

# 軽油引取税の課税免除の特例措置（港湾整備等に従事する作業船）

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）

- 港湾の整備や海洋汚染の防除、大規模災害の発生時における流木や漂流物の除去といった航路啓開、災害復旧等に際しては、作業船が不可欠であるが、その隻数は減少傾向にあり、直近3年間においても3%減少している。
- 特に、軽油を使用する作業船の所有者の過半は従業員数60人以下の小規模な事業者（かつ、20人以下の事業者が全体の13.8%を占める）であり、厳しい経営環境下にある。

## 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：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
- 第6次社会資本整備重点計画（令和8年1月16日閣議決定）において、重点施策として「全国各地に作業船を保有できるよう環境を整備」することを位置付け。

## 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（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。）

- 港湾整備等に従事する作業船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）	5.83	5.61	5.47	5.75	4.68	4.85

（出所）国土交通省港湾局調べを基に算出

## ③ アクティビティ

- 本特例措置により、事業者等が所有する作業船の運航コストを低減することで、必要な作業船を保有できるよう環境の整備を図り、作業船の隻数の維持・増加を通じ、港湾の整備、海洋汚染の防除等に支障のない体制づくりを目指す。

## 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）	18,152	17,477	17,037	17,913	14,570	15,110

（出所）国土交通省港湾局調べによる

# ○アウトカムに対する効果分析

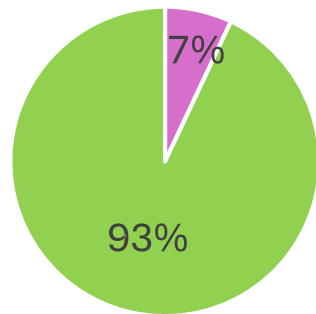
アウトプットから短期アウトカムへの効果発現経路	○ 軽油引取税の課税免除により燃料コストが低減される。
⑤ 短期アウトカム	○ 燃料コストの低減 ※制度の利用実態の把握分析及び相対比較分析（大企業と中小企業間の比較） <ul style="list-style-type: none"> <li>指標：軽油を使用する作業船保有事業者における燃料コスト低減額</li> <li>目標値：▲3,000千円（1事業者当たり平均額）（実績値 令和元年 ▲1,570千円 → 令和4年 ▲3,518千円）</li> <li>対象期間 特例措置期間（3年）</li> </ul>
短期アウトカムから中期アウトカムへの効果発現経路	○ 燃料コストが低減されることによって、作業船の運航に伴う経常的な費用負担が緩和されることとなり、事業収支の不安定化を抑制する効果が生じる。このような収支面での圧迫の緩和は、維持管理費や修繕費等、作業船を保有する上で不可避な固定的コストを継続的に負担し得る環境を下支えし、結果として作業船を長期にわたって保有することができる環境の確保につながっていく。
⑥ 中期アウトカム	○ 作業船を保有することができる環境の整備・維持 ※制度の利用実態の把握分析及び相対比較分析（大企業と中小企業間の比較） <ul style="list-style-type: none"> <li>指標：軽油を使用する作業船保有事業者の当期純利益に対する免税額の割合</li> <li>目標値：5%±1%程度の比率を維持（1事業者当たり平均）（実績値 平成元年 5.7% → 令和4年 6.0%）</li> <li>対象期間 平均耐用年数期間（概ね10年※程度）（※船舶の区分によって7年～14年）</li> </ul>
中期アウトカムから長期アウトカムへの効果発現経路	○ 作業船を保有することができる環境が整備・維持されることにより、港湾整備等に必要な作業船が継続的に確保され、必要な時期に適切に工事等に投入される体制が維持される。これにより、浚渫、航路確保、岸壁等の施設保全や災害時対応といった港湾管理の基盤となる業務が滞りなく実施され、港湾の物流機能、防災機能等の公共機能が中長期的に渡って確保される。
⑦ 長期アウトカム	○ 軽油を使用する作業船の増減率の改善（作業船不足を理由とした港湾整備等の未実施又は著しい遅延が生じない状態を継続的に確保する） ※相対比較分析（軽油船と重油船の増減率の比較）及び反実仮想分析（仮に特例措置がなかったとした場合の軽油船の増減率への影響） <ul style="list-style-type: none"> <li>指標：軽油を使用する作業船の増減率</li> <li>目標値：年率0.2%以上の改善（対象期間で5%以上の改善）（実績値 2001-2003年間▲9.3% → 2021-2023年間▲1.7%（7.6%改善））</li> <li>対象期間 平均廃船期間（概ね25年程度）</li> </ul>

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）
現有作業船一覧（（一社）日本作業船協会）	作業船の保有状況について継続的に調査を行っている唯一の資料であるため。（隔年アンケート調査。約6,000隻程度）
業界団体を通じたアンケート調査（国土交通省港湾局調べ）	個別の企業規模、経営状況、免税軽油使用量を把握した資料は存在しないため、業界団体を通じて軽油を使用する作業船を保有する約200社にアンケート調査を依頼。回収率30%程度。

分析手法：実態把握、用途別比較等を組み合わせた多面的分析  
 選定理由：本措置の効果検証にあたっては、単一の分析手法に依拠するのではなく、①制度の利用実態を把握する分析、②免除対象と非対象との相対比較、③措置が存在しない場合を想定した反事実的仮想分析を組み合わせることで、多面的な検証を行う。

- ・ 免税軽油使用者数のうち中小企業の割合が93%を占めている。
- ・ 令和4年の燃料コスト低減額の実績は、1事業者あたり平均額で▲3,518千円となっている。
- ・ 企業規模の違い（大企業と中小企業）と燃料コスト低減額（特例措置適用額）の間には、顕著な比例関係は見受けられず、大企業及び中小企業のどの規模の事業者も概ね平均値又は中央値を境に分布しており、特定の事業規模の者にとって有利又は不利となるような状況とはなっていない。
- ・ 燃料コスト低減額が大きい事業者は、企業規模に関わらず、軽油を使用する作業船を複数隻保有していること等の理由による。

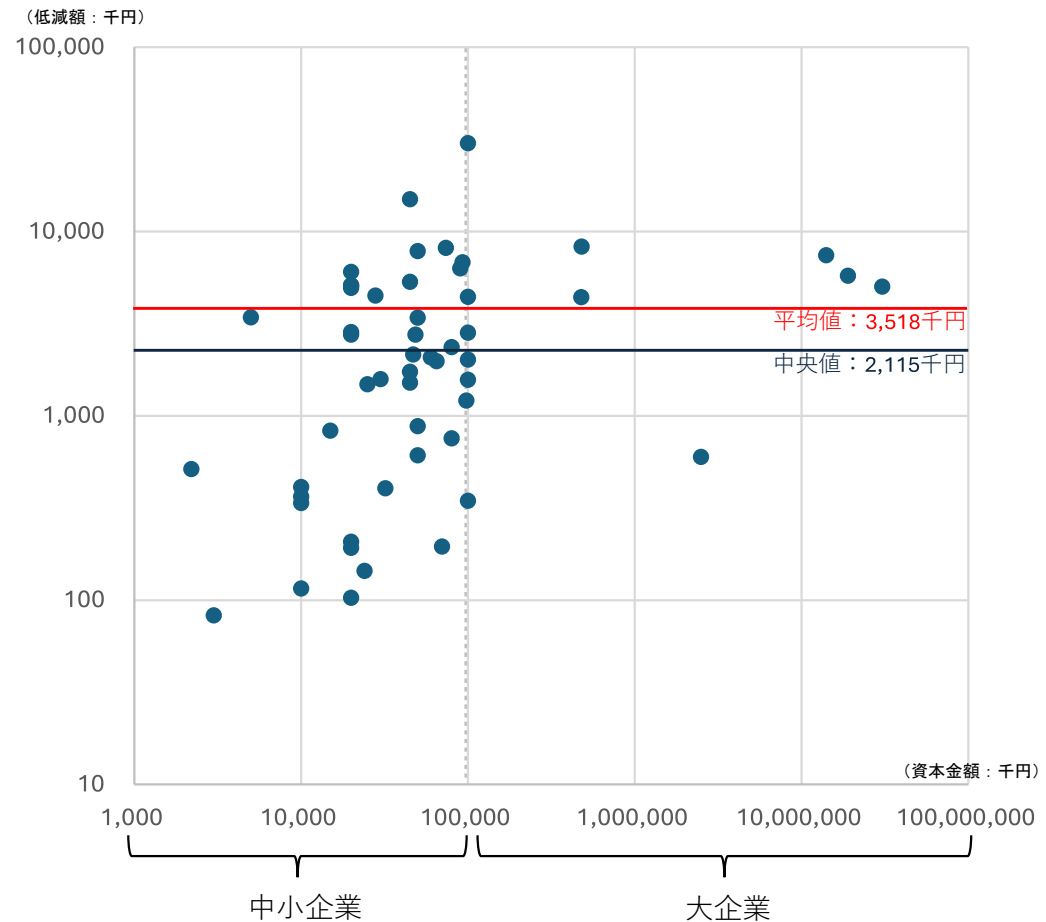
免税軽油使用者数に占める  
中小企業の割合 (R4)



■ 大企業 ■ 中小企業

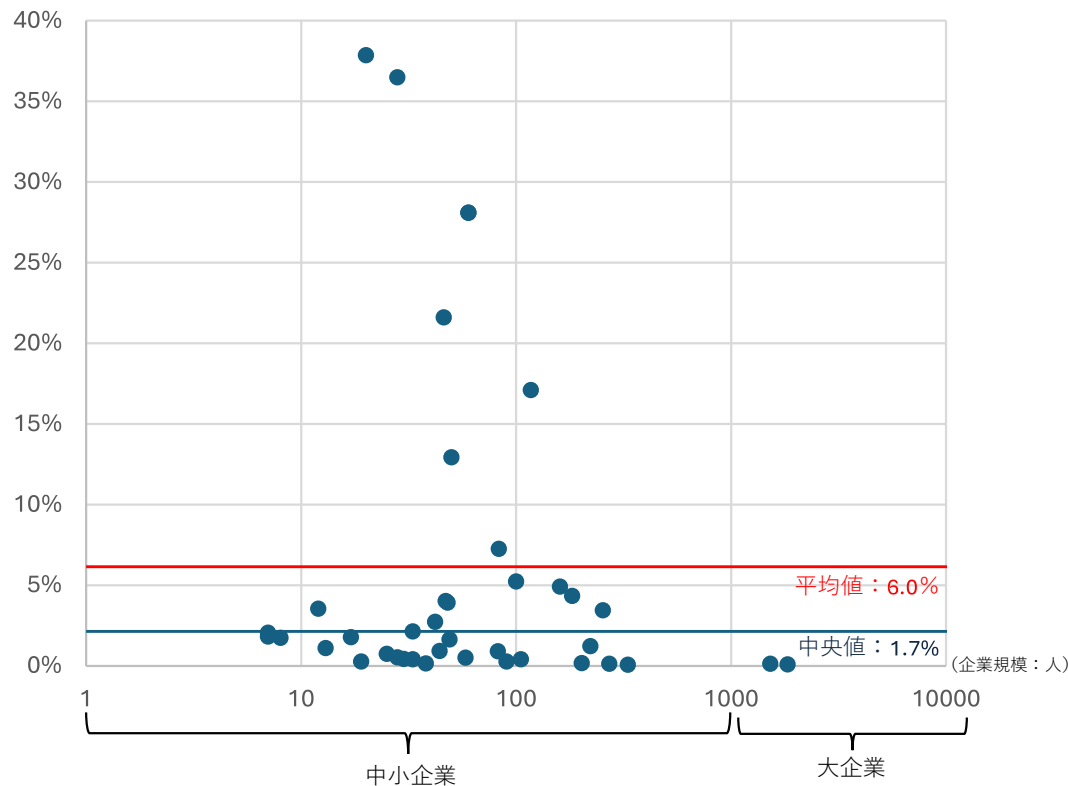
中小企業：・ 払込資本額100,000千円以下  
(ただし、みなし大企業や通算法人を除く)  
・ 総職員数1,000人以下  
(資本若しくは出資を有しない法人)  
(租税特別措置法の定義による)

資本金規模と燃料コスト低減額の比較 (R4)



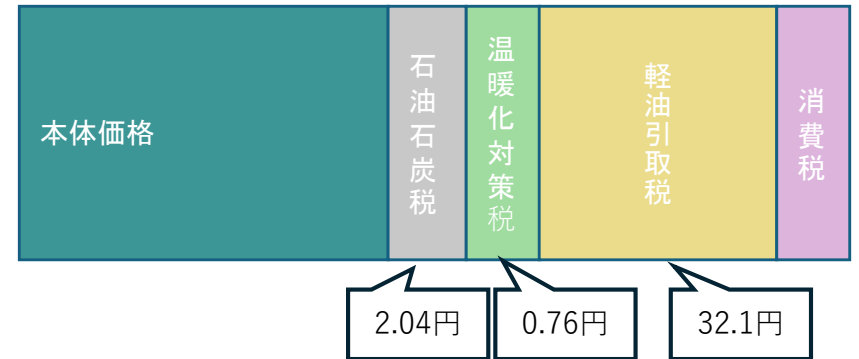
- ・ 当期純利益に対する免税額の割合は、令和元年度5.6%、令和4年度6.0%となっており、一定の水準で安定的に推移している。
- ・ 仮に本特例措置がなければ、免税額分は燃料コスト（営業経費）の単純増加につながり、企業の利益をその分直接的に押し下げることとなる。
- ・ 継続的な事業コストの低減に資する本特例措置は、作業船を継続保有しようとする経営判断に対してインセンティブとなっている。
- ・ 本特例措置の適用を受ける軽油使用船は、燃料にかかる税として石油石炭税と温暖化対策税、消費税を負担し、重油使用船と同等の税負担（燃油1ℓあたり）となるため、公平性が保たれる。

当期純利益に対する免税額の割合 (R4)

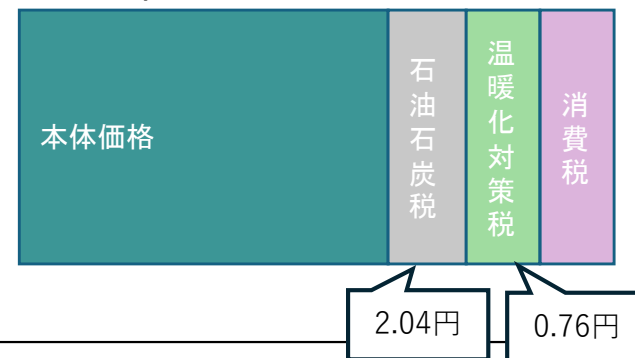


作業船の使用燃料の価格構成内訳 (R4)

軽油/1ℓあたり



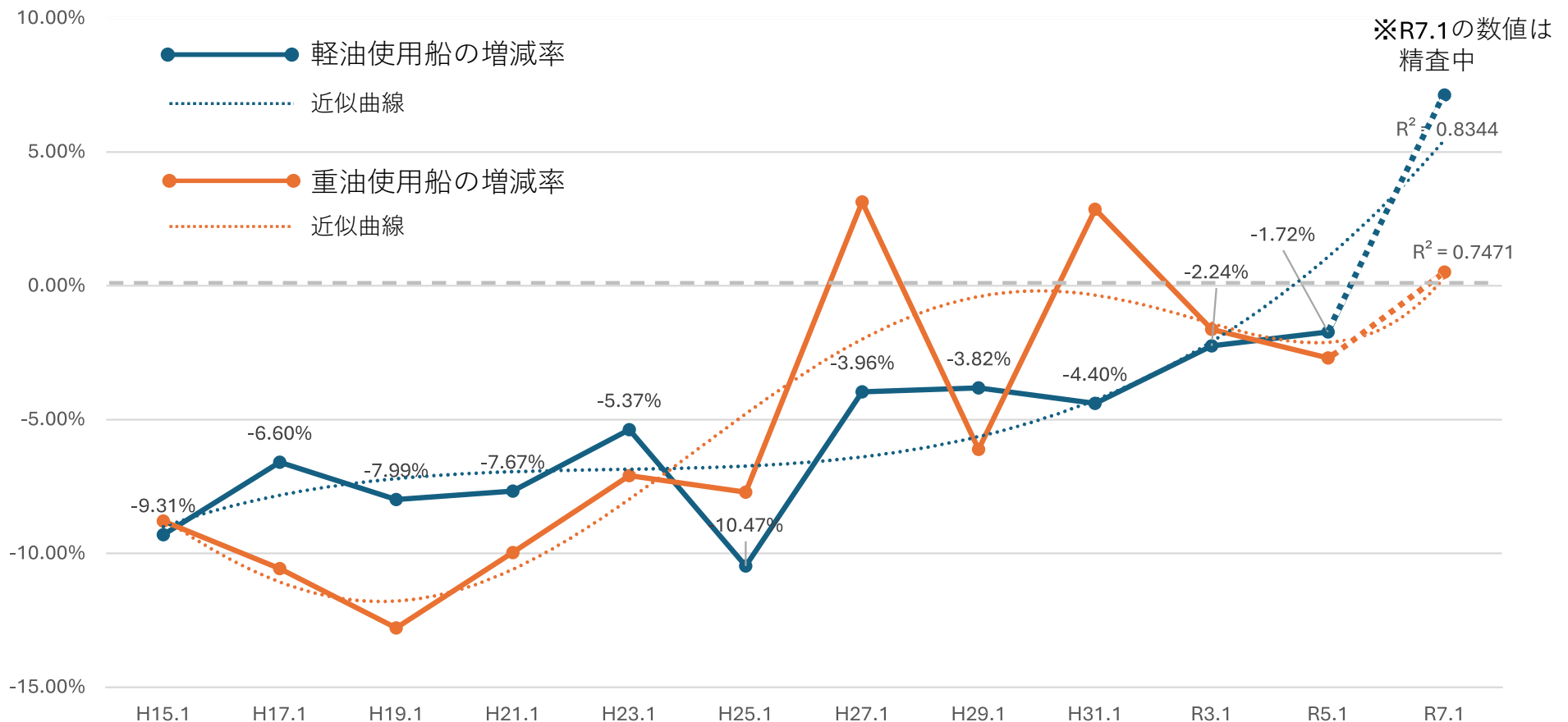
重油/1ℓあたり



(出典) 現有作業船一覧及び業界団体を通じたアンケート調査結果より国土交通省作成

- ・軽油を使用する作業船の隻数は、平成14年末（H15.1）以降、令和4年末（R5.1）まで減少傾向が続いてきた。ただし、その率は本特例措置を含めた各種支援策の効果等により継続的に改善してきている。
- ・軽油を使用する作業船、重油を使用する作業船のそれぞれの隻数の過去増減率は、概ね同じような推移や傾向を示している。
- ・仮に本特例措置が無かったとすれば、燃料にかかる税負担の増加によって増減率には下方向の圧力を受けることから、軽油使用船の増減率は実際よりも下振れしていたと想定される。

## 作業船隻数の増減率の推移状況



# ○ 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"> <li>○ 本特例措置によって燃料コストの低減が実現されており、目標は達成されている。</li> <li>○ なお、将来的な不確実要素（暫定税率の廃止、原油高騰や資材価格高騰の影響）が存在するため、引き続きアウトカムの把握・分析を行っていく必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 本特例措置によって当期純利益に対する免税額の割合が一定確保されており、目標は達成されている。</li> <li>○ なお、将来的な不確実要素（暫定税率の廃止、原油高騰や資材価格高騰の影響）が存在するため、引き続きアウトカムの把握・分析を行っていく必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 本特例措置によって軽油使用作業船の増減率の改善が実現されており、目標は達成されている。</li> <li>○ なお、将来的な不確実要素（暫定税率の廃止、原油高騰や資材価格高騰の影響）が存在するため、引き続きアウトカムの把握・分析を行っていく必要がある。</li> </ul>
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"> <li>○ 本特例措置の適用状況・件数は安定して推移しており、特例措置が無い場合に比べて燃料コスト低減及び利益率への寄与が認められ、軽油を使用する作業船の増減率は重油を使用する作業船と同等の傾向で改善してきているところ、仮に特例措置がなければ保有コストは増大し軽油を使用する作業船の増減率は重油を使用する作業船に比べて悪化すると考えられる（反実仮想）ことから、確実に政策効果が発揮されている状況である。</li> <li>○ なお、本特例措置の対象となり得る事業者幅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。</li> </ul>		
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"> <li>○ 単年度措置で予算の範囲内かつ対象者が限定的となり個別に交付事務負担が生じる補助金制度と比較して、本特例措置は港湾整備を行う事業者継続的かつ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効果的かつ効率的な措置であるため、妥当である。</li> <li>○ 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。</li> <li>○ 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港湾の整備や海洋汚染の防除に支障のない体制づくりは、関係事業者の事業運営にとどまらず、安定的な人流・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。</li> </ul>		
⑤ 見直しの方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。</li> </ul>		

主担当部局 : 国土交通省港湾局技術企画課

共管担当部局 : —