

軽油引取税の課税免除措置について

平成23年11月16日

国土交通副大臣 松原 仁

海上保安業務に係る最近の動向

- 尖閣諸島等における違法操業や他国による海洋調査の活発化
 → **領海警備の強化による海洋権益の確保が急務!**
 [尖閣諸島周辺海域に、全国から大型巡視船等を常時派遣]
- 東日本大震災等での人命救助・復旧活動に寄与
 → **今後起こりうる災害に対する防災体制の強化が必要!**
 [発災後、全国からも巡視船艇を派遣し、最多時54隻出動]



近年、海上保安業務の重要性の増大に伴い、全国レベルでの対応が増加!

- ・海上保安庁の業務は、海洋秩序の維持や海上における人命救助など、極めて公共性が高い。
- ・都道府県税である軽油引取税の納税地と、全国を対象とする海上保安庁の活動地域にずれがある。

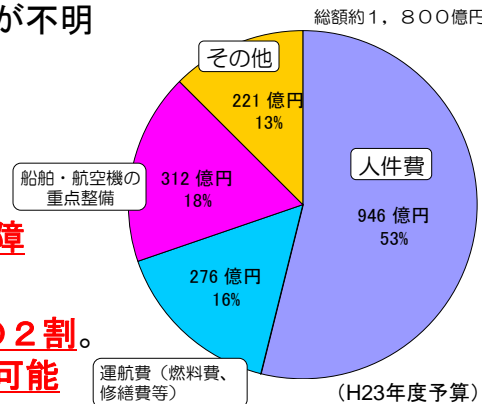
免税措置の必要性

そもそも「国等のみに課税」する根拠が不明

- ・海上保安業務の公共性は極めて高く、課税対象を国等の公的主体と民間主体に分け、国等のみ課税する根拠が不明

「予算措置化」の内容が不明

- ・課税の上、予算措置するとの考えは、必要な**予算措置が継続的・安定的に措置されない限り、海上保安庁の業務執行に重大な支障**
- ・海保庁の予算は7割が固定費。また、課税額約21億円は、**100億円強の燃料費の2割。海上保安庁の予算で対応することは到底不可能**



「84%の船艇の燃料源」

...**軽油は海上保安業務に必要不可欠!**

- ・国民の安全・安心を確保を任務としており、**燃料費不足により業務を中止することは出来ない**
- ・既に経済運航の徹底を図っており、これ以上の燃料節約は困難



海上保安業務は極めて公共性が高いため、軽油引取税の免税を継続し、国民の安全・安心を確保する必要!

鉄軌道車両等に係る軽油引取税の課税免除措置

【政策の目的】

地域鉄道ネットワークの維持及び活性化並びに鉄道貨物へのモダルシフトの推進

【非電化路線の現状】

- 軽油を動力とするディーゼル車両が運行されるのは、輸送需要の少ない電化していない（非電化）ローカル線。
- 非電化路線の運行・維持は、経営規模の大小を問わず、大きな負担。
- 採算の確保が困難な非電化ローカル路線において、さらなるコスト増となれば、路線の維持は困難。



非電化路線を走行するディーゼル車両

本特例措置を適用されている主な鉄道事業者の減税額（平成22年度実績）

JR北海道 16億円 JR東日本 11億円 JR東海 7億円 JR西日本 9億円
 JR四国 6億円 JR九州 7億円 JR貨物 14億円 JRグループ総額 70億円
 第三セクター鉄道32社 7億円 その他民鉄39社 2億円（大手民鉄10社 0.2億円）

《JR本州3社における非電化路線の営業キロ及び輸送量に占める割合（対全営業キロ・輸送量）》

| | 営業キロ | 輸送量(輸送人キロ) |
|-------|-------|------------|
| JR東日本 | 27.1% | 0.7% |
| JR東海 | 24.3% | 0.9% |
| JR西日本 | 33.0% | 1.7% |

採算の確保が困難な非電化地方鉄道路線を、軽油を燃料とするディーゼル車両で運行している鉄道事業者において、その鉄道路線の経営の安定化を図り、路線の維持を図るためには、全ての鉄道事業者に本免税措置を引き続き適用することが必要。

鉄軌道車両等に係る軽油引取税の課税免除措置②

非電化路線の一覧

