

令和元年度『海事振興連盟』総会決議の実現について

【資料1-1-1-8】

当連盟は一月二〇日開催の『令和元年度通常総会』において当連盟加盟国会議員三八一名(一月二〇日現在)のうち圧倒的多数(本人出席、代理出席、委任状提出あわせ二二二名)の賛同を得て、別添の「令和元年度海事税制に関する海事振興連盟決議」**別添1**及び「総会決議」**別添2**を採択し、決議項目の実現を求めるとともに、海事産業の振興を図ることとした。

については、わが国における海事産業の維持・発展及び地方の海事産業活性化の見地から、本総会で決議した貴省関連の税制および予算に係る事項について実現を求めここに要請を行う。

記

I 令和二年度海事税制に関する海事振興連盟決議

II 令和元年度海事振興連盟決議

III 海事振興連盟加盟議員リスト (令和元年一月二〇日現在)

以上

海事振興連盟

名誉顧問	安倍晋三	内閣総理大臣
名誉顧問	野田佳彦	元内閣総理大臣
最高顧問	野田勝嗣	元会長
最高顧問	中馬弘毅	前会長
顧問	野田毅	衆議院議員
会長	衛藤征士郎	衆議院議員
副会長	塩谷俊博	衆議院議員
副会長	二階博	衆議院議員
副会長	額賀福志郎	衆議院議員
副会長	甘利明	衆議院議員
副会長	村上誠一郎	衆議院議員
副会長	石破茂	衆議院議員
副会長	中谷元	衆議院議員
副会長	細田博之	衆議院議員
副会長	石原伸晃	衆議院議員
副会長	林幹雄	衆議院議員
副会長	山本公一	衆議院議員
副会長	岸田文雄	衆議院議員
副会長	野田聖子	衆議院議員
副会長	望月義夫	衆議院議員
副会長	松本剛明	衆議院議員
副会長	井上義久	衆議院議員
副会長	石田祝稔	衆議院議員
副会長	前原誠司	衆議院議員
副会長	玉木雄一郎	衆議院議員
副会長	枝野幸男	衆議院議員
副会長	下地幹郎	衆議院議員
副会長	海江田万里	衆議院議員
副会長	赤松広隆	衆議院議員
副会長	宮沢洋一	衆議院議員
副会長	山口那津男	衆議院議員
副会長	増子輝彦	衆議院議員
副会長	片山虎三郎	衆議院議員
副会長	山本順三	衆議院議員

令和元年年一月二二日

財務大臣

麻生 太郎 殿

## 『令和二年度海事税制に関する』海事振興連盟決議

四方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・港運・倉庫等海にかかわる産業は日本経済や国民生活を支える基盤であり、地域の経済、雇用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、熊本地震、西日本における豪雨、北海道胆振東部地震等においても、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。海上運送業及び港湾運送業における特定の事業用資産の買換特例については、船舶の代替を促進し、計画的かつ安定的な船隊の維持・整備等を図るとともに、上屋等の買換えを促進し、効率的な物流施設の整備を図るため、延長すべきである。

国際船舶に係る登録免許税の特例措置については、日本商船隊における国際船舶の増加を促進し、外航日本船舶の国際競争力強化を図ることで、我が国経済活動を支える安定的な国際海上輸送の確保を通じた経済安全保障の確立を図るため、延長すべきである。

海運に係る地球温暖化対策税の還付措置については、輸送部門において環境負荷の少ない大量輸送機関としての海運の活用（モーダルシフト）を推進する観点及び公共交通機関として国民生活を支えている海運の役割に鑑み、延長すべきである。

倉庫関連税制については、今後起こりえる大規模自然災害に備え、これまで以上に強固なサプライチェーンを構築するとともに、物流分野における最大の課題である労働力不足への対応やCO<sub>2</sub>削減の重要性が益々高まってきており、流通業務の省力化を実現する物流施設の整備が不可欠であるため、災害に強く、輸送の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をすべきである。

港湾は、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り、我が国港湾に寄港する国際基幹航路の維持・拡大のため、とん税・特別とん税の軽減措置の創設をすべきである。

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実現を求める。

## ◎重点要望項目

- 一．特定の事業用資産の買換特例の延長（海上運送、港湾運送）
- 二．国際船舶に係る登録免許税の特例措置の延長
- 三．海運に係る地球温暖化対策税の還付措置の延長
- 四．物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した事業用資産（災害に強く、輸送の効率化に資する物流施設）に係る特例措置の延長（所得税・法人税・固定資産税・都市計画税）
- 五．とん税・特別とん税の軽減措置の創設

以上

令和元年十一月二〇日

海事振興連盟

## 『令和元年度海事振興連盟』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。さらに、昨今、我が国をとりまく経済・社会情勢が大きく変化するなか、海洋資源開発市場の成長、訪日外国人観光客の増加など、海事産業にとってチャンスとも言うべき変化が生じている。海事産業がこうした変化を確実につかみとり、我が国全体の目標であるGDP六〇〇兆円の実現等を通じた強い経済や地方創生に大いに寄与することも求められている。他方、我が国は、少子高齢化と人口減少により労働力が逼迫した状況にあり、人材の確保・育成とともに、生産性をいっそう向上させ、持続可能で活力ある海事産業の確立を図ることが急務となっている。

このような中、外航においては安定的な国際海上輸送の確保や国際競争力の強化、国内の人流・物流を支え、災害発生時にも重大な役割を担う内航貨物・旅客船においては高齢化の進む船舶の代替建造の促進と船員の確保・育成、離島航路等の維持・改善による地域住民の生活の確保、モーダルシフトの一層の促進、我が国の地域経済に大きく貢献している造船業においては持続的な競争力の向上、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、昨年度からスタートした「第三期海洋資本計画」等に基づき、適切かつ具体的な施策を講じるなど、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。

さらに、日本経済・地域経済において重要な役割を担う海事産業に対する認識向上のため海事広報の重要性は高まっており、海事教育の推進に全力で取り組むとともに、二〇二〇年東京オリンピック・パラリンピック大会の翌年から祝日である海の日を七月二〇日に戻し、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。税制改正、予算要求など多くの課題を抱えているところであるが、今後とも当連盟は、政府、業界が一丸となって、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

一 平成八年に実現した海の日国民の祝日化は、海事関係者が一、〇〇〇万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、二、〇〇〇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。  
祝日である海の日を七月二〇日に戻し、“海洋国家日本”の礎の日とするよう全力で取り組む。

二 わが国の経済活動と国民生活を支える日本商船隊の国際競争力を強化するために、令和元年度末で期限を迎える「外航船舶の買換特例」及び「国際船舶に係る登録免許税の特例措置」の延長が実現するよう全力で取り組む。

三 国連気候変動枠組条約（UNFCCC）締約国会議（COP）において合意されている途上国支援のための資金拠出（年間一〇〇億ドル）については、国際海運に対して多額の拠出（長期資金総額の一〇〇億ドルに当たる一〇〇億〜一五〇億ドル）を求めようとする動きがある。これは、国際海運によるCO2排出量（世界の総排出量比約二％）と比して過大かつ不合理なものである。国際海運に対して過大な負担が課されれば、世界の海上貿易量の約一〇％を占めるわが国の経済全体に影響が及ぶことが懸念されることから、合理的な拠出方法が合意されるよう適切に対応する。

四 海運業界にとって、老齢船の解撤を円滑に実施しえる十分な解撤キャパシティの確保は重要な課題である。さらに、労働者の安全および環境汚染防止に配慮した解撤が国際的に求められており、その基準であるシップ・リサイクル条約（香港条約）の要件に適合するよう、ODA事業をはじめとしたインドの解撤ヤードの改善支援を行う日本政府の対応を支持する。加えて、わが国がリーダーシップを発揮し、同条約が早期に発効するよう世界諸国に働きかけることを求める。

五 日本経済・地域経済で重要な役割を担う海事産業への理解や関心を深め、海洋国家である日本の未来を担う子供たちの資質・能力を確実に育成するため、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。

六 ソマリア沖・アデン湾での海賊略奪行為は、自衛隊や各国海軍等による海賊対処行動などにより以前に比べれば沈静化しているものの、依然として予断を許さない状況が続いている。また、西アフリカのギニア湾周辺海域や東南アジア海域でも海賊事案などが発生し、航行船舶の脅威となっている。日本商船隊の船員と船舶の安全運航を確保するため、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。

また、昨今のホルムズ海峡を含む中東情勢についても事態の推移を注視し、船員・船舶の安全を確保するよう求める。

七 二〇二〇年一月から実施される船舶燃料油に係るSOx規制の強化後も船舶が安全に使用できる適合燃料油が適正な価格で安定供給されるよう、万全の対策を講じるよう求める。

八 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を図るとともに、内航海運暫定措置事業の円滑かつ着実な実施、令和元年度末で期限を迎える「船舶の買換特例」及び「地球温暖化対策税の還付措置」の延長の実現に取り組み。あわせて、内航海運の将来にわたる安定的輸送の確保、生産性向上を目指し、新たな産業政策としてとりまとめられた「内航未来創造プラン」の着実な実現を図る。

九 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。

一〇 内航業界本来の使命である船舶の安全運航、物資の安定輸送の確保に加え、我が国経済社会の持続可能な発展に寄与するため生産性の向上を図らなければならない。

また、船舶の省エネ化・CO<sub>2</sub>・SOx対策等環境に優しい輸送サービスの構築、船員の労働環境の改善、更には災害時の復旧・復興物資の効率的輸送をする上からも、良質で先進的な新造船建造のための経済的支援と技術的支援があわせ受けられる鉄道・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をさせることにより、高齢化が著しい内航船舶の代替建造の促進を図る。

一一 有人国境離島地域は、我が国の日本国民が居住していることにより、漁業、海洋における各種調査、領海警備、低潮線保全区域の監視等の活動といった領海等の保全等に関する活動の拠点として極めて重要な機能を有している。離島航路は、過疎化・高齢化による輸送人員の減少等によりその運営は極めて厳しい状況下にあり、離島住民の唯一の輸送手段として日々の生活に欠くことのできない離島航路を安定的に確保維持していくため、離島航路補助金の十分な所要額の確保を図る。

また、観光先進国実現のためには、フェリーや旅客船による快適な広域周遊や船でしかアクセスできない離島への誘客を推進することが必要不可欠である。このため、海事観光振興対策のための支援事業範囲の拡大や補助率引き上げ等の予算措置の拡充を求める。

更に、旅客船事業者が観光先進国の実現に取り組んでいくため、各地において幅広い関係者との連携を国が主導するなど、旅客船事業者の取り組みの後押しを求める。

一二 国内旅客船事業は、近年の燃料油価格の高騰、過疎化・高齢化による利用者の減少、高速道路料金の値下げ等の影響及び船員の不足など、依然として厳しい経営状況が続いている。これらの課題に対応するため、令和元年度末で期限を迎える「船舶の買換特例」及び「地球温暖化対策税の還付措置」の延長を求める。

一三 旅客船分野における地球温暖化対策を推進するため、老齢船舶の環境負荷低減船への代替建造を促進するための支援策の充実・強化等を図るとともに、エネルギー対策特別会計において要求している「省エネルギー投資促進に向けた支援補助金」、「内航船舶の運航効率化実証事業」及び「モーダルシフト促進支援事業（船舶における低炭素機器導入）」について、引き続き、旅客船事業者でも活用可能な制度となるよう努める。

更に、基幹的な海上物流機能を担うフェリーへのモーダルシフトを促す施策としてモーダルシフト支援策の充実を図る。

一四 船員の確保・育成対策として船員雇用促進対策事業費助成金の拡充等を図り、船員教育機関の定員枠の拡大等の充実策を講じるよう努める。

一五 特定有人国境離島地域社会維持推進交付金事業に基づく航路運賃低廉化事業については、今後とも安定的な航路運営が図られるよう支援策の充実を図る。特に、航空運賃の大幅低廉化により離島航路利用者の減少などの影響を受けた場合には、当該航路事業者に対する支援策を図る。

また、運賃低廉化の対象が島民に限定されているが、航路利用を活性化させるため全利用者に拡大するよう努める。

一六 人材の確保が困難を増す造船業界にあっては、将来にわたり外国人材の受入れが重要である。二〇一九年度から新たに導入された「特定技能」による受入れ制度については、造船・船用業界のニーズに基づき、事業者が



円滑に活用できるよう努めるとともに、技能実習制度の維持と適切な運用を含めた外国人材活用の円滑な推進を図る。

一七 国際競争力を維持・向上させ、日本造船の世界シェアの拡大を通じてGDP六〇〇兆円の実現と地域経済への貢献を図るため、政府の支援などにより、船舶の開発・設計、建造から運航に至る全てのフェーズにおける生産性向上に取り組むとともに、成長市場である海洋開発分野で造船業をはじめとする日本の海事産業が活躍できるように、同分野の技術力を幅広く向上させ、産業化に繋げていく。現在進められている海事生産性革命（i-Shipping、自動運航船、j-Ocean）の取り組みに官民挙げて取り組む。

一八 日本造船業は国際市場において、政府支援を受けた韓国や中国の造船業と熾烈な競争環境にあり、日本造船業にとって、公正な競争条件を確保することは極めて重要である。こうした中、政府は韓国政府による自国造船業への助成について、WTO協定に基づく紛争解決手続きを実施しているところであり、こうした市場を歪めるあらゆる不公正な支援の是正に向けた取組みを推進する。

一九 海洋立国日本を支える造船業の持続的発展のためには、日本海運の競争力強化と、それに伴う国内造船所への重点的発注が必要となるため、海運税制の延長・拡充が図られるよう求める。

二〇 造船業の国際競争力の源泉である技術力を維持・強化するため、研究開発税制の更なる拡充を求める。

二一 造船・海洋産業の振興、艦艇・巡視船艇の造修に係る概算要求額の満額確保に向けた支援を求める。

二二 中小企業主体の中小造船業界も、大手造船業と同様に熾烈な国際競争に直面しており、国際競争力を維持・強化するよう、近年の国際規則の度重なる強化への対応やIoT等最新技術を活用した先進船舶の建造促進などに対応するための取組みを支援する。

二三 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支援の取組を推進するとともに、高等学校、大学における海事・造船教育の充実に努める。また、喫緊の地球環境問題に対処するため、気候変動対策、海洋プラスチックごみ削減対策に積極的に貢献していく。

二四 内航船代替建造促進、経済協力による巡視船等船舶の供与促進等、中小型船の建造需要喚起対策を推進する。

二五 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、「海洋基本計画」、「内航未来創造プラン」、「水産基本計画」などに明記されている船員の確保・育成を具現化するための諸施策の立案と実施をするとともに、海技教育機構をはじめとする船員養成教育機関の定員拡大と受け入れ体制の整備を推進する。また、魅力ある職場づくりなどによる船員への就業・定着の推進、労働時間・負荷の軽減などの働き方改革の取組みを推進する。

二六 若者が船や船員に魅力を抱き、船員志望者の裾野拡大につながるような広報活動を推進する。

また、平成三〇年四月の「女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による検討会」において、女性船員の活躍促進に向け雇用を促進するための情報の発信や働き続けられる環境の構築などの提案がとりまとめられており、同提案の具現化に向けた積極的な取組みを推進する。

二七 船員に対する住民税減免措置の拡大に向けて取り組むとともに、船員職業の重要性に関する認識度と船員ステータスの向上、船員後継者の確保を図る観点などから、船員に対する政策減税（所得税減免）の実現に向けた取組みを推進する。

二八 港湾は、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り、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図るためにも、国際コンテナ戦略港湾に対しての三本柱で構成する施策である「集貨」、「創貨」、「競争力強化」をより一層推進することにより、コンテナターミナルの生産性が高いAターミナルの実現や、貿易手続き情報等に係る港湾の電子化構築等のための財政面・税制面の支援策を推進する。また、「とん税・特別とん税の軽減措置」の創設及び「特定の事業用資産の買換特例」の延長を図る。

二九 倉庫業は、国民生活に必要な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資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ことに加え、物流分野における最大の課題である労働力不足への対応やCO2削減に対応

していく必要があることから、災害に強く、輸送の効率化に資する物流施設に係る特例措置（「倉庫用建物等の割増償却」及び「倉庫等の固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例」）の延長を図る。

三〇 総合物流施策大綱に掲げられた「強い物流」を構築するため、物流の生産性向上に向けて示された視点を踏まえ、多様な施策の推進に向けた予算を確保する。

三一 海を教育の場として青少年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

令和元年一月二〇日

海事振興連盟