

平成22年9月

# 平成23年度税制改正要望

社団法人 日本船主協会

わが国は食料・エネルギー輸入依存度が非常に高い国であり、貿易物資の 99.7%は海上輸送によるものです。わが国海運事業者は、そのうちの 6 割以上を輸送し、特にエネルギーをはじめとする一次資源については輸入量の殆どを扱っており、経済安全保障の観点から、また国内他産業、国民生活を支えるインフラとして大変重要な役割を担っています。

一方で外航海運企業は、世界単一の海運市場において熾烈な国際競争に晒されており、わが国外航海運を維持していくためには、諸外国と互角の競争が出来るよう国際的な競争条件の均衡化を図ることが不可欠です。

このため、トン数標準税制の拡充や船舶特別償却制度、買換え特例（圧縮記帳）制度など海運税制の維持・改善は是非とも必要です。

また、わが国経済・国民生活を支える内航海運企業は、これまで経営基盤強化、構造改善を推進しておりますが、依然として厳しい経営環境にあり、このままでは安定的な輸送も困難になりかねない状況下にあります。

産業基礎物資の約 8 割を輸送（トンキロベース）する国内物流の大動脈として、また、国策でもあるモーダルシフトの担い手としての役割を果たしていくためにも、新たな税負担となる地球温暖化税の導入に反対するとともに、燃料油に係る石油石炭税の特例措置の創設など各種税制面での措置が強く求められます。

上記に鑑み、平成 23 年度税制改正要望に関し、次の通り要望いたしますので、その実現につき特段のご高配をお願い申し上げます。

平成 22 年 9 月  
日本船主協会

# 海運関係事項

## 1．トン数標準税制の適用対象船舶を全運航船まで拡充

外航海運業においては、製造業等他の業種とは異なり、全世界の拠点から得られる所得は全て本社所在地国で課税される。1996年以降、世界の主要海運国においては、全運航船を対象とするトン数標準税制が相次いで導入され、各国の外航海運企業がこれを利用しているところ、我が国においては平成21年4月に漸く同税制の適用が開始されたものの、その対象は全運航船の4%に過ぎない日本籍船に限られている。国際競争基盤の均衡化のため、我が国トン数標準税制を、諸外国同様、全運航船に拡大することが必要である。

## 2．外航船舶の特別償却制度の恒久化

本制度（外航環境低負荷船：18/100、トン数税制適用法人が取得等をする日本籍船以外の外航船舶：16/100）は平成23年3月末をもって期限が到来する。

我が国の船舶償却制度は、主要海運国の償却制度と比較して大きく見劣りしたものとなっているが、我が国外航海運企業が世界単一市場の中で諸外国の船社と互角の国際競争を行っていくためには、せめて現状の特別償却制度を維持する必要がある。さらに、本制度は50年以上にわたり利用され続けており、有用性が充分検証されているにもかかわらず、2年間の延長を繰り返す期限付き措置という不安定な状態に置かれている。かかる実態に鑑み、船舶の特別償却については恒久的な税制とされるべきである。

## 3．特定資産（外航船舶）の買換（圧縮記帳）特例の恒久化

本制度（船舶から船舶：譲渡差益の80%、内航船舶から減価償却資産：譲渡差益の80%を圧縮記帳）は平成23年3月末をもって期限が到来する。

我が国の経済活動と国民生活を支える物資・資源の安定輸送を図るには、時代の要請に応える船舶の整備が不可欠である。

譲渡益の80%相当の圧縮記帳を活用することで、譲渡船舶の売却益への課税を軽減し、購入船舶の取得を容易にする措置は、円滑に事業を継続するために必要な措置である。近代的な設備を有する船舶への買換を促進するためにも本制度については恒久的な税制とされるべきである。

#### 4．外航船舶(償却資産)に係る固定資産税の廃止

船舶等の償却資産に対する課税は、国際的には異例の税制であり、先進主要国のほとんどは課税しておらず、厳しい国際競争に晒されている外航海運においては、日本籍船の国際競争の阻害要因となっている。また、償却資産に係る課税海運業や特定の設備産業に偏重し、課税の中立性にも問題があることから船舶などの償却資産への課税の廃止を求める。

#### 5．国際船舶に係る登録免許税の改善および恒久化

諸外国に比べ割高な日本籍船の取得・保有にかかる諸税の軽減を図るため、国際船舶に係る登録免許税【(1)所有権保存登記、(2)抵当権設定登記】の税率を更に軽減(税率を 3.0/1000 から 1/1000 : 本則 4/1000)した上で、恒久的な措置とされるべきである。

#### 6．新たな税負担となる地球温暖化対策税の導入に反対

物流コストの低減に努めている内航海運にとって、地球温暖化対策税の導入による新たな税負担は大きな打撃を受ける。

特に内航海運は、わが国の基幹的な輸送機関であり、環境負荷が小さくモーダルシフトの牽引車としての役割や、静脈物流の担い手としても期待され、運輸産業全体で懸命に取り組んでいる。こうしたなかで新しい税制が導入された場合には、大きなコストアップ要因となり、モーダルシフトの目標値達成は困難となる等、結果として CO2 排出量総量の削減にはつながらない可能性が大きい。

#### 7．とん税、特別とん税の廃止または軽減

外航船舶はとん税、特別とん税の他、船舶固定資産税、入港料等を重複して負担している。入港による応益負担は当然のことであるが、これらの公租公課は諸外国に類例のない重複賦課である。港湾の国際競争力強化および物流コストの軽減の観点から、本税の廃止または軽減を求める。

## 8 .内航船舶の用に供する燃料油に係る石油石炭税の特例措置の創設

内航海運業は国内太宗貨物（主要産業基礎資材）の8割以上のシェア（輸送トン数ベース）を占めるなど、産業活動の円滑化ばかりか国民生活の安定に大きく寄与している。さらに、わが国は京都議定書で約された温室効果ガスの一つであるCO<sub>2</sub>の削減など環境負荷低減の見地から現在、国を挙げてモーダルシフトを促進している。これらを円滑に進めるためには、内航燃料油について、石油石炭税の実質非課税措置（還付制度）の導入が是非とも必要である。

## 9 . 船員の支払給与に係る法人事業税の課税標準の特例措置の創設

外形標準課税に係る付加価値割の課税標準の算定に当たり、船舶の乗組員に対して支出される報酬給与額を算定方法から控除すること。

## 10 . 指定会社等が外貿埠頭公社からの出資により取得した外貿埠頭業務用不動産の所有権の移転登記に係る特例措置の創設（登録免許税）

日本の港湾がアジア主要港湾と伍していくためには、国際海上物流の中核的機能を担う特定外貿埠頭の管理運営の更なる効率化が求められていることから、埠頭公社を民営化し、民間視点での経営を取り入れていく必要がある。外貿埠頭公社の株式会社への円滑な移行を促進するため、指定会社等が公社からの出資により取得した外貿埠頭業務用不動産の所有権の移転登記に係る登録免許税の税率について、平成23年4月1日から平成26年3月31日まで15/1000に軽減する特例措置を創設すること。

# 国際課税

## 1. タックスヘイブン対策税制の見直し

### (1) 特定外国子会社につき、留保所得のある子会社のみならず欠損金のある子会社も合算の対象とすること

現在のタックスヘイブン対策税制は欠損金の合算が認められず、留保所得のある子会社のみ日本において課税するという著しく公正さを欠いた税制となっている。実質上親会社と一体である特定外国子会社については、欠損金のある子会社も合算の対象とすること。

### (2) 欠損金繰越期限（7年間）を撤廃すること

現在の制度では過去7年間の欠損金に限り、当期の所得計算上当該欠損金を損金算入できるが、長期欠損法人の税制上の救済措置として繰越期間を撤廃すること。

### (3) 軽課税国の判定基準の引下げ

軽課税国の判定基準については、諸外国の法人実効税率の動向を踏まえ、現行のタックスヘイブン税制の基準を15%未満に引き下げることが必要である。

### (4) 内国法人が特定外国子会社等から受ける配当は、特定課税対象金額の制限期間に関わらず、益金不算入とすること

現行の税制では、配当支払いの10事業年度前までに発生した特定課税対象金額しか益金不算入が認められないが、その制限を撤廃すること。

**( 5 ) 適用除外の非適用業種から「船舶の貸付」を外すこと**

現在の制度では、たとえ実態のある会社でも、業種が「船舶の貸付」であれば、軽課税国に存在するだけで特定外国子会社と見なされてしまう。実体のある海外子会社であれば、タックスハイブン対策税制対象外とすること。

**( 6 ) 移転価格税制上定義されている国外関連者から、タックスハイブン対策税制が適用される特定外国子会社を除外すること**

移転価格税制上、国内の法人と国外関連者（法人）間との取引価格を通常価格に引き直すため、第三者取引価格の算出が必要とされるが、特定外国子会社は合算課税の対象となっているため、所得の移転とはならず、課税上の弊害はない。従って、移転価格税制上定義されている国外関連者の対象範囲から、タックスハイブン対策税制が適用される特定外国子会社を除外すること。

## 2. 外国税額控除制度の見直し

### (1) 一括限度方式の堅持

国際的<sup>2</sup>二重課税の排除方式の一つとして外国税額控除を採用しているわが国においては、企業のグローバル化・複雑化に対処するため、また課税ベース、課税及び控除のタイミングを判断する際に、各国の制度の相違が存在する以上、それらのミスマッチを緩和するためには、一括限度方式の維持が不可欠である。

### (2) 控除限度超過額の損金算入制度の創設

**控除限度超過となった外国法人税は繰越か損金算入の選択を認めること  
繰越期間内に控除できず、控除不能が確定した繰越外国法人税は損金算入を認めること**

現在の制度では、外国にて支払った税額の控除限度超過額が恒常的に発生しているが、控除限度額を超過のために控除できない外国税額は損金にも算入できないため、海運会社の海外展開に関わるコストの増加、国際競争力の低下を招いている。国際的<sup>2</sup>二重課税の排除の観点から、上記の損金算入制度が必要である。

### (3) 控除限度超過額および控除余裕額の繰越期間を廃止すること

外航海運業では多額の外国税を恒常的に納めており、所得の発生時期と租税の納付時期の差等により、控除されるべきわが国法人税と対応関係にないことから3年間の期限では控除しきれない場合が多い。国際的<sup>2</sup>二重課税の排除の観点から、控除限度超過額および控除余裕額の繰越期間制限の撤廃が必要である。

### (4) 地方税から控除未済となった金額の還付制度の創設

**地方税から控除未済となった金額は、法人税と同様に還付すること  
還付が認められない場合は、少なくとも損金算入を容認すること**

控除対象外国法人税額が多いため、地方税の過年度の控除余裕額を利用する場合に、当期の地方税の法人税割の金額を超えることがあるが、現行制度では、当該控除未済の金額が還付されず、将来3年間控除未済額として繰越される。地方税においても、国税と同様控除未済となった金額については還付制度の導入が是非とも必要である。



# 企業税制

## 1．法人実効税率の引き下げ

わが国の法人実効税率は依然として欧州・アジア各国の水準と乖離しており、企業の競争力を削ぐ要因となっている。法人税率の引き下げ競争が進む諸外国に比べて高止まりしている法人実効税率を、国際的な整合性がとれる水準まで引き下げていくことが必要である。

## 2．連結納税制度等の改善

### (1) グループ内の寄付金の容認

平成22年度改正において、100%グループ内の内国法人間の寄附金については、支出法人において全額損金不算入とするとともに、受領法人において全額益金不算入となった。しかしながら、従来の制度では支払い側の処理として一般寄附金枠までの損金算入が可能であったものが、改正後は一律損金不算入とされている。

寄付金を支払う会社と受け取る会社の課税所得の状況によっては、グループ全体として、結果的に税金費用が増大することがありうる。よって、100%グループ内の内国法人間の寄附金について、従来どおり、一般寄附金枠までの損金算入が認められるべきである。

### (2) 小規模子会社の交際費損金算入

連結納税においても連結親会社の資本金の額に係らず小規模子会社に対し交際費の損金算入を認めること。

### (3) 連結納税子会社の連結納税適用開始前・加入前に子会社で発生した欠損金の持込制限の廃止

平成22年度税制改正において、連結納税適用以前の子会社欠損金は当該法人の所得を限度(特定連結欠損金)として繰越控除が一部可能となったが、その効果は少ない。さらに個別/連結欠損金の二重管理、控除限度額計算などの複雑化により事務負担が増加するなどの問題もあるため、連結納税子会社の連結納税適用開始前・加入前に子会社で発生した欠損金の持込制限を廃止すること。

#### **(4) 連結対象に特定外国子会社(100%)も認める**

100%支配の合算課税の対象となった特定外国子会社については、外国法人とはいえ親会社と経済的一体が認められるので、課税対象となる連結グループ全体の所得に加えられるべきものであり、連結納税の範囲を拡張することにより、内国法人の企業活動の活性化に資することができる。

### **3. 欠損金の繰越期間制限(7年間)の撤廃**

日本の税法では、過去7年間の損失に限り、当期の所得計算上損金算入できるが、長期欠損法人の税制上の救済措置として繰越期間の撤廃が必要である。先進国の例では、米国では20年間の繰越、英国に至っては永久に繰越が認められている。

### **4. 欠損金の繰戻還付不適用措置の廃止**

法人税法では前事業年度の利益に対して当期の欠損金の繰り戻しを行い、還付を受けることが認められているが、租特法により平成4年以降不適用措置が継続されている。欠損法人の救済措置として不適用措置の廃止が必要である。

### **5. 受取配当金の益金不算入制度の改善**

#### **(1) 特定利子規定の復活**

平成14年度税制改正において、受取配当金の益金不算入制度から特定利子規定が廃止されたことにより、運転資金の借入および設備資金の長期借入が多い会社では、受取配当金の大部分が二重課税となってしまう。当該制度は連結納税制度導入による収減の補完として平成14年度税制改正にて廃止されたが、論拠のない増税策であり、受容できない。

#### **(2) 特定株式以外の株式等に係る受取配当の益金不算入割合の引上げ**

既に課税済みである株式の受取配当に対する課税は二重課税であり、現行の益金不算入割合(50%)を引き上げる(もしくは全額益金不算入とする)ことが必要である。当該制度は連結納税制度導入による収減の補完として平成14年度税制改正にて変更(従来は益金不算入割合が80%)されたが、(1)と同様、論拠のない増税策であり受容できるものではない。

## **6 . 退職給与引当金制度の復活**

退職給与引当金は、連結納税制度導入による税収減の補完として平成 14 年度税制改正にて廃止されたが、当該制度は固定費の平準化に欠かすことのできないものであり、復活させることが必要である。

## **7 . 税務上の取扱いに係る申告前の事前確認制度の導入**

納税者の権利保護の明確化に資するため、事前確認制度を導入すること。

## **8 . 交際費の損金算入**

企業の積極的な活動を支援するため、営業活動を行うにあたって必要と認められる一定の支出に関し、損金算入は認められるべきである。

## **9 . 減価償却費、各種引当金・準備金、圧縮記帳積立金等の各種項目における税法での損金経理・利益処分経理要件の撤廃**

会計と税務が分離していく流れの中で、会計で処理したものしか認められないとする損金経理要件・利益処分経理要件は不合理であり、撤廃すべきである。

以 上