

国土交通省「平成 24 年度 税制改正要望に関する御意見の募集について」に対する当協会意見（平成 24 年 7 月 7 日付）

### 1. トン数標準税制の適用対象船舶の拡充

外航海運業においては、製造業等他の業種とは異なり、全世界の拠点から得られる所得は全て本社所在地国で課税されます。1996 年以降、世界の主要海運国においては、全運航船を対象とするトン数標準税制が相次いで導入され、各国の外航海運企業がこれを利用しているところ、我が国においては 2009 年 4 月に漸く同税制の適用が開始されたものの、その対象は全運航船の 4%に過ぎない日本籍船に限られています。国際競争基盤の均衡化のため、我が国トン数標準税制を、諸外国同様、全運航船に拡大することが必要です。

### 2. 船舶に係る固定資産税の廃止

船舶等の償却資産に対する課税は、国際的には異例の税制であり、先進主要国のほとんどは課税していません。また、償却資産に係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船舶などの償却資産への課税は廃止することを要望いたします。

### 3. 国際船舶に係る登録免許税の改善および恒久化

我が国の市場経済、貿易活動、国民生活を支える基盤である外航海運において、競争力のある形で安定的に国際海上輸送の維持・確保（経済安全保障）を図る観点から、日本籍船のうち、特に技術革新等に対応した質の高い船舶である国際船舶の安定的な確保を図る必要があります。そのため、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、国際船舶に係る登録免許税の税率を更に軽減

（税率を 3.0/1000 から 1/1000：本則 4/1000）した上で、恒久的な措置とされるよう要望致します。

### 4. 中小企業投資促進税制の改善

1. 内航船舶に占める老朽船率（14 年超船）は、74%に上り、安全輸送及び環境負荷低減の面からも早急に代替建造を促進する必要がある。

2. 内航海運事業は、景気の波動性が大きく、船舶への投資額が大きい上、中小零細企業（個人事業者及び資本金 3 億円未満の事業者が登録事業者の 95%を超え、かつ、内航船舶を 1 隻のみ所有する事業者が 7 割を占める）が多く、特別償却・税額控除制度等の政策的支援がなければ、代替建造が進みにくい状況下にある。