

軽油引取税の課税免除の特例措置（鉄軌道）

対象税目：軽油引取税（地方税）

① 措置を講じる背景・課題（政策目的）

- 沿線における人口減少や少子高齢化の進展、高速道路の延伸など社会経済情勢の変化に伴い、特に非電化の地方鉄道路線は厳しい経営状況が続いている。
- 鉄道貨物へのモーダルシフトは、地球温暖化対策計画や総合物流施策大綱にも位置付けられた重要な取組であり、その推進のため、貨物列車の運行及び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に係るコストを低減することが必要である。

当該措置の政策体系における位置づけ

- 国土交通省政策評価体系上の位置付け
 - ・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
- 地球温暖化対策計画（令和7年2月18日閣議決定）
「鉄道による貨物輸送の競争力を高めるため、ダイヤ設定の工夫、ブロックレイン・定温貨物列車などの輸送機材の充実等による輸送力増強と輸送品質改善を図る。また、貨物駅の効率化・省力化及び安全性向上に資する新技術の導入や災害時の代替輸送などに備えたコンテナホーム拡張等のBCPの充実化、エコレールマークの推進等により貨物鉄道の利便性等の向上を図ることで、モーダルシフトを推進する。」と記載あり。
- 総合物流施策大綱（令和8年3月31日閣議決定）
「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・海運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。」と記載あり。

② 現行制度の概要

根拠条文：地方税法附則第12条の2の7第1項第3号及び第5号
 創設年度：昭和31年度（平成21年度に附則へ移行）
 適用期限：令和9年3月31日
 事前事後の計画認定・報告の有無：【事前：有】【事後：有】
 （事前に都道府県知事から免税軽油の数量等を記載した免税証を取得。事後に免税軽油の引取りに関する事実等を記載した報告書を都道府県知事に提出。）

- 鉄軌道用車両（気動車、ディーゼル機関車等）及びJR貨物がコンテナの積卸しのために使用する機械（フォークリフト等）の動力源に供する軽油について、軽油引取税の課税を免除する。

減収額

年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
金額（億円）	65.97	62.48	61.10	61.88	60.85	60.92

（出所）国土交通省鉄道局調べ（令和5～6年度は速報値）を基に算出

③ アクティビティ

- 本特例措置により、鉄軌道用車両（気動車、ディーゼル機関車等）及びJR貨物がコンテナの積卸しのために使用する機械（フォークリフト等）のサービスコストが軽減され、鉄軌道の安定的な運行に繋がる。

④ アウトプット

年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
件数（kL）	205,520.20	194,646.08	190,339.35	192,767.83	189,567.04	189,783.68

（出所）国土交通省鉄道局調べ（令和5～6年度は速報値）による

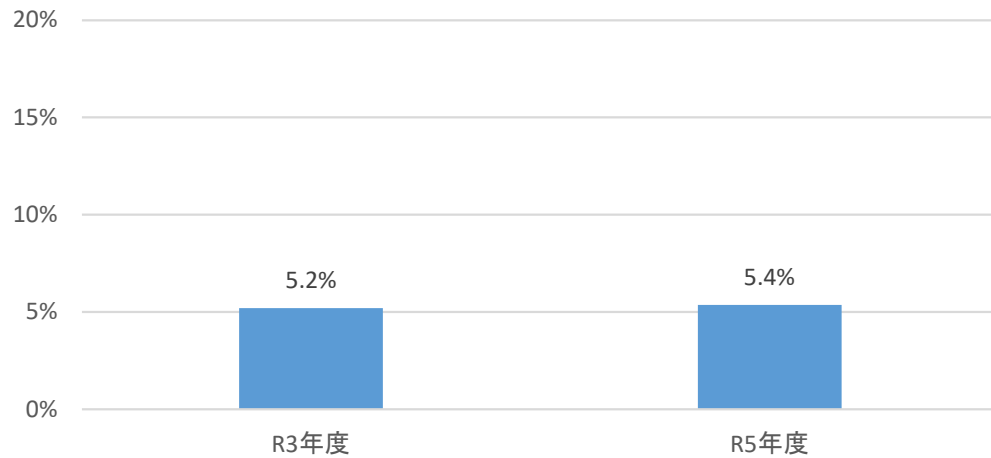
○アウトカムに対する効果分析

アウトプットから短期アウトカムへの効果発現経路	○ 軽油引取税の課税免除により燃料コストが低減される。
⑤ 短期アウトカム	○ 気動車等の運行に係る燃料費の低減 ・ 指標：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 ・ 目標値：現行の水準を維持又は低減 ・ 対象期間：令和3年度～令和5年度
短期アウトカムから中期アウトカムへの効果発現経路	○ 軽油引取税の課税免除により燃料コストが低減されることで、非電化路線の収支改善に寄与し、一定の運行水準の維持が図られる。
⑥ 中期アウトカム	○ 非電化路線における一定の運行水準の維持 ・ 指標：気動車等を主に使用する鉄道事業者の列車キロ数 ・ 目標値：現行の水準を維持 ・ 対象期間：令和3年度～令和5年度
中期アウトカムから長期アウトカムへの効果発現経路	○ 非電化路線において一定の運行水準が維持されることにより、利便性が確保され、もって当該路線の維持・活性化が図られる。
⑦ 長期アウトカム	○ 路線の維持・活性化 ・ 指標：気動車等を主に使用する鉄道事業者の輸送量 ・ 目標値：現行の水準を維持 ・ 対象期間：令和3年度～令和5年度

分析に利用するデータ	選定理由（政府統計等でない場合、回収率・対象件数等）
鉄道統計年報	—
分析手法：時系列分析 選定理由：複数年度の傾向を分析することにより、本特例措置が非電化路線における運行の維持等に寄与しているか検証することが可能であるため。	

短期アウトカム

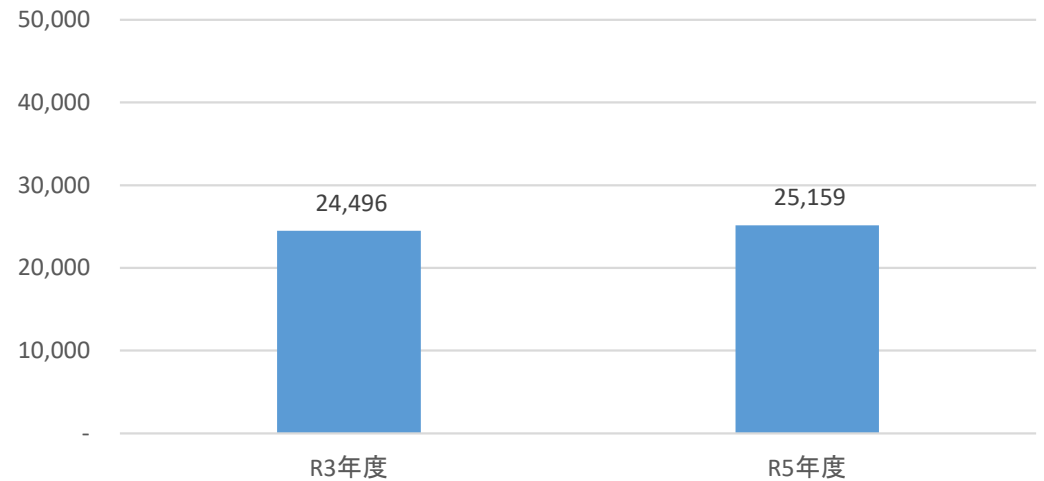
気動車等を主に使用する鉄道事業者における
営業費用に占める軽油購入費の割合



中期アウトカム

気動車等を主に使用する鉄道事業者の
列車キロ数

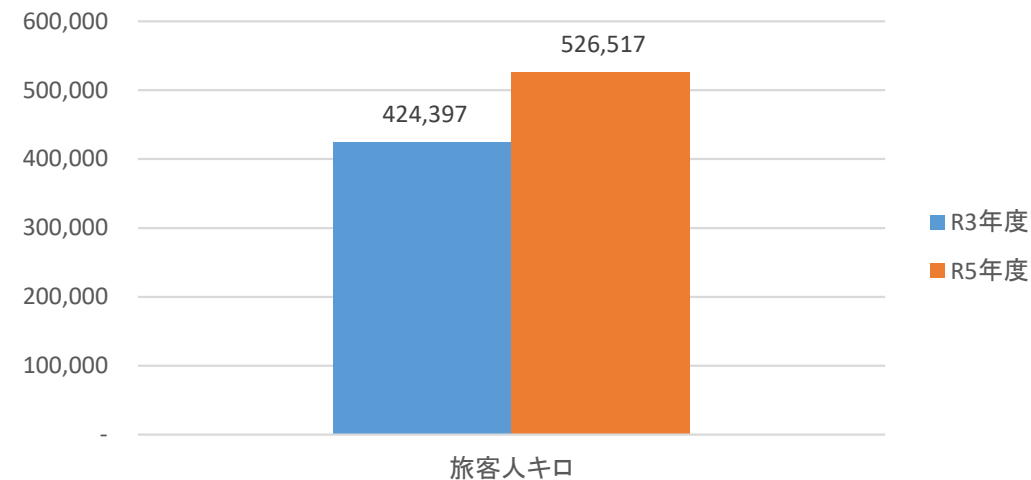
(千キロ)



長期アウトカム①

気動車等を主に使用する
鉄道事業者の輸送量(旅客)

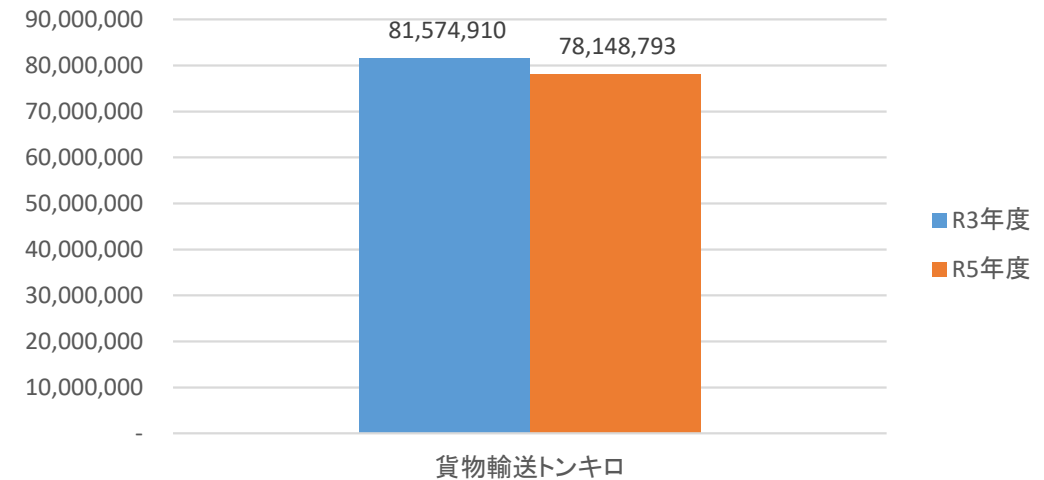
(千人キロ)



長期アウトカム②

気動車等を主に使用する
鉄道事業者の輸送量(貨物)

(トンキロ)



○ 評価等

	短期	中期	長期
① 各アウトカムの達成状況	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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は、令和3年度末時点で5.2%であったのに対し、令和5年度末時点では5.4%となっており、微増していることから、目標は達成されていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 気動車等を主に使用する鉄道事業者の列車キロ数は、令和3年度末時点で24,496千キロであったのに対し、令和5年度末時点で25,519千キロとなっており、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。 ○ 他方、短期アウトカムに係る目標は達成されていないことから、中期アウトカムについても引き続き、中長期的な検証が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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ことから、現状、目標は達成されている。 <ul style="list-style-type: none"> ・（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（81,574,910トンキロ） → 令和5年度（78,148,793トンキロ） ○ 他方、短期アウトカムに係る目標は達成されていないことから、長期アウトカムについても引き続き、中長期的な検証が必要である。
② 達成できていない場合の要因	<ul style="list-style-type: none"> ○ 令和3年度から令和5年度までにかけて約3%増加しているが、これは軽油の購入単価が約7%増加したことが主な要因であると思料される。 	<p style="text-align: center;">-</p>	<p style="text-align: center;">-</p>
③ 政策効果等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 本特例措置の活用により、気動車等の運行に係る燃料費の低減を通じて、非電化路線における一定の運行水準の維持等が図られていることが確認できる。本特例措置は、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。 		
④ 租税特別措置等以外の手段と比較した場合の相当性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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・貨物輸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。 		
⑤ 見直しの方向性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 政策効果が認められることから、今後の各事業者における事業の運営状況等も踏まえつつ、現行措置の継続を含めて検討する。 		

主担当部局 : 国土交通省鉄道局総務課企画室

共管担当部局 : -