とみなして課税する連結納税の考え方と矛盾するため、グループ内の寄付金は全額損金算入を認めること。

(2) 小規模子会社の交際費損金算入

連結納税においても小規模子会社の交際費損金算入を認めること。

(3) 連結納税子会社の連結納税適用以前の欠損金の当該子会社所得との相殺

現行の連結納税制度では、連結納税適用以前の子会社欠損金は、適用時にすべて翌期以降への繰越が不可能であり、連結納税制度適用の最大の障壁となって円滑な組織再編に結びつかない。

(4) 連結対象に特定外国子会社（100%）も認める

便宜置籍船会社のように租税回避目的ではない100%支配の特定外国子会社については、外国法人とはいえ親会社と経済的一体が認められるので、課税対象となる連結グループ全体の所得に加えられるべきものであり、連結納税の範囲を拡張することにより、内国法人の企業活動の活性化に資することができる。

3. 償却資産に係る固定資産税の廃止

船舶などの償却資産に対する保有課税は収益課税との二重課税であり、課税の根拠が不明確である。国際的にみても償却資産に対する課税は極めて異例であり、わが国海運の国際競争力を阻害するものとなっている。

課税が海運業や特定の設備産業に偏重し、課税の中立性にも問題があることから償却資産に対する課税の廃止を求める。

4. 新たな税負担となる環境税の導入に反対

物流コストの低減に努めている外航および内航海運にとって、環境税の導入による新たな税負担は大きな打撃を受ける。

特に内航海運は、わが国の基幹的な輸送機関であり、環境負荷が小さくモーダルシフトの牽引車としての役割や、静脈物流の担い手としても期待され、運輸産業全体で懸命に取り組んでいる。こうしたなかで新しい税制が導入された場合には、大きなコストアップ要因となり、モーダルシフトの目標値達成は困難となる等、結果としてCO2排出量総量の削減にはつながらない可能性が大きい。

5. 欠損金の繰越期間制限の撤廃

日本の税法では、過去7年間の損失に限り、当期の所得計算上損金算入できるが、長期欠損法人の税制上の救済措置として繰越期間の撤廃が必要である。先進国の例では、米国では20年間の繰越、英国に至っては永久に繰越が認められている。

6. 欠損金の繰戻還付不適用措置の廃止

法人税法では前事業年度の利益に対して当期の欠損金の繰戻しを行い、還付を受けることが認められているが、租特法により平成4年以降不適用措置が継続されている。欠損法人の救済措置として不適用措置の廃止が必要である。

7. 受取配当金の益金不算入制度の改善

(1) 特定利子規定の復活

平成 14 年度税制改正において、受取配当金の益金不算入制度から特定利子規定が廃止されたことにより、運転資金の借入および設備資金の長期借入が多い会社では、受取配当金の大部分が二重課税となってしまう。当該制度は連結納税制度導入による税収減の補完として平成 14 年度税制改正にて廃止されたが、論拠のない増税策であり、受容できない。

(2) 特定株式以外の株式等に係る受取配当の益金不算入割合の引上げ

既に課税済みである株式の受取配当に対する課税は二重課税であり、現行の益金不算入割合（50%）を引き上げる（もしくは全額益金不算入とする）ことが必要である。当該制度は連結納税制度導入による税収減の補完として平成 14 年度税制改正にて変更（従来は益金不算入割合が 80%）されたが、(1) と同様、論拠のない増税策であり受容できるものではない。

8. 退職給与引当金制度の復活

退職給与引当金は、連結納税制度導入による税収減の補完として平成 14 年度税制改正にて廃止されたが、当該制度は固定費の平準化に欠かすことのできないものであり、復活させることが必要である。

9. 税務上の取扱いに係る申告前の事前確認制度の導入

納税者の権利保護の明確化に資するため、事前確認制度を導入すること。

10. 交際費の損金算入

企業の積極的な活動を支援するため、営業活動を行うにあたって必要と認められる一定の支出に関し、損金算入は認められるべきである。

11. 減価償却費、各種引当金・準備金、圧縮記帳積立金等の各種項目における税法での損金経理・利益処分経理要件の撤廃

会計と税務が分離していく流れの中で、会計で処理したものしか認められないとする損金経理要件・利益処分経理要件は不合理であり、撤廃すべきである。

以 上