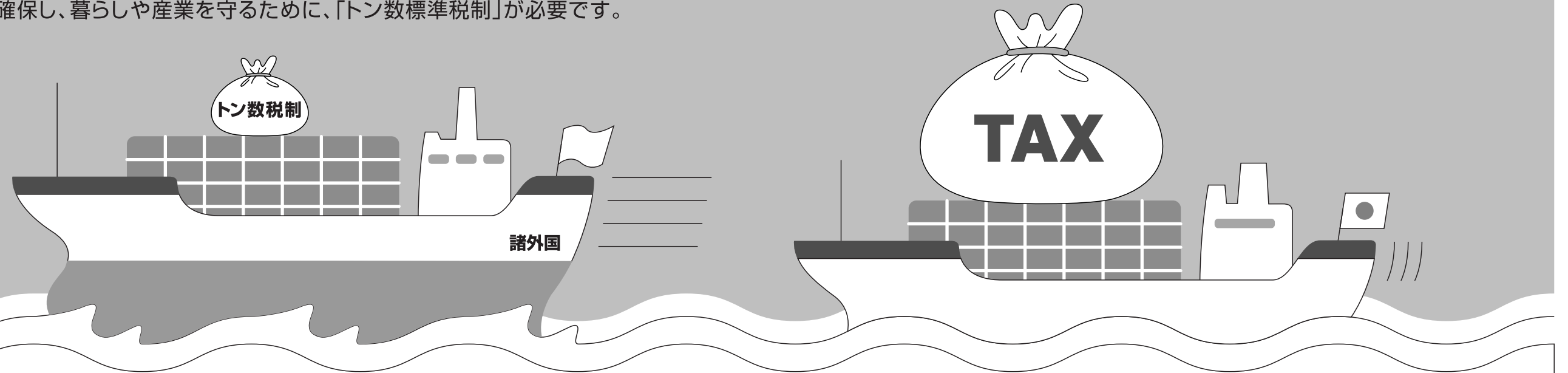


日本と外国には、海運の税制に大きな違いがあります。

国際競争力を確保し、暮らしや産業を守るために、「トン数標準税制」が必要です。

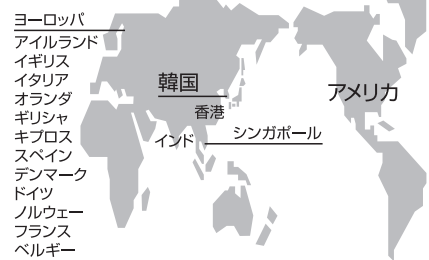


日本の海運業は、熾烈な国際競争の中で、暮らしや産業を支える物資の輸送に努めています。

日本は、エネルギー原料や工業原料の大部分を海外から輸入しています。農産物や水産物の輸入も多く、その輸入額は世界一の水準です。こうした輸入や自動車をはじめとする工業製品などの輸出を海運は力強く支え、日本の貿易量の99.7%（トン数ベース）を担っています。このように貿易を中心として成り立つ国において海運は不可欠な産業であり、さらに災害などの緊急時における輸送力の活用など船舶の新たな役割も期待されています。

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、国際水準のコスト競争力の確保に努めています。しかし、国際競争は年々熾烈さを増し、日本の暮らしや産業を守るためには政策上の更なる方策も必要となっています。そのひとつが、世界の共通ルールとなりつつある「トン数標準税制」[以下、トン数税制]の導入であると、私たちは考えています。

●世界では1996年のオランダを皮切りに、「トン数標準税制」の導入が進んでいます。



※シンガポール、香港、キプロスはトン数標準税制導入国ではありませんが、海運に対して無税または軽減税です。

「トン数税制」は世界標準といえるもので、導入国の商船隊船腹量は世界全体の約7割を占めています。

欧州諸国をはじめ韓国やアメリカなど諸外国では、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。その割合は世界の商船隊（船腹量）の約7割にも及んでいます。この税制は、運航している船舶の純トン数（貨物を積むスペースの容積）から“みなし利益”を算出して、課税する方式で、好不況にかかわらず税額は一定となります。

一方、日本では実際の利益に対して法人税が課税（所得課税）されているため、特に好況期には海外との税負担の格差が拡大し、国際競争の中でハンディキャップを負うことになります。

●現在の法人課税方式 (収益－費用)×法人税率
●トン数標準税制による法人課税方式(例) (運航船舶の純トン数×みなし利益率×運航日数)×法人税率

当協会ではかねてより、この「トン数税制」の早期導入を求めておりましたが、今年の6月、自民党政務調査会「海運・造船対策特別委員会」の中に設置された「海運税制問題小委員会」において中間報告が取りまとめられ、国際的な海運税制の大きな相違に関し早急な是正が必要であること、そしてコンバージェンス（租税政策の国際的一致）の観点から「トン数税制」の導入に取り組むべきであることが言及されました。

「トン数税制」の導入により海運市況が安定化し、荷主や国民の利益につながります。

納税額が予め確定する「トン数税制」の導入は、海運会社の経営安定化につながり、好況期の内部留保を活用した機動的かつ低コストでの船舶投資が可能となります。好不況に関わらず安定的に船舶への投資を行えば、運賃の乱高下が緩和されて海運市況が安定化し、荷主や国民の利益につながります。

また、海運会社が活力を持ち続けることは、船舶投資のほとんどをお願いしているわが国造船会社および港湾関連の産業をはじめ、輸出入されるさまざまな原料や製品に関わる多くの産業の発展を維持していくことにもつながり、GDPの創出や雇用機会の提供などに波及します。社団法人日本経済団体連合会の「平成19年度税制改正に関する提言」の中でも、「トン数税制」の導入については国際的な整合性の観点から踏まえた取り組みが必要である旨言及されています。

私たちはこれからも「トン数税制」の早期導入をめざすとともに、日本の海運を維持し、暮らしや産業を力強く支えていくため、努力を重ねてまいります。

●ホームページも合わせてご覧ください。●この広告へのご意見・ご感想をお寄せください。

社団法人 日本船主協会

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4海運ビル
TEL 03-3264-7181 FAX 03-5226-9166
ホームページ <http://www.jsanet.or.jp>
電子メール pub-office@jsanet.or.jp

■メンバー会社106社(五十音順、平成18年10月1日現在)

アクトマリタイム 旭海運 旭汽船 旭タンカー 東海運 イースタン・カーライナー 飯野海運 板谷商船 乾汽船 出光タンカー 今治船舶 上野トランステック 宇部興産海運 エクセノヤマミズ NYKグローバルバルク 大阪船舶 オーシャントレーディング 川崎汽船 川崎近海汽船 関西ライン 神原汽船 喜多浦海運 キーマックスマリタイム 共栄タンカー 協和海運 共和産業海運 近海郵船物流 栗林商船 栗林物流システム 芸州海運 神戸 SHIPPING 神戸船舶 国華産業 国際マリントランスポート 佐藤汽船 佐藤國汽船 三光汽船 三洋海運 ジェネック 正栄汽船 商船三井 商船三井近海 商船三井客船 商船三井タンカー管理 昭和シェル船舶 昭和油槽船 新日本石油タンカー 新和海運 新和ケミカルタンカー 新和内航海運 関兵海運 瀬野汽船 センコー 第一船舶 第一タンカー 第一中央汽船 大光船舶 大東通商 大日インベスト 太平洋沿海汽船 太平洋海運 太平洋汽船 太洋日本汽船 大業汽船 辰巳商會 田淵海運 玉井商船 千葉商船 鶴丸海運 鶴見サンマリン 東海商船 東京船舶 東京マリン 東慶海運 東興海運 東和船舶 ナカタ・マックコーポレーション 浪速タンカー 日鐵物流 日産専用船 日正汽船 日伸海運 日鮮海運 新田汽船 日鉄海運 日本海運 日本海洋事業 日本サルヴェージ 日本水産 日本マリン 日本郵船 伯洋海運 八馬汽船 日之出郵船 プリンス海運 フレッシュキャリアーズ 邦洋海運 豊洋汽船 枅本海運産業 松島コールドライン 美須賀海運 三井近海汽船 三菱鉱石輸送 明治海運 郵船クルーズ 雄洋海運