

平成30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	10	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 その他 （軽油引取税）	
要望項目名	軽油引取税の課税免除の特例措置の拡充及び延長	
要望内容 （概要）	<p>1. 軽油引取税の課税免除の特例措置の延長</p> <p>① 船舶の動力源に供する軽油</p> <ul style="list-style-type: none"> －Ⅰ 内航船舶（旅客）（海事局） －Ⅱ 内航船舶（貨物）（海事局） －Ⅲ 外航船舶（海事局） －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） －Ⅴ 訓練船（（独）海技教育機構の使用する船舶）（海事局） －Ⅵ 自家用船舶（海事局） －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） －Ⅷ 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁） <p>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> <p>－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）</p> <p>－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）</p> <p>－Ⅳ 港湾整備等に従事する作業船（（独）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）</p> <p>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> <p>－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等の動力源に供する軽油（鉄道局）</p> <p>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>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> <p>－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）</p> <p>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> <p>－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）</p> <p>⑦ 空港において使用される高所作業車、ベルトローダー、パッサー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>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. 軽油引取税の課税免除の特例措置の恒久化</p> <p>海上保安庁の使用する船舶の動力源に供する軽油（海上保安庁）</p> <p>・ 特例措置の内容</p> <p>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3号及び第5号 地方税法施行令附則第10条の2の2 第3項、第4項及び第7項 地方税法施行規則附則第4条の7 第4項、第5項及び第6項</p>
<p>減収 見込額</p>	<p>[初年度] ▲1,087 (▲18,819) [平年度] ▲1,145 (▲18,819) [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-I 内航船舶（旅客）（海事局） 地域にとって不可欠な公共交通機関として地域経済や住民の生活を支える旅客航路を維持・確保し、安定的な国内旅客輸送を実現する。</p> <p>—II 内航船舶（貨物）（海事局） 産業基礎物資輸送をはじめとする基幹的輸送インフラとしての国内産業や国民生活を支える内航貨物航路を維持・確保し、安定的な国内貨物輸送を実現する。</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安定的な国際海上輸送の確保及び経済安全保障の確立を図る。</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等の船舶に対し監督等を適切に実施し、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）海技教育機構の使用する船舶）（海事局） 日本人船員の確保・育成により、効果的かつ安定的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） タンカー、フェリー等の船舶乗組員、石油コンビナートにおける自衛防災組織の消防隊員、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消火訓練や防除訓練等を実施する高い公益性を有する海上災害防止センターの活動により、我が国の防災能力の向上を図る。</p> <p>—VIII 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁） 港内及びその他付近水面の流木等の漂流物や油の除去収集等の活動を実施する高い公益性を有する清港会の活動により、港内における船舶交通の安全確保を図る。</p> <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使用する作業船の運航コスト低減により、必要な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、海洋環境の保全等を実現する。</p> <p>—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、海洋環境の保全等を実現する。</p> <p>—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、海洋環境の保全等を実現する。</p> <p>—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）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。</p> <p>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、京都議定書目標達成計画や総合物流施策大綱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、CO2の排出削減を図る。</p> <p>—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等の維持・管</p>

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_x（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~II

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。

軽油を動力源とする高能率な荷役機械等の導入・増設・維持を図ることで、我が国港湾における荷役作業の効率化を促進し、荷役時間と港湾コストを低減させる。

これにより、モーダルシフトの推進を図り、地球温暖化対策を促進するとともに、我が国港湾の国際競争力を強化し、国際基幹航路の維持・拡大を実現することで企業の立地環境を向上させ、雇用と所得の維持・創出を図る。

1-⑥-I 【倉庫業による円滑な物流の維持・確保】

倉庫業の用に供するフォークリフト等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、産業基礎物資に係る物流の中核を担う倉庫業の円滑な運営を確保し、国民生活や産業経済活動を安定的に支える。

-II 【鉄道貨物利用運送事業等によるモーダルシフトの推進】

駅構内において鉄道貨物利用運送事業者等が行う、貨物の運送又は鉄道車両への積みみや取卸しに用い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、トラック輸送から鉄道輸送への移行（モーダルシフト）を推進する。

1-⑦ 【航空ネットワークの維持・拡充】

訪日外国人旅行者数を4000万人、6000万人にする政府目標の達成に向けて、航空ネットワークの維持・拡充、安定的な航空輸送サービスの提供を図る。

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 全国の海上における不審事象、不法行為等に隙のない対応を行うため、尖閣における領海警備体制の強化を始め、戦略的海上保安体制の構築を進めているところ、昨年12月には、海上保安体制強化に関する関係閣僚会議において、「海上保安体制強化に関する方針」が決定され、中期的な期間を見据えて海上保安体制の強化を順次進めることとされた。

海上保安庁の業務は、海上における治安の確保、海上における船舶の航行の秩序維持、海洋調査、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全など、国が確実に行うべき根幹的・恒久的な業務であり、これらの業務を適切かつ確実に実施する。

(2) 施策の必要性

1-①-I 内航船舶（旅客）（海事局）

旅客船は、地域住民の移動の手段をはじめとする国内旅客輸送にとって不可欠な公共交通機関であり、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一方で、事業者は中小零細事業者が多く、平均的に赤字の状態にあり、すでに厳しい経営環境にある。

本特例措置の延長が認められない場合、営業費用の2割以上を占める燃料費の負担増は経営に直接的かつ深刻な影響を与え、負担増に伴う経営の悪化から航路の縮小や撤退のおそれがあり、地方経済の疲弊や地域生活水準の低下につながる。このため、本特例措置の延長が必要である。

－Ⅱ 内航船舶（貨物）（海事局）

内航海運は、国内貨物輸送全体の44%、石油製品、セメント、鉄鋼等の産業基礎物資輸送の約8割を担う我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであるが、事業者は中小零細事業者が多く、平均的に営業利益が薄い傾向にあり、すでに厳しい経営状況にある。

本特例措置の延長が認められない場合、営業費用の約2割を占める燃料費の負担増は経営に直接かつ深刻な影響を与え、負担増に伴う採算の悪化から事業の縮小や撤退のおそれがあり、国民生活や経済活動への打撃となる。このため、本特例措置の延長が必要である。

－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、安定的な国際海上輸送の確保及び経済安全保障の確立のため、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安定的な国際海上輸送の確保及び経済安全保障の確立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、外航日本船舶と外国船舶と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及び経済安全保障の確立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。

－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）

官用船は、日本の港に入港する外国船籍の船舶に対する安全等に関する監督や内航船の監査等（以下「監督等」という。）の際、洋上からの監督等を目的として外国船舶監督官や運航労務監理官等（以下「監督官等」という。）が用いる船舶である。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。

また、日本籍船に対しては、運航労務監査を実施している。運航労務監査は、船員法、海上運送法に基づいて乗船監査を実施し、違反船に対し各種命令、指導を発出している。同監査により海上における事故の防止を図る。

これら監督等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。

－Ⅴ 訓練船（（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）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。

－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。また、安倍首相からも国民の海への関心・親近感の向上の必要性や2025年までにすべての市町村で海洋教育の実践を目指す等の発言がされている。（平成29年海の日の内閣総理大臣メッセージ）

法令及び首相発言から交通、輸送、漁業等、我が国の生活や産業基盤である海に対する国民の親近感を醸成することは、海洋国家である我が国の政府の役割であることは明確であり、この役割を遂行するための方策として海洋性レクリエーションに用いられる自家用船の利用促進が必要不可欠である。そして、海洋性レクリエーションを推進することで、海洋観光の展開及び地域活性化に繋がる。そのため、本特例措置の延長が必要である。

－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）

海上災害防止センターは、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第42条の13に基づく「指定海上防災機関」として活動しており、我が国における防災体制の一翼を担う中核機関となっているところ。

同センターは、全国で唯一の海上防災訓練の実施機関であり、タンカー、フェリー等の船舶乗組員、石油コンビナートにおける自衛防災組織の消防隊員、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、センターが保有する船舶を活用して消火訓練や防除訓練等を実施しており、

極めて高い公益性を有している。

我が国は、原油やLNG等のエネルギー物資の多くを海外に依存しており、これらの大半は船舶を通じて輸送されている。石油やLNG、ケミカル等の海上輸送船舶やこれらを貯蔵・使用するプラント等において、一度事故が発生すれば、大規模火災や深刻な海洋汚染等により、人的、物的、社会的損失が発生し、地域経済に甚大な影響を及ぼすおそれがあるところ。万が一事故が発生した場合に、損失を最小限度に抑えるためには、事故発生後の対応を適切に実施することが有効であることから、引き続き、我が国の防災能力の向上を図るため、同センターにおいて消火訓練や防除訓練等の防災訓練を実施することが必要不可欠である。仮に軽油引取税が課税されることとなった場合、これらの船舶の用に供することができる軽油量の減少に伴い、当該活動回数等の減少につながり、我が国の防災能力及び地域経済に甚大な影響を及ぼすおそれがあるため、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）

港湾は、国民生活と産業活動を支える重要な物流、生産基盤を担っているところ、清港会は、保有船舶を効率的に使用し、船舶交通の安全や環境衛生の向上等を図るため、港内及びその付近水面の流木等の漂流物や油の除去収集等の活動を行っている。

本特例措置の延長が認められない場合、当該活動回数等が減少し、当該漂流物等に端を発する船舶の衝突等の事故の発生が懸念される。港内において船舶の衝突等の事故が発生すれば、港湾の機能に支障を及ぼし、物流や企業の生産活動のみならず地域経済に甚大な影響を及ぼすおそれがある。仮に軽油引取税が課税されることとなった場合、これらの船舶の用に供することができる軽油量の減少に伴い、当該活動回数等の減少につながり、船舶交通の安全確保及び地域経済に甚大な影響を及ぼすおそれがあることから、港内における船舶交通の安全確保を図るため、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が、軽油を使用する作業船を保有する事業者は中小零細事業者が多く、厳しい経営環境下にある。本特例措置の延長が認められない場合、運航コストの増加を工事代金に転嫁できない等により、経営状況の悪化を招き、作業船の維持が困難となる。その結果、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り、港湾が機能不全に陥り、背後地域の経済及び雇用に甚大な損害を与える恐れがある。港湾の機能を維持し、地域経済を支えるためにも、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が、国が所有する監督・測量船の運航が制限されると、効率的な港湾整備や円滑な災害復旧等に支障をきたす恐れがある。また、国が所有する清掃船は、漂流ゴミ等の回収や大規模地震・津波発生時の航路啓開においても重要な役割を果たすことから、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海上ルートによる緊急物資輸送等に支障をきたすこととなる。その結果、国民の安全や地域経済に多大な影響を及ぼす恐れがあるため、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が、港湾管理者等が所有する監督・測量船の運航が制限されると、効率的な港湾整備等に支障をきたす恐れがある。また、港湾管理者等が所有する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・漁業活動に支障をきたすこととなる。その結果、国民の安全や経済活動に多大な影響を及ぼす恐れがあるため、引き続き免税措置を継続する必要がある。

一Ⅳ（独）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、水道料金等により末端ユーザーとしての地域住民等の負担に繋がることから、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。

－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等は、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～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、高能率の荷役機械等の導入・維持により、港湾における荷役作業の効率化を促進し、荷役時間と港湾コストを低減させることが不可欠である。しかし、荷役作業を担う港湾運送事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、本特例措置がなければ港湾運送事業者が高能率の荷役機械等を導入・増設・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必要である。

1－⑥－Ⅰ 倉庫業は、重量物である鋼材やロール紙など国民生活や経済活動に直結する生活関連物資や産業物資の保管業務を行っており、これらは軽油フォークリフトでしか取り扱うことができない。また、東日本大震災以降、営業倉庫は被災地域の復旧・復興を支える拠点や支援物資輸送拠点等として、その公共的意義が改めて認識されており、国民生活に重要な役割を担っている。一方で、倉庫業の約9割は、経営基盤が脆弱な中小企業であり、荷主に対する価格交渉力が弱い。仮に本措置が廃止となった場合、課税分を荷主に転嫁することができず、経営が圧迫され、産業基礎物資等の物流に支障が生じる恐れがある。また、災害時の復興拠点としての役割も担うことができなくなり、国民生活や産業経済活動に悪影響を及ぼすこととなるため、本措置の延長が必要である。

－Ⅱ 総合物流施策大綱（平成29年7月28日閣議決定）では、「(前略)輸送効率に優れる鉄道(中略)による輸送の活用を促進することによって、ドライバー等の人材、車両設備等の能力を最大限活用し、物流全体としての生産性向上を図る」として、モーダルシフトを推進している。鉄道貨物利用運送事業等は、鉄道コンテナ輸送において、貨物の集配やコンテナ貨物の積み込み・取卸し業務を通じてモーダルシフトを担っており、重量物を取り扱うことができる軽油フォークリフトが必要不可欠である。一方で、鉄道貨物利用運送事業者等の約8割は、経営基盤が脆弱な中小事業者であり、荷主に対する価格交渉力が弱い。仮に本措置を廃止した場合、課税分を荷主に転嫁することができず、経営が圧迫され、貨物の積み込み・取卸し作業に支障が生じ、モーダルシフトを阻害する恐れがある。これにより、トラック運転手の長時間労働の助長、トラックの走行距離増加に伴う二酸化炭素排出量の増加など、国民生活や地球環境に悪影響を及ぼすこととなるため、本措置の延長が必要である。

1－⑦ オープンスカイの進展やLCCの参入など航空業界を巡る情勢が大きく変化するなか、近年、国際線便数は著しく増加している。

加えて、政府として、訪日外国人旅行客数を2020年に4000万人、2030年に6000万人にするという目標を掲げており、今後ますます航空需要が増大することが見込まれている。

こうした状況に対応するためには、航空機の入りに必要不可欠なグランドハンドリングの体制を十分に整えることが喫緊の課題となっている。

一方で、グランドハンドリング業界については、他業種と比較しても人手不足や機材不足が深刻化しているとともに、業界全体として利益率が低い状態が続いており、その経営規模に関係なくいずれも厳しい経営状況にある。

以上のことから、政府目標の達成に向け、今後の航空需要の増大に十分に対応できるよう、航空機の入環境を整備していくためには、本特例措置の延長が必要不可欠である。

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。また「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」(平成27年6月観光立国推進閣僚会議決定)において雪のシーズンの魅力発信による訪日需要の掘り起こしや、日本で本格的にスキーを楽しむ外国人旅行者の増加について触れられており「観光ビジョン実現プログラム2017」(平成29年5月観光立国推進閣僚会議決定)では国内のみならず外国人のニーズにも合った参加型コンテンツ(スキー等)について新たな観光資源の開拓の取組を促進するとされている。一方で、スキー場の運営者のほとんどは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 全国の海上における不審事象、不法行為等に隙のない対応を行うため、尖閣における領海警備体制の強化を始め、戦略的海上保安体制の構築を進めているところ、一昨年12月以降、武装中国公船が尖閣諸島周辺海域を徘徊等しているほか、昨年8月には中国漁船に続いて多数の中国公船が領海侵入を繰り返す事案が発生しており、また、小笠原諸島周辺海域、三陸沖、日本海においては、多数の外国漁船による違法な操業といった事案も発生している。

これらの重大な事案に適切に対応していくため、昨年12月には、海上保安体制強化に関する関係閣僚会議において、「海上保安体制強化に関する方針」が決定され、中期的な期間を見据えて海上保安体制の強化を順次進めることとされた。

また、尖閣諸島周辺海域における警戒警備に万全を期すため、専従の領海警備体制を確立するなどその体制を強化するとともに、自衛隊の艦艇、航空機等による警戒監視とも適切に連携している。その他、自衛隊との間で不審船対処に係る共同訓練や通信訓練等を実施するなど、緊密に連携体制強化を図っている。現下の安全保障環境において、武力攻撃に至らない侵害に際し、いかなる不法行為に対しても切れ目の無い十分な対応を確保するための体制を整備している。

以上のような重要事案に対応するために必要な体制の強化を進めているところ、平成29年度末で当庁の船舶の動力源に供する軽油に係る課税免除の特例措置が終了することとなるが、当庁の船舶の大半は動力源として軽油を使用していることから、仮に軽油引取税が課税されることとなった場合、これらの船舶の用に供することができる軽油量が減少し、それら船舶の巡視警戒活動等をはじめ、海上保安業務実施体制に影響を及ぼすおそれがある。

当庁は、巡視船艇を活用し、各種情報収集活動や犯罪被疑船舶の探知をはじめ、我が国領海や排他的経済水域における違法操業船舶の取締まりのための巡視警戒活動等を実施しているところ、当該活動等が減少すれば、我が国領海や排他的経済水域において悪質な外国漁船等の違法操業が増加し、我が国漁業者の貴重な水産資源が乱獲され、漁業者の漁業活動に重大な影響を与えるおそれがある。

また、船舶交通の安全確保のため、重要な航路や港湾において巡視警戒活動等を実施しているところ、当該活動等の減少により、当該航路や港湾において重大な船舶事故が発生する可能性が高くなり、我が国の物流・生産活動に影響を与えるおそれがある。

当庁における巡視警戒活動等の減少によって想定されるこれらの事案は、単に漁業者の漁業活動や、物流・生産活動等に影響を与えるにとどまらず、結果として、我が国全体の経済活動に甚大な影響を与えるおそれがある。

したがって、当庁の船舶の動力源に供する軽油に係る課税免除の特例措置が終了することとなれば、当庁巡視船艇の巡視警戒活動等に影響を及ぼし、結果として、我が国の経済活動に甚大な影響を与えるおそれがあることから、海上保安業務実施体制に万全を期し、国民の安全・安心を確保するため、課税免除の恒久化が必要である。

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-I 内航船舶（旅客）（海事局） 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 27：地域公共交通の維持・活性化を推進する</p> <p>—II 内航船舶（貨物）（海事局） 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 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</p> <p>—III 外航船舶（海事局） 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 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</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） 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>—V 訓練船（（独）海技教育機構の使用する船舶）（海事局） 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 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</p> <p>—VI 自家用船舶（海事局） 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 施策目標 20：観光立国を推進する</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） 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 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</p> <p>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>—VIII 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁） 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>1-② ○社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定）において、「国際戦略港湾の機能強化」、「地域経済を支える海上輸送網の形成」等が国際競争力の強化に資する取組として位置づけられており、大規模災害発生時における円滑な航路啓開・災害復旧等を可能とする全国の作業船保有水準（総トン数）290万トンの維持が指標として設定されている。</p> <p>—I 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 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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>—II 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 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</p> <p>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</p>
-----	-------------------	--

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

－Ⅲ

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 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

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～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29年7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 122 専門工事業者の売上高営業利益率

1－⑤－Ⅰ～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
業績指標 33 モーダルシフトに関する指標（内航海運による雑貨の輸送トンキロ）
○「総合物流施策大綱（2017-2020）」（平成29年7月28日閣議決定）において、「ト
ラックに比べ単位輸送当たりのCO₂排出量が少ない鉄道や船舶へのモーダルシフト
を図ることが重要である。」との記載あり。
○「交通政策基本計画」（平成27年2月13日閣議決定）において、「モーダルシフ
ト等による物流の省労働力化のための方策を検討する。」との記載あり。

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の整備の推進、港の振興、
安定的な国際海上輸送の確保を推進する

業績指標 76 国際コンテナ戦略港湾へ寄港する基幹航路の便数
（①北米基幹航路、②欧州基幹航路）

○「総合物流施策大綱（2017-2020）」（平成29年7月28日閣議決定）において、
「国際コンテナ戦略港湾において、我が国への基幹航路の維持・拡大を図るため、
国内各地及びアジア広域からの貨物の集約・・・を推進する。」との記載あり。

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
政策目標 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

		<p>－Ⅱ 政策目標 3 地球環境の保全 政策目標 9 地球温暖化防止等の環境保全を行う</p> <p>○「総合物流施策大綱(2017-2020)」(平成29年7月28日閣議決定)において、「トラックに比べ単位輸送当たりのCO₂排出量が少ない鉄道や船舶へのモーダルシフトを図ることが重要である。」との記載あり。</p> <p>○「交通政策基本計画」(平成27年2月13日閣議決定)において、「モーダルシフト等による物流の省労働力化のための方策を検討する。」との記載あり。</p> <p>1－⑦ 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 業績指標 79 訪日外国人旅行者数</p> <p>1－⑧ 観光立国推進基本計画(平成29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志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スノーリゾートの魅力向上や多様な交流を促進することが掲げられている。</p> <p>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 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－Ⅰ 内航船舶(旅客)(海事局) 安定的な国内旅客輸送を実現する。</p> <p>－Ⅱ 内航船舶(貨物)(海事局) 安定的な国内貨物輸送を実現する。</p> <p>－Ⅲ 外航船舶(海事局) 安定的な国際海上輸送を確保する。</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等の船舶に対し監督等を適切に実施し、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)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。</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) 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。</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流木等の漂流物や油の除去収集等を行い、港内における船舶交通の安全確保を図る。</p> <p>1－②－Ⅰ 全国の作業船の総トン数290万トンの維持を図る。</p> <p>－Ⅱ 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の低減を図ることにより、地域経済の発展、海洋環境の保全等を図る。</p> <p>－Ⅲ 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の低減を図ることにより、地域経済の発展、海洋環境の保全等を図る。</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。</p> <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> <p>－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。</p>

		<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~II</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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・増設・維持により、我が国港湾の競争力強化を図る。 <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 訪日外国人旅行者数4,000万人、6,000万人の実現に向けて、観光に関する様々なインフラ整備とも連携しつつ、ハード・ソフト両面からの受入環境の整備を図る。</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 海上保安庁の業務は、海上における治安の確保、海上における船舶の航行の秩序維持、海洋調査、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全など、国が確実に行うべき根幹的・恒久的な業務であり、これらの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 3年間（平成30年度から32年度）</p> <p>2 無期限</p>

同上の期間中の達成目標

- 1-①-I 内航船舶（旅客）（海事局）
安定的な国内旅客輸送を実現する。
- II 内航船舶（貨物）（海事局）
安定的な国内貨物輸送を実現する。
- 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等の船舶に対し監督等を適切に実施し、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）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流木等の漂流物や油の除去収集等を行い、港内における船舶交通の安全確保を図る。

- 1-②-I 全国の作業船の総トン数290万トンの維持を図る。
- II 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の低減を図ることにより、地域経済の発展、海洋環境の保全等を図る。
- III 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の低減を図ることにより、地域経済の発展、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 ~ II
 - ・非電化地方鉄道路線の維持
 - ・コンテナ輸送トンキロ数（平成32年度 221億トンキロ）

- 1-④ 専門工事業者の売上高営業利益率
平成27年度 4.4% → 平成33年度 4.5%

- 1-⑤-I ~ II
 - ・モーダルシフトに関する指標（内航海運による雑貨の輸送トンキロ）
367億トンキロ（平成32年度）
 - ・我が国と欧米等世界の主要市場とを結ぶ長距離基幹航路の寄港を維持・拡大する。

- 1-⑥-I 物流コストの低減を図ることにより、円滑な物流が確保され、もって国民生活や産業経済活動の安定化を図る。
- II 鉄道貨物利用運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 訪日外国人旅行者数4,000万人、6,000万人の実現に向けて、観光に関する様々なインフラ整備とも連携しつつ、ハード・ソフト両面からの受入環境の整備を図る。

- 1-⑧ 特殊索道の利用者数について平成27年度の水準（242百万人）を平成32年度においても維持する。

		<p>2 海上保安庁の業務は、海上における治安の確保、海上における船舶の航行の秩序維持、海洋調査、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全など、国が確実に実行すべき根幹的・恒久的な業務であり、これらの海上保安業務を適切かつ確実に実施する。</p>
<p>政策目標の達成状況</p>		<p>1-①-I 内航船舶（旅客）（海事局） 軽油引取税の免税措置等の政策効果により、安定的な国内旅客輸送の維持・確保が図られている。</p> <p>-II 内航船舶（貨物）（海事局） 軽油引取税の免税措置等の政策効果により、安定的な国内貨物輸送の維持・確保が図られている。</p> <p>-III 外航船舶（海事局） 外航日本船舶の隻数：約219隻（平成28年央）</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） 日本に入港する外国船籍等の船舶に対し監督等を適切に実施し、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）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の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することにより、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流木等の漂流物や油の除去収集等を行うことにより、港内における船舶交通の安全確保が図られている。</p> <p>1-②-I 平成27年時点の全国の作業船の総トン数 約307万トン</p> <p>-II 本特例措置により、国の所有する監督・測量船、清掃船の運航コスト低減が図られ、港湾の整備、海洋汚染防除等を通じて、地域経済の発展、海洋環境の保全等が図られている。</p> <p>-III 本特例措置により、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が図られ、港湾の整備、海洋汚染防除等を通じて、地域経済の発展、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が図られている。</p> <p>1-③-I～II</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成27年度～平成28年度の非電化地方鉄道路線の廃止路線は1路線（JR北海道留萌線）のみである。 ・平成28年度のコンテナ輸送トンキロ数は210億トンキロである。 <p>1-④ 専門工事業者の売上高営業利益率 平成23年度 3.5% → 平成27年度 4.4%</p> <p>1-⑤-I～II</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モーダルシフトに関する指標（内航海運による雑貨の輸送トンキロ） 平成26年度 330億トンキロ 平成27年度 340億トンキロ ・平成28年度時点で、欧州基幹航路については週2便を維持、北米基幹航路についてはデイリー寄港を維持している。 <p>1-⑥-I 本措置により、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） 平成25年度：193億トンキロ 平成26年度：195億トンキロ 平成27年度：199億トンキロ</p> <p>1－⑦ 訪日外国人旅行者数 平成26年 1,341万人 平成27年 1,974万人 平成28年 2,404万人</p> <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 海上保安庁の業務は、海上における治安の確保、海上における船舶の航行の秩序維持、海洋調査、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全など、国が確実に行うべき根幹的・恒久的な業務であり、これらの海上保安業務を適切かつ確実に実施している。</p>
有効性	要望の措置の適用見込み	<p>1－① 平成28年度</p> <ul style="list-style-type: none"> －Ⅰ 内航船舶（旅客）（海事局） 147,893キロリットル －Ⅱ 内航船舶（貨物）（海事局） 4,097キロリットル －Ⅲ 外航船舶（海事局） 4,504キロリットル －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） 27キロリットル －Ⅴ 訓練船（（独）海技教育機構の使用する船舶）（海事局） 47キロリットル －Ⅵ 自家用船舶（海事局） 3,160キロリットル －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） 10.0キロリットル －Ⅷ 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁） 236キロリットル <p>1－② 平成30年度～平成32年度の各年度</p> <ul style="list-style-type: none"> －Ⅰ（適用事業者数）248事業者（軽油使用量）11,790キロリットル －Ⅱ（適用事業者数）10事業者（軽油使用量）4,453キロリットル －Ⅲ（適用事業者数）33事業者（軽油使用量）982キロリットル －Ⅳ（適用事業者数）1事業者（軽油使用量）25キロリットル <p>1－③－Ⅰ 平成30年度適用見込み 76鉄軌道事業者 （JR7社（旅客6社、貨物1社）、民鉄69社（うち第三セクター鉄道33社） 204,428キロリットル</p> <p>－Ⅱ 平成30年度適用見込み 9,694キロリットル</p> <p>1－④ 59,291キロリットル／682事業者 （道府県税の課税状況等に関する調（平成27年度））</p> <p>1－⑤ 平成30年度～平成32年度の各年度</p> <ul style="list-style-type: none"> －Ⅰ（適用事業者数）708事業者（軽油使用量）89,674キロリットル －Ⅱ（適用事業者数）33事業者（軽油使用量）1,187キロリットル

		<p>1-⑥-I (適用事業者数) 445事業者(軽油使用量) 8,126キロリットル -II (適用事業者数) 40事業者(軽油使用量) 623キロリットル</p> <p>1-⑦ 対象空港での適用数(H28年度101社:事業者からの聞き取り) 19,621キロリットル</p> <p>1-⑧ 平成30年度適用見込み 約320事業者 14,424キロリットル</p> <p>2 軽油を動力とする船舶344隻 軽油33,857キロリットル(平成28年度実績)</p>
	<p>要望の措置の 効果見込み (手段としての 有効性)</p>	<p>1-①-I 内航船舶(旅客)(海事局) 営業費用の2割を超える燃料費の負担を軽減する本特例措置は、船舶運航事業者に直接的な影響を与える効果の高い手段であり、運航コストを抑えることで、安定的な海上旅客輸送サービスの維持・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。</p> <p>-II 内航船舶(貨物)(海事局) 営業費用の約2割を占める燃料費の負担を軽減する本特例措置は、船舶運航事業者に直接的な影響を与える効果の高い手段であり、運航コストを抑えることで、安定的な海上貨物輸送サービスの維持・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。</p> <p>-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、安定的な国際海上輸送の確保及び経済安全保障の確立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。</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) 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、監督等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。</p> <p>-V 訓練船((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。</p> <p>-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であることから、本措置には有効性が認められる。</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) 本措置により、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ことから、本措置の有効性が認められる。</p> <p>-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、港内及びその付近水面の流木等の漂流物や油の除去収集等に係るコストが低減され、港内における船舶交通の安全確保に寄与することから、本措置の有効性が認められる。</p> <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、国や地方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> <p>-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。</p> <p>-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。</p> <p>-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、(独)水資源機構が管理す</p>

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等の維持・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~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、高能率の荷役機械の導入・増設・維持により、港湾での荷役作業の効率化を促進し、港湾コストや荷役時間の削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事業者は、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・増設・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 本措置により、経営基盤が脆弱な倉庫業者の物流コストの低減が図られることにより、産業基礎物資の荷役作業に必要不可欠な軽油フォークリフト等を保有・維持することが可能となり、倉庫業の円滑な運営を確保することができる。また、軽油フォークリフトは、災害発生時でも、給油により長時間の連続稼働が可能であるため、軽油フォークリフト等を保有する倉庫は、災害時の復興拠点としての役割も担うことができ、国民生活や産業経済活動の安定化が図られるため、本措置を講じることが有効である。

-II 本措置により、経営基盤が脆弱な鉄道貨物利用運送事業等における物流コストの低減が図られることにより、コンテナ貨物の積み込み・取卸し作業に必要不可欠な軽油フォークリフト等を保有・維持することが可能となる。これにより、鉄道輸送を利用する荷主に対する利便性が確保され、モーダルシフトの推進に寄与することができるため、本措置を講じることが有効である。

1-⑦ 本措置によって経営の厳しいグランドハンドリング業界を支援し、航空機の受入に必要な環境を整備することが可能になり、今後ますます増加が見込まれる航空需要に対応することができる。

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につながる。

2 海上保安庁の船舶の動力源の用に供する軽油について、課税免除とすることにより、船舶の運航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、海上における治安の確保、海上における船舶の航行の秩序維持、海洋調査、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全など、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的的確かつ確実な遂行が可能となることから、本特例措置は有効である。

相当性
当該要望項目
以外の税制上の
支援措置

1-①-I~II
内航船舶（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>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> <ul style="list-style-type: none"> －Ⅲ 外航船舶（海事局） 外航船舶に係る固定資産税の減免（地方税法第349条の3第5項） －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（地方税法第348条第1項） －Ⅴ 訓練船（（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（地方税法第348条第6項） －Ⅵ 自家用船舶（海事局） 支援措置なし。 －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。 －Ⅷ 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁） 支援措置なし。 <p>1－②～⑧ 支援措置なし。</p> <p>2 支援措置なし。</p>
	<p>予算上の措置等の要求内容及び金額</p>	<p>1－①－Ⅰ 内航船舶（旅客）（海事局） 地域公共交通確保維持改善事業（離島航路部分）（282億円の内数）【平成30年度要求額】</p> <ul style="list-style-type: none"> －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30年度の軽油燃料費の予算要求額は約2百万円である。 －Ⅱ、Ⅲ、Ⅴ、Ⅵ（海事局）－ －Ⅶ、Ⅷ（海上保安庁）－ <p>1－②～⑤ －</p> <p>1－⑥－Ⅰ －</p> <p>1－⑥－Ⅱ モーダルシフト等推進事業補助金（86百万円の内数）【平成30年度要求額】</p> <p>1－⑦ 地方空港受入環境整備事業 訪日誘客支援空港として認定された国管理空港、地方管理空港等における新規就航、増便のための航空事業者に対するグランドハンドリング経費等の支援 平成30年度予算要求額：15億円の内数</p> <p>1－⑧ －</p> <p>2 平成30年度の軽油燃料費の予算要求額は約27億円である。</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－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、「唯一かつ赤字」の航路に対して、航路運営への支援、代替建造への支援、島民向け運賃割引に対する支援を行うことで、離島航路の維持・確保を図っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> －Ⅱ～Ⅷ － <p>1－②～⑤ －</p> <p>1－⑥－Ⅰ －</p> <p>1－⑥－Ⅱ モーダルシフト等推進事業補助金は、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律に基づく事業計画（総合効率化計画）を策定するための経費及び計画認定を受けた総合効率化計画に係る運行経費の一部を補助するものである。</p> <p>1－⑦ 地方空港受入環境整備事業予算は訪日誘客支援空港における新規就航や増便を促すため、航空事業者向けの経費負担の支援であるが、本特例措置はグランドハンドリング事業者向けのコスト削減支援である。</p> <p>1－⑧ －</p> <p>2 －</p>

<p>要望の措置の 妥当性</p>	<p>1-①-I 内航船舶（旅客）（海事局） 本特例措置がなければ、営業費用の2割を超える燃料費に係る負担増が経営に直接かつ深刻な影響を与え、安定的な海上輸送サービスに重大な影響を及ぼす。本特例措置は、軽油を使用した事業者に対して、公平に免税措置を適用するものであり、また、燃料使用量に応じて確実かつ適時に免税措置を受けることができる点で、補助金等による補填等に比べて最も効果的かつ効率的な措置である。以上のことから本特例措置の適用は妥当である。</p> <p>-II 内航船舶（貨物）（海事局） 本特例措置がなければ、営業費用の約2割を占める燃料費に係る負担増が経営に直接かつ深刻な影響を与え、安定的な海上輸送サービスに重大な影響を及ぼす。本特例措置は、軽油を使用した事業者に対して、公平に免税措置を適用するものであり、また、燃料使用量に応じて確実かつ適時に免税措置を受けることができる点で、補助金等による補填等に比べて最も効果的かつ効率的な措置である。以上のことから本特例措置の適用は妥当である。</p> <p>-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、安定的な国際海上輸送の確保及び経済安全保障の確立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。</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） 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、監督等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。</p> <p>-V 訓練船（（独）海技教育機構の使用する船舶）（海事局） 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。</p> <p>-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。</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） 本措置により、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ことから、本措置の適用は妥当である。</p> <p>-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、港内及びその付近水面の流木等の漂流物や油の除去収集等に係るコストが低減され、港内における船舶交通の安全確保に寄与することから、本措置の適用は妥当である。</p>
	<p>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。</p> <p>-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、海洋環境の保全等に寄与することから、政策手段として妥当である。</p> <p>-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、海洋環境の保全等に寄与することから、政策手段として妥当である。</p> <p>-IV 本措置により課税による負担が軽減されることで、（独）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、政策手段として妥当である。</p>
	<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</p>

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。

一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える。

1-⑤-I~II

高能率な荷役機械は、高出力である等の理由から軽油を多く使用するが、高能率な荷役機械の導入・増設・維持による燃料費増加分を料金等に転嫁することは、中小企業者が大宗を占める港湾運送業では困難である。そのためモーダルシフトの推進による環境負荷の軽減や我が国港湾の国際競争力強化という喫緊の課題に対応するためには、燃料費を直接軽減する本特例措置による高能率な荷役機械の導入・増設・維持の促進が有効かつ必要最小限の措置である。

1-⑥-I 本措置により、経営基盤が脆弱な倉庫業者の物流コストの低減が図られることにより、産業基礎物資の荷役作業に必要な不可欠な軽油フォークリフト等を保有・維持することが可能となり、倉庫業の円滑な運営を確保することができる。また、軽油フォークリフト等は、災害発生時でも、給油により長時間の連続稼働が可能であるため、軽油フォークリフト等を保有する倉庫は、災害時の復興拠点としての役割も担うことができ、国民生活や産業経済活動の安定化が図られることから、本措置の適用は妥当である。

一Ⅱ 本措置により、経営基盤が脆弱な鉄道貨物利用運送事業等における物流コストの低減が図られることにより、コンテナ貨物の積込み・取卸し作業に必要な不可欠な軽油フォークリフト等を保有・維持することが可能となる。これにより、鉄道輸送を利用する荷主に対する利便性が確保され、モーダルシフトの推進に寄与することができるため、本措置の適用は妥当である。

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、税制特例はグランドハンドリング業務の効率化・低廉化の促進にとって直接的な効果が期待できるとともに、予算措置と組み合わせることにより効果が増進されることもあり、政策目的を達成する手段として妥当であると考ええる。

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や地方創生につながることから政策手段として妥当である。

2 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、限られた予算の中で課税による増額分の予算を増やすことは困難である（海上保安庁の予算は増加傾向にあるが、その内容は、昨年12月、「海上保安体制強化に関する関係閣僚会議」において決定された「海上保安体制強化に関する方針」を受け、海上保安庁の「海上法執行能力」、「海洋監視能力」、「海洋調査能力」の強化を図る観点から「尖閣領海警備体制の強化と尖閣以外の大規模事案の同時発生にも対応できる体制の整備」等の海上保安体制の強化を進めるため、巡視船艇建造費・航空機購入費の予算が増額されたもの。同方針に沿って、海上保安体制の強化を進める必要があることから、巡視船艇建造費・航空機購入費を軽油引取税の課税による増額分に充てることは困難）。

したがって、海上保安庁の船舶の動力源の用に供す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-I	内航船舶（旅客）（海事局）		
	平成24年度	141,190キロリットル	約4,532百万円
	平成25年度	141,643キロリットル	約4,547百万円
	平成26年度	152,427キロリットル	約4,893百万円
	平成27年度	147,952キロリットル	約4,749百万円
-II	内航船舶（貨物）（海事局）		
	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
	平成26年度	245キロリットル	約8百万円
	平成27年度	274キロリットル	約9百万円
-III	外航船舶（海事局）		
	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
	平成26年度	3,869キロリットル	約124百万円
	平成27年度	4,065キロリットル	約130百万円
	平成28年度	4,504キロリットル	約145百万円
-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
	平成26年度	27キロリットル	約1百万円
	平成27年度	25キロリットル	約1百万円
	平成28年度	27キロリットル	約1百万円
-V	訓練船（（独）海技教育機構の使用する船舶）（海事局）		
	平成24年度	48キロリットル	約2百万円
	平成25年度	43キロリットル	約1百万円
	平成26年度	45キロリットル	約1百万円
	平成27年度	49キロリットル	約2百万円
	平成28年度	47キロリットル	約2百万円
-VI	自家用船舶（海事局）		
	平成24年度	3,530キロリットル	約113百万円
	平成25年度	3,410キロリットル	約109百万円
	平成26年度	3,340キロリットル	約107百万円
	平成27年度	3,250キロリットル	約104百万円
	平成28年度	3,160キロリットル	約101百万円
-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
	平成26年度	3.6キロリットル	約0.12百万円
	平成27年度	0.6キロリットル	約0.02百万円
	平成28年度	10.0キロリットル	約0.32百万円
-VIII	関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁）		
	平成24年度	204キロリットル	約7百万円
	平成25年度	183キロリットル	約6百万円
	平成26年度	272キロリットル	約9百万円
	平成27年度	260キロリットル	約8百万円
	平成28年度	236キロリットル	約8百万円
1-②-I	平成26年度	約446百万円	
	平成27年度	約386百万円	
	平成28年度	約378百万円	

- 一Ⅱ 平成26年度 約138百万円
平成27年度 約139百万円
平成28年度 約143百万円
- 一Ⅲ 平成26年度 約34百万円
平成27年度 約33百万円
平成28年度 約32百万円
- 一Ⅳ 平成26年度 約0.6百万円
平成27年度 約0.9百万円
平成28年度 約0.8百万円

- 1-③-I 平成26年度実績 約6,833百万円 76事業者
平成27年度実績 約6,707百万円 76事業者
平成28年度実績 約6,516百万円 76事業者

※ 事業者への聞き取り調査によるもの

- 一Ⅱ 平成26年度実績 約315百万円
平成27年度実績 約314百万円
平成28年度実績 約311百万円

※ 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 2,267百万円 675事業者
- 平成26年度 2,169百万円 681事業者
- 平成27年度 1,903百万円 682事業者

- 1-⑤-I～II ※道府県税の課税状況等に関する調、日本港運協会・地方運輸局調査

- 平成23年度 2,988百万円
- 平成24年度 2,956百万円
- 平成25年度 3,038百万円
- 平成26年度 3,044百万円
- 平成27年度 2,902百万円

- 1-⑥-I 平成25年度 270百万円 442事業者 8,425キロリットル
平成26年度 258百万円 435事業者 8,051キロリットル
平成27年度 256百万円 443事業者 7,982キロリットル
- 一Ⅱ 平成25年度 25百万円 42事業者 777キロリットル
平成26年度 17百万円 38事業者 528キロリットル
平成27年度 19百万円 39事業者 578キロリットル

- 1-⑦ 平成26年度 596百万円
平成27年度 622百万円
平成28年度 631百万円

- 1-⑧ 平成26年度実績 約455百万円 約316事業者
平成27年度実績 約378百万円 約316事業者
平成28年度実績 約421百万円 約322事業者

※ 事業者への聞き取り調査によるもの

- 2 平成24年度 44,346キロリットル 約1,424百万円
平成25年度 43,926キロリットル 約1,410百万円
平成26年度 37,776キロリットル 約1,213百万円
平成27年度 35,408キロリットル 約1,137百万円
平成28年度 33,857キロリットル 約1,087百万円

<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 89,026,301千円（平成27年度）</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"> - I 内航船舶（旅客）（海事局） 軽油引取税の課税免除措置等の施策効果により、安定的な国内旅客輸送が維持・確保されている。 - II 内航船舶（貨物）（海事局） 軽油引取税の課税免除措置等の施策効果により、安定的な国内貨物輸送が維持・確保されている。 - 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。 - 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等の船舶に対し監督等業務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。 - V 訓練船（（独）海技教育機構の使用する船舶）（海事局） 船員の確保・育成が着実に行われており、安定的な船員の供給につながっている。 - 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。 - 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。 - 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流木等の漂流物や油の除去収集等が確実に実行されており、港内における船舶交通の安全確保につながっている。 <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たことから、国や地方が行う港湾整備等に必要な作業船の確保につながり、円滑な港湾・航路の整備・維持管理、海洋環境の保全、災害復旧等が実施されている。その結果、港湾の機能が維持され、地域経済の発展等に寄与している。</p> <ul style="list-style-type: none"> - II 本特例措置により、国が所有する作業船の運航コストが低減されたことから、効率的な港湾整備や海洋汚染防除、円滑な災害復旧等が実施されている。その結果、円滑な漂流ゴミ等の回収による航行船舶の安全が確保されており、また、熊本地震の際には、国が所有する船舶による海上ルートでの緊急物資輸送が迅速に実施されたことから、国民の安全や地域経済の発展等に寄与している。 - III 本特例措置により、港湾管理者等が所有する作業船の運航コストが低減されたことから、効率的な港湾整備や海洋汚染防除等が実施されている。その結果、円滑な漂流ゴミ等の回収により航行船舶の安全が確保され、また、航路・泊地閉塞による港湾・漁業活動への影響もなく、国民の安全や地域経済の発展等に寄与している。 - IV 本特例措置により、（独）水資源機構が所有する作業船の運航コストが低減されたことから、利水事業者の負担、ひいては地域住民等に対する負担が軽減されており、地域経済の発展等に寄与している。 <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。</p> <ul style="list-style-type: none"> - II コンテナ貨物の積卸し用のフォークリフト等の維持・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 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、とび・土工事業者の約70%を占める「資本金1,000万円未満の業者」の自己資本比率は、他産業に比べて著しく低く、不安定な経営状態にある。

本措置により、不安定な経営状態にあるとび・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。

1-⑤-I~II

本特例措置により荷役機械に係る燃料費が軽減されるため、港湾運送事業者が高効率な荷役機械を導入・増設・維持することができる。これにより、海上運送へのモーダルシフトが進むとともに、平成29年4月に横浜港において北米基幹航路が新規開設されるなど、我が国港湾の国際競争力の強化も進んでいる。

1-⑥-I 本措置により、経営基盤が脆弱な倉庫業者の物流コストの低減が図られることにより、産業基礎物資の荷役作業に必要な不可欠な軽油フォークリフト等を保有・維持することが可能となり、倉庫業の円滑な運営を確保することができる。また、軽油フォークリフトは、災害発生時でも、給油により長時間の連続稼働が可能であるため、軽油フォークリフト等を保有する倉庫は、災害時の復興拠点としての役割も担うことができ、国民生活や産業経済活動の安定化が図られる。

-II 本措置により、経営基盤が脆弱な鉄道貨物利用運送事業等における物流コストの低減が図られることにより、コンテナ貨物の積込み・取卸し作業に必要な不可欠な軽油フォークリフト等を保有・維持することが可能となる。これにより、鉄道輸送を利用する荷主に対する利便性が確保され、モーダルシフトの推進に寄与することができる。

1-⑦ 本措置によって経営の厳しいグランドハンドリング業界を支援し、航空機の受入に必要な環境を整備することが可能になり、今後ますます増加が見込まれる航空需要に適切に対応することができるため、訪日外国人旅行者を4,000万人、6,000万人にするという政府目標の達成に大きく寄与する。

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につながる。

2 海上保安庁の船舶の動力源の用に供する軽油について、課税免除されたことにより、船舶の運航に必要な燃料油を確保でき、海上における治安の確保、海上における船舶の航行の秩序維持、海洋調査、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全など、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遂行することができる。

前回要望時の
達成目標

1-①-I 内航船舶（旅客船）（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。

-II 内航船舶（貨物船）（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（海事局）

安全に関する監督等業務を適切に実施し、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（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。

	<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） 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。</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（じんかい）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。</p> <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> <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）、海洋環境の保全等を図る。</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）、海洋環境の保全等を図る。</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。</p> <p>1－③－Ⅰ～Ⅱ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・非電化地方鉄道路線の維持（廃線路線 0路線） ・年間コンテナ輸送トンキロ数（平成29年度 211億トンキロ） <p>1－④ 専門工事業者の売上高営業利益率 平成29年度 4.0%</p> <p>1－⑤－Ⅰ～Ⅱ</p> <ul style="list-style-type: none"> ①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） ②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5%減（平成28年度） <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。</p> <p>－Ⅱ 鉄道貨物利用運送の円滑な輸送の確保を図り、環境にやさ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。</p> <p>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。</p> <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。</p> <p>2 海上における治安の確保、海上における船舶の航行の秩序維持、海洋調査、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全など国が確実にを行うべき根幹的・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>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－Ⅰ 内航船舶（旅客船）（海事局） 有人離島への船舶就航率は概ね68%～70%（平成26～28年度）を維持しており、達成している。</p> <p>－Ⅱ 内航船舶（貨物船）（海事局） 国内貨物輸送の44%、産業基礎物資輸送の約8割を担う我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラとして安全かつ安定的な国内海上輸送を確保できている。</p>

－Ⅲ 外航船舶（海事局）

四面を海に囲まれた我が国において、貿易量の 99.6%を担い、我が国の輸出入や日本企業の経済活動を支える基幹的輸送インフラとして、安全かつ安定的な国際海上輸送を確保できている。

－Ⅳ 官用船（海事局）

安全に関する監督等業務を適切に実施し、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。

－Ⅴ 訓練船（海事局）

（独）海技教育機構の生徒・学生に係る海上就職率は 98.4%（平成 26 年度～28 年度平均）であり、船員の安定供給を図ることができている。

－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の自家用船舶の利用振興が図られている。

－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ことができている。

－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（じんがい）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ことができている。

1－②－Ⅰ 免税軽油利用の作業船の過去 10 年の隻数の平均減少率は約 3.9%であり、目標は達成されている。

－Ⅱ 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）については、一定の改善がみられているが、地域経済の発展、海洋環境の保全等については、国が行う港湾整備や海洋汚染防除等を通じて、引き続き改善を図る必要がある。

－Ⅲ 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）については、一定の改善がみられているが、地域経済の発展、海洋環境の保全等については、港湾管理者等が行う港湾整備や海洋汚染防除等を通じて、引き続き改善を図る必要がある。

－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が図られており、目標は達成されている。

1－③－Ⅰ～Ⅱ

・平成 27 年～平成 28 年の非電化地方鉄道路線の廃線路線は 1 路線（JR 北海道留萌線）。

・平成 28 年度のコンテナ輸送トンキロ数は 210 億トンキロ。

平成 28 年 8 月の台風による被害により鉄道車両の使用量が減少したため、現状、目標に達していないが、平成 29 年度については目標どおりに実績が推移しており、達成が見込まれている。

1－④ 専門工事業者の売上高営業利益率

平成 23 年度 3.5% → 平成 27 年度 4.4%

※平成 28 年度実績は集計中

1－⑤－Ⅰ～Ⅱ

○前回要望時からの達成度：

① 340 億トンキロ（平成 27 年度）

② 平成 26 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 1.6% 減（速報値）が実現。

○目標に達していない理由：

① 平成 27 年度の輸送量は前年比 2.7% 増であり、内航海運による輸送量は増加している。今後この増加率を維持すれば目標は達成できる見込みである。

② 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は、港湾整備事業等の実

施等により年々コストの低減が図られているが、輸送コストに係る原油価格の変化等の外部要因も影響し目標達成に向けた成果が上がっていないものと考えられる。

1-⑥-I 倉庫業の倉庫在庫量は、平成25年度の約1,906万トンから平成27年度の約2,308万トンに約21%増加しており、倉庫業が物流の中核として機能したことにより国民生活や産業経済活動の安定化に貢献することができた。

1-⑥-II 鉄道によるコンテナ貨物の輸送トンキロは、基準年度である平成24年度の187億トンキロから平成27年度の199億トンキロに約6.4%増加しており、モーダルシフトを推進することができた。

1-⑦	国内線乗降客数 (千人)	国内線貨物取扱量 (千トン)
平成25年度	195,466	1,848
平成26年度	201,663	1,840
平成27年度	204,114	1,812

1-⑧・特殊索道の利用者数

平成24年度：290百万人 → 平成27年度：242百万人

・スキー・スノーボード人口

平成24年：790万人 → 平成27年：740万人

現状、目標に達していない理由は、スキー・スノーボードの競技人口が減少している影響が大きいと考えられる。また、平成27年度は降雪量が非常に少なかったため営業ができないスキー場があったことや、平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故が来訪者の減少に更なる影響を及ぼしていると考えられる。

2 -

1-①~③

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)

平成27年度税制改正 (3年間延長)

1-④ 昭和55年度 創設

平成21年度税制改正 3年間の時限措置に変更

平成24年度税制改正 (3年間延長)

平成27年度税制改正 (3年間延長)

1-⑤~⑥

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)

平成27年度税制改正 (3年間延長)

1-⑦ 昭和60年度 制度創設

平成2年度 対象機械 (給油車、ドレン車、ハイドラントピット車) を拡大

平成5年度 対象空港を25から35に拡大

平成6年度 関西国際空港を追加

平成17年度 中部国際空港を追加、名古屋飛行場を削減

平成18年度 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 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 課税免除を3カ年延長

平成27年度 課税免除を3カ年延長

これまでの要望経緯

- | | |
|--|--|
| | <p>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（3年間延長）
平成27年度税制改正（3年間延長）</p> <p>2 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）
平成27年度税制改正（恒久化で要望（3年間延長で認められる））</p> |
|--|--|