

租税特別措置等に係る政策の事前評価書

1	政策評価の対象とした政策の名称	港湾の整備、維持管理及び防災対策等に係る作業船の買換え等の場合の課税の特例措置の延長
2	対象税目	①: 政策評価の対象税目 法人税: 義(国税 26) 法人住民税: 義、法人事業税: 義(自動連動)
		②: 上記以外の税目 所得税: 外
3	要望区分等の別	【新設・拡充・ 延長 】 【 単独 ・主管・共管】
4	内容	<p>《現行制度の概要》</p> <p>船齢 30 年未満の作業船を譲渡し、新たに作業船(船齢が耐用年数以内であって、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律(以下「海防法」という。)の規定による窒素酸化物(以下「NO_x」という。)の放出基準の 78/80 を満たしている原動機を有するものに限る。)を取得した場合、譲渡益の 80%の圧縮記帳を可能とする特例措置。</p> <p>《要望の内容》</p> <p>適用期限を3年間延長し、令和 11 年3月 31 日(所得税は令和 11 年 12 月 31 日)までとする。</p> <p>《関係条項》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・租税特別措置法 第 37 条～第 37 条の4、第 65 条の7～第 65 条の9 ・租税特別措置法施行令 第 25 条～第 25 条の3、第 39 条の7 ・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 ・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
5	担当部局	国土交通省港湾局技術企画課
6	評価実施時期及び分析対象期間	評価実施時期: 令和7年8月 分析対象期間: 平成 26 年度～令和 10 年度
7	創設年度及び改正経緯	平成 26 年度 創設 平成 29 年度 延長 令和2年度 延長 令和5年度 延長
8	適用又は延長期間	3年間(令和8年度～令和 10 年度)
9	必要性等	①: 政策目的及びその根拠
		<p>《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》</p> <p>老朽化が進む作業船の買換えを促進し、港湾整備等に係る環境負荷の低減を図る。また、円滑な港湾整備等の推進や大規模災害発生時における災害復旧の円滑な実施能力の強化を図る。</p> <p>《政策目的の根拠》</p> <p>○港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(令和6年4月1日告示)</p> <p>・港湾の開発等に当たっては、生物多様性及び人が豊かな自然と触れ</p>

		<p>合う場の確保を考慮し、港湾及びその周辺の大気環境や水環境等に与える影響を、計画の策定に際して評価するとともに、関係機関と必要な調整を行い、その実施に当たっても広域的かつ長期的な観点に立って、これらの環境への影響の回避・低減に努める。</p> <p>○経済財政運営と改革の基本方針 2025(令和7年6月13日閣議決定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害の激甚化・頻発化、インフラ老朽化の更なる進行の中で、社会資本が将来にわたって機能を発揮するとともに、民間事業者が安心して設備投資※や人材育成を行うことができるよう、中長期的な見通しの下、安定的・持続的な公共投資を推進しつつ、戦略的・計画的な取組を進める。 <p>※資機材としての作業船の確保を含む</p> <p>○新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画 2025年改訂版(令和7年6月13日閣議決定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・我が国の国際競争力強化のため、高規格道路、整備新幹線、リニア中央新幹線、都市鉄道、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用 <p>○国土強靱化年次計画 2025(令和7年6月6日国土強靱化推進本部決定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時に機動的・効率的な活動ができるよう、道路等の啓開に必要な体制の整備や装備資機材等の充実を図る。 ・港湾、空港等の物流インフラの耐震化、輸送モード相互の連携、平時における産業競争力強化の観点も兼ね備えた物流インフラ網の構築を進める。 <p>○第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害時における円滑な航路啓開・災害復旧等を可能とするため全国各地に作業船を保有できるよう環境を整備
	② 政策体系における政策目的の位置付け	<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>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>
	③ 租税特別措置等により達成しようとする目標	<p>作業船の買換えを促進することにより、NOx排出量を削減し、港湾整備等に係る環境負荷の低減を図る。</p> <p><測定指標></p> <p>作業船からのNOx排出量を令和8年度から令和10年度までの3年間で420t削減する。</p>
	④ 政策目的に対する租税	<p>既存の作業船から環境負荷の低い作業船への買換えが促進されることにより、NOx排出量が削減され環境負荷の低減に寄与する。ま</p>

		特別措置等の達成目標実現による寄与	た、老朽化した作業船の買換えが促進されることにより、円滑な港湾整備等の推進に寄与する。
10	有効性等	① 適用数	<p>平成 26 年度(実績): 9 隻 平成 27 年度(実績): 13 隻 平成 28 年度(実績): 18 隻 平成 29 年度(実績): 12 隻 平成 30 年度(実績): 11 隻 令和元年度(実績): 10 隻 令和2年度(実績): 7 隻 令和3年度(実績): 6 隻 令和4年度(実績): 10 隻 令和5年度(実績): 10 隻 令和6年度(実績): 5 隻 令和7年度(見込): 6 隻 令和8年度(見込): 10 隻 令和9年度(見込): 10 隻 令和 10 年度(見込): 10 隻</p> <p>【算定根拠】 ・平成 26 年度～令和 10 年度の実績及び見込は、関係団体(8団体)へのヒアリングによる。 ・「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書」に記載される数値は、本件と同様の他の租税特別措置の適用数が合算された数値であるため、用いることは出来ない。</p>
		② 適用額	<p>平成 26 年度(実績): 576 百万円 平成 27 年度(実績): 877 百万円 平成 28 年度(実績): 939 百万円 平成 29 年度(実績): 581 百万円 平成 30 年度(実績): 818 百万円 令和元年度(実績): 769 百万円 令和2年度(実績): 737 百万円 令和3年度(実績): 792 百万円 令和4年度(実績): 1,049 百万円 令和5年度(実績): 961 百万円 令和6年度(実績): 640 百万円 令和7年度(見込): 666 百万円 令和8年度(見込): 863 百万円 令和9年度(見込): 863 百万円 令和 10 年度(見込): 863 百万円</p> <p>【算定根拠】 ・平成 26 年度～令和 7 年度の実績及び見込は、関係団体(8団体)へのヒアリングによる。 ・「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書」に記載される数値は、本件と同様の他の租税特別措置の適用数が合算された数値であるため、用いることは出来ない。 ・令和 8 年度～令和 10 年度の適用額の見込については、平成 26 年度から令和 6 年度までの適用額から 1 隻あたりの平均適用額</p>

		<p>を算出し、1隻あたりの平均適用額×適用見込隻数にて算出。 ・本租税特別措置は、船齢30年未満の作業船を譲渡し、新たに作業船を取得した場合に一律に適用される措置であるため、特定の者に偏りがあるものではない。</p>
	<p>③ 減収額</p>	<p><法人税> 平成26年度(実績):147百万円 平成27年度(実績):210百万円 平成28年度(実績):220百万円 平成29年度(実績):136百万円 平成30年度(実績):190百万円 令和元年度(実績):178百万円 令和2年度(実績):171百万円 令和3年度(実績):184百万円 令和4年度(実績):243百万円 令和5年度(実績):223百万円 令和6年度(実績):148百万円 令和7年度(見込):155百万円 令和8年度(見込):200百万円 令和9年度(見込):200百万円 令和10年度(見込):200百万円</p> <p><法人住民税> 平成26年度:26百万円 平成27年度:27百万円 平成28年度:29百万円 平成29年度:18百万円 平成30年度:25百万円 令和元年度:23百万円 令和2年度:12百万円 令和3年度:13百万円 令和4年度:17百万円 令和5年度:16百万円 令和6年度:11百万円 令和7年度:11百万円 令和8年度:14百万円 令和9年度:14百万円 令和10年度:14百万円</p> <p><法人事業税> 平成26年度:31百万円 平成27年度:59百万円 平成28年度:63百万円 平成29年度:39百万円 平成30年度:55百万円 令和元年度:52百万円 令和2年度:52百万円 令和3年度:55百万円 令和4年度:73百万円 令和5年度:67百万円</p>

		<p>令和6年度 :45 百万円 令和7年度 :47 百万円 令和8年度 :60 百万円 令和9年度 :60 百万円 令和 10 年度 :60 百万円</p> <p>【算定根拠】</p> <p><法人税></p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 26 年度は、以下のとおり算出。 適用額(実績) × 法人税率(25.5%) ・平成 27 年度は、以下のとおり算出。 適用額(実績) × 法人税率(23.9%) ・平成 28 年度～平成 29 年度は、以下のとおり算出。 適用額(実績) × 法人税率(23.4%) ・平成 30 年度～令和 10 年度は、以下のとおり算出。 適用額(実績又は見込) × 法人税率(23.2%) <p><法人住民税></p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 26 年度の影響額は、以下のとおり算出。 法人税割額+均等割額 (法人税割額=法人税減収額 × (道府県民税率(5.0%) + 市町村民税率(12.3%))) (均等割額=道府県民税(0.05 百万円) + 市町村民税(0. 15 百万円)) ・平成 27 年度～令和元年度の影響額は、以下のとおり算出。 法人税割額+均等割額 (法人税割額=法人税減収額 × (道府県民税率(3.2%) + 市町村民税率(9.7%))) (均等割額=道府県民税(0.05 百万円) + 市町村民税(0. 15 百万円)) ・令和 2 年度～令和 10 年度の影響額は、以下のとおり算出。 法人税割額+均等割額 (法人税割額=法人税減収額 × (道府県民税率(1.0%) + 市町村民税率(6.0%))) (均等割額=道府県民税(0.05 百万円) + 市町村民税(0. 15 百万円)) <p><法人事業税></p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 26 年度の影響額は、以下のとおり算出。 適用額(実績) × 法人事業税率(5.3%) ・平成 27 年度～令和元年度の影響額は、以下のとおり算出。 適用額(実績) × 法人事業税率(6.7%) ・令和2年度～令 10 年度の影響額は、以下のとおり算出。 適用額(実績又は見込) × 法人事業税率(7.0%)
	④: 効果	<p>《政策目的(9①)の達成状況及び租税特別措置等により達成しようとする目標(9③)の実現状況》</p> <p>平成 26 年度(実績): NOx144t 削減 平成 27 年度(実績): NOx188t 削減 平成 28 年度(実績): NOx303t 削減 平成 29 年度(実績): NOx263t 削減</p>

平成 30 年度(実績): NOx298t 削減
 令和元年度(実績): NOx253t 削減
 令和2年度(実績): NOx174t 削減
 令和3年度(実績): NOx160t 削減
 令和4年度(実績): NOx156t 削減
 令和5年度(実績): NOx221t 削減
 令和6年度(実績): NOx90t 削減
 令和7年度(見込): NOx174t 削減
 令和8～10 年度(見込): NOx420t 削減

【使用したデータ(文献等の概要又は所在に関する情報を含む)】

- ・平成 26 年度～令和6年度の実績は関係団体(8団体)へのヒアリングによる。
- ・令和 5 年度から令和 7 年度までの所期目標は3年間で NOx 排出量 672t 削減であったが、実績及び見込では 485t の削減となる。
- ・目標を達成出来なかった要因として、買換を予定していた会社が船価の高騰により作業船の買換を見合わせたことがあげられる。
- ・令和8～10 年度の所期目標である3年間で 420t 削減の算出根拠は、以下のとおりである。
 平成 26 年度から令和 6 年度までの買換え隻数 169 隻 -①
 平成 26 年度から令和 6 年度までの NOx 削減量 2,250t -②
 平成 26 年度から令和 6 年度における 1 隻あたりの NOx 削減量 ②/①=14t -③
 令和8～10 年度の想定数 年間 10 隻 -④
 以上により、令和8～10 年度における年度ごとの NOx 削減見込量は 140t(=③×④)、3年間で 420t(=140t×3年)。
- ・買換えが進むことで、NOx 排出量は確実に削減されていくので、本租税特別措置を引き続き実施していくことが必要である。

《租税特別措置等により達成しようとする目標(9③)に対する租税特別措置等の直接的効果》

本租税特別措置によって、平成 26 年度から令和6年度までで 2,250t の NOx 排出量が削減され、港湾整備等に係る環境負荷の低減に寄与してきた。

本租税特別措置は、平成 23 年6月に一度廃止となり、その後平成 26 年度以降再度措置された経緯があるところ、本特例措置が適用されない平成 24～25 年における買換え隻数の実績が平均年間8隻程度であったのに対し、平成 26～令和6年度における買換え隻数の実績は平均年間 18 隻と約2倍に増加している。

同期間中における NOx 排出削減量の合計は 169 隻分で 2,250t であるが、このうち本特例措置を適用した作業船の NOx 削減量の合計は 111 隻分で約 1,583t であり、NOx 排出削減量全体の約 7 割の削減に寄与している。

また、本租税特別措置の継続を前提とした令和8～10 年度における作業船買換え見込隻数を基に NOx 排出量削減見込を算定した場合 420t の削減が見込まれるが、本租税特別措置がない場合、作業船買換え隻数が平成 24～25 年と同水準にまで落ち込むことが想定される。その結果、令和 10 年度において目指すべき削減量の半分程度しか実現できないものと予測しており、本租税特別措置は政策目的達成に大

		<p>きく寄与するものと見込んでいる。</p> <p>また、事業者の経営状況が厳しい中で、仮に本租税特別措置が認められなかった場合、作業船買換えの初期投資が大幅に増えることから環境性能が高い作業船への買換えが促進されず、政策目標が達成できないこととなる。</p> <p>本租税特別措置の適用を受けた企業に対して具体的な効果についてヒアリングを行ったところ、作業船を買換える年度は売却益に対する税金と新造船の購入費用の両方が必要になるため、まとまった資金が必要になるが、本租税特別措置を適用することにより、資金調達を非常に円滑に行うことができたとの意見が寄せられた。</p> <p>作業船の買換えは、特に中小企業にとっては大きな投資であり、あくまでも様々な経営環境を踏まえて判断されるものであるため、本租税特別措置の有無のみで投資の判断を行うものではないが、資金調達面での問題がクリアできるかどうかは大きな判断基準である。アンケート調査の結果によれば、本租税特別措置があることによって、作業船を長期保有するのではなく、環境に配慮するとともに生産性の向上に資する新造作業船の建造に踏み切る判断を行った会社もあり、本租税特別措置が無かった場合には作業船の更新に更に遅れが生じることが想定される。</p> <p>事業者の経営状況が厳しい中で、仮に本租税特別措置が認められなかった場合、買換えが促進されず作業船の老朽化が進展することにより、事故やトラブルが増加し、結果的に、港湾整備及び大規模災害発生時における災害復旧等の円滑な実施に支障を来すこととなる。</p> <p>【使用したデータ(文献等の概要又は所在に関する情報を含む)】 関係団体(8団体)へのヒアリングによる。</p> <p>《適用数(10①)が僅少等である場合の原因・有効性の説明》 ヒアリングから、作業船の船価の高騰により様子見のため買換を控えた企業もあったが、船価が高止まりし値下がりすることは今後見込まれないことから、本租税特別措置の適用を受け買換を行うとの意見もあり、本租税特例措置は有効である。</p>
	⑤ 税収減を是認する理由等	<p>本租税特別措置によって、既存作業船の買換えが促進されることとなり、作業船のNOx排出量が削減され、港湾整備等に係る環境負荷の低減が図られる。また、NOx排出量の削減効果は将来に渡って地球環境の保全に大きく寄与する。</p> <p>加えて、老朽化した作業船が買換えられることで、円滑な港湾整備等の推進や大規模災害に備えた作業船の能力確保が実現される。以上のことは広く国民に裨益することから、税収減を是認するに足る効果が認められる。</p>
11	相当性	<p>① 租税特別措置等によるべき妥当性等</p> <p>本租税特別措置は、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額は少なく、また、建設業等を営んでいれば利用できる制度であり、事業者が広く利用できる制度であることから、政策目的実現のための手段として適切である。</p> <p>② 他の支援措置や義務付け等との役割分担</p> <p>○低利融資 令和5年度より、建設資材の輸送の効率化に資する作業船に対する、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構経由での低利貸付制度を実施しているところである。本制度は、二社以上の者が連携して海上輸送の総合化及び効率化に資する作業船の新造・買換を対象と</p>

		<p>するもので、本租税特別措置とともに活用されることで、作業船の買換に対して相乗効果が生まれることが期待される。</p> <p>○海防法による NOx 排出規制</p> <p>上記の規制は、IMOにおいて定めた国際基準を担保した必要最低限の排出規制であるが、NOx 規制に適合しない施行日以前の既存船舶については規制の対象外としているため、既存船舶に対し規制による NOx 環境負荷低減を推進することはできない。我が国の作業船は施行日以前に建造された船が 80%を占めており、民間の自助努力のみによって環境負荷の低い作業船へ買換えを進め、国内外の社会的要請に的確に対応することは困難である。このため、本租税特別措置はこうした NOx 排出基準に適合しない幅広い既存船舶を対象として更なる環境負荷の低減の推進を図るため必要な施策であり、目的を異にするものである。</p>
	③ 地方公共団体が協力する相当性	—
12	有識者の見解	—
13	前回の事前評価又は事後評価の実施時期	令和4年8月(国交 10)