

制 度 名	船舶に係る特別償却制度の拡充及び延長						
税 目	所得税・法人税						
要 望 の 内 容	<p>【制度の概要】</p> <p>（外航） 外航日本船舶・・・・・・・・・・18／100 外航日本船舶以外の船舶・・・・・・・・16／100</p> <p>（内航） 高度内航環境低負荷船・・・・・・・・18／100 内航環境低負荷船・・・・・・・・・・16／100</p> <p>【要望の内容】 本特例措置の適用期限を2年間延長する。</p> <p>（内航） 対象要件について、内航環境低負荷船のうち、「航海支援システム※」を搭載したものについては「18／100」とする。 ※航海支援システム：気象・海象情報を踏まえた省燃費運航を達成する最適航路や最適速度等の提示等により、船舶の省CO2化を実現するための環境低負荷に資する設備である。</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15、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 同法施行令第11条の7</p>						
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 5px;">平年度の減収見込額</td> <td style="text-align: right; padding: 5px;">▲ 71 百万円</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">（制度自体の減収額）</td> <td style="text-align: right; padding: 5px;">（▲ 2,700 百万円）</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">（改正増減収額）</td> <td style="text-align: right; padding: 5px;">（ ー 百万円）</td> </tr> </table>		平年度の減収見込額	▲ 71 百万円	（制度自体の減収額）	（▲ 2,700 百万円）	（改正増減収額）
平年度の減収見込額	▲ 71 百万円						
（制度自体の減収額）	（▲ 2,700 百万円）						
（改正増減収額）	（ ー 百万円）						

新設・拡充又は延長を必要とする理由

(1) 政策目的

(外航)

国際海上貿易量の長期的かつ安定的な増大が見込まれる中、国際社会からも日本商船隊（我が国の外航海運事業者が運行する船舶群）の CO2 排出削減が求められていることから、エネルギー効率が高く環境に優しい先進的な船舶の建造投資を促進し、要請に応えた日本商船隊の整備を図ることを目的とする。

(内航)

我が国の国民生活及び経済活動を支える基幹的輸送インフラである内航海運においては、CO2 排出削減等の環境負荷の低減が求められているため、エネルギー効率が高く、環境性能の高い先進的な船舶の建造や船隊の拡充のための投資を促進することで、安定的な輸送サービスの確保を図りつつ、環境負荷の低減を実現することを目的とする。

(2) 施策の必要性

(外航)

四面環海の我が国では、貿易量の 99.6%を海上輸送が占めている。また、外航海運による輸送ネットワークは、我が国製造業の活動のグローバル化の担い手となっている。このように、外航海運は、日本の輸出入や我が国産業界の国際活動を支える基礎インフラである。

このことから、本特例措置は、船舶を取得した際に投下した資金を早期に回収し、新たな船舶投資につなげるものであり、特に、近年、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（EEDI（1 トンの貨物を 1 マイル運ぶのに排出する二酸化炭素をインデックス化し、燃費性能を差別化するもの））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る等、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。

このため、本特例措置の維持によって、エネルギー効率が高く環境に優しい先進的な船舶の建造を推進することは、日本商船隊に対して船舶を適時適切に供給できる体制を整備するためには必要不可欠である。

また、本特例措置により環境性能の高い先進的な船舶への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。

(内航)

内航海運は、国内貨物輸送全体の約 4 割、石油製品、セメント、鉄鋼等の貨物面では我が国の産業基礎物資輸送の約 6～8 割を担う我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラとなっている。また、旅客面では離島航路をはじめとする国内旅客輸送にとって不可欠な公共交通機関であり、地域社会における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。

一方で、内航海運分野については、国際的に地球温暖化対策を定めた「パリ協定」を踏まえた「地球温暖化対策計画」（平成 28 年 5 月 13 日閣議決定）において、船舶分野の省エネ化が求められており、平成 42 年度までに省エネに資する船舶を 1,190 隻普及する（157 万トン CO2 の削減）ことが目標とされている。また、「交通政策基本計画」（平成 27 年 2 月 13 日閣議決定）においても「基本方針 C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくりとして「目標④さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める」こととされているところである。このような環境負荷の低減の必要性に対応するため、エネルギー

今 回 の 要 望 に 関 連 す る 事 項	合 理 性	<p>効率が良く環境に優しい先進的な船舶の導入を進める必要がある。 このためには、船舶を取得した際に投下した資金を早期に回収することができる本特例措置を延長し、エネルギー効率が高く環境に優しい先進的な船舶の建造のための投資を促進する必要がある。 さらに、「地球温暖化対策計画」の目標達成のためには、環境負荷低減に資する各種設備を搭載するハード面での性能向上のみならず、運航時の航路や速度の選択により、エネルギー使用量の少ない運航を行うことで、一段の環境負荷低減を実現可能な「航海支援システム」を搭載している船舶の整備を促進することが必要であり、「航海支援システム」搭載船舶を新たに高度環境低負荷船の対象とする必要がある。</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：70 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CO₂排出量を平成16年度比で21%削減する（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%削減する。 ・我が国の外航海運の発展を図るため、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年間の日本商船隊の輸送比率の平均である約10%を元に、引き続きその輸送比率を維持する。</p> <p>(内航) ・CO₂削減：平成42年度までに省エネに資する船舶1,190隻の普及を図る（157万トンCO₂の削減）。 ・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>
租税特別措置の適用又は延長期間	2年間（平成29年度～平成30年度）	

		<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30年度までに日本商船隊からのCO₂排出量を平成16年度比で17%削減する。 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、平成22年度時点における過去5年間の日本商船隊の輸送比率の平均である約10%を元に、引き続きその輸送比率を維持する。 <p>(内航)</p> <p>CO₂、NO_xの削減に向けた環境低負荷船等の普及促進</p> <ul style="list-style-type: none"> CO₂：年間70隻程度（約9万トンCO₂の削減に相当）の省エネに資する船舶を普及する NO_x：新造船について22%の削減を行う（平成22年度比） 															
	<p>政策目標の達成状況</p>		<p>(外航)</p> <p>CO₂排出削減量</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成27年度：日本商船隊からのCO₂排出量を11%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27年度：22%以上の削減を達成 平成27年度においては、日本商船隊の輸送比率の目標値である約10%を達成 <p>(内航)</p> <p>環境低負荷船等の普及状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成26、27年度に導入された環境低負荷船等の隻数：106隻 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27年度：新造船について22%削減（平成22年度比） 															
<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="544 1451 1449 1684"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>29</th> <th>30</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>2</td> <td>2</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>※事業者団体調査及び海事局調査に基づき推計</p> <p>(内航)</p> <p>(単位：隻数)</p> <table border="1" data-bbox="544 1832 1449 1973"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>29</th> <th>30</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>〈内航環境低負荷船・高度内航環境低負荷船〉 沿海運輸業の用に供される船舶</td> <td>17</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table> <p>※過去3年間の新造船隻数、税制特例措置利用状況等を基に各種施策の効果も勘案し推計。</p>	年 度	29	30	租税特別措置法第43条適用船舶 (外航日本船舶)	2	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)	34	34	年 度	29	30	〈内航環境低負荷船・高度内航環境低負荷船〉 沿海運輸業の用に供される船舶	17	19
年 度	29	30																
租税特別措置法第43条適用船舶 (外航日本船舶)	2	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)	34	34																
年 度	29	30																
〈内航環境低負荷船・高度内航環境低負荷船〉 沿海運輸業の用に供される船舶	17	19																

		<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) 本特例措置は、船舶を取得した際に投下した資金を早期に回収し、エネルギー効率が高く環境に優しい先進的な船舶の建造や船隊の拡大のための投資を促進するものであり、政策目的を達成するための手段として有効である。 また、本特例措置は、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。</p> <p>(内航) 本租税特別措置は、船舶を取得した際に投下した資金を早期に回収することが可能となるため、内航海運事業者の新造船の建造意欲を増進させることができる。この際、対象となる新造船について環境負荷低減に係る要件を付加することで、高い環境性能を有する内航環境低負荷船等への転換を促す効果が得られるため、一段の環境負荷低減を実現する政策目的の達成手段として有効である。 また、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の上記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ているが、一貫して海運の安全かつ効率的な輸送サービスの確保並びに省エネ・低炭素化に資する船舶の導入促進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>
相当性		<p>当該要望項目以外の税制上の支援措置</p>	<p>(外航) ①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 37 条の 4、第 65 条の 7～9、第 66 条の 6） ②国際船舶の所有権の保存登記等に係る課税の特例措置（租税特別措置法第 82 条の 2） ③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）</p> <p>(内航) ①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） ②中小企業投資促進税制（租税特別措置法第 10 条の 3、第 42 条の 6、第 68 条の 11） ③内航船舶に対する固定資産税の課税標準の特例（課税標準 1/2 の特例）（地方税法第 349 条の 3 第 6 項）</p>
		<p>予算上の措置等の要求内容及び金額</p>	<p>(内航) 船舶用省エネ設備の導入促進に係る補助（平成 29 年度概算要求:5,200 百万円の内数） 海上輸送機器の運航時における実燃費改善実証事業（平成 29 年度概算要求:6,250 百万円の内数）</p>
		<p>上記の予算上の措置等と要望項目との関係</p>	<p>(内航) 予算・税制一体となって、既存船対策、新造船対策を講ずることで、内航海運全体の省 CO2 化を促進する。</p>

		<p>要望の措置の妥当性</p>	<p>(外航) 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、エネルギー効率が高く環境に優しい先進的な船舶の建造や船隊の拡大のための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、課税の繰延であり、減税額相当額を補助金として交付するよりも国庫負担も小さく、必要最小限の措置として妥当性を有する。 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。 ※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) 本税制特例措置は課税の繰り延べであり、減税額相当額を補助金として交付するよりも国庫負担は小さく、必要最小限の措置として妥当性を有する。 また、予算上の措置による支援のみでは財政上の制約から対象事業者や対象設備が限定され、内航海運全体の環境低負荷船舶への投資促進効果が小さくなること、単年度の支援制度となり、年度途中の様々な事情による船舶建造に機動的に対応できないことなどから政策目的に対する手段として十分とは言えない。 一方、「航海支援システム」等は、近年製品化されたものであり、省CO2効果に対する理解が定着しておらず、また、コスト負担も大きいことから導入が十分に進んでいないため、別途、国が予算上の措置を講じて設備導入に係る負担を軽減させることが有効である。 このため、「航海支援システム」等の設備導入に係る予算上の支援措置と本税制特例措置を合わせて実施することが環境負荷低減に資する船舶の普及促進という政策目的達成のため妥当である。</p>																
<p>これまでの租税特別措置の適用実績と効果に関する事項</p>		<p>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)</p> <p style="text-align: right;">(金額の単位：百万円)</p> <table border="1" data-bbox="544 1541 1474 1809"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>25</th> <th>26</th> <th>27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>隻数</td> <td>1 (4)</td> <td>2 (4)</td> <td>3 (1)</td> </tr> <tr> <td>減収額</td> <td>185 (904)</td> <td>477 (904)</td> <td>512 (232)</td> </tr> <tr> <td>特別償却実施額</td> <td>792 (3,546)</td> <td>2,039 (3,546)</td> <td>2,189 (910)</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。 ※（ ）については前回及び前々回時に見込んだ数値（拡充・縮減を含む）</p> <p>(2) 租税特別措置法第66条の6適用船舶</p>	年 度	25	26	27	隻数	1 (4)	2 (4)	3 (1)	減収額	185 (904)	477 (904)	512 (232)	特別償却実施額	792 (3,546)	2,039 (3,546)	2,189 (910)
年 度	25	26	27																
隻数	1 (4)	2 (4)	3 (1)																
減収額	185 (904)	477 (904)	512 (232)																
特別償却実施額	792 (3,546)	2,039 (3,546)	2,189 (910)																

(外航日本船舶以外の船舶)

(金額の単位：百万円)

年 度	25	26	27
隻数	44 (34)	46 (34)	28 (35)
減収額	6,783 (6,832)	9,133 (6,832)	5,386 (6,533)
特別償却実施額	28,987 (26,792)	39,030 (2,6792)	23,019 (25,620)

※事業者団体調査及び海事局調査に基づくもの。

※ () については前回及び前々回時に見込んだ数値 (拡充・縮減を含む)

(内航)

【適用実績】

(金額の単位：百万円)

年 度	25	26	27
隻数	14 (11)	11 (11)	14 (6)
減収額	957 (452)	809 (452)	1,467 (272)
特別償却実施額	3,751 (1,773)	3,171 (1,773)	6,136 (1,065)

※ 海事局調査に基づく

※ () については前回及び前々回時に見込んだ数値 (拡充・縮減を含む)

【前回要望時の減収見込額と実績との乖離】

(外航)

平成 25 年度から平成 27 年度における平均減収見込額について、要望時には 7,412 百万円と想定している一方、実際には 7,492 百万円となっており、減収見込額が想定外には乖離していない。

(内航)

特に大型船の建造が多く、当該船舶に本特例措置が活用されたことにより、想定よりも減収額が増加したものの。

租 特 透 明
化 法 に 基
づ く
適 用 実 態
調 査 結 果

船舶の特別償却

- ① 条項：43、68 の 16
- ② 適用件数：38 件
- ③ 適用額：25,557,783 千円

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)

・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 (平成 16 年度比)

平成 27 年度：11%削減

新造船による NOx 削減 (平成 22 年度比)

平成 27 年度：22%以上の削減を達成

・外航海運におけるに日本商船隊の輸送比率 10% 維持に寄与。

(内航)

・平成 27 年度の本税制特例措置による直接効果として、環境低

		<p>負荷船は 35 隻導入され、CO2 については 26,021 トン、NOx については 2,207 トンがそれぞれ削減された。</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) NOx：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・NOx排出削減 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2：19%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) 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は32%以上(平成28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> <p>【平成27年度】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2削減：日本商船隊からのCO2排出量を11%削減(平成16年度比)。 ・NOx削減：新造船について目標値である22%以上の削減を達成(平成22年度比)。 ・輸送比率：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・NOx排出削減 <ul style="list-style-type: none"> ・平成27年度においては、対平成16年度比のCO2排出削減率は11%である。また、NOxについては対平成22年度比で22%削減の目標を達成している。 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は35.7%(35隻)(平成27年度時点)となっており目標を達成している。
<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船舶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</p>

	<p>船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>平成 27 年度 縮減・延長（対象から総トン数1万トン未満の外航船舶を除外、環境負荷低減要件の引き上げ、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> <p>平成 27 年度 縮減・延長（LED 証明器具設置必須化等の設備要件の見直し）</p>