

## 1・1 海運税制(船舶特償・買換特例・トン数標準税制)

### 1・1・1 令和5年度税制改正

当協会は「令和5年度税制改正」において、会員へのアンケート結果等を踏まえ要望事項を検討の上、重点項目として、2023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)」の拡充・延長、「外航船舶の買換特例制度(圧縮記帳)」および「トン数標準税制(トン数税制)」の延長を要望した。また、内航分野に係る「中小企業投資促進税制(中促)」と「地球温暖化対策税の還付制度(温対税還付)」も2023年度末で期限を迎えるため、日本内航海運組合総連合会(内航総連)、日本旅客船協会(旅客船協会)と連携し、両制度の延長も要望した。その他、いわゆるデジタル課税ルールによる最低税率法人課税制度についても要望を行った。(デジタル課税ルールに係る要望は「船協海運年報2022」1・4参照)

今回は、5つの海運税制に係る要望が重なる年であったため、国土交通省(国交省)海事局と財務省主税局の折衝は非常に厳しい状況となることが予想される中、当協会は関連情報やデータの収集・提供を通じて海事局を支えるとともに、池田会長が中心となり、造船業界とも連携しつつ、国会議員への陳情活動等を展開した。

その結果、2022年12月に閣議決定された「令和5年度税制改正大綱」において、船舶特償の拡充・延長、圧縮記帳、トン数税制、中促、温対税還付の延長が認められた。

概要は以下の通り。

#### 1. 令和5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って取り纏め、政策委員会の審議を経て、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。

当協会の要望取り纏めにあたり、外航海運税制に係る「重点要望事項」は、海事局と密接に連携の上、要望内容を決めており、また、内航の海運税制については、内航総連や旅客船協会の要望活動を側面支援すべく、「海運関係事項」として盛り込み、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。

海事局は、令和5年度税制改正要望内容取り纏めにあたり、船舶特償および圧縮記帳については、当協会および当協会会員の主要船主、日本造船工業会(造工)、日本中小型造船工業会(中小造工)と入念な意見交換を重ね、船主や造船事業者の国際競争力強化に向けた非常に強い要請を踏まえ、船舶特償に関しては一定要件を満たす船舶の特償率を上乘せする拡充を行ったうえで、制度延長を求める判断に至った。一方、圧縮記帳については、延長を求めることとした。

当協会内部においても、地区船主会の機会等を捉え、船舶特償、圧縮記帳を利用する会員と意見交換を重ね、海事局による要望取り纏めへの意見反映に努めた。

トン数税制については、海事局は当協会、および同税制適用事業者のうち、商船三井、川崎汽船、日本郵船の大手3社と入念な意見交換を重ね、また、当時、海運業界が空前の好況期にあったことに伴い、財務省が厳しい姿勢で折衝に臨むであろうことを踏まえ、現行制度を確保すべく、外航日本船舶の確保目標の見直し（制度全体で見れば引上げ）等を前提とした延長を求めることとした。

内航船舶特償、中促、温帯税還付については、海事局は内航総連、日本旅客船協会と意見交換の上、延長を求めることとした。

海事局は、2022年8月25日に開催された自由民主党（自民党）の「国土交通部会」会合で要望説明を経て、同25日に「令和5年度税制改正要望」を財務省および（トン数税制に係る地方税部分について）総務省に提出した（【資料1-1-1】）。

その後、海事局は、トン数税制については、外航日本船舶の確保目標の見直し（制度全体で見れば引上げ）等を含む延長要望の概要や、子会社等との共同申請を可能とするなどの制度改善の方向性に関する説明会を2022年9月6日に、9月27日には、船舶特償および圧縮記帳に係る要望概要の説明会を、それぞれ当協会会員向けに開催した。

一方、2022年度においては、2022年9月28日の定例理事会において、船舶特償、圧縮記帳、トン数税制に係る「重点要望事項」、中促、温帯税還付等に係る「海運関係事項」、「国際課税」、「企業税制」から成る当協会の「令和5年度税制改正要望」（【資料1-1-2】）を正式決定のうえ、関係方面に送付した。

## (2) 国交省要望提出後の当協会の活動

### 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。

10月27日：公明党「政策要望懇談会」（池田会長、友田副会長、森重理事長出席）

11月31日：会派（※）「国土交通・復興部門会議」（友田副会長出席）

※ 立憲民主党、社民党、無所属議員等により構成

5月25日：自由民主党「予算・税制等に関する政策懇談会」  
（友田副会長、森重理事長出席）

11月17日：「海運・造船対策特別委員会、海事立国推進議員連盟」合同会議  
（友田副会長、森重理事長出席）

また、自民党は、上述のヒアリングに加えて、要望が最終化されるタイミングである8月26日に「海運・造船対策特別委員会（海造特／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（議連／会長：衛藤征士郎衆議院議員）」の合同会議を開催、当協会からは池田会長および森重理事長が出席し、当協会要望を説明した他、令和2（2020）年に発足した海事産業を基幹産業とする自治体の首長で構成される「海事産業の未来を共創する全国市区町村長の会」より今治市長・舞鶴市長・尾道市長が出席

し、国交省税制改正要望への支援を訴えた。これに加えて、税制改正をめぐる当局との折衝が本格化した11月17日にも海造特（委員長は石田真敏衆議院議員に交代）・議連の合同会議が開催され、当協会からは友田副会長および森重理事長が出席し、当協会要望への支援を求めた。なお、両合同会議では「海事産業の安全確保と競争力の強化を図るための施策実現に向けた予算編成および税制改正に関する決議」が採択されている（【資料 1-1-3】【資料 1-1-4】）。

## ② 国会議員への陳情活動等

当協会は、例年9月頃から国会議員への陳情活動等を展開しているが、今回は、船舶特償、圧縮記帳、トン数税制が同時要望となったことから、海事局、造工、中小造船と密接に連携の上、池田会長が中心となり国会議員への陳情活動等を展開した。また、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や関係情報の収集・整理等を行い、海事局を後方支援した。

## 2. 税制改正の結果

### ① 概要

2022年12月6日の自民党税制調査会小委員会で行われた所謂「〇×（マルバツ）審議」において、当協会の要望は以下の通りとされ、すべて「△（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。）

- 特償の拡充・延長：「×（廃止）」と提示されたが、複数の国会議員より拡充・延長を後押しする発言があり「△」となった。
  - トン数税制の延長：「△」と提示され、特段の検討はなされなかった。
  - 買換特例の延長：「×（廃止）」と提示されたが、複数の国会議員より拡充・延長を後押しする発言があり「△」となった。
- ※ 内航海運に係る中促および温対税の還付制度については、いずれも「△」と提示されており、トン数税制と同じく特段の検討はなされなかった。

その後、自民党税制調査会小委員会における取り纏めを経て、12月16日に「令和5年度税制改正大綱」（与党大綱）が公表された。当協会の要望事項に係る改正内容の概要・具体的な記述は以下の通りとなっており、この結果を受けて当協会は池田会長コメントを発表するとともに（【資料 1-1-5】）、国会議員や海事局をはじめ経団連などの関係者にお礼回りを行った。

< 令和5年度税制改正大綱（以下 URL 先リンク） >

[https://storage.jimin.jp/pdf/news/information/204848\\_1.pdf](https://storage.jimin.jp/pdf/news/information/204848_1.pdf)

<主要項目の概要>

特償（外航） 現行（2年） 日本籍船（先進船舶 20%、環境負荷低減船 18%） ↓ 外国籍船（先進船舶 17%、環境負荷低減船 15%） <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 一部要件を見直したうえで「3年間」延長。</li> <li>■ 今後、改正される海上運送法を踏まえ、「船舶確保計画を作成し国交大臣の認定を受けた船主」が、「海事産業強化法に基づく認定造船所で建造、且つ、認定船用メーカーで製造されたエンジン、プロペラ、ソナーを搭載」という要件を満たせば、先進船舶、環境負荷低減船、何れも                         <ul style="list-style-type: none"> <li>• 日本オペレーター向けは、特償率をプラス 12%、</li> <li>• 海外オペレーター向けは、特償率をプラス 10%に拡充。</li> </ul> </li> </ul>	
特償（内航）	一部要件を見直したうえで 3年間延長
買換特例（外航、内航）	一部要件を見直したうえで 3年間延長
トン数税制（外航）	みなし利益の額等を見直したうえで 5年間延長
中促（内航）	一部要件を見直したうえで 2年間延長
温帯税（内航）	3年間延長
デジタル課税	グローバル・ミニマム課税の対象から国際海運所得等の金額を除外

（「デジタル課税」に係る要望については本年報「1・3 OECD デジタル課税ルール」を参照。）

<大綱からの抜粋>

【船舶特償】

(2) 特定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 3 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、次の見直しを行う。 イ 海上運送法の改正を前提に、同法の認定外航船舶確保等計画（仮称）に従って取得等をした同法の特定外航船舶（仮称）の特別償却率を次のとおりとする。 (イ) 特定先進船舶である特定船舶に該当する船舶（現行：18%（日本船舶については、20%）） a 海上運送法の本邦対外船舶運航事業者等（仮称）の対外船舶運航事業の用に供される船舶 30%（日本船舶については、32%） b 上記 a 以外の船舶 28%（日本船舶については、30%） (ロ) 特定先進船舶以外の特定船舶に該当する船舶（現行：15%（日本船舶については、17%）） a 上記（イ） a の船舶 27%（日本船舶については、29%） b 上記（イ） b の船舶 25%（日本船舶については、27%）
---

- (注) 上記の改正は、海上運送法の改正法の施行の日以後に取得等をする船舶（同日前に締結した契約に基づいて取得する船舶を除く。）について適用する。
- ロ 特定先進船舶について、液化天然ガスを燃料とする船舶を加え、耐食鋼を用いた船舶を除外する。
  - ハ 対象船舶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（海上運送法の認定先進船舶導入等計画に従って取得等をした同法の先進船舶を除く。）を除外する。
  - ニ 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、対象を総トン数 **500** トン以上（現行：**300** トン以上）の船舶に限定する。

**【買換特例】**

- (11) 特定の資産の買換えの場合等の課税の特例について、次の見直しを行った上、その適用期限を **3** 年延長する（所得税についても同様とする。）。
- ④ 一定の船齢の日本船舶から環境への負荷の低減に資する一定の日本船舶への買換えについて、次の見直しを行う。
    - イ 外航船舶について、次の見直しを行う。
      - (イ) 譲渡資産に係る船齢要件を **20** 年未満（現行：**25** 年未満）に引き下げる。
      - (ロ) 買換資産に係る環境への負荷の低減に係る要件について、建造の後事業の用に供されたことのない国際総トン数 1 万トン以上の船舶にあっては特定船舶の特別償却制度における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と同様とする等の見直しを行う。
    - ロ 内航船舶について、次の見直しを行う。
      - (イ) 譲渡資産に係る船齢要件を **23** 年未満（現行：**25** 年未満）に引き下げる。
      - (ロ) 買換資産に係る環境への負荷の低減に係る要件を見直す。

**【トン数税制】**

- (8) 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、関係法令の改正を前提に、次の措置を講じた上、令和 7 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 純トン数に応じた利益の金額の計算の基礎となる **100** 純トン・1 日当たりのみなし利益の金額を次のとおり見直す。

区分	日本船舶	特定準日本船舶
1,000 純トン以下	<b>130</b> 円 (現行： <b>120</b> 円)	<b>195</b> 円 (現行： <b>180</b> 円)
1,000 純トン超	<b>110</b> 円	<b>165</b> 円

10,000 純トン以下	(現行：90 円)	(現行：135 円)
10,000 純トン超 25,000 純トン以下	70 円 (現行：60 円)	105 円 (現行：90 円)
25,000 純トン超	40 円 (現行：30 円)	60 円 (現行：45 円)

② 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船隊規模に占める日本船舶の隻数の割合に応じて最大 140%以上（現行：120%以上）とする等の所要の見直しを行う。

## ② 事後の対応（法制化作業・説明会の開催等）

### 1) 説明会の開催

当協会は造工との共催により、海事局協力の下、「外航海運税制説明会（船舶特償、買換特例、トン数税制）」を 2023 年 2 月 3 日にオンライン開催した。当日は当協会・造工の会員のみならず、中造工や日本舶用工業会傘下の会員企業に加え、地方自治体・地方銀行・シンクタンク等からも関係者が参加し、総勢 200 名が参加した。

### 2) 船舶特償拡充・延長、買換特例延長に係る法律改正等

上述の「大綱」に基づく税法の改正内容が盛り込まれた租税特別措置法の改正案（具体的には「所得税法等の一部を改正する法律案」）は 2023 年 3 月 28 日に国会にて可決・成立し、3 月 31 日には、船舶特償に係る EEDI 要件の見直しと設備要件の字句修正を行う「租税特別措置法第十一条第一項及び第四十三条第一項の規定の適用を受ける船舶を指定する告示の一部を改正する告示」と買換特例に係る設備要件および EEDI 規制値要件の見直しを行う「租税特別措置法第三十七条第一項の表第五号及び第六十五条第一項の表第五号の規定の適用を受ける船舶を指定する告示の一部を改正する告示」が発出されている。

一方で、船舶特償に係る「拡充」について、「大綱」では、その対象は「海上運送法の改正を前提に、同法の認定外航船舶確保等計画（仮称）に従って取得等をした同法の特定外航船舶（仮称）」とされており、当該制度の導入のため海上運送法の改正が必要であったことから、「外航船舶確保等計画（仮称）認定制度」創設のための「海上運送法等の一部を改正する法律案」が 2023 年 3 月 3 日に閣議決定され、国会審議の結果、4 月 28 日に成立・5 月 12 日に公布、同法は 7 月 1 日に施行されることとなった。本法の成立に際しては衆参両院の国土交通委員会にて付帯決議が採択されており（【資料 1-1-6】【資料 1-1-7】）、本税制の関係ではいずれにおいても「政府」が「世界単一市場である国際海運市場において、経済安全保障の観点から我が国商船隊が国際競争力を確保し続けられるよう、必要な財政や税制の支援措置を継続的に講じていくこと」が述べられている。本法の成立を受けて、当協会は池田会長のコメントを公表した（【資料 1-1-8】）。

当該「拡充」にて特償率を上乗せする措置が導入される「経済安保に資する一定の要

件」については「外航船舶確保等計画」が必要であり、これまでの船舶特償に加えて新たな申請手続き等が必要となることから、当協会は同法の施行に先立つ6月2日に「外航船舶の特別償却制度拡充に係る「外航船舶確保等計画認定制度」に関するWEB説明会」を造工との共催にて開催し、海事局より解説を受ける機会を設けた。なお、この説明会では、本件に併せて同局より外航日本籍船（日本船舶）の保有に係る諸制度の改善に向けた取組み状況についても説明が行われている。

## 2) トン数税制に係る法律改正等

トン数税制は、海上運送法の規定に従い外航船舶確保等計画（法第35条）の認定を受けた事業者が「課税の特例の適用」（第37条の2）を受けける制度であり、その前提として国土交通大臣が「日本船舶・船員確保基本方針」を定めることとされ（第34条）、また当該基本方針を「変更しようとするときは、交通政策審議会の意見を聴くものとする」と規定されている（第34条第5項）。このため、2023年4月からの新制度に係る内容を盛り込んだ当該基本方針の改正にあたっては、交通政策審議会にて「海運、造船に関する事業、船舶、船員及び船舶交通安全に関する重要事項についての調査審議等」（交通政策審議会令第6条）を所掌事務とする海事分科会への諮問・同会からの答申がなされる必要があり、2023年1月20日開催の第42回海事分科会において海事局が基本方針の改正案を提出、審議がなされた。

これに関連し、当該基本方針では日本船舶等の確保目標実現に向けて「政府が実施すべき施策」と「船舶運航事業者等が講ずべき措置」が記載されているところ、後者については2008年7月31日に告示された最初の基本方針より業界が「目標実現に向けて努力する旨を表明している」旨が述べられている。これについて、過去には税制改正に係る会長コメントにて内容を記載したり国交大臣宛の書簡にて内容を盛り込んだりしていたところ、今次改正への対応としては2018年の制度改正と同様に国交大臣宛の書簡にて業界目標に言及することとした。具体的には、2023年4月より適用となるトン数税制に係る業界目標（次期計画全体の目標）として「令和5年度からの5年間で1.25倍程度となるよう努力する」旨を表明すべく池田会長より国交大臣宛の書簡「令和5年度より適用開始となる次期トン数税制について」を1月11日付で提出している（【資料1-1-9】）。

当該業界目標の表明もあり、2023年1月20日の海事分科会会合では改定案自体への異論はなかったことから（日本人船員の増加に係る具体策についての意見が出席委員よりなされている）、同改正案が委員内にて改めて書面審議され（書面審議については非公開）、3月16日に大臣からの諮問である「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針の変更について」は「これを適当と認めるとの結論を得たので答申する」との回答が行われている。

その後、他の重点要望事項と併せて国会審議されていた租税特別措置法の改正案が2023年3月28日に可決・成立し、3月31日には2件の整備省令（「海上運送法第三十五条の規定に基づく日本船舶・船員確保計画の認定等に関する省令の一部を改正する省

令」および「令和五年度に特定認定事業者が海上運送法第三十五条第一項の規定による日本船舶・船員確保計画の認定の申請をする場合における同条第三項第五号の日本船舶の隻数の増加の割合を定める省令) および上述の「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」が告示されるとともに、当該基本方針に基づく「日本船舶・船員確保計画の認定に関する基準について」の通達が発出された。

これに加え、本制度に係る日本人船員確保・育成要件のひとつである海技教育機構(JMETS)への第三者委託費について、海事局海技課は同機構における「外航ニーズへの対応」につき2022年12月より検討していたところ、財務省からも「受益者負担」の増額を求められていたため、2023年2月、当協会に対し、2025年度以降2027年度までの3年間で段階的に引上げることとしたい旨打診してきた。当協会は検討の結果、業界ニーズを踏まえたJMETSにおける教育・実習体制の構築・改善等を前提に、引上げを受け入れることとした。同案に基づく通達である「日本船舶・船員確保計画の認定に関する運用の一部改正について」も、上の3月31日に発出されている。