

平成 25 年度税制改正（租税特別措置）要望事項（新設・拡充・**延長**）

（国土交通省）

制 度 名	船舶に係る特別償却制度の延長	
税 目	所得税及び法人税	
要 望 の 内 容	<p>（外航） 【延長要望】 船舶に係る特別償却制度の対象要件を見直した上で、適用期限を延長する。</p> <p>【特例措置の内容】 外航日本船舶・・・18／100 外航日本船舶以外の船舶・・・16／100 対象要件：従来からの設備要件に加え、新造船の設計・建造時に算定するエネルギー効率設計指標が、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律により、平成 25 年 1 月 1 日以降に契約した新造船に義務付けられる二酸化炭素排出規制に係る基準よりも 7%以上効率改善することを追加する。 二酸化炭素排出規制前に建造した船舶及び二酸化炭素排出規制対象外船舶については、現行の設備要件を継続する。</p> <p>（内航） 【延長要望】 船舶に係る特別償却制度の適用期限を延長する。</p> <p>【特例措置の内容】 内航環境低負荷船・・・16／100 高度内航環境低負荷船・・・18／100</p> <p>【関係条文】 租税特別措置法第 11 条、第 43 条、第 66 条の 6、第 68 条の 16 同施行令第 5 条の 8、第 28 条、第 39 条の 14、第 39 条の 46 海上運送法第 2 条 船舶法第 1 条、第 20 条 船舶のトン数の測度に関する法律第 4 条 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第 19 条の 3</p>	
	平年度の減収見込額 （制度自体の減収額）	— （▲1,300 百万円）

(外航)

(1)政策目的

我が国の市場経済、貿易活動、国民生活を支える基盤である外航海運において、初期投資額が大きい船舶の省エネ・環境負荷低減に資する船舶への代替建造を促進することにより、国際海運の環境負荷低減に関する社会的・国際的要請に応えつつ、我が国商船隊を国際競争力ある形で安定的に維持し、安全かつ効率的な輸送サービスの確保を図ることを目的とする。

(2)施策の必要性

四面環海の我が国において、輸出入貨物の 99.7%の輸送を担う外航海運は、我が国経済、国民生活にとって不可欠な産業インフラ、ライフラインとして、極めて重要な役割を果たしている。外航海運の安全安定的な輸送サービスの確保を図ることは、物資の安定供給面、コスト面等で国民生活に直結する極めて重要な課題である。

船舶特別償却制度は、我が国の市場経済、貿易活動、国民生活を支える基盤である外航海運の設備投資環境を整備し、船舶の代替建造を可能とする税制であり、諸外国においても特別償却や加速度償却等により短期間で相当程度の償却が可能な制度とされている。

国際海運における地球温暖化防止等環境対策の強化が世界的に求められているところ、外航船舶からの二酸化炭素排出量を削減するためのマルポール条約（海洋汚染防止条約）附属書 VI の改正（平成 23 年 7 月）を受け、新造船に対する二酸化炭素排出指標（エネルギー効率設計指標）の導入及び基準適合の義務付け等の措置を講ずる「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案」が第 180 回国会に提出されたところであり、同法改正により、平成 25 年 1 月 1 日以降に契約した新造船に二酸化炭素排出量に係る基準への適合が義務付けられ、さらに、基準は段階的に強化されることとなる。このような中、国際海運からの二酸化炭素排出量削減に向けて国際的にリードし、主導的に貢献していくことが求められており、環境への負荷低減に関する社会的・国際的な要請に対応していくために、船舶の特別償却制度によるさらなる環境低負荷船舶への誘導が必要である。

また、外航海運は、世界単一市場たる外航海運分野において厳しい国際競争に晒されている中で、代替建造を促進し、我が国商船隊を競争力ある形で安定的に維持・整備していくことは今後とも必要不可欠である。国際競争力を確保するためには、船舶の特別償却制度があつてようやく諸外国に準じる水準となる現状の償却率の維持により、競争条件の整備を図ることが必須であり、万一この制度がなくなれば国際競争力が低下し、国民経済・地域経済への悪影響は避けられない。

このように、社会的・国際的要請の変化に的確に対応しつつ、老朽船の環境低負荷船への代替建造を進めていくため、特別償却の対象要件について、従来からの設備要件に加え、新造船の設計・建造時に算定するエネルギー効率設計指標が、平成 25 年 1 月 1 日以降に契約した新造船に義務付けられる二酸化炭素排出規制に係る基準よりも 7%以上効率改善することを追加した上で、特別償却制度を延長することが必要である。

新設・拡充又は延長を必要とする理由

(内航)

(1) 政策目的

国内貨物輸送の約4割、石油、セメント、鉄鋼等産業基礎物資輸送の約8割を担っており、内航海運に従事している船舶を環境性能に優れた船舶に代替させることにより、モーダルシフトの受け皿としての重要な役割を果たす主要物流産業となっている。また、離島航路をはじめ国内旅客輸送にとって不可欠な公共交通機関である内航海運は、我が国経済と国民生活にとって必要不可欠な産業インフラ、ライフラインとしても、極めて重要な役割を果たしている。トラックと比べた場合の輸送効率の高さを生かしつつ内航海運の安全・安定かつ効率的な輸送サービスの確保を図ることは、物資の安定供給面、コスト面、環境面等で国民生活に直結する極めて重要な課題である。

また、地球温暖化対策に向けた国際的枠組を実現すべく、各関係省庁等においても諸施策を実施しているところであり、これら関連施策の実施状況も踏まえつつ、内航海運における環境負荷低減をより一層推進していくため、スーパーエコシップを始めとする環境性能に優れた船舶への代替建造を促進し、モーダルシフトの担い手としてふさわしい競争力のある省エネ型の輸送システム構築を目指す。

(2) 施策の必要性

京都議定書目標達成計画において、次世代内航船等新技术を導入した船舶の開発・普及及び燃費性能の優れた船舶の普及を推進することとされているところであり、本租税特別措置の延長によって、CO₂排出量の多い大型船を環境低負荷船に代替させていくことが、地球温暖化対策推進の観点から効果的である。

このため、国内外の社会的要請の変化に的確に対応しつつ、良質な船舶への代替建造を進めていくためには、民間の自助努力だけではなく、省エネ化やCO₂・NO_x排出削減等の環境負荷低減に対応する機能を有する船舶の建造に対する支援を行うことが必要であり、こうした取組は、極めて公益性が高く、特定の地域の利益にとどまらないため、政府の関与が必要である。

構造的な原油高に対応し、モーダルシフトの担い手としての競争力を高めていくとともに、より一層の省エネ化、CO₂・NO_x排出削減を図っていくためにも、本租税特別措置を延長することが必要である。

(外航)

海洋基本法（平成19年法律第33号）第24条において、国際競争力の強化を図るため、競争条件の整備等による経営基盤の強化、その他の必要な措置を講ずることとされている。

また、外航海運業に対する税制措置の充実の必要性については、第169回国会「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律（平成20年法律第53号）」審議における附帯決議では、与野党の賛成により、「船舶の特別償却制度、固定資産税、登録免許税等トン数標準税制以外の税制及び船員雇用・待遇改善に係る支援措置の充実等、総合的な視点から、国際的な競争条件の均衡化のため更なる制度改善に努めること。」とされている。

政策目標：6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">今回の要望に関連する事項</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">合理性</p>	<p>政策体系における政策目的の位置付け</p>	<p>確保・強化</p> <p>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</p> <p>業績指標：97 世界の海上輸送量に占める日本の外航海運事業者による輸送量の割合</p> <p>(内航)</p> <p>京都議定書目標達成計画（平成 20 年 3 月閣議決定）において、エネルギー効率の良い次世代内航船（スーパーエコシップ）等新技術の開発・普及等を進めることとされている。また、海洋基本計画（平成 20 年 3 月閣議決定）において、内航海運の競争力強化を図るため、省エネルギー型船舶や省人型船舶への転換等による経営体質強化を促進することとされている。</p> <p>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</p> <p>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</p>
		<p>政策の達成目標</p>	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂削減：平成 32 年度までに日本商船隊からの排出量を 21%の削減を行う（平成 16 年度比。排出原単位ベース。設備以外の運航効率化も含む） ・NO_x削減：新造船について平成 23 年からの国際海事機関（IMO）二次規制削減率（一次規制値比 20%削減）を上回る 22%の削減を行う。 ・我が国商船隊の輸送比率を平成 28 年度まで概ね 10%を維持 <p>(内航)</p> <p>内航海運の安全・安定かつ環境にやさしく効率的な輸送サービスを確保するとともに、モーダルシフトの担い手として競争力を強化するため、スーパーエコシップ等の環境への負荷低減に効果的な設備を有する内航船舶の建造促進を図り、以下の定量的な政策目標を実現していく。</p> <p>① 省エネ化、CO₂・NO_x排出削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂削減：平成 32 年度までに 25%の削減を行う（平成 16 年度比） ・NO_x削減：新造船について平成 23 年からの国際海事機関（IMO）二次規制削減率（一次規制値比 20%削減）を上回る 22%の削減を行う。 <p>② 環境低負荷船等の普及・促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年間建造隻数に占める環境低負荷船等の隻数割合 35%以上（平成 32 年度時点）
		<p>租税特別措置の適用又は延長期間</p>	<p>平成 25 年 4 月 1 日から平成 27 年 3 月 31 日（2 年間）</p>

	<p>同上の期間中の達成目標</p>	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際海運のCO₂、NO_xの削減に向けた主導的貢献 CO₂：平成26年度までに日本商船隊からのCO₂排出量を10%の削減を行う（平成16年度比） NO_x：新造船について22%の削減を行う（平成22年度比） 我が国商船隊の輸送比率を平成26年度まで概ね10%を維持 <p>(内航)</p> <ol style="list-style-type: none"> 省エネ化、CO₂・NO_x排出削減 <ul style="list-style-type: none"> CO₂：16%の削減を行う（平成16年度比） NO_x：新造船について22%の削減を行う（平成22年度比） 環境低負荷船等の普及・促進 <ul style="list-style-type: none"> 年間建造隻数に占める環境低負荷船等の隻数割合30%以上（平成26年度時点） 															
	<p>政策目標の達成状況</p>	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> CO₂排出削減量 平成23年度：日本商船隊からのCO₂排出量を7.5%削減（平成16年度比） 新造船によるNO_x削減（平成22年度比） 平成23年度：22%削減 世界の海上輸送量に占める日本商船隊の輸送比率は平成16年度～21年度の各年度とも概ね11%を維持したものの、平成22年度は10%、平成23年度は9%であった。 <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 内航環境低負荷船の代替取得等によるCO₂排出削減 平成23年度：12%（平成16年度比） 内航環境低負荷船の代替取得等によるNO_x排出削減 平成23年度：22%（平成22年度比） 年間建造隻数に占める環境低負荷船等の隻数割合 平成21年度：9.6%、22年度：13.6%、23年度：21.4% 															
<p>有効性</p>	<p>要望の措置の適用見込み</p>	<p>(外航)</p> <p>【適用隻数（見込み）】 (単位：隻数)</p> <table border="1" data-bbox="550 1512 1460 1758"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>25</th> <th>26</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>租税特別措置法第43条適用船舶 (外航日本船舶)</td> <td>4</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>租税特別措置法第66条の6適用船舶 (外航日本船舶以外の船舶)</td> <td>34</td> <td>34</td> </tr> </tbody> </table> <p>(内航)</p> <p>【適用隻数（見込み）】 (単位：隻数)</p> <table border="1" data-bbox="550 1859 1460 2004"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>25</th> <th>26</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>沿海運輸業の用に供される船舶</td> <td>10</td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table> <p>平成25年度及び26年度とも、総トン数300G/T以上の船舶の年間建造隻数を55隻程度と見込みの上、推計。</p>	年 度	25	26	租税特別措置法第43条適用船舶 (外航日本船舶)	4	4	租税特別措置法第66条の6適用船舶 (外航日本船舶以外の船舶)	34	34	年 度	25	26	沿海運輸業の用に供される船舶	10	11
年 度	25	26															
租税特別措置法第43条適用船舶 (外航日本船舶)	4	4															
租税特別措置法第66条の6適用船舶 (外航日本船舶以外の船舶)	34	34															
年 度	25	26															
沿海運輸業の用に供される船舶	10	11															

要望の措置
の効果見込
み(手段とし
ての有効性)

(外航)

船舶の特別償却制度は、オーナーが船舶を建造する際のキャッシュフローの確保を可能とし、オペレーターに対し適時適切に船舶を供給することを可能とする観点から政策目的を達成するための手段として有効である。

また、本租税特別措置は、課税の繰り延べであり、減税額相当分を補助金として交付するよりも最終的な国庫負担は少ない措置である。

なお、船舶は年間建造隻数が限られており、過去の適用数が想定外に僅少であるとは言えない。

さらに、本制度により新造船への船舶投資が促進されることから、造船業及び船用工業への生産波及効果が期待できる。

環境面においては、国際的な要請でもある二酸化炭素排出抑制対策については、我が国が先行して積極的に国際基準を提案していく等の戦略的な国際基準作りを行っていくことが必要であるとの考え方を基本とし、本制度を具体的な取り組み事項として位置づけ、引き続き、本制度によるさらなる省エネ・低炭素化に資する船舶の導入促進を図るとともに、今後も我が国が国際的議論をリードし、国際海運からの二酸化炭素排出抑制対策に主導的に貢献していくことが期待される。

船舶特別償却制度は、昭和 26 年度の創設から 60 年以上経過し、その間、船舶の近代化等その時々社会的要請を踏まえた観点から償却率等の要件の見直し等を行ってきたが、一貫して海運の安全かつ効率的な輸送サービスの確保を図りつつ、国際競争条件の均衡化を図り、日本商船隊の国際競争力を強化するとともに外航日本船舶の確保を支援するとの普遍的な役割を有して今日に至っており、手段として有効である。

(内航)

本租税特別措置により生じるキャッシュフローの確保によって、内航海運事業者の初期投資負担が大幅に軽減されることから、経営体質強化につながり、内航海運事業者の建造意欲を増進させている。また、一定の環境設備要件を組み込んでいることによって、内航環境低負荷船への転換を促進しており、政策目的の達成手段として有効である。

本租税特別措置は、課税の繰り延べであり、減税額相当分を補助金として交付するよりも最終的な国庫負担は少なく、また、利用できる事業者について何ら制限を課しておらず、特定事業者への偏りはない。

なお、本租税特別措置の適用にあたっては、環境トプランナー支援の対象となる厳格な環境設備要件を満たす必要があることから、対象船舶（総トン数 300G/T 以上）に対しての適用隻数が、僅少であるとは言えない。

船舶特別償却制度は、昭和 26 年度の創設から 60 年以上経過し、その間、船舶の近代化等その時々社会的要請を踏まえた観点から償却率等の要件の見直し等を行ってきた。特に、昨年 3 月の東日本大震災以降は、原発稼働停止の影響を受け、国民の環境に対する意識が高まりを見せており、内航海運においても、環境性能に優れた船舶の普及・促進をより一層図っていくことが求められている。また、安全かつ効率的な海上輸送サービス確保の観点からも、本租税特別措置は普遍的な役割を有して今日に至っており、手段として有効である。

	<p>当該要望項目以外の税制上の支援措置</p>	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置 ・ 固定資産税の軽減 (課税標準 1/18、1/6 の特例) ・ 国際船舶の登録免許税の軽減 <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置 ・ 中小企業投資促進税制 ・ 固定資産税の軽減 (課税標準 1/2 の特例)
	<p>予算上の措置等の要求内容及び金額</p>	<p>なし</p>
	<p>上記の予算上の措置等と要望項目との関係</p>	<p>なし</p>
<p>相当性</p>	<p>要望の措置の妥当性</p>	<p>(外航)</p> <p>本租税特別措置により生じるキャッシュフローを原資として、より大きな規模の船体投資がなされるという制度であり、政策目的を実現するために有効な手段であるとともに、課税の繰延であるため国庫負担も小さく、必要最小限の措置として妥当性を有する。</p> <p>なお、経済協力開発機構 (OECD) での合意において国の補助金による海運業支援が禁止されていることから、本租税特別措置による支援が妥当である。</p> <p>また、他の支援措置との関係は、固定資産税及び登録免許税に係る租税特別措置については、船舶の保有に係るコスト低減であり、本租税特別措置と適切に役割分担がなされている。買換特例制度は、本租税特別措置と併存することにより船価の市況に関わらず日本商船隊への船舶の供給が可能となる制度であり、両制度の重複利用ができないことから役割分担がなされている。</p> <p>(内航)</p> <p>本租税特別措置により生じるキャッシュフローを原資として、より大きな規模の船体投資がなされるという制度であり、政策目的を実現するために有効な手段であるとともに、課税の繰延であるため国庫負担も小さく、必要最小限の措置として妥当性を有する。</p> <p>また、内航船舶取得の支援策としては、3つの租税特別措置が併存している。中小企業投資税制は中小零細事業者の船舶取得を支援、買換特例制度は船価高騰時における船舶代替の促進を目的としていることに対して、本租税特別措置は、環境負荷低減の技術革新等諸要件に対応した船舶の普及・促進を目的としており、明確な役割分担がなされている。</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

(外航)
【適用実績】
(1) 租税特別措置法第 43 条適用船舶
(外航日本船舶)

(金額の単位：百万円)

年 度	21	22	23
隻数	7	5	3
減収額	2,618	1,584	702
特別償却実施額	8,726	5,281	2,341

※事業者団体調査及び海事局調査に基づくもの。

(2) 租税特別措置法第 66 条の 6 適用船舶
(外航日本船舶以外の船舶)

(金額の単位：百万円)

年 度	21	22	23
隻数	36	46	32
減収額	8,904	11,796	7,734
特別償却実施額	29,681	39,319	25,779

※事業者団体調査及び海事局調査に基づくもの。

(内航)
【適用実績】

(金額の単位：百万円)

年 度	21	22	23
事業者数 (隻数)	5(6)	7(7)	6(8)
減収額	332	557	417
特別償却実施額	1,105	1,857	1,391
適用事業者の範囲	73	59	70

※海事局調査により把握したものであり、実数である。

租税特別措置の適用による効果
(手段としての有効性)

(外航)

- 世界の海上輸送量に占める日本商船隊の輸送比率は平成 16 年度～21 年度の各年度とも概ね 11%となっているが、平成 22 年度は 10%、平成 23 年度は 9%と、世界の海上荷動き量増加傾向にある中、日本商船隊のシェアは長期的に見た場合、低下傾向にあり、今後とも日本商船隊の輸送比率を維持していくためには、競争力のある日本商船隊の整備が必要不可欠である。

- 環境負荷低減に係る直接効果は、以下の通りである。

日本商船隊からの CO2 排出量を 10%の削減 (平成 16 年度比)

平成 21 年度：5.8%、22 年度：6.7%、23 年度：7.5%

新造船による NOx 削減

平成 23 年度：22% (平成 22 年度比)

(内航)

- 環境負荷低減に係る直接効果 (平成 23 年度の本租税特別措置利用分) として、以下の通りの効果が見られる。

CO2 5,824 トン削減、NOx 478 トン削減

- 年間建造隻数に占める環境低負荷船等の隻数割合は上昇傾向である。

平成 21 年度：9.6%、22 年度：13.6%、23 年度：21.4%

	<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 我が国商船隊の輸送比率を平成 27 年度まで概ね 11%を維持 (事前評価) 我が国商船隊における外航日本船舶数を概ね 450 隻とすることを目標とし、5年間 (平成 23 年度から平成 27 年度まで) で概ね 260 隻とすることを目標とする。(事前評価) <p>(内航)</p> <p>①省エネ化、CO₂・NO_x排出削減</p> <ul style="list-style-type: none"> 省エネ船舶・新造船によるCO₂排出削減量を平成 23 年度から平成 27 年度までに約 5.6 万トン NO_xの対IMO一次規制値比 22%削減を誘導 <p>②船舶の代替建造の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 27 年度における内航船舶の老朽船の割合を 68% 船舶の平均総トン数につき、600G/T 以上の維持
	<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>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 23 年度の世界の海上輸送量に占める日本商船隊の輸送比率は 9%であり、目標値である概ね 11%を達成しなかった。 日本商船隊のうち、外航日本船舶数は 136 隻 (平成 23 年央) と増加基調にある。 <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 世界的な金融・財政危機の影響、急激な円高の進行といった景気後退要因の他に、大規模災害が相継ぐという特殊要因が加わったことによって、内航海運事業者の建造意欲も減退し、当初想定していたペースでは環境低負荷船普及が進まなかった。 老朽船の割合については上昇 (平成 23 年度末時点 : 74%) した。 平成 23 年度末時点における平均総トン数は、654 総トンとなっており、目標水準を維持した。
<p>これまでの要望経緯</p>		<p>(外航)</p> <p>平成 17 年度 縮減・延長 (船舶を環境負荷低減型に限定、二重構造タンカーの上乗せ (19/100、18/100) 廃止、船員訓練設備 (6/100) を除外)</p> <p>平成 19 年度 延長 (外航船舶について環境負荷低減設備等の要件を追加)</p> <p>平成 21 年度 縮減・延長 (トン数標準税制の適用を受ける法人が取得等をする日本籍船以外の外航船舶に係る償却割合を 16/100 (現行 18/100) に引き下げ)</p> <p>平成 23 年度 縮減・延長 (経営の合理化に著しく資する外航船舶のうち日本船舶以外のものに係る償却割合を 16/100 (現行 18/100) に引き下げ)</p> <p>(内航)</p> <p>平成 17 年度 縮減・延長 (船舶を環境負荷低減型に限定、二重構造タンカーの上乗せ (19/100、18/100) 廃止、船員訓練設備 (6/100) を除外)</p> <p>平成 19 年度 延長</p> <p>平成 21 年度 拡充・延長 (スーパーエコシップ等の高度環境低負荷船については 18%)</p> <p>平成 23 年度 縮減・延長 (推進効率改良型プロペラ設置必須化)</p>

	等の設備要件見直し)
--	------------