

海事振興連盟 平成 26 年度通常総会・懇親会
～船舶特償の延長等を要望～

一般社団法人日本船主協会

超党派の国会議員等で構成する海事振興連盟は、平成 26 年 10 月 20 日に平成 26 年度通常総会・懇親会（於：海運ビル）を開催し、「平成 26 年度海事振興連盟決議」および「平成 27 年度海事税制に関する海事振興連盟決議」（別添）を原案通り決定した。同総会には、国会議員約 70 名、海事業界関係者約 100 名、国交省関係者約 20 名他が出席した。

当協会からは朝倉会長が出席し、平成 27 年 3 月末に期限を迎える「外航船舶の特別償却制度（日本船舶 18%、外国船舶 16%）」および「国際船舶に係る固定資産税の特例措置（課税標準の軽減：国際船舶 1/18）」の延長を強く要望した。また、地球温暖化対策に関する資金問題および海賊問題への対応についても要望した。さらに懇親会の冒頭、挨拶に立った武藤副会長からも両税制に必要性について改めて説明があった。

今後も協会一丸となり関係方面に働きかけを行っていく。



説明する朝倉会長



議長を務める衛藤征士郎海事振興連盟会長



総会の模様



懇親会で挨拶をする武藤副会長

以上

平成26年度海事振興連盟決議

四方を海に囲まれている我が国にとって、海運・造船・港運・倉庫等の海事産業は国民経済・生活を支える上で大きな役割を担っている。また、我が国は、少子高齢化と人口減少により労働力不足が逼迫した状況にあり、人材の確保・育成が急務となっている。

このような中、我が国の地域経済に大きく貢献している造船業が急速に回復してきた生産機会を逃さないよう、外国人材の活用について所要の措置が講じられることとなったことは、当連盟の大きな成果である。

また、外航においては国際競争力の強化、内航貨物においては老朽化の進む船舶の代替建造の促進と船員の著しい高齢化を踏まえた若年船員の確保・育成、内航旅客においては離島航路維持・改善による日常の生活の確保、災害発生時に重大な役割を担う定期航路事業の経営基盤の強化、海洋産業においては我が国の技術力を活かした海洋資源開発、海洋エネルギー分野への産業展開等、多くの課題を抱えており、その改善・推進に向け引き続き全力で取り組む必要がある。

更には、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必要がある。

今後とも、税制改正要望、来年度予算など多くの課題を抱えているところであるが、当連盟は、政府、業界と一丸となって、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. 日本商船隊の国際競争力を確保する上で不可欠な平成26年度末で期限を迎える「船舶の特別償却制度」および「国際船舶に係る固定資産税の課税の特例措置」の延長を成し遂げる。また、「船舶の特別償却制度」は船舶の投資促進に直結し、地方船主等が利用することで、造船、船用工業や地方銀行など地域経済へ波及効果を与え、地方創生に貢献する重要な税制であるという認識を関係者に浸透させる。
2. 国連気候変動枠組条約締約国会議において合意されている途上国支援のための資金拠出（年間1000億ドル）の問題については、国際海運に対して過大な負担が課され、わが国の経済全体に影響が及ぶことの無いよう引き続き適切に対応する。
3. 海賊事件発生海域がソマリア沖・アデン湾のみならず、東南アジアや西アフリカなどの海域で増加する傾向にある。航行安全を確保することは貿易立国であるわが国にとって極めて重要で

あることから、沿岸・周辺国との協力等を進めるとともに、我が国による海賊対処行動の継続を含め、関係者が一丸となって海賊問題に適切に対処し、わが国経済と国民生活に不可欠な物資の安定供給に努める。

4. 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るため、内航海運の市場環境の整備とその一層の健全化に資することを目的に、内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施、内航海運事業者が内航用環境負荷低減船を取得した場合の船舶特別償却制度に係る税制措置の期限の延長又は恒久化を図る。
5. 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。
6. 内航業界本来の使命である船舶の安全運航並びに物資の安定輸送の確保に加え、近年、社会的要請として強まりつつある環境面への配慮、更には災害時の復旧・復興物資の効率的輸送を全うする上からも老朽船の代替建造が喫緊の課題であることから、技術的支援が受けられる鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を拡充すること等により、良質な新船建造や老朽化が著しい内航船舶の代替建造の促進を図る。
7. 旅客船事業は、国民生活に必要な公共交通機関として重要な役割を果たしているが、燃料油価格の高騰等により大変厳しい経営状況を余儀なくされている。これに対処するため、予算・税制による燃料油高騰対策を講じるとともに、燃料高騰分の価格転嫁の円滑化についても配慮する。
8. 改正地域交通活性化再生法を踏まえ、地域の特性に応じた生活交通の維持確保等地域の公共交通ネットワークの維持・確保が図られるよう支援措置の拡充を図る。
9. 離島航路は、過疎化・高齢化に伴う旅客輸送量等の減少、燃料油価格の高騰・高止まり、国内景気の低迷の影響等によりその運営は極めて厳しい状況下にあり、離島住民にとって陸の道路と同様に必要不可欠な航路を将来にわたって安定的に維持していくため、離島航路補助金について燃料油価格の高騰にも対応できるような十分な所要額の確保を図る。
10. 旅客船事業者は燃料油価格の高騰等により厳しい経営環境下にあり、軽油引取税の課税免除措置がなくなると離島航路・生活航路の維持に重大な支障をきたすことから、軽油引取税の課税免除の特例措置について、恒久化若しくは3年間の延長を図る。
11. 環境負荷低減に資する旅客船建造を促進するため、環境負荷低減に資する船舶の特別償却制度についても2年間の延長を図る。
12. 経済・安全保障・海洋開発などに関わりの深い造船業を、国の重要な産業と位置付けられるように努める。
13. 新たな海洋基本計画の着実な実現のため、より具体的な数値目標、達成時期、予算等を明示し、具体的施策の推進を図る。

14. 海洋資源開発の早期産業化に向け、海洋資源調査の強化、実証プロジェクトの立ち上げ、海外へのトップセールス、事業リスクに係る政府保証制度の創設等の環境整備及び政府主導による官民オールジャパンが参加する推進主体を設立するなどの事業化支援を行い、海洋産業の振興及び創出を図る。
15. 洋上風力発電をはじめとした海洋再生可能エネルギーの早期産業化に向け、再生可能エネルギーの導入目標（規模・台数）の設定とともに、利用しやすい対象海域の確保、実証プロジェクトの立ち上げ、関連インフラの整備、普及実現に向けた政策的な固定買取価格の設定、大型風車の設置及び維持管理作業に必要な船舶の導入等の環境整備及び事業化支援を行い、海洋産業の振興及び創出を図る。
16. 洋上浮体構造物などを活用した、復旧・復興を加速させる。また、陸上の適地から洋上にも視野を広げ、浮体式風力発電、浮体式LNG基地等のインフラ整備に取り組み、2020年には洋上浮体構造物も活用したコンパクトな東京オリンピックを実現させると共に、日本の経済成長にも結びつける。
17. 我が国の周辺海域を護り、安全・安心な海洋立国日本を支える艦艇・巡視船艇の建造基盤を維持するために、積極的な発注を実現する。
18. 日本再興戦略に盛り込まれた、「外国人技能実習制度の見直し(技実習期間の延長、対象職種 の拡大、受入人数枠の拡大)及び建設及び造船分野における外国人材の活用」の着実な実現を図り、外国人が日本で活躍できる社会を目指す。
19. 造船業を強固で魅力ある産業とするためには、造船業自らの経営努力に加え、政府による税制面からの支援が不可欠であり、法人税等の実効税率の更なる軽減と研究開発税制の拡充を図る。
20. 日本海運業の競争力が強化され、国内造船所に重点発注が為されれば、海洋立国日本の持続的発展に繋がるため、引き続き海運税制の充実を図る。
21. 日本海運業の競争力強化、船舶の建造及び造船業の受注量拡大に寄与する「船舶の特別償却制度」の延長を図る。
22. 地場産業として地域の経済と雇用の安定に欠かせない中小造船業が取り組む次世代人材の確保育成に対して、産学官の連携による取組を推進する。
23. 中小企業がほとんどである中小造船業の取り組む技術開発、環境対策、労働安全衛生対策等に対し、公的機関による支援等諸施策を推進する。
24. 官公庁船、内航船の建造促進、経済協力による船舶建造等、中小型船の建造需要喚起対策を推進する。
25. 東日本大震災で被災した中小造船所の復旧への取り組みに対する支援策を実施する。
26. 内航船舶の建造の促進に寄与し、中小造船所の受注量拡大に寄与する「船舶の特別償却制度」の延長を図る。

27. 国民生活を維持する上で最低限必要とされる外航日本人船員、ならびに将来における内航海運での船員不足を計画的に増加するための実効性のある施策を講じ、日本人船員の後継者の確保・育成に取り組む。
28. 日本人船員について、所得税や住民税減免措置の拡大をはじめとする課税の見直しを行うことなど、船員に対する政策減税の実現を図る。
29. 我が国の国際競争力の強化を図るため、国際コンテナ戦略港湾に対する「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱の施策を一層推進するための財政面、税制面の支援策を推進する。また、これらの港湾物流を支える港湾運送事業者は中小企業が89%を占める経営基盤が脆弱な事業であるため、燃料効率や大量の荷捌きを行う効率の良い荷役機械の維持・導入等が難しい状況にある。その経営環境を整備するため、軽油引取税の非課税措置の延長、特定の事業用資産の買換特例の延長を図る。
30. 倉庫業は、国民生活に必要な不可欠な生活関連物資及び産業物資の保管・流通加工等の公益的役割を担っており、災害に強く、物流効率化に資する倉庫整備を行う必要があるため、物流施設に係る特別措置(倉庫用建物等の割増償却、倉庫等に係る固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例)の延長、長期所有資産の特定資産の買換え特例(9号)の延長及び軽油引取税の課税免除の特例の延長を図る。
31. 物流拠点における低炭素化を促進するため、設備の省エネ化と物流業務の効率化を一体的に実施する事業支援の予算の確保を図るとともに、広域物資拠点として選定された民間物流施設に対して、非常用電源設備及び非常用通信設備の導入を支援するための予算の確保を図る。
32. 平成8年に実現した海の日の国民の祝日化は、海事関係者が1000万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、2000を超える地方議会の支持決議をえて実現したものである。
当連盟としては、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取り組んでいく。

以 上

平成26年10月20日

海事振興連盟

平成27年度海事税制に関する海事振興連盟決議

四面を海に囲まれている我が国において、海事産業は国民生活と我が国経済を支える上で極めて大きな役割を担っている。すなわち、海運、造船・港湾運送・倉庫等海にかかわる産業は日本経済の大切な動脈を形成しており、地域経済にとってもなくてはならない存在である。また、東日本大震災においても、海事産業による災害支援・緊急輸送などを通じて、海事産業が極めて大きな役割を担っていることが認識されたところである。

しかしながら、これら海事産業は、競争環境の激化、原油価格高騰など大変困難な状況に直面している。

海洋国家である我が国において、安定的な輸送を確保し競争力を強化していくとともに、省エネ化・低炭素化を一層推進していくためには、内航・外航・旅客船ともに環境性能に優れた高品質な船舶の建造を進めていかなければならない。こうした船舶の建造の促進は、海運のみならず、造船、船用工業、金融等の地域経済に波及し、地方の経済・雇用を支えている。原油価格高騰や用船料の低迷等により海運業界が極めて厳しい経営環境におかれている今こそ、船舶に係る特別償却制度の存続が不可欠である。

国際船舶に係る固定資産税の特例措置の延長については、東日本大震災や原発事故を契機として、日本商船隊の重要性が改めて認識されたところであり、そのために必要な船舶の増加は喫緊の課題となっている。安定的な国際海上輸送、経済安全保障上重要な船舶の保有コストの軽減を図るため、本制度の延長は不可欠である。

また、船舶や荷役機械の動力源に使用される軽油に係る軽油引取税の課税免除の特例措置の延長については、中小零細事業者が多く、厳しい経営環境に置かれている船舶運航事業者や港湾運送事業者にとって、燃料費の負担増は経営に直接的な影響を与え、特に離島航路等地域交通網の維持や港湾の国際競争力に重大な影響を及ぼすことになるため、本制度の延長は不可欠である。

倉庫関連税制については、倉庫は物流効率化を促進する中核的役割を担い、災害時には支援物資輸送の拠点としても重要な役割を果たすことが再認識されたところであるが、災害に強い物流効率化倉庫の整備には多額の投資が必要であることから、本制度の延長は不可欠である。

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、以下の項目の実現を求める。

◎重点要望項目

1. 船舶に係る特別償却制度の延長
2. 国際船舶に係る固定資産税の特例措置の延長
3. 軽油引取税の課税免除の特例措置の延長
4. 災害に強く、効率化に資する物流施設に係る割増償却及び固定資産税等の課税標準の特例措置の延長

以上

平成26年10月20日
海事振興連盟