

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		海上運送業における特定の事業用資産の買換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 25) 法人事業税:義(自動連動)、法人住民税: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・ <u>延長</u> 】 【 <u>単独</u> ・主管・共管】
4	内容		《現行制度の概要》 海上運送業の用に供する一定の船舶を譲渡し、環境負荷低減に資する一定の要件を満たす船舶を新たに取得した場合における譲渡益について、80%を上限として圧縮記帳を可能とする特例措置。
			《要望の内容》 現行の特例措置を3年間延長する。
			《関係条項》 ・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 ・租税特別措置法施行令第 25 条、第 39 条の7、第 39 条の 14～20 ・租税特別措置法施行規則第 18 条の5、第 22 条の 11
5	担当部局		国土交通省海事局外航課、内航課
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:令和4年度～令和 10 年度
7	創設年度及び改正経緯		(外航) 昭和 49 年度 創設 平成 23 年度 延長 (環境負荷低減設備等の要件を追加) 平成 26 年度 縮減・延長 (譲渡資産について船齢 25 年未満の船舶に限定(作業船については船齢 45 年未満)、環境負荷低減要件設備等の要件を追加) 平成 29 年度 縮減・延長 (トン数標準税制認定事業者及びその海外子会社が所有する船舶の適用除外) 令和 2 年度 延長 (買換資産の船齢が法定耐用年数以下を要件に追加) 令和 5 年度 縮減・延長 (国際総トン数 1 万トン以上の新造船の環境負荷低減に係る要件を船舶の特別償却制度に係る環境負荷低減に係る要件に統一、EEXI 規制の対象船舶にあつては EEXI 要件 (EEXI 規制値 + 2 %) を追加、譲渡船舶の船齢の引き下げ) (内航) 昭和 49 年度 創設 (船舶→船舶) 昭和 50、55 年度 延長 昭和 59 年度 拡充 (船舶→減価償却資産)

			昭和 60 年度、平成 2、8 年度 延長 平成 11 年度 拡充（内航：船腹調整事業→内航海運暫定措置事業への移行に伴う見直し） 平成 17 年度 拡充（内航海運業に係る参入規制：許可制→登録制） 平成 18 年度 縮減・延長（新造船又は環境負荷低減船に限定） 平成 23 年度 縮減・延長（船舶→減価償却資産の廃止） （中古船舶の船齢要件厳格化） （新造船舶に環境要件付加） 平成 26 年度 縮減・延長（譲渡資産の船齢要件厳格化） （環境要件付加） 平成 29 年度 縮減・延長 （2,000 トン以上の船舶に係る環境要件厳格化） 令和 2 年度 縮減・延長 （買換資産の船齢を法定耐用年数以下に限定） 令和 5 年度 縮減・延長 （買換資産に係る環境要件厳格化、譲渡資産の船齢要件厳格化（船齢 25 年⇒23 年））
8	適用又は延長期間		3年間(令和8年～令和10年度)
9	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》 多額の資金を要する船舶の調達において、譲渡船舶の売却益を活用して代替船舶を確保し、我が国の国民生活及び経済活動を支える基幹的輸送インフラである外航・内航海運に係る船舶の代替を促進することで、安定的な輸送サービスの確保を図りつつ、環境負荷の低減を実現することを目的とする。 《政策目的の根拠》 （外航） ・第 169 回国会「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律（法律第 53 号）審議」における附帯決議 「船舶の特別償却制度、固定資産税、登録免許税等トン数標準税制以外の税制（中略）の充実等により、国際的な競争条件の均衡化のため更なる制度改善に努めること。」 「経済財政運営と改革の基本方針 2025 について」（令和 7 年 6 月 13 日閣議決定）（抄） 第 2 章 賃上げを起点とした成長型経済の実現 2. 地方創生 2.0 の推進及び地域における社会課題への対応 （2）地域における社会課題への対応 （持続可能で活力ある国土の形成と交通のり・デザイン） （前略）日本の造船業を再生し、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）日本籍船の保有コスト低減を含めた日本船主等の競争力強化（中略）に取り組む。 「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）（抄） V. 科学技術・イノベーション力の強化

			5. 先端科学技術分野の取組強化とフロンティアの開拓 (5) 海洋 (前略)経済・生活、経済安全保障を支える観点から、環境・自動運航の技術向上等により、日本の造船業を再生し、海運業や船舶産業を中核とする海事クラスターの強靱化が不可欠である。このため、(中略)日本籍船保有コスト低減を含む日本船主等の競争力強化(中略)に取り組む。 (内航) ・「交通政策基本計画」(令和3年5月28日閣議決定)該当箇所抜粋 「基本的方針C. 災害や疫病、事故などの異常時こそ、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」 「目標③運輸部門における脱炭素化等の加速」 ・「地球温暖化対策計画」(令和3年10月22日閣議決定)(抄) 第2節 地球温暖化対策・施策 1. 温室効果ガスの排出削減、吸収等に関する対策・施策 (1) 温室効果ガスの排出削減対策・施策 ① エネルギー起源二酸化炭素 D. 運輸部門の取組 (g) 鉄道、船舶、航空機の対策 ○船舶分野の脱炭素化 船舶部門においては、内航船省エネルギー格付制度等による省エネルギー・省CO₂排出船舶の普及促進に加えて、LNG燃料船、水素燃料電池船、EV船を含め、革新的省エネルギー技術やデジタル技術等を活用した内航近代化・運航効率化にも資する船舶の技術開発・実証・導入促進を推進する。また、ゼロエミッション船の商業運航を従来の目標である2028年よりも前倒しで世界に先駆けて実現することを目指す。 ・「地球温暖化対策計画」(令和7年2月18日閣議決定)(抄) 第2節 地球温暖化対策・施策 1. 温室効果ガスの排出削減、吸収等に関する対策・施策 (1) 温室効果ガスの排出削減対策・施策 ① エネルギー起源二酸化炭素 D. 運輸部門の取組 (g) 鉄道、船舶、航空機の対策 ○船舶分野の脱炭素化 船舶部門においては、内航船省エネルギー格付制度等による省エネルギー・省CO₂船舶の普及促進に加えて、革新的省エネルギー技術やデジタル技術等を活用した運航効率化にも資する船舶、バイオ燃料を活用した船舶、ゼロエミッション船等(水素・アンモニア燃料船、水素燃料電池船、バッテリー船、LNG燃料船、メタノール燃料船等)の技術開発・実証・導入促進を推進する。また、ゼロエミッション船等の国内生産設備の整備・増強を推進する。 ・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)(抄) 第2章 賃上げを起点とした成長型経済の実現 2. 地方創生2.0の推進及び地域における社会課題への対応 (2) 地域における社会課題への対応 日本の造船業を再生し、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)内航海運・旅客船による安定輸送、新しい地方経済・生活環境創生交付金を活用した造船人材の確保など海事人材の育成・確保等に取り組む。
		② 政策体系における政策目的の位置付け	(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)
		③ 租税特別措置等により達成しようとする目標	(外航) ・日本船主が保有する船舶の燃費効率を令和10年度までに平成20年度比で35%改善する(排出原単位ベース)。 (内航) ・令和10年度までに内航海運からのCO2排出量を平成25年度比で156万トン削減する。
		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	(外航) 財務基盤の脆弱な日本船主が船舶取得のための資金確保が困難な状況においても、譲渡船舶の売却益に係る圧縮記帳を活用することにより、老朽船等からより効率的で安全性・環境性の高い船舶への代替促進が図られることで、用船者の要請に応じた船舶整備を通じて、日本商船隊※の維持・整備に寄与しつつ、環境負荷低減を実現する。 ※我が国海外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群 (内航) 内航海運は、社会的要請として、地球温暖化対策計画において船舶分野からのCO2排出削減が求められているところ、本特例措置により、船舶取得のための資金確保が困難な状況においても、老朽船から、より新しく、かつ環境性能の高い船舶への代替を促進することで内航海運の安定的な輸送サービスの確保を図りつつ、環境負荷の低減を実現していくことに寄与する。
10	有効性等	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いる。外航、内航それぞれにおいて政策目的・要件等が異なることから、海事局において「外航海運業における税制利用状況調査」及び「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

			(外航) (単位: 上段: 件数 / 下段: 者数) <table border="1"> <tr> <th>年度 区分</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> <th>R9</th> <th>R10</th> </tr> <tr> <td>外航日本船舶 〈適用者数〉</td> <td>2 〈2〉</td> <td>0 〈0〉</td> <td>0 〈0〉</td> <td>1 〈1〉</td> <td>1 〈1〉</td> <td>1 〈1〉</td> <td>1 〈1〉</td> </tr> <tr> <td>外航日本船舶 以外の船舶 〈適用者数〉</td> <td>25 〈17〉</td> <td>21 〈16〉</td> <td>14 〈8〉</td> <td>21 〈14〉</td> <td>21 〈14〉</td> <td>21 〈14〉</td> <td>21 〈14〉</td> </tr> </table> (内航) (単位: 上段: 件数 / 下段: 者数) <table border="1"> <tr> <th>年度 区分</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> <th>R9</th> <th>R10</th> </tr> <tr> <td>内航船舶 〈適用者数〉</td> <td>4 〈4〉</td> <td>6 〈6〉</td> <td>3 〈3〉</td> <td>5 〈5〉</td> <td>5 〈5〉</td> <td>5 〈5〉</td> <td>5 〈5〉</td> </tr> </table> 【算定根拠】 ○ 令和4年度から令和6年度 ・外航: 海事局による「外航海運業に係る税制利用状況調査」 ・内航: 海事局による「内航海運業に係る税制利用状況調査」 ○ 令和7年度以降 ・別紙のとおり	年度 区分	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	外航日本船舶 〈適用者数〉	2 〈2〉	0 〈0〉	0 〈0〉	1 〈1〉	1 〈1〉	1 〈1〉	1 〈1〉	外航日本船舶 以外の船舶 〈適用者数〉	25 〈17〉	21 〈16〉	14 〈8〉	21 〈14〉	21 〈14〉	21 〈14〉	21 〈14〉	年度 区分	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	内航船舶 〈適用者数〉	4 〈4〉	6 〈6〉	3 〈3〉	5 〈5〉	5 〈5〉	5 〈5〉	5 〈5〉
			年度 区分	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10																																	
			外航日本船舶 〈適用者数〉	2 〈2〉	0 〈0〉	0 〈0〉	1 〈1〉	1 〈1〉	1 〈1〉	1 〈1〉																																	
外航日本船舶 以外の船舶 〈適用者数〉	25 〈17〉	21 〈16〉	14 〈8〉	21 〈14〉	21 〈14〉	21 〈14〉	21 〈14〉																																				
年度 区分	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10																																				
内航船舶 〈適用者数〉	4 〈4〉	6 〈6〉	3 〈3〉	5 〈5〉	5 〈5〉	5 〈5〉	5 〈5〉																																				
②: 適用額	(外航) (単位: 百万円) <table border="1"> <tr> <th>年度 区分</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> <th>R9</th> <th>R10</th> </tr> <tr> <td>外航日本船舶</td> <td>1,516</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>566</td> <td>566</td> <td>566</td> <td>566</td> </tr> <tr> <td>外航日本船舶 以外の船舶</td> <td>45,220</td> <td>36,402</td> <td>30,238</td> <td>32,130</td> <td>32,130</td> <td>32,130</td> <td>32,130</td> </tr> </table> (内航) (単位: 百万円) <table border="1"> <tr> <th>年度 区分</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> <th>R9</th> <th>R10</th> </tr> <tr> <td>内航船舶</td> <td>1,670</td> <td>763</td> <td>576</td> <td>780</td> <td>780</td> <td>780</td> <td>780</td> </tr> </table> 【算定根拠】 ○ 令和4年度から令和6年度 ・外航: 海事局による「外航海運業に係る税制利用状況調査」 ・内航: 海事局による「内航海運業に係る税制利用状況調査」 ○ 令和7年度以降 ・別紙のとおり	年度 区分	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	外航日本船舶	1,516	0	0	566	566	566	566	外航日本船舶 以外の船舶	45,220	36,402	30,238	32,130	32,130	32,130	32,130	年度 区分	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	内航船舶	1,670	763	576	780	780	780	780		
年度 区分	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10																																				
外航日本船舶	1,516	0	0	566	566	566	566																																				
外航日本船舶 以外の船舶	45,220	36,402	30,238	32,130	32,130	32,130	32,130																																				
年度 区分	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10																																				
内航船舶	1,670	763	576	780	780	780	780																																				
③: 減収額	○ 法人税 (外航) (単位: 百万円) <table border="1"> <tr> <th>年度 区分</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> <th>R9</th> <th>R10</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	年度 区分	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10																																		
年度 区分	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10																																				

外航日本船舶	352	0	0	131	131	131	131
	外航日本船舶 以外の船舶	10,491	8,445	7,015	7,454	7,454	7,454
(内航)							
(単位:百万円)							
年度 区分	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
内航船舶	387	177	134	181	181	181	181
○法人事業税 (外航)							
(単位:百万円)							
年度 区分	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
外航日本船舶	106	0	0	40	40	40	40
外航日本船舶 以外の船舶	3,165	2,548	2,117	2,249	2,249	2,249	2,249
(内航)							
(単位:百万円)							
年度 区分	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
内航船舶	117	53	40	55	55	55	55
○法人住民税 (外航)							
(単位:百万円)							
年度 区分	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
外航日本船舶	25	0	0	9	9	9	9
外航日本船舶 以外の船舶	734	591	491	522	522	522	522
(内航)							
(単位:百万円)							
年度 区分	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
内航船舶	27	12	9	13	13	13	13
【算定根拠】							
○ 令和4年度から令和6年度							
・法人税:適用額(「外航海運業に係る税制利用状況調査」又は「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「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%) ○ 令和7年度以降 ・別紙のとおり																																												
④: 効果		《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》 ○政策目的の達成状況 (外航) <table><tr><th>年度 区分</th><th>R4</th><th>R5</th><th>R6</th><th>R7</th><th>R8</th><th>R9</th><th>R10</th></tr><tr><td>①(%)</td><td>7.4</td><td>16.9</td><td>26.5</td><td>28.4</td><td>30.6</td><td>32.8</td><td>35.2</td></tr></table> ①: 日本船主の燃費効率の改善率(排出原単位ベース)(%) (内航) 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削減を目標としている。 <table><tr><th>年度 区分</th><th>R4</th><th>R5</th><th>R6</th><th>R7</th><th>R8</th><th>R9</th><th>R10</th></tr><tr><td>(環境低負荷に資する船舶によるCO2排出削減量(万t-CO2))</td><td>27.1</td><td>87.4</td><td>105</td><td>118</td><td>131</td><td>143</td><td>156</td></tr></table> ※ R5年度までは、「国土交通省環境行動計画」の点検結果に基づく ※ R6年度以降は「地球温暖化対策計画」に基づいた計画値 <u>所期の目標を変更する理由</u> (外航) CO2削減: 従前の指標では日本商船隊を対象としていたが、本税制の特例の対象が船主であることを踏まえ、当該指標に変更する。 輸送量: 本特例措置により一定程度日本商船隊の輸送量の確保に寄与しているものの、日本における輸出入量の構造的減少、景気動向や地政学的影響等、本特例措置によらない外部的な要素に日本商船隊による輸送量は大きく左右される傾向があり、政策の効果をより適正に把握する指標として、CO2削減目標に一本化することが適当であると考えため、目標から削除する。 <u>所期の目標の達成状況(参考)</u> <table><tr><th>年度 区分</th><th>R4</th><th>R5</th><th>R6</th></tr><tr><td>CO2削減(%)</td><td>21.1</td><td>23.5</td><td>26.2</td></tr><tr><td>輸送量(百万トン)</td><td>867</td><td>897</td><td>830</td></tr></table> (外航・内航) NOx削減: 要件としている内容を記載しているにすぎず国際海事機関(IMO)等における目標値もないため、前回要望時に目標から除外し	年度 区分	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	①(%)	7.4	16.9	26.5	28.4	30.6	32.8	35.2	年度 区分	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	(環境低負荷に資する船舶によるCO2排出削減量(万t-CO2))	27.1	87.4	105	118	131	143	156	年度 区分	R4	R5	R6	CO2削減(%)	21.1	23.5	26.2	輸送量(百万トン)	867	897	830
年度 区分	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10																																							
①(%)	7.4	16.9	26.5	28.4	30.6	32.8	35.2																																							
年度 区分	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10																																							
(環境低負荷に資する船舶によるCO2排出削減量(万t-CO2))	27.1	87.4	105	118	131	143	156																																							
年度 区分	R4	R5	R6																																											
CO2削減(%)	21.1	23.5	26.2																																											
輸送量(百万トン)	867	897	830																																											

		た。 【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) CO2 削減: 事業者へのアンケート調査に基づくもの 輸送量: 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) 内航船舶輸送統計及び内航海運業法に基づく旅客船事業者からの燃料消費量報告によるデータ 《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》 (外航) 令和6年度において本租税特別措置を活用した環境性能の高い外航船舶が14隻導入され、外航海運業界全体のCO2排出削減に貢献している。今後も引き続き、環境負荷低減船の導入を促進することにより、CO2削減等の目標を達成する。 (内航) 本特例措置等を利用することにより、令和6年度で約4.8万トン※のCO2削減がなされた。本特例措置を活用した事業者が、「本特別措置が船舶の建造に影響を与えた」とアンケート調査により回答しており、仮に本特例措置が認められなかった場合、高い環境性能を有する内航環境負荷低減船等への転換の妨げになり、政策目的が達成できなくなることから、本特例措置は直接的な効果を有するものである。今後も引き続き、本特例措置により環境負荷低減船の導入を促進することにより、CO2排出削減に係る政策目標の達成を図る。 ※環境低負荷に資する船舶によるCO2排出削減量: (環境低負荷船総トン数) (トンあたりのCO2排出量) (削減効果) (CO2削減量) 108,471 t × 1.7 t-CO2 × 12~30% = 47,588t-CO2 【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) 海事局外航課による「外航海運における税制利用状況調査」 (内航) 内航海運業法に基づく登録及び届出データ、税制利用調査に基づくデータ(国土交通省海事局内航課) 《適用数(10①)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	圧縮記帳によってキャッシュフローが確保されることにより、船主の環境負荷低減に資する船舶等への再投資の促進が図られる他、事業者の資金繰りの安定化にもつながることとなる。 本特例により、船主の計画的な船舶建造が行われ、船舶供給能力の確保、ひいては対する船主の船舶供給維持に大きな効果を及ぼすことから、本特例措置については、税収減を是認するに足る効果が認められる。

11	相当性	① 租税特別措置等によるべき妥当性等	本特例措置は課税の繰り延べであり、補助金として交付するよりも最終的な国庫負担は小さく、必要最低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のみ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、内航海運全体への投資促進効果が小さくなる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、本特例措置は妥当である。
		② 他の支援措置や義務付け等との役割分担	(外航) 安定的な海上輸送を確保するにあたっては、日本船主の船舶供給能力の向上を通じた日本商船隊の維持・強化等が重要であるため、その達成手段として日本船主に対する税制特例措置を以下のとおり区別して講じている。 まず、本特例措置は、船舶の譲渡益の圧縮記帳を認めることで、老朽船や不経済船から環境負荷低減船への代替を促進し、日本船主の船舶供給能力を向上させることで日本商船隊の維持・整備を図りつつ、環境負荷の低減を図るものである。 また、船舶に係る特別償却制度は、新造船取得時の当該船舶の初年度償却率の上乗せを認めることで、先進船舶や環境負荷低減船等の新造船の取得を促し、日本船主の船舶供給能力の向上を図るとともに、経済安全保障に資する一定の要件を満たした場合に償却率を上乗せすることで更なる経済安全保障の確立にも寄与するものである。 更に、国際船舶の登録免許税及び固定資産税の軽減措置は、国際船舶の保有コストを軽減することにより、日本商船隊の中核を担う国際船舶の増加を図ることを目的としている。 (内航) 内航船舶の取得に対する支援措置について、以下のとおり役割分担が明確化されており、これらの制度の効果が相俟って、内航海運における環境負荷の低減及び安定輸送の確保が図られている。 本特例措置(買換特例)は、環境性能が低い高船齢船からより環境性能の高い良質な船舶への代替建造を促進することを目的としている一方で、船舶特別償却は、エネルギー効率が高く環境性能の高い船舶の取得を促進することにより、内航海運における環境負荷低減を図ることを目的としている。中小企業投資促進税制は、中小事業者による生産性向上に資する船舶の取得を促進することを目的としている。 また、鉄道建設・運輸施設整備支援機構による船舶共有建造制度は、内航船舶の建造に際し、長期・低利資金の供給及び技術支援により、高品質な船舶の建造を支援している。 他方で、本特例措置と同様の政策目的に係る地球温暖化対策のための税の還付措置は、物流におけるモーダルシフトの推進及び公共交通機関の利用者利便の増進に資することを目的としている。

		③ 地方公共団体が協力する相当性	本特例措置は、社会的要請である環境負荷低減に資することから、地方公共団体が協力する相当性がある。
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(R4 国交 09)

適用見込数・適用見込額・減収見込額（外航）

○ 適用見込数：外航日本船舶 1 隻、外航日本船舶以外 21 隻

※ 過去 5 年間（令和 2 年度～令和 6 年度）の本税制利用隻数の平均

○ 適用見込額：

【外航日本船舶】

$$\begin{array}{rclcl} \text{(平均圧縮額※)} & & \text{(適用見込隻数)} & & \text{(適用見込額)} \\ 566 \text{ 百万円} & \times & 1 \text{ 隻} & = & 566 \text{ 百万円} \end{array}$$

【外航日本船舶以外】

$$\begin{array}{rclcl} \text{(平均圧縮額※)} & & \text{(適用見込隻数)} & & \text{(適用見込額)} \\ 1,530 \text{ 百万円} & \times & 21 \text{ 隻} & = & 32,130 \text{ 百万円} \end{array}$$

※ 過去 5 年間（令和 2 年度～令和 6 年度）の圧縮額の平均

○ 減収見込額：

（１）法人税

【外航日本船舶】

$$\begin{array}{rclcl} \text{(適用見込額)} & & \text{(法人税率)} & & \text{(減収見込額)} \\ 566 \text{ 百万円} & \times & 23.2\% & = & 131 \text{ 百万円} \end{array}$$

【外航日本船舶以外】

$$\begin{array}{rclcl} \text{(適用見込額)} & & \text{(法人税率)} & & \text{(減収見込額)} \\ 32,130 \text{ 百万円} & \times & 23.2\% & = & 7,454 \text{ 百万円} \end{array}$$

（２）法人事業税

【外航日本船舶】

$$\begin{array}{rclcl} \text{(適用見込額)} & & \text{(法人事業税率)} & & \text{(減収見込額)} \\ 566 \text{ 百万円} & \times & 7.0\% & = & 40 \text{ 百万円} \end{array}$$

【外航日本船舶以外】

$$\begin{array}{rclcl} \text{(適用見込額)} & & \text{(法人事業税率)} & & \text{(減収見込額)} \\ 32,130 \text{ 百万円} & \times & 7.0\% & = & 2,249 \text{ 百万円} \end{array}$$

（３）法人住民税

【外航日本船舶】

$$\begin{array}{rclclcl} \text{(適用見込額)} & & \text{(法人税率)} & & \text{(法人事業税率)} & & \text{(減収見込額)} \\ 566 \text{ 百万円} & \times & 23.2\% & \times & 7.0\% & = & 9 \text{ 百万円} \end{array}$$

【外航日本船舶以外】

$$\begin{array}{rclclcl} \text{(適用見込額)} & & \text{(法人税率)} & & \text{(法人事業税率)} & & \text{(減収見込額)} \\ 32,130 \text{ 百万円} & \times & 23.2\% & \times & 7.0\% & = & 522 \text{ 百万円} \end{array}$$

適用見込数・適用見込額・減収見込額（内航）

○ 適用見込数：5 隻

※ 過去 5 年間（令和 2 年度～令和 6 年度）の本税制利用隻数の平均

○ 適用見込額：

$$\begin{array}{rcccl} \text{(平均圧縮額※)} & & \text{(適用見込隻数)} & & \text{(適用見込額)} \\ 156 \text{ 百万円} & \times & 5 \text{ 隻} & = & 780 \text{ 百万円} \end{array}$$

※ 過去 5 年間（令和 2 年度～令和 6 年度）の圧縮額の平均

○ 減収見込額：

（１）法人税

$$\begin{array}{rcccl} \text{(適用見込額)} & & \text{(法人税率)} & & \text{(減収見込額)} \\ 780 \text{ 百万円} & \times & 23.2\% & = & 181 \text{ 百万円} \end{array}$$

（２）法人事業税

$$\begin{array}{rcccl} \text{(適用見込額)} & & \text{(法人事業税率)} & & \text{(減収見込額)} \\ 780 \text{ 百万円} & \times & 7.0\% & = & 55 \text{ 百万円} \end{array}$$

（３）法人住民税

$$\begin{array}{rcccccl} \text{(適用見込額)} & & \text{(法人税率)} & & \text{(法人住民税率)} & & \text{(減収見込額)} \\ 780 \text{ 百万円} & \times & 23.2\% & \times & 7.0\% & = & 13 \text{ 百万円} \end{array}$$