

平成 28 年度以降の細則改正に関する Q & A

Q1. 平成 27 年度までの制度と平成 28 年度以降の制度の違いについて概要を説明してください。

A: 平成 27 年度までの暫定措置事業の大きな柱は、次の三制度でありました。

- ① 船齢 15 年以下の旧規程承認船舶(平成 10 年 3 月末日までに建造承認を受けた引当資格を有する船舶)を解撤等したものに交付金を交付する解撤等交付金制度。
- ② 解撤等交付金制度の実施に要した所要資金を返済するため、暫定措置事業対象船舶を建造等する事業者が納付金を納付する建造等納付金制度。
- ③ 新たに内航船(調整対象船舶)を建造する事業者が自己所有の旧規程承認船舶を解撤等することにより、解撤等交付金相当額の納付金を免除(相殺)する納付金免除制度(免除船として使用することを目的とする対象トン数の留保制度を含む)。

上記制度の内、①の解撤等交付金制度は、交付金対象となる旧規程承認船の全てが平成 27 年度中に船齢 16 年以上となり、申請資格を喪失することから、平成 27 年度(平成 28 年 3 月 31 日)を以て終了となります。

また、③の建造等納付金免除制度も納付金免除の基準を『解撤等交付金相当額』としているため、①の交付金制度が終了すれば連動して終了することになり、免除制度の終了は、必然的に関連制度である対象トン数の留保制度も終了することになります。

一方、②の建造等納付金制度は、平成 27 年度末においても暫定事業の残債務が残ることから、平成 28 年度以降も存続することになります。建造等納付金制度の実施期間は、暫定措置事業の収支が相償うまで(現時点では平成 36 年度を想定)となります。

従って、平成 27 年度までと平成 28 年度以降における制度の違いを整理すると次の通りとなります。

- ① 平成 27 年度までは、旧規程承認船舶の引当資格の補償事業としての解撤等交付金制度及び納付金免除制度(対象トン数の留保制度を含む。)と交付金交付に要する借入金返済のための建造等納付金制度の三つの事業を基調に実施されていた。
- ② 平成 28 年度以降は、残債務返済のため、建造等納付金制度のみ存続し、同制度に新たな仕組みとして、環境性能に優れた船舶の建造を促進するための「代替建造制度」が導入された。

Q2. 代替建造制度とはどのようなものですか。

A: 代替建造制度とは、建造しようとする船舶が環境性能に優れた船舶であることを前提に、建造申請者が所有する調整対象船舶(被代替船)を解撤等するものについて、建造等納付金を減額する制度です。

また、環境性能に優れた船舶の要件に加えて「事業集約等」するものについても、納付金を減額する仕組みが講じられております。

代替建造制度は、建造船に環境性能基準適合条件が付けられたことを除けば、調整対象船舶を解撤等することにより納付金を減額するという仕組みですので、従来の建造等納付金免除制度とほぼ類似する制度といえます。

Q3. 代替建造制度において納付金の減額対象となる環境性能に優れた船舶とはどのようなものですか。

A: 代替建造において建造される船舶の co2 排出量削減率が、基準値と比較して 16 % 以上となるものを「特に環境性能に優れた船舶」といい、co2 排出量削減率が、基準値と比較して 12 % 以上となるものを「環境性能に優れた船舶」といいます。

規程第 8 条の二の納付金単価表では、「特に環境性能に優れた船舶」及び「環境性能に優れた船舶」の納付金単価を A 単価として最も低単価とし、「環境性能に優れた船舶」の納付金単価を B 単価として二番目に低い単価(A単価の 10 % 増)としています。

船舶輸送は、環境に優しい輸送モードであると評価されていますが、一方で、内航船舶の高齢化が問題視されています。

規程第 8 条の二で納付金単価表が定められていますが、同単価表は、この点を踏まえ、納付金単価をインセンティブとして、高齢化が進んでいる内航船舶を代替建造を通じて環境性能に優れた船舶への切り替えを促進し、内航海運を環境適応型産業として発展させるということを政策目的として、設定されたものです。

なお、船型、構造、航海の態様等から、環境性能基準を適用することが適当ではないと認められた、「小型油送船(200GT 未満の油送船)」、「砂利ガット船」、「はしけ・台船」、「曳船」については、環境性能基準適合の有無にかかわらず納付金単価は B 単価が適用されます。

Q4. 代替建造制度における「被代替船」とはどのようなものですか。

A: 被代替船とは、建造申請において、建造等納付金を減額するために解撤等する暫定措置事業対象船舶のことをいいます。

平成 27 年度までの免除船制度における免除船と代替建造制度における被代替船の相違点は、前者が旧規程で承認された船舶のみを対象としていたのに対し、後者は旧規程で承認された船舶に加えて暫定措置事業で認定された船舶も対象としたことにあります。

被代替船の対象トン数(被代替船として使用可能なトン数)は、旧規程承認船舶は「旧引当資格トン数」、暫定措置事業認定船舶は「認定対象トン数」となります。

対象トン数を記載している台帳は、平成 27 年度までは、旧規程承認船舶の引当資格を記載した「引当資格台帳」と暫定措置事業認定船舶の認定条件を記載した「船舶台帳」の二本立てとなっていました。平成 28 年度以降は、旧規程承認船舶と暫定措置事業認定船舶の区分けが無くなり、「被代替船」として統一されますので、管理台帳も「船舶台帳」として一元化されることとなります。

従って、平成 28 年 4 月 1 日以降は、全て「被代替船」として統一されますので、旧規程承認船舶に関する「引当資格」という旧規程の概念は無くなることとなります。

なお、平成 28 年 3 月 31 日以前に解撤等完了している暫定措置事業認定船舶は、被代替船とは認められないことになっています。

また、積載トン数の正常化処理で認められた積載トン数は、引当資格等の対象トン数には影響しないトン数である旨、規定で明記されていますので、被代替船としての対象トン数の対象にはならない取扱いとなっています。

被代替船の取扱いに関しては、新設された「被代替船処理要領」に詳細が定められています。

Q5. 被代替船として使用できない場合がありますか。

A: 下記の①～④迄の何れかに該当する場合は、被代替船として使用することができません。
なお、この取扱いは、平成 27 年度までの免除制度と同様です。

- 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となる行為を行った場合。

Q6. 被代替船の使用は第三者でも可能ですか。

A: 被代替船の使用は、自己所有の船舶に限られています。
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使用することはできません。

ただし、被代替船所有者との関係が下記の一～五の何れかに該当する場合は、同族会社等として自己所有と見なされます。

- 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員たる会社の役員の名以上(被代替船を所有する組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。

Q7. 被代替船を申請する場合、被代替船の所有期間に関する制限がありますか。

A: 被代替船に所有期間を義務付ける規定は設けられていませんので、所有期間に関する制限はありません。

従って、被代替船申請時に自己所有であれば、被代替船として使用できます。
また、建造等船舶についても同様に建造後の所有義務規定は設けられていません。

Q8. 被代替船に船齢制限はありますか。

A: 被代替船に船齢を制限する規定は設けられていませんので、船齢について問われることはありません。

Q9. 1隻の建造申請に対して被代替船を複数充てることは可能ですか。

A: 建造船舶の納付金減額限度額の範囲内であれば、被代替船申請する隻数に制限はありませんので、複数の被代替船を充てることは認められます。この場合、貨物船の建造申請においては、異なる船種の被代替船(ただし、油送船を除く。)を複合して充てることも可能です。

Q10. 被代替船よりも小さい船型の船舶を建造する場合、被代替船のトン数が余剰しますが、その余剰分の取扱いはどうなりますか。

A: 被代替船の対象トン数が余剰する場合は、残余のトン数を未使用トン数として残す(留保する)ことができます。留保の手続きについてはQ12をご覧ください。

Q11. 被代替船として使用される船舶の共有者ですが、共同建造には参加しません。このような場合は、共有者持ち分トン数はどうなるのですか。

A: 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、Q10の余剰トン数と同様、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。留保の手続きについてはQ12をご覧ください。

Q12. 未使用トン数の留保手続きはどうするのですか。また、留保したトン数に関する事後の確認方法はどうなりますか。

A: 未使用トン数を留保する場合、所定様式の「未使用トン数の留保申請書」の提出が必要となります。

「未使用トン数の留保申請書」が提出された場合、被代替船の審査の際に同時に審査し、被代替船に問題がなければ、留保申請者に未使用トン数の留保を認定したことの通知書を発行します。

留保が認定された未使用トン数による代替建造可能期間は、当該船舶の解撤等完了後3年間です。

次に、被代替船が解撤等未了である場合、留保された未使用トン数に係る所有持ち分については、留保認定後においても登録事項抹消(旧船舶原簿閉鎖)までの間、譲渡(移転登記)することが可能です。

未使用トン数持分の所有権が移転登記された場合、船体所有権とともに未使用トン数の留保資格も新しい船舶所有者(組合員に限る。)に継承されることとなりますが、その場合、留保者(所有者)の変更手続きが必要となります。

具体的には、新しい所有者から「未使用トン数の留保申請書」に登録事項証明書(旧船舶原簿謄本)、前所有者の留保認定通知書及び共有者としての解撤同意書を添付して申請して頂くこととなります。

なお、解撤等完了後は、移転登記ができない状態となるため、留保者は登録事項抹消時の所有者に限られることになり、第三者使用は認められないということになります。(Q13参照)

また、未使用トン数の資格等の確認は、「未使用トン数の留保認定通知書」の他、組合員の申請により発行する「被代替船資格証明書」により行うことができます。

Q13. 解撤等完了している被代替船の取扱いはどのようになるのですか。

A: 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ることになっています。

この期間を代替建造可能期間といいます。被代替船が旧規程承認船舶か暫定措置事業認定船舶かによって次の通り取扱いが異なります。

- ① 旧規程承認船舶は、解撤完了時期に関係なく3年間の代替建造可能期間が認められます。
- ② 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。
これは、暫定措置事業認定船舶に被代替船資格が発生するのが平成28年4月1日以降であり、資格発生前に解撤等完了している船舶に被代替船資格は認められないとの考え方によります。

なお、解撤等完了している船舶の被代替船資格の使用は、登録事項証明書(旧「船舶原簿」)抹消時の所有者(Q6で説明した「関係者」を含む。)に限られていますので、平成27年度までの留保制度のように使用承諾書による第三者使用は認められません。

Q14. 油送船の建造に貨物船を貨物船の建造に油送船をそれぞれ被代替船として使用できるのですか。

A: 平成27年度までの建造等納付金免除制度と同様、貨物船と油送船の交流は認められていません。
従って、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ないということになります。

Q15. 「Q3」で co2 排出量削減率の比較対象として「基準値」という言葉がありますが、基準値とはどのようなものですか。

A: 基準値は、co2 排出量削減率算定のための比較対象値のことをいいます。具体的には、1990年代初頭船の co2 排出量を調査実績に基づき数値化したものを基準値としておりますが、単位は、トンマイル当たりの排出量をグラムで表示したものです。

なぜ、1990年代初頭船の実績値をベースにしたかということですが、co2 排出量削減率を制度適用の基準としている税法の特別償却、鉄道・運輸施設船機構(JRTT)の先進二酸化炭素低減船制度が1990年代初頭船の実績値をベースにしていることから、それに準拠したものです。

具体的な基準値については、環境性能基準適合船の取扱いを定めた「環境性能基準適合認定手続き等に関する理事会決定」に船種・船型・機関出力別に細分化して基準値表が設定されていますが、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ものについては、EEDI数値をベースに個別に基準値を査定することになります。

このEEDI(Energy Efficiency Design Index)とは、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で規定されているエネルギー効率設計指標のことをいいます。

EEDI数値ベースによる個別基準値の適用を受ける事例については、申請予定事業者から予め適用基準値の査定依頼があれば、担当委員会で審議し、当該申請予定事業者に基準値を事前に通知することになっています。

Q16. CO2排出量削減率算定にあたって、被代替船はCO2排出量削減率の比較対象とならないのですか。

A: CO2の排出量削減率の算定は、Q15で説明したように「環境性能基準適合認定手続き等に関する理事会決定」第2条で定める基準値との比較で算定されます。

従って、被代替船自体のCO2排出量は、環境性能基準適合に係るCO2排出量削減率の算定には全く関係しません。

これは、前問で説明したとおり、税制やJRTTの取扱いに準拠したことによりますが、被代替船申請には、被代替船が複数であるものや建造船と被代替船の船種が違うものもあり、被代替船を比較対象基準とすることが技術的に困難なことも理由の一つです。

Q17. 建造船のCO2排出量の算定と申告はどのように行うのですか。

A: 建造船のCO2排出量と排出量削減率を算定したシートを建造関係図面とともに建造等申請時に提出することになります。

CO2排出量と排出量削減率の申告方法には、シートAとシートBの二種類があります。大まかなイメージとしては、推進効率の向上等によりCO2の排出量削減を図る方式がシートA、各種省エネ機器の搭載によりCO2の排出量削減を図る方式がシートBとなります。

CO2排出量と排出量削減率の算定は、専門的な知識を必要としますので、具体的なシートの作成は建造造船所で行う場合が大半と考えられますが、環境性能基準の適用は直に納付金単価に影響することから、建造等申請に当たっては、造船所との緊密な連携が必要となります。

Q18. 建造船のCO2排出量の確認はどのように行われるのですか。

A: 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シートAとシートB毎に指定された書類により、竣工船審査時に行われます。

CO2排出量削減率が適合している場合は、建造申請認定時に認定された納付金の減額が確定します。

適合していない場合は、建造等申請の審査時に認定された納付金の減額が取り消されることになり、取り消された減額額に相当する額を差額納付金として総連合会が指定する期間内に納付することになります。

Q19. 具体的な納付金の算定方法について説明して下さい。

A: 建造等納付金の算定式は、申請内容により異なりますが、基本的な分類は以下の通りとなります。

1) 環境性能基準不適用又は被代替船申請をしないもの(非代替建造)の建造等納付金額 = 【 C単価 × 建造等申請船舶の対象トン数 】

2) 環境性能基準適合で代替建造申請するもの(環境性能基準A単価適用の場合)

イ、被代替船と建造船の船型が同じものの建造等納付金額 = 【 (C単価 - 被代替船の減額単価) × 建造等申請船舶の対象トン数 】

ロ、被代替船よりも建造船の船型が大きいものの建造等納付金額 = ①【(C単価 - 被代替船の減額単価) × 被代替船と同船型迄の建造トン数】
+ (①と②の合算額)
②【C単価 × 被代替船の船型を超える部分の建造トン数】

注) ① C単価は、環境性能基準不適用もしくは非代替建造に係る建造等納付金単価。

【一般貨物船 56,000 円、特殊貨物船 38,500 円、非自走船舶 27,400 円、曳船 5,600 円、油送船 38,500 円】

② 被代替船の減額単価は、「被代替船処理要領」第2条で被代替船の船種・資格区分毎に定められている減額単価。

③ 建造等船舶と被代替船の船種が異なる場合には、規程第8条の二の納付金単価表の単価との関係において被代替船の使用トン数が制限されることがある。
(例：一般貨物船を被代替船として特殊貨物船を建造する場合等。)

3) 環境性能基準B適合船を建造する場合は、2)のイ又はロの①の単価を10%上乘せ。

Q20. 環境性能基準A適合単価とB適合単価とは10%の単価差がありますが、この単価差10%部分に被代替船を充当することは可能ですか。

A: 納付金単価差分については、全て現金納付となるため、被代替船の充当は認められません。

規程第8条の二に納付金単価表が示されていますが、この単価表は船種、環境性能基準等の区分毎に現金で納付すべき単価を表示したものです。

従って、環境性能基準B適合の単価表は、B適合船として現金で納付すべき単価を表示したものですので、環境性能基準A適合単価と10%の差があったとしても、その部分に被代替船を充てて納付金を減額することはできないということになります。

Q21. 「Q2」において事業集約等という言葉がありますが事業集約等とはどのようなことですか。

A: 事業集約は、内航海運業の経営基盤強化という政策的観点から、一定の事業集約要件を充足した事業者が建造等申請する場合に建造等納付金単価を一部軽減するというもので、具体的には、建造船舶のCO₂排出量削減率が12%以上～16%未満の場合、納付金単価は、環境性能基準適合B単価が適用されますが、事業集約等の条件を充足するものについては、環境性能基準適合A単価を適用し、納付金を10%軽減するというものです。

ただし、環境性能基準適合A単価が適用されているものについては、A単価が最小納付金単価であることから減額はありませぬ。

従って、代替建造制度における事業集約の効果は、建造船の納付金単価が環境性能基準B単価適用の場合に限られることとなります。

事業集約等の具体的な取扱いは、「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。

Q22. 事業集約等の集約形態にはどのようなものがあるのですか。

A: 下記の集約形態の何れかに該当するものが事業集約等の対象となります。

- 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 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。
- ③ 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。
- ④ 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。
- ⑤ 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。
- ⑥ 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。

Q23. 建造等申請及び非代替船申請の受付期間はどのようになるのですか。

A: 平成 28 年度から実施される「建造等申請」及び免除船申請に替わる「被代替船申請」に関する受付の回数、時期については、現行の建造等申請受付と同様で、5月、7月、9月、11月、1月の年5回となります。

Q24. モーダルシフト船、沖縄特例船、給水船関係の取扱いに変更はあるのですか。

A: モーダルシフト船、沖縄特例船、給水船に関する取扱いは、平成 28 年度以降も維持されます。

これに伴い、平成 28 年度以降の納付金単価が設定されましたが、納付金単価は平成 27 年度単価と同じ単価となっています。

なお、モーダルシフト船関係で定められていた、第 1 条のただし書き「ただし、平成 22 年度から5年間に限り、大型フィーダー専用コンテナ船に係る規定の施行日以前に建造された外航船を輸入転用して大型フィーダー専用コンテナ船とする場合は、建造等納付金を課さないものとする。」との規定は、実施期間5年を経過したため、削除されました。

Q25. 細則のうち、船種変更の取扱いは、どのように改正されたのですか。

また、平成 28 年度以降の建造等納付金単価表の特殊貨物船は、様々な単価(A適合、B適合、砂利船等)に分かれるために、『差額納付金単価 = 17,500 + (14,500 円 - X)』のような一律の計算式にならないのではないですか。

A: 特殊貨物船から一般貨物船への船種の変更は、従来、交付金単価表の特殊貨物船イの資格のものしか条件変更申請の対象としておりませんでした。今回の改正により、全ての特殊貨物船について、納付金の差額を納付することを条件に条件変更申請の対象となりました。

差額納付金の計算式は右の通りです。 $17,500 \text{ 円} + (14,500 \text{ 円} - X)$

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(特殊貨物船イ)の減額単価

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

なお、船種変更申請において適用される納付金単価差は、環境性能基準不適用のC単価基準での単価差であるため、建造船の環境性能基準や船種は影響しません。

Q26. 今回廃止された規定に関係するもので、未だ手続きが未了となっているものの取扱いはどうなるのですか。

A: 平成 27 年度末において、解撤等交付金関係規則、対象トン数の留保に係る取扱い要領及び積載トン数の正常化に関する取扱い規定が廃止されますが、細則の附則に「平成 28 年 3 月 31 日以前に認定された船舶については、改正前の細則の規定を適用する。」と定められておりますので、改正前の規定が適用されて認定された船舶で処理未了となっているものについては、従前の取扱いにより処理されることとなります。

Q27. 建造工期については、細則第 9 条で 3,000 対象トン未満は 12ヶ月以内、3,000 対象トン以上は 18ヶ月以内と定められていますが、予めこの工期を超えることが想定される場合、規定に定める工期を超えて申請することは可能ですか。

A: 細則第 9 条では、「建造等認定船舶の建造工期は、起工認定通知書発行の日から原則として 12ヶ月(3,000 対象トン以上の船舶にあつては 18ヶ月)以内に竣工するものとする。」とされております。従って、申請時点でこの規定の工期を超えて申請することは、認定条件に反することになりできません。

ただし、この規定は原則規定でありますので、申請時点で規定内工期で認定されたものが、認定後において工期を延期(延長)することは認定条件変更申請の対象としております。なお、建造期間の算定における起点日は、起工認定通知書発行の日(納付金が納付された日)となります。

Q28. 留保トン数に関する有効期限は、平成 28 年 3 月 31 日とされていますが、留保対象トン数の使用承諾書を使ってする申請はいつまで受け付けるのですか。

A: 留保制度は、平成 28 年 3 月 31 日をもって終了しますので、留保認定の有効期限も全ての船舶について平成 28 年 3 月 31 日とされています。

従って、有効期限日である平成 28 年 3 月 31 日までに総連合会に申請書が到達したものについては、有効なものとして処理することとなります。

具体的には、定期建造申請の受付は、平成 28 年 1 月期(1 月 20 日受付締切)が最終となりますが、認定条件変更申請は、随時受付のため、例えば、既認定分の免除船の差し替えで留保トン数を使用しようとする申請は平成 28 年 3 月 31 日が最終的な受付締切日となります。

Q29. 暫定措置事業認定船舶は、平成 28 年 4 月 1 日より被代替船として使用することができると聞いていますが、平成 28 年 4 月 1 日以降であれば、平成 27 年度までの免除制度のもとで認定された免除船を暫定措置事業認定船舶に差し替えることは可能ですか。

A: 平成 27 年度までの免除制度と平成 28 年度以降の代替船制度は、制度を異にするため差し替えはできません。

平成 28 年度以降の暫定措置事業の在り方を検討した際、平成 27 年度までは免除制度の適用となるため、引当資格のない孫船の代替建造(暫定措置事業の認定船舶を免除船として代替建造申請すること)は認めないと決定されております。

平成 27 年度までの建造認定船の免除船を暫定措置事業認定船舶を差し替えることは、この決定に反することとなりますので認められません。

Q30. 沈没船の代替建造については、沈没後1年以内に建造申請するものとありますが、これは沈没日より1年経過後の建造申請受付期まで有効ということですか。

A: 沈没船の代替建造申請ですが、細則第1条において、「…当該船舶登録の登録抹消後1年以内にその代替として同種・同船型(対象トン数の縮小されたものを含む。)までの船舶を建造する申請。」については、定期申請によらず、毎月20日を締切とする随時申請受付として取り扱うことができる旨規定されています。

従って、受付開始の起点日は、沈没日ではなく、船舶登録抹消日(船舶原簿抹消日)となり、その日から1年後の当該月の20日が最終締切日ということになります。

なお、沈没から1年を経過した場合ですが、納付金が全額免除される沈没船の特例は受けられなくなるものの、被代替船としての資格が消滅するわけではありませんので、沈没日から3年間は、定期建造申請における被代替船として申請することが可能です。

Q31. 平成36年度までの建造等納付金単価が決まっていますが、例えば、暫定措置事業の残債務の返済が平成35年度以前に終了した場合や平成37年度以降に繰り越しとなる場合の取扱いはどのようになるのですか。

A: 規程第30条において「本事業は、本事業の収支が相償ったときに終了する。」と定められておりますので、現行規定のままであれば、平成35年以前であっても、収支が相償えばその時点で事業(建造等納付金制度)は終了することになります。

また、平成36年度に残債務が残り収支相償うことができないとの見通しとなった場合は、次の二つの方法の何れかを選択することになります。

- ① 規程第8条の二第8項(建造等納付金単価については、本事業の収支状況を踏まえ船種別に見直すことができるものとする。)に基づき建造等納付金単価の見直し。
- ② 平成37年度以降も建造等納付金制度を存続。

Q32. 環境性能基準A適合の一般貨物船として申請し、環境性能基準B適合又は不適合と査定された場合、当該申請の船種を特殊貨物船(砂利船)へ変更することは可能ですか。また、可能である場合、特殊貨物船として竣工後に一般貨物船に船種変更することは可能ですか。

A: 特殊貨物船から一般貨物船への船種変更は、認定条件変更申請の対象とされています。

一方、一般貨物船から特殊貨物船、特殊貨物船から他の特殊貨物船への船種変更は認定条件の変更申請対象とされておりません。従って、本例の場合、建造申請を特殊貨物船に変更するのであれば、一旦一般貨物船の建造申請を取り下げ、改めて、特殊貨物船の建造申請としてやり直すことが必要になります。

なお、特殊貨物船として建造認定を受けたものが竣工後に一般貨物船へ船種変更することは、Q25で回答した手続きにより可能です。

また、建造途中(完了証明書発行前)の特殊貨物船から一般貨物船へ船種変更することは、認定条件変更申請の対象とはなりませんが、適用される環境性能基準が異なる場合は、納付金差額も異なることになります。(例:環境性能基準の適用のない「砂利ガット船」→一般貨物船)

Q33. 共有建造として認定後、単独建造へ変更した場合、被代替船申請の対象船も同様に持ち分変更の必要はありますか。

A: 被代替船(建造申請時点で自己所有のものに限る。)の役割は、納付金単価の減額にあります。

従って、減額査定が終了し、建造船舶に対する建造等納付金単価が決定された時点で、その役割を終了し、その後は、建造船竣工までの解撤等完了条件のみが残ることになります。

一方、共有建造申請は、建造される船舶の持ち分を共有とするというものです。被代替船の供出割合と建造船の所有持ち分を比例させなければならないという規定上の定めはありませんので、建造船の所有持ち分をどのようにするかは、船舶管理人の選出を含めて、共有建造申請者の任意(話し合い)によって決定されることとなります。

この点では、引当資格の継承という観点から、引当船供出割合と建造船持分割合の一致を条件とした旧規程の取扱いとは根本的に違っております。

従って、共有船としての建造認定を受けた後に建造船の持ち分を変更することについては、被代替船の供出割合に関係なく、共有者相互の合意があれば、認定条件変更申請手続きにより可能となります。

このように、共有建造船の持ち分変更は、建造船に関する認定条件変更であり、被代替船には関係ありませんので、建造船の持ち分変更や共有関係の解消に伴い、被代替船持ち分を変更する必要はありません。

Q34. 被代替船の解撤等完了時期に関連して、「解撤等関係書類を解撤等完了後 14 日以内に提出しなければならない。」とされていますが、解撤等完了一件書類は、竣工届と同時に提出しているのが実態で、必ずしも解撤等完了後 14 日以内とはなっていません。

この取扱いについてどのように対応したらよいのですか。

A: 平成 28 年 4 月 1 日以降に適用される被代替船に関する取扱いは、新しく設定された被代替船処理要領第 7 条で規定されています。

同条において、「解撤等完了期限の取扱いに関する理事会決定」の適用により、解撤等時期の延期が認定された船舶について、解撤等完了一件書類提出する時期を解撤等完了後 14 日以内とすると規定していますが、それ以外に書類提出時期の指定はありません。

解撤等完了一件書類は、竣工船審査に必要な書類でありますので、従来通り、解撤等の延期認定を受けている被代替船を除き、竣工届関係書類と同時に提出する取扱いとなります。

なお、平成 27 年度までの免除船については、本規程第 9 条第 3 項で免除船が解撤等完了した場合、解撤等完了後 14 日以内に解撤等完了一件書類提出する旨規定されていましたが、免除制度は平成 27 年度で終了するため、同規定は平成 28 年度以降事実上廃止となります。

Q35. プッシャーバージのバージには機関がありません。プッシャーを残し、バージのみを建造する場合の取扱いはどうなりますか。

A: 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。

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が、このうち、バージのみを建造する場合は、バージが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。

一方、航海の態様、船型等から「小型油送船」、「砂利ガット船」、「非自走船舶」及び「曳船」については、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適合単価が適用されています。

バージのみを代替建造する場合、バージはCO2を排出しないため、この取扱いに準じ、環境性能基準B適合単価が適用されることとなります。

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単価が適用されます。

Q36. 環境性能基準に関する基準値の取扱いについてです。EEDI数値ベースによる個別基準値の適用を受ける事例に該当する船舶の建造を計画していますが、「Q15.」において、申請予定事業者から予め適用基準値の査定依頼があれば、担当委員会で審議し、当該申請予定事業者に基準値を事前に通知することにしていきます。」とのことですが、具体的手続きはどうするのですか。

A: CO2排出量削減率算定のための比較対象値である基準値は、「環境性能基準適合認定手続き等に関する理事会決定」で船種・船型・機関出力別に細分化して基準値表が設定されていますが、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ものについては、EEDI数値をベースに個別に基準値を査定することとなります。

この個別基準値を事前に確認するためには、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、主機馬力等)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。

Q37. 親会社Aは、別会社BとCに100%(50%超)を出資し同族会社(グループ法人)としています。この場合、Bの所有船をCが建造申請する被代替船として使用することができますか。

A: 被代替船処理要領では、被代替船所有者との関係が下記の一～五の何れかに該当する場合は、同族会社等として自己所有と見なされます。

- 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。

平成22年に税法の改正により創設されたグループ法人税制においては、グループ法人の類型の一つとして「親会社であるA法人が100%出資してB、Cの2社を設立した場合、A、B、Cの3法人がグループ法人となる」として、同族関係者と同様としております。

更に、A法人が100%出資してB法人を設立、その後A、B両法人が50%ずつ出資してC法人を設立した場合もA、B、Cの3法人がグループ法人となる」としております。

質問の趣旨は、B会社とA会社は同族(親子)、A会社とC会社も同族であるから、B会社とC会社も同族であり、B会社所有船をC会社が建造申請する被代替船として使用できるかとのことですが、会社(法人)を個人の関係に置き換えてみますと、A会社が親、B会社、C会社がA会社の子供、即ち兄弟となり、二親等の関係となることから、上記関係の一号に該当することになります。

以上のことから、質問のような法人関係にあれば、同族会社として、B会社の所有船をC会社が被代替船として使用することは、可能となります。

Q38. 申請要領の計算式において、B単価の適用は、A単価適用部分(代替建造部分)について10%分を上乗せすると説明されています。

一般貨物船を被代替船として、被代替船と同じトン数の特殊貨物船を建造するような場合、減額限度額との関係で、被代替船を全量引当ることができないため、トン数的には【建造船対象トン数>被代替船使用トン数】となりますが、この場合でも建造船の全トン数を代替トン数と考えてよいのですか。

A: 原則的には、被代替船を充当した部分が代替建造部分となります。

例えば、一般貨物船2,000DWの建造に被代替船として一般貨物船1,000DW、特殊貨物船500DWを引き当てた場合、2,000DWの建造トン数部分の内、1,000DW+500DW=1,500DWが代替建造部分となり、残る500DWは非代替(ノースクラップ)建造部分となります。

ただし、例外もあります。例えば、特殊貨物船2,000DWの建造に一般貨物船2,000DWを被代替船と使用するような場合の納付金減額額の算定式は、下記の通りとなります。

- ① 減額限度額 : $2,000\text{DW} \times @14,500 \text{円} = 29,000,000 \text{円}$
- ② 減額可能額 : $2,000\text{DW} \times @26,000 \text{円} = 52,000,000 \text{円} \rightarrow$ 減額限度額を23,000,000円超過(トン数換算で885DW)
- ③ 被代替船使用トン数: 1,115DW (減額額: $1,115\text{DW} \times 26,000 \text{円} = 28,990,000 \text{円}$)
- ④ 残余トン数 885DWは未使用トン数として留保。

本例のような場合、建造船対象トン数2,000DW:被代替船使用トン数1,115DWという関係になり、トン数ベースでは被代替船の対象トン数が建造対象トン数を下回るようになりますが、一方で、減額額としては建造船対象トン数2,000DWに見合う限度額一杯まで被代替船が充当されています。

このような事例は、一般貨物船と特殊貨物船の減額単価差及び減額限度額を超えて被代替船を充当できないという規程上の条件から生ずるものであり、このような場合は、建造船対象トン数に対する減額限度額まで減額されたことを以て、建造船全量が代替建造となると解釈されます。

すなわち、建造船舶の減額単価より被代替船の減額単価が高い場合は、減額限度額と現実の減額額との比率により代替建造部分を算定することになります。

具体的な算式は次の通りです。

建造船の減額限度額 : 被代替船の減額認定額 = 建造船の対象トン数 : X Xが代替建造トン数部分

【参考例】 2,000PSの艀船の建造に50DWの一般貨物船を被代替船として充当。

- ① 建造船の減額限度額 $5,200,000 \text{円} = 2,000\text{PS} \times 2,600 \text{円}$
- ② 被代替船の減額認定額 $1,300,000 \text{円} = 50\text{DW} \times 26,000 \text{円}$

建造船の減額限度額 5,200,000円 : 被代替船の減額認定額 1,300,000円 = 建造船の対象トン数 2,000PS : X (代替建造トン数部分)

X (代替建造トン数部分) = $50\text{PS} (1,300,000 \text{円} \times 2,000\text{PS} \div 5,200,000 \text{円})$

事業集約等に関する審査基準

「事業集約等の取扱いに関する理事会決定」の審査に関する取扱い等は以下の通りとする。

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。」

① 新規に協業化するもの(3業者以上が参加するものに限る。)については、創立総会議事録、組合登記簿謄本及び組合員名簿によって確認する。

② 既存の協業組合に参加するものについては、当該協業組合が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によって確認する。

ただし、新規参加事業者を含め、協業組合の参加事業者が3事業者以上のものに限る。

③ 3以上のオーナー又はオペレーターが合併する場合は、当該合併を証する書面(商業登記簿謄本等)により確認する。

2. 「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。」

船舶管理会社との管理契約書により確認する。

この場合、管理契約書には、①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」、②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」、③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つの業務が含まれていることを条件とする。

3. 「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。」

用船契約書により確認する。

ただし、長期用船契約を締結したオペレーターとオーナーとの間に資本関係及び役員等の交流がないことを条件とする。

4. 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。

用船契約書により確認する。

この場合、用船契約書は、次の要件を充足するものに限る。

- 1) 用船料が明記されているものであること。(契約当事者間の合意をもってコスト保証がなされたものと解釈)
- 2) 船員費等に異常な高騰等があった場合には、「双方協議の上用船料を決定する。」旨の特約(スライド条項)が記載されているものであること。
- 3) 長期用船契約を締結したオペレーターとオーナーとの間に資本関係及び役員等の交流がないこと。
- 4) 当該長期用船契約は、建造申請するオーナーと当該申請船舶を用船するオペレーターとの間で交わされるものであること。

5. 「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。」

当該合併に係る商業登記簿謄本により確認する。

ここでいう「資本金が3,000万円以上」とは、建造申請時点での資本金額とする。

「事業集約等の取扱いに関する理事会決定」の概要

(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。

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ない。

(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。

<p>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。</p> <p>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。</p> <p>【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ついては創立総会議事録、組合登記簿謄本及び組員名簿。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員名簿。</p>
<p>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。</p> <p>【提出書類】 船舶管理会社との管理契約書。</p>
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>【提出書類】 当該用船契約書(写)。</p>
<p>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。</p> <p>【提出書類】 当該合併に係る商業登記簿謄本。</p>

【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。