

昭和三十七年四月二十四日(火曜日)

午前十時四十八分開議

出席委員

委員長 小川 平二君

理事 嶋田 宗一君 理事 細田 義安君

理事 毛利 松平君 理事 山中 貞則君

理事 有馬 輝武君 理事 平岡 忠次郎君

理事 堀 昌雄君

伊藤 五郎君 岡田 修一君

金子 一平君 久保田 藤麿君

正木 啓次郎君 田澤 吉郎君

濱田 幸雄君 藤井 勝志君

吉川 重延君 岡 良一君

佐藤 觀次郎君 広瀬 秀吉君

出席政府委員

大蔵政務次官 天野 公義君

大蔵事務官 (大臣官房財務) 松井 直行君

調査官

委員外の出席者

専 門 員 坂井 光三君

四月二十三日

国際通貨基金及び国際復興開発銀行への加盟に伴う措置に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇〇号)(参議院送付)

外国人等の国際運輸業に係る所得に対する相互主義による所得税等の非課税に関する法律案(内閣提出第一二八号)(参議院送付)

本日の会議に付した案件

外国人等の国際運輸業に係る所得に対する相互主義による所得税等の非

課税に関する法律案(内閣提出第一二八号)(参議院送付)

○小川委員長 これより会議を開きます。

外国人等の国際運輸業に係る所得に対する相互主義による所得税等の非課税に関する法律案を議題といたしました。質疑の通告があります。これを許します。堀昌雄君。

○堀委員 今度問題になっておりますこの法律案につきましては、外国船舶の問題は、これまでは船籍等の関係で問題が処理されておつたのでありと思ひますが、今度は相手国にある企業が運航する船舶にかかる所得について非課税とする、こういうことに何か改められておるようであります。

そこでお伺いをいたしますけれども、現在日本の船で船籍が外国に置かれておる船がどうも相当あるように思ひます。たとえば日本の企業が実際に持っている船で、課税上か何かの関係で、船籍をギリシャであるとかその他の外国に船籍を置いておる、これの事情を一つ伺いたい。

○松井政府委員 運輸省海運局から、今の御質問に関する詳しい資料はとっておりませんが、われわれが承知いたしておりますところによりまして、日本企業の所有で外国船籍というものは日本にはなくて、外国船籍の船をチャーターしておる例は相当ある、

こういふふう聞いております。日本企業の所有でその船籍が外国にあるというものはないというふう私聞いております。

○堀委員 実はこの間横濱税関をわれわれ視察に参りましたときに、その沖につながられております船について、税関の方から、これは船籍はどこかよそになっておりますが、たしか日本鋼管の船であるとか何とかいうような御説明があつたように思ひます。そこで、日本の場合にはそういうことはない、これは企業を持ち船という表現がいいのかどうかわかりませんが、この点を運輸省の海運局からだれかお答えの出来る方に出席をしていただきたらと思ひます。

そこで、それはあとで何うといたしまして、船籍のいかんを問わず「相手国にある企業が運航する船舶にかかる所得について非課税とする」——これまでは船籍がその国にあり、その企業の運航するということが条件であつたのではないかと思ひますが、現在と過去との相違はどうかということになりますか。

○松井政府委員 お答え申し上げます。法文上は従来船籍で区分しておつたわけでございしますが、実際のわれわれの扱ひ方と申しますか、国際間の慣行といたしましては、船籍がその国にあると同時に、その船の所有者といふことです。企業体もやはりその国にあるという条件としておる国が非常に多くございまして、船籍主義、フ

ラグ・システムといふますが、昔から船につきましては人間の国籍と同じように船籍といふものを非常に重んじておつた関係上、そういう習慣がございまして、実際にはやはり企業体もその国にあるということが条件になつておりました。企業体もその国、船籍もその国というのが大部分でございまして、日本と外国の間に船籍の所得の相互免除に関する法律によりまして、依然として船籍主義をとつておるといふ国はアメリカとデンマークという二国のみでございまして、そのほかの英国、カナダ、フランス、ノルウェー、オランダ、ドイツ、アルゼンチン、この法律によりまして交換公文を取りかわすことによつて相互に免除をいたしております。困は、いずれも実質上はもう企業体主義に変わつておるといふことが言ひ得ると思ひます。

○堀委員 そうするとアメリカとデンマークは船籍主義をとり、その他の国が企業体主義をとつておる理由は一体どこにあるのか。なぜそういう二通りのものが現状として残つておるのでしょうか。

○松井政府委員 お答え申し上げます。従来船籍主義をとつて参りました理由は、今申し上げました通り、一つは伝統的に、船につきましても個人における国籍と同様に、船籍を非常に重視する傾向が強かつたといふことと、それからもう一つは、船籍主義を採用いたしますと、たとえば日本とアメリカとの間で、この法律に基づき

まして交換公文の形式で相互免除をしようといふときには、日本は、アメリカの企業でしかアメリカの船籍の船だけではないに、第三国の船籍の船も持っている船につきまして免除しておるといふ場合には、そういう第三国の船籍の所得を日本でも免除する、こういう関係がございまして、アメリカは第三国に対して日本の船籍の船舶の所得を免除するに、こういうふうな働きかける誘因があるのじゃないか。そういう船籍主義をとることによつて、相互免除の関係を結ぶ国がほとんどふえていくのじゃないかということが期待されておつたことが第二点でございまして。

しかしながら、実際の課税上のいろいろな扱ひ方をながめてみますと、同一の企業でございまして、その運航する船舶の船籍によつてその所得を区分するといふことが非常に困難であるといふことが一点。それから従来船籍主義はとつておると申しますもの、今申し上げました通りアメリカとかデンマーク以外におきましては、やはり相手国の企業が運航する船舶といふふうな条件を狭く使ひ、船籍主義よりもむしろ企業体主義に変えてきておるといふのが一般的な国際的な慣例になつてきておるといふこととございまして、こ

ろした一般的な国際的な傾向と實際の課税上の要請に基づきまして、古い船籍主義から新しい企業体主義に変えるといふことが国際的な動向になつたゆ

第一類第五号

大蔵委員会議録第三十五号

昭和三十七年四月二十四日

えんであろう、こう考えまして、こう  
いう措置をとったわけでありませう。

○堀委員 そうすると、ちよつと私こ  
こでよくわからないことがあるのです  
けれども、これまでわかれわれの方は  
日本の船籍があつて日本の企業が運航  
する船、そしてアメリカも、アメリカに  
船籍があつてアメリカの企業が運航す  
る船の相互間は所得を落とす、こうい  
うことになつていたのですね。ところが  
が現状でわれわれの方は多角的によそ  
の船籍のものでもよろしい、要するに  
アメリカの企業の運航する船の所得で  
あるならば船籍はどこでもよろしいと  
いうことになつて、わが方はアメリカ  
に対しては、たとえばギリシャの船籍  
の船をアメリカがチャーターしてもそ  
れは認めましよう、ところがアメリカ  
の側は今の船籍運航主義といふか、古  
い方の立場に立つていれば、こつちが  
そうやつたつて向こうは、われわれが  
ギリシャの船をチャーターして日本で  
やる場合にそつちのほうは認めないとい  
う逆の誤差が出てこないのですか。ア  
メリカはそつちで日本は広げたといふよ  
うなその間の差はどうなりますか。

○松井政府委員 相互免除方式によつ  
てやるわけでございますが、今、堀委  
員がおっしゃいます通り、一方の国が  
一方にとつて非常に不利になる、ある  
いは相互免除の恩典といふか、相  
互的なそつちの恩恵を分かち合ひのに  
不適当だといふ条件のときには、これ  
はやる値打ちはないといふのはおつ  
しやる通りでございますが、日本が企  
業主義をとるときには相手国にも企  
業主義をとつてもらふといふふう  
に、今それと違ふことになつておしま  
すればそつちのほうに違ふといふ手

続が必要であらうと思ひます。

○堀委員 それでこちら側としてはそ  
ういふ受け入れ態勢を作りませう、だか  
ら今度の改正によつて、おそらくアメ  
リカ、デンマーク以外とは同じベース  
に立つわけだから、これは相互にいく  
と思つたのですね。アメリカとデンマ  
ークは、われわれはこれまでの通りやる  
のだといふことになると、特に日本と  
アメリカといふのは、経済関係におい  
てきつめて密接な条件にあるわけであ  
らう、輸入貨物についてもその三分の  
一以上等はアメリカから輸入をしてお  
る状態にありますから、アメリカとの  
関係は非常に重大じゃないか。ア  
メリカの方は、さつきのお話では依然  
としてこれまでの船籍主義をとつてお  
る、こつちのほうになると、アメリカ  
との関係におけるこの問題は、それ  
じゃ一体どうなるのかといふことであ  
らう。アメリカがやはりわれわれのよう  
な形に変わるのならば、変わらな  
かつたときは一体これはどうなるかと  
いふことをお伺ひしたい。

○松井政府委員 すでにアメリカの國  
内法自身が、企業主義に最近変わつ  
ております。ですからわれわれが企業  
主義に変へますときには、当然合意  
ができる状態のそつちの機が熟してお  
るものとわれわれは考へております。  
○堀委員 そつちと、さつき船籍主  
義はアメリカだとおつちやつたけれど  
も、現状では必ずしも船籍主義になつ  
ていないといふ御答弁に後段はなるわ  
けですか。  
○松井政府委員 はい。  
○堀委員 それでは前段の方がやや不  
正確であつた、こつちのほうでござい  
ますね。

○松井政府委員 現在の、大正十三年  
の現行の法律に基づきます交換公文、  
これがアメリカとの間では大正十五年  
でございますが、非常に古い交換公文  
でございますが、それでそのまま今き  
ておるわけですが、それでどうなつてお  
るかといふことをお話し申し上げたわ  
けでございますが、現在ほもう世界各  
國とも、国際的な慣行として企業主体  
主義に変わりつあるといふことを新し  
い情勢として申し上げたわけござい  
ます。

○堀委員 非常に古いことのようにあ  
りまして、私もちよつと詳しく調べて  
おりませぬから、今後は同じベースで  
問題が処理されるというならよろし  
いと思ひます。  
その次に、地方税についてこれまで  
は課税がされておつたのを、今度は  
非課税にする、こつちのほうになつて  
おりますが、事業税についてはすでに  
処理はされておつたようでありますけ  
れども、「道府県民税及び市町村民税  
をも含めて相互主義により非課税とす  
ることができるとを明らかにいたし  
ております。」これは片方は「国税の  
免除に應じて免除されたのであり  
ますが、」とありますから、現在も免  
除されておつたのだらうと思つたので  
す。国税を相互主義で免税にして、そつち  
とその國税が免税になつたから地方  
税も免税になる、こつちのほうの仕組  
みで、今度は何が道府県民税及び  
市町村民税を含めて相互主義により非  
課税とすることができるとを明らかに  
したといふのは、一体これは実質的  
にはどういふ意味なんですか。  
○松井政府委員 実は航空機と船舶に  
つきましての相互免除といふますの

は、少し詳しく申し上げますと、自國  
の船が相手國に寄港いたしますとき  
に、相手國の領内では源泉のある所得を  
発生する。外國の船も日本へ寄港す  
る、そこで荷物を積むことによつて日  
本の國內源泉のインカムを発生する。  
これをお互いに外國發生の源泉は源泉  
地の國、政府が課税をいたします前に  
相互に免除いたしましたして、日本にある  
企業、船会社は、アメリカで稼得した  
インカムをアメリカで免税されませう  
が、全部本國において全世界の所得を  
ここで合算して課税しよう、お互いに  
そうしよう、こつちのほうに今相なつ  
ておるわけでございますが、この相互  
免除につきまして、この法律に基づき  
まして飛行機と船について交換公文等  
の方式で合意に達して免除する方式  
と、それから租税条約これは御存じの  
ように資本の移動、技術の移動、それか  
ら人間の移動その他万般の課税関係が  
発生します事案につきまして、二重課  
税の防止をするといふ目的をもつて租  
税条約を結んでおります。租税条約の  
中にも航空機と船につきましては相互  
免除の条文をうたつた慣例になつてお  
ります。今この現行法は船舶しかござ  
いませぬが、それに飛行機をつけ加へ  
るといふことになつては、租税条  
約形式によりますときには船と飛行機  
と両方入つております。ただし租税条  
約によりますときには、地方税まで合  
わせて条約を結んでおる慣例は今まで  
はございませぬでした。新しく結びま  
すときには地方税まで含めて相互免除  
といふことで租税条約を結ぶ慣例が最  
近起つて参りましたが、古いものは  
所得税と法人税だけでございませぬ。し  
かしながら、この相互免除の目的とい

いますか、基本的な趣旨は、この企業が  
あげますインカムにかかると税金を、國税  
であらうが、地方税であらうが、ある  
いは住民税であらうが、相互に免除し  
ましようといふことが主体でございま  
して、ただしそのときに日本の負ける  
地方税とアメリカの負ける地方税が一  
体対応するものがあるかどうか。日本  
でこれを負けるなら向こうもこれを負  
けてくれなければ困るといふ対応関係  
につきましては、それぞれの國內法を  
よく検討いたしまして、十分諸条件を  
詰めた上で合意に達しませぬと、簡単  
には地方税まで含めて全部免除するの  
だといふわけには参らぬと思ひます  
が、およそインカムにかかると税金につ  
きましては相互免除しようといふのが  
この趣旨でございませぬので、この際住  
民税まで含めてやらう、こつちのほう  
に相なつたわけでございます。

○堀委員 きつめて技術的な問題で  
ございませぬからよくわかりませぬけ  
れども、どうもその相互に落とすといふ場  
合に、税制が私各國いろいろと違ふだ  
らうと思ひますから、少なくともそれ  
が金額等が同額といふようなことにな  
るのか、為替ベースの関係とかいろ  
ろな問題があつて、その國際的な問題  
を相互に見るときの見方といふものは  
なかなか複雑な問題があるのではない  
かと思ひます。その点については皆さ  
んの方に手ばかりはないと思ひますけ  
れども、十分一つわが方が不利になら  
ないようには、特にアメリカが今シッ  
プ、アメリカン等によつて自國船の問題  
については非常に強い主張をしてお  
るわけでありませぬから、諸般の面にお  
いて、アメリカには非常に有利がいいけ  
れども日本の方はどうもあまりうまく

は、少し詳しく申し上げますと、自國  
の船が相手國に寄港いたしますとき  
に、相手國の領内では源泉のある所得を  
発生する。外國の船も日本へ寄港す  
る、そこで荷物を積むことによつて日  
本の國內源泉のインカムを発生する。  
これをお互いに外國發生の源泉は源泉  
地の國、政府が課税をいたします前に  
相互に免除いたしましたして、日本にある  
企業、船会社は、アメリカで稼得した  
インカムをアメリカで免税されませう  
が、全部本國において全世界の所得を  
ここで合算して課税しよう、お互いに  
そうしよう、こつちのほうに今相なつ  
ておるわけでございますが、この相互  
免除につきまして、この法律に基づき  
まして飛行機と船について交換公文等  
の方式で合意に達して免除する方式  
と、それから租税条約これは御存じの  
ように資本の移動、技術の移動、それか  
ら人間の移動その他万般の課税関係が  
発生します事案につきまして、二重課  
税の防止をするといふ目的をもつて租  
税条約を結んでおります。租税条約の  
中にも航空機と船につきましては相互  
免除の条文をうたつた慣例になつてお  
ります。今この現行法は船舶しかござ  
いませぬが、それに飛行機をつけ加へ  
るといふことになつては、租税条  
約形式によりますときには船と飛行機  
と両方入つております。ただし租税条  
約によりますときには、地方税まで合  
わせて条約を結んでおる慣例は今まで  
はございませぬでした。新しく結びま  
すときには地方税まで含めて相互免除  
といふことで租税条約を結ぶ慣例が最  
近起つて参りましたが、古いものは  
所得税と法人税だけでございませぬ。し  
かしながら、この相互免除の目的とい

ないというよりなことにならないよう  
な配慮を十分に一つ、今後の取りきめ  
に關してはお願いをしておきたい、か  
ように思います。

○松井政府委員 今おっしゃいました  
ことはまことに当然のことです。ござい  
まして、相互主義によりまして相互免除  
できる相手国と条件を作りますときに  
は、日本が受けます恩典あるいはその  
相手国が受けます恩典等十分分析いた  
しまして、相互免除の実をあげ得るか  
どうかということにつきまして十分検  
討していきたいと思ひます。

今おっしゃったことは特に航空機に  
關係する問題だろうと思ひます。船は  
戦後、相当減失いたしました。船は  
後の回復が非常に強い状態でございます。  
今この条約なりあるいは相互免除  
に關する法律に基づきます交換公文に  
よつて免除してある以外の国で、日本  
の船舶が外国に払つております税金  
が、三十四年度ベースで大体五億ぐら  
いになっております。ところが日本へ  
参ります船は、アメリカは相互免除で  
免除してありますが、それ以外の船はほ  
んど日本と同じような状態でございます。  
多量でございます。日本が失う  
ものはゼロ、今まで払つておる五億の  
うちから、相互免除の条件の熟するも  
のについて相互免除をやつていこうと  
いうわけで、今払つておる五億のうち  
幾分でも遊ばしてやらうという關係  
にありますので、船は日本は強い。従つ  
て相互免除上有利な立場にあり得る。

飛行機でございますが、國際線は  
今、日本は日航しか持つておりませ  
ん。諸外国の飛行機、ヨーロッパでも  
大体十何カ国の飛行機が日本に参つて

おりますし、それからアメリカ航空会  
社も相當な飛行機が日本に参つており  
ます。日本源泉の所得が非常に多いわ  
けでございますが、御存じのように日  
航は、アメリカへは、東京を出まして  
シアトルへ行く貨物線が一本と、それ  
からホノルル經由サンフランシスコ、  
ホノルル經由ロスアンゼルス、これし  
かございません。それからヨーロッパ  
は、東京を出ましてアンカレッジ、コ  
ペンハーゲン、ロンドン、パリ、それ  
から南回りでは東京―香港―バンコッ  
ク―シンガポール、東京―台北―香  
港、これくらいしかございませんが、  
これも運輸省の航空局でいろいろ資料  
を得て参りますと、なるほど現在は日  
本の進出といひますが、海外線は非常  
に少ないのですが、近々南回りのヨー  
ロッパ行きでございます。バンコック―  
シンガポールを通過してカルカッタ―カ  
ラチそれからローマ―パリへ参ります  
航空路を開こうとしておることが一つ  
と、それからアメリカが、航空協定が  
必要なんです。アメリカ大陸への乗  
り入れ、ニューヨークからさらに大西  
洋を越えてヨーロッパ、ぐるっと地球  
を一週するといふことも考へておるよ  
うであります。あとのアメリカ大陸  
への乗り入れ、これは交渉が難航して  
おるようですが、日航といひまして  
も、あるいは日本政府といひまして  
も、非常に力を入れて今交渉してお  
るわけでございます。現状ではどうも  
日本の航空機の國際航路が非常に少な  
いような感じを受けますと思ひます。け  
れども、将来どんどん發展してもらわ  
なければならぬ運命にありまして、発  
展するに間違いないと思つております  
ことが一つ、それからいろいろな条

約を結びますときにやはり國際慣行に  
なつておる点、しかも船と航空機につ  
いては相互免除しようという非常に古  
い慣行がございますので、日本だけが  
あまりに成いことを言うわけにいか  
ないという事情もございまして、今  
おっしゃいます御趣旨をよく体しまし  
て、各国と交換公文なりあるいは条約  
を結ぶときに十分注意して参りたいと  
存じております。

○岡田(修)委員 關連して。ただいま  
の説明の中に、日本船舶が外国に払う  
税金が約五億ある、これは大体どの  
国かわかりませんか。

○松井政府委員 これは船主協會で調  
べたものでございまして、御満足とい  
く資料かどうか、少しどうかと存じま  
すが、三十四年度でアジア諸国に払い  
ました税金が三億一千六百万、大洋州  
諸国に払いました税金が一億一千九百  
万、それから中南米に對しまして六千  
三百万、アフリカに對しまして一千九  
百万、合計五億一千七百万という数字  
があつております。この中で課税  
が實際の多い国をながめてみますと、台  
湾が四千二百万、フィリピンが二億二  
千五百万、ビルマが二千四百万、ニュー  
ジーランドが三千万、オーストラリア  
が八千八百万、メキシコが二千九百万  
といふところが大口のところのようで  
ございまして。

○岡田(修)委員 今度の相互免除条約  
で免除になる国が、このうちどれだけ  
ありますか。

○松井政府委員 この法律がございま  
しても、すぐに全世界と免税になるわけ  
ではないのでございまして、その国々  
と相互免除の措置をとることが適當か  
どうかという点につきまして、これか

ら交渉をいたしました。それで交換公  
文の形で新たな取りきめができて発  
効するといふことに相なるわけござい  
ますが、今申し上げました通り、ど  
うも東南アジア方面、これは航空機も  
私同様だろうと思ひますが、これから  
乗り入れが多い、それから多額の税金  
を払つておる国がまず先着手になるん  
じゃないか、こう存じております。今  
具体的にとどくすぐ始めるといふ用意  
はいたしておりませんが、この法律が  
通りましますときには、全世界の慣例をも  
う一べん洗い直しまして、どこから先  
にやるのが緊要かといふことを考へま  
して、外交交渉に入る手はずになるも  
のと考へております。

○岡田(修)委員 外国における課税の  
問題で一番トラブルが起るのはフィ  
リピンなんですね。フィリピンがいつ  
も突如として高額の課税を日本船舶に  
課せるとして問題が起るのです。こ  
のフィリピンに對する今後の交渉で  
すね、どういふ心がまえでおるか、そ  
の点一つ……。

○松井政府委員 今おっしゃいました  
通り、私が述べました数字をながめて  
みますと、フィリピンが非常に重い  
といひます。額が多い課税をやつて  
おる国といふことに相なりますので、  
当然この国なんかは第一着手の交渉相  
手になるだろうと存じております。た  
だ向こうで課税しております課税の内  
容が、インカム・タックスならい  
ますが、外形標準といひますか、たと  
えば運賃収入の何%といふような課税  
法がございまして、これがはたして日  
本の国税なり地方税のどれと見合つて  
相互免除すべき税金の性質のものがど  
うかといふ点につきまして、よほど

われわれの方でも検討いたし、向こう  
の国内法並びに国内事情もよく検討い  
たしてみますと、にわかにはなかな  
税を相互免除といふわけにはなかな  
すぐには参らないと存じますが、一番  
問題の多い国だと存じますので、今  
おっしゃいました様に沿ひまして、第  
一着手といひましてお互ひに検討し  
合うべきだと存じております。

○小川委員 有馬(輝)委員 先ほどもお尋ねが  
ございましたが、今大体何カ国くらいと  
結んでおられるのか、この点……。

○松井政府委員 現在、大正十三年の  
現行の外国人等の國際運輸業にかか  
る相互主義による免税の法律によりま  
して、船舶につきまして所得税、法人  
税、事業税でございますが、その税の  
範圍内で免除をいたしております。こ  
れは交換公文でやつておるのでござ  
いまして、アメリカ、デンマーク、連  
合王国――これはイギリスでございま  
すが、カナダ、フランス本邦、ノルウ  
エー、オランダ、ドイツ、アルゼンチ  
ン、九カ国に相なつております。この  
ほかに先ほどちよつと申し上げました  
通り、今後は租税条約――所得税も法  
人税も全部含めまして、二重課税排除  
の目的で相互に租税条約を結んで、そ  
の租税条約の一部として、この中にこ  
れは船舶と航空機も含んでおります  
が、租税条約によつて船舶、航空機の  
相互免除をいたしております。国が、ア  
メリカ、スエーデン、パキスタン、ノ  
ルウエー、デンマーク、インド、シン  
ガポール、オーストラリア、これだけ  
なつております。この違いは先ほど申  
し上げました通り、租税条約によるも  
のは飛行機は入つておるが地方税は

入っていない、今度この法律に基づくものに飛行機も入れまして、そうして地方税も一緒に加えるということになるわけでありませう。

○有馬(經)委員 このあれでは所得の生ずる場所と、それから企業の主体がある国との間の相互的な関係ですが、そういう場合、その恩典に浴しない、相手国がまだ条約を結んでないような場合、たとえはモナコに船籍を移し、そしてその間にこういった条約を結ぶような場合にはどういふことになりませうか。

○松井政府委員 相手国とは条約はないが、仮定の問題として、モナコと日本との間にある場合、相手国の企業が中々に持つておる船をモナコに移す、すると、モナコと日本の間に船籍主義による相互免除の協定がある場合、これは仮定の問題として、現在の船籍主義によりますと、船籍の船の上げた外国源泉のインカムについては相互免除の対象になるかと思ひますが、われわれは、先ほどお話しいたしましたように、船籍主義によらず、企業主義によりまして、日本でいいますと、その企業の本店の所在する国との間に条約を結びまして、その間に本店を持つておる企業のものについて相互免除をやろうということに、今後全部統一されることに相なりと思ひます。

○有馬(經)委員 そうすると、今の船籍主義はだんだん変わっていくというわけですか。

○松井政府委員 おつしやる通りでございます。現在すでに船籍主義による協定という形をとっておりまして、その国の船籍であり、かつその国に本店のある企業を持つておる船というところで、はっきり企業体の条件を加味いたしておりますが、イギリス、カ

ナダ、フランス、ノルウエー、オランダ、ドイツ、アルゼンチン——大部分の国が船籍主義とは言い、もう企業主義をとつておるというものが現在の実情でございます。

○有馬(經)委員 それから第二条でいふ、外国において生ずる所得で、地方税、都道府県民税なりあるいは市町村民税に相当するようなもので、具体的にどのようなものがありますか。

○松井政府委員 日本航空が外国で税金を払つておられます資料に基づきますと、アメリカに例をとつて申し上げましては、先ほど申し上げましたシスコ、ロス、シアトルですか、それからホルル、こういふところで税法上は課税になる地方税があるわけでございますが、サンフランシスコで例をとつてみますと、まず一番目にステート・フランチャイズ・タックスがございます。それから同じくサンフランシスコでサウマテオ・カウンティ・プロパティ・タックスと、これは郡税でございます。固定資産税だつたら、ロスアンゼルス・カウンティ・プロパティ・タックスとい

いますか、これも郡税たる固定資産税だつたら存じます。それからホルルではステート・インカム・タックス、これは州税でござります。所得税では、ステート・フランチャイズ・タックス、大体こういうような種類の地方税がございます。

○有馬(經)委員 今伺いますと、たとえば日本航空の向こうにおける施設に對する州税なりなんなりという形の課税ですか。

○松井政府委員 なかなかむずかしい問題でございますが、日本航空が外国へ進出したしまして、それぞれの国のエア・ポートに寄港いたします。一体外国で発生した所得というのは何か、どうしてそのまゝ置くのか、同時に、外国の船なり飛行機なりが日本へ参りましたときに、お互いに負けようといつておられます日本源泉の所得というのは一体どうして算定するのか、こういうお問いだらうと思ひます。非常にむずかしい問題でございます。これは各国それぞれいろいろな方式をとつておられます。パン・アメリカンが日本で上げますインカムを一体どうしてはじくのかというところに相なりかと思ひますが、今回の国内法で、所得税法、法人税法を改正いたしました機会に、政令等によりまして、従来日本がほかの国と条約を結んでおりました経験に徴しまして、この種の問題について従来ありました考え方をある程度割り切り、法文に書いてみました。そこで、船につましては、こういふ考え方を持つておられます。これは、お客さんに乗せ、荷物を積んで、その運賃を取つたその積込地で所得が発生する。これは諸外国も同じような考え方を持つておるようでございます。飛行機につきましては、非常に厄介なんです。政令に従つてお話しいたしますと、日本航空のアメリカとかロンドン等で上げますインカムは、一体どうして計算するのかという問題でありまして、それぞれの国で上げました取入金額、それから必要な経費、これらの業務の用に供する固定資産の価格、その他そういう運送の業務にかかる所得の発生に寄与した程度を推測するに足る要因をそれぞれ基準として、国内所得、

外国所得の按分をするということでございます。今おつしやいました固定資産もその中に入つておられます。それぞれの国に持つておられます事務所、そこで何人使つて、その給料を幾ら払つたか、それからその地を上げて上げた運賃収入——たとえばカリフォルニア方式とかあるいはカルカタ方式とかいひまして、各国ともそれぞれの外国源泉といひますか、その地で飛行機会社が上げるインカムをどうしてはじくかということにつきましては、いろいろな方式をとつておるわけでございます。今私が申し上げました日本の考え方は、大体カリフォルニア方式に近いわけでございます。全世界の所得のうち、その地を上げて上げた収入金額、そこで持つておられます固定資産、それからその地で必要とした収入金額、この三つを基礎としまして、国際線では上げた所得をそれぞれ按分して出すという方式をとつておられます。国によりまして、これ以外の変わった方式を持つておる国もござりますが、船と飛行機につきましては、今私が申し上げましたことが大体全世界に通用するもの考え方じゃないかと存じておられます。

○有馬(經)委員 そういたしますと、船局推定にすぎないという形になるわけですか。

○松井政府委員 一國の飛行機がA、B、C、Dという外国航路を持つておられます。そのA、B、C、Dそれぞれ別の国で上げたインカムは幾らかというところでござりますが、全体の所得はわかるわけでございます。あとそれぞれの国の源泉の所得を算定いたします。一種のインカムの配分でござります。配分方式につきましては、今私が申し

上げましたように、いろいろな基準、推測するに足る合理的な基準に従つて配分する以外にない。そういう意味におきましては、配分方法につきましては推定課税でやるより方法がないということにならうかと存じます。

○小川委員 これにて本案に對する質疑は終了いたしました。

○小川委員 これより討論に入るのではありませんが、別に討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ることといたします。

○小川委員 御異議なしと認めさせていただきます。

○小川委員 御異議なしと認めさせていただきます。

○小川委員 御異議なしと認めさせていただきます。

○小川委員 御異議なしと認めさせていただきます。

午前十一時三十二分散会

〔別冊附録に掲載〕

〔参照〕  
外国人等の国際運輸業に係る所得に對する相互主義による所得税等の非課税に関する法律案(内閣提出第一二八号)(参議院送付)に関する報告書

〔印刷者 大蔵省印刷局〕

昭和三十七年四月二十六日印刷

昭和三十七年四月二十七日発行

衆議院事務局