

平成24年度税制改正（地方税）要望事項

（ 新設 ・ 拡充 ・ 延長 ・ その他 ）

No 43	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 事業税（外形） 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	<p>軽油引取税の課税免除の特例措置の延長</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> ①船舶運航事業者等の船舶の用途 ②海上保安庁の船舶等の用途 ③港湾整備等に従事する作業船の用途 ④鉄軌道事業者等の鉄軌道用車両等の用途 ⑤建設機械の用途 ⑥港湾運送業の用途 ⑦倉庫業及び鉄道貨物利用運送事業の用途 ⑧空港内において使用される特殊車両の用途 ⑨スキー場のゲレンデ整備車等の用途 </div>
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> <ul style="list-style-type: none"> ① 船舶の動力源に供する軽油（海事局） ② 海上保安庁の船舶の動力源及び海上保安庁が設置管理する航路標識の予備電源用の用に供する軽油（海上保安庁）＜防衛省においても艦船用軽油等の軽油引取税の特例措置の延長を要望＞ ③ 港湾整備等に従事する作業船の動力源に供する軽油（港湾局） ④ 鉄軌道事業者等が、鉄軌道用車両の動力源に供する軽油及びJR貨物がコンテナ貨物の積卸しの用に供するフォークリフトの動力源に供する軽油（鉄道局） ⑤ 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） ⑥ 港湾で港湾運送等に使用される、自動車登録を受けていない機械の動力源に用いられる軽油（港湾局） ⑦ 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、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） ⑧ 現在、一定規模の基準を満たす38飛行場が課税免除措置の対象飛行場となっている。（地方税法施行規則附則第4条の7第10項） 上記飛行場において使用されている高所作業車、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される軽油（航空局） ⑨ 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>【特例措置の内容】</p> <p>上記①～⑨に使用される軽油の軽油引取税 免税</p>
関係条文	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>地方税法附則第12条の2の7第1項第1号、第2号、第3号及び第5号 地方税法施行令附則第10条の2の2第2項、第3項及び第6項 地方税法施行規則附則第4条の7第8項、第9項及び第10項</p> </div>
減収見込額	<p>（初年度） — （ ▲20,827 ） （平年度） — （ ▲20,567 ） （単位：百万円）</p>
要望理由	<p>（1） 政策目的</p> <p>① 【離島航路等の小型旅客船などの地域交通網の維持】 離島航路等の小型旅客船などの地域交通網の維持は重要である。特に離島航路はほとんど唯一の移動手段であり、生活物資の輸送を担う日常生活に欠かせない交通機関である。また、有人離島は領海・排他的経済水域の保全等にも貢献しており、離島航路事業は極めて高い公益性を有する。軽油は多くの船舶で燃</p>

料として使用されているため、本特例措置を延長することにより、地域住民の移動手段を維持・確保し、生活物資の安定供給のために現在の有人離島就航率を維持していくことが求められる。

② 【海洋秩序の維持等による国民の安全・安心確保】

国民の安全・安心を確保するため、海洋秩序の維持、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全及び海上交通の安全確保など海上保安業務を適切かつ確実に実施する。

③ 【港湾の円滑な整備・維持管理の推進を通じた地域経済の発展】

作業船の中でも主に軽油を利用する中小型作業船の維持管理コストの低減を通じて、主に地方部の港湾整備・維持管理に必要な中小型作業船を確保し、港湾の整備を通じた地場産業の発展、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）を実現する。

④ 【地域鉄道ネットワークの維持】

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ーダルシフトの推進を図る。

⑤ 【建設工事の品質・安全性の確保、地域社会の維持、地球温暖化対策の推進】

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、災害対応、除雪、インフラの維持管理など地域社会の維持を担っている建設業について、厳しい経営環境にある中小建設企業の負担を軽減し、連鎖倒産を含む倒産防止を図ることによって、建設市場の整備を推進するとともに、建設工事の品質や安全性の確保を促進し、また、地域社会の維持を図る。さらに、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、NOx（窒素化合物）やPM（粒子状物質）の低減を図り、大気環境の改善や地球温暖化対策を推進する。

⑥ 【我が国港湾の競争力強化等】

我が国港湾全体の国際競争力強化や長距離航路等の維持・拡大のため、また船舶の大型化等に対応するために、高効率な荷役機械の導入・維持を図る。

また、環境負荷低減に資するモーダルシフト（国内陸上貨物輸送から国内港湾間の海上輸送への転換等）を推進するため、港湾において効率的な接続・積み替えに大いに寄与する高効率な荷役機械の導入・維持を図ることが必要。高効率荷役機械は軽油を動力源としているため、その減免を行うことで、当該機械の導入・維持を推進。

⑦ 【倉庫業、鉄道貨物利用運送事業の経営環境の維持】

倉庫業の用に供するフォークリフトに使用する軽油について、軽油引取税を免除することにより、国民生活や産業経済活動に直結した生活関連物資や産業物資を扱う倉庫業の円滑な運営を確保するとともに、駅構内において鉄道貨物利用運送事業者が行う、貨物の運送又は鉄道車両への積み込みや取卸しに使用するフォークリフト等に使用する軽油の免税措置を行うことにより円滑な物流の確保を図る。

⑧ 【航空路線の維持】

現在、一定規模の基準を満たす38空港において、その使用が空港内に限定され、道路を走行することのない特殊車両については、その動力源の用に供される軽油引取税が免除されているところ。

この課税免除措置を受けている車両は、①空港という閉じられた特殊な土地において、航空機への支援という限定的な用途に用いる車両であることから、空港外の車両と取扱いを同じくするのは適当ではないこと、②これらの車両は航空機への支援という空港運用上必要不可欠なサービスを提供していることからコストを抑えることによる安定的なサービス提供が求められることから引き続き本免除措置を継続することを要望する。

⑨ 【スキー振興による索道事業等の活性化】

スキー振興を通じて索道事業及び観光地の活性化を図る。

(2) 施策の必要性

- ① 船舶運航事業者は中小零細事業者が多く、厳しい経営環境にある中で、営業費用の2割強を占める燃料費の負担増は経営に直接的な影響を与え、小型旅客船などによる地域交通網の維持、特に離島住民の移動手段の確保等に重大な影響を及ぼす。本特例措置の延長が認められない場合、地域住民の利用者負担が著しく増大し、更なる利用者の減少、航路事業収支の悪化を招き、ひいては航路廃止等による地域住民の公

公共交通サービスの受益を低下させることとなる。このため、本特例措置の延長が必要である。

- ② 海上保安庁の業務は、海洋秩序の維持、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全及び海上交通の安全確保など、国民の安全・安心を確保するために必要不可欠な業務であり、国の行政組織として適切かつ確実に実施することが海上保安庁法においても求められている。

船舶の動力源としての軽油は、海上保安庁所属の船舶のうち全ての巡視艇及び小型の巡視船等に用いられており、沿海・近海における日常的な海上保安業務の遂行を支えている。

近年、海上保安庁の業務は量・質ともに増加し、尖閣諸島等の遠方海域における巡視警戒の強化、海洋資源の利用開発に係る安全確保や海洋権益の確保等、海上保安業務の必要性が高まっているが、一方で、海上保安庁における燃料使用については、厳しい財政事情の中、真に必要な燃料のみを充当しているほか、経済運行の徹底等により節約に努めており、現在以上に燃料を節約することは困難な状況である。

仮に軽油引取税が課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の量が3割強減少することが想定され、この結果、犯罪捜査や海難事故、災害時の人命救助等の突発的事案への対応が不十分となるなど、海上保安業務に多大な影響をもたらす、国民の安全・安心の確保に多大な悪影響を与えることとなる。また、航路標識の電源に用いられる軽油は灯台や海上交通センター等の予備電源の燃料として使用しているが、軽油の確保が困難になった場合、灯火が消灯してしまう可能性があり、船舶交通の安全確保に多大な支障を来すおそれがある。

以上のとおり、海上保安庁の船舶及び航路標識の用に供される軽油は、海洋秩序の維持、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全及び海上交通の安全確保など、国民の安全・安心を確保するための海上保安業務に今後も引き続き必要不可欠であるため、免税措置を引き続き行うことが必要である。

- ③ 港湾や漁港の整備等に際しては、浚渫船や起重機船をはじめとした各種作業船が不可欠である。中でも主に軽油を利用する中小型作業船は、95%以上を中小建設業者が所有しているところであるが、近年の公共投資の削減に伴い、この10年弱の間に全国の保有隻数は3分の2まで減少している。中小型作業船は、主に地方部の港湾の小規模な整備や維持管理に用いられているが、このままでは地方部において作業船の確保が困難になり、国や地方の行う港湾の整備や維持管理が困難となる恐れがある。実際、東日本大震災の後、港湾や漁港の啓開作業（瓦礫撤去）の実施に際しては、作業船の確保が困難となり啓開作業にも影響が生じた。このため、免税措置の継続を通じて作業船の維持管理コストを低減することで、中小型作業船の隻数を維持する必要がある。

- ④ 免税軽油の利用者は、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、本特例措置を引き続き適用することが必要である。

- ⑤ 建設市場は継続的に縮小し、平成22年度には、建設投資額がピーク時（平成4年：84兆円）の半分以下である41兆円まで落ち込む見込みであるなど、建設企業の経営環境はかつてないほど厳しさを増しており、ダンピング受注の増加や倒産件数の高止まりが続き、地域社会を支えてきた建設企業が疲弊してきている。こうした中で、構築物の基礎部分の工事に関与するとび・土工・コンクリート工業者に、軽油が課税されると、コスト増を工事代金に転嫁できないため安全対策の手抜き等を招くなどの弊害や経営環境のさらなる悪化に伴い地域社会の維持に支障を来す事例の発生が懸念される。よって、当該企業の倒産や連鎖的な倒産を防止し、建設工事の品質や安全性を確保するとともに、災害対応、除雪、インフラの維持管理など地域社会の維持に不可欠な役割を担っている地域の建設企業の再生に向けて支援するためには、本措置を継続することが必要不可欠である。さらには、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る排出ガスの低減を推進するためにも、本措置を継続することが必要である。

- ⑥ 熾烈な国際港湾間競争の中、我が国港湾全体の国際競争力強化及びそれによる産業競争力の強化は、日本経済にとって喫緊の課題。また、地球温暖化対策を進めるため、物流分野におけるモーダルシフトの推進強化がきわめて重要。

そのためには、港湾における荷役作業の一層の効率化を図るための高効率の荷役機械の導入・維持が不可欠。これらの荷役機械は軽油を動力源としている。軽油引取税が課税されると、荷役効率化がなされないことによる港湾の国際競争力の相対的な低下、モーダルシフト推進の低迷による環境負荷増大のおそれ。

- ⑦ 倉庫業者及び鉄道貨物利用運送事業者は生活関連物資等を扱っているため、軽油引取税を課税すると物流コストが上昇し物資の価格を引き上げることとなり、国民生活等に重大な影響を与えることとなる。

	<p>また、鉄道貨物輸送の円滑な運営が損なわれ逆モーダルシフトとなり得る。よって本特例措置を継続することが必要不可欠である。</p> <p>⑧ 空港において航空機支援を行う特殊車両によるサービスの運営コストを抑え、低廉かつ安定した航空サービスの提供に資することは、航空関連会社の安定した経営にもつながる。</p> <p>⑨ 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。しかしながら、スキー場の運営者はほとんどが経営の厳しい中小索道事業者であり、スキー場を核とした観光の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。</p>
<p>本要望に対応する縮減案</p>	

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>① 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>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> <p>③ 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>④ 京都議定書目標達成計画（平成 17 年 4 月閣議決定）において、鉄道等公共交通機関の利用促進とともに、モーダルシフトの推進を図ることとされている。 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</p> <p>⑤ 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 183 専門工事業者の売上高経常利益率</p> <p>⑥ 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 3 地球環境の保全 施策目標 9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う</p> <p>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 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 3 地球環境の保全 施策目標 9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う</p> <p>⑧ 国土交通省の政策評価体系上、 政策目標 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 政策目標 24 航空交通ネットワークを強化する に位置づけられている。</p> <p>⑨ 観光立国推進基本計画（平成 19 年 6 月閣議決定）において、豪雪地帯における観光振興として、雪国の特性を生かした観光・レクリエーションの振興等による多様な交流を促進するとされている。 政策目標 6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 施策目標 20 観光立国を推進する</p>
-----	-------------------	---

<p>政策の 達成目標</p>	<p>① 有人離島への船舶就航率68%を平成27年度まで堅持する。</p> <p>② 海洋秩序の維持、海難の救助、海上防災、海洋調査や海洋環境の保全及び海上交通の安全確保などの海上保安業務を適切かつ確実に実施することによって、国民の安全・安心を確保する。</p> <p>③ 主に地方部の港湾整備、維持管理を円滑に進めるために必要な中小型作業船の隻数及び能力（平成21年現在 免税軽油を利用する作業船隻数 約1100隻）を維持する。</p> <p>④ 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>⑤ 本措置により、厳しい経営環境にある中小建設企業の負担を軽減し、倒産防止を図り、建設市場の整備を推進するとともに、建設工事の品質の確保の促進と地域社会の維持を図る。また、建設機械の適正燃料である軽油の使用により、大気環境の改善や地球温暖化対策を推進する。</p> <p>⑥ 効率的な港湾荷役体制の実現により、我が国港湾全体の国際競争力強化等を図る。 モーダルシフトに関する指標（トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量）</p> <p>⑦ 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。 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>⑧ 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>⑨ スキー場を運営する索道事業者の経営環境の改善とともにスキー場を核とした観光の推進を図る。</p>
<p>税負担軽減措置等の適用又は延長期間</p>	<p>①～⑨ 3年間</p>

<p>同上の期間中の達成目標</p>	<ol style="list-style-type: none"> ① 有人離島への船舶就航率68%を平成27年度まで堅持する。 ② 海洋秩序の維持、海難の救助、海上防災、海洋調査や海洋環境の保全及び海上交通の安全確保などの海上保安業務を適切かつ確実に実施することによって、国民の安全・安心を確保する。 ③ 国及び地方の港湾整備事業等に必要となる作業船の隻数及び能力の維持（平成21年現在の免税軽油利用の作業船隻数 約1,100隻） ④ ・非電化地方鉄道路線の維持（廃線路線 0路線） ・トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数 H22年度 △0.7億トンキロ → H24年度 36億トンキロ ⑤ 専門工事業者の売上高経常利益率 H20年度 2.1% → H26年度 4.0% ⑥ 平成27年までに東アジア主要港でのトランシップ率（平成20年：9.7%）を半減。 モーダルシフトに関する指標（トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量）326億トンキロ（H26年度） ⑦ 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とともに、鉄道貨物輸送の円滑な輸送の確保を図り、環境に優しい鉄道貨物輸送の発展が図られるようモーダルシフトを推進する。 ⑧ 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。 ⑨ 特殊索道の利用者数について平成21年度の水準（300百万人）を平成26年度においても維持することを目標とする。
<p>政策目標の達成状況</p>	<ol style="list-style-type: none"> ① 政策評価法に基づく業績指標として「有人離島のうち航路が就航されている離島の割合71%（平成22年度）」を位置づけているところ、平成23年4月1日現在70%となっており、概ね目標を達成している。 ② - ③ 本措置により、作業船の維持・管理等に必要な経費が軽減され、国及び地方の港湾整備事業等に必要となる作業船の隻数及び能力が維持されている。 ④ 平成21年度～平成23年度の間非電化地方鉄道路線の廃止路線は0路線であるが、トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数は東日本大震災の影響などにより平成22年度において△0.7億トンキロとなった。 ⑤ 専門工事業者の売上高経常利益率 H20年度 2.1% ⑥ 平成20年の東アジア主要港でのトランシップ率は9.7%であり、半減に向け平成22年から取組を推進中。 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）267億トンキロ（平成21年度） ⑦ 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。 モーダルシフトに関する指標（鉄道コンテナ輸送量） 平成12年度 185億トンキロ （京都議定書目達計画の基準年） 平成19年度 208億トンキロ 平成20年度 201億トンキロ 平成21年度 185億トンキロ ⑧ 国内線乗降客数（千人） 国内線貨物取扱量（千トン）

		<table border="0"> <tr> <td>17年度 196,415</td> <td>17年度 1,830</td> </tr> <tr> <td>18年度 201,849</td> <td>18年度 1,873</td> </tr> <tr> <td>19年度 198,881</td> <td>19年度 1,912</td> </tr> <tr> <td>20年度 190,833</td> <td>20年度 2,014</td> </tr> <tr> <td>21年度 177,873</td> <td>21年度 1,873</td> </tr> </table> <p>⑨ 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、スキー場を核とした観光の振興が図られている。</p>	17年度 196,415	17年度 1,830	18年度 201,849	18年度 1,873	19年度 198,881	19年度 1,912	20年度 190,833	20年度 2,014	21年度 177,873	21年度 1,873
17年度 196,415	17年度 1,830											
18年度 201,849	18年度 1,873											
19年度 198,881	19年度 1,912											
20年度 190,833	20年度 2,014											
21年度 177,873	21年度 1,873											
	<p>要望の措置の適用見込み</p>	<p>① 711航路、160,166キロリットル (平成22年度実績※一部被災地域については暫定値を使用)</p> <p>② 軽油を動力とする船舶381隻 軽油60,407キロリットル(平成23年度見込み) 航路標識148基 軽油10キロリットル(平成23年度見込み)</p> <p>③ 12,163キロリットル</p> <p>④ 244,023キロリットル 78鉄道事業者(JR7社、民鉄71社(うち第三セクター鉄道32社))</p> <p>⑤ 約60,000キロリットル 約600事業者</p> <p>⑥ 平成22年度における適用実績は、以下のとおり。 (適用事業者数)480事業者、(軽油使用量)75,113キロリットル</p> <p>⑦ (適用事業者数)平成23年度142者、2,908KL 平成24年度142者、2,908KL</p> <p>⑧ 対象空港での適用数(H22年度91社:事業者からの聞き取り)</p> <p>⑨ 約13,902キロリットル 約313事業者</p>										
<p>有効性</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 営業費用の2割強を占める燃料費に係る本特別措置は、燃料油の高騰や利用者が減少して経営基盤が脆弱化している航路事業者にとって、直接的に影響を与える効果の高い手段である。また、現在、有人離島就航率は70%台を維持しており、引き続き運航コストを抑えることで地域住民の足であり生活物資の輸送機関である航路を維持していくために、本施策は有効に機能すると考える。</p> <p>② 海上保安庁の船舶及び航路標識の用に供される軽油について非課税とすることにより、船舶及び航路標識の運用に必要な燃料油の単価が軽減され、必要量を確保することができる。これにより、海上警備や海難救助、海上犯罪の取締り等の必要な業務の遂行及び航路標識の適切な運用による船舶交通の安全確保が可能となり、国民の安全・安心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>③ 本措置により、課税による負担が軽減されることで、作業船の維持管理コストを低減することで、港湾の円滑な整備・維持管理の推進を通じた地域経済の発展等に寄与するものと考えられる。</p> <p>④ 本特例措置により、輸送量が少なく採算の確保が困難な非電化地方鉄道路線に着眼した鉄道ネットワークの維持とともに、鉄道貨物サービスの維持及び鉄道貨物輸送の利用促進を通じて、モーダルシフトの推進が図られる。</p> <p>⑤ とび・土工・コンクリート工事業者は、構築物の基礎部分の工事に関与する重要な存在であるが、1業者当たりの平均的な営業利益が百万円を下回る水準であるなど零細企業が殆どであるため、課税を行うことにより、当該企業の倒産や連鎖倒産、建設工事の品質の低下、不適正燃料へのシフトを招く恐れがある。よって、本措置により、厳しい経営環境にあるとび・土工・コンクリート工事業者の負担が軽減され、安全かつ安定的な建設工事の確保と地域社会の維持が図られる。また、建設機械の適正燃料である軽油の使用を促進することによ</p>										

		<p>る排出ガスの低減が推進される。</p> <p>⑥ 港湾における荷役作業を担う港湾運送業は、我が国の経済活動上極めて重要な役割を果たしている。我が国港湾全体の国際競争力強化やモーダルシフトを進めるためには、そのような港湾運送業に対し、使用する高効率の荷役機械の導入・維持を図ることが必要不可欠。しかし、高効率荷役機械は軽油を動力源としており、その税負担分の料金等への転嫁は、多くが中小事業者でありその取引関係上、非常に難しく、事業特性から収益性が低いいため、特例措置が無ければ施設の高度な荷役機械の導入・維持強化が困難である。</p> <p>したがって、当該政策目的に的確に対応するには、本税制特例を講じることが有効である。</p> <p>⑦ 本措置により、倉庫業者の物流コストを低減させ、国民生活等の安定化を図るための手段として有効である。</p> <p>また、鉄道貨物利用運送事業者は中小企業者が8割以上と多く、経営基盤が脆弱であることもあり、免税軽油の使用はフォークリフトを保有・維持する上で大きく寄与しており、円滑な物流を確保するための手段として有効である。</p> <p>⑧ 本措置により、近年航空会社をはじめとする航空関連企業の経営が大変厳しい中で、低廉かつ安定した航空サービスの提供に寄与している。</p> <p>⑨ 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、圧雪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の振興に有効である。</p>
相当性	<p>当該要望項目 以外の税制上の 支援措置</p>	<p>① 内航船舶に対する固定資産税の減免（法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（法349条の3第7項）</p> <p>② —</p> <p>③ —</p> <p>④ —</p> <p>⑤ —</p> <p>⑥ —</p> <p>⑦ —</p> <p>⑧ —</p> <p>⑨ —</p>
	<p>予算上の措置等 の要求内容 及び金額</p>	<p>① 地域公共交通確保維持改善事業 （うち離島航路運営費等補助金として305億円のうち60億円）</p> <p>② 平成23年度の当庁予算のうち、軽油燃料費は約41億円である。仮に軽油引取税免税措置がなくなった場合、新たに約21億円程度の予算を要することになる。</p> <p>③ —</p> <p>④ —</p> <p>⑤ —</p> <p>⑥ —</p> <p>⑦ —</p> <p>⑧ 地域公共交通確保維持改善事業 （うち離島航空路運営費等補助金・旅客ターミナルのバリアフリー化等事業として305億円の内数）</p> <p>⑨ —</p>
	<p>上記の予算上 の措置等と 要望項目との 関係</p>	<p>① 地域公共交通確保維持改善事業のうち離島航路運営費等補助金については、当該航路を維持するための運営費を補填するための国庫補助である。</p> <p>② —</p> <p>③ —</p> <p>④ —</p> <p>⑤ —</p> <p>⑥ —</p> <p>⑦ —</p> <p>⑧ 地域公共交通確保維持改善事業のうち旅客ターミナルのバリア解消促進等事業について</p>

は、旅客ターミナル利用者の移動の制約解消や利便性の向上等に資する設備等の導入促進を図るための支援施策である。

地域公共航空確保維持事業のうち離島航空路運営費等補助金については、島外航空路を維持するための運営費を補填するための国庫補助であり、全ての離島航空路に対して交付されるものではない。一方、本制度は空港において航空機支援を行う特殊車両によるサービスを行う会社に対する課税を免除することにより、航空関連企業の軽減を図り航空路線の維持に資するものであり、これらの制度とは目的を異にするものである。

⑨ -

要望の措置の
妥当性

① 本特例措置が無ければ、営業費用の2割強を占める燃料費に係る負担増は直接的に経営に影響を与え、公共交通機関の維持、特に離島住民の移動手段の確保、生活物資の安定供給に重大な影響を及ぼす。

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、課税による増額分の予算要求についても、全体額を増やすことが困難であると考えられるため、他に必要な予算を削減等することとなるが、この場合、海上保安業務の適切かつ確実な実施に影響を及ぼすおそれがある。

加えて、海上保安庁の巡視船艇の行動範囲は一つの都道府県に留まらず広域的であるため、一の都道府県にのみ納税する軽油引取税を課することは適切でない。

したがって、海上保安庁の船舶等の用に供される軽油について非課税とすることは、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。

③ 作業船は、一の都道府県に留まらず、日本全国の海上工場の現場等で使用されることから、一の都道府県にのみ納税する軽油引取税を課税することは適切ではない。よって、本措置の適応は妥当である。

④ 本特例措置により、輸送量が少なく採算の確保が困難な非電化地方鉄道路線に着眼した鉄道ネットワークの維持とともに、鉄道貨物サービスの維持及び鉄道貨物輸送の利用促進を通じて、モーダルシフトの推進が図られることから、政策手段として適切である。

⑤ 補助金等によった場合には、交付対象先、交付金額の決定について、一定の制約があるなど、本来利用に値する事業者がその恩恵を受けることができず公平性に乏しく、適切な効果が期待できない。それに比し、税制措置は一定の要件を満たす事業者を対象とすることから、手段としての的確であり、有効である。

⑥ 港湾運送業としての特性上、高価な荷役機械導入に伴うコスト上昇分を荷役料金に転嫁することは、かなり困難な状況にある。

我が国港湾全体の国際競争力強化や、モーダルシフト推進による環境負荷軽減に資する高効率荷役機械の導入・維持といった喫緊の政策課題に的確に対応するには、燃料費の直接的な軽減措置である本特例措置を通じた、国策としての高効率荷役機械の維持・導入強化が、手段としての的確であり、また必要最小限の特例措置である。

⑦ 倉庫業及び鉄道貨物利用運送事業は我が国における経済活動や国民生活を維持していく上で極めて重要な物流の中核を成す役割を果たしているが、その大半を中小事業者が占めており、その取引関係上、税負担分の料金等への転嫁が非常に難しい上、事業特性から収益性が低く、特例措置が無ければ円滑な物流の確保が図れなくなる可能性がある。

また、鉄道貨物輸送へのモーダルシフトによる環境負荷軽減といった政策課題に的確に対応するためには円滑な物流が必要であり、本特例措置を講じることは妥当である。

⑧ 予算の範囲内で、かつ、対象者が限定的となる補助金制度に比べ、税制特例は地上作業の効率化・低廉化の促進にとって直接的な効果が期待でき政策目的を達成するための手段として妥当であると考えられる。

⑨ 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、圧雪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の振興に有効である。

税負担軽減措置等の
適用実績

①	平成20年度	727航路	189,031キロリットル	約6,068百万円
	平成21年度	717航路	163,435キロリットル	約5,246百万円
	平成22年度	711航路	160,166キロリットル	約5,141百万円
	※一部被災地域については暫定値を使用			
②	軽油引取り量(単位:キロリットル)		免税額(単位:百万円)	
	平成18年度	58,105		1,865
	平成19年度	58,985		1,893
	平成20年度	47,268		1,517
	平成21年度	58,309		1,872
	平成22年度	64,915		2,084
③	平成22年度	約390百万円		
④	平成19年度	8,497百万円	66事業者	
	平成20年度	8,124百万円	66事業者	
	平成21年度	8,008百万円	65事業者	
	平成22年度	7,848百万円	78事業者	
	※ 事業者への聞き取りによるもの			
⑤	過去5年間の軽減措置の減収額(22年度は推計値)			
	平成18年度	2,141百万円	559事業者	
	平成19年度	1,854百万円	610事業者	
	平成20年度	2,082百万円	664事業者	
	平成21年度	1,859百万円	684事業者	
	平成22年度	1,946百万円	602事業者	
⑥	平成19年度	2,660百万円		
	平成20年度	2,671百万円		
	平成21年度	2,509百万円		
	平成22年度	2,411百万円		
⑦	平成20年度	150百万円、195事業者、4,669KL		
	平成21年度	88百万円、161事業者、2,739KL		
	平成22年度	94百万円、142事業者、2,908KL		
⑧	主要空港での軽油引取り量(単位:キロリットル)		主要空港での免税額(単位:百万円)	
	平成18年度	14,666		457
	平成19年度	15,482		484
	平成20年度	16,206		482
	平成21年度	15,648		500
	平成22年度	15,815		508
⑨	平成20年度	約4億円	約300事業者	
	平成21年度	約4億円	約300事業者	
	平成22年度	約4億円	約300事業者	

<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 政策評価法に基づく業績指標として「有人離島のうち航路が就航されている離島の割合71%（平成22年度）」を位置づけているところ、平成23年4月1日現在、70%となっており、概ね目標を達成している。</p> <p>② 軽油引取税の負担が免除されたことにより、船舶の運航及び航路標識の運用に必要な軽油の量を確保でき、海洋秩序の維持、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全及び海上交通の安全確保等の業務を適切に遂行することができた。</p> <p>③ 本措置により、負担が軽減されることで、国及び地方の港湾整備事業等に必要な作業船が維持され、港湾の円滑な整備・維持管理や港湾利用者、航行船舶の安全確保、災害時の応急復旧作業への対応が図られる。</p> <p>④ 本特例措置により、輸送量が少なく採算の確保が困難な非電化地方鉄道路線に着眼した鉄道ネットワークの維持とともに、鉄道貨物サービスの維持及び鉄道貨物輸送の利用促進を通じて、モーダルシフトの推進が図られる。</p> <p>⑤ とび・土工・コンクリート工事業者は、構築物の基礎部分の工事に関与する重要な存在であるが、1業者当たりの平均的な営業利益が百万円を下回る水準であるなど零細企業が殆どであるため、課税を行うことにより、当該企業の倒産や連鎖倒産、建設工事の品質の低下、不適正燃料へのシフトを招く恐れがある。よって、本措置により、厳しい経営環境にあるとび・土工・コンクリート工事業者の負担が軽減され、安全かつ安定的な建設工事の確保と地域社会の維持が図られる。また、建設機械の適正燃料である軽油の使用を促進することによる排出ガスの低減が推進される。</p> <p>⑥ 港湾における荷役作業を担う港湾運送業は、我が国の経済活動上極めて重要な役割を果たしている。我が国港湾全体の国際競争力強化やモーダルシフトを進めるためには、そのような港湾運送業に対し、使用する高効率の荷役機械の導入・維持を図ることが必要不可欠。しかし、高効率荷役機械は軽油を動力源としており、その税負担分の料金等への転嫁は、多くが中小事業者でありその取引関係上、非常に難しく、事業特性から収益性が低いため、特例措置が無ければ施設の高度な荷役機械の導入・維持強化が困難である。 したがって、当該政策目的に的確に対応するには、本税制特例を講じることが有効である。</p> <p>⑦ 倉庫業者及び鉄道貨物利用運送事業者における物流コストの低減が図られ、国民生活や産業経済活動への影響が及ばないこと、また、モーダルシフトの推進を図るためにも本特例措置を講じることが有効である。</p> <p>⑧ 空港において航空機支援を行う特殊車両によるサービスを行う会社に対する課税を免除することにより、航空関連企業も恩恵を受け航空路線の維持につながる。 本免除措置が廃止された場合、これらの車両が提供するサービスが空港の運用にとって基幹的なサービスであり直ちにはコスト削減等が困難であることから、廃止によるコスト増の結果として航空路線の更なる廃止・減便に直結する恐れがあるため、本特例措置を継続することが有効である。</p> <p>⑨ 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、圧雪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の振興に有効である。</p>
<p>前回要望時の達成目標</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>	

これまでの要望経緯

- ① 昭和31年創設。
平成21年に目的税から普通税に改め、使途制限を廃し、その際、課税免除措置を3年間存続することとした。
- ② 平成21年度の地方税法の改正に伴い、軽油引取税が目的税から普通税に改められ、使途制限が廃止された。これに伴い、軽油引取税の課税免除措置については、一部の用途を除き地方税法本則による措置から地方税法附則による3年間の時限措置に変更した上で、存続されることとなった。
- ③ —
- ④ 昭和31年度税制改正要望提出（創設）
平成21年度税制改正（本則から附則へ）
- ⑤ 昭和55年度創設
- ⑥ 昭和31年に税目を創設し、同時に港湾運送業等に係る軽油引取税の課税免除措置を創設。
平成21年に目的税から普通税に改め、使途制限を廃し。その際、課税免除措置を3年間存続することとした。
- ⑦ 昭和31年創設。
平成21年に目的税から普通税に改め、使途制限を廃し、その際、課税免除措置を3年間存続することとした。
- ⑧ 平成5年に、対象空港を25から35に拡大
 - ・平成6年度に関西空港を追加
 - ・平成17年度に、中部空港を追加、名古屋空港（現愛知県営名古屋飛行場）を削減
 - ・平成18年度に、新北九州空港及び神戸空港を加え、山形空港を削減
 - ・平成21年度に、静岡空港を追加、一般財源化に伴う時限措置化
- ⑨ 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）