

【貨物船・油送船・曳船】

**内航海運暫定措置事業による
建造等申請・被代替船申請要領
(平成28年度)**

東京都千代田区平河町2-6-4海運ビル8階

日本内航海運組合総連合会

全国内航輸送海運組合

全国海運組合連合会

全国内航タンカー海運組合

全日本内航船主海運組合

内航大型船輸送海運組合

目 次

1. 目 次	2頁
2. 「はじめに」及び申請受付期間	3頁
3. 「建造等申請・被代替船申請手続の流れ」	
建造等申請・被代替船申請手続図	4頁
同手続図解説	5頁
4. 申請時提出書類等	6頁～7頁
5. 竣工時提出書類等	8頁
6. 平成28年度以降の新しい制度について(実施細則等諸則改正のあらまし)	9頁
7. 建造等納付金単価関係(単価表を含む)	10頁
8. 被代替船の減額単価関係(単価表を含む)	11頁
9. 特殊貨物船の認定条件	12頁
10. 被代替船について(被代替船の取扱説明)	13頁
11. 環境性能基準について(環境性能基準の取扱説明)	14頁～15頁
12. 事業集約について(事業集約の取扱説明)	16頁
13. その他諸事項(船種変更申請の取扱説明を含む)	17頁
14. 納付金の算定方法	18頁～19頁
15. 手数料等について	20頁

はじめに

総連合会では、平成28年度の内航海運暫定措置事業に基づく建造等申請及び被代替船申請を本要領により受け付けます。

なお、本年度から、暫定措置事業関係の諸規則が全面的に改正され、代替建造制度の導入など、制度が大幅変更となっております。

このため、「Ⅲ平成 28 年度以降の新しい制度」(9 頁～ 16 頁)において主な変更事項を、「Ⅴ納付金の算定方法」(18 頁～ 19 頁)において納付金の計算例を後段に記述しておりますのでご参照ください。

つきましては、申請される組合員は、「内航海運暫定措置事業規程」、「内航海運暫定措置事業規程実施細則」及び関連する諸規則並びに本申請要領をよくお読み頂き、所属海運組合経由で申請して下さい。

なお、申請について不明の点などがありましたら、所属の海運組合にご相談下さい。

記

I . 平成 28 年度申請受付期間

(1) 建造等申請受付期間

今年度の建造等申請受付は、下表の日程で実施致します。

建造等申請・被代替船申請受付				
第1回	5月	1日	～	5月20日
第2回	7月	1日	～	7月20日
第3回	9月	1日	～	9月20日
第4回	11月	1日	～	11月20日
第5回	1月	1日	～	1月20日

なお、沈没船の同種・同船型の代替建造申請は、締め切り日を毎月 20 日として随時受け付けます。


(2) その他事項の受付期間

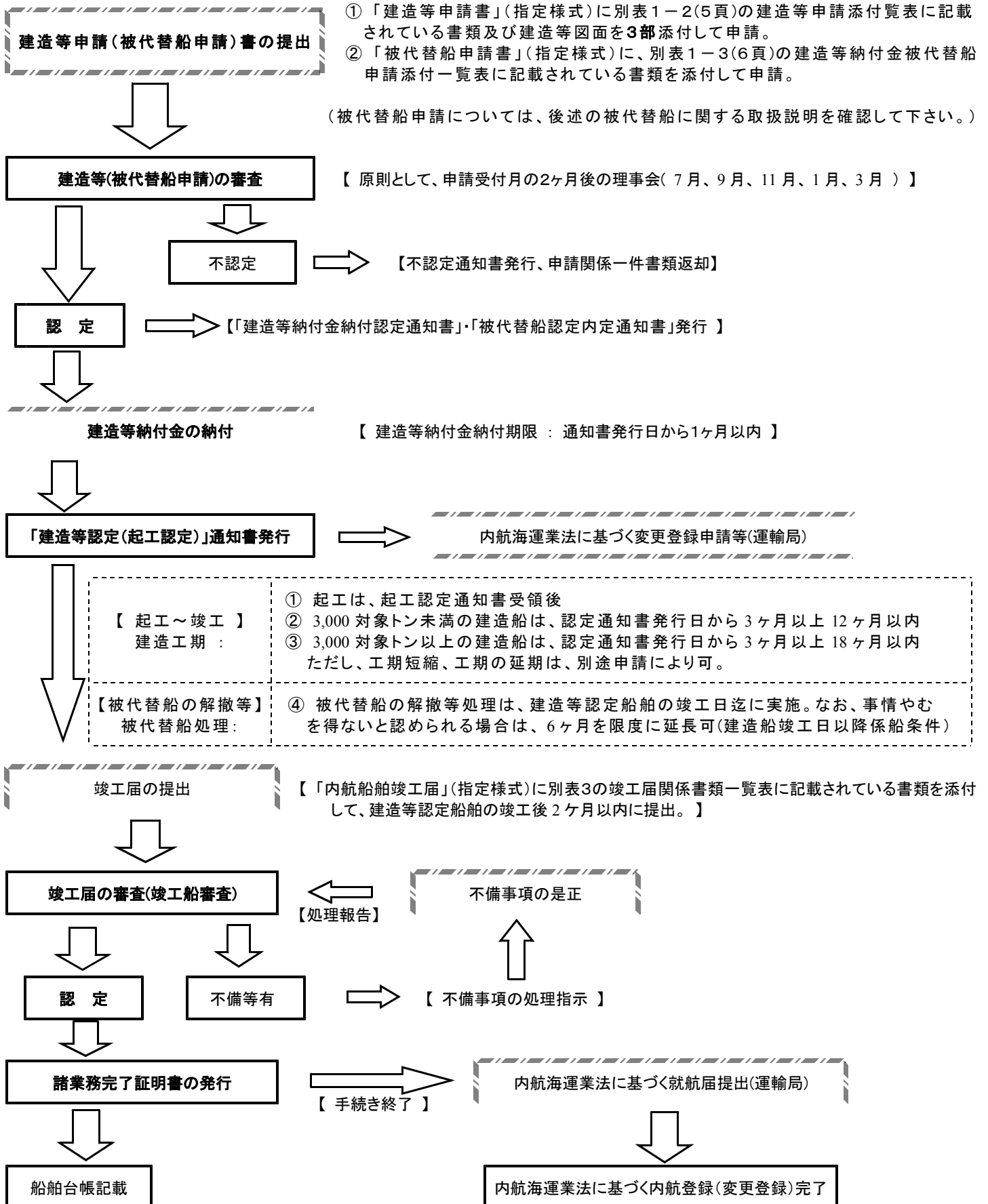
認定条件の変更申請等、建造等申請以外の暫定措置事業に係る各種申請は、締め切り日を毎月 20 日として随時受け付けます。

Ⅱ. 建造等申請及び被代替船申請手続きの流れ

1. 建造等申請・被代替船申請手続図

建造等申請・被代替船申請の審査及び手続きは、以下の手続図の順序に従って行われます。

 部分は、申請者に手続きして頂く事項です。



2. 申請手続き図解説

手続き図の詳細を以下の通り説明いたします。

(1) 申請及び審査

建造等申請及び被代替船申請の受付は、3月を除く奇数月(5月、7月、9月、11月、1月)の20日を締切日として実施されます。

申請する場合は、所定様式の建造等認定申請書及び被代替船がある場合は被代替船申請書に必要書類を添付して提出してください。

建造申請関係書類は、6頁に、被代替船関係書類は7頁に一覧表があります。

受付た建造等申請及び被代替船申請は、原則として受付月の次の奇数月の理事会で審査されます。ただし、提出書類の不足等の不備があり審査保留となった場合は、審査日程が延びる場合があります。

(2) 審査結果の通知

審査の結果、認定内定となった申請については、「建造等納付金納付認定通知書」が発行されます。

また、被代替申請を同時にしているものについては、「被代替船認定内定通知書」が発行されます。

なお、不認定となった場合は、「不認定通知書」で通知するとともに申請関係一件書類を返却します。

(3) 納付金の納付

「建造等納付金納付認定通知書」を受けた申請者は、通知書記載の建造等納付金を納付することになります。納付期限は原則として認定通知書発行の日から1カ月以内です。

なお、納付期限については、申請により最大2カ月(建造等納付金納付認定通知書発行日から3カ月)の延長が可能です。

(4) 「建造等認定(起工認定)通知書」の発行

納付金が納付されますと「建造等認定(起工認定)通知書」(以下「起工認定通知書」といいます。)が発行されます。

この起工認定通知書の発行により、建造船の起工が可能となります。

また、建造船を内航登録するためには、運輸局へ内航海運業法に基づく変更登録をする必要がありますが、この起工認定通知書を所轄運輸局に提示することで、変更登録ができることとなります。

その際、被代替船申請を伴う場合は、同時に被代替船に関する変更登録も行って下さい。

(5) 建造等工期について

建造工期は、建造船の船型によって異なりますが、具体的には以下の通りです。

① 3,000対象トン未満の建造船は、認定通知書発行日から3ヶ月以上12ヶ月以内

② 3,000対象トン以上の建造船は、認定通知書発行日から3ヶ月以上18ヶ月以内

ただし、やむを得ない事情のあるときは、工期短縮、または、工期の延期を申請することができます。

(6) 被代替船の解撤等完了時期

被代替船は、建造等船舶が竣工する前に解撤等(解撤・海外売船)を完了することとされています。

ただし、やむを得ない事情のあるときは、6カ月を限度として解撤等完了期限の延長申請をすることができますが、その場合、建造船竣工と同時に被代替船を係船することが条件となります。

なお、建造船の竣工日とは、建造等船舶に係る「登録事項証明書」(旧船舶原簿謄本)の登録日となります。

(7) 竣工届の提出

建造等船舶が竣工した場合、竣工届に「竣工届関係書類一覧表」に記載されている書類を添付して竣工日から2カ月以内に提出して下さい。

「竣工届関係書類一覧表」は、8頁に記載してあります。

(8) 竣工船審査

提出された竣工届関係一件書類を審査し、認定条件と一致していれば「諸業務完了証明書」が発行されます。

不備等があり、認定条件と一致していない場合は、別途、是正すべき措置を記述した「通知書」が発行され、当該是正措置の完了確認の後「諸業務完了証明書」が発行されます。

この「諸業務完了証明書」の発行をもって、建造認定手続きは終了となります。

(9) 新造船・改造船完成報告(就航届)の提出

内航船舶には、内航海運業法第21条の定めるところにより、船舶の表示が義務付けられていますが、その表示をするため、内航表示番号の指定を所轄運輸局から受ける必要があります。

内航表示番号の指定を受けるためには、新造船・改造船完成報告(報告様式1号)を所轄運輸局に提出することになりますが、その際、「諸業務完了証明書」を提示して下さい。

これで内航海運業法上の内航登録手続き(変更登録手続きを含む。)も完了となります。

3. 申請時提出書類等

(1) 建造等申請関係提出書類

建造等申請する場合は、指定書式の「建造等申請書」に下表の建造等申請関係提出書類を添付して申請してください。(申請書裏面にも同様の記載があります。)

	番号	書類名	摘要
必要添付書類	1	誓約書(規程第17条に定めるもの。) 【指定様式】	
	2	印鑑証明書	(申請時点で3ヶ月以内発行のものに限る。)
	3	造船契約書及び建造等申請船舶の設計図面等 (CO2排出量計算書関係書面を含む。) 提出部数3部	(CO2排出量計算書関係書面)は、環境性能基準適合船A・Bの納付金単価適用を申請する場合に必要。)
	4	組合加入証明書 【組合発行の任意様式】	
特定添付書類	1	積荷保証証明書(正)又は用船保証証明書(正) 【指定様式】 ※「特殊貨物船の建造認定条件に関する理事会決定」の保証関係参照。	特殊貨物船を建造する場合に適用。
	2	登録事項証明書の全部事項証明書(旧船舶原簿謄本)及び総トン数計算書(登録事項証明書の発行日が平成18年3月31日以前のもの不要。) 【官庁様式】	改造又は転用の場合に適用。 但し、総トン数計算書は、曳船、油送船及び満載喫水線規則適用除外船舶は不要
	3	共有者の委任状(正)及び印鑑証明書(正) 【任意様式】	共有船舶を改造又は転用する場合に適用
	4	転用する船舶の対象トン数鑑定書(正) 【指定様式】	転用の場合、曳船は船舶件名表(写)
	5	転用する船舶の造船証明書 【任意様式】	台船・はしけ・バージの転用の場合に適用
	6	セット明細書 【任意様式】	プッシャー・バージを申請する場合に適用
	7	寄港地施設説明書 【任意様式】	セルフアンローダ設備を有しない石灰石専用船又は石炭専用船を申請する場合
	8	共同建造等契約公正証書(写)、委任状、印鑑証明書 【任意様式】	共同建造として申請する場合に適用
	9	転用理由書 【任意様式】 ----- 就航実績証明書(正)又は就航実績証明書に代わる書類(実績証明書提出不可理由書等) 【任意様式】	全ての転用申請船舶に適用 総トン数100トン以上又は長さ30メートル未満の船舶は不要。
	10	事業集約等申請書 【指定様式】	申請を環境性能基準B適合+事業集約等とする場合に適用。

(注) 官庁様式は、官公庁発行(又は受理証明書)のものであること。

必要添付書類1から4までの書類は、全ての申請に提出が必要な書類です。

特定添付書類1から10までの書類は、申請の内容に応じて必要な書類で、提出を必要とするのは、摘要欄に該当する申請です。

必要添付書類3の造船契約書及び建造等申請船舶の設計図面等の提出関係書類については、「認定対象トン数の確認・鑑定に関する取扱要領」及び「環境性能基準適合認定手続き等に関する理事会決定」に詳細が定められていますのでご参照下さい。

特定添付書類10の事業集約関係の提出書類については、「事業集約等の取扱いに関する理事会決定」に詳細が定められていますのでご参照下さい。

(2) 被代替船申請関係提出書類

被代替船申請をする場合は、建造等申請書類に加えて、指定書式の「被代替船申請書」に下表の被代替船申請関係提出書類を添付して申請してください。(申請書裏面にも同様の記載があります。)

	番号	添付書類	摘要
		書類名	
指 定 添 付 書 類	1	申請船舶に係る「登録事項証明書」(旧船舶原簿謄本)の全部謄本 【官庁様式】	申請時点で解撤等未了のもの。
	2	申請船舶に係る抹消登録証明書(旧船舶原簿抹消謄本)の全部謄本 【官庁様式】	申請時点で解撤等完了しているもの。
	3	内航海運暫定措置事業による解撤処理確約書 【指定様式】	解撤等区分を解撤とするもの。 但し、申請時に解撤完了している場合は不要。
	4	内航海運暫定措置事業による海外売船不成立の場合の対応策実施確約書 【指定様式】	解撤等区分海外売船とするもの。 但し、申請時に海外売船を完了している場合は不要。
	5	① 海難報告書(官庁様式) ② 全損保険金支払証明書又は推定全損保険金支払証明書 【保険会社発行の任意様式】 ③ 解撤処理完了証明書(証明写真を含む)	解撤等区分を沈没とするもの。 ただし、解撤処理完了証明書は、解撤処理が必要とされた場合に適用。
	6	未使用トン数の留保申請書 【指定様式】	被代替船の分割引当等により発生した余剰トン数を未使用トン数として残す場合。
	7	共有者同意書及び印鑑証明書の正本 【任意様式】	共有船舶を被代替船とする場合。
	8	変更登録申請書の写又は届出事項変更届出書の写 【官庁様式】	所轄運輸局の受理印があり、且つ「〇〇丸(船舶番号※※※※※※)を被代替船として〇〇丸を建造する。」の記載があるものに限る。

- (注) ① 被代替船申請船舶が、申請時点で解撤又は海外売船を完了している場合は、解撤等一件書類(別表3)は竣工届に添付すること。
② 8番の変更登録申請書又は届出事項変更届書で建造船の船名が未定のものについては、船名を「未定」として記入しても差し支えない。

(3) 竣工届関係提出書類

建造等認定船舶が竣工した場合は、指定書式の「竣工届」に竣工日(登録事項証明書の登録日、登録対象外の船舶については対象トン数鑑定日)から2カ月以内に下表の提出書類を添付して申請してください。(竣工届裏面にも同様の記載があります。)

番号	書 類 名	
1	① 建造等船舶に係る「登録事項証明書」の全部事項証明書(旧船舶原簿謄本) ② 台船・はしけ及びバージについては、当該船舶を建造した造船所が発行する造船(改造)証明書 ただし、転用申請で申請時提出済みのものは不要	【官庁様式】 【指定様式】
2	貨物船については、対象トン数(載貨重量トン数又は見做し重量トン数)鑑定書の正(総連合会用)	【検定機関発行の指定様式】
3	油送船については、対象トン数(貨物油槽全容積)鑑定書の正	【検定機関発行の指定様式】
4	曳船については、船舶件名表のうち、表紙、要目欄、機関欄の写	【官庁様式】
5	総トン数100トン以上又は長さ30メートル以上の船舶については、建造等船舶に係る変更登録申請書に管轄運輸局の受理印のあるもの及び同申請に対する変更登録通知書(内航表示番号指定書を含む。)の写	【官庁様式】
6	総トン数100トン未満であって長さ30メートル未満の船舶については、建造等船舶に係る届出事項変更届の届出受理証の写又は同届出書に管轄運輸局の受理印のあるものの写	【官庁様式】
7	総トン数計算書(船舶測度官の印のあるもの) ただし、曳船、油送船及び満載喫水線規則適用除外船舶は不要	【官庁様式】
8	① 船舶検査証書 ② 船舶検査官の印のある乾舷計算書(船舶検査証書記載の乾舷値と一致するもの)又はNKが発行する乾舷指定書。 ただし、曳船、油送船及び満載喫水線規則適用除外船舶は不要	【官庁様式】
9	【建造等申請時にCO2排出量計算シートAを提出しているもの】 ① 海上試運転成績書 ② 速力・馬力計算書 ・ 海上運転時の速力・馬力カーブ ・ 上記カーブにシーマージン0、かつ、満載時の条件で見直した速力・馬力カーブ ③ CO2排出量計算シートA 【建造等申請時にCO2排出量計算シートBを提出しているもの】 ① 建造申請時に認定された設備に関するもの。 ・ 運輸局登録船の場合、件名表及び搭載設備の写真 ・ NK登録船の場合、船舶要目表及び搭載設備の写真	
10	船名及び船種を明示した表示板を写した写真(船名及び表示板が写されている全体像の写真及び表示板が装着されていることが確認できる写真) ただし、特殊貨物船のみに限る。(細則第40条)	
11	積載トン数表示板作成明細書(送付先住所、電話番号記載のもの)	【指定様式】

< 被代替船がある場合の必要書類 >

番号	添 付 書 類	解撤等 適用区分
	書 類 名	
12	申請船舶に係る抹消登録証明書(旧船舶原簿抹消謄本)の全部謄本	【官庁様式】 全ての区分
13	解撤処理完了証明書(証明写真を含む)	【指定様式】 解撤
14	① 売買契約書(原文の写及び和訳の写)、 ② 輸出申告書(写)又は輸出許可書(写) ③ 船舶受渡書(原文の写及び和訳の写)、 ④ 再輸入しない旨の誓約書(指定様式)	海外売船
15	① 海難報告書(写)【官庁様式】、 ② 全損保険金支払証明書又は推定全損保険金支払証明書【保険会社発行の任意様式】、 ④ 解撤処理完了証明書(証明写真を含む)【指定様式】 ただし、総連合会から解撤を指示された場合に限る。	海難沈没

注：被代替船舶必要書類については、被代替船申請時点で提出済みの場合は不要とする。

Ⅲ. 平成28年度以降の新しい制度について

1. 暫定措置事業実施細則等諸則改正のあらまし

(1) 暫定措置事業規程実施細則関係規則の改正等について

- ① 解撤等交付金制度、建造等納付金免除制度及び引当資格留保制度については、平成 27 年度で終了するため、関係規程が廃止されました。
- ② 平成 28 年度から代替建造制度が導入されますが、その取扱いに関する規則として、新たに「被代替船処理要領」、「環境性能基準適合認定手続き等に関する理事会決定」、「事業集約等の取扱いに関する理事会決定」が設定され、細則第 4 条、第 10 条、第 11 条に設定の根拠規定が置かれました。

なお、新しく設定された要領及び理事会決定の概要は、後段の「4. 被代替船について」、「5. 環境性能基準について」、「6. 事業集約等の取扱いについて」で記述してあります。

- ③ 建造等認定申請に係る運用規則の内、特殊貨物船等から一般貨物船への船種の変更については、平成28年度以降の納付金単価が固定化されることを踏まえ、納付すべき納付金差額について、細則第 18 条で船種・資格区分毎に単価表を設定し、具体化しました。

この改正に伴い、「(26)砂利船に係る認定条件の取扱いについて」において、砂利船の一般貨物船への船種変更手続きを定めていた2. の規定は、廃止となりました。

- ④ 平成 28 年度より、被代替船として旧規程承認船舶と暫定措置事業認定船舶が一元化されることに伴い、総連合会が管理する現在の旧規程承認船舶に係る「引当資格台帳」と暫定措置事業認定船舶に係る「船舶台帳」は、新たに規程第 26 条に基づく「船舶台帳」として一本化されます。

この改正に伴い、「引当資格を抹消または制限した場合の公示方法についてに関する理事会決定」本文の「引当資格を抹消または制限した場合」を「船舶台帳に記載されている船舶を抹消または制限した場合」に修正されました。

- ⑤ 附則で規定されていた「老齢船処理事業」関係事項については、事業終了に付き削除されました。
- ⑥ 平成 28 年 3 月 31 日以前に認定を受け、手続き未了となっているものについては、改正前の規定が適用される旨、経過規定として附則に明記されました。

これにより、手続き未了船については、引き続き従前の規定が適用されることとなります。

(2) その他関係諸規則の改正等について

- ① 「モーダルシフト船の建造等納付金の取扱いに関する理事会決定」、「沖縄特例船の取扱いに関する理事会決定」及び「給水船の建造等納付金の取扱いに関する理事会決定」については、制度を維持し、平成 28 年度以降の納付金単価を平成 27 年度単価同単価として設定する改正が行われました。

なお、「モーダルシフト船の建造等納付金の取扱いに関する理事会決定」で定められている大型船フィーダー専用コンテナ船の輸入転用に関する「ただし書き」規定については、処理対象期間満了に付き削除されました。

- ② 下記処理要領、理事会決定については、「建造等納付金免除船舶」又は「免除船」と記載されている部分について「被代替船」に置き換える修正が行われました。

また、下記要領及び理事会決定で解撤等交付金関係事項の記載のあるものについては、解撤等交付金制度の終了につき、関係部分が削除されました。

- ① 解撤処理の確認要領
- ② 海外売船処理要領
- ③ 特殊貨物船の建造等認定条件に関する理事会決定
- ④ モーダルシフト船の建造等納付金の取扱いに関する理事会決定
- ⑤ 沖縄特例船の取扱いに関する理事会決定
- ⑥ 給水船の建造等納付金の取扱いに関する理事会決定
- ⑦ 海上運送法改正に伴う貨物フェリーの内航編入に係る取扱いについて
- ⑧ 権限委譲に関する理事会決定関係
- ⑨ 無断改造している解撤等完了船舶の取扱いについて
- ⑩ 解撤等完了期限の取扱いに関する理事会決定関係

2. 建造等納付金単価関係

(1) 建造等納付金単価表

建造等納付金単価は、暫定措置事業規程規程第8条の二により、下表の通り定められています。

船種	区分		28～32年度	33～35年度	36年度
一般貨物船	① 環境性能基準A適合又はB適合+事業集約等	代替建造	30,000	30,000	40,000
		非代替建造	56,000	43,000	40,000
	② 環境性能基準B適合	代替建造	33,000	33,000	43,000
		非代替建造	56,000	46,000	43,000
	③ 上記①～②以外のもの	代替建造	56,000	56,000	56,000
		非代替建造	56,000	56,000	56,000
油送船	① 環境性能基準A適合又はB適合+事業集約等	代替建造	24,000	24,000	29,000
		非代替建造	38,500	31,250	29,000
	② 小型(200総トン未満)船+事業集約等	代替建造	24,000	24,000	29,000
		代替建造	26,400	26,400	31,400
	③ 環境性能基準B適合	非代替建造	38,500	33,650	31,400
		代替建造	26,400	26,400	31,400
④ 小型(200総トン未満)船	代替建造	38,500	38,500	38,500	
	非代替建造	38,500	38,500	38,500	
特殊貨物船	① 環境性能基準A適合又はB適合+事業集約等	代替建造	24,000	24,000	29,000
		非代替建造	38,500	31,250	29,000
	② 砂利船(ガット船)+事業集約等	代替建造	24,000	24,000	29,000
		代替建造	26,400	26,400	31,400
	③ 環境性能基準B適合	非代替建造	38,500	33,650	31,400
		代替建造	26,400	26,400	31,400
④ 砂利船(ガット船)	代替建造	38,500	38,500	38,500	
	非代替建造	38,500	38,500	38,500	
特殊貨物船 (非自走船舶)	① 環境性能基準A適合又は代替建造+事業集約等	代替建造	21,600	21,600	24,600
		非代替建造	27,400	24,500	24,600
	② 環境性能基準A適合又はB適合+事業集約等	代替建造	23,760	23,760	26,760
		非代替建造	27,400	26,660	26,760
	③ 代替建造するもの	非代替建造	27,400	27,400	27,400
④ 環境性能基準B適合	非代替建造	27,400	27,400	27,400	
曳船	① 環境性能基準A適合又は代替建造+事業集約等	代替建造	3,000	3,000	4,000
		非代替建造	5,600	4,300	4,000
	② 環境性能基準A適合又はB適合+事業集約等	代替建造	3,300	3,300	4,300
		非代替建造	5,600	4,600	4,300
	③ 代替建造するもの	非代替建造	5,600	5,600	5,600

(2) 建造等納付金単価表の項目説明

- ① 船種は、建造等申請する船舶の船種となります。
- ② 区分は、申請する建造船に該当する区分で次の通り分類されています。
 - 1) 環境性能基準A適合は、建造船のCO2排出削減量が基準値と比較して16%以上となるものが該当します。
 - 2) 環境性能基準B適合は、建造船のCO2排出削減量が基準値と比較して12%以上16%未満となるものが該当します。
 - 3) 事業集約等とは、別に定める「事業集約等の取扱いに関する理事会決定」の要件を充足したものをいいます。区分の中に「B適合+事業集約等」というのがありますが、これは、環境性能基準B適合に該当するものが併せて事業集約の要件を充足した場合は、環境性能基準A適合の単価を適用するという意味になります。
 - 4) 油送船の「小型船」、「砂利船(ガット船)」、非自走船舶で「代替建造するもの」及び曳船で「代替建造するもの」については、環境性能基準の適用はありません。
 - 5) 代替建造は、被代替船の引当を伴うものをいいます。
適用は引当した被代替船の対象トン数までとなりますが、トン当たり納付金単価が上表の単価を割り込むような被代替船の充足は認められません。(後掲の納付金算定式をご参照ください。)
 - 6) 非代替建造(以下「ノースクラップ建造」といいます。)は、被代替船を引当しないものをいいます。
 - 7) 28～32年度は、平成28年度から平成32年度までの単価で、平成27年度と同額です。
 - 8) 33～35年度は、平成33年度から平成35年度までの単価で、ノースクラップ建造に係る環境性能基準適合船の納付金単価が減額されています。
 - 9) 36年度は、資金管理計画において事業の終了を予定している平成36年度の納付金単価で、代替建造に関する納付金単価を引き上げるものとなっています。
 - 10) 建造等納付金単価については、暫定措置事業の収支状況により、船種別に見直されることがあります。

3. 被代替船の減額単価

(1) 建造等納付金減額単価表

被代替船の船種・資格区分毎の減額単価は、被代替船処理要領第2条で下表の通り定められています。

		減額単価表		
		船種・資格区分		
		単価		
		平成32年度迄	平成33年度以降	
一般貨物船		26,000	13,000	
旧 規 程 認 定 船 舶	特殊貨物船	イ 同種の特殊貨物船の引当により建造された特殊貨物船	14,500	7,250
		ロ トン当たり10万円の納付金により建造された特殊貨物船	13,050	6,525
		ハ トン当たり10万円未満の納付金により建造された特殊貨物船	11,600	5,800
		ニ 自家用船から転用された砂利船	8,700	4,350
		ホ 違反船正常化により承認された砂利船・土運船	7,250	3,625
		ヘ イ～ホ以外の条件により承認された船舶	2,900	1,450
	はしけ	5,800	2,900	
	台船	2,900	1,450	
	油送船	14,500	7,250	
	IMO船	7,250	3,625	
曳船	2,600	1,300		
特曳船	1,450	725		
暫 定 認 定 船 舶	一般貨物船	26,000	13,000	
	特殊貨物船	14,500	7,250	
	モーダルシフト船A、沖縄特例船、給水船、大型フィーダー専用コンテナ船	7,250	3,625	
	はしけ・台船	5,800	2,900	
	油送船	14,500	7,250	
	曳船	2,600	1,300	

(2) 納付金減額単価表の項目説明

- 被代替船の区分は、平成28年度から暫定措置事業認定船舶も被代替船として使用できることになるため、旧規程認定船舶と暫定措置事業認定船舶に区分されています。
- 平成32年度までの減額単価及び納付金減額額の計算方法は、基本的に平成27年度までの免除制度と同じです。
- 暫定措置事業認定船舶の特殊貨物船の内、特例措置が設けられている「モーダルシフト船A」、「沖縄特例船」、「給水船」、「大型フィーダー専用コンテナ船」の減額単価は、それ以外の特殊貨物船との過去の納付金単価差を踏まえ、特殊貨物船の2分の1とされています。
- 平成33年度以降の減額単価が平成32年度までの単価の2分の1とされているのは、平成33年度以降、環境性能基準を充足するノースクラップ建造の納付金単価が減額されることに対応するものです。
減額幅は同船種の被代替船減額単価の2分の1相当となっています。
代替建造に関する納付金単価は、同じ区分のノースクラップ建造の納付金単価から減額単価を減じて算定しますが、代替建造について平成32年度までと同じ納付金単価とするため、このような修正をするものです。
- 旧規程認定船舶は、旧引当資格を対象とした免除制度の考え方に準拠した取扱いとなっています。
旧規程で認定された特殊貨物船の中には、一般貨物船資格、特殊貨物船資格を複合して有するものがありますが、その場合は、被代替船の対象トン数のうち、それぞれ該当する船種・資格毎に適用される減額単価が異なることとなります。

下記に参考例を示します。

【参考例】		内 訳				合計減額額
船 種	対象トン数	船種・資格	資格トン数	減額単価	減額額	
石灰石専用船 (特殊貨物船)	1,000DW	一般貨物船部分	577DW	26,000円	15,002,000円	20,578,700円
		特殊貨物船イ部分	350DW	14,500円	5,075,000円	
		特殊貨物船へ部分	173DW	2,900円	501,700円	

4. 特殊貨物船の認定条件

特殊貨物船を建造等申請する場合は、「特殊貨物船の建造等認定条件に関する理事会決定」により、下表の船種毎に定められた条件に適合するものに限られます。

船種区分	認定条件			保証関係		
	構造	航路	積荷	自営	貸渡	
① コンテナ専用船	セルガイド	7港(除離島)	コンテナ	不要	用	
② RORO船	ランプウェイ	7港(除離島)	道路運送車両法の登録を受けた(予定を含む)シャーシに積載されたコンテナ、同種のシャーシ又は車両	不要	用	
③ 自動車専用船	ランプウェイ	なし	商品自動車	積	積・用	
④ 石灰石専用船	なし	有り	石灰石	積	積・用	
⑤ 石炭専用船	セルフアンローダ設備	有り	石炭・石炭灰	積	積・用	
⑥ コークス専用船	なし	有り	コークス	積	積・用	
⑦ 石材・砂・砂利専用船	ガット又は吸込	なし	石材・砂・砂利	不要	用	
⑧ 土砂運搬船	底開式	底・側開式	なし	土砂	積	用
	箱型	プッシャーバージ方式	なし	土砂	積	用
⑨ 炭酸カルシウム・アルミナ専用船	セルフアンローダ設備	なし	炭酸カルシウム、アルミナ、石炭灰及び微粉末スラグ	積	用	
⑩ 被曳はしけ(非自走)	ホールド構造	なし	なし	積	用	
⑪ 台船(非自走)	フラットデッキ	なし	なし	積	用	
⑫ 給水船	給水設備	有り	生活用水・工業用水	積	用	
⑬ 平水区域限定船	なし	有り	なし	積	用	
⑭ 離島航路限定船	なし	有り	なし	積	用	
⑮ 旧規程特例船	なし	有り	有り	積	用	

注1: コンテナ専用船又はRORO船であって、モーダルシフト船及び沖縄特例船に該当するものの認定条件は、別に定める理事会決定による。

注2: RORO船で積荷条件のないものの船種は、一般貨物船とする。

注3: 石灰石専用船でセルフアンローダ設備を有しないものについては寄港地に固定式の荷役設備を有するものであること。

注4: 石炭専用船は、5,000 対象トン数以上のものであること。

注5: コークス専用船は、5,000 対象トン数以上のものであること。また、セルフアンローダ設備を有しないものについては、寄港地に固定式の荷役設備を有するものであること。

注6: 保証関係欄、積は積荷保証証明書、用は用船保証証明書を示す。

なお、貸渡欄の積・用は、積荷保証証明書及び用船保証証明書の両方を必要とするもの。

注7: 土砂運搬船の積荷には、廃棄物の処理及び清掃に関する法律(昭和45年法律第137号)に定める一般廃棄物(特別管理一般廃棄物を除く)及び産業廃棄物(特別管理産業廃棄物を除く)を含むものとする。

注8: 平水区域限定船、離島航路船が付された条件以外の航路に就航したときは、一般貨物船とし、建造等納付金の差額を納付しなければならないものとする。

注9: 旧規程特例船の建造等については、旧規程で承認された別表(規程等諸則集参照)の同種貨物船を建造等納付金免除船舶として申請するものに限る。

この場合、認定条件は当該免除船舶に付せられた特殊承認条件と同一とする。

また、建造等船舶の対象トン数が当該免除船舶の船型を超える場合は、超過部分の建造等納付金は一般貨物船単価を適用する。

注10: ①のコンテナ専用船の航路を7港とする条件については、二次輸送に係る外航コンテナを輸送する場合であって、積載貨物の積み揚げ港の何れかが下記に掲げる指定港湾(国際コンテナ戦略港湾)であるものについては適用しない。

指定港湾	京浜港(東京港・川崎港・横浜港)、阪神港(大阪港・神戸港)
------	-------------------------------

5. 被代替船について

(1) 被代替船の取扱い概要

被代替船の取扱い概要は以下のとおりですが、「被代替船処理要領」に詳細が定められていますので、併せてご参照ください。

- ① 被代替船資格を有する船舶は、旧規程で承認された船舶及び暫定措置事業で認定された船舶です。
- ② 被代替船として申請することができるのは、自己所有船(自己名義で登録されているもの。)に限られます。従って、平成 27 年度以前の免除制度とは違い、他者が留保したトン数を使用承諾により被代替船として使用することはできません。
なお、被代替船所有者と下欄の関係にある場合は、同族会社等として自己所有扱いとなります。

- 一 申請者の配偶者または二親等以内の親族
- 二 申請者または前号に掲げる者が代表者である法人
- 三 申請者または前二号に掲げる者の出資比率の合計が 50 % 以上である法人
- 四 申請者または前三号に掲げる者の出資比率の合計が 50 % 以上である法人
- 五 組合員が出資して参加する新設法人
この場合、被代替船を所有する組合員たる会社の役員の名以上(被代替船を所有する組合員が個人である場合は、同人、配偶者または二親等以内の親族)は、出資会社の役員でなければならないものとする。

- ③ 被代替船の対象トン数は、旧規程で承認された船舶は旧引当資格トン数、暫定措置事業で認定された船舶は、認定トン数となります。(被代替船対象トン数は、所属海運組合経由で事前に確認することができます。)
- ④ 次に該当するものは、被代替船として申請することはできません。
 - 1) 申請者及び細則第 22 条で定める関係者が、旧規程及び規程等の諸規則に違反する行為を行っている場合。
ただし、違反行為を是正し、以後違反行為をしない旨の確約書を総連合会に提出した場合はこの限りではない。
 - 2) 被代替船が「被代替船処理要領」で定める期限内に解撤等の措置が完了しない等認定に適する正当な事由のない場合。
 - 3) 申請者及び細則第 22 条で定める関係者が内航運送の用に供する暫定措置事業の対象外船舶(セメント専用船、特殊タンク船を除く)を平成 10 年 5 月 15 日以降に建造等又は取得した場合。
 - 4) その他、本事業の遂行に妨げるとなる行為を行った場合。
- ⑤ 平成 27 年度までの建造等納付金免除制度と同様、油送船を被代替船とする貨物船の建造、貨物船を被代替船とする油送船の建造はできません。
- ⑥ 沈没船の代替建造
規程第 8 条の二の単価表に定める建造等納付金を納付して認定された船舶が海難沈没した場合は、沈没後 1 年以内に建造申請するものであって同種・同船型建造に限り、納付金ゼロで代替建造することができます。
- ⑦ 被代替船が共有船の場合の取り扱い
被代替船申請する船舶が共有船で共有者が建造等認定申請に参加しない共有者の持ち分トン数については、未使用トン数として被代替船資格を留保することができます。
この場合、当該被代替船が解撤等未了であれば、未使用持分について移転登記が可能ですので譲渡することもできますが、解撤等完了している場合は、②の取扱いと同じとなり、第三者使用はできません。
- ⑧ 被代替船の保有期間
被代替船申請する場合、被代替船の所有期間に関する制限はありません。
また、建造等船舶についても同様です。
- ⑨ 被代替船の船齢制限
被代替船申請する場合、被代替船の船齢に関する制限はありません。
- ⑩ 被代替船の分割引当
被代替船の対象トン数が建造等船舶の対象トン数を上回る場合などにおいて、必要なトン数だけを被代替船として使用し、残余のトン数を未使用トン数として残す(留保する)ことはできます。
この場合、未使用トン数の取扱いは、(8)と同様となります。
- ⑪ 複数の被代替船引当
1 隻の建造に被代替船を複数引き当てることは可能です。
この場合、貨物船については、異なる船種の被代替船(油送船を除く)を複数引き当てることも可能です。
- ⑫ 解撤等完了船舶の代替建造可能期間
解撤等を完了した被代替船は、解撤等完了日から 3 年間に限って、被代替船として使用することができます。
ただし、暫定措置事業認定船舶は、平成 28 年 4 月 1 日以降に解撤等完了したものに限られます。

6. 環境性能基準について

環境性能基準の取扱い概要は以下のとおりですが、「環境性能基準適合認定手続き等に関する理事会決定」に詳細が定められていますので、併せてご参照ください。

(1) CO₂排出量削減率算定

CO₂の排出量削減率算定は、建造船のCO₂排出量と理事会決定第2条で定める基準値との比較で算定します。

従って、被代替船のCO₂排出量は無関係です。

(2) 基準値について

CO₂排出量削減率算定のための基準値は、現存する1990年代初頭船の実績値を基に下表の通り、船種・船型・機関出力区分別に設定されています。

船種	船型	最大出力(KW)	馬力	基準値
一般貨物船	400GT未満	735	1,000	76.9
		735	1,000	39.85
	400GT～500GT未満	882	1,200	42.2
		1,029	1,400	44.55
		1,176	1,600	46.9
		1,323	1,800	49.25
		1,470	2,000	51.6
	500GT～1000GT未満	735	1,000	36.39
		1,470	2,000	42.14
		1,617	2,200	43.29
		1,764	2,400	44.44
	油送船	1000KL型	735	1,000
1,029			1,400	44.78
1,176			1,600	50.28
2000KL型		1,176	1,600	33.73
		1,323	1,800	34.47
		1,470	2,000	35.75
		1,617	2,200	36.45
		1,764	2,400	48.25
3000KL型		1,911	2,600	49.06
		2,058	2,800	34.65
		2,205	3,000	35.31
5000KL型		2,426	3,300	36.25
		2,940	4,000	24.39
		3,234	4,400	28.65
		3,308	4,500	30.01
		3,896	5,300	39.13
コンテナ船	EEDI = 174.22 × (DWT) ^{-0.201}			1.62 × EEDI
RORO船	EEDI = 1405.15 × (DWT) ^{-0.498}			3.70 × EEDI
自動車専用船	EEDI = 1812.63 × (DWT) ^{-0.471}			1.42 × EEDI
石灰石(石炭)専用船	EEDI = 961.79 × (DWT) ^{-0.477}			1.55 × EEDI
炭カル船	EEDI = 961.79 × (DWT) ^{-0.477}			2.23 × EEDI

基準値の単位は、トン・マイル当たりの排出量をグラム(g)表示したものです。

また、特殊な構造や船型で、調査実績が乏しく、上記基準値表に該当しないものについては、国際海事機関(IMO)の海洋環境保護委員会で採択されたMARPOL条約附属書VIで規定されている「EEDI(Energy Efficiency Design Index) = エネルギー効率設計指標」をベースに基準値を査定します。

したがって、特殊な構造や船型で基準値表に定められた区分に該当しない船舶の建造を計画している場合は、基準値を建造申請前に確認して頂く必要があります。

基準値表に該当しない個別基準値の事前確認は、所定様式の「EEDI数値ベースによる個別基準値確認依頼書」に申請予定の建造船舶の要目(船種、対象トン数等)を記載して申請をしてください。(受付は随時で、直近に開催される担当委員会で査定致します。)

委員会での査定結果に基づき、速やかに申請者に通知致します。

(3) 建造船のCO2排出量算定

建造船のCO2排出量算定申告は、建造等申請時に建造等図面と一括して提出します。
申告の方法には、シートAによるものとシートBによるものがあります。

シートA及びシートBについては、「環境性能基準適合認定手続き等に関する理事会決定」に指定様式が記載されていますのでご参照ください。

シートAとシートBの相違点は、大まかですが、推進効率の向上等によりCO2の排出量削減を図るのがシートA、各種省エネ機器の搭載によりCO2の排出量削減を図るのがシートBというところになります。

ただし、建造認定後のシートの差し替え及び変更は認められません。

(4) 建造船のCO2排出量の確認

建造船のCO2排出量の確認は、竣工届関係一件書類として提出される下欄のシートAとシートB毎の提出指定書類により行われます。

CO2排出量削減率が申請内容に適合している場合は、納付金の減額が確定し、適合していない場合は、減額申請が取り消され、改めて納付金の差額を納付する必要があります。

シートAを提出した船舶	<ul style="list-style-type: none">① 海上試運転成績書② 速力・馬力計算書<ul style="list-style-type: none">・ 海上運転時の速力・馬力カーブ・ 上記カーブにシーマージン0、かつ、満載時の条件で見直した速力・馬力カーブ③ CO2排出量計算シートA
シートBを提出した船舶	<ul style="list-style-type: none">① 建造申請時に認定された設備に関するもの。<ul style="list-style-type: none">・ 運輸局登録船の場合、件名表及び搭載設備の写真・ NK登録船の場合、船舶要目表及び搭載設備の写真

(5) プッシャーバージのバージのみを建造する場合の取扱い

プッシャーバージの建造類型は、プッシャーとバージをセットで建造する場合、プッシャーのみを建造する場合及びバージのみを建造する場合と複数の形態があります。

このうち、バージのみを建造する場合、バージは機関を持たないため、CO2を排出せず、環境性能基準を適用することは困難です。

この観点から、航海の態様、船型等から環境性能基準の適用が困難として、代替建造する場合、環境性能基準B適合単価を適用するとしている「小型油送船」、「砂利ガット船」、「非自走船舶」及び「曳船」の取扱いに準じ、バージのみを建造する場合は、環境性能基準B適合単価が適用されます。

なお、プッシャーとバージをセットで建造する場合及びプッシャーのみを建造する場合は、プッシャーが機関を有しているため、プッシャーのCO2排出量に基づく環境性能基準単価が適用されます。

7. 事業集約等の取扱いについて

(1) 事業集約の効力

理事会決定の事業集約等の要件を充足することで、環境性能基準適合船B単価適用を環境性能基準適合船A単価適用とすることができ、納付金単価が10%軽減されることとなります。

なお、環境性能基準適合船A単価適用船が事業集約等の要件を充足してもA単価が最低納付金単価のため、納付金単価は減額されません。

(2) 事業集約等の集約形態及び事業集約等確認書類

事業集約等の対象となる集約形態及びその確認のための提出書類は、下欄の通りとなります。

- ① 過去5年以内に新たに集約協業化(3以上のオーナー又はオペレーターによる合併又は協業組合化)を行ったオーナー又はオペレーターが代替建造し、保有する船舶。
② 既に協業組合を構成しているオーナーで、過去5年以内に当該組合の構成員を1社以上増加させたものが代替建造し、保有する船舶。

【提出書類】 会社合併に係るものについては当該合併に係る商業登記簿謄本、新規に協業化するものにあつては創立総会議事録、組合登記簿謄本及び組合員名簿。又は加入を承諾したことを証する議事録及び協業組合の組合員名簿。

- ③ オーナー又はオペレーターが船員配乗、運航実施管理及び保守管理の全てについて、船舶管理会社(国交省の示すガイドラインの要件を充足している事業者)との間で3年以上の管理契約を締結することを前提として代替建造し、保有する船舶。

【提出書類】 船舶管理会社との管理契約書。

- ④ 過去5年以内にオーナーとの間で10年以上の長期用船契約を締結したオペレーターが代替建造し、保有する船舶。
⑤ オペレーターとの間で10年以上の長期用船契約(コスト保証が明記されているものに限る。)を締結したオーナーが代替建造し保有する船舶。

【提出書類】 当該用船契約書(写)。

- ⑥ 資本金が3,000万円以上のオーナーで過去5年以内に他社を合併したものが代替建造し、保有する船舶。

【提出書類】 当該合併に係る商業登記簿謄本。

【 参考 】

船舶管理会社に係る国交省ガイドライン(要約)

船舶管理業務及び船舶管理会社の範囲

1. 船舶管理業務

船舶管理業務は、船員を雇用し、管理する船舶に配乗等する業務である「船員配乗・雇用管理」、管理する船舶の堪航性を維持する業務である「船舶保守管理」及び配乗する船員を通じて管理する船舶の運航実施を管理する業務である「船舶運航実施管理」の3つを全て含み、これらを一括して実施する業務とする。

2. 船舶管理会社

本ガイドラインを積極的に活用すべき船舶管理会社として、内航海運業者との船舶管理契約に基づき、1. に定める3つの業務を一括で受託する会社を想定するものとする。

・「船員配乗・雇用管理」業務とは、船員法、船員災害防止活動の促進に関する法律、船員職業安定法、船舶職員及び小型船舶操縦者法及び船員労働安全衛生規則並びに関連する施行規則等に準じて実施される船員の労務に関する管理とする。

・「船舶保守管理」業務とは、船舶安全法、船舶のトン数の測度に関する法律、船舶設備規則、船舶防火構造規則、船舶救命設備規則、危険物船舶運送及び貯蔵規則並びに関連する施行規則等に準じて実施される船舶の保守に関する管理とする。

・「船舶運航実施管理」業務とは、海上衝突予防法、海上交通安全法、港則法、水先法、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律、電波法並びに関連する施行規則等に準じて実施される船舶の運航に関して自己が雇用する船員を使用して行う船舶の運航実施管理とする。

IV. その他諸事項

1. 保有船腹調整規程との関係

平成10年3月31日までに保有船腹調整規程により建造等承認され、平成11年9月30日までに竣工した船舶の承認条件等に関する処理は、全て保有船腹調整規程に基づき処理されます。

従って、平成28年度以降も、保有船腹調整規程に基づき建造等承認された船舶に付せられた認定条件は、変更されることはありません。

2. 被代替船資格の確認

建造等申請において、代替建造として「被代替船申請」する場合は、申請予定船舶の船種、資格、対象トン数について、申請前に十分に確認して下さい。

被代替船資格の確認については、「被代替船資格証明願」によりご照会頂ければ、随時回答する制度もありますのでご利用下さい。

3. 認定条件の変更

建造等認定された船舶が、その認定条件を変更しようとするときは、指定様式の「認定条件等の変更申請書」により申請して下さい。

4. 内航海運業法上の手続き

平成17年4月1日より改正内航海運業法が施行されております。建造等認定船舶を内航船として就航させる場合は、所轄の運輸局とよく相談し、内航海運業法上の手続きを確実に実施して下さい。

5. 船種変更の取扱い

特殊貨物船の一般貨物船への船種変更は、従来、減額単価表で定める特殊貨物船イに該当するもののみが対象とされていましたが、平成28年4月1日以降の旧規程承認船と暫定措置事業認定船舶の資格要件が明確化されたことを踏まえ、次の計算式による納付金の差額を納付することにより、既存の特殊貨物船全てについて、一般貨物船への船種変更申請が可能となりました。

船種変更申請船舶の資格		対象トン当たり差額単価
特殊貨物船	① 旧規程で同種の特殊貨物船の引当により建造された特殊貨物船、又は、暫定措置事業規程で認定された特殊貨物船(⑨を除く)	17,500円
	② 旧規程でトン当たり10万円の納付金により建造された特殊貨物船	18,950円
	③ 旧規程でトン当たり10万円未満の納付金により建造された特殊貨物船	20,400円
	④ 旧規程で自家用船から転用された砂利船	23,300円
	⑤ 旧規程で違反船正常化により承認された砂利船・土運船	24,750円
	⑥ 旧規程で①から⑤以外の条件により承認された船舶	29,100円
⑦ 特殊貨物船(非自走船舶)	はしけ、又は、非自走船舶	26,200円
	台船	29,100円
⑧ 曳船	曳船	29,400円
	特曳船	30,550円
⑨ モーダルシフト船A、沖縄特例船、給水船、大型フィーダー専用コンテナ船		24,750円

差額納付金単価算定式

$$\text{差額納付金単価} = 17,500 \text{円} + (14,500 \text{円} - X)$$

ア、17,500円は、一般貨物船C単価(56,000円)と特殊貨物船C単価(38,500円)の単価差。

イ、14,500円は、特殊貨物船の船種・資格による減額単価区分の内、最も大きいものの減額単価。(旧規程承認特殊貨物船イ又は暫定措置事業認定特殊貨物船の単価)

ウ、Xは、船種変更対象船が有する船種・資格に基づく減額単価

V. 納付金の算定方法

建造等納付金の納付額を算定する算式は、下欄の通りとなりますが、被代替船と建造船の船型の違い、被代替船の船種と建造船の船種の違いなどにより、算式が異なります。

【全ての建造申請に適用】

【建造船舶が環境性能基準A適合船】

【建造等納付金額】	ノースクラップ 建造 (被代替船無)	平成 32 年度まで①と同じ。	【建造船舶が環境性能基準B適合船】
		平成 33 年度～平成 35 年度 【例：一般貨物船は、トン当たり 13,000 円を減額】	
① C単価 × 建造等申請船舶 の対象トン数	代替建造 (被代替船有)	② 下記を①の納付額から減額 被代替船の減額単価表該当単価 × 対象トン数	③ 建造船の対象トン数(非代替 建造部分を除く)に下記単価を 乗じて②の納付金額に上乗せ。 一般貨物船 3,000 円 油送船・特殊貨物船 2,400 円 非自走船舶 2,160 円 曳 船 300 円

- ① 全ての建造申請について基礎となる納付金額を算定します。
- ② 建造船舶が環境性能基準A適合で被代替船を引き当てる場合、【被代替船の減額単価表該当単価×対象トン数】が、代替建造分について①の納付金額から減額されます。
- ③ 建造船舶が環境性能基準B適合の場合は、規定第 8 条の二で定める納付金単価表の環境性能基準A適合単価の10%増の単価となります。

申請事例毎の納付金計算は、建造船を一般貨物船で例示した場合、次の通りとなります。

なお、単価及び額の単位は、円で表示しています。

1. 環境性能基準未充足及びノースクラップ建造

建造船の船種	建造船の建造等納付金額			被代替船の納付金減額可能額				⑦実納付額 (③－⑥)
	①対象 トン数	②適用 納付金単価	③納付額 (①×②)	被代替船船種	④対象 トン数	⑤減額 単 価	⑥減額可能額 (④×⑤)	
一般貨物船	2,000	@ 56,000 (C単価)	112,000,000	なし	0	0	0	112,000,000

(注：減額単価及び納付額の単価＝円、以下同じ。)

2. 建造船環境性能基準A基準充足且つ代替建造 【減額限度額 ≥ 減額可能額】

建造船の船種	建造船の建造等納付金額				被代替船の納付金減額可能額				⑦実納付額 (③－⑥)
	①対象 トン数	②適用納 付金単価	③納付額 (①×②)	減額 限度額	被代替船 船 種	④対象 トン数	⑤減額 単 価	⑥減額可能額 (④×⑤)	
一般貨物船	2,000	@ 56,000 (C単価)	112,000,000	52,000,000	一般貨物船	2,000	@26,000	52,000,000	60,000,000

※ 建造船の環境性能基準がB適合の場合の納付額は、600万円(2,000DW × 3,000円)を上乗せ、66,000,000円となる。
 ※ 【減額限度額】 = 建造船の対象トン数(2,000DW) × 建造船と同船種の減額単価(@26,000円)

3. 建造船環境性能基準A基準充足、且つ、被代替船異種船種混合による代替建造 【減額限度額≧減額可能額】

建造船の船種	建造船の建造等納付金額				被代替船の納付金減額可能額				⑦実納付額 (③-⑥)
	①対象トン数	②適用納付金単価	③納付額 (①×②)	減額限度額	被代替船船種	④対象トン数	⑤減額単価	⑥減額可能額 (④×⑤)	
一般貨物船	2,000	@56,000 (C単価)	112,000,000	52,000,000	一般貨物船	1,000	@26,000	26,000,000	78,750,000
					特殊貨物イ	500	@14,500	7,250,000	
					合計	1,500		33,250,000	
					非代替部分	500	0	0	

※ 建造船の環境性能基準がBの場合の納付額は、上記実納付額に450万円(1,500DW×3,000円)を上乗せ、83,250,000円となる。(ノースクラップ建造部分はC単価適用のため、B単価割増無し。)
 ※【減額限度額】= 建造船の対象トン数(2,000DW)×建造船と同船種の減額単価(@26,000円)

4. 建造船環境性能基準A基準充足、且つ、被代替船異種船種混合による代替建造 【減額限度額≦減額可能額】

建造船の船種	建造船の建造等納付金額				被代替船の納付金減額可能額				⑦実納付額 (③-⑥)
	①対象トン数	②適用納付金単価	③納付額 (①×②)	減額限度額	被代替船船種	④対象トン数	⑤減額単価	⑥減額可能額 (④×⑤)	
一般貨物船	2,000	@56,000 (C単価)	112,000,000	52,000,000	一般貨物船	1,500	@26,000	39,000,000	60,008,000
					特殊貨物イ (実使用)	(1,500) 896	@14,500 @14,500	(21,750,000) 12,992,000	
					合計	2,396		51,992,000	

① 被代替船2隻の減額可能額は、そのままでは60,750,000円となり、減額限度額52,000,000円を8,750,000円上回るため、減額額が限度額以下となるよう被代替船の使用トン数を減じることで調整。
 ② 特殊貨物船の未使用分604DW(1,500DW-896DW)は、別の建造に被代替船として使用可能。
 ③ 建造船の環境性能基準がBの場合の納付額は、上記実納付額に600万円(2,000DW×3,000円)を上乗せ、66,008,000円となる。
 ※ 本例の場合は、特殊貨物船の使用トン数を1,500DWから604DW減じ、896DWとすることで調整したが、特殊貨物船を全量使い切り、一般貨物船でトン数調整することもできる。】

VI. 手数料等について

内航海運暫定措置事業に建造等申請及び被代替船申請をするときは、次の手数料等が必要です。

なお、手数料毎に納入の時期が異なっておりますので予めご承知置き下さい。

種 別	納入対象	納入時期	納 入 額
① 建造等認定申請手数料	建造等申請船舶	申請書提出時	申請1件につき 100,000円（曳船は 60,000円）
② 建造等認定手数料	建造等認定船舶	建造等認定書交付時	1,000対象トンまでについては、1対象トン当り 750円 5,000対象トンまでについては、1対象トン当り 600円 5,000対象トンを超える部分については、1対象トン当たり 450円 ただし、 ①合計金額で100円未満の端数は100円に切り上げる。 ②曳船は1件につき 90,000円
③ 被代替船申請手数料	被代替船申請船舶	申請書提出時	申請1件につき 100,000円 ただし、曳船の建造申請に係るものは50,000円、木船のみを被代替船として申請するものは60,000円とする。
④ 認定条件等変更申請手数料	申請船舶	申請書提出時	申請1件1回につき 50,000円 ただし、解撤等区分変更申請（解撤→海外売船）の場合の手数料は不要とする。
⑤ 臨時投入申請手数料	申請船舶	申請書提出時	申請1件1回につき 100,000円
⑥ 被代替船資格証明手数料	申請船舶	申請書提出時	申請1件1回につき 10,000円

（注）上記手数料の内、①、③、④及び⑤については、当該申請に係る審査が開始された以降に申請を取り下げても手数料は返戻しない。

また、②については、認定通知書発行後に申請を取り下げても手数料は返戻しない。

（注）対象トン数は、貨物船にあつては載貨重量トン数（見做し重量トン数が適用される船舶にあつては載貨重量トン数と見做し重量トン数の何れか大きい方のトン数）、油送船にあつては貨物油槽全容積立方メートル数、曳船にあつては主機軸馬力数をいいます。

上記手数料には、別途消費税が必要。