

令和9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	9	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延長等		
要望内容 （概要）	・ 特例措置の対象（支援措置を必要とする制度の概要） - 軽油引取税の課税免除の特例措置の拡充（恒久化） 海上保安庁が使用する船舶の動力源に供する軽油 - 軽油引取税の課税免除の特例措置の延長 - 船舶の動力源に供する軽油 - 内航船舶（旅客） - 内航船舶（貨物） - 外航船舶 - 官用船（国（地方運輸局、運輸監理部）の使用する船舶） - 訓練船（（独）海技教育機構の使用する船舶） （一財）海上災害防止センターの使用する船舶 - 関連公益法人等の使用する船舶 - 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） - 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） - 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（港湾局） - 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） - 鉄軌道事業者等が、鉄軌道用車両の動力源に供する軽油 - 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 - 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 - 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 - 港湾運送に使用される船舶の動力源に供する軽油 - 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 - 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 - 空港内で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、パッサ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 - 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 ・ 特例措置の内容 上記1及び2①～⑧に使用される軽油の軽油引取税 免税		

関係条文	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5号、第6号、第7項及び第9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
減収 見込額	[初年度] — (▲10,368) [平年度] — (▲10,542) [改正増減収額] — (単位：百万円)
要望理由	(1) 政策目的 1 海上保安庁は、我が国周辺海域において「海上の安全及び治安の確保を図ること」を任務とし、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、海上犯罪の取締りや海難救助、船舶航行秩序の維持等の多種多様な業務を行っており、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。 2-①-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日常生活の移動を支える内航旅客船事業者の運航コストの低減を図ることで、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。 -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海運業者の運航コストの低減を図ることで、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。 -III 【外航船舶】 国際市場で競争を行う外航日本船舶の運航コストの低減を図ることで、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。 -IV 【官用船（国（地方運輸局、運輸監理部）の使用する船舶）】 国が使用する官用船の運航コストの低減を図ることで、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）】 日本人船員の育成を担う（独）海技教育機構の使用する船舶の運航コストの低減を図ることで、日本人船員を着実に確保・育成し、安定的な海上輸送の確保を図る。 -VI 【（一財）海上災害防止センターの使用する船舶】 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使用する船舶の運航コストの低減を図ることで、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着実に習得させ、我が国の防災能力の向上を図るほか、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。 -VII 【関連公益法人等の使用する船舶】 港湾管理者（自治体）からの委託により海上交通の安全等を担う清港会の活動に必要な費用を確保し、漂流物や油の除去収集等の活動を通じて、港内及び周辺水域における船舶交通の安全や環境衛生の維持等を図る。 2-②-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】 港湾施設等の建設を行う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。

一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】

港湾施設等の建設、管理等を行う国が所有する港湾業務艇、海洋環境整備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】

港湾施設等の建設、管理等を行う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。

2-③-Ⅰ・Ⅱ

採算の確保が困難である非電化の地方鉄道路線における気動車等の運行及びコンテナの積卸しのためのフォークリフト等の使用に係るコストを低減することにより、地方鉄道路線の経営の安定化を図るとともに、鉄道貨物輸送の利用促進を通じたモーダルシフトの推進を図る。

2-④

建設業は各地域における経済活動や雇用を支え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が、依然として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。

2-⑤-Ⅰ・Ⅱ

港湾運送事業者が使用する軽油を動力源とする高能率な機械等の導入・増設・維持に係る燃料費負担の低減を図ることにより、港湾の荷役作業の効率化が促進されるとともに、港湾コストが低減されることを通じて、モーダルシフトの推進及び我が国港湾の国際競争力の強化を実現する。

2-⑥-Ⅰ 【倉庫業による円滑な物流の維持・確保】

サプライチェーンの結節点として重要な役割を担う倉庫業において、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でサービスコストの低減を図り、倉庫業の円滑な運営を通じて、物流機能の持続的確保を実現する。

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。

2-⑦

増大する航空需要に適切に対応するためには、航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングの体制維持・確保が重要であるが、休憩所・更衣室の整備や資機材の導入などには多額の費用を要するため、事業負担の軽減を図り、航空便の受入環境整備を推進する。

2-⑧

厳しい経営状況にある索道事業者がスキー場の整備のためにゲレンデ整備車及び降雪機を使用する際のコストを軽減することにより、スキー場の安全かつ安定的な運営を図り、索道事業者の経営環境の改善を通じて、スキー場を抱える地域の観光振興や地域経済の活性化を図る。

(2) 施策の必要性

1

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8年度末で海上保安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なされなかった場合、単価の増額分、量を減らさなければならぬこととなる。

その場合、運航に必要な軽油を確保できなくなるため、海上保安庁船艇の運航に支障が生じ、海上保安庁が行うべき根幹的・恒久的な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。

2-①-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や船価の上昇等厳しい事業環境下にある。

本特例措置の延長が認められない場合、軽油購入費の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。

また、日本籍船に対しては、運航労務監査を実施しているが、これは、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。

これら監督等を適切に実施することが必要であるが、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とから、本特例措置の延長が必要である。

一VI 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」である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。
仮に軽油引取税が課税されることとなった場合、我が国の防災能力の向上を図るために必要不可欠な消火訓練や油等の防除訓練等に係るコストの増加により、船舶運航事業者の負担の増加を招くおそれが生じるとともに、同センターの船舶に供することができる軽油量の減少に伴い、消防職員、エネルギー関連企業等に対する訓練回数や訓練受講者が減少し、我が国の防災能力の低下を招くおそれがあることから、本特例措置の延長が必要である。

- 一Ⅶ 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、港湾管理者（自治体）からの委託を受け、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、港内及び周辺水域における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。

- 2－②－Ⅰ 港湾の整備や海洋汚染防除等に際しては、港湾施設の建設等を行う事業者が所有する浚渫船や杭打船等の作業船が不可欠であるが、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結果、国や地方が発注を行う港湾の整備、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ため、港湾の機能を維持し、地域経済を支えるために、本特例措置の延長が必要である。

- 一Ⅱ 港湾の整備や海洋汚染防除等に際しては、港湾施設等の建設、管理等を行う国が所有する港湾業務艇、海洋環境整備船が不可欠であるが、本特例措置の延長が認められない場合、港湾業務艇の運航が制限され、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、海洋環境整備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。

- 一Ⅲ 港湾の整備や海洋汚染防除等に際しては、港湾施設等の建設、管理等を行う港湾管理者が所有する監督・測量船、清掃船が不可欠であるが、本特例措置の延長が認められない場合、監督・測量船の運航が制限され、効率的な港湾整備等に支障をきたす恐れがある。また、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・泊地閉塞により港湾・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。

- 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が、本特例措置の延長が認められない場合、中小型作業船の運航が制限され、ダム等の維持管理に支障をきたし、利水事業者に対する水の安定的な供給にも影響することとなるため、本特例措置の延長が必要である。

- 2－③－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の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、これら非電化の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。

- 2－④ とび・土工工事業者は資本金 1,000 万円未満の会社が 6 割以上を占めており、建設業種の中

では、経営基盤が脆弱であるが、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おり、住宅・社会資本の整備・維持管理とその確保や災害等を通じた地域の維持を図るために、とび・土工事業者を本施策により支える必要性がある。

2-⑤-I・II

港湾運送は、海上輸送と陸上輸送の結節点である港湾において、両者を円滑に結びつける不可欠かつ重要な役割を担うことから、物流全体の課題であるモーダルシフトの促進のためにも重要であり、日本成長戦略本部においても、「港湾ロジスティクス」が戦略分野の一つとして位置付けられている。少子高齢化・人口減少に伴い、港湾運送事業等を支える担い手が不足する中、港湾ロジスティクスを強化し、モーダルシフトを促進するためには、労働環境改善や生産性向上が必要不可欠である。

一方で、港湾運送事業者の約9割は経営基盤の脆弱な中小事業者であり、適正な価格転嫁に向けても課題が残されている中で、本特例措置の延長が認められない場合、燃料費負担の増加により、荷役機械等への必要な投資が進められず、政府が進める物流革新や成長戦略の達成が阻害されるおそれがあることから、本税制措置を講じる必要がある。

2-⑥-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。

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。

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。何も対策を講じなければ、2030年度には34%の輸送力不足の可能性があった中、物流の「2024年問題」に対応するための官民の取組の成果等により一部克服できたものの、輸送力が逼迫している状況に変わりはなく、引き続き対策を講じる必要がある。

令和8年3月31日に策定された総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）において、トラック輸送から鉄道輸送へのモーダルシフトは引き続き重要であり、取組を強化していく必要があるとされている。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。

2-⑦

訪日外国人は、基本的には我が国に空路で入国することから、増大する航空需要に適切に対応し、その経済効果を取り込むためには、航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングの体制を維持・確保し、持続可能な形としていくことが重要となっている。しかし、屋外での作業や不規則なシフト勤務、休憩所・更衣室の不存在など厳しい労働環境を背景とした人手不足が懸念されており、人材確保・育成や処遇改善といった取組と、DX化などのグランドハンドリング業務の生産性の向上のための取組を車の両輪として進めていくことが求められている。

一方で、職場環境の改善や資機材の導入などの取組を進めるに当たっては、初期投資に多額の費用を要するほか、各事業者が単年度に実施できる投資には限界がある。

そのため、本特例措置において、当該特殊車両に係るコストを低減することは必要不可欠である。

	2－⑧ 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8年3月27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。
本要望に対応する縮減案	—

今回の要望（税負担軽減措置等）に関連する事項	合理性	政策体系における政策目的の位置付け	1 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 2－①－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 業績指標 88：航路、航空路が確保されている有人離島の割合 －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 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。 －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 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。 －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 －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 －Ⅵ 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 －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 2－② 社会資本整備重点計画（令和 8 年 1 月 16 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保有できるよう環境を整備することが指標として設定されている。 －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 －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
------------------------	-----	-------------------	---

			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 2－③－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 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 2－④ 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 業績指標参 19：燃費性能の優れた建設機械の普及によるCO2排出削減量 (①油圧ショベル②ホイールローダ③ブルドーザ) 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 業績指標参 176：専門工事業者の売上高営業利益率 2－⑤－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 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 64：我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力 「経済財政運営と改革の基本方針 2025」（令和 7 年 6 月 13 日閣議決定）において、「我が国の国際競争力強化のため、・・・、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用・・・を推進するとともに、・・・。」と記載あり。 「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画 2025 年改訂版」（令和 7 年 6 月 13 日閣議決定）において、「我が国の国際競争力強化のため、・・・、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、・・・を推進するとともに、・・・。」と記載あり。 「総合物流施策大綱（2026 年度～2030 年度）」（令和 8 年 3 月 31 日閣議決定）において、「・・・モーダルシフト需要を踏まえた多様な輸送モードを活用した国内集貨や、国内のみならず東南アジア等からの国際トランシップ貨物を含めた集貨の促進のために、ターゲットとなる貨物や航路等を把握した上で関係者と連携し国際コンテナ戦略港湾経由の輸送ルートを構築する「集貨」、従前の流通加工等の機能を有する物流施設の立地支援に加え、ソフト面での取組として再混載トランシップ等に係る物流手続の更なる円滑化による「創貨」、大水深コンテナターミナル整備や、遠隔操作クレーンの
--	--	--	--

			導入支援など新技術の活用等による「競争力強化」の３本柱の取組を、港湾管理者、港湾運営会社などの関係者と一丸となって強力に推進する。」と記載あり。 「日本成長戦略（令和８年７月２１日閣議決定）において、「我が国港湾の国際競争力を維持・強化するためには、自動化・遠隔操作化等により労働環境の改善や生産性向上につながる港湾荷役機械が重要」であり、「国内港湾の自動化・遠隔操作化等に向けて導入を進める」と記載あり。 ２－⑥－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 －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 総合物流施策大綱（２０２６－２０３０）（令和８年３月３１日閣議決定）において、労働生産性と環境性能に優れた安全な大量輸送機関である鉄道へのモーダルシフトの推進は引き続き重要であり、取組を強化していく必要があるとの記載あり。 ２－⑦ 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 ２－⑧ 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
--	--	--	---

政策の
達成目標

- 1 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、海上犯罪の取締りや海難救助、船舶航行秩序の維持等の海上保安業務を適切かつ確実に実施する。
- 2-①-Ⅰ 航路が確保されている有人離島の割合 100%を維持。
- 2-①-Ⅱ 総トン数 500 トン未満の内航貨物船隻数が急激に減少しないように維持。(単年度で 5 %を超える減少が生じていないこと)
- 2-①-Ⅲ 外航日本船舶と外国船舶の船舶燃料の課税条件のイコールフットィングを確保する。
- 2-①-Ⅳ 令和 12 年度までに、我が国周辺で発生する船舶事故隻数(本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。)を令和 7 年と比較し約 1 割削減する。
- 2-①-Ⅴ 内航海運業における年間の新規船員採用者数 1,000 人を達成する。
- 2-①-Ⅵ 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。
- 2-①-Ⅶ 清港会の安定的かつ十分な活動体制を確保することにより、港内における船舶交通の安全確保を図る。
- 2-②-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。
- 2-②-Ⅱ 地域経済の発展、海洋環境の保全等を図る。
- 2-②-Ⅲ 地域経済の発展、海洋環境の保全等を図る。
- 2-②-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。
- 2-③-Ⅰ・Ⅱ 非電化の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。
- 2-④ 業績指標 専門工事業者の売上高営業利益率 令和 10 年度 4.5% とび・土工・コンクリート工事業の許可業者数(資本金 1,000 万円以下)について令和 11 年度における直近 3 年の平均値を上回る専門工事業者の売上高営業利益率 令和 10 年度 4.5%
- 2-⑤-Ⅰ・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機械の導入・維持等により、港湾ロジスティクスを強化し、我が国港湾の競争力強化を図る。
- 2-⑥-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。
- 2-⑥-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。
- 2-⑦ 増大する航空需要に適切に対応するためには、航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングの体制維持・確保が重要であるが、休憩所・更衣室の整備や資機材の導入などには多額の費用を要するため、事業負担の軽減を図り、航空便の受入環境整備を推進する。
- 2-⑧ 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方創生を図る。

		税負担軽減措置等の適用又は延長期間	1 無期限
			2-①～⑧ 3年間（令和9年度から令和11年度）
	同上の期間中の達成目標		1 海上保安庁が保有する巡視船艇の出動隻数を毎年度約3,000隻維持する。 2-①-I 航路が確保されている有人離島の割合100%を維持。 -II 総トン数500トン未満の内航貨物船隻数が急激に減少しないように維持。（単年度で5%を超える減少が生じていないこと） -III 外航日本船舶と外国船舶の船舶燃料の課税条件のイコールフットイングを確保する。 -IV 令和11年度までに、我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。）を令和7年と比較し約8%削減する。 -V 内航海運業における年間の新規船員採用者数1,000人を達成する。 -VI 海上災害防止センターが実施する消火訓練や油防除等の訓練実施回数を毎年度110回維持する。 -VII 漂流物に端を発する大規模な船舶事故を未然に防止する。 2-②-I～IV 軽油を使用する作業船の増減率の改善（年率0.2%以上） 2-③-I・II 気動車等を主に使用する鉄道事業者の輸送量について、現行の水準を維持 2-④ 専門工事業者の売上高営業利益率 令和6年度4.79% → 令和10年度4.5%以上維持 とび・土工・コンクリート工事業の許可業者数（資本金1,000万円以下）について直近3年の平均値を上回る 令和7年度86,718者 → 令和11年度における直近3年平均値を上回る 2-⑤-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）410.4億トンキロ（令和12年度） ○ 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保 ① 京浜港27万TEU/週（令和10年度） ② 阪神港10万TEU/週（令和10年度） 2-⑥-I 物流機能の持続的確保（営業倉庫の入庫量） 令和11年度において、令和元年度比で維持又は緩やかな増加傾向を確保（令和元年度：376,568トン） -II モーダルシフトに関する指標（鉄道コンテナ輸送量） 令和12年度221億トンキロの達成 （総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）のKPIと同様） 2-⑦ グランドハンドリング事業の従業員1人当たりの訪日外国人旅行者数について、令和12年において、令和8年比で同水準以上を維持。 2-⑧ 索道事業（特殊索道）の輸送人員について、現行の水準を維持

			1 令和6年度における海上保安庁が保有する巡視船艇の出動隻数は 2,847 隻であり、目標水準を維持している。 2-①-I 航路が確保されている有人離島の割合は、令和6年度末時点で 100%であり、維持されている。 —II 総トン数 500 トン未満の内航貨物船隻数は、令和6年度末時点で前年度比 0.5%の減少率であり、急激な減少（単年度で5%を超える減少）は見られず維持されている。 —III 外航日本船舶と外国船舶の船舶燃料の課税条件のイコールフットィングが確保されている。 —IV 令和7年における我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。）：1,702 隻 —V 令和7年における内航海運業における採用者：891 人 —VI 令和7年度における海上災害防止センターが実施する消火訓練や油防除等の訓練実施回数は 110 回であり、目標水準を維持している。 —VII 令和7年度における漂流物に端を発する大規模な船舶事故は0件であり、目標を達成している。 2-②-I～IV 軽油使用作業船の増減率の改善が実現されている。 2-③-I・II 気動車等を主に使用する鉄道事業者の輸送量は、旅客・貨物においてそれぞれ次のとおりであり、水準を維持している。 （旅客）令和3年度（424,397 千人キロ） → 令和5年度（526,517 千人キロ） （貨物）令和3年度（81,573,910 トンキロ） → 令和5年度（78,148,793 トンキロ） 2-④ 専門工事業者の売上高営業利益率 令和4年度 2.52% → 令和6年度 4.79% とび・土工・コンクリート工事業の許可業者数（資本金 1,000 万円以下）について直近3年の平均値を上回る 令和7年度（直近3年平均値）86,718 者（85,202 者） 2-⑤-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） 令和3年度：387 億トンキロ 令和4年度：388 億トンキロ 令和5年度：371 億トンキロ ○ 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保 ① 京浜港 令和5年度：21.3 万 TEU/週 令和6年度：19.8 万 TEU/週 令和7年度：22.1 万 TEU/週 ② 阪神港
--	--	--	--

政策目標の
達成状況

		令和５年度：８．４万 TEU/週 令和６年度：８．４万 TEU/週 令和７年度：８．５万 TEU/週 ２－⑥－Ⅰ 物流機能の持続的確保（営業倉庫の入庫量） 令和３年度：３９５，３８４ トン 令和４年度：３９４，８０７ トン 令和５年度：４０３，１１８ トン －Ⅱ モーダルシフトに関する指標（鉄道コンテナ輸送量） 令和４年度：１６５ 億トンキロ 令和５年度：１６３ 億トンキロ 令和６年度：１６４ 億トンキロ ２－⑦ グランドハンドリング事業の従業員数については、旅客ハンドリングおよびランプハンドリングのいずれにおいても、令和７年の従業員数が令和５年の従業員数を上回っている。 ２－⑧ 索道事業の輸送人員（特殊索道）は、令和３年度末時点で ２１１ 百万人であったのに対し、令和６年度末時点で ２２１ 百万人であり、水準を維持している。
有効性	要望の措置の適用見込み	１ 軽油を動力源とする船舶 ３３６ 隻 軽油 ２４，８０５ キロリットル（令和７年度実績） ２－① 令和９年度～令和１１年度の各年度 －Ⅰ １３６，４５２ キロリットル －Ⅱ １，２９３ キロリットル －Ⅲ ー キロリットル －Ⅳ ２３ キロリットル －Ⅴ ２９ キロリットル －Ⅵ ９．１ キロリットル（過去３ヵ年度の平均値を採用） －Ⅶ ３０２ キロリットル（過去３ヵ年度の平均値を採用） ２－② 令和９年度～令和１１年度の各年度 －Ⅰ （適用事業者数） ２４６ 事業者 （軽油使用量） １０，６６８ キロリットル －Ⅱ （適用事業者数） １０ 事業者 （軽油使用量） ４，１１３ キロリットル －Ⅲ （適用事業者数） ３２ 事業者 （軽油使用量） ６９８ キロリットル －Ⅳ （適用事業者数） １ 事業者 （軽油使用量） １６ キロリットル ２－③－Ⅰ 令和９年度適用見込み ７８ 鉄軌道事業者 （ＪＲ ７ 社（旅客 ６ 社、貨物 １ 社）、民鉄 ７２ 社（うち第三セクター鉄道 ３５ 社）） １７４，３８５ キロリットル －Ⅱ 令和９年度適用見込み ９，５６４ キロリットル ２－④ 令和８年度：４３，５４３ Ｋ Ｌ／６２３ 事業者 令和９年度：４３，５４３ Ｋ Ｌ／６２３ 事業者 ※令和５、６年度の平均値（令和７年度は集計中） ２－⑤－Ⅰ・Ⅱ 令和９～令和１１年度の各年度 Ⅰ（適用事業者数） ６９６ 事業者 （軽油使用量） ８１，０８３ キロリットル

			Ⅱ（適用事業者数） 21 事業者 （軽油使用量） 332 キロリットル 2－⑥－Ⅰ （適用事業者数） 390 事業者 （軽油使用量） 7,175 キロリットル －Ⅱ （適用事業者数） 30 事業者 （軽油使用量） 485 キロリットル 2－⑦ 対象空港での適用数（令和7年度：198 事業所） 2－⑧ 令和9年度適用見込み 9,564 キロリットル
		要望の措置の 効果見込み （手段としての 有効性）	1 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、海上犯罪の取締りや海難救助、船舶航行秩序の維持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。 2－①－Ⅰ 本特例措置により、内航旅客船の運航コストが低減され、内航旅客船事業者の事業継続性が確保されることにより、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、本特例措置には有効性が認められる。 －Ⅱ 本特例措置により、内航貨物船の運航コストが低減され、内航海運業者の事業継続性が確保されることにより、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、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、本特例措置には有効性が認められる。 －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。 －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、本特例措置には有効性が認められる。 －Ⅵ 本措置により、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貢献することから、本措置の有効性が認められる。 －Ⅶ 本特例措置により、清港会による漂流物や油の除去収集等の活動が十分に行われることで、当該漂流物等に起因する船舶の衝突等の事故が抑制され、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。 2－②－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。 －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される。 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な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る。 2-③-I・II 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の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。 2-④ 本措置により、とび・土工事業者の軽油コストを削減することで、安定的な経営に繋がり、地域の守り手である事業者数を維持する効果を見込んでいる。 2-⑤-I・II 陸上輸送から海上輸送へ転換する場合、一定以上の長距離の輸送についてはコスト削減が期待されるものの、短距離の輸送ではコストが増大する傾向から、モーダルシフトが依然として進んでいない現状にある。そのため、モーダルシフトを推進するためには、海上輸送への転換を促す重要な要素の一つとして、荷役作業等を行う港湾においてもコストの低減が必要である。更に、日本成長戦略本部において「港湾ロジスティクス」が戦略分野の一つとして位置づけられており、高能率な機械等の導入・維持による港湾ロジスティクスの強化を通じて、物流分野全体の効率化を図っていく必要がある。 また、近年、コンテナ船の大型化や船社間の共同運航体制の再編等により寄港地の絞り込みが進む中、国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大し、我が国港湾の国際競争力を強化するため、港湾におけるコストを低減するとともに、コンテナ船の大型化に伴う貨物量の増加に対応するため、荷役作業の効率化が求められている。 この点、本特例措置により港湾運送事業者の燃料負担が軽減されることで、高能率な荷役機械等の導入・増設・維持に必要な投資額の確保につながり、結果として、港湾における荷役作業の効率化が促進されるとともに、荷役時間と港湾運送に係るコストの低減にも寄与する。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の強化のためには、本特例措置を講じることが有効である。 2-⑥-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、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、加えて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。 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、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、加えて、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。 2－⑦ 本特例措置により、グランドハンドリング業界の体制の維持・確保が図られ、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やインバウンド需要への適切な対応につながる。 2－⑧ 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。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	1 — 2－①－Ⅰ・Ⅱ 内航船舶に対する固定資産税の課税標準の特例措置（地方税法第349条の3第6項） 離島航路事業用の船舶に対する固定資産税の課税標準の特例措置（地方税法第349条の3第7項） 内航船舶に対する地球温暖化対策税の還付措置（租税特別措置法第90条の3の4） －Ⅲ 外航船舶に係る固定資産税の課税標準の特例措置（地方税法第349条の3第4項） 国際船舶に係る固定資産税の課税標準の特例措置（地方税法附則第15条の第7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・Ⅶ 支援措置なし 2－②・③ 支援措置なし 2－④ 工事請負契約書等に係る印紙税の特例措置（印紙税） 2－⑤～⑧ 支援措置なし
	予算上の措置等の要求内容及び金額	1 — 2－①－Ⅰ 地域公共交通確保維持改善事業（離島航路部分） （令和9年度概算要求額：76,500百万円の内数） －Ⅱ～Ⅶ — 2－②～④ — 2－⑤－Ⅰ・Ⅱ ○ 国際コンテナ戦略港湾の機能強化 （令和9年度概算要求額 3,563億円の内数） ○ 物流効率化推進事業 （令和9年度概算要求額 101百万円）

		2-⑥-I ○物流事業者のエネルギー確保手段の多元化強靱化による経済安保対応強化事業 令和9年度概算要求額：1,500百万円 ○物流拠点機能強化支援事業費補助金 令和9年度概算要求額：600百万円 ○サステナブル倉庫モデル促進事業 令和9年度概算要求額：11,500百万円の内数 ○物流施設におけるDX推進実証事業 令和9年度概算要求額：3,000百万円の内数 ーII ○物流効率化推進事業 令和9年度概算要求額：101百万円 ・計画策定経費補助 ・モーダルシフト等運行経費補助 ○物流事業者のエネルギー確保手段の多元化強靱化による経済安保対応強化事業 令和9年度概算要求額：1,500百万円 2-⑦ 地方空港等受入環境整備事業費補助金 令和9年度概算要求額：1.1億円 2-⑧ ー
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	1 ー 2-①-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おお赤字となる「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。 ーII～VII ー 2-②～④ ー 2-⑤-I・II 国際コンテナ戦略港湾の機能強化について、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、物流効率化法に基づく物流効率化推進事業において、同法に基づき認定された総合効率化計画によってモーダルシフトを行った場合、初年度に限り運行経費の補助が実施される。一方で、本特例措置によるランニングコストの軽減は、円滑な物流を実現するため、継続的に荷役を行う必要がある港湾運送事業の持続的な実施のほか、より高能率な機械等の導入・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ことに寄与するものである。そのため、上記のような既存の予算措置はいずれもイニシャルコストを対象とは明確に役割分担がなされている。 2-⑥-I サステナブル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。本特例措置は、燃料コストが低減されることにより設備投資が促進され、物流機能の持続的な確保が図られるものであることから、これら補助事業とは目的が異なる。

		一Ⅱ 物流効率化推進事業は、物資の流通の効率化に関する法律に基づく事業計画（総合効率化計画等）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等に係る初年度の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。 2－⑦ グランドハンドリング業界全体の構造改善を図り、持続的な形にするために、「地方空港等受入環境整備事業費補助金」や「観光振興事業費補助金」による支援を実施してきたが、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。 2－⑧ —
	要望の措置の妥当性	1 本特例措置は、軽油使用量に応じて確実にかつ適時に免税措置を受けることが出来る点で、効果的かつ効率的な措置であると考えられる。 軽油引取税が一般財源となるまで船舶については課税されてこなかった経緯や、今般の逼迫した財政事情に鑑みれば、課税分の予算手当は非常に難しく、仮に軽油引取税の課税に伴う単年度の予算手当が行われたとしても、継続的な予算措置がなされとは限らない。また、予算で免税分の埋め合わせをする場合、地方自治体への納税のための費用を国の予算で賄うといういびつな構造ができることになり、不適切である。 本特例措置は、少数の特定地域のみで活用が想定されるものではないため、負担軽減措置により措置すべきものとして妥当である。 2－①－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る。また、補助金制度と比べ、燃料使用量に応じて確実にかつ適時に免税措置を受けることができる点で、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。 一Ⅱ 本特例措置がなければ、軽油購入費の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、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る。また、補助金制度と比べ、燃料使用量に応じて確実にかつ適時に免税措置を受けることができる点で、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。 一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。 一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。 一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。 一Ⅵ 特例措置により、消火訓練、油等の防除訓練、STCW 条約に基づく基本訓練等の法定訓練や消防職員、エネルギー関連企業等に対する訓練を実施する費用が確保され、現状の訓練の実施回数や訓練の水準維持に繋がり、海上防

災能力の向上に寄与するものであることから、本特例措置は妥当である。

一Ⅶ 本特例措置により、港内及び周辺水域における流木等の漂流物や油の除去収集等の業務を行うための活動費用が確保され、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。

その上で、本特例措置が適用されない場合、軽油調達価格の上昇により不足する活動費用確保のために、自治体（補助金/委託料）の負担増を求めていく事が考えられるが、「課税して再交付する」といういびつな構造になることから、不適切である。

加えて、本特例措置は、少数の特定地域のみで活用が想定されるものではないため、負担軽減措置により措置すべきものとして妥当である。

2－②－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。

一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な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。

2－③－Ⅰ・Ⅱ

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。

2－④

とび・土工事業者への支援策として補助金や低利融資も考えられるが、補助金は申請・報告等の事務負担が大きく、中小・零細事業者が多い同業種では活用しにくい面がある。また、低利融資は資金繰りの改善には資するものの、燃料費という恒常的な事業コストを直接軽減するものではない。一方、軽油引取税の課税免除は、重機稼働に不可欠な軽油使用に着目し、課税段階で簡素かつ直接的に負担を軽減できることから、他の手段と比較しても相当性が高いと考えられるため、租税特別措置により措置することは妥当である。

2－⑤－Ⅰ・Ⅱ

物流の効率化を図るため、モーダルシフトの推進に資する荷役時間等の低減を推し進めるには、荷役作業の効率化に資する機械等の導入・維持等が必要である。

一方で、荷役作業を担う港湾運送事業者は、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が、その9割が経済基盤の脆弱な中小事業者

であり、荷役作業の効率化に資する機械等の導入・維持のための資金確保等が困難な状況にある。この点、港湾局としても令和7年6月に策定した「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」に基づき、令和8年2月に「港湾運送事業における適正取引推進のためのガイドライン」を策定し、適正な原価を反映した価格転嫁を促進しているところであるが、未だ原価の荷役料金等への転嫁が十分でない。荷役作業に用いる機械等はハイブリッド等の環境配慮型が徐々に導入されているものの、特に大型の荷役機械は未だ軽油を燃料とするものが多く、本特例措置による機械等に係る燃料費の軽減がなければ、荷役作業の効率化に資する機械等を導入・維持することは困難である。

また、継続的な荷役を実施するためにはランニングコストへの支援が重要であり、単年度予算に支援範囲が左右される補助金等はないと考えられる。この点、より荷役作業の効率化に資する機械等を導入・維持することへのインセンティブとなっている本特例措置を講じることが、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、効果的な手段になっていると言える。

2-⑥-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、加えて、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、加えて、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。

2-⑦ 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られる。

2-⑧ 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、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。

税負担軽減措置等の適用実績

1	令和3年度	28,901 キロリットル	約 927 百万円
	令和4年度	27,510 キロリットル	約 883 百万円
	令和5年度	27,405 キロリットル	約 880 百万円
	令和6年度	24,215 キロリットル	約 777 百万円
	令和7年度	24,805 キロリットル	約 796 百万円
2-①-I	令和3年度	115,876 キロリットル	約 3,720 百万円
	令和4年度	124,673 キロリットル	約 4,002 百万円
	令和5年度	154,874 キロリットル	約 4,971 百万円
	令和6年度	129,808 キロリットル	約 4,167 百万円
-II	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
	令和5年度	1,232 キロリットル	約 40 百万円
	令和6年度	633 キロリットル	約 20 百万円
	令和7年度	2,014 キロリットル	約 65 百万円
-III	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 70 百万円
	令和5年度	5,999 キロリットル	約 193 百万円
	令和6年度	1,512 キロリットル	約 49 百万円
	令和7年度	0 キロリットル	約 0 百万円
-IV	令和3年度	7 キロリットル	約 0 百万円
	令和4年度	14 キロリットル	約 0 百万円
	令和5年度	23 キロリットル	約 1 百万円
	令和6年度	25 キロリットル	約 1 百万円
	令和7年度	22 キロリットル	約 1 百万円
-V	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
	令和5年度	30 キロリットル	約 1 百万円
	令和6年度	30 キロリットル	約 1 百万円
	令和7年度	28 キロリットル	約 1 百万円
-VI	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
	令和5年度	9.7 キロリットル	約 0.31 百万円
	令和6年度	8.8 キロリットル	約 0.28 百万円
	令和7年度	8.9 キロリットル	約 0.29 百万円
-VII	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
	令和5年度	316 キロリットル	約 10 百万円
	令和6年度	296 キロリットル	約 10 百万円
	令和7年度	294 キロリットル	約 9 百万円
2-②-I	令和3年度	約 398 百万円	
	令和4年度	約 414 百万円	
	令和5年度	約 315 百万円	

令和6年度 約334百万円
令和7年度 約379百万円

一Ⅱ 令和3年度 約125百万円
令和4年度 約135百万円
令和5年度 約131百万円
令和6年度 約132百万円
令和7年度 約134百万円

一Ⅲ 令和3年度 約24百万円
令和4年度 約26百万円
令和5年度 約23百万円
令和6年度 約20百万円
令和7年度 約25百万円

一Ⅳ 令和3年度 約0.6百万円
令和4年度 約0.6百万円
令和5年度 約0.5百万円
令和6年度 約0.5百万円
令和7年度 約0.5百万円

2-③-Ⅰ 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
令和5年度実績 約5,770百万円 79事業者
令和6年度実績 約5,731百万円 79事業者
令和7年度実績 約5,629百万円 80事業者
※ 事業者への聞き取り調査によるもの

一Ⅱ 令和3年度実績 約340百万円
令和4年度実績 約358百万円
令和5年度実績 約332百万円
令和6年度実績 約325百万円
令和7年度実績 約307百万円
※ 事業者への聞き取り調査によるもの

2-④ 過去5年間の軽減措置の適用事業者数及び減収額

年度	適用事業者数	減収額（百万円）
令和2年度	606	1,493
令和3年度	619	1,561
令和4年度	615	1,472
令和5年度	637	1,420
令和6年度	608	1,375

【出典】道府県税の課税状況等に関する調より

2-⑤-Ⅰ・Ⅱ

※道府県税の課税状況等に関する調査、日本港運協会調査

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
令和4年度 2,737百万円
令和5年度 2,591百万円

		令和6年度 2,613 百万円 2－⑥－Ⅰ 令和4年度 238 百万円 426 事業者 7,419 キロリットル 令和5年度 220 百万円 380 事業者 6,857 キロリットル 令和6年度 216 百万円 360 事業者 6,724 キロリットル －Ⅱ 令和4年度 14 百万円 29 事業者 421 キロリットル 令和5年度 17 百万円 28 事業者 513 キロリットル 令和6年度 18 百万円 30 事業者 547 キロリットル 2－⑦ 令和3年度 15,293 キロリットル 約491 百万円 令和4年度 16,836 キロリットル 約540 百万円 令和5年度 18,353 キロリットル 約589 百万円 令和6年度 18,096 キロリットル 約581 百万円 令和7年度 18,336 キロリットル 約589 百万円 ※ 事業者への聞き取り調査によるもの 2－⑧ 令和2年度実績 約442 百万円 320 事業者 令和3年度実績 約509 百万円 327 事業者 令和4年度実績 約428 百万円 316 事業者 令和5年度実績 約384 百万円 322 事業者 令和6年度実績 約445 百万円 319 事業者 ※ 事業者への聞き取り調査によるもの
	「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	①適用総額の種類：税額 ②適用総額（千円） 令和4年度 77,005,749 令和5年度 76,683,722 令和6年度 74,960,658
	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）	1 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、海上犯罪の取締りや海難救助、船舶航行秩序の維持等の業務を適切かつ確実に遂行することができた。 2－①－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。 －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。 －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。 －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。 －Ⅴ 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。 －Ⅵ 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。

一Ⅶ 港内及び周辺水域における流木等の漂流物や油の除去収集等が確実に
行われており、港内における船舶交通の安全確保に繋がっている。

2－②－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。

一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。

一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。

一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。

2－③－Ⅰ・Ⅱ

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、軽油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出来る点で、効果的かつ効率的な措置であると考えられる。

本特例措置は、少数の特定地域のみで活用が想定されるものではない。また、本特例措置によって促進される非電化路線の経営の安定化は、鉄軌道事業者の事業運営にとどまらず、安定的・継続的な旅客輸送・貨物運送を通じて公共的利益として広く波及する。このため、負担軽減措置により措置すべきものとして妥当である。

2－④ とび・土工工事業者の事業者数は一定数以上を保っており、住宅・社会資本整備等や災害対応等を行う地域の守り手を維持する効果を上げている。

2－⑤－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の導入・維持等のための資金確保等を行うことができる。

2－⑥－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。

ー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。

2ー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、人材確保・育成や処遇改善といった取組と、DX化などのグランドハンドリング業務の生産性の向上のための取組を促進することで、増大する航空需要に適切に対応し、その経済効果を取り込むことが可能となる。

2ー⑧ 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、軽油使用量に応じて確実に適時に免税措置を受けることが出来る点で、効果的かつ効率的な措置であると考えられる。
本特例措置は、少数の特定地域のみで活用が想定されるものではないため、負担軽減措置により措置すべきものとして妥当である。

前回要望時の 達成目標		1 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・恒久的な海上保安業務を適切かつ確実に実施する。 2-①-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 日本に入港する外国籍船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 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。 -VII 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。 2-②-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。 2-③-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（令和12年度 256.4億トンキロ） 2-④ 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 2-⑤-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。 ○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」より算出 2-⑥-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。 2-⑦ 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。 2-⑧ 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。
------------------------	--	--

	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	① — 2-①-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。 —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。 —III 四面を海に囲まれた我が国において、貿易量の99.5%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 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 (独)海技教育機構において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。 —VI・VII — 2-②-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。 —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。 —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。 —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。 2-③-I・II 令和6年度～令和7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：根室線（富良野～新得））のみである。 令和6年度のコンテナ輸送トンキロ数は164億トンキロである。 2-④ 令和5年度（4.77%）及び令和6年度（4.79%）と4.5%以上を維持しており、目標値を達成している。 2-⑤-I・II ○前回要望時からの達成度 目標年度の値は集計中であるものの、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4年度時点で388億トンキロを確保している。 2-⑥-I 倉庫業の倉庫在庫量は、令和4年度の約304百万トンから令和6年度の約355百万トンに約17%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。
--	------------------------------------	--

		一Ⅱ 鉄道によるコンテナ貨物の輸送トンキロは、総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）において令和元年度の184億トンキロを基準として設定しているが、令和6年度は164億トンキロに減少しているところ、減少理由は自然災害等による影響が大きいと考えられる。 2－⑦ 新型コロナウイルス感染症の世界的な流行の影響により令和4年の訪日外国人旅行者数は約383万人であったが、令和7年の訪日外国人旅行者数は過去最高水準の約4,268万人となり、航空便の受入環境整備は進んでいる。 2030年訪日外国人旅行者数6,000万人の政府目標達成のために、更なる航空便の受入環境整備を推進する必要がある。 2－⑧ 特殊索道の利用者数 令和元年度：194百万人 → 令和6年度：221百万人
これまでの要望経緯		1 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）） 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）） 令和6年度税制改正（恒久化で要望（3年間延長で認められる）） 2－① 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） 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） 令和6年度税制改正（3年間延長※） ※ プレジャーボート除外（事業の用に供するものを除く） 2－②・③・⑤・⑥ 昭和31年度 創設 平成21年度 改正（本則から附則へ） 平成24年度 改正（3年間延長） 平成27年度 改正（3年間延長） 平成30年度 改正（3年間延長） 令和3年度 改正（3年間延長） 令和6年度 改正（3年間延長） 2－④ 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 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 令和6年度税制改正 3年間延長 2－⑦ 昭和60年度：創設（恒久措置） 平成5年度：対象空港を拡大[25→35] 平成6年度：対象空港を拡大（関西国際空港を追加）[35→36] 平成17年度：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：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) 平成21年度：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] 平成24年度：適用期限を延長(3年間) 平成27年度：適用期限を延長(3年間) 平成30年度：適用期限を延長(3年間) 令和3年度：適用期限を延長(3年間) 令和6年度：適用期限を延長(3年間) 2－⑧ 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) 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) 令和6年度税制改正(3年間延長)
--	--

別紙：要望内容と自己点検の関係

措置名：軽油引取税の課税免除の特例措置（海上保安庁の船舶）

① 短期アウトカムの達成状況

○自己点検を実施した結果、短期アウトカムである巡視船艇の出動隻数（令和５～６年度・目標値 約 3,000 隻/年）については、令和５～６年度において平均 2,760 隻/年であることから目標を達成している。

② 中長期アウトカムの達成状況

○また、中長期アウトカムである巡視船艇の出動隻数（中期：令和２～６年度、長期：平成 29～令和 6 年度・目標値 約 3,000 隻/年）については、令和２～６年度において 3,092 隻/年、平成 29～令和 6 年度において 3,224 隻/年であることから目標を達成している。

③ 特例措置の必要性

○一方で、引き続き我が国周辺海域における領海警備をはじめ、海上犯罪の取締りや海難救助、船舶航行秩序の維持など、海上保安業務の重要性は高まっている状況にあり、本特例措置により極めて公益の高い海上保安庁の任務の確実な遂行を図る必要がある。

④ 要望への反映

○以上のことから、本特例措置について恒久化を要望する。

措置名：軽油引取税の課税免除の特例措置（船舶）

○自己点検の結果

Ⅰ 内航船舶（旅客）

①短期アウトカムの達成状況

○自己点検を実施した結果、短期アウトカムである【一般旅客定期航路事業者数】（令和6年度・目標値：前年度と比較して事業者数が急激に減少していないこと（5%を超える減少が生じていないこと））については、令和6年度において373者（令和5年度372者）であることから目標を達成している。

②中長期アウトカムの達成状況

○また、中長期アウトカムである【航路が確保されている有人離島の割合】（令和10年度・目標値100%）については、令和6年度時点で100%と順調に推移しているが、達成途上にあり、引き続き本特例措置を継続する必要がある。

③要望への反映

○以上のことから、本特例措置は、一定の政策効果が認められるため、適用期限を3年間（令和12年3月31日まで）延長することを要望する。

Ⅱ 内航船舶（貨物）

①短期アウトカムの達成状況

○自己点検を実施した結果、短期アウトカムである【内航海運業者数】（令和6年度・目標値：前年度と比較して事業者数が急激に減少していないこと（5%を超える減少が生じていないこと））については、令和6年度において1,397者（令和5年度1,398者）であることから目標を達成している。

②中長期アウトカムの達成状況

○また、中長期アウトカムである【総トン数500トン未満の内航貨物船隻数】（令和10年度・5年前と比較して急激に減少していないこと（単年度で5%を超える減少が生じていないこと））については、令和6年度時点で3,771隻（令和5年度3,790隻）と順調に推移しているが、達成途上にあり、引き続き本特例措置を継続する必要がある。

③要望への反映

○以上のことから、本特例措置は、一定の政策効果が認められるため、適用期限を3年間（令和12年3月31日まで）延長することを要望する。

Ⅲ 外航船舶

① 短中長期アウトカムの達成状況

○自己点検を実施した結果、短中長期アウトカムである【外航日本船舶と外国船舶の船舶燃料に対する課税状況】については、現状、目標は達成されているが、外航日本船舶と外国船舶の間の競争環境の公平性の確保のため、引き続き本特例措置を継続する必要がある。

②要望への反映

○以上のことから、本特例措置の適用期限を3年間（令和12年3月31日まで）延長することを要望

する。

Ⅳ官用船

①短期アウトカムの達成状況および効果

○自己点検を実施した結果、短期アウトカムである【我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。）】（令和３年度・目標値 1,900 隻未満）については、令和３年度において 1,932 隻であることから目標を達成していないが、本特例措置により、適切な監督等を実施することができている。

②未達成の要因

○短期アウトカムを達成できなかった要因としては、プレジャーボート等一部の船舶の事故件数が全体の事故件数を引き上げたことが挙げられる。

③要望への反映

○短期アウトカムは達成できなかったものの、我が国周辺で発生する船舶事故隻数は低下傾向にあり、本特例措置の活用により更なる政策効果の発現が見込まれるため、本特例措置の適用期限を３年間（令和 12 年 3 月 31 日まで）延長することを要望する。

Ⅴ訓練船

①短期アウトカムの達成状況

○自己点検を実施した結果、短期アウトカムである【（独）海技教育機構の生徒・学生に係る海上就職率】（令和３年度・目標値：95%）については、令和３年度において 97.9%であることから目標を達成している。

②中期アウトカムの達成状況

○中期アウトカムである【（独）海技教育機構の生徒・学生に係る海上就職率】（令和 9 年度・目標値：95%）については、令和 6 年度時点で 97.8%と順調に推移しているが、達成途上にあり、引き続き本特例措置を継続する必要がある。

③長期アウトカムの達成状況

○長期アウトカムである【内航海運業における船員の採用者数】（平成 30 年～令和 9 年・目標値：累計 10,000 人）については、令和 6 年度時点で 6,077 人と達成途上にあり、引き続き本特例措置を継続する必要がある。

④要望への反映

○以上のことから、本特例措置は、一定の政策効果が認められるため、適用期限を３年間（令和 12 年 3 月 31 日まで）延長することを要望する。

別紙：要望内容と自己点検の関係

措置名：軽油引取税の課税免除の特例措置（（一財）海上災害防止センターの船舶）

① 短期アウトカムの達成状況

○自己点検を実施した結果、短期アウトカムである訓練実施回数の推移（令和6～7年度・目標値110回/年）については、令和6～7年度において計222回であることから目標を達成している。

② 中長期アウトカムの達成状況

○また、中長期アウトカムである訓練受講者数の推移（中期：令和3～7年度・目標値9,000名、長期：平成28～令和7年度・目標値18,000名（うち国際協力に係る訓練受講者数180名））については、令和3～7年度において9,630名、平成28～令和7年度において18,262名（うち国際協力に係る訓練受講者数227名）であることから目標を達成している。

③ 特例措置の必要性

○一方で、引き続き事故発生時の対応や海上防災能力の向上のため、幅広い関係者を対象に、国内法やSTCW条約に基づく訓練等の提供が必要であり、本特例措置により極めて公益性の高い海上災害防止センターの任務の確実な遂行を図る必要がある。

※本特例措置が認められない場合、国内外における防災能力の低下及び諸外国との連携強化の機会損失を招くおそれがある。

④ 要望への反映

○以上のことから、本特例措置について適用期限を3年間（令和12年3月31日まで）延長することを要望する。

別紙：要望内容と自己点検の関係

措置名：軽油引取税の課税免除の特例措置（関係公益法人等の船舶）

① 短期アウトカムの達成状況

○自己点検を実施した結果、短期アウトカムである活動実績数（令和6～7年度・目標値 約7,700回/年）については、令和6～7年度において7,833回/年であることから目標を達成している。

② 中長期アウトカムの達成状況

○また、中長期アウトカムである漂流物に端を発する大規模な船舶事故の件数（中期：令和6～7年度、長期：令和3～7年度・目標値0件）については、令和3～7年度において0件であることから目標を達成している。

③ 特例措置の必要性

○一方で、引き続き港内及び周辺水域における漂流物の発生リスクは恒常的に存在しており、これらに起因する事故を未然に防止するためには、継続的な除去収集活動が不可欠な状況にあり、本特例措置により船舶交通の安全確保及び環境衛生の維持に係る業務の将来にわたる遂行を図る必要がある。

④ 要望への反映

○以上のことから、本特例措置について適用期限を3年間（令和12年3月31日まで）延長することを要望する。

措置名：軽油引取税の課税免除の特例措置（港湾整備等に従事する作業船の用途）

①短期アウトカムの達成状況

- 自己点検を実施した結果、短期アウトカムである【軽油を使用する作業船保有事業者における燃料コスト低減額】（目標値：▲3,000 千円）については、令和4年において1事業者あたり平均値で▲3,518 千円（中央値で▲2,115 千円）であることから目標を達成している。

②中長期アウトカムの達成状況

- また、中長期アウトカムである【軽油を使用する作業船保有事業者の当期純利益に対する免税額の割合】（目標値：5%±1%程度の比率を維持）については、令和4年において1事業者あたり平均値で6.0%（中央値で1.7%）であること、【軽油を使用する作業船の増減率】（目標値：年率0.2%以上の改善）については、令和4年において減少率は年率0.42%改善していることから、それぞれ目標を達成している。

③特例措置の必要性

- 一方で、引き続き作業船隻数の推移については明確に下げ止まったあるいは増加に転じたとは言い切れない状況にあり、作業船を保有する・建造するといった判断を行うにあたっての将来的な不確定要素（暫定税率の廃止、原油高騰や資材価格高騰の影響）が未だ多く存在する状況にあるため、効率的な港湾整備や円滑な災害復旧等の実施に支障をきたさないよう、本特例措置により作業船の運航経費の負担軽減を図る必要がある。

④要望への反映

- 以上のことから、本特例措置について適用期限を3年間（令和12年3月31日まで）延長することを要望する。

措置名：軽油引取税の課税免除の特例措置（鉄軌道の用途）

①短期アウトカムの達成状況および効果

- 自己点検を実施した結果、短期アウトカムである【気動車等を主に使用する鉄道事業者における営業費用に占める軽油購入費の割合】（令和３年度～令和５年度・現行の水準を維持又は低減）については、令和３年度が 5.2%であったのに対し、令和５年度が 5.4%であり、微増していることから、目標は達成していないが、本特例措置の活用により、列車の運行に伴い生じる恒常的な費用を軽減することで、鉄軌道事業者の財政的制約を改善させ、安定的・継続的な運行を可能とする効果が認められる。

②未達成の要因

- 短期アウトカムを達成できなかった要因としては、同期間中における軽油の購入単価が約 7%増加したことが挙げられる。

③中期アウトカムの達成状況

- 他方、中期アウトカムである【気動車等を主に使用する鉄道事業者の列車キロ数】（令和３年度～令和５年度・現行の水準を維持）については、令和３年度が 24,496 千キロであったのに対し、令和５年度が 25,159 千キロであり、水準を維持していることから、現状、目標は達成されている。

④長期アウトカムの達成状況

- また、長期アウトカムである【気動車等を主に使用する鉄道事業者の輸送量】（令和３年度～令和５年度・現行の水準を維持）については、令和３年度が、旅客は 424,397 千人キロ、貨物は 81,574,910 トンキロであったのに対し、令和５年度が、旅客は 526,517 千人キロ、貨物は 78,148,793 トンキロであり、水準を維持していることから、現状、目標は達成されている。

⑤要望への反映

- 以上のことから、短期アウトカムは達成していない状況ではあるものの、本特例措置は、一定の政策効果が認められるため、本特例措置の適用期限を３年間（令和 12 年 3 月 31 日まで）延長することを要望する。

別紙：要望内容と自己点検の関係

措置名：軽油引取税の課税免除の特例措置（とび・土工）

- 本措置について自己点検を実施した結果、短期アウトカムであるとび・土工・コンクリート工事業者の軽油コストの削減については、令和6年度の1業者あたり課税免除額が2,262千円となり、前年度の2,229千円を上回っており、目標が達成されていることを確認した。
- また、中期アウトカムである専門工事業者の売上高営業利益率については、令和3年度及び令和4年度は、建築資材価格の高騰やコロナ禍の影響下における受注環境の変動等の影響により目標値を下回っていたが、令和5年度及び令和6年度においては、目標値である4.5%以上を維持している。
- 長期アウトカムであるとび・土工・コンクリート工事業における許可業者数（資本金1,000万円以下）については、令和6年度末時点で85,470者となり、直近3年平均である83,326者を上回る水準を維持していることから、本措置が軽油コストの軽減を通じて地域の守り手である事業者の経営が安定し、事業者数の維持に効果を発揮しており、目標とする状態が維持されていることを確認した。
- 一方で、エネルギー価格の高騰などに起因する建築資材価格の高騰は引き続いており、今後も予断を許さない状況が続くことが想定され、その影響を受けるとび・土工事業者の経営環境が今後も安定して推移するとは言えない状況であり、引き続き負担の軽減を図る必要性が認められる。
- とび・土工事業者の負担の軽減を図る必要性が認められることやとび・土工事業者が社会資本の整備等や災害復旧等を通じた地域の維持に重要な役割を果たしていることを踏まえ、現行の課税免除措置を令和12年3月31日まで3年間の延長を要望するものである。

措置名：軽油引取税の課税免除の特例措置（港湾運送業の用途）

①短期アウトカムの達成状況

- 自己点検を実施した結果、短期アウトカムである【港湾運送事業者の営業利益】（令和４年度～６年度・目標値：令和元年度～令和３年度の平均営業利益＜令和４年度～令和６年度の平均営業利益）については、令和元年度～令和３年度の平均営業利益が 31,739 千円、令和４年度～令和６年度の平均営業利益が 40,517 千円であり、令和元年度～令和３年度を上回っていることから、目標を達成している。

②中期アウトカムの達成状況

- 中期アウトカムである【中小企業における機械・装置への投資額】（令和４年度～６年度・目標値：令和元年度～令和３年度の平均投資額＜令和４年度～令和６年度の平均投資額）については、令和元年度～令和３年度の平均投資額が 3,810,417 千円、令和４年度～令和６年度の平均投資額が 4,943,817 千円であり、令和元年度～令和３年度を上回っていることから、目標を達成している。

③長期アウトカムの達成状況

- 長期アウトカムである【内航海運による雑貨の輸送トンキロ】（令和 12 年度・目標値 410 億トンキロ）については、令和 5 年度時点で 371 億トンキロと達成途上にある。
- また、長期アウトカムである【我が国に寄港する国際機関航路の輸送力】（京浜港・阪神港）（令和 10 年度・目標値京浜港 27 万 TEU/週、阪神港 10 万 TEU/週）については、令和 7 年時点で京浜港 22.1 万 TEU/週、阪神港 8.5 万 TEU/週と達成途上にある。

○両指標ともに達成途上にあり、引き続き、本特例措置を継続する必要がある。

④要望への反映

- 以上のことから、本特例措置は、一定の政策効果が認められるため、適用期限を３年間（令和 12 年 3 月 31 日まで）延長することを要望する。

措置名：軽油引取税の課税免除の特例措置（倉庫業及び鉄道貨物利用運送事業等の用途）

① 短期アウトカムの達成状況（倉庫業）

倉庫業においては、自己点検を実施した結果、短期アウトカムである【倉庫業者の営業利益】（令和3年度において、令和元年度比で同水準以上を維持）については、令和3年度において、倉庫業における営業利益が364,119千円（令和元年度は255,867千円）であることから目標を達成している。

② 中長期アウトカムの達成状況（倉庫業）

また、中期アウトカムである【倉庫業者の設備投資額】（令和5年度において、倉庫業者が令和元年度比で同水準以上の設備投資を実施）については、令和5年度時点で倉庫業における減価償却費が467,987千円（令和元年度は346,036千円）であることから目標を達成しているが、長期アウトカムである【営業倉庫の入庫量】（令和11年度において、令和元年度比で維持又は緩やかな増加傾向を確保）については順調に推移しているが達成途上にあり、引き続き本特例措置を継続する必要がある。

③ 要望への反映（倉庫業）

以上のことから、本特例措置は、一定の政策効果が認められるため、適用期限を3年間（令和12年3月31日まで）延長することを要望する。

④ 短期アウトカムの達成状況（鉄道貨物利用運送事業等）

鉄道貨物利用運送事業等においては、自己点検を実施した結果、短期アウトカムである【鉄道貨物利用運送事業等における営業利益】（令和3年度において、令和元年度比で同水準以上を維持）については、令和3年度において、鉄道貨物利用運送事業等における営業利益が1,930,986千円（令和元年度は1,555,084千円）であることから目標を達成している。

⑤ 中長期アウトカムの達成状況（鉄道貨物利用運送事業等）

また、中期アウトカムである【鉄道貨物利用運送事業等における減価償却費】（令和5年度において、令和元年度比で同水準以上を維持）については、令和5年度時点で鉄道貨物利用運送事業等における減価償却費が1,028,127千円（令和元年度は910,069千円）であることから目標を達成しているが、長期アウトカムである【鉄道コンテナ輸送量の増加】（令和12年度221億トンキロの達成（総物流施策大綱（2026年度～2030年度）のKPIと同様））については、鉄道によるコンテナ輸送量は減少しているものの、これは、度重なる自然災害による大規模な輸送障害を背景として、荷主からの信頼が低下したことが一因であると思料される。他方、トラックドライバー不足や環境負荷低減の観点から鉄道へのモーダルシフトの取組はより一層求められていることから、引き続き本特例措置を継続する必要がある。

⑥ 要望への反映（鉄道貨物利用運送事業等）

以上のことから、本特例措置の適用期限を3年間（令和12年3月31日まで）延長することを要望

する。

別紙：要望内容と自己点検の関係

措置名：軽油引取税の課税免除の特例措置（航空運送サービス業）

①短期アウトカムの達成状況

- 自己点検を実施した結果、短期アウトカムである【グランドハンドリング事業者の営業利益の確保】（令和5年度において、令和3年度比で同水準以上を維持）については、軽油引取税の課税免除の適用を受けているグランドハンドリング事業者の営業収益が令和3年度の▲425,521.8百万円から令和5年度の532,390.9百万円に増加していることから、目標を達成している。

②中長期アウトカムの達成状況

- また、長期アウトカムである【訪日外国人旅行者の受入体制の確保】（令和12年において、令和8年比で同水準以上を維持）については、令和7年の従業員1人当たり訪日外国人旅行者の受入数が令和5年の従業員1人当たり訪日外国人旅行者の受入数を上回っており、目標の達成に向けて順調に推移しているが、達成途上にあり、引き続き本特例措置を継続する必要がある。

③要望への反映

- 以上のことから、本特例措置は、一定の政策効果が認められるため、適用期限を3年間（令和12年3月31日まで）延長することを要望する。

措置名：軽油引取税の課税免除の特例措置（索道）

①短期アウトカムの達成状況および効果

- 自己点検を実施した結果、短期アウトカムである【索道事業者における営業費用に占める軽油購入費の割合（特殊索道）】（平成30年度→令和3年度・現行の水準を維持）については、平成30年度がゲレンデ整備車は2.3%、降雪機は1.7%であったのに対し、令和3年度が、ゲレンデ整備車は3.5%、降雪機は2.9%であり、いずれも増加していることから、目標を達成していないが、本特例措置の活用により、スキー場の運営に伴い生じる恒常的な費用を軽減することで、索道事業者の財政的制約を改善させ、安定的・継続的な運営を可能とする効果が認められる。

②未達成の要因

- 短期アウトカムを達成できなかった要因としては、同期間中における軽油の購入単価が約25%増加したことが挙げられる。

③中期アウトカムの達成状況

- 他方、中期アウトカムである【索道の設置数（特殊索道）】（令和3年度→令和6年度・現行の水準を維持）については、令和3年度末時点で1,992基であったのに対し、令和6年度末時点では1,933基であり、概ね水準を維持していることから、現状、目標は達成されている。

④長期アウトカムの達成状況

- また、長期アウトカムである【索道事業の輸送人員（特殊索道）】（令和3年度～令和6年度・現行の水準を維持）については、令和3年度が211百万人であったのに対し、令和6年度が221百万人であり、概ね水準を維持していることから、現状、目標は達成されている。

⑤要望への反映

- 以上のことから、短期アウトカムは達成していない状況ではあるものの、本特例措置は、一定の政策効果が認められるため、本特例措置の適用期限を3年間（令和12年3月31日まで）延長することを要望する。