

1・1 海運税制(船舶特償・買換特例)

1・1・1 令和 8 年度税制改正

当協会は「令和 8 年度税制改正」において、会員へのアンケート結果等を踏まえ要望事項の検討を行った。外航海運税制では、2026 年 3 月末に外航船舶に係る「特別償却」・「買換特例（圧縮記帳）」が期限を迎えることから、日本内航海運組合総連合会（内航総連）や日本造船工業会（造工）と連携し、その延長を要望した。その他、企業税制やいわゆるデジタル課税ルールによる最低税率法人課税制度等についても要望を行った。

当協会は例年同様、国土交通省（国交省）海事局による財務省主税局との厳しい折衝に際して海事局を支えるべくデータ収集・提供を行うとともに、長澤会長が中心となり国会議員への陳情活動等を実施した。

その結果、2025 年 12 月に与党が決定した「令和 8 年度税制改正大綱」において、特別償却・買換特例の 3 年延長が認められた。

概要は以下の通り。

1. 令和 8 年度税制改正要望

(1) 要望内容の決定

当協会の税制改正要望は、例年 3 月頃に実施する会員全社へのアンケート結果を踏まえ、財務幹事会が中心となって取り纏め、政策委員会の審議を経て、9 月の定例理事会で決定、その後、海事局を通じて自民党国交部会に提出するとともに、経団連、国際課税連絡協議会に送付している。

当協会の要望取り纏めにあたり、外航海運税制に係る「重点要望事項」は、海事局と密接に連携の上、要望内容を決めており、また、内航海運税制については、内航総連や旅客船協会の要望活動を側面支援すべく、「海運関係事項」として盛り込み、さらに、会員から寄せられた「国際課税」、「企業税制」の要望については、経団連の提言や国際課税連絡協議会の要望にも盛り込んでもらうよう働きかけている。

令和 8 年度税制改正要望においては、海事局等と相談の上、特別償却・買換特例について延長を要望した。

海事局は、2025 年 8 月 26 日に開催された自由民主党（自民党）の「国土交通部会」での要望説明を経て、同 26 日に「令和 8 年度税制改正要望」を財務省に提出した（【資料 1-1-1-1】）。

一方、当協会においては、2025 年 9 月 24 日の定例理事会において、特別償却・買換特例に係る「重点要望事項」、「海運関係事項」、「国際課税」、「企業税制」から成る当協会の「令和 8 年度税制改正要望」（【資料 1-1-1-2】）を正式決定のうえ、関係方面に送付した。

(2) 国交省要望提出後の当協会の活動

① 政党ヒアリング等への対応

税制改正に向けて、各政党で業界団体の税制改正要望を聴取するヒアリングが開催され、当協会は以下の会合に出席、要望事項について制度の必要性を訴えた。

- 10月30日：立憲民主党「税制改正団体ヒアリング」
(加藤副会長、篠原理事長出席)
- 11月13日：公明党「政策要望懇談会」
(加藤副会長、篠原理事長出席)
- 11月17日：自由民主党「予算・税制等に関する政策懇談会」
(長澤会長、篠原理事長出席)
- 11月17日：国民民主党「税制調査会」
(篠原理事長出席)
- 11月27日：日本維新の会「港湾議員連盟総会」
(篠原理事長出席)

自民党では上述のヒアリングに加え、「海運・造船対策特別委員会（海造特／委員長：石田真敏衆議院議員）、「参議院自由民主党「政策審議会」（会長：古川俊治参議院議員）」および「海事立国推進議員連盟（議連／会長：山本順三参議院議員）」の会議が以下の通り開催された。

- 4月3日：海造特（土屋副会長※出席）

※当時の役職

国交省および海事関係6団体（当協会、造工、日本中小型造船工業会、内航総連、日本旅客船協会、日本船用工業会）が出席して各要望について説明。当協会からは外航海運税制（特別償却・買換特例）の確実な延長や脱炭素化、日本籍船の抜本的な制度改善、次期トン数標準税制に係る前広な検討、航行安全、次世代海事人材の確保・育成等に関する要望を行った。

- 4月16日：参院自民党「政策審議会」（明珍会長※、土屋副会長※、篠原理事長出席）

※当時の役職

海事関係6団体（同上）を含む全9団体が出席して各要望について説明。当協会からは外航海運税制（特別償却・買換特例）の確実な延長や脱炭素化、日本籍船の抜本的な制度改善など、我が国海運の安定的な海上輸送確保に向けた支援を要望した。

- 5月14日：海造特（土屋副会長※、篠原理事長出席）

※当時の役職

国交省および海事関係6団体（同上）が出席して各要望について説明。当協会からは5つのトピック（「特別償却と買換特例の確実な延長」「米国通商代表部（USTR）による入港料課徴措置等見直し」「脱炭素化」「日本籍船の抜本的な制度改善」「我が

国海運事業者の国際競争力強化に向けた施策) について要望を行った。最後に決議案の審議が行われ、石田委員長に当日の質疑応答・コメントを踏まえた修正が一任された (【資料 1-1-1-3】)。

○ 6月3日：海事立国推進議員連盟 (篠原理事長出席)

国交省および海事関係 7 団体 (上記 6 団体に加え日本造船協力事業者団体連合会) が出席して各要望について説明。当協会からは特別償却および買換特例 (圧縮記帳) の確実かつ無傷での延長、我が国海事産業群全体の強化、米国通商代表部 (USTR) による入港料課徴措置等の撤廃、脱炭素化、日本籍船の抜本的な制度改善、トン数標準税制の抜本的な見直しを含む国際競争力強化に向けた取組について支援を求めた。最後に決議の審議が行われ、修正等は山本会長に一任された (【資料 1-1-1-4】)。

○ 8月27日：海造特 (業界団体は招集されず)

その他、超党派の国会議員等で構成する海事振興連盟 (連盟/会長：後藤茂之衆議院議員) の通常総会が 10 月 30 日に開催され、当協会からは長澤会長が出席、当協会の要望事項について改めて説明を行った。同総会においては「令和 7 年度海事振興連盟決議」 (【資料 1-1-1-5】) および「令和 8 年度海事税制に関する海事振興連盟決議」 (【資料 1-1-1-6】) が採択された。

② 国会議員への陳情活動等

当協会は、10 月から長澤会長が中心となり国会議員への陳情活動等を展開した。また、海事局による財務省との折衝を支援すべく、データ作成や関係情報の収集・整理等を行い、後方支援を行った。

2. 税制改正の結果

① 概要

2025 年 12 月 2 日の自民党税制調査会小委員会で行われた所謂「○× (マルバツ) 審議」において、当協会の要望である特別償却・買換特例はいずれも「△ (検討し、後日報告する)」との結論を得た。

その後、自民党税制調査会小委員会における取り纏めを経て、12 月 19 日に「令和 8 年度税制改正大綱」 (与党大綱) が公表され、特別償却・買換特例の延長 (特別償却については、外航は一部要件の見直しが為されたものの、制度利用船社には実害のない内容で、内航は無傷延長。買換特例は外内航とも無傷延長。期間については現行と同様の 3 年) が認められた (【資料 1-1-1-7】)。この結果を受けて当協会は長澤会長コメントを発表するとともに (【資料 1-1-1-8】)、国会議員や海事局をはじめ関係者にお礼回りをを行った。

<令和 8 年度税制改正大綱（以下 URL 先リンク）>

https://storage2.jimin.jp/pdf/news/policy/212129_1.pdf

<大綱からの抜粋>

【特別償却（P.109）】

（5）特定船舶の特別償却制度について、対象船舶から、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外航船舶のうち海上運送法の認定事業基盤強化事業者により建造された同法の先進船舶以外のものを除外した上、その適用期限を 3 年延長する（所得税についても同様とする。）。

【買換特例（P.110）】

（10）特定の資産の買換えの場合等の課税の特例について、次の見直しを行った上、その適用期限を 3 年（一定の船齢の日本船舶から環境への負荷の低減に資する一定の日本船舶への買換えのうち港湾の作業船については、令和 10 年 3 月 31 日まで）延長する（所得税についても同様とする。）。

〔後略〕

※〔後略〕部分で①～④にわたり縮減内容が記載されているが、外航船舶の買換特例に関しては現行制度を維持したまま延長（縮減無し）のため、特出しの言及は無し

船舶に係る特別償却制度の延長 (所得税・法人税)

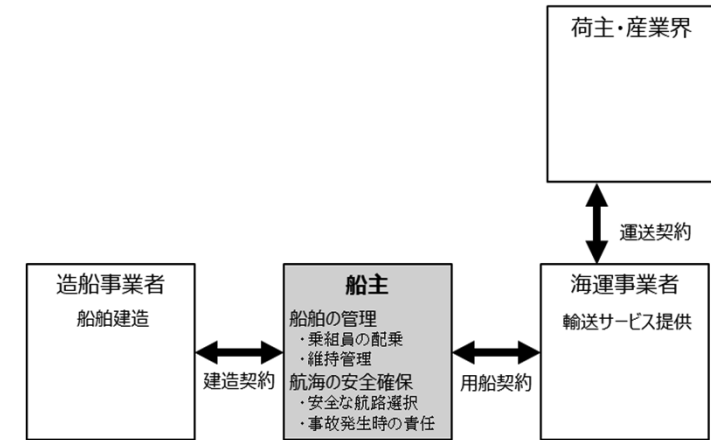
【資料1-1-1-1】

環境負荷の低減に資する船舶の建造を促進することで、持続可能な海上輸送の実現や、安定的な海上輸送の確保を通じた経済安全保障の確立を目指す。

施策の背景

- 我が国は、貿易の99.6%、国内貨物輸送の約4割(産業基礎物資の約8割)を海上輸送に依存しており、外航・内航海運は我が国の国民生活と経済活動を支える基幹的輸送インフラである。
- 世界的に脱炭素化に向けた動きが進む中、我が国においても2050年にカーボンニュートラルを目指すこととしており、これまで以上に対応を強化・加速するべく、外航・内航海運ともにCO₂削減などの環境負荷低減に資する船舶の普及を促進する必要がある。
- また、国際情勢の緊迫化により、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、安定的な国際海上輸送を確保するためには、国内船主による造船所での計画的な船舶建造を促進する必要がある。
- なお、造船・船用工業の事業基盤強化への波及的な効果も期待される。

主な関係者



要望の概要

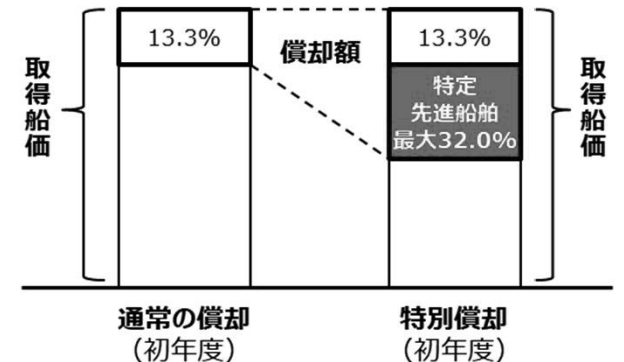
現行の特例措置

- 【所得税・法人税】国内の船主が以下の船舶を取得した場合に、特別償却による課税の繰り延べを可能とする。

		日本籍船	外国籍船
外航船舶	先進船舶	20%※	18%※
	環境負荷低減船	17%※	15%※
内航船舶	高度環境負荷低減船	18%	-
	環境負荷低減船	16%	-

※ 経済安全保障に資する一定の要件(国土交通大臣による認定を受けた造船所での建造等)を満たす場合、特別償却率を以下のとおり引上げ

- ・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%



初年度に減価償却率を最大32%上乘せし、損金に算入することにより、税が繰り延べができる制度。

要望内容

- 現行の特例措置を3年間(令和8年4月1日~令和11年3月31日)延長する。

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	<p>【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。</p> <p><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</p> <p>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%</p> <p><内航船舶> 高度環境負荷低減船・・・・・・・・18/100 環境負荷低減船・・・・・・・・16/100</p> <p>【要望の内容】 現行の特例措置を3年間延長する。</p> <p>【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</p>	
	平年度の減収見込額	— 百万円
	（制度自体の減収額）	（ ▲7,600 百万円）
	（改正増減収額）	（ — 百万円）

新設・拡充又は延長を 必要とする理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>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。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
	今回の要望（租税特別措置）に関連する事項	合理性
	政策の達成目標	<p>（外航）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。）。

		<ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>(外航)</p> <p style="text-align: right;">(単位：件)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>R8</th> <th>R9</th> <th>R10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>租税特別措置法第 43 条適用船舶 (外航日本船舶)</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	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
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 border="1"> <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> <p>※海事局調査を基に推計</p> <p>(内航)</p> <p style="text-align: right;">(単位: 件)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>R8</th> <th>R9</th> <th>R10</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tbody> </table> <p>※海事局調査に基づき推計</p>	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)	<p>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。</p>													
相 当 性	当該要望項目 以外の税 制上の措置	<p>(外航)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>(内航)</p> <p>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)</p> <p>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)</p> <p>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)</p>												
	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	—												

		<p>要望の措置の妥当性</p>	<p>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。</p> <p>(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。</p> <p>※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。</p> <p>(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。</p>																																								
<p>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</p>	<p>租税特別措置の適用実績</p>		<p>(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)</p> <table border="1" data-bbox="584 981 1477 1274"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tbody> </table> <p>※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</p> <p>(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)</p> <table border="1" data-bbox="584 1503 1477 1796"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tbody> </table> <p>※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</p> <p>(内航) 【適用実績】 (金額の単位：百万円)</p> <table border="1" data-bbox="584 2063 1477 2103"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </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																																								

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

	<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>(内航)</p> <p>省エネ化、CO2排出削減</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。
	<p>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</p>	<p>【前回要望時からの達成度】</p> <p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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）。 <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>【目標に達していない場合の理由】</p> <p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。
<p>これまでの要望経緯</p>		<p>昭和26年度創設</p> <p>(外航)</p> <p>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）</p> <p>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）</p> <p>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）</p> <p>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）</p>

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）

海上運送業における特定の事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置の延長 (所得税・法人税)

事業環境に関わらず多額の資金を要する船舶の代替建造等を促進することで、環境負荷低減を図りつつ、計画的かつ安定的な船隊の維持・整備を目指す。

施策の背景

- 我が国は、貿易の99.6%、国内貨物輸送の約4割(産業基礎物資の約8割)を海上輸送に依存しており、外航・内航海運は我が国の国民生活と経済活動を支える基幹的輸送インフラである。
- 世界的に脱炭素化に向けた動きが進む中、我が国においても2050年にカーボンニュートラルを目指すこととしており、これまで以上に対応を強化・加速するべく、外航・内航海運ともにCO₂削減などの環境負荷低減に資する船舶の普及を促進する必要がある。
- また、造船・船用工業の事業基盤強化への波及的な効果も期待される。



特例措置適用船の一例
(内航・油送船 4,248t)

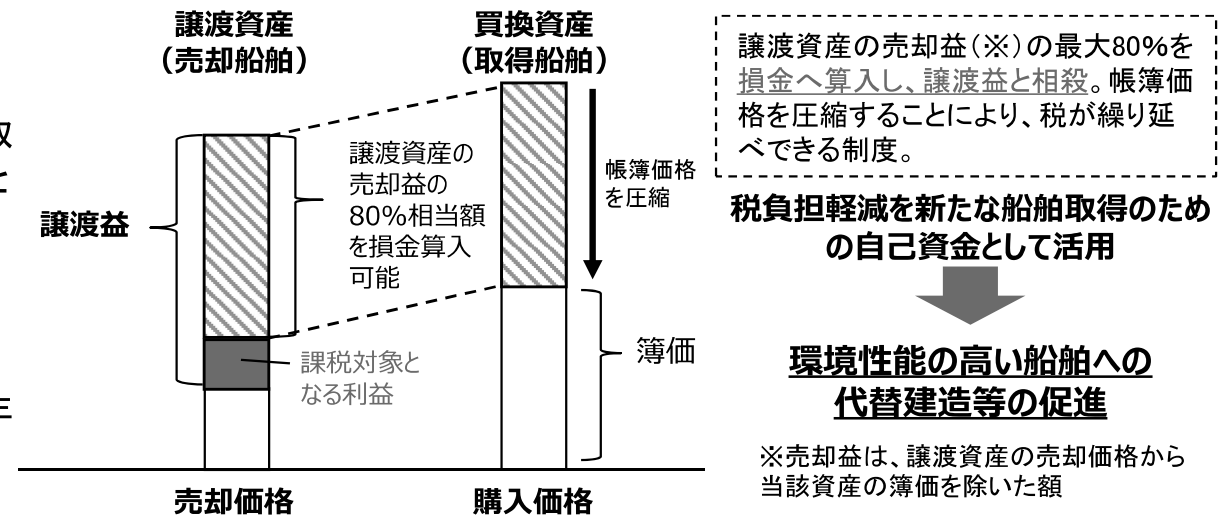
要望の概要

現行の特例措置

- 【所得税・法人税】船舶を譲渡し、新たな船舶を取得した場合における譲渡益について、80%を上限として課税の繰延べを可能とする。

要望内容

- 現行の措置を3年間(令和8年4月1日~令和11年3月31日)延長する。



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）

項 目 名	海上運送業における特定の事業用資産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	<p>【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。</p> <p>【要望の内容】 現行の特例措置を3年間延長する。</p> <p>【関係条文】</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7～9、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 		
	平年度の減収見込額 (制度自体の減収額)	— 百万円	(▲109,400 百万円 の内数)
(改正増減収額)	(— 百万円)	

新設・拡充又は延長を必要とする理由

(1) 政策目的

多額の資金を要する船舶の調達において、譲渡船舶の譲渡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更新を促進することで、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。

(2) 施策の必要性

(外航)

四面環海の我が国において、貿易量の 99.6%の輸送を担う外航海運は、我が国の国民生活・経済活動を支える必要不可欠なインフラであり、安定的な国際海上輸送を確保することは、極めて重要な課題である。

船舶は、老朽化に伴い修繕費が増大すること、また、低燃費、高積載率の新造船が開発されることにより相対的に既存船舶が高燃費船、低積載率船となること等から、船隊の競争力を維持するためには、定期的に船舶を買換え、競争力のある船舶を投入する必要がある。この点、既存船舶の譲渡益は、多額の資金を要する船舶の代替に当たり貴重な原資となることから、譲渡益についての税負担を一時的に軽減する本特例措置を講じる必要がある。

(内航)

内航海運は国内貨物輸送の約 4 割を担っており、また、製造所等が集中する臨海部の輸送需要に即する大量輸送機関として長期にわたり石油製品、セメント、鉄鋼等の産業基礎物資に係る輸送の約 8 割を担うなど、我が国経済を支える基幹的な物流産業としての重要な役割を担っている。また、旅客船については、離島航路をはじめ国内旅客輸送にとって不可欠な公共交通機関である。

このように、旅客船を含む内航海運は、我が国経済と国民生活にとって必要不可欠な産業インフラ、ライフラインとして極めて重要な役割を果たしており、「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）においても、内航海運による安定輸送等に取り組むこととしている。

内航海運がこうした基幹的輸送インフラとしての機能を引き続き適切に担っていくためには、既存の船舶を、より環境性能に優れた船舶に安定的に代替させていくことが重要であるが、中小規模の事業者が大部分を占める内航海運業においては、大規模な投資を必要とする船舶の代替を安定的に行うことは容易ではない。

そこで、環境性能に優れた船舶による内航輸送サービスの提供を確保していく観点から、船舶の代替に際し、既存船舶の譲渡益を活用して新たな船舶を取得することを可能とする本特例措置を延長することが必要である。

<p>今回の要望（租税特別措置）に関連する事項</p>	<p>合理性</p>	<p>政策体系における政策目的の位置付け</p>	<p>(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。</p> <p>(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）</p>
		<p>政策の達成目標</p>	<p>(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。）。</p> <p>(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。</p>
		<p>租税特別措置の適用又は延長期間</p>	<p>所得税：3年間（令和9年1月1日～令和11年12月31日） 法人税：3年間（令和8年4月1日～令和11年3月31日）</p>
		<p>同上の期間中の達成目標</p>	<p>(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。</p> <p>(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。</p>
		<p>政策目標の達成状況</p>	<p>(外航) ・CO2排出削減 令和6年度：平成20年度比26.5%改善</p> <p>(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</p>

有効性	要望の措置の適用見込み	<p>(外航)</p> <p style="text-align: right;">(単位：件)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>R8</th> <th>R9</th> <th>R10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>租税特別措置法第 65 条の 7 適用船舶 (外航日本船舶)</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> <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>21</td> <td>21</td> <td>21</td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業者団体調査及び海事局調査に基づき推計</p> <p>(内航)</p> <p style="text-align: right;">(単位：件)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>R8</th> <th>R9</th> <th>R10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>租税特別措置法第 65 条の 7 適用船舶 (内航船舶)</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table> <p>※海事局調査に基づき推計</p>	年 度	R8	R9	R10	租税特別措置法第 65 条の 7 適用船舶 (外航日本船舶)	1	1	1	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)	21	21	21	年 度	R8	R9	R10	租税特別措置法第 65 条の 7 適用船舶 (内航船舶)	5	5	5
	年 度	R8	R9	R10																		
租税特別措置法第 65 条の 7 適用船舶 (外航日本船舶)	1	1	1																			
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)	21	21	21																			
年 度	R8	R9	R10																			
租税特別措置法第 65 条の 7 適用船舶 (内航船舶)	5	5	5																			
要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	<p>本特例措置は、多額の資金を要する船舶の調達において、譲渡船舶の譲渡益を活用し、安定的に代替船舶を確保することにより、環境負荷の低減を図るものであり、政策目的を達成するための手段として有効である。</p>																					
相当性	当該要望項目以外の税制上の措置	<p>(外航)</p> <p>① 船舶特別償却制度（租税特別措置法第 11 条、第 43 条、第 66 条の 6）</p> <p>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）</p> <p>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）</p> <p>(内航)</p> <p>① 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）</p> <p>② 船舶特別償却制度（租税特別措置法第 11 条、第 43 条、第 66 条の 6、第 68 条の 16）</p> <p>③ 内航船舶に対する固定資産税の課税標準の特例（地方税法第 349 条の 3 第 6 項）</p>																				
	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	—																				

		<p>要望の措置の妥当性</p>	<p>本特例措置は課税の繰延べあり、補助金を交付するよりも最終的な国庫負担は小さく、必要最小限の措置として妥当性を有する。</p> <p>(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。</p> <p>※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。</p> <p>(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、内航海運全体の環境低負荷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。</p>
--	--	------------------	---

<p>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</p>	<p>租税特別措置の適用実績</p>	<p>(外航)</p> <p>(1) 租税特別措置法第 65 条の 7 適用船舶（日本船舶）</p> <p style="text-align: right;">(金額の単位：百万円)</p> <table border="1" data-bbox="582 1086 1476 1384"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>適用件数</td> <td style="text-align: center;">2 (0)</td> <td style="text-align: center;">0 (0)</td> <td style="text-align: center;">0 (0)</td> </tr> <tr> <td>減収額</td> <td style="text-align: center;">352 (0)</td> <td style="text-align: center;">0 (0)</td> <td style="text-align: center;">0 (0)</td> </tr> <tr> <td>適用額</td> <td style="text-align: center;">1,516 (0)</td> <td style="text-align: center;">0 (0)</td> <td style="text-align: center;">0 (0)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業者団体及び海事局調査に基づくもの。 ※（ ）は、前回及び前々回時に見込んだ数字</p> <p>(2) 租税特別措置法第 66 条の 6 適用船舶</p> <p style="text-align: right;">(金額の単位：百万円)</p> <table border="1" data-bbox="582 1585 1476 1883"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>適用数</td> <td style="text-align: center;">25 (12)</td> <td style="text-align: center;">21 (16)</td> <td style="text-align: center;">14 (16)</td> </tr> <tr> <td>減収額</td> <td style="text-align: center;">10,491 (2,835)</td> <td style="text-align: center;">8,445 (3,957)</td> <td style="text-align: center;">7,015 (3,957)</td> </tr> <tr> <td>適用額</td> <td style="text-align: center;">45,220 (12,220)</td> <td style="text-align: center;">36,402 (17,056)</td> <td style="text-align: center;">30,238 (17,056)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※事業者団体及び海事局調査に基づくもの。 ※（ ）は、前回及び前々回時に見込んだ数字</p> <p>(内航)</p> <p style="text-align: right;">(金額の単位：百万円)</p> <table border="1" data-bbox="582 2072 1476 2112"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>R4</th> <th>R5</th> <th>R6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	年 度	R4	R5	R6	適用件数	2 (0)	0 (0)	0 (0)	減収額	352 (0)	0 (0)	0 (0)	適用額	1,516 (0)	0 (0)	0 (0)	年 度	R4	R5	R6	適用数	25 (12)	21 (16)	14 (16)	減収額	10,491 (2,835)	8,445 (3,957)	7,015 (3,957)	適用額	45,220 (12,220)	36,402 (17,056)	30,238 (17,056)	年 度	R4	R5	R6				
年 度	R4	R5	R6																																							
適用件数	2 (0)	0 (0)	0 (0)																																							
減収額	352 (0)	0 (0)	0 (0)																																							
適用額	1,516 (0)	0 (0)	0 (0)																																							
年 度	R4	R5	R6																																							
適用数	25 (12)	21 (16)	14 (16)																																							
減収額	10,491 (2,835)	8,445 (3,957)	7,015 (3,957)																																							
適用額	45,220 (12,220)	36,402 (17,056)	30,238 (17,056)																																							
年 度	R4	R5	R6																																							

適用件数	4 (16)	6 (10)	3 (10)
減収額	387 (516)	177 (313)	134 (313)
適用額	1,670 (2,224)	763 (1,350)	576 (1,350)

※海事局調査に基づく。

※（ ）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】

(外航)

足下では、中古船の市場価格が高騰しており、これにより譲渡益も大きくなることから、前回要望時の減収見込額との乖離が生じたものと考えられる。

(内航)

鋼材価格の上昇等に伴う船価の高騰等により代替建造が進まず、買換特例の利用が進まなかったことにより、前回要望時の減収見込額との乖離が生じ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

特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置

① 条項：65の7～9

② 適用件数：令和3年度 19件
令和4年度 22件
令和5年度 24件

③ 適用額：令和3年度 5,369,582（千円）
令和4年度 5,729,039（千円）
令和5年度 3,877,653（千円）

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)

- ・外航海運における日本商船隊の輸送量の確保に寄与。
- ・環境負荷低減に係る直接効果は、以下の通りである。

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

(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

	<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和7年の日本商船隊の輸送量1,100百万トンを目標とする。 ・ 国際海運のCO2削減に向けた主導的貢献 CO2：令和7年度までに日本商船隊の燃費効率を平成20年度比27%改善する。 <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2削減：令和12年度までに内航海運からのCO2排出量181万トン削減（省エネに資する船舶を1,080隻普及）を図る。 ・ 船舶の代替取得の促進 本税制特例措置が適用される年間代替取得隻数を14隻以上とする。
	<p>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</p>	<p>【前回要望時からの達成度】</p> <p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送量：令和6年においては830百万トンであった。 ・ 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%改善し、令和7年度までに27%削減する見通し。 <p>(内航)</p> <p>① CO2削減 環境低負荷に資する船舶によるCO2排出削減量 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</p> <p>② 船舶の代替取得数 令和5年度の本特例措置適用隻数：6隻 令和6年度の本特例措置適用隻数：3隻</p> <p>【目標に達成していない場合の理由】</p> <p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鋼材価格の高騰による船価の上昇等の外的要因をはじめ、事業者の財務状況及び船舶の建造サイクルにより本特例措置を活用する状況になかったこと等が考えられる。
<p>これまでの要望経緯</p>		<p>(外航)</p> <p>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）</p>

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））

2025 年 9 月

令和 8 年度税制改正要望

一般社団法人 日本船主協会

重点要望事項

1. 外航船舶の特別償却制度の延長

本制度（先進船舶：日本籍船 20%・外国籍船 18%、環境負荷低減船：日本籍船 17%・外国籍船 15%、いずれも経済安全保障に資する一定の要件を満たす場合には償却率を最大 12%上乗せ）は、令和 8 年 3 月末をもって期限が到来する。

本制度は、日本の船主（オーナー）が環境性能に優れた国際競争力のある船舶を新たに建造・保有し、日本商船隊に適時適切に船舶を供給できる体制を整備するために必要不可欠であり、また船舶の確保を通じて我が国経済安全保障にも資することから、現行制度を延長すべきである。

2. 外航船舶の買換特例制度（圧縮記帳）の延長

本制度（船舶から船舶：譲渡差益の 80%を圧縮記帳）は令和 8 年 3 月末をもって期限が到来する。

本制度は、日本の船主が保有する船舶の円滑な代替促進により、国際競争力のある日本商船隊の維持・整備を図るために是非とも必要であることから、現行制度を延長すべきである。

海運関係事項

1. 地球温暖化対策税の還付制度の延長

内航海運、一般旅客定期航路事業の用に供した軽油または重油などの燃料に係る還付措置については令和8年3月末を以て適用期限を迎えるが、環境性能に優れた輸送機関である船舶によるモーダルシフトを推進することにより地球温暖化対策を促進させる上で不可欠であることから、本制度を延長すべきである。

2. とん税、特別とん税の廃止または軽減

外航船舶はとん税、特別とん税の他、船舶固定資産税、入港料等を重複して負担している。入港による応益負担は当然のことであるが、これらの公租公課は諸外国に類例のない重複賦課である。港湾の国際競争力強化および物流コストの軽減の観点から、本税の廃止または軽減を求める。

3. 船員の支払給与に係る法人事業税の課税標準の特例措置の創設

外形標準課税に係る付加価値割の課税標準の算定に当たり、船舶の乗組員に対して支出される報酬給与額を算定方法から控除するよう求める。

国際課税

1. 電子経済の課税上の課題（国際海運業所得特有の事情等）への対応

経済の電子化に伴う新たな国際課税ルール第 2 の柱（GloBE モデルルール）を国内法制化するに当たって、国際海運業所得については、第 2 の柱の適用除外となる所得と除外対象外の所得が生じることを踏まえ、国際合意および各国の裁量の範囲内で可能な限り企業の事務負担や、国際海運業における商慣行との整合性に配慮した運用や取り扱い方針の明確化、また、外国子会社合算税制等の関連税制との整合を図るべきである。

2. 外国子会社合算税制

（1）留保所得のある子会社のみならず欠損金のある子会社も合算の対象とすること

現在の外国子会社合算税制は欠損金の合算が認められず、留保所得のある子会社のみ日本において課税するという著しく公正さを欠いた制度となっている。実質上親会社と一体である外国関係会社については、欠損金のある子会社も合算の対象とすべきである。

（2）欠損金繰越期限（7 年間）の撤廃

現在の制度では過去 7 年間の欠損金に限り、当期の所得計算上当該欠損金を損金算入できるが、長期欠損法人の税制上の救済措置として繰越期間を撤廃すべきである。

（3）対象となる外国関係会社の適用免除基準の引下げ

平成 29 年度税制改正において、対象外国関係会社の制度適用免除基準（税率 20%以上）が設定されたが、諸外国の法人実効税率の動向を踏まえ、15%以上に引き下げることが必要である。また、特定外国関係会社の適用免除基準についても、適宜見直しを行うべきである。

（4）経済活動基準の事業基準における非適用事業から「船舶の貸付」を外すこと

平成 29 年度税制改正において一部見直しが行われたが、たとえ実体のある会社でも、「船舶の貸付」を主たる事業とするものであれば、依然として軽課税国に存在するだけで対象外国関係会社と見なされてしまう。実体のある海外子会社であれば、会社単位の合算課税からは対象外とすべきである。

(5) 外国関係会社である孫会社からの配当の二重課税を控除すること

平成 22 年度税制改正により過去 2 年までの間接特定課税金額は二重課税排除措置が講じられたが、保有形態が直接／間接に拘わらず外国関係会社として課税される仕組みは同じでありながら、配当については措置が異なるのは不合理である。保有形態が直接／間接にかかわらず二重課税が起こらない仕組みとするべきである。

(6) 部分課税対象金額の益金算入における二重合算の排除

部分対象外国関係会社が一定の受動的所得を有する場合、平成 29 年度税制改正により、持株割合が 25%未満の子会社等から受け取る配当は部分課税対象金額として合算課税の対象となるが、当該子会社等が合算対象の外国関係会社である場合には、その配当が益金算入の対象となるために二重課税が発生する。外国子会社合算税制の趣旨からみても二重課税は排除すべきであり、部分対象外国関係会社が他の対象外国関係会社から配当を受ける額は、部分合算課税の対象から除外すべきである。

(7) 部分合算課税の対象としている保有割合基準は、保有する部分対象外国関係会社ではなく、内国法人の直接・間接保有割合とすること

合算所得から控除される株式保有割合 25%以上の子会社等からの配当の判定にあたっては、株式を保有する部分対象外国関係会社の単位ではなく、内国法人の保有割合で判定すべきである。

(8) 外国関係会社が受け取る配当について、当初申告要件を撤廃すること

外国子会社から受ける配当等の益金不算入（法人税法）については、平成 23 年 12 月以降当初申告要件が廃止された。一方で、同様の趣旨である合算会社が受け取る配当控除（租税特措法）には当初申告要件が付帯され続けている。両制度間で要件が異なるのは不合理であり、合算会社が受け取る配当への当初申告要件を撤廃すべきである。

(9) 外国関係会社が解散後、清算手続き中にペーパー・カンパニーとして一律に合算対象となり、債務免除益等が合算されてしまう事を除外すること

現地に事業実態がある外国関係会社についても、清算による事業活動停止や従業員解雇やオフィス閉鎖により、清算事業年度だけ全部合算対象会社に該当し、債権放棄や資産処分等による所得が合算される可能性がある。その

ため、清算前の事業実態に則してペーパー・カンパニー等に該当するか判定すべきである。

(10) 経済活動基準等の判定において、実質的に一体として判定を行えるよう措置を講じること

複数の会社が一体となって活動している場合には、経済活動基準の判定やペーパー・カンパニー／事実上のキャッシュ・ボックスの判定において、実質的に一体として判定を行えるよう措置を講じる必要がある。例えば、資産保有会社・持株会社と管理支配会社が一体となって活動している場合において、資産保有会社・持株会社については、管理支配会社による管理支配をもって管理支配基準を充足するものと判定すべきである。

3. 移転価格税制

(1) 移転価格税制上定義されている国外関連者から、外国子会社合算税制が適用される外国関係会社を除外すること

移転価格税制上、国内の法人と国外関連者（法人）間との取引価格を通常価格に引き直すため、第三者取引価格の算出が必要とされるが、合算対象となる外国関係会社については、所得の移転とはならず、課税上の弊害はない。従って、移転価格税制上定義されている国外関連者の対象範囲から、外国子会社合算税制が適用される外国関係会社を除外すべきである。

(2) 移転価格税制上定義されている国外関連者の条件にある出資割合を 50% 以上ではなく 50%超とすること

現在は 50%以上という条件だが、出資割合が 50%ずつの場合は支配権があるわけではないため、国外関連者には含めるべきではない。また、国別報告事項の構成会社の範囲として連結法適用会社と定義されていることから、国外関連者の定義も平仄を合わせるべきである。

(3) 租税条約締結国との移転価格課税の場合、更正前には必ず相互協議を経る制度とすること

現在の制度では一時的にせよ二重課税を強いる制度であるため、租税条約締結国との移転価格課税の場合、相互協議を経た上でないと、更正できない制度にすべきである。

4. 外国子会社配当益金不算入制度

(1) 外国子会社配当益金不算入制度の対象となる持分保有要件を 25%以上から 15%以上に引き下げる

海外投資については企業の国際的競争力の向上の観点からも重要となっているが、一案件毎の投資金額も大きく 25%以上の持分を取得することは困難な面も多い。従い、二重課税の排除という制度本来の趣旨に照らし持分保有要件を引き下げるべきである。

(2) 内国法人が外国関係会社から受ける配当は、特定課税対象金額の制限期間に関わらず、益金不算入とすること

現在の制度では、配当支払いの 10 事業年度前までに発生した特定課税対象金額しか益金不算入が認められないが、その制限を撤廃すべきである。

5. 外国税額控除制度

(1) 一括限度方式の堅持

国際的・二重課税の排除方式の一つとして外国税額控除を採用しているわが国においては、企業のグローバル化・複雑化に対処するため、また課税ベース、課税及び控除のタイミングを判断する際に、各国の制度の相違が存在する以上、それらのミスマッチを緩和するためには、一括限度方式の維持が不可欠である。

(2) 控除限度超過額の損金算入制度の創設

- ① 控除限度超過となった外国法人税は繰越か損金算入の選択を認めること
- ② 繰越期間内に控除できず、控除不能が確定した繰越外国法人税は損金算入を認めること

現在の制度では、外国にて支払った税額の控除限度超過額が恒常的に発生しているが、控除限度額を超過のために控除できない外国税額は損金にも算入できないため、海運会社の海外展開に関わるコストの増加、国際競争力の低下を招いている。国際的・二重課税の排除の観点から、上記の損金算入制度が必要である。

(3) 控除限度超過額および控除余裕額の繰越期間の廃止

外航海運業では多額の外国税を恒常的に納めており、所得の発生時期と租税の納付時期の差等により、控除されるべきわが国法人税と対応関係にない

ことから3年間の期限では控除しきれない場合が多い。国際的二重課税の排除の観点から、控除限度超過額および控除余裕額の繰越期間制限の撤廃が必要である。

(4) 地方税から控除未済となった金額の還付制度の創設

- ① 地方税から控除未済となった金額は、法人税と同様に還付すること**
- ② 還付が認められない場合は、少なくとも損金算入を容認すること**

控除対象外国法人税額が多いため、地方税の過年度の控除余裕額を利用する場合に、当期の地方税の法人税割の金額を超えることがあるが、現在の制度では、当該控除未済の金額が還付されず、将来3年間控除未済額として繰越される。地方税においても、国税と同様控除未済となった金額については還付制度の導入が是非とも必要である。

企業税制

1. 法人実効税率の更なる引き下げ

平成 28 年度税制改正により、標準税率ベースで法人実効税率 20% 台への引き下げが実現した。しかしながら、わが国の法人実効税率は依然として OECD 諸国や近隣アジア諸国の平均に比べて依然として高い水準であり、企業の競争力を削ぐ要因となっているため、国際的な整合性がとれる水準までさらに引き下げていくことが必要である。

一方、法人実効税率引き下げに関連し、代替財源の一部として、租税特別措置の見直しが引き続き取り沙汰されているが、わが国の将来を支えるために必要なもの、国際競争条件の均衡化を実現させるために不可欠なものは、維持・拡充すべきである。

2. グループ通算制度下における投資簿価修正制度等の見直し

令和 2 年度改正において、現行の連結納税制度の損益通算の基本的な枠組み及び重要なグループ調整計算は維持しつつも、各法人が個別に法人税額等の計算及び申告を行うグループ通算制度への移行（令和 4 年 4 月 1 日以降に開始する事業年度より適用開始）が法令化された。しかしながら、新制度の下での投資簿価修正制度や離脱時時価評価制度は、現行制度に比べて企業側の税負担を増すことが見込まれるため、引き続き所要の見直しを検討すべきである。

3. 欠損金の繰越期間の無期限化

平成 28 年度改正において、欠損金の繰越期間が 9 年から 10 年に延長された。しかしながら、諸外国では無期限の国も多いため、長期欠損法人の税制上の救済措置として繰越期間の撤廃が必要である。

4. 欠損金の繰戻還付不適用措置の廃止

法人税法では前事業年度の利益に対して当期の欠損金の繰戻しを行い、還付を受けることが認められているが、租税法により 1992 年以降不適用措置が継続されている。欠損法人の救済措置として不適用措置の廃止が必要である。

5. 受取配当の益金不算入割合の引上げ

受取配当金への課税は、法人段階で課税済みの所得の分配に対する課税である。二重課税排除の観点から、法人の受取配当金における益金不算入割合を引き上げるとともに、負債利子控除を廃止すべきである。

(平成 27 年度税制改正において、持株比率 5%以下は 20%、5%超 1/3 以下は 50%、1/3 超は 100%と益金不算入の割合が改正された。)

6. 税務上の取扱いに係る申告前の事前確認制度の導入

納税者の権利保護の明確化に資するため、事前確認制度を導入すべきである。

以 上

新時代における強靱な海事クラスターの実現に向けた施策の充実・強化に関する決議

令和七年五月十四日
自由民主党政務調査会
海運・造船対策特別委員会

四面環海の我が国において、海事産業は、我が国経済・国民生活、経済安全保障等を支える不可欠な存在である。その中核分野をなす海運、造船・船用、海事人材に加え、船員養成機関、銀行・保険業、海上自衛隊・海上保安庁など多岐に渡る分野が、有機的な循環を持ちながら密に集積し、世界に冠たる海事クラスターを形成している。一方で、我が国海事産業は今、国際競争の激化、不透明感が増す国際情勢、脱炭素化への対応深刻な人手不足、国内物価高など、内外の厳しい逆風に晒されている。中核分野のいずれが欠けても、血脈たる循環が途切れ、海事クラスター全体の存立が揺らぎ、経済安全保障等に重大な支障が生じる。この難局に立ち向かうため、海事クラスターの総力を最大限に発揮し、その強靱化を図らなければならない。

我が国海事産業が、熾烈な国際競争に打ち克ち、世界経済の成長の果実を取り込むため、また、我が国として経済安全保障の確保を図り、地政学的リスクへ対応するためには、民間企業による不断の努力に加え、政府においては、日本籍船関係制度をはじめ制度の絶えざる見直しや機動的な支援措置、国際協調等に取り組みなければならぬ。さらに、世界的な脱炭素化の潮流や船員の労働環境改善に向けた社会的要請の高まり等を契機として、環境技術や自動運航技術で市場優位性を確立し、新時代の競争力の源泉としなければならぬ。その上で、日本船主が国内造船所へ発注し、国内造船所はその期待に応え、世界に先駆けて新燃料船等を供給する好循環を拡大する必要がある。

国内に目を向ければ、内航海運については、我が国物流の大動脈として安定的な輸送を確保することも、モーターシフトの受け皿としての役割を一層強化していく必要がある。また、旅客航路は離島をはじめとして地域や観光の移動手段として不可欠であり、維持・活性化が必要である。併せて、中小零細企業が太座を占める現在の業界構造を、強固な経営基盤を有する「筋肉質」な構造へと変革していかねばならない。

担い手の確保は海事産業全体の喫緊の課題であり、国は、計画的な確保・育成やDXによる効率化等において主導的役割を果たすべきである。また、海上輸送の安全確保は至上命題であり、特に旅客輸送においては、より高い安全水準が求められていることを胸に、安全運航の責務と社会的使命を全うする必要がある。

以上の認識に立ち、政府に対し、次の事項に取り組みことを求める。

一 安定的な海上輸送の確保に不可欠な船舶そのものが、我が国の経済安全保障上、重要であることを踏まえ、そのサプライチェーン強靱化に必要な支援措置を講ずること。また、紅海等における船舶の自由かつ安全な航行の確保に向け、国際協調を強化すること。米国の通商法301条に基づく対抗措置、相互関税措置等に対し、我が国海事産業の競争力や経済安全保障の確保等に必要な措置を講ずること。

一 GX経済移行債の活用を念頭に置いたゼロエミッション船等の導入促進等や、制度整備等の早期普及に向けて必要な措置を講ずること。併せて、新燃料の大規模海上輸送技術の確立に向けた安全基準の策定や、洋上風力発電設備の整備・維持管理に不可欠な日本籍船の確保に向けた支援に取り組むこと。

一 海事産業強化法に基づき造船等の事業基盤強化を図りつつ、国際的な造船市場における公正な競争環境の整備や艦艇や巡視船等の官公庁船の建造促進等を図ること。併せて、2030年頃までの本格的な自動運航船の商用運航の実現に向けた環境整備等を図ること。

一 我が国の外航海運事業者による安定的かつ競争力ある国際海上輸送網の確保や、環境負荷低減に資する船舶の普及に向け、本年度末に期限が到来する船舶の特別償却制度、買換特例制度及び地球温暖化対策税の還付措置の延長等を図ること。また、日本籍船の保有コスト低減を含む日本船主等の競争力強化に取り組むこと。併せて、新燃料船等に関し、海運・造船・船用等の各主体の密な連携の下で標準化された設計等の活用促進を図るなど、業界横断的な事業基盤強化に向けた取組を促進すること。

一 内航海運の大量輸送性や低環境負荷といった強みを活かし、モーターシフトを強力に促進すること。また、適正な運賃・用船料の収受に向けた環境整備や、デジタル技術の活用や標準化など船員確保にも資する生産性向上等に取り組むこと。なお、高速道路料金に係る対策については、特定の輸送サービスの基盤を損なわず、陸海空でバランスの取れたものとする。国内旅客船事業については、離島航路に係る補助金の十分な所要額の確保や旅客需要の喚起、フェリー・ジェットフォイルの更新や長寿命化等に取り組むこと。併せて、燃料油価格高騰が事業者に甚大な影響を与えることのないよう、必要な対策を講ずること。

一 本通常国会で成立した船員法等の改正法の早期施行を図るとともに、船員養成ルート強化などの関連施策の具体化を図ること。また、独立行政法人海技教育機構について、養成規模や質は維持しつつも、学校運営等のあり方を見直すとともに、養成に係る負担については官民連携して対応すること。併せて、造船人材について、産学官連携による人材確保・育成の推進、育成就労制度への円滑な移行及び特定技能制度による外国人材の適切な活用と併せて、DXを活用した生産性向上に取り組むこと。

一 旅客船の安全・安心対策に万全を期すとともに、「海事行政DX」を着実に実行し、申請手続のオンライン化による事業者・船員の手続の合理化等を図ること。

一 海事産業の重要性や魅力、その強化に向けた国・民間の取組について、官民一体で周知に努めること。

以上

海事クラスターの強靱化に向けた施策実現に関する決議

我が国において、海事産業は、安定的な海上輸送を支えており、その国内産業基盤及びサプライチェーンの維持・強化は極めて重要。海運業や船舶産業を中核分野として、船舶の受発注などの有機的な相互の繋がりを有する産業集積である海事クラスターが形成されている。

一方で、我が国海事産業は、国際競争の激化や世界的な脱炭素化への要請等の課題に直面しており、中核分野のいずれが欠けても、海事クラスター全体の存立が揺らぎ、我が国経済、国民生活、経済安全保障等に重大な支障が生じる。

以上の認識に立ち、造船業を再生し、海事クラスターの強靱化を図るため、政府に対し、次の事項に取り組むことを求める。

記

- 一、我が国海事産業の競争力や経済安全保障の確保のため、船舶サプライチェーンの大幅な強靱化等に取り組むこと。
- 一、造船業等のDX・ロボット化や協業・集約化を含む事業基盤強化、官公庁船の建造促進、国内修繕体制の強化、2030年頃までの商用自動運航船の実現に向けた環境整備等を図ること。その際、国際連携・協力の促進も図ること。
- 一、GX経済移行債の活用等によるゼロエミッション船等の導入促進や、制度整備等の早期普及に向けた措置を講じること。併せて、設計等の標準化をはじめ、業界の垂直・水平連携を促進すること。また、新燃料の大規模海上輸送技術の確立に向けた措置、洋上風力発電設備の整備・維持管理に不可欠な日本籍船の確保に向けた支援に取り組むこと。
- 一、紅海等における船舶の自由かつ安全な航行の確保に向け、国際協調を強化すること。さらに、米国の通商法301条に基づく対抗措置、相互関税措置等に対し、必要な措置を講ずること。
- 一、本年度末に期限が到来する船舶の特別償却制度、買換特例制度及び地球温暖化対策税の還付措置の延長等を図ること。また、日本籍船の保有コスト低減を含む日本船主等の競争力強化を図ること。
- 一、内航海運の取引環境改善や生産性向上、モーダルシフトの強力な促進に取り組むこと。なお、高速道路料金に係る対策については、特定の輸送サービスの基盤を損なわず、陸海空でバランスの取れたものとする。国内旅客船事業については、離島等との二地域居住にも資する離島航路に係る補助金の十分な所要額の確保や旅客需要の喚起、フェリー・ジェットフォイルの更新等に取り組むこと。併せて、燃料油価格高騰が事業者に至大な影響を与えないよう、必要な対策を講じること。
- 一、改正船員法等の早期施行や、地方運輸局等とハローワークとの連携による海技人材確保の間口の拡充等の海技人材の確保・育成に係る関連施策の具体化を図ること。独立行政法人海技教育機構の養成規模や質は維持しつつも、学校運営のあり方を見直すとともに、養成に係る負担については官民連携して対応すること。併せて、造船人材の確保・育成、育成就労制度への円滑な移行及び特定技能制度による外国人材の適切な活用に取り組むこと。
- 一、広く海洋人材の育成・確保に向け、ソフト・ハードの支援に取り組むこと。
- 一、旅客船の安全・安心対策に万全を期すとともに、陸の行政区域にとどまらない海中心の観光振興に取り組むこと。「海事行政DX」を着実に実行すること。
- 一、海事産業の重要性や魅力、その強化に向けた国・民間の取組について、官民一体で周知に努めること。
- 一、祝日である海の日を7月20日に戻し、“海洋国家日本”の礎の日とするよう取組を進めること。

令和7年6月3日

自由民主党海事立国推進議員連盟

令和7年度海事振興連盟決議

四面を海に囲まれた海洋国家である我が国は、海上輸送により、貿易量の99.5%、国内における産業基盤物資輸送の約8割が担われており、海運・造船・港運・倉庫等の海事産業は、国民生活や経済活動、経済安全保障等を支える必要不可欠なインフラである。

しかしながら、造船業・船用工業については、公的支援を受ける中国・韓国等諸外国企業との国際競争が熾烈となる中、鋼材価格の高止まり等によって厳しい状況に置かれている。外航海運業については、中東海域を含む世界の重要海域における商船の安全な航行の確保、潜在的な海賊の脅威が想定される海域における海賊対策の継続が課題となっている。また、内航海運業については、海運へのモーダルシフトの推進が期待されている一方、多くの事業者が燃料油価格高騰等により引き続き厳しい経営環境に置かれている。その上、我が国の海事産業は、少子高齢化と人口減少を背景に、人材の確保・育成を図ることが急務となっている。

さらに、我が国海事産業は、2050年カーボンニュートラル目標の実現に向け、世界最先端の技術による優位性を確立するとともに、生産性の更なる向上を図り、国際競争力を強化するための適切かつ具体的な取組を講じていく必要がある。

加えて、海事産業が、日本経済・地域経済において重要な役割を担っていることに関し、国民・企業等からの認識がより一層高まるよう、海事広報や海事教育の推進に積極的に取り組むとともに、海の日を7月20日に戻し、海洋国家日本の礎の日とするよう全力で取り組む必要がある。

今後とも当連盟は、政府、業界とも一丸となって、具体的成果を着実に積み重ね、もって海事産業のさらなる発展に貢献していく。

そのため、当連盟は下記項目の実現に全力で取り組む。

記

- 1 我が国海事産業の更なる発展、港湾運送事業及び倉庫業の経営基盤の維持・強化のため、令和7年度末に期限を迎える「船舶に係る特別償却制度」、船舶等に係る「特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置（買換特例）」及び「より環境負荷の小さい輸送手段への転換及び公共交通機関の利用者利便の増進に資する事業に係る特例措置の延長（地球温暖化対策のための税）」の延長、さらに、物流の維持・安定化に資する公共性の高い物流拠点に対する適切な税制特例の創設の実現に向けて取り組む。
- 2 船員は、家族や陸上社会と離れ、職住一体となった特殊な労働環境下にあり、行政サービスの受益が一定程度制限されていることから、引き続き船員に対する住民

税減免措置の拡大等に向けて取り組む。

- 3 海・陸の物流システムが交差する産業活動の拠点として極めて重要な社会基盤である港湾について、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図るため、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の三本柱を引き続き強力で推進し、国際競争力の強化を図るとともに、データプラットフォーム「サイバーポート」のさらなる浸透、情報セキュリティ対策の強化、脱炭素化に配慮した「カーボンニュートラルポート(CNP)」の形成などを推進・加速するための支援を求める。
- 4 倉庫業は、国民生活に必要な不可欠な物資の保管、入出荷、積み替えなどを行い、需給調整による物資の安定供給及び市場価格の安定に寄与するとともに、災害時においても円滑な支援物流を実現することにより、産業活動や国民生活に重要な役割を果たしているなど、公益性の極めて高い産業である。予算措置として、DXの推進など人手不足に対応した倉庫内作業の省人化に係る支援策、災害対応力強化のための支援措置の充実、GX投資に関する支援措置等の創設・拡充についての要求に向けて取り組む。
- 5 海上における通信環境について、陸上と同等のコスト・品質で、自動運航や遠隔制御、Wi-Fi、電子マネーの利用等DXの推進が図られるよう、高速・廉価な通信インフラや、チケットレス及びキャッシュレスシステム導入等への支援を求める。
- 6 造船・船用工業のDX化等に向け、人手不足を補完する自動化・ロボット化などのスマートファクトリー化、造船所間または造船間における情報共有化等コスト対策に資するサプライチェーン効率化・標準化等に係る各種支援を求める。加えて、自動化等による船員の労働負担軽減を実現する船舶の開発等に対する支援を求める。
- 7 令和5年7月に国際海事機関において採択された「2050年頃までに国際海運からのGHG排出ゼロ」の目標等を踏まえ、船舶の脱炭素化を推進するため、適切な国際ルールの整備に加え、GX経済移行債等も活用した、新燃料船や省エネ船の設計・開発、国内の生産体制の整備、普及促進に対する支援等とともに、新燃料の供給体制の整備、新燃料と重油との差額補助等、周辺環境整備に取り組む。
また、カーボンニュートラルの実現に向け、GX推進に資する省エネ船、電気推進船、代替燃料船等環境負荷の少ない船舶への代替建造（省エネエンジンへの換装を含む。）を推進するため、代替建造に対する補助金やJRTTの優遇金利等の充実強化及び建造費用を抑制するためのモデル船（標準船）の開発推進を求める。
さらに、新燃料船に携わる船員の安全確保とその能力向上を図るため、教育・訓練を含む必要な措置を講じるよう求める。

加えて、今後の国内産業に対する排出量取引の強制化、燃料賦課金の導入に当たっては、事業の実態に即した公正公平な取り扱いを求める。

- 8 再生可能エネルギー導入拡大に向けた取組みが加速するなか、洋上風力発電は我が国の再生可能エネルギーの主力電源化に向けた「切り札」と位置づけられており、その施工や O&M に必要となる洋上風力発電支援船について、我が国の優れた舶用製品の活用に向けて取り組む。

また、洋上風力発電区域の設定に当たっては、海上輸送の安全で円滑な実施を損なうことのないよう、十分な配慮をおこなうことを求める。

- 9 トラックドライバーの担い手不足問題や働き方改革への解決策及びカーボンニュートラルに向けた CO₂削減の推進策として、トラックから内航海運へのモーダルシフトを推進するための取組を推進する。なお、高速道路料金の無料化や料金の引下げなどについては、特定の輸送サービスの基盤を損なわず、陸海空でバランスの取れた公正妥当な料金政策とすることを求める。

- 10 内航海運の活性化を図り、荷主のニーズに応え、安全かつ安定的に輸送サービスを提供し続けるため、物価高騰や人件費上昇、船価を十分に考慮した運賃・用船料となるよう、取引環境の改善により、持続可能な事業運営を実現できる環境整備を求めるとともに、物資の安定輸送の確保のため、船員の業務効率化に資する設備等の導入の支援を求める。

- 11 国の安全保障を支え、民間船舶とは異なる特殊な技術を要する艦艇等建造・修理・技術基盤維持のため、艦艇・官公庁船等の建造・修理資金の確保・拡充、契約方式の改善、ODA 及び OSA を含む装備移転・輸出案件の増進、防衛生産基盤強化法の適切な運用による適正な建造・修繕能力の確保、艦艇・官公庁船分野における外国人材活用円滑化に向けたガイドライン策定を求める。

- 12 経済安全保障上、船舶の国内生産体制の維持・確保は極めて重要であることから、「船体」もしくは「船舶」を経済安全保障推進法に基づく特定重要物資への対象化を図るとともに 1 兆円の投資を長期間可能とする造船基金の創設等を通じ、我が国造船業の再生に向けた取組を加速することを求める。

また、鋼材等内外価格差軽減・支援策の検討を求める。

- 13 我が国の安全保障及び国内海上貨物の安定輸送のために不可欠なカボタージュ制度を堅持するよう求める。

- 14 船員の高齢化や後継者不足が深刻となっている中、海運・水産産業を担う後継者

の確保・育成は急務となっている。将来にわたり物資や旅客の海上輸送及び水産資源の安定的な供給体制を確保すべく、国の各種計画や基本方針に明記されている船員の確保・育成を具現化する。具体的には、船員職業を志望する人材が希望の職場で就労・活躍するための雇用促進、海陸の職業安定業務の連携、海技人材の確保・育成のための全体ビジョンを受けた取り組みの着実な実施、海技教育機構をはじめとする船員養成教育機関の維持・定員拡大、「船員の働き方改革」の推進を通じたより魅力ある職場環境の整備を進める。

- 15 深刻な人材不足へ対応するために、若年労働者や IT 人材等の確保・育成のため、海事産業への国民の理解度向上に係る国の広報活動強化、海洋・造船工学系の大学、高専、工業高校での講座・コースの維持・拡充や、DX 関連人材の育成・労働環境の改善等への支援を求める。

加えて、特定技能制度や、育成就労制度については、造船・船用工業分野における外国人材の受入れ・運用の維持に加え、物流倉庫分野の新規追加に配慮されることを求める。

- 16 海賊発生の潜在的脅威が払拭されていないソマリア沖・アデン湾周辺海域、今なお発生し続ける西アフリカのギニア湾周辺海域、東南アジア海域における、海賊・武装強盗の脅威に対処し、日本商船隊の船員と船舶の安全を確保するため、海賊略奪行為の防止・根絶に向けた取り組みの継続を求める。さらに、近年、武装強盗などが増加している東南アジア海域の対策として、アジア海賊対策地域協力 (ReCAAP) の強化を図ることを求める。

- 17 日本が輸入する原油の約 9 割超、天然ガスの約 1 割を運ぶ多くの船舶が通航する要衝である中東海域、特に現在ホーシー派による商船攻撃の烈度が増している紅海周辺海域はじめ、日本周辺海域においても、官民連携のもと船員と船舶の適切な安全措置を講じることを求める。

- 18 船舶用燃料である重油、軽油を対象とした燃料油価格激変緩和対策の継続を求める。

- 19 日常生活に必要な物資輸送手段や地域住民・観光客の移動手段に加えて、大規模自然災害時の緊急輸送手段としての役割を果たすなど、国民生活に不可欠な役割を担っているフェリー・ジェットフォイル等の旅客船航路の維持・存続のため、離島の住民の日常生活や地域経済を支える離島航路への支援や観光関連予算を活用した旅客船需要等を喚起する実効性のある対策の実施を求める。

過疎化・高齢化等の影響で厳しい状況下にある離島航路について、その維持・存続に向けた十分な国の予算措置及びこれに関連する地方財源の確保、老朽船代替促

進のための共有建造に係る金利軽減等の支援を求める。

また、特定有人国境離島法に基づく支援の更なる充実を求める。

20 旅客船の安全に対する規制の強化に伴う旅客船事業者による安全対策の推進に対して、必要な支援を求める。

21 世界単一市場の中で中韓造船業と競争していくためには、公正な競争条件の確保が重要であり、公正な国際競争環境の確立に向けて取り組む。

22 内航海運による安定的物資輸送、旅客輸送の確保に加え、生産性向上や環境対策等の観点から、技術開発・導入の支援や省力化投資の促進に向けた取組を求めるとともに、鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度について、船主要望に対応した見直し等支援の拡充を図り、高齢化が著しい内航貨物船、旅客船の代替建造の促進を図るよう求める。

23 平成8年に国民の祝日化が実現した「海の日」について、本来の制定の趣旨に加え、「国連海洋法条約」が我が国において発効した日であるとともに、「海洋基本法」が施行された日であることに鑑みて、祝日である海の日を7月20日に固定化し、「海洋国家日本」の礎の日とするよう全力で取り組む。

24 海洋国家である日本の未来を担う子供たちに対し、海事産業が、日本経済・地域経済で重要な役割を担っていることの理解や関心を深めるため、学校教育において、海事産業が積極的に取り上げられるよう取り組む。

さらに、小・中学生及び高校生を対象としたキャリア教育・職業教育のニーズに合わせ、海に関わる仕事について、学校教育の現場で取り上げられるよう取り組む。

25 海を教育の場として少年少女の健全育成を目指して活動している海洋少年団の強化・活性化等に取り組む。

令和8年度海事税制に関する海事振興連盟決議

四面を海に囲まれた海洋国家である我が国にとって、海運・造船・港運・倉庫等の海事産業は、国民生活や経済活動、安全保障を支える上で極めて重要な役割を担っている。我が国貿易量の99.5%を担い、国内産業基礎物資輸送の約8割を担う海上輸送は、社会経済に必要不可欠なインフラであり、我が国の国民生活や経済活動の維持のため、海上輸送の安定的な確保に全力で取り組んでいる。また、トラックドライバーの担い手不足問題を受けたトラックから船舶へのモーダルシフトに伴う海上輸送需要の増加の観点からも、内航海運に求められる役割はますます大きくなっており、内航海運による安定的な輸送を確保することが求められている。加えて、倉庫は、海上輸送とも密接に関係しながら、国民生活や経済活動に必要な物資の保管、入出荷、積み替えに資する物流拠点として、重要な社会インフラであるが、同時に需給調整による物資の安定供給及び市場価格の安定並びに防災機能の提供など、公共性の高い機能を有する施設である。

しかしながら、我が国海事産業は、激化する国際競争や燃料油価格の高騰等により、厳しい状況にある。さらに昨今の国際情勢に鑑み、経済安全保障といった大きな課題にも対応しつつ、海事産業の国際競争力強化を一層推し進めなければならない状況にある。

こうした状況を踏まえ、我が国海事産業の更なる発展を図るためには、次の税制の実現が強く求められている。

- ・船舶に係る特別償却制度については、環境負荷低減船の建造を促進し、持続可能な海上輸送の実現や、安定的な海上輸送の確保を通じた経済安全保障の確立のため、延長すべきである。
- ・海上運送業及び港湾運送業における特定の事業用資産の買換特例については、船舶の代替を促進し、計画的かつ安定的な船隊の維持・整備等を図るため、延長すべきである。
- ・海運に係る地球温暖化対策税の還付措置については、輸送部門において環境負荷の少ない大量輸送機関としての海運の活用（モーダルシフト）を推進する観点及び公共交通機関として国民生活を支えている海運の役割に鑑み、延長すべきである。
- ・営業倉庫施設も含めた物流の維持・安定化に資する公共性の高い物流拠点の整備、再構築の推進に資する税制特例の創設が必要である。

このため、海事振興連盟一同の総意として、税務当局に対し、特に重点を置いている以下の項目の確実な実現を求める。

◎税制における重点要望項目

1. 船舶に係る特別償却制度の延長
2. 特定の事業用資産の買換特例の延長（海上運送、港湾運送）
3. 海運に係る地球温暖化対策税の還付措置の延長
4. 物流の維持・安定化に資する公共性の高い物流拠点に対する適切な税制特例の創設

以上

環境負荷の低減に資する船舶等に係る特別償却制度及び買換特例制度の延長 (所得税・法人税)

環境性能の高い船舶等の建造や買換えを促進することで、持続可能な海上輸送の実現や港湾整備に必要な体制の確保を目指すとともに、安定的な海上輸送の確保を通じた経済安全保障の確立を目指す。

施策の背景

- 「2050年カーボンニュートラル」の実現に向けて、我が国の国民生活と経済活動を支える外航・内航海運分野や港湾整備分野においても、CO₂削減などの環境負荷低減に資する船舶及び作業船の普及を促進することが求められている。このため、**多額の資金を要する船舶等の新造・代替を、事業環境にとらわれずに進めることができる環境を整備する必要があります。**
- 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、**安定的な国際海上輸送を確保するためには、国内の船主が外航船舶を安定的に保有する必要があります**ことから、国内船主による造船所での計画的な船舶建造を促進する必要があります。さらに、造船・船用工業の事業基盤強化への波及的な効果も期待されている。

要望の結果

現行の特例措置

特別償却制度

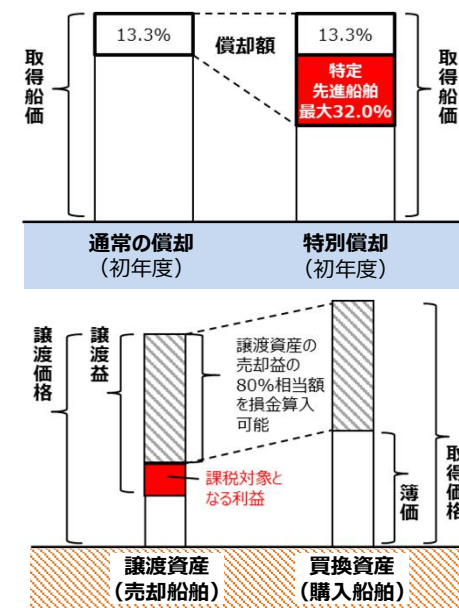
- 【所得税・法人税】国内の船主が取得した船舶について、特別償却による課税の繰延べを可能とする。
 - ・ 外航 <先進船舶>日本籍船:20%、外国籍船:18% <環境負荷低減船>日本籍船:17%、外国籍船:15%
※ いずれも経済安全保障に資する一定の要件(大臣認定を受けた造船所での建造等)を満たす場合には償却率を上乘せ ⇒日本船社が運航する船舶:+12%、外国船社が運航する船舶:+10%
 - ・ 内航 <高度環境負荷低減船>18% <環境負荷低減船>16%

買換特例制度

- 【所得税・法人税】以下の譲渡益について、80%まで課税の繰延べを可能とする。
 - ・ 海上運送業に供する一定の船舶を譲渡し、環境負荷の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の譲渡益
 - ・ 港湾整備等に供する一定の作業船を譲渡し、環境負荷の低減に資する一定の要件を満たす作業船を新たに取得した場合の譲渡益

結果

- 【特別償却制度】対象船舶の要件を一部見直しの上、特例措置を3年間(令和8年4月1日～令和11年3月31日)延長する。
- 【買換特例制度】作業船を除き、現行の特例措置を3年間(令和8年4月1日～令和11年3月31日)延長する。作業船については、対象となる譲渡資産について一部見直しの上、特例措置を2年間(令和8年4月1日～令和10年3月31日)延長する。



2025年12月19日

令和8年度税制改正に関するコメント

一般社団法人 日本船主協会
会長 長澤 仁志

本日取りまとめられました令和8年度与党税制改正大綱におきまして、来年3月末をもって適用期限を迎える、外航船舶の「特別償却制度」、「買換特例制度（圧縮記帳）」の延長が認められました。

国会議員の諸先生方や国土交通省はじめ関係府省の皆様の海運業界に対する深いご理解と多大なるご尽力の賜物であり、心より御礼申し上げます。

今後も外航海運業界は、造船業の再生、日本籍船制度の抜本的な見直しなどの課題に取り組み、国際競争力の強化と海事産業群の強靱化を図り、安定的な国際海上輸送の確保を通じて、我が国経済の成長と国民生活の安定に貢献して参る所存です。

また、税制につきましては、令和8年度末に期限を迎える国際船舶に係る「登録免許税の特例措置」、「固定資産税の特例措置」、令和9年度末に期限を迎える「トン数標準税制」等に取り組んで参ります。

引き続き関係の皆様のご理解とご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

以上