

令和3年度税制改正（租税特別措置）要望事項（新設・拡充・**延長**）

（国土交通省海事局外航課、内航課、船舶産業課）

項 目 名	船舶に係る特別償却制度の延長	
税 目	所得税、法人税	
要 望 の 内 容	<p>現行の措置を2年間延長する。</p> <p>海上運送業を営む個人または法人が、環境負荷の低減に資する船舶等の取得をした場合には、船舶の区分に応じて特別償却ができる。</p> <p>【外航船舶】 （環境低負荷船） 外航日本船舶・・・・・・・・・・17/100 外航日本船舶以外の船舶・・・・15/100 （先進船舶） 外航日本船舶・・・・・・・・・・20/100 外航日本船舶以外の船舶・・・・18/100</p> <p>【内航船舶】 高度環境低負荷船・・・・・・・・・・18/100 環境低負荷船・・・・・・・・・・16/100</p> <p>【関係条文】 租税特別措置法第11条、第43条、第66条の6、第68条の16 租税特別措置法施行令第5条の8、第28条、第39条の14～20、第39条の49 海上運送法第2条、第39条の10～11 海上運送法施行規則第42条の8～12 船員法第117条の3 船舶職員及び小型船舶操縦者法第2条、第18条、第20条、第23条の31～32 臨時船舶建造調整法第2～4条 船舶法第1条、第20条 船舶のトン数の測度に関する法律第4条 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第19条の3、第19条の25～26 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令第11条の7 二酸化炭素放出抑制船舶の二酸化炭素抑制指標に関する基準を定める省令第1条</p>	
	平年度の減収見込額 (制度自体の減収額) (改正増減収額)	百万円 (▲3,300 百万円) (百万円)

新設・拡充又は延長を必要とする理由

(1) 政策目的

国際社会からの CO2 排出削減等の環境負荷の低減への要請に応え、エネルギー効率が高く環境にやさしい船舶の建造投資を促進することで、国際海上輸送や内航海運における環境負荷低減を図ること及び我が国海事産業の国際競争力を確保するため、IoT をはじめとした新技術を活用した船舶の導入の促進を図ることを目的とする。

(外航)

外航海運は、船舶運航事業者（オペレーター）が船主（オーナー）から船舶を用船することにより競争力を保ちつつ必要な規模の船隊を確保する構造となっている。本特例措置は、エネルギー効率が良く、環境に優しい船舶の建造を促進することにより、国際海運の環境負荷低減に関する社会的・国際的要請に応えつつ、オペレーターに対し船舶を適時適切に供給して外航海運における日本商船隊を国際競争力ある形で整備・拡大し、安全かつ効率的な輸送サービスの確保を図る。

一方で、先進船舶の導入初期費用の高さ（借入金の増額による償還負担の大きさが用船料に反映されることによる、競争力の低下）が、導入の障壁となっている。

(内航)

内航海運は国内貨物輸送の約 4 割を担っており、また、臨海部への製造所等の立地集中に即した大量輸送機関として、長期にわたり石油製品、セメント、鉄鋼等の産業基礎物資に係る輸送の約 8 割を担っているなど、我が国経済を支える基幹的な物流産業として重要な役割を担っている。また、離島航路をはじめ国内旅客輸送にとって不可欠な公共交通機関でもあり、我が国経済と国民生活にとって必要不可欠な産業インフラ、ライフラインとして極めて重要な役割を果たしている。

本特例措置は、これにより生じるキャッシュフローの確保により、環境への負荷の低減に資する船舶の取得を促進させ、環境負荷低減をより一層推進していくことにより、社会的・国際的な要請に応えとともに、運航や作業の効率化等のソフト面での対応と相俟って生産性を向上させ、我が国の基幹的輸送インフラである内航海運の安定的輸送の確保と環境負荷低減の両立を図るものである。

(2) 施策の必要性

貿易量の 99.6%を海上輸送が占めている我が国において、国際海上貿易量の長期的かつ安定的な増大が見込まれる中、国際社会からの CO2 排出削減等の環境負荷の低減が求められていることから、こうした要請に応えた日本商船隊の整備強化を図る必要がある。

また、我が国の国内貨物輸送の約 4 割、産業基礎物資輸送の約 8 割を担う国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、離島航路をはじめ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内航海運分野については、国際的に地球温暖化対策を定めた「パリ協定」を踏まえた「地球温暖化対策計画」（平成 28 年 5 月 13 日閣議決定）において、船舶分野の省エネ化が求められており、令和 12 年度までに 157 万トン CO2 の削減（省エネに資する船舶を 1,190 隻普及）を目標としている。また、「交通政策基本計画」（平成 27 年 2 月 13 日閣議決定）においても「基本方針 C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくりとして「目標④さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める」こととされているところである。

このため、外航・内航両分野において船舶を取得した際に投下した資金を早期に回収することができる本特例措置を延長し、エネルギー効率が高く環境に優しい先進的な船舶の建造のための投資を促進する必要がある。

加えて、我が国海事産業の国際競争力を確保するため、IoT をはじめとした新技術を活用した船舶の導入の促進を図る必要がある。

今 回 の 要 望 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	<p>(外航) 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</p> <p>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>業績指標 71 : 世界の海上輸送量に占める日本の外航海運事業者による輸送量の割合</p> <p>(内航) 政策目標 3 : 地球環境の保全</p> <p>施策目標 9 : 地球温暖化防止等の環境の保全を行う</p> <p>業績指標 34 : 環境負荷低減に資する内航船舶の普及促進によるCO2 排出削減量 (平成 25 年度比)</p>
		政策の 達成目標	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2 削減 : 令和 12 年度までに日本商船隊の燃費効率を平成 20 年度比で 40%改善する (排出原単位ベース。設備以外の運航効率化も含む。) ・ NOx 削減 : 新造船について平成 23 年からの国際海事機関 (IMO) 二次規制削減率 (一次規制値比 20%削減) を上回る 22%削減する。 ・ 我が国の外航海運の発展を図るため、国際競争力の強化を図り安定的な国際海上輸送を確保することとし、平成 29 年度時点における過去 6 年間の日本商船隊の輸送比率の平均である 10% を元に、引き続きその輸送比率を維持する。 ・ 先進船舶について令和 7 年までに 340 隻導入する。 <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2 削減 : 令和 12 年度までに省エネに資する船舶 (1,190 隻程度) を普及させ、157 万トン CO2 の削減を図る。 ・ NOx の削減 : 新造船について平成 23 年からの国際海事機関 (IMO) 二次規制削減率 (一次規制値比 20%削減) を上回る 22%の削減を行う。
		租税特別措置の適用又は延長期間	2 年間 (令和 3 年 4 月 1 日～令和 5 年 3 月 31 日)
	同上の期間 中の達成 目標	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国際海運の CO2、NOx の削減に向けた主導的貢献 <p>CO2 : 令和 4 年度までに日本商船隊の燃費効率を平成 20 年度比で 21%改善する。</p> <p>NOx : 新造船について 22%の削減を行う (平成 22 年度比)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 我が国の外航海運の発展を図るため、平成 29 年度時点における過去 6 年間の日本商船隊の輸送比率の平均である 10% を元に、引き続きその輸送比率を維持する。 <p>先進船舶 : 令和 4 年までに 89 隻導入する。</p> <p>(内航)</p> <p>省エネ化、CO2・NOx 排出削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2 : 年間約 9 万トン CO2 の削減 (省エネに資する船舶を年間 70 隻程度の普及) を図る。 ・ NOx : 新造船について 22%の削減を行う (平成 22 年度比) 	

		<p>政策目標の達成状況</p>	<p>(外航) CO2 排出削減量 ・令和元年度：日本商船隊からの CO2 排出量を 20%削減（平成 16 年度比） 新造船による NOx 削減（平成 22 年度比） ・令和元年度：22%以上の削減を達成 日本商船隊の輸送比率 ・令和元年度：8.1%</p> <p>(内航) ・CO2 排出削減量と省エネに資する船舶の普及状況 H29 年：107,440 トン CO2（45 隻） H30 年：57,463 トン CO2（35 隻） R 元年：33,858 トン CO2（27 隻） ・内航環境低負荷船の代替取得等による NOx 排出削減 R 元年：新造船について 22%削減を達成（平成 22 年度比）</p>															
	<p>有効性</p>	<p>要望の措置の適用見込み</p>	<p>(外航) 【適用隻数（見込み）】 (単位：隻数)</p> <table border="1" data-bbox="550 788 1455 1019"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>R 3</th> <th>R 4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>租税特別措置法第 43 条適用船舶 (外航日本船舶)</td> <td>4</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>租税特別措置法第 66 条の 6 適用船舶 (外航日本船舶以外の船舶)</td> <td>38</td> <td>38</td> </tr> </tbody> </table> <p>※海事局調査を基に推計。</p> <p>(内航) (単位：隻数)</p> <table border="1" data-bbox="550 1160 1455 1301"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>R 3</th> <th>R 4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>〈内航環境低負荷船・高度内航環境低負荷船〉 沿海運輸業の用に供される船舶</td> <td>9</td> <td>9</td> </tr> </tbody> </table> <p>※過去 3 年間の本税制特例措置利用状況を基に推計。</p>	年 度	R 3	R 4	租税特別措置法第 43 条適用船舶 (外航日本船舶)	4	4	租税特別措置法第 66 条の 6 適用船舶 (外航日本船舶以外の船舶)	38	38	年 度	R 3	R 4	〈内航環境低負荷船・高度内航環境低負荷船〉 沿海運輸業の用に供される船舶	9	9
年 度	R 3	R 4																
租税特別措置法第 43 条適用船舶 (外航日本船舶)	4	4																
租税特別措置法第 66 条の 6 適用船舶 (外航日本船舶以外の船舶)	38	38																
年 度	R 3	R 4																
〈内航環境低負荷船・高度内航環境低負荷船〉 沿海運輸業の用に供される船舶	9	9																
		<p>要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)</p>	<p>(外航) 本特例措置は、船舶を取得した際に投下した資金を早期に回収し、エネルギー効率が高く環境に優しい先進的な船舶の建造や船隊の拡大のための投資を促進するものであり、政策目的を達成するための手段として有効である。 また、本特例措置は、課税の繰り延べであり、減税額相当分を補助金として交付するよりも最終的な国庫負担は少ない措置である。</p> <p>(内航) 本租税特別措置は、船舶を取得した際に投下した資金を早期に回収することが可能となるため、内航海運事業者の新造船の建造意欲を増進させることができる。この際、対象となる新造船について環境負荷低減に係る要件を付加することで、高い環境性能を有する内航環境低負荷船等への転換を促す効果が得られるため、一段の環境負荷低減を実現する政策目的の達成手段として有効である。</p>															

	相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	<p>(外航)</p> <p>①特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置（租税特別措置法第37条～第37条の4、第65条の7～9、第66条の6）</p> <p>②国際船舶の所有権の保存登記等に係る課税の特例措置（租税特別措置法第82条）</p> <p>③国際船舶に係る固定資産税の課税標準の特例措置（地方税法第349条の3第5項、附則第15条第12項）</p> <p>(内航)</p> <p>①特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置（租税特別措置法第37条、第65条の7、第68条の78）</p> <p>②中小企業投資促進税制（租税特別措置法第10条の3、第42条の6、第68条の11）</p> <p>③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）</p>									
		予算上の措置等の要求内容及び金額	—									
		上記の予算上の措置等と要望項目との関係	—									
		要望の措置の妥当性	<p>(外航)</p> <p>本租税特別措置により生じるキャッシュフローを原資として、エネルギー効率が高く環境に優しい先進的な船舶の建造や船隊の拡大のための投資がなされるという制度であり、政策目的を実現するために有効な手段であるとともに、課税の繰り延べであり、減税額相当額を補助金として交付するよりも国庫負担も小さく、必要最小限の措置として妥当性を有する。</p> <p>なお、国の補助金による支援措置は、WTOサービス貿易一般協定（内国民待遇※）に抵触するおそれがあることから、本租税特別措置による支援が妥当である。</p> <p>※他の加盟国のサービス提供者に対して、自国の同種のサービス提供者に与える待遇よりも不利でない待遇を与えなければならない。</p> <p>(内航)</p> <p>本税制特例措置は課税の繰り延べであり、減税額相当額を補助金として交付するよりも国庫負担は小さく、必要最小限の措置として妥当性を有する。</p> <p>また、予算上の措置による支援では財政上の制約から対象事業者や対象設備が限定され、内航海運全体の環境低負荷船舶への投資促進効果が小さくなること、単年度の支援制度となり、年度途中の様々な事情による船舶建造に機動的に対応できないことなどから政策目的に対する手段として十分とは言えない。</p>									
実績と効果に關連する事項	<p>これまでの租税特別措置の適用実績</p> <p>租税特別措置の適用実績</p> <p>(外航)</p> <p>【適用実績】</p> <p>(1) 租税特別措置法第43条適用船舶</p> <p>(外航日本船舶)</p> <p>(金額の単位：百万円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年 度</th> <th>H29</th> <th>H30</th> <th>R 元</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>隻数</td> <td>1</td> <td>6</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table>	年 度	H29	H30	R 元	隻数	1	6	4			
年 度	H29	H30	R 元									
隻数	1	6	4									

	(2)	(2)	(2)
減収額	165 (392)	1,730 (392)	645 (542)
特別償却実施額	706 (1,673)	7,457 (1,673)	2,781 (2,337)

※海事局調査に基づく

※ () については前回及び前々回時に見込んだ数値 (拡充・縮減を含む)

(2) 租税特別措置法第 66 条の 6 適用船舶
(外航日本船舶以外の船舶)

(金額の単位：百万円)

年 度	H29	H30	R 元
隻数	29 (34)	32 (34)	53 (31)
減収額	5,965 (6,793)	6,263 (6,793)	10,440 (6,324)
特別償却実施額	25,490 (29,028)	26,994 (29,028)	45,999 (27,260)

※海事局調査に基づく

※ () については前回及び前々回時に見込んだ数値 (拡充・縮減を含む)

(内航)

【適用実績】

(金額の単位：百万円)

年 度	H29	H30	R 元
隻数	15 (17)	8 (19)	4 (14)
減収額	2,552 (817)	1,477 (908)	454 (1,810)
特別償却実施額	10,906 (3,492)	6,365 (3,856)	1,956 (7,802)

※海事局調査に基づく

※ () については前回及び前々回時に見込んだ数値 (拡充・縮減を含む)

【前回要望時の減収見込額と実績との乖離】

(外航)

本税制の需要が一時的に高まったものと考えられる (令和 2 年度の適用見込みは 31 件 (海事局調査))。

(内航)

新規建造数の減少により本特例措置活用隻数が減少したため、想定よりも減収額が減少したものの。

※平成 29 年度、平成 30 年度は、本特例措置活用隻数は想定を下回っているものの、大型船の活用により、減収額は増加したものの。

租特透明化
法に基づく
適用実態
調査結果

【法人税】

①租税特別措置法の条項：43、68 の 16

②適用件数：

平成 28 年度：51 件

平成 29 年度：50 件

		<p>平成 30 年度 : 48 件</p> <p>③適用総額 :</p> <p>平成 28 年度 : 42,860 百万円</p> <p>平成 29 年度 : 46,424 百万円</p> <p>平成 30 年度 : 43,976 百万円</p>
	<p>租税特別措置の適用による効果 (手段としての有効性)</p>	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 環境負荷低減に係る直接効果は、以下の通りである。 日本商船隊からの CO2 排出量 (平成 16 年度比) 令和元年度 : 20%削減 新造船による NOx 削減 (平成 22 年度比) 令和元年度 : 22%以上の削減を達成 外航海運における日本商船隊の輸送比率の下支え。 <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 環境負荷低減に係る直接効果 (令和元年度の本租税特別措置利用分) として、 CO2 : 4 隻の省エネに資する船舶が普及し、約 1.8 万トンの CO2 削減 NOx : 新造船について 22%の削減
	<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際海運の CO2、NOx の削減に向けた主導的貢献 CO2 : 平成 32 年度までに日本商船隊からの CO2 排出量を 21%の削減を行う (平成 16 年度比) NOx : 新造船について 22%の削減を行う (平成 22 年度比) 我が国の外航海運の発展を図るため、各国動向等の把握、当局間協議等の取組み及び海上輸送の安全確保等の推進を通じて、国際競争力の強化を図り安定的な国際海上輸送を確保することとし、平成 29 年度時点における過去 6 年間の我が国商船隊の輸送比率である約 10%を元に、引き続きその輸送比率を維持することを目標とする。 <p>(内航)</p> <ul style="list-style-type: none"> CO2、NOx の削減に向けた環境低負荷船等の普及促進 CO2 : 年間 70 隻程度 (約 9 万トンの CO2 削減に相当) の省エネに資する船舶を普及する NOx : 新造船について 22%の削減を行う (平成 22 年度比)
	<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>【前回要望時からの達成度】</p> <p>(外航)</p> <p>【令和元年度】</p> <ul style="list-style-type: none"> CO2 削減 : 日本商船隊からの CO2 排出量を 20%削減 (平成 16 年度比)。 NOx 削減 : 新造船について目標値である 22%以上の削減を達成 (平成 22 年度比)。 輸送比率 : 我が国商船隊の輸送比率の目標値が約 10%であるところ、令和元年度においては 8.1%であった。 <p>(内航)</p> <p>【令和元年度】</p> <ul style="list-style-type: none"> CO2 : 平成 30 年 35 隻、令和元年 27 隻 NOx : 新造船について 22%の削減 (平成 22 年度比) <p>【目標に達していない場合の理由】</p> <p>(外航)</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送比率 : 昨今の海運不況に加え、海外の外航海運事業者に比べ、我が国商船隊の船隊整備に係る投資余力が追いついていないことが一因と考えられる。

		<p>(内航)</p> <p>・CO2:国内需要が伸びない中、船員不足による船員費の上昇等、投資余力が追いついていないことが一因と考えられる。</p>
<p>これまでの 要望経緯</p>		<p>(外航)</p> <p>平成 17 年度 縮減・延長 (船舶を環境負荷低減型に限定、二重構造タンカーの上乗せ(19/100、18/100)廃止、船員訓練設備(6/100)を除外)</p> <p>平成 19 年度 延長 (外航船舶について環境負荷低減設備等の要件を追加)</p> <p>平成 21 年度 縮減・延長 (トン数標準税制の適用を受ける法人が取得等をする日本船舶以外の外航船舶に係る償却割合を16/100(現行18/100)に引き下げ)</p> <p>平成 23 年度 縮減・延長 (経営の合理化に著しく資する外航船舶のうち日本船舶以外のものに係る償却割合を16/100(現行18/100)に引き下げ)</p> <p>平成 25 年度 縮減・延長 (トン数標準税制の適用を受ける法人及びその子会社が取得等をする船舶を対象から除外、外航船舶について環境負荷低減設備等の要件を追加)</p> <p>平成 27 年度 縮減・延長 (対象から総トン数1万トン未満の外航船舶を除外、環境負荷低減要件の引き上げ、追加)</p> <p>平成 29 年度 縮減・延長 (環境負荷低減要件の引き上げ)</p> <p>平成 31 年度 延長 拡充 (先進船舶を外航船舶の特別償却制度の対象に追加、先進船舶の償却割合を日本船舶20/100、日本船舶以外18/100とする) 縮減 (環境負荷低減船の償却割合を外航日本船舶については17/100(現行18/100)、外航日本船舶以外については15/100(現行16/100)に引き下げ、環境負荷低減要件の引き上げ)</p>
		<p>(内航)</p> <p>平成 17 年度 縮減・延長 (船舶を環境負荷低減型に限定、二重構造タンカーの上乗せ(19/100、18/100)廃止、船員訓練設備(6/100)を除外)</p> <p>平成 19 年度 延長</p> <p>平成 21 年度 拡充・延長 (スーパーエコシップ等の高度環境低負荷船については18%)</p> <p>平成 23 年度 縮減・延長 (推進効率改良型プロペラ設置必須化等の設備要件見直し)</p> <p>平成 25 年度 縮減・延長 (サイドスラスタ設置必須化等の設備要件の見直し)</p> <p>平成 27 年度 縮減・延長 (LED証明器具設置必須化等の設備要件の見直し)</p> <p>平成 29 年度 延長 拡充 (内航環境低負荷船のうち、「航海支援システム」を搭載したものについては18%に引き上げ)</p> <p>縮減 (バルバスバウまたはバルブレス船型を必須要件化)</p> <p>平成 31 年度 延長・縮減 (船首方位制御装置を必須要件化)</p>

令和3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	10	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 <u>固定資産税</u> 事業所税 その他（ ）		
要望項目名	国際船舶に係る課税標準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） 国際船舶のうち、一定の性能を有した船舶（特定船舶（仮称））について新たな課税標準の特例を設けた上で、固定資産税の課税標準の特例措置の適用期限を3年間延長する。</p> <p>・ 特例措置の内容 国際船舶の課税標準について、外航船舶の課税標準の特例（外航船舶の価格の1/6）に1/3を乗じて得た額とし、国際船舶のうち一定の性能を有した船舶（特定船舶（仮称）（※））について、国際船舶の課税標準の特例（外航船舶の価格の1/18）に1/2を乗じて得た額とする。 （※）安全性に資する一定の装備を有し、かつ、高いエネルギー消費性能を有する安全かつ効率的な海上輸送の実現に資する船舶</p>		
関係条文	<p>地方税法第349条の3第4項、附則第15条第12項、 地方税法施行規則第11条の2、附則第6条第31項 海上運送法第44条の2、第44条の3、第45条、 海上運送法施行規則第43条、第44条、第45条</p>		
減収見込額	[初年度]	— (▲740)	[平年度] ▲11 (▲800)
	[改正増減収額]	—	(単位：百万円)
要望理由	<p>(1) 政策目的 外航日本船舶の中でも、国際海上輸送の確保上重要な船舶である国際船舶の増加を促進し、外航日本船舶の国際競争力強化を図ることで、我が国経済活動を支える安定的な国際海上輸送の確保を通じた経済安全保障の確立を図る。</p> <p>(2) 施策の必要性 国際船舶を中核とした外航日本船舶の増加を図ることにより、排他的に管轄権の及ぶ自国籍船の確保による経済安全保障の確立が図られる。また、国際海上輸送の確保上重要な船舶である国際船舶が増加することにより、日本商船隊の競争力強化が図られ、四面を海に囲まれた海洋立国である我が国の輸出入や日本企業の物流活動を支える事が可能となる。 さらに、我が国経済活動を支える安定的な国際海上輸送の確保を通じた経済安全保障の確立については、我が国周辺海域における近年の情勢の急激な変化により、安定的な国際海上輸送の確保の重要性が一層顕在化しており、日本商船隊の中核を担う国際船舶の増加を図ることは、喫緊の課題である。 このような中、諸外国においては、外航船舶の保有に係る税負担の免除・軽減を図る措置がとられていることから、日本商船隊の競争力強化のため、引き続き、我が国での船舶保有に係る負担を軽減する本特例措置を継続することが不可欠である。 また、日本商船隊が昨今の海運不況の影響等により厳しい経営環境にある中、国際的・社会的に求められている環境負荷の低減等を図ること等により、国際競争力の更なる強化を図ることが必要であり、国際船舶の中でも、特定船舶（仮称）の導入を促進することが必要である。</p>		
本要望に対応する縮減案	—		

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>【政策体系の中での位置付け】</p> <p>交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会答申（平成19年12月「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について」）においては、経済安全保障の観点から、外航日本船舶の意義・必要性が確認され、その必要規模は、外航日本船舶450隻とされたところ。</p> <p>【政策評価体系における当該要望の措置の位置付け】</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：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：70 国際船舶の隻数</p>														
	政策の達成目標	<ul style="list-style-type: none"> ・安定的な国際海上輸送の確保上重要な国際船舶の整備を図るため、国際船舶の隻数を令和7年央までに313隻に増加させるとともに、最終的に、外航日本船舶450隻を確保する。 ・日本商船隊の輸送量を維持（過去5年平均1,000百万トン）する。 														
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	3年間（令和3年度～令和5年度）														
	同上の期間中の達成目標	<ul style="list-style-type: none"> ・安定的な国際海上輸送の確保上重要な国際船舶の整備を図るため、国際船舶の隻数を令和5年央までに293隻に増加させる。 ・日本商船隊の輸送量を維持（過去5年平均1,000百万トン）する。 														
政策目標の達成状況	<ul style="list-style-type: none"> ・国際船舶の隻数は263隻（今年2央）と増加傾向。 ・日本商船隊の輸送量は、直近5年平均は1,012百万トン。 															
有効性	要望の措置の適用見込み	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>令和3年度</th> <th>令和4年度</th> <th>令和5年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>適用隻数（隻）</td> <td>191</td> <td>198</td> <td>205</td> </tr> <tr> <td>減税見込額（百万円）</td> <td>740</td> <td>776</td> <td>811</td> </tr> </tbody> </table>				令和3年度	令和4年度	令和5年度	適用隻数（隻）	191	198	205	減税見込額（百万円）	740	776	811
		令和3年度	令和4年度	令和5年度												
適用隻数（隻）	191	198	205													
減税見込額（百万円）	740	776	811													
要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	船舶保有に係る負担を軽減することで、国際船舶の隻数は増加傾向にあることから、有効性が認められる。															
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	国際船舶の所有権保存登記等に係る課税の軽減措置（登録免許税） 対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税特例措置（法人税） 船舶に係る特別償却制度（所得税、法人税） 海上運送業における特定の事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置（所得税、法人税）														
	予算上の措置等の要求内容及び金額	—														
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	—														
要望の措置の妥当性	<p>国際船舶の隻数の増加を図るためには、船舶保有に係る負担を軽減することにより、国際船舶投資の促進を図る必要があることから、固定資産税に対する特例措置を講ずることは妥当である。</p> <p>また、本特例措置により、国際海上輸送の確保上重要な船舶である国際船舶の増加、特に、特定船舶（仮称）の増加を図ることは、外航日本船舶の国際競争力強化につながり、我が国経済活動を支える安定的な国際海上輸送の確保を通じた経済安全保障の確立を図ることを可能とするものであり、この点からも妥当である。</p>															
ページ	10—2															

税負担軽減措置等の適用実績	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 26 年度</th> <th>平成 27 年度</th> <th>平成 28 年度</th> <th>平成 29 年度</th> <th>平成 30 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>適用隻数 (隻)</td> <td>122</td> <td>131</td> <td>144</td> <td>151</td> <td>183</td> </tr> <tr> <td>減税見込額 (百万円)</td> <td>527</td> <td>486</td> <td>546</td> <td>580</td> <td>709</td> </tr> </tbody> </table>		平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	適用隻数 (隻)	122	131	144	151	183	減税見込額 (百万円)	527	486	546	580	709
		平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度													
適用隻数 (隻)	122	131	144	151	183														
減税見込額 (百万円)	527	486	546	580	709														
※ 海事局調べ及び「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」に基づく (年度は納税年度)																			
「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 課税標準 (固定資産の価格) ② 適用実績 平成 28 年度 38,979,751 千円 平成 29 年度 41,459,993 千円 平成 30 年度 50,639,582 千円																		
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)	本特例措置による 1 隻あたりの減税規模は数百万円と小規模ではあるが、国際船舶を保有する際の負担軽減が図られているとともに、諸外国との間のコスト差の縮小が図られる。																		
前回要望時の達成目標	安定的な国際海上輸送の確保上重要な国際船舶の整備を図るため、国際船舶の隻数を平成 32 年央までに約 278 隻に増加させる。																		
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	令和 2 年央の国際船舶隻数は 263 隻であった。 特例措置により隻数は増加傾向であるものの、昨今の海運不況等により、日本商船隊の船隊規模が縮小傾向となっており、国際船舶の隻数の増加率についても鈍化したものと考えられる。																		
これまでの要望経緯	平成 8 年度 拡充 (国際船舶 (課税標準 1/15) 追加、外国貿易船 (課税標準 1/10)) 平成 9 年度 拡充 (国際船舶の対象として海外からの買い戻し船舶を追加) 平成 11 年度 拡充 (国際船舶の対象として船長・機関長 2 名配乗を対象要件に追加) 平成 14 年度 延長 平成 19 年度 延長 平成 23 年度 拡充 (国際船舶・外国貿易船・外航船舶非課税化を要望) (平成 24 年度以降の検討課題となる。) 平成 24 年度 拡充 (国際船舶の特例措置拡充 (課税標準 1/18)、外国貿易船の特例措置の廃止) 平成 27 年度 延長 平成 30 年度 延長 (近代化船の適用要件除外)																		
ページ	10—3																		

令和3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	5		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 その他（ ）		
要望項目名	船舶産業の競争基盤整備のための特例措置の創設		
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） 我が国の安定的な海上輸送の確保のため、高品質・高性能な船舶を供給する体制整備を図るため、船舶産業事業者の事業再編等の競争基盤整備を促進する新たな認定制度に基づく計画の認定を受けた事業者が、認定計画に従って行う事業再編・生産性向上等の事業について、固定資産税の軽減の措置を創設する。</p> <p>・ 特例措置の内容 認定計画に基づき再編・協業を行う船舶産業事業者に対して生産性向上等に資する設備投資に係る固定資産税について、課税標準を5年間1/2とする特例措置を講じる。</p>		
関係条文			
減収見込額	[初年度] —（—）	[平年度] ▲571（—）	（単位：百万円）
要望理由	<p>（1）政策目的 地域の経済と雇用を支え、安定的な海上輸送の実現を通じて我が国国民生活と経済活動の基盤である船舶産業の国際競争力強化を図るため、我が国船舶産業の競争基盤整備を図ることを目的としている。</p> <p>（2）施策の必要性 我が国への輸入の99.6%は海上輸送であり、船舶は我が国の物流を支える重要な輸送手段である。そして、我が国造船業は、我が国国民生活と経済活動を支える海上輸送に使用する船舶の安定的な供給を担うことで、我が国の物流や経済安全保障を支えている。</p> <p>これまで物流を支える船舶を安定的に供給してきた造船業であるが、世界の新造船市場は供給過剰による低船価の厳しい状況が続いており、我が国造船業は新規受注を獲得できていない。加えて、コロナ禍による新規発注意欲の減少、新規商談の低迷により、更に厳しい状況下に置かれている。</p> <p>このような中、今後も品質の高い船舶を安定的に供給するためには、我が国造船業の強みである高品質・高性能な船舶の開発を促進するとともに、国内外の新造船建造需要を取り込めるよう、船用工業を含む船舶産業事業者の協業を含む事業再編や生産性向上等を通じた船舶産業の競争基盤整備が必要不可欠である。</p> <p>上記を踏まえ、船舶産業事業者の事業再編の競争基盤整備を促進する新たな制度に基づき、生産性向上に資する設備投資を促進する観点から、生産性向上に資する設備投資に係る固定資産税の課税標準を5年間1/2に軽減する要望を行うもの。</p> <p>「経済財政運営と改革の基本方針2020（令和2年7月17日閣議決定）」</p> <ul style="list-style-type: none"> ● グローバル・サプライチェーンの強靱化の観点から、エネルギー・鉱物資源の安定供給の確保や、企業間連携を含め海運・造船業などの海事産業の競争力強化に官民を挙げて取り組む。 <p>「成長戦略フォローアップ2020（令和2年7月17日閣議決定）」</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 海運業と造船業がともに成長できる環境整備に向けて、企業間提携や投資の促進に必要な方策を制度改正も含め2020年度中に取りまとめ、速やかに実施する。 		
本要望に対応する縮減案	—		

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	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 業績目標：129 船舶建造量の世界シェア
	政策の達成目標	社会の輸送ニーズに応えた高性能・高品質な船舶の安定的な供給の確保、生産性向上、船舶建造量の世界シェア 30%に向け、船舶産業事業者の事業再編の競争基盤整備を図る新たな制度に基づき、我が国造船業の事業再編を促進する。
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	5年間（令和3年4月1日～令和8年3月31日）
	同上の期間中の達成目標	社会の輸送ニーズに応えた高性能・高品質な船舶の安定的な供給の確保、生産性向上、船舶建造量の世界シェア 30%に向け、船舶産業事業者の事業再編の競争基盤整備を図る新たな制度に基づき、我が国造船業の事業再編を促進する。
	政策目標の達成状況	1996年～2000年における我が国造船所から我が国海運事業者に建造したコンテナ船の割合は23%であったが、2014年～2018年における我が国造船所から我が国海運事業者に建造したコンテナ船の割合は89%となり、国内海運事業者への建造割合が上昇。一方で、我が国海運事業者から我が国船舶産業事業者へのコンテナ船の発注割合は、1996年～2000年に62%であったが、2014年～2018年に46%に低下している。なお、令和元年度の船舶建造量の世界シェアは24%である。
有効性	要望の措置の適用見込み	4件（令和3年度）
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	事業再編・生産性向上等の事業を行う造船・船用工業事業者に対して税制措置を講じることで、我が国造船業が建造する高性能・高品質な船舶を我が国海運業に対し安定的に供給する基盤の整備が促進されるため、政策目標が達成される。
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	—
	予算上の措置等の要求内容及び金額	技術のトップランナーを中核とした海事産業の集約化・連携強化（5.5億円、令和3年度予算要求額） 船舶産業におけるサプライチェーンの最適化（5.0億円、令和3年度予算要求額）
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	上記予算上の措置については、船舶産業事業者の事業再編等の競争基盤整備を促進する新たな制度に基づき、自動運航船等の技術開発補助や事業者が行う事業再編に係る実証及び計画策定支援を行う予算である。 一方で、本特例は、事業再編を図る船舶産業事業者に税制上のインセンティブを与え、事業再編促進を図るものである。
	要望の措置の妥当性	事業再編・生産性向上等の事業を行う船舶産業事業者に対して税制措置を講じることで、我が国造船業が建造する高性能・高品質な船舶を我が国海運業に対し安定的に供給する基盤の整備が促進される。我が国造船業の状況が厳しくなり、我が国への海上輸送を担う船舶が安定的に供給されない場合、物流を支える船舶の必要数が確保できない状態に陥るおそれもある。このような状態を避けるためにも、我が国造船業の事業再編及び生産性向上を通じた競争基盤強化が必要不可欠であるが、生産性向上に資する設備投資が毎年経営に与える負担が大きく、大規模な設備投資に踏み切れない状況。そこで我が国造船業の事業再編を促進し、生産性向上に資する設備投資を強力に推進する観点から、固定資産税の軽減は必要な措置である。
	ページ	5-2

税負担軽減措置等の適用実績	—
「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	—
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）	—
前回要望時の達成目標	—
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	—
これまでの要望経緯	—

令和3年度税制改正（租税特別措置）要望事項（新設・拡充・延長）

（国土交通省自動車局貨物課）

項目名	中小企業者等が機械等を取得した場合の特別償却又は法人税額等の特別控除（中小企業投資促進税制）の延長											
税目	所得税 法人税											
要望の内容	<p>中小企業者の設備投資を促進するため、中小企業者が機械等を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度の適用期限を2年間延長する。</p> <p>[特例内容] 取得価額の30%の特別償却又は7%の税額控除</p> <p>[対象設備] 機械装置（160万円以上） 測定工具・検査工具（120万円以上） ソフトウェア（70万円以上） 貨物自動車（車両総重量3.5t以上） 内航貨物船（基準取得価額：取得価額の75%）</p> <p><関係条文> 租税特別措置法第10条の3 租税特別措置法施行令第5条の5 租税特別措置法施行規則第5条の8 租税特別措置法第42条の6、第52条の2、第68条の11 租税特別措置法施行令第27条の6、第30条、第39条の41 租税特別措置法施行規則第20条の3</p> <table border="1" data-bbox="874 1173 1482 1339"> <tr> <td>平年度の減収見込額</td> <td>—</td> <td>百万円</td> </tr> <tr> <td>（制度自体の減収額）</td> <td>（▲57,300</td> <td>百万円）</td> </tr> <tr> <td>（改正増減収額）</td> <td>（—</td> <td>百万円）</td> </tr> </table>			平年度の減収見込額	—	百万円	（制度自体の減収額）	（▲57,300	百万円）	（改正増減収額）	（—	百万円）
平年度の減収見込額	—	百万円										
（制度自体の減収額）	（▲57,300	百万円）										
（改正増減収額）	（—	百万円）										
新設・拡充又は延長を必要とする理由	<p>(1) 政策目的</p> <p>国土交通省関係の中小企業者が生産性向上のための投資をしやすい環境を整備することを通じて、質の高い物流サービスの提供や公共事業の確実な施行等を確保し、国民生活の安定と我が国の経済活動の発展に資することを目的とする。</p> <p>(2) 施策の必要性</p> <p>人口減少・少子高齢化の進展に伴う労働力人口の減少や国際競争の激化等、中小企業を取り巻く事業環境は厳しさを増しており、足下では生産性が低迷し、人材確保や事業の持続的発展が懸念されているところ。</p> <p>昨今の新型コロナウイルス感染症の影響により、足下の経済は大きく痛み、先行きの不透明さから設備投資に力強さが欠けているところである。そのような状況下においても中小企業による積極的な設備投資・事業展開等を促すため、即時償却等の税制上の強力な支援を行うことにより、中小企業の設備投資を通じた生産性の向上を図ることが不可欠。</p> <p>また、近年少子高齢化や人手不足、働き方改革への対応等、中小企業を取り巻く厳しい事業環境を乗り越えるためにも、中小企業の設備投資を支援し、経営・輸送の安定化を図ることが不可欠。特にトラック運送事業、内航海運事業等の国土交通関係事業者は物流や公共事業など、重要な役割を担っており、その経営・輸送の安定化等を図ることは、国民生活の安定及び我が国の経済の発展という観点から喫緊の課題である。</p>											

今回の要望に関連する事項	合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<p>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</p> <p>施策目標：32 建設市場の整備を推進する</p> <p>施策目標：35 自動車運送業の市場環境整備を推進する</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</p> <p>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>																				
		政策の達成目標	<p>国土交通関係中小企業者が生産性向上のための投資をしやすい環境を整備することを通じて、質の高い物流サービスの提供や公共事業の確実な施行等を確保し、国民生活の安定と我が国の経済活動の発展を図る。</p> <p>具体的には、下記の指標を満たすことを目標とする。</p> <p>【トラック】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・営業用トラックの新車登録台数 <p>対平成10年度比100%以上又は全車種の対平成10年度比を上回ること</p> <p>【内航船】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・内航船舶の代替建造の促進 <p>年間代替建造隻数を90隻以上</p>																				
		租税特別措置の適用又は延長期間	令和3年4月1日～令和5年3月31日（2年間）																				
		同上の期間中の達成目標	<p>国土交通関係中小企業の生産性の向上等を図るため、以下の通り、これら中小企業の設備投資を促進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・営業トラックの新車登録台数 <p>対平成10年度比100%以上又は全車種の対平成10年度比を上回ること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・内航船舶の代替建造の促進 <p>年間代替建造隻数を90隻以上</p>																				
		<p>政策目標の達成状況</p> <p>【トラック】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全車種の新車登録台数は平成10年度と比較して大きく減少し、近年は横ばいで推移している一方で、車両総重量3.5t超の営業用トラックの新車登録台数は対平成10年度比129.9%となっている。 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成10年度</th> <th>平成27年度</th> <th>平成28年度</th> <th>平成29年度</th> <th>平成30年度</th> <th>令和元年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>営業用トラック 単位：台</td> <td>52,850 (100.0)</td> <td>59,260 (112.1)</td> <td>66,062 (125.0)</td> <td>72,009 (136.3)</td> <td>68,808 (130.0)</td> <td>68,457 (129.9)</td> </tr> <tr> <td>全車種 単位：千台</td> <td>4,234 (100.0)</td> <td>3,145 (74.3)</td> <td>3,378 (79.8)</td> <td>3,359 (79.3)</td> <td>3,368 (79.5)</td> <td>3,206 (75.7)</td> </tr> </tbody> </table> <p>・いずれの年度も、営業用トラックは、全車種の対平成10年度比を上回っている。</p> <p>【内航海運】</p> <p>内航船舶の代替建造隻数</p>		平成10年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	営業用トラック 単位：台	52,850 (100.0)	59,260 (112.1)	66,062 (125.0)	72,009 (136.3)	68,808 (130.0)	68,457 (129.9)	全車種 単位：千台	4,234 (100.0)	3,145 (74.3)	3,378 (79.8)	3,359 (79.3)	3,368 (79.5)	3,206 (75.7)
	平成10年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度																	
営業用トラック 単位：台	52,850 (100.0)	59,260 (112.1)	66,062 (125.0)	72,009 (136.3)	68,808 (130.0)	68,457 (129.9)																	
全車種 単位：千台	4,234 (100.0)	3,145 (74.3)	3,378 (79.8)	3,359 (79.3)	3,368 (79.5)	3,206 (75.7)																	

		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 26年度</th> <th>平成 27年度</th> <th>平成 28年度</th> <th>平成 29年度</th> <th>平成 30年度</th> <th>令和 元年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>代替 建造 隻数</td> <td>83</td> <td>87</td> <td>80</td> <td>93</td> <td>90</td> <td>66</td> </tr> </tbody> </table> <p>→代替建造隻数：年平均 83 隻（直近3カ年）となっている</p>		平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度	令和 元年度	代替 建造 隻数	83	87	80	93	90	66
	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度	令和 元年度										
代替 建造 隻数	83	87	80	93	90	66										
有効性	要望の措置の適用見込み	<p>（適用期間内における適用件数見込み） 令和3年度 50,779 令和4年度 50,881 ※平成30年度「租税特別措置の適用実態調査の結果に関する報告書」、中小企業景況調査等より推計</p>														
	要望の措置の効果見込み(手段としての有効性)	<p>現行制度は、税額控除と特別償却の選択適用を可能としているが、これにより、事業者は設備投資した初年度の税負担軽減による資金繰りの改善、償却費用の前倒しによる投下資金の早期回収を図ることが可能となる。これらの施策は企業の資金繰りにメリットを生じさせる効果があるため、事業者にとって投資へのインセンティブとなる。</p> <p>加えて、本特例措置では、中小企業者等の投資を幅広く支援するため、機械装置、測定工具・検査工具、ソフトウェア、普通貨物自動車、内航船舶を取得する場合（リースも含む）に適用が可能とされている一方、取得価額要件（一定金額以上の設備投資を対象）の設定や、一部の資産について一定スペック以上のものに範囲を限定することにより、事業の高度化等に資する設備投資に照準を当てて支援を行うべく、制度設計がなされているものである。</p> <p>また、本特例措置を利用して設備を導入した企業のうち、「設備導入の決定に際し、本特例措置が影響した」と答えた企業は半数以上であり(令和2年度中小企業庁アンケート調査より)、景気の先行きの不透明さ等から設備投資を躊躇する傾向にある中小企業者等の設備投資を着実に後押ししている。</p>														
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	<p>中小企業者等が行う設備投資関連の他の税制としては、商業・サービス業・農林水産業活性化税制と中小企業経営強化税制がある。</p> <p>商業・サービス業・農林水産業活性化税制は、消費税の引き上げも踏まえ、中小商業・サービス業の経営の安定化・活性化の取組を支援することを目的としており、認定経営革新等支援機関等による経営改善指導に基づき設備を取得した場合に利用できる税制措置（中小企業投資促進税制と同様、取得価額の30%の特別償却又は7%の税額控除を選択適用（税額控除は資本金 3,000 万円以下の法人、個人事業主のみ））となっている。</p> <p>また、中小企業経営強化税制については、中小企業等経営強化法における「経営力向上計画」の認定を受け、生産性の高い設備等を導入した場合に、より効果の高い税制措置（即時償却又は取得価格の10%の税額控除（資本金 3,000 万円超 1 億円以下の法人は7%））を利用できる税制となっている。</p>														
	予算上の措置等の要求内容及び金額	—														

		<p>上記の予算上の措置等と要望項目との関係</p>	<p>—</p>
		<p>要望の措置の妥当性</p>	<p>本特例措置では、中小企業者等の投資を幅広く支援するため、機械装置、検査工具・測定工具、ソフトウェア、普通貨物自動車、内航船舶を取得する場合（リースも含む）に適用を可能とする一方、取得価額要件（一定金額以上の設備投資を対象）の設定や、一部の資産について一定スペック以上のものに範囲を限定することにより、事業の高度化等に資する設備投資に限定して支援を行うべく、制度設計がなされている。</p>
<p>これまでの租税特別措置の適用実績と効果に関連する事項</p>		<p>租税特別措置の適用実績</p>	<p>【適用件数】 平成 28 年度: 73,705 件 平成 29 年度: 67,035 件 平成 30 年度: 54,634 件 【減収額】 平成 28 年度: 1,182 億円 平成 29 年度: 883 億円 平成 30 年度: 573 億円</p>
		<p>租特透明化法に基づく適用実態調査結果</p>	<p>租税特別措置法の条項：第 42 条の 6、第 68 条の 11 適用件数：（特別償却） 2,408 件 （税額控除） 186 件 適用額：（特別償却） 387 億円 （税額控除） 186 億円 ※平成 30 年度の適用状況</p>
		<p>租税特別措置の適用による効果（手段としての有効性）</p>	<p>【トラック】 税制措置による設備投資の押し上げ（下支え）効果の具体的な数値としては、税制措置があることによって約 6 割の企業の投資判断を後押しし、また、税制措置による税の減免（キャッシュフローの増加）分の使途としては、約 7 割が新たな設備や人材育成等への再投資に回るとのアンケート結果がある。（トラック事業者の意識調査（トラック協会によるアンケート））</p> <p>【内航海運】 内航海運業は、経営基盤の脆弱な中小企業が大宗を占め、老朽化した船舶を更新するなどの新たな投資を行う意欲を有しているにもかかわらず、十分な資金を確保できないために、これに踏み切れない者が多い。このような状況の下、意欲ある中小企業の設備投資を後押しすることにより、生産性の向上及び経営の近代化・合理化が図られている。</p>
		<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>国土交通関係中小企業者が生産性向上のための投資をしやすい環境を整備することを通じて、質の高い物流サービスの提供や公共事業の確実な施行等を確保し、もって国民生活の安定と我が国の経済活動の発展を図る。 具体的には、下記の指標を満たすことを目標とする。</p> <p>【トラック】 ・営業用トラックの新車登録台数 対平成 10 年度比 100%以上又は全車種の対平成 10 年度比を上回ること</p> <p>【内航船】 ・内航船舶の代替建造の促進</p>

		年間代替建造隻数を 90 隻以上
	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>中小企業者等の業況は持ち直しつつあったが、昨今の新型コロナウイルス感染症の影響により、足下の経済は大きく痛み、先行きの不透明さから、設備投資は減少に転じる見込み。</p> <p>税制によるインセンティブ効果もあって、中小企業者等の設備投資実施企業割合等は改善傾向にあるが、先行きが不透明な状況もあり、設備投資の動向は不安定な状況にある。</p>
	これまでの要望経緯	<p>平成10年度 「総合経済対策」（平成10年4月）に伴う措置として創設</p> <p>平成11年度 1年間の延長及び対象設備等の拡充（普通貨物自動車：車両総重量8t以上→3.5t以上）</p> <p>平成12年度 1年間の延長（平成13年5月迄の適用期間の延長）</p> <p>平成13年度 10ヶ月の延長（平成14年3月迄の適用期間の延長）</p> <p>平成14年度 2年間の延長（平成16年3月迄の適用期間の延長）、対象設備（機械・装置）の取得価額の引き下げ</p> <p>平成16年度 2年間の延長（平成18年3月迄の適用期間の延長）、対象設備（器具・備品）の取得価額の引き上げ</p> <p>平成18年度 2年間の延長（平成20年3月迄の適用期間の延長）、一定のソフトウェアの追加、器具・備品の見直し（デジタル複合機の追加）</p> <p>平成20年度 2年間の延長（平成22年3月迄の適用期間の延長）</p> <p>平成22年度 2年間の延長（平成24年3月迄の適用期間の延長）</p> <p>平成24年度 2年間の延長（平成26年3月迄の適用期間の延長）、器具・備品及び工具の見直し（試験又は測定機器、測定工具及び検査工具の追加）</p> <p>平成26年度 3年間の延長（平成29年3月迄の適用期間の延長、上乗せ措置部分の即時償却及び税額控除の拡充）</p> <p>平成29年度 上乗せ措置部分を改組・新設の上、2年間の延長（平成31年3月迄の適用期間の延長）</p> <p>令和元年度 2年間の延長（令和3年3月迄の適用期間の延長）</p>

令和3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	11	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>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）（海事局） －Ⅱ 内航船舶（貨物）（海事局） －Ⅲ 外航船舶（海事局） －Ⅳ 官用船（国（地方運輸局、運輸監理部）の使用する船舶）（海事局） －Ⅴ 訓練船（（独）海技教育機構の使用する船舶）（海事局） －Ⅵ 自家用船舶（海事局） －Ⅶ （一財）海上災害防止センターの使用する船舶（海上保安庁） －Ⅷ 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁） <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> －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（港湾局） －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（港湾局） －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（港湾局） －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（水管理・国土保全局） <p>③</p> <ul style="list-style-type: none"> －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（鉄道局） －Ⅱ J R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（鉄道局） <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（不動産・建設経済局）</p> <p>⑤</p> <ul style="list-style-type: none"> －Ⅰ 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（港湾局） －Ⅱ 港湾運送に使用される船舶の動力源に供する軽油（港湾局） <p>⑥</p> <ul style="list-style-type: none"> －Ⅰ 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（総合政策局） －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機械又は装置の動力源の用途に供する軽油（総合政策局） <p>⑦ 空港において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（航空局）</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（鉄道局）</p> <p>2. 軽油引取税の課税免除の特例措置の拡充（恒久化） 海上保安庁の使用する船舶の動力源に供する軽油（海上保安庁）</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>	
	ページ	11-1

<p>〔関係条文〕</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] ▲908 (▲18,318) [平年度] ▲956 (▲18,318) [改正増減収額] +5,500 (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)(海事局) 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)(海事局) 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(海事局) 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及び経済安全保障の確立を図る。</p> <p>-IV 官用船(国(地方運輸局、運輸監理部)の使用する船舶)(海事局) 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(独)海技教育機構の使用する船舶(海事局) 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(海事局) 自家用船舶の利用振興を通じ、海洋に対する国民の理解・関心を深める。</p> <p>-VII (一財)海上災害防止センターの使用する船舶(海上保安庁) 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、我が国の防災能力の向上を図るとともに、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。 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 関連公益法人等の使用する船舶(海上保安庁) 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うち軽油を使用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】 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。</p> <p>-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。</p> <p>-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。</p> <p>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合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。</p>
	<p>ページ 11-2</p>

－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、大気環境の保全】

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。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り、NO_x（窒素酸化物）やPM（粒子状物質）の低減を図り、大気環境の保全を図る。

1－⑤－Ⅰ～Ⅱ

軽油を動力源とする高能率の荷役機械等の導入・増設・維持を図ることで、我が国港湾における荷役作業の効率化を促進し、荷役時間と港湾コストを低減させる。

これにより、モーダルシフトの推進を図り、地球温暖化対策を促進するとともに、我が国港湾の国際競争力を強化し、国際基幹航路の維持・拡大を実現することで企業の立地環境を向上させ、雇用と所得の維持・創出を図る。

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。

－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 訪日外国人観光客 4,000万人、6,000万人の達成に向けて、航空ネットワークの維持・拡充を図るとともに、安定した航空輸送サービスを提供する。

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を図る。

2 海上保安庁は、我が国の領海や排他的経済水域において、海上における治安の確保や船舶航行秩序の維持のため悪質な違法操業事案や重大な船舶事故の未然防止といった巡視警戒活動等を行っている。こうした巡視警戒活動等を適切かつ確実に実施し、海上保安業務体制に万全を期すことで国民の安全・安心の確保を図る。

(2) 施策の必要性

1－①－Ⅰ 内航船舶（旅客）（海事局）

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、平均的に赤字の状態にあり、すでに厳しい経営環境にある。

本特例措置の延長が認められない場合、営業費用の約2割を占める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。

－Ⅱ 内航船舶（貨物）（海事局）

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る。

本特例措置の延長が認められない場合、営業費用の約2割を占める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。

－Ⅲ 外航船舶（海事局）

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及び経済安全保障の確立のため、一定隻数の外航日本船舶を確保して運航している。また、東日本大震災や原発事故を契機として、外航日本船舶による安定的な国際海上輸送の確保及び経済安全保障の確立の必要性が明確になったところである。

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及び経済安全保障の確立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。

－Ⅳ 官用船（海事局）

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。）等の際、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（以下「監督官等」という。）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。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る。

これら監督を適切に実施することが必要である。地方運輸局が保有する船舶交通の安全確保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。

－Ⅴ 訓練船（海事局）

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。

－Ⅵ 自家用船舶（海事局）

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（平成 30 年 5 月 15 日閣議決定）において、海洋に関する国民の理解の増進に関し、「マリ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。

－Ⅶ （一財）海上災害防止センターの使用する船舶（海上保安庁）

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」であり、全国で唯一の海上防災訓練の実施機関として、幅広い関係者を対象に、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各種条約に基づく法定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している。

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。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、事故発生後の対応を適切に実施する防災能力が必要であることから、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。

仮に軽油取引税が課税されることとなった場合、これらの船舶に供することができる軽油量の減少に伴って、訓練回数の減少につながり、我が国の防災能力・外国の海上保安能力を減退させ、ひいては地域経済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 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁）

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、清港会は、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、こうした活動回数等が減少し、当該漂流物等に端を発する船舶の衝突等の事故の増加が懸念される。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、潜水士船や浚渫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、港湾の機能低下が生じることにより、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。

一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。

一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。

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。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。

1-④ これまで続いた建設投資の急激な減少や受注競争の激化により、地域社会を支えている建設企業が疲弊している。このような中で、構築物の基礎部分の工事を担うとび・土工事業者が使用する軽油が課税されると、そのコスト増を工事代金に転嫁できない等により経営状況のさらなる悪化を招き、工事の適正な施工やその品質確保に支障が生じることが懸念される。このため、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のためにも、本措置を継続することが必要である。また、軽油が課税されると、財務状況の悪化による不正軽油の使用が懸念され、環境負荷が増大するおそれもあることから、本措置を継続することが必要

である。

1-⑤-I～II モーダルシフトの推進や我が国港湾の国際競争力強化のためには、高能率の荷役機械等の導入・増設・維持により、港湾における荷役作業の効率化を促進し、荷役時間や港湾コストを低減させることが不可欠である。しかし、荷役作業を担う港湾運送事業者は多くが中小事業者であり、税負担分の料金等への転嫁が困難であることから、本特例措置がなければ港湾運送事業者が高能率の荷役機械等を導入・増設・維持することは困難である。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強化のためには、本特例措置を講じることが必要である。

1-⑥-I 倉庫業は、重量物である鋼材やロール紙など国民生活や経済活動に直結する生活関連物資や産業物資の保管業務を行っており、主として、軽油フォークリフトを使用して当該業務を行っている。このような中、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。更に今般、新型コロナウイルス感染症にかかる対応において、倉庫業を含む物流・運送サービスは国民の安定的な生活の確保と社会の安定の維持に不可欠なサービスとして事業の継続が求められており、改めてその重要性が認識されたところ。一方で、倉庫業の約9割は、経営基盤が脆弱な中小企業であり、荷主に対する価格交渉力が弱い。仮に本措置が廃止となった場合、課税分を荷主に転嫁することができず、経営が圧迫され、産業基礎物資等の物流に支障が生じる恐れがある。また、災害時若しくは感染症流行時等の危機の中で物流機能を維持することができなくなり、国民生活や産業経済活動に悪影響を及ぼすこととなるため、本措置の延長が必要である。

一II 総合物流施策大綱（平成29年7月28日閣議決定）では、「（前略）輸送効率に優れる鉄道（中略）による輸送の活用を促進することによって、ドライバー等の人材、車両設備等の能力を最大限活用し、物流全体としての生産性向上を図る」として、地球環境問題及びトラックドライバー等の労働力不足に対応するため、鉄道輸送によるモーダルシフトを推進している。更に今般、新型コロナウイルス感染症に係る対応において、物流・運送サービスは国民の安定的な生活の確保と社会の安定の維持に不可欠なサービスとして事業の継続が求められる中、鉄道輸送の重要性が再認識された。鉄道貨物利用運送事業等は、鉄道コンテナ輸送において、貨物の集配やコンテナ貨物の積み込み・取卸し業務を行っており、この業務を行うに当たっては登坂能力が高く重量物を取り扱うことができる軽油フォークリフトが必要不可欠である。一方で、鉄道貨物利用運送事業者等は、経営基盤が脆弱な中小事業者が多く、荷主に対する価格交渉力が弱い。このため、仮に本措置を廃止した場合、課税分を荷主に転嫁することができず、経営が圧迫され、貨物の積み込み・取卸し作業に支障が生じ、モーダルシフトを阻害する恐れがある。これにより、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二酸化炭素排出量の増加など、国民生活や地球環境に悪影響を及ぼすこととなるため、本措置の延長が必要である。

1-⑦ 航空は我が国の経済産業活動や国民生活を支える基盤であり、その維持・活性化が期待される。「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成28年3月30日明日の日本を支える観光ビジョン構想会議決定）において、訪日外国人旅行者数については2020年までに4,000万人、2030年までに6,000万人に、日本人国内旅行消費額については2020年までに21兆円、2030年までに22兆円に増加させるという目標を設定し、観光先進国の実現に向け政府一丸、官民を挙げて取り組む中、こうした観光需要に適切に対応するためには、航空ネットワークを維持し、かつ、更なる発展を図ることが不可欠である。

一方で、国内航空路線については、人口減少等を背景に多くの赤字路線を抱えており、特に地方＝地方路線は長期的に減少傾向にあるなど、引き続き、航空ネットワークの維持・拡充を図ることが重要である。

空港における地上支援業務（グラウンドハンドリング）は、航空機が空港に到着してから出発するまでの限られた時間内で行われる、航空機の航行に欠かせない作業である。しかしながら、航空便需要の急激な拡大や人手不足に伴い、一部の空港においてはグラウンドハンドリングの供給が追いつかない場面も生じているところである。グラウンドハンドリングに用いる特殊車両のサービスコストを軽減することで、事業者において人材確保や技術革新のための投資が促進され、グラウンドハンドリングの体制が強化されることが期待される。

以上のとおり、増加する観光需要に適切に対応し、また国民の足を支えている航空ネットワークを維持するためにも、特殊車両のサービスコストの低減に資する本特例措置の延長が必要不可欠で

	<p>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「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2020」（令和2年7月14日観光立国推進閣僚会議決定）において、スノーリゾート地域の活性化や、国際競争力の高いスノーリゾートの形成について新たな観光資源の開拓の取組を促進するとされている。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 全国の海上における不審事象、不法行為等に隙のない対応を行うため、海上保安体制の構築を進めているところ、中国公船による尖閣諸島周辺海域の徘徊のほか、大和堆周辺海域、小笠原諸島周辺海域等における多数の外国漁船による違法操業といった事案も発生している。</p> <p>これらの重大な事案に適切に対応していくため、平成28年12月には、海上保安体制強化に関する関係閣僚会議において、「海上保安体制強化に関する方針」が決定され、中期的な期間を見据えて、尖閣における領海警備体制の強化等、海上保安体制の強化を順次進めている。</p> <p>令和2年度末で当庁の船舶の動力源に供する軽油に係る課税免除の特例措置が終了することとなるが、当庁は巡視船艇を活用し、各種情報収集活動や犯罪被疑船舶の探知をはじめ、我が国領海や排他的経済水域における違法操業船舶の取締りのための巡視警戒活動等を実施しているところ、当庁船舶の大半が動力源として軽油を使用していることから、仮に軽油引取税が課税される一方で課税分の予算措置がされなかった場合、単価の増額分を量で減らす調整が必要となる。巡視警戒活動等が減少すれば、我が国領海や排他的経済水域において悪質な外国漁船等の違法操業が増加し、我が国の貴重な水産資源が乱獲され、漁業者の漁業活動に重大な影響を与える恐れがあるとともに、航路等において重大な船舶事故が発生する可能性が高くなり、我が国の物流・経済活動に影響を与える恐れがあることから、海上保安体制に万全を期し、国民の安全・安心を確保するため、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 内航船舶（旅客）（海事局） 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 内航船舶（貨物）（海事局） 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。</p> <p>-III 外航船舶（海事局） 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。</p> <p>-IV 官用船（海事局） 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 訓練船（海事局） 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 自家用船（海事局） 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 20：観光立国を推進する。</p> <p>-VII （一財）海上災害防止センターの使用する船舶（海上保安庁） 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 関連公益法人等の使用する船舶 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</p> <p>○社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 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全国の作業船保有水準（総トン数）290 万トンの維持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</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 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

－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

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、地球温暖化対策計画（平成 28 年 5 月 13 日閣議決定）において、貨物輸送の競争力を高めるため、大型コンテナ等輸送機材の充実による輸送力増強等が盛り込まれるとともに、総合物流施策大綱（平成 29 年 7 月 28 日閣議決定）においてもその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
 業績指標 122 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（2017-2020）」（平成 29 年 7 月 28 日閣議決定）において、「トラックに比べ単位輸送当たりの CO₂ 排出量が少ない鉄道や船舶へのモーダルシフトを図ることが重要である。」との記載あり。
 ○「交通政策基本計画」（平成 27 年 2 月 13 日閣議決定）において、「モーダルシフト等による物流の省労働力化のための方策を検討する。」との記載あり。

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の整備の推進、港の振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する
 業績指標 77 我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保
 ○「経済財政運営と改革の基本方針 2020」（令和 2 年 7 月 17 日閣議決定）において、「道路や港湾など生産性向上等に直結する社会資本の重点的な整備に加え、航空や鉄道などの必要な輸送能力の確保を図るとともに、データ、新技術も活用した物流の効率性・安全性の向上に資する取組を加速する。」との記載あり。

		<p>○「成長戦略フォローアップ」（令和2年7月17日閣議決定）において、「感染症等による社会経済情勢の変化にも対応し、経済成長を支えるため、・・・国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図る・・・。」との記載あり。</p> <p>○「総合物流施策大綱（2017-2020）」（平成29年7月28日閣議決定）において、「国際コンテナ戦略港湾において、我が国への基幹航路の維持・拡大を図るため、国内各地及びアジア広域からの貨物の集約・・・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>-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（2017-2020）」（平成29年7月28日閣議決定）において、「トラックに比べ単位輸送当たりのCO₂排出量が少ない鉄道や船舶へのモーダルシフトを図ることが重要である。」との記載あり。</p> <p>○「交通政策基本計画」（平成27年2月13日閣議決定）において、「モーダルシフト等による物流の省労働力化のための方策を検討する。」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 20 観光立国を推進する 業績指標 (80) 訪日外国人旅行者数</p> <p>1-⑧ 観光立国推進基本計画（平成29年3月28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、雪国の特性を活かした観光・レクリエーションの振興等によるスノーリゾートの魅力向上や多様な交流を促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>
	<p>政策の 達成目標</p>	<p>1-①-I 内航船舶（旅客）（海事局） 安定的な国内旅客輸送を実現する。</p> <p>-II 内航船舶（貨物）（海事局） 安定的な国内貨物輸送を実現する。</p> <p>-III 外航船舶（海事局） 安定的な国際海上輸送を確保する。</p> <p>-IV 官用船（海事局） 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（海事局） 外航及び内航の船員を育成し、船員の安定供給を図る。</p> <p>-VI 自家用船（海事局） 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。</p> <p>-VII （一財）海上災害防止センターの使用する船舶 各国の防災担当者を含めた、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・諸外国の防災能力の向上を図る。</p> <p>-VIII 関連公益法人等の使用する船舶 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。</p> <p> -II 地域経済の発展、海洋環境の保全等を図る。</p> <p> -III 地域経済の発展、海洋環境の保全等を図る。</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を図る。</p> <p>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。</p> <p> -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。</p> <p>1-④ 本措置により、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。また、建設機械の適正燃料である軽油の使用の促進を図る。</p> <p>1-⑤-I～II</p> <p> ・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。</p> <p> ・港湾における荷役作業の効率化を図るための高能率の荷役機械の導入・増設・維持により、我が国港湾の競争力強化を図る。</p> <p>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。</p> <p> -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。</p> <p>1-⑦ 訪日外国人旅行者 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整備を通じて世界最高水準の観光拠点の整備を加速化させる。</p> <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を図る。</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の維持、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。</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3年度から令和5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 内航船舶（旅客）（海事局） 安定的な国内旅客輸送を実現する。</p> <p> -II 内航船舶（貨物）（海事局） 安定的な国内貨物輸送を実現する。</p> <p> -III 外航船舶（海事局） 安定的な国際海上輸送を確保する。</p> <p> -IV 官用船（海事局） 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（海事局） 外航及び内航の船員を育成し、船員の安定供給を図る。</p> <p> -VI 自家用船舶（海事局） 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。</p> <p> -VII （一財）海上災害防止センターの使用する船舶（海上保安庁） 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</p>

		<p>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。</p> <p>－Ⅷ 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁） 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 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 平成 30 年度 5.49% → 令和 5 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） 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 ・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 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整備を通じて世界最高水準の観光拠点の整備を加速化させる。</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の維持、海洋調査、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全など、根幹的・恒久的に海上保安業務を適切かつ確実に実施する。</p>
政策目標の達成状況		<p>1－①－Ⅰ 内航船舶（旅客）（海事局） 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 内航船舶（貨物）（海事局） 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 外航船舶（海事局） 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 官用船（海事局） 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 訓練船（海事局）</p>

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 自家用船舶（海事局）

自家用船舶の利用を通じ、国民の海洋への理解と関心の深化が図られている。

－Ⅶ （一財）海上災害防止センターの使用する船舶（海上保安庁）

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。

－Ⅷ 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁）

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。

1－②－Ⅰ 平成 31 年 1 月時点における全国の作業船の総トン数は約 264 万トン

－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いる。

1－③－Ⅰ～Ⅱ

- ・平成 30 年度～令和元年度の非電化地方鉄道路線の廃止路線は 2 路線（JR 西日本：三江線、JR 北海道：石勝線）のみである。
- ・令和元年度のコンテナ輸送トンキロ数は 184 億トンキロである。

1－④ 専門工事業者の売上高営業利益率

平成 27 年度	4.38%
平成 28 年度	4.69%
平成 29 年度	4.93%
平成 30 年度	5.49%

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）
平成 27 年度 340 億トンキロ 平成 28 年度 358 億トンキロ
平成 29 年度 351 億トンキロ 平成 30 年度 351 億トンキロ
- ・令和元年度時点で、京浜港において週 27 万 TEU（欧州：週 2 便、北米：デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州：3 方面・週 12 便）、阪神港において週 10 万 TEU（欧州：週 1 便、北米：デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州：2 方面・週 5 便）の輸送力を確保している。

1－⑥－Ⅰ 本措置により、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。

- －Ⅱ モーダルシフトに関する指標（鉄道コンテナ輸送量）
- | | |
|----------|-----------|
| 平成 28 年度 | 197 億トンキロ |
| 平成 29 年度 | 200 億トンキロ |
| 平成 30 年度 | 177 億トンキロ |

1－⑦ 訪日外国人旅行者数

平成 29 年	2,869 万人
平成 30 年	3,119 万人
令和元年	3,188 万人

（出典 JNTO「日本の観光統計データ」）

		<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が図られている。</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の維持、海洋調査、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全など、根幹的・恒久的な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	<p>1-① 令和3年度～令和5年度の各年度 ※令和3年度～令和5年度の各年度の軽油使用量は、令和元年度の使用量と同等と見込まれるので、令和元年度の数字を記載。</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ⅰ 内航船舶（旅客）（海事局） 149,665 キロリットル -Ⅱ 内航船舶（貨物）（海事局） 1,247 キロリットル -Ⅲ 外航船舶（海事局） 4,812 キロリットル -Ⅳ 官用船（海事局） 25 キロリットル -Ⅴ 訓練船（海事局） 34 キロリットル -Ⅵ 自家用船舶（海事局） 2,800 キロリットル -Ⅶ（一財）海上災害防止センターの使用する船舶（海上保安庁） 16.7 キロリットル -Ⅷ 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁） 272 キロリットル <p>1-② 令和3年度～令和5年度の各年度 ※令和3～5年度の各年度の軽油使用量は直近3カ年（平成29年度～令和元年度）の平均と同等と考え、直近3カ年の平均を記載。</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ⅰ（適用事業者数）235事業者（軽油使用量）12,586 キロリットル -Ⅱ（適用事業者数）10事業者（軽油使用量）4,278 キロリットル -Ⅲ（適用事業者数）34事業者（軽油使用量）913 キロリットル -Ⅳ（適用事業者数）1事業者（軽油使用量）21 キロリットル <p>1-③-Ⅰ 令和3年度適用見込み 78 鉄軌道事業者 （JR7社（旅客6社、貨物1社）、民鉄71社（うち第三セクター鉄道38社）） 192,587 キロリットル</p> <p>-Ⅱ 令和3年度適用見込み 10,445 キロリットル</p> <p>1-④ 54,266 キロリットル／611 事業者（道府県税の課税状況等に関する調査（平成30年度））</p> <p>1-⑤ 令和3年度～令和5年度の各年度 ※令和3～5年度の各年度の軽油使用量は直近と同等と考え、平成30年度の数値を記載。</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ⅰ（適用事業者数）677事業者（軽油使用量）89,691 キロリットル -Ⅱ（適用事業者数）22事業者（軽油使用量）702 キロリットル <p>1-⑥-Ⅰ（適用事業者数）432事業者（軽油使用量）8,056 キロリットル</p> <p>-Ⅱ（適用事業者数）39事業者（軽油使用量）610 キロリットル</p> <p>1-⑦（適用事業者数）146事業所（令和元年度実績） （軽油使用量）22,704 キロリットル（令和2年度見込み） ※未定と回答した事業者を除く。</p> <p>1-⑧ 令和3年度適用見込み 約333事業者 14,924 キロリットル</p> <p>2 軽油を動力とする船舶349隻 軽油28,302 キロリットル（令和元年度）</p>

要望の措置の
効果見込み
(手段としての
有効性)

1-①-I 内航船舶(旅客)(海事局)

営業費用の約2割を占める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、本措置には有効性が認められる。

-II 内航船舶(貨物)(海事局)

営業費用の約2割を占める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、本措置には有効性が認められる。

-III 外航船舶(海事局)

本措置により、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及び経済安全保障の確立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。

-IV 官用船(海事局)

本措置により、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、本措置には有効性が認められる。

-V 訓練船

本措置により、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、本措置には有効性が認められる。

-VI 自家用船舶

本措置により、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対する国民の理解・関心の深化に寄与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。

-VII (一財)海上災害防止センターの使用する船舶(海上保安庁)

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各種条約に基づく法定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、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。

-VIII 関連公益法人等の使用する船舶(海上保安庁)

本措置により、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、本措置の有効性が認められる。

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。

-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され、地域経済の発展等に寄与する。

-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、地域経済の発展等に寄与する。

-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。

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に着目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。

-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

		<p>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・維持管理とその品質確保や、災害対応等を通じた地域の維持が図られる。また、建設機械の適正燃料である軽油の使用の促進が図られる。</p> <p>1-⑤-I~II モーダルシフトの推進や我が国港湾の国際競争力強化のためには、高能率の荷役機械の導入・増設・維持により、港湾での荷役作業の効率化を促進し、港湾コストや荷役時間の削減を図ることが不可欠である。しかし、荷役作業を担う港湾運送事業者は、多くが中小事業者であり税負担分の料金等への転嫁が困難であることから、特例措置が無ければ港湾運送事業者が高能率の荷役機械を導入・増設・維持することが困難である。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強化のためには、本特例措置を講じることが有効である。</p> <p>1-⑥-I 本措置により、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、災害時または感染症流行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、本措置を講じることが有効である。</p> <p>-II 本措置により、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るため、本措置を講じることが有効である。</p> <p>1-⑦ 本措置と、本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、海上における治安の確保、海上における船舶航行秩序の維持、海洋調査、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全など、根幹的・恒久的な業務である海上保安業務の適切かつ確実な遂行が可能となることから、本特例措置は有効である。</p>
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	1-①-I、II 内航船舶（海事局） 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） -III 外航船舶（海事局） 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 官用船（海事局） 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）

		<ul style="list-style-type: none"> －V 訓練船（海事局） 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 自家用船（海事局） 支援措置なし －VII～VIII 支援措置なし <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）</p> <ul style="list-style-type: none"> －II～IV 支援措置なし <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>予算上の措置等の要求内容及び金額</p>		<p>1－①－I 内航船舶（旅客）（海事局） 地域公共交通確保維持改善事業（離島航路部分）（【298.5 億円の内数】【令和 3 年度要求額】）</p> <ul style="list-style-type: none"> －IV 官用船 令和 3 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（海事局）－ －VII、VIII（海上保安庁）－ <p>1－②～③ －</p> <p>1－④ 地域建設産業の生産性向上及び持続性の確保【継続】（令和 3 年度予算概算要求額：14 百万円）</p> <p>1－⑤ －</p> <p>1－⑥－I 二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業）（1,490 百万円の内数）【令和 3 年度要求額】</p> <ul style="list-style-type: none"> －II モーダルシフト等支援事業補助金（物流生産性向上推進事業）（229 百万円の内数）【令和 3 年度要求額】 <p>1－⑦ 令和 2 年 1 月に「グランドハンドリング アクションプラン」に基づき、人材の確保、資機材の共通化等による生産性の向上、業界の構造改善を進めているところであり、この一環として下記の措置を講じているところである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○地上支援業務（グランドハンドリング）の体制強化（令和 2 年度予算額 3 億円） 空港における地上支援業務の機能強化を図るため、省力化・効率化に資する無人車両技術の活用を図っていくとともに、人材育成や資機材使用の効率化等に向けた検討を行う。 ○地方空港受入環境整備事業（令和 2 年度予算額 6 億円の内数） 訪日誘客支援空港として認定された国管理、地方空港等における新規就航、増便のためのグランドハンドリング経費等の支援を行う。 <p>1－⑧ －</p> <p>2 令和 3 年度の軽油燃料費の予算要求額は約 30 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 内航船舶（旅客）（海事局） 地域公共交通確保維持改善事業のうち離島航路部分については、「唯一かつ赤字」の航路に対して、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 上記予算措置は、経営課題を抱える事業者に対して専門家を派遣する相談支援やモデル的な取組に対して重点支援を行うものであるが、税制においても必要な措置を講じることにより、予算事業と相まって、経営が脆弱な中小建設企業の経営改善を図る。</p> <p>1-⑤ -</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。</p> <p>- II モーダルシフト等推進事業補助金は、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。</p> <p>1-⑦ 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、長期的なグランドハンドリング業界の効率化を目指すものであり、また地方空港受入環境整備事業は新規就航・増便を行う航空事業者を通じた間接的な支援であるため、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> <p>2 -</p>
	<p>要望の措置の妥当性</p>	<p>1-①-I 内航船舶（旅客）（海事局） 本特例措置がなければ、営業費用の約2割を占める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確実に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 内航船舶（貨物）（海事局） 本特例措置がなければ、営業費用の約2割を占める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確実に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 外航船舶（海事局） 本措置により、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及び経済安全保障の確立に大きく資するものであることから、本措置の適用は妥当である。</p> <p>- IV 官用船（海事局） 本措置により、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、本措置の適用は妥当である。</p> <p>- V 訓練船（海事局）</p>

本措置により、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、本措置の適用は妥当である。

－Ⅵ 自家用船舶（海事局）

本措置により、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て海洋に対する国民の理解・関心が深まるものであることから、本措置の適用は妥当である。

－Ⅶ（一財）海上災害防止センターの使用する船舶（海上保安庁）

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各種条約に基づく法定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、訓練を継続的に実施でき、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、本措置の適用は妥当である。

－Ⅷ 関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁）

本措置により、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、本措置の適用は妥当である。

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。

－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され、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。

－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、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。

－Ⅳ 本特例措置により、（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、政策手段として妥当である。

－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られる。

1－⑤－Ⅰ～Ⅱ

高能率の荷役機械は、高出力である等の理由から軽油を多く使用するが、高能率な荷役機械の導入・増設・維持による燃料費増加分を料金等に転嫁することは、中小企業者が大宗を占める港湾運送業では困難である。そのためモーダルシフトの推進による環境負荷の軽減や我が国港湾の国際競争力強化という喫緊の課題に対応するためには、燃料費を直接軽減する本特例措置による高能率な荷役機械の導入・増設・維持の促進が有効かつ必要最小限の措置である。

1－⑥－Ⅰ 本措置により、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等は、災害時または感染症流行時等の危機の中でも、給油により長

		<p>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ことから、本措置の適用は妥当である。</p> <p>－Ⅱ 本措置により、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るため、本措置の適用は妥当である。</p> <p>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から、政策目的を達成する手段として妥当である。</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、根幹的・恒久的な業務である海上保安業務の適切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>ページ 11-20</p>

税負担軽減措置等の
適用実績

1-①-I	内航船舶（旅客）（海事局）		
	平成27年度	147,952 キロリットル	約4,749 百万円
	平成28年度	146,616 キロリットル	約4,706 百万円
	平成29年度	152,827 キロリットル	約4,906 百万円
	平成30年度	148,601 キロリットル	約4,770 百万円
	令和元年度	149,665 キロリットル	約4,804 百万円
-II	内航船舶（貨物）（海事局）		
	平成27年度	274 キロリットル	約9 百万円
	平成28年度	4,097 キロリットル	約132 百万円
	平成29年度	3,443 キロリットル	約111 百万円
	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
-III	外航船舶（海事局）		
	平成27年度	4,065 キロリットル	約130 百万円
	平成28年度	4,504 キロリットル	約145 百万円
	平成29年度	4,590 キロリットル	約147 百万円
	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
-IV	官用船（海事局）		
	平成27年度	25 キロリットル	約1 百万円
	平成28年度	27 キロリットル	約1 百万円
	平成29年度	26 キロリットル	約1 百万円
	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
-V	訓練船（海事局）		
	平成27年度	49 キロリットル	約2 百万円
	平成28年度	44 キロリットル	約1 百万円
	平成29年度	43 キロリットル	約1 百万円
	平成30年度	37 キロリットル	約1 百万円
	令和元年度	34 キロリットル	約1 百万円
-VI	自家用船舶（海事局）		
	平成27年度	3,250 キロリットル	約104 百万円
	平成28年度	3,160 キロリットル	約101 百万円
	平成29年度	2,972 キロリットル	約95 百万円
	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
-VII	（一財）海上災害防止センターの使用する船舶（海上保安庁）		
	平成27年度	0.6 キロリットル	約0.02 百万円
	平成28年度	10.0 キロリットル	約0.32 百万円
	平成29年度	12.5 キロリットル	約0.40 百万円
	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
-VIII	関連公益法人等の使用する船舶（海上保安庁）		
	平成27年度	260 キロリットル	約8 百万円
	平成28年度	236 キロリットル	約8 百万円
	平成29年度	239 キロリットル	約8 百万円
	平成30年度	262 キロリットル	約8 百万円
	令和元年度	272 キロリットル	約9 百万円

1-②-I	平成27年度	約386百万円		
	平成28年度	約378百万円		
	平成29年度	約401百万円		
	平成30年度	約392百万円		
	令和元年度	約419百万円		
-II	平成27年度	約139百万円		
	平成28年度	約143百万円		
	平成29年度	約138百万円		
	平成30年度	約141百万円		
	令和元年度	約133百万円		
-III	平成27年度	約33百万円		
	平成28年度	約32百万円		
	平成29年度	約27百万円		
	平成30年度	約30百万円		
	令和元年度	約30百万円		
-IV	平成27年度	約0.9百万円		
	平成28年度	約0.8百万円		
	平成29年度	約0.7百万円		
	平成30年度	約0.6百万円		
	令和元年度	約0.7百万円		
1-③-I	平成27年度実績	約6,707百万円	76事業者	
	平成28年度実績	約6,516百万円	76事業者	
	平成29年度実績	約6,528百万円	78事業者	
	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	
	※ 事業者への聞き取り調査によるもの			
-II	平成27年度実績	約314百万円		
	平成28年度実績	約311百万円		
	平成29年度実績	約317百万円		
	平成30年度実績	約318百万円		
	令和元年度実績	約335百万円		
	※ 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26年度	2,169百万円	681事業者	
	平成27年度	1,903百万円	682事業者	
	平成28年度	1,810百万円	649事業者	
	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	
1-⑤-I~II	※道府県税の課税状況等に関する調、日本港運協会・地方運輸局調査			
	平成26年度	3,044百万円		
	平成27年度	2,902百万円		
	平成28年度	2,907百万円		
	平成29年度	2,983百万円		
	平成30年度	2,902百万円		
1-⑥-I	平成28年度	256百万円	438事業者	7,986キロリットル
	平成29年度	263百万円	422事業者	8,179キロリットル
	平成30年度	259百万円	420事業者	8,081キロリットル
-II	平成28年度	23百万円	38事業者	727キロリットル
	平成29年度	20百万円	39事業者	616キロリットル
	平成30年度	19百万円	40事業者	601キロリットル

1-⑦ 平成27年度実績 19,332 キロリットル 約622 百万円
平成28年度実績 19,622 キロリットル 約630 百万円
平成29年度実績 25,235 キロリットル 約810 百万円
平成30年度実績 24,440 キロリットル 約784 百万円
令和元年度実績 27,062 キロリットル 約868 百万円
※ 事業者への聞き取り調査によるもの

1-⑧ 平成26年度実績 約455 百万円 約316 事業者
平成27年度実績 約378 百万円 約316 事業者
平成28年度実績 約421 百万円 約322 事業者
平成29年度実績 約516 百万円 約333 事業者
平成30年度実績 約479 百万円 約333 事業者
※ 事業者への聞き取り調査によるもの

2 平成27年度 35,408 キロリットル 約1,137 百万円
平成28年度 33,857 キロリットル 約1,087 百万円
平成29年度 30,500 キロリットル 約979 百万円
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

<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適用総額の種類：税額 ②適用金額（千円） 平成28年度 84,844,858 平成29年度 85,377,911 平成30年度 85,002,854</p>
<p>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 内航船舶（旅客）（海事局） 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 内航船舶（貨物）（海事局） 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 外航船舶（海事局） 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 官用船（海事局） 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 訓練船（海事局） 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。</p> <p>-VI 自家用船舶（海事局） 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 （一財）海上災害防止センターの使用する船舶 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各種条約に基づく法定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 関連公益法人等の使用する船舶 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行われており、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たことから、効率的な港湾整備や海洋汚染防除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たことから、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>ページ 11-24</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に着目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ている。
- 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ている。
- 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・維持管理とその品質確保や、災害対応等を通じた地域の維持が図られる。また、建設機械の適正燃料である軽油の使用の促進により、NO_x（窒素酸化物）やPM（粒子状物質）の低減が図られている。
- 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るため、港湾運送事業者が高効率な荷役機械を導入・増設・維持することができる。これにより、海上運送へのモーダルシフトが進むとともに、令和2年5月に横浜港において欧州基幹航路が新規開設されるなど、我が国港湾の国際競争力の強化も進んでいる。
- 1-⑥-I 本措置により、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、災害時または感染症流行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。
- II 本措置により、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。
- 1-⑦ 予算措置とともに本措置を講じることで、グランドハンドリング業界の経営を支援し、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、国内航空ネットワークの維持・拡充に資する。また、新型コロナウイルス感染症が流行する状況下でも日本に対する潜在的な観光需要は大きいことから、本措置により、流行の終息後再び増加が見込まれる観光需要に適切に対応することが可能となり、訪日外国人旅行者を4,000万人、6,000万人とするという政府目標の達成に大きく寄与している。
- 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につながっている。
- 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、海上における治安の確保、海上における船舶航行秩序の維持、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・恒久的な業務である海上保安業務を適切かつ確実に遂行することができた。

前回要望時の
達成目標

- 1-①-I 内航船舶（旅客）（海事局）
安全かつ安定的な国内旅客輸送を確保する。
- II 内航船舶（貨物）（海事局）
安全かつ安定的な国内海上輸送を確保する。
- III 外航船舶（海事局）
安定的な国際海上輸送を確保する。
- IV 官用船（海事局）
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 訓練船（海事局）
外航及び内航の船員を育成し、船員の安定供給を図る。
- VI 自家用船舶（海事局）
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 （一財）海上災害防止センターの使用する船舶
船舶乗組員、石油コンビナート従業員等に対し消火訓練や排出油等防除訓練を実施し、我が国の防災能力の向上を図る。
- VIII 関連公益法人等の使用する船舶
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 全国の作業船の総トン数 290 万トンの維持を図る。
- II 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の低減を図ることにより、地域経済の発展、海洋環境の保全等を図る。
- III 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の低減を図ることにより、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 ~ II
 - ・非電化地方鉄道路線の維持（廃線路線 0 路線）
 - ・年間コンテナ輸送トンキロ数（令和 2 年度 221 億トンキロ）

- 1-④ 専門工事業者の売上高営業利益率
令和 3 年度（平成 33 年度） 4.5%

- 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）
367 億トンキロ（令和 2 年度）
 - ② 我が国と欧米等世界の主要市場とを結ぶ長距離基幹航路の寄港を維持・拡大する。

- 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。

- 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。

- 1-⑧ 特殊索道の利用者数について平成 27 年度の水準（242 百万人）を令和 2 年度においても維持する。

- 2 海上保安庁の業務は、海上における治安の確保、海上における船舶航行秩序の維持、海洋調査、海難の救助、海上防災・海洋環境の保全など、根幹的・恒久的な業務であり、これらの海上保安業務を適切かつ確実に実施する。

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

- 1-①-I 内航船舶（旅客）（海事局）
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 内航船舶（貨物）（海事局）
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 外航船舶（海事局）
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。
- IV 官用船（海事局）
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 訓練船（海事局）
（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。
- VI 自家用船舶（海事局）
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。
- 1-②-I 全国の作業船総トン数は、290万トン（平成26年）から約264万トン（平成31年）に減少したが、兼用船の増加や作業船の大型化による機能向上等により減少したものと考えられる。
- 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。
- 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。
- 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。
- 1-③-I～II
- ・平成30年度～令和元年度の非電化地方鉄道路線の廃線路線は2路線（JR西日本：三江線、JR北海道：石勝線）。
 - ・令和元年度のコンテナ輸送トンキロ数は184億トンキロ。
- 1-④ 専門工事業者の売上高営業利益率
平成27年度 4.38% → 平成30年度 5.49%
- 1-⑤
- 前回要望時からの達成度
- ①351億トンキロ（平成30年度）
 - ②令和元年度時点で、京浜港において週27万TEU（欧州：週2便、北米：デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州：3方面・週12便）、阪神港において週10万TEU（欧州：週1便、北米：デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州：2方面・週5便）の輸送力を確保している。
- 目標に達していない理由
- ①内航海運による輸送量は堅実に増加しており、令和2年度において平成24年度比で約1割増加に相当する367億トンキロの実現へ向けて取り組んでいるところである。
- 1-⑥-I 倉庫業の倉庫在庫量は、平成28年度の約267百万トンから平成30年度の約286百万トンに約7%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。
- 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

	<p>億トンキロから平成 30 年度の 177 億トンキロに減少しているが、平成 30 年度は自然災害等による影響が大きいと考えられる。一方、平成 28 年度～平成 30 年度の平均で 191 億トンキロであり、基準年度と比較すると約 2%増加していることから、モーダルシフトの推進に貢献できている。</p> <p>1-⑦ 新型コロナウイルス感染症の流行により一時的に減少しているものの、本特例措置により、訪日外国人旅行者数は順調に増加してきたところであり、また地方に就航する国際線の便数も増加しつつある。</p> <p>○地方空港に就航する国際線の便数 2016 年冬ダイヤ 903.5 便 ⇒ 2019 年冬ダイヤ 932 便 ※いずれも冬ダイヤ第 1 週の 1 週当たりの便数。</p> <p>1-⑧・特殊索道の利用者数 平成 27 年度：242 百万人 → 平成 30 年度：245 百万人 平成 30 年度実績では、利用者数が維持されているものの、令和元年度の実績は、暖冬による雪不足に加え、新型コロナウイルスによる影響から、大幅な減少が見込まれる。</p> <p>2 -</p>
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>1-①～③ 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）</p> <p>1-④ 昭和 55 年度 創設 平成 21 年度 3 年間の時限措置に変更 平成 24 年度 3 年間延長 平成 27 年度 3 年間延長 平成 30 年度 3 年間延長</p> <p>1-⑤～⑥ 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）</p> <p>1-⑦ 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）</p> <p>1-⑧ 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）</p>
	<p>ページ 11-28</p>

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)

2 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))