

平成 27 年度税制改正（租税特別措置）要望事項（新設・拡充・**延長**）

（国土交通省海事局外航課・内航課）

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>【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>（外航） 【特別措置の内容】 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：設備・性能要件において、</p> <p>① 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は、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 27 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つき規制開始時に比べ 12% 以上効率改善する。 なお、二酸化炭素排出規制前に建造した船舶、二酸化炭素排出規制対象外船舶及び平成 25 年 1 月 1 日以降平成 27 年 1 月 1 日前に契約した新造船等については、現行の設備要件若しくは性能要件を継続する。</p> <p>② バラスト水処理装置を追加する。</p> <p>（内航） 【特別措置の内容】 内航環境低負荷船・・・・・・・・・・ 16 / 100 高度内航環境低負荷船・・・・・・・・ 18 / 100 対象要件：従来からの設備要件に加え、LED 照明器具（船内居住空間に設置するものに限る。）、船舶自動認識装置（AIS）を追加する。</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 49 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) (改正増減収額)	- 百万円 (▲4,800 百万円) (- 百万円)

新設・拡充又は延長を必要とする理由

(外航)

(1) 政策目的

我が国は、エネルギー資源や食料等、国民生活や産業活動に不可欠な物資を含め、諸外国との間における貿易の99%超（重量ベース）を外航海運による海上輸送に依存している。

日本商船隊は、船舶運航事業者（オペレーター）が船主（オーナー）から船舶を用船することにより競争力を保ちつつ必要な規模の船隊を確保する構造となっており、オーナーがオペレーターに対し適時適切に船舶を供給することが必要である。船舶特別償却制度は、環境低負荷船への代替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じた「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」の改正により、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った。また、船舶のバラスト水を介した水生生物等の移動による生態系の破壊等の環境問題が顕在化したことを受け、今後、バラスト水管理条約の発効が見込まれるなか、本年度、本条約を担保するための国内法が成立した。

このような中、国際海運からの二酸化炭素排出量削減などの環境問題に対し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・性能要件において、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27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ついて規制開始時に比べ12%以上効率改善すること、及びバラスト水処理装置を設置することにより、特別償却制度を延長することが必要である。

(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

内航海運は、環境負荷低減、物流効率化や高度化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、船舶の代替建造を行うために必要な内部留保の確保が困難となるなど、安全・安定かつ効率的で環境に優しい輸送サービスを確保する上で厳しい環境が続いている。

こうした状況に的確に対応しつつ、新造船の価格高騰や中古船の取得が困難となる市場環境にあっても、CO₂排出量の多い大型船を、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させ支援していくことが、地球温暖化対策推進の観点から効果的である。

また、総合物流政策大綱においても、今後の物流施策の方向性と取組のうち、「さらなる環境負荷の低減に向けた取組」として、モーダルシフトの一層の推進、船舶の省エネ化及び低公害化等による更なる環境負荷の低減を目指すこととされている。

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留まらないため、民間の自助努力だけではなく政府の関与が必要であることから、本租税特別措置を延長することが必要である。

<p>今 回 の 要 望 に 関 連 す る 事 項</p>	<p>合 理 性</p>	<p>政策体系における政策目的の位置付け</p>	<p>(外航) 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：95 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) 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</p>
		<p>政策の達成目標</p>	<p>(外航) ・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。 ・我が国の外航海運の発展を図るため、各国動向等の把握、当局間協議等の取り組み及び海上輸送の安全確保等の推進を通じて、国際競争力の強化を図り安定的な国際海上輸送を確保することとし、平成 22 年度時点における過去 5 年間の我が国商船隊の輸送比率である約 10%を元に、引き続きその輸送比率を維持することを目標とする。</p> <p>(内航) 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、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。 ○省エネ化、CO₂・NO_x排出削減 ・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>

		<p>租税特別措置の適用又は延長期間</p>	<p>平成 27 年 4 月 1 日から平成 29 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 28 年度までに日本商船隊からの CO₂ 排出量を 13% 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） ・ 我が国の外航海運の発展を図るため、各国動向等の把握、当局間協議等の取り組み及び海上輸送の安全確保等の推進を通じて、国際競争力の強化を図り安定的な国際海上輸送を確保することとし、平成 22 年度時点における過去 5 年間の我が国商船隊の輸送比率である約 10% を元に、引き続きその輸送比率を維持することを目標とする。 <p>（内航）</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 省エネ化、CO₂・NO_x 排出削減 <ul style="list-style-type: none"> ・ CO₂：19% 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） ② 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 32% 以上（平成 28 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 25 年度：日本商船隊からの CO₂ 排出量を 9.2% 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 25 年度：22% 削減 ・ 平成 25 年度においては、我が国商船隊の輸送比率の目標値である約 10% を達成 <p>（内航）</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 省エネ化、CO₂・NO_x 排出削減 <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 25 年度：11%（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 25 年度：22%（平成 22 年度比） ② 環境低負荷船等の普及・促進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 25 年度において、年間建造隻数に占める環境低負荷船等の隻数割合 25.3%

	<p>要望の措置の適用見込み</p>	<p>(外航) 【適用隻数(見込み)】 (単位:隻数)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>27</th> <th>28</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>1</td> <td>1</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>46</td> <td>46</td> </tr> </tbody> </table> <p>(内航) 【適用隻数(見込み)】 (単位:隻数)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>27</th> <th>28</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>沿海運輸業の用に供される船舶</td> <td>17</td> <td>18</td> </tr> </tbody> </table> <p>平成27年度及び28年度とも、総トン数300G/T以上の船舶の年間建造隻数を57隻程度と見込みの上、推計。</p>	年度	27	28	租税特別措置法第43条適用船舶 (外航日本船舶)	1	1	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)	46	46	年度	27	28	沿海運輸業の用に供される船舶	17	18
年度	27	28															
租税特別措置法第43条適用船舶 (外航日本船舶)	1	1															
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)	46	46															
年度	27	28															
沿海運輸業の用に供される船舶	17	18															
<p>有効性</p>	<p>要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)</p>	<p>(外航) 本租税特別措置は、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。 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。</p> <p>(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。</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、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。</p> <p>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。</p> <p>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、2011 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>
相 当 性	当該要望項目以外の税制上の支援措置		<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国際船舶に係る固定資産税の課税標準の特例措置（地方税法第 349 条の 3 第 5 項、附則第 15 条第 10 項） ・ 特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置（租税特別措置法第 37 条、第 65 条の 7、第 68 条の 78） ・ 国際船舶の登録免許税の軽減（租税特別措置法第 82 条の 2） <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（租税特別措置法第 37 条、第 65 条の 7、第 68 条の 78） ・ 中小企業投資促進税制（租税特別措置法第 10 条の 3、42 条の 6、68 条の 11） ・ 固定資産税の軽減（課税標準 1/2 の特例）（地方税法第 349 条の 3 第 6 項、第 7 項）
	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>(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、国の補助金による支援措置は、WTO サービス貿易一般協定（内国民待遇※）に抵触するおそれがあることから、本租税特別措置による支援が妥当である。</p> <p>※…他の加盟国のサービス提供者に対して、自国の同種のサービス提供者に与える待遇よりも不利でない待遇を与えなければならない。</p>

			<p>(内航) 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。 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>																																																				
<p style="writing-mode: vertical-rl;">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</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl;">租税特別措置の適用実績</p>	<p>(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)</p> <table border="1" data-bbox="549 815 1481 972"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>23</th> <th>24</th> <th>25</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>隻数</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>減収額</td> <td>702</td> <td>463</td> <td>532</td> </tr> <tr> <td>特別償却実施額</td> <td>2,341</td> <td>1,815</td> <td>2,086</td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業者団体調査及び海事局調査に基づくもの。</p> <p>(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)</p> <table border="1" data-bbox="549 1158 1481 1314"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>23</th> <th>24</th> <th>25</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>隻数</td> <td>32</td> <td>52</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>減収額</td> <td>7,734</td> <td>10,033</td> <td>7,163</td> </tr> <tr> <td>特別償却実施額</td> <td>25,779</td> <td>39,345</td> <td>28,090</td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業者団体調査及び海事局調査に基づくもの。</p>	年 度	23	24	25	隻数	3	2	2	減収額	702	463	532	特別償却実施額	2,341	1,815	2,086	年 度	23	24	25	隻数	32	52	40	減収額	7,734	10,033	7,163	特別償却実施額	25,779	39,345	28,090	<p>(内航) 【適用実績】 (金額の単位：百万円)</p> <table border="1" data-bbox="549 1538 1481 1729"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>23</th> <th>24</th> <th>25</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>隻数</td> <td>6(8)</td> <td>8</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>減収額</td> <td>417</td> <td>916</td> <td>957</td> </tr> <tr> <td>特別償却実施額</td> <td>1,391</td> <td>3,054</td> <td>3,751</td> </tr> <tr> <td>適用事業者の範囲</td> <td>70</td> <td>74</td> <td>91</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>	年 度	23	24	25	隻数	6(8)	8	14	減収額	417	916	957	特別償却実施額	1,391	3,054	3,751	適用事業者の範囲	70	74	91
		年 度	23	24	25																																																		
		隻数	3	2	2																																																		
減収額	702	463	532																																																				
特別償却実施額	2,341	1,815	2,086																																																				
年 度	23	24	25																																																				
隻数	32	52	40																																																				
減収額	7,734	10,033	7,163																																																				
特別償却実施額	25,779	39,345	28,090																																																				
年 度	23	24	25																																																				
隻数	6(8)	8	14																																																				
減収額	417	916	957																																																				
特別償却実施額	1,391	3,054	3,751																																																				
適用事業者の範囲	70	74	91																																																				
<p>租特透明化法に基づく適用実態調査結果</p>	<p>船舶の特別償却 ① 条項：43、68の16 ② 適用件数：57件 ③ 適用額：60,955,023千円</p>																																																						

	<p>租税特別措置の適用による効果 (手段としての有効性)</p>	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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23年度:7.5%、24年度:8.3%、25年度:9.2% 新造船によるNOx削減 平成25年度:22%(平成22年度比) 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~25年度の各年度とも概ね11%となっているが、世界の海上荷動き量が増加傾向にある中、日本商船隊のシェアは長期的にみた場合、低下傾向にあり、今後とも同水準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。 外航海運における我が国商船隊の輸送比率維持等に寄与。 <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 環境負荷低減に係る直接効果(平成25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 30,873ト削減、NOx2,304ト削減 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%、 24年度:22.9%、25年度:25.3%
	<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際海運のCO2、NOx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) NOx: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・NOx排出削減 <ul style="list-style-type: none"> CO2:16%の削減を行う(平成16年度比) NOx: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>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25年度においては、我が国商船隊の輸送比率の目標値である約10%を達成 <p>(内航)</p> <ol style="list-style-type: none"> 省エネ化、CO2・NOx排出削減 <ul style="list-style-type: none"> 平成25年度においては景気回復に伴う内航海運事業者による建造意欲が活発であり老齢船割合についても改善したが、輸送量及び輸送活動量の増加に伴う燃料消費量の増加により、対平成16年度比によるCO2の排出削減率は11%減に留まったものの、今後は目標達成値への更なる誘導を行う。また、対平成22年度比におけるNOxの排出削減率にあっては22%減を達成 環境低負荷船等の普及・促進 <ul style="list-style-type: none"> 平成25年度において、年間建造隻数に占める環境低負荷船等の隻数割合25.3%であったが、平成26年度にあっては同割合を30%以上に誘導を行う。

<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>平成 25 年度 縮減・延長 (トン数標準税制の適用を受ける法人及びその子会社が取得等をする船舶を対象から除外、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>(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等の設備要件見直し)</p> <p>平成 25 年度 縮減・延長 (サイドスラスタ設置必須化等の設備要件の見直し)</p>