

軽油引取税の課税免除の特例措置（倉庫業・鉄道貨物利用運送事業等）

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）

- 物流を支える倉庫は、サプライチェーンの結節点として重要な役割を担っており、国民生活や地域産業等に不可欠な社会基盤である。また、鉄道利用運送事業は、荷主の様々な輸送ニーズに対して物流のコーディネートを行い、鉄道輸送を提案することにより、トラックドライバーの労働時間の削減や担い手不足の解消と、CO2排出削減による環境負荷低減を同時に実現させるモーダルシフトを推進する重要な役割を担っている。
- 他方、倉庫業者及び鉄道貨物利用運送事業者等は、事業基盤が脆弱な中小企業が多く、その経営は非常に厳しい状況に置かれている。

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：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
- ・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
- ・業績指標：33 モーダルシフトに関する指標

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5号
 創設年度：昭和31年（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。）

○ 倉庫業及び鉄道利用運送事業等の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。

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)	倉庫業	2.53	2.33	2.44	2.38	2.20	2.16
	鉄道貨物利用 運送業等	0.17	0.16	0.14	0.14	0.16	0.18

（出所）道府県税の課税状況等に関する調を基に算出

③ アクティビティ

- 本特例措置により、倉庫業の用に供するフォークリフト等のサービスコストが軽減され、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。
- 本特例措置により、鉄道貨物利用運送事業者等が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のサービスコストが軽減され、トラック輸送から鉄道輸送への移行（モーダルシフト）が進行する。

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)	倉庫業	7,896	7,263	7,611	7,419	6,857	6,724
	鉄道貨物利用 運送事業等	545	497	449	421	513	547

（出所）道府県税の課税状況等に関する調による

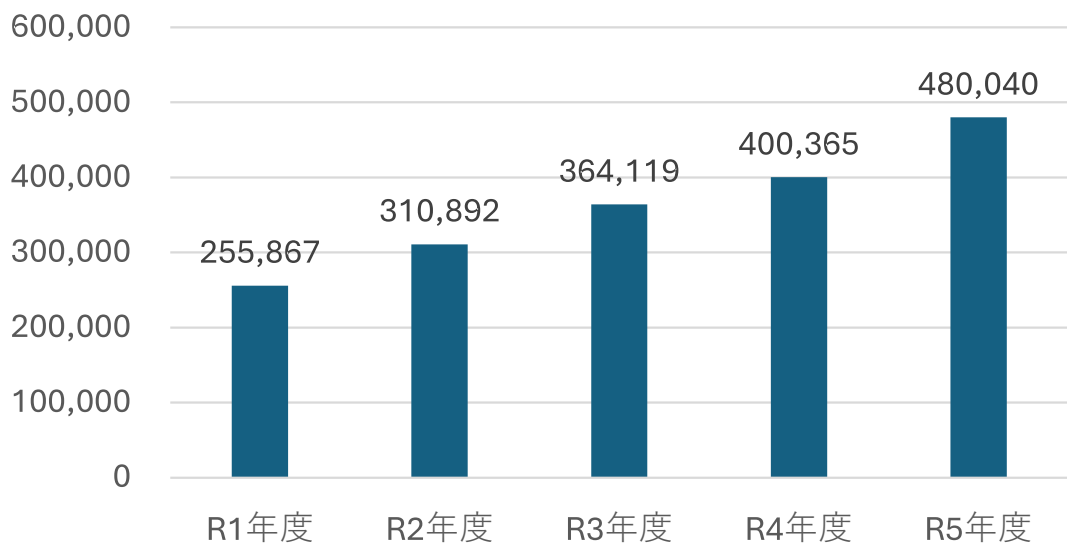
○アウトカムに対する効果分析（倉庫業）

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ことで、フォークリフトの安定的運用が可能となり、入出庫作業の停滞を防止することで、入庫量の維持・確保につながる。
⑤ 短期アウトカム	○ 倉庫業者の営業利益 <ul style="list-style-type: none"> ・ 指標：倉庫業者の営業利益 ・ 目標値：令和3年度において、令和元年度比で同水準以上を維持 ・ 対象期間：令和元年度～令和3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	○ 倉庫業者の営業収益が増加することで、倉庫業者における設備投資が促進される。
⑥ 中期アウトカム	○ 倉庫業者の設備投資額 <ul style="list-style-type: none"> ・ 指標：倉庫業の営業費用のうち減価償却費 ・ 目標値：令和5年度において、倉庫業者が令和元年度比で同水準以上の設備投資を実施 ・ 対象期間：令和元年度～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	○ 倉庫業における設備投資がされることで、物流の結節点としての機能が維持され、国民生活及び産業経済活動の安定に寄与する。
⑦ 長期アウトカム	○ 物流機能の持続的確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 指標：営業倉庫の入庫量 ・ 目標値：令和11年度において、令和元年度比で維持又は緩やかな増加傾向を確保 ・ 対象期間：令和元年度～令和11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）
令和5年度 倉庫事業経営指標（概況）	国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課が作成。
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、本特例措置が倉庫業者の営業収益、倉庫業者の設備投資額に寄与しているか検証することが可能であるため。	

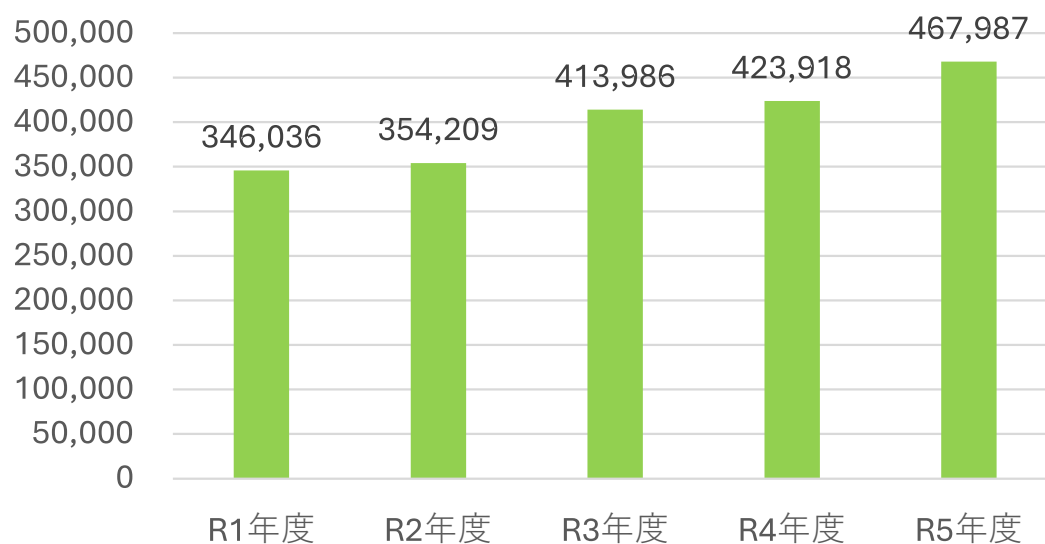
倉庫業における営業利益の推移

(千円)



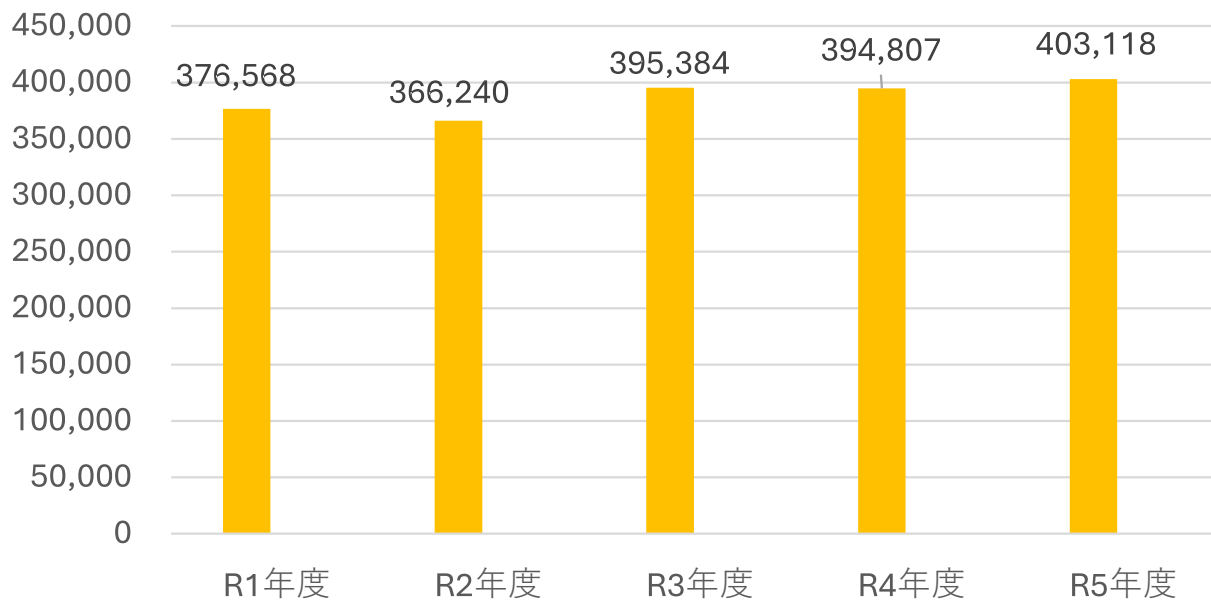
倉庫業における減価償却費の推移

(千円)



倉庫業における入庫量の推移

(t)



○評価等（倉庫業）

	短期	中期	長期
① 各アウトカムの達成状況	○ 倉庫業の営業利益が令和元年度の約1,539百万円から令和3年度の約1,642百万円に増加しており、目標は達成されている。	○ 倉庫業者の営業費用のうち減価償却費が令和元年度の約346百万円から令和5年度の約468百万円に増加しており、目標は達成されている。	○ 倉庫業者の入庫量が令和元年度の376,568tから令和5年度の403,118tに増加しており、目標の達成に向けて順調に推移している。
② 達成できていない場合の要因	短期 —	中期 —	長期 —
③ 政策効果等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 本特例措置の活用により、倉庫業者の営業利益、倉庫業者の営業費用のうち減価償却費は増加しており、営業倉庫の入庫量の維持・向上が見込まれることが確認できる。本特例措置は、倉庫業等において生じる恒常的な費用を軽減することで、関係事業者の財政的制約を改善させ、持続可能な形で維持・発展を可能とする効果が認められる。 ○ なお、本特例措置の対象となり得る倉庫業者に広く活用されており、特定の者への偏り等は認められない。 		
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"> ○ 倉庫業は、物流の結節点として、保管機能を通じて需給・価格の調整機能を果たすこと等により国民生活の向上に寄与する産業であり、加え、災害時等におけるサプライチェーンの機能維持の担い手になり得ることから、限られた補助金等の予算の範囲で支援対象者を限定するよりも、税制により幅広く支援する手段の方が妥当である。また、予算上の制約から、全ての事業者が一律に補助を受けられない場合があることから、事業者は不採択や減額の場合も考慮して設備投資等を積極的に行えなくなることが想定される。この点、税制支援は、軽油フォークリフトを使用する倉庫事業者を一律に支援することが可能であることから、倉庫事業の経営の安定化に大きく寄与するとともに、倉庫事業者のサービス品質の向上や作業効率化が図ること期待できるものである。したがって、わが国のサプライチェーンの維持及びその効率化の観点からも、支援手段として、補助金等による支援よりも、税制支援が効果的である。 ○ 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倉庫業の体制の強化は、関係事業者の事業運営にとどまらず、安定的・継続的な物流の確保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	○ 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 : 国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課貨物流通経営戦略室
 共管担当部局 : —

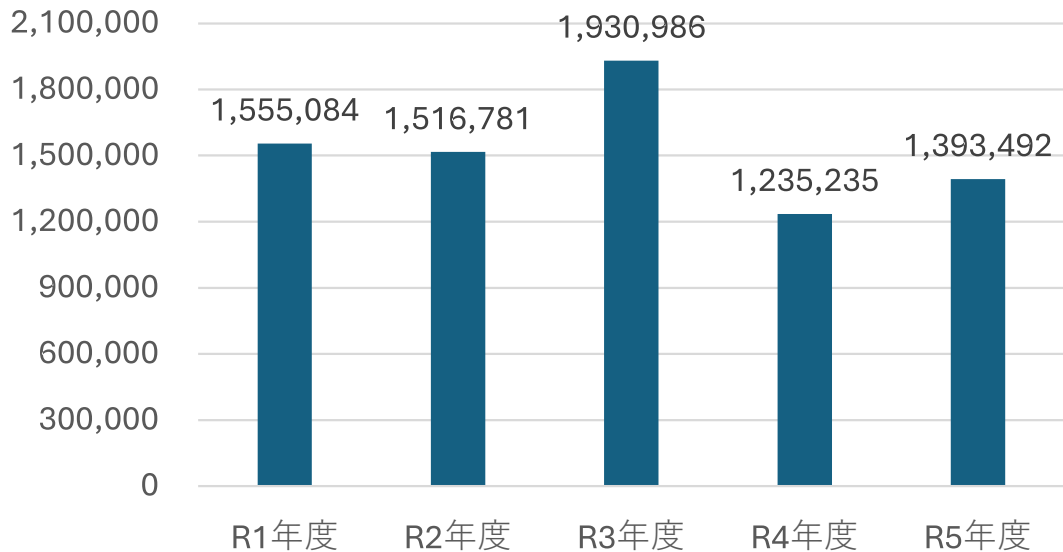
○アウトカムに対する効果分析（鉄道貨物利用運送事業等）

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ことで、荷役作業に係るコスト負担を軽減し、鉄道貨物の積み下ろし作業が円滑化することで、鉄道貨物利用運送事業等における営業収益が維持・向上される。
⑤ 短期アウトカム	○ 鉄道貨物利用運送事業等における営業利益 ・指標：鉄道貨物利用運送事業等における営業利益 ・目標値：令和3年度において、令和元年度比で同水準以上を維持 ・対象期間：令和元年度～令和3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	○ 鉄道貨物利用運送事業等における営業利益が維持・向上することで、鉄道貨物利用運送事業等における設備投資が継続・促進される。
⑥ 中期アウトカム	○ 鉄道貨物利用運送事業等における減価償却費 ・指標：鉄道貨物利用運送事業等における減価償却費 ・目標値：令和5年度において、令和元年度比で同水準以上を維持 ・対象期間：令和元年度～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	○ 鉄道貨物利用運送事業等における設備投資が進むことで、鉄道貨物利用運送事業者等の荷役に資する設備等への投資が可能となり、結果、鉄道へのコンテナ荷役が円滑化され、モーダルシフトが促進される。
⑦ 長期アウトカム	○ 鉄道コンテナ輸送量の増加 ・指標：鉄道コンテナ輸送量 ・目標値：令和12年度221億トンキロの達成（総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）のKPIと同様） ・対象期間：令和元年度～令和12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）
貨物利用運送事業報告規則に基づく報告	対象件数：21件（令和元年度～令和5年度の間、いずれの年度において同規則に基づく報告のあった事業者が21者）
鉄道輸送統計調査（2024年度）	国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室作成。
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、本特例措置が鉄道貨物利用運送の円滑な輸送の確保を図り、もってモーダルシフトの促進に寄与しているか検証することが可能であるため。	

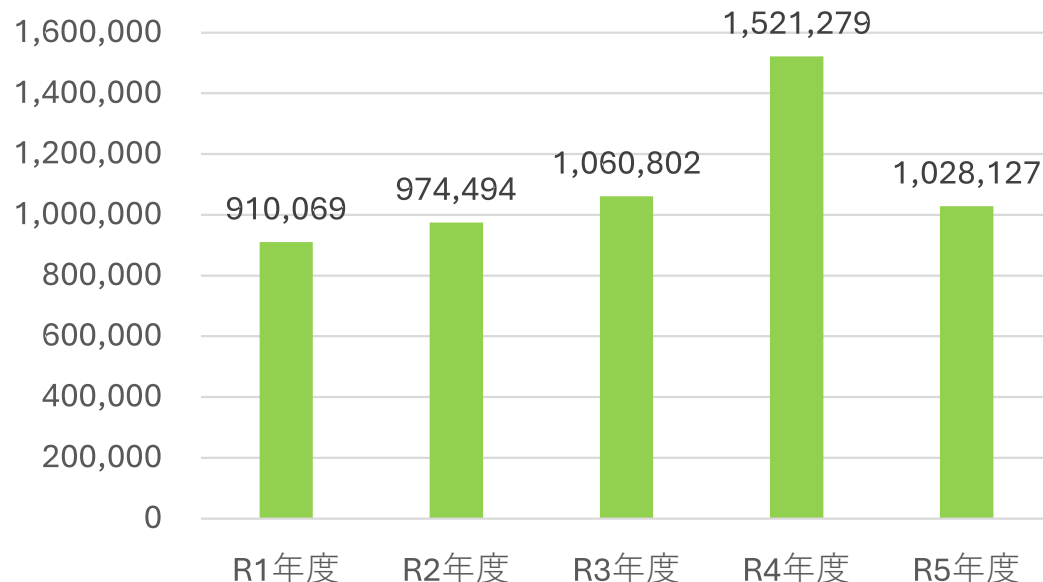
鉄道貨物利用運送事業等における営業利益の推移

(千円)



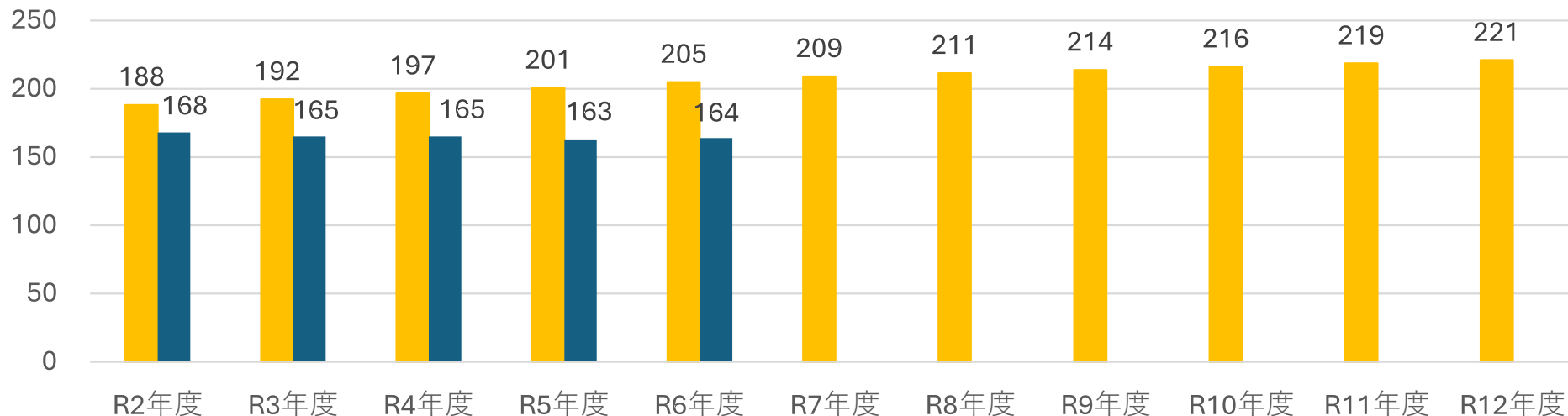
鉄道貨物利用運送事業等における減価償却費の推移

(千円)



鉄道コンテナ輸送量 (目標値および実績値)

億トンキロ



■ 鉄道コンテナ輸送量(目標値) ■ 鉄道コンテナ輸送量(実績値)

○評価等（鉄道貨物利用運送事業等）

	短期	中期	長期
① 各アウトカムの達成状況	○ 鉄道貨物利用運送事業等の営業利益は令和元年度の1,555百万円から令和3年度の1,906百万円に増加しており、目標は達成されている。	○ 鉄道貨物利用運送事業等の減価償却費は令和元年度の910百万円から令和5年度の1,028百万円に増加しており、目標は達成されている。	○ 鉄道貨物利用運送事業等の鉄道コンテナ輸送量は、令和6年度時点で164億トンである。
② 達成できていない場合の要因	—	—	○ 鉄道による貨物輸送量は減少しているが、これは、度重なる自然災害による大規模な輸送障害を背景として、荷主からの信頼が低下したことが一因であると思料される。 ○ 他方、トラックドライバー不足や環境負荷低減の観点から鉄道へのモーダルシフトの取組はより一層求められている。
③ 政策効果等	○ 本特例措置の活用により、鉄道貨物利用運送事業等の営業利益が改善していることや減価償却費が増加していることが確認できる。本特例措置は、鉄道貨物利用運送事業等において生じる恒常的な費用を軽減することで、関係事業者の財政的制約を改善させ、持続可能な形で維持・発展を可能とする効果が認められる。他方、足下での鉄道貨物利用運送事業等の鉄道コンテナ輸送量は令和元年度の168億トンキロから令和6年度の164億トンと減少傾向であるものの、トラックドライバー不足や環境負荷低減の観点から鉄道へのモーダルシフトの取組はより一層求められており、本特例措置も含めた促進策が必要とされている。 ○ なお、本特例措置の対象となり得る鉄道貨物利用運送事業者等に広く活用されており、特定の者への偏り等は認められない。		
④ 租税特別措置等以外の手段と比較した場合の相当性	○ 軽油フォークリフトを利用する事業者は全て、災害時等におけるサプライチェーンの機能維持の担い手になり得ることから、限られた補助金等の予算の範囲で支援対象者を限定するよりも、税制により幅広く支援する手段の方が妥当である。また、予算上の制約から、全ての事業者が一律に補助を受けられない場合があることから、事業者は不採択や減額の場合も考慮して設備投資等を積極的に行えなくなることが想定される。この点、税制支援は、軽油フォークリフトを使用する鉄道貨物利用運送事業等を一律に支援することが可能であることから、鉄道貨物利用運送事業等の経営の安定化に大きく寄与するとともに、鉄道貨物利用運送事業等のサービス品質の向上や作業効率化が図ること期待できるものである。したがって、わが国のサプライチェーンの維持及びその効率化の観点からも、支援手段として、補助金等による支援よりも、税制支援が効果的である。 ○ 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、本税制措置によって促進される鉄道貨物利用運送業等の体制の強化は、関係事業者の事業運営にとどまらず、安定的・継続的な物流の確保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	○ 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 : 国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課貨物流通経営戦略室
 共管担当部局 : —