

船主企第23号
24企第18号
中小造工第24-77号
平成24年8月30日

国土交通省海事局
外航課長 平田 徹郎 殿

一般社団法人日本船主協会
理事長 中本 光夫



一般社団法人日本造船工業会
専務理事 木内 大助



社団法人日本中小型造船工業会
専務理事 井上 四郎



平成25年度税制改正要望（船舶の特別償却制度）の
環境要件「エネルギー効率設計指標（EEDI）適用前倒し（-10%）」案について

本日、貴課よりご照会のありました題記 EEDI 適用前倒し案（削減率-10%）につきましては、日本船主協会、日本造船工業会および日本中小型造船工業会において検討した結果、受け入れることは極めて難しいという結論となりました。

しかしながら、私ども三団体といたしましても、船舶特償の維持という最優先事項を実現するという貴課との共通認識のもと、これまでの貴課との意見交換等を踏まえつつ可能な前倒しレベルを検討しました。その結果、引き続き EEDI 削減率-5%を要望するものの、削減率-7%を超えない範囲であれば、すべての造船所・船主が受け入れられるものではないとはいえ、造船・海運両業界として対応せざるを得ないとの判断に至りましたので、お知らせ致します。

なお、既に説明申し上げた通り、現行の船舶特償の設備要件の場合、契約・起工後であっても対応が可能であり、且つ設備を付けることのみによって要件が充足されるのに対し、EEDI 前倒し要件の場合、設定された EEDI レベルを長期に亘る設計・開発段階を通じて確保し、契約に際して本船引き渡し時の実性能（すなわち EEDI）を保証する必要があります。従って、今回問題になったように、要件となる EEDI のハードルが高く、その設定から基準となる契約時期の開始までが短い場合、船主・造船所として対応が困難となります。Phase が先に進むほど、前倒し出来るレベルは小さくなる傾向もあります。一方これとは別に、外航船は契約から竣工までの期間が長く、2年を超えることも少なくないため、契約時に設定値を決める必要がある EEDI を、竣工時点の充足を求め、かつ2年間を期限とする税制の要件にすることが相応しいのかという課題も残ると考えます。

つきましては、今次延長において船舶特償の維持に全力を挙げて頂くことは勿論ですが、次回延長に際しては、このような点を踏まえて、制度設計のあり方、並びに仮に引き続き EEDI を要件とする場合はそのレベルにつき私ども3団体に前広にご照会頂き、造船所および船主の営業・経営に大きな影響を与えることのないようお取り計らい頂きたく、宜しくお願い申し上げます。

以上