

1. 海運政策

1・1 平成 23 年度税制改正

1・1・1 当協会の平成 23 年度税制改正要望について

題記について当協会は、財務幹事会が中心となり、毎年4月頃より検討している。一方、国土交通省は平成 22(2010)年 6 月 16 日付で『平成 23 年度 税制改正要望に関するパブリックコメント(意見募集)』を実施した。このため当協会は、国土交通省成長戦略会議で示された方向性(1・2 参照)も踏まえ、以下 5 項目を 6 月 29 日付で提出した。

1. トン数標準税制の拡充
2. 外航船舶の特別償却制度の恒久化
3. 特定資産(船舶)の買換特例(圧縮記帳)の恒久化
4. 船舶に係る固定資産税の廃止
5. 国際船舶に係る登録免許税の改善および恒久化

(【資料 1-1-1-1】参照)

その後、上記 5 項目の他、当協会として継続的に主張していくべき海運関係税制、国際課税関係、企業税制などの検討を行い、9 月 15 日の定例理事会において当協会要望を決定した。

(【資料 1-1-1-2】参照)

また、当協会は、国会方面や産業界・一般国民に当協会要望を理解してもらうことなどを目的に 10 月 26 日付日本経済新聞朝刊に、意見広告(【資料 1-1-1-3】参照)を掲載した。

1・1・2 国土交通省平成 23 年度税制改正要望について

国土交通省においては、同省成長戦略(2010 年 5 月 17 日とりまとめ)および同省戦略会議外航海運検討会(当協会宮原会長が参画、2010 年 5 月 27 日に報告書公表(1・2 参照))における提言にトン数税制拡充、船舶の特別償却制度、買換特例制度の維持・拡充等が盛り込まれたことを受け、これらを平成 23 年度税制改正要望に盛り込む方向で検討がなされてきた。

同省は、厳しい財政状況を背景として閣議決定された「ペイアズユーゴー原則(【資料 1-1-2-1】)」の徹底が求められていることも踏まえつつ検討を重ね、最終的には、前原国土交通大臣の政治決断を経て、同省としての要望を決定し、8 月 27 日に公表した(【資料 1-1-2-2】)。

【国土交通省平成 23 年度税制改正要望(外航海運関係概要)】

- ・トン数標準税制: 日本籍船の 3 倍の外国籍船(所謂: 自社仕組船)に適用を拡大し、5 年間適用
- ・特別償却: 日本籍船の特償率を 30/100(現行 18/100)、外国籍船は 16/100(現行 18/100)とし、5 年間延長
- ・買換特例: 日本籍船の圧縮率を 90/100(現行 80/100)、外国籍船は 70/100(現行 80/100)とし、5 年間延長
- ・外航船舶に係る固定資産税: 非課税化
- ・登録免許税: 船舶貸渡事業者(オーナー)を対象として国際船舶を建造・取得した場合、平成 23 年度の所有権保存登記及び抵当権設定登記に係る税率を 1/1000(本則 4/1000)に軽減

1・1・3 与野党の動き

平成 22(2010)年 9 月 15 日に行われた民主党政調査会国土交通部門会議(座長:田村謙治衆議院議員)は、業界ヒアリングを行い、当協会からは宮原会長が出席し、外航海運の国際競争条件均衡化の観点から海運関係税制の維持改善の必要性等について主張した。

同部門会議は、10 月 14 日に業界ヒアリングを踏まえた税制改正重点項目の絞込みを行い、「国土交通部門会議平成 23 年度税制改正への提言」をまとめた。同提言には、トン数税制拡充、特別償却(国際運輸基盤強化税制)など海運関係税制が盛り込まれている(【資料 1-1-3-1】)。

同部門会議の提言は、10 月 21 日に開催された民主党税制改正プロジェクトチーム(以下、「民主党税制 PT」)(座長:中野寛成衆議院議員)に報告され、重点要望の更なる絞込みが行われた。その後、11 月 1 日に民主党税制 PT 総会でとりまとめられた「租税特別措置・税負担軽減等にかかる重点要望」の重点要望事項に、わが国の商船隊の強化のための税制措置を含む「海洋分野の成長戦略税制」が盛り込まれた(【資料 1-1-3-2】)。

同要望項目は、民主党役員会などの了承を経て 11 月 8 日に政府税制調査会(会長:野田佳彦財務大臣)に提出された。

一方、超党派の国会議員等からなる海事振興連盟(会長:衛藤征士郎衆議院議員)は、11 月 10 日に税制小委員会を開催し、税務当局に対してトン数税制拡充をはじめとした各種税制の維持・充実などを実現すべく要望する旨の決議を採択された。

さらに 11 月 17 日に開催された同連盟の総会において、わが国外航海運の競争力強化とわが国造船業の経営基盤・技術基盤を強化するために海洋成長戦略税制の整備に努める旨の決議が採択された。同連盟は、翌 18 日に衛藤会長他が財務大臣と面会し、決議を手交するとともに、海運税制の拡充について申し入れを行った。これには当協会宮原会長も同行した。

1・1・4 政府の動き

民主党税制 PT が重点要望として取りまとめた「海洋分野の成長戦略税制」は、政府税制調査会に提出されたが、11 月 16 日に公表された政府税制調査会(以下、政府税調)の「ゼロ次査定」では海運関係の全要望が D(認められない)査定となる厳しい結果となった。このような中、国土交通省と財務省の間では引き続き折衝が行われたものの、海運関係税制の維持・拡充については依然厳しい状況が続いた。

その後 11 月 30 日、政府税調は「一次査定」を公表し、トン数税制に関しては D(認められない)、特別償却・買換特例は C(トン数税制要望の取下げと、率等の見直しがなければ認められない)、外航船舶の固定資産税は G(平成 24 年度以降の検討課題)、登録免許税は F(要望取下げ)との結果であった。

一方、当協会は、宮原会長が中心となり、国会議員はじめ関係方面に対し、精力的に陳情を行っ

ていた。これが功奏し、同日開催された民主党税制PT総会においては、議員からトン数税制D査定に対し、疑問視する意見も多く出されたと伝えられる。

12月3日に公表された政府税調の「二次査定」においては、固定資産税、登録免許税に関する評価は変わらなかったものの、トン数税制に関してはG(平成24年度以降の検討課題)とされ、特別償却に関してはA(認める、償却率及び対象船舶の要件を見直した上で2年延長)、買換特例に関してもA(認める、対象船舶を見直した上で3年延長)の結果となり、その後、12月16日に発表された「平成23年度税制改正大綱」では、上記「二次査定」結果が反映される形で取りまとめがなされた(【資料1-1-4-1】参照)。

トン数税制に関しては、平成23年度からの対象船舶の適用拡大には至らなかったものの、平成24年度の導入に向けた足がかりを得ることとなった。また、特別償却および買換特例に関しては、特償率の一部引き下げおよび環境要件に係る変更がなされたものの、期限の到来した租税特別措置は原則全廃するとの政府の基本方針の中であって制度が維持されることとなった。