

令和 8 年度税制改正（租税特別措置）要望事項（新設・拡充・**延長**）

（国土交通省）

項 目 名	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		
税 目	所得税・法人税		
要 望 の 内 容	【制度の概要】 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つて、海防法の規定による窒素酸化物の放出基準の 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%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。 ・ 所得税：令和 9 年 1 月 1 日から令和 11 年 12 月 31 日 ・ 法人税：令和 8 年 4 月 1 日から令和 11 年 3 月 31 日 【関係条文】 ・ 租税特別措置法 第 37 条、第 37 条の 3、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		
		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 （▲109,400 百万円） の内数 （ - 百万円）

新設・拡充又は延長を必要とする理由	(1) 政策目的 老朽化が進む作業船の買換えを促進することで、港湾整備等にかかる環境負荷の低減を図る。 また、円滑な港湾整備等の実施や大規模災害発生時における災害復旧の円滑な実施のための体制の強化を図る。 (2) 施策の必要性 1997 年に採択されたマルポール条約附属書Ⅵにおいては、作業船を含む船舶から放出される排出ガスによる大気汚染の防止のための規制が定められており、我が国では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。）において、NOx の排出規制が平成 17 年から設けられ、平成 22 年には更なる規制強化の措置が行われている。 我が国の作業船は、海防法による放出基準が定められる前に建造された船が 80%を占めているが、民間の自助努力のみによって、環境負荷の低い作業船への代替を進め、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ところ、本租税特別措置によって作業船の買換え促進を図ることが、地球環境の保全を図るために必要である。 他方、作業船は、国際コンテナ戦略港湾等をはじめとする我が国の経済産業を支える港湾の整備のみならず、港湾施設の災害復旧、老朽化対策等を行う上でも不可欠である。 しかしながら、作業船を保有する企業の 90%以上は中小企業であり、厳しい経営環境から買換えが進んでおらず、老朽化を原因とする事故やトラブルが発生している。このため、円滑な港湾整備や災害復旧の実施のための環境整備の観点でも、老朽化した作業船の買換えを促進することが必要である。 なお、これらの取組は、極めて公益性が高く、特定の地域の利益に留まらないため、政府の関与が必要である。
--------------------------	--

今回の要望（租税特別措置）に関連する要望事項	合理性	政策体系における政策目的の位置付け	○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） ・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。 ○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） ・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。 ※資機材としての作業船の確保を含む。 ○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） ・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 ○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） ・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。 ○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） ・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 （政策評価体系における位置づけ） 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 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
		政策の達成目標	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、環境負荷の低減を図る。
		租税特別措置の適用又は延長期間	所得税：3年間（令和9年1月1日から令和11年12月31日） 法人税：3年間（令和8年4月1日から令和11年3月31日）

		同上の期間 中 の 達 成 目 標	既存作業船の買換えにより、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										
		政策目標の 達 成 状 況	既存作業船の買換えによる NOx 排出量の削減量 ・ 令和 5 年度（実績）：221t ・ 令和 6 年度（実績）：90t ・ 令和 7 年度（見込）：174t										
	有 効 性	要 望 の 措 置 の 適用見込み	<table><tr><th>年 度</th><th>R8</th><th>R9</th><th>R10</th></tr><tr><td>租税特別措置法第 65 条の 7 適用船舶 （作業船）</td><td>10 隻</td><td>10 隻</td><td>10 隻</td></tr></table>				年 度	R8	R9	R10	租税特別措置法第 65 条の 7 適用船舶 （作業船）	10 隻	10 隻
年 度		R8	R9	R10									
租税特別措置法第 65 条の 7 適用船舶 （作業船）	10 隻	10 隻	10 隻										
	要望の措置 の効果見込 み(手段とし ての有効性)	本特例措置によりキャッシュフローが改善し、作業船の建造に係る初期投資負担が大幅に軽減されることから、海防法の放出基準に適合した環境性能が高い作業船への買換えが促進され、環境負荷の低減につながる。 また、作業船の老朽化を原因とする事故やトラブルの解消が図られ、平時・災害時における港湾整備等の能力強化も図られる。											
相 当 性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	—											
	予算上の措置等の要求内容及び金額	建設物資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（令和 8 年度予算額：132 億円の内数）											
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	上記の予算上の措置の対象は、財政上の制約等から二以上の者が連携して実施する流通業務の総合化及び効率化を図る作業船に限定され、作業船全体の環境負荷低減への投資促進効果が限られることから、政策目的に対する手段として十分とは言えない。 一方、本租税特別措置は、既存の作業船から環境性能の高い作業船への買換え等を促進することにより環境負荷の低減を図るものであり、広く一般的に活用できる制度であることから、作業船全体の環境対策の底上げのためには、予算上の措置とともに本特例措置を実施することが必要である。											

		要望の措置 の 妥 当 性	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最終的な国庫負担額は少なく、必要最小限の措置として妥当性を有する。												
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	租税特別措置の適用実績	(金額の単位：百万円) <table><tr><td>年 度</td><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td></tr><tr><td>適用数</td><td>10 (26)</td><td>10 (22)</td><td>5 (16)</td></tr><tr><td>減収額</td><td>243 (360)</td><td>223 (396)</td><td>148 (288)</td></tr></table> 【出典】：事業者へのアンケート ※（ ）は、前回及び前々回時に見込んだ数字 【前回要望時の減収見込額と実績の乖離】 売却益がゼロ又は極めて少額であり、結果的に本租税特別措置を利用出来ない等の事情があったため。		年 度	R4	R5	R6	適用数	10 (26)	10 (22)	5 (16)	減収額	243 (360)	223 (396)	148 (288)
	年 度	R4	R5	R6											
	適用数	10 (26)	10 (22)	5 (16)											
	減収額	243 (360)	223 (396)	148 (288)											
租特透明化法に基づく適用実態調査結果	特定の資産の買換えの場合等の課税の特例（「日本船舶から日本船舶への買換え」の内数） ① 租税特別措置法の条項：65条の7～65条の9、第68条の78～第68条の80 ② 適用件数：令和3年度 18件の内数 令和4年度 21件の内数 令和5年度 24件の内数 ③ 適用額：令和3年度 4,419,846（千円）の内数 令和4年度 5,657,039（千円）の内数 令和5年度 3,877,653（千円）の内数														
租税特別措置の適用による効果（手段としての有効性）	本特例措置により、作業船の建造に係る初期投資負担が大幅に軽減されたことから、環境性能が高い作業船への買換えが促進され、環境負荷が低減している。 また、老朽化を原因とする事故やトラブルの解消が図られ、港湾整備等の能力強化も図られている。 なお、環境負荷低減に係る直接効果として、これまで約2,250tのNOx排出量削減が図られてきた。この排出量削減は将来に渡って環境負荷の低減に資するものであり、地球環境保全のための手段として有効である。														
	前回要望時の達成目標	既存の作業船の買換えにより、NOx排出量を令和5年度から令和7年度までの3年間で672t削減													

	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 適用実績及び適用見込みでは、NOx 排出量は令和 5 年度から令和 7 年度までの 3 年間で約 485t の削減となる見込みである。 ○目標に達していない理由 作業船を保有する企業の 90%以上を占める中小企業においては、平成 30 年度以降業況の回復が鈍く、買換え予定を保留した事業者が複数いたものと考えられる。 しかし、作業船の買換えを促進し、環境負荷の低減と港湾整備等の円滑な実施を図るため、引き続き本特例を措置する必要がある。
これまでの要望経緯		平成 26 年度 創設 平成 29 年度、令和 2・5 年度 延長