

平成 31 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、船舶産業課）

制 度 名	船舶に係る特別償却制度の延長等	
税 目	所得税・法人税	
要 望 の 内 容	<p>現行の措置を 2 年間延長するとともに、外航船舶について、先進船舶の導入促進に向けた所要の措置を講じる。</p> <p>海上運送業を営む法人が、環境負荷の低減に資する船舶等の取得をした場合には、船舶の区分に応じて特別償却ができる。</p> <p>【外航船舶】 （環境低負荷船） 外航日本船舶・・・18/100 外航日本船舶以外の船舶・・・16/100</p> <p>【内航船舶】 高度環境低負荷船・・・18/100 環境低負荷船・・・16/100</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 租税特別措置法施行令第 5 条の 8、第 28 条、第 39 条の 14～20、 第 39 条の 49 海上運送法第 2 条、第 39 条の 10～11 海上運送法施行規則第 42 条の 8～12 船員法第 117 条の 3 船舶職員及び小型船舶操縦者法第 2 条、第 18 条、第 20 条、 第 23 条の 31～32 臨時船舶建造調整法第 2～4 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、第 19 条の 25～26 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第 11 条の 7 二酸化炭素放出抑制船舶の二酸化炭素抑制指標に関する基準を定める省令 第 1 条</p>	
	平年度の減収見込額	－ 百万円
	（制度自体の減収額）	（▲2,500 百万円）
	（改正増減収額）	（－ 百万円）

(1) 政策目的

国際社会からの CO2 排出削減等の環境負荷の低減への要請に応え、エネルギー効率が高く環境にやさしい船舶の建造投資を促進することで、国際海上輸送や内航海運における環境負荷低減を図ることを目的とする。

また、本年6月に交通政策審議会海事分科会イノベーション部会において「海事産業の生産性革命の深化のために短期的に推進すべき取組」についての報告書を取りまとめたところであり、報告書の中で「他国に先駆けて、先進船舶の技術を開発し、導入することで、国際的な海運・造船市場で我が国海事産業の生産性向上及び国際競争力強化を図る」、「IoT活用船が更に進んだ自動運航船の議論が活発化してきており、我が国においても、海事産業の国際競争力強化の観点から、世界に先んじて取り組んでいくことが必要」等とされたところ、IoTをはじめとした新技術の導入を促すことで、船主、傭船者たるオペレーターの競争力をさらに図ることを目的とする。

(外航)

外航海運は、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いる。本特例措置は、エネルギー効率が高く、環境に優しい船舶の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、オペレーターに対し船舶を適時適切に供給して外航海運における日本商船隊を国際競争力ある形で整備・拡大し、安全かつ効率的な輸送サービスの確保を図る。

一方で、先進船舶の導入初期費用の高さ（借入金の増額による償還負担の大きさが用船料に反映されることによる、競争力の低下）が、導入の障壁となっている。

(内航)

内航海運は国内貨物輸送の約4割を担っており、また、臨海部への製造所等の立地集中に即した大量輸送機関として、長期にわたり石油製品、セメント、鉄鋼等の産業基礎物資に係る輸送の約8割を担っているなど、我が国経済を支える基幹的な物流産業として重要な役割を担っている。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もあり、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。

このため、本特例措置により生じるキャッシュフローの確保により、環境への負荷の低減に資する船舶の取得を促進させ、環境負荷低減をより一層推進していくことにより、社会的・国際的な要請に応えるとともに、運航や作業の効率化等のソフト面での対応と相俟って生産性を向上させ、物流の大動脈としての競争力のある省エネ型の輸送システムの構築を図る。

(2) 施策の必要性

貿易量の99.6%を海上輸送が占めている我が国において、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、国際社会からのCO2排出削減等の環境負荷の低減が求められていることから、こうした要請に応えた日本商船隊の整備強化を図る必要がある。

また、我が国の国内貨物輸送の約4割、産業基礎物資輸送の約8割を担う国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、離島航路をはじめ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。このため、外航・内航両分野において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。

	<p>加えて、優良な船舶の導入等の促進による我が国海運業の発展のため、2017年に海上運送法を一部改正し、先進船舶導入計画の認定制度を創設するとともに、KPIとして先進船舶の導入目標を設定。先進船舶は、傭船者たるオペレーターの競争力を強化するものであるため、投下した資金を早期に回収することで新たな先進船舶への投資につなげ、これにより、先進船舶の導入をこれまで以上に強力に促進し、船主、傭船者たるオペレーターの競争力の底上げを図ることが不可欠である。</p>
<p>今回の要望に関する事項</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</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 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 3：地球環境保全</p> <p>施策目標 9：地球温暖化防止等の環境の保全を行う</p> <p>業績指標 33：環境負荷低減に資する内航船舶の普及促進によるCO2排出削減量（平成25年度比）</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。）。 ・NOx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。 ・先進船舶を2025年までに250隻程度の導入を目指す。 <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2削減：平成42年までに省エネに資する船舶1,190隻の普及を図る（157万トンのCO2削減）。 ・NOxの削減：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</p> <p>2年間（平成31年度～平成32年度）</p> <hr/> <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、NOxの削減に向けた主導的貢献 CO2：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。 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、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> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2、NOx の削減に向けた環境低負荷船等の普及促進 <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2：年間 70 隻程度 (約 9 万トンの CO2 削減に相当) の省エネに資する船舶を普及する ・ NOx：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 29 年度：日本商船隊からの CO2 排出量を 17%削減 (平成 16 年度比) <p>新造船による NOx 削減 (平成 22 年度比)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 29 年度：22%以上の削減を達成 <p>日本商船隊の輸送比率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 29 年度：8.6% <p>(内航)</p> <p>環境低負荷船の普及状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 導入された環境低負荷船等の隻数 <p>H27 年：67 隻 H28 年：53 隻 H29 年：45 隻</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 内航環境低負荷船の代替取得等による NOx 排出削減 <p>H29 年：新造船について 22%削減 (平成 22 年度比)</p>															
<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 1077 1453 1310"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>31</th> <th>32</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>31</td> <td>31</td> </tr> </tbody> </table> <p>※海事局調査を基に推計。</p> <p>(内航)</p> <p>(単位：隻数)</p> <table border="1" data-bbox="550 1458 1453 1597"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>31</th> <th>32</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>14</td> <td>14</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推計。</p> <p>(外航)</p> <p>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)</p> <p>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</p>	年 度	31	32	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)	31	31	年 度	31	32	〈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	14	14
年 度	31	32															
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)	31	31															
年 度	31	32															
〈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	14	14															
	<p>要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)</p>																

		<p>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。</p> <p>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	当該要望項目以外の税制上の支援措置	<p>(外航)</p> <p>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）</p> <p>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）</p> <p>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 12 項）</p> <p>(内航)</p> <p>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）</p> <p>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）</p> <p>③内航船舶に対す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 6 項）</p>
	予算上の措置等の要求内容及び金額	<p>(内航)</p> <p>船舶用省エネ設備の導入促進に係る補助（平成 31 年度概算要求:1,685 百万円の内数）</p>
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	<p>(内航)</p> <p>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、内航海運全体の省 CO2 化を促進する。</p>
	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、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)</p> <p>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。</p> <p>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。</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	27	28	29
隻数	3 (1)	1 (1)	1 (2)
減収額	512 (232)	690 (232)	165 (392)
特別償却実施額	2,189 (910)	2,949 (910)	706 (1,673)

※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)

(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	27	28	29
隻数	28 (35)	37 (35)	29 (34)
減収額	5,386 (6,533)	7,826 (6,533)	5,965 (6,793)
特別償却実施額	23,019 (25,620)	33,443 (25,620)	25,490 (29,028)

※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)

(内航)
【適用実績】

(金額の単位：百万円)

年 度	27	28	29
隻数	14 (6)	13 (16)	15 (17)
減収額	1,467 (272)	1,080 (747)	2,552 (817)
特別償却実施額	6,136 (1,065)	4,520 (3,192)	10,906 (3,492)

※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)

新造船価格の上昇により、想定より減収額が増加したものの。

(内航)

特に想定よりも大型船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。

	<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：51 件 適用額：42,859,951 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) ・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 29 年度：17%削減 新造船による NOx 削減 (平成 22 年度比) 平成 29 年度：22%以上の削減を達成 ・外航海運における日本商船隊の輸送比率 10% 維持に寄与。</p> <p>(内航) ・環境負荷低減に係る直接効果 (平成 29 年度の本租税特別措置利用分) として、 CO2 : 15 隻の省エネに資する船舶が普及し、約 8.5 万トンの CO2 削減 NOx : 新造船について 22%の削減</p>
	<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>(外航) ・国際海運の CO2、NOx 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 17%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) ・CO2、NOx の削減に向けた環境低負荷船等の普及促進 ・CO2：年間 70 隻程度 (約 9 万トンの CO2 削減に相当) の省エネに資する船舶を普及する ・NOx：新造船について 22%の削減を行う (平成 22 年度比)</p>
	<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>【前回要望時からの達成度】 (外航) 【平成 29 年度】 ・CO2 削減：日本商船隊からの CO2 排出量を 17%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が約 10%であるところ、平成 29 年度においては 8.6%であった。</p> <p>(内航) ・CO2 : 平成 28 年 53 隻、平成 29 年 45 隻 ・NOx : 新造船について 22%の削減 (平成 22 年度比) (平成 29 年度)</p> <p>【目標に達していない場合の理由】 (外航) ・輸送比率：昨今の海運不況に加え、海外の外航海運事業者に比べ、我が国商船隊の船隊整備に係る投資余力が追いついていないことが一因と考えられる。</p>

		<p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2: 目標達成に必要となる、本制度以外の省エネに資する船舶の建造が伸び悩んだことが一因と考えられる。
<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>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>平成 29 年度 縮減・延長 (環境負荷低減要件の引き上げ)</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> <p>平成 29 年度 延長 拡充 (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% に引き上げ) 縮減 (バルバスバウまたはバルブレス船型を必須要件化)</p>