

令和 8 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延長		
税 目	所得税、法人税		
要 望 の 内 容	【制度の概要】 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を取得した場合に、船舶の区分に応じて特別償却を可能とする特例措置。 ＜外航船舶＞ （環境負荷低減船） 日本船舶・・・・・・・・・・17/100 日本船舶以外の船舶・・・・15/100 （先進船舶） 日本船舶・・・・・・・・・・20/100 日本船舶以外の船舶・・・・18/100 上記の環境負荷低減船又は先進船舶のうち、経済安全保障に資する一定の要件を満たす場合、以下のとおり特別償却率を引上げ 日本オペレーターが運航する船舶：+12% 外国オペレーターが運航する船舶：+10% ＜内航船舶＞ 高度環境負荷低減船・・・・・・・・18/100 環境負荷低減船・・・・・・・・・・16/100 【要望の内容】 現行の特例措置を3年間延長する。 【関係条文】 租税特別措置法第11条、第43条、第66条の6 租税特別措置法施行令第5条の8、第28条、第39条の14～20		
		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 （ ▲7,600 百万円） （ — 百万円）

新設・拡充又は延長を必要とする理由	(1) 政策目的 海運における環境負荷の低減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、エネルギー効率が高く環境に優しい船舶の建造投資を促進することを目的とする。 (2) 施策の必要性 我が国の貿易量の 99.6%を占めている外航海運分野においては、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、国際海事機関（IMO）において国際海運「2050 年頃までに GHG 排出ゼロ」等の目標に合意する等、国際社会から CO2 排出削減等の環境負荷の低減が求められているところ。 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 割を担い、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も、「地球温暖化対策計画」（令和 3 年 10 月 22 日閣議決定、令和 7 年 2 月 18 日改定）において CO2 排出量の削減が求められているところ。 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。 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が顕在化しているところ、本特例措置を延長し、国内船主による計画的な船舶建造を促進することで、安定的な国際海上輸送を維持する必要がある。		
	今回の要望（租税特別措置）に関連する事項	合理性	（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 に包含。 （内航） 政策目標 3：地球環境の保全 施策目標 9：地球温暖化防止等の環境の保全を行う 業績指標 26：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） ・ 「地球温暖化対策計画」（令和 3 年 10 月 22 日閣議決定、令和 7 年 2 月 18 日改定）において、令和 12 年度までに 181 万トンの CO2 排出量の削減が目標とされている。 ・ 「交通政策基本計画」（令和 3 年 5 月 28 日閣議決定）において、「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。
	政策の達成目標	（外航） ・ CO2 削減：令和 12 年度までに日本船主の燃費効率を平成 20 年度比で 40%改善する（排出原単位ベース。）。	

			- 令和 12 年の世界全体に占める日本法人が所有する(実質所有含む)船舶の船腹量シェアについて、10%を維持する。 - 日本商船隊における日本法人保有船舶の割合について、75%を維持する。 - 先進船舶について、令和 17 年までに 2,300 隻程度の導入を目指す。 (内航) - 令和 12 年度までに内航海運からの CO2 排出量を 181 万トン削減する。			
		租税特別措置の適用又は延長期間	3 年間（令和 8 年 4 月 1 日～令和 11 年 3 月 31 日）			
		同上の期間中の達成目標	(外航) - 令和 10 年度までに日本船主の燃費効率を平成 20 年度比で 35% 改善する。 - 令和 10 年の世界全体に占める日本法人が所有する（実質所有含む）船舶の船腹量シェアについて、10%を維持する。 - 令和 10 年の日本商船隊における日本法人保有船舶の割合について、75%を維持する。 - 先進船舶について、令和 10 年までに 1,000 隻程度の導入を目指す。 (内航) - CO2 排出量の削減に向けた環境負荷低減船等の普及促進 令和 10 年度末までに 156 万トンの CO2 排出量の削減を行う。			
		政策目標の達成状況	(外航) - CO2 排出削減 令和 6 年度：平成 20 年度比 26.5%改善 - 世界全体に占める日本法人が所有(実質所有含む)する船舶の船腹量シェア 令和 6 年：10.4% - 日本商船隊における日本法人保有船舶の割合 令和 6 年央：75.0% - 先進船舶の導入隻数 令和 6 年：547 隻（事業者へのアンケート調査に基づく導入隻数） (内航) - 環境低負荷船による CO2 排出削減量 令和 4 年度：27.1 万トン 令和 5 年度：87.4 万トン 令和 6 年度：105 万トン ※令和 6 年度は見込み値			
有効性	要望の措置の適用見込み		(外航)			
			(単位：件)			
			年 度	R8	R9	R10
			租税特別措置法第 43 条適用船舶 (外航日本船舶)	1	1	1

		<table><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>47</td><td>47</td><td>47</td></tr></table> ※海事局調査を基に推計 (内航) (単位：件) <table><tr><td>年 度</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr><tr><td>(高度環境負荷低減船・環境負荷低減船) 沿海運輸業の用に供される船舶</td><td>4</td><td>4</td><td>4</td></tr></table> ※海事局調査に基づき推計	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)	47	47	47	年 度	R8	R9	R10	(高度環境負荷低減船・環境負荷低減船) 沿海運輸業の用に供される船舶	4	4	4
	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)	47	47	47										
年 度	R8	R9	R10											
(高度環境負荷低減船・環境負荷低減船) 沿海運輸業の用に供される船舶	4	4	4											
	要望の措置 の効果見込み(手段としての有効性)	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。												
相 当 性	当該要望項目以外の税制上の措置	(外航) ① 特定の事業用資産の買換え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） 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） (内航) ① 特定の事業用資産の買換え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措置（地方税法第 349 条の 3 第 6 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	—												

		本特例措置は課税の繰延べであり、補助金を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。 (外航) 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、本特例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、自国の同様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。 (内航) 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ため、本特例措置による支援が妥当である。																																				
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	要望の措置の妥当性																																					
	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) <table><tr><td>年 度</td><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td></tr><tr><td>適用件数</td><td>0 (4)</td><td>0 (2)</td><td>0 (2)</td></tr><tr><td>減収額</td><td>0 (774)</td><td>0 (729)</td><td>0 (729)</td></tr><tr><td>適用額</td><td>0 (3,338)</td><td>0 (3,142)</td><td>0 (3,142)</td></tr></table> ※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 (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) <table><tr><td>年 度</td><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td></tr><tr><td>適用件数</td><td>60 (38)</td><td>65 (39)</td><td>46 (39)</td></tr><tr><td>減収額</td><td>15,653 (7,083)</td><td>26,075 (8,752)</td><td>19,065 (8,752)</td></tr><tr><td>適用額</td><td>67,471 (30,532)</td><td>112,391 (37,724)</td><td>82,177 (37,724)</td></tr></table> ※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 (内航) 【適用実績】 (金額の単位：百万円) <table><tr><td>年 度</td><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td></tr></table>	年 度	R4	R5	R6	適用件数	0 (4)	0 (2)	0 (2)	減収額	0 (774)	0 (729)	0 (729)	適用額	0 (3,338)	0 (3,142)	0 (3,142)	年 度	R4	R5	R6	適用件数	60 (38)	65 (39)	46 (39)	減収額	15,653 (7,083)	26,075 (8,752)	19,065 (8,752)	適用額	67,471 (30,532)	112,391 (37,724)	82,177 (37,724)	年 度	R4	R5	R6
	年 度	R4	R5	R6																																		
適用件数	0 (4)	0 (2)	0 (2)																																			
減収額	0 (774)	0 (729)	0 (729)																																			
適用額	0 (3,338)	0 (3,142)	0 (3,142)																																			
年 度	R4	R5	R6																																			
適用件数	60 (38)	65 (39)	46 (39)																																			
減収額	15,653 (7,083)	26,075 (8,752)	19,065 (8,752)																																			
適用額	67,471 (30,532)	112,391 (37,724)	82,177 (37,724)																																			
年 度	R4	R5	R6																																			

		<table><tr><td>適用件数</td><td>6 (5)</td><td>1 (5)</td><td>5 (5)</td></tr><tr><td>減収額</td><td>654 (1,486)</td><td>154 (745)</td><td>206 (745)</td></tr><tr><td>適用額</td><td>2,820 (6,409)</td><td>662 (3,211)</td><td>889 (3,211)</td></tr></table>	適用件数	6 (5)	1 (5)	5 (5)	減収額	654 (1,486)	154 (745)	206 (745)	適用額	2,820 (6,409)	662 (3,211)	889 (3,211)
適用件数	6 (5)	1 (5)	5 (5)											
減収額	654 (1,486)	154 (745)	206 (745)											
適用額	2,820 (6,409)	662 (3,211)	889 (3,211)											
		※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 【前回要望時の減収見込額と実績の乖離】 (外航) 想定よりも大型で高額な船舶に対して本特例措置が適用されたため、減収見込額が増大したものと考えられる。 (内航) 令和2年度頃からの鋼材価格の高騰に起因した船価の上昇、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による国内海上輸送需要の先行きの不透明感等により内航船主が大型の船舶の建造発注を見合わせたことにより、令和5年度は本特例措置の利用隻数が減少したものと考えられる。 また、他の年度においては、大型船の建造隻数が少なく、想定よりも小型で取得価額の小さい船舶が本特例措置を利用したため、これに伴い減収額及び適用額も見込みを下回ったものと考えられる。												
	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 ②適用件数：令和3年度 47件 令和4年度 67件 令和5年度 72件 ③適用総額：令和3年度 65,330百万円 令和4年度 75,506百万円 令和5年度 88,624百万円												
	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、以下のとおり。 日本商船隊の燃費効率 令和6年度：平成20年度比26.2%改善 ・外航海運における日本商船隊の輸送量の確保に寄与 (内航) ・環境負荷低減に係る直接効果（令和6年度の本特例措置の利用分）として、約4.8万トンのCO2削減												

	前回要望時の達成目標	（外航） ・ 国際海運における CO2 削減に向けた主導的貢献 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。 ・ 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。 ・ 先進船舶を令和 6 年までに 224 隻程度の導入を目指す。 （内航） 省エネ化、CO2 排出削減 ・ CO2：年間約 13 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。
	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	【前回要望時からの達成度】 （外航） ・ CO2 削減：日本商船隊の燃費効率について、令和 6 年度は平成 20 年度比 26.2%改善。 ・ 輸 送 量：令和 6 年においては 830 百万トンであった。 ・ 先進船舶：令和 6 年までに、284 隻導入（計画認定に基づく導入隻数）。 （内航） ・ CO2 削減：令和 5 年 32 隻（3.2 万 t-CO2）、令和 6 年 43 隻（4.8 万 t-CO2）であった。 【目標に達していない場合の理由】 （外航） ・ 輸送量：日本商船隊の輸送量の約 6 割は我が国への輸出入貨物量が占めているところ、我が国への輸出入貨物量は、内需縮小や環境対応に伴う石炭・原油等の輸入量減少に伴い、全体として減少傾向にあるためであると考えられる。 （内航） ・ 鋼材価格の高騰による船価の上昇等により、船舶特償の適用が比較的多い大型船を保有する内航海運事業者において、船舶の建造発注を見合わせたことが一因と考えられる。
これまでの要望経緯		昭和 26 年度創設 （外航） 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） 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） 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） 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）

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）
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）
平成 29 年度	縮減・延長（環境負荷低減要件の引き上げ）
平成 31 年度	拡充・縮減・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 とし、縮減：環境負荷低減船の償却割合を日本船舶 17/100、日本船舶以外 15/100 に引き下げ。）
令和 3 年度	縮減・延長（環境負荷低減要件の引き上げ、追加）
令和 5 年度	拡充・縮減・延長（拡充：経済安全保障に資する一定の要件を満たす場合に最大 12% の償却率の上乗せ、縮減：対象となる先進船舶（特定先進船舶）の範囲から耐食鋼を除外し、LNG 燃料船を追加、匿名組合契約等の目的である船舶貸渡業の用に供される船舶について、先進船舶に該当する場合に限定）
（内航）	
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）
平成 19 年度	延長
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%）
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）
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）
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）
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% 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）
平成 31 年度	縮減・延長（船首方位制御装置を必須要件化）
令和 3 年度	縮減・延長（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）」の装置を必須化等の設備要件見直し）
令和 5 年度	縮減・延長（対象を総トン数 500 トン以上の船舶に限定）