

1・1 海運税制(船舶の特別償却制度)

1・1・1 船舶の特別償却制度

当協会は「平成 31 年度税制改正」に向け、会員へのアンケート結果等を踏まえて要望事項を検討のうえ、2019 年 3 月末に適用期限を迎える「外航船舶の特別償却制度」に関し、その延長・拡充の実現に向けて活動した。例年同様、国土交通省海事局による財務省主税局との厳しい折衝に際して海事局を支えるべくデータ収集・提供を行うとともに、武藤会長が中心となり国会議員への陳情活動等を実施、2018 年 12 月に閣議決定された「平成 31 年度税制改正の大綱」において同制度の延長・拡充がほぼ要望通りに認められた。その他の事項を含めた当該税制の延長・拡充に係る詳細は以下の通りである。

(1) 平成 31 年度税制改正要望

① 要望内容の決定

当協会の税制改正要望については、例年 3 月頃に実施する要望アンケートの結果を踏まえ、前年度の要望項目を基に財務幹事会にて作成し、日本経済団体連合会(経団連)の提言や国際課税連絡協議会の要望も勘案しつつ、9 月の定例理事会で承認を得たうえで決定している。「重点要望事項」は当協会が主体的に要望活動を行うとともに「海運関係事項」における内航業界の関連項目は日本内航海運組合総連合会(内航総連)による要望活動を側面支援する目的で掲載する他、それ以外の「国際課税」および「企業税制」については各党に要望書を提出することで当協会要望への認識を得ることに加え要望機運が高まった時に他団体と協調すべく備えておくという方針で対応してきている。一方、10 年以上継続して要望しているものも多く含まれていたため、財務幹事会にて内容を改めて精査した上、要望項目案を作成した。また、「国際課税」および「企業税制」については、財務幹事長および事務局にて国際課税連絡協議会・経団連両事務局に概要を説明した。

「平成 31 年度税制改正要望」(【資料 1-1-1-1】)は、上述の項目案を基に財務幹事会にて検討のうえ政策委員会の審議を経たのち 2018 年 9 月 26 日の定例理事会で決定され、関係方面に提出された。

② 要望に係る主な事項

(a) 重点要望事項:「外航船舶の特別償却制度の延長等」

2018 年度末に期限を迎える当該制度の延長を基調としつつ、海事局と調整のうえ造船事業者からの強い要請や四囲の状況を踏まえて、「先進船舶の導入促進に向けた所要の措置を講じる」ことを要望する実質的な拡充要望を行った(詳細については後述)。

(b) 海運関係事項:中小企業投資促進税制(中促)

2018 年度末に期限を迎える当該制度について、内航総連の要望を側面支援すべく要望した。

(c) とん税、特別とん税

当協会では「平成 16 年度税制改正要望」より邦船社が船舶につき固定資産税や入港料等を重複して負担していることに鑑み「とん税、特別とん税の廃止または軽減」を要望している（それ以前も「税率引上げ反対」を長年主張していた）。平成 31 年度税制改正において港湾局は「国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るための所要の措置（とん税・特別とん税）」として同航路の定期コンテナ船を対象に両税の減免を「事項要求」（要望書には減税額をはじめとした主要事項は明記せず年末まで財務省や党税調と調整する要望形態）の形式で要望した。同局には当該要望が日本船舶の固定資産税に影響が出ることのないよう対応願いたい旨を伝えるとともに必要あれば側面支援を行うこととしていた。しかしながら、関税・外国為替等審議会において次年度の税制改正に向けて継続的な検討を行う旨の答申がなされたことを受けて港湾局が要望を取り下げ引き続き検討することとされたことから、本税制改正における最終局面で議論されることはなくなった（【資料 1-1-1-2】／【資料 1-1-1-3】）。

（2）重点要望事項（船舶特償）に係る要望作成の背景

2018 年 1 月、地元造船事業者からの強い要請を受けた当協会会員の船主より、造船業界においては近年の中国・韓国による自国造船所への直接的支援や自国船社への支援を通じた間接的支援により不当な安値受注を背景とした不公正な国際競争が発生しているとの懸念のもと、その是正措置の一助とすべく、海運税制の充実を図る新制度（特別償却制度および買換特例（圧縮記帳）の充実と環境負荷低減設備費用の一括費用計上）の創設が要望された。

造船業界における国際競争条件の是正措置と税制の関わりについては、交通政策審議会海事分科会海事イノベーション部会（委員名簿は資料（【資料 1-1-1-4】））の 2017 年 12 月 22 日の第 4 回会合において出席委員（造船事業者）より「受注力強化に取り組んでいる造船各社の体力向上を図るため（…）政府による税制面からの支援をいただくこと」が必要である旨の指摘があり、同部会第 7 回会合にて取りまとめられた報告書「海事産業の生産性革命の深化のために推進すべき取組について」（2018 年 6 月 1 日）では、「日本造船所に発注する船主が、オペレータに競争力のある用船料を提示できるような環境整備の検討を行うべきである」との見解が示されている（報告書の概要については資料（【資料 1-1-1-5】）を参照。本文は海事局 Web ページ（http://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk5_000039.html）よりダウンロード可能。

本件に対応するにあたり、国交省海事局（船舶産業課・外航課）が中心となり日本造船工業会（造工）と当協会にて協議のうえ、2017 年に行われた海上運送法の一部改正による先進船舶導入計画の認定制度を用い、船主（オーナー）が先進船舶を導入する場合に当該船舶については従来の特償制度よりも高い特償率を認める新たな特償制度を創出する方向で検討がなされることとなった。当該新制度の意図としては、先進船舶の導入を促進するとともに船主（オーナー）や傭船者たる船社（オペレーター）の競争力を強化することで国内造船所の受注量増加に繋げることであったが、この形態による税制改正が行われた場合の直接的な受益者は海運業界であり造船業界ではないことから、当協会は船舶特償が次年度以降も問題なく利用可能となることを最低限確保しつつ船主の意向も十分踏まえながら対応する前提で、新制度の創設を要望することとなった。

2018 年 6 月頃までに海事局と当協会のあいだで行われていた内々の協議においては、既存の特償延長に加えて、上述の中国・韓国政府による造船助成策への対抗措置の意味合いをも持たせた「先進船舶導入促進税制」を新規(創設)要望する方向で検討してきたものの、省内での議論を経たのち国交省海事局では、新規要望ではなく「先進船舶」の特償率上乘せを含めた現行特償制度の拡充を要望する方向で議論が進むこととなった。これを受けて、当協会では省内における要望の方向性が固まりつつあった段階で海事局より状況説明を受けるべく、政策・財務幹事会合同会議(2018 年 7 月 10 日)および地方船主を対象とした「外航海運税制に関する意見交換会」(呉地区:同 23 日/今治地区:同 24 日)を開催した。

(3) 国交省による税制改正要望

国交省海事局は、例年通り当協会の意向を踏まえることに加えて上述の状況に鑑み、「平成 31 年度税制改正要望」として財務省に対して、2018 年 8 月 29 日付で「船舶に係る特別償却制度の延長等」を要望した(【資料 1-1-1-6】)。なお、本要望は事項要求(※)という手法で要望されている。

(※)本要求手法については、すでに「とん税、特別とん税」の項目内にて簡潔に記載しているが、日本経済新聞による用語解説は以下の通り。

<事項要求>

各省庁が概算要求を財務省に出す際、個別政策の金額を明示せず項目だけ記載すること。政策が細部まで固まっておらず、制度設計や開始時期、事業規模を予算編成過程で詰める。年末まで関係省庁と財務省、与党が絡んで調整する案件も少なくない。(日本経済新聞(朝刊)、2017 年 9 月 1 日付。)

同時に、内航船舶に係る中促の要望も行われている(【資料 1-1-1-7】)。

(1) 当協会の活動

① 与野党ヒアリング等への対応

税制改正に向けて、与野党で業界団体の税制改正要望を聴取するヒアリングが開催され、当協会は以下の会合に出席、重点要望事項について制度の必要性を訴えた。

11 月 7 日:自由民主党「予算・税制等に関する政策懇談会」(武藤会長出席)

11 月 14 日:公明党「政策要望懇談会」(武藤会長出席)

11 月 19 日:国民民主党「税制改正ヒアリング」(磯田副会長・小野理事長出席)

11 月 27 日:立憲民主党「税制改正ヒアリング」(小野理事長出席)

自民党では上述のヒアリングに加え、「海運・造船対策特別委員会(委員長:村上誠一郎衆議院議員)」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、事務局長:盛山正仁衆議院議員)」(海造特・議連)の合同会議を 11 月 14 日に開催した。本会議には当協会より武藤会長が出席し、外航船舶特償について日本における海事産業の国際競争

力を維持・強化する観点から延長等を要望した。その結果、当協会重点要望を含む「平成 31 年度海事税制に関する決議」が全会一致で採択されるとともに(【資料 1-1-1-8】)、衛藤議連会長をはじめとする当日の出席議員が中心となり翌 11 月 15 日に星野財務省主税局長への申入れが行われた。

なお、本件に関連して、自民党の「地域の産業活性化推進議員連盟」(会長:寺田稔衆議院議員)第 10 回総会が 7 月 18 日に開催されており、磯田副会長および小野理事長が、当協会の重点要望事項について、海事産業の海事クラスターを通じた地方経済への貢献を絡めて説明を行った。

さらに、超党派の国会議員等で構成する海事振興連盟(連盟/会長:衛藤征士郎衆議院議員)の通常総会が 11 月 19 日に開催され、当協会からは武藤会長が出席、当協会の重点要望について説明し特償制度の必要性を訴えた。同総会においては「平成 31 年度海事税制に関する海事振興連盟決議」および「平成 30 年度海事振興連盟決議」採択されており(【資料 1-1-1-9】/【資料 1-1-1-10】)、同月 21 日には衛藤連盟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ている。

② 国会議員への陳情活動等

当協会は、10 月から武藤会長が中心となり国会議員への陳情活動等を展開している他、国交省海事局による財務省との折衝をサポートすべく財務幹事会を中心にデータ作成等を行い、海事局を後方支援した。

(2) 税制改正の結果

① 概要

2018 年 12 月 3 日の自民党税制調査会(会長:宮沢洋一参議院議員)小委員会において行われた所謂「〇×(マルバツ)審議」において、「船舶の特別償却制度」(外内航共通)については延長および拡充のいずれも「△(検討し後日報告する)」との結論を得たことで、実質的に当協会の要望が認められた。('△'とは、「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」ことを含意している。)なお、同会議で併せて検討対象とされていた中促については「マル政(政策的問題として検討する)」として党税調内で引き続き検討とされたものの、党内の非公式会合にて延長が決定された。

その後、自民党税制調査会小委員会における取りまとめを経て、12 月 14 日に「平成 31 年度税制改正大綱」(与党大綱)が公表された。大綱における特償関係事項の抜粋は以下の通り。なお、中促についても「中小企業投資促進税制の適用期限を 2 年間延長する(所得税についても同様とする。)」ことが記載された。

<大綱より抜粋>

船舶の特別償却制度について、次の措置を講じた上、その適用期限を 2 年延長する(所得税についても同様とする。)

- ① 外航船舶について、対象に海上運送法の認定先進船舶導入等計画(導入に関する

ものに限る。)に記載された特定先進船舶を加えるとともに、特別償却率を次のとおりとした上、環境への負荷の低減に係る要件の見直しを行う。

イ 特定先進船舶

(イ) 日本船舶 20% (ロ) 日本船舶以外のもの 18%

ロ 特定先進船舶以外のもの

(イ) 日本船舶 17% (現行:18%) (ロ) 日本船舶以外のもの 15% (現行:16%)

(注) 上記の「特定先進船舶」とは、海上運送法の先進船舶のうち一定の設備等に環境への負荷の低減に特に資する先進的な技術を用いた船舶をいう。

② 内航船舶について、環境への負荷の低減に係る要件の見直しを行う。

本大綱を受け、当協会は武藤会長のコメントを発表した(【資料 1-1-1-11】)。また、それまでの特償制度は一部縮減(特償率-1%)されたものの、同制度に新たに先進船舶の概念が導入されたことから、当協会の会員を主な対象として、「外航船舶に係る特別償却制度(先進船舶制度)についての説明会」を日本造船工業界との共催にて今治(2019 年 3 月 8 日)および東京(同 3 月 15 日)にて開催した。

その後の 2019 年 3 月 15 日には、本大綱に基づく国交省告示が発出され((【資料 1-1-1-12】))、「先進船舶の対象範囲」が拡充されるとともに「先進船舶の導入等の促進に関する基本方針」の一部が改正された。ここで「先進船舶」の認定要件が変更された(新たに先進船舶の対象となる技術要件は「先進船舶の対象範囲を定める告示」第 2 条第 2 項(【資料 1-1-1-13】))。

また、船舶特償に係る改正法案は 2019 年 3 月 27 日に成立しており、制度の要件 等に係る告示が 3 月 29 日付で官報に掲載された(【資料 1-1-1-14】)。

なお、内航船舶に係る中促についても同法において 2020 年度末までの延長が認められた他、特償については設備要件として「船首方位制御装置」を必須要件化されている(同資料【資料 1-1-1-14】)。

② 具体的な改正内容

本改正を経た「平成 31 年度税制改正後の海運税制一覧」は資料(【資料 1-1-1-15】)の通り。

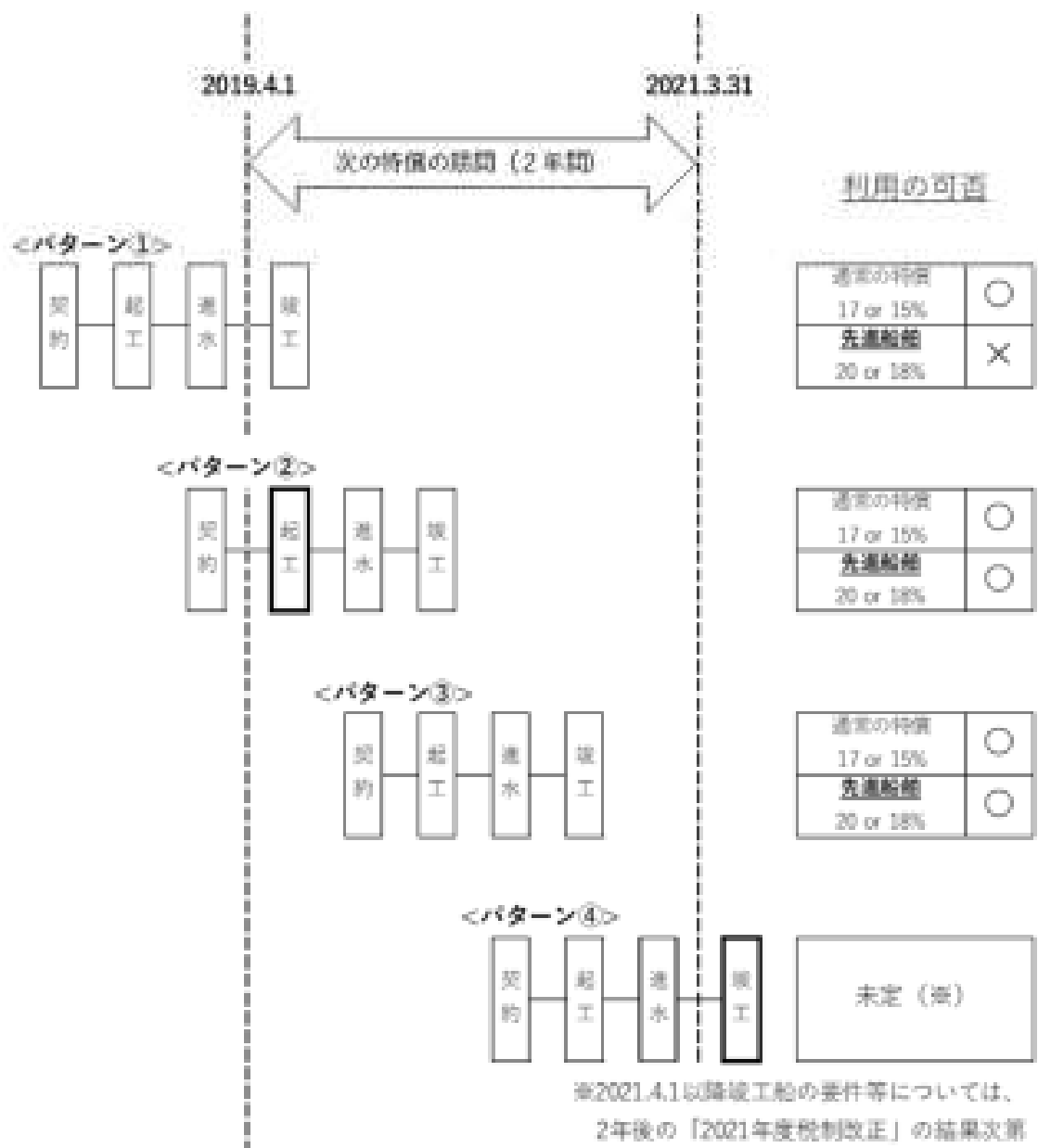
2019 年度から 2020 年度における外航船舶の特償要件および通常の特償／先進船舶の特償が利用できる期間については以下の表および概念図を参照。なお、先進船舶の特償を受けるためには、通常の特償要件(設備要件・EEDI 要件等)に加えて、「先進船舶導入等計画」(海上運送法第 39 条の 11)を申請し、国交大臣の認定を受ける必要がある(【資料 1-1-1-16】)。なお、先進船舶の特償率の適用は、起工日が 2019 年度以降とされた。

< 外航船舶に係る特償の要件(2019.4~2021.3.31) >

	環境低負荷船(継続)	先進環境低負荷船(新)
特償率	日本船舶 17%	日本船舶 20%

	外国船舶 15%	外国船舶 18%
竣工時期	2019.4.1～2021.3.31	
設備要件	従来と変更なし(国交省告示)	
EEDI 要件	<u>建造契約日</u> により異なる ▲15%(2017.4.1～2019.3.31 契約) ▲20%(2019.4.1～2019.12.31 契約) ▲22%(2020.1.1～2021.3.31 契約)	
先進船舶 要件	—	2019.4.1～2021.3.31 に <u>起工</u> し <u>先進船舶の要件(※)</u> を満たす 環境低負荷船

<通常の特償／先進船舶の特償が利用できる外航船>



1・1・2 SOx 規制に係るスクラバーの設置費用の取扱い

既存船へのバラスト水(バ水)処理装置の設置費用の取扱いについては、2013 年の設備投資減税についての議論とも関連し、平成 26 年度税制改正と併せて検討されたのち、事業者による選択のもとで修繕費として損金処理が可能である旨を海事局より照会し国税庁からの回答を 2014 年 3 月 13 日に得られている(『船協海運年報 2013』「1・1」)。

当協会会員の船主より、SOx 規制に係るスクラバーの設置(レトロフィット)費用についてもバ水処理装置と同様の扱いとすることの可否につき相談があり、2018 年 8 月頃より海事局外航課と調整のうえ当協会より 10 月 1 日に外航課長に宛てて正式な照会依頼を発出した。

同課には国税庁課税部審理室・法人課課税課・調査査察部と内々協議いただいたのち、2018 年 3 月 20 日に国税庁より、既存船へのスクラバー設置(レトロフィット)に係る費用を事業者の選択により修繕費として損金経理できる旨回答があった(海事局による照会内容および国税庁の回答全文は会員向け周知文書を参照(【資料 1-1-2-1】))。