

平成 23 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	内航環境低負荷船の特別償却制度の延長及び拡充	
税 目	所得税及び法人税	
要 望 の 内 容	<p>【拡充要望】 内航環境低負荷船の特別償却率を 16/100 とし、内航環境低負荷船のうち、特に省エネ・CO₂削減に資する船舶については、特別償却率を 30/100 に引き上げたうえで、5 年間延長する。</p> <p>【対象設備要件の変更】 NO_xのIMO二次規制の導入等を踏まえ、対象設備要件を変更する。</p> <p>【関係条文】 租税特別措置法第 11 条、第 43 条、第 68 条の 16 同施行令第 5 条の 10、第 28 条、第 39 条の 46 海上運送法第 2 条 船舶法第 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）	▲ 170 百万円 （▲ 1, 200 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>国内貨物輸送の約3分の1、石油、セメント、鉄鋼等産業基礎物資輸送の約8割を担い、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、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。</p> <p>そのため、構造的な原油高に対応し、輸送の安定性・効率性の低下リスクが高まる老朽船を安全・環境面で優れた良質な船舶へ代替建造するとともに、スーパーエコシップを始めとする省エネ・CO₂削減効果の高い新技術を活用した次世代内航船の建造を促進し、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に転換する。</p> <p>また、地球温暖化対策基本法案の国会提出やNO_xのIMO規制の強化など環境負荷低減に向けた国内外の社会的要請が高まる中、京都議定書目標達成計画等で求められているCO₂やNO_xの排出削減に資するため、内航海運の環境負荷低減を一層推進する。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>内航海運は、物流効率化や高度化、環境負荷低減を一層進める必要があるという課題を抱える一方、その担い手は中小事業者が多く、長期に渡る運賃水準の低迷や近年の燃油高騰の影響の中、船舶の代替建造のために十分な内部留保の確保が困難となるなど、安全・安定かつ効率的な輸送サービスを確保する上で厳しい環境が続いている。</p> <p>同時に、地球温暖化対策に貢献していくための船舶の低炭素化や将来のNO_x規制強化に向けたNO_x削減対策を加速させる必要性が高まっている。</p> <p>こうした国内外の社会的要請の変化に的確に対応しつつ、老朽船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。</p> <p>特に、構造的な原油高に対応するとともに、モーダルシフトの担い手としての競争力を高めていくことが急務であるため、本租税特別措置を延長し、より一層の省エネ化、CO₂排出削減を図る重点化と併せ、特別償却率を拡充する必要がある。</p>	
	今回の要望に関連	合理性
	政策の達成目標	<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、内航船舶の急速な老朽化を抑制しつつ、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</p>

		<p>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"> ・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
	租税特別措置の適用又は延長期間	平成23年4月1日から平成28年3月31日まで（5年間）
	同上の期間中の達成目標	<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、内航船舶の急速な老朽化を抑制しつつ、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"> ・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
	政策目標の達成状況	<ul style="list-style-type: none"> ・省エネ船舶・新造船によるCO₂排出削減量 21年度：0.92万トン ・NO_x削減（2004年度比33%の削減） 19年度：8隻、20年度：15隻、21年度：6隻 ・内航船舶の老朽船の割合： 19年度：66%、20年度：69%、21年度：72% ・船舶の平均総トン数： 19年度：602G/T、20年度：614G/T、21年度：618G/T
有効性	要望の措置の適用見込み	平成23年度に70内航海運事業者（隻）のうち7事業者（隻）の適用見込み
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	<p>リーマンショックの影響や産業構造の変化等により内航船舶の建造需要が伸び悩む中で、本租税特別措置の延長・拡充等により、老朽船の解撤を図りつつ代替建造量を一定（毎年70隻）程度維持していくことで、バブル後に大量に建造され、14年以上経過した老朽船を着実に代替することができる。その結果、内航船舶の老朽船割合の上昇を食い止め、さらには低下させることができ、内航海運の安全・安定輸送の確保につなげることができる。</p> <p>また、老朽船の良質な船舶への代替建造や船舶の大型化に加え、スーパーエコシップを始めとする省エネ・CO₂削減効果の高い新技術を活用した次世代内航船が新造船に占める比率を増やし燃費効率の改善やCO₂排出削減を促進するとともに、NO_xの排出削減を更に強化していくことにより、内航海運の一層の効率化や国内外の社会的要請への対応が図られ、モーダルシフトの担い手としてふさわしい内航海運の競争力を強化することができる。</p> <p>特に、スーパーエコシップ等の次世代内航船について今後一層の普及を図っていくためには、これまで財務基盤が弱く船価が高いスーパーエコシップ等の建造が困難であった中小企業ま</p>

		で対象を拡大して支援策を充実させる必要がある。具体的には、中小企業投資促進税制適用対象事業者のうち比較的余力のある企業に対し、中小企業投資促進税制を上回るインセンティブを与える必要がある。これにより、新造船に占めるスーパーエコシップ等の次世代内航船の比率が高まることが期待される。																		
相 当 性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	①特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置 ②中小企業投資促進税制 ③固定資産税の軽減（課税標準 1/2 の特例）																		
	予算上の措置等の要求内容及び金額	なし																		
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	なし																		
	要望の措置の妥当性	<p>本租税特別措置は、初期投資負担の軽減や事業者の資金繰りの安定に高い効果。また、船舶の代替建造に不可欠な本措置に一定の要件を組み込むことにより、内航海運の環境負荷低減を誘導することができるため、手段としての的確。</p> <p>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なるため、必要最低限の特例措置。</p> <p>なお、本租税特別措置は、昭和 26 年度の創設から 50 年以上経過する長期にわたる措置であるが、その間、船舶の近代化や環境負荷の低減等、その時々、社会的要請を踏まえた観点から償却率や対象船舶の要件の見直し等を行ってきており、また、一貫して中小事業者が多い内航海運の設備投資環境を整備し、初期投資額が大きい船舶の建造を可能とする基本的税制として機能し、海運の安全・安定かつ効率的な輸送サービスの確保を図ってきたものである。このような事情は現在でも変わらないため、継続することが必要。</p>																		
こ れ ま だ 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	金額の単位：百万円																		
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">年 度</th> <th style="text-align: center;">19</th> <th style="text-align: center;">20</th> <th style="text-align: center;">21</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業者数（隻数）</td> <td style="text-align: center;">8 (8)</td> <td style="text-align: center;">14 (15)</td> <td style="text-align: center;">5 (6)</td> </tr> <tr> <td>減収額</td> <td style="text-align: center;">407</td> <td style="text-align: center;">765</td> <td style="text-align: center;">332</td> </tr> <tr> <td>特別償却実施額</td> <td style="text-align: center;">1,355</td> <td style="text-align: center;">2,550</td> <td style="text-align: center;">1,105</td> </tr> <tr> <td>適用事業者の範囲</td> <td style="text-align: center;">100</td> <td style="text-align: center;">87</td> <td style="text-align: center;">73</td> </tr> </tbody> </table> <p>※海事局調査により把握したものであり、実数である。</p> <p>平成 21 年度の適用実績は 6 隻であるが、リーマンショック後の世界的景気後退の影響により例年以上に建造数が落ち込んでいることに加え、同年の新造船の隻数は 73 隻であり、分母である適用対象の数や適用に当たりトップランナーとしての環境低負荷設備等の要件を必要としていることを考慮すると、適用数が僅少とはいえ、また、利用できる事業者に何ら制限を課し</p>	年 度	19	20	21	事業者数（隻数）	8 (8)	14 (15)	5 (6)	減収額	407	765	332	特別償却実施額	1,355	2,550	1,105	適用事業者の範囲	100
年 度	19	20	21																	
事業者数（隻数）	8 (8)	14 (15)	5 (6)																	
減収額	407	765	332																	
特別償却実施額	1,355	2,550	1,105																	
適用事業者の範囲	100	87	73																	

		ているものではないことから、特定の者に偏っているとはいえない。
	租税特別措置の適用による効果 (手段としての有効性)	<ul style="list-style-type: none"> ・内航海運における代替建造及び大型化の推進に一定の効果が見られる。 ・環境負荷低減に係る直接効果は、以下の通りであり、一定の効果が見られる。 6隻、18千総トン、CO₂ 3千トン削減、NO_x 439トン削減 (大型トラック換算 CO₂ 1.8千台、NO_x 8.9千台) ・政策評価法に基づく事前評価において本租税特別措置の有効性が確認されている。
	前回要望時の達成目標	<p>環境への負荷低減に効果的な設備を有する船舶の整備促進を図り、以下の期間中の目標値を実現する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年平均100隻以上の建造レベルの維持 ・大型化の推進：船舶の平均総トン数につき、600G/T以上の維持 ・CO₂削減：3%の削減（2004年度以前5年間の移動平均値比。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33%の削減（2004年度比）
	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>21年度においては、平均総トン数が618総トンとなっており、船舶の大型化については目標の水準を維持しているが、建造数は73隻と目標には達していない。この理由としては、リーマンショック後の世界的景気後退の影響により輸送需要が落ち込み、また、石油元売り会社の合併や公共事業の削減等産業構造の変化により先行きが不透明となったため、事業者が新造船の建造決定を先延ばししていることなどが考えられる。</p> <p>CO₂削減については、排出原単位が平成16年度以前5年間の移動平均値比で約2%悪化しているが、これは、輸送効率の減少や船舶の老朽化による輸送効率の悪化が大きく影響しているものと考えられる。</p> <p>NO_x削減については、少なくとも6隻の新造船が目標を達成している。</p>
	これまでの要望経緯	<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>