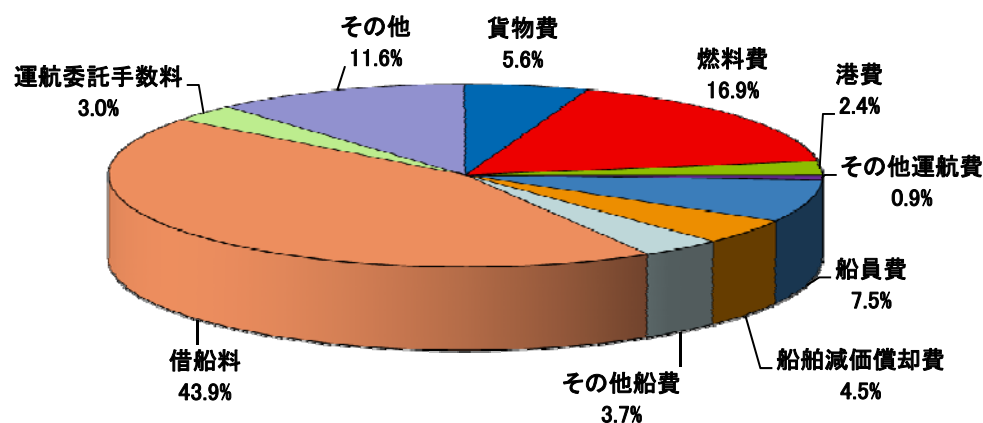


7 オペレーター・オーナーの費用構成

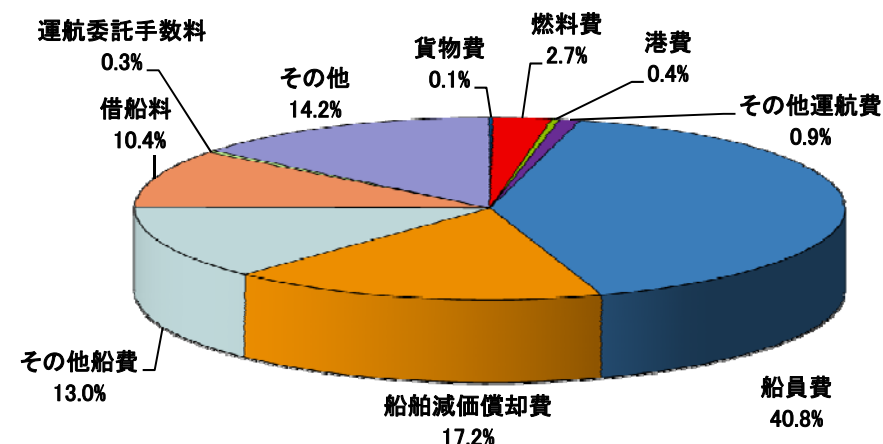
建造納付金の船価に占める割合は、試算によれば一般貨物船で船価の約10%前後であり、オーナーの費用のうち、船舶減価償却費が約17%であることを考えると、オーナーの年間費用の約2%前後を構成していると計算できる。

オペレーターの費用構成



オーナーへの用船料支払、
運航に係る固定経費、自社
船に係る固定経費が運賃の
太宗を占めている。

オーナーの費用構成



船舶に係る固定経
費が用船料の太宗
を占めている。

○内航海運暫定措置事業による建造等納付金

単位：千円

船種	総トン数	対象トン数	建造費	納付金単価	納付金額	総船価	納付金割合
一般貨物船	499	1,600	600,000	81	129,600	729,600	18%
				30	48,000	648,000	7%

* 上段は22年度納付金単価 81,000円

下段は免除制度により、解撤等交付金単価 51,000円を差し引いた単価 30,000円

※標準的な船価を踏まえ、
海事局で試算

8 政策的誘導のための単価設定について

○モーダルシフト船の建造納付金の取扱（平成10年度～）

地球温暖化問題への対応のため、トラック輸送を内航海運に切り替えるモーダルシフト政策を推進することが求められている。このため、モーダルシフトの担い手となるコンテナ船や、RORO船については、その推進のため特別な建造納付金において、特別な取扱をしている。

○大型フィーダーコンテナ専用船の建造納付金の取扱（平成21年度～）

国土交通省の成長戦略では、国際コンテナ戦略港湾（阪神（大阪港、神戸港）、京浜港（東京港、川崎港、横浜港））を選定し荷物の集約を図るための総合対策を実施。内航フィーダー網の充実、コスト削減を図る観点から建造納付金において、特別な取り扱いを実施している。

○特殊貨物船の納付金単価

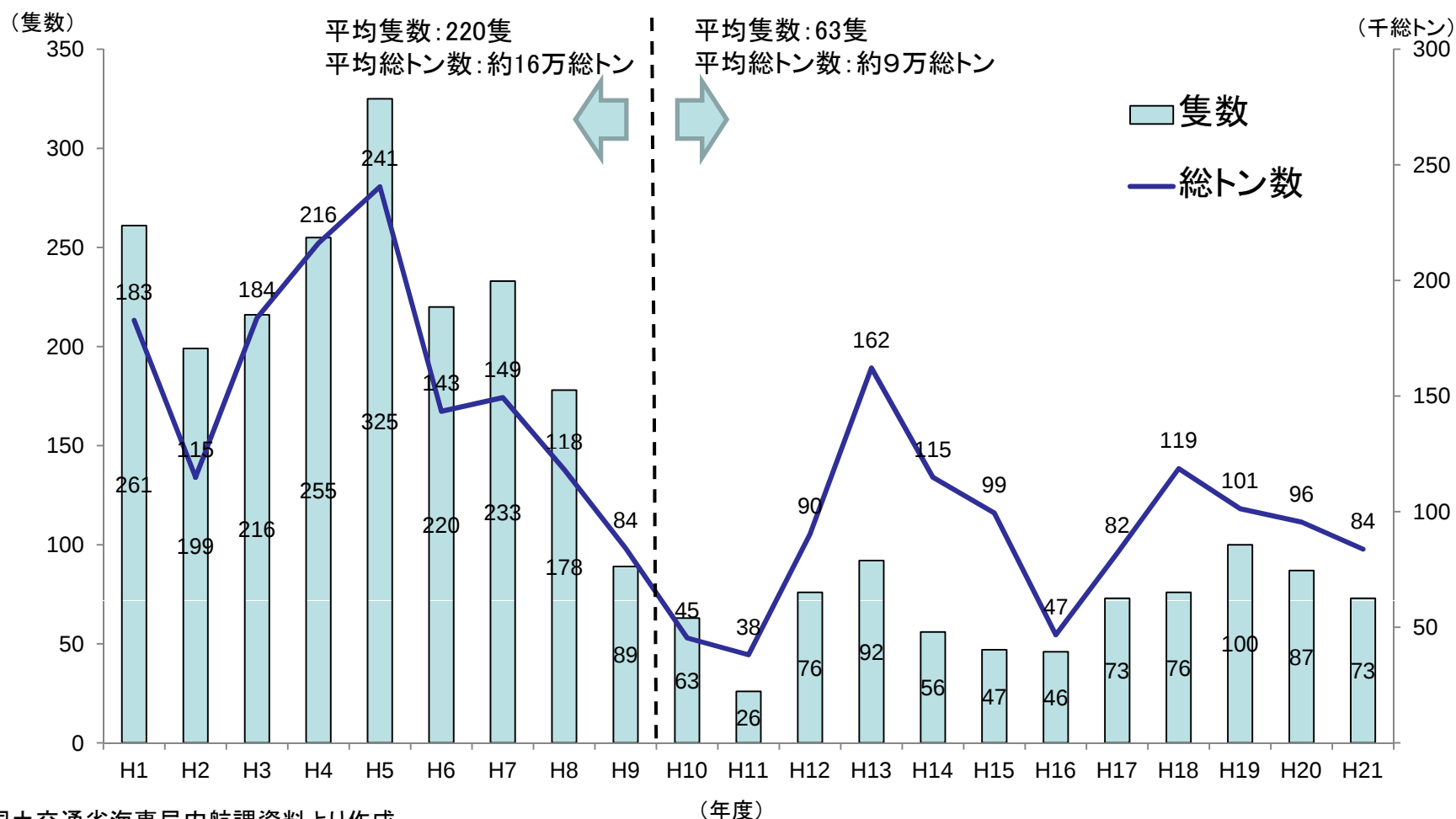
種 別	船種	対象トン数	H22年度単価	備 考
特殊貨物船	RORO船 コンテナ専用船	—	48,500円	

○モーダルシフト船、大型フィーダー専用コンテナ船の納付金単価

種 別	船種	対象トン数	H22年度単価	備 考
モーダルシフト船A	RORO船 コンテナ専用船	10,000 ^{トン} 以上 6,000 ^{トン} 以上	30,000円	
モーダルシフト船B	RORO船 コンテナ専用船	4,000～10,000 ^{トン} 4,000～6,000 ^{トン}	43,500円	免除額は30,000円が限度
大型フィーダー専用コンテナ船	コンテナ専用船	2,500 ^{トン} 以上	24,000円	外航船を輸入する場合には0円 (H22年度～5年間)

9 新造船隻数・船腹量の推移

暫定措置事業実施(平成10年)後における船舶建造数は年間平均63隻であり、平成元年～平成9年時の220隻と比べると大きく低下(71%減)している。船舶建造総トン数においては、平成10年以降が年間平均9万総トンであり、それ以前の16万総トンと比べ大きく低下している(43%減)が、建造隻数に比べれば差は小さく、建造船舶の大型化が進んでいることが推定される。



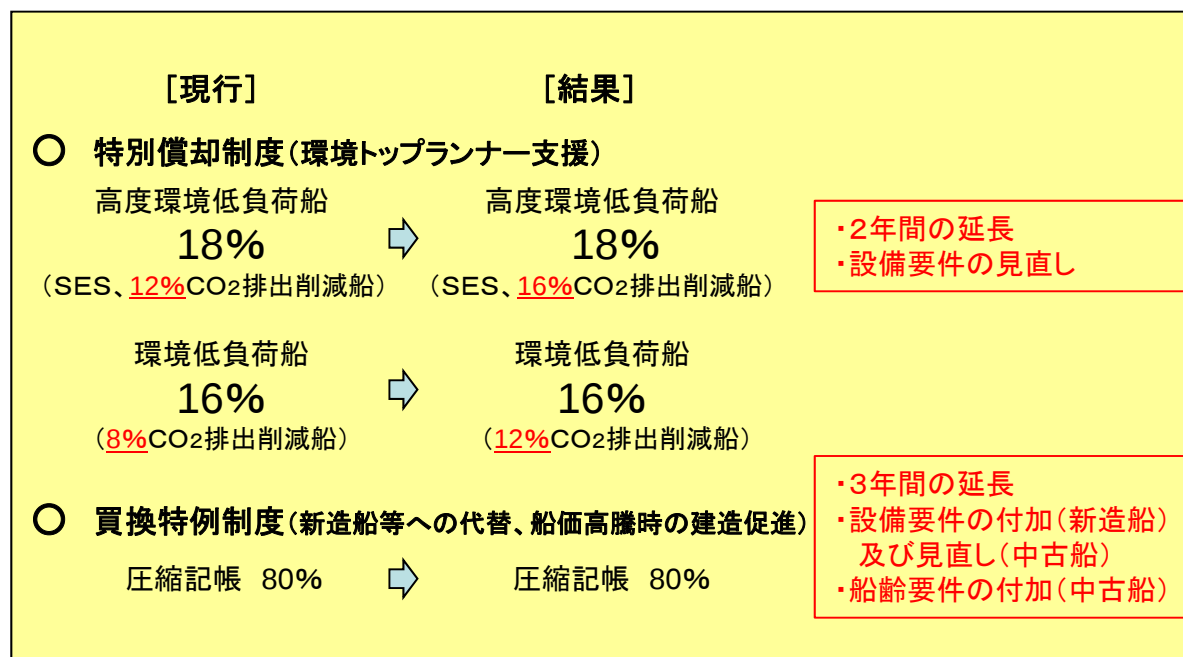
○国土交通省海事局内航課資料より作成

○各年度末現在

○ここでいう新造船とは、各年度末時点での内航海運業者の使用船舶のうち、進水から1年経過していないものをいう。

10 内航海運税制

CO₂やNO_xの排出削減等の環境負荷低減に資する内航船舶の普及を促進するため、船舶の特別償却制度を2年間延長し、特定事業用資産の買換等の場合の課税の特例措置を3年間延長する。



政策目標:

・内航省エネ船・新造船の普及によるCO₂排出量削減

(3年間で約3.3万ト→5年間で約5.6万ト)

・内航船舶の老齢船割合の減少

(現状72%→3年後に69%→5年後に68%)

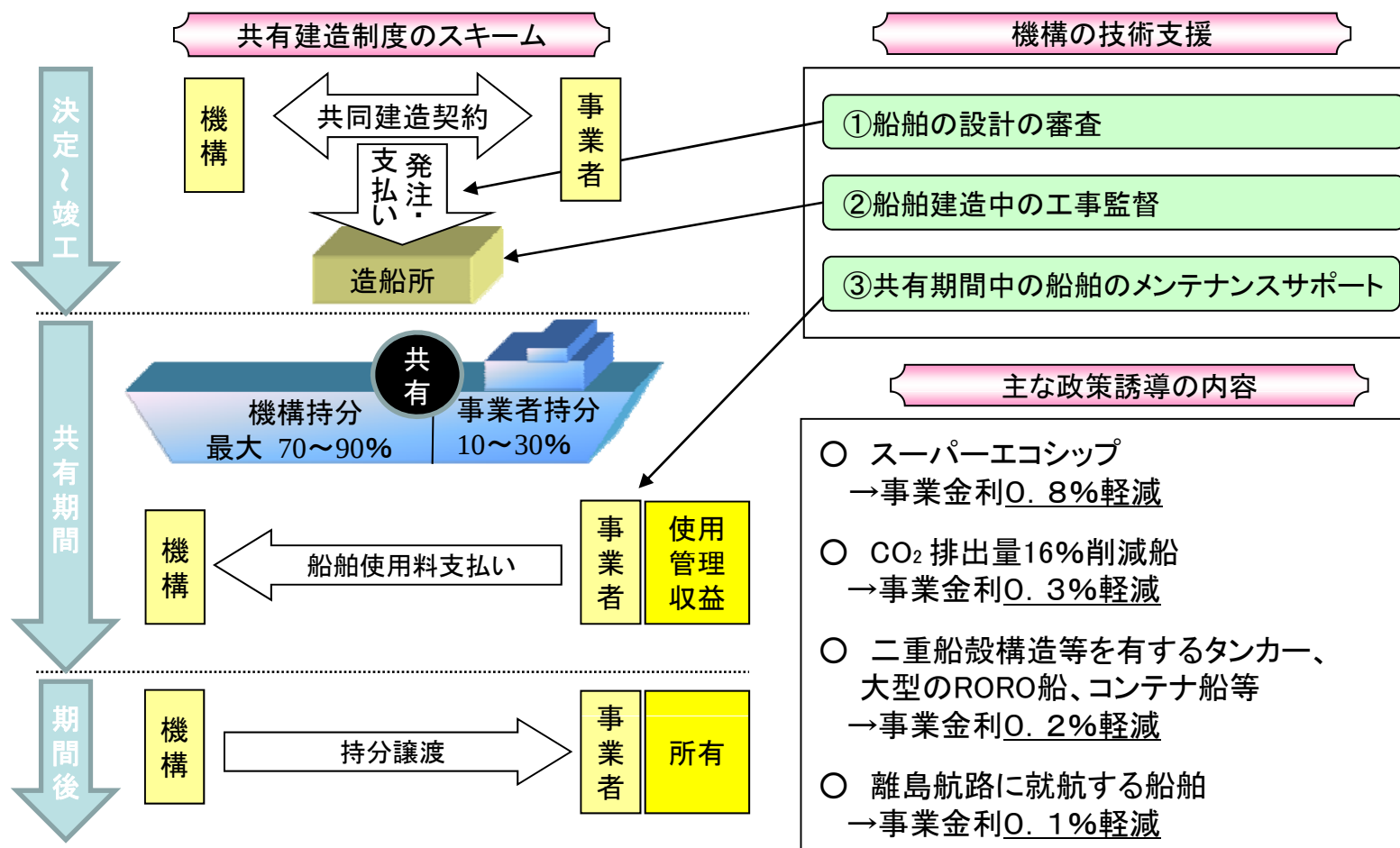
地球温暖化対策のための税(石油石炭税の税率の上乗せの特例)におけるモーダルシフト等の推進、公共交通の利用促進に資する事業等に係る特例措置の創設等
国内の海運の燃料への「地球温暖化対策のための課税の特例」(石油石炭税の税率の上乗せの特例)に係る免税・還付措置を創設併せて、物流・交通の省エネ化のための方策などを実施

【現行】 (新設)

【結果】 内航運送用船舶及び遊覧船を除く一般旅客定期航路事業用船舶に利用される重油・軽油について、特例により石油石炭税に上乗せされる部分の免税・還付(平成25年3月31日まで)

11 共有建造制度

1. (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」）と海運事業者が費用を分担して船舶を共有建造
2. 竣工後は、機構と事業者との共有とした上で事業者が使用・管理
3. 機構が負担した建造資金は、事業者が共有期間（旅客船7年～15年、貨物船10年～15年）を通じて、毎月、船舶使用料として支払い
4. 共有期間満了時に、機構持分の残存簿価（機構分担額の10%）を事業者が機構から買い取ることで、当該船舶の所有権が事業者に移転



12 自動車単体対策～環境性能に優れた自動車に対する優遇税制～

1. 自動車重量税の特例

平成24年4月30日までに新規・継続検査等を受ける自動車に適用

例：トヨタ・カローラ：30,000円(2年自家用)(本則15,000円)

日野・プロフィア(16t積)：67,500円(1年事業用)(本則62,500円)

免税	○電気自動車(燃料電池自動車を含む)、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車、天然ガス自動車の一部、ハイブリッド自動車の一部
75%軽減	○☆☆☆☆車かつ燃費基準+25%達成車 ○ポスト新長期規制適合車かつ重量車燃費基準達成車 ○ポスト新長期規制適合かつ平成27年度燃費基準を達成している車両総重量2.5t超3.5t以下のディーゼル自動車
50%軽減	○☆☆☆☆車かつ燃費基準+15%達成車 ○重量車☆☆車かつ重量車燃費基準達成車 ○☆☆☆かつ平成27年度燃費基準を達成している車両総重量2.5t超3.5t以下のガソリン自動車

2. 自動車税の特例

平成24年3月31日までに新車新規登録を受けた新車に適用

例：トヨタ・カローラ：39,500円

日野・プロフィア(16t積)：67,100円

税率から概ね50%軽減	○電気自動車、天然ガス自動車の一部 ○☆☆☆☆車かつ燃費基準+25%達成車 ○プラグインハイブリッド自動車
税率から概ね10%重課	○11年超のディーゼル車、13年超のガソリン車・LPG車(電気自動車、天然ガス自動車、メタノール車、一般乗合バス、被けん引自動車を除く)

3. 自動車取得税の特例

(取得価額に対し本則3%、暫定税率5%(営業用及び軽自動車3%))

平成24年3月31日までに新車を取得時に適用

例：トヨタ・カローラ(価格約190万円)：85,500円(本則51,300円)

日野・プロフィア(価格約1,600万円)：432,000円(本則432,000円)

免税	○電気自動車(燃料電池自動車を含む)、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車、天然ガス自動車の一部、ハイブリッド自動車の一部
75%軽減	○☆☆☆☆車かつ燃費基準+25%達成車 ○ポスト新長期規制適合車かつ重量車燃費基準達成車 ○ポスト新長期規制適合かつ平成27年度燃費基準を達成している車両総重量2.5t超3.5t以下のディーゼル自動車 ○☆☆☆かつ平成27年度燃費基準を達成している車両総重量2.5t超3.5t以下のガソリン自動車
50%軽減	○☆☆☆☆車かつ燃費基準+15%達成車 ○重量車☆☆車かつ重量車燃費基準達成車 ○☆☆☆かつ平成27年度燃費基準を達成している車両総重量2.5t超3.5t以下のガソリン自動車



＜低排出ガス認定車四つ星ステッカー＞



＜燃費基準+25%達成車ステッカー＞

(ガソリン乗用車等)