

1・1 海運税制（トン数標準税制、船舶の特別償却制度、圧縮記帳制度）

1・1・1 トン数標準税制

(1) 概要と適用状況

わが国のトン数税制は、海上運送法第35条に従い「日本船舶・船員確保計画」(5年計画)を作成し、国交大臣の認定を受けた船舶運航事業者が、同法38条および租税特別措置法に規定する課税の特例(トン数税制)を受けられるというものである。

適用事業者として認定を受けるための計画には以下のような要件等がある。

<日本船舶>

- ・平成21(2009)年4月からの9年間で3.2倍以上の隻数とする
(平成25(2013)年4月から適用の場合は5年間で2.2倍以上)

<準日本船舶>

- ・日本船舶1隻の増加に対し準日本船舶3隻まで適用可能
但し、日本船舶と準日本船舶合計で450隻が上限
- ・準日本船舶のみなし利益は日本船舶の1.5倍

<日本人船員(海技者)>

- ・日本人船員を減少させない
- ・毎年度、日本船舶1隻あたり1名以上の日本人船員を養成
- ・毎年度、準日本船舶1隻あたり1名以上の日本人船員を養成
- ・日本船舶1隻あたり常時4名以上の日本人船員を確保
- ・準日本船舶1隻あたり常時2名以上の日本人海技士を確保

平成29(2017)年3月時点の認定事業者は、旭海運、飯野海運、NS ユナイテッド海運、川崎汽船、商船三井、JX オーシャン、第一中央汽船、日本郵船の8社であり、その適用期間は、平成25(2013)年4月～平成30(2018)年3月(但し、JX オーシャンは平成26(2014)年4月～平成31(2019)年3月)の5年間である。

認定事業者全体の日本船舶・船員確保計画の実施状況は、海上運送法第45条の2により公表されることとなっている。平成28(2016)年3月時点の状況は【資料1-1-1-1】の通りである。

(2) 更なる拡充に向けた動き

わが国のトン数税制は、平成21(2009)年4月より運用開始され、当初の対象は、日本船舶(日本籍船)に限定されていたが、平成25(2013)年4月以降は、外国船舶(外国籍船)についても一定要件を満たし「準日本船舶」として認定されれば対象とすることが可能となった。『船協海運年報2011』「1・1」「1・2」、『船協海運年報2012』「1・1」を参照)

しかしながら、依然として全運航船を対象とする諸外国の制度に比べれば著しく劣る制度で

あるため、当協会はトン数税制の更なる拡充等を目指し、国際競争条件の均衡化(イコールフットイング)の観点から、諸外国と同等のトン数税制を実現するための論点を整理すべく関係者で検討を行い、平成 27(2015)年 7 月、「新たな外航海運政策の早期実現に向けた提言」を取りまとめた。(『船協海運年報 2015』「1・2」を参照)

諸外国では、経済安全保障上の観点を考慮した自国籍船の確保は必ずしも一般的ではなく、ビジネス拠点の維持・誘致や所謂海事クラスターに属する様々な産業の誘致・振興の観点から、ビジネス拠点としての魅力を高めることを目的として様々な海運政策を講じているのが実態であり、トン数税制についても外航海運が海事クラスターの中核を担うとともに海事クラスターを支える人材を育成・輩出する役割を担う重要産業である一方、比較的海外移転が容易な産業であることから、外航海運企業の本拠地を自国にとどめるための法人税の実質的な免除措置として導入されている。

このような認識のもと、当協会は、国会議員、国交省海事局など関係方面に対し、トン数税制の更なる拡充について理解を得るべく活動、「平成 30 年度税制改正」において拡充を要望する機運が高まった。

一方、国交省海事局より、トン数税制の更なる拡充のためには、租税特別措置法のみならず事前に海上運送法の改正が必要であることから、2 年がかりの税制改正要望、即ち、「平成 30 年度税制改正」の前に、「平成 29 年度税制改正」でも要望する必要があるとの指摘があった。

このため当協会は、政策幹事会および財務幹事会が中心となり、早急に具体的な要望案を取りまとめるべく検討を重ね、平成 27(2015)年 10 月の政策・財務合同幹事会において、諸外国と同等の経済安全保障の枠組みを超えたイコールフットイングの観点からの拡充案を取りまとめ、平成 28(2016)年初より国交省海事局と議論を開始した。

当協会の拡充案に対し、海事局からは、現行計画において平成 30 年 3 月までに日本船舶および準日本船舶合計で 450 隻を達成する可能性が極めて低い状況にあることから、当協会の経済安全保障の枠組みを超えた拡充案を求めることは困難であるとの指摘があり、当協会の意向も勘案し、450 隻という上限は残したままで現在の対象に「国内船主の海外子会社仕組船」を追加するという案の提示があった。

当協会は、海事局の指摘および海事局案の方向性に一定の理解を示す一方、海事局案の拡充をもってしても 450 隻達成は厳しいことから、足元の海運市況など業界の実態を踏まえた制度・要件とすることを求めた。

(3) 自民党「トン数税制国際標準化委員会」

当協会は、海事局と検討を重ねる一方、機会を捉え、国会議員にトン数税制の拡充について理解頂くための活動も続けていたところ、平成 28(2016)年 4 月 1 日、自民党「海運・造船対策特別委員会(委員長:村上誠一郎衆議院議員)」(以下、海造特)および「海事立国推進議員連盟(会長:衛藤征士郎衆議院議員)」(以下、推進議連)の第 1 回合同会議が開催され、両組織の下部に「トン数税制国際標準化委員会(委員長:村上議員)」(以下、トン数税制委員会)が設置することが決定された。

トン数税制委員会は非公開にて、4 月、5 月および 9 月の計 3 回の会合を開催した。海事

局からは局長はじめ幹部が出席、トン数税制を拡充する場合の方向性やそれぞれの論点等について説明があった。当協会からは工藤会長が出席、海運業界を取り巻く現状を説明するとともに、トン数税制拡充の必要性を強く訴えた。今治の専業船主である瀬野理事も出席し、国内船主の立場から拡充の必要性を訴えた。

トン数税制委員会は、計3回の議論を経て、「トン数税制の適用範囲を一定の要件を満たしたわが国船主の実質保有船まで拡大すべき」、また「現下のような歴史的な海運不況を経ても日本船舶等の増加を可能とする仕組みの導入を目指すべき」との主旨の「取りまとめ」を行い、平成28(2016)年10月19日に開催された「海造特・推進議連合同会議」において報告がなされた。【資料1-1-1-2】

この「取りまとめ」がトン数税制拡充への大きな追い風となった。

(4) 平成29(2017)年度税制改正要望

国交省海事局は、トン数税制委員会の検討状況等を踏まえ「準日本船舶について、日本の船主が海外子会社を通じて実質的に保有する一定の要件を満たした船舶まで対象を拡充するほか、日本船舶の確保の目標について、現下のような世界的な海運不況を経ても、長期的観点から日本船舶の増加を図ることができる柔軟な仕組みを導入する」ことを内容とした「平成29年度税制改正要望」を平成28(2016)年8月29日付で、財務省および総務省に提出した。【資料1-1-1-3】

当協会も、トン数税制委員会の検討結果およびトン数税制適用船社はじめ関係者からの意見等を踏まえ、「平成29年度税制改正要望」の重点要望のひとつとして、国際競争条件の均衡化に向けたトン数税制の更なる拡充を求めるとともに、現下のような海運不況を経ても、持続可能な仕組みを導入することを要望した。【資料1-1-1-4】

(5) 税制改正の結果

当協会は、国交省と財務省等との折衝をサポートすべくデータ作成等で協力するとともに、工藤会長が中心となり国会議員への陳情活動等を展開した。(詳細は、本年報「1・1・2 船舶の特別償却制度、圧縮記帳制度」の「(2) 当協会の活動」を参照)

その結果、トン数税制は、「平成29年度税制改正大綱」において以下の通りとなった。

<平成29年度税制改正大綱>

対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例(トン数標準税制)について、海上運送法等の改正を前提に、次の措置を講じた上、平成32(2020)年3月31日までに日本船舶・船員確保計画について認定を受けた対外船舶運航事業を営む法人に対して適用できることとする。

- ① 準日本船舶に本邦船主の子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶を加える。
- ② 取戻し課税の要件(日本船舶・船員確保計画に係る認定の取消し)の前提となる勧告をしない正当な理由に歴史的な海運不況が含まれることを明確化する。

- ③ 日本船舶・船員確保計画において日本船舶及び船員の確保の目標として記載すべきその計画期間における日本船舶の隻数の増加の割合を 120%(現行:220%)以上とする等の所要の見直しを行う。

(6) 海上運送法及び船員法の一部を改正する法律

国交省は、「平成 29 年度税制改正大綱」を踏まえ、トン数税制に係る「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律案」を作成、同法案は平成 29(2017)年 2 月 3 日に閣議決定され、第 193 回通常国会に提出された。【資料 1-1-1-5】

その後、同法案は、衆議院国交委員会の審議を経て、4 月 4 日の衆議院本会議で賛成多数で可決、参議院国交委員会の審議を経て、4 月 12 日の参議院本会議で賛成多数で可決、成立し、4 月 21 日に公布された。当協会は同日、工藤会長のコメントを発表した。【資料 1-1-1-6】

なお当初、トン数税制の更なる拡充のためには、「平成 29 年度税制改正」において海上運送法の改正を行い、その後改めて「平成 30 年度税制改正」で要望し、租税特別措置法の改正を行う必要があるとのことであったが、今般の「平成 29 年度税制改正」で海上運送法のみならず租税特別措置法も措置されたことから、「平成 30 年度税制改正」での要望は不要となった。

今後、平成 30(2018)年 4 月からの新たなトン数税制の要件等を定める国交大臣の「基本方針」(告示)等が交通政策審議会「海事分科会」で審議され、平成 30(2018)年 1 月頃までに決定される見込みである。

1・1・2 船舶の特別償却制度、圧縮記帳制度

(1) 平成 29(2017)年度税制改正要望

国交省海事局は、当協会の要望等も踏まえて、以下 3 項目および内航関係 2 項目(「中小企業投資促進税制」、「地球温暖化対策税の還付制度」)の合計 5 項目を国交省の「平成 29 年度税制改正要望」として、平成 28(2016)年 8 月 29 日付で財務省等に提出した。【資料 1-1-1-3】

- 船舶に係る特別償却制度の拡充及び延長(※)
- 海上運送業における特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置の延長
- 対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例措置(トン数標準税制)の拡充及び延長

※ 拡充は内航関係のみ

一方、当協会においても財務幹事会が中心となり、トン数税制、船舶特償および圧縮記帳の 3 項目を重点要望とし、そのほか経団連や国際課税連絡協議会の動向を踏まえ整理した海運税制、国際課税、企業税制もあわせて取りまとめた「平成 29 年度税制改正要望」について、政策委員会の審議を経て、平成 28(2016)年 9 月 28 日の定例理事会において決定、関係方面に提出した。【資料 1-1-1-4】

(2) 当協会の活動

① 専業船主等への説明

船舶特償および圧縮記帳の要望実現に際しては、両制度のユーザーたる専業船主の実態や要望を十分に把握し、国会議員等に理解頂くことが肝要であり、また、今般のトン数税制の拡充要望が「国内船主の海外子会社仕組船の追加」であることから、こちらについては専業船主に理解いただき協力を仰ぐ必要があった。

このため当協会は、これまで実施してきた愛媛・広島地域における専業船主の会合を引き続き開催、税制改正に関する状況報告や意見交換を行った。また、地方船主に船舶融資を行っている地方銀行の協力も不可欠であることから、船主との意見交換の機会を捉えて、伊予銀行、愛媛銀行および広島銀行を訪問し、当協会の重点要望を中心に海運税制について理解を求めた。

② 自民党「海造特・推進議連」

一方、「平成 29 年度税制改正」においてトン数税制を含む 5 つの海運関係税制が同時に要望時期を迎えたことから、平成 28(2016)年 4 月 1 日に「海造特・推進議連」の第 1 回合同会議が開催され、トン数税制勉強会が設置されるとともに(前述)、他の 4 つの税制についても検討することが確認された。

当協会からは工藤会長が出席し、トン数税制の必要性を訴えるとともに、わが国外航海運は、船舶運航事業者(オペレーター)と船舶貸渡事業者(オーナー)が連携して成り立っており、わが国造船業界をはじめとする所謂海事クラスターや地方経済等に大きく貢献していること、オーナーの利用している船舶特償および圧縮記帳は、それらに組み込まれているものであることを説明し、各税制の必要性を訴えた。

「海造特・推進議連」の第 2 回合同会議は 10 月 19 日に開催され、当協会から小田副会長、小野理事長、瀬野理事(瀬野汽船社長)が出席、引き続き船舶特償および圧縮記帳の延長を要望した。当協会のほか、内航総連、旅客船協会、日本造船工業会および日本中小型造船工業会の代表も出席し、海運税制についての要望がなされた。さらに、伊予銀行、愛媛銀行および広島銀行からも代表者が出席し、地方経済における海運税制の重要性や必要性について説明があった。

第 3 回合同会議は 11 月 8 日に開催され、当協会から工藤会長、小田副会長、小野理事長、瀬野理事が出席、改めてトン数税制、船舶特償、圧縮記帳の必要性を訴えた。また、第 2 回に出席した諸団体に加え、地方自治体から、呉市長(小村和年氏)および今治市長(菅良二氏)が出席し、海運税制に関する意見が開陳された。出席議員による意見交換が行われた後、トン数税制勉強会の「取りまとめ」も盛り込んだ形で「海造特・推進議連」としての「平成二十九年度海事税制に関する決議」が全会一致で採択された。【資料 1-1-2-1】

その後、11 月 15 日、衛藤会長、村上委員長を始めとする自民党の国会議員が財務省主税局長を訪問し、同決議の申し入れが行われた。

③与野党などの動き

平成 28(2016)年 10 月、与野党の税制要望ヒアリングが以下の通り開催され、何れも当協会の重点要望について説明した。

公明党:10 月 11 日(工藤会長が出席)

民主党:10 月 19 日(小田副会長および小野理事長が出席)

自民党:10 月 21 日(小田副会長および小野理事長が出席)

また、超党派の国会議員等で構成する海事振興連盟(会長:衛藤征四郎衆議院議員)の通常総会が 11 月 16 日に開催され、当協会から工藤会長が出席、当協会の重点要望として挙げられている各税制の必要性を訴えた。通常総会においては 5 つの海運関係税制に関する「平成 29 年度海事税制に関する海事振興連盟決議」等が全会一致で採択された。

【資料 1-1-2-2】

その後 11 月 22 日、衛藤会長をはじめとする国会議員が麻生太郎財務大臣を訪問し、同決議の申し入れが行われた。

④国会議員への陳情活動等

当協会は、工藤会長、小田副会長、小野理事長が中心となり、国会議員への陳情活動を 9 月中旬から実施、延べ 143 名の議員に対して、トン数税制、船舶特償、圧縮記帳の必要性を訴えた。

また、当協会は、国交省海事局と財務省等との間の折衝(ヒアリング)における財務省からの質問等について、財務幹事会およびトン数税制適用事業者ならびに専業船主等の協力を得つつ海事局をバックアップした。

さらに当協会は、11 月 22 日、内航総連および旅客船協会との共催により、「海運税制に関する懇親会」を開催し、各主催団体の会長が海運 5 税制の必要性を訴えた。同懇談会には、100 名を超える国会議員関係者のほか、国交省、経団連、造船業界、地方銀行等から約 220 名の出席があり、当協会からは工藤会長はじめ各社首脳が出席、盛会裏に終了した。

(3) 税制改正の結果

上記当協会の活動が奏功し、平成 28(2016)年 11 月 30 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×(マルバツ)審議で、トン数税制、船舶特償、圧縮記帳いずれの制度も「△(検討し後日報告する)」(関係省庁間で要件等の詳細を詰め、与党税制改正大綱に改正内容が記載されることの意。)の結論を得、実質的に要望が認められた。

その後、12 月 7 日の自民党の税制調査会小委員会における最終とりまとめを経て、12 月 8 日に「平成 29 年度与党税制改正大綱」が公表された。トン数税制については、「海上運送法等の改正を前提に拡充・延長」、船舶特償(外航)については「環境への負荷の低減に係る要件の見直しを行ったうえで 2 年延長」、圧縮記帳については「トン数税制適用事業者の利用を不可としたうえで 3 年延長」とすることが認められた。また、内航関係税制についてもほぼ要望通り延長・拡充が認められた。

本大綱を受け、当協会は工藤会長のコメントを発表した。【資料 1-1-2-3】

その後、大綱を踏まえた関連法案が平成 29(2017)年 3 月 27 日に成立、4 月 1 日より施行された。また 3 月 31 日には適用船舶の要件の一部改正等を行う告示が発出された。本改正後の税制一覧および関係法令は【資料 1-1-2-4】の通りである。

なお、今般の税制改正で、圧縮記帳については「外航船舶について、譲渡資産から対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例(トン数税制)の適用を受ける法人が所有する日本船舶及びその法人の子会社が所有する外国船舶を除外する」とされ、トン数税制適用事業者の利用が不可となった(船舶特償についても「平成 25 年度税制改正」にて同様の措置がなされている)。

特別修繕準備金制度についても、対象船舶から「トン数税制の適用事業者が所有する日本船舶及びその法人の子会社が所有する外国船舶を除外する」とされ、トン数税制適用事業者は平成 29(2017)年度以降の新規積立が出来なくなった。(平成 28(2016)年度までの積立分は積立対象船の定期修繕時に夫々取り崩されることとなる。)