

令和3年度海事税制・予算措置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、すなわち、造船・海運・港運・倉庫等、海に関わる産業は我が国の国民生活、経済、そして安全保障を支える上で極めて重要な役割を担っている基盤であり、地域の経済、雇用を力強く支える観点でもなくてはならない存在である。東日本大震災や熊本地震においては、災害支援・緊急輸送などを通じて、また、新型コロナウイルス感染症が拡大する中においては、日常生活・医療等に必要物資や食料品等の輸送などを通じて、我が国海事産業が極めて大きな役割を担っていることが改めて認識されたところである。

しかしながら、我が国海事産業は、グローバル競争の激化に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響も受け、大変困難な状況に直面している。

同時に、世界全体での取組みが進むグリーンリカバリーやデジタルトランスフォーメーションの分野において、2050年にカーボンニュートラルを実現するとともに、我が国が技術面で世界をリードするような役割を果たす観点からも、ゼロエミッションや自動運航といった船舶に係る次世代技術開発をスピーディーに推進することが喫緊の課題である。

このような状況下において、我が国海事産業を力強く再生させるためには、必要な制度の見直しと併せ、以下の税制の実現及び予算の確保が強く求められている。

このため、海事振興連盟一同の総意として、税務・財務当局に対し、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. 船舶産業の競争基盤整備のための固定資産税の特例措置の創設
2. 国際船舶に係る固定資産税の特例措置の拡充・延長
3. 船舶に係る特別償却制度の延長
4. 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
5. 軽油引取税の課税免除の延長・恒久化
6. 交通運輸等における新型コロナウイルス感染症による需要減の状況等を踏まえた所要の措置

◎予算における重点要望項目

1. 造船業等の国際競争力強化に向けた事業再編や生産性向上の取組みに対する支援
2. GHGゼロエミッション船、自動運航船等の次世代技術開発や先進船舶建造に対する支援
3. 海洋開発の促進を図るための取組みの支援
4. 船員の働き方改革や内航海運の生産性向上等内航海運の安定的輸送の確保に対する支援
5. 海運・造船業の事業基盤の強化を支えるために不可欠な人材の確保・育成支援
6. 海事立国として国民の海洋への理解増進等を図るための海事振興の取組み
7. コロナ禍における海事産業全体の雇用を守るための雇用調整助成金の特例措置や、離島航路の確保維持、感染防止対策のための設備導入及び旅客船事業への需要喚起のための支援措置
8. 特定の輸送サービスの基盤を損なわない、陸海空で全体にバランスのとれた需要喚起や経済活性化のための支援措置

以上

令和 2 年度海事振興連盟決議

我が国の経済・国民生活を支える上で重要な役割を担っている造船・海運・港運・倉庫等の海事産業は、造船業における中国・韓国に代表される諸外国との熾烈な国際競争、外航海運業における市況の低迷、内航海運業における少子高齢化や人口減少による労働力不足や船舶利用者の減少等、極めて厳しい状況に直面している。さらに、昨今の新型コロナウイルスの感染拡大に伴う世界的な経済活動の停滞により、旅客輸送や貨物輸送量の減少、造船のサプライチェーンの棄損等、より厳しい経営環境に置かれている。一方、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割を担う海上輸送の安定的な確保は、我が国の社会経済に必要なインフラであり、今般のコロナ禍にあっても、我が国の国民生活や経済活動の維持のため、感染拡大防止を図りながら、輸送サービスの継続に全力で取り組んでいる。

このようななか、造船業においては事業再編や生産性向上等による競争基盤整備の促進、外航海運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、内航貨物・旅客船においては事業の安定化・経営力の向上や離島航路等の維持・改善、担い手である船員の労働環境改善、安定的な確保等により、我が国国民生活の安定と経済の持続的成長を目指していくことこそが、海事産業に課せられた大きな使命といえる。海事産業が、今後もその使命を果たし、地球・海洋環境保全に取り組みつつ、我が国経済の持続可能な発展に寄与するためには、海事産業の基盤整備等のために着実な措置を講じ、海事産業の一層の発展のために取り組んでいく必要がある。

さらに、海洋産業においては、「第 3 期海洋基本計画」等に基づき、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、適切かつ具体的な施策を講じていく必要がある。

また、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、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

- 1 中韓の造船企業の巨大化が進む中、国際造船市場で生き残るためには、資本提携等の企業間の連携・再編等が必要である。集約化や生産性向上等に必要な資金確保のため、政府系金融機関による出融資の制度化、「造船業の競争基盤整備に係る固定資産税の特例措置」や「船舶産業事業者の事業再編等の競争基盤整備を促進する新たな制度に基づく事業への産業競争力強化法の特例措置の適用」の実現に取り組む。
- 2 中小企業主体の中小型造船業は、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・強化するため、船舶産業全体の新たな産業基盤整備を推進する。
- 3 造船業の国際競争力の源泉である技術力を維持・強化し、地球温暖化対策へ貢献していくため、GHG ゼロエミッション化、自動運航船等の大型研究開発に対する補助金の確保と研究開発税制の更なる拡充を図る。
- 4 近年の国際規則の度重なる強化への対応や環境対策、AI 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り組みを支援する。
- 5 将来の日本の経済発展に大きく寄与し、我が国造船業が保持する技術の活用により需要創出策

となる、海洋開発の促進を図るための取組を支援する。

- 6 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および補正予算による新造船の追加発注に向けた取り組みを支援する。
- 7 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2年度末で期限を迎える「外航船舶の特別償却制度」の延長と、「国際船舶に係る固定資産税の特例措置」の延長・拡充の他、「船舶産業の競争基盤整備に係る固定資産税の特例措置」の創設が実現するよう全力で取り組む。
- 8 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、令和2年度末で期限を迎える「外航船舶の特別償却制度」の延長と、「国際船舶に係る固定資産税の特例措置」の延長・拡充を図る。
- 9 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、交通政策審議会海事分科会基本政策部会の「中間とりまとめ」の着実な実現を図る。あわせて、令和2年度末で期限を迎える「内航船舶の特別償却制度」、「中小企業投資促進税制」及び「軽油引取税に係る特例措置」の延長の実現に取り組む。
- 10 国内旅客船事業は、新型コロナウイルス感染症の影響に加え、過疎化・高齢化による利用者の減少、これまでの高速料金の値下げ等により、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2年度末で期限を迎える「内航船舶の特別償却制度」の延長及び「軽油引取税に係る特例措置」の延長・恒久化の実現に取り組む。
- 11 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政策である「集貨」、「創貨」、「競争力強化」をより一層推進することにより、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援するAIターミナル」や港湾物流手続き情報等を取り扱う港湾関連データ連携基盤等の実現のための財政面・税制面の支援策を推進する。また、「軽油引取税に係る特例措置」、「中小企業投資促進税制」、「中小企業経営強化税制」並びに「新型コロナウイルス感染症対策としての国税・地方税の納付猶予」の延長の実現に取り組む。
- 12 倉庫業は、重量物を取り扱う際に軽油フォークリフトを使用しており、その重量物の多くは製造業の原材料や機械設備などの産業基盤物資であり、我が国産業ひいては国民生活に密接に関係しているなど、公益性の極めて高い産業である。軽油引取税の免除事業者の多くが中小企業者であり、新型コロナウイルス感染症による影響が懸念される中、同税制措置の廃止による経営への影響を回避するため、「軽油引取税の課税免除の特例」の延長の実現に取り組む。

また、大部分が中小企業である倉庫業においては、業務の合理化や生産性向上を促進する必要があるため、「中小企業投資促進税制」の延長の実現に取り組む。

更に新型コロナウイルス感染症の影響により、事業収入が減少し経営の回復が見通せない状況の中、「新型コロナウイルス感染症対策としての国税・地方税の納付猶予」の延長の実現に取り組む。
- 13 離島航路は、過疎化・高齢化、さらに今般の新型コロナウイルス感染症による輸送人員の減少等によりその経営は極めて厳しい状況下にあることから、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を図り、安定した離島航路の維持を図る。また、特定有人国境離島法に基づく支援についてはさらなる充実を行う。

- 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。
- 15 優秀な人材確保のため、産学官が協力して人材を育てる教育機関の整備と造船教育の充実・強化を求めていく。外国人材については、特定技能制度及び技能実習制度の維持と適切な運用を含め、外国人材の円滑な受け入れを図り、外国人材との共生を意識した社会の実現を目指す。
- 16 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、高等学校や大学における海洋・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。
- 17 船員の高齢化や後継者不足が深刻となっており、海運・水産産業を担う後継者の確保・育成は急務である。将来にわたり物資や旅客の海上輸送およ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・育成を具現化するための諸施策を立案し実施する。また、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はじめ、「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や、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。
- 18 新型コロナウイルス感染症の拡大する中、輸送需要の減少に伴い、大幅な運賃・用船料の引き下げや停船などが求められるなど大変厳しい状況におかれている内航海運事業者に対し、雇用調整助成金の特例措置等事業継続への支援及び港湾使用料、公租公課等各種固定費の軽減への支援を講じるとともに、エッセンシャルワーカーたる船員が新型コロナウイルス感染症に罹患しないよう感染防止対策を講じる。また、内航海運における安定的輸送の確保に加え生産性向上や環境対策等の観点から、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て受けられる鉄道・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等支援の拡充を図り、高齢化が著しい内航船舶の代替建造の促進等を図る。
- 19 新型コロナウイルス感染症対策への支援として、旅客船事業者に対し、運航確保のための財政的支援、旅客船需要喚起のための支援、雇用調整助成金の特例措置等経営持続への支援、新型コロナウイルス対策としての国税・地方税の納税猶予の延長、港湾使用料、公租公課等各種固定費軽減への支援、感染防止対策のための設備導入及び洋上通信環境の整備等に対する支援を講じる。
- 20 造船業は一般産業と異なり、生産量の下降局面が遅れて到来する特性がある。新型コロナウイルスの影響に晒される間の雇用維持を図るため、雇用調整助成金の特例措置の延長の実現に取り組む。また、新型コロナウイルスの影響により、厳しい状況下にある企業の資金繰り支援のため、国税・地方税の納税猶予の延長の実現に取り組む。
- 21 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え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。
- 22 病院船・災害時多目的支援船の建造について、すでに1億1千万円の調査費が計上された。
令和3年度予算では建造設計費ならびに建造予算の計上を要請する。

- 23 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 1000 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 10～15%に当たる 100 億～150 億米ドル）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 2%）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 10%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、不合理な負担が課せられることのないよう適切に対応する。
- 24 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。
- 25 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。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。
- 26 ホルムズ海峡は、日本が輸入する原油の約 8 割、天然ガスの約 2 割を運ぶ多くの船舶が通航する要衝であるが、昨年 6 月には、同海峡付近のオマーン湾にて日本関係船舶を含む石油タンカー等 2 隻が航行中に砲弾などによる攻撃を受け炎上する事案が発生した。現時点においても、当該海域をはじめ中東情勢は未だ不安定であるといえる。この状況に鑑み、本年 1 月より中東海域における船舶航行の安全確保を目的とした情報収集活動を行う自衛隊のアセットが派遣されており、官民連携のもと船員と船舶の適切な安全措置を講じるべく、引き続き情報交換を行う。
- 27 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政策とすることを求める。
- 28 中韓の造船業と熾烈な競争環境にある中で、公正な競争条件を確保することは極めて重要である。韓国政府による自国造船業支援に係る WTO 提訴等、公正な国際競争環境の整備に向けた取り組みを推進する。
- 29 船員養成教育機関には毎年、船員を志す女子学生が一定数入学しているものの、海運・水産業界では女性船員の就業が進んでいるとはいえない。平成30年4月、国土交通省海事局が設置した「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を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り組みを推進する。
- 30 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。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り組みとともに、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）の実現に向けた取り組みを推進する。
- 31 新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、世界各国で国民生活の自粛、経済活動の制限などを余儀なくされ、海運・水産業界も多大な影響を受けている。当該感染症により、国際航海に

従事する船舶では、各国の入国規制や移動制限により船員交代に支障が生じ、長期乗船を余儀なくされていることから、その問題解決に向けた対応を図る。

- 32 物流効率化を実現するための柱となっている物流総合効率化法に基づき、総合効率化計画の認定を受けた倉庫事業者は、これまで拠点や輸送網の集約、連携・協働化を果たすなど物流システムの生産性の向上に大きく寄与してきたが、今般の人口減等による人手不足、新型コロナウイルス等感染症対策の必要性を鑑み、更なる生産性の向上に寄与する自動化等の施策の推進を図る。
- 33 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。
- 34 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 2 年 1 1 月 1 9 日
海 事 振 興 連 盟