

海運税制に関する海事振興連盟平成22年度決議

海洋国家日本にとって、海運は輸出入の99.7%、国内の産業基礎物資輸送の8割を担う基幹的な輸送手段であり、産業物流の大半を支えている。

わが国製造業がこれからも国内で生産・輸出のための事業活動を展開し、国内立地を進めていくためには、国内の海運企業による安定的で効率的な海上輸送の確保と、日本商船隊の規模拡大が必須である。

また、日本の海運業は船隊のほとんど全てを日本の造船所で建造し、日本の造船業・船用工業の国内立地と地域の雇用を支えている。

わが国の海運・造船・船用・倉庫で構成される海事産業全体として捉えると、市場規模は12兆円に及び、30万人に及ぶ直接雇用にとどまらず消費等を通じて地域の雇用や経済に大きく貢献している。

しかるに、日本の海運税制の現状を顧みると、国際競争力の源泉となるトン数税制については日本商船隊の4%にすぎない日本籍船のみが対象で、少なくとも自国籍船の3～5倍までの外国籍船を対象とする世界の海運先進国の常識から大きく立ち遅れている。世界に比べて不利な海運税制が改善されなければ、我が国海運会社が本社機能を海外に移転してしまい、海事クラスターが崩壊してしまうことも懸念される。

今年度で期限の来る船舶の特別償却制度、買換特例制度の存否は、海運界、造船界にとり死活問題である。両税制が存続しないと、内航、外航の船舶の代替建造が進まないばかりか、リーマンショック後受注が著しく落ち込んでいる我が国の造船会社の経営や地域の雇用にも大きな影響を及ぼす。

また、我が国の産業の国際競争力の強化のためには、倉庫等の物流効率化施設に係る割増償却制度、固定資産税の特例措置の拡充も必要である。

国内の製造業立地を支える利便性の高い海運サービスを維持し、また、造船業・船用工業等の国内立地を通じた地域雇用の維持を図るためには、一刻も早く海運税制を世界水準にして海運会社が自力で国際競争できる環境を作るとともに、海運会社が船舶の代替建造をしやすくすること等が不可欠である。

そのため、税務当局に対し、以下の項目の実現方強く要望する。

◎重点要望項目

1. トン数標準税制の拡充（法人税・法人事業税）
⇒競争条件を国際水準に近づけるため、日本籍船の3倍まで対象を拡大
2. 外航・内航の船舶の特別償却制度、買換特例制度の維持・充実
⇒船舶の代替建造を進め、低燃費で高品質な輸送を提供するために必須
3. 地球温暖化対策のための石油石炭税の増税または新税導入に反対。仮に増税または新税導入を行う場合は内航に係る免税・還付措置の創設
4. その他
 - (1) 外航船舶に係る固定資産税の非課税化
 - (2) 離島航路の固定資産税の非課税化
 - (3) 内航フィーダー船に係る石油石炭税・固定資産税の特例措置の創設
 - (4) 外航船舶オーナーに対する登録免許税の軽減措置の創設
 - (5) 物流効率化施設に係る割増償却制度、固定資産税の特例措置の拡充

さらに、安全かつ安定的な国際海上輸送を確保する上で重要な外航日本人船員に係る税制に関する検討をすべきである。

以上