

# 平成27年度地方税制改正（税負担軽減措置等）要望事項

（ 新設 ・ 拡充 ・ 延長 ・ その他 ）

No	13	府省庁名 国土交通省
対象税目	個人住民税 法人住民税 事業税 不動産取得税 固定資産税 事業所税 <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">その他</span> （軽油引取税）	
要望項目名	<p>1. 軽油引取税の課税免除の特例措置の延長</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; display: inline-block; margin-left: 20px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 船舶運航事業者等の船舶の用途</li> <li>② 港湾整備等に従事する作業船の用途</li> <li>③ 鉄軌道事業者等の鉄軌道用車両等の用途</li> <li>④ 建設機械の用途</li> <li>⑤ 港湾運送業の用途</li> <li>⑥ 倉庫業及び鉄道貨物利用運送事業の用途</li> <li>⑦ 空港内において使用される特殊車両の用途</li> <li>⑧ スキー場のゲレンデ整備車等の用途</li> </ul> </div> <p>2. 軽油引取税の課税免除の特例措置の恒久化 海上保安庁の船舶の動力源及び航路標識の予備電源の用途</p>	
要望内容（概要）	<p>・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要）</p> <p>1-① 船舶の動力源に供する軽油</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ⅰ 内航船舶（旅客）（海事局）</li> <li>-Ⅱ 内航船舶（貨物）（海事局）</li> <li>-Ⅲ 外航船舶（海事局）</li> <li>-Ⅳ 官用船（国（地方運輸局、運輸監理部）の使用する船舶）（海事局）</li> <li>-Ⅴ 訓練船（（独）航海訓練所・（独）海技教育機構の使用する船舶）（海事局）</li> <li>-Ⅵ 自家用船舶（海事局）</li> <li>-Ⅶ （一財）海上災害防止センターの使用する船舶（海上保安庁）</li> <li>-Ⅷ 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁）</li> </ul> <p>1-②-Ⅰ 港湾整備等に従事する作業船（民間事業者所有）の動力源に供する軽油（港湾局）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ⅱ 港湾整備等に従事する作業船（国（地方整備局、北海道開発局、沖縄総合事務局）所有）の動力源に供する軽油（港湾局）</li> <li>-Ⅲ 港湾整備等に従事する作業船（港湾管理者等所有）の動力源に供する軽油（港湾局）</li> <li>-Ⅳ 港湾整備等に従事する作業船（独立行政法人水資源機構所有）の動力源に供する軽油（水管理・国土保全局）</li> </ul> <p>1-③-Ⅰ 鉄軌道事業者等が、鉄軌道用車両の動力源に供する軽油（鉄道局）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ⅱ JR貨物がコンテナ貨物の積卸しの用に供するフォークリフトの動力源に供する軽油（鉄道局）</li> </ul> <p>1-④ とび・土工・コンクリート工事の工事現場において専らくい打ち、くい抜き、掘削又は運搬のために使用する建設機械の動力源の用途に供する軽油（土地・建設産業局）</p> <p>1-⑤-Ⅰ 港湾運送に使用される自動車登録を受けていない機械の動力源に供する軽油（港湾局）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ⅱ 港湾運送に使用される船舶の動力源に供する軽油（港湾局）</li> </ul> <p>1-⑥-Ⅰ 倉庫業者が倉庫において使用するフォークリフトその他これに類する機械の動力源の用途に供する軽油（総合政策局）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ⅱ 鉄道に係る貨物利用運送事業者等が駅構内において使用する機械又は装置の動力源の用途に供する軽油（総合政策局）</li> </ul>	

	<p>1-⑦ 空港において使用される高所作業車、ペルトローダー、パッセンジャーステップその他これに類する車両の動力源の用に供される軽油（航空局）</p> <p>1-⑧ 索道事業者が、スキー場において使用するゲレンデ整備車及び降雪機の動力源に供する軽油（鉄道局）</p> <p>2-I 海上保安庁の船舶の動力源の用に供する軽油の引取り（海上保安庁）  -II 海上保安庁が設置管理する航路標識の予備電源の用に供する軽油の引取り（海上保安庁）</p> <p>・特例措置の内容  上記1-①～⑧及び2に使用される軽油の軽油引取税 免税</p>
<p>関係条文</p>	<p>地方税法附則第12条の2の7 第1項第1号、第2号、第3号及び第5号  地方税法施行令附則第10条の2の2 第2項、第3項及び第6項  地方税法施行規則附則第4条の7 第6項、7項、第8項、第9項及び第10項</p>
<p>減収見込額</p>	<p>[初年度] ▲1,410 (▲18,328) [平年度] ▲1,417 (▲18,328)  [改正増減収額] - (単位：百万円)</p>
<p>要望理由</p>	<p>(1) 政策目的</p> <p>1-① 船舶の動力源に供する軽油</p> <p>-I 内航船舶（旅客）（海事局）  小型旅客船等の地域交通網の維持は重要である。特に離島航路はほとんど唯一の移動手段であり、生活物資の輸送を担う日常生活に欠かせない交通機関である。また、有人離島は領海・排他的経済水域の保全等にも貢献しており、離島航路事業は極めて高い公益性を有する。軽油は多くの船舶で燃料として使用されているため、本特例措置を延長することにより、地域住民の移動手段を維持・確保し、生活物資の安定供給のために現在の有人離島就航率を維持していくことが求められる。</p> <p>-II 内航船舶（貨物）（海事局）  本特例措置により、我が国の経済や国民生活を支える上で重要な産業基礎物資輸送において、その約8割を占める内航船舶（貨物）の安全かつ安定的な国内海上輸送の確保を図る。</p> <p>-III 外航船舶（海事局）  本特例措置により、外航日本船舶と外国船舶との運航コスト差を縮小し、国際競争力を確保することにより、外航日本船舶の確保を図り、経済安全保障及び安定的な国際海上輸送の確保を図る。</p> <p>-IV 官用船（国（地方運輸局、運輸監理部）の使用する船舶）（海事局）  日本の港に入港する外国船籍の船舶に対し船内設備等、安全に関する立入検査（PSC）を適切に実施し、船舶交通の安全確保及び海洋汚染の防止を図る。</p> <p>-V 訓練船（（独）航海訓練所・（独）海技教育機構の使用する船舶）（海事局）  日本人船員の確保・育成を図り、安定的な海上輸送の確保を図る。</p> <p>-VI 自家用船舶（海事局）  自家用船舶の利用振興を通じて海洋に関するレクリエーションの普及、海洋観光の展開及び地域活性化を図る。</p> <p>-VII （一財）海上災害防止センターの使用する船舶（海上保安庁）  一般財団法人海上災害防止センター（平成25年10月に独立行政法人海上災害防止センターの権利義務及び資産を承継し指定海上防災機関として業務を開始）の保有する船舶は、離島である消防演習場（第二海堡）における消火訓練を実施するため、訓練生等の唯一の輸送手段であり、また、排出油等の防除訓練を実施するために欠かせないものである。当該訓練事業は、災害の発生に備えてタンカー、フェリー等の船舶乗組員、石油コンビナート従業員、公設消防機関の消防士等、災害に携わる幅広い関係者を対象に訓練を実施しており、極めて高い公益性を有し、我が国の防災能力の向上を図るため、継続的に実施する必要がある。</p> <p>-VIII 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁）  （公社）川崎清港会等の府県に所在している公益法人等の船舶は、港内及びその付近水面の漂流物、塵芥等の除去収集等を行うことで、船舶航行の安全を図るとともに環境衛生の向上を図るために使用されているものである。</p>

1-②-I 【港湾等の円滑な整備・維持管理の推進を通じた地域経済の発展】

作業船の中でも主に軽油を利用し、主に地方部の港湾整備・維持管理に必要となる中小型作業船の運航コスト低減により、必要な中小型作業船の確保を図り、港湾の整備、海洋汚染防除等を通じて、地域経済の発展、離島航路の安定確保、国内物流の海上輸送への転換（モーダルシフト）、海洋環境の保全等を実現する。

—II 【港湾等の円滑な整備・維持管理の推進を通じた地域経済の発展】

国が所有する監督・測量船、清掃船の運航コスト低減を図り、港湾の整備、海洋汚染防除等を通じて、地域経済の発展、離島航路の安定確保、国内物流の海上輸送への転換（モーダルシフト）、海洋環境の保全等を実現する。

—III 【港湾等の円滑な整備・維持管理の推進を通じた地域経済の発展】

港湾管理者等の所有する監督・測量船、清掃船の運航コスト低減を図り、港湾の整備、海洋汚染防除等を通じて、地域経済の発展、離島航路の安定確保、国内物流の海上輸送への転換（モーダルシフト）、海洋環境の保全等を実現する。

—IV 【港湾等の円滑な整備・維持管理の推進を通じた地域経済の発展】

独立行政法人水資源機構が管理するダム等の維持に必要となる中小型作業船の維持管理コストの低減により、利水事業者の負担軽減、ひいては地域住民等に対する負担軽減を図ることにより、地域経済の発展等を実現する。

1-③-I 【地域鉄道ネットワークの維持】

採算の確保が困難な非電化地方鉄道路線の維持及び活性化を図るとともに、総合物流施策大綱等でその必要性が求められている鉄道貨物へのモーダルシフトを促進し、CO<sub>2</sub>の排出削減を図る。

—II 【環境対策及び物流の効率化】

鉄道貨物の円滑な輸送の確保に必要なコンテナ貨物の積卸し用のフォークリフトの維持・管理コストを低減することにより、環境にやさしく、輸送効率の良い貨物鉄道輸送を促進し、物流の効率化を図る。

1-④ 【建設工事の施工・品質の確保、地域社会の維持、大気環境の保全】

国内総生産・全産業就業者数の約1割を占める地域の基幹産業であるとともに、防災・減災、老朽化対策、耐震化、インフラメンテナンスなど地域社会の維持を担っている建設業について、依然厳しい経営環境にある建設企業の負担を軽減し、住宅・社会資本の整備・維持管理とその品質確保や、災害対応等を通じた地域の維持を図る。また、建設機械の適正燃料である軽油の使用を促進することにより、NO<sub>x</sub>（窒素酸化物）やPM（粒子状物質）の低減を図り、大気環境の保全を図る。

1-⑤-I 【モーダルシフトの推進及び我が国港湾の競争力強化】

軽油を動力源としている高能率の荷役機械の導入・維持によって、陸上輸送と海上輸送の結節点である港湾のコスト低減を図ることにより、モーダルシフト（国内陸上貨物輸送から国内海上貨物輸送への転換）を推進し環境負荷を低減するとともに、我が国港湾の国際競争力の強化を図る。

—II 【モーダルシフトの推進及び我が国港湾の競争力強化】

軽油を動力源としている高能率のはしけ・いかに運送用船舶の導入・維持によって、陸上輸送と海上輸送の結節点である港湾のコスト低減を図ることにより、モーダルシフト（国内陸上貨物輸送から国内海上貨物輸送への転換）を推進し環境負荷を低減するとともに、我が国港湾の国際競争力の強化を図る。

1-⑥-I 【倉庫業の経営環境の維持】

倉庫業の用に供するフォークリフトに使用する軽油について、軽油引取税を免除することにより、国民生活や産業経済活動に直結した生活関連物資や産業物資を扱う倉庫業の円滑な運営を確保する。

—II 【鉄道貨物利用運送事業の経営環境の維持】

駅構内において鉄道貨物利用運送事業者が行う、貨物の運送又は鉄道車両への積み込みや取卸しに使用するフォークリフト等に使用する軽油の免税措置を行うことにより円滑な物流を確保する。

1-⑦ 【航空ネットワークの維持・拡充】

円安による燃料費高騰等により航空運送業界を取り巻く経営環境が厳しい中、課税の免除措置により、航空機支援業務の低廉かつ安定したサービスの提供を確保し、航空ネットワークの維持又は拡充を図る。

1-⑧ 【索道事業者の経営環境の改善とスキー場を抱える地域の観光振興】

厳しい経営を強いられている索道事業者の経営環境の改善を図るとともに、観光立国推進基本計画で示されているスポーツツーリズムを推進し、スキー場を抱える地域の観光振興を図る。

2-I 海上における治安の確保、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全、海洋調査など、国が確実に行うべき根幹的・恒久的な業務である海上保安業務を適切かつ確実に実施する。

2-II 海上交通の秩序維持など、国が確実に行うべき根幹的・恒久的な業務である海上保安業務を適切かつ確実に実施する。

(2) 施策の必要性

1-① 船舶の動力源に供する軽油

一 I 内航船舶（旅客）（海事局）

船舶運航事業者は中小零細事業者が多く、厳しい経営環境にある中で、営業費用の3割近くを占める燃料費の負担増は経営に直接的な影響を与え、小型旅客船などによる地域交通網の維持、特に離島住民の移動手段の確保等に重大な影響を及ぼす。本特例措置の延長が認められない場合、地域住民の利用者負担が著しく増大し、更なる利用者の減少、航路事業収支の悪化を招き、ひいては航路廃止等による地域住民の公共交通サービスの受益を低下させることになる。このため、本特例措置の延長が必要である。

一 II 内航船舶（貨物）（海事局）

船舶運航事業者は中小零細事業者が多く、厳しい経営環境にある中で、運航コストの負担増は経営に直接的な影響を与える。ひいては、特例措置の延長が認められない場合、モーダルシフトの受け皿としての安全かつ安定的な国内海上輸送の確保に支障を生じることとなる。このため、本特例措置の延長が必要である。

一 III 外航船舶（海事局）

外航船舶運航事業者は、厳しい国際競争の下で、経済安全保障及び安定的な国際海上輸送の確保のため、一定隻数の外航日本船舶を確保して運航している。また、東日本大震災や原発事故を契機として、外航日本船舶による経済安全保障及び安定的な国際海上輸送の確保の必要性が明確になったところである。本特例措置の延長が認められない場合、外国船舶の使用する軽油は免税となっているため、外航日本船舶と外国船舶の運航コストの差がますます拡大し、国際競争力が失われ、外航日本船舶による安定的な国際海上輸送の確保に支障を生じることとなる。このため、本特例措置の延長が必要である。

一 IV 官用船（国（地方運輸局、運輸監理部）の使用する船舶）（海事局）

四面を海で囲まれているわが国の経済活動・国民生活にとって必要不可欠である安定的かつ安全な海上輸送の確保を図るためには、わが国に入港する外国船籍の船舶に対し船内設備等、安全に関する立入検査（PSC）を適切に実施することが必要である。地方運輸局が保有する船舶交通の安全確保等に使用する船舶の一部は軽油を使用しており、本特例措置の延長が認められない場合、船舶交通の安全確保等に係るコストの増加につながり、PSC業務に支障が生じることとなる。このため、本特例措置の延長が必要である。

一 V 訓練船（（独）航海訓練所・（独）海技教育機構の使用する船舶）（海事局）

四面を海で囲まれているわが国の経済活動・国民生活にとって必要不可欠である効率的かつ安定的な海上輸送の確保を図るためには、それを担う国際条約を満たす資格を有する日本人船員を効率的・効果的に養成することが必要であり、また、海洋基本法に基本的施策の一つとして海上輸送の確保が規定され、その中で船員の確保・育成は国が講ずべき措置と規定されている。（独）航海訓練所、（独）海技教育機構が保有する船員の訓練等に使用する船舶の一部は軽油を使用しており、本特例措置の延長が認められない場合、船員の確保・育成に係るコストの増加につながり、安定的な船員の供給に支障が生じることとなる。このため、本特例措置の延長が必要である。

一 VI 自家用船舶（海事局）

海洋基本法において、国民が海洋についての理解と関心を深めることができるよう海洋に関するレクリエーションの普及等のために必要な措置を講ずると規定されており、平成25年度に閣議決定された新たな

な海洋基本計画においても、マリンレジャーの普及、マリンレジャーに適した海洋空間を活かした海洋観光の取組の推進が求められている。

さらに、「観光立国実現に向けたアクションプログラム2014」（平成26年観光立国推進閣僚会議決定）において、海洋観光の展開を図るとしており、「日本再興戦略改訂2014」（平成26年6月24日閣議決定）及び「経済財政運営と改革の基本方針2014」（平成26年6月24日閣議決定）においても、地域活性化の推進及び観光振興が謳われ、かつ、当該アクションプランを着実に実行するとされている。

海洋レクリエーションでは通常自家用船舶が使用されるため、上記の施策展開を図るためには自家用船舶の利用を促進する環境を整えることが必要不可欠である。よって、本特例措置の延長が必要である。

一Ⅶ （一財）海上災害防止センターの使用する船舶（海上保安庁）

一般財団法人海上災害防止センターは、全国で唯一の海上防災訓練の実施機関として、タンカー、フェリー等の船舶乗組員、石油コンビナート従業員、公設消防機関の消防士等を対象に油及び液化ガス火災の消火訓練並びに排出油等の防除訓練を実施しており、極めて高い公益性を有する。引き続き我が国の防災能力の向上を図るためには、船舶乗組員、石油コンビナート従業員等に対する第二海堡<sup>ほ</sup>における消火訓練や排出油等防除訓練は不可欠であり、仮に、本特例措置の延長が認められない場合、当該訓練に係るコストの増加のため、受入訓練受講生の減少を招くこととなり、我が国の防災能力の低下を招くおそれがある。このため、本特例措置の延長が必要である。

一Ⅷ 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁）

関連公益法人等は、港内及びその付近水面の漂流物、塵芥等の除去収集<sup>じんかい</sup>等を行い、もって船舶航行の安全を図るとともに環境衛生の向上を図っているところ、仮に、本特例措置の延長が認められない場合、当該活動回数等の減少につながり、船舶航行の安全に支障が出るおそれがあるため、本特例措置の延長が必要である。

1-②-I 港湾の整備や海洋汚染防除等に際しては、浚渫船や杭打船等の作業船が不可欠である。なかでも主に軽油を利用する中小型作業船は、主に地方部の港湾の小規模な整備等に用いられているが、近年の公共投資の削減に伴い、この10年弱の間に隻数は3分の2となった。このままでは、特に地方部において作業船の確保が困難になり、国や地方が行う港湾・航路の整備・維持管理、海洋環境の保全、災害復旧等が困難となる恐れがある。例えば、東日本大震災後の港湾の啓開作業に際しては、作業船の確保が困難となり啓開作業にも支障が生じたところであり、今後想定される南海トラフ地震等の際に同様の事態が生じないようにする必要がある。このため、引き続き免税措置を継続する必要がある。

一Ⅱ 港湾の整備や海洋汚染防除等に際しては、監督・測量船、清掃船が不可欠である。特に清掃船の運航が制限されると、回収されなかった漂流ゴミ等による航行船舶への衝突や、航路・泊地閉塞による港湾・漁業活動への支障など、国民の安全や経済活動に多大な影響を及ぼすおそれがある。このため、引き続き免税措置を継続する必要がある。

一Ⅲ 港湾の整備や海洋汚染防除等に際しては、監督・測量船、清掃船が不可欠である。特に清掃船の運航が制限されると、回収されなかった漂流ゴミ等による航行船舶への衝突や、航路・泊地閉塞による港湾・漁業活動への支障など、国民の安全や経済活動に多大な影響を及ぼすおそれがある。このため、引き続き免税措置を継続する必要がある。

一Ⅳ 独立行政法人水資源機構は、自らダム等の管理を行い、利水事業者に対し水の安定的な供給を行っている。その費用は利水事業者からの負担金及び国からの補助金等で賄っており、ダム等の維持管理に必要な中小型作業船にかかる諸費用については、利水事業者に負担がかかる仕組みとなっている。利水事業者への負担は、水道料金等として末端ユーザーとしての地域住民等への負担につながることから、引き続き免税措置を継続する必要がある。

1-③-I 免税軽油の使用者は、輸送量が少なく採算の確保が困難な非電化地方鉄道路線を運行している鉄道事業者及び厳しい経営状況下にある貨物鉄道事業者であることから、これら非電化地方鉄道路線の経営の安定化とともに、貨物鉄道サービスの維持及び鉄道貨物輸送の利用促進を通じて、モーダルシフトの推進を図るためには、本特例措置の延長が必要不可欠である。

一Ⅱ JR貨物がコンテナ貨物の積卸しの用に供するフォークリフトは、環境にやさしい鉄道貨物の円滑な輸送の確保に必要であり、輸送効率の良い鉄道貨物輸送による物流の効率化を図るためには本特例措置の延長が必要不可欠である。

1-④ これまで続いた建設投資の急激な減少や受注競争の激化により、地域社会を支えている建設企業が疲弊している。このような中で、構築物の基礎部分の工事を担うとび・土工事業者が使用する軽油が課税されると、そのコスト増を工事代金に転嫁できない等により経営状況のさらなる悪化を招き、工事の適正な施工やその品質確保に支障が生じることが懸念される。このため、住宅・社会資本の整備・維持管理とその品質確保や、災害対応等を通じた地域の維持のためにも、本措置を継続することが必要である。また、軽油が課税されると、財務状況の悪化による不正軽油の使用が懸念され、環境負荷が増大するおそれもあることから、本措置を継続することが必要である。

1-⑤-I 地球温暖化対策を進めるためには、物流分野におけるモーダルシフトの推進がきわめて重要である。また、近年、船舶の急速な大型化や船会社間の連携の進展等により、我が国への基幹航路の寄港の減少に歯止めがかからない状況となっており、国際物流の拠点となる我が国港湾の国際競争力強化は、日本経済にとって喫緊の課題となっている。

こうしたモーダルシフトの推進及び我が国港湾の国際競争力強化のためには、港湾における荷役作業の効率化を促進し、港湾のコスト低減を図ることが不可欠であることから、本特例措置を引き続き講じることにより、軽油を動力源としている高能率の荷役機械の導入・維持を図ることが必要である。

-II 地球温暖化対策を進めるためには、物流分野におけるモーダルシフトの推進がきわめて重要である。また、近年、船舶の急速な大型化や船会社間の連携の進展等により、我が国への基幹航路の寄港の減少に歯止めがかからない状況となっており、国際物流の拠点となる我が国港湾の国際競争力強化は、日本経済にとって喫緊の課題となっている。

こうしたモーダルシフトの推進及び我が国港湾の国際競争力強化のためには、港湾における荷役作業の効率化を促進し、港湾のコスト低減を図ることが不可欠であることから、本特例措置を引き続き講じることにより、軽油を動力源としている高能率のはしけ・いかだ運送用船舶の導入・維持を図ることが必要である。

1-⑥-I 倉庫事業者は、日常生活や産業活動に欠くことのできない重要な商品や物資の安全な保管を通じて適時、適切に物資の安定供給を図る物流の結節点としての重要な役割を担う事業であり、保管・荷役といった倉庫業の業務に加え、輸配送、流通加工や在庫管理・受発注等の情報管理業務等を併せて行い、物流の円滑化や商品価格の安定に寄与している。

また、災害時における支援物資の広域的な受入拠点として、都道府県との間で保管・職員派遣に関する協力協定の締結の促進を行っているところである。

このように、倉庫業者は国民生活における必要不可欠な生活関連物資等を扱っているため、軽油引取税を課税すると物流コストが上昇し物資の価格を引き上げることとなり、国民生活等に重大な影響を与えることとなるため、本措置を継続することが必要である。

-II 鉄道貨物利用運送事業者は、トラック輸送と比べてより環境に対する負荷の小さい鉄道貨物輸送を行っており、地球温暖化対策に加え、省エネルギー、道路混雑の緩和など、様々な社会問題へ対応しているところである。

さらに、最近、若年労働力の減少によるトラックドライバー不足が顕在化しており、これらの問題に対応するためには、鉄道貨物輸送の促進（モーダルシフト）が必要である。

軽油引取税を免除することにより、鉄道貨物輸送コストを抑え、モーダルシフトを促進することが可能となるため、本特例措置の延長が必要不可欠である。

1-⑦ 格安航空会社（LCC）の参入等により航空会社間の競争が激化する中、我が国の航空会社は高コスト体質からの転換を図り、徹底的な経営の効率化を迫られている状況にある。他方、政府として訪日外国人旅行者 2,000 万人の高みを目指すなど、今後確実な増加が見込まれる観光需要に適切に対応するためには、航空ネットワークを維持し、かつ、更なる発展を図ることが不可欠である。

空港において航空機支援業務を行う特殊車両によるサービスは、その低廉かつ安定したサービスを提供することが、航空関連会社の安定した経営に寄与するものであることから、国民の足を支える航空ネットワークを維持し、さらには増加する観光需要へ適切に対応するため、本施策において当該特殊車両のサービスコストを低減することは必要不可欠である。

1-⑧ スキー及びスノーボードは、冬季における代表的なスポーツであり、スキー場の振興はリフトを運行する索道事業の経営環境の改善のみならず、スキー場を抱える地域経済の活性化にも重要な役割を果たしているが、スキー場の運営者のほとんどが経営の厳しい索道事業者であり、スキー場を抱える

地域の観光振興を図るためには、本特例措置の延長が必要不可欠である。

### 2-Ⅰ 海上保安庁の巡視船艇

海上保安庁の業務は、海上における治安の確保、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全、海洋調査、海上交通の秩序維持など、地方自治体や民間の警備会社等ではなく、国の行政組織として適切かつ確実に実施すべき根幹的・恒久的な業務である。

また、現状、尖閣諸島周辺海域を含む東シナ海においては、中・台・韓の漁船等の活動が確認されるなど、我が国を取り巻く安全保障環境が激しさを増しており、このような活動に対する監視・警戒態勢の強化が必要とされており、これまで以上に海上保安業務が質・量ともに増大することが見込まれる。

上記業務に活用する海上保安庁所属の船舶のうち全ての巡視艇に軽油を用いており、沿海・近海における日常的な海上警備や海難救助、海上犯罪の取締り、海上交通の安全確保等の業務遂行を支えている。また近年は、警備救難業務の即応性の向上等のため、軽油を動力源とする高速巡視船の増強も行ってきており、現在では海上保安庁所属の船舶全446隻（放射能調査艇3隻は含まず）のうち8割を超える344隻が軽油を使用しているが、これまでも巡視船艇の運用の効率化により軽油使用を可能な限り削減してきているところである。

一方、海上保安庁が海上における唯一の警察機関として「いかなる不法行為に対しても切れ目のない十分な対応を確保する」こと、「対応能力を向上させる」ことが本年7月の閣議決定においても求められており、警察機関として隙のない海上保安体制を確保することが重要となっている。また、本年6月に閣議決定された国土強靱化計画においても、国全体の総合的な災害対応体制の強化のため、海上保安庁の「対応力の強化を図る」こととされているところ。

他方、仮に、軽油引取税が課税された場合、当庁の船舶の巡視頻度が約2割以上減少することとなり、例えば巡視警戒活動への対応能力が低下し、実施体制が不十分となるだけでなく、各種情報収集活動や犯罪被疑船舶の探知等、海上における法令の励行業務等を通じた国民生活の安心・安全に多大な影響を及ぼすこととなる。

以上のとおり、海上保安庁の巡視船舶の用に供される軽油は、海上における治安の確保、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全、海洋調査など、国が確実に行うべき根幹的・恒久的な業務である海上保安業務に今後も引き続き必要不可欠であり、当該状況は今後も変わらないため、免税措置の恒久化を行うことが必要である。

### 2-Ⅱ 海上保安庁の航路標識

航路標識の予備電源として用いられる軽油は、灯台や海上交通センター等の予備電源として使用しており、平成26年時点において、145基が稼働しているが、これまでも航路標識電源の自然エネルギー化により軽油使用量を可能な限り削減してきているところである。

しかし、航路標識の電源に用いられる軽油は、立地等の問題から、大規模電源の自然エネルギー化が難しい状況にあり、軽油を使わざるを得ないことから、軽油消費のこれ以上の削減は困難である。

海上保安庁の航路標識の用に供される軽油は、海上交通の秩序維持など、国が確実に行うべき根幹的・恒久的な業務である海上保安業務に今後も引き続き必要不可欠であり、当該状況は今後も変わらないため、免税措置の恒久化を行うことが必要である。

本要望に  
対応する  
縮減案

—

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>1-① 船舶の動力源に供する軽油</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- I 内航船舶（旅客）（海事局） <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上</li> <li>施策目標 27 地域公共交通の維持・活性化を推進する</li> </ul> </li> <li>- II 内航船舶（貨物）（海事局） <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul> </li> <li>- III 外航船舶（海事局） <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul> </li> <li>- IV 官用船（国（地方運輸局、運輸監理部）の使用する船舶）（海事局） <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</li> <li>施策目標 18 船舶交通の安全と海上の治安を確保する</li> </ul> </li> <li>- V 訓練船（（独）航海訓練所・（独）海技教育機構の使用する船舶）（海事局） <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護</li> <li>施策目標 36 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る</li> </ul> </li> <li>- VI 自家用船舶（海事局） <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>施策目標 20 観光立国を推進する</li> </ul> </li> <li>- VII （一財）海上災害防止センターの使用する船舶（海上保安庁） <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現</li> <li>施策目標 4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋汚染防止を推進する</li> <li>政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</li> <li>施策目標 18 船舶交通の安全と海上の治安を確保する</li> </ul> </li> <li>- VIII 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁） <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</li> <li>施策目標 18 船舶交通の安全と海上の治安を確保する</li> </ul> </li> </ul> <p>1-②-I</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現</li> <li>施策目標 4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>政策目標 10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備</li> <li>施策目標 39 離島等の振興を図る</li> </ul> <p>- II</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現</li> <li>施策目標 4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>政策目標 10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備</li> <li>施策目標 39 離島等の振興を図る</li> </ul> <p>- III</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現</li> <li>施策目標 4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海</li> </ul>
-----	-------------------	---



洋汚染防止を推進する

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

政策目標 10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備

施策目標 39 離島等の振興を図る

－Ⅳ

政策目標 2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現

施策目標 6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する

1－③－Ⅰ 鉄道貨物へのモーダルシフトの推進については、京都議定書目標達成計画（平成20年3月閣議決定）に盛り込まれ、当面の地球温暖化対策に関する方針（平成25年3月地球温暖化対策推進本部決定）において京都議定書目標達成計画と同等以上の取組を推進することされ、総合物流施策大綱（平成25年6月閣議決定）においても必要性が求められている。

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 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上

施策目標 26 鉄道網を充実・活性化させる

1－③－Ⅱ 鉄道貨物へのモーダルシフトの推進については、京都議定書目標達成計画（平成20年3月閣議決定）に盛り込まれ、当面の地球温暖化対策に関する方針（平成25年3月地球温暖化対策推進本部決定）において京都議定書目標達成計画と同等以上の取組を推進することされ、総合物流施策大綱（平成25年6月閣議決定）においても必要性が求められている。

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 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上

施策目標 26 鉄道網を充実・活性化させる

1－④ 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 9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護

施策目標 32 建設市場の整備を推進する

業績指標 148 専門工事業者の売上高営業利益率

1－⑤－Ⅰ 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

業績指標 99 国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率

－Ⅱ 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

業績指標 99 国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率

1－⑥－Ⅰ 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 20 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

－Ⅱ 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

		<p>1-⑦ 国土交通省の政策評価体系上 政策目標 6 国際競争力、観光交流、広域・地域関連連携等の確保・強化 施策目標 24 航空交通ネットワークを強化する</p> <p>1-⑧ 観光立国推進基本計画（平成24年3月閣議決定）において、政府全体により講ずべき施策として、スキー等スポーツへの指向性の高い外国人旅行者の訪日促進に寄与するものとしてスポーツツーリズムを推進することや、雪国の特性を活かした観光・レクリエーションの振興等による多様な交流を促進することが掲げられている。 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 20 観光立国を推進する</p> <p>2-I 海上保安庁の巡視船艇 政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 施策目標 18 船舶交通の安全と海上の治安を確保する</p> <p>2-II 海上保安庁の航路標識 政策目標 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 施策目標 18 船舶交通の安全と海上の治安を確保する</p>
政策の達成目標		<p>1-① 船舶の動力源に供する軽油</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-I 内航船舶（旅客）（海事局） 今後3年間有人離島への船舶就航率68%を堅持する。</li> <li>-II 内航船舶（貨物）（海事局） 安全かつ安定的な国内海上輸送を確保する。</li> <li>-III 外航船舶（海事局） 安定的な国際海上輸送を確保する。</li> <li>-IV 官用船（国（地方運輸局、運輸監理部）の使用する船舶）（海事局） 日本の港に入港する外国船籍の船舶に対し船内設備等、安全に関する立入検査（PSC）を適切に実施し、船舶交通の安全確保及び海洋汚染の防止を図る。</li> <li>-V 訓練船（（独）航海訓練所・（独）海技教育機構の使用する船舶）（海事局） 外航及び内航の船員を育成し、船員の安定供給を図る。</li> <li>-VI 自家用船舶（海事局） 海洋観光の展開及び地域活性化に資する海洋に関するレクリエーションの普及等のため自家用船舶の利用振興を図る。</li> <li>-VII （一財）海上災害防止センターの使用する船舶（海上保安庁） 船舶乗組員、石油コンビナート従業員等に対し消火訓練や排出油等防除訓練を実施し、我が国の防災能力の向上を図る。</li> <li>-VIII 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁） 港内及びその付近水面の漂流物、<sup>じんかい</sup>塵芥等の除去収集等を行い、もって船舶航行の安全を図るとともに環境衛生の向上を図る。</li> </ul> <p>1-②-I 作業船団の能力を維持するため、免税軽油利用の作業船の隻数の減少率（過去10年の平均減少率約4%）を改善する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-II 地域経済の発展、離島航路の安定確保、国内物流の海上輸送への転換（モーダルシフト）、海洋環境の保全等を図る。</li> <li>-III 地域経済の発展、離島航路の安定確保、国内物流の海上輸送への転換（モーダルシフト）、海洋環境の保全等を図る。</li> <li>-IV 水資源開発施設等の管理等を行うことにより、産業の発展及び人口の集中に伴い用水を必要とする地域に対する水の安定的な供給の確保を図る。</li> </ul> <p>1-③-I 非電化地方鉄道ネットワークの維持とともに、貨物鉄道サービスの維持及び鉄道貨物輸送の利用促進を通じて、モーダルシフトを推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-II 環境にやさしく、輸送効率の良い鉄道貨物の円滑な輸送を確保することにより、物流の効率化を図る。</li> </ul>

		<p>1-④ 本措置により、構築物の基礎部分の工事を担うとび・土工事業者の負担を軽減し、住宅・社会資本の整備・維持管理とその品質確保や、災害対応等を通じた地域の維持を図る。また、建設機械の適正燃料である軽油の使用の促進を図る。</p> <p>1-⑤-Ⅰ・モーダルシフト（国内陸上貨物輸送から国内海上貨物輸送への転換）を推進する。  ・港湾における荷役作業の効率化を図るための高能率の荷役機械の導入・維持により、我が国港湾の競争力強化を図る。  -Ⅱ・モーダルシフト（国内陸上貨物輸送から国内海上貨物輸送への転換）を推進する。  ・港湾における荷役作業の効率化を図るための高能率のはしけ・いかだ運送用船舶の導入・維持により、我が国港湾の競争力強化を図る。</p> <p>1-⑥-Ⅰ 物流コストの低減により、国民生活や産業経済活動の安定化を図る。  -Ⅱ モーダルシフトに関する指標（トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量）を目標とする。</p> <p>1-⑦ 低廉かつ安定したサービスを提供することにより、国民の足を支える航空路線の維持を図る。</p> <p>1-⑧ スキー場を運営する索道事業者の経営環境の改善を図るとともに、スキー場を抱える地域の観光振興を図る。</p> <p>2-Ⅰ 海上保安庁の巡視船艇  海上における治安の確保、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全、海洋調査など国が確実に行うべき根幹的・恒久的な業務である海上保安業務を適切かつ確実に実施する。</p> <p>2-Ⅱ 海上保安庁の航路標識  海上交通の秩序維持など国が確実に行うべき根幹的・恒久的な業務である海上保安業務を適切かつ確実に実施する。</p>
	<p>税負担軽減措置等の適用又は延長期間</p>	<p>1-①～⑧ 平成30年3月31日までの3年間延長</p> <p>2 無期限</p>

同上の期間中の達成目標

- 1-① 船舶の動力源に供する軽油
- Ⅰ 内航船舶（旅客）（海事局）  
今後3年間有人離島の船舶就航率68%を堅持する。
  - Ⅱ 内航船舶（貨物）（海事局）  
安全かつ安定的な国内海上輸送を確保する。
  - Ⅲ 外航船舶（海事局）  
安定的な国際海上輸送を確保する。
  - Ⅳ 官用船（国（地方運輸局、運輸監理部）の使用する船舶）（海事局）  
日本の港に入港する外国船籍の船舶に対し船内設備等、安全に関する立入検査（PSC）を適切に実施し、船舶交通の安全確保及び海洋汚染の防止を図る。
  - Ⅴ 訓練船（（独）航海訓練所・（独）海技教育機構の使用する船舶）（海事局）  
外航及び内航の船員を育成し、船員の安定供給を図る。
  - Ⅵ 自家用船舶（海事局）  
海洋観光の展開及び地域活性化に資する海洋に関するレクリエーションの普及等のため自家用船舶の利用振興を図る。
  - Ⅶ （一財）海上災害防止センターの使用する船舶（海上保安庁）  
船舶乗組員、石油コンビナート従業員等に対し消火訓練や排出油等防除訓練を実施し、我が国の防災能力の向上を図る。
  - Ⅷ 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁）  
港内及びその付近水面の漂流物、塵芥等の除去収集等を行い、もって船舶航行の安全を図るとともに環境衛生の向上を図る。
- 1-②-Ⅰ 作業船団の能力を維持するため、免税軽油利用の作業船の隻数の減少率（過去10年の平均減少率約4%）を改善する。
- Ⅱ 地域経済の発展、離島航路の安定確保、国内物流の海上輸送への転換（モーダルシフト）、海洋環境の保全等を図る。
  - Ⅲ 地域経済の発展、離島航路の安定確保、国内物流の海上輸送への転換（モーダルシフト）、海洋環境の保全等を図る。
  - Ⅳ 水資源開発施設等の管理等を行うことにより、産業の発展及び人口の集中に伴い用水を必要とする地域に対する水の安定的な供給の確保を図る。
- 1-③-Ⅰ ・非電化地方鉄道路線の維持（廃線路線 0路線）  
・コンテナ輸送トンキロ数の増加（平成29年度 211億トンキロ）
- 1-③-Ⅱ コンテナ輸送トンキロ数の増加（平成29年度 211億トンキロ）
- 1-④ 専門工事業者の売上高経常利益率  
平成23年度 3.5% → 平成29年度 4.0%
- 1-⑤-Ⅰ ・モーダルシフトに関する指標（トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量）343億トンキロ（平成29年度）を目標とする。  
・国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率について、平成22年度比約5%減（平成28年度）を実現する。
- Ⅱ ・モーダルシフトに関する指標（トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量）343億トンキロ（平成29年度）を目標とする。  
・国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率について、平成22年度比約5%減（平成28年度）を実現する。
- 1-⑥-Ⅰ 物流コストの低減により、国民生活や産業経済活動の安定化を図る。
- Ⅱ 鉄道貨物輸送の円滑な輸送の確保を図り、環境に優しい鉄道貨物輸送の発展が図られるようモーダルシフトを推進する。
- 1-⑦ 低廉かつ安定したサービスを提供することにより、国民の足を支える航空路線の維持を図る。

		<p>1-⑧ 特殊索道の利用者数について平成24年度の水準（290百万人）を平成29年度においても維持することを目標とする。</p> <p>2-I 海上保安庁の巡視船艇 海上における治安の確保、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全、海洋調査など国が確実に行うべき根幹的・恒久的な業務である海上保安業務を適切かつ確実に実施する。</p> <p>2-II 海上保安庁の航路標識 海上交通の秩序維持など国が確実に行うべき根幹的・恒久的な業務である海上保安業務を適切かつ確実に実施する。</p>
政策目標の達成状況		<p>1-① 船舶の動力源に供する軽油</p> <p>-I 内航船舶（旅客）（海事局） 政策評価法に基づく業績指標として「有人離島のうち航路が就航されている離島の割合68%（平成27年度）」を位置づけているところ、平成24年度は70%となっており、概ね目標を達成している。</p> <p>-II 内航船舶（貨物）（海事局） 安全かつ安定的な国内海上輸送が確保されている。</p> <p>-III 外航船舶（海事局） 外航日本船舶と外国船舶との運航コスト差を縮小し、国際競争力を確保することにより、159隻（平成25年央）の外航日本船舶で経済安全保障及び安定的な国際海上輸送の確保を推進している。</p> <p>-IV 官用船（国（地方運輸局、運輸監理部）の使用する船舶）（海事局） 日本の港に入港する外国船籍の船舶に対し船内設備等、安全に関する立入検査（PSC）を適切に実施し、船舶交通の安全確保及び海洋汚染の防止が図られている。</p> <p>-V 訓練船（（独）航海訓練所・（独）海技教育機構の使用する船舶）（海事局） 外航及び内航の船員を育成し、船員の安定供給が図られている。</p> <p>-VI 自家用船舶（海事局） 海洋観光の展開及び地域活性化に資する海洋に関するレクリエーションの普及等のため自家用船舶の利用振興が図られている。</p> <p>-VII （一財）海上災害防止センターの使用する船舶（海上保安庁） 船舶乗組員、石油コンビナート従業員等に対し消火訓練や排出油等防除訓練を実施し、我が国の防災能力の向上が図られている。</p> <p>-VIII 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁） 港内及びその付近水面の漂流物、塵芥等の除去収集等を行い、もって船舶航行の安全と環境衛生の向上が図られている。</p> <p>1-②-I 免税軽油利用の作業船の隻数の過去4年（平成21年～平成25年）の平均減少率 約4%</p> <p>-II 地域経済の発展、離島航路の安定確保、国内物流の海上輸送への転換（モーダルシフト）、海洋環境の保全等が図られている。</p> <p>-III 地域経済の発展、離島航路の安定確保、国内物流の海上輸送への転換（モーダルシフト）、海洋環境の保全等が図られている。</p> <p>-IV 水資源開発施設等の管理等を行うことにより、産業の発展及び人口の集中に伴う用水を必要とする地域に対する水の安定的な供給の確保が図られている。</p> <p>1-③-I ・平成24年度～平成25年度の非電化地方鉄道路線の廃止路線は0路線である。 ・平成25年度のコンテナ輸送トンキロ数は193億トンキロである。</p> <p>1-③-II 平成25年度のコンテナ輸送トンキロ数は193億トンキロである。</p> <p>1-④ 専門工事業者の売上高経常利益率（平成23年度建設業構造実態調査） 平成20年度 2.1% → 平成23年度 3.5%</p>

		<p>1-⑤-I・モーダルシフトに関する指標（トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量）</p> <p>平成22年度 315億トンキロ  平成23年度 305億トンキロ  平成24年度 333億トンキロ</p> <p>・平成25年度に、国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率について、平成22年度比約1.5%減（速報値）が実現した。</p> <p>-II・モーダルシフトに関する指標（トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量）</p> <p>平成22年度 315億トンキロ  平成23年度 305億トンキロ  平成24年度 333億トンキロ</p> <p>・平成25年度に、国際海上コンテナ・バルク貨物の輸送コスト低減率について、平成22年度比約1.5%減（速報値）が実現した。</p> <p>1-⑥-I 本特例措置により、物流コストが低減し、国民生活や産業経済活動の安定化が図られている。</p> <p>-II モーダルシフトに関する指標（鉄道コンテナ輸送量）</p> <p>平成21年度 186億トンキロ  平成22年度 185億トンキロ  平成23年度 180億トンキロ</p> <p>1-⑦ 国内線乗降客数（千人） 国内線貨物取扱量（千トン）</p> <table border="1"> <tr> <td>平成22年度</td> <td>168,587</td> <td>1,796</td> </tr> <tr> <td>平成23年度</td> <td>162,302</td> <td>1,719</td> </tr> <tr> <td>平成24年度</td> <td>175,665</td> <td>1,728</td> </tr> </table> <p>1-⑧ 本特例措置により、厳しい経営環境下にある索道事業者の経営の安定化が図られるとともに、安全なスキー場運営の確保を通して、スキー場を抱える地域の観光振興が図られている。</p> <p>2-I 海上保安庁の巡視船艇  海上における治安の確保、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全、海洋調査など国が確実に行うべき根幹的・恒久的な業務である海上保安業務を適切かつ確実に実施している。</p> <p>2-II 海上保安庁の航路標識  海上交通の秩序維持など国が確実に行うべき根幹的・恒久的な業務である海上保安業務を適切かつ確実に実施している。</p>	平成22年度	168,587	1,796	平成23年度	162,302	1,719	平成24年度	175,665	1,728
平成22年度	168,587	1,796									
平成23年度	162,302	1,719									
平成24年度	175,665	1,728									
有効性	要望の措置の適用見込み	<p>1-① 船舶の動力源に供する軽油</p> <p>-I 内航船舶（旅客）（海事局）  704航路、141,643キロリットル（平成25年度実績）</p> <p>-II 内航船舶（貨物）（海事局）  171キロリットル（平成25年度実績）</p> <p>-III 外航船舶（海事局）  4,080キロリットル（平成25年度実績）</p> <p>-IV 官用船（国（地方運輸局、運輸監理部）の使用する船舶）（海事局）  31キロリットル（平成25年度実績）</p> <p>-V 訓練船（（独）航海訓練所・（独）海技教育機構の使用する船舶）（海事局）  43キロリットル（平成25年度実績）</p> <p>-VI 自家用船舶（海事局）  3,410キロリットル（平成25年度実績）</p> <p>-VII（一財）海上災害防止センターの使用する船舶  7.7キロリットル（平成25年度実績）</p> <p>-VIII 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁）</p>									

183キロリットル（平成25年度実績）

- 1-②-I 軽油使用量 6,550キロリットル
- II 軽油使用量 4,124キロリットル
- III 軽油使用量 760キロリットル
- IV 軽油使用量 17キロリットル
  
- 1-③-I 平成27年度適用見込み 222,428キロリットル  
82事業者（JR7社、民鉄75社（うち第三セクター鉄道33社））
- II 平成27年度適用見込み 10,191キロリットル
  
- 1-④ 64,663KL/669事業者（道府県税の課税状況等に関する調（平成24年度））
  
- 1-⑤-I（適用事業者数）361事業者、（軽油使用量）76,954キロリットル
- II（適用事業者数）31事業者、（軽油使用量）1,220キロリットル
  
- 1-⑥-I（適用事業者数）143件 97百万円 3,032キロリットル
- II（適用事業者数）20件 11百万円 341キロリットル
  
- 1-⑦ 対象空港での適用数（H25年度88者：事業者からの聞き取り）
  
- 1-⑧ 平成27年度適用見込み 約15,951キロリットル 約323事業者
  
- 2-I 海上保安庁の巡視船艇  
軽油を動力とする船舶344隻 軽油44,322キロリットル（平成26年度見込み）
  
- 2-II 海上保安庁の航路標識  
航路標識145基 軽油7キロリットル（平成26年度見込み）

要望の措置の  
効果見込み  
（手段としての  
有効性）

- 1-① 船舶の動力源に供する軽油
  - I 内航船舶（旅客）（海事局）  
営業費用の3割近くを占める燃料費に係る本特別措置は、燃料油の高騰や利用者が減少して経営基盤が脆弱化している船舶運航事業者にとって、直接的に影響を与える効果の高い手段である。また、現在、有人離島就航率は70%台を維持しており、引き続き運航コストを抑えることで地域住民の足であり生活物資の輸送機関である航路を維持していくために、本施策は有効に機能すると考える。
  - II 内航船舶（貨物）（海事局）  
本措置により、課税による負担が軽減されることで、内航船舶の運航コストが低減され、安全かつ安定的な国内海上輸送の確保に大きく資するものであることから、本措置には有効性が認められる。
  - III 外航船舶（海事局）  
本措置により、課税による負担が軽減されることで、外航日本船舶の運航コストが低減され、外航日本船舶の国際競争力が確保されることにより、経済安全保障及び安定的な国際海上輸送の確保に大きく資するものであることから、本措置には有効性が認められる。
  - IV 官用船（国（地方運輸局、運輸監理部）の使用する船舶）（海事局）  
本措置により、課税による負担が軽減されることで、船舶交通の安全確保等に係るコストが低減し、PSC業務が適切に実施されることにより、船舶交通の安全確保等に大きく資するものであることから、本措置には有効性が認められる。
  - V 訓練船（（独）航海訓練所・（独）海技教育機構の使用する船舶）（海事局）  
本措置により、課税による負担が軽減されることで、船員の確保・育成に係るコストが低減され、安定的な船員の供給に大きく資するものであることから、本措置には有効性が認められる。
  - VI 自家用船舶（海事局）  
本措置により、課税による負担が軽減されることで、小型船舶の維持管理コストが

低減され、小型船舶の利用を通じた海洋に関するレクリエーションの普及、海洋観光の展開及び地方活性化に寄与するものとする。

－Ⅶ (一財) 海上災害防止センターの使用する船舶 (海上保安庁)

船舶乗組員、石油コンビナート従業員等に対する消火訓練や排出油等防除訓練に係るコストが低減され、我が国の防災能力の向上に寄与するものであることから、本措置の有効性が認められる。

－Ⅷ 関連公益法人等の使用する船舶 (海上保安庁)

本措置により、課税による負担が軽減されることで、港内及びその付近水面の漂流物、塵芥等の除去収集等に係るコストが低減され、船舶航行の安全と環境衛生の向上に大きく資するものであることから、本措置には有効性が認められる。

1－②－Ⅰ 本措置により、作業船の運航コストが低減され、国や地方が行う港湾整備等に必要作業船の確保につながることから、円滑な港湾整備等が可能となり、地域経済の発展等に寄与する。

－Ⅱ 本特例措置により、国が行う港湾の整備、海洋汚染防除等に必要作業船の運航コストが低減され、地域経済の発展等に寄与する。

－Ⅲ 本特例措置により、港湾管理者等が行う港湾の整備、海洋汚染防除等に必要作業船の運航コストが低減され、地域経済の発展等に寄与する。

－Ⅳ 本措置により課税による負担が軽減されることで、独立行政法人水資源機構が管理するダム等の維持に必要となる中小型作業船の維持管理コストが低減され、利水事業者の負担軽減、ひいては地域住民等に対する負担軽減が可能となり、地域経済の発展等に寄与する。

1－③－Ⅰ 本特例措置により、輸送量が少なく採算の確保が困難な非電化地方鉄道路線に着目した鉄道ネットワークの維持とともに、鉄道貨物サービスの維持及び鉄道貨物輸送の利用促進を通じて、モーダルシフトの推進が図られる。

－Ⅱ コンテナ貨物の積卸し用のフォークリフトの維持・管理コストが低減されることにより、環境にやさしく、輸送効率の良い貨物鉄道輸送が促進され、物流の効率化が図られる。

1－④ 本措置により、構築物の基礎部分の工事を担うとび・土工事業者の負担が軽減されることで、住宅・社会資本の整備・維持管理とその品質確保や、災害対応等を通じた地域の維持が図られる。また、建設機械の適正燃料である軽油の使用の促進が図られる。

1－⑤－Ⅰ モーダルシフトの推進や我が国港湾の国際競争力強化のためには、高能率の荷役機械の導入・維持により、港湾における荷役作業の効率化を促進し、港湾のコスト低減を図ることが不可欠である。しかし、荷役作業を担う港湾運送業者は、多くが中小事業者であり税負担分の料金等への転嫁が困難であることから、特例措置が無ければ港湾運送事業者が高能率の荷役機械を導入・維持することが困難である。したがって、モーダルシフトの推進や我が国港湾の国際競争力強化のためには、本特例措置を講じることが有効である。

－Ⅱ モーダルシフトの推進や我が国港湾の国際競争力強化のためには、高能率のはしけ・いかだ運送用船舶の導入・維持により、港湾における荷役作業の効率化を促進し、港湾のコスト低減を図ることが不可欠である。しかし、荷役作業を担う港湾運送業者は、多くが中小事業者であり税負担分の料金等への転嫁が困難であることから、特例措置が無ければ港湾運送事業者が高能率のはしけ・いかだ運送用船舶を導入・維持することが困難である。したがって、モーダルシフトの推進や我が国港湾の国際競争力強化のためには、本特例措置を講じることが有効である。

1－⑥－Ⅰ 倉庫事業者は、日常生活や産業活動に欠くことのできない重要な商品や物資の安全な保管を通じて適時、適切に物資の安定供給を図る物流の結節点としての重要な役割を担う事業であり、保管・荷役といった倉庫業の業務に加え、輸配送、流通加工や在庫管理・受発注等の情報管理業務等を併せて行い、物流の円滑化や商品価格



		<p>の安定に寄与している。</p> <p>また、災害時における支援物資の広域的な受入拠点として、都道府県との間で保管・職員派遣に関する協力協定の締結の促進を行っているところである。</p> <p>このように、倉庫業者は国民生活における必要不可欠な生活関連物資等を扱っているため、軽油引取税を課税すると物流コストが上昇し物資の価格を引き上げることとなり、国民生活等に重大な影響を与えることとなるため、本特例措置を講じることが有効である。</p> <p>－Ⅱ 鉄道貨物利用運送事業者は、トラック輸送と比べてより環境に対する負荷の小さい鉄道貨物輸送を行っており、地球温暖化対策に加え、省エネルギー、道路混雑の緩和など、様々な社会問題へ対応しているところである。</p> <p>さらに、最近、若年労働力の減少によるトラックドライバー不足が顕在化しており、これらの問題に対応するためには、鉄道貨物輸送の促進（モーダルシフト）が必要である。</p> <p>軽油引取税を免除することにより、鉄道貨物輸送コストを抑え、モーダルシフトを促進することが可能となるため、本特例措置を講じることが有効である。</p> <p>1－⑦ 本措置により、空港において航空機支援業務を行う特殊車両によるサービスコストを抑え、低廉かつ安定したサービスを提供することは、円安による燃料費高騰等によるコスト増など、航空業界を取り巻く経営環境が依然として厳しい中、国民の足を支え、かつ、今後、増加が見込まれる観光需要に適切に対応するための航空路線の維持・拡充につながるものである。</p> <p>1－⑧ スキー場を経営する索道事業者はその多くが厳しい経営を強いられている中、ゲレンデ整備車及び降雪機の運転はスキー場の安全かつ安定的な運営に不可欠なものであることから、本特例措置によりこれを支援することは索道事業者の経営の安定化及びスキー場を抱える地域の観光振興につながる。</p> <p>2－Ⅰ 海上保安庁の巡視船艇 海上保安庁の船舶の用に供される軽油について課税免除とすることにより、船舶の運用に必要な燃料油の単価が軽減され、必要量を確保することができる。 これにより、海上警備や海難救助、海上犯罪の取締り等の必要な業務の遂行が可能となるため、本措置には有効性が認められる。</p> <p>2－Ⅱ 海上保安庁の航路標識 海上保安庁の航路標識の用に供される軽油について課税免除とすることにより、航路標識の運用に必要な燃料油の単価が軽減され、必要量を確保することができる。 これにより、航路標識の適切な運用による船舶交通の安全確保が可能となるため、本措置には有効性が認められる。</p>
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	<p>1－① 船舶の動力源に供する軽油</p> <p>－Ⅰ 内航船舶（旅客）（海事局） 離島航路事業用の船舶に対する固定資産税の減免（地方税法第349条の3第7項）</p> <p>－Ⅱ 内航船舶（貨物）（海事局） 内航船舶に対する固定資産税の減免（地方税法第349条の3第6項）</p> <p>－Ⅲ 外航船舶（海事局） 外航船舶に係る固定資産税の減免（地方税法349条の3第5項）</p> <p>－Ⅳ 官用船（国（地方運輸局、運輸監理部）の使用する船舶）（海事局） 国が所有する固定資産（船舶）の非課税（法348条第1項）</p> <p>－Ⅴ 訓練船（（独）航海訓練所・（独）海技教育機構の使用する船舶）（海事局） 非課税独立行政法人が所有する固定資産（船舶）の非課税（法348条第6項）</p> <p>－Ⅵ 自家用船舶（海事局） 支援措置なし</p> <p>－Ⅶ （一財）海上災害防止センターの使用する船舶（海上保安庁） 支援措置なし</p> <p>－Ⅷ 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁）</p>

		<p>支援措置なし</p> <p>1-②~⑧ 本特例措置については、他の税制上の支援措置はない。</p> <p>2 -</p>
	<p>予算上の措置等の要求内容及び金額</p>	<p>1-① 船舶の動力源に供する軽油</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- I 内航船舶（旅客）（海事局） 地域公共交通確保維持改善事業 （うち離島航路部分として306億円の内数）</li> <li>- IV 官用船（国（地方運輸局、運輸監理部）の使用する船舶）（海事局） 平成26年度の軽油燃料費の予算は約4百万円である。</li> <li>- II、III、V、VI（海事局） -</li> <li>- VII、VIII（海上保安庁） -</li> </ul> <p>1-②~⑧ -</p> <p>2-I 海上保安庁の巡視船艇 平成27年度の当庁予算のうち、軽油燃料費は約39億円である。仮に軽油引取税免税措置がなくなった場合、新たに約14億円程度の予算を要することになる。</p> <p>2-II 海上保安庁の航路標識 平成27年度の当庁予算のうち、航路標識の予備電源の用途に使用する軽油燃料費は、約0.7百万円である。仮に軽油引取税免税措置がなくなった場合、新たに約0.2百万円程度の予算を要することになる。</p>
	<p>上記の予算上の措置等と要望項目との関係</p>	<p>1-① 船舶の動力源に供する軽油</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- I 内航船舶（旅客）（海事局） 地域公共交通確保維持改善事業のうち離島航路部分については、離島航路を維持するための運営費や代替建造への補助を行うとともに、島民向け運賃割引に対し支援するための国庫補助である。</li> <li>- II~VIII -</li> </ul> <p>1-②~⑧ -</p> <p>2 -</p>
	<p>要望の措置の妥当性</p>	<p>1-① 船舶の動力源に供する軽油</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- I 内航船舶（旅客）（海事局） 本特例措置が無ければ、営業費用の3割近くを占める燃料費に係る負担増は直接的に経営に影響を与え、公共交通機関の維持、特に離島住民の移動手段の確保、生活物資の安定供給に重大な影響を及ぼす。また、離島航路事業者については資金繰りが苦しく、使用した軽油に応じて減税相当分の補助を事後的に行った場合、キャッシュフロー不足に陥る可能性があり、税による措置が相当。</li> <li>- II 内航船舶（貨物）（海事局） 本特例により、内航船舶の運航コストが低減されることにより、安全かつ安定的な国内海上輸送の確保に大きく資するものであることから、本措置の適用は妥当である。</li> <li>- III 外航船舶（海事局） 本措置により、外航日本船舶の運航コストが低減され、外航日本船舶の国際競争力が確保されることにより、経済安全保障の確立及び安定的な国際海上輸送の確保に大きく資するものであること、また、外国船舶は課税免除されていることから、本措置の適用は妥当である。</li> <li>- IV 官用船（国（地方運輸局、運輸監理部）の使用する船舶）（海事局） 本措置により、船舶交通の安全確保等に係るコストが低減され、PSC業務が適切に実施されることにより、船舶交通の安全確保等に大きく資するものであることから、本措置の適用は妥当である。</li> <li>- V 訓練船（（独）航海訓練所・（独）海技教育機構の使用する船舶）（海事局）</li> </ul>

本措置により、船員の確保・育成に係るコストが低減され、安定的な船員の供給に大きく資するものであることから、本措置の適用は妥当である。

－Ⅵ 自家用船舶（海事局）

本措置により、課税による負担が軽減されることで、自家用船舶の維持管理コストが低減され、自家用船舶の利用を通じた海洋に関するレクリエーションの普及、海洋観光の展開及び地方活性化が図られることから、政策手段として適切である。

－Ⅶ （一財）海上災害防止センターの使用する船舶（海上保安庁）

本措置により、課税による負担が軽減されることで、船舶乗組員、石油コンビナート従業員等に対する消火訓練や排出油等防除訓練に係るコストが低減され、我が国の防災能力の向上に大きく寄与するものであることから、本措置の適用は妥当である。

－Ⅷ 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁）

本措置により、課税による負担が軽減されることで、港内及びその付近水面の漂流物、塵芥等の除去収集等に係るコストが低減され、船舶航行の安全と環境衛生の向上に大きく資するものであることから、本措置の適用は妥当である。

1－②－Ⅰ 予算の範囲内で、かつ、対象者が限定的となる補助金制度に比べ、本措置は港湾整備を行う工事業者にとって直接的な効果が期待でき、政策目的を達成するための手段として妥当であると考え。また、作業船は、軽油引取税を納税する都道府県に留まらず、他都道府県の海上工事の現場等で使用されるものであり、一の都道府県にのみ納税する軽油引取税を課税することは適切ではないことから、本措置の適用は妥当である。

－Ⅱ 本措置により、国が行う港湾の整備、海洋汚染防除等に必要な作業船の運航コストが低減され、地域経済の発展、離島航路の安定確保、国内物流の海上輸送への転換（モーダルシフト）、海洋環境の保全等に寄与することから、本措置の適用は妥当である。

－Ⅲ 本措置により、港湾管理者等が行う港湾の整備、海洋汚染防除等に必要な作業船の運航コストが低減され、地域経済の発展、離島航路の安定確保、国内物流の海上輸送への転換（モーダルシフト）、海洋環境の保全等に寄与することから、本措置の適用は妥当である。

－Ⅳ 本措置により課税による負担が軽減されることで、独立行政法人水資源機構が管理するダム等の維持に必要となる中小型作業船の維持管理コストが低減され、利水事業者の負担軽減、ひいては地域住民等に対する負担軽減が可能となり、地域経済の発展等に寄与することから、本措置の適用は妥当である。

1－③－Ⅰ 本特例措置により、輸送量が少なく採算の確保が困難な非電化地方鉄道路線に着眼した鉄道ネットワークの維持とともに、鉄道貨物サービスの維持及び鉄道貨物輸送の利用促進を通じて、モーダルシフトの推進が図られることから、政策手段として妥当である。

－Ⅱ 本特例措置により、環境にやさしく、輸送効率の良い貨物鉄道輸送が促進され、物流の効率化が図られることから、政策手段として妥当である。

1－④ 予算の範囲内で、かつ、対象者が限定的となる補助金制度に比べ、本措置はとび・土工事業者にとって直接的な効果が期待でき、政策目的を達成するための手段として妥当であると考え。

1－⑤－Ⅰ 港湾運送業の事業特性上、高能率の荷役機械の導入・維持に伴うコスト上昇分を料金等に転嫁することは、かなり困難な状況にある。

モーダルシフト推進による環境負荷軽減や我が国港湾の国際競争力強化といった喫緊の課題に的確に対応するには、燃料費の直接的な軽減措置である本特例措置を通じた高能率の荷役機械の導入・維持が手段としての確であり、必要最小限の特例措置である。

－Ⅱ 港湾運送業の事業特性上、高能率のはしけ・いかだ運送用船舶の導入・維持に伴うコスト上昇分を料金等に転嫁することは、かなり困難な状況にある。

モーダルシフト推進による環境負荷軽減や我が国港湾の国際競争力強化といった喫緊の課題に的確に対応するには、燃料費の直接的な軽減措置である本特例措置を通じた高能率のはしけ・いかだ運送用船舶の導入・維持が手段としての確であり、必要最小限の特例措置である。

1-⑥-I 倉庫業は我が国における経済活動や国民生活を維持していく上で極めて重要な物流の中核を成す役割を果たしているが、その大半を中小事業者が占めており、その取引関係上、税負担分の料金等への転嫁が非常に難しい上、事業特性から収益性が低く、特例措置が無ければ円滑な物流の確保が図れなくなる可能性がある。

II 鉄道貨物利用運送事業は我が国における経済活動や国民生活を維持していく上で極めて重要な物流の中核を成す役割を果たしているが、その大半を中小事業者が占めており、その取引関係上、税負担分の料金等への転嫁が非常に難しい上、事業特性から収益性が低く、特例措置が無ければ円滑な物流の確保が図れなくなる可能性がある。また、鉄道貨物輸送へのモーダルシフトによる環境負荷軽減といった政策課題に的確に対応するためには円滑な物流が必要であり、本特例措置を講じることは妥当である。

1-⑦ 予算の範囲内で、かつ、対象者が限定的となる補助金制度に比べ、税制特例は地上作業の効率化・低廉化の促進にとって直接的な効果が期待でき政策目的を達成する手段として妥当であると考えられる。

1-⑧ スキー場を経営する索道事業者はその多くが厳しい経営を強いられている中、ゲレンデ整備車及び降雪機の運転はスキー場の安全かつ安定的な運営に不可欠なものであることから、本特例措置によりこれを支援することは、索道事業者の経営の安定化及びスキー場を抱える地域の観光振興を図るための政策手段として妥当である。

## 2-I 海上保安庁の巡視船艇

海上保安庁などの国の機関については、補助金等の政策手段は馴染まない。

また、課税による増額分の予算要求についても、国家財政が逼迫する状況にあっては全体額を増やすことが困難であると考えられるため、他に必要な予算を削減等することとなる。

しかし、海上保安庁の予算の約7割は人件費、運行費等の硬直的な経費であり、その他の予算についても、船艇等の整備費等が占めており、予算を削減等すると、海上保安業務の適切かつ確実な実施に影響を及ぼすおそれがある。また、軽油引取税は道府県税であるため、その税負担に国費を充てることは不適切であると考えられる。

加えて、尖閣諸島周辺海域を含む東シナ海においては、中・台・韓の漁船等の活動が確認されるなど、我が国を取り巻く安全保障環境が激しさを増しており、このような活動に対する監視・警戒態勢の強化が必要とされている。このように、我が国の領土・領海を守るという業務は全国的なものであるため、一の都道府県にのみ納税する軽油引取税を課することは適切ではない。

さらに、もし軽油引取税が課税されると、地域間で税収の偏在が生じ、事実上国から地方に対する不公平な財政移転となる。したがって、海上保安庁の船舶等の用に供される軽油について課税免除とすることは、予算措置等の他の手段と比較して適切であり、相当性が認められる。

## 2-II 海上保安庁の航路標識

海上保安庁などの国の機関については、補助金等の政策手段は馴染まない。

また、軽油引取税は道府県税であるため、その税負担に国費を充てることは不適切であると考えられる。

さらに、もし軽油引取税が課税されると、地域間で税収の偏在が生じ、事実上国から地方に対する不公平な財政移転となる。したがって、海上保安庁の航路標識の用に供される軽油について課税免除とすることは、予算措置等の他の手段と比較して適切であり、相当性が認められる。

税負担軽減措置等の  
適用実績

1-①	船舶の動力源に供する軽油		
- I	内航船舶（旅客）（海事局）		
	平成23年度	696航路 149, 311キロリットル	約4, 793百万円
	平成24年度	697航路 141, 190キロリットル	約4, 532百万円
	平成25年度	704航路 141, 643キロリットル	約4, 547百万円
- II	内航船舶（貨物）（海事局）		
	平成23年度	248キロリットル	約8百万円
	平成24年度	170キロリットル	約6百万円
	平成25年度	171キロリットル	約5百万円
- III	外航船舶（海事局）		
	平成23年度	4, 961キロリットル	約159百万円
	平成24年度	4, 795キロリットル	約154百万円
	平成25年度	4, 080キロリットル	約131百万円
- IV	官用船（国（地方運輸局、運輸監理部）の使用する船舶）（海事局）		
	平成23年度	34キロリットル	約1百万円
	平成24年度	33キロリットル	約1百万円
	平成25年度	31キロリットル	約1百万円
- V	訓練船（（独）航海訓練所・（独）海技教育機構の使用する船舶）（海事局）		
	平成23年度	51キロリットル	約1百万円
	平成24年度	48キロリットル	約1百万円
	平成25年度	43キロリットル	約1百万円
- VI	自家用船舶（海事局）		
	平成25年度	3, 410キロリットル	約109百万円
- VII	（一財）海上災害防止センターの使用する船舶（海上保安庁）		
	平成23年度	8. 3キロリットル	約0. 27百万円
	平成24年度	8. 2キロリットル	約0. 26百万円
	平成25年度	7. 7キロリットル	約0. 25百万円
- VIII	関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁）		
	平成23年度	211キロリットル	約678万円
	平成24年度	204キロリットル	約653万円
	平成25年度	183キロリットル	約583万円
1-②-I	平成23年度	約187百万円	
	平成24年度	約197百万円	
	平成25年度	約210百万円	
- II	平成23年度	約123百万円	
	平成24年度	約136百万円	
	平成25年度	約132百万円	
- III	平成23年度	約34百万円	
	平成24年度	約33百万円	
	平成25年度	約24百万円	
- IV	平成23年度	約0. 5百万円	
	平成24年度	約0. 6百万円	
	平成25年度	約0. 5百万円	
1-③-I	平成23年度実績	7, 325百万円	83事業者
	平成24年度実績	7, 302百万円	82事業者
	平成25年度実績	7, 122百万円	82事業者
	平成26年度見込み	7, 137百万円	82事業者
	※ 事業者への聞き取り調査によるもの		
- II	平成23年度実績	302百万円	
	平成24年度実績	312百万円	

平成25年度実績 327百万円

平成26年度見込み 327百万円

※ 事業者への聞き取り調査によるもの

1-④ 過去5年間の軽減措置の減収額（道府県税の課税状況等に関する調）

平成21年度 1, 859百万円 684事業者

平成22年度 1, 914百万円 677事業者

平成23年度 1, 946百万円 685事業者

平成24年度 2, 075百万円 669事業者

平成25年度 2, 075百万円 669事業者（平成24年度と同規模と仮定）

1-⑤-I 平成23年度 2, 465百万円

平成24年度 2, 449百万円

平成25年度 2, 470百万円

-II 平成23年度 38百万円

平成24年度 43百万円

平成25年度 39百万円

1-⑥-I 平成23年度 95百万円、142事業者、2, 969KL

平成24年度 98百万円、141事業者、3, 040KL

平成25年度 98百万円、145事業者、3, 089KL

-II 平成23年度 11百万円、20事業者、344KL

平成24年度 11百万円、20事業者、346KL

平成25年度 11百万円、20事業者、332KL

1-⑦ 適用金額

平成21年度 500百万円

平成22年度 508百万円

平成23年度 446百万円

平成24年度 456百万円

平成25年度 468百万円

1-⑧ 平成23年度実績 約469百万円 約313事業者

平成24年度実績 約470百万円 約316事業者

平成25年度実績 約479百万円 約323事業者

平成26年度見込み 約511百万円 約323事業者

※ 事業者への聞き取り調査によるもの

2-I 海上保安庁の巡視船艇

軽油引取り量(単位：キロリットル)

免税額(単位：百万円)

平成23年度 44, 177

1, 418

平成24年度 44, 346

1, 424

平成25年度 43, 926

1, 410

2-II 海上保安庁の航路標識

軽油引取り量(単位：キロリットル)

免税額(単位：百万円)

平成23年度 10

0. 3

平成24年度 10

0. 3

平成25年度 5

0. 2

<p>「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」における適用実績</p>	<p>【軽油引取税】 税額 94,380,805千円</p>
<p>税負担軽減措置等の適用による効果（手段としての有効性）</p>	<p>1-① 船舶の動力源に供する軽油</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- I 内航船舶（旅客）（海事局） 政策評価法に基づく業績指標として「有人離島のうち航路が就航されている離島の割合68%（平成27年度）」を位置づけているところ、平成24年度は70%となっており、概ね目標を達成している。</li> <li>- II 内航船舶（貨物）（海事局） 安全かつ安定的な国内海上輸送の確保につながっている。</li> <li>- III 外航船舶（海事局） 外航日本船舶が着実に増加しており、安定的な国際海上輸送の確保につながっている。</li> <li>- IV 官用船（国（地方運輸局、運輸監理部）の使用する船舶）（海事局） 日本の港に入港する外国船籍の船舶に対し船内設備等、安全に関する立入検査（PSC）が適切に実施されており、船舶交通の安全確保及び海洋汚染の防止につながっている。</li> <li>- V 訓練船（（独）航海訓練所・（独）海技教育機構の使用する船舶）（海事局） 船員の確保・育成が着実にこなわれており、安定的な船員の供給につながっている。</li> <li>- VI 自家用船舶（海事局） 自家用船舶の維持管理コストが低減され、自家用船舶の利用を通じた海洋に関するレクリエーションの普及、海洋観光の展開及び地域活性化につながっている。</li> <li>- VII （一財）海上災害防止センターの使用する船舶（海上保安庁） 船舶乗組員、コンビナート従業員等に対する消火訓練や排出油等防除訓練が継続的に実施されており、我が国の防災能力の向上につながっている。</li> <li>- VIII 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁） 港内及びその付近水面の漂流物、<sup>じんかい</sup>塵芥等の除去収集等が確実にこなわれており、船舶航行の安全と環境衛生の向上につながっている。</li> </ul> <p>1-②- I 本特例措置により、作業船の運航コストが低減され、国や港湾管理者等が行う港湾整備等に必要な作業船の確保につながることから、円滑な港湾整備等が可能となり、地域経済の発展等に寄与する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- II 本特例措置により、国が行う港湾の整備、海洋汚染防除等に必要な作業船の運航コストが低減され、地域経済の発展等に寄与する。</li> <li>- III 本特例措置により、港湾管理者等が行う港湾の整備、海洋汚染防除等に必要な作業船の運航コストが低減され、地域経済の発展等に寄与する。</li> <li>- IV 本特例措置により課税による負担が軽減されることで、作業船の維持管理コストが低減され、利水事業者の負担軽減、ひいては地域住民等に対する負担軽減が可能となり、地域経済の発展等に寄与する。</li> </ul> <p>1-③- I 本特例措置により、輸送量が少なく採算の確保が困難な非電化地方鉄道路線に着眼した鉄道ネットワークの維持とともに、鉄道貨物サービスの維持及び鉄道貨物輸送の利用促進を通じて、モーダルシフトの推進が図られる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- II コンテナ貨物の積卸し用のフォークリフトの維持・管理コストが低減されることにより、環境にやさしく、輸送効率の良い貨物鉄道輸送が促進され、物流の効率化が図られる。</li> </ul>

	<p>1-④ とび・土工事業者は、構築物の基礎部分の工事を担う重要な役割を担っているが、1社あたりの平均営業利益は3百万円程度という状況にある。本措置により、依然厳しい経営状況にあるとび・土工事業者の負担が軽減されることで、将来にわたる住宅・社会資本の整備・維持管理とその品質確保や、災害対応等を通じた地域の維持が図られる。また、建設機械の適正燃料である軽油の使用の促進により、NOx（窒素酸化物）やPM（粒子状物質）の低減が図られる。</p> <p>1-⑤-I モーダルシフトの推進や我が国港湾の国際競争力強化のためには、高能率の荷役機械の導入・維持により、港湾における荷役作業の効率化を促進し、港湾のコスト低減を図ることが不可欠である。しかし、荷役作業を担う港湾運送業者は、多くが中小事業者であり税負担分の料金等への転嫁が困難であることから、特例措置が無ければ港湾運送事業者が高能率の荷役機械を導入・維持することが困難である。したがって、モーダルシフトの推進や我が国港湾の国際競争力強化のためには、本特例措置を講じることが有効である。</p> <p>II モーダルシフトの推進や我が国港湾の国際競争力強化のためには、高能率のはしけ・いかだ運送用船舶の導入・維持により、港湾における荷役作業の効率化を促進し、港湾のコスト低減を図ることが不可欠である。しかし、荷役作業を担う港湾運送業者は、多くが中小事業者であり税負担分の料金等への転嫁が困難であることから、特例措置が無ければ港湾運送事業者が高能率のはしけ・いかだ運送用船舶を導入・維持することが困難である。したがって、モーダルシフトの推進や我が国港湾の国際競争力強化のためには、本特例措置を講じることが有効である。</p> <p>1-⑥-I 倉庫業者における物流コストの低減が図られ、国民生活や産業経済活動への影響が及ばない。</p> <p>II 鉄道貨物利用運送業者における物流コストの低減が図られ、国民生活や産業経済活動への影響が及ばない。モーダルシフトの推進を図るためにも本特例措置を講じることが有効である。</p> <p>1-⑦ 空港において航空機支援を行う特殊車両によるサービスを行う会社に対する課税を免除することにより、運航コストが抑えられることから、我が国の航空会社が、円安による燃料費高騰等によるコスト増等、依然として厳しい経営環境にある中で、航空路線の維持や新規に参入した格安航空会社（LCC）の事業展開にも寄与することとなり、航空需要の増加が期待できる。</p> <p>また、路線を維持拡大することにより、航空ネットワークの充実が図られ、我が国の国民の足を支えることに加え、大半が航空機で入国する外国人観光客の移動の足としても、我が国の観光施策にも大いに寄与することが期待できる。</p> <p>1-⑧ スキー場を経営する索道事業者はその多くが厳しい経営を強いられている中、ゲレンデ整備車及び降雪機の運転はスキー場の安全かつ安定的な運営に不可欠なものであることから、本特例措置によりこれを支援することは、索道事業者の経営の安定化及びスキー場を抱える地域の観光振興につながる。</p> <p>2-I 海上保安庁の巡視船艇 軽油引取税の負担が免除されたことにより、船舶の運航に必要な軽油の量を確保でき、海上における治安の確保、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全、海洋調査等の国が確実に実行すべき根幹的・恒久的な業務を適切に遂行することができた。</p> <p>2-II 海上保安庁の航路標識 軽油引取税の負担が免除されたことにより、航路標識の運用に必要な軽油の量を確保でき、海上交通の秩序維持等の国が確実に実行すべき根幹的・恒久的な業務を適切に遂行することができた。</p>
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>1-① 船舶の動力源に供する軽油 I 内航船舶（旅客）（海事局） 有人離島への船舶就航率68%を平成27年度まで堅持する。</p>



- －Ⅱ 内航船舶（貨物）（海事局）  
安全かつ安定的な国内海上輸送を確保する。
- －Ⅲ 外航船舶（海事局）  
安定的な国際海上輸送を確保する。
- －Ⅳ 官用船（国（地方運輸局、運輸監理部）の使用する船舶）（海事局）  
安全に関する立入検査（PSC）を適切に実施し、船舶交通の安全確保及び海洋汚染の防止を図る。
- －Ⅴ 訓練船（（独）航海訓練所・（独）海技教育機構の使用する船舶）（海事局）  
外航及び内航の船員を育成し、船員の安定供給を図る。
- －Ⅵ 自家用船舶（海事局）  
海洋観光の展開及び地域活性化に資する海洋に関するレクリエーションの普及等のため自家用船舶の利用振興を図る。
- －Ⅶ （一財）海上災害防止センターの使用する船舶（海上保安庁）  
船舶乗組員、石油コンビナート従業員等に対する消火訓練や排出油等防除訓練を実施し、我が国の防災能力の向上を図る。
- －Ⅷ 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁）  
港内及びその付近水面の漂流物、塵芥等の除去収集等を行い、もって船舶航行の安全を図るとともに環境衛生の向上を図る。

1－② 国及び地方の港湾整備事業等に必要となる作業船の隻数及び能力の維持（平成21年現在の免税軽油利用の作業船隻数 約1,100隻）

1－③－Ⅰ 非電化地方鉄道路線の維持（廃線路線 0路線）

- －Ⅰ ・トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数  
平成22年度 ▲0.7億トンキロ → 平成24年度 36億トンキロ
- －Ⅱ ・トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数  
平成22年度 ▲0.7億トンキロ → 平成24年度 36億トンキロ

1－④ 専門工事業者の売上高経常利益率  
平成26年度 4.0%

1－⑤－Ⅰ ・平成27年までに東アジア主要港でのトランシップ率（平成20年：9.7%）を半減。

- ・モーダルシフトに関する指標（トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量）326億トンキロ（平成26年度）
- －Ⅱ ・平成27年までに東アジア主要港でのトランシップ率（平成20年：9.7%）を半減。
- ・モーダルシフトに関する指標（トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量）326億トンキロ（平成26年度）

1－⑥－Ⅰ 物流コストの低減により、国民生活や産業経済活動の安定化を図る。

- －Ⅱ モーダルシフトに関する指標（トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量）を目標とする。

1－⑦ 低廉かつ安定した航空サービスの提供を図ることにより、国民の足を支える航空路線の維持を図る。

1－⑧ 特殊索道の利用者数について平成21年度の水準（300百万人）を平成26年度においても維持することを目標とする。

2－Ⅰ 海上保安庁の巡視船艇

海上における治安の確保、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全、海洋調査等の海上保安業務を適切かつ確実に実施することによって、国民の安全・安心を確保する。

	<p>2-Ⅱ 海上保安庁の航路標識 海上交通の秩序維持等の海上保安業務を適切かつ確実に実施することによって、国民の安全・安心を確保する。</p>
<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>1-① 船舶の動力源に供する軽油 -Ⅰ～Ⅷ -</p> <p>1-② 免税軽油利用の作業船隻数 平成25年 1,009隻 平成25年現在の免税軽油利用の作業船隻数は減少することとなったが、特に潜水士船の機能向上を伴う整理合理化が図られたことが原因と考えられる。</p> <p>1-③-Ⅰ・平成24年～平成25年の非電化地方鉄道路線の廃線路線は0路線 -Ⅰ・トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数について、平成24年度は1.6億トンキロとなった。 目標に達しなかった理由は、リーマンショックや東日本大震災の影響による国内の物流量が減少傾向にあり、貨物鉄道においても同様に影響を受けたことによるもの。 -Ⅱ・トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数について、平成24年度は1.6億トンキロとなった。 目標に達しなかった理由は、リーマンショックや東日本大震災の影響による国内の物流量が減少傾向にあり、貨物鉄道においても同様に影響を受けたことによるもの。</p> <p>1-④ 専門工事業者の売上高経常利益率（平成23年度建設業構造実態調査） 平成20年度 2.1% → 平成23年度 3.5% ※建設業構造実態調査は3年に1度の調査であり、平成26年度調査結果は平成27年度に判明予定。</p> <p>1-⑤-Ⅰ モーダルシフトに関する指標（トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量） 333億トンキロ（平成24年度） -Ⅱ モーダルシフトに関する指標（トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量） 333億トンキロ（平成24年度）</p> <p>1-⑥-Ⅰ -</p> <p>1-⑥-Ⅱ 平成21～23年度の鉄道コンテナ輸送については、若干低減傾向にあるが、これは、リーマンショックと東日本大震災の影響を受けたためと思われる。</p> <p>1-⑦ 国内線乗降客数（千人）                      国内線貨物取扱量（千トン） 平成22年度 168,587                      1,796 平成23年度 162,302                      1,719 平成24年度 175,665                      1,728</p> <p>1-⑧ 特殊索道の利用者数について、平成24年度は290百万人となった。 目標に達しなかった理由は、東日本大地震の影響や、平成24年12月2日に発生した中央自動車道での笹子トンネル天井板落下事故により長野県等へのスキー客が減ったことによるもの。</p> <p>2 -</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>1-① 船舶の動力源に供する軽油 -Ⅰ～Ⅵ（海事局） 昭和31年度 創設 平成21年度税制改正（本則から附則へ） 平成24年度税制改正（3年間延長） -Ⅶ（一財）海上災害防止センターの使用する船舶（海上保安庁）</p>

平成21年度の地方税法の改正に伴い、軽油引取税が目的税から普通税に改められ、用途制限が廃止された。これに伴い、軽油引取税の課税免除措置については、一部の用途を除き地方税法本則による措置から地方税法附則による3年間の暫定措置に変更した上で、存続されることとなった。

平成24年度税制改正において、さらに3年間の延長が認められた。

－Ⅷ 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁）

平成21年度の地方税法の改正に伴い、軽油引取税が目的税から普通税に改められ、用途制限が廃止された。これに伴い、軽油引取税の課税免除措置については、一部の用途を除き地方税法本則による措置から地方税法附則による3年間の暫定措置に変更した上で、存続されることとなった。

平成24年度税制改正において、さらに3年間の延長が認められた。

1－② 平成21年度税制改正（本則から附則へ）

平成24年度税制改正（3年間の延長）

1－③ 昭和31年度税制改正要望提出（創設）

平成21年度税制改正（本則から附則へ）

平成24年度税制改正（延長）

1－④ 昭和55年度 創設

平成21年度 3年間の時限措置に変更

平成24年度 3年間の延長

1－⑤ 昭和31年度創設

平成21年度税制改正（本則から附則へ）

平成24年度税制改正（3年間延長）

1－⑥ 昭和31年創設。

平成21年に目的税から普通税に改め、用途制限を廃止し、その際、課税免除措置を3年間存続することとした。

平成24年度 延長

1－⑦ 平成5年度に、対象空港を25から35に拡大

平成6年度に関西国際空港を追加

平成17年度に中部国際空港を追加、名古屋空港（現名古屋飛行場）を削減

平成18年度に、新北九州空港及び神戸空港を追加、山形空港を削減

平成21年度に、静岡空港を追加、一般財源化に伴う時限措置化

平成24年度から課税免除を3カ年延長

1－⑧ 平成11年度税制改正要望提出（創設）

平成21年度税制改正（本則から附則へ）

平成24年度税制改正（延長）

2 平成21年度の地方税法の改正に伴い、軽油引取税が目的税から普通税に改められ、用途制限が廃止された。これに伴い、軽油引取税の課税免除措置については、一部の用途を除き地方税法本則による措置から地方税法附則による3年間の暫定措置に変更した上で、存続されることとなった。

平成24年度税制改正において、さらに3年間の延長が認められた。