

1・1 海運税制(登録免許税・固定資産税)

1・1・1 令和6年度税制改正

当協会は「令和6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を検討の上、重点項目として2024年3月末をもって期限が到来する、外航船舶に係る「登録免許税の特例措置（登免税特例）」の拡充・延長および「固定資産税の特例措置（固資税特例）」の延長を要望した。また、内航分野に係る「軽油引取税の課税免除の特例措置（軽引税特例）」も期限を迎えるため、日本内航海運組合総連合会（内航総連）、日本旅客船協会（旅客船協会）と連携し、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や総務省自治税務局との厳しい折衝に際して海事局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、2023年12月に閣議決定された「令和6年度税制改正の大綱」において、登免税特例の拡充および3年延長、固資税特例の3年延長、軽引税特例の3年延長が認められた。

概要は以下の通り。

1. 令和6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、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6年度税制改正要望においては、海事局と相談の上、登免税特例については、2021年5月成立のいわゆる海事産業強化法（同法については、『船協海運年報2020』「1・1海運税制」参照）に基づく「特定船舶」について拡充を求めることとした。一方で、固資税特例は、令和3年度税制改正で特定船舶への拡充が認められたことから延長を要望した。

なお、海事局は、両特例が期限を迎えるこの機会を捉え、国際船舶の類型について、我が国の外航海運事業者を取り巻く環境の変化や各類型の普及状況等を踏まえ、現行の5類型（①近代化船、②新マルシップ混乗船、③承認船員配乗船、④LNG運搬船、⑤

RORO 船) を 2 類型 (①承認船員配乗船、②代替燃料船) に見直すこととした。

軽引税特例については、内航総連、日本旅客船協会と意見交換の上、延長を求めることとした。

海事局は、2023 年 8 月 24 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 24 日に「令和 6 年度税制改正要望」を財務省および総務省に提出した (【資料 1-1-1-1】)。

一方、当協会においては、2023 年 9 月 27 日の定例理事会において、登免税特例、固資税特例に係る「重点要望事項」、軽引税特例等に係る「海運関係事項」、「国際課税」、「企業税制」から成る当協会の「令和 6 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 与野党ヒアリング等への対応

税制改正に向けて、与野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、重点要望事項について制度の必要性を訴えた。

10 月 31 日：自由民主党「予算・税制等に関する政策懇談会」

(明珍会長、土屋副会長、森重理事長出席)

11 月 6 日：国民民主党「税制調査会」

(森重理事長出席)

11 月 8 日：立憲民主党「国土交通部門会議」

(森重理事長出席)

11 月 14 日：公明党「政策要望懇談会」

(明珍会長、土屋副会長、森重理事長出席)

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：衛藤征士郎衆議院議員)」の会議が以下の通り開催された。

○ 5 月 17 日：「海造特・議連」合同会議 (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、当協会の重点要望を含む「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」が採択された (【資料 1-1-1-3】)。

○ 8 月 25 日「海造特・議連」合同会議 (業界団体は招集されず)

- 11月16日：海運・造船対策特別委員会（土屋副会長、森重理事長出席）
国交省および海事関係5団体が出席して各要望について説明。本会議において、当協会の重点要望を含む「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予算編成及び税制改正に関する決議」が採択された（【資料1-1-1-4】）。
- 11月22日：海事立国推進議員連盟（土屋副会長、森重理事長出席）
国交省、総務省および海事関係6団体（上記海事関係5団体、日本外航客船協会）が出席して各要望について説明。本会議では「海上における通信環境」についての意見聴取も行われた。

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：衛藤征士郎衆議院議員）の通常総会が11月13日に開催され、当協会からは明珍会長が出席、当協会の重点要望について改めて説明を行った。同総会においては「令和5年度海事振興連盟決議」（【資料1-1-1-5】）および「令和6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、10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、海事局による財務省や総務省との折衝を支援すべく、財務幹事会を中心にデータ作成や関係情報の収集・整理等を行い、海事局を後方支援した。

2. 税制改正の結果

① 概要

2023年12月5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、当協会の要望は以下の通りとされ、すべて「△（検討し後日報告する）」との結論を得た。（「△」とは、「関係省庁間で要件等の詳細を詰め、与党税制改正大綱に改正内容が記載される」ことを含意している。）

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14日に「令和6年度税制改正大綱」（与党大綱）が公表され、当協会の要望事項は認められた（【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行った。当協会の要望事項に係る改正内容の概要・具体的な記述は以下の通り。

<令和6年度税制改正大綱（以下URL先リンク）>

https://storage2.jimin.jp/pdf/news/policy/207233_1.pdf

<主要項目の概要>

登録免許税（拡充・延長）

現行（2年） 国際船舶（税率 3.5/1000（本則 4.0/1000））



- 国際船舶の要件を見直したうえで「3年間」延長。
- 新造船については、対象を国際船舶のうち特定船舶*に限定し、税率を 2.0/1000 に軽減（拡充）

*海事産業強化法に基づき、認定造船所で建造された環境・安全性能に優れた船舶

【新造船】特定船舶に限定〔拡充〕：税率 2.0/1000

【転籍船】税率 3.5/1000

固定資産税（延長）

現行（3年） 外航船舶 1/6、国際船舶 1/18（うち特定船舶 1/36）



- 国際船舶の要件を見直したうえで「3年間」延長

※ 国際船舶の要件見直し

海上運送法施行規則を改正し、現行の 5 類型（①近代化船、②新マルシップ混乗船、③承認船員配乗船、④LNG 運搬船、⑤RORO 船）を 2 類型（①承認船員配乗船、②代替燃料船）とする。

軽油引取税（延長）

現行（3年） 船舶の動力源に供する軽油に係る軽油引取税の課税を免除



- 一定のレクリエーション（事業として行うものを除く）の用に供する船舶を適用対象から除外し、「3年間」延長

<大綱からの抜粋>

【登録免許税】

(14) 特定国際船舶の所有権の保存登記等に対する登録免許税の税率の軽減措置について、次の見直しを行った上、その適用期限を 3 年延長する。

- ① 適用対象となる国際船舶の類型を見直す。
- ② 適用対象となる建造された船舶を海上運送法に規定する認定特定船舶導入計画に基づき建造した特定船舶に限定した上、当該特定船舶に係る

次に掲げる登記に対する登録免許税の税率を次のとおり引き下げる。

イ 所有権の保存登記 1,000 分の 2 (現行 : 1,000 分の 3.5)

ロ 抵当権の設定登記 1,000 分の 2 (現行 : 1,000 分の 3.5)

【固定資産税】

(18) 海上運送法施行規則の改正を前提に、国際船舶に係る固定資産税の課税標準の特例措置について、同規則の改正に伴う所要の措置を講じた上、その適用期限を 3 年延長する。

【軽油引取税】

船舶の使用者が当該船舶の動力源に供する軽油の引取りに係る軽油引取税の課税免除の特例措置について、一定のレクリエーション (業として行うものを除く。) の用に供する船舶 (いわゆる「プレジャーボート」) を適用対象から除外した上、その適用期限を 3 年延長する。なお、令和 7 年 3 月 31 日までに行われる一定のレクリエーション (業として行うものを除く。) の用に供する船舶 (いわゆる「プレジャーボート」) の使用者が当該船舶の動力源に供する軽油の引取りについては、課税免除とする経過措置を講ずる。

国際船舶の増加促進に係る特例措置の拡充・延長(登録免許税・固定資産税)

我が国の経済活動を支える国際海上輸送の安定的な確保を通じた経済安全保障の確立を図るとともに、安全・環境性能等に優れた船舶の導入を促進し国際競争力の強化を図るため、登録免許税の特例措置について、新造船の対象を特定船舶に限定し税率を更に軽減した上で、2年間延長する。また、固定資産税の特例措置について、現行の措置を3年間延長する。

施策の背景

四面を海に囲まれた我が国は、貿易量の99.6%を海上輸送に依存しており、そのうち66.2%を日本商船隊が輸送。

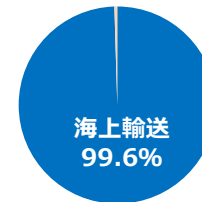
我が国の経済活動を支える国際海上輸送の安定的な確保を通じて経済安全保障の確立を図るため、その中核を担う国際船舶※1の増加を促進することが必要。

併せて、世界単一市場の中、我が国の海運事業者が国際的ニーズに応え競争力を高めるため、安全・環境性能等に優れた船舶(特定船舶※2)の導入を促進することが必要。

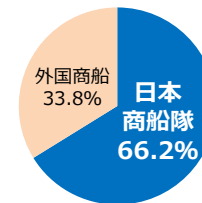
※1 日本船舶であって、その輸送能力、航海の態様、運航体制の効率性、運航に必要とされる技術の水準等からみて、国際海上輸送の確保上重要なもの

※2 事業基盤強化計画を作成し国土交通大臣の認定を受けた造船所で建造し、国土交通大臣の認定を受けた特定船舶導入計画に基づいて導入する安全・環境性能等について一定の性能を有した高品質な船舶

我が国の貿易に占める海上輸送の割合(重量ベース)



日本商船隊による輸出入貨物の輸送比率(重量ベース)



日本商船隊の船籍国別隻数上位6カ国の状況

	船籍	登録免許税 又は登録料	固定資産税
1	パナマ	43万円	非課税
2	日本	1,925万円	課税
3	リベリア	非課税	非課税
4	マーシャル諸島	178万円	非課税
5	シンガポール	165万円	非課税
6	香港	21万円	非課税

- ・総トン数10万トン(純トン数6.6万トン)、船価50億円の新造船を想定。
- ・日本船主協会からの情報提供に基づき海事局作成。

要望の概要

特例措置の内容

【登録免許税】

国際船舶に係る税率を軽減(本則0.4% → 0.35%)

要望

【登録免許税】

新造船について、対象を国際船舶のうち特定船舶に限定し税率を更に軽減(本則0.4% → 0.2%)した上で、2年間(令和6年4月1日～令和8年3月31日)延長する。

特例措置の内容

【固定資産税】

国際船舶に係る課税標準を軽減
(外航船舶: 1/6 → 国際船舶: 1/18 (うち特定船舶は1/36))

要望

【固定資産税】

現行の措置を3年間(令和6年4月1日～令和9年3月31日)延長する。

令和6年度税制改正要望事項（新設・**拡充**・**延長**）

（国土交通省）

項目名	国際船舶の所有権の保存登記等に係る特例措置の拡充及び延長	
税目	登録免許税	
要 望 の 内 容	<p>【制度の概要】 国際船舶の所有権保存登記及び抵当権設定登記に係る課税の軽減措置を講じる。</p> <p>【要望の内容】 国際船舶^{※1}の要件について、我が国の外航海運事業者を取り巻く環境の変化を踏まえて、現行の5類型（①近代化船、②新マルシップ混乗船、③承認船員配乗船、④LNG 運搬船、⑤RORO 船）を2類型（①承認船員配乗船、②代替燃料船）に見直した上で、以下の通り要望する。</p> <p>※1 国際船舶：日本船舶であって、その輸送能力、航海の態様、運航体制の効率性、運航に必要とされる技術の水準等からみて国際海上輸送の確保上重要なもの</p> <p>（拡充） 新造船について、対象を国際船舶のうち特定船舶^{※2}に限定し、以下のとおり軽減措置を拡充した上で延長する。 所有権保存登記 税率 2/1000（本則 4/1000） 抵当権設定登記 税率 2/1000（本則 4/1000）</p> <p>※2 特定船舶：事業基盤強化計画を作成し国土交通大臣の認定を受けた造船所で建造し、国土交通大臣の認定を受けた特定船舶導入計画に基づいて導入する安全・環境性能等について一定の性能を有した高品質な船舶</p> <p>（延長） 中古船（既存の外国籍船を日本籍化（フラッグバック）する船舶）について、以下の現行の軽減措置を延長する。 所有権保存登記 税率 3.5/1000（本則 4/1000） 抵当権設定登記 税率 3.5/1000（本則 4/1000）</p> <p>（適用期間） 2年間（令和6年4月1日～令和8年3月31日）</p> <p>【関係条文】 租税特別措置法 第82条 租税特別措置法施行令 第43条 租税特別措置法施行規則 第31条の3 海上運送法 第39条の19、第39条の20、第44条の2、第44条の3、第45条 海上運送法施行規則 第42条の14、第42条の15、第43条、第44条、第45条</p>	
	平年度の減収見込額 （制度自体の減収額） （改正増減収額）	27.5 百万円 （ ー 百万円） （ ー 百万円）

新設・拡充又は延長を必要とする理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>外航日本船舶である国際船舶の増加を促進し、我が国の経済活動を支える国際海上輸送の安定的な確保を通じた経済安全保障の確立を図るとともに、安全・環境性能等に優れた船舶の導入を促進し、日本商船隊の国際競争力の強化を図る。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>四面を海に囲まれた我が国は、貿易量の 99.6%を海上輸送に依存しており、そのうち 66.2%を我が国の外航海運事業者が担っている。</p> <p>近年の国際情勢により経済安全保障の確立の機運が高まる中、我が国の経済活動を支える国際海上輸送の安定的な確保が喫緊の課題となっており、その中核を担う国際船舶の確保を図ることが極めて重要である。</p> <p>そのためには、国際船舶の取得に係るコストを軽減することにより、外航船舶の取得に対して税負担等の免除・軽減措置を講じている諸外国との競争環境を整えるため、本特例措置を延長することが必要である。</p> <p>また、世界単一市場の中で熾烈な国際競争に晒されている我が国の外航海運事業者が、安全や環境負荷低減といった国際的・社会的ニーズに応え競争力を高めるため、安全性や環境性能等に優れた高品質な船舶（特定船舶）の導入を促進するため、新造船について対象を特定船舶に限定した上で課税の軽減措置を拡充することが必要である。</p>	
	今回の要望（租税特別措置）に関連する事項	合理性
<p>政策の達成目標</p> <p>国際船舶の隻数を、令和 8 年央までに 345 隻に増加させるとともに、最終的には外航日本船舶を約 450 隻確保する。</p> <p>我が国の造船事業者により建造された船舶のうち、特定船舶の構造、装置又は性能に係る要件を満たす船舶について、特定船舶の導入を促進することにより、令和 7 年度を目処に外航船舶については約 30%の普及を目指す。</p>		
<p>租税特別措置の適用又は延長期間</p> <p>2 年間（令和 6 年 4 月 1 日～令和 8 年 3 月 31 日）</p>		
	<p>同上の期間中の達成目標</p> <p>国際船舶の隻数を、令和 7 年央までに 332 隻に増加させる。</p> <p>1 年間に新たに就航する新造の国際船舶のうち 20%を特定船舶にする。</p>	

	政策目標の達成状況	<p>令和5年央の国際船舶は306隻であり、前年（令和4年央）と比べて34隻増加しており、全体として増加傾向にあるが、外航日本船舶を450隻確保する目標に向け、引き続き取り組む必要がある。</p> <p>また、特定船舶については、令和3年の制度創設以降、新たに就航した新造の国際船舶のうち特定船舶は年間約20%であるが、引き続き安全・環境性能に優れた高品質な船舶の導入に取り組む必要がある。</p>																				
有効性	要望の措置の適用見込み	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">令和6～7年度の平均</th> </tr> <tr> <th>隻数</th> <th>金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">国際船舶 (中古船) (3.5/1000)</td> <td>所有権保存登記</td> <td>17隻</td> <td>13.9百万円</td> </tr> <tr> <td>抵当権設定登記</td> <td>9隻</td> <td>19.6百万円</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">特定船舶 (新造船) (2/1000)</td> <td>所有権保存登記</td> <td>2隻</td> <td>18.4百万円</td> </tr> <tr> <td>抵当権設定登記</td> <td>1隻</td> <td>9.1百万円</td> </tr> </tbody> </table>			令和6～7年度の平均		隻数	金額	国際船舶 (中古船) (3.5/1000)	所有権保存登記	17隻	13.9百万円	抵当権設定登記	9隻	19.6百万円	特定船舶 (新造船) (2/1000)	所有権保存登記	2隻	18.4百万円	抵当権設定登記	1隻	9.1百万円
					令和6～7年度の平均																	
隻数			金額																			
国際船舶 (中古船) (3.5/1000)	所有権保存登記	17隻	13.9百万円																			
	抵当権設定登記	9隻	19.6百万円																			
特定船舶 (新造船) (2/1000)	所有権保存登記	2隻	18.4百万円																			
	抵当権設定登記	1隻	9.1百万円																			
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	<p>国際船舶の取得に係るコストの軽減を通じて、国際船舶が増加していることから、本特例措置の有効性が認められる。</p>																				
相当性	当該要望項目以外の税制上の措置	<p>国際船舶に係る課税標準の特例措置（固定資産税）</p>																				
	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	<p>国際船舶に係る登録免許税の課税の軽減措置を講じることは、国際船舶の取得に係るコストの軽減によりその増加を促進し、我が国の経済活動を支える国際海上輸送の安定的な確保を通じた経済安全保障の確立に資するものであり、本要望の措置は妥当である。</p> <p>また、国際船舶のうち新造船について、対象を特定船舶に限定した上で課税の軽減措置を拡充することは、国際的・社会的に求められている安全性や環境性能等に優れた高品質な船舶の導入を促進し、国際競争力強化に資するものであり、本要望の措置は妥当である。</p>																				

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実績	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">年度</td> <td style="text-align: center;">令和2年度</td> <td style="text-align: center;">令和3年度</td> <td style="text-align: center;">令和4年度</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">実績</td> <td style="text-align: center;">37百万円 (14隻)</td> <td style="text-align: center;">66百万円 (31隻)</td> <td style="text-align: center;">59百万円 (34隻)</td> </tr> </table> <p>※海事局における国際船舶に係る手続きの実績を集計</p>	年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	実績	37百万円 (14隻)	66百万円 (31隻)	59百万円 (34隻)
	年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度						
	実績	37百万円 (14隻)	66百万円 (31隻)	59百万円 (34隻)						
	租特透明化法に基づく適用実態調査結果	—								
	租税特別措置の適用による効果(手段としての有効性)	本特例措置により、国際船舶の取得に係るコストが軽減され、外航船舶の取得に対して税負担等の免除・軽減措置を講じている諸外国とのコスト差の縮小が図られる。								
前回要望時の達成目標	安定的な国際海上輸送の確保上重要な国際船舶の整備を図るため、国際船舶の隻数を令和5年央までに293隻に増加させる。									
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	令和5年央の国際船舶の隻数は306隻であり、前回要望時の目標を達成した。									
これまでの要望経緯	<p>平成8年度 創設</p> <p>平成9年度 拡充要望（認められず）</p> <p>平成10年度 拡充・延長要望（延長のみ）</p> <p>平成11年度 拡充（海外から譲渡を受けた国際船舶（船齢5年未満に限る）を追加、国際船舶の定義の見直し）</p> <p>平成12年度 延長</p> <p>平成14年度 縮減・延長（税率1/1000 → 1.5/1000）</p> <p>平成16年度 縮減・延長（税率1.5/1000 → 2/1000）</p> <p>平成18年度 縮減・延長（税率2/1000 → 2.5/1000）</p> <p>平成20年度 延長</p> <p>平成22年度 延長（税率2.5/1000 → 3/1000）</p> <p>平成23年度 拡充・延長（拡充は認められず延長のみ）</p> <p>平成24年度 延長（税率3/1000 → 3.5/1000）</p> <p>平成26年度 拡充・延長（拡充は認められず延長のみ）</p> <p>平成28年度 拡充・延長（船齢要件の撤廃。PSCによる拘留を一度も受けたことがない船舶に限定）</p> <p>平成30年度 拡充・延長（拡充は認められず延長のみ）</p> <p>令和2年度 延長</p> <p>令和4年度 拡充・延長（拡充は認められず延長のみ）</p>									

担当部局 (課) 及び 担当者	海事局外航課 担当課長 指田 徹 (内線 43301) 代表☎ 03-5253-8111 担当補佐 三宅 亮 (内線 43302) 直通☎ 03-5253-8119 企画調整官 渡部 徹 (内線 43365) 課長補佐 稲田 健吾 (内線 43367) 担当者 浅野 洋武 (内線 43333) 担当者 积迦戸雅史 (内線 43342)
-----------------------	--

令和6年度地方税制改正（税負担軽減措置等）要望事項

（ 新設 ・ 拡充 ・ 延長 ・ その他 ）

No	27	府省庁名	国土交通省
対象税目	個人住民税 法人住民税 事業税 不動産取得税 <u>固定資産税</u> 事業所税 その他（ ）		
要望項目名	国際船舶に係る課税標準の特例措置の延長		
要望内容（概要）	<p>・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） 国際船舶に係る固定資産税の課税標準の特例措置の適用期限を3年間延長する。</p> <p>・ 特例措置の内容 国際船舶^{※1}について、我が国の外航海運事業者を取り巻く環境の変化を踏まえて、現行の5類型（①近代化船、②新マルシップ混乗船、③承認船員配乗船、④LNG運搬船、⑤RORO船）を2類型（①承認船員配乗船、②代替燃料船）に見直した上で、国際船舶の課税標準について、外航船舶の課税標準の特例（船舶価格の1/6）に1/3を乗じて得た額とし、国際船舶のうち特定船舶^{※2}の課税標準について、外航船舶の課税標準の特例（船舶価格の1/6）に1/6を乗じて得た額とする。</p> <p>※1 国際船舶：日本船舶であって、その輸送能力、航海の態様、運航体制の効率性、運航に必要とされる技術の水準等からみて国際海上輸送の確保上重要なもの</p> <p>※2 特定船舶：事業基盤強化計画を作成し国土交通大臣の認定を受けた造船所で建造し、国土交通大臣の認定を受けた特定船舶導入計画に基づいて導入する、安全・環境性能等について一定の性能を有した高品質な船舶</p>		
関係条文	<p>地方税法第349条の3第4項、附則第15条第8項 地方税法施行規則第11条の2、附則第6条第27項、同条第28項 海上運送法第39条の19、第39条の20、第44条の2、第44条の3、第45条 海上運送法施行規則第42条の14、第42条の15、第43条、第44条、第45条</p>		
減収見込額	[初年度] (▲969)	[平年度] (▲1,136)	(単位：百万円)
要望理由	<p>(1) 政策目的 国際船舶の増加を促進し、我が国の経済活動を支える国際海上輸送の安定的な確保を通じた経済安全保障の確立を図るとともに、安全・環境性能等に優れた船舶の導入を促進し、日本商船隊の国際競争力の強化を図る。</p> <p>(2) 施策の必要性 四面を海に囲まれた我が国は、貿易量の99.6%を海上輸送に依存しており、そのうち66.2%を我が国の外航海運事業者が担っている。 近年の国際情勢により経済安全保障の確立の機運が高まる中、我が国の経済活動を支える国際海上輸送の安定的な確保が喫緊の課題となっており、その中核を担う国際船舶の確保を図ることが極めて重要である。 そのためには、国際船舶の保有に係るコストを軽減することにより、外航船舶の保有に対して税負担等の免除・軽減措置を講じている諸外国との競争環境を整える必要がある。また、世界単一市場の中で熾烈な国際競争に晒されている我が国の外航海運事業者が、安全や環境負荷低減といった国際的・社会的ニーズに応え競争力を高めるため、安全性や環境性能等に優れた高品質な船舶（特定船舶）の導入を促進するため、本特例措置を延長することが必要である。</p>		
本要望に対応する縮減案	—		
担当者等（連絡先）	<p>担当課：海事局外航課（課長）指田 徹（課長補佐）三宅 亮（担当）渡部 徹、浅野洋武 電話：（代表）03-5253-8111（内線）43365、43333（直通）03-5253-8119 担当メールアドレス：watabe-t2gm@gmail.com、asano-h2uy@mlit.go.jp</p>		

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>【政策体系の中での位置づけ】 交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会答申（平成19年12月「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について」）においては、経済安全保障の観点から外航日本船舶の意義・必要性が確認され、その必要規模は約450隻と試算されたところ。</p> <p>【政策評価体系における当該要望の措置の位置付け】 政策目標：6 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。 業績指標：56 国際船舶の隻数</p>												
	政策の達成目標	<p>国際船舶の隻数を、令和8年央までに345隻に増加させるとともに、最終的には外航日本船舶を約450隻確保する。</p> <p>我が国の造船事業者により建造された船舶のうち、特定船舶の構造、装置又は性能に係る要件を満たす船舶について、特定船舶の導入を促進することにより、令和7年度を目処に外航船舶については約30%の普及を目指す。</p>												
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	3年間（令和6年度～令和8年度）												
	同上の期間中の達成目標	国際船舶の隻数を、令和8年央までに345隻に増加させる。 新たに就航する新造の国際船舶のうち20%を特定船舶にする。												
	政策目標の達成状況	<p>令和5年央の国際船舶は306隻であり、前年（令和4年央）と比べて34隻増加しており、全体として増加傾向にあるが、外航日本船舶を450隻確保する目標に向け、引き続き取り組む必要がある。</p> <p>また、特定船舶については、令和3年の制度創設以降、新たに就航した新造の国際船舶のうち特定船舶は年間約20%であるが、引き続き安全・環境性能に優れた高品質な船舶の導入に取り組む必要がある。</p>												
有効性	要望の措置の適用見込み	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> <th>令和8年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>適用隻数（隻）</td> <td>231</td> <td>240</td> <td>249</td> </tr> <tr> <td>減税見込額（百万円）</td> <td>969</td> <td>1,038</td> <td>1,107</td> </tr> </tbody> </table>		令和6年度	令和7年度	令和8年度	適用隻数（隻）	231	240	249	減税見込額（百万円）	969	1,038	1,107
		令和6年度	令和7年度	令和8年度										
適用隻数（隻）	231	240	249											
減税見込額（百万円）	969	1,038	1,107											
要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	本特例措置により、国際船舶の保有に係るコストの軽減を通じて、国際船舶が増加していることから、本特例措置の有効性が認められる。													
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	国際船舶の所有権保存登記等に係る特例措置（登録免許税）												
	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	—												

	<p>要望の措置の 妥当性</p>	<p>現行の措置を引き続き講じることは、国際船舶の保有に係るコスト軽減によりその増加を促進し、我が国の経済活動を支える国際海上輸送の安定的な確保を通じた経済安全保障の確立に資するとともに、国際的・社会的に求められている安全性や環境性能等に優れた高品質な船舶の導入を促進し、国際競争力強化に資するものであり、本要望の措置は妥当である。</p>																		
<p>税負担軽減措置等の 適用実績</p>		<table border="1" data-bbox="406 571 1513 763"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 29 年度</th> <th>平成 30 年度</th> <th>令和元年度</th> <th>令和 2 年度</th> <th>令和 3 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>適用隻数 (隻)</td> <td>151</td> <td>183</td> <td>191</td> <td>193</td> <td>192</td> </tr> <tr> <td>減税額 (百万円)</td> <td>580</td> <td>709</td> <td>782</td> <td>765</td> <td>754</td> </tr> </tbody> </table> <p>※海事局調べ及び「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」に基づく（年度は納税年度）</p>		平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	適用隻数 (隻)	151	183	191	193	192	減税額 (百万円)	580	709	782	765	754
	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度															
適用隻数 (隻)	151	183	191	193	192															
減税額 (百万円)	580	709	782	765	754															
<p>「地方税における 税負担軽減措置等 の適用状況等に関 する報告書」に おける適用実績</p>		<p>①課税標準（固定資産の価格） ②適用実績 令和元年度 55,850,972 千円 令和 2 年度 88,530,864 千円 令和 3 年度 87,964,980 千円</p>																		
<p>税負担軽減措置等の適 用による効果（手段と しての有効性）</p>		<p>本特例措置により、国際船舶の保有に係るコストが軽減され、外航船舶の保有に対して税負担の免除・軽減措置を講じている諸外国とのコスト差の縮小が図られる。</p>																		
<p>前回要望時の 達成目標</p>		<ul style="list-style-type: none"> ・安定的な国際海上輸送の確保上重要な国際船舶の整備を図るため、国際船舶の隻数を令和 5 年央までに 293 隻に増加させる。 ・日本商船隊の輸送量を維持（過去 5 年平均 1,000 百万トン）する。 																		
<p>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</p>		<p>令和 5 年央の国際船舶 306 隻であり、前回要望時の達成目標を達成した。 一方、日本商船隊の輸送量は、平成 30 年に 1,032 百万トンであったが、それ以降は新型コロナウイルス感染症等の影響で減少傾向であり、平成 29 年度から令和 3 年度までの 5 年間の平均輸送量は 952 百万トンと 1,000 百万トンを下回っている。</p>																		
<p>これまでの要望経緯</p>		<p>平成 8 年度 創設（国際船舶の課税標準を 1/15 とする特例措置を創設） 平成 9 年度 拡充（国際船舶の軽減措置の対象に海外から譲渡を受けた船舶を追加） 平成 11 年度 拡充（国際船舶の対象に、日本人船長及び機関長の 2 名配乗する船舶を追加） 平成 14 年度 延長 平成 19 年度 延長 平成 23 年度 拡充（非課税化を要望するも認められず平成 24 年度以降の検討課題とされた） 平成 24 年度 拡充（国際船舶の課税標準を 1/18 に拡充、外国貿易船の課税標準の特例廃止） 平成 27 年度 延長 平成 30 年度 延長（近代化船を対象から除外） 令和 3 年度 拡充（国際船舶のうち特定船舶の課税標準を 1/36 に拡充）</p>																		

2023年9月

令和6年度税制改正要望

一般社団法人 日本船主協会

重点要望事項

1. 国際船舶に係る登録免許税の特例措置の拡充・延長

本制度（本則税率 4.0/1000 を 3.5/1000 に軽減）は、令和 6 年 3 月末をもって期限が到来する。

諸外国に比べて割高な国際船舶（日本籍船）の取得・保有に係る諸税を軽減し、国際競争力の強化を図るべく、新造船の対象を、認定造船所で建造され、環境性能等に優れた一定の要件を満たす特定船舶に限定し、本則税率を 2.0/1000 に更に軽減した上で、延長するよう求める。

※ 国際船舶：日本籍船であって国際海上輸送の確保上重要な船舶

2. 国際船舶に係る固定資産税の特例措置の延長

本制度（国際船舶：課税標準 1/18、特定船舶：課税標準 1/36）は、令和 6 年 3 月末をもって期限が到来する。

船舶に係る固定資産税は、国際的には異例であることから、国際船舶（日本籍船）保有の阻害要因のひとつとなっている。本来ならば抜本的な見直しを行うべきであるが、最低限の要望として現行制度の延長を求める。

海運関係事項

1. 軽油引取税の課税免除の特例措置の延長

本制度(船舶の動力源に供する軽油について課税免除)は、令和6年3月末をもって期限が到来する。内航船舶による安定的な国内輸送を維持・確保する観点から、本制度の延長を求める。

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取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%以上に引き下げること

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戻しを行い、還付を受けることが認められているが、租特法により 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）

令和五年五月十七日

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。

一方で、昨今の海事産業の業況に目を向けると、造船・船用工業は、中韓との熾烈な競争に晒され続けている。受注量は一定の回復を示しているものの、人手不足が深刻化しており、今後建造需要の増大が見込まれる中、ガス燃料船や自動運航船等、設計等が複雑化する次世代船舶への対応が課題となっている。

海運業については、外航海運では、新型コロナウイルス感染症拡大後に運賃市況が上昇したが、直近では下落傾向にある。内航海運では、半導体不足に伴う自動車生産の減少、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場所であるが、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。

また、昨年4月に北海道知床で発生した小型旅客船事故を受け、海上輸送における安全の確保が強く求められている。

こうした状況を踏まえ、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 海事行政のDX化を進め、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並びに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・処分強化、利用者への安全情報の提供をはじめとする輸送の安全対策に活用するとともに、事業者・船員の手続合理化を図ること
- 一 海事産業強化法の活用による特定船舶の更なる導入の促進、造船・船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、人材の確保により事業基盤強化を図りつつ、バーチャル・エンジニアリングの実現によって次世代船舶の供給体制を刷新し、海事産業の国際競争力の更なる強化を図ること
- 一 GX推進法案の成立を踏まえ、GX経済移行債による財源の獲得も視野に、世界に先駆けてゼロエミッション船を開発し、生産基盤の構築、早期の普及促進を図るとともに、浮体式洋上風力発電に係る技術開発や作業船等の国産化を推進するなど、2050年カーボンニュートラルの実現に取り組むこと
- 一 経済安全保障の観点から、船用機器の国内生産に係るサプライチェーンの強靱化を推進すること
- 一 造船業に関し、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 2024年問題をはじめとするトラックドライバー不足への対策として、トラックから内航海運へのモデルシフトを一層強力に推進するとともに、船上作業の自動化等により内航海運の生産性向上に取り組むこと。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 離島航路への支援に加え、旅客需要の喚起に取り組むこと
- 一 本年度末に適用期限が到来する国際船舶の所有権の保存登記等に係る税制の特例措置、国際船舶に係る固定資産税の特例措置及び軽油引取税の課税免除の特例措置について、それぞれ延長すること

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 予算編成及び税制改正に関する決議（案）

令和五年十一月十六日
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・船用工業は、中韓との熾烈な競争に晒され続けている中、受注量は一定の回復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、低・脱炭素船や自動運航船等、設計等が複雑化する次世代船舶への対応が課題となっている。さらに、我が国の主導により、国際海事機関において、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の目標が全世界的に合意されたことも踏まえ、今後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、新型コロナウイルス感染症拡大後に運賃市況が上昇したが、直近ではコロナ禍以前の水準にまで戻り、下げ止まりの傾向にある。また、燃料油価格高騰の影響を受ける中、内航海運においては、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場所であるが、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。

昨年4月に北海道知床で発生した小型旅客船事故を受け、海上輸送における安全の確保が引き続き強く求められる中、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、先般閣議決定された補正予算案に、必要な予算を計上することができた。今後さらに取組みを推進すべく、政府に対し、当該補正予算とあわせて、令和六年度予算案においても十分な額を確保しつつ、税制改正において必要な措置を講じることにより、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・船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、海事人材の確保・育成のための環境整備により事業基盤強化を図りつつ、バーチャル・エンジニアリングの実現による次世代船舶の供給体制の刷新、自動運航船の実用化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年の目標を踏まえ、GX経済移行債による財源の獲得も視野に、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、環境負荷の少ない内航船舶と併せて早期の普及促進を図るとともに、浮体式洋上風力発電に係る技術開発や作業船等の国産化を推進するなど、2050年カーボンニュートラルの実現に取り組むこと

一 経済安全保障の観点から、安定的な輸送を確保するため、船用機器の国内生産に係るサプライチェーンの強化を推進しつつ、外航船舶の確保等に努めること

一 海事行政のDX化を進め、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。また、高速・廉価な海上ブロードバンドの普及促進を図ること

一 造船・船用工業に関し、外国人実習制度の見直しにおける現行制度に相応する機能の確保、特に業種技量の特性を考慮した育成期間の確保、日本語講習に係る地域特性にも配慮した適切な措置を講じるとともに、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 2024年問題をはじめとするトラックドライバー不足への対策として、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とともに、船員の働き方改革等を図ること。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、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 国際船舶の登録免許税の軽減措置を拡充・延長し、固定資産税の軽減措置を延長するとともに、軽油引取税の課税免除を延長すること

令和5年度海事振興連盟決議

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・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、国内における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る。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。

しかしながら、造船業・船用工業においては、公的支援を受ける中国・韓国等諸外国との熾烈な国際競争に晒されており、一部手持ち工事量の回復は見られるものの、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。外航海運業においては、新型コロナウイルス感染症拡大後に運賃市況が上昇したが、直近ではコロナ禍以前の水準に戻り下げ止まり傾向となっている。また、内航海運業においては、貨物輸送が伸び悩んでおり、また、旅客輸送は新型コロナウイルス感染症により落ち込んだ輸送需要が回復しきれない中、燃料油価格の急騰により引き続き厳しい経営環境に置かれている。

このような中、一昨年5月に「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律（海事産業強化法）」が成立し、昨年4月に完全施行された。また、本年4月に成立した「海上運送法等の一部を改正する法律」も本年6月より順次施行されている。海事産業がコロナ禍の苦境を脱し、将来の展望を描けるよう、本法律が十分に活用されるよう全力で取り組んでいく必要がある。

さらに、我が国海事産業は、カーボンニュートラルの世界的潮流を踏まえて、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。

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のため、令和5年度末で期限を迎える、国際船舶に係る登録免許税の特例措置の拡充・延長及び、固定資産税の特例措置の延長に向けて取り組む。また、我が国経済の持続的な成長と安定的な国民生活を維持するため、軽油引取税

に係る課税免除措置の延長・恒久化の実現に向けて取り組む。

- 2 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別措置（倉庫用建物等の割増償却、固定資産税及び都市計画税の課税標準の特例）の延長等の実現に向けて取り組む。
- 3 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り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。
- 4 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・拡大を図り、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ため、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」や港湾物流手続き等を電子化し、これらをデータ連携により一体的に取り扱うデータプラットフォームである「サイバーポート」の早期実現のための財政面・税制面の支援を求める。
- 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・廉価な海上ブロードバンドの導入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 海事分野におけるゼロエミッション化や造船業の経営安定化のため、海事産業の GX 経済移行債の対象化と支援策の充実を求める。また、国際競争力の強化に資する生産性向上対策として、造船・舶用工業の DX 化・ロボット化、新たな付加価値を創造するバーチャル・エンジニアリングの推進、造船所間または造船間における協業・連携の円滑化に係る研究開発や設備投資、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 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。

- 8 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。
- 9 政府による再生エネルギー導入拡大に向けた戦略検討が加速する中で、造船技術の活用が期待される浮体式洋上風力発電システムの技術開発や製造体制の整備に向けた造船事業者等による設備投資、洋上風力発電事業を支える船舶の建造体制の強化等に対する支援を求める。
- 10 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素の受入環境の整備等を通じて、カーボンニュートラルポート（CNP）を形成し、我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するための財政面の支援を求める。
- 11 「2024 問題」を目前に控える中、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 船等の輸送力の強化、無人航送用シャーシ・ヘッド等の導入促進、倉庫及び運搬器具の省エネ化、物流の構造改革や生産性向上等の物流GX・DX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。
- 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・官公庁船等の建造促進と建造・修繕予算の確保・拡充、契約方式の改善、ODA を含む防衛装備品の海外移転の促進、輸出案件増進、鋼材等の原材料費高騰対策に加え、新たに創設された防衛生産基盤強化法の適切な運用等に係る支援を求める。
- 13 船舶等の安定供給体制を確保するため、国内サプライチェーン強靱化に向けた生産体制整備への設備投資、重要技術の開発、特定重要物資の新たな指定等、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 造船業の国際競争力強化に向け、海事産業強化法に基づく事業基盤強化計画、特定船舶導入計画にリンクしたツーステップローンの融資姿勢の積極化に対する支援など政府系金融機関による出融資の支援拡充を求める。
- 16 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。
- 17 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補助金の継続、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。
- 18 新型コロナウイルス感染症拡大の影響等による輸送需要の減少に伴い経営が悪化している海運事業者に対し、全国旅行支援の継続を始め旅客船需要喚起の推進等の支援を求める。また、船員に対しては、長期乗船の解消や外航船における船員交代の円滑化、洋上で就労する船員の希望に応じた柔軟なワクチン接種、新型コロナウイルス感染症経口抗ウイルス薬の船内備え置きなどへの対応を求める。
- 19 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、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き、船員職業に魅力を感じるような広報活動等に取り組む。
- 20 深刻な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、高等学校や大学における海洋・造船教育の充実等に対する支援を求める。また、現在見直しが行われている外国人材受入れ制度については、技能実習における現行制度に対応する機能の確

保、特定技能制度の維持と運用改善、特定技能制度との円滑な橋渡し運用が維持されること、日本語講習に係る地域特性への考慮等がなされることを求める。

- 21 依然として予断を許さない状況が続いているソマリア沖・アデン湾や海賊事案などが発生し航行船舶の脅威となっている西アフリカのギニア湾周辺海域や東南アジア海域における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。
- 22 日本が輸入する原油の約9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中東海域をはじめ、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。
- 23 日常生活に必要な物資輸送や地域住民の移動手段に加えて、陸上交通網が寸断された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・ジェットフォイル等の旅客船事業に対し、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。
- 24 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。
- 25 世界単一市場の中で中韓の造船業と競争していくためには、公正な競争条件の確保が重要であり、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。
- 26 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船、旅客船の代替建造の促進等を図るよう求める。
- 27 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。

28 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へ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。

29 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5年11月13日

海 事 振 興 連 盟

令和6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、社会経済に必要な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。

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。

- ・我が国経済活動を支える国際海上輸送の安定的な確保を通じた経済安全保障を確立するためには、その中核を担う国際船舶（日本籍船）の増加を促進することが必要であることから、国際船舶にかかる登録免許税の軽減措置を拡充・延長するとともに、固定資産税の軽減措置を延長すべきである。
- ・厳しい経営環境に置かれている事業者にとって、課税による燃料費の負担増は経営に直接的かつ深刻な影響を与えることから、安定的な国内海上輸送の維持・確保、物流効率化を図るためのモーダルシフトの推進、倉庫業及び鉄道利用運送事業の円滑な運営及び物流の確保等を図るため、船舶等の用途に供する軽油に係る軽油引取税の課税免除の特例措置を延長すべきである。
- ・物流分野における「2024年問題」等に対応するため、サプライチェーンの結節点として重要な役割を果たす倉庫における整備・機能強化を推進する必要があることから、災害に強く、物流の生産性向上に資する物流施設に係る特例措置の延長等を行うべきである。

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. 国際船舶の所有権の保存登記等に係る登録免許税の特例措置の拡充・延長及び固定資産税の特例措置の延長
2. 軽油引取税の課税免除の延長・恒久化
3. 災害に強く、物流の生産性向上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等（所得税・法人税・固定資産税・都市計画税）

以上

国際船舶の増加促進に係る特例措置の拡充・延長(登録免許税・固定資産税)

我が国の経済活動を支える国際海上輸送の安定的な確保を通じた経済安全保障の確立を図るとともに、安全・環境性能等に優れた船舶の導入を促進し国際競争力の強化を図るため、登録免許税の特例措置について、新造船の対象を特定船舶に限定し税率を更に軽減した上で、3年間延長する。また、固定資産税の特例措置について、現行の措置を3年間延長する。

施策の背景

四面を海に囲まれた我が国は、貿易量の99.6%を海上輸送に依存しており、そのうち66.2%を日本商船隊が輸送。

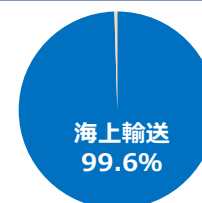
我が国の経済活動を支える国際海上輸送の安定的な確保を通じて経済安全保障の確立を図るため、その中核を担う国際船舶^{※1}の増加を促進することが必要。

併せて、世界単一市場の中、我が国の海運事業者が国際的ニーズに応え競争力を高めるため、安全・環境性能等に優れた船舶(特定船舶^{※2})の導入を促進することが必要。

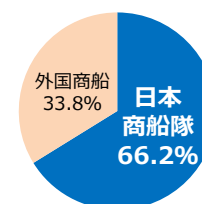
※1 日本船舶であって、その輸送能力、航海の態様、運航体制の効率性、運航に必要とされる技術の水準等からみて、国際海上輸送の確保上重要なもの

※2 事業基盤強化計画を作成し国土交通大臣の認定を受けた造船所で建造し、国土交通大臣の認定を受けた特定船舶導入計画に基づいて導入する安全・環境性能等について一定の性能を有した高品質な船舶

我が国の貿易に占める海上輸送の割合(重量ベース)



日本商船隊による輸出入貨物の輸送比率(重量ベース)



日本商船隊の船籍国別隻数上位6カ国の状況

	船籍	登録免許税 又は登録料	固定資産税
1	パナマ	43万円	非課税
2	日本	1,925万円	課税
3	リベリア	非課税	非課税
4	マーシャル諸島	178万円	非課税
5	シンガポール	165万円	非課税
6	香港	21万円	非課税

- ・総トン数10万トン(純トン数6.6万トン)、船価50億円の新造船を想定。
- ・日本船主協会からの情報提供に基づき海事局作成。

要望の結果

特例措置の内容

【登録免許税】

国際船舶に係る税率を軽減(本則0.4% → 0.35%)

結果

【登録免許税】

新造船について、対象を国際船舶のうち特定船舶に限定し税率を更に軽減(本則0.4% → 0.2%)した上で、3年間(令和6年4月1日～令和9年3月31日)延長する。

特例措置の内容

【固定資産税】

国際船舶に係る課税標準を軽減
(外航船舶: 1/6 → 国際船舶: 1/18 (うち特定船舶は1/36))

結果

【固定資産税】

現行の措置を3年間(令和6年4月1日～令和9年3月31日)延長する。

軽油引取税の課税免除の特例措置の延長（軽油引取税）

施策の背景

1. 船舶運航事業者等の船舶の動力源

内航旅客船事業者は中小零細事業者が多く、厳しい経営環境にある中で、燃料費の負担増は経営に直接的かつ深刻な影響を与え、特に地域住民の移動手段の確保や生活物資の安定供給等、地域交通網の維持については地域経済に重大な影響を及ぼすため、本特例措置の延長が必要。

また、内航貨物船、外航日本船舶、官用船、訓練船等についても本特例措置の延長が必要。



2. 港湾整備等に従事する作業船の動力源

港湾整備等には、浚渫船等の各種作業船が不可欠であるが、軽油を使用する作業船を保有する事業者は中小零細事業者が多く、厳しい経営環境下にある。本特例措置が廃止された場合、運航コストが増大し、作業船の確保が困難となる。その結果、効率的な港湾整備や円滑な災害復旧等に支障をきたし、港湾が機能不全に陥り、背後地域の経済及び雇用に甚大な損害を与える恐れがあることから、本特例措置の延長が必要。



3. 鉄軌道事業者等の鉄軌道用車両等の動力源

輸送量が少なく採算性の乏しい非電化の地方鉄道路線をはじめとした鉄道等について、運行本数の確保及び必要な保守・点検等の実施に係る負担を軽減することは、鉄道ネットワークを維持し、地域の生活の足を守ることに資するため、本特例措置の延長が必要。

また、環境にやさしく輸送効率の良い貨物鉄道サービスを維持し、利用の促進を図ることで、更なるモーダルシフトを進めるためにも本特例措置の延長が必要。



4. とび・土工事業者が使用する建設機械の動力源

とび・土工事業者は土台部分を中心とした土砂等の掘削・運搬、後戻りが許されない基礎的・準備的工事、災害が生じた場合の復旧等を担っているが、会社規模が小さく、経営基盤が脆弱である。そのため本特例措置が廃止された場合、影響を強く受ける。

とび・土工事業者の負担を軽減し、住宅・社会資本の整備・維持管理と災害復旧等を通じた地域の維持を図る必要があるため本特例措置の延長が必要。



5. 港湾運送に使用される機械及び船舶の動力源

我が国の物流分野においては、物流効率化を図るためのモーダルシフトの推進等が重要であり、港湾においても荷役作業の効率化を図る必要がある。

一方で、港湾運送事業者については公益性の高い事業を担っているが、約8割が経営基盤の脆弱な中小事業者であり、荷役作業の効率化に資する機械等の導入・維持等のための資金確保等が困難な状況にあることから、本特例措置の延長が必要。



6. 倉庫業者及び鉄道貨物利用運送事業者等のフォークリフト等の動力源

倉庫業者及び鉄道貨物利用運送事業者等は経営基盤が脆弱な中小企業が多く、収益性の低い事業であるが、災害等の際において、国民生活を支えるサプライチェーンを維持するため事業継続が不可欠なサービスである。

また、モーダルシフトを推進して物流の2024年問題に対応するためにも本特例措置の延長が必要。



7. 空港内において使用される特殊車両の動力源

航空機の受入に不可欠な空港業務を担う事業者は、コロナの影響等により、一時はコロナ禍前比で人員が約2割減少するなど、人手不足や厳しい経営状況に置かれている。この課題の解消に向けて、賃上げを含む処遇改善の原資となる受託料の引き上げ交渉が行われている。

仮に本特例措置が廃止された場合、当該交渉に悪影響を与えかねず、結果として「インバウンド推進等を通じた地域振興の頓挫」という事態が生じるおそれがあるため、本特例措置の延長が必要。



8. スキー場のゲレンデ整備車等の動力源

スキー場は主に経営の厳しい索道事業者が運営しており、スキー場の振興を図ることは、こうした索道事業の経営環境の改善のみならず、スキー場を抱える地域経済の活性化にも大きく資するものである。

また、政府としても観光立国推進基本計画において、国際競争力の高いスノーリゾートを形成すること等を目標として掲げているところであり、地域の観光振興や地域創生を図るために本特例措置の延長が必要。



9. 海上保安庁の船舶の動力源

海上保安庁は、海上における治安の確保、船舶航行秩序の維持、海上防災等、国の根幹的・恒久的な業務を実施しているところ、厳しさを増す我が国周辺海域の情勢を踏まえ、海上保安能力強化に関する関係閣僚会議において、「海上保安能力強化に関する方針」が決定（2022年12月）され、海上保安能力を一層強化することとされた。

海上保安庁は、約7割の船舶に軽油を使用しており、海上保安業務の実施体制の確保に万全を期すためには、本特例措置の延長が必要。



要望の結果

特例措置の内容

【軽油引取税】課税免除

船舶、鉄軌道用車両、建設機械、荷役機械等の動力源に使用される軽油
現行の措置を3年間（令和6年4月1日～令和9年3月31日）延長する。

結果

2023年12月14日

令和6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6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、国際船舶に係る「登録免許税の特例措置」の拡充・延長、「固定資産税の特例措置」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。

今後も外航海運は、国際競争力の強化を図りながら、わが国の安定的な国際海上輸送を確保し、経済安全保障に貢献してまいりますので、引き続き関係の皆様の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