

# 平成 23 年度海運関係税制改正要望について

平成 23 年度税制改正に関しては、本年 8 月末に、トン数標準税制に関し日本籍船の 3 倍の外国籍船（自社仕組船）に対象を拡大することや、船舶の特別償却制度・買換特例制度に関し日本籍船と外国籍船の条件を差別化\*する点などが盛り込まれた国土交通省要望が財務省に提出された。【本誌10月号参照】

(\* 日本籍船は特償率：18% → 30%、圧縮率 80 → 90%、外国籍船は特償率：18% → 16%、圧縮率 80 → 70%)

上記要望に関して、9月15日には、民主党政調調査会国土交通部門会議（座長：田村謙治衆議院議員）による業界ヒアリングが行われ、日本船主協会からは宮原会長が出席し、外航海運の国際競争条件均衡化の観点から海運関係税制の維持改善などの必要性について主張した。その後、10月14日に税制改正重点項目の絞込みが実施され、トン数税制、特別償却（国際運輸基盤強化税制）など海運関係税制がこれに盛り込まれた。【資料1 参照】

## 【資料1】 国土交通部門会議「平成23年度税制改正への提言」（平成22年10月14日）【抜粋】

平成23年度税制改正に当たって、国土交通部門会議として以下の点について重点的に要望する。

### 1. 航空・海事関係

わが国の国際運輸を担う航空・海運企業の国際競争力を維持・強化するため、航空機燃料税の引き下げ、トン数標準税制の拡充、外航船舶・国際線航空機に係る法人税、固定資産税の国際運輸基盤強化税制の創設など、世界水準を見据えて大幅に税負担の軽減を図ること。また、国際連帯税の導入に関し、上記施策に反する航空券連帯税の導入については強く反対する。

### 2. 港湾関係

国際コンテナ戦略港湾等の積極的な整備・機能強化を図るため、民間の港湾運営主体に対する登録免許税、固定資産税等の軽減措置の整備や、地方の港の利便性を高め国際コンテナ戦略港湾への集荷を促進するためのインランドポート等物流効率化施設・内航フィーダー船に係る集荷促進税制、内航船・フェリーの建造促進のための税制の創設・拡充を図る。

同部門会議の提言結果は、10月21日に開催された民主党税制改正プロジェクトチーム(PT)（座長：中野寛成衆議院議員）に報告され、重点要望の更なる絞込みが行われた後、11月1日に民主党税制改正 PT 総会でとりまとめられた「租税特別措置・税負担軽減等にかかる重点要望」の重点要望事項に、わが国の商船隊の強化のための税制措置を含む「海洋分野の成長戦略税制」が盛り込まれた。【資料2 参照】

## 【資料2】 民主党税制改正 PT 「租税特別措置・税負担軽減措置等にかかる重点要望」（平成22年11月1日）【抜粋】

### 2. 重点要望事項

#### ○海洋分野の成長戦略推進税制

海洋分野の成長戦略を推進するため、我が国商船隊の強化及び内航海運支援のための税制措置を検討すべきである。また、港湾経営の民営化推進のための税制支援措置を検討すべきである。

同項目には、わが国商船隊の成長に不可欠であるトン数標準税制の拡充、船舶の特別償却制度・圧縮記帳制度の拡充などが含まれているとの了解が示されている。民主党役員会などの了承を経て政府税制調査会（会長：野田佳彦財務大臣）に報告される。税調での検討については、12月中旬を目途に税制改正大綱が閣議決定される流れとなる。

こうした流れにあわせ、超党派議員で構成されている海事振興連盟（会長：衛藤征士郎衆議院議員）では、11月10日に開催された税制小委員会において、超党派議員が税務当局に対してトン数標準税制の拡充をはじめとした各種税制の維持・充実などを実現すべく要望する旨の決議を取りまとめた。さらに11月17日には同連盟の総会において、わが国外航海運の競争力強化とわが国造船業の経営基盤・技術基盤を強化するために海洋成長戦略税制の整備に努める旨の決議を行い、平成 23 年度税制改正大綱に盛り込まれ、着実に実施されるよう、意見反映に努めている。

今後、日本船主協会としては、12月中旬に見込まれる政府税制大綱への反映を目指し、引き続き国土交通省と緊密に協力し、関係方面のご理解を得られるよう、わが国海運の国際競争力強化に向けた税制の実現に向けて全力で努めることとしている。

また、日本船主協会は、国会方面や産業界・一般国民における当協会要望への一層の理解促進を図るため、10月26日付日本経済新聞朝刊に、意見広告を掲載した。【資料3 参照】 ■

**意見広告**



税という荷を軽くしないと、日本は沈んでしまいます。  
いっしょに考えてください、海運の税制のこと。日本の暮らしを左右する大きな問題です。

**日本の暮らしや産業を支える海運業は、適切な税制の中で極めて不利な状況です。**

資源に乏しい島国のわが国では、暮らしに必要に必要な物資の大部分を海外から輸入する一方、自動車や電気製品などさまざまな製品を輸出しています。その輸送量はわが国貿易全体の99.7%（重量換算）を占めています。

海運会社では、こうした大きな役割を担う外航海運を将来にわたり維持していけるよう努力を続けています。ただ、**外航海運にあっては全世界で得た所得に本社所在地の税制が適用されるという点で他産業と異なり、税制の差が競争力の差に直結してしまいます。**国際競争が年々熾烈さを増す中、日本の暮らしや産業を守るためには諸外国と互角な競争ができるよう税制を整備していく必要があります。たとえば、そのひとつである「トン数標準税制〔以下、トン数税制〕」※1は今や世界の共通ルールですが、日本は諸外国に比べ大きく立ち後れています。

**主要海運国は「トン数税制」を100%適用。わが国は全運航船の約4%にしか適用がありません。※2**



1996年以降、イギリス、フランス、ドイツをはじめとする主要海運国では、自国海運の国際競争力を高めるため、海運業への法人税に「トン数税制」を採用しています（シンガポール、香港はさらに進んで非課税です）。この「トン数税制」は好不況に関わらず税額が一定というメリットがあり、海外の船社はこれを活用して資金を蓄積し、設備資金などに充てて成長を続けています。

一方、日本でも2009年4月ようやく「トン数税制」の適用が開始されました。しかし、問題なのは対象範囲が全運航船の約4%に過ぎない日本籍船に限られているという点です。

日本の海運会社を公平な条件で国際競争に送り出すためには、わが国の「トン数税制」を諸外国同様、全運航船に拡大することが必要です。また、これ以外にも諸外国と日本では様々な税制格差があり、私たちは償却制度の改善、すなわち「船舶の特別償却制度」の拡充や「特定資産（船舶）の買換特例（圧縮記帳）」の拡充※3などもめざしています。

これらの海運税制を諸外国並みに改善することにより、海運会社の国際競争力は高まり、さらに機動的かつ低コストでの船舶投資が可能となります。

また、海運会社が活力を持ち続けることは、わが国造船および港湾など海事関連産業はもちろんのこと、輸出入される全てのモノに関わる産業の発展を維持していくことにもつながります。原油、鉄鉱石、自動車などの輸送にあたり、わが国海運会社は、お客様（荷主）と共同で、船型開発からはじまる「日本モデル」ともいべき荷主ニーズに合わせた長期安定的な輸送サービスの提供に努めてきました。

私たちはこれからもいっそうの努力を重ねてまいります。ただ、国際的に遅れた日本の海運税制という重荷のため、わが国外航海運が沈んでいけば、やがては日本の暮らしや産業が沈むことにもなりかねません。わが国の海運が生き残り、引き続きわが国の産業の成長を支えるためには、**税制において諸外国と同じ土俵に立つことが必要**なのです。

※1 「トン数標準税制」とは、運航している船舶の純トン数（貨物を積むスペースの容量）から“みなし利益”を算出して課税する方式で、好不況に関わらず税額は一定となります。計算式は（運航船舶の純トン数×みなし利益率×運航日数）×法人税率です。

※2 日本船主協会調べ

※3 これら償却制度は、新造船を発注した際などに法人税を一定期間繰り延べることを認めるものであり、設備投資の促進につながります。こうした償却制度においても、わが国の制度は主要海運国と比べて遅れています。

意見内容は以下のとおり

**日本の暮らしや産業を支える海運業は、熾烈な国際競争の中で極めて不利な状況です。**

資源に乏しい島国のわが国では、暮らしと産業に必要な物資の大部分を海外から輸入する一方、自動車や電気製品などさまざまな製品を輸出しています。

それらの輸送を力強く支えているのが外航海運であり、その輸送量はわが国貿易全体の99.7%（重量換算）を占めています。

海運会社では、こうした大きな役割を担う外航海運を将来にわたり維持していけるよう努力を続けています。ただ、外航海運にあっては全世界で得た所得に本社所在地の税制が適用されるという点で他産業と異なり、税制の差が競争力の差に直結してしまいます。国際競争が年々熾烈さを増す中、日本の暮らしや産業を守るためには諸外国と互角な競争ができるよう税制を整備していく必要があります。たとえば、そのひとつである「トン数標準税制〔以下、トン数税制〕」※1は今や世界の共通ルールですが、日本は諸外国に比べ大きく立ち後れています。

**主要海運国は「トン数税制」を100%適用。わが国は全運航船の約4%にしか適用がありません。※2**

1996年以降、イギリス、フランス、ドイツをはじめとする主要海運国では、自国海運の国際競争力を高めるため、海運業への法人税に「トン数税制」を採用しています（シンガポール、香港はさらに進んで非課税です）。この「トン数税制」は好不況に関わらず税額が一定というメリットがあり、海外の船社はこれを活用して資金を蓄積し、設備資金などに充てて成長を続けています。

一方、日本でも2009年4月ようやく「トン数税制」の適用が開始されました。しかし、問題なのは対象範囲が全運航船の約4%に過ぎない日本籍船に限られているという点です。

日本の海運会社を公平な条件で国際競争に送り出すためには、わが国の「トン数税制」を諸外国同様、全運航

**船舶に拡大することが必要です。また、これ以外にも諸外国と日本では様々な税制格差があり、私たちは償却制度の改善、すなわち「船舶の特別償却制度」の拡充や「特定資産（船舶）の買換特例（圧縮記帳）」の拡充※3などもめざしています。**

**税制の拡充は、海運の活況に、さらには産業の発展維持につながります。**

これらの海運税制を諸外国並みに改善することにより、海運会社の国際競争力は高まり、さらに機動的かつ低コストでの船舶投資が可能となります。

また、海運会社が活力を持ち続けることは、わが国造船および港湾など海事関連産業はもちろんのこと、輸出入される全てのモノに関わる産業の発展を維持していくことにもつながります。原油、鉄鉱石、自動車などの輸送にあたり、わが国海運会社は、お客様（荷主）と共同で、船型開発からはじまる「日本モデル」ともいべき荷主ニーズに合わせた長期安定的な輸送サービスの提供に努めてきました。

私たちはこれからもいっそうの努力を重ねてまいります。ただ、国際的に遅れた日本の海運税制という重荷のため、わが国外航海運が沈んでいけば、やがては日本の暮らしや産業が沈むことにもなりかねません。わが国の海運が生き残り、引き続きわが国の産業の成長を支えるためには、**税制において諸外国と同じ土俵に立つことが必要**なのです。

※1 「トン数標準税制」とは、運航している船舶の純トン数（貨物を積むスペースの容量）から“みなし利益”を算出して課税する方式で、好不況に関わらず税額は一定となります。計算式は（運航船舶の純トン数×みなし利益率×運航日数）×法人税率です。

※2 日本船主協会調べ

※3 これら償却制度は、新造船を発注した際などに法人税を一定期間繰り延べることを認めるものであり、設備投資の促進につながります。こうした償却制度においても、わが国の制度は主要海運国と比べて遅れています。

社団法人 日本船主協会

〒100-8601 東京都千代田区京橋2-4-1 船主会館  
TEL 03-5561-7111 FAX 03-5561-7110  
E-mail http://www.jsa.or.jp  
E-mail pub-office@jsa.or.jp