

軽油引取税の課税免除の特例措置（船舶）

対象税目：軽油引取税（地方税）

【内航船舶（旅客/貨物）】

- 旅客船は、地域住民の移動をはじめとする国内旅客輸送に不可欠な公共交通機関であり、特に軽油を燃料とする小型船が主体となる離島航路は、地域社会のライフラインとして極めて重要な役割を果たしている。一方で、零細な中小事業者が多く、半数近い事業者が赤字の状態にあるなど、厳しい経営環境にある。営業費用の2～3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、採算性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生活水準の低下が危惧されている。
- 内航貨物は、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な輸送インフラである。一方で、零細な中小事業者が多く、人手不足に伴う船員費の上昇等により、厳しい経営環境にある。軽油購入費の負担増に伴う採算性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影響が危惧されている。

【外航船舶】

- 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。他方、外航日本船舶と外国船舶との間では、船舶燃料に係るコスト差が存在しており、外航日本船舶による安定的な国際海上輸送の確保に支障を生じることが懸念されている。

【官用船】

- 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。）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ては、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っている。また、日本籍船に対しては、運航労務監査を実施し、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。これらの監督等により、海上における事故の防止を図っている。
- 地方運輸局等が保有する船舶交通の安全確保等に使用する船舶は軽油を使用しているところ、PSC業務や運航労務監査の適切な実施のためには、安定的な軽油利用のための環境整備が求められている。

【訓練船】

- 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る。船員養成機関である（独）海技教育機構においては、船員の訓練等に軽油を使用しているところ、安定的・継続的な船員の確保・育成のためには、安定的な軽油利用のための環境整備が求められている。

【内航船舶（旅客/貨物）】

- 国土交通省政策評価体系上の位置付け
 - ・ 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
 - ・ 業績指標：88 航路、航空路が確保されている有人離島の割合
- ・ 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

① 措置を講じる背景・課題（政策目的）

当該措置の政策体系における位置づけ

| | |
|-------------------|--|
| 当該措置の政策体系における位置づけ | <p>【外航船舶】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 国土交通省政策評価体系上の位置付け <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【官用船】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 国土交通省政策評価体系上の位置付け <ul style="list-style-type: none"> ・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>【訓練船】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 国土交通省政策評価体系上の位置付け <ul style="list-style-type: none"> ・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 |
|-------------------|--|

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1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。）

○ 船舶運航事業等の用に供する船舶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。（単位：億円）

| 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 |
|-----|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 内航船舶（旅客） | 48.42 | 35.90 | 37.20 | 40.02 | 49.71 | 41.67 |
| | 内航船舶（貨物） | 0.40 | 0.37 | 0.35 | 0.48 | 0.40 | 0.20 |
| | 外航船舶 | 1.29 | 0.17 | 0.14 | 0.70 | 1.93 | 0.49 |
| | 官用船 | 0.01 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.01 | 0.01 |
| | 訓練船 | 0.01 | 0.01 | 0.01 | 0.01 | 0.01 | 0.01 |

（出所）内航船舶（旅客）：海上運送法に基づく省令報告を基に算出
内航船舶（貨物）：事業者へのアンケートを基に算出
外航船舶：事業者へのアンケートを基に算出
官用船：運輸局調べを基に算出
訓練船：（独）海技教育機構調べを基に算出

| | |
|-----------|--|
| ③ アクティビティ | 【内航船舶（旅客・貨物）】 ○ 本特例措置により、軽油の使用に係るコストを軽減することで、安定した旅客輸送・貨物運送のための環境を整える。 |
| | 【外航船舶】 ○ 本特例措置により、軽油引取税の免税を措置することで、外航日本船舶と外国船舶の船舶燃料に対する課税条件のイコールフットイングを確保する。 |
| | 【官用船、訓練船】 ○ 本特例措置により、軽油引取税の特例により軽油の使用に係るコストを軽減することで、適切な監督等の実施や安定的な船員の育成・供給のための環境を整える。 |

| | 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 | |
|----------|----------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| ④ アウトプット | 内航船舶（旅客） | 件数（kL） | 150,842 | 111,846 | 115,876 | 124,673 | 154,874 | 129,808 |
| | 内航船舶（貨物） | 件数（kL） | 1,247 | 1,164 | 1,085 | 1,497 | 1,232 | 633 |
| | 外航船舶 | 件数（kL） | 4,026 | 534 | 422 | 2,179 | 5,999 | 1,512 |
| | 官用船 | 件数（kL） | 24 | 15 | 7 | 14 | 23 | 25 |
| | 訓練船 | 件数（kL） | 33 | 29 | 29 | 27 | 30 | 30 |

（出所）内航船舶（旅客）：海上運送法に基づく省令報告による
内航船舶（貨物）：事業者へのアンケートによる
外航船舶：事業者へのアンケートによる
官用船：運輸局調べによる
訓練船：（独）海技教育機構調べによる

○アウトカムに対する効果分析（内航船舶）

| | |
|---------------------------------|--|
| <p>アウトカムから短期アウトカムへの効果発現経路</p> | <p>○ 本特例措置により、軽油を主に使用する船舶を運航する離島航路事業者（旅客）や小規模内航海運業者（貨物）の燃料費負担が軽減されることで、軽油を使用する船舶の運航継続性を確保し、事業者の急激な撤退を抑制する。</p> |
| <p>⑤ 短期アウトカム</p> | <p>○ （旅客）旅客船事業者の事業継続性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指標：一般旅客定期航路事業者数 ・目標値：前年度と比較して事業者数が急激に減少していないこと（5%を超える減少が生じていないこと） ・対象期間：令和5年度～令和6年度 <p>○ （貨物）内航海運業者の事業継続性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指標：内航海運業者数 ・目標値：前年度と比較して事業者数が急激に減少していないこと（5%を超える減少が生じていないこと） ・対象期間：令和5年度～令和6年度 |
| <p>短期アウトカムから中期アウトカムへの効果発現経路</p> | <p>○ 船舶の運航継続性を確保し、事業者の急激な撤退が抑制されることにより、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・（旅客）軽油を主に使用する船舶の運航が継続しやすい環境を下支えし、中期的に有人離島航路の維持が確保される。 ・（貨物）軽油を主に使用する小型船の運航が継続しやすい環境を下支えし、小型船の隻数は一定水準で維持される。 |
| <p>⑥ 中期アウトカム</p> | <p>○ （旅客）有人離島へアクセスする地域公共交通の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指標：航路が確保されている有人離島の割合 ・目標値：100%（令和8年度末） ・対象期間：令和5年度～令和8年度 <p>○ （貨物）大型船では対応が困難な輸送機能の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指標：総トン数500トン未満の内航貨物船隻数 ・目標値：総トン数500トン未満の内航貨物船隻数が、3年前と比較して急激に減少していないこと（単年度で5%を超える減少が生じていないこと） ・対象期間：令和5年度～令和8年度 |
| <p>中期アウトカムから長期アウトカムへの効果発現経路</p> | <p>○ （旅客）中期アウトカムの継続的な効果発現により、長期的に有人離島航路の維持が確保される。</p> <p>○ （貨物）小型船の隻数が一定水準で維持されることで、大型船では対応が困難な輸送機能を担う隻数が維持される。これにより、多様な輸送需要へ対応可能な海上輸送ネットワークが確保される。</p> |
| <p>⑦ 長期アウトカム</p> | <p>○ （旅客）有人離島へアクセスする地域公共交通の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指標：航路が確保されている有人離島の割合 ・目標値：100%（令和10年度末） ・対象期間：令和5年度～令和10年度 <p>○ （貨物）大型船では対応が困難な輸送機能の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指標：総トン数500トン未満の内航貨物船隻数 ・目標値：総トン数500トン未満の内航貨物船隻数が、5年前と比較して急激に減少していないこと（単年度で5%を超える減少が生じていないこと） ・対象期間：令和5年度～令和10年度 |

○アウトカムに対する効果分析（外航船舶）

| | |
|---------------------------------|--|
| <p>アウトプットから短期アウトカムへの効果発現経路</p> | <p>○ 本特例措置により、外航日本船舶と外国船舶の間の船舶燃料に係るコスト差が縮小し、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維持・確保が図られる。</p> |
| <p>⑤ 短期アウトカム</p> | <p>○ 外航日本船舶と外国船舶の間の競争環境の公平性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 指標：外航日本船舶と外国船舶の船舶燃料に対する課税状況 ・ 目標値：課税条件のイコールフットイングが実現している ・ 対象期間：－ |
| <p>短期アウトカムから中期アウトカムへの効果発現経路</p> | <p>○ 本特例措置により、外航日本船舶と外国船舶の間の船舶燃料に係るコスト差が縮小し、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維持・確保が図られる。</p> |
| <p>⑥ 中期アウトカム</p> | <p>○ 外航日本船舶と外国船舶の間の競争環境の公平性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 指標：外航日本船舶と外国船舶の船舶燃料に対する課税状況 ・ 目標値：課税条件のイコールフットイングが実現している ・ 対象期間：－ |
| <p>中期アウトカムから長期アウトカムへの効果発現経路</p> | <p>○ 本特例措置により、外航日本船舶と外国船舶の間の船舶燃料に係るコスト差が縮小し、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維持・確保が図られる。</p> |
| <p>⑦ 長期アウトカム</p> | <p>○ 外航日本船舶と外国船舶の間の競争環境の公平性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 指標：外航日本船舶と外国船舶の船舶燃料に対する課税状況 ・ 目標値：課税条件のイコールフットイングが実現している ・ 対象期間：－ |

○アウトカムに対する効果分析（官用船・訓練船）

| | |
|---------------------------------|---|
| <p>アウトカムから短期アウトカムへの効果発現経路</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○（官用船）本特例措置により、運航労務監査やPSC業務等に係るコストの低減が図られ、これにより、監督等業務が適切に実施される。 ○（訓練船）本特例措置の継続により、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が確保される。 |
| <p>⑤ 短期アウトカム</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○（官用船）我が国周辺で発生する船舶事故隻数の減少 <ul style="list-style-type: none"> ・指標：我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。） ・目標値：1,900隻未満 ・対象期間：令和3年度 ○（訓練船）海上就職率の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・指標：（独）海技教育機構の生徒・学生に係る海上就職率 ・目標値：95%以上 ・対象期間：令和3年度 |
| <p>短期アウトカムから中期アウトカムへの効果発現経路</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○（官用船）本特例措置の継続により、運航労務監査やPSC業務等に係るコストの低減が図られ、これにより、監督等業務が適切に実施され、船舶交通の安全等が確保される。 ○（訓練船）本特例措置の継続により、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が確保される。 |
| <p>⑥ 中期アウトカム</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○（官用船）我が国周辺で発生する船舶事故隻数の減少 <ul style="list-style-type: none"> ・指標：我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。） ・目標値：1,500隻未満（令和7年度末） ・対象期間：令和3年度～令和7年度 ○（訓練船）海上就職率の維持 <ul style="list-style-type: none"> ・指標：（独）海技教育機構の生徒・学生に係る海上就職率 ・目標値：95%以上（令和7年度） ・対象期間：令和3年度～令和9年度 |
| <p>中期アウトカムから長期アウトカムへの効果発現経路</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○（官用船）本特例措置の継続により、運航労務監査やPSC業務等に係るコストの低減が図られ、これにより、監督等業務が適切に実施され、船舶交通の安全等が確保される。 ○（訓練船）本特例措置の継続により、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が確保される。 |
| <p>⑦ 長期アウトカム</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○（官用船）我が国周辺で発生する船舶事故隻数の減少 <ul style="list-style-type: none"> ・指標：我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。） ・目標値：1,200隻未満（令和11年度） ・対象期間：令和3年度～令和11年度 ○（訓練船）船員の採用者数の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・指標：内航海運業における船員の採用者数 ・目標値：累計10,000人 ・対象期間：平成30年～令和9年 |

【内航船舶】

| 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） |
|--|----------------------------|
| 一般旅客定期航路事業者数（国土交通省海事局調べ） | － |
| 航路が確保されている有人離島の割合（交通政策基本計画） | － |
| 内航海運業者数（日本内航海運組合総連合会「内航海運の活動」） | 国土交通省資料に基づいて集計されているため。 |
| 総トン数500トン未満の内航貨物船隻数（国土交通省海事局調べ） | － |
| 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、本特例措置が内航海運の維持・確保に寄与しているか検証することが可能であるため。 | |

【外航船舶】

| 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） |
|------------|----------------------------|
| － | － |

【官用船】

| 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） |
|--|----------------------------|
| 船舶事故隻数（海上保安庁調べ） | － |
| 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、本特例措置が運航労務監査やPSC業務の適切な実施に寄与しているか検証することが可能であるため。 | |

【訓練船】

| 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） |
|---|----------------------------|
| （独）海技教育機構の生徒・学生に係る海上就職率 | － |
| 内航海運業における船員の採用者数 | － |
| 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、本特例措置が安定的な船員の供給に寄与しているか検証することが可能であるため。 | |

一般旅客定期航路事業者数

| 年度 | 事業者数 |
|-------|------|
| 令和5年度 | 372 |
| 令和6年度 | 373 |

内航海運業者数

令和5年度 小規模内航海運業者数 **1,398者**

令和6年度 小規模内航海運業者数 **1,397者**

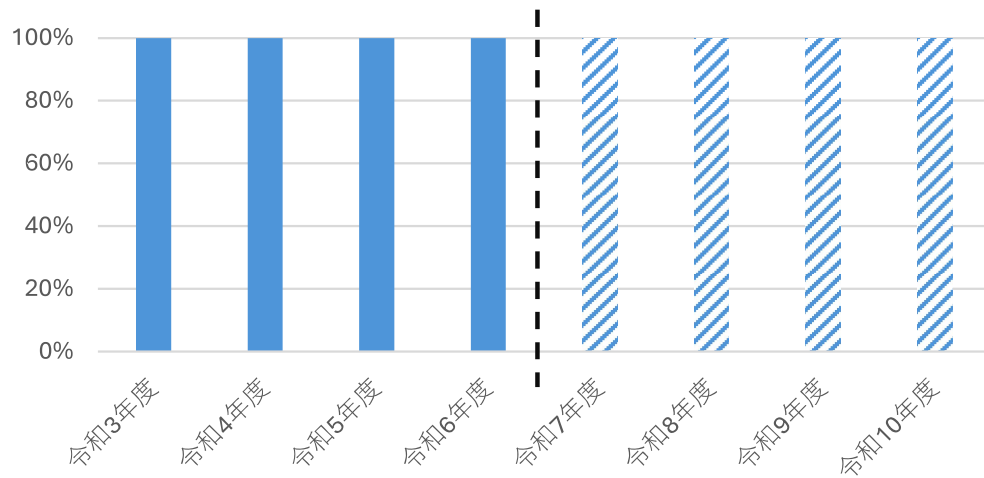
| 区分 | 運送業 | | 貸渡業 | | 合計 (実事業者数) | |
|------------------------|------|---------|------|---------|---------------|---------|
| | 事業者数 | 構成比 (%) | 事業者数 | 構成比 (%) | 事業者数 | 構成比 (%) |
| 個人 | 14 | 2.0% | 58 | 6.7% | 72 | 4.5% |
| 1,000万円未満 | 147 | 20.5% | 321 | 37.0% | 468 | 29.5% |
| 1,000万円以上 5,000万円未満 | 356 | 49.7% | 400 | 46.1% | 756 | 47.7% |
| 5,000万円以上 3億円未満 | 125 | 17.4% | 49 | 5.7% | 174 | 11.0% |
| 3億円以上 5億円未満 | 27 | 3.8% | 15 | 1.7% | 42 | 2.7% |
| 5億円以上 | 48 | 6.7% | 24 | 2.8% | 72 | 4.5% |
| 合計 | 717 | 100.0% | 867 | 100.0% | 1,584 | 100.0% |



| 区分 | 運送業 | | 貸渡業 | | 合計 (実事業者数) | |
|------------------------|------|---------|------|---------|---------------|---------|
| | 事業者数 | 構成比 (%) | 事業者数 | 構成比 (%) | 事業者数 | 構成比 (%) |
| 個人 | 12 | 1.6% | 53 | 6.3% | 65 | 4.1% |
| 1,000万円未満 | 154 | 21.1% | 307 | 36.2% | 461 | 29.2% |
| 1,000万円以上 5,000万円未満 | 357 | 48.8% | 397 | 46.9% | 754 | 47.8% |
| 5,000万円以上 3億円未満 | 130 | 17.8% | 52 | 6.1% | 182 | 11.5% |
| 3億円以上 5億円未満 | 27 | 3.7% | 15 | 1.8% | 42 | 2.7% |
| 5億円以上 | 51 | 7.0% | 23 | 2.7% | 74 | 4.7% |
| 合計 | 731 | 100.0% | 847 | 100.0% | 1,578 | 100.0% |

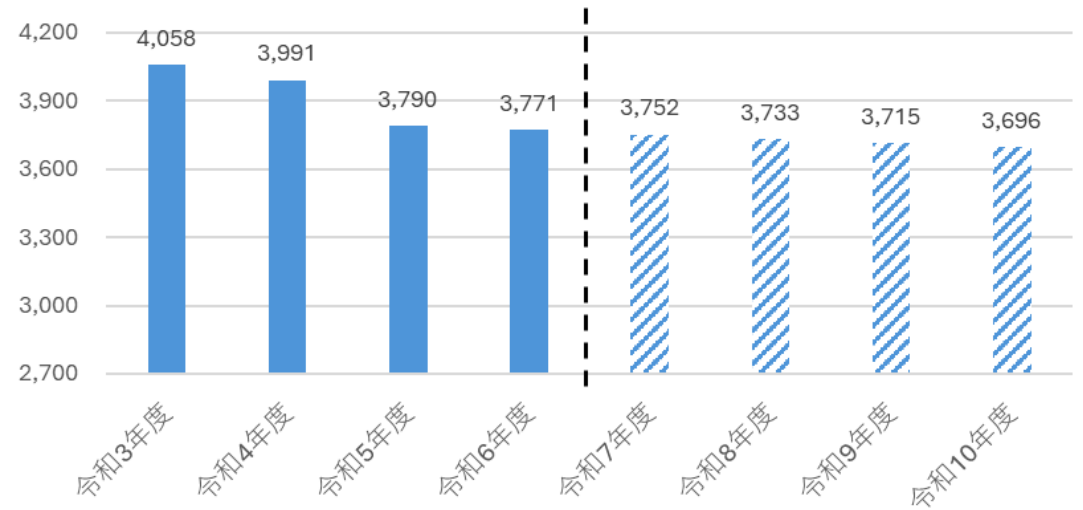
【中期、長期アウトカムの検証】内航船舶（旅客／貨物）

航路が確保されている有人離島の割合



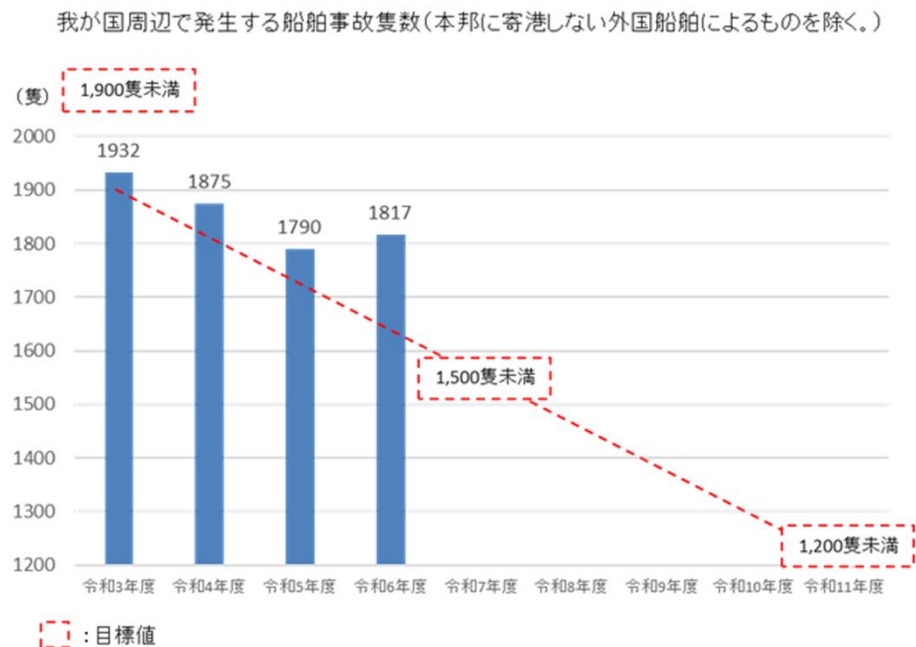
※令和7年度以降は推計値

隻数 総トン数500トン未満の隻数の推移



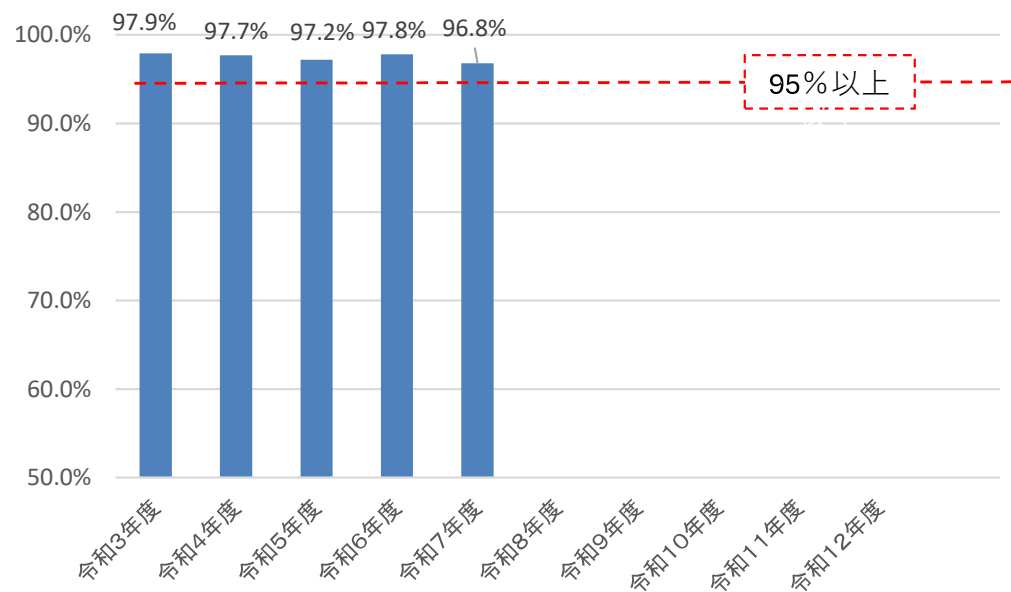
注：500総トン未満の隻数はトン数階級別（100GT未満, 100～199GT, 200～299GT, 300～399GT, 400～499GT）の隻数を合算して算出した推計値
 また、令和7年度以降は令和5～6年度の実績に基づいた減少率から算出した推計値
 なお、令和3～5年度の減少率はコロナ禍等の外的要因による影響が大きいため、それらを除いた直近の実績から推計値を算出

【アウトカムの検証】 官用船



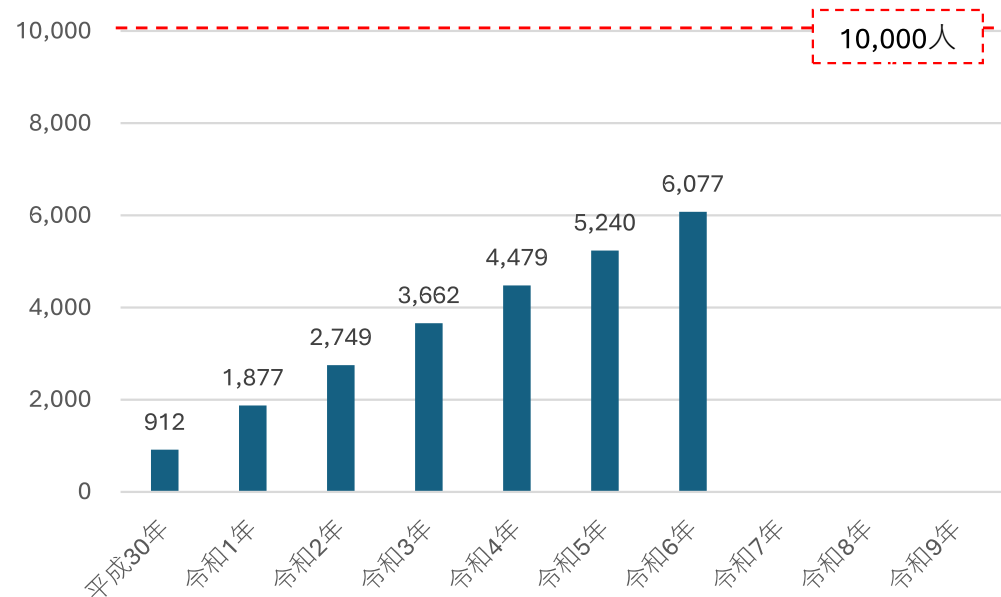
【短期、中期アウトカムの検証】 訓練船

(独)海技教育機構の生徒・学生に係る海上就職率



【長期アウトカムの検証】 訓練船

内航海運業における船員の採用者数



○評価等（内航船舶）

| | 短期 | 中期 | 長期 |
|---------------------------|---|--|---|
| ① 各アウトカムの達成状況 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 一般旅客定期航路事業者数においては、令和6年度時点で373者であり、1年前（令和5年度時点）の372者と比べて同程度を維持している。そのため、目標は達成されている。 ○ 内航海運業者数においては、令和6年度末時点で1,397者であり、1年前（令和5年度時点）の1,398者と比べて同程度を維持している。そのため、目標は達成されている。 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 航路が確保されている有人離島の割合は、令和6年度末時点で100%であり、現状、目標は達成されている。 ○ 総トン数500トン未満の内航貨物船隻数は、令和6年度末時点で3,771隻であり、令和5年度～令和6年度の実績に基づく減少率から算出した推計では、3年後（令和8年度時点）も急激な（単年度で5%を超える）減少は見込まれない。そのため、現状、目標の達成に向けて順調に推移している。 ○ 引き続き、中長期的な検証が必要である。 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 航路が確保されている有人離島の割合は、令和6年度末時点で100%であり、現状、目標は達成されている。 ○ 総トン数500トン未満の内航貨物船隻数は、令和6年度末時点で3,771隻であり、令和5年度～令和6年度の実績に基づく減少率から算出した推計では、5年後（令和10年度時点）も急激な（単年度で5%を超える）減少は見込まれない。そのため、現状、目標の達成に向けて順調に推移している。 ○ 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 | 短期 - | 中期 - | 長期 - |
| ③ 政策効果等 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 本特例措置を活用することにより、船舶の運航コストが低減され、安定的な海上輸送が確保されていることが確認できており、内航船の運航に伴い生じる恒常的な費用を軽減することで、内航海運事業者の財政的制約を改善させ、運航の維持を実現するという直接的な効果が認められる。 ○ なお、本特例措置の対象となり得る内航海運事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"> ○ 本特例措置は、広く旅客船全般に適用されている一方、補助制度（地域公共交通確保維持改善事業）は、本特例措置を受けてもなお赤字となる「唯一かつ赤字」の離島航路に対して、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・確保を図っており、明確に役割分担がされている。 ○ 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、確実かつ適時に免税措置を受けることが出来る点で、効果的かつ効率的な措置であると考えられる。 ○ 本税制措置によって促進される安定的な運航は、内航海運事業者の事業運営にとどまらず、安定的な旅客輸送・貨物運送を通じて公共的利益として広く波及するため、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 : 国土交通省海事局内航課
 共管担当部局 : -

○評価等（外航船舶）

| | 短期 | 中期 | 長期 |
|---------------------------|--|---|---|
| ① 各アウトカムの達成状況 | ○ 外国船舶は地方税法本則により恒久的に免税とされているところ、外航日本船舶についても同法附則により時限的に免税とされており、イコールフットリングは図られていることから、現状、目標は達成されている。 | ○ 外国船舶は地方税法本則により恒久的に免税とされているところ、外航日本船舶についても同法附則により時限的に免税とされており、イコールフットリングは図られていることから、現状、目標は達成されている。 | ○ 外国船舶は地方税法本則により恒久的に免税とされているところ、外航日本船舶についても同法附則により時限的に免税とされており、イコールフットリングは図られていることから、現状、目標は達成されている。 |
| 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"> ○ 本特例措置を活用することにより、船舶の運航コストの多くを占める船舶燃料費が低減され、安定的な国際海上輸送確保の維持・確保が可能なことから、直接的な効果が認められる。 ○ なお、本特例措置の対象となり得る外航海運事業者に広く活用可能であり、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"> ○ 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、確実かつ適時に免税措置を受けることが出来る点で、効果的かつ効率的な措置であると考えられる。 ○ 本税制措置によって促進される運航は、外航海運事業者の事業運営にとどまらず、政策目的である安定的な国際海上輸送の維持・確保に繋がり、ひいては公共的利益として広く波及するため、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 : 国土交通省海事局外航課
 共管担当部局 : -

○評価等（官用船・訓練船）

| | 短期 | 中期 | 長期 |
|---------------------------|--|---|--|
| ① 各アウトカムの達成状況 | <ul style="list-style-type: none"> ○（官用船）我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。）は、令和3年度末時点で1,942隻である。 ○（訓練船）海技教育機構の生徒・学生に係る海上就職率は、令和3年度において97.9%であり、目標は達成されている。 | <ul style="list-style-type: none"> ○（官用船）我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。）は、令和6年度末時点で1,817件であり、引き続き、中長期的な検証が必要である。 ○（訓練船）海技教育機構の生徒・学生に係る海上就職率は、令和7年度において96.8%であり、現状、目標の達成に向けて順調に推移している。 | <ul style="list-style-type: none"> ○（官用船）我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。）は、令和6年度末時点で1,817件であり、引き続き、中長期的な検証が必要である。 ○（訓練船）内航海運業における船員の採用者数は、令和6年時点では6,077人であり、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 | <p>短期</p> <ul style="list-style-type: none"> ○（官用船）プレジャーボート等一部の船舶の事故件数が全体の事故件数を引き上げたため、目標を達成出来なかった。 | <p>中期</p> <p>－</p> | <p>長期</p> <p>－</p> |
| ③ 政策効果等 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 本特例措置を活用することにより、船舶の運航に必要な燃料油を確保でき、適切な監督等の実施や安定的な船員の育成・供給を適切かつ確実に遂行することができている。 | | |
| 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、確実かつ適時に免税措置を受けることが出来る点で、効果的かつ効率的な措置であると考えられる。 ○ 本税制措置によって促進される船舶交通の安全確保や安定的な日本人船員の確保は、安定的な旅客輸送・貨物運送を通じて公共的利益として広く波及するため、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、今後の各機関における取組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 : 国土交通省海事局総務課企画室、海技課
 共管担当部局 : ー