

令和6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	4	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 <u>その他</u> （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>・ 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. 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） －Ⅱ 内航船舶（貨物） －Ⅲ 外航船舶 －Ⅳ 官用船（国（地方運輸局、運輸監理部）の使用する船舶） －Ⅴ 訓練船（（独）海技教育機構の使用する船舶） －Ⅵ 自家用船舶 －Ⅶ （一財）海上災害防止センターの使用する船舶 －Ⅷ 関連公益法人等の使用する船舶 <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</p> <ul style="list-style-type: none"> －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 －Ⅲ 港湾整備等に従事する作業船（港湾管理者所有）の動力源に供する軽油 －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 <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</p> <ul style="list-style-type: none"> －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 <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</p> <p>⑤－Ⅰ 港湾運送に使用される機械の動力源に供する軽油</p> <ul style="list-style-type: none"> －Ⅱ 港湾運送に使用される船舶の動力源に供する軽油 <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等の動力源の用途に供する軽油</p> <ul style="list-style-type: none"> －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フォークリフト等の動力源の用途に供する軽油 <p>⑦ 空港内においてグランドハンドリング業務等に使用される高所作業車、ベルトローダー、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する軽油</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</p> <p>2. 軽油引取税の課税免除の特例措置の拡充（恒久化）</p>	

<p>〔関係条文〕</p>	<p>海上保安庁の使用する船舶の動力源に供する軽油</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 免除</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] — (▲19,922) [平年度] — (▲19,874) [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）】 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）】 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】 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を図る。</p> <p>— IV 【官用船】 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】 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】 自家用船舶の利用振興を通じ、海洋に関するレクリエーションの普及を図る。</p> <p>— VII 【海上災害対応能力の強化】 消火訓練、油・有害液体物質の防除訓練及び STCW 条約（1978 年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約）に基づく基本訓練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、タンカー、フェリー等の船員、石油コンビナートにおける自衛防災組織の消防隊員、自治体の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、災害に対処するための基礎知識を習得させるとともに、我が国の防災能力の向上を図る。 また、各国の防災担当者に対し、JICA 等と連携して国際基準に準拠した訓練を提供することにより、諸外国の海上保安能力の向上に貢献する。</p> <p>— VIII 【港内における船舶交通の安全確保】 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】 事業者が所有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】</p>

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。

一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。

一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な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等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。

一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】

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・維持管理や、災害対応等を通じた地域の維持を図る。

1-⑤-Ⅰ・Ⅱ

荷役作業の効率化に資する機械等の導入・維持を図り、荷役時間等を低減させる。こうした荷役時間を含む待機時間の短縮は、モーダルシフトの推進に資する取組の一つであり、これらの施策の推進により、物流の効率化を図る。

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。

一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込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・拡充を図りつつ、インバウンドの推進等を通じた地域振興を実現するため、グランドハンドリングの体制強化等を含めた航空便回復の受入環境整備を強力に推進する。

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や地方創生を図る。

2

【海上保安業務の実施体制の確保】

海上保安庁は、海上の安全及び治安の確保を図るという任務を果たすため、国内の関係機関のみならず、国外の海上保安機関等とも連携・協力体制の強化を図りつつ、領海警備、治安の確保、海難救助、海洋環境の保全、自然災害への対応、海洋調査、海洋情報の収集・管理・提供、船舶交通の安全確保等の業務を行っており、これらの海上保安業務を適切かつ確実に実施することで、国民の安全・安心の確保を図る。

(2) 施策の必要性

1-①-I

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、慢性的に赤字の航路も多数ある厳しい経営環境下において、燃料費の支出は事業者にとって大きな負担となっている。

本特例措置の延長が認められない場合、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の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。

一 II

内航海運は、国内貨物輸送全体の約4割、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、人手不足による船員費の上昇等厳しい事業環境下、すでに厳しい経営状況にあり、燃料費の支出は事業者にとって大きな負担となっている。

本特例措置の延長が認められない場合、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。

一 III

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。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っているところ。

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っているところ。

これら監督等を適切に実施することが必要である。地方運輸局等が保有する船舶交通の安全確保等に使用する船舶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

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。

一VI 海洋基本法（平成 19 年法律第 33 号）第 28 条において、「国は、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ものとする」と規定されている。また、海洋基本計画（令和 5 年 4 月 28 日閣議決定）の 5.（2）エ海洋を利用した観光等の推進において、「国民の海との接点を拡大するとともに、マリン産業の市場を拡大していくため、「海の駅」を拠点とした体験機会の拡大や、ポートショーを通じた情報発信等を、地方公共団体や関係機関等と連携して推進する」と規定され、9（3）海洋に関する国民の理解の増進において、「マリンレジャーの普及や理解増進等の多様な取組を実施する」と規定されている。さらに、毎年の海の日行事では、内閣総理大臣により、国民の海に対する関心の深化の必要性について、メッセージが発出されている。

このように、我が国の交通、輸送、生活、産業の基盤である海洋に対する国民の親近感の醸成と理解の増進は、海洋国家である我が国政府の責務であり、また、このための方策として、海洋に関するレクリエーションに用いられる自家用船舶の利用促進が必要不可欠であることから、本特例措置の延長が必要である。

一VII 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、フェリー等の船員、石油コンビナートにおける自衛防災組織の消防隊員、自治体の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、同センターが保有する船舶を活用して、消火訓練、油・有害液体物質の防除訓練及び STCW 条約に基づく基本訓練を実施するとともに、諸外国の防災担当者に対し JICA 等と連携した訓練を提供する等、極めて高い公益性を有している。

我が国は、原油や LNG 等のエネルギー資源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。

さらに、近年では、改正 STCW 条約の発効により、船員は新たに同条約が定める生存、防火及び消火に関する基本訓練を受講することとされ、現在は外航船員及び内航（近海）船員に対して同条約に定める新たな訓練を提供しているところ、令和 6 年度以降は同訓練の対象が内航（沿海）船員にも拡大されることとなっており、今後は受講者数の増加が確実に見込まれる。

また、「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けて、JICA 等が実施する各国の海上保安能力向上支援事業と連携して、各国政府の防災担当者等に対して、国際海事機関（IMO）のカリキュラムに準拠した訓練を行い、諸外国に対する国際協力の役割を拡大させている他、国内においても、危険物等による災害の被害を軽減するためにセンターの助言や支援を求める地方自治体との協定締結が増加する等、国内外の防災能力の向上に著しい貢献をしている。

仮に軽油引取税が課税されることとなった場合、訓練に係るコストの増加につながり、円滑な訓練実施に支障をきたし、我が国の防災能力及び地位経済並びに諸外国の海上保安能力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 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、全国に展開している清港会は、その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高い公益性を有する活動を行っている。

本特例措置の延長が認められない場合、清港会による活動回数等が減少し、漂流物等に起因する船舶の衝突等の事故の発生が懸念されるところ、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所有する事業者は中小企業が多く、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、運航コストの増加等により、経営が圧迫され、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の整備、維持管理、海洋環境の保全及び災害復旧等に支障をきたし、港湾が機能不全に陥ることにより、背後地域の経済及び雇用に重大な影響を及ぼす恐れがある。港湾の機能を維持し、地域経済を支えるためにも、本特例措置の延長が必要である。

-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重大な影響を及ぼす恐れがあるため、本特例措置の延長が必要である。

-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重大な影響を及ぼす恐れがあるため、本特例措置の延長が必要である。

-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、本特例措置の延長が必要である。

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等を運行している鉄道軌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等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 とび・土工事業者の会社規模は小さく、経常利益も依然として低いことから特例措置が廃止されることの影響を強く受ける。建設工事の中で土台部分を中心とした土砂等の掘削、運搬等、後戻りが許されない基礎的・準備的工事を担っているとび・土工事業者の負担を軽減し、住宅・社会資本の整備・維持管理や災害対応等を通じた地域の維持を図る必要がある。

1-⑤-I・II

日本の貿易量の約 99.6% (トン数ベース)、国内輸送の約 40.0% (トンキロベース) が港湾を通じて行われているところ、港湾での物流を担う港湾運送事業者は、まさに我が国の経済活動や国民経済に直結する公益性の高い事業を担っている。

一方で、我が国の物流分野においては、担い手不足等の課題により、物流の効率化等を図ることが重要となっている。特に令和 6 年 4 月以降は、トラックドライバーの労働時間の制限に伴い、物流の停滞が喫緊の課題となっており(「物流の 2024 年問題」)、本年 6 月には閣僚会議において「物流革新に向けた政策パッケージ」が策定されているところ。同パッケージにおいては、モーダルシフト(自動車貨物輸送から鉄道・船舶貨物輸送への転換)の推進が物流の効率化等を図る取組の一つとして掲げられており、政府全体として取組が加速している。

この点、港湾においても、担い手不足の深刻化が指摘されているとともに、物流全体の効率化を推し進めていく必要があることから、荷役作業の効率化により、荷役時間等の低減やそれを通じたモーダルシフトの推進を図る必要がある。

しかし、荷役作業を担う港湾運送事業者は、その 9 割を経営基盤の脆弱な中小事業者が占めており、荷役作業の効率化に資する機械等の導入・維持等が困難である。本特例措置の延長が認められない場合、燃料費の負担により、機械等の導入・維持等を通じたモーダルシフトの推進を図ることが困難となり、物流の効率化を図る取組の促進が阻害されることから、本特例措置の延長は必要不可欠である。

1-⑥-I 物流を支える倉庫は、サプライチェーンの結節点として重要な役割を担っており、国民生活や地域産業等に不可欠な社会基盤である。倉庫業が取り扱う鋼材やロール紙等の産業基礎物資等は出力が高い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、その公共的意義が再認識されており、国民生活に重要な役割を担っている。

一方で、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が 2024 年 4 月から適用され、物流の停滞が懸念される「2024 年問題」に直面している中で、令和 5 年 6 月 2 日に開催された我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議において「物流革新に向けた政策パッケージ」が決定され、物流施設の災害対応能力の強化等を推進し、地域における防災力の強化等を推進するとされている。

こうした状況の下、倉庫業の約 9 割が中小企業であり経営基盤が脆弱であるため、仮に課税免除廃止となった場合、経営が圧迫され、産業基礎物資をはじめとする重量物の保管・運送業務が滞ることが予想される。この結果、経済のインフラである物流を支えることができず、物流機能や災害時等の対応能力も維持できなくなり、国民生活や地域産業、地域における災害時の対応にも重大な悪影響を及ぼすこととなるため、本特例措置の延長が必要である。

一 II 物流は国民生活や経済を支える社会インフラであるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題を抱えている。さらに、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が 2024 年 4 月から適用され、物流の停滞が懸念される「2024 年問題」に直面している。何も対策を講じなければ、2024 年度には 14%、2030 年度には 34%の輸送力不足の可能性がある。

令和 5 年 6 月 2 日に開催された我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議において「物流革新に向けた政策パッケージ」が決定され、トラック輸送から鉄道輸送へのモーダルシフトを強力に推進するとされている。一方で課税免除が廃止された場合、鉄道利用運送事業者等の経営が圧迫され、貨物駅等における貨物の積卸機能が低下し、荷主の利便性が失われ、貨物輸送がトラック輸送に回帰する「逆モーダルシフト現象」が起こり得る。この結果、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 CO2 排出量の増加など、国民生活や地球環境に重大な悪影響を及ぼす。

鉄道輸送の重要性が再認識されたところ、同運送業への課税免除の廃止は、国民生活や産業経済活動に重大な悪影響を及ぼすこととなるため、本特例措置の延長が必要である。

1-⑦ 空港業務は、国民生活や社会経済活動を支える航空ネットワークの根幹であり、インバ

	<p>ウンドの推進等を通じた地域振興を実現するための拠点でもある、「空港」の機能を維持していく上で、極めて重要な役割を果たしている。この業務は、地域の地元企業によって支えられているが、厳しい労働環境やコロナの影響等により、これらの企業はコロナ禍前に比べて人員が約2割減少するなど、人手不足や厳しい経営状況に置かれている。</p> <p>空港業務の人手不足は、各社の厳しい経営状況からの脱却のみならず、インバウンドの推進等を通じた地域振興の足かせにもなり得ることから、その解消に向け、地方自治体等が中心となり、関係者一丸となった取組を進めている。</p> <p>その一環として、賃上げを含む処遇改善に取り組んでおり、その実現に向けて原資となる受託料を引き上げるべく、外国エアラインとギリギリの交渉を進めているところである。</p> <p>このような中、仮に本課税免除措置を廃止した場合、外国エアラインに対し、受託料の更なる引き上げを求めざるを得なくなるが、上述のとおり、既にギリギリの交渉を行っている中で更なる値上げ要求となるため、これが決定打となり、交渉が決裂する案件が多発する可能性がある。</p> <p>仮にそうなった場合には、「地元企業への損失の発生」、「地元企業の処遇改善の頓挫（場合によっては経営悪化を理由とした人員整理）」のみならず、「インバウンド推進等を通じた地域振興の頓挫」という事態が生じ、地域経済に深刻な影響を与えるおそれがある。（訪日外国人旅行者の入国は基本的に空港（令和4年度：100%））</p> <p>こうしたことを踏まえれば、本課税免除措置の延長は必要不可欠である。</p> <p>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、観光立国推進基本計画（令和5年3月31日閣議決定）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、訪日外国人旅行者の地方での長期滞在や消費拡大の鍵となるコンテンツとして、国際競争力の高いスノーリゾートの形成を推進することが掲げられている。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や地方創生を図るためには本特例措置の延長が必要不可欠である。</p> <p>2 海上保安庁の一部船艇の動力源の燃料油に軽油を使用しているが、令和5年度末で当庁の船舶の動力源の用に供する軽油に係る課税免除の特例措置が終了し、軽油引取税が課税され、更に課税分の予算措置がされなかった場合、単価の増額分、量を減らさなければならないこととなる。</p> <p>その場合、運行に必要な軽油を確保できなくなるため、当庁船艇の運航に支障が生じ、上記の海上保安業務を適切かつ確実に実施することができなくなるおそれがあることから、本特例措置の恒久化が必要である。</p>
<p>本要望に対応する縮減案</p>	<p>—</p>

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>1-①-I 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 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>—III 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>—IV 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 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 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>—VII 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 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 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 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（令和3年5月28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ため全国の作業船を確保できるような環境を整備すること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 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</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 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</p>

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

- 一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
- 一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 28 日閣議決定)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 15 日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
(令和 3 年 6 月 15 日閣議決定)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
参考指標 174：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(2021-2025)(令和 3 年 6 月 15 日閣議決定)において、
「2019 年度の輸送量当たりの CO2 排出量(トンキロベース)は、鉄道がトラ
ックの約 13 分の 1、船舶が約 5 分の 1 であり、引き続き低炭素化に向けて有
効なモーダルシフトを推進する。特に、トラックドライバー不足が加速する
現状において、フェリーや RORO 船、コンテナ船等の海運を活用した長距離物
流が進んでいるほか、中・短距離でも実施される例も出てきており、・・・モ
ーダルシフトは重要であり、改正物流総合効率化法によるスキームも活用し
ながら、引き続き積極的に支援する。」等の記載あり。

第 2 次交通政策基本計画(令和 3 年 5 月 28 日閣議決定)において、「更な
るモーダルシフトの推進や輸送の省エネ化・脱炭素化など環境に優しいグリー
ン物流の実現や、荷主と物流事業者の連携強化によるトラック輸送の効率

		<p>化、物流施設における低炭素化、ドローン物流の実用化を推進する。」との記載あり。</p> <p>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> <p>一 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（2021-2025）（令和 3 年 6 月 15 日閣議決定）において、2019 年度の輸送量当たりの CO2 排出量（トンキロベース）は、鉄道がトラックの約 13 分の 1、船舶が約 5 分の 1 であり、引き続き低炭素化に向けて有効なモーダルシフトを推進する」との記載あり。</p> <p>物流革新に向けた政策パッケージ（令和 5 年 6 月 2 日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）において、「災害時等におけるサプライチェーンの確保及び円滑な支援物資物流の実現のため、非常用電源設備の導入促進等により物流施設の災害対応能力の強化等を推進し、地域における防災力の強化等を推進する。」、「トラックドライバーの担い手確保にも資するモーダルシフト・モーダルコンビネーション（鉄道・新幹線含む。）を地域の実情に応じて促進するとともに、車両や施設等の省エネ化・脱炭素化を推進する。」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 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（令和 5 年 3 月 31 日閣議決定）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、訪日外国人旅行者の地方での長期滞在や消費拡大の鍵となるコンテンツとして、国際競争力の高いスノーリゾートの形成を推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	1-①-I	安定的な国内旅客輸送を実現する。
	-II	安定的な国内貨物輸送を実現する。
	-III	安定的な国際海上輸送を確保する。
	-IV	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	外航及び内航の船員を育成し、船員の安定供給を図る。
	-VI	海洋に関するレクリエーションの普及のため、自家用船舶の利用振興を図る。
	-VII	災害に携わる幅広い関係者に対し、災害に対処するための基礎知識を習得させ、消火訓練、油・有害液体物質の防除訓練及びSTCW条約に基づく基本訓練を実施することにより、我が国の防災能力の向上を図るとともに、各国の防災担当者に対し、JICA等と連携した訓練を提供することにより、諸外国の海上保安能力の向上に貢献する。
	-VIII	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	全国の作業船を維持し、地域経済の発展、海洋環境の保全等を図る。
	-II	地域経済の発展、海洋環境の保全等を図る。
-III	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	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。	
-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。	
1-④	本特例措置により、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・維持管理や、災害対応等を通じた地域の維持を図る。	
1-⑤-I・II	港湾における荷役作業の効率化を図るための機械等の導入・維持等により、荷役時間を含む待機時間の短縮を図り、モーダルシフト（自動車貨物輸送から鉄道・船舶貨物輸送への転換）の推進を通じた物流の効率化を促進する。	
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	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	航空ネットワークの維持・拡充を図りつつ、インバウンドの推進等を通じた地域振興を実現するため、グランドハンドリングの体制強化等を含めた航空便回復の受入環境整備を強力に推進する。	

		<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や地域創生を図る。</p> <p>2 海上の安全及び治安の確保を図るという任務を果たすため、国内の関係機関のみならず、国外の海上保安機関等とも連携・協力体制の強化を図りつつ、領海警備、治安の確保、海難救助、海洋環境の保全、自然災害への対応、海洋調査、海洋情報の収集・管理・提供、船舶交通の安全確保等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（令和6年度から令和8年度）</p> <p>2 無期限</p>
	<p>同上の期間中の達成目標</p>	<p>1-①-I 安定的な国内旅客輸送を実現する。 -II 安定的な国内貨物輸送を実現する。 -III 安定的な国際海上輸送を確保する。 -IV 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 外航及び内航の船員を育成し、船員の安定供給を図る。 -VI 海洋に関するレクリエーションの普及のため、自家用船舶の利用振興を図る。 -VII 災害に携わる幅広い関係者に対し、災害に対処するための基礎知識を習得させ、消火訓練、油・有害液体物質の防除訓練及びSTCW条約に基づく基本訓練を実施することにより、我が国の防災能力の向上を図るとともに、各国の防災担当者に対しJICA等と連携した訓練を提供することにより、諸外国の海上保安能力の向上に貢献する。 -VIII 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 全国の作業船を維持し、地域経済の発展、海洋環境の保全等を図る。 -II 地域経済の発展、海洋環境の保全等を図る。 -III 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。</p> <p>1-③-I・II 非電化地方鉄道路線等の維持 コンテナ輸送トンキロ数（令和12年度 256.4億トンキロ）</p> <p>1-④ 専門工事業者の売上高営業利益率 令和3年度 4.04% → 令和8年度 4.5%以上維持</p> <p>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） 389億トンキロ（令和7年度） ※「交通政策基本計画」等</p> <p>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。</p> <p>1-⑦ 航空ネットワークの維持・拡充を図りつつ、インバウンドの推進等を通じた地域振興を実現するため、グランドハンドリングの体制強化等を含めた航</p>

		<p>空便回復の受入環境整備を強力に推進する。</p> <p>1-⑧ 特殊索道の利用者数について、令和8年度において令和元年度の水準（194百万人）まで回復する。</p> <p>2 海上の安全及び治安の確保を図るという任務を果たすため、国内の関係機関のみならず、国外の海上保安機関等とも連携・協力体制の強化を図りつつ、領海警備、治安の確保、海難救助、海洋環境の保全、自然災害への対応、海洋調査、海洋情報の収集・管理・提供、船舶交通の安全確保等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 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 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 軽油引取税の免税措置等の政策効果により、安定的な国際海上輸送の維持・確保が図られている。</p> <p>—IV 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 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 海洋に関するレクリエーションの普及のため、自家用船舶の利用振興が図られている。</p> <p>—VII 災害に携わる幅広い関係者に対し、災害に対処するための基礎知識を習得させ、消火訓練、油・有害液体物質の防除訓練及びSTCW条約に基づく基本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。また、各国の防災担当者に対し JICA 等と連携した訓練を提供することにより、諸外国の海上保安能力の向上に貢献している。</p> <p>—VIII 港内及びその付近水面の流木等の漂流物や油の除去作業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 全国の作業船を維持し、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>—II 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 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"> ・令和3年度～令和4年度の非電化地方鉄道路線等の廃止路線は1路線（JR北海道：日高線（鷗川～様似））のみである。 ・令和4年度のコンテナ輸送トンキロ数は165億トンキロである。 <p>1-④ 専門工事業者の売上高営業利益率</p> <p>平成29年度 4.93%</p> <p>平成30年度 5.49%</p> <p>令和元年度 6.33%</p> <p>令和2年度 4.35%</p> <p>令和3年度 4.04%</p> <p>1-⑤-I・II</p> <p>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）</p> <p>令和元年度 358億トンキロ</p> <p>令和2年度 356億トンキロ</p> <p>令和3年度 387億トンキロ</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>令和元年度：184億トンキロ</p> <p>令和2年度：168億トンキロ</p> <p>令和3年度：165億トンキロ</p> <p>1-⑦ 訪日外国人旅行者数</p> <p>令和2年 412万人</p> <p>令和3年 25万人</p> <p>令和4年 383万人 （出典：JNTO「日本の観光統計データ」）</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や地方創生が図られている。</p> <p>2 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	1-① 令和6年度～令和8年度の各年度 -Ⅰ 150,842 キロリットル -Ⅱ 1,249 キロリットル -Ⅲ 11,590 キロリットル -Ⅳ 22 キロリットル -Ⅴ 27 キロリットル -Ⅵ 40,861 キロリットル -Ⅶ 14 キロリットル -Ⅷ 296 キロリットル
		1-② 令和6年度～令和8年度の各年度 -Ⅰ (適用事業者数) 228 事業者 (軽油使用量) 12,600 キロリットル -Ⅱ (適用事業者数) 10 事業者 (軽油使用量) 4,079 キロリットル -Ⅲ (適用事業者数) 34 事業者 (軽油使用量) 797 キロリットル -Ⅳ (適用事業者数) 1 事業者 (軽油使用量) 20 キロリットル
		1-③-Ⅰ 令和6年度適用見込み：81 鉄軌道事業者 181,679 キロリットル (JR7社(旅客6社、貨物1社)、民鉄74社(うち第三セクター鉄道34社)) -Ⅱ 令和6年度適用見込み 11,159 キロリットル
		1-④ 48,638 キロリットル 619 事業者 (道府県税の課税状況等に関する調査(令和4年度))
		1-⑤ 令和6年度～令和8年度の各年度 -Ⅰ (適用事業者数) 698 事業者 (軽油使用量) 87,066 キロリットル -Ⅱ (適用事業者数) 18 事業者 (軽油使用量) 714 キロリットル
		1-⑥-Ⅰ (適用事業者数) 407 事業者 (軽油使用量) 7,806 キロリットル -Ⅱ (適用事業者数) 36 事業者 (軽油使用量) 542 キロリットル
		1-⑦ (適用事業者数) 162 事業所(令和4年度実績) (軽油使用量) 27,000 キロリットル(令和6年度見込み)
		1-⑧ 令和6年度適用見込み 約325 事業者 15,864 キロリットル
		2 軽油を動力とする船舶342隻 軽油27,510 キロリットル(令和4年度)
		要望の措置の 効果見込み (手段としての 有効性)
-Ⅱ 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、本特例措置には有効性が認められる。		
-Ⅲ 本特例措置により、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に大きく資するものであることから、本特		

	<p>例措置には有効性が認められる。</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、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、本特例措置には有効性が認められる。</p> <p>－Ⅴ 本特例措置により、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、本特例措置には有効性が認められる。</p> <p>－Ⅵ 本特例措置により、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て海洋に関するレクリエーションの普及に寄与するものであることから、本特例措置には有効性が認められる。</p> <p>－Ⅶ 本特例措置により、災害に携わる幅広い関係者に対する消火訓練、油・有害液体物質の防除訓練及び STCW 条約に基づく基本訓練並びに各国の防災担当者に対する JICA 等と連携した訓練に係るコストが低減され、円滑な訓練の実施につながり、我が国の防災能力及び諸外国の海上保安能力の向上に貢献することから、本特例措置の有効性が認められる。</p> <p>－Ⅷ 本特例措置により、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が安定的に実施され、港内における船舶交通の安全確保に寄与することから、本特例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不可欠な作業船の確保につながることから、効率的な港湾整備や円滑な災害復旧等が可能となり、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。</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。</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等の鉄道ネットワークの維持とともに、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> <p>－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。</p> <p>1－④ 本特例措置により、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・維持管理や、災害対応等を通じた地域の維持が図られる。</p>
--	---

		<p>1-⑤-I・II 我が国の物流の結節点として公益性の高い事業を担っている港湾運送事業者は、その9割を経営基盤が脆弱な中小事業者が占めており、荷役作業の効率化に資する機械等の導入・維持等が困難。 この点、本特例措置による燃料費の負担軽減は、機械等の導入・維持等を通じた荷役作業の効率化・荷役時間等の低減に資するものであり、人手不足への対応・生産性の向上が急務となっている物流分野におけるモーダルシフトの推進に効果があるため、本特例措置を講じることが有効である。</p> <p>1-⑥-I 本特例措置により、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、「物流の2024年問題」にあたっては、フォークリフトの活用は、倉庫におけるトラックドライバーの荷役作業負担軽減に有効である。また、軽油フォークリフトは、災害時等の危機の中でも、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、危機時における物流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、本特例措置を講じることが有効である。</p> <p>II 本特例措置により、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、モーダルシフトを推進し、物流の生産性向上に寄与することができ、「物流の2024年問題」にあたっては、トラックドライバーの長距離輸送の解消に資するモーダルシフト推進のための貨物鉄道の利活用促進等の環境整備は極めて重要であるため、本特例措置を講じることが有効である。</p> <p>1-⑦ 本特例措置と、本特例措置と並行して進めているグランドハンドリング業界全体の構造改善等の支援策により、グランドハンドリング業界の体制強化を引き続き進めることで、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観光需要に適切に対応することができる。</p> <p>1-⑧ スキー場を運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。</p> <p>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を確保することができ、領海警備、治安の確保、海難救助、海洋環境の保全、自然災害への対応、海洋調査、海洋情報の収集・管理・提供、船舶交通の安全確保等の業務を確実に遂行可能となることから、本特例措置は有効である。</p>
--	--	---

<p>当該要望項目 以外の税制上の 支援措置</p>	<p>1-①-I・II 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） 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>-III 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 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 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 支援措置なし -VII～VIII 支援措置なし</p> <p>1-②-I 港湾の整備、維持管理及び防災対策等に係る作業船の買換等の場合の課税の特例措置（所得税、法人税） -II～IV 支援措置なし</p> <p>1-③ 支援措置なし</p> <p>1-④ 工事請負契約書等に係る印紙税の特例措置（印紙税）</p> <p>1-⑤～⑧ 支援措置なし</p> <p>2 支援措置なし</p>
<p>相当性</p> <p>予算上の措置等の 要求内容 及び金額</p>	<p>1-①-I 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）【令和6年度要求額】</p> <p>-IV 令和6年度の軽油燃料費の予算要求額は約3百万円である。 -II・III・V・VI - -VII・VIII -</p> <p>1-②・③ -</p> <p>1-④ -</p> <p>1-⑤-I・II ○港湾機能高度化施設整備事業 令和6年度要求額：1,305百万円</p> <p>○モーダルシフト等推進事業費補助金 予算額（令和4年度補正183百万円、令和5年度当初30百万円） ・計画策定支援経費 ・モーダルシフト計画に定める運行事業に要する経費 ・モーダルシフト推進に向けた緊締車等導入補助金</p> <p>1-⑥-I ○流通業務脱炭素化促進事業費補助金 令和6年度要求額：900百万円 ○物流拠点機能強化支援事業費補助金 令和6年度要求額：100百万円 ○自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業 令和6年度要求額：400百万円</p> <p>-II ○モーダルシフト等推進事業費補助金 令和6年度要求額：1,305百万円 ・計画策定支援経費</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ・ モーダルシフト計画に定める運行事業に要する経費 ・ モーダルシフト推進に向けた緊締車等導入補助金 <p>○流通業務脱炭素化促進事業費補助金 令和6年度要求額：900百万円</p> <p>1-⑦ ○地方空港等受入環境整備事業費補助金 (決算額及び予算額) 令和4年度補正決算額：223百万円 令和4年度補正決算額(繰越)：616百万円</p> <p>1-⑧ -</p> <p>2 令和6年度の軽油燃料費の予算要求額は約37億円である。</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 安定的な国内旅客輸送の実現を目的とする本特例措置は、広く旅客船全般に適用されているが、その中で本特例措置を受けてもなお赤字となる「唯一かつ赤字」の離島航路に対して、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> <p>- II ~ VIII -</p> <p>1-②・③ -</p> <p>1-④ -</p> <p>1-⑤-I・II 港湾機能高度化施設整備事業は、一部の港湾においては労働環境の改善や荷役能力の向上に資する遠隔操作 RTG (タイヤ式ガントリークレーン) の導入について支援を行っている。また、モーダルシフト等推進事業は、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している。これらと並行して、ランニングコストを軽減し、機械等の導入・維持等を行うことに対して事業者インセンティブを与える本特例措置が必要である。</p> <p>1-⑥-I 自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業は、物流施設における省エネ・省人化型機器等を導入するための経費の一部を補助するものである。これらと並行して、倉庫事業者の負担軽減に資する本特例措置が必要である。</p> <p>- II モーダルシフト等推進事業費補助金は、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。これらと並行して、モーダルシフトの推進に資する本特例措置が必要である。</p> <p>1-⑦ 既存の予算措置はグランドハンドリングの体制強化はグランドハンドリング業界全体の構造改善を図り、持続的な発展を目指すものであり、人材確保・育成、業務効率化等の支援に資するものである。これらと並行して、グランドハンドリング事業者の負担軽減に資する本特例措置が必要である。</p> <p>1-⑧ -</p>

	2 -
要望の措置の 妥当性	<p>1-①-I 本特例措置がなければ、燃料費に係る負担増が経営に直接的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确实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 本特例措置がなければ、燃料費に係る負担増が経営に直接的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确实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 本特例措置により、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に大きく資するものであることから、本特例措置の適用は妥当である。</p> <p>-IV 本特例措置により、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、本特例措置の適用は妥当である。</p> <p>-V 本特例措置により、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、本特例措置の適用は妥当である。</p> <p>-VI 本特例措置により、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に資するものであることから、本特例措置の適用は妥当である。</p> <p>-VII 本特例措置により、災害に携わる幅広い関係者に対する消火訓練、油・有害液体物質の防除訓練及び STCW 条約に基づく基本訓練並びに各国の防災担当者に対する JICA 等と連携した訓練に係るコストが低減され、円滑な訓練の実施につながり、我が国の防災能力及び諸外国の海上保安能力の向上に貢献することから、本特例措置の適用は妥当である。</p> <p>-VIII 本特例措置により、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、当該業務を安定的に実施でき、港内における船舶交通の安全確保に寄与することから、本特例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、本特例措置は港湾整備を行う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し運航する範囲がより広く確保されること等が可能となり、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</p>

して妥当である。

一Ⅲ 本特例措置により、港湾管理者が行う港湾の整備、海洋汚染防除等に必要
な作業船の運航コストが低減し運航する範囲がより広く確保されること等
が可能となり、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。

一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
し運航する範囲がより広く確保されること等が可能となり、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。

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
線等の鉄道ネットワークの維持とともに、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。

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、本特例
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・II
単年度かつ対象者が限定的である補助金制度に比べ、継続的かつ広く直接
的な効果が期待できる本特例措置は、事業者に対し、荷役作業の効率化に資
する機械等を導入・維持等を行うインセンティブとして、モーダルシフトの
推進に資する荷役時間等の低減に向けた効果的な手段になっていると言え
ることから、政策目的を達成するための手段として妥当である。

1-⑥-I 本特例措置により、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、「物流の2024年問題」にあたっては、フォークリフトの活用は、
倉庫におけるトラックドライバーの荷役作業負担軽減に有効である。

また、軽油フォークリフトは、災害時等の危機の中でも、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、
危機時における物流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、本特例措置の適用は妥当である。

一Ⅱ 本特例措置により、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
ルシフトを推進し、物流の生産性向上に寄与することができ、「物流の2024年
問題」にあたっては、トラックドライバーの長距離輸送の解消に資するモー
ダルシフト推進のための貨物鉄道の利活用促進等の環境整備は極めて重要
であるため、本特例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

		<p>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。</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。</p> <p>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。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費の単価が軽減され、必要量を確保することができ、海上保安業務の的確かつ確実な遂行が可能となることから、本特例措置は妥当である。</p>
<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>		<p>1-①-I 平成30年度 148,601 キロリットル 約4,770 百万円 令和元年度 150,842 キロリットル 約4,842 百万円 令和2年度 111,846 キロリットル 約3,590 百万円 令和3年度 115,876 キロリットル 約3,720 百万円</p> <p>-II 平成30年度 1,823 キロリットル 約59 百万円 令和元年度 1,247 キロリットル 約40 百万円 令和2年度 1,164 キロリットル 約37 百万円 令和3年度 1,085 キロリットル 約35 百万円 令和4年度 1,497 キロリットル 約48 百万円</p> <p>-III 平成30年度 4,812 キロリットル 約154 百万円 令和元年度 4,026 キロリットル 約129 百万円 令和2年度 534 キロリットル 約17 百万円 令和3年度 422 キロリットル 約14 百万円 令和4年度 2,179 キロリットル 約68 百万円</p> <p>-IV 平成30年度 24 キロリットル 約1 百万円 令和元年度 25 キロリットル 約1 百万円 令和2年度 15 キロリットル 約1 百万円 令和3年度 7 キロリットル 約1 百万円 令和4年度 15 キロリットル 約1 百万円</p> <p>-V 平成30年度 37 キロリットル 約1 百万円 令和元年度 33 キロリットル 約1 百万円 令和2年度 29 キロリットル 約1 百万円 令和3年度 29 キロリットル 約1 百万円 令和4年度 27 キロリットル 約1 百万円</p> <p>-VI 平成30年度 2,885 キロリットル 約93 百万円 令和元年度 2,800 キロリットル 約90 百万円 令和2年度 42,240 キロリットル 約1,356 百万円 令和3年度 41,811 キロリットル 約1,342 百万円 令和4年度 38,533 キロリットル 約1,237 百万円</p> <p>-VII 平成30年度 12.7 キロリットル 約0.41 百万円 令和元年度 16.7 キロリットル 約0.54 百万円</p>

	令和2年度	13.2 キロリットル	約0.42 百万円
	令和3年度	13.5 キロリットル	約0.43 百万円
	令和4年度	9.4 キロリットル	約0.30 百万円
	一Ⅷ	平成30年度	265 キロリットル 約9百万円
		令和元年度	272 キロリットル 約9百万円
		令和2年度	295 キロリットル 約9百万円
		令和3年度	296 キロリットル 約10百万円
		令和4年度	282 キロリットル 約9百万円
1-②-I	平成30年度	約392 百万円	
	令和元年度	約419 百万円	
	令和2年度	約401 百万円	
	令和3年度	約398 百万円	
	令和4年度	約414 百万円	
	一Ⅱ	平成30年度	約141 百万円
		令和元年度	約133 百万円
		令和2年度	約133 百万円
		令和3年度	約125 百万円
		令和4年度	約135 百万円
	一Ⅲ	平成30年度	約30 百万円
		令和元年度	約30 百万円
		令和2年度	約27 百万円
		令和3年度	約24 百万円
		令和4年度	約26 百万円
	一Ⅳ	平成30年度	約0.6 百万円
		令和元年度	約0.7 百万円
		令和2年度	約0.6 百万円
		令和3年度	約0.6 百万円
		令和4年度	約0.6 百万円
1-③-I	平成30年度実績	約6,296 百万円	77 事業者
	令和元年度実績	約6,262 百万円	78 事業者
	令和2年度実績	約6,270 百万円	76 事業者
	令和3年度実績	約6,122 百万円	76 事業者
	令和4年度実績	約5,832 百万円	81 事業者
		※ 事業者への聞き取り調査によるもの	
	一Ⅱ	平成30年度実績	約318 百万円
		令和元年度実績	約335 百万円
		令和2年度実績	約362 百万円
		令和3年度実績	約340 百万円
		令和4年度実績	約358 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29年度	1,851 百万円	627 事業者
	平成30年度	1,741 百万円	611 事業者
	令和元年度	1,512 百万円	594 事業者

	<p>令和 2 年度 1,493 百万円 606 事業者 令和 3 年度 1,561 百万円 619 事業者</p>
1-⑤-I・II	<p>※道府県税の課税状況等に関する調、日本港運協会調査等</p> <p>平成 29 年度 2,983 百万円 平成 30 年度 2,902 百万円 令和 元年度 2,849 百万円 令和 2 年度 2,619 百万円 令和 3 年度 2,818 百万円</p>
1-⑥-I	<p>令和元年度 254 百万円 405 事業者 7,896 キロリットル 令和 2 年度 233 百万円 399 事業者 7,263 キロリットル 令和 3 年度 244 百万円 387 事業者 7,611 キロリットル</p>
-II	<p>令和元年度 18 百万円 36 事業者 545 キロリットル 令和 2 年度 16 百万円 34 事業者 497 キロリットル 令和 3 年度 14 百万円 31 事業者 449 キロリットル</p>
1-⑦	<p>平成 30 年度実績 24,440 キロリットル 約 785 百万円 令和元年度実績 27,062 キロリットル 約 869 百万円 令和 2 年度実績 13,411 キロリットル 約 430 百万円 令和 3 年度実績 15,293 キロリットル 約 491 百万円 令和 4 年度実績 16,836 キロリットル 約 540 百万円 ※ 事業者への聞き取り調査によるもの</p>
1-⑧	<p>平成 29 年度実績 約 516 百万円 333 事業者 平成 30 年度実績 約 479 百万円 333 事業者 令和元年度実績 約 349 百万円 228 事業者 令和 2 年度実績 約 442 百万円 320 事業者</p> <p>令和 3 年度実績 約 509 百万円 327 事業者 ※ 事業者への聞き取り調査によるもの</p>
2	<p>平成 30 年度 30,507 キロリットル 約 979 百万円 令和元年度 28,302 キロリットル 約 908 百万円 令和 2 年度 25,901 キロリットル 約 831 百万円 令和 3 年度 28,901 キロリットル 約 928 百万円 令和 4 年度 27,510 キロリットル 約 883 百万円</p>

<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>①適用金額の種類：税額</p> <p>②適用金額（千円）</p> <p>令和元年度 86,567,248 令和2年度 77,621,716 令和3年度 77,798,908</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-I 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。</p> <p>-II 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。</p> <p>-III 軽油引取税の課税免除措置等の施策効果により、安定的な国際海上輸送の確保につながっている。</p> <p>-IV 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。</p> <p>-V 船員の確保・育成が着実におこなわれており、安定的な船員の供給につながっている。</p> <p>-VI 自家用船舶の利用を通じて、海洋に対する国民の理解・関心の深化につながっている。</p> <p>-VII 災害に携わる幅広い関係者に対する消火訓練、油・有害液体物質の防除訓練及びSTCW条約に基づく基本訓練並びに各国の防災担当者に対するJICA等と連携した訓練が継続的に実施されており、我が国の防災能力及び諸外国の海上保安能力の向上につながっている。</p> <p>-VIII 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> <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ることから、国や地方が行う港湾整備等に必要不可欠な作業船の確保につながり、効率的な港湾の整備や円滑な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> <p>-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ることから、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、航行船舶の安全が確保されており、また、災害発生時には、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ていることから、国民の安全や地域経済の発展等に寄与している。</p> <p>-III 本特例措置により、港湾管理者が所有する作業船の運航コストが低減されることから、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。</p>

	<p>－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ることから、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> <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等の鉄道ネットワークの維持とともに、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> <p>－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。</p> <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、とび・土工事業者の約60%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。 本特例措置により、不安定な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・維持管理や、災害対応等を通じた地域の維持が図られる。</p> <p>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、港湾運送事業者が荷役作業の効率化に資する機械等を導入・維持等することへのインセンティブとなることで荷役作業の効率化が図られ、モーダルシフトの推進に寄与している。</p> <p>1－⑥－Ⅰ 本特例措置により、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、災害時等の危機の中でも、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、危機時における物流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。</p> <p>－Ⅱ 本特例措置により、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。</p> <p>1－⑦ 予算措置とともに本特例措置によってグランドハンドリング業界の経営を支援し、賃上げを含む処遇改善等を推進することで、航空ネットワークの維持・拡充が図られ、インバウンドの推進等を通じた地域振興の実現が可能となる。</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や地方創生につながる。</p>
--	---

	<p>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、領海警備、治安の確保、海難救助、海洋環境の保全、自然災害への対応、海洋調査、海洋情報の収集・管理・提供、船舶交通の安全確保等の業務を適切かつ確実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-I 安全かつ安定的な国内旅客輸送を確保する。 -II 安全かつ安定的な国内海上輸送を確保する。 -III 安定的な国際海上輸送を確保する。 -IV 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 外航及び内航の船員を育成し、船員の安定供給を図る。 -VI 海洋に対する国民の理解・関心を深めるため、自家用船舶の利用振興を図る。 -VII 災害に携わる幅広い関係者に対し、災害に対処するための基礎知識を習得させ、消火訓練、油・有害液体物質の防除訓練及び各種条約に基づく法定訓練を実施することにより、我が国の防災能力の向上を図るとともに、各国の防災担当者に対し、JICA等と連携した訓練を提供することにより、諸外国の海上保安能力の向上に貢献する。 -VIII 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。 -II 地域経済の発展、海洋環境の保全等を図る。 -III 港地域経済の発展、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。</p> <p>1-③-I・II ・非電化地方鉄道路線等の維持 ・コンテナ輸送トンキロ数（令和12年度 256.4億トンキロ）</p> <p>1-④ 専門工事業者の売上高営業利益率 令和5年度 4.5%以上維持</p> <p>1-⑤-I・II ①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） 380.3億トンキロ（令和5年度）※「地球温暖化対策計画」より算出 ②国際コンテナ戦略港湾において、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実させることで、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーン・マネジメントに寄与する。</p> <p>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。</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 特殊索道の利用者数について平成30年度の水準(245百万人)を令和5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、海上における船舶航行秩序、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 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ており、安全かつ安定的な国内旅客輸送を確保できている。</p> <p>-II 国内貨物輸送の約4割、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> <p>-III 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。</p> <p>-IV 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。</p> <p>-V (独)海技教育機構の生徒・学生に係る海上就職率は99.1%(平成29年度～令和元年度平均)であり、船員の安定供給を図ることができている。</p> <p>-VI 海洋に対する国民の理解・関心を深めるため、自家用船舶の利用振興が図られている。</p> <p>1-②-I 全国の作業船が維持され、地域経済の発展、海洋環境の保全等が図られている。</p> <p>-II 国が行う港湾の整備、海洋汚染防除等により地域経済の発展、海洋環境の保全等が図られている。</p> <p>-III 国が行う港湾の整備、海洋汚染防除等により地域経済の発展、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おり、目標は達成されている。</p> <p>1-③-I・II ・令和3年度～令和4年度の新設地方鉄道路線等の廃止路線は1路線(JR北海道:日高線(鷗川～様似))のみである。 ・令和4年度のコンテナ輸送トンキロ数は165億トンキロ</p> <p>1-④ 専門工事業者の売上高営業利益率 平成30年度 5.49% → 令和3年度 4.04% 前回要望時から目標未達の理由としてはコロナ・資材高騰等の影響により営業利益が減少したためだと考えられる。</p> <p>1-⑤-I・II ○前回要望時からの達成度</p>

	<p>①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）は、令和3年度で既に387億トンキロを達成している。（令和3年度）</p> <p>②令和3年度時点で、京浜港において週20万TEU（、阪神港において週9万TEUの輸送力を確保している。</p> <p>○目標に達していない理由</p> <p>②新型コロナウイルス感染症の影響による世界的な国際海上コンテナ物流の混乱に加え、我が国の港湾はアジアの主要港と比較して相対的に貨物量が少ないこと等により、国際基幹航路の我が国への寄港回数は減少傾向となっているため。</p> <p>1-⑥-I 倉庫業の倉庫在庫量は、令和元年度の約282百万トンから令和3年度の約296百万トンに約5%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。</p> <p>-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187億トンキロから令和3年度の165億トンキロに減少しているが、自然災害等による影響が大きいと考えられる。</p> <p>1-⑦ 新型コロナウイルス感染症の長期的な流行により、訪日外国人旅行者数が回復していないことに加え、グランドハンドリング企業においても厳しい労働環境やコロナの影響等により、コロナ禍前に比べて人員が約2割減少するなど、人手不足や厳しい経営状況に置かれたことから、受入環境の整備が課題となったため。</p> <p>1-⑧ 特殊索道の利用者数 平成30年度：245百万人 → 令和5年度：281百万人</p> <p>2 -</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>1-①～③・⑤・⑥ 昭和31年度税制改正（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） 平成30年度税制改正（3年間延長） 令和3年度税制改正（3年間延長）</p> <p>1-④ 昭和55年度税制改正（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） 平成30年度税制改正（3年間延長） 令和3年度税制改正（3年間延長）</p> <p>1-⑦ 昭和60年度税制改正（恒久措置として創設） 平成5年度税制改正（対象空港を拡大[25→35]） 平成6年度税制改正（対象空港を拡大（関西国際空港を追加）[35→36]） 平成17年度税制改正（対象空港を変更[36→36]） （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年度税制改正（対象空港を拡大[36→37]） （新北九州空港及び神戸空港を追加、山形空港を削減）</p>

	<p>平成 21 年度税制改正（一般財源化に伴う時限措置化） 対象空港を追加（静岡空港を追加）[37→38]</p> <p>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） 平成 30 年度税制改正（3 年間延長） 令和 3 年度税制改正（3 年間延長）</p>
1－⑧	<p>平成 11 年度税制改正（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） 平成 30 年度税制改正（3 年間延長） 令和 3 年度税制改正（3 年間延長）</p>
2	<p>昭和 31 年度税制改正（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）） 平成 30 年度税制改正（恒久化で要望（3 年間延長で認められる）） 令和 3 年度税制改正（恒久化で要望（3 年間延長で認められる））</p>