

内航海運の現状と課題について

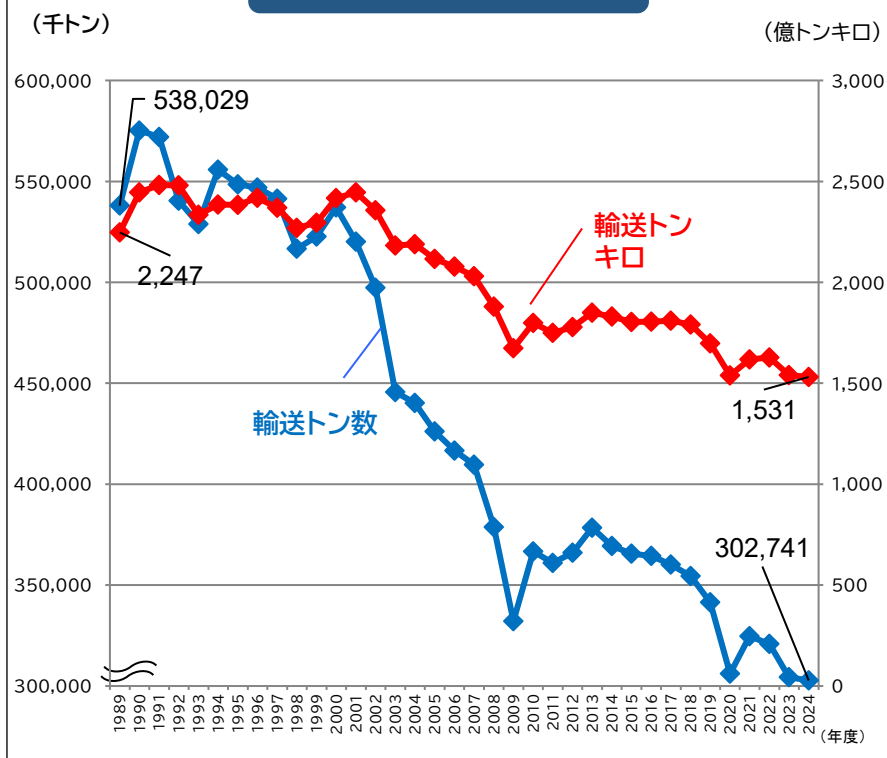
令和7年9月

1. 内航海運を取りまく現状について

内航海運の現状と課題①

- 内航貨物輸送量は、2009年度にリーマンショックの影響で急激に減少した以降はほぼ横ばいで推移していたが、2020年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、**取扱貨物量はコロナ前の9割程度に留まっている。**
- 他方で、**一部の輸送品目においては海上輸送距離の増加により、需給が逼迫するケースも存在する。**
- **内航海運業の営業利益率は全産業と比して低く、内航海運業者の多くからは、船価や船員費などの輸送に係る必要なコストが十分にまかなえていない、**といった声も挙がっている。

内航貨物輸送量の推移※1

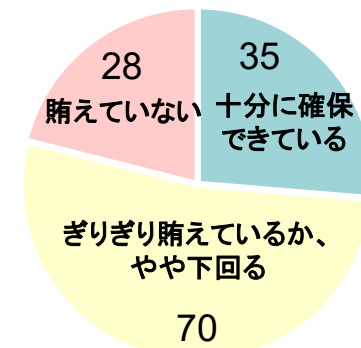


内航海運業の経営状況※2

経営状況 (1社当たり平均)	内航海運業	全産業
営業利益率 (営業利益/売上高)	2.41%	4.6%
(参考) 営業利益 (千円)	7,832	25,264
(参考) 売上高 (千円)	325,202	545,939

船価・船員費の状況※3

用船料で船価や
船員費を賄えているか



(※1) (出典) 「鉄道輸送統計年報」「航空輸送統計年報」「自動車輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」より国土交通省海事局内航課作成

(※2) (出典) 法人企業統計調査 (令和5年度)、内航海運業報告規則に基づく内航課調査 (令和5年度)

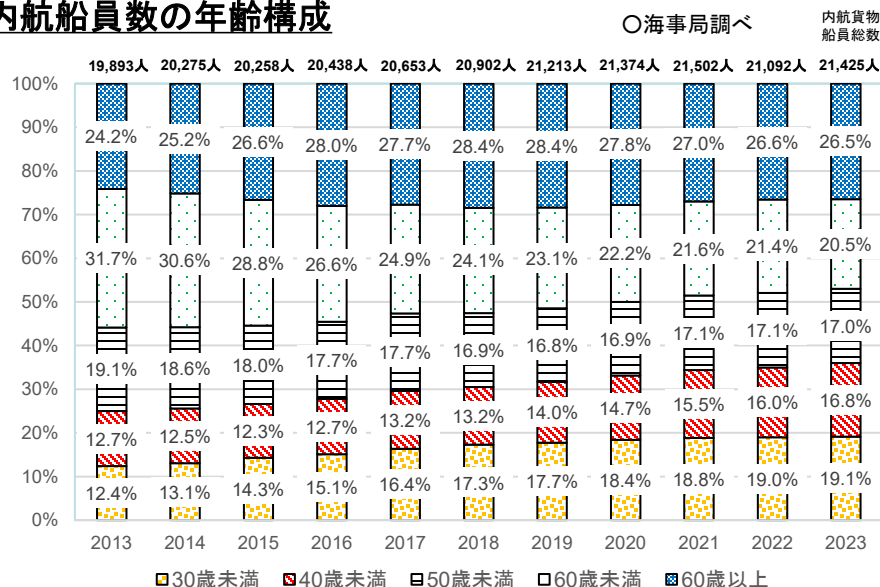
(※3) (出典) 主要3品目の荷主業界団体、内航海運業者に対するアンケート調査 (令和5年度) (政策レビュー)

内航海運の現状と課題②

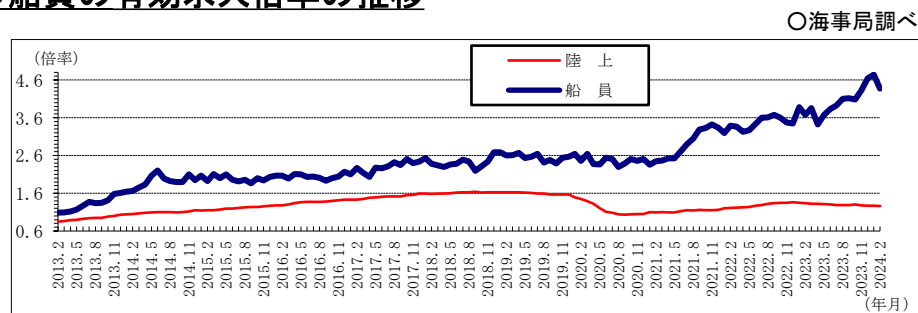
- 内航船員は50歳以上が約5割を占めているが、近年、若年船員が増加傾向。今後、**生産年齢人口の減少が見込まれており、船員の確保・育成と働き方改革により定着を図ることが課題。**
- また、内航海運は、**船齢14年以上の船舶が全体の約7割**を占めている。

内航貨物船船員の現状

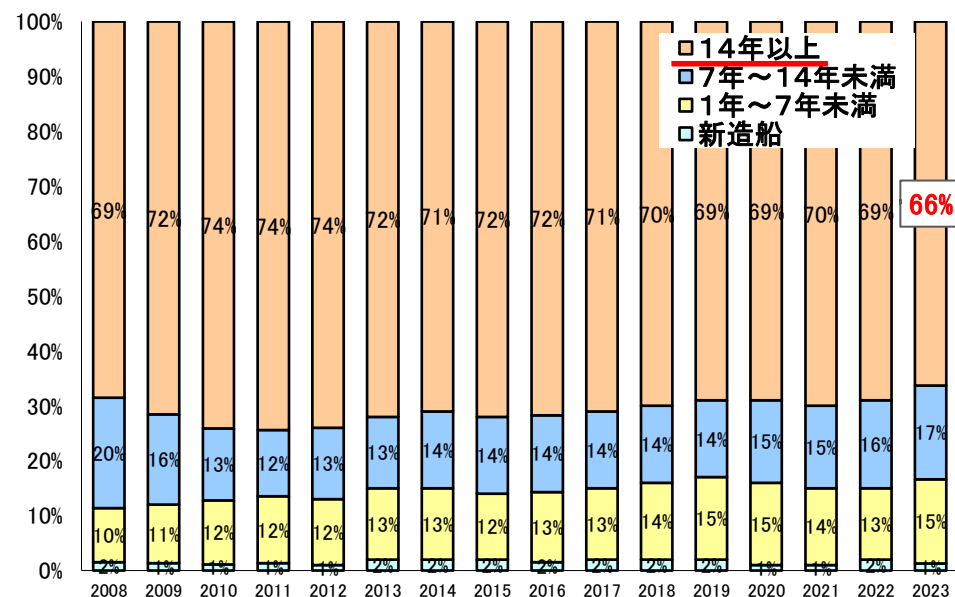
○内航船員数の年齢構成



○船員の有効求人倍率の推移

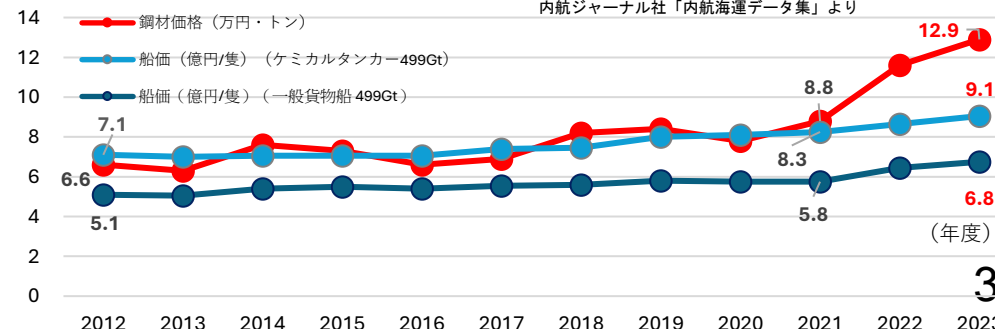


船齢構成の推移



○鋼材価格ならびに船価の推移

(出典)
 日刊鉄鋼新聞「統計版情報」
 内航ジャーナル社「内航海運データ集」より



2. 前回懇談会開催以降の主な取組

- 令和6年6月～令和7年5月にかけて、内航海運業界と荷主業界双方の実務者層及び行政からなる「安定・効率輸送協議会」を5回、本協議会の下に設置された産業基礎物資の輸送品目毎の個別部会（鉄鋼部会、石油製品部会及び石油化学製品部会）を7回開催し、両業界及び行政において、内航海運業界が抱える課題の共有、商慣習の改善方策の検討、「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」の実施状況のフォローアップ等を実施。

開催実績

○ 令和6年5月16日：第二回内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会（前回）

○ 令和6年6月13日：安定・効率輸送協議会＜3部会合同会合＞

「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」の実施状況のフォローアップ

○ 令和6年8月26日：石油製品部会

○ 令和6年11月12日：安定・効率輸送協議会＜3部会合同会合＞

○ 令和6年12月5日：石油化学製品部会

○ 令和6年12月6日：鉄鋼部会

○ 令和6年12月9日：石油製品部会

○ 令和6年12月17日：安定・効率輸送協議会＜3部会合同会合＞

○ 令和7年3月17日：石油化学製品部会

○ 令和7年3月17日：石油製品部会

○ 令和7年3月18日：鉄鋼部会

○ 令和7年3月21日：安定・効率輸送協議会＜3部会合同会合＞

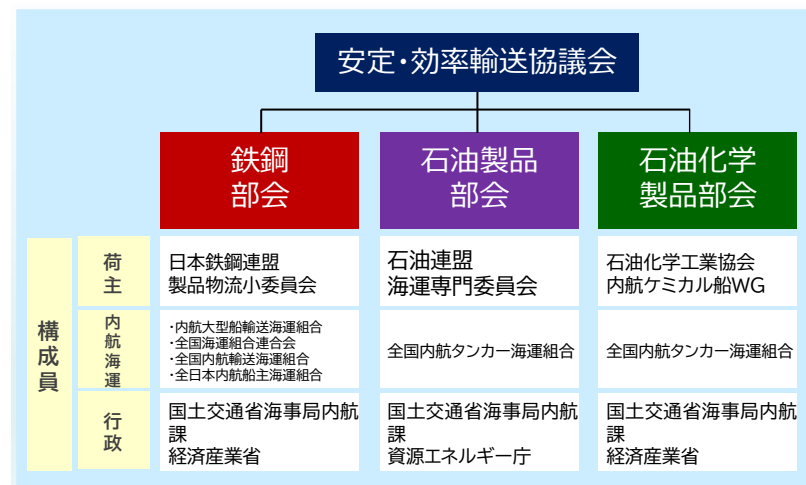
「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」の改訂

○ 令和7年5月15日：安定・効率輸送協議会＜3部会合同会合＞

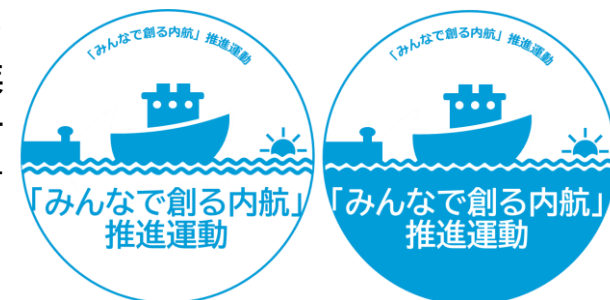
「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」の実施状況のフォローアップ

○ 令和7年9月26日：第三回内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会（今回）

内航海運業界が抱える課題共有、
商慣習の改善方策の検討



- 内航海運業の魅力を高め、内航海運業界への求職者を増やすためには、働き方改革、取引環境改善、生産性向上の取組を行う内航海運業者を情報発信し、求職者に訴求することが重要。
- このため、①これらの取組を積極的に行う内航海運業者の皆様が、取組を実施する旨の「自主宣言」を行い、②国土交通省ホームページ等で「自主宣言」を行った事業者を公表(当該事業者はマークの活用も可能)し、③求職者等が当該内航海運業者を確認できる仕組みを構築し、求職者への訴求力向上に加えて、業界全体の働き方改革、取引環境改善、生産性向上に向けた機運醸成を図る。
- 本取組は、内航海運業者、荷主、国土交通省等の関係者の連携によって創り上げていく必要があることから「みんなで創る内航」推進運動とし、令和6年6月より実施。



＜「みんなで創る内航」推進運動マーク＞
2色構成でどちらも利用可能

「みんなで創る内航」推進運動

内航海運業者



①内航海運業者は以下の取組を行うことを国土交通省に対して「自主宣言」する。「自主宣言」を行った事業者はマークを活用可能。

- ・関係法令等の遵守
- ・働き方改革、取引環境改善、生産性向上に向けた自主的な取組(例:配船の自動化等)

自主宣言

国土交通省



②「自主宣言」を行った内航海運業者を国土交通省HP等で公表する。



確認

求職者等



③求職者等は国土交通省HP等で「自主宣言」を行った内航海運業者の情報を確認出来る。

「みんなで創る内航」推進運動参加事業者と取組例

参加事業者

計63社 ※令和7年9月10日時点

山友汽船株式会社	株式会社商船三井内航
中田建設株式会社	エスオーシーマリン株式会社
岩崎汽船株式会社	北星海運株式会社
芝浦海運株式会社	NSユナイテッド内航海運株式会社
大分海運株式会社	さおり海運有限会社
エスオーシー物流株式会社	興和海運株式会社
日鉄物流株式会社	たをの海運株式会社
広洋海運有限会社	昭和日タン株式会社
西部タンカー株式会社	大泉物流株式会社
有限会社坂田海運	ニッスイマリン工業株式会社
近海郵船株式会社	近郵船舶管理株式会社
三興海運株式会社	玄海汽船株式会社
株式会社辰巳商会	株式会社イコース
株式会社商船三井さんふらわあ	幸洋汽船株式会社
東ソー物流株式会社	東ソー物流グループ コーウン・マリン株式会社
松田海運株式会社	田渕海運株式会社
浜崎海運株式会社	末廣海運株式会社
株式会社雄和海運	岡本海運株式会社
日本ガスライン株式会社	甲斐機船株式会社
祝林タンカー株式会社	平和マリタイム株式会社
舩宝海運有限会社	オーライン株式会社
木村海運株式会社	井本商運株式会社
井本船舶株式会社	神戸海洋技術株式会社
松盛汽船株式会社	備後共同汽船株式会社
第一マリン株式会社	オーシャントランス株式会社
株式会社しんこうせい	川崎近海汽船株式会社
浜野海運株式会社	真宝海運有限会社
イイノガストランスポート株式会社	大窯汽船株式会社
近海タンカー株式会社	旭汽船株式会社
大一海運株式会社	旭タンカー株式会社
光晴汽船株式会社	トヨフジ海運株式会社
NX海運株式会社	

取組例

○船員のワークライフバランスを重視した勤務ローテーションの変更
(「3カ月乗船・1カ月休暇」よりも間隔の短い「60日乗船・20日休暇」の採用等)

○船内居住環境の整備
(船内通信環境の整備、居室へのシャワーやトイレの設置、女性船員専用区画の設置等)

○船員の労務負担軽減設備の導入(システム導入による遠隔監視の実現等)

○荷役作業の見直し(海陸における荷役作業の見直し)



居住環境の整備

調査目的

- 内航海運業における生産性向上、取引環境改善、船員の働き方改革を推進するため、商慣習の実態調査を実施するとともに、その改善方策を検討する。
- 関係者間で検討した商慣習の改善方策及び商慣習の改善事例を「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」に反映し、荷主及び内航海運業者に周知することで、内航海運業の取引環境改善・生産性向上を図る。

調査概要

■ 調査対象

オペレーター、オーナー、船舶管理業者

■ 調査方法

Web・紙面によるアンケート調査

■ 実施期間

2024年8月13日～9月5日

■ 配布件数

1,853社に郵送にて調査票を配布

■ 回答結果

Web・紙面を併せて最終的に454社から回答を得た
(Web:307 郵送:147)

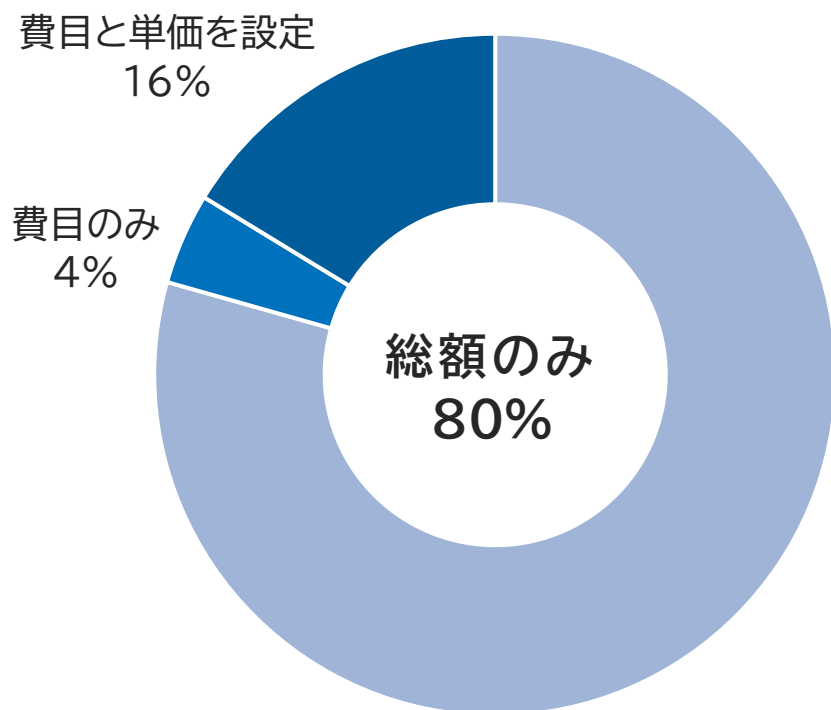
事業形態	回答数	構成比
元請けオペレーター	143	24%
二次請けオペレーター	74	12%
三次請けオペレーター	20	3%
オーナー	291	49%
船舶管理業	71	12%
合計※	599	100%

※複数の事業形態を選択可能なため、合計が回答企業数454社を上回る

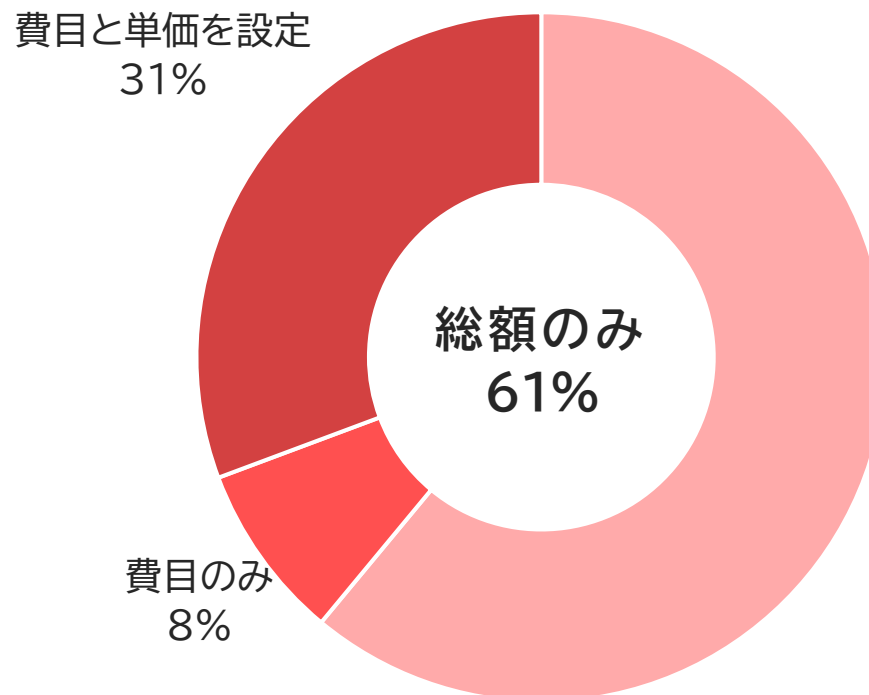
○荷主とオペレーター間、オペレーターとオーナー間における契約金額の表記形式について、多くが「総額表記」と回答しており、原価計算に基づく価格協議や契約内容の明確化について課題がある。

費用負担範囲の明確化に関する状況

荷主とオペレーター間の契約金額の表記形式

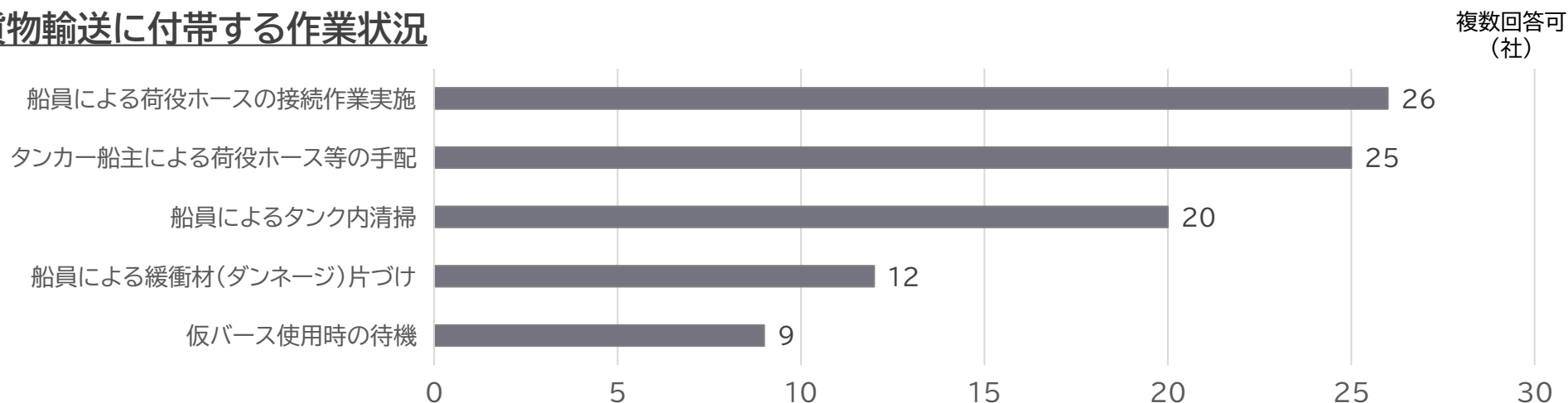


オペレーターとオーナー間の契約金額の表記形式

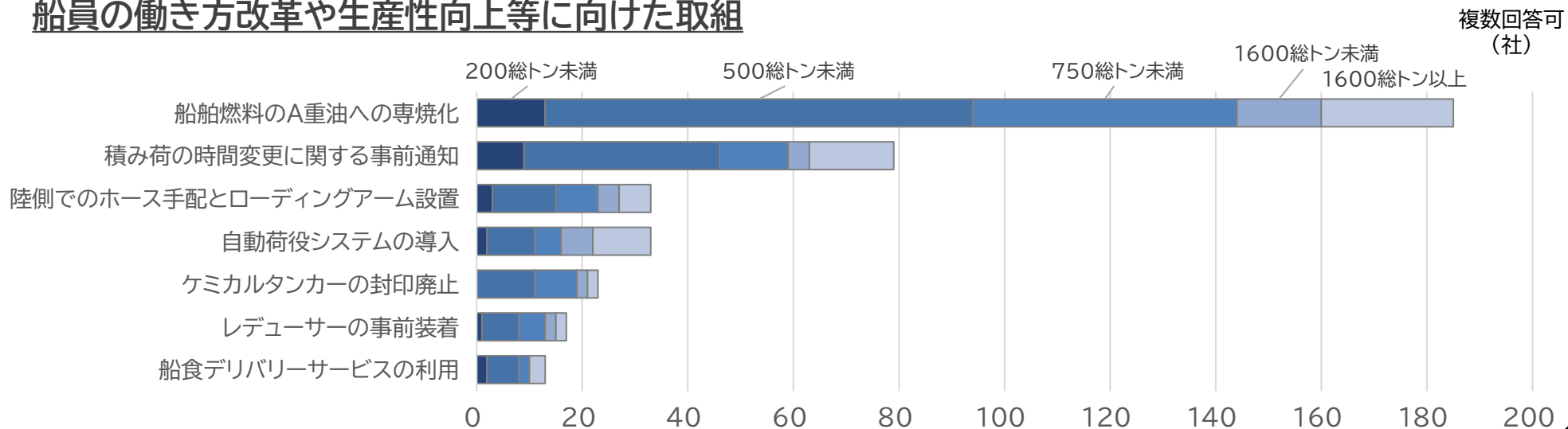


○複数の事業者で貨物輸送に付帯する作業が行われている。一方、荷主企業の理解を得ながら、船員の働き方改革や生産性向上等に向けた取組を実施している事例もいる。

貨物輸送に付帯する作業状況

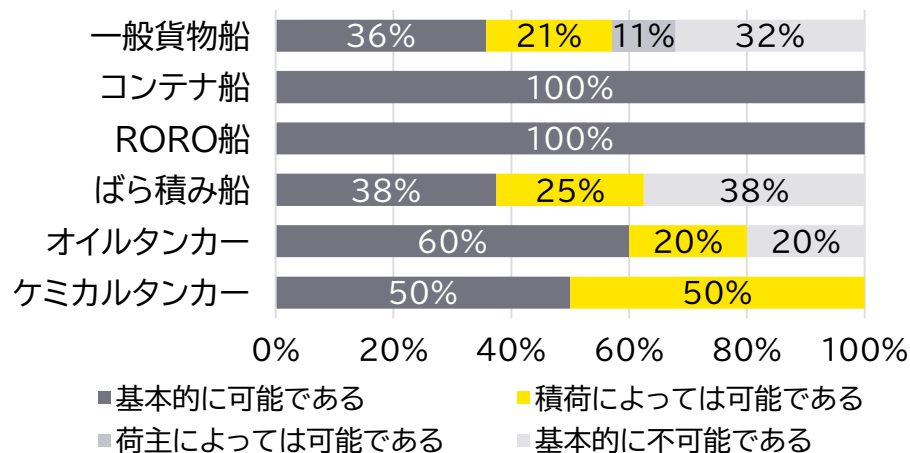


船員の働き方改革や生産性向上等に向けた取組

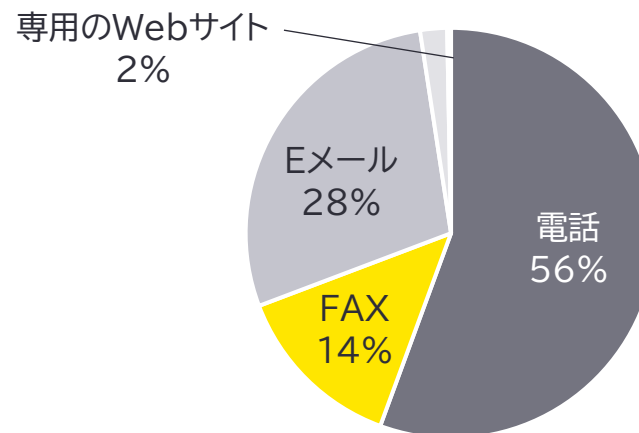


○往路と復路で異なる荷主の貨物を輸送することは、おおむね可能である一方、輸送計画や空き状況の確認手段や事務手続きにおいてもデジタル化、システム化による効率化の余地がある。

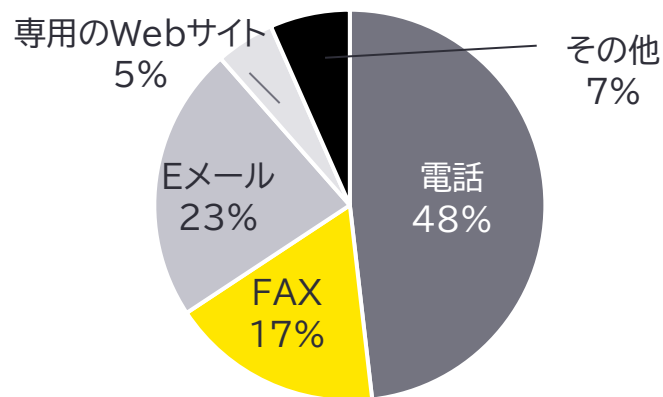
オペレーター:往路と復路で異なる荷主の荷物輸送可否



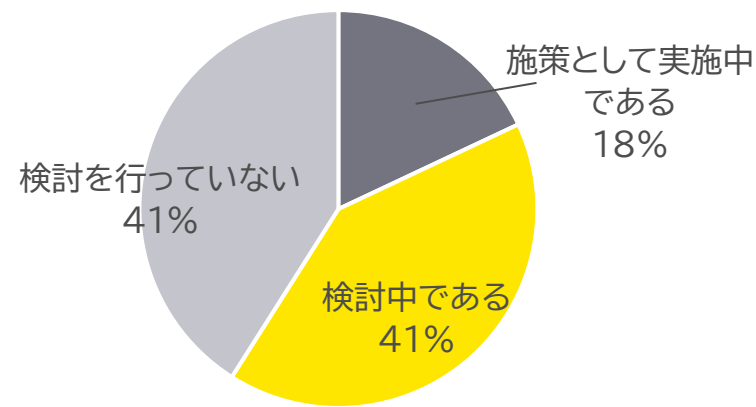
オペレーター:荷主からの輸送計画の受領方法



オーナー:空き状況の共有方法



オペレーター:事務手続きの電子化状況



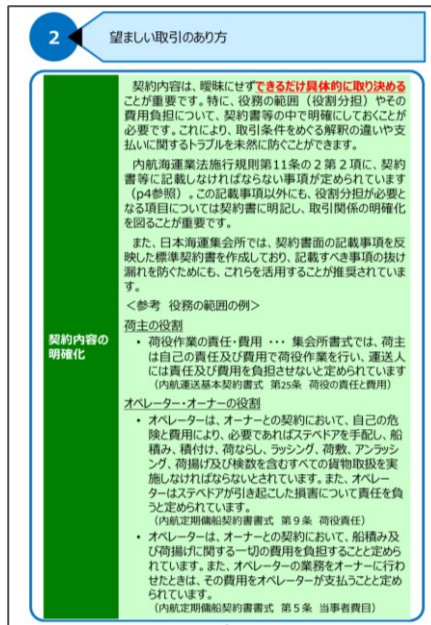
内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン(第2版)

～荷主とオペレーター、オペレーターとオーナーの連携強化に向けて～

○「内航海運業における商慣習の実態調査」の結果を踏まえ、「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン(第2版)」を取りまとめ、望ましい取引のあり方や、安定的な内航輸送の確保に向けた課題への取組例の内容等を充実。

(1) 望ましい取引のあり方(2章)

- ・**原価計算に基づく価格協議**や**契約内容の明確化**にあたっての**ポイントを追加**(タイムリーな価格協議や役割分担の明確化等)



(2) 安定的な内航輸送の確保に向けた課題への取組例(4章)

- ・「取引内容」「労働環境」「運航管理」「事務作業」「空荷運航」の **改善事例を追加**

a. 取引内容の改善事例 (2事例)

課題例1	経営層同士でデータを活用した協議の実施	荷主	オペ	オーナー
荷主・オペレーター・オーナーの運賃・用船料に対する理解が十分でなければ、十分な運賃・用船料の確保が困難となり、安定的な内航輸送に支障をきたす恐れがあります。 このため、荷主とオペレーター、オペレーターとオーナー間での運賃・用船料に対する理解を促進するため、荷主とオペレーター、オペレーターとオーナー間それぞれの協議のレベルを事務レベルのみならず経営層レベルで行うほか、データを活用した客観的論証に基づく協議を行うことで、運賃・用船料の見直しに対する両者の理解を促進することが大切です。				

(3) 参考

- ・**関係法令や各種支援制度、相談窓口を追加**

○ガイドライン改定に伴い追加した安定的な内航輸送の確保に向けた課題への取組例の詳細を「内航海運における船員の働き方改革・取引環境改善・生産性向上に向けた改善事例集」として取りまとめ。

内航海運における船員の働き方改革・取引環境改善・生産性向上に向けた

改善事例集

令和7年3月
国土交通省海事局



事例 10

自動荷役システムの導入

労働環境の改善事例

―本事例の実施主体(船種／事業形態)―

オイルタンカー／オペレーター

取組関係者

荷主 オベ

自動荷役システムを導入し、船員による油面監視等の労働時間削減を実現している

1 背景

船員の働き方改革に伴い、船員による油面監視を行うための時間の捻出が困難となり、航海数減少の要因となっていた

- オイルタンカーの荷役作業においては、安全管理の観点から船員による継続的な油面監視が必要だった
- 船員法改正による労働管理の適正化に伴い、必要な監視体制の維持が困難となり、結果として航海数を減少させていた

2 取組内容

自動荷役システムを導入し、船員の労働時間を削減

- オペレーターは荷主と協議のうえ、**自動荷役システムを導入し油面監視等にかかる労働時間を削減**。荷役計画、シミュレーション、操作訓練を含む全自動による操作で、制御室での1人操作による荷役作業が可能となった
- 労働時間の削減により航海数が増加し、荷主としても経済的なメリット**が得られたため、導入コストを荷主が負担することとなった

荷役の自動化

荷主へのメリット提示



3 効果

- 荷役システム導入による船員の作業負担の軽減
- 航海数の増加により荷主の経済的メリットを創出

事例 9

ケミカルタンカーの封印廃止

労働環境の改善事例

―本事例の実施主体(船種／事業形態)―

ケミカルタンカー／オーナー

取組関係者

荷主 オベ

連絡協議会を通じた荷主との継続的な対話により、ケミカルタンカーの封印作業を廃止し、船員の作業負担軽減を実現している

1 背景

慣習的な封印作業が、船員の作業負担となっていた

- ケミカルタンカーでは不正防止や品質保証の観点から、タンク開閉部等の封印作業が慣習的に実施され、船員の作業負担となっていた

2 取組内容

オベがオーナーの要望を集約し、連絡協議会での荷主との継続的な協議により、ケミカルタンカーで封印を廃止

- 全海運・船主部会と内タン・船主部会で構成される**船主連絡協議会**を通じて、**オペレーターにオーナーの抱える課題や要望に対する意見交換**を15年にわたり継続的に実施している
- オペレーターがそれらのオーナーの要望を取りまとめたうえで、連絡協議会（荷主とオベが参加）を通じて荷主と継続的に協議を行っている
- ケミカルタンカーの封印廃止は、**荷主の費用削減にもつながるため、荷主の理解を得る**ことが可能となり改善につながった

定期的な協議

協議会としての意見提示



3 効果

- 船員の作業負担軽減および労働時間の削減

3. 今後の主な取組

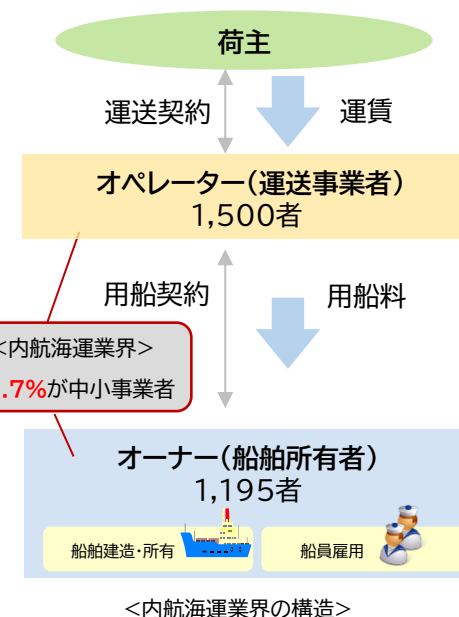
運賃・用船料算出にあたっての「標準的な考え方」の策定・周知

背景・課題

- 内航海運の取引環境は、契約の書面化等の各種取組により、改善しつつある一方、荷主とオペレーター間の運賃交渉やオペレーターとオーナー間の用船料交渉にあたり、運賃や用船料を構成する費目（コストとしてどのような費目が想定されるのか、オーナー、オペレーター、荷主がそれぞれ負担すべきコストは何か等）に係る「標準的な考え方」がないため、適正な運賃・用船料の收受につながりにくいという声を聞く。
- 令和6年度に実施した「内航海運業における商慣習及びその改善事例の実態調査」においても、運賃における費用負担の明確化について、およそ8割が進んでいないと回答しており、用船料においても約4割の事業者が提供作業の分担と対価が不十分だと回答している。

事業内容

「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）も踏まえつつ、内航海運業の取引環境改善・生産性向上に向け、運賃・用船料の実態について把握し、適正な「運賃・用船料」を收受するために必要な「標準的な考え方」を示すとともに、考え方に基づいた取組方法を検討する。



スケジュール(案)

現状分析

運賃・用船料の実態調査

貨物別、船種別、船齢別等にどのような費目が存在するのか運賃・用船料の実態を把握する。

有識者 検討会

運賃・用船料の「標準的な考え方」の検討

実態調査を踏まえ、費目ごとの定義を明確にし、民間有識者を交えた検討会や安定・効率輸送協議会等で「標準的な考え方」を検討する。

ガイドライン 改定

ガイドラインへの反映

「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」に、整理した「標準的な考え方」等を反映する。



関係者 周知

荷主・内航海運事業者への周知

荷主と内航海運事業者等に対し、安定・効率輸送協議会等を通じて、周知し、内航海運業の更なる取引環境改善・生産性向上を図る。

フォロー アップ

収受改善に向けた継続的なフォローアップ

運賃・用船料の取組状況をアンケート等で確認し、収受改善に向けた継続的なフォローアップを実施する。

事業効果

適正な運賃・用船料の收受につながるなど、**更なる取引環境の改善**が図られることで、安定的な海上輸送を確保でき、「強い内航海運」への発展を促す。

今後のスケジュール(案)

10月下旬
～
11月中旬

安定効率輸送協議会 3部会 個別部会

議題: 運賃・用船料算出にあたっての「標準的な考え方」の素案について

12月上旬

第3回検討会

議題: 「標準的な考え方」の「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」への反映について

12月中旬

安定効率輸送協議会 合同部会

議題: 「標準的な考え方」の「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」への反映について

パブリックコメント(12月下旬～1月下旬)

2月中旬

第4回検討会

議題: 「標準的な考え方」、「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」の公表について

3月中旬

安定効率輸送協議会 合同部会

議題: 「標準的な考え方」、「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」の公表について

3月下旬

運賃・用船料算出にあたっての「標準的な考え方」

内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン 公表

4. 予算税制について

① 海事産業の連携による内航変革のための技術開発・実証事業

令和8年度要求額: 159百万円
(令和7年度予算額: 161百万円)

背景・課題

- 内航海運は、デジタルトランスフォーメーション(DX)やグリーントランスフォーメーション(GX)といった社会変容や船員の高齢化といった課題に対応し、物流革新等の新たな社会ニーズに貢献していくことが必要。
- 技術開発を通じて、今後の社会変容に柔軟に対応できる「強い内航海運」への変革が不可欠。

事業内容

- 「強い内航海運」の実現に向けた技術開発・実証事業を支援
→ 内航の諸課題を解決し、物流革新等の社会ニーズに貢献できる技術開発及び実証に要する費用を補助(1/2以内)

補助対象

内航海運の課題

- ・ 生産性向上
- ・ 運航効率の改善
- ・ 船員の労働環境改善 等



社会ニーズ

- ・ 物流革新(DX)への取組
- ・ 物流革新(GX)への取組 等

補助対象の事業例

◆ 船員の労務負荷低減等の物流DXに関する技術開発

【係船・投錨時のウインチ作業】



(機側で油圧機器を人が操作)



(電動化・遠隔での操作)

【着岸・係船作業】



(目視による距離計測)



(岸壁と船舶の距離を計測する装置)

【荷役作業】



(機側で機器を人が操作)



(遠隔での操作・監視)

効果

・ 内航海運の生産性向上 ・ 船員の働き方改革の推進 ・ 海事産業の競争力強化

②内航海運と荷主等の連携による 取引環境改善・生産性向上

令和8年度要求額:122百万円
(令和7年度予算額:37百万円)

背景・課題

- 内航海運は、国民生活や経済活動を支える必要不可欠なライフラインであるが、船員はピーク時の昭和49年から大幅に減少し、今後、若年労働力人口の減少が見込まれ、将来の海上労働力の確保が課題。加えて中小企業が99.7%を占める内航海運業における事業基盤強化も急務。
- 物流2024年問題を受けたトラックから船舶へのモダルシフトや、インバウンドの受入強化に伴う航空燃料の海上輸送需要の増加等にも対応し、内航海運による安定的な海上輸送を確保するためには、担い手確保と並行して、船員の業務効率化、内航海運業の事業基盤強化等、内航海運の生産性向上に資する取組が不可欠。
- 令和7年5月に策定された「省力化投資促進プラン」、令和7年6月に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針2025」等も踏まえて、内航海運業におけるソフト・ハード両面からの生産性向上を促進する必要がある。

事業内容

①内航海運の取引環境改善・生産性向上に向けた調査

内航海運の生産性向上のため、離着岸時、運航時、停泊・荷役時における、船員および陸上作業員の作業を船種や品目ごとに把握するとともに、船舶管理効率化のための船員育成、船舶、船用機器の標準化等の事例を調査

作業手順の見直しや非効率な業務の廃止、船舶管理の効率化を推奨する「作業工程等標準化指針」を国・荷主・内航海運業者連携の下で策定し、当該指針を「内航海運と荷主との連携強化のためのガイドライン」に反映



②内航海運輸送力向上事業支援(補助金)

内航海運の生産性を高めるために、内航海運業者が行うデジタル技術を活用した荷役・船上作業等の省力化・自動化、運航・経営の効率化を推進する取組等に対して支援

(例) 荷役バルブ操作の遠隔化



効果

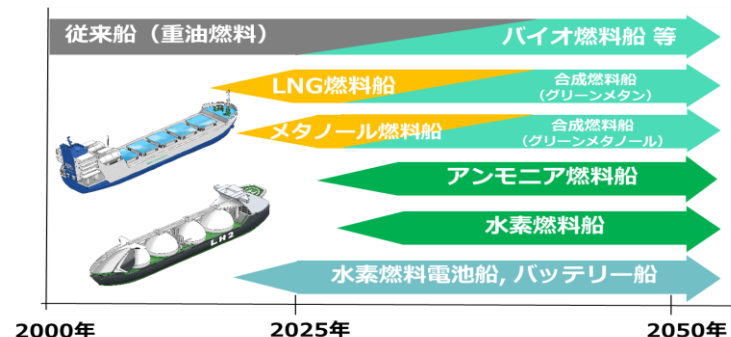
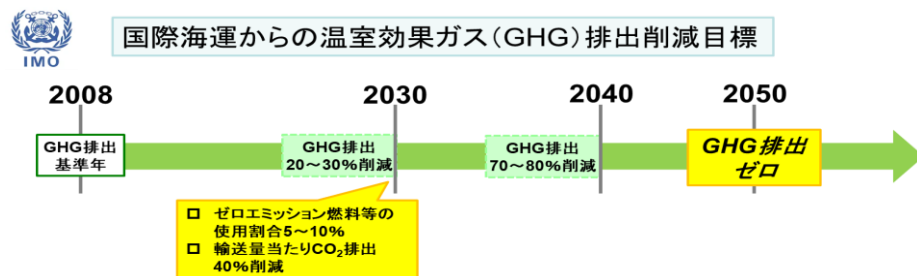
内航海運業の生産性向上を図り、内航海運による安定・効率輸送を実現

③海事分野におけるGXの推進

令和8年度要求額1.3億円
(前年度当初比1.7倍)

○ 2023年7月、国際海事機関(IMO)において、「2050年頃までに国際海運からの温室効果ガスの排出ゼロ」との新たな国際目標に合意。

→ IMOにおける目標達成のためのルール策定を我が国が強力にリードしつつ、水素燃料船、アンモニア燃料船等のゼロエミッション船の普及を促進。



▶ ゼロエミッション船等の開発・実証

○グリーンイノベーション基金

393.4億円(令和3年度~最長10年間)

・アンモニア燃料船

<内航タグボート>

2024年8月より実証運航開始

2024年12月に商業運航開始

<外航大型船>

2026年より実証運航開始

2028年までに商業運航実現

・水素燃料船

2027年より実証運航開始

2030年以降に商業運航実現

ゼロエミッション船



水素・アンモニア燃料エンジン

燃料タンク・燃料供給システム

▶ ゼロエミッション船等の生産基盤の構築

○GX経済移行債を活用した支援

600億円(令和6年度~5年間)

300億円(令和7年度~5年間)

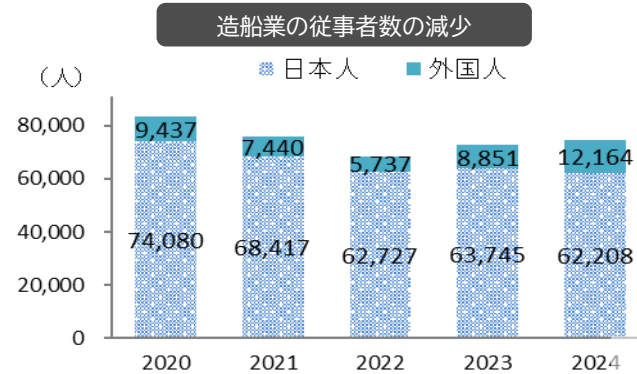
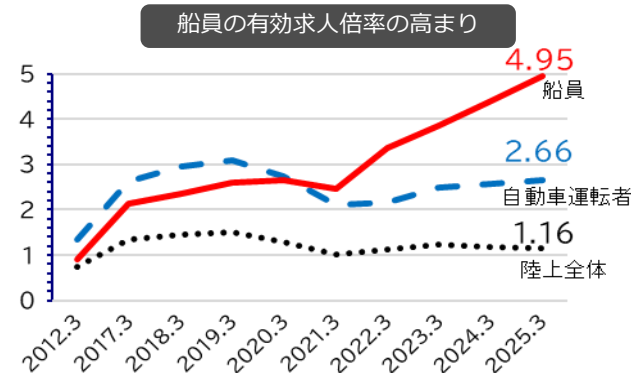
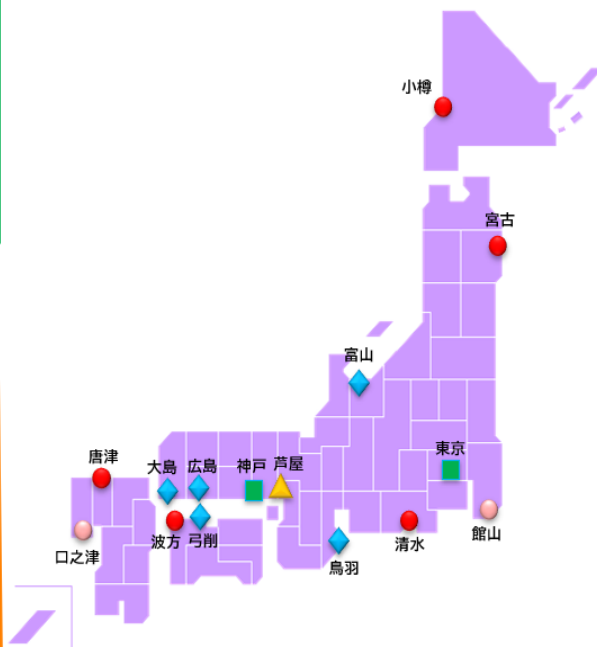
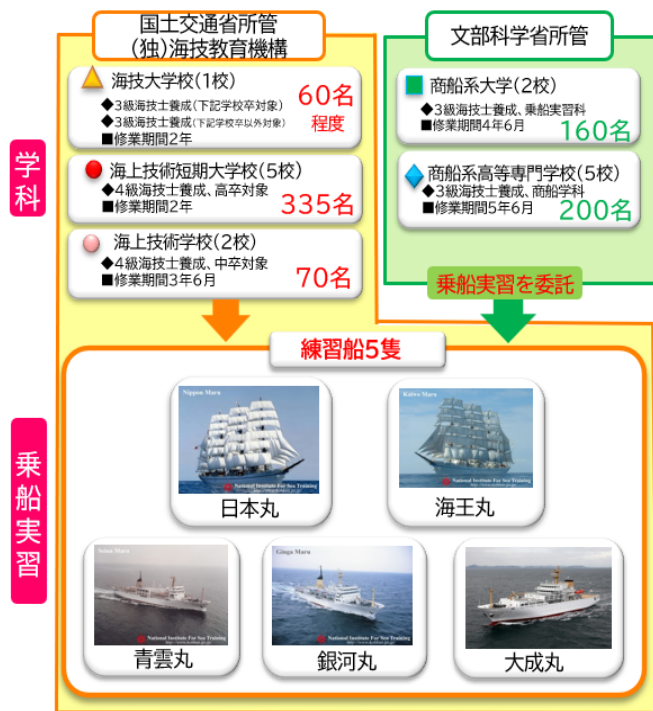
ゼロエミッション船等の建造に必要なエンジン、燃料タンク、燃料供給システム等の生産設備やこれらの舶用機器等を船舶に搭載するための設備等の整備・増強



④海事人材の確保・育成

令和8年度要求額77.8億円
(前年度当初比1.2倍)

- 「(独)海技教育機構」(JMETS)は、船員の確保・育成を目的として全国に8つの学校施設を持ち、座学教育及び乗船実習を効果的・効率的に実施する我が国の基幹的な船員養成機関。
→ 学生の実生活環境の向上や質の高い実習の実現に向け、老朽化した学校施設の建て替え等を実施。
- 海上輸送に求められる役割が増大する一方で、近年、船員の有効求人倍率が高まるなど、海運や造船の担い手となる人材の確保は大変厳しい状況。
→ 本年4月の船員法改正等を踏まえ、海技人材の養成ルート強化、海技人材確保の間口の拡充等の対策を総合的に実施。
→ 造船業の待遇改善や魅力発信を進めつつ、ゼロエミッション船等の新技術に対応した人材の育成や外国人材の適正な受け入れを実施。



内航海運関係の税制特例措置

船舶の買換特例（圧縮記帳）制度

特例措置の内容

船舶を譲渡し、新たに船舶を取得した場合における譲渡資産譲渡益について、80%を上限に課税繰延が認められる。

対象要件

- 環境負荷低減設備が搭載された新建造船舶及び中古船舶であること
- 譲渡船舶の船齢が23年未満であり、新たに取得する船舶の船齢が法定耐用年数以下であること。

<環境負荷低減設備の例>

【主機関】

電気制御型ディーゼル主機

【推進関係機器】

推進効率改良型ラダー
推進効率改良型船形
サイトスラスター（いずれか1つ）

【推進効率改良型プロペラ】

【LED照明器具】等

環境要件は
特償の方が
より厳しい
【必須要件】

船舶の特別償却制度

特例措置の内容

高度な環境負荷低減設備を搭載した新建造船舶を取得した場合に、船舶の区分に応じて特別償却が認められる。

対象要件

環境低負荷船	高度環境低負荷船
加算償却額:16%	加算償却額:18%

※環境低負荷船、高度環境低負荷船のどちらも500トン以上の船舶に限る。

<環境負荷低減設備の例>

【主機関】

電気制御型ディーゼル主機

【推進関係機器】

推進効率改良型ラダー
推進効率改良型船形

【推進効率改良型プロペラ】

【サイトスラスター】

【LED照明器具】

【熱効率改良装置】

等

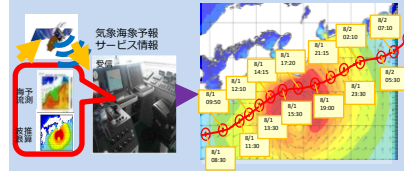
左記設備のうち主機を電気推進装置付にする、又は、左記設備に航海支援システムを追加する

【電気推進装置付主機】

or

【航海支援システム】

気象・海象予測情報を活用し、省エネ運航が可能な航路・船速を提示



中小企業投資促進制度

特例措置の内容

中小企業者等が船舶を取得し、内航海運事業に利用した場合において、その取得価格（船舶は取得価格の75%）の30%の特別償却もしくは7%の税額控除が認められる。

対象要件

資本金1億円以下の企業等
※税額控除の場合、個人事業主または資本金3千万円以下の企業に限定される

固定資産税の課税標準の特例

○恒久措置

内航貨物船、国内旅客船
：課税標準1/2
離島航路用の船舶
：課税標準1/6

地球温暖化対策税の還付措置

（内航海運、国内旅客船に係る軽油及び重油）

石油石炭税に上乗せされている「地球温暖化対策のための税」の還付

※原油・石油製品（1klあたり）

石油石炭税2,040円に760円を上乗せ

軽油引取税の免税

内航海運、国内旅客船に係る軽油引取税

（1キロリットル当たり32,100円）の免税