

租税特別措置等に係る政策の事後評価書

1	政策評価の対象とした政策の名称		船舶の定期検査に係る特別修繕準備金
2	対象税目	① 政策評価の対象税目	法人税; 義、法人事業税; 義、法人住民税; 義
		② 上記以外の税目	所得税; 外
3	内容		《制度の概要》 - 船舶の定期検査を受けるための修繕(以下、「特別修繕」という。)に要する費用を準備金として積み立てたときは、その一定限度額(3/4)以下の積立金の損金算入を認める。 - 特別修繕が完了した場合には、その全額を取り崩して益金に算入する。
			《関係条項》 租税特別措置法第 21 条、第 57 条の8
4	担当部局		国土交通省海事局外航課、内航課
5	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: 令和2年度～令和6年度
6	創設年度及び改正経緯		平成 10 年度創設
7	適用期間		恒久措置
8	必要性等	① 政策目的及びその根拠	《租税特別措置等により実現しようとする政策目的》 海上運送に不可欠な輸送手段である船舶は、安全性を確保するため、船舶安全法に基づき5年毎の定期検査が義務付けられている。船舶はその使用に伴い経年劣化することから、検査に際しては、多額の費用を掛けて大規模な特別修繕を行うことが必要となっている。 中小企業が大宗を占める船舶所有者が適切な修繕を実施するにあたり、キャッシュフロー等の面で経営基盤を安定させるとともに、巨額な支出となる修繕費用の負担平準化を図るため、本措置を設けている。 本措置を通じて適切な修繕が行われることにより、外航海運については、国内船主がオペレーターに対し船舶を適時適切に供給できる体制を構築することで日本商船隊の維持・強化を図るとともに、中小零細事業者が大宗を占める内航海運については、堪航性(船体や機関等の設備が通常の航海に耐えられるよう整備され、安全に航行することができる状態)が確保された船舶による効率的かつ安定的な海上輸送の持続可能な確保が図られることを目的とする。
			《政策目的の根拠》 ・「海洋基本法」(平成 19 年4月 27 日法律第 33 号) 第 20 条 「国は、効率的かつ安定的な海上輸送の確保を図るため、日本船舶の確保、船員の育成及び確保、国際海上輸送網の拠点となる港湾の整備その他必要な措置を講ずるものとする。」 第 24 条 「国は、海洋産業の振興及びその国際競争力の強化を図るため、海洋産業に関し、(中略)、競争条件の整備等による経営基盤の強

9	有効性等		化(中略)その他の必要な措置を講ずるものとする。」 ・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) 海運業や造船業を中核とする海事クラスターを強靱化するため、(中略)日本船主等の競争力強化、(中略)内航海運・旅客船による安定輸送(中略)に取り組む。																								
		② 政策体系における政策目的の位置付け	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。																								
		③ 租税特別措置等により達成しようとする目標	《租税特別措置等により達成しようとする目標》 外航海運、内航海運ともに事業全体の経営基盤を強化することにより、外航海運については、国内船主がオペレーターに対し船舶を適時適切に供給できる体制を構築することで日本商船隊の維持・強化を図るとともに、中小零細事業者が大宗を占める内航海運については、堪航性が確保された船舶による効率的かつ安定的な海上輸送の持続可能な確保が図られる。 ＜測定指標＞ 〔外航〕 日本商船隊の輸送量: 初期値 960 百万トン(令和元年度)→目標値 1,100 百万トン(令和7年度) 〔内航〕 内航海運における船舶の平均総トン数: 初期値 715 総トン(平成 27 年度)→目標値 858 総トン(令和7年度)																								
		④ 政策目的に対する租税特別措置等の達成目標実現による寄与	租税特別措置により、外航海運、内航海運のいずれにおいても事業者の経営基盤の強化が図られ、適切な修繕が行われることにより、外航海運については、国内船主がオペレーターに対し船舶を適時適切に供給できる体制を構築することで我が国商船隊の維持・強化が図られ、内航海運については、効率的かつ安定的な輸送により持続可能なサービスの提供が図られる。																								
		① 適用数	租税特別措置の適用状況の透明化等に関する法律に基づく実態調査では、外航船舶、内航船舶の合計が記載されており、それぞれを分別できないため、海事局においては、「外航海運業に係る税制利用状況調査」、「内航海運業に係る税制利用状況調査」を実施し、適用状況の把握を行っている。 ○ 法人税・法人事業税・法人住民税 (単位:隻数・社) <table><tr><td></td><td>R2</td><td>R3</td><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td></tr><tr><td>外航海運</td><td>216 隻 46 社</td><td>171 隻 34 社</td><td>212 隻 20 社</td><td>143 隻 24 社</td><td>166 隻 21 社</td></tr><tr><td>内航海運</td><td>460 隻 173 社</td><td>474 隻 174 社</td><td>449 隻 161 社</td><td>457 隻 162 社</td><td>424 隻 158 社</td></tr><tr><td>合計</td><td>676 隻</td><td>645 隻</td><td>661 隻</td><td>600 隻</td><td>590 隻</td></tr></table>		R2	R3	R4	R5	R6	外航海運	216 隻 46 社	171 隻 34 社	212 隻 20 社	143 隻 24 社	166 隻 21 社	内航海運	460 隻 173 社	474 隻 174 社	449 隻 161 社	457 隻 162 社	424 隻 158 社	合計	676 隻	645 隻	661 隻	600 隻	590 隻
	R2	R3	R4	R5	R6																						
外航海運	216 隻 46 社	171 隻 34 社	212 隻 20 社	143 隻 24 社	166 隻 21 社																						
内航海運	460 隻 173 社	474 隻 174 社	449 隻 161 社	457 隻 162 社	424 隻 158 社																						
合計	676 隻	645 隻	661 隻	600 隻	590 隻																						

			219 社	208 社	181 社	186 社	179 社
			【算定根拠】 外航海運: 海事局による「外航海運業に係る税制利用状況調査」 内航海運: 海事局による「内航海運業に係る税制利用状況調査」				
②	適用額		【適用額】 ○ 法人税・法人事業税・法人住民税 (単位: 百万円)				
			R2	R3	R4	R5	R6
		外航海運	2,301	2,202	2,403	1,972	2,034
		内航海運	2,479	2,661	2,411	2,494	1,815
		合計	4,780	4,863	4,814	4,466	3,849
			【算定根拠】 外航海運: 海事局による「外航海運業に係る税制利用状況調査」 内航海運: 海事局による「内航海運業に係る税制利用状況調査」				
③	減収額		【減収額】 ○ 法人税 (単位: 百万円)				
			R2	R3	R4	R5	R6
		外航海運	534	511	557	458	472
		内航海運	575	617	559	579	421
		合計	1,109	1,128	1,116	1,037	893
			○ 法人事業税 (単位: 百万円)				
			R2	R3	R4	R5	R6
		外航海運	161	154	168	138	142
		内航海運	174	186	169	175	127
		合計	335	340	337	313	269
			○ 法人住民税 (単位: 百万円)				
			R2	R3	R4	R5	R6
		外航海運	37	36	39	32	33
		内航海運	40	43	39	41	29
		合計	77	79	78	73	62
			【算定根拠】 ・法人税: 適用額(「外航海運業に係る税制利用状況調査」又は海事局による「内航海運業に係る税制利用状況調査」により把握) × 法人税率(23.2%) ・法人事業税: 適用額(「外航海運業に係る税制利用状況調査」又は海事局による「内航海運業に係る税制利用状況調査」により把握) × 法人事業税率(7%) ・法人住民税: 法人税減収額(海事局において試算(上記に記載)) × 法人住民税率(7%)				

④	効果	《政策目的(8①)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(8③)の実現状況》 (分析対象期間: 令和2年度～令和6年度) 本措置は、特別修繕に要する費用負担に備え、損金経理等により特別修繕準備金を積み立てたときは、一定額まで損金算入を認めることにより費用負担の平準化を図るものである。 本措置の適用により外航海運事業者及び内航海運業者の経営基盤の安定化が図られることにより、船舶検査において適切な修繕を行うことができ、これにより堪航性が確保された船舶による安定的な海上輸送の持続可能な確保が図られている。 外航海運については、国内船主がオペレーターに対し船舶を適時適切に供給できる体制を構築することで日本商船隊の維持・強化が、内航海運については、効率的な船舶による安定的な輸送を行い、持続可能なサービスの提供が図られている。 具体的には、外航海運については、測定指標である「日本商船隊の輸送量」について、令和2年度から令和6年度の実績は、以下のとおりであったが、日本商船隊の隻数は 2,240 隻、2,283 隻、2,206 隻、2,211 隻、2,277 隻であり、日本商船隊の維持に寄与している。 ※ 海事産業強化法(令和3年法律第 43 号)において、安全・低環境負荷で省力化に資する高品質な船舶(特定船舶)を導入する計画認定制度を新たに措置し、外航海運事業者の国際競争力の強化を図り、日本商船隊の輸送量の増加を図ることを目標としたことに合わせて、第2次交通政策基本計画の KPI として「日本商船隊の輸送量」等を設定したことを踏まえて、達成目標を変更した。 内航海運については、測定指標である「平均総トン数」の令和2年度から令和6年度までの実績は、以下のとおりであり、令和5年度に目標値(令和7年度 858 総トン)を上回った。 【日本商船隊の輸送量】 (単位: 百万トン) <table><tr><td></td><td>R2 年度</td><td>R3 年度</td><td>R4 年度</td><td>R5 年度</td><td>R6 年度</td></tr><tr><td>輸送量</td><td>889</td><td>883</td><td>867</td><td>897</td><td>830</td></tr></table> 【内航船舶の平均総トン数】 <table><tr><td></td><td>R2 年度</td><td>R3 年度</td><td>R4 年度</td><td>R5 年度</td><td>R6 年度</td></tr><tr><td>平均総トン数</td><td>763</td><td>771</td><td>765</td><td>861</td><td>873</td></tr></table> 【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)】 ・外航海運: 船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令に基づくデータ ・内航海運: 内航海運業法に基づくデータ 《租税特別措置等により達成しようとする目標(8③)に対する租税特別措置等の直接的効果》 (分析対象期間: 令和2年度～令和6年度) 外航海運については、令和2年度から令和6年度までの間にそれぞれ 46 社、34 社、20 社、24 社、21 社が本税制特例措置を利用して、修繕を計画的に行うことができる環境を整え、国内船主がオペレーターに対し船舶を適時適切に供給できる体制を構築することで日本商船隊の		R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	輸送量	889	883	867	897	830		R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度	平均総トン数	763	771	765	861	873
	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度																					
輸送量	889	883	867	897	830																					
	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	R6 年度																					
平均総トン数	763	771	765	861	873																					

			維持・強化に寄与している。 内航海運については、令和2年度から令和6年度にそれぞれ 173 社、174 社、161 社、162 社、158 社が本税制特例措置を利用しており、本措置の適用により内航海運業者等の経営基盤の安定化が図られることにより、船舶検査において適切な修繕を行うことができ、これにより堪航性が確保された船舶による安定的な海上輸送の持続可能な確保が図られている。 《適用数(9①)が僅少等である場合の原因・有効性の説明》 —
		⑤: 税収減を是認する理由等	仮に、本措置が廃止された場合、特別修繕に要する多額の費用負担に備えた特別修繕準備金の積み立てができなくなる。この結果、外航海運事業者、内航海運業者の経営基盤の安定化が阻害され、船舶検査において適切な修繕を行うことが困難となり、堪航性が確保された船舶による効率的かつ安定的な海上輸送持続的な確保に大きな影響を及ぼすことが予想されるため、本措置は、税収減を是認するに足る効果が認められると考えられる。
10	相当性	①: 租税特別措置等によるべき妥当性等	・ 本税制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に国庫負担は少なくなる。 ・ 課税の繰り延べによりキャッシュフローが確保され、事業者の資金繰りに効果がある。 ・ 5年毎に多額の特別修繕費用が生じることとなるところ、この負担の平準化を促進させる措置があることで、海運事業者に適切な修繕を実施させることができる。
		②: 他の支援措置や義務付け等との役割分担	その他の支援措置や義務付け等は存在しない。
		③: 地方公共団体が協力する相当性	本特例措置は、社会的要請である安定的な海上輸送の確保に資するとともに、地域の造船業等の海事クラスターへの経済波及効果といった効果を有することから、地方公共団体が協力する相当性がある。
11	有識者の見解		—
12	評価結果の反映の方向性		特別修繕に要する多額の費用負担に備えるため、本措置により損金経理等による特別修繕準備金の積み立てを認め当該費用を平準化することにより、外航海運事業者及び内航海運業者の経営基盤の安定化が図られることにより、効率的かつ安定的な海上輸送の確保のための事業環境が維持されており、引き続き措置する必要がある。
13	前回の事前評価又は事後評価の実施時期		令和2年9月