

平成24(2012)年6月29日

国土交通省 総合政策局 政策課 税制改正要望 意見募集担当 宛て

平成25年度 税制改正要望に関する御意見の募集について

<御意見>

提出者名	(一社) 日本船主協会
題目	平成 24 年度税制改正大綱に基づく 「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
【御意見の内容】	
i) 種別	①新しい税制措置に係るもの ②既存の税制措置の拡充や延長に係るもの ※どちらかに○印を付してください。
ii) 税目	① 国税 (税目: 法人税) ② 地方税 (税目: 法人住民税、法人事業税)
iii) 関係法律条項	海上運送法第 34 条、38 条、租税特別措置法第 59 条の 2、68 条の 62 の 2、同法施行令 35 条、35 条の 2、39 条の 89 の 2、同施行規則第 21 条の 17 の 2、法人税法施行令 142 条 2 項、地方税法 72 条の 18
iv) 御意見の詳細	平成 24 年度税制改正大綱の「次期通常国会における海上運送法改正等を前提に平成 25 年度税制改正において拡充する」との結論に基づき海上運送法改正案の成立後、関連する租税特別措置法の改正に際しての着実な具体化・実施を求めます。
v) 措置を必要とする期間	平成 25 年 4 月 1 日～平成 30 年 3 月 31 日(5 年間)
vi) 理由(必要性・妥当性)	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の対象船舶を拡充することは不可欠です。
vii) 効果(期待される効果・税収の減収見込額)	国際的な競争基盤の均衡化に向けた対象船舶の拡充により、我が国外航海運事業者の国際競争力の維持・向上につながります。 税収の見込み額は、拡充対象船(一定の要件を満たす外国籍船)についてのみなし利益水準等が未確定のため、未定です。
viii) その他参考となる事項	船舶運航事業者のみが適用を受けられるトン数標準税制と相俟って、わが国商船隊の約 3 割以上の船舶を保有し船舶運航事業者に提供しているオーナー業にとって船舶特別償却制度は、事業継続のため不可欠な制度であるため、同制度の恒久化はぜひともお願いいたします。

<御意見>

提出者名	(一社) 日本船主協会
題目	外航船舶の特別償却制度の恒久化
【御意見の内容】	
i) 種別	①新しい税制措置に係るもの ②既存の税制措置の拡充や延長に係るもの ※どちらかに○印を付してください。
ii) 税目	② 国税 (税目: 法人税、所得税) ③ 方税 (税目:)
iii) 関係法律条項	租税特別措置法第 11 条、第 43 条 同施行令第 5 条の 10、第 28 条
iv) 御意見の詳細	本制度(外航環境低負荷船 日本籍船 18/100、外国籍船 16/100)は平成 25 年 3 月末をもって期限が到来します。 わが国の船舶償却制度は、主要海運国の償却制度と比較して大きく見劣りしたものとなっていますが、わが国外航海運企業が世界単一市場の中で諸外国の船社と互角の国際競争を行っていくためには、せめて現状の特別償却制度は維持する必要があります。 さらに、船舶の特別償却制度は 50 年以上にわたり利用され続けており、有用性が充分検証されているにもかかわらず、2 年間の延長を繰り返す期限付き措置という不安定な状態に置かれています。かかる実態に鑑み、船舶の特別償却については恒久的な税制とされるよう要望いたします。
v) 措置を必要とする期間	恒久化
vi) 理由(必要性・妥当性)	諸外国の償却制度と比較しても依然劣後となっているわが国償却制度にとって、特別償却制度による措置は国際競争条件を均衡化する上でも重要であります。
vii) 効果(期待される効果・税収の減収見込額)	国際的な競争基盤の均衡化が図られることにより、我が国外航海運事業者の国際競争力の維持・向上につながります。 減税見込額 特別償却額 7200百万円(平成 22 年度 当協会会員ベース)
viii) その他参考となる事項	日本籍船を保有する上で阻害要因を多くかかえることから、これらの改善は是非ともお願いいたします。

<御意見>

提出者名	(一社) 日本船主協会
題目	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
【御意見の内容】	
i) 種別	① ② ① 新しい税制措置に係るもの ② 既存の税制措置の拡充や延長に係るもの ※どちらかに○印を付してください。
ii) 税目	④ ② ④ 国税 (税目: 石油石炭税) ② 地方税 (税目:)
iii) 関係法律条項	石油石炭税第8条及び9条(課税標準及び税率)
iv) 御意見の詳細	<p>1. 内航船舶による海上輸送は、陸上トラック輸送に比べ CO2 排出量 (CO2 排出原単位が約1/3) が少なく、モーダルシフトを推進し海上輸送割合を高めていくことが環境負荷低減に不可欠な要件である。</p> <p>2. 農業漁業用の A 重油については、税の還付措置が設けられているが、内航船舶の燃料油に係る税制上の助成措置等については、全く講じられておらず、燃料油高騰による運航コストの上昇が輸送機関としての競争力を低下させる要因となっている。</p> <p>3. 内航船舶の燃料油に係る税制上の助成措置等は、全く講じられておらず、燃料油高騰による運航コストの上昇が内航海運事業者の経営に大きな負担となるばかりか、モーダルシフトを推進する上での輸送機関としての競争力を低いものとしている。</p> <p>4. 原子力発電所の停止等にともない電力量確保のための火力発電等へのシフトが喫緊の課題となっている現在、石油、石炭、LNG 等発電燃料の国内輸送の殆どが内航船舶により輸送されていることから、内航船舶に係る運航コストを引き下げることが電力量の安定的確保及び国民等への電力料金負担節減に有効である。</p>
v) 措置を必要とする期間	恒久化
vi) 理由(必要性・妥当性)	内航海運事業者の運航コスト(トラック輸送コストの約1/10)を更に引き下げることにより、荷主の運賃負担力低減効果を高め、モーダルシフトへの推進に貢献するとともに経営基盤強化が図られる。
vii) 効果(期待される効果・税収の減収見込額)	内航船舶の燃料使用量(平成22年度) 2,426,876KL × @税率 2,040 円 = 減税額 4,951 百万円
viii) その他参考となる事項	