

1・2 平成 25 年度税制改正

1・2・1 平成 25 年度税制改正要望について

題記については、当協会メンバーへのアンケート結果を踏まえ、財務幹事が中心となり、「平成 25 年度税制改正要望」を冊子(【資料 1-2-1-1】)にとりまとめ、9 月 26 日の定例理事会において当協会要望を決定し、12 月中旬の大綱の決定に向けて、国会関係者をはじめ、関係各方面に海運税制の必要性を訴えるべく活動を開始した。

具体的要望内容は、国土交通省が平成 24(2012)年 6 月 15 日付で実施した『平成 25 年度税制改正要望に関するご意見募集(以下、パブリックコメント)』(【資料 1-2-1-2】)で、6 月 29 日付に提出した以下の主要 3 項目の他、当協会が継続的に要望する海運関係、国際課税、企業税制に分け整理している。

《当協会が提出したパブリックコメント》

1. トン数標準税制の適用対象船舶の拡充の着実な具体化・実施等
2. 外航船舶の特別償却制度の恒久化
【現行の特償率: 日本籍船 18%、外国籍船 16%(何れも外航環境低負荷船に限る)】
3. 内航海運船舶用の燃料油に係る石油石炭税の特例措置の創設

また、経団連および日本造船工業会からも当協会要望について協力する旨の意向が示され、両団体からも、トン数標準税制(以下、トン数税制)の拡充および船舶の特別償却制度(以下、特償)についての要望が国土交通省に提出された。

提出された「パブリックコメント」に関して、当協会芦田会長は、7 月 23 日に政務二役(吉田国土交通副大臣、室井国土交通大臣政務官)から、平成 25 年度税制改正要望(上記項目 1 および 2)に関するヒアリングを受け、当協会の要望説明を行った。その後、8 月 7 日には、当協会瀬野理事(瀬野汽船社長)を中心とした、船舶特償の主な利用者である今治地区の外航オーナー事業者(当協会メンバー 6 社、他 2 社)が、同制度の必要性や実状等を外航オーナーの立場から、吉田副大臣に説明・要望した。

一方、国土交通省海事局は、「トン数税制の拡充」、「船舶特償の延長」などを 9 月 7 日付で財務省等に要望した。(【資料 1-2-1-3】)

当初国土交通省では、船舶特償の延長要望の検討段階において、現行の特償率【日本籍船 18%、外国籍船(仕組船)16%】維持を前提に、従来の設備要件に加え、「海洋汚染防止法(H24.9.6 衆議院可決成立、H24.9.12 公布)」で定める CO2 排出エネルギー効率設計指標(EEDI)を一定率上回るよう(基準値より-10%前倒し)、要件強化をしたうえで 2 年間延長することとしていた。しかしながら、海事局方針として示された設備要件を、当協会財務幹事会社、日本造船工業会および、日本中小型造船工業会に前倒し対応の可否を確認したところ、平成 25(2013)年 1 月 1 日以降の早い時期に EEDI-10%前倒しで新造契約することは、多くの造船所で依然準備段階のため、対応困難であることが指摘された。このため、3 団体と海事局外航課間で集中的に議論を行い、海運および造船業界としての意見書(【資料 1-2-1-4】)を外航課長宛に提出した。海事局では、租税特別措置を維持するための政策目標の明確化が避けられないことなどから EEDI-7%前倒しで要望することとなった。

1・2・2 与野党などの動き

民主党政調査会国土交通部門会議(座長:辻本清美衆議院議員)では、平成 24(2012)年 8 月 23 日に税制改正要望に関する業界団体ヒアリングを行い、当協会からは芦田会長が出席し、主にトン数税制の拡充および船舶特償の恒久化について要望した。また、10 月 17 日には芦田会長、工藤副会長、朝倉副会長が羽田国土交通大臣を、10 月 23 日には芦田会長が伴野国土交通副大臣を夫々訪問し、当協会要望を説明した。以降、芦田会長が中心となり、衆参の国会議員に対する陳情活動を精力的に行った。

一方、政府関係者への対応と並行して、10 月 19 日には公明党がヒアリングを開催したため、当協会からは五十嵐副会長、中本理事長が出席した。

また、超党派の国会議員等で構成される海事振興連盟が 10 月 30 日に通常総会を開催し、当協会から芦田会長が出席のうえ、トン数税制および船舶特償の必要性について訴えた。11 月 16 日には、同連盟の正副会長・税制委員会合同会議が開催され、トン数税制、船舶特償を始めとする要望書(【資料 1-2-2-1】)が取りまとめられ、同日午後に要望書は衛藤征士郎海事振興連盟会長らにより、財務省の田中一穂主税局長などに手交された(衆議院解散の直前)。

衆議院が解散後、12 月 16 日に総選挙が行われ、自民・公明の連立政権が誕生した。当協会では、芦田会長が中心となり、再度与党関係者へ精力的な陳情活動を行った。また、年末の 12 月 28 日には自民党の金子一義衆議院議員主催の勉強会が開かれ、芦田会長および森海事局長が出席し、芦田会長からは、トン数税制と船舶特償の必要性を改めて強く訴えた。平成 25(2013)年 1 月 7 日には、自民党政調査会(会長:高市早苗衆議院議員)および、組織運動本部(本部長:竹下亘衆議院議員)宛に、平成 25 年度税制改正に関する要望書(【資料 1-2-2-2】)を提出した。

これらの活動が奏功し、1 月 15 日の自民党税制調査会小委員会において行われた所謂〇×審議では、トン数税制、船舶特償の何れも△(検討し、後日報告)となった。この△は、関係省庁間で詰めたうえで認めるというものであり、実質的に両制度の要望が認められることとなった。また、1 月 24 日には与党税制改正大綱が発表され、修正無く、「平成 25 年度税制改正大綱」(=政府税制改正大綱)として、1 月 29 日に閣議決定された。

当協会では、拡充トン数税制および船舶特償に係る新たな EEDI 要件について、海事局の協力を得て、会員宛に夫々以下の通り説明会を開催した。

「準日本船舶」制度(拡充トン数税制を含む)の説明会

平成 24(2012)年 12 月 21 日(金) - 於: 神戸国際会館

平成 24(2012)年 12 月 26 日(水) - 於: 海運ビル

船舶の特別償却制度に係る EEDI 要件についての説明会

平成 25(2013)年 3 月 15 日(金) - 於: 今治国際ホテル

平成 25(2013)年 3 月 22 日(金) - 於: 海運ビル

なお、平成 25 年度税制改正大綱を踏まえた関連法案は平成 25(2013)年 3 月 29 日付で成立し、4 月 1 日より施行された。(【資料 1-2-2-3】)

<トン数税制の改正内容>

(1. 海運政策 1-1 トン数標準税制の拡充参照)

<船舶特償の改正内容>

現行（～平成 25(2013)年 3 月 31 日）

外航環境低負荷船（3,000G/T 以上）

特 償 率：日本船舶 18/100、外国船舶 16/100

設備要件：省略

内航環境低負荷船（300G/T 以上）

特 償 率：16/100（但し、環境負荷低減に著しく資する船舶は 18/100）

設備要件：省略



改正後（平成 25(2013)年 4 月 1 日～平成 27(2015)年 3 月 31 日）

外航環境低負荷船（3,000G/T 以上）

特 償 率：日本船舶 18/100、外国船舶 16/100

設備要件：現行要件に加えEEDIを基準比より－7%適用前倒し（但し、平成 25 年 1 月 1 日以降の新造船契約分）

なお、トン数税制の適用事業者の船舶特償適用は不可。

内航環境低負荷船（300G/T 以上）

特 償 率：16/100（但し、環境負荷低減に著しく資する船舶は 18/100）

設備要件：一部改正（サイドスラスターを選択から必須に変更）