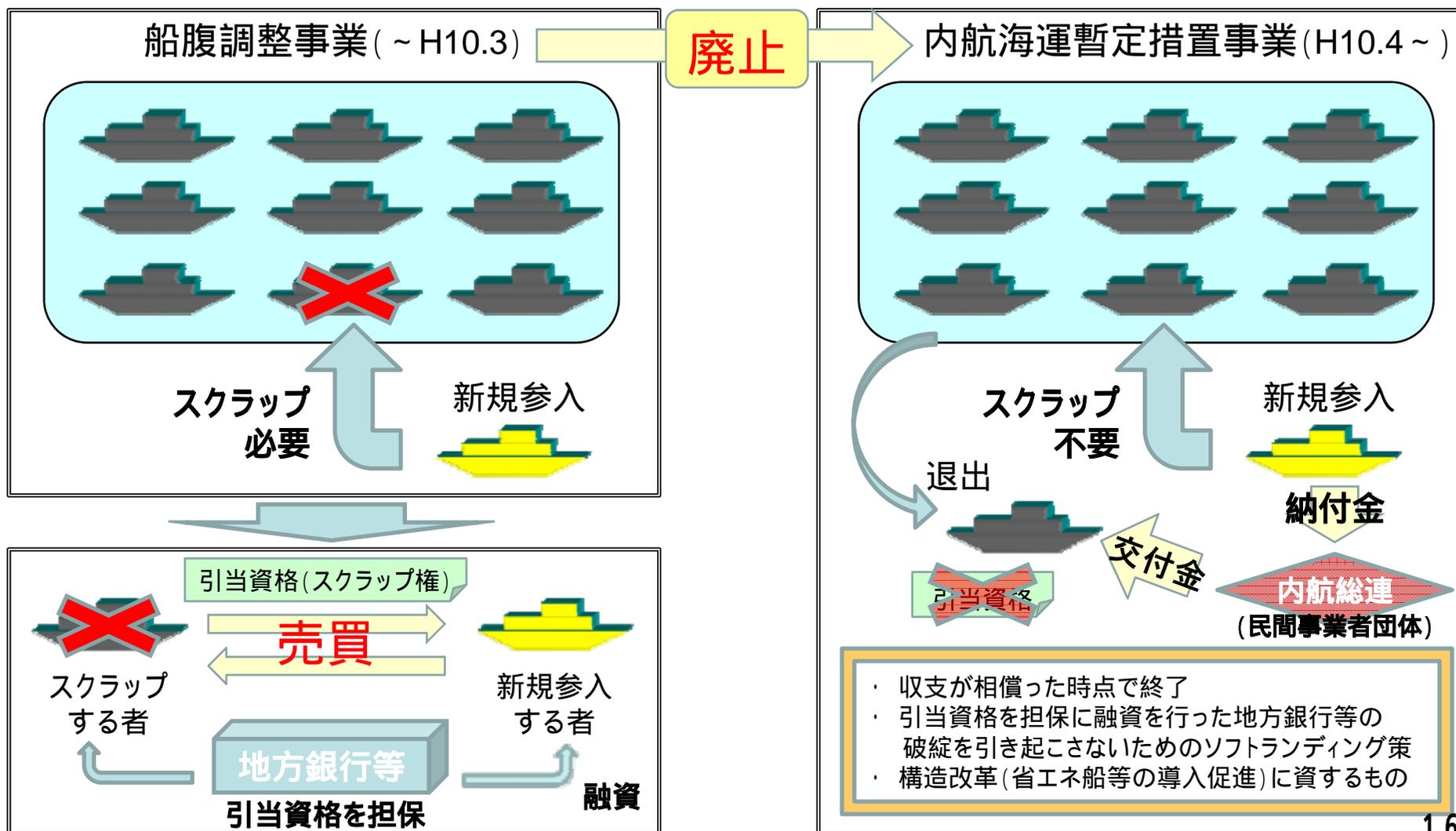
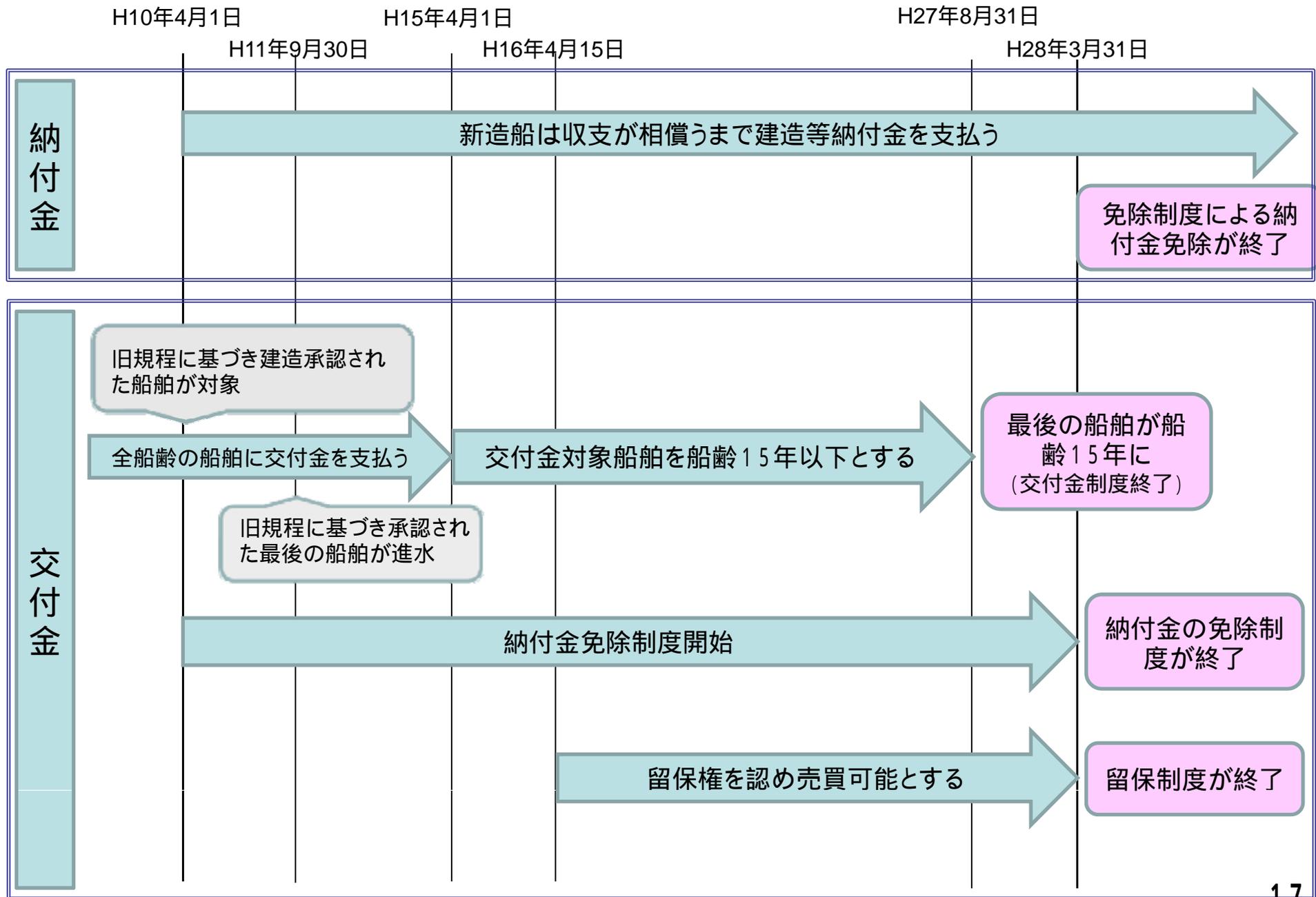


船腹調整事業から内航海運暫定措置事業へ

平成10年に、内航海運の活性化を図るため、船腹の過剰状態を適正にするために実施していた「船腹調整事業」を解消し、「内航海運暫定措置事業」を導入した。「内航海運暫定措置事業」は、事実上の経済的価値を有していた引当資格が無価値化する経済的影響を考慮したソフトランディング策であり、保有船舶の解撤を促進することにより、内航海運の構造改革(省エネ船、効率性の高い船舶の導入促進)に資するもの。



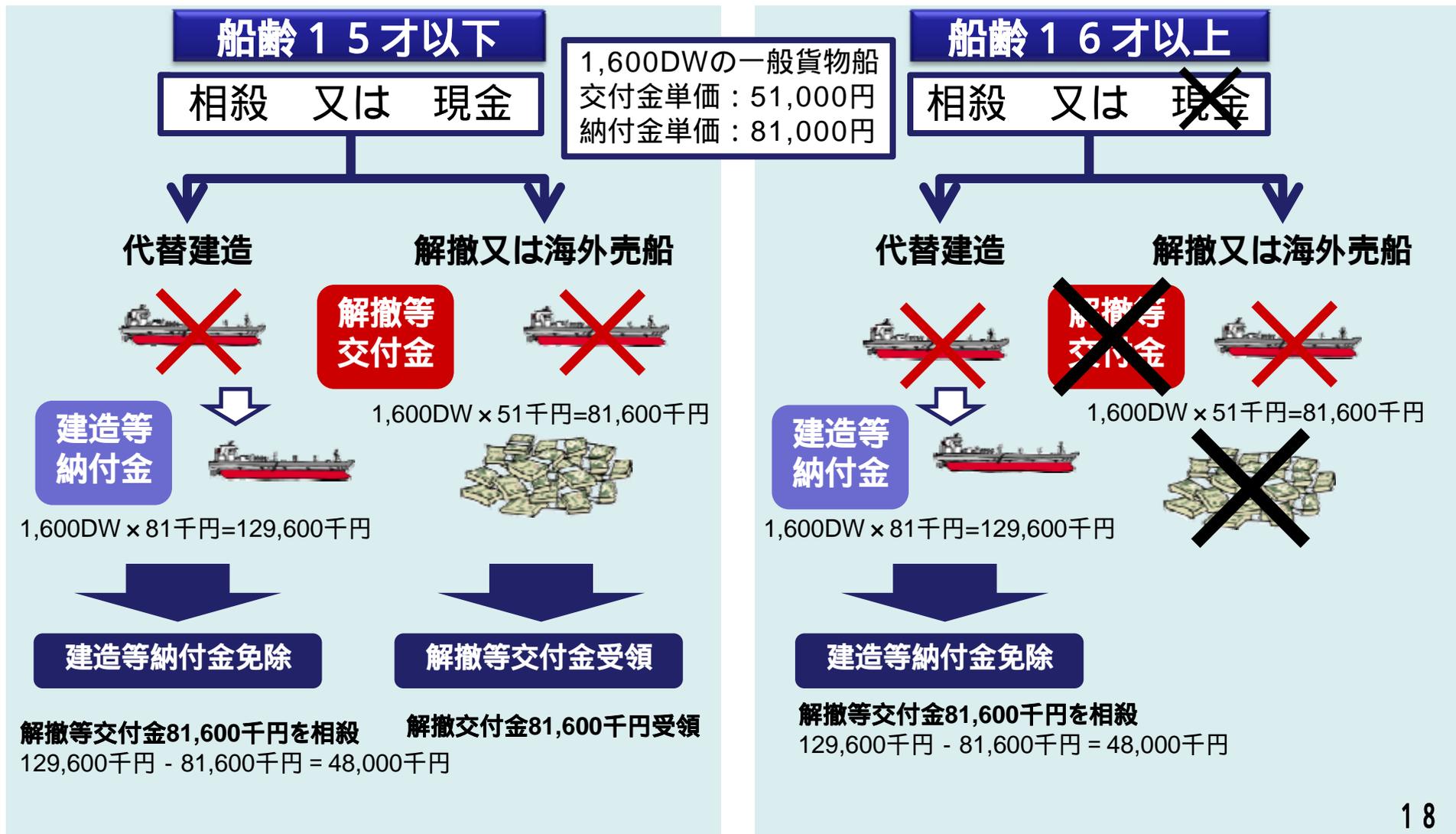
内航海運暫定措置事業の制度について



建造等納付金の免除について

解撤等交付金対象船舶は、平成15年3月31日までは特に年齢制限を設けていなかったが、現在は船齢15年以下の船舶に限定されている。

ただし、船齢16歳以上の船舶についても、解撤等交付金という現金収入は得られないものの、代替建造する場合には、解撤等交付金相当額について建造等納付金を免除することができる。

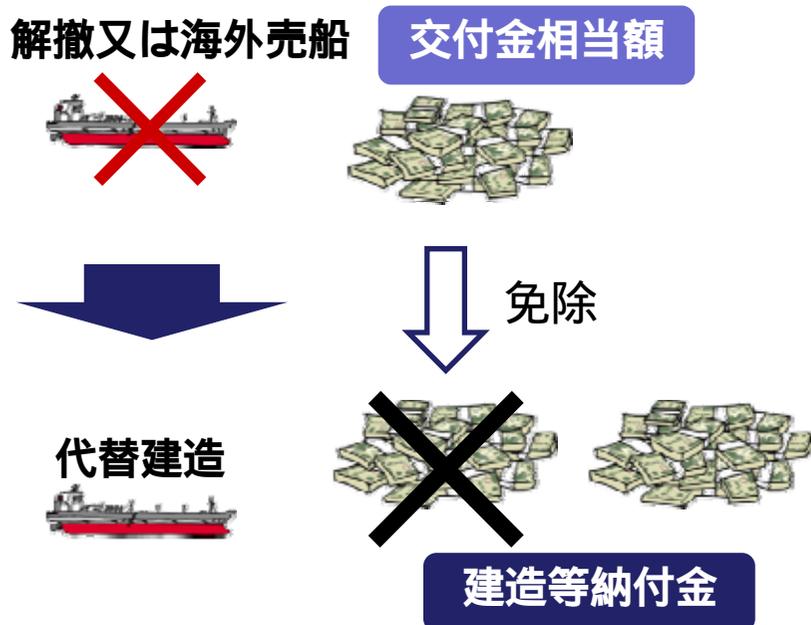


建造等納付金免除の留保について

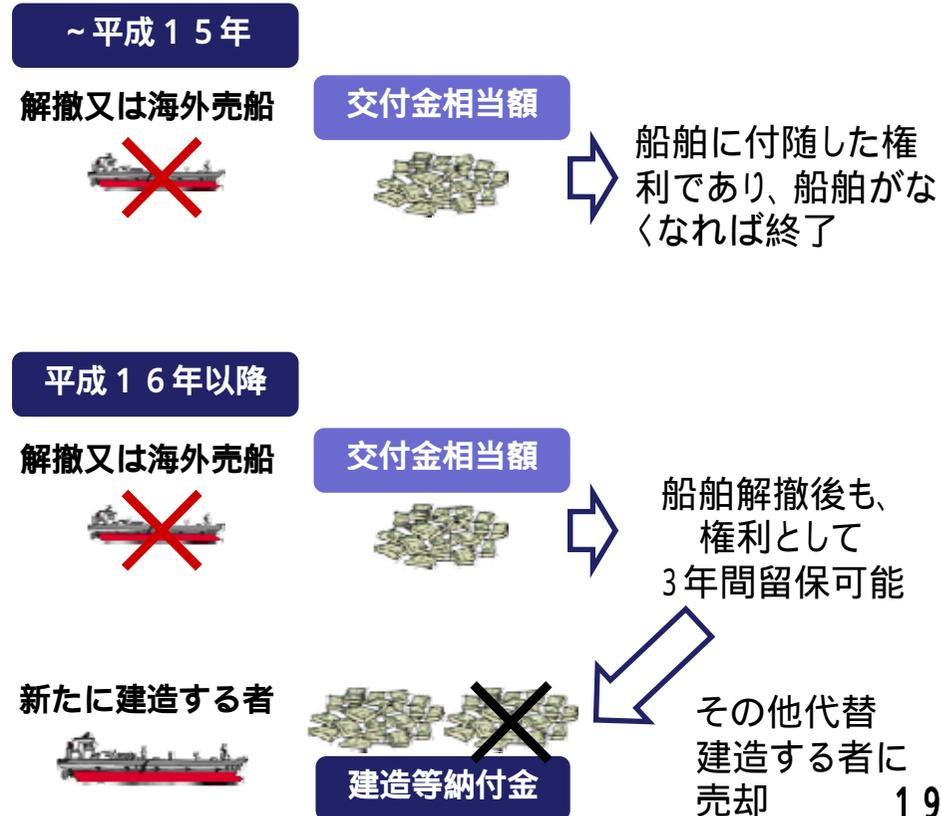
船齢16歳以上の船舶が解撤・海外売船された場合は、そのトン数に応じ、自分で代替建造する場合は、交付金相当額の建造等納付金を免除することに用いることができる。

代替建造しない場合は、従来この免除する権利については放棄するしかなかったが、平成16年以降当該権利を3年間留保することが可能となっており、市場において売買されている。

自分で代替建造する場合



代替建造しない場合



建造等納付金・解撤等交付金単価の推移

建造等納付金、解撤等交付金については毎年一定幅で減少し、新船建造に対する負担を減らす一方で、納付金・交付金の差も徐々に広がっており、暫定措置事業の収支を改善する方向で単価設定がなされている。

【建造等納付金単価】

(単位:円/対象トン数当たり)

船種区分	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
一般貨物船	125,000	120,000	115,000	110,000	110,000	106,000	106,000	106,000	101,000	96,000	91,000	86,000	81,000	76,000	71,000
特殊貨物船	75,000	70,000	65,000	60,000	60,000	58,500	58,500	58,500	56,500	54,500	52,500	50,500	48,500	46,500	44,500
油送船	75,000	70,000	65,000	60,000	60,000	58,500	58,500	58,500	56,500	54,500	52,500	50,500	48,500	46,500	44,500
曳船	12,500	12,000	11,500	11,000	11,000	10,600	10,600	10,600	10,100	9,600	9,100	8,600	8,100	7,600	7,100

※対象トン数とは、貨物船＝載貨重量トン(D/W)、油送船＝貨物油槽全容積立方メートル(m³)、曳船＝主機軸馬力(馬力)をいう。

【解撤等交付金単価】

(単位:円/対象トン数当たり)

船種区分	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
一般貨物船	110,000	105,000	100,000	95,000	90,000	86,000	81,000	76,000	71,000	66,000	61,000	56,000	51,000	46,000	41,000
特殊貨物船	60,000	55,000	50,000	45,000	40,000	38,500	36,500	34,500	32,500	30,500	28,500	26,500	24,500	22,500	20,500
油送船	60,000	55,000	50,000	45,000	40,000	38,500	36,500	34,500	32,500	30,500	28,500	26,500	24,500	22,500	20,500
曳船	11,000	10,500	10,000	9,500	9,000	8,600	8,100	7,600	7,100	6,600	6,100	5,600	5,100	4,600	4,100

※対象トン数とは、貨物船＝載貨重量トン(D/W)、油送船＝貨物油槽全容積立方メートル(m³)、曳船＝主機軸馬力(馬力)をいう。

【差】

船種区分	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
一般貨物船	15,000	15,000	15,000	15,000	20,000	20,000	25,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000
特殊貨物船	15,000	15,000	15,000	15,000	20,000	20,000	22,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000
油送船	15,000	15,000	15,000	15,000	20,000	20,000	22,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000	24,000
曳船	1,500	1,500	1,500	1,500	2,000	2,000	2,500	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000

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)