

軽油引取税の課税免除措置について

平成23年12月6日

国土交通副大臣 松原 仁

海上保安庁の軽油引取税は、少なくとも3年の延長とすべき



税制としての問題

○ 船舶に係る軽油引取税の取り扱いを民間と国とで分ける理由がない。

- ・もともと自動車に係る軽油が課税対象。一般財源化で「船舶」は3年免除とされた際、民間と国で区別はなかったはず。
- ・「民間の船舶は非課税」、「国の船舶は課税」というのは、課税の公平性の観点からも問題。

○ 国の貴重な予算を都道府県に不公平に分配する理由が不明。

- ・巡視船艇が多く所属する＝手厚い行政サービスを受ける都道府県ほど、税収が増加・偏在する不合理。
- ・救助・治安機関の貴重な予算を都道府県に格差をつけて分配することにもなり、理由が不明。
- ・一般的には、国に関する地方税は非課税（固定資産税、自動車税等）

予算措置の問題

○ 予算措置化は非現実的

- ・これまで、「予算措置を前提とした課税」の議論があったが、予算措置の内容に関する具体的な案や議論は皆無。
- ・海上保安庁は、既存の予算とは別に、課税額に相当する新たな予算を恒久的に措置することはできない。

巡視船艇
(課税)

救助されて
いる民間船
(非課税)



船舶の消火活動中

海上保安業務は、国益に直結。

国民の安全・安心を守るためには、軽油引取税の免税継続が必要不可欠。

油を気にして国民は守れない！ 民間と同様、少なくとも3年間の延長措置が必要

海上保安庁が使用する軽油への課税について

参考資料



海上保安業務の重要性

- 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
- 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

尖閣諸島周辺海域に、全国から巡視船等を常時派遣

全国から巡視船艇を派遣し、最多時54隻出動



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

軽油の重要性

○ 軽油＝巡視船艇の血液

- ・海上保安庁の巡視船艇の大半(84%)が軽油を燃料としており、業務の遂行には必要不可欠。

経済運航の徹底

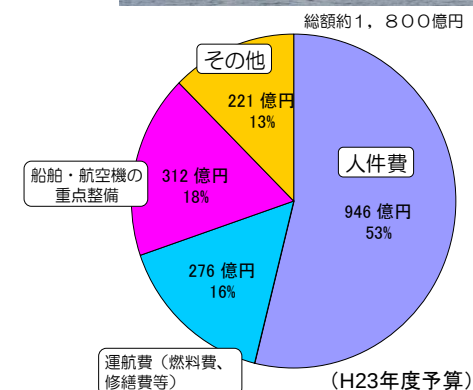
○ これ以上の燃料節約は困難

- ・事案対応時以外では、高速船のエンジン出力を2分の1程度に抑制するなど、経済運航を徹底しており、これ以上の燃料節約は困難。

厳しい予算事情

○ 年間燃料費の20%が課税

- ・課税額約21億円は、年間燃料費の20%を占めるため、毎年度の課税額を海上保安庁の既存予算で対応することは不可能。
- ・海上保安庁の予算は、7割が固定費であり削減困難。



【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
モーダルシフトの推進

【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

《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、全ての鉄道事業者の本免税措置を引き続き適用することが必要。

【民主党税制調査会・平成24年度税制改正における重点要望等について（抜粋）】

2. 重点要望等

農林漁業用の軽油、船舶・鉄道・建設機械等の動力用軽油にかかる軽油引取税の免税措置については、過去の経緯を十分に踏まえ、延長を行うべきである。

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

