

平成 2 4 年度
海 事 局 関 係
税 制 改 正 要 望 概 要

平成 2 3 年 9 月
国土交通省海事局

平成24年度 海事局関係税制改正要望事項

項 目	税 目		頁
1. トン数標準税制の拡充	法人税等	外航海運	1
2. 国際船舶の所有権保存登記等に係る課税の特例措置の延長	登録免許税		3
3. 国際船舶に係る課税の特例措置の拡充及び延長	固定資産税 [地方税]		4
4. 中小企業投資促進税制の延長	法人税等	内航海運	5
5. 軽油引取税の課税免除の特例措置の延長	軽油引取税 [地方税]		6
6. 対外船舶運航事業の用に供する船舶に乗り込む船員に係る課税の見直し	個人住民税 [地方税]	外航船員	7

国土交通省海事局

背景・目的

【経済安全保障の確立】

○東日本大震災や原発事故を契機として、日本商船隊による安定輸送・経済安全保障の確立の必要性が明確になったところ（例：外国船社による日本寄港の忌避・外国政府による一定海域の避難勧告 等）。

➡ **日本籍船増加のペースアップと日本の船社が支配する特に重要な一定の外国籍船の確保を図ることによる経済安全保障の早急な確立が必要。**

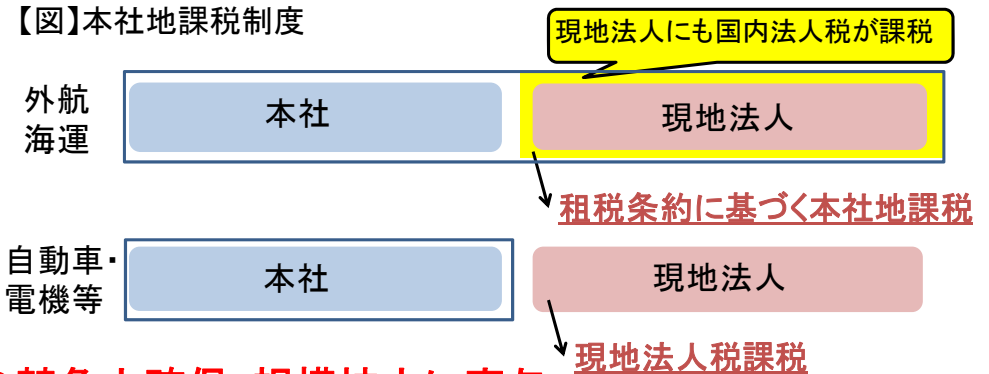
【国際競争力の強化】

○諸外国においては、自国籍船に加え外国籍船もトン数標準税制の適用対象としている一方、我が国の現行トン数標準税制の適用範囲は日本籍船に限定されていることなどから、我が国の外航海運事業者は諸外国と比較して税負担が重い状況。

○外航海運業は、租税条約に基づき、本社地課税制度(※)が適用されており、国外での収入についても母国において課税されるため、母国税制の差異は外航海運企業の国際競争力に直結。

※本社地課税制度・・・国外で稼得した所得についても、本社地（国内）での課税が一律に適用される制度。租税条約に基づき、外航海運・国際航空事業に対してのみ適用。

【図】本社地課税制度



➡ **厳しい国際競争を強いられている日本商船隊の競争力確保・規模拡大に寄与。**

要望制度の概要

現行対象船舶

日本の船舶運航事業者が運航する日本籍船

拡充対象船舶

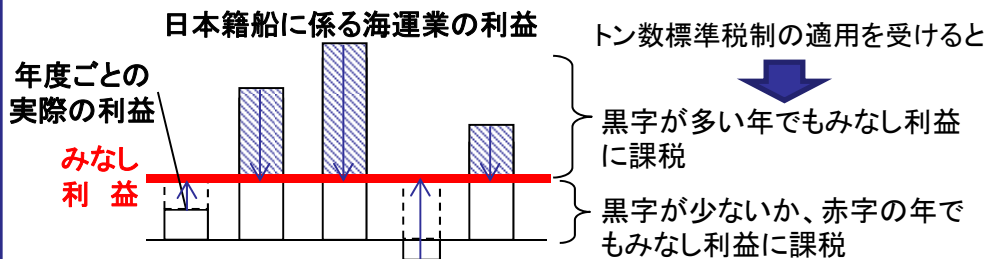
日本の船舶運航事業者が運航する日本籍船
+
日本の船社が支配する特に重要な一定の外国籍船

政策の達成目標

○ 我が国商船隊における日本籍船数を概ね450隻とすることを目標とし、5年間（平成24年度から平成28年度まで）で概ね250隻とすることを目標とする。

現行トン数標準税制（平成20年度創設）の制度概要

○外航船舶運航事業者が、日本船舶・日本人船員の確保に係る「日本船舶・船員確保計画（計画期間：平成21年度～平成25年度の5年間）」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合、日本船舶に係る利益について、通常法人税に代えて、みなし利益課税の選択が可能。



○トン数標準税制を導入すると、通常の法人税より高くなる場合も安くなる場合もあるが、毎年の納税額が予測しやすくなることから、**高額（一隻あたり数十億円から数百億円）な船舶投資を安定的・計画的に行っていくためには、トン数標準税制が有効**

➡ **振幅の激しい海運市場での設備投資及び競争力強化に寄与。**

主要国のトン税制度比較

国名 (導入年)	トン税 適用範囲	適用要件	
		自国籍船 比率要件	その他の要件等
日本 (2008)	日本籍船	-	・日本船舶・船員確保計画の認定が必要 ・日本船舶を5年間で2倍 ・日本人船員の養成
デンマーク (2001)	全船	1:4 ^{※1}	なし
フランス (2003)	全船	1:3 ^{※2}	なし
ドイツ (1999)	全船	1:3	なし
オランダ (1996)	全船	1:3 ^{※2}	なし
ノルウェー (1996)	全船	-	なし
イギリス (2000)	全船	1:3	・職員ポスト15人に対し毎年1人を訓練する義務
アメリカ (2004)	米国籍船	-	なし
韓国 (2005)	全船	1:5	なし

※1 デンマークは4倍を10倍にすべく検討中

※2 トン税導入当初は設けられていたが現在はEU域内船籍60%要件に移行。

昨年末の税制改正要望の結果

- 結果：G判定＝平成24年度以降の検討課題とするもの
- 主な指摘事項
 - ・外国籍船をトン数税制の対象とすることは、現行トン数税制の政策目的（日本籍船増加）と矛盾
 - ・トン数税制の計画期間は5年間であるが、制度創設後2年で拡充要望を行うことは認められない。

国際船舶の所有権保存登記等に係る課税の特例措置の延長（登録免許税）

目的

日本籍船の中でも、運航体制の効率性等からみて国際海上輸送の確保上重要なものとして、その中核を担っている国際船舶の保有を促進。

※海上運送法上の国際船舶とは・・・

- 総トン数2,000トン以上で、専ら外航に使用する船舶のうち、一定の設備要件等を満たすもの
- 日本籍船のうち内外航併用船を除く98%が国際船舶

政策の達成目標

安定的な国際海上輸送の確保上重要な国際船舶の整備を図るため、国際船舶の隻数を平成25年度までに概ね180隻に増加させる。

特例措置の内容

国際船舶の所有権保存登記等に係る登録免許税の軽減措置の適用期限を2年間(平成24年4月1日～平成26年3月31日)延長

・所有権保存登記 3/1000(本則 4/1000) ・抵当権設定登記 3/1000(本則 4/1000)

効果

- ① 国際船舶を中核とした日本籍船の増加が実現し、経済安全保障の確立に寄与。
- ② 日本商船隊の競争力強化が図られ、我が国の輸出入や日本企業の物流活動を支えることに寄与。

国際船舶に係る課税標準の特例措置の延長・拡充（固定資産税）

目的

日本籍船の中でも、運航体制の効率性等からみて国際海上輸送の確保上重要なものとして、その中核を担っている国際船舶の保有を促進

政策の達成目標

安定的な国際海上輸送の確保上重要な国際船舶の整備を図るため、国際船舶の隻数を平成26年度までに概ね200隻に増加させる。

特例措置の内容

現行

国際船舶（地方税法上の要件を満たすもの*）
課税標準：1/15（外国貿易船の2/3）
適用期間5年間

外国貿易船（外貿就航日数1/2超）
課税標準：1/10（外航船舶の3/5）
恒久措置

外航船舶（総トン数500トン以上の船舶等）
課税標準：1/6
恒久措置

要望

拡充
国際船舶（地方税法上の要件を満たすもの*）
課税標準：1/18（外航船舶の1/3）
適用期間3年間

外航船舶（総トン数500トン以上の船舶等）
課税標準：1/6
恒久措置

廃止

○「選択と集中」の視点から、国際船舶の軽減率を拡充することにより、国際船舶を保有しやすい環境を整備
○主要海運国の多くは固定資産税は非課税

* 地方税法上の国際船舶

○海上運送法上の国際船舶（2,000総トン以上で、専ら外航に使用する船舶のうち、一定の設備要件等を満たすもの）のうち、衛星航法装置、自動衝突予防援助装置等の運航効率等の向上に資する設備を備えた船舶

効果

- ① 国際船舶を中核とした日本籍船の増加が実現し、経済安全保障の確立に寄与。
- ② 日本商船隊の国際競争力強化が図られ、我が国の輸出入や日本企業の物流活動を支えることに寄与。

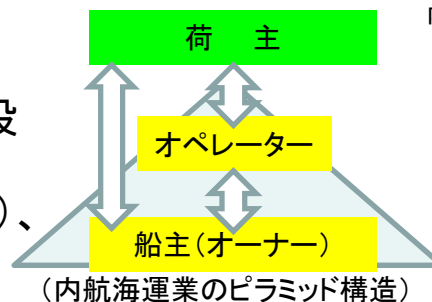
中小事業者が機械等を取得した場合の特別償却又は税額控除の特例（中小企業投資促進税制）の延長 （所得税、法人税、法人住民税、法人事業税）

目的

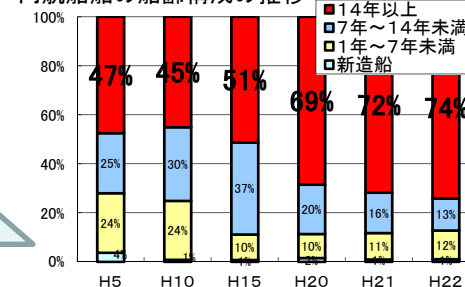
中小の内航海運事業者を対象に、船舶購入に係る特別償却等の特例措置を延長することで、事業者の資金調達負担の軽減（手元資金確保の円滑化）を図り、船舶の代替建造を促進する。

背景

- ◇ 内航海運業界は、圧倒的多数が中小企業（99.6%）。
- ◇ 多くの中小事業者は手元資金に乏しく、船舶の更新への投資が困難。
- ◇ このため、老齢船が著しく増加しており（老齢船比率74%）、内航海運業の競争力・体質の強化の大きな障害に。



内航船舶の船齢構成の推移



特例措置の延長による効果

措置内容

- 内航貨物船の購入費について
特別償却:22.5% 又は
税額控除:7%

※税額控除は個人及び資本金
3,000万円以下の法人のみ

この特例措置
の延長により
(平成26年3月31日
までの2年延長)

事業者への効果

- 減税額分の手元資金の確保が可能に。
- 資金調達負担が軽減され、更なる更新投資が可能に。

政策的な効果

- 中小の内航海運事業者による船舶の代替をさらに促進。
(老齢船問題を改善)

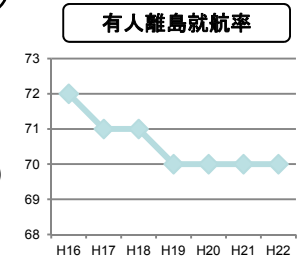
軽油引取税の課税免除の特例措置の延長（船舶運航事業者等の船舶の用途）

目的

軽油引取税の課税免除の特例措置の延長により、小型旅客船等を運航する事業者の更なる経営悪化を防ぎ、地域住民の移動や生活物資の安定供給に不可欠な**離島航路等の地域交通網を維持**する。

政策の達成目標

有人離島への船舶就航率
68%を堅持する。（平成27年度）



背景

- ◇ 燃料費は営業費用の2割強を占めており、課税により燃料費が4割弱増加すれば、経営に直接かつ深刻な悪影響。
- ◇ この負担増を運賃に転嫁すれば、更なる利用者の減少を招き、**航路の休廃止が加速化**するおそれ。

特例措置の延長による効果

措置内容

軽油引取税
32.1円/ℓの免税

（平成22年度実績）

全国 711航路
約5,141百万円の免税
現在の軽油の免税価格：約90円/ℓ

適用期間3年間

この特例措置の
延長により
（平成27年3月31日まで
の3年延長）

政策的な効果

- 厳しい経営環境にある航路の休廃止を回避。
（離島等の地域住民の移動手段や生活物資の安定供給を確保。）
- 負担増の回避により、事業者による経営改善への取り組みを促進

対外船舶運航事業の用に供する船舶に乗り組む船員に係る課税の見直し（個人住民税）

現状と課題

- 外航日本人船員は長期間にわたる海上労働を通じ国民生活を支えるという極めて重要な役割を果たしている。
- 外航日本人船員は勤務形態の特殊性により継続して日本に居住していない期間が長期にわたるため、地方自治体による地域住民サービスの受益が制約されており、他の住民との間に不公平が生じていると考えられる。
- 平成23年度税制改正大綱においては、地域主権改革を進めていく観点から、現行の地方税制度を「自主的な判断」を拡大する方向で抜本的に改革していくこととされている。

具体的な措置

1. 個人住民税を外航日本人船員の勤務の実態に即したものにすべく、対外船舶運航事業の用に供する船舶に乗り組んだ期間が6ヶ月以上である船員に係る個人住民税について、海外で乗船している期間を反映した課税となるよう見直す。
2. 地域主権の観点から、外航日本人船員に係る課税に関する自治体の自主的な判断を拡大する方向で見直す。その一つの方策として、船員に対する個人住民税の還付中止を自治体に求めた平成元年8月1日付け自治省内かんを廃止する。

平成元年8月1日付け自治省税務局市町村税課長内かん（抄）

住所の有無については、現行法上下記のとおり（※）取り扱うこととされているところでありますので、遺憾のないよう運用をお願いします。
ついでに、この旨管下市町村に通知のうえ、単に1年以上海外に出漁していることのみをもって個人住民税を非課税としたり、または、一旦納付された住民税を還付したりすることのないよう、宜しく御指導くださるようお願いいたします。

※：「地方税法及び同法施行に関する取扱についての依命通達（市町村税関係）」の規定により、船舶に乗り組んでいる船員の住所は、船舶ではなく、国内のいずれかの市町村にあるとの取扱いがなされている。