

1・2 トン数標準税制の実施と適用範囲の拡大

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。

我が国トン数標準税制の対象は外航日本籍船に限定されており、日本籍船・日本人船員の確保に係る「日本船舶・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた事業者が、法人税に代えてみなし利益課税を選択できる制度(法人住民税・法人事業税についても同様)となっている。

同計画においては、計画期間(5年間)において主として以下の認定基準を達成する必要がある。

①外航日本籍船を 2 倍にすること

②外航日本人船員について

- ・外航日本籍船 1 隻につき 1 名以上を養成すること
- ・外航日本籍船 1 隻につき常時 4 名以上を確保すること(日本籍船への実配乗は必要ない)
- ・計画期間内において減少しないこと

適用希望事業者は、同計画を作成の上、法施行日から平成 22(2010)年 3 月 31 日までの間に国土交通大臣に認定申請を行い(適用を受けたい事業年度の開始日 2ヶ月前までの申請が必要)、認定を受ける必要がある。

こうした条件・手続きに従い、平成 21(2009)年 3 月に 10 社、平成 22(2010)年 2 月に 1 社が認定を受けたものの、平成 22(2010)年 10 月に認定事業者同士による合併があり、現在の適用事業者は以下 10 社(全て当協会会員)となっており、適用期間は全社平成 21(2009)年 4 月～26 年(2014)年 3 月末である。

旭海運、旭タンカー、飯野海運、NS ユナイテッド海運、川崎汽船、三光汽船、商船三井、
第一中央汽船、日正汽船、日本郵船

また、日本籍船・日本人船員確保に関する認定事業者の状況(平成 22(2010)年 3 月現在)は以下の通りである。

	計画開始時	第1期実績	増減	第1期計画	第5期計画
外航日本船舶の確保計画	76.4隻	95.4隻	+19隻	95.4隻	156.9隻(2.05倍)
外航日本人船員の訓練計画		87人		87人	159人
うち社船実習		47人		47人	77人
外航日本人船員の確保計画	1,050人	1,095人	+34人	1,087人	1,139人(1.08倍)

(平成 23 年 3 月 24 日、交通政策審議会第 21 回海事分科会資料より)

1・2・2 トン数標準税制拡充(適用範囲拡大)に向けた動き

平成 21(2009)年度から適用が開始された我が国トン数標準税制は、適用範囲が日本籍船に限定されており、イコールフットイングの面から極めて不十分なものであった。

このため、当協会は国土交通省にトン税の早急な拡充、即ち全運航船への適用拡大を働きかけていたところ、当時の民主党の成長戦略路線に沿って平成 21(2009)年秋に設置された「国土交通省成長戦略会議」の傘下に「外航海運検討会」が設置され、「海洋立国日本の復権」をスローガンに、主として外航海運および港湾に関し、国際競争力の強化に向けた議論が行われることとなった。

同検討会は、政治主導の政権方針の下、毎回担当政務官が出席し、当協会宮原会長を含む以下のメンバーと日程により開催された。

<メンバー(平成 22(2010)年 5 月時点)>

【政務三役】

三日月大造 国土交通大臣政務官

【成長戦略会議委員(海洋分野とりまとめ)】

(座長) 柳川範之 東京大学大学院経済学研究科准教授

【海事関係有識者】

太田和博 専修大学商学部教授

羽原敬二 関西大学政策創造学部教授

村井基彦 横浜国立大学大学院環境情報研究院准教授

永田高志 公認会計士(有限責任監査法人トーマツ)

遠藤修身 日本海事新聞社専務取締役

【関係団体】

宮原耕治 (社)日本船主協会会長((社)日本物流団体連合会会長)

上野 孝 日本内航海運組合総連合会会長

元山登雄 (社)日本造船工業会会長

【成長戦略会議委員(海洋分野担当)】

坂村 健 東京大学大学院情報学環教授

中条 潮 慶應義塾大学商学部教授

御立尚資 株式会社ボストンコンサルティンググループ日本代表

大上二三雄 エム・アイコンサルティンググループ株式会社 代表取締役社長

<開催状況>

第 1 回 平成 21(2009)年 12 月 8 日

第 2 回 同年 12 月 24 日

第 3 回 平成 22(2010)年 1 月 15 日

第 4 回 同年 1 月 22 日

第 5 回 同年 2 月 22 日

第 6 回 同年 3 月 11 日

第 7 回 同年 5 月 19 日(とりまとめ)

各会議の資料・議事は非公表とされたため、意見交換の詳細を記すことは控えるが、第 2 回では宮原会長、第 4 回では芦田副会長よりそれぞれ資料に基づくプレゼンテーションがなされ、外航海運は中国・インドなどアジアを中心とする新興国の成長を取り込んで発展しうる成長産業であり、そうした外航海運の成長のためにはトン数標準税制の全運航船への適用をはじめとする税制その他の面でのイコールフットイングが喫緊の課題である旨、説明を重ねた。

この結果、平成 22(2010)年 3 月 11 日の第 6 回会議までに、「トン数標準税制の適用の拡大を速やかに行う」こと等、外航海運の国際競争条件の均衡化を今後実施すべき施策の第一とする検討会報告の骨子が固まった。

同会議終了後の 4 月 13 日には、親会議である国土交通省成長戦略会議(事務局:国土交通省政務三役政策審議室)より「国土交通省成長戦略会議の重点項目」がより公表され、外航海運に関しては、「日本籍船を中核とする日本商船隊の国際競争力強化」および「海洋立国日本を支える船員(海技者)の確保・育成」が盛り込まれた。

その後、5 月 17 日には第 13 回国土交通省成長戦略会議が開催され、最終報告書(【資料 1-2-2-1】外航海運に係る部分抜粋)が採択された。総論部分の「優先して実施すべき事項」(各分野より 2~3 項目抽出)においては、海洋分野では「港湾機能の抜本的改善」「外航海運の国際競争力強化」が盛り込まれた。また、各論部分における外航海運に係る政策の第一として、「トン数標準税制を諸外国並みに拡大」が掲げられた。

これを受けて前原国土交通大臣からは、報告書に記された成長戦略を国土交通行政の道しるべとして、直ちに実行に移したい旨のコメントが公表されている。

そして、5 月 19 日の夕刻には、第 7 回外航海運検討会が開催され、上述の点を含む報告書がとりまとめられ、5 月 27 日に公表された。

こうした成長戦略の観点からの検討を踏まえ、国土交通省では平成 23(2011)年度税制改正要望にトン数標準税制の適用の拡大を盛り込む方向で検討がなされた。但し、厳しい財政状況を背景として閣議決定による「ペイアズユーゴー原則」*の徹底が求められる中、トン数標準税制の全運航船への拡大といった当協会の要望がそのまま受け入れられるには至らず、前原大臣以下の政治決断を経て、国土交通省としての要望内容としては以下の通りとなり、8 月 27 日に記者発表がなされた。

<平成 23(2011)年度国土交通省税制改正要望>

トン数標準税制の拡充

【内容】日本籍船の 3 倍までの外国籍船(自社の海外子会社からの定期用船(所謂:仕組船))に適用拡大。

【期限】5 年間(平成 23~27 年度)

* 財源確保ルール(「ペイアズユーゴー原則」)

歳出増又は歳入減を伴う施策の新たな導入・拡充を行う際は、原則として、恒久的な歳出削減又は恒久的な歳入確保措置により、それに見合う安定的な財源を確保するものとする。(「財政運営戦略」平成 22(2010)年 6 月 22 日閣議決定)

その後、9 月から国交省海事局と財務省主税局との間で事務折衝が本格化し、当協会は海事局に対しデータ提出・資料作成等の協力を行うとともに、宮原会長の下、国会方面に対し精力的な陳情活動を実施した。具体的には、超党派の議員等で構成される海事振興連盟(会長:衛藤征士郎衆議院議員)などを通じ、国土交通大臣、財務大臣等政府首脳に業界要望の説明を行ったほか、民主党国土交通部門会議(座長:田村謙治衆議院議員)、同党税制改正プロジェクトチーム(PT)(座長:中野寛成衆議院議員)関係者を含む多くの与野党議員に対しても当協会意見の反映に努めた。

この結果、税制改正PTの重点要望項目において、「海洋分野の成長戦略推進税制」との項目の下、「海洋分野の成長戦略を推進するため、我が国商船隊の強化(中略)のための税制措置を検討すべきである。」との文言が盛り込まれ、11 月 8 日に政府税制調査会(会長:野田佳彦財務大臣)に提出されるなど、国会方面からは一定の理解が得られた。

しかしながら、厳しい財政事情等を背景として財務省の抵抗は強く、最終的に 12 月 3 日に公表された政府税調の二次査定においては、トン数税制に関しては「平成 24(2012)年度以降の検討課題」とされ、同税制改正での成立は見送られた。(12 月 16 日に公表された平成 23(2011)年度税制改正大綱に盛り込まれず)

こうした要望結果を踏まえ、国土交通省は平成 22(2010)年 12 月 28 日、平成 24(2012)年度税制改正要望に向けてトン税の拡充を検討するため、政策目的を整理するとともに、理論面の検討を行うことを目的とする「トン数標準税制のための勉強会」を海事局次長の主催の下、新たに設置することを発表した。

同勉強会には、当協会宮原会長を含む大手 3 社会長が参画し、また、下部組織として大手 3 社企画担当役員・政策幹事が参画するワーキンググループが設置されることとなった。それぞれの委員名簿およびこれまでの開催状況は以下の通り。

<トン数標準税制のための勉強会メンバー(平成 23(2011)年 3 月現在)>

【委員】

芦田昭充 株式会社商船三井代表取締役会長
(座長)川合弘造 弁護士(西村あさひ法律事務所)
中里 実 東京大学大学院法学政治学研究科教授
前川弘幸 川崎汽船株式会社取締役会長
宮原耕治 社団法人日本船主協会会長(日本郵船株式会社代表取締役会長)

【オブザーバー】

中本光夫 社団法人日本船主協会理事長
春成 誠 財団法人日本海事センター理事長

【国土交通省】

福本啓二 国土交通省海事局次長
後藤靖子 国土交通省大臣官房審議官(海事)
佐々木良 国土交通省大臣官房参事官(税制)
瀧本峰男 国土交通省海事局総務課長
堀内丈太郎 国土交通省海事局総務課財務企画室長
平田 徹郎 国土交通省海事局外航課長

<トン数標準税制のための勉強会WGメンバー(平成 23(2011)年 3 月現在)>

【業界】

山内 剛 川崎汽船株式会社取締役・執行役員
友田圭司 川崎汽船株式会社経営企画グループグループ長代理
大鹿仁史 日本郵船株式会社経営委員
榎戸 純 日本郵船株式会社企画グループ調査役兼渉外グループ調査役
高橋静夫 株式会社商船三井執行役員
実 謙二 株式会社商船三井経営企画部CSR・環境室長
中本光夫 社団法人日本船主協会理事長
清野鉄弥 社団法人日本船主協会企画部長

【日本海事センター】

春成 誠 財団法人日本海事センター理事長
大嶋孝友 財団法人日本海事センター企画研究部長

【国土交通省】

福本啓二 国土交通省海事局次長
後藤靖子 国土交通省大臣官房審議官(海事)
佐々木良 国土交通省大臣官房参事官(税制)
瀧本峰男 国土交通省海事局総務課長
平田徹郎 国土交通省海事局外航課長
石澤龍彦 国土交通省海事局海事人材政策課長
堀内丈太郎 国土交通省海事局総務課財務企画室長

<開催状況>

平成 23(2011)年 2 月 18 日 第 1 回勉強会

同年 2 月 25 日 第 1 回WG

同年 3 月 29 日 第 2/3 回WG(震災のため延期した第 2 回を第 3 回と同日に行った)

本勉強会の議事および資料は非公開とされているため、検討内容の詳細を記すことは控えるが、当協会からは、経済安全保障確保といった政策税制の形作りや資料収集には最大限協力する意を伝えた上で、一刻も早いイコール不テイング実現を要望している。

勉強会のとりまとめは、平成 23(2011)年夏ごろの予定とされている。

1・2・3 トン数標準税制の運用(社船実習)の改善

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、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。

- ・ 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ては、トン数税制実施の平成21(2009)年7月以降、国交省主催の社船実習連絡協議会(教育機関、船社、関係団体、海事局で構成)を中心に協議されており、平成22(2010)年度は11月1日に第3回協議会が実施された。

海事局からは、訓練船の近海限定問題については個別相談に応じたい旨発言があったものの、教員の航海履歴問題に関しては、早急な改善検討は時期尚早との見解が示された。その他の諸問題についても、協議会の時間の大半が実習生アンケート回答に関する意見交換に費やされたため、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。