

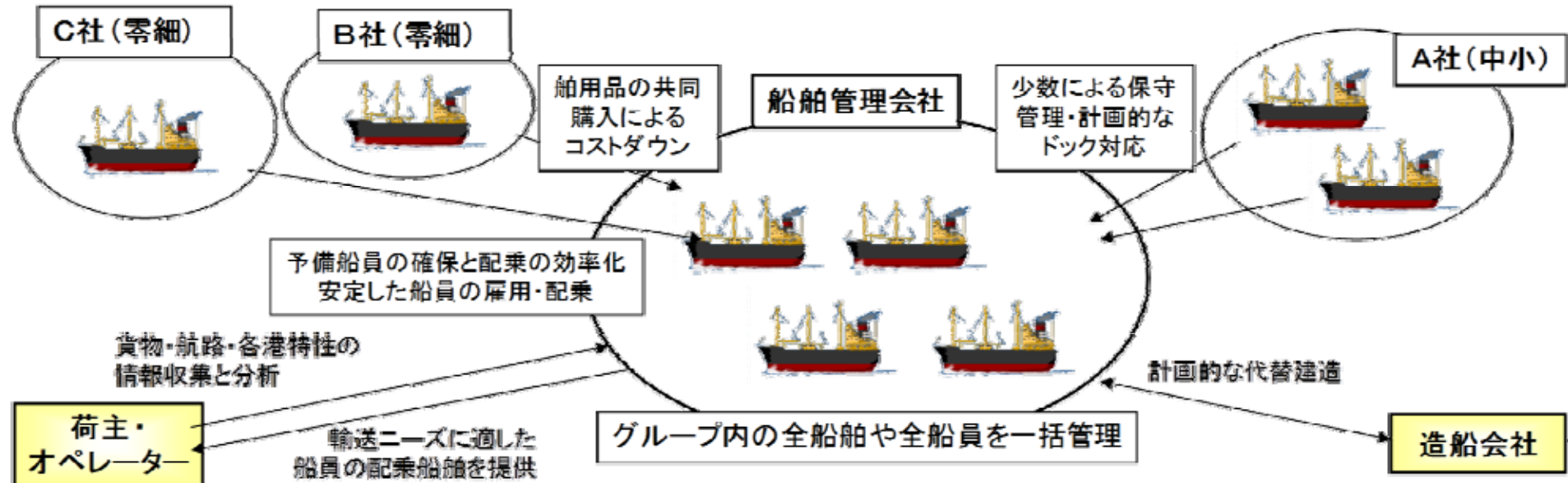
参考資料(資料5)

2011年3月15日
海事局内航課

グループ化の取組

船舶管理会社を活用したグループ化

1. 内航海運事業者は、船舶の保持・安全管理、船員の配乗・教育等を船舶管理会社に一元化して外注委託
2. 船舶管理会社・・・事業者から請け負って、様々なサービスを提供



船舶管理会社を活用したグループ化の特徴と長所

- ・グループ化しても個々の会社は残る。(一国一城の主のまま。)
- ・必要と考えている業務についてのみグループとして取り組むことが可能。

緩やかな
グループ化
の形態

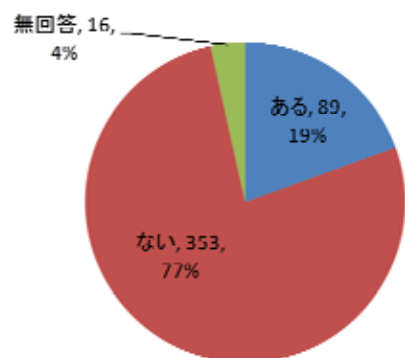
グループ化の長所

- ① 船員規模の拡大による若年船員の確保の容易化
- ② 船舶の保守管理、船用品の共同購入によるコストダウン
- ③ 規模拡大による専門家配置、予備船員の確保の容易化
- ④ 荷主ニーズとグループ内の情報の一元管理による船舶の提供・船員配乗のサービス、ニーズに対応する安全確保水準の向上
- ⑤ コストの外部化に伴う経営の近代化
- ⑥ 計画的な代替建造の推進(造船所との交渉力の向上)

グループ化を行わない理由

調査によれば、グループ化を検討したことが無い事業者が353社(約8割)、今後グループ化する考えが無い事業者が302社(約7割)と高い割合となっている。その主な理由は、経営方針、財務状況や船員の雇用条件が異なることとなっている。また、メリットが分からない、管理レベルが低いとの意見もあるところ。

グループ化を検討したことがあるか



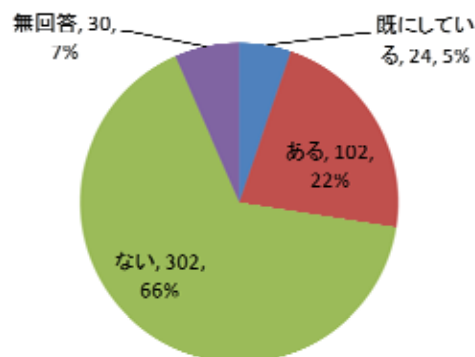
○グループ化における障害はなにか？

他の事業者と財務状況が異なる	270社
他の事業者と経営方針が異なる	239社
他の事業者船員の雇用条件が違う	225社
他社に自社の財務状況を知られてしまう	83社
知識やノウハウが無い	69社
船員の反対を受ける	30社

○船舶管理会社が普及しない理由はなにか？

船舶管理会社を使用するメリットが分からない	132社
まだまだ管理レベルが低い	96社
船舶貸渡し事業者と変わらない	67社
業界が小さく選択肢が無い	49社
船員配乗のみの管理ができない	35社

今後グループ化する考えがあるか



平成21年10月、内航海運事業者2,449社(オペレーター703社、オーナー1,746社)に対しアンケート調査を実施、458社から回答を得た。

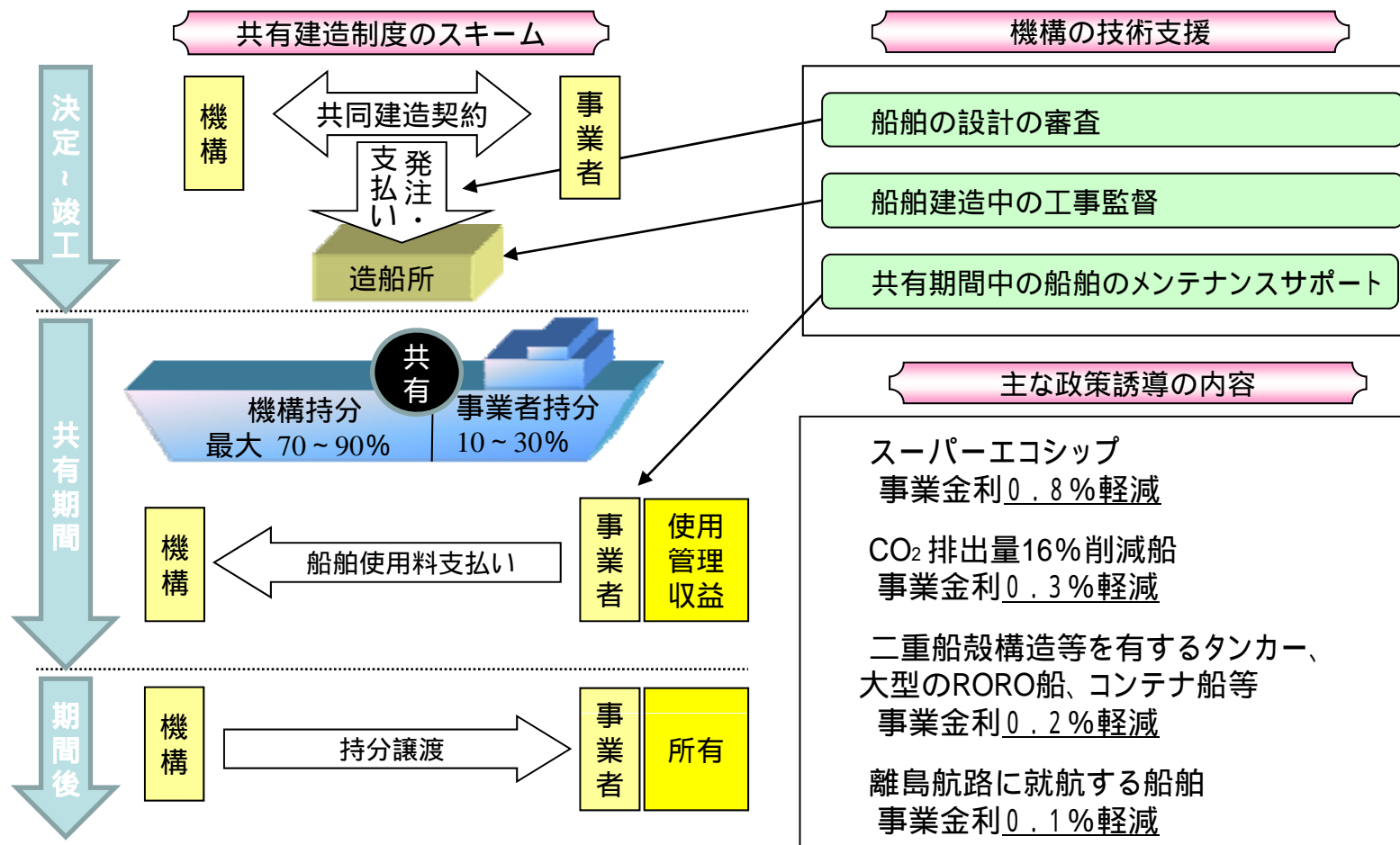
グループ化のメリット(数値的シミュレーション)

調査によれば、一杯船主が複数の船社とグループ化を行うことにより、予備員の削減が可能という結果が出ているところ。3社、6社のグループ化においては、船員の乗船周期を3カ月乗船し1カ月の休暇を与えることにより、3名の乗組員に対し1名の予備員がつくことにより効率よく3名の休暇対応をこなすことができ、理想の配乗計画が組める。

	船員費を除く直接経費の削減率(想定)	グループ化による削減費用			
		3社の場合		6社の場合	
		削減費用 (単位:千円)	削減比率	削減費用 (単位:千円)	削減比率
199トン貨物船	6%	60,294	21.3%	127,876	22.6%
	8%	61,292	21.7%	129,871	22.9%
	10%	62,290	22.0%	131,868	23.3%
499トン貨物船	6%	57,737	17.0%	124,493	18.3%
	8%	59,156	17.4%	127,330	18.7%
	10%	60,575	17.8%	130,168	19.1%
199トンタンカー	6%	80,437	22.9%	170,154	24.2%
	8%	81,391	23.2%	172,059	24.5%
	10%	82,344	23.5%	173,964	24.8%
499トンタンカー	6%	79,992	18.7%	171,608	20.0%
	8%	81,701	19.1%	175,028	20.4%
	10%	83,411	19.5%	178,449	20.8%

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完全に移転



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。

[現行]		[結果]
特別償却制度(環境トップランナー支援)		
高度環境低負荷船 18% (SES、12%CO ₂ 排出削減船)	➡	高度環境低負荷船 18% (SES、16%CO ₂ 排出削減船)
環境低負荷船 16% (8%CO ₂ 排出削減船)	➡	環境低負荷船 16% (12%CO ₂ 排出削減船)
買換特例制度(新造船等への代替、船価高騰時の建造促進)		
圧縮記帳 80%	➡	圧縮記帳 80%

・2年間の延長
・設備要件の見直し

・3年間の延長
・設備要件の付加(新造船)及び見直し(中古船)
・船齢要件の付加(中古船)



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)

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

税率から繰ね 60%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
税率から繰ね 10%軽減	○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6%(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180万円)：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)