

経済の大動脈、 海運の大問題。

海運の国際競争力を左右する「税」の問題は、日本の暮らしや産業を左右する大きな問題です。

日本の暮らしや産業を支える海運は、大きなハンデを背負っています。

今、日本は国民がひとつになつて復興をめざしています。私たち海運会社も、輸送を通じてこれに貢献しています。

資源が乏しく貿易に大きく依存するわが国は、周囲を海に囲まれ、輸出入の大部分を外航海運に頼っています。東日本大震災の発生後、一部の海外の海運会社が放射能汚染に関する風評のために日本への寄港を取りやめる中、私たちが運航する日本商船隊※1は、日本籍船・外国籍船を問わず寄港を堅持し、必要な物資の輸出入を支え続けました。また、救援物資の無償輸送にも取り組んできました。今後も、安定的な海上輸送の確保という使命を果たしていきます。

しかし、海運の国際競争が熾烈さを増す今、日本の海運には税制における大きなハンデがあります。

外航海運業は、他の産業と異なり、全世界で得た所得に本社所在地の税制が適用されるため、税制の差が国際競争力の差に直結してしまいます。そうした問題の代表とも言えるのが、今や世界共通のルールである「トン数標準税制」以下、「トン数税制」※2の、諸外国に対する大きな立ち後れです。

**主要海運国は「トン数税制」を100%適用。
わが国は全運航船の約4%です※3。**

1996年以降、イギリス、フランス、ドイツをはじめとする主要海運国では、自国海運の国際競争力を高めるため、海運業への法人税に「トン数税制」を採用し、すべての運航船に適用しています。この「トン数税制」には好況に関わらず税額が一定というメリットがあり、海外の海運会社はこれを活用して資金をやりくりし、設備資金などに充てて成長を続けています。

日本でも2009年によく「トン数税制」の適用が開始されました。しかし、問題なのは対象が全運航船の約4%に過ぎない、日本籍船に限られているという点です。日本の外航海運会社を公平な条件で国際競争に送り出すためには、「トン数税制」の対象を諸外国同様、外国籍船にも拡充することが不可欠です。

復興を担う日本の海運が今、ピンチなのです。このままでは急がれるわが国の経済安全保障の確立さえ危うくなります。さらに日本の海運会社が外国資本に呑み込まれることさえ懸念されます。

日本の海運会社が、せめて諸外国と同じ土俵に立ち、競争できるようにしてほしい。それがひいては、日本の暮らしや日本経済の復興や安定化に役立つことだと私たちは信じています。

※1 日本の外航海運会社の運航船すべてを指します。日本籍船と、外国船主から借りている外国籍船があります。

※2 「トン数標準税制」とは船舶のトン数から、みなし利益を算出して課税する方式です。

※3 日本船主協会調べ

●この広告へのご意見・感想をお寄せください。

意見広告

