



明日を担う
交通ネットワークづくりに貢献します。

令和6年度共有建造制度について 【旅客船】

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency

1. 連携型省エネ船への対応(⇒P8)

◇政策要件の「先進二酸化炭素低減化船」について、新たに離着残・停泊・荷役時における技術その他の省エネ技術を合算できるよう変更

2. 建造相談から共有期間中の窓口をワンストップサービス(⇒P21)

◇全国を地域(エリア)で2課に分け、窓口を一本化

3. 共有建造制度利用のメリット(⇒P20、25)

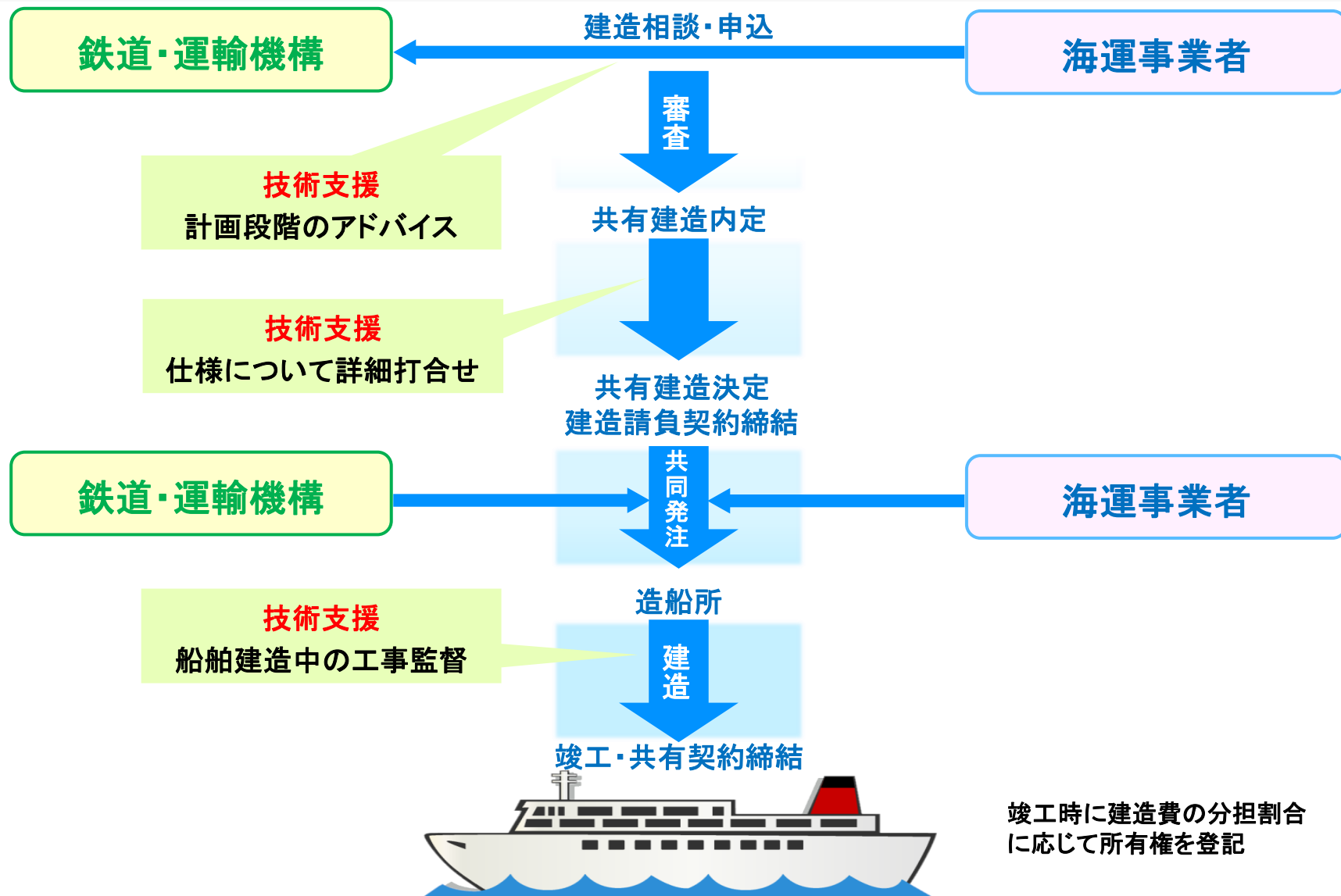
◇各種優遇制度と計画段階から共有期間中のテクニカルサポート



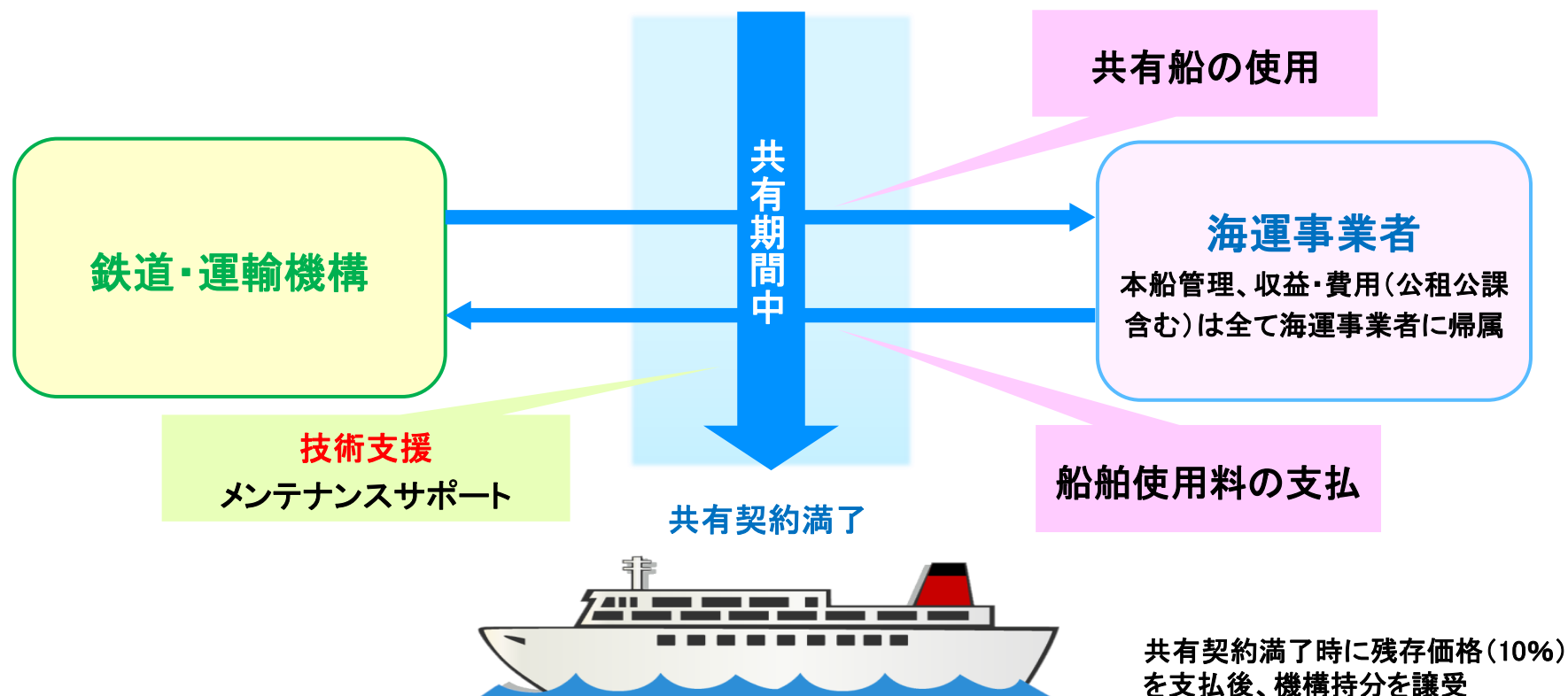
目 次

1. 共有建造制度のスキーム
2. 共有建造条件
3. 適用利率の算出方法
4. 政策目的別建造の技術基準を定める規程の改正
5. 若年・女性船員等を計画的に雇用する事業者の船舶
6. 労働環境改善船
7. 特定船舶導入計画の認定を受けた船舶
8. 国内クルーズ船
9. 共有期間中の利率決定方法
10. 共有建造制度利用のメリット
11. 令和6年度組織改正について
12. よくあるご質問

1-1. 共有建造制度のスキーム (相談～竣工・共有契約締結まで)



1-2. 共有建造制度のスキーム (共有契約締結後)



【共有期間中の注意事項】

- 船舶使用料は毎月、原則として自動送金により支払い
(ただし、機構が定める要件に該当する場合は電子記録債権又は約束手形での支払いとなります)
- 経理処理上、機構持分を含む全てを固定資産に、機構持分は長期借入金で計上

2. 共有建造条件

項 目	2,000総トン未満	2,000総トン以上
対象者	海上運送法の一般旅客定期航路事業、旅客不定期航路事業の許可を受けている者 または船舶貸渡業の届出を行っている者	
対象船舶	・海上運送法の一般旅客定期航路事業もしくは旅客不定期航路事業の許可を受けた航路に使用する旅客船であること ・機構の定める政策要件に該当すること ・建造する船舶の使用に関し、所轄地方運輸局長から事業計画変更の認可が得られること	
分担割合の上限	離島航路 95%、その他 70～90%	
共有期間 (最大3年延長可)	5～14年	15年
据置期間	最大11か月 ※据置期間中の支払いは利息相当額のみ	
支援確約書	離島航路に就航している船舶については、地方公共団体から共有期間全期間の支援確約書の提出が必要(地方公共団体が建造する場合を除く)	
連帯保証	代表権を有する者全員(機構が定める免除基準に該当する場合を除く)	
保険	・機構が定める船舶保険 ・機構及び事業者を被保険者とする船主責任保険	

3-1. 適用利率の算出方法 (金利軽減の仕組み)

$$\text{適用利率} = \text{基準利率} \pm \text{政策要件} \pm \text{信用リスク} + \text{上乗せ要件}$$

基準利率 (機構HPに掲載)

共有期間	利率	
	固定型	見直し型
9年以内	〇.〇%	▲.▲%
9年超10年以内	〇.〇%	▲.▲%
10年超11年以内	〇.〇%	▲.▲%
11年超12年以内	〇.〇%	▲.▲%
12年超13年以内	〇.〇%	▲.▲%
13年超14年以内	〇.〇%	▲.▲%
14年超15年以内	〇.〇%	▲.▲%
15年超16年以内	〇.〇%	▲.▲%
16年超17年以内	〇.〇%	▲.▲%
17年超18年以内	〇.〇%	▲.▲%

※赤枠内は必ず適用されます

政策要件

主な政策要件	基準利率からの増減
スーパーエコシップ LNG燃料船 先進二酸化炭素低減化船 高度モーダルシフト船	▲0.3%
高度二酸化炭素低減化船	▲0.2% or ±0% ※中小企業者以外の方は利率の軽減無し
離島航路就航船	▲0.1%

〔最大 ▲0.3%〕

信用リスク

信用リスク(経営状況、建造プロジェクト等)に基づき、総合的に判断

▲0.4%～+0.2%

〔最大 ▲0.4%〕

+

上乗せ要件

上乗せ要件	基準利率からの増減
35歳未満の若年船員等を計画的に雇用する事業者が建造する船舶	▲0.2% or ▲0.1%
労働環境改善船	同上
特定船舶導入計画の認定を受けた船舶	▲0.2%

〔最大 ▲0.2%〕

基準利率より最大 ▲0.9%の軽減が可能

3-2. 適用利率の算出方法 (政策要件と上乗せ要件)

＜政策要件と機構分担割合上限及び基準利率からの増減利率＞

船舶の種類（政策要件）			機構分担割合の上限		基準利率からの増減利率	
			中小企業者	中小企業者以外	中小企業者	中小企業者以外
旅客船	内航海運のグリーン化に資する船舶					
	環境負荷低減、物流効率化等に資する新技術を採用した船舶	スーパーエコシップ	80%		-0.3%	
		LNG燃料船				
	二酸化炭素低減化船	先進二酸化炭素低減化船(18%以上)	80%		-0.3%	
		高度二酸化炭素低減化船(12%以上)			-0.2%	±0.0%
		10%低減化船	80%	70%	±0.0%	
	物流効率化に資する船舶					
	モーダルシフト船 (中・長距離フェリー)	高度モーダルシフト船	80%		-0.3%	
		上記以外			±0.0%	
	地域振興に資する船舶					
	離島航路の整備に資する船舶		90%		-0.1%	
	離島航路に準じる生活航路に就航する船舶 (バリアフリー化を要件とする)	高度バリアフリー化船	80%		-0.1%	
		高度バリアフリー化船以外	80%	70%	±0.0%	
	国内クルーズ船		80%		±0.0%	

- ・ 特定船舶導入計画の認定を受けた船舶に該当する場合、政策要件ごとに定められた機構分担割合の上限を10%拡大
※「離島航路の整備に資する船舶」の場合、+5%が上限となります。

- ・ 政策要件の中から1つ選択
(複数に該当しても重複できません)
- ・ どの政策要件にも該当しない場合は共有建造できません

＜上乗せ要件と増減利率＞

船舶の種類（上乗せ要件）		機構分担割合の上限	基準利率からの増減利率
船員雇用対策に資する船舶			
35歳未満の若年船員を計画的に雇用する事業者の船舶	他の政策要件に準ずる		-0.1%
35歳未満の女性船員等を計画的に雇用する事業者の船舶			-0.2%
労働環境改善船			-0.1%
労働環境改善船（荷役・船員作業負担軽減等設備を含む）			-0.2%
特定船舶導入計画の認定を受けた船舶		他の政策要件に+10%	-0.2%

- ・ 上乗せ要件のいずれかに該当する場合、1つ選択可
(複数に該当しても重複できません)
- ・ 上乗せ要件のみでは共有建造できません
- ・ 建造内定以降は他の要件への変更はできません

4. 政策目的別建造の技術基準を定める規程の改正

令和6年度制度改正(連携型省エネ船)※令和6年4月1日から制度適用

政策要件である「先進二酸化炭素低減化船」について、CO₂低減率の要件を16%から18%に変更し、新たに離着桟・停泊・荷役時における技術その他の省エネ技術を合算できるように変更(連携型省エネ船※への対応)

※連携型省エネ船...荷主・オペレーター・船主・造船事業者等が連携し、航海・離着桟・停泊・荷役等の船の運航全体で、省エネ・省CO₂に取り組む船舶

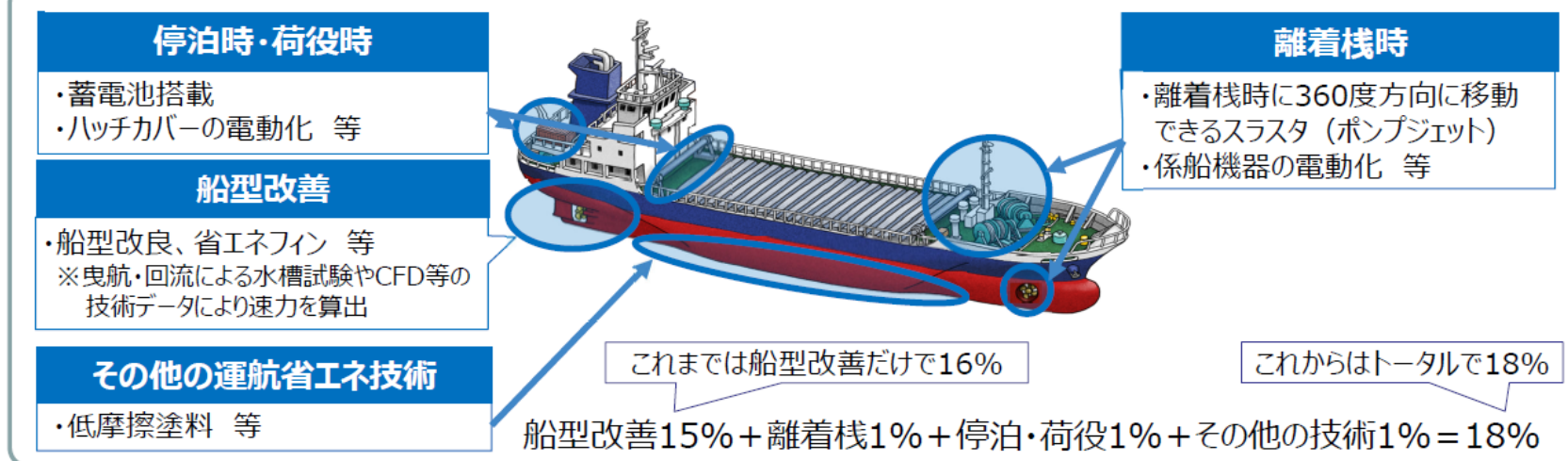
【現行】

政策要件	金利軽減
先進二酸化炭素低減化船 船型改善によるCO ₂ 低減率が16%以上であることを、水槽試験により確認した船舶	▲0.3%

【改正後】

政策要件	金利軽減
先進二酸化炭素低減化船 ▶船型改善、離着桟・停泊・荷役時における取組その他の省エネ対策の合計のCO ₂ 低減率が18%以上であることを、水槽試験や技術データ等により確認した船舶	▲0.3%

＜改正後のCO₂低減率のカウントの例＞



5-1. 若年・女性船員等を計画的に雇用する事業者の船舶 (概要)

対 象 要 件

- ①建造する船舶が機構の定める政策要件に該当していること
- ②竣工時に、国土交通大臣の認定を受けた「日本船舶・船員確保計画」を有していること
- ③認定された計画に基づき、1名以上、**35歳未満**の船員未経験者を新たに採用し、継続して6か月以上雇用していること

金 利 軽 減

竣工日又は**雇用開始日**から共有期間中、金利軽減が受けられます

35歳未満の若年船員を計画的に雇用する事業者が建造する船舶	▲0.1%
-------------------------------	-------

or

35歳未満の女性船員等(*)を計画的に雇用する事業者が建造する船舶	▲0.2%
-----------------------------------	-------

(*)女性船員等とは、「女性船員」及び「退職自衛官」、「船員教育機関卒業者以外の者(性別問わず)」を指します

注 意 点

- ※ 既に対象となる新人船員を6か月以上雇用している場合は、当該船舶竣工時に当該船員が在籍していることが必要です
- ※ 「日本船舶・船員確保計画」期間中に複数隻を共有建造する場合には、建造隻数と同数以上の③の船員雇用が必要です
- ※ 「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けている建造申込事業者の系列会社が船員配乗を行う場合は、一定の条件を満たすことで軽減の対象となりますので、事前にご相談ください

5-2. 若年・女性船員等を計画的に雇用する事業者の船舶 (機構の金利軽減対象の詳細)

〈船員教育機関卒業者〉



船員教育機関卒業
で運航要員の女性

金利軽減 $\Delta 0.2\%$



船員教育機関卒業
で運航要員でない女性
(司厨員等)

金利軽減 $\Delta 0.1\%$



船員教育機関卒業
の男性

金利軽減 $\Delta 0.1\%$



〈船員教育機関以外卒業者〉



一般高校、水産高校専攻科、
水産大学校卒業者等
運航要員に限らない
(性別問わず)

金利軽減 $\Delta 0.2\%$

〈退職自衛官〉



運航要員に限らない
(性別問わず)

金利軽減 $\Delta 0.2\%$

 Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency

5-4. 若年・女性船員等を計画的に雇用する事業者の船舶 (機構の金利軽減対象と国土交通省等の補助金対象要件の比較)

	機構利率軽減対象	船員計画雇用促進助成金対象 (国土交通省)	船員計画雇用促進支援助成金 対象 (SEC0J)
年齢等	35歳未満 運航要員に限らない (運航要員とは甲板部、 機関部又は無線部のこと) 船員として雇用し育成を 完了させること ※最大6か月の雇用確認が必要	45歳未満 運航要員に限る (運航要員とは甲板部、 機関部又は無線部のこと) 船員として雇用し育成を 完了させること ※最大6か月の雇用確認が必要	45歳未満 運航要員に限らない (運航要員とは甲板部、 機関部又は無線部のこと) 船員として雇用し育成を 完了させること ※最大6か月の雇用確認が必要
雇用計画	金利△0. 1%軽減 ■船員教育機関 (海技教育機構を含む) 卒業者 (船員教育機関卒業の 運航要員の女性を除く) (水産高校専攻科・ 水産大学校卒業者を除く)	補助金 4万円×1か月 (甲板部、無線部) 4万円×2か月 (機関部) ■船員教育機関 (海技教育機構を除く) 卒業者 (船員教育機関卒業の 女性を除く) (水産高校専攻科・ 水産大学校卒業者を含む)	補助金 4万円×1か月 (甲板部、無線部) 4万円×2か月 (機関部) 4万円×3か月 (司厨部) ■船員教育機関 (海技教育機構を除く) 卒業者 (船員教育機関卒業の 女性を除く) (水産高校専攻科・ 水産大学校卒業者を含む)
	金利△0. 2%軽減 ■船員教育機関卒業者以外 (男女問わず) ・水産高校専攻科、 水産大学校卒業者を含む ■女性 (海技教育機構を含む 船員教育機関卒業の運航要員) ■退職自衛官 (男女問わず)	補助金 4万円×3か月 (甲板部、無線部) 5万円×6か月 (機関部) ■船員教育機関卒業者以外 (男女問わず) ・水産高校専攻科、 水産大学校卒業者を除く ■女性 (海技教育機構を除く 船員教育機関卒業の運航要員) ■退職自衛官 (男女問わず)	補助金 4万円×3か月 (甲板部、無線部、司厨部) 5万円×6か月 (機関部) ■船員教育機関卒業者以外 (男女問わず) ・水産高校専攻科、 水産大学校卒業者を除く ■女性 (海技教育機構を除く 船員教育機関卒業者) ■退職自衛官 (男女問わず)
申請期間	4月1日～当年度2月28日	4月1日以降 (育成完了後) ～当年度1月15日	11月15日～2月15日 (予定)



6-1. 労働環境改善船 (概要)

政策目的

船員の確保・定着を図るため、**船員の居住環境を向上し、労働負担を軽減する設備を導入した「労働環境改善船」の普及促進**

対象船舶

- 貨物船
- 旅客船

金利軽減

- 右記の**1、2を全て満たす**場合
他の政策要件に上乗せで、**金利を0.1%軽減**
- 上記に加え右記の3のうち、いずれかを満たす**場合
他の政策要件に上乗せで、**金利を0.2%軽減**

建造船舶の要件

「政策目的別建造の技術基準を定める規程」
(平成15年10月機構規程第94号)の「労働環境改善船基準」に定める要件を満たすこと

1. 労働負担軽減設備(必須要件)

赤枠内は必須

【通信設備等】

- ① 船陸間通信設備
- ② 船内ローカルネットワーク設備
- ③ 無線LAN設備(Wi-Fi設備)

【航海設備等】

- ④ 航海情報集約表示装置
- ⑤ 監視カメラ
- ⑥ 船舶自動識別装置
- ⑦ 機関データロガー

2. 居住等環境改善措置(必須要件)

【騒音防止措置】

- ⑧ 機関室の遮音
船員室に十分な遮音性能を有する扉等を設置
発電機に防振ゴム等を設置

【暑さ対策】

- ⑨ 各船員室の温度調整が可能な空調機**又は**熱中症対策

3. 荷役・船員作業負担軽減等設備(追加要件)

- ① カーフェリー、RORO船又は自動車運搬船の荷役設備
- ② 油送船又は液体化学薬品ばら積船の荷役設備
- ③ セメント等粉体状の貨物を運搬する船舶の荷役設備
- ④ 陸上等からの遠隔支援システム
- ⑤ 出入港及び離着岸作業に使用する機器の遠隔操作装置
- ⑥ 荷役等バルブ操作、ポンプ発停の遠隔操作装置
- ⑦ 船員育成のための居住設備
- ⑧ 軽油、A重油等を使用する推進用機関

6-2. 労働環境改善船 (必須要件)

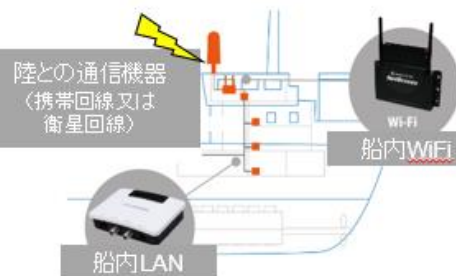
1. 労働負担軽減設備

※ ①～⑨ 全て必須

①船陸間通信設備

②船内ローカル ネットワーク設備

③無線LAN設備 (Wi-Fi設備)



④航海情報集約表示装置



電子海図
+
GPS

⑤監視カメラ

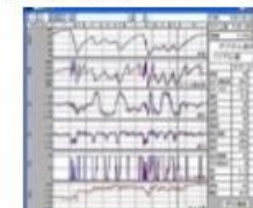


⑥船舶自動識別装置



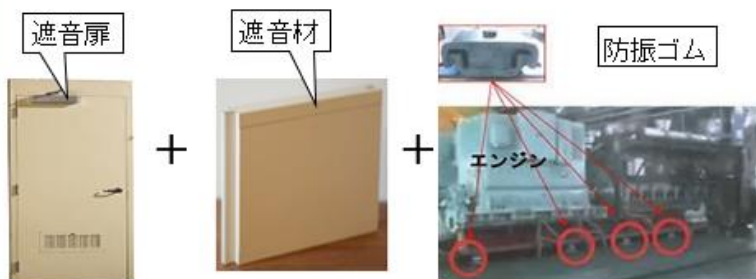
AIS
シンボル

⑦機関データロガー



2. 居住等環境改善措置

⑧騒音防止のための措置



⑨暑さ対策(以下のうち、いずれかを選択)

各部屋の温度調整
が可能なエアコン



遮熱性能等を有する
もの(遮熱塗料等)



身体を冷却する設備



6-3. 労働環境改善船 (追加要件)

3. 荷役・船員作業負担軽減等設備

※ ①～③ いずれか選択

①車両自動固縛装置

- ・ベルト等の車両を固縛する器具は車両甲板上に固定されていること
- ・固縛する器具は軽量で迅速に取り付けることができ、容易に解縛できること
- ・固縛時の締め付けを機械力により行うこと

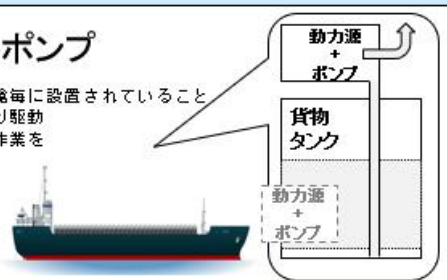
フェリー、RORO船、PCOのみ



②ディープウェルポンプ

- ・各貨物艙専用のものが貨物艙毎に設置されていること
- ・電動機又は油圧モータにより駆動
- ・作動、停止、液面確認等の作業を甲板上でできること

油タンカー
ケミカル船のみ
LPG船



③セメント等の空気圧送装置

- ・貨物艙内の粉体を管内の空気流に浮遊させて荷役するものであること
- ・コンプレッサー、セラーポンプ等の機器類は始動、停止等を荷役事務室等から遠隔操作できること

セメントや灰等の専用船のみ

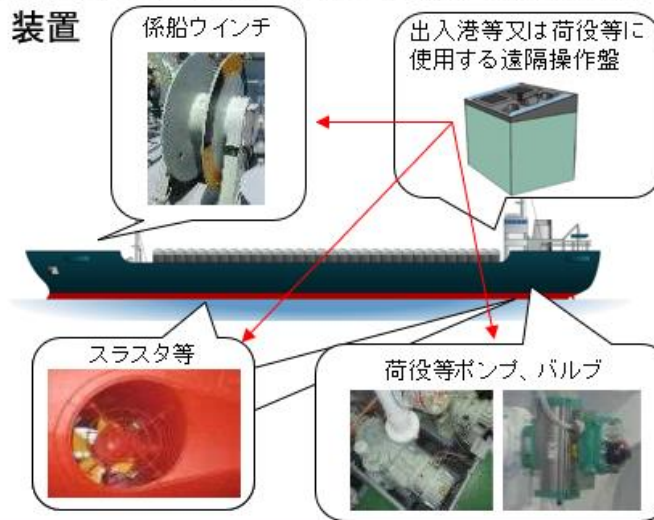


④陸上等からの遠隔支援システム

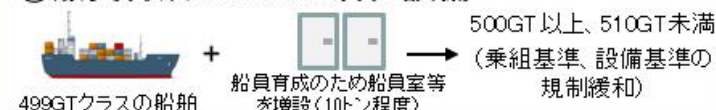


⑤出入港及び離着岸作業に使用する機器の遠隔操作装置

⑥荷役等バルブ操作、ポンプ発停の遠隔操作装置



⑦船員育成のための居住設備

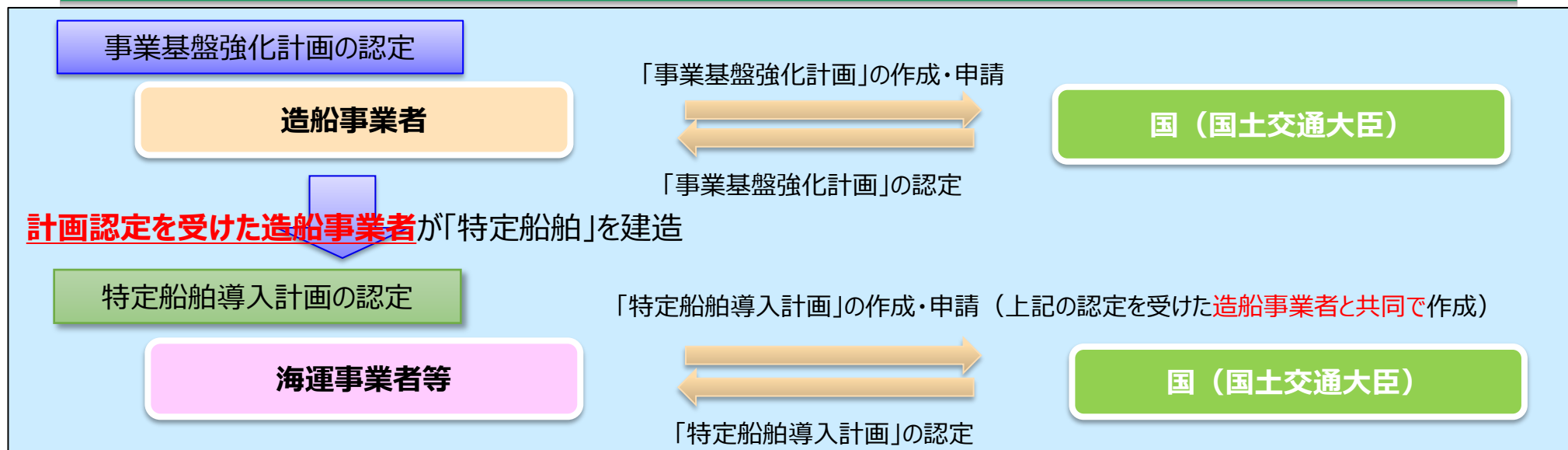


⑧軽油、A重油等を使用する推進用機関

ストレーナーや燃料油タンク内の清掃作業の負担が軽減。

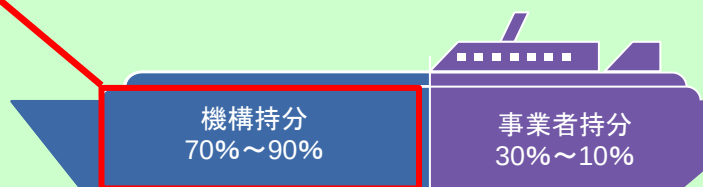


7-1. 特定船舶導入計画の認定を受けた船舶 (概要)

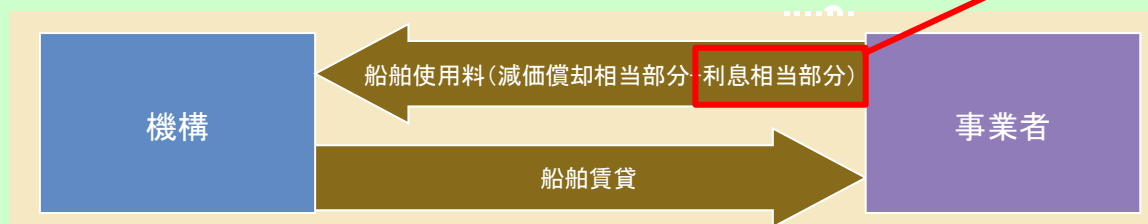


「特定船舶導入計画の認定を受けた船舶」について①機構分担割合の上限の拡大及び②利率軽減を実施。

①従来の政策要件別の
機構分担割合から
上限を+10%拡大



②適用利率をさらに**0.2%軽減**
(上乗せ要件)※
※他の上乗せ要件との重複適用はできません



7-2. 特定船舶導入計画の認定を受けた船舶 (制度利用上の留意点)

- 国土交通省への「特定船舶導入計画」の認定申請にあたっては、建造工事請負契約の締結が必要となります。なお、建造事業者および建造造船所の二者での建造工事請負契約でも認定申請は可能ですが、機構も含めた三者での建造工事請負契約締結(機構所定の契約書を用います)後に国土交通省への変更認定申請が必要となります。
- 「特定船舶導入計画」の上乗せ要件の適用を希望する場合には、機構への共有建造申込書にその旨を記載いただきます。なお、共有建造内定以降、他の上乗せ要件への変更はできません。
- 利率軽減のみの適用も可能です。
- 機構への申込段階であっても、「特定船舶導入計画」について国土交通省への事前相談は可能です。
- 「特定船舶導入計画」の認定を受けた場合であっても、竣工時までに認定の取消しがあった場合には、機構分担割合の上限の拡大および利率軽減はできません。
- 「特定船舶導入計画」の認定を受ける場合、建造造船所が「事業基盤強化計画」の認定を受けている必要があります。

8. 国内クルーズ船

対象事業者

- ・ 地方公共団体又は第三セクター
- ・ 鉄道事業者、軌道経営者、道路運送事業者
- ・ 上場企業若しくはその関連会社
- ・ 財務内容の健全な事業者又はその関連会社

新規で事業を行う場合は、3年以上の海上旅客運送事業の経験を有する役職員がいること

建造船舶の仕様等

- ・ **総トン数 20G/T以上**
(国などが実証実験を実施している場合等を除く)
- 1. バリアフリー化の要件を満たすこと
- 2. 訪日外国人受け入れ体制を整備すること
(船内案内の多言語化、観光案内、Wi-Fi)
- 3. 地域振興、観光資源の開発に寄与すると認められる船舶であること

上記の要件全てに該当することが必要



SEA SPICA (株)瀬戸内島たびコーポレーション
国内クルーズ船第一号

機構分担割合の上限、金利軽減

- ・ **分担割合の上限 : 80%**
- ・ **金利軽減 : ±0.0%**
政策要件による金利軽減はありません。
ただし、左記建造船舶の仕様等を全て満たした上で、政策要件(先進・高度二酸化炭素低減化船、SES(スーパーエコシップ)等)に合致する場合には、金利軽減が適用されます。

9. 共有期間中の利率決定方法

共有期間中の利率は契約日、起工日、進水日、竣工日の利率を基礎として決定します

【例】 船価：10億円、機構分担割合：80%、機構分担額：8億円

機構分担額の75%が上限

機構分担額の
25%が下限

契約時払

支払金額：1.5億円
契約時金利：1.40%

起工時払

支払金額：1.5億円
起工時金利：1.40%

進水時払

支払金額：2.0億円
進水時金利：1.20%

竣工時払

支払金額：3.0億円
竣工時金利：1.00%

4回の金利と支払額の加重平均が共有期間中の利率となる

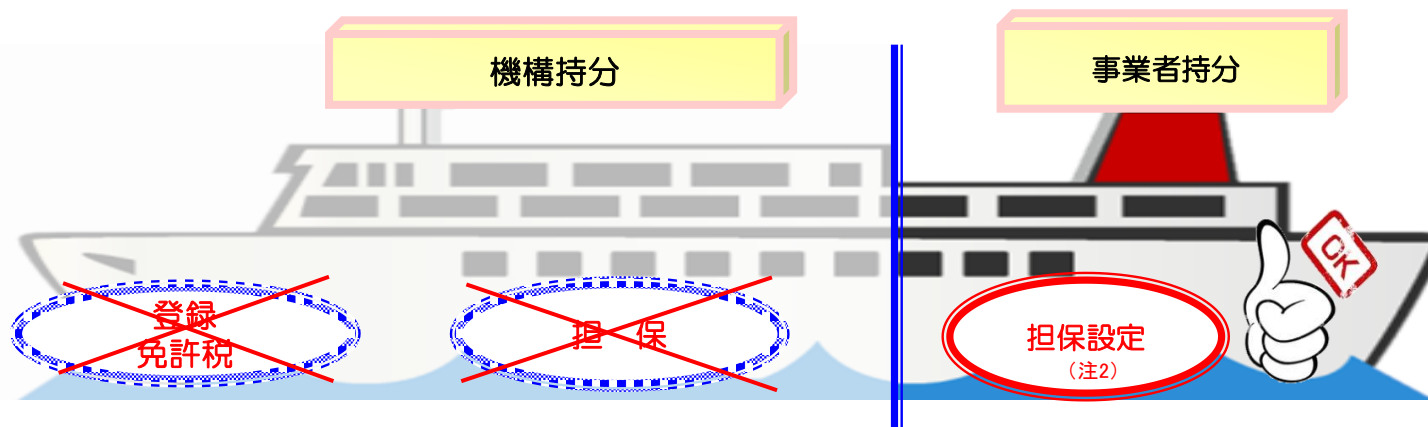
$$((1.40\% \times 1.5/8\text{億}) + (1.40\% \times 1.5/8\text{億}) + (1.20\% \times 2/8\text{億}) + (1.00\% \times 3/8\text{億})) = \underline{1.20\%}$$

10. 共有建造制度利用のメリット

〔共有制度を利用した場合〕

- ① 原則担保不要（抵当権設定に関する費用が不要）
- ② 機構持分の所有権保存登記にかかる登録免許税は非課税（注1）

（注1）事業者持分にかかる登録免許税は必要となります



（注2）自己持分に対する
抵当権設定は可能

【例】旅客船(客船) 10,000GT 船価50億円、持分割合:機構80% 事業者20%(他金融機関から調達)

① 抵当権設定登録免許税

50億円×80%（機構持分）×0.4%（税率）

= 1,600万円 不要

② 所有権保存登録免許税

27.5億円（課税標準）×80%（機構持分）×0.4%（税率）

= 880万円 不要

合計2,480万円
負担減

※上記はあくまで概算となります。

11. 令和6年度組織改正について

○海運事業者の皆様にとって使い勝手がよく分かりやすいものとなるよう、共有期間中までのご相談窓口を、各ステージを所管する担当課から、地域担当に応じた課に一本化（ワンストップサービス）

変更前

海運事業者の
皆様

- 建造に関するご相談【建造促進課】
- 審査から竣工までの契約等に関するご相談【建造支援課】
- 共有期間中のご相談【管理課】

変更後(令和6年4月1日から)

海運事業者の皆様

【共有建造や共有期間中のご相談】

【建造支援第一課：TEL 045-222-9138】

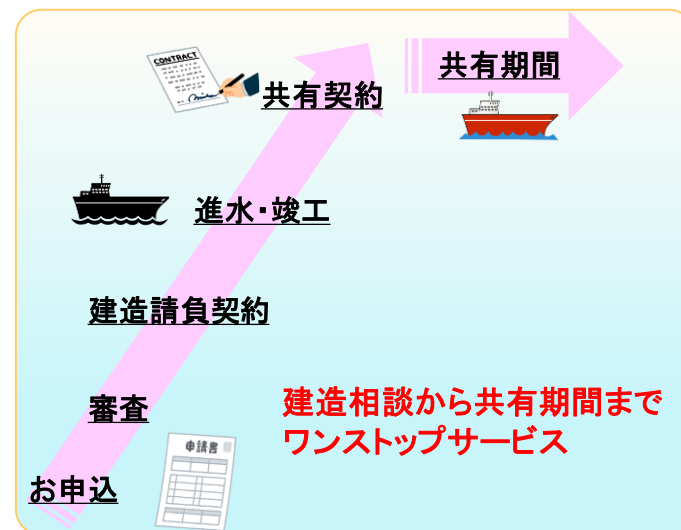
◆担当エリア

近畿地方（三重県除く）、四国地方、中国地方（山口県下関市、宇部市、山陽小野田市及び長門市は除く。）のいずれかに主たる事務所がある事業者の方々

【建造支援第二課：TEL 045-222-9139】

◆担当エリア

北海道、東北地方、関東地方、中部地方（三重県含む）、九州地方（山口県下関市、宇部市、山陽小野田市及び長門市を含む。）又は沖縄県のいずれかに主たる事務所がある事業者の方々



よくあるご質問

Q&A

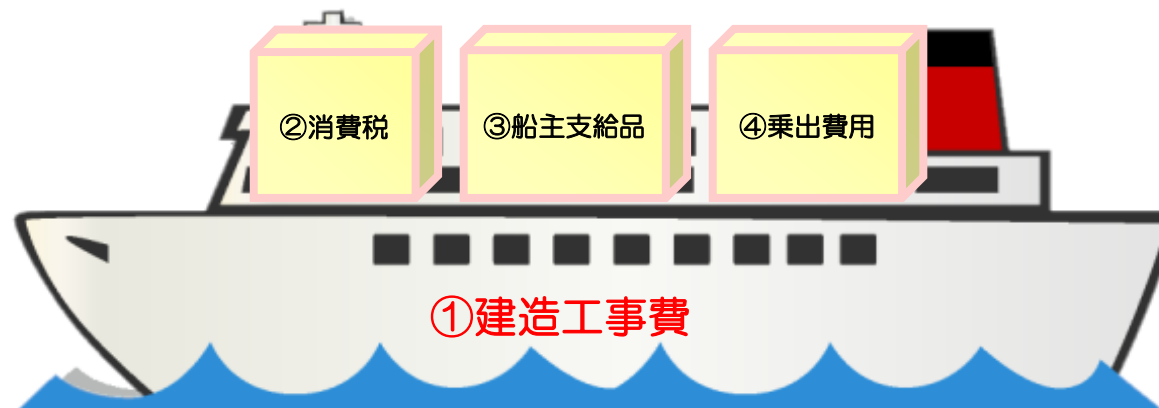


機構が分担する船価の範囲は？

Answer

機構が分担する船価の範囲は以下のとおりです

- ① 建造工事費
- ② 建造工事にかかる消費税
- ③ 船主支給品
- ④ 乗出費用
(機 構) 建造利息、工事監督費
(事業者) 機構が認めるもの(①+③の3%が上限)





機構の金利体系は？

Answer

- ・固定型、見直し型、固定型と見直し型との併用から選択
- ・金利体系は建造決定時に決定し、共有期間中は変更できません

金利体系	内容	メリット	注意点
固定型	共有期間中金利一定	毎年の利息額が竣工時に確定	早期償還の場合、解約手数料が発生
見直し型	・5年間金利固定 ・5年毎に金利見直し	・固定型より低利 ・見直し時に早期償還する場合は解約手数料発生せず	・金利見直し時以外の早期償還の場合は解約手数料が発生 ・金利見直し時に固定型への変更不可
固定型・見直し型の併用	機構持分を100として10%刻みで設定可能 例：機構持分のうち60%を固定型、40%を見直し型	・金利リスクを分散 ・見直し型のみを早期償還することも可能	いずれか一方の早期償還をする場合は、その当該金利体系の機構持分額全額を返済することが必要



共有建造を利用した場合のメリットは？

Answer

豊富な建造実績をもとに計画段階から共有期間満了まで、
機構技術スタッフによるテクニカルサポートが受けられます

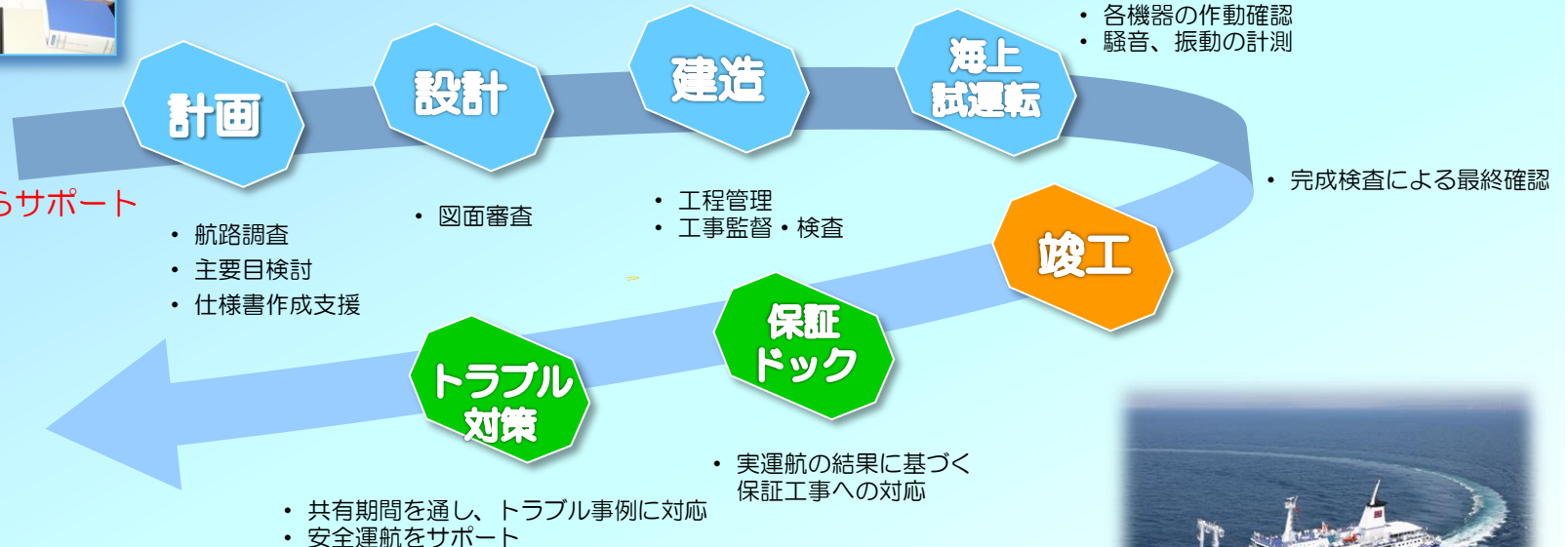
機構技術スタッフによる各種サポート



計画段階からサポート
いたします



共有期間中のトラブル対応も
お任せください





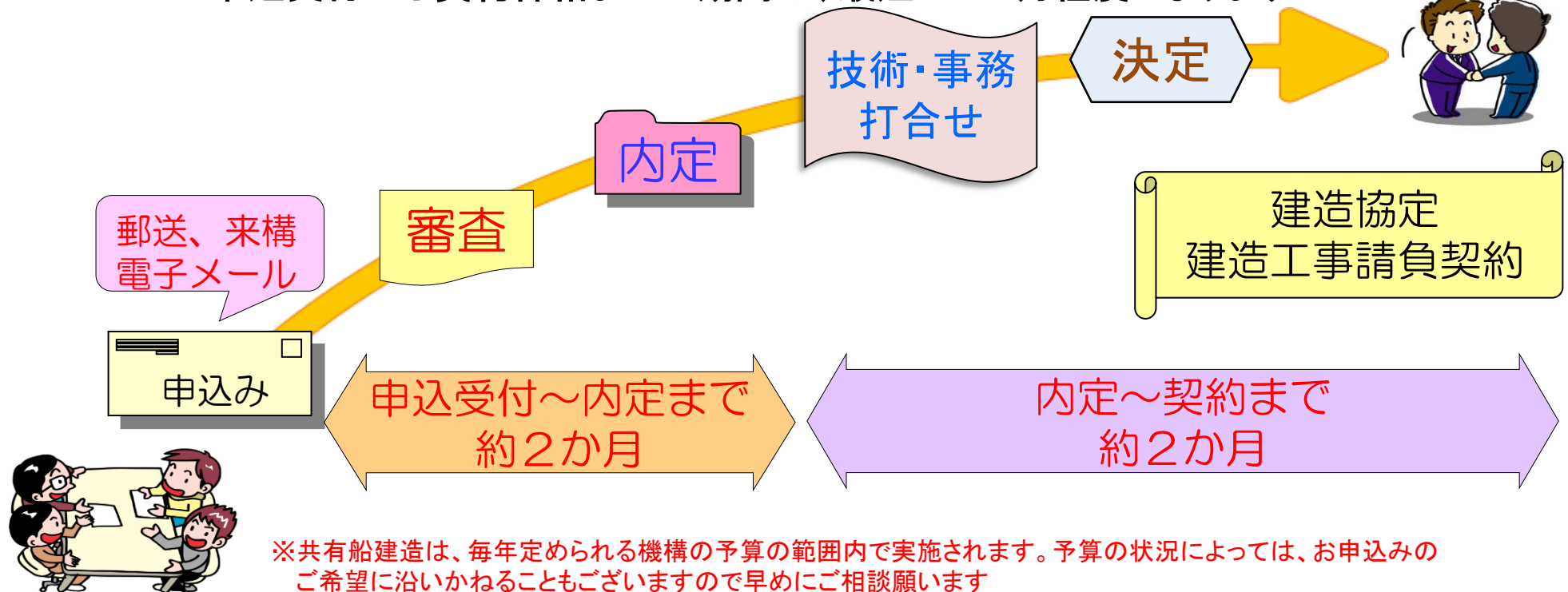
いつ共有建造申込みをしたらよいですか？

申込みから建造工事請負契約までの期間はどのくらい必要？

Answer

- ① 積荷保証、用船保証
② 船価・建造予定造船所 } が決定したら申込み可能です

申込み時に作成していただく書類は、機構のHPより入手いただけます
また、各地区の機構業務相談室にもご用意しております
申込受付から契約締結までの期間は、最短で4か月程度となります

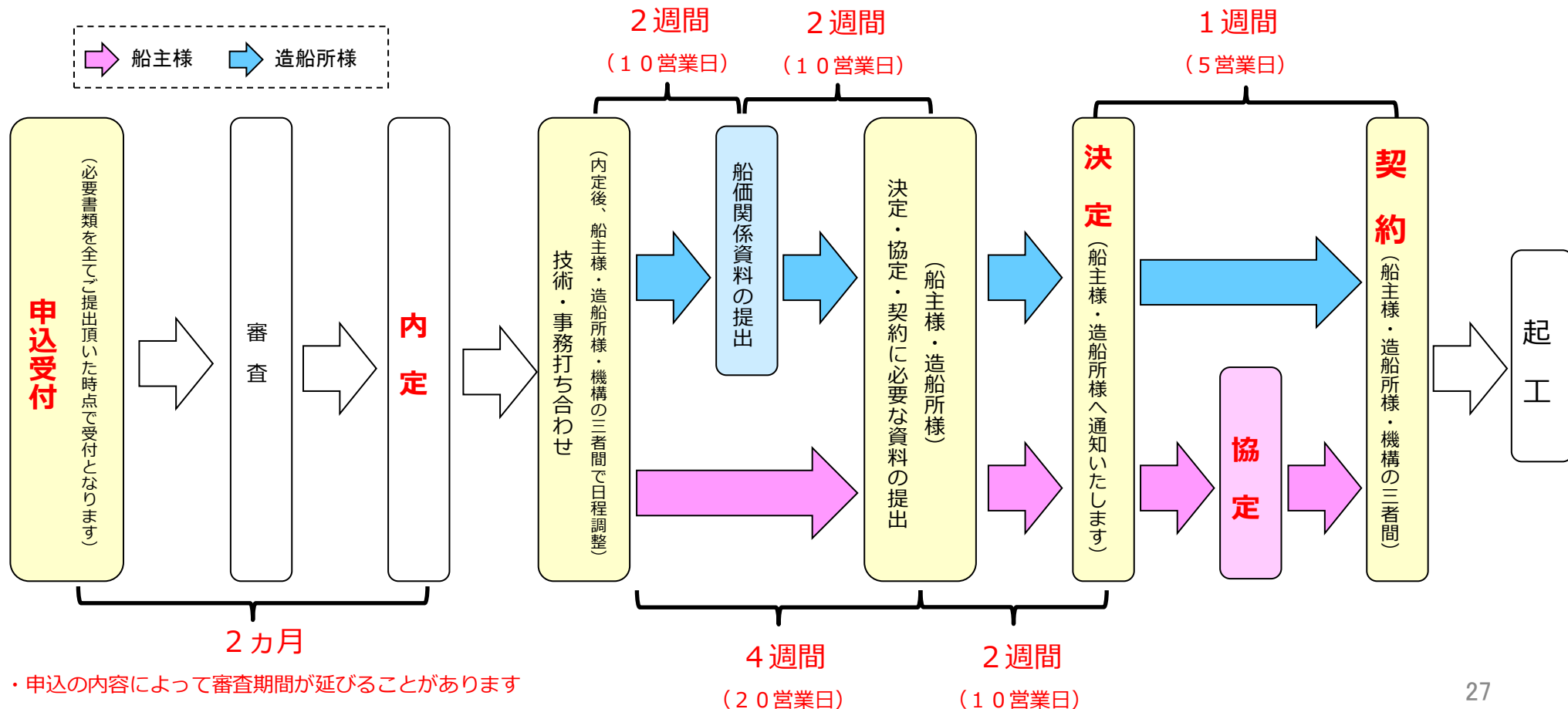




申込から建造工事請負契約までの手続きは？

Answer

お申込みからご契約までのスケジュールは通常4か月を要します。
内容によっては、期間が延びることもございますので、
時間に余裕を持ったお申込みをお願いいたします。



お問合せ先

共有船の建造
共有期間中
のご相談

共有船舶建造支援部 建造支援第一課

TEL 045(222)9138 / FAX 045(222)9150

共有船舶建造支援部 建造支援第二課

TEL 045(222)9139 / FAX 045(222)9150

技術支援に関する
ご相談

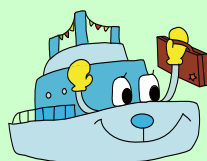
共有船舶建造支援部 技術支援課

TEL 045(222)9123 / FAX 045(222)9150

技術調査に関する
ご相談

共有船舶建造支援部 技術企画課

TEL 045(222)9124 / FAX 045(222)9150



船旅王子

鉄道・運輸機構ホームページ（船舶建造）

URL: <https://www.jrtt.go.jp/ship/>



←HPはこちらから



離島航路姫

