

令和5年度税制改正要望事項（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）

項目名	船舶に係る特別償却制度の拡充・延長	
税目	所得税、法人税	
要望の内容	<p><b>【制度の概要】</b> 海上運送業を営む個人又は法人が、環境負荷の低減に資する船舶等の取得をした場合に、船舶の区分に応じて特別償却ができる。</p> <p>＜外航船舶＞ （環境負荷低減船） 外航日本船舶・・・・・・・・・・17/100 外航日本船舶以外の船舶・・・・15/100 （先進船舶） 外航日本船舶・・・・・・・・・・20/100 外航日本船舶以外の船舶・・・・18/100</p> <p>＜内航船舶＞ 高度環境負荷低減船・・・・・・・・18/100 環境負荷低減船・・・・・・・・・・16/100</p> <p><b>【要望の内容】</b> 経済安全保障に資する一定の要件を満たす、国内の船主が導入する外航船舶について、特別償却率を12%引き上げるとともに、現行の措置を2年間（令和5年4月1日～令和7年3月31日）延長する。</p> <p><b>【関係条文】</b> 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 (制度自体の減収額) (改正増減収額)	▲ 1,422 百万円 ( ▲ 2,600 百万円) ( ー 百万円)

<p>新設・拡充又は延長を必要とする理由</p>	<p>(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や内航海運におけるカーボンニュートラル推進への要請に応えるため、また、経済安全保障上重要な外航船舶の安定的な供給にも資するよう、エネルギー効率が良く環境にやさしい船舶の建造投資を促進することを目的とする。</p> <p>(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、エネルギー効率が良く、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、経済安全保障上重要な外航船舶を安定的に確保し、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のある形で整備・拡大し、安全かつ効率的な輸送サービスの確保を図る。</p> <p>(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。</p> <p>(2) 施策の必要性          貿易量の 99.5%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（令和 3 年 10 月 22 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、令和 12 年度までに 181 万トン CO2 の削減（省エネに資する船舶を 1,080 隻普及）を目標としている。          また、「交通政策基本計画」（令和 3 年 5 月 28 日閣議決定）においても「基本方針 C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現」として「目標③運輸部門における脱炭素化等の加速」を行う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、エネルギー効率が良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>
	<p>また、国際情勢の緊迫化により、船舶を海外船主からの用船に依存した場合の経済安全保障上のリスクとして顕在化しているところ、安定的な国際海上輸送を維持するためには、国内の船主が外航船舶を安定的に保有する必要がある。</p>

		加えて、我が国海事産業の国際競争力を確保するため、IoTをはじめとした新技術を活用した船舶の導入の促進を図る必要がある。	
今回の要望（租税特別措置）に関連する事項	合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>(外航)</p> <p>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 58 : 日本商船隊の輸送量</p> <p>(内航)</p> <p>政策目標 3 : 地球環境の保全</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 25 : 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>
		政策の達成目標	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO2 削減 : 令和 12 年度までに日本商船隊の燃費効率を平成 20 年度比で 40%改善する（排出原単位ベース。設備以外の運航効率化も含む。）。</li> <li>・ NOx 削減 : 新造船について、平成 23 年度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。</li> <li>・ 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、日本商船隊の輸送量について令和 7 年度に 1,100 百万トンとする。</li> <li>・ 先進船舶を令和 7 年までに 340 隻程度の導入を目指す。</li> </ul> <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO2 削減 : 令和 12 年度までに内航海運からの CO2 排出量 181 万トン削減する。（省エネに資する船舶を 1,080 隻導入）</li> <li>・ 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%の削減を行う。</li> </ul>
		租税特別措置の適用又は延長期間	2 年間（令和 5 年 4 月 1 日～令和 7 年 3 月 31 日）
		同上の期間中の達成目標	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際海運における CO2、NOx の削減に向けた主導的貢献</li> <li>CO2 : 令和 6 年度までに日本商船隊の燃費効率を平成 20 年度比で 24.8%改善する。</li> <li>NOx : 新造船について、平成 22 年度比 22%の削減を行う。</li> <li>・ 令和 6 年度に日本商船隊の輸送量を 1,046 百万トンとする。</li> <li>・ 先進船舶を令和 6 年までに 224 隻程度の導入を目指す。</li> </ul> <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO2、NOx の削減に向けた環境負荷低減船等の普及促進</li> <li>CO2 : 年間 70 隻程度の省エネに資する船舶を普及させ、年間約 13 万トンの CO2 削減を行う。</li> <li>NOx : 新造船について平成 22 年度比 22%の削減を行う。</li> </ul>

		<p>政策目標の達成状況</p>	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ CO2 排出削減量 令和3年度：平成20年度比 18.7%削減</li> <li>・ 新造船による NOx 削減 令和3年度：平成22年度比 22%以上削減</li> <li>・ 日本商船隊の輸送量 令和3年度：883 百万トン</li> <li>・ 先進船舶の導入隻数 令和3年：55 隻</li> </ul> <p>(内航)</p> <p>環境負荷低減船の普及状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 導入された環境負荷低減船等による CO2 排出削減量 H31/R1年：33,858 (t-CO2) (27 隻) R2年：22,620 (t-CO2) (20 隻) R3年：47,642 (t-CO2) (24 隻)</li> <li>・ 内航環境負荷低減船の代替取得等による NOx 排出削減 R3年：新造船について平成22年度比 22%の排出削減</li> </ul>															
有効性	<p>要望の措置の適用見込み</p>		<p>(外航)</p> <p style="text-align: right;">(単位：隻)</p> <table border="1" data-bbox="568 882 1461 1072"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>R5</th> <th>R6</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>39</td> <td>39</td> </tr> </tbody> </table> <p>※海事局調査を基に推計</p> <p>(内航)</p> <p style="text-align: right;">(単位：隻)</p> <table border="1" data-bbox="568 1223 1461 1339"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>R5</th> <th>R6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(内航環境負荷低減船・高度内航環境負荷低減船) 沿海運輸業の用に供される船舶</td> <td>5</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table> <p>※過去3年間の本税制特例措置利用状況を基に推計</p>	年 度	R5	R6	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)	39	39	年 度	R5	R6	(内航環境負荷低減船・高度内航環境負荷低減船) 沿海運輸業の用に供される船舶	5	5
	年 度	R5	R6															
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)	39	39																
年 度	R5	R6																
(内航環境負荷低減船・高度内航環境負荷低減船) 沿海運輸業の用に供される船舶	5	5																
<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)</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。</p> <p>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、船舶の近代化等その時々社会的要請を踏まえた要件等の見直しを行ってきたところであり、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負荷低減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>																

相 当 性	当該要望項目以外の税制上の措置	<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	—
	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、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>(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負荷低減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	R 元	R 2	R 3
隻数	4 (2)	1 (2)	1 (4)
減収額	645 (542)	156 (542)	333 (774)
特別償却実施額	2,781 (2,337)	671 (2,337)	1,437 (3,338)

※海事局調査に基づく

※ ( ) 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	R 元	R 2	R 3
隻数	53 (31)	27 (31)	37 (38)
減収額	11,773 (6,324)	5,359 (6,324)	7,017 (7,083)
特別償却実施額	50,744 (27,245)	23,100 (27,245)	30,225 (30,532)

※海事局調査に基づく

※ ( ) 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	R 元	R 2	R 3
隻数	4 (14)	5 (9)	7 (9)
減収額	454 (1,810)	221 (1,486)	921 (1,486)
特別償却実施額	1,956 (7,802)	1,716 (6,409)	6,286 (6,409)

※海事局調査に基づく

※ ( ) 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の乖離】

(外航)

概ね減収見込額通りの実績となった。

(内航)

新規建造数の減少により本特例措置活用隻数が減少したため、想定よりも減収額が減少したものの。

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

(外航・内航)

①租税特別措置法の条項：第 43 条、第 68 条の 16

②適用件数：平成 30 年度 48 件

令和元年度 46 件

令和 2 年度 49 件

		<p>③適用総額：平成 30 年度 43,976 百万円 令和元年度 35,107 百万円 令和 2 年度 48,806 百万円</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>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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 令和 3 年度：平成 20 年度比 18.7%削減 新造船による NOx 削減 令和 3 年度：平成 22 年度比 22%以上削減</li> <li>外航海運における日本商船隊の輸送量の確保に寄与</li> </ul> <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>環境負荷低減に係る直接効果（令和 3 年度の本租税特別措置利用分）として、 CO2：24 隻の省エネに資する船舶が普及し、約 47,642 万トンの CO2 削減 NOx：新造船について平成 22 年度比 22%の削減</li> </ul>
前回要望時の達成目標		<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際海運における CO2、NOx の削減に向けた主導的貢献 CO2：令和 4 年度までに日本商船隊の燃費効率を平成 22 年度比 21%改善する。 NOx：新造船について、平成 22 年度比 22%の削減を行う。</li> <li>我が国の外航海運の発展を図るため、平成 29 年度時点における過去 6 年間の日本商船隊の輸送比率の平均である 10%を元に、引き続きその輸送比率を維持する。</li> <li>先進船舶：令和 4 年までに 86 隻導入する。</li> </ul> <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>省エネ化、CO2・NOx 排出削減 CO2：年間約 9 万トン CO2 の削減（省エネに資する船舶を年間 70 隻程度の普及）を図る。 NOx：新造船について平成 22 年度比 22%の削減を行う。</li> </ul>
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>【前回要望時からの達成度】</p> <p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO2 削減：日本商船隊からの CO2 排出量について、令和 3 年度は平成 20 年度比 18.7%削減し、平成 4 年度までに 21%削減する見通し。</li> <li>NOx 削減：新造船について、令和 3 年度において目標値である平成 22 年度比 22%以上の削減を達成。</li> <li>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、令和 3 年度においては 7.4%であった。</li> <li>先進船舶：令和 3 年は 55 隻導入し、令和 4 年度までに 86 隻の導入を達成する見込み。</li> </ul> <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO2：令和 2 年 20 隻（2.3 万 t-CO2）、令和 3 年 24 隻（4.8 万 t-CO2）であった。</li> <li>NOx：新造船について平成 22 年度比 22%の削減を達成。</li> </ul> <p>【目標に達していない場合の理由】</p> <p>(外航)</p>

		<p>・ 輸送比率：新型コロナウイルス感染拡大等の影響により、世界の海上荷動き量が減少した中、特に日本商船隊が約8割の輸送を担っている我が国の原油・鉄鉱石等の輸入量が約2割減少したことなどにより、世界の海上荷動き量の減少以上に日本商船隊の輸送量が減少したためと考えられる。</p> <p>(内航)</p> <p>・ CO2：国内貨物輸送量が増えない中、建造のペースが上がらないことが一因と考えられる。</p>
<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>平成 31 年度 延長・拡充（先進船舶を外航船舶の特別償却制度の対象に追加、先進船舶の償却割合を日本船舶20/100、日本船舶以外18/100とする）</p> <p>縮減（環境負荷低減船の償却割合を外航日本船舶については17/100（現行18/100）、外航日本船舶以外については15/100（現行16/100）に引き下げ、環境負荷低減要件の引き上げ）</p> <p>令和3年度 縮減・延長（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負荷低減船については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（内航環境負荷低減船のうち、「航海支援システム」を搭載したものについては18%</p>

	<p>平成 31 年度 令和 3 年度</p> <p>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) 延長・縮減 (船首方位制御装置を必須要件化) 延長・縮減 (匿名組合契約等の目的である船舶を対象から除外、300 トン以上 2000 トン未満の船舶に「衛星航法装置 (GPS)」の設置を必須化等の設備要件見直し)</p>
--	--