

1・1 海運税制(内航船に係る中小企業投資促進税制)

1・1・1 令和 7 年度税制改正

当協会は「令和 7 年度税制改正」において、会員へのアンケート結果等を踏まえ要望事項の検討を行った。2025 年 3 月末に期限切れを迎える外航海運税制は無い一方、内航分野に係る「中小企業投資促進税制（中促）」が期限を迎えることから、日本内航海運組合総連合会（内航総連）と連携し、その延長を要望した。その他、企業税制やいわゆるデジタル課税ルールによる最低税率法人課税制度等についても要望を行った。

当協会は例年同様、国土交通省（国交省）海事局による財務省主税局との厳しい折衝に際して海事局および内航総連を支えるべくデータ収集・提供を行うとともに、明珍会長が中心となり国会議員への陳情活動等を実施した。

その結果、2024 年 12 月に与党が決定した「令和 7 年度税制改正大綱」において、中促の 2 年延長が認められた。

概要は以下の通り。

1. 令和 7 年度税制改正要望

(1) 要望内容の決定

当協会の税制改正要望は、例年 3 月頃に実施する会員全社へのアンケート結果を踏まえ、財務幹事会が中心となって取り纏め、政策委員会の審議を経て、9 月の定例理事会で決定、その後、海事局を通じて自民党国交部会に提出するとともに、経団連、国際課税連絡協議会に送付している。

当協会の要望取り纏めにあたり、外航海運税制に係る「重点要望事項」は、海事局と密接に連携の上、要望内容を決めており（※令和 7 年度税制改正要望においては、対象となる外航海運税制は無し）、また、内航海運税制については、内航総連や旅客船協会の要望活動を側面支援すべく、「海運関係事項」として盛り込み、さらに、会員から寄せられた「国際課税」、「企業税制」の要望については、経団連の提言や国際課税連絡協議会の要望にも盛り込んでもらうよう働きかけている。

令和 7 年度税制改正要望においては、海事局および内航総連と相談の上、中促について延長を要望した。

海事局は、2024 年 8 月 27 日に開催された自由民主党（自民党）の「国土交通部会」での要望説明を経て、同 27 日に「令和 7 年度税制改正要望」を財務省に提出した（【資料 1-1-1-1】）。

一方、当協会においては、2024 年 9 月 25 日の定例理事会において、中促に係る「海運関係事項」、「国際課税」、「企業税制」から成る当協会の「令和 7 年度税制改正要望」（【資料 1-1-1-2】）を正式決定のうえ、関係方面に送付した。

(2) 国交省要望提出後の当協会の活動

① 政党ヒアリング等への対応

税制改正に向けて、各政党で業界団体の税制改正要望を聴取するヒアリングが開催され、当協会は以下の会合に出席、要望事項について制度の必要性を訴えた。

10月30日：公明党「政策要望懇談会」⇒衆議院議員総選挙の影響で開催見送り
要望書一式の提出のみ行った

11月20日：自由民主党「予算・税制等に関する政策懇談会」
(土屋副会長、篠原理事長出席)

11月25日：国民民主党「税制調査会」
(明珍会長、土屋副会長、篠原理事長出席)

11月26日：立憲民主党「税制調査会」⇒衆議院議員総選挙の影響で開催見送り
要望書一式の提出のみ行った

自民党では上述のヒアリングに加え、「海運・造船対策特別委員会（海造特／委員長：石田真敏衆議院議員）および「海事立国推進議員連盟（議連／会長：山本順三参議院議員）」の会議が以下の通り開催された。

○ 5月22日：海造特（土屋副会長、森重理事長出席）

国交省および海事関係 5 団体（当協会、日本造船工業会、日本中小型造船工業会、内航総連、日本旅客船協会）が出席して各要望について説明。本会議において、当協会からは「海運税制の確保」、「GX 移行債等による支援確保、IMO による GHG 国際規制の早期具体化・地域規制の抑制」、「自動運航船等 DX 推進に係る取組支援」、「平和で安全な航行の確保」、「海事人材の確保・育成」等に関する要望を行った。最後に決議案の審議が行われ、石田委員長に当日の質疑応答・コメントを踏まえた修正が一任された（【資料 1-1-1-3】）。

○ 8月27日：海造特（業界団体は招集されず）

○ 12月4日：海事立国推進議員連盟（明珍会長、土屋副会長出席）

国交省、内閣府および海事関係 8 団体（上記海事関係 5 団体、日本外航客船協会、日本船用工業会、日本造船協力事業者団体連合会）が出席して各要望について説明。議連の最後には「海事産業の更なる発展に向けた施策実現に関する決議案」が採択された（【資料 1-1-1-4】）。

その他、超党派の国会議員等で構成する海事振興連盟（連盟／会長：松本剛明衆議院議員）の通常総会が 12月12日に開催され、当協会からは明珍会長が出席、当協会の要望事項について改めて説明を行った。同総会においては「令和 6 年度海事振興連盟決議」（【資料 1-1-1-5】）および「令和 7 年度海事税制に関する海事振興連盟決議」（【資料 1-1-1-6】）が採択された。

② 国会議員への陳情活動等

当協会は、11 月から明珍会長が中心となり国会議員への陳情活動等を展開した。また、海事局および内航総連による財務省との折衝を支援すべく、データ作成や関係情報の収集・整理等を行い、後方支援を行った。

2. 税制改正の結果

① 概要

2024 年 12 月 2 日の自民党税制調査会小委員会で行われた所謂「〇×（マルバツ）審議」において、当協会の要望である中促は「マル政（政策的問題として検討する）」との結論を得た。

その後、自民党税制調査会小委員会における取り纏めを経て、12 月 20 日に「令和 7 年度税制改正大綱」（与党大綱）が公表され、中促の延長（新たな条件等無し、機関も現行と同様の 2 年）が認められた（【資料 1-1-1-7】）。この結果を受けて当協会は明珍会長コメントを発表するとともに（【資料 1-1-1-8】）、国会議員や海事局をはじめ関係者にお礼回りをを行った。

<令和 7 年度税制改正大綱（以下 URL 先リンク）>

https://storage2.jimin.jp/pdf/news/policy/zeisi_2025.pdf

<大綱からの抜粋>

※中促に関する記載は P.53

【中小企業投資促進税制】

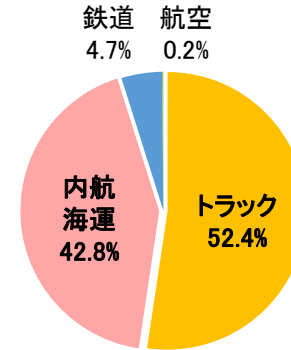
(2) 中小企業投資促進税制について、関係法令の改正を前提にみなし大企業の判定における大規模法人の有する株式又は出資から、その判定対象である法人が農地法に規定する農地所有適格法人である場合で、かつ、一定の承認会社がその農地所有適格法人の発行済株式又は出資の総数又は総額の 50%を超える数又は金額の株式又は出資を有する場合におけるその株式又は出資を除外した上、その適用期限を 2 年延長する（適用期限の延長は、所得税についても同様とする。）。

トラック、内航貨物船、機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長 (所得税・法人税・法人住民税・事業税)

中小企業者がトラック、内航貨物船、機械装置等を取得した場合に特別償却又は税額控除の選択適用を認める特例措置を延長する。

施策の背景

- トラック事業者、内航海運事業者等は、国内貨物輸送の大半を担うなど、我が国の国民生活及び産業活動において重要な役割を果たしている。
- 一方で、その大半を投資余力の小さい中小企業者が占めており、その経営基盤の強化や生産性の向上を図るため、設備投資の促進を図ることが重要。
- 経営基盤が脆弱な中小のトラック事業者、内航海運事業者等の設備投資を促進することで、
 - ・国民生活及び産業活動を支えるサービスの安定的な供給の確保や、そのコスト削減及び生産性向上に寄与
 - ・幅広い関連業界への経済波及効果を通じて、日本経済の活性化に寄与



【国内貨物輸送量】
(トンキロベース)
※令和4年度の数値



	トラック事業	内航海運事業 (船舶の貸渡をする事業)
事業者数	63,127事業者	1,582事業者
従業員数	201万人	5.3万人
中小企業の割合	97.5%	91.2%
営業利益率(平均) (営業利益/売上高) 参考:全産業平均は4.5%	0.0%	1.8%

※トラック事業は令和4年度又は令和4暦年の数値
内航海運事業は令和5年度又は令和5暦年の数値
内航海運事業の営業利益率は中小企業の数値
※(出典)トラック事業の従業員数:総務省「労働力調査」
トラック事業の営業利益率:全日本トラック協会「経営分析報告書」
その他の項目:国土交通省調べによる



要望の概要

現行の特例措置

- 【所得税・法人税等】中小企業者がトラック、内航貨物船、機械装置等を取得した場合に、取得価額(内航船舶は取得価額の75%)の30%の特別償却又は7%の税額控除の選択を可能とする。

要望内容

- 現行の特例措置を2年間(令和7年4月1日～令和9年3月31日)延長する。

令和 7 度税制改正（租税特別措置）要望事項（新設・拡充・延長）

（国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課）

制 度 名	中小企業者等が機械等を取得した場合の特別償却又は法人税額等の特別控除（中小企業投資促進税制）の延長		
税 目	所得税 租税特別措置法第 10 条の 3 租税特別措置法施行令第 5 条の 5 租税特別措置法施行規則第 5 条の 8 法人税 租税特別措置法第 42 条の 6、第 52 条の 2 租税特別措置法施行令第 27 条の 6、第 30 条 租税特別措置法施行規則第 20 条の 3		
要 望 の 内 容	適用期限を 2 年間延長する。		
		平年度の減収見込額 （制度自体の減収額） （改 正 増 減 収 額）	— 百万円 （▲46,300 百万円） （ — 百万円）

新設・拡充又は延長を必要とする理由	(1) 政策目的 国土交通省関係の中小企業者が生産性向上のための投資をしやすい環境を整備することを通じて、質の高い物流サービスの提供や公共事業の確実な施行等を確保し、もって国民生活の安定と我が国の経済活動の発展に資することを目的とする。 (2) 施策の必要性 人口減少・少子高齢化の進展に伴う労働力人口の減少や国際競争の激化等、中小企業を取り巻く事業環境は厳しさを増しており、足下では生産性が低迷し、人材確保や事業の持続的発展が懸念されているところ。 新型コロナウイルス感染症拡大の影響からの回復期で好転の兆しもあるが、人手不足、物価高・価格転嫁が重荷になり、中小企業全体に賃上げの波を広げていくことが最重要課題。金利のある経済やポストコロナ金融支援への対応の観点からも、生産性や経営力の向上の必要性がより一層重要となってきた。 このような状況下において、中小企業者等による積極的な設備投資・事業展開等を促すため、特別償却等の税制上の強力な支援を行い、中小企業者等の設備投資を通じた生産性の向上を図ることが不可欠。		
今回の要望に関連する事	合理性	政策体系における政策目的の位置付け	政策目標：Ⅸ 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護 施策目標：32 建設市場の整備を推進する 施策目標：35 自動車運送業の市場環境整備を推進する 政策目標：Ⅵ 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標：19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する
		政策の達成目標	国土交通関係中小企業者が生産性向上のための投資をしやすい環境を整備することを通じて、質の高い物流サービスの提供や公共事業の確実な施行等を確保し、もって国民生活の安定と我が国の経済活動の発展を図る。 具体的には、下記の指標を満たすことを目標とする。 【トラック】 ・営業用トラックの新車登録台数 対平成 10 年度比 100%以上又は全車種の対平成 10 年度比を上回ること 【内航船】 ・内航船舶の建造の促進 年間新造船隻数を 90 隻以上
		租税特別措置の適用又は延長期間	令和 7 年 4 月 1 日～令和 9 年 3 月 31 日（2 年間）

		同上の期間中の達成目標	国土交通関係中小企業の生産性の向上等を図るため、以下のとおり、これら中小企業の設備投資を促進する。 ・営業トラックの新車登録台数 対平成 10 年度比 100%以上又は全車種の対平成 10 年度比を上回ること ・内航船舶の建造の促進 年間新造船隻数を 90 隻以上																																			
		政策目標の達成状況	【トラック】 ・全車種の新車登録台数は平成 10 年度と比較して大きく減少し、近年は横ばいで推移しており、車両総重量 3.5 t 超の営業用トラックの新車登録台数は対平成 10 年度比 106.0%となっている。 <table><tr><td></td><td>10 年度</td><td>令和元年度</td><td>令和2年度</td><td>令和3年度</td><td>令和4年度</td><td>令和5年度</td></tr><tr><td>営業用トラック 単位：台</td><td>52,850 (100.0)</td><td>78,564 (148.7)</td><td>66,992 (126.8)</td><td>61,105 (115.6)</td><td>48,137 (91.1)</td><td>56,005 (106.0)</td></tr><tr><td>全車種 単位：千台</td><td>4,234 (100.0)</td><td>3,228 (76.2)</td><td>2,975 (70.3)</td><td>2,739 (64.7)</td><td>2,796 (66.0)</td><td>2,995 (70.7)</td></tr></table> 【内航海運】 内航船舶の新造船隻数 →新造船隻数：令和5年度は 64 隻となっている <table><tr><td></td><td>9 年度</td><td>30 年度</td><td>令和元年度</td><td>令和2年度</td><td>令和3年度</td><td>令和4年度</td><td>令和5年度</td></tr><tr><td>新造船隻数</td><td>89 (100.0)</td><td>90 (101.1)</td><td>80 (89.9)</td><td>80 (89.9)</td><td>74 (83.1)</td><td>81 (91.0)</td><td>64 (71.9)</td></tr></table>		10 年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	営業用トラック 単位：台	52,850 (100.0)	78,564 (148.7)	66,992 (126.8)	61,105 (115.6)	48,137 (91.1)	56,005 (106.0)	全車種 単位：千台	4,234 (100.0)	3,228 (76.2)	2,975 (70.3)	2,739 (64.7)	2,796 (66.0)	2,995 (70.7)		9 年度	30 年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	新造船隻数	89 (100.0)	90 (101.1)	80 (89.9)	80 (89.9)	74 (83.1)
	10 年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度																																
営業用トラック 単位：台	52,850 (100.0)	78,564 (148.7)	66,992 (126.8)	61,105 (115.6)	48,137 (91.1)	56,005 (106.0)																																
全車種 単位：千台	4,234 (100.0)	3,228 (76.2)	2,975 (70.3)	2,739 (64.7)	2,796 (66.0)	2,995 (70.7)																																
	9 年度	30 年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度																															
新造船隻数	89 (100.0)	90 (101.1)	80 (89.9)	80 (89.9)	74 (83.1)	81 (91.0)	64 (71.9)																															
有効性	要望の措置の適用見込み	(適用期間内における適用件数見込み) 令和7年度 50,492 件 令和8年度 50,391 件 ※令和4年度「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書」、中小企業景況調査等より推計																																				
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	現行制度は、税額控除と特別償却の選択適用を可能としているが、これにより、事業者は設備投資した初年度の税負担軽減による資金繰りの改善、償却費用の前倒しによる投下資金の早期回収を図ることが可能となる。これらの施策は企業の資金繰りにメリットを生じさせる効果があるため、事業者にとって投資へのインセンティブとなる。 加えて、本特例措置では、中小企業者等の投資を幅広く支援するため、機械装置、測定工具・検査工具、ソフトウェア、普																																				

			通貨物自動車、内航船舶を取得する場合（内航船舶以外はファイナンス・リースも含む）に適用が可能とされている一方、取得価額要件（一定金額以上の設備投資を対象）の設定や、一部の資産について一定スペック以上のものに範囲を限定することにより、事業の高度化等に資する設備投資に照準を当てて支援を行うべく、制度設計がなされているものである。 また、本特例措置を利用して設備を導入した企業のうち、本特例措置がなければ設備投資を先延ばしした又は設備投資が減少したと答えた企業は半数以上であり（令和6年度中小企業庁アンケート調査より）、景気の先行きの不透明さ等から設備投資を躊躇する傾向にある中小企業者等の設備投資を着実に後押ししている。
	相 当 性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	中小企業者等が行う設備投資関連の他の税制としては、中小企業経営強化税制がある。 中小企業経営強化税制は、中小企業等経営強化法における「経営力向上計画」の認定を受け、生産性の高い設備等を導入した場合に、より効果の高い税制措置（即時償却又は取得価格の10%の税額控除（資本金3,000万円超1億円以下の法人は7%））を利用できる税制となっている。
		予算上の措置等の要求内容及び金額	—
		上記の予算上の措置等と要望項目との関係	—
		要望の措置の妥当性	本特例措置では、中小企業者等の投資を幅広く促進するため、機械装置、検査工具・測定工具、ソフトウェア、普通貨物自動車、内航船舶を取得する場合（内航船舶以外はファイナンス・リースも含む）に適用を可能とする一方、取得価額要件（一定金額以上の設備投資を対象）の設定や、一部の資産について一定スペック以上のものに範囲を限定することにより、事業の高度化等に資する設備投資に限定して支援を行うべく、制度設計がなされている。
これまでの租税特別措置の適用実績と効果に 連する事項	租税特別措置の適用実績		【適用件数】 令和2年度:49,060 件 令和3年度:51,857 件 令和4年度:50,593 件 【減収額】 令和2年度:463 億円 令和3年度:501 億円 令和4年度:463 億円
	租特透明化法に基づく適用実態調査結果		租税特別措置法の条項：第42条の6、第68条の11 適用件数：特別償却 21,339 件 税額控除 29,254 件 適用額：特別償却 1,814 億円

		税額控除 189 億円 ※令和 4 年度の適用状況
これまでの租税特別措置の適用実績と効果に関連する事項	租税特別措置の適用による効果 (手段としての有効性)	【トラック】 税制措置による設備投資の押し上げ（下支え）効果の具体的な数値としては、税制措置があることによって約 6 割の企業の投資判断を後押しし、また、税制措置による税の減免（キャッシュフローの増加）分の使途としては、約 4 割が新たな設備や人材育成等への再投資に回るとのアンケート結果がある。（トラック事業者の意識調査（トラック協会によるアンケート）） 【内航海運】 税制措置による設備投資の押し上げ（下支え）効果の具体的な数値としては、税制措置があることによって 10 割の事業者が、船舶購入の決断に影響を与えたと回答したアンケート結果がある。（内航海運業者への意識調査（国土交通省海事局内航課によるアンケート））
	前回要望時の達成目標	国土交通関係中小企業者が生産性向上のための投資をしやすい環境を整備することを通じて、質の高い物流サービスの提供や公共事業の確実な施行等を確保し、もって国民生活の安定と我が国の経済活動の発展を図る。 具体的には、下記の指標を満たすことを目標とする。 【トラック】 ・営業用トラックの新車登録台数 対平成 10 年度比 100%以上又は全車種の対平成 10 年度比を上回ること 【内航船】 ・内航船舶の建造の促進 年間新造船隻数を 90 隻以上
	前回要望時からの達成度及び目標に達していない場合の理由	営業用トラックは令和 5 年度末時点で、平成 10 年度比 106.0%となっている。内航船舶の新造船隻数については、令和 5 年度は 64 隻となっている。 中小企業者等の設備投資状況等は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響から回復期で好転の兆しもあるが、人手不足、物価高・価格転嫁が重荷になり、未だ、持ち直している状況とは言えない。また、金利のある経済やポストコロナ金融支援への対応の観点からも、生産性や経営力の向上の必要性がより一層重要となってきた。中小企業者等の積極的な設備投資・事業展開等を促すためには、引き続き支援が必要。
これまでの要望経緯		平成10年度 「総合経済対策」（平成10年4月）に伴う措置として創設 平成11年度 延長及び対象設備等の拡充（普通貨物自車：車両総重量8トン以上→3.5トン以上） 平成12年度 延長（平成13年5月迄の適用期間の延長） 平成13年度 10ヶ月の延長（平成14年3月迄の適用期間の延長） 平成14年度 延長（平成16年3月迄の適用期間の延長）、対象設備（機械・装置）の取得価額の引き下げ 平成16年度 延長（平成18年3月迄の適用期間の延長）、対象設備（器具・備品）の取得価額の引き上げ 平成18年度 延長（平成20年3月迄の適用期間の延長）、一定のソフトウェアの追加、器具・備品の見直し（デジタル複合機の追加） 平成20年度 延長（平成22年3月迄の適用期間の延長） 平成22年度 延長（平成24年3月迄の適用期間の延長）

平成 24 年度	延長（平成 26 年 3 月迄の適用期間の延長）、器具・備品及び工具の見直し（試験又は測定機器、測定工具及び検査工具の追加）
平成 26 年度	延長（平成 29 年 3 月迄の適用期間の延長、上乗せ措置部分の即時償却及び税額控除の拡充）
平成 29 年度	上乗せ措置部分を改組・新設の上、2 年間の延長（平成 31 年 3 月迄の適用期間の延長）
令和元年度	延長（令和 3 年 3 月迄の適用期間の延長）
令和 3 年度	延長（令和 5 年 3 月迄の適用期間の延長）
令和 5 年度	延長（令和 7 年 3 月迄の適用期間の延長）、対象資産からコインランドリー業（主要な事業であるものを除く）の用に供する機械装置でその管理のおおむね全部を他の者に委託するものを除外、対象資産のうち総トン数 500 トン以上の内航船舶にあっては、環境への負荷の低減に資する装置（機器及び構造を含む。）の設置状況等を国土交通大臣に届け出た船舶に限定。

2024 年 9 月

令和 7 年度税制改正要望

一般社団法人 日本船主協会

海運関係事項

1. 中小企業投資促進税制の延長

本制度(30/100 の特別償却*または 7/100 の税額控除)は、令和 7 年 3 月末をもって期限が到来するが、中小船主の内航貨物船の代替建造を促進する観点から、本制度の延長を求める。

* 内航船の場合は取得価額の 75%に対しての 30%の特別償却 ($75\% \times 30\% = 22.5\%$)、または 7%の税額控除

2. 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。

3. 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よう求める。

国際課税

1. 電子経済の課税上の課題（国際海運業所得特有の事情等）への対応

経済の電子化に伴う新たな国際課税ルール第2の柱（GloBE モデルルール）を国内法制化するにあたって、国際海運業所得については、第2の柱の適用除外となる所得と除外対象外の所得が生じることを踏まえ、国際合意および各国の裁量の範囲内で可能な限り企業の事務負担や、国際海運業における商慣行との整合性に配慮した運用や取り扱い方針の明確化、また、外国子会社合算税制等の関連税制との整合を図るべきである。

2. 外国子会社合算税制

（1）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

現在の外国子会社合算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制度となっている。実質上親会社と一体である外国関係会社については、欠損金のある子会社も合算の対象とすべきである。

（2）欠損金繰越期限（7年間）の撤廃

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べきである。

（3）対象となる外国関係会社の適用免除基準の引下げ

平成29年度税制改正において、対象外国関係会社の制度適用免除基準（税率20%以上）が設定されたが、諸外国の法人実効税率の動向を踏まえ、15%以上に引き下げることが必要である。また、特定外国関係会社の適用免除基準についても、適宜見直しを行うべきである。

（4）経済活動基準の事業基準における非適用事業から「船舶の貸付」を外すこと

平成29年度税制改正において一部見直しが行われたが、たとえ実体のある会社でも、「船舶の貸付」を主たる事業とするものであれば、依然として軽課税国に存在するだけで対象外国関係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、会社単位の合算課税からは対象外とすべきである。

（５）外国関係会社である孫会社からの配当の二重課税を控除すること

平成 22 年度税制改正により過去 2 年までの間接特定課税金額は二重課税排除措置が講じられたが、保有形態が直接／間接に拘わらず外国関係会社として課税される仕組みは同じでありながら、配当については措置が異なるのは不合理である。保有形態が直接／間接にかかわらず二重課税が起こらない仕組みとするべきである。

（６）部分課税対象金額の益金算入における二重合算の排除

部分対象外国関係会社が一定の受動的所得を有する場合、平成 29 年度税制改正により、持株割合が 25%未満の子会社等から受け取る配当は部分課税対象金額として合算課税の対象となるが、当該子会社等が合算対象の外国関係会社である場合には、その配当が益金算入の対象となるために二重課税が発生する。外国子会社合算税制の趣旨からみても二重課税は排除すべきであり、部分対象外国関係会社が他の対象外国関係会社から配当を受ける額は、部分合算課税の対象から除外すべきである。

（７）部分合算課税の対象としている保有割合基準は、保有する部分対象外国関係会社ではなく、内国法人の直接・間接保有割合とすること

合算所得から控除される株式保有割合 25%以上の子会社等からの配当の判定にあたっては、株式を保有する部分対象外国関係会社の単位ではなく、内国法人の保有割合で判定すべきである。

（８）外国関係会社が受け取る配当について、当初申告要件を撤廃すること

外国子会社から受ける配当等の益金不算入（法人税法）については、平成 23 年 12 月以降当初申告要件が廃止された。一方で、同様の趣旨である合算会社が受け取る配当控除（租税特措法）には当初申告要件が付帯され続けている。両制度間で要件が異なるのは不合理であり、合算会社が受け取る配当への当初申告要件を撤廃すべきである。

（９）外国関係会社が解散後、清算手続き中にペーパー・カンパニーとして一律に合算対象となり、債務免除益等が合算されてしまう事を除外すること

現地に事業実態がある外国関係会社についても、清算による事業活動停止や従業員解雇やオフィス閉鎖により、清算事業年度だけ全部合算対象会社に該当し、債権放棄や資産処分等による所得が合算される可能性がある。その

ため、清算前の事業実態に則してペーパー・カンパニー等に該当するか判定すべきである。

3. 移転価格税制

(1) 移転価格税制上定義されている国外関連者から、外国子会社合算税制が適用される外国関係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、合算対象となる外国関係会社については、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、外国子会社合算税制が適用される外国関係会社を除外すべきである。

(2) 移転価格税制上定義されている国外関連者の条件にある出資割合を 50% 以上ではなく 50%超とすること

現在は 50%以上という条件だが、出資割合が 50%ずつの場合は支配権があるわけではないため、国外関連者には含めるべきではない。また、国別報告事項の構成会社の範囲として連結法適用会社と定義されていることから、国外関連者の定義も平仄を合わせるべきである。

(3) 租税条約締結国との移転価格課税の場合、更正前には必ず相互協議を経る制度とすること

現在の制度では一時的にせよ二重課税を強いる制度であるため、租税条約締結国との移転価格課税の場合、相互協議を経た上でないと、更正できない制度にすべきである。

4. 外国子会社配当益金不算入制度

(1) 外国子会社配当益金不算入制度の対象となる持分保有要件を 25%以上から 15%以上に引き下げる

海外投資については企業の国際的競争力の向上の観点からも重要となっているが、一案件毎の投資金額も大きく 25%以上の持分を取得することは困難な面も多い。従い、二重課税の排除という制度本来の趣旨に照らし持分保有要件を引き下げるべきである。

(2) 内国法人が外国関係会社から受ける配当は、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

現在の制度では、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、その制限を撤廃すべきである。

5. 外国税額控除制度

(1) 一括限度方式の堅持

国際的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

- ① 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
- ② 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の廃止

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

- ① 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
- ② 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、現在の制

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. 法人実効税率の更なる引き下げ

平成 28 年度税制改正により、標準税率ベースで法人実効税率 20% 台への引き下げが実現した。しかしながら、わが国の法人実効税率は依然として OECD 諸国や近隣アジア諸国の平均に比べて依然として高い水準であり、企業の競争力を削ぐ要因となっているため、国際的な整合性がとれる水準までさらに引き下げていくことが必要である。

一方、法人実効税率引き下げに関連し、代替財源の一部として、租税特別措置の見直しが引き続き取り沙汰されているが、わが国の将来を支えるために必要なもの、国際競争条件の均衡化を実現させるために不可欠なものは、維持・拡充すべきである。

2. グループ通算制度下における投資簿価修正制度等の見直し

令和 2 年度改正において、現行の連結納税制度の損益通算の基本的な枠組み及び重要なグループ調整計算は維持しつつも、各法人が個別に法人税額等の計算及び申告を行うグループ通算制度への移行（令和 4 年 4 月 1 日以降に開始する事業年度より適用開始）が法令化された。しかしながら、新制度の下での投資簿価修正制度や離脱時時価評価制度は、現行制度に比べて企業側の税負担を増すことが見込まれるため、引き続き所要の見直しを検討すべきである。

3. 欠損金の繰越期間の無期限化

平成 28 年度改正において、欠損金の繰越期間が 9 年から 10 年に延長された。しかしながら、諸外国では無期限の国も多いため、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。

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、租税法により 1992 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. 受取配当の益金不算入割合の引上げ

受取配当金への課税は、法人段階で課税済みの所得の分配に対する課税である。二重課税排除の観点から、法人の受取配当金における益金不算入割合を引き上げるとともに、負債利子控除を廃止すべきである。

(平成 27 年度税制改正において、持株比率 5%以下は 20%、5%超 1/3 以下は 50%、1/3 超は 100%と益金不算入の割合が改正された。)

6. 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べきである。

以 上

海事産業の更なる競争力強化を図るための施策実現に向けた決議（案）

令和六年五月二十二日

自由民主党政務調査会
海運・造船対策特別委員会

海洋国家である我が国にとって、造船・海運をはじめとする海事産業は、我が国の国民生活や経済活動、安全保障を支える屋台骨であり、地域の経済、雇用を力強く支える観点からも、不可欠な存在である。

昨今の海事産業の業況に目を向けると、造船・舶用工業は、中韓との熾烈な競争に晒され続けている中、業況は改善の傾向を示しているものの、鋼材の価格が高止まりしているほか、人手不足も深刻化しており、依然として厳しい環境にある。今後建造需要の増大が見込まれる中、設計等が複雑化する低・脱炭素船や自動運航船等の次世代船舶への対応が課題となっている。さらに、国際海運からの温室効果ガス排出量を2050年頃までにゼロとするという目標の達成のため、我が国がルール作りを主導することにより、船舶の脱炭素化を加速していく必要がある。

外航海運においては、紅海情勢の悪化により、航行の自由を危うくする由々しき事態にあり、国内外の多くの海運会社が喜望峰回りの航行を余儀なくされていることに加え、パナマ運河が渇水により通航制限されていること等の影響を注視していく必要がある。また、脱炭素化に対応しつつ、国際競争力を強化する必要がある。

内航海運においては、燃料油価格高騰の影響を受ける中、セメントや鉄鋼需要の減少により取扱貨物量が伸び悩んでいる。旅客については増加傾向にあり、今後利用者数の回復が期待されるところであるが、依然として多くの事業者が厳しい経営環境に置かれている。

北海道知床で発生した小型旅客船事故から2年が経過する中、昨年5月の改正海上運送法を着実に施行し、引き続き海上輸送の安全確保を徹底しつつ、我が国の海事産業が国際競争を勝ち抜き、再び世界のトップに立つべく、政府に対し、以下の事項に取り組むことを求める。

一、海事産業強化法を活用した特定船舶の更なる導入促進、造船・舶用工業の生産性向上に向けた設備投資等の促進や事業再編等により事業基盤強化を図りつつ、産官連携による人材確保・育成の推進、バーチャル・エンジンニアリングや更なる自動化の実現、造船間の連携、標準化等による次世代船舶の供給体制の刷新、2030年頃までの本格的な自動運航船の商用運航の実現に向けた環境整備等により、海事産業の国際競争力の更なる強化を図ること

一、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、世界に先駆けてゼロエミッション船を開発し、生産基盤を構築しつつ、船舶の導入等に対し必要な措置を講じること等により、安全性を確保しつつ環境負荷の少ない船舶の早期普及促進を図ること。併せて、新燃料の大規模海上輸送技術の確立に向けた安全基準の策定に取り組むとともに、洋上風力発電施設に不可欠な船舶の導入に向けた支援を行うこと。これらの施策の推進に当たっては、GX経済移行債の活用を含め、関係機関と連携の上対応すること

一、経済安全保障の観点から安定的な海上輸送を確保するため、生産途絶等のおそれが顕在化している舶用機器について設備投資支援を引き続き実施し、国内生産に係るサプライチェーンの強靱化を図るとともに、外航船舶の確保等を図ること。また、紅海等における民間商船への攻撃に断固抗議し、国際協調を強化していくことにより、船舶の自由かつ安全な航行の確保に努めること

一、次世代船舶への対応も含む幅広い視点から、船員等の海技人材の確保・育成に取り組むこと。具体的には、船員養成機関における安定的な船員養成、海運を魅力ある職場にしていこう観点からの船員の働き方改革の推進、効果的かつ戦略的な情報発信、海技人材確保の間口拡大等に取り組むこと

一、造船・舶用工業に関し、育成就労制度への円滑な移行及び特定技能制度による外国人材の適切な活用に取り組むとともに、国際的な造船市場における公正な競争環境の整備や鋼材を含む資機材等の価格転嫁の円滑化、艦艇や巡視船等の官公庁船の建造促進等を図ること

一、トラックドライバー不足へ対応し、物流分野のGXを進めるため、トラックから内航海運へのモデルシフトを一層強力に促進すること。なお、高速道路料金に係る対策については、特定の輸送サービスの基盤を損なわず、陸海空でバランスの取れたものとする事

一、内航海運業及び国内旅客船事業に関し、燃料油価格高騰が事業者に甚大な影響を与えることのないよう、必要な対策を講じること。また、内航海運業に関し、取引環境の改善や生産性向上に取り組むとともに、フェリー・ジェットfoilを含む国内旅客船事業に関し、離島航路に係る補助金の十分な所要額の確保や旅客需要の喚起に取り組むこと

一、海事行政DXを進め、申請手続のオンライン化や事業者情報・監査情報等のデータベース化、遊漁船情報等との一体的な管理運用・相互連携を行い、監査・処分の強化、利用者への安全情報の提供をはじめとする海上輸送の安全対策に活用するとともに、事業者・船員による手続の合理化を図ること

一、本年度末に期限が到来する中小企業投資促進税制を延長すること

海事産業の更なる発展に向けた施策実現に関する決議

四面を海に囲まれた海洋国家である我が国にとって、海運・造船をはじめとする海事産業は、我が国の国民生活や経済活動、安全保障を支える上で極めて重要な役割を担っている。

しかしながら、少子高齢化などを背景とする人手不足、脱炭素化や、紅海情勢の悪化により海運会社が喜望峰回りの航行を余儀なくされるなど不安定化する国際情勢への対応、造船業に対し、かつて、韓国は約 1.2 兆円、中国は約 11 兆円にも上る支援を行ったとも言われる中、依然、熾烈さを極める国際競争など、我が国海事産業は、厳しい状況に直面している。

このため、予算・税制等を総動員し、本議員連盟・関係業界・政府が一体となって、こうした諸課題に的確・迅速に取り組む必要がある。

本議員連盟は、こうした問題意識の下、今後の海事関係施策の強力な推進を図るため、以下の事項について決議する。

記

- 一、海事産業の競争力強化、カーボンニュートラル推進、海事人材の確保・育成、海上安全対策の推進など、海事産業を取り巻く諸課題に的確に対応するため、先般閣議決定された補正予算とあわせて、令和七年度当初予算においても、十分な額を確保するとともに、海事産業の競争力強化に向けた環境整備等に迅速に取り組むこと。
- 一、内航貨物船の代替建造等については、経営基盤の強化や生産性の向上を図りつつ、国内の海上輸送需要に対応するとともに、造船所への建造発注を通じ、地域経済の発展と雇用の確保に貢献することから、その促進を図ることが必要である。しかしながら、内航海運業者の 99.7% は中小企業で厳しい経営環境に置かれており、船価は高額である中、自力での代替建造等が進まないため、代替建造の促進等に向け、本年度末に期限が到来する中小企業投資促進税制を延長すること。
- 一、「2024 年問題」への対応を図るため、トラックから内航海運へのモーダルシフトを一層強力に促進することが重要であるが、高速道路料金への定額・低料金制が導入される場合には、モーダルシフトの推進が妨げられるにとどまらず、我が国の内航海運・フェリー業界は大打撃を受けることになる。加えて、業界は、輸送需要が回復しきれない中、一昨年来の燃料油価格の高騰により、厳しい経営環境が継続している。このため、特定の輸送サービスの基盤を損なわないよう、陸海空でバランスの取れた公正妥当な料金政策や燃料油価格激変緩和対策を推進すること。

令和 6 年 12 月 4 日
自由民主党海事立国推進議員連盟

令和6年度海事振興連盟決議（案）

四面を海に囲まれた海洋国家である我が国は、海上輸送により、貿易量の99.6%、国内における産業基盤物資輸送の約8割が担われており、海運・造船・港運・倉庫等の海事産業は、国民生活や経済活動、経済安全保障等を支える必要不可欠なインフラである。

しかしながら、造船業・船用工業については、公的支援を受ける中国・韓国等諸外国企業との国際競争が熾烈となる中、鋼材価格の高止まり等によって厳しい状況に置かれている。外航海運業については、紅海情勢悪化の影響を受け、海運会社が喜望峰周りの航行を余儀なくされており、安定的な海上輸送の確保が課題となっている。また、内航海運業については、「2024年問題」への対応として、海運へのモーダルシフトの推進が期待されている一方、多くの事業者が燃料油価格高騰等により引き続き厳しい経営環境に置かれている。その上、我が国の海事産業は、少子高齢化と人口減少を背景に、人材の確保・育成を図ることが急務となっている。

さらに、我が国海事産業は、2050年カーボンニュートラル目標の実現に向け、世界最先端の技術による優位性を確立するとともに、生産性の更なる向上を図り、国際競争力を強化するための適切かつ具体的な施策を講じていく必要がある。

加えて、海事産業が、日本経済・地域経済において重要な役割を担っていることに関し、国民・企業等からの認識がより一層高まるよう、海事広報や海事教育の推進に積極的に取り組むとともに、海の日を7月20日に戻し、海洋国家日本の礎の日とするよう全力で取り組む必要がある。

今後とも当連盟は、政府、業界とも一丸となって、具体的成果を着実に積み重ね、もって海事産業のさらなる発展に貢献していく。

そのため、当連盟は下記項目の実現に全力で取り組む。

記

- 1 我が国海事産業の更なる発展、港湾運送事業及び倉庫業の経営基盤の維持・強化のため、令和6年度末に期限を迎える中小企業投資促進税制（中小企業者が内航船舶等を取得した場合の特別償却又は税額控除の特例措置）及び中小企業経営強化税制（中小企業者が特定経営力向上設備等を取得した場合の特別償却又は税額控除の特例措置）の延長の実現に向けて取り組む。

また、港湾の国際競争力を強化させるため、国際コンテナ戦略港湾等の荷さばき施設等に係る特例措置の延長に向けて取り組むとともに、倉庫業の産業活動や国民生活において果たしている重要な役割に鑑み、地域未来投資促進税制の延長に取り組む。

さらに、港湾の物流機能・産業機能の確保に向け、「協働防護」による港湾の気候変動

適応を推進するため、民間事業者が策定する協定の対象（締結）施設であって、新たに民間事業者が取得又は改良した施設に係る固定資産税の課税標準の特例の拡充及び延長に向けて取り組む。

- 2 船員は、家族や陸上社会と離れ、職住一体となった特殊な労働環境下にあり、行政サービスの受益が一定程度制限されていることから、引き続き船員に対する住民税減免措置の拡大に向けた取組みを行うとともに、船員という職業の重要性に関する認知度と社会的地位の向上、後継者の確保などを図る観点から、船員に対する政策減税（所得税減免）の実現に向けて取り組む。
- 3 海・陸の物流システムが交差する産業活動の拠点として極めて重要な社会基盤である港湾について、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図るため、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の三本柱を引き続き強力に推進するとともに、労働力不足、脱炭素、サイバー攻撃への対応など、昨今の港湾を取り巻く新たな課題を踏まえ、「コンテナ物流のDX」、「サイバーポートの機能改善及び利用促進」、「カーボンニュートラルポート（CNP）の形成」などを推進・加速するための財政面・税制面の支援を求める。また、港湾における物流機能の安定的な提供の確保に向け、港湾の情報セキュリティ対策等の強化を推進する。
- 4 倉庫業は、国民生活に必要不可欠な物資の保管、積み替え、流通加工などを行うとともに、災害時においても円滑な支援物質物流を実現することにより、産業活動や国民生活に重要な役割を果たしているなど、公益性の極めて高い産業である。人手不足に対応した倉庫内作業の省人化に係る支援策、災害対応力強化のための支援措置の充実、GX投資に関する支援措置等の創設・拡充についての要求に向けて取り組む。
- 5 海上における通信環境について、陸上と同等のコスト・品質で、自動運航や遠隔制御、Wi-Fi、電子マネーの利用等DXの推進が図られるよう、高速・廉価な通信インフラや、チケットレス及びキャッシュレスシステム導入等への支援を求める。
- 6 造船・舶用工業のDX化等に向け、人手不足を補完する自動化・ロボット化、造船所間または造船間における情報共有化等コスト対策に資するサプライチェーンの効率化への支援を求める。また、自動化等による船員の労働負担軽減を実現する船舶の開発等に対する支援を求める。

- 7 ゼロエミッション船の生産設備導入支援のため造船・舶用分野に適用された GX 経済移行債の対象設備の広範囲化等柔軟な運用を求める。新環境技術におけるイニシアティブをとるため、新燃料船、省エネ船の設計・開発、生産準備の円滑化、生産体制の整備、普及促進に対する支援の拡大を求める。新燃料の供給体制の整備、サプライチェーン強化等を求めるとともに、燃料転換促進のためのバンカリング港など陸上でのインフラ整備に係る制度構築や助成措置を求める。さらに、カーボンニュートラルの実現に向け、GX 推進に資する省エネ船、電気推進船、代替燃料船等環境負荷の少ない船舶への代替建造（省エネエンジンへの換装を含む。）を推進するため、代替建造に対する補助金や JRTT の優遇金利等の充実強化及び建造費用を抑制するためのモデル船（標準船）の開発推進を求める。
- 8 世界の海を舞台に事業展開する海運業界にとって、気候変動対策としての GHG 削減が最重要課題の一つとなっていることから、2023 年 7 月に国際海事機関において採択された新たな国際戦略目標である「2050 年頃までに GHG 排出ゼロ」の実現に向けたルール整備に向けて、官民が連携して取り組む。
- 9 洋上風力発電事業、特に浮体式洋上風力発電事業の一層の推進を求めるとともに、これを支える CTV (Crew Transfer Vessel: 作業員輸送船)、SOV (Service Operation Vessel: 作業支援船) 等の建造支援を求める。
- 10 「2024 年問題」に対応するため、トラックドライバーの担い手不足問題や働き方改革への解決策及びカーボンニュートラルに向けた CO₂削減の推進策として、トラック輸送から船舶へのモーダルシフトを促進するためのフェリー、RORO 船等の輸送力や港湾機能の強化、無人航送用シャーシ・ヘッド・コンテナ等の導入促進、倉庫及び運搬器具の省エネ化、物流の構造改革や取引環境改善・生産性向上等に向けた予算の確保を求める。
- また、高速道路料金の無料化や料金の引下げなどが新たに導入された場合、我が国のフェリー事業は大打撃を受けることとなるため、これまで同様、断固反対するとともに、特定の輸送サービスの基盤を損なわず、陸海空でバランスの取れた公正妥当な料金政策とすることを求める。
- 11 我が国国内の基幹的輸送モードである内航海運の活性化を図り、今後も荷主のニーズに応え、安全かつ安定的に輸送サービスを提供し続けるため、市場環境の整備や生産性向上を目指し、船員の安定的な確保や働き方改革等を通じた経営基盤強化を進める必要があることから、荷主等との取引環境の改善等により適正な運賃・用船料が収受でき、持続可能な事業運営を実現できる環境整備を求める。

また、航空機燃料をはじめとした物資の安定輸送の確保のため、内航海運の生産性向上等に資する取組への支援を求める。

- 12 国の安全保障を支え、民間船舶と異なる特殊な技術を要する艦艇等の建造・技術基盤の維持のため、艦艇・官公庁船等の建造・修繕予算の確保・拡充、契約方式の改善、ODA・OSAを含む防衛装備品の海外移転・輸出案件増進、鋼材・資機材等の原材料費高騰・人件費上昇への対応に加え、防衛生産基盤強化法の適切な運用による適正な建造・修繕能力の確保を求める。
- 13 将来的な船舶等の安定供給体制を確保するため、供給途絶リスクがある部品・製品の特定重要物資への追加指定、生産体制整備への設備投資、重要技術の開発等、経済安全保障推進法に基づく支援の拡充を求める。
- 14 高齢化の進む内航船員の安定的確保など経営基盤強化のための諸施策を推進するとともに、我が国の安全保障及び国内海上貨物の安定輸送のために不可欠なカボタージュ制度を堅持するよう求める。
- 15 船員の高齢化や後継者不足が深刻となっている中、海運・水産産業を担う後継者の確保・育成は急務となっている。将来にわたり物資や旅客の海上輸送及び水産資源の安定的な供給体制を確保すべく、国の各種計画や基本方針に明記されている船員の確保・育成を具現化する。具体的には、船員職業を志望する人材が希望の職場で就労し活躍していくための雇用促進、海陸の職業安定業務の連携、海技人材の確保・育成のための全体ビジョンの検討、海技教育機構についての予算の充実、船員の働き方改革の推進を通じたより魅力ある職場環境の整備、若者が船や船員に魅力を抱くような広報活動等に取り組む。
- 16 深刻な造船人材不足への対応として、若年労働者やIT人材等の確保・育成のため、海事産業への国民の理解度向上に係る国の広報活動強化、海洋・造船工学系の大学、高専、工業高校での講座・コースの維持・拡充や、地方運輸局と自治体等の連携強化による地域に密着した人材対策への支援を求める。
加えて、特定技能制度や、新たに創設される外国人育成就労制度については、円滑な外国人材の受入れ・運用が維持されるように配慮されることを求める。
- 17 予断を許さない状況が続いているソマリア沖・アデン湾や、西アフリカのギニア湾周辺海域、東南アジア海域における、海賊・武装強盗の脅威に対処し、日本商船隊の船員

と船舶の安全を確保するため、海賊略奪行為の防止・根絶に向けた取り組みの継続を求める。さらに、近年、武装強盗・誘拐事例などが増加している東南アジア海域、インド太平洋沿岸域での海賊対策として、アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）の強化を図ることを求める。

18 日本が輸入する原油の約9割超、天然ガスの約1割を運ぶ多くの船舶が通航する要衝である中東海域、特に現在ホーシー派による商船攻撃の烈度が増している紅海周辺海域はじめ、日本周辺海域においても、官民連携のもと船員と船舶の適切な安全措置を講じることを求める。

19 船舶用燃料である重油、軽油を対象とした燃料油価格激変緩和対策の推進、公共交通事業者への燃料油価格上昇分への補助（地方創生臨時交付金の増額、国からの働きかけの強化を含む。）を求める。

20 日常生活に必要な物資輸送手段や地域住民・観光客の移動手段に加えて、大規模自然災害時の緊急輸送手段としての役割を果たすなど、国民生活に不可欠な役割を担っているフェリー・ジェットfoil等の旅客船航路の維持・存続のため、観光関連予算を活用した旅客船需要喚起策の推進、各種実証運航に対する支援等、実効性のある支援策を講じることを求める。

過疎化・高齢化等の影響で厳しい状況下にある離島航路について、その維持・存続に向けた十分な国の予算措置及びこれに関連する地方財源の確保、老朽船代替促進のための共有建造に係る金利軽減等の支援を求める。

また、特定有人国境離島法に基づく支援の更なる充実を求める。

21 旅客船の安全に対する規制の強化に伴う旅客船事業者による安全対策の推進に対して、必要な支援を求める。

22 世界単一市場の中で中韓の造船業と競争していくため、公正な国際競争環境の確立に向けた取り組みの推進を求める。

23 内航海運による安定的物資輸送、旅客輸送の確保に加え、生産性向上や環境対策等の観点から、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度について船主要望に対応した見直し等支援の拡充を図り、高齢化が著しい内航貨物、旅客船の代替建造の促進等を図るよう求める。

- 24 平成8年に実現した海の日国民の祝日化は、海事関係者が1,000万人を超える署名を集め、当連盟所属の国会議員の働きにより、2,000を超える地方議会の支持決議を得て実現したものである。祝日である海の日を7月20日に戻し、“海洋国家日本”の礎の日とするよう全力で取り組む。
- 25 海洋国家である日本の未来を担う子供たちに対し、海事産業が、日本経済・地域経済で重要な役割を担っていることの理解や関心を深めるため、学校教育において、海事産業が積極的に取り上げられるよう取り組む。
- 26 海を教育の場として少年少女の健全育成を目指して活動している海洋少年団の強化・活性化等に取り組む。

以 上

令和6年12月12日

海 事 振 興 連 盟

令和7年度海事税制に関する海事振興連盟決議（案）

四面を海に囲まれた海洋国家である我が国にとって、海運・造船・港運・倉庫等の海事産業は、国民生活や経済活動、安全保障を支える上で極めて重要な役割を担っている。我が国貿易量の99.6%を担い、国内産業基礎物資輸送の約8割を担う海上輸送は、社会経済に必要不可欠なインフラであり、我が国の国民生活や経済活動の維持のため、海上輸送の安定的な確保に全力で取り組んでいる。また、物流の2024年問題を受けたトラックから船舶へのモーダルシフトに伴う海上輸送需要の増加の観点からも、内航海運に求められる役割はますます大きくなっており、内航海運による安定的な輸送を確保することが求められている。加えて、大規模地震の切迫性の高まり、気候変動による平均海面水位の上昇等を踏まえ、港湾の物流・産業機能の維持を図る必要がある。

しかしながら、我が国海事産業は、新型コロナウイルス感染症の影響が残る中、激化する国際競争や燃料油価格の高騰等により、依然として厳しい状況にある。さらに昨今の国際情勢に鑑み、経済安全保障といった大きな課題にも対応しつつ、海事産業の国際競争力強化を一層推し進めなければならない状況にある。

こうした状況を踏まえ、我が国海事産業の更なる発展を図るためには、次の税制の実現が強く求められている。

- ・中小企業投資促進税制については、内航海運、造船、港湾運送及び倉庫の設備投資を促進するため、中小企業者が内航貨物船、その他機械装置等を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度を延長すべきである。また、中小企業経営強化税制については、中小企業の生産性向上等を図るため、特別償却制度又は税額控除制度を延長すべきである。
- ・国際コンテナ戦略港湾等の荷さばき施設等に係る特例措置については、港湾運営会社による荷役機械等の整備促進に寄与するものであり、同措置を通じて我が国港湾の国際競争力の強化は、ひいては港湾運送事業者をはじめとする関係事業者の雇用と所得の維持・創出にも資するため、延長すべきである。
- ・地域未来投資促進税制については、地域経済牽引事業における設備投資を促進することにより、地域の成長発展の基盤強化をはかるべく、地域経済を牽引する事業における建物・機械等の設備投資への法人税等の特別償却制度又は税額控除制度を延長すべきである。
- ・港湾における民有護岸の改良等の促進に係る特例措置については、港湾の物流機能・産業機能を確保し、「協働防護」による港湾の気候変動適応を推進するため、拡充及び延長すべきである。

このため、海事振興連盟一同の総意として、税務当局に対し、特に重点を置いている以下の項目の確実な実現を求める。

◎税制における重点要望項目

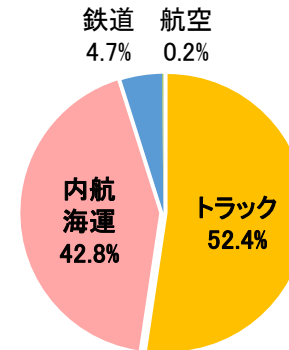
1. 中小企業投資促進税制及び中小企業経営強化税制の延長
2. 国際コンテナ戦略港湾等の荷さばき施設等に係る特例措置の延長
3. 地域未来投資促進税制の延長
4. 港湾における民有護岸の改良等の促進に係る特例措置の拡充及び延長

トラック、内航貨物船、機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長 (所得税・法人税・法人住民税・事業税)

中小企業者がトラック、内航貨物船、機械装置等を取得した場合に特別償却又は税額控除の選択適用を認める特例措置を延長する。

施策の背景

- トラック事業者、内航海運事業者等は、国内貨物輸送の大半を担うなど、我が国の国民生活及び産業活動において重要な役割を果たしている。
- 一方で、その大半を投資余力の小さい中小企業者が占めており、その経営基盤の強化や生産性の向上を図るため、設備投資の促進を図ることが重要。
- 経営基盤が脆弱な中小のトラック事業者、内航海運事業者等の設備投資を促進することで、
 - ・国民生活及び産業活動を支えるサービスの安定的な供給の確保や、そのコスト削減及び生産性向上に寄与
 - ・幅広い関連業界への経済波及効果を通じて、日本経済の活性化に寄与



【国内貨物輸送量】
(トンキロベース)
※令和4年度の数値



	トラック事業	内航海運事業 (船舶の貸渡をする事業)
事業者数	63,127事業者	1,582事業者
従業員数	201万人	5.3万人
中小企業の割合	97.5%	91.2%
営業利益率(平均) (営業利益/売上高) 参考:全産業平均は4.5%	0.0%	1.8%

※トラック事業は令和4年度又は令和4暦年の数値
内航海運事業は令和5年度又は令和5暦年の数値
内航海運事業の営業利益率は中小企業の数値
※(出典)トラック事業の従業員数:総務省「労働力調査」
トラック事業の営業利益率:全日本トラック協会「経営分析報告書」
その他の項目:国土交通省調べによる



要望の結果

現行の特例措置

- 【所得税・法人税等】中小企業者がトラック、内航貨物船、機械装置等を取得した場合に、取得価額(内航船舶は取得価額の75%)の30%の特別償却又は7%の税額控除の選択を可能とする。

結果

- 現行の特例措置を2年間(令和7年4月1日～令和9年3月31日)延長する。

2024年12月20日

令和7年度税制改正に関するコメント

一般社団法人 日本船主協会
会長 明 珍 幸 一

本日取りまとめられました令和7年度与党税制改正大綱におきまして、来年3月末をもって適用期限を迎える、内航船舶に係る「中小企業投資促進税制」の延長が認められました。

このような結論をいただきましたことは、国会議員の諸先生方および国土交通省ご当局の海運業界に対する深いご理解と多大なるご尽力の賜物であり、心より御礼申し上げます。

今後も内航海運業界は、環境に優しい大量・長距離国内輸送の確保を通じ、日本の暮らしと経済を支えて参る所存です。

一方、令和7年度末には、外航海運事業者・船主を含むわが国海事クラスターの健全な発展に不可欠な、外航船舶の「特別償却制度」、「買換特例制度（圧縮記帳）」が期限を迎えます。

両制度の確保に向け、引き続き関係の皆様のご理解とご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

以上