

1・1 海運税制

1・1・1 重点要望事項（外航船舶の特別償却制度、国際船舶に係る固定資産税の特例措置、造船業の競争基盤整備に係る固定資産税の特例措置）

当協会は「令和3年度税制改正」において、令和3年3月末をもって期限が到来する「外航船舶の特別償却制度（船舶特償）の延長」および「国際船舶に係る固定資産税の特例措置（固資税の特例）の延長・拡充」ならびに「造船業の競争基盤整備に係る固定資産税の特例措置（造船税制）の創設」を要望した。なお、造船税制は造船業界の要望であり、当協会はこれを支援する目的で加えたものである。

本年度は新型コロナウイルス感染症の影響で税制改正のスケジュール1か月後倒し（通常9月であるところ10月開始）となり12月上旬の大綱まで短期間で結論が出されるイレギュラーな展開となったが、当協会は例年同様、国土交通省海事局による財務省主税局や総務省自治税務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、内藤会長が中心となり国会議員への陳情活動等を実施した。

その結果、2020年12月に閣議決定された「令和3年度税制改正大綱」において、「船舶特償」の2年延長、「固資税の特例」の3年延長・拡充がほぼ要望通りに認められた。造船税制の創設については見送られた。

概要は以下の通りである。

(1) 令和3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は、例年3月頃に実施する会員全社へのアンケート結果を踏まえ、財務幹事会が中心となり取りまとめ、政策委員会の審議を経た後、9月の定例理事会で決定、その後、海事局を通じて自民党・国交部会に提出するとともに、経団連、国際課税連絡協議会に送付している。

このうち期限切れを迎える外航の海運税制については、海事局にも相談の上、要望内容を決めており、「重点要望事項」として、当協会が主体的に要望活動を行っている。また、内航の海運税制については、「海運関係事項」として盛り込み、内航総連の要望活動を側面から支援している。さらに、会員から寄せられた「国際課税」、「企業税制」の要望については、経団連の提言や国際課税連絡協議会の要望にも盛り込んでもらうよう働きかけている。

令和3年度税制改正の重点要望について、国土交通省海事局は、期限切れとなる「船舶特償」および「固資税の特例」に加えて、裏年（当該年度に期限が到来しない税制）である「トン数税制」および「国際船舶に係る登録免許税の特例（登免税の特例）」についても、政策パッケージとして、それぞれ2年、1年前倒しで要望することを視野に水面下で検討を行い、2020年7月以降は、交通政策審議会海事分科会に「国際海上輸送部会・イノベーション部会」を設置し、トン数税制の今後のあり方を含めた外航海運業の基盤整備に向けた方策等についての検討を開始した（「1・2 交通政策審議会海事

分科会 国際海上輸送部会・海事イノベーション部会」参照)。しかしながら、「トン数税制」および「登免税の特例」の前倒し要望には至らず、令和3年度税制改正における重点要望は、「船舶特償の延長」および「固定資産税の拡充・延長」ならびに「造船税制の創設」要望の3点となった。

当協会の「令和3年度税制改正要望」は、2020年9月23日の定例理事会で決定、関係方面に提出した。(【資料1-1-1-1】参照)

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
- ・国際船舶に係る固定資産税の特例措置の拡充・延長
- ・造船業の競争基盤整備に係る固定資産税の特例措置の創設

2020年度末に期限を迎える船舶特償の延長と、固定資産税特例については延長に加え、「特定船舶」に係る拡充を要望した。これらに加えて、交通政策審議会海事分科会海事イノベーション部会(次章「1・2」参照)の議論に基づき、造船業界が造船業界の国際競争力強化に向けて要望する造船税制(造船所における生産性向上に資する設備投資に対する固定資産税の特例措置(課税標準1/2に軽減))の創設についても、これまでの(一社)日本造船工業会(造工)との協働関係に鑑みるとともに、実現すれば日本の造船事業者による競争力ある船舶の提供につながる可能性があることから、重点要望事項として求めていくこととした。

(b) 海運関係事項:

- ・中小企業投資促進税制の延長
- ・軽油引取税の課税免除の特例措置の延長

2020年度末に期限を迎える両制度について、日本内航海運組合総連合会(内航総連)および(一社)日本旅客船協会の要望を側面支援すべく要望した。

(2) 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汲みつつ四囲の状況に鑑みながら、2020年9月25日付で「令和3年度税制改正要望」を財務省および総務省に対して提出した(【資料1-1-1-2】)。なお、通常であれば国交省の要望提出は8月末までに提出されるところ、新型コロナウイルス感染症の影響で9月末提出となるイレギュラーな状況となった。

1) 当協会の活動

① 与野党ヒアリング等への対応

秋頃からは例年同様、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9日：自由民主党「予算・税制等に関する政策懇談会」
(中島副会長および森重理事長出席)
- 11月18日：統一会派(立憲民主党、社民、無所属議員にて構成)「税制改正ヒアリング」
(森重理事長出席)
- 11月20日：公明党「政策要望懇談会」(内藤会長および中島副会長ならびに森重理事長出席)
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9月24日に開催、本会議において、特に新設を要望している造船関係税制に係る支援体制を構築すべく議連のなかに「造船・海運税制に係る小委員会」(小委員会)が設置されることとなり同会合が以下の日程で2度開催された。
- 10月26日：造船・海運税制に係る小委員会(第一回)
当協会からは中島副会長と森重理事長が出席し、船舶特償と国際船舶の固定資産税、造船税制について要望説明を行った。
- 11月25日：造船・海運税制に係る小委員会(第二回)
当協会からは内藤会長と森重理事長が出席し、引き続き当協会の重点要望について要望した。

さらに、本年度内2回目となる海造特・議連の合同会議が11月9日に開催され、国土交通省海事局および海事関係5団体が出席して各要望について説明するのに加えて造船業を地元の主要産業として抱える7つの地方自治体(今治・玉野・尾道・丸亀・伊万里・佐伯・臼杵)の各市長からの意見開陳がなされた。本会議において、当協会の重点要望3点を含む「海事産業の再構築のための予算・税制等に関する決議」が採択されるとともに(【資料1-1-1-3】)、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財務省主計局長および主税局長ならびに総務省自治税務局長への申入れが行われた。

また、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、当協会からは内藤会長が出席、当協会の重点要望について改めて説明を行った。同総会においては「令和3年度海事税制に関する海事振興連盟決議」および「令和2年度海事振興連盟決議」採択され(【資料1-1-1-4】)、その後、同月24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、9月から内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や総務省との折衝を支援すべく、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。船舶特償については、財務省が海事局に「外航環境低負荷船」の要件上乘せを強く求められたことから、造工や(一財)日本海事協会から技術的助言を得つつ、制度利用者が過度な負担を追加されることのないよう努めている。

いよう対応した。また、固定資産税特例の拡充対象となる「特定船舶」については、事業者が適用を受けやすい要件となるよう意見反映に努めた。

③ 海事産業の未来を共創する全国市区町村長の会

上述の関係会合に加えて、今治市を中心とした 31 の自治体により「海事産業の未来を共創する全国市区町村長の会」が発足、12月8日には関係議員も参加の下、発足式が Web 形式で開催された。内藤当協会会長も出席の上、当協会が目指すイコールフットディングへの支援を求めた。

※発足時の会員一覧

北海道函館市長、青森県八戸市長、神奈川県横須賀市長、三重県津市長、京都府舞鶴市長、兵庫県神戸市長・相生市長、岡山県倉敷市長・玉野市長、広島県呉市長・三原市長・尾道市長・福山市長、山口県下関市長、徳島県小松島市長、香川県丸亀市長・多度津町長、愛媛県今治市長・宇和島市長・八幡浜市長・西条市長・上島町長、佐賀県伊万里市長、長崎県長崎市長・佐世保市長・西海市長、熊本県宇城市長・長洲町長、大分県大分市長・佐伯市長・臼杵市長

2) 税制改正の結果

① 概要

2020年11月30日の自民党税制調査会（会長：甘利明衆議院議員）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）の延長と、「国際船舶に係る固定資産税の特例措置」の延長・拡充についてはいずれも「△（検討し後日報告する）」との結論を得た。（「△」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。）。一方で、「造船業の競争基盤整備に係る固定資産税の特例措置」の創設については「×」と結論され、新設が認められなかった。

なお、重点要望事項以外の項目である「中小企業投資促進税制」（中促）については「マル政（政策的問題として検討）」として党税調内で引き続き検討とされたものの、結果的には延長が決定され、また、「軽油引取税の課税免除の特例措置」（軽油引取税）については同11月30日の小委員会にて「△」との結論が出され延長が認められている。

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10日に「令和3年度税制改正大綱」（与党大綱）が公表された。大綱における重点要望事項および海運関係事項の抜粋は以下の通り。なお、上述の通り造船税制の創設はマルバツ審議で「×」とされたため、大綱に盛り込まれず、「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律案」の範疇において別途対応されることとなった（後述）。

< 令和3年度税制改正大綱（抜粋） >

【船舶の特別償却】

(10) 船舶の特別償却制度について、次の見直しを行った上、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、事業の経営の合理化及び環境への負荷の低減に係る要件の見直しを行う。
- ② 内航船舶について、対象から匿名組合契約等の目的である船舶貸渡業の用に供される船舶を除外するとともに、事業の経営の合理化及び環境への負荷の低減に係る要件の見直しを行う。

【国際船舶の固定資産税の特例】

(7) 海上運送法の改正を前提に、国際船舶に係る固定資産税の課税標準の特例措置について、対象となる国際船舶のうち海上運送法の規定により認定を受けた特定船舶導入計画（仮称）に基づき取得した特定船舶（仮称）に係る固定資産税の課税標準を36分の1とした上、その適用期限を3年延長する。

(注) 拡充の対象となる特定船舶（仮称）が満たすべき環境性能要件等は、法人税の船舶の特別償却制度における特定船舶と同一の要件とする。

【中小企業投資促進税制】

(2) 中小企業投資促進税制について、次の見直しを行った上、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。）。

(...) ③ 対象資産から匿名組合契約等の目的である事業の用に供するものを除外する。

【軽油引取税】

(4) 船舶の使用者が当該船舶の動力源に供する軽油の引取りに係る軽油引取税の課税免除の特例措置の適用期限を3年延長する。

本大綱を受け、当協会は内藤会長のコメントを発表した（【資料 1-1-1-5】）。また、船舶特償の設備要件および EEDI 要件が一部見直し（厳格化）され、また、固定資産税の特例の拡充に係る「特定船舶」の制度が導入されること等を受けて、「外航船舶の特別償却制度、日本籍船の固定資産税の特例、海事産業支援策等に関する WEB 説明会」を日本造船工業界との共催にて 2021 年 3 月 26 日に開催した（【資料 1-1-1-6】）。

船舶特償については 2021 年 3 月 26 日の参議院本会議において税制改正法案が可決・成立し、3 月 31 日付で制度の要件等に係る告示が官報に掲載された（【資料 1-1-1-7】）。固定資産税については、「延長」に係る「地方税法等の一部を改正する法律」が 3 月 26 日の参議院本会議において可決・成立（同上（【資料 1-1-1-7】））、「拡充」（改正海上運送法上で認定される特定船舶の課税標準を 1/36）に係る「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律案」（海事産業強化法／【資料 1-1-1-8】）は、5 月 14 日に成立の上、5 月 21 日に公布された。（同法について、衆議院・参議院でそれぞれ付された附帯決議は【資料 1-1-1-9】参照）なお、海事産業強化法の成立にあわせ、

当協会は内藤会長のコメントを公表した（【資料 1-1-1-10】）。

海事局外航課では、上記国会審議と並行し、総務省と連携して国際船舶に係る固定資産税の特例拡充の制度詳細に関する検討を進めていたことから、当協会は拡充の根拠法である改正海上運送法、改正造船法の施行時点において、日本の造船所で建造中、もしくは発注済の日本籍船は特例拡充の対象とするよう強く求めた。しかしながら、外航課側は特例拡充については、当該造船所が「事業基盤強化計画」の認定（後述）を受けた後、「特定船舶導入計画」が認定された船舶が対象、として、当協会要望は受け入れられなかった。

② 具体的な改正内容

令和 3 年度税制改正に伴う船舶特償および国際船舶に係る固定資産税の特例の制度概要等は以下の通り（「令和 3 年度税制改正後の海運関係税制一覧」は【資料 1-1-1-11】参照）。

<外航船舶に係る特償の要件（2021.4～2023.3.31）>

	環境負荷低減船	先進船舶
特償率	日本船舶 17% 外国船舶 15%	日本船舶 20% 外国船舶 18%
竣工時期	2021.4.1～2023.3.31	
設備要件	国交省告示により規定 2021年4月1日以降に建造契約をした船舶については、「グレイウォータータンク」「ビルジプライマリータンク」も必須要件化。	
EEDI 要件	建造契約日により異なる ▲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） ○ 2021年4月1日以降に建造契約をした自動車運搬船は22%以上。 ○ 2022年4月1日以降に建造契約をしたガス運搬船（15,000DWT以上）、コンテナ船、一般貨物船、LNG運搬船およびクルーズ旅客船については、条約で定められた値プラス2%（32～52%）以上。	
先進船舶要件	—	2021.4.1～2023.3.31に <u>起工</u> し 先進船舶の要件（※）を満たす 環境負荷低減船

（※）先進船舶の要件：以下7要件のうち1つを満たすこと。

【IoTシステム：4要件】スマートナビゲーションシステム、遠隔監視システム
ウェザールーチングシステム、予防保全システム

【新材料等：3要件】機関室統合ビルジシステム、高延性鋼、耐食鋼

<国際船舶に係る固定資産税の特例措置の延長・拡充（2021.4.1～2024.3.31）>

海事産業強化法成立・公布後、同法律のうち、固定資産税特例拡充や海事産業支援措置（外

航海運分野については、いわゆる「ツーステップローン」に係る改正海上運送法、改正造船法については、8月中旬に公布の上、8月20日に施行する旨の方向性が示されるとともに、7月3日付で関連の基本方針や省令、告示の概要案に係るパブリックコメント募集が行われた。

8月20日の改正法施行に向け、海事局外航課・船舶産業課は、固資税特例拡充や、海事産業支援措置の詳細をまとめたことから、当協会は両課の協力を得て、7月30日に「海事産業強化法に基づく特定船舶導入計画認定制度・海事産業支援措置に関するWEB説明会」を開催した。固資税特例拡充やツーステップローンの概要や関連手続きは【資料 1-1-1-12】の通り。

③ 造船税制のその後

先述の通り、本税制の新設については自民党のマルバツ審議で認められなかったことから、海事産業強化法の束ねで国会に提出された改正造船法により、造船所事業者の生産性向上や海運事業者からの新造船発注喚起を図るべく、国交省予算等により措置されることとなった。

以上