

# 令和6年度共有貨物船建造事業者募集要領

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構  
共有船舶建造支援部 建造支援第一課  
建造支援第二課

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、「機構」という。）は、令和6年度において機構と費用を分担して貨物船を建造する共有貨物船建造事業者（以下、「事業者」という。別表除く。）を次の要領により募集いたします。

## 1. 申込資格者

申込資格者は次に掲げる①又は②、及び③の要件に該当する者としてします。

- ① 内航海運業法に基づく内航海運業の登録を受けている法人事業者、又は法人を設立して同事業の登録を受けようとする者（登録を受けている個人事業者が法人化する場合を含む。）であること。
- ② 内航海運業法に基づく内航海運業の登録を受け、内航海運事業の登録を受けている法人事業者とともに建造する個人事業者で、法人事業者が当該建造船舶の船舶管理人となること。
- ③ 平成3年5月15日に公布された「暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律（平成3年法律第77号）」第32条第1項に該当しないこと。

## 2. 建造船舶の対象

建造船舶は、次に掲げる要件を全て満たすこととします。

- ① 100総トン以上又は長さ30メートル以上である鋼製の船舶であること。
- ② 別表「政策要件別分担割合及び利率の増減」のいずれかの政策要件に該当すること。なお、上乗せ要件のみでの適用はできません。上乗せ要件は、他の政策要件と併せての申込みが必要です。  
ただし、下記（a）又は（b）については建造対象外となります。  
（a）油送船又は特殊タンク船で、二重船体構造（二重船殻構造（フルダブルハルタンカー）又は二重船底構造（ダブルボトムタンカー））を有さない船舶  
（b）土・砂利・石材専用船

- ③ 建造船舶の使用に関して、所轄地方運輸局長（神戸運輸監理部長及び沖繩総合事務局長を含む。）による登録事項の変更登録が得られるものであること。

### 3. 申込要件

#### （1）積荷保証又は用船保証

##### ① 積荷保証

申込者が自ら運航する場合は、主要荷主から10年以上の積荷保証（機構指定の様式）を提出すること。ただし、機構が定める免除基準に該当する場合は、積荷保証を免除することができます。

##### ② 用船保証

申込者が貸渡を行う場合は、用船者から10年以上の用船保証（機構指定の様式）を提出すること。ただし、機構が定める要件に該当する場合は、用船保証を免除すること又は用船保証期間の短縮をすることができます。

なお、積荷保証期間又は用船保証期間の延長を求める等、別途債権保全に必要な条件を付す場合があります。

#### （2）連帯保証

共有者となる全ての法人の代表権を有する方全員の連帯保証が必要です。ただし、機構が定める免除基準に該当する場合は、連帯保証を免除することができます。

### 4. 機構が分担する建造費用の範囲及び分担割合

#### （1）機構が分担する建造費用の範囲は次に掲げるものとします。

##### ① 船舶建造工事請負費

造船所との建造工事請負代金（消費税を含む。）

##### ② 機構乗出費用

建造利息、工事監督費、その他直接費

#### （2）建造費用に対する分担割合の上限は、別表「政策要件別分担割合及び利率の増減」のとおりとします。なお、機構が建造内定して以降、機構分担割合の変更はできません。ただし、機構がやむを得ない事由と認めた場合は除きます。

## 5. 建造船舶の仕様

建造船舶の船体寸法、構造、設備等の基本計画は、合理的かつ経済的な船舶となるよう申込時までに策定ください。なお、基本計画の策定については、機構にて事前のご相談に対応することもできます。

## 6. 共有関係

建造した貨物船は、機構と事業者との共有にて所有権保存登記を行い、竣工と同時に共有契約を締結いたします。この場合の持分割合、共有期間等は次の各項のとおりとします。

### (1) 持分割合

機構と事業者の持分割合は、建造費用の分担割合と同一とします。

### (2) 共有期間

共有期間は次表のとおりとします。

船種	2,000総トン以上	2,000総トン未満
貨物船（引船・はしけを除く）	15年	14年
セメント専用船	15年	14年
油送船	13年	11年
特殊タンク船（薬品送船を除く）	13年	11年
薬品送船	10年	10年
引船	14年	14年
はしけ	12年	12年

注 上記各期間とも最長3年間の延長制度がありますが、その場合、共有期間全体の積荷保証又は用船保証の提出が必要です。ただし、機構が定める要件に該当する場合は、積荷保証もしくは用船保証を免除すること又は用船保証期間を短縮することができます。

### (3) 船舶使用料

事業者は機構に対し、毎月25日までに次の方法により計算した額の船舶使用料をお支払いいただきます。船舶使用料は、機構持分額の減価償却費相当額と残存簿価に対する利息相当額の合計額とします。

- ① 減価償却費相当額は、機構持分額からその10%を控除した残額を共有期間（据置期間を設定する場合は、共有期間から据置期間を差引いた期間）で除して算定します。

据置期間は、機構が特段の必要性があると認めた場合に限り設定することができますが、その期間は11か月以内とします。

- ② 利息相当額は、機構が定める方法により決定される使用料利率を基に算定します。使用料利率は、契約、起工、進水、竣工毎における機構から造

船所への支払額及び、機構所定の計算により算出した利率を加重平均して決定いたします。

#### (4) 利率

- ① 共有期間中同じ利率である固定型（以下、「固定型」という。）と、共有期間5年毎に見直しの行われる見直し型（以下、「見直し型」という。）のいずれかを選択できます。

また、機構分担額について、固定型と見直し型をそれぞれの割合に応じて適用する併用も可能です。また、その割合については、機構分担額を10割として1割きざみで設定することができます。なお、建造申込時に選択された方法は、建造内定以降は変更することはできません。

- ② 共有年数及び固定型、見直し型毎に基準となる利率（以下、「基準利率」という。）を設定しており、基準利率に別表「政策要件別分担割合及び利率の増減」の増減利率を加味いたしますが、政策要件、上乘せ要件それぞれ一項目ずつの適用となり、重複適用はできません。

また、上記に加え信用リスクに応じて所定の増減利率が適用されます。

#### (5) 保険関係

共有貨物船は、その共有期間中、事業者の負担で以下の保険を付していただきます。

- ① 機構が定める条件での船舶保険
- ② 船舶油濁等損害賠償保障法の対象にあつては、機構及び事業者を被保険者とする船主責任保険

#### (6) 機構持分譲渡

事業者は、共有期間満了日に機構持分の残存価額をもって機構持分を買っていただき、機構は機構持分を事業者に譲渡します。

#### (7) その他

共有貨物船の運航その他の使用管理に関して生ずる費用及び収益並びに債務その他の一切の責任は、事業者に帰属します。また、共有貨物船に係る固定資産税その他の公租公課、登記、登録等の手続き及びその費用は、全て事業者の負担となります。

なお、機構持分に係る登録免許税は非課税となります。

### 7. 申込期限等

申込みいただく際は、機構が定める申込関係書類をご記入ください。

なお、関係書類は、機構公式ウェブサイト (<https://www.jrtt.go.jp/>) からダウンロードできます。

(1) 申込締切日

令和7年2月28日までとなります。

なお、申込みは随時受け付けており、建造工程を勘案して審査いたしません。

(2) 申込関係書類の提出先及び提出部数

申込関係書類は、電子データをメールにてご提出ください。

なお、原本が必要な書類については、1部を郵送にてご提出ください。

(3) 船舶共有建造制度は機構の予算の範囲内で実施されます。予算の状況によっては、申込みの希望に沿いかねることもありますので、予めご了承ください。

8. お問い合わせ先

建造のご相談は下記までお気軽にお問い合わせください。

(1) 機構のご相談窓口

建造支援第一課 滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県(下関市、宇部市、山陽小野田市及び長門市は除く。)、徳島県、香川県、愛媛県又は高知県のいずれかに主たる事務所がある事業者の方々

(TEL:045-222-9138 FAX:045-222-9150

MAIL:kensoku@jrta.go.jp)

建造支援第二課 北海道、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、新潟県、富山県、石川県、長野県、福井県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、山口県(下関市、宇部市、山陽小野田市及び長門市に限る。)、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県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

(TEL:045-222-9139 FAX:045-222-9150

MAIL:kensoku@jrta.go.jp)

(2) 各地区の船舶整備共有船主会 機構業務相談室

別表「政策要件別分担割合及び利率の増減」

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 (注Q)	中小企業者 以外	中小企業者	中小企業者 以外
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（注A）		80%	
	LNG燃料船（注B）			
二酸化炭素低減化船	先進二酸化炭素低減化船（18%以上）（注C）		80%	
	高度二酸化炭素低減化船（12%以上）（注D）		-0.2%	±0%
	10%低減化船（注E）		80%	70%
海洋汚染防止対策船	二重船殻構造を有する油送船及び特殊タンク船（注F）		80%	
	二重船底構造を有する油送船及び特殊タンク船（注G）		70%	
物流効率化に資する船舶				
モーダルシフト船（注H） （RORO船、コンテナ船、自動車専用船）	高度モーダルシフト船（注I）		80%	
	内航フィーダーの充実に資する船舶（注J）		70%	
	上記以外		±0%	

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
事業基盤強化に資する船舶（注K）		
船舶管理事業者と3年以上の管理契約を締結する又は合併をする事業者の船舶	他の政策要件に準ずる	-0.2%
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（注L）	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（注M）		-0.2%
労働環境改善船（注N）		-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）（注O）		-0.2%
特定船舶導入計画の認定を受けた船舶（注P）	他の政策要件に+10%	-0.2%

注A 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基準（別添1）のうち、スーパーエコシップの要件に適合する船舶をいいます。

注B 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基準（別添1）のうち、LNG燃料船の要件に適合する船舶をいいます。

注C 二酸化炭素低減化船基準（別添2）のうち、先進二酸化炭素低減化船の要件に適合する船舶をいいます。

注D 二酸化炭素低減化船基準（別添2）のうち、一般二酸化炭素低減化船の要件に適合する船舶で低減率が12%以上となるものをいいます。

注E 二酸化炭素の低減率が二酸化炭素低減化船基準（別添2）に基づき10%以上となる船舶をいいます。

注F 二重船殻構造を有する油送船又は特殊タンク船であって、二重船殻構造船基準（別添3）に適合する船舶をいいます。

- 注 G 二重船底構造を有する油送船又は特殊タンク船であって、海洋汚染防止対策船基準（別添 4）に適合する船舶をいいます。
- 注 H RORO 船、コンテナ船、自動車専用船、その他モーダルシフトに資すると機構が認めた船舶をいいます。
- 注 I モーダルシフト船のうち、被代替船と比較して貨物積載能力が増加する等、高度モーダルシフト船に関する基準（別添 5）に適合した船舶をいいます。
- 注 J 国際コンテナ戦略港湾に就航し、外国貿易用コンテナを輸送するコンテナ専用船であって、内航フィーダーの充実に資する船舶に関する基準（別添 6）に適合した船舶をいいます。
- 注 K 事業基盤強化実施事業者に関する基準（別添 7）に適合すると機構が認めた事業者が建造する船舶をいいます。
- 注 L 若年船員雇用事業者及び女性船員等雇用事業者に関する基準（別添 8）のうち、若年船員雇用事業者に適合する事業者が建造する船舶をいいます。
- 注 M 若年船員雇用事業者及び女性船員等雇用事業者に関する基準（別添 8）のうち、女性船員等雇用事業者に適合する事業者が建造する船舶をいいます。
- 注 N 労働環境改善船基準（別添 9）の設備要件のうち、労働負担軽減設備を施設し、居住等環境改善措置を講じた船舶をいいます。
- 注 O 労働環境改善船基準（別添 9）の設備要件のうち、労働負担軽減設備を施設し、居住等環境改善措置を講じるとともに、荷役・船員作業負担軽減等設備を施設した船舶をいいます。
- 注 P 竣工時に、「海上運送法（昭和 24 年法律第 187 号）第 39 条の 20」の規定により、特定船舶導入計画の認定を受けた船舶をいいます。
- 注 Q 中小企業者とは、資本金 3 億円以下又は従業員 300 人以下の事業者をいいます。
- 注 R 法令等により二重船殻構造を有することが義務付けられている船舶は金利引き下げの対象から除外されます。

## 別添 1

### 環境負荷低減、物流効率化に資する新技術を採用した船舶基準

#### 1. 総則

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とは、次のいずれかの船舶をいう。

##### (1) スーパーエコシップ

電気推進システムを採用することにより、環境負荷低減、物流効率化等が図られている船舶をいう。

##### (2) LNG燃料船

LNG（液化天然ガス）を燃料として使用する船舶をいう。

#### 2. 設計要件

船舶の設計が以下の要件を充足すること。

##### (1) スーパーエコシップ

① 船舶の推進システムのうち、通常の航行に必要な推力を供給するものが以下の（ア）の設備のみ、又は（ア）及び（イ）の設備の組合せにより構成されていること。また、当該推進システムを構成する発電用原動機又は推進器駆動用原動機のひとつに異常が生じた場合においても船舶の運航に支障がないこと。

（ア）発電用原動機、発電機、インバーター（又はコンペンセータ）、推進器駆動用電動機、推進器等により構成される電気推進ユニット

（イ）推進器駆動用原動機、推進器等により構成される原動機推進ユニット

② 以下のいずれかの措置を講じることにより、エネルギー効率の向上が図られていること。

（ア）バトックフロー船型その他の推進効率の向上に資すると機構が認める技術の採用

（イ）電動荷役システムの採用その他のパワーマネジメントの最適化に資すると機構が認める措置

##### (2) LNG燃料船

① 船舶からの二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）、硫黄酸化物（SO<sub>x</sub>）及び粒子状物質（PM）の排出量を削減することができること。

② 機構が認めた計算方法により算出した二酸化炭素の排出量の低減率が16%以上であること。



## 別添 2

### 二酸化炭素低減化船基準

#### 1. 総則

二酸化炭素低減化船とは、船舶の設計が次のいずれかの要件に適合する船舶をいう。

- (1) 一般二酸化炭素低減化船の要件
- (2) 先進二酸化炭素低減化船の要件

#### 2. 一般二酸化炭素低減化船の要件

以下の(1)～(4)の各低減率(%)を加算した合計が10%以上であること。

##### (1) 主機関燃料消費率 (g/KW・時間) の低減率

- ① 貨物船の機関であって5,000KW以下の場合：  
$$\{1 - \text{建造船連続最大出力燃料消費率} \div (331.65X^{-0.0695})\} \times 100$$

X：建造船の連続最大出力 (KW)
- ② 貨物船の機関であって5,000KWを超える場合：  
$$\{1 - \text{建造船連続最大出力燃料消費率} \div (198.01X^{-0.0098})\} \times 100$$

X：建造船の連続最大出力 (KW)
- ③ 旅客船の機関であって5,000KW以下の場合：  
$$\{1 - \text{建造船連続最大出力燃料消費率} \div (295.47X^{-0.0471})\} \times 100$$

X：建造船の連続最大出力 (KW)
- ④ 旅客船の機関であって5,000KWを超える場合：  
$$\{1 - \text{建造船連続最大出力燃料消費率} \div (214.91X^{-0.0098})\} \times 100$$

X：建造船の連続最大出力 (KW)
- ⑤ ①から④までによることが適当でない場合：機構が認める低減率

##### (2) 推進効率向上設備

次の設備等を設置した場合は、それぞれ次の低減率とする。ただし、①と②は加算しない。

- ① 推進効率向上型のプロペラ (ボスキャップフィン等) : 3%
- ② 大直径プロペラ : 3%
- ③ その他 : 機構が認める低減率

##### (3) 運航改善設備

次の設備を1以上設置した場合は、低減率を2%とする。ただし、旅客船にあっては、当該船舶が航行する航路の距離等を勘案し、機構が認める低減率とすることができる。

- ① サイドスラスト

- ② 特殊舵
- ③ 可変ピッチプロペラ装置
- ④ その他 : 機構が認める設備

(4) 廃熱等回収設備

主機関の廃熱等（排気ガス等）の再利用機器設備による低減率は、設備機器の回収出力（軸発電装置は最大出力の20%、その他は100%）と主機関の連続最大出力（100%）との比により算出する。

- ① 排気ガスエコマイザ（ただし、算出した低減率が5.0%を超える場合は船内の必要熱量を勘案して機構が認める低減率とする。）
- ② 軸発電機装置
- ③ 冷却清水利用
- ④ その他 : 機構が認める低減率

3. 先進二酸化炭素低減化船の要件

以下の（1）又は（2）の要件に適合するものであること。

(1) 建造船が次の①及び②の要件を満足するものであること。

- ① 先進的な船型開発を行った船型であって、建造船で要求される輸送能力を維持しつつ、建造船に搭載される主機関により実海域（航行中の波浪条件）での航海速力を確保できること。この場合において、建造船の実海域における航海速力は、建造船の船体線図を用いて機構が適当と認める水槽試験、技術データ等により得られた平水中速力馬力曲線をもとに、機構が認めた計算方法により算出したものであること。
- ② 次式により算出した単位当たり二酸化炭素排出量（単位当たりの貨物等を1海里輸送するために排出する二酸化炭素の排出量。以下同じ。）の低減率が18%以上であること。

$$1 - \frac{\text{建造船の単位当たり二酸化炭素排出量}}{\text{基準船の単位当たり二酸化炭素排出量}} \times 100 (\%)$$

+その他省エネルギー技術による二酸化炭素排出量の低減率(%)

この場合において、建造船及び基準船の単位当たり二酸化炭素排出量並びにその他省エネルギー技術による二酸化炭素排出量の低減率は、次の（ア）から（ウ）による。

（ア）建造船の単位当たり二酸化炭素排出量

建造船の単位当たり二酸化炭素排出量は、次式により算出するものとする。

$$\frac{C_p \times \text{主機出力} \times \text{主機燃費} + C_p \times \text{補機出力} \times \text{補機燃費} + C_p \times \text{ボイラ等出力} \times \text{ボイラ等燃費}}{\text{輸送能力} \times \text{実海域速力}}$$

この場合において、

$C_F$  は、二酸化炭素排出係数で使用燃料の種類に応じ次に掲げる値

A 重油の場合：3.206

C 重油の場合：3.1144

その他の場合：機構が認める値

主機出力は、搭載される主機の連続最大出力に 0.75 を乗じた出力 (KW)

主機燃費は、主機の連続最大出力燃料消費率 (g/KW・時間)

補機出力は、航海中に必要な補助機関の出力 (KW)

補機燃費は、補助機関の連続最大出力燃料消費率 (g/KW・時間)

ボイラ等出力は、建造船に搭載される貨物、燃料等の加熱又は保温に利用する設備（航海中に使用するものであって燃料を燃焼することにより出力を得るものに限る。）の航海中に必要な出力 (KW)

ボイラ等燃費は、ボイラ等出力時の燃料消費率 (g/KW・時間)

輸送能力は、貨物船では載貨重量 (トン)（その他の船舶では機構の認める値）

実海域速力は、①により算出された速力 (海里/時間)

(イ) 基準船単位当たり二酸化炭素排出量

建造船の単位当たり二酸化炭素排出量は、船種、積載貨物等を考慮して機構が定める値とする。

(ウ) その他省エネルギー技術による二酸化炭素排出量の低減率

その他省エネルギー技術は、アに規定する単位当たり二酸化炭素排出量の算出に係る省エネルギー技術以外であって、国土交通省海事局の「連携型省エネ船開発・普及に向けた検討会」とりまとめ（令和 5 年 3 月）に規定する以下の (i)～(iv) の省エネルギー技術とする。この場合において、当該技術による二酸化炭素排出量の低減率は、機構が認めた計算方法により算出したものであること。

(i) 運航モードに係る省エネルギー技術（運航効率改善に係るものを除く。）

(ii) 離着棧モードに係る省エネルギー技術

(iii) 停泊モードに係る省エネルギー技術

(iv) 荷役モードに係る省エネルギー技術

(2) 499 総トン型鋼材運搬船であって、機構が提供する船型データ等及び(1)

(ウ) に規定するその他省エネルギー技術を使用することにより、(1) に準じて計算した当該建造船の単位当たり二酸化炭素排出量の低減率が 18%以上を使用したものであること。

## 別添 3

### 二重船殻構造船基準

#### 1. 総則

二重船殻構造船とは、貨物槽の構造が本基準に適合する油送船又は有害液体物資を運搬する特殊タンク船をいう。

#### 2. 貨物槽の構造基準

##### (1) 油送船

- ① 載貨重量トン数600トン未満のタンカーは、海洋汚染防止等及び海上災害の防止に関する法律の規定に基づく船舶の設備等に関する技術上の基準等に関する省令（昭和58年運輸省令第38号。以下「技術基準省令」という。）第17条第5号及び第8号又はこれに準ずるものとして機構が認めたものによる。この場合において、同条第5号の「載貨重量トン数600トン以上5,000トン未満」を「載貨重量トン数600トン未満」と読み替えるものとする。ただし、同条第5号イのただし書きは適用しない。
- ② 載貨重量トン数600トン以上のタンカーは、技術基準省令第17条第5号から第9号まで及び第12号による。ただし、同条第5号イのただし書きは適用しない。

##### (2) 特殊タンク船

- ① タイプ1船（危険物船舶運送及び貯蔵規則（昭和32年運輸省令第30号。以下「危規則」という。）第308条第1号に規定されているもの）及びタイプ1G船（危規則第241条第1号に規定されているもの）は、技術基準省令第32条第1号及び第2号による。
- ② タイプ2船（危規則第308条第2号に規定されているもの）及びタイプ2G船（危規則第241条第2号に規定されているもの）は、技術基準省令第32条第1号（イを除く）及び第2号による。
- ③ タイプ3船（危規則第308条第4号に規定されているもの）及びタイプ3G船（危規則第241条第3号に規定されているもの）は、技術基準省令第32条第1号（イを除く）及び第2号による。

## 別添 4

### 海洋汚染防止対策船基準

#### 1. 総則

海洋汚染防止対策船とは、貨物槽の構造が本基準に適合する油送船又は有害液体物資を運搬する特殊タンク船をいう。

#### 2. 貨物槽の構造基準

##### (1) 油送船

- ① 載貨重量トン数600トン未満のタンカーは、海洋汚染防止等及び海上災害の防止に関する法律の規定に基づく船舶の設備等に関する技術上の基準等に関する省令（昭和58年運輸省令第38号。以下「技術基準省令」という。）第17条第5号及び第8号による。この場合において、同条第5号の「載貨重量トン数600トン以上5,000トン未満」を「載貨重量トン数600トン未満」と読み替えるものとする。
- ② 載貨重量トン数600トン以上のタンカーは、技術基準省令第17条第5号から第9号まで及び第12号による。

##### (2) 特殊タンク船

- ① タイプ1船（危険物船舶運送及び貯蔵規則（昭和32年運輸省令第30号。以下「危規則」という。）第308条第1号に規定されているもの）及びタイプ1G船（危規則第241条第1号に規定されているもの）は、技術基準省令第32条第1号及び第2号による。
- ② タイプ2船（危規則第308条第2号に規定されているもの）及びタイプ2G船（危規則第241条第2号に規定されているもの）は、技術基準省令第32条第1号（イを除く）及び第2号による。
- ③ タイプ3船（危規則第308条第4号に規定されているもの）及びタイプ3G船（危規則第241条第3号に規定されているもの）は、技術基準省令第32条第1号（イ、ロを除く）及び第2号による。

## 別添5

### 高度モーダルシフト船に関する基準

#### 1. 総則

下記2. の船舶であって、下記3. のいずれかの要件に該当する場合には、高度モーダルシフト船とする。

#### 2. 対象船舶

- (1) 中・長距離フェリー（起点及び終点間の航行距離が100キロメートル以上の航路（離島航路を除く。）であって、当該航路の全部又は一部が陸上の交通路を代替することが可能であるものに就航するカーフェリーをいう。）
- (2) RORO船（船舶防火構造規則第2条第17号の2のロールオン・ロールオフ貨物区域又は同条第18号の車両区域を有する貨物船をいう。）
- (3) コンテナ船（専らコンテナ貨物を輸送するための構造を有する船舶をいう。）
- (4) 自動車専用船（自動車の運送に適した構造を有する貨物船をいう。）

#### 3. 要件

- (1) 上記2. 対象船舶以外の船舶を被代替船とし、上記2. 対象船舶を建造するもの。
- (2) 上記2. 対象船舶を被代替船とし、上記2. 対象船舶を建造する場合であって、被代替船と比べ、貨物積載能力が増加するもの。
  - ① 貨物積載能力とは、載貨重量とする。
  - ② 建造船舶の貨物積載能力については、設計値により判定する。
  - ③ 被代替船の貨物積載能力については、以下のいずれかに定める貨物積載能力とする。
    - (i)：機構の船舶明細書等、公的書面に記載された載貨重量
    - (ii)：載貨重量鑑定書に記載された載貨重量
    - (iii)：完成重量重心トリム計算書に記載された載貨重量
    - (iv)：(i)～(iii)がない場合、機構が算出する載貨重量
- (3) 輸送力の増強の向上に寄与するもの。
  - ① 上記2. 対象船舶を新規航路に就航させるもの（既存の航路であって、寄港地を増やす場合も含む）。
  - ② 上記2. 対象船舶を既存航路に就航させる場合であって、上記2. 対象船舶の隻数の増加等輸送力の増強を図ろうとするもの。  
（上記①～②については、新造船投入後の荷主又は運航者の輸送計画を添付）

## 別添 6

### 内航フィーダーの充実に資する船舶に関する基準

#### 1. 総則

内航フィーダーの充実に資する船舶とは国際コンテナ戦略港湾に就航し、外国貿易用のコンテナを輸送する内航船舶であって、3. の要件に適合する船舶とする。

#### 2. 用語の定義

- (1) この基準において、「国際コンテナ戦略港湾」とは、京浜港（東京港、川崎港、横浜港）、阪神港（大阪港、神戸港）を指す。
- (2) この基準において、「コンテナ船」とは、専らコンテナ貨物を輸送する構造を有する船舶を指す。

#### 3. 要件

次の各号を全て満たすこと。

- (1) コンテナ船であること。
- (2) 年間42回以上国際コンテナ戦略港湾に寄港し、積載コンテナ貨物の積卸を行うこと。

## 別添 7

### 事業基盤強化実施事業者に関する基準

#### 1. 総則

事業基盤強化実施事業者とは 3. の要件に適合する事業者とする。

#### 2. 用語の定義

- (1) この基準において、「船員配乗・雇用管理」とは船員の配乗及び雇用に係る管理、「船舶保守管理」とは船舶の堪航性を保持するための保守に係る管理、「船舶運航実施管理」とは船舶の運航の実施に係る管理をいう。
- (2) この基準において、「船舶管理事業者」とは、内航海運業法（昭和 27 年法律第 151 号）第 2 条第 2 項第 3 号の事業を行うため、同法第 3 条第 1 項の規定による登録又は第 7 条第 1 項の規定による変更登録を受け、「船員配乗・雇用管理」、「船舶保守管理」、「船舶運航実施管理」の全ての管理を行う事業者をいう。

#### 3. 要件

次の各号に掲げるいずれかの事業者であって、当該事業者が建造する共有貨物船に関して事業基盤強化等に資すると機構が認める事業者とする。

- (1) 船舶管理事業者と、建造船舶の竣工日までに全ての管理において、3 年以上の管理契約を締結する事業者。
- (2) 共有船舶建造の申込日から遡って 5 年以内に他の内航海運事業者と合併を行った又は竣工日までに合併を行う事業者。



## 別添 8

### 若年船員雇用事業者及び女性船員等雇用事業者に関する基準

#### 1. 総則

##### (1) 若年船員雇用事業者

2. (1) 及び 2. (2) (ア) を満たす事業者をいう。

##### (2) 女性船員等雇用事業者若年船員雇用事業者

2. (1) 及び 2. (2) (イ) を満たす事業者をいう。

##### (3) 船員教育機関卒業者

船員教育機関卒業者とは、次のいずれかに該当する者をいう。

(ア) 大学に設置された学部であって、登録船舶職員養成施設の課程を修了した者

(イ) 独立行政法人海技教育機構に設置された課程であって、登録船舶職員養成施設の課程を修了した者

(ウ) 独立行政法人国立高等専門学校に設置された商船に関する教育を行う学科であって、登録船舶職員養成施設の課程を修了した者

#### 2. 要件

建造する事業者が次の各号を全て満たすこと。

##### (1) 日本船舶・船員確保計画

竣工時に、海上運送法第 35 条第 3 項の規定により国土交通大臣から認定された実行中の「日本船舶・船員確保計画」を有すること。

##### (2) 船員雇用

「日本船舶・船員確保計画」に基づき、以下のいずれかに該当する船員未経験者を 1 人以上かつ 6 か月以上雇用していると認められること。

(ア) 35 歳未満の者

(イ) 35 歳未満の者であって、退職自衛官、女性（甲板部、機関部又は無線部の職員又は部員に限る。）及び船員教育機関卒業者以外の者

(3) 共有契約締結時（竣工時）において、既に軽減利率の適用となる雇用が行われている場合には、当該船員が共有契約締結時（竣工時）に継続雇用されていること。

(4) 同一事業者が複数隻を共有建造する場合には、それぞれの船舶が個別に前 3 号の要件を満たしていること。

#### 3. 利率軽減の適用期間

利率軽減が適用される期間は次のとおりとする。

- (1) 共有契約締結時（竣工時）に既に軽減利率の適用対象となる雇用が行われていると認められる場合は、共有契約締結時（竣工時）から共有期間満了まで。
- (2) 共有契約締結後（竣工後）に軽減利率の適用対象となる雇用が行われた場合は、当該雇用の開始日から共有期間満了まで。ただし、雇用が行われたことが機構において確認できた日（以下「雇用確認日」という。）を基準として、当該雇用の開始日が前年度に属する場合には、雇用確認日が属する年度の4月分の船舶使用料から共有期間満了まで。

## 労働環境改善船基準

### 1. 総則

この基準に定める労働環境改善船とは、船員の労働負担軽減及び居住環境改善に資するための措置等を講じた以下の船舶をいう。

- (1) 労働負担軽減設備を施設し、居住等環境改善措置を講じた船舶
- (2) 上記(1)に加え、荷役・船員作業負担軽減等設備を施設した船舶

### 2. 労働環境改善船の設備等

(1) 労働負担軽減設備とは、次に掲げる設備等をいう。

#### ① 通信設備等

(イ) 船陸間通信のための設備

- ・主として航行する水域において、②に掲げる航海設備等、パーソナルコンピュータその他の通信端末機器を携帯電話の通信回線等を通じてインターネットに接続するものであること

(ロ) 船内ローカルネットワーク設備（船内LAN）

- ・操舵室、機関室（機関監視室を含む）、事務室、船員室及び食堂においてパーソナルコンピュータその他の通信端末機器を接続できるものであること。
- ・(イ)に掲げた設備によりインターネットに接続できるものであること。

(ハ) 無線LAN設備（Wi-Fi 設備）

- ・船員室及び食堂においては、Wi-Fi によりインターネットに接続できるよう措置されていること。

#### ② 航海設備等

(イ) 航海情報集約表示装置

- ・海上保安庁刊行の航海用電子海図（ENC）又は一般財団法人日本水路協会刊行の航海用電子参考図（new pec）のデータを使用するものであること。
- ・衛星航法装置（GPS）、コンパス、船舶自動識別装置から得られる情報を電子海図上に重畳的に表示することができるものであること。
- ・表示する情報を、電子的に出力できるものであること。
- ・①(ロ)に掲げる船内LANに接続していること。

(ロ) 監視カメラ

- ・定期的に点検を要する場所、離着岸、荷役等の際に安全確認を要する場所その他船内外を遠隔監視できるものであること。

- ・撮影された画像を、電子的に出力できるものであること。
- ・①（ロ）に掲げる船内LANに接続していること。

（ハ）船舶自動識別装置

- ・自動的に航海の情報を発信することができるものであること。
- ・短距離間及び長距離間において、静的な情報（船名、信号符字等船舶固有のもの）、動的な情報（位置、速力、航海針路等）、航海関連情報（喫水、目的地、到着予定時間等）及び任意に作成した文章の送受信ができるものであること。
- ・回頭、錨泊等の船舶の状態に応じた動的情報の発信間隔が2秒から3分の間であること。

（二）機関データロガー

- ・主機関の回転数及び燃料消費量その他の主機関の運転に係る情報を取得し、記録できるものであること。
- ・取得した情報が、操舵室及び機関室（機関監視室を含む。）で確認できるものであること。
- ・記録された情報を、電子的に出力できるものであること。
- ・①（ロ）に掲げる船内LANに接続していること。

（2）居住等環境改善措置とは、次に掲げる措置等をいう。

① 騒音防止のための措置

船員室の騒音レベルを低減するため、次に掲げる措置が講じられていること。ただし、次に掲げる措置以外の措置により船員室の騒音レベルが十分に低減されると認められる場合にあっては、この限りではない。

- （イ）居住区は、機関室で発生した騒音が伝搬しないよう措置されていること。
- （ロ）船員室の囲壁及び扉は、十分な遮音性能を有するものであること。
- （ハ）発電用補助機関の据付部は、ゴム等により防振支持されていること。

② 暑さ対策設備

次に掲げるいずれかの措置を講じたものであること。

- （イ）船員室の空調機は、それぞれの船員室において温度調整が可能なものであること。
- （ロ）甲板室等船員が通常作業する作業区域において、当該区域の上部に遮熱性能又は断熱性能を有するものを使用していること。
- （ハ）荷役設備等暴露区域の任意の場所に身体を冷却する設備を備え付けていること。

（3）荷役・船員作業負担軽減等設備とは、次に掲げるいずれかの設備をいう。

① カーフェリー、ロールオン・ロールオフ船又は自動車運搬船の荷役設備

主として使用する車両固縛装置は、次に掲げる要件に適合する車両自動固縛装置であること。

- (イ) ベルト、ロープ、チェーン又はフックその他車両を固縛するための器具は、車両甲板上に固定して設備されていること。ただし、車両甲板の構造上、設備することが困難と認められる場所を除く。
- (ロ) 車両を固縛するための器具は、軽量で迅速に車両に取り付けることができるものであり、かつ、容易に解縛できるものであること。
- (ハ) 固縛時の締め付けを機械力により行うものであること。

② 油送船又は液体化学薬品ばら積船の荷役設備

荷役ポンプは、次に掲げる要件に適合するディープウェルポンプであること。

- (イ) すべての貨物艙に設置されていること。
- (ロ) 電動機又は油圧モータにより駆動するものであること。
- (ハ) 作動、停止、液面確認等荷役時に行われる作業を甲板上で行うことができるものであること。

③ セメント等粉体状の貨物を運搬する船舶の荷役設備

荷役装置は、次に掲げる要件に適合する空気圧送装置であること。

- (イ) 貨物艙内の粉体を、荷役管内の空気流に浮遊させて荷役するものであること。
- (ロ) 空気圧送のために使用するコンプレッサー、セラーポンプ、ブロータンク等の機器類は、自動で始動、停止等が行われるものであって荷役事務室等で操作できるものであること。

④ 遠隔支援システム

主機関、補助機関、補機器等が陸上等から遠隔により状態監視できるシステムであること。

⑤ 出入港及び離着棧作業に使用する機器の遠隔操作装置

次に掲げる機能を有していること。

- (イ) 次のいずれかが操作できる遠隔操作盤が船橋等に備え付けていること。
  - ・ 船舶の横移動及び転回。
  - ・ 係船ウィンチの作動。
- (ロ) 遠隔操作機能を喪失した場合に備え、代替の操作手段を有すること。

⑥ 航行・荷役等に使用するバルブ操作、ポンプ発停の遠隔操作装置

次に掲げる機能を有した遠隔操作盤を備え付けていること。

- (イ) 次に掲げる配管システムのいずれか1以上が遠隔操作できること。
  - ・ 貨物油、液体薬品等タンカーの荷役系統
  - ・ 燃料油移送系統

・喫水調整等のバラスト系統

(ロ) 遠隔操作機能を喪失した場合に備え、代替の操作手段を有すること。

⑦ 船員育成のための居住設備

総トン数 499 トンクラスの船舶が船員の育成及び確保に資することを目的として船員室を設け、これにより総トン数 500 トン以上 510 トン未満になったと地方運輸局長が認めた船舶であること。

⑧ 推進用機関

燃料に、A 重油、軽油、ガソリン又は液化天然ガスを使用するものであること。

## 運輸機構業務相談室一覧表

地区	業務相談室名(40箇所)	設置場所	電話番号	F A X	所在地
京 浜	京浜地区 運輸機構業務相談室	(一社)船舶整備共有船主協会	03(3262)8336	03(3262)8337	〒102-0093 東京都千代田区平河町 2-6-4 海運ビル 7F
	東 海 //	全国内航カカ海運組合 東海支部	052(651)7195	052(651)9486	455-0037 愛知県名古屋市長区名港 1-9-12 仲野ビル
	清 水 //	静岡県内航海運組合	054(352)3148	054(352)3149	424-0922 静岡県静岡市清水区日の出町 1-43
	東 北 //	東北内航海運組合	022(263)2181	022(263)2181	980-0811 宮城県仙台市青葉区一番町1-8-10 京成荅番町ビル 809号
阪 神	阪神地区 運輸機構業務相談室	阪神地区船舶整備共有船主会	078(331)3861	078(331)3863	〒650-0024 兵庫県神戸市中央区海岸通 8 神港ビル 603
	大 阪 //	全国内航カカ海運組合 関西支部	06(6537)7609	06(6537)7059	550-0013 大阪府大阪市西区新町1-2-13 新町ビル1004
	和歌山 //	和歌山県海運組合	0734(33)4043	0734(33)0026	640-8287 和歌山県和歌山市築港 3-23
	日 生 //	全日本内航船主海運組合 中国支部	0869(72)2011	0869(72)3134	701-3202 岡山県備前市日生町寒河 2571-5
中 国	中国地区 運輸機構業務相談室	中国地区船舶整備共有船主会	0848(25)3458	0848(25)4840	〒722-0002 広島県尾道市古浜町 27-284 尾道糸崎港湾福祉センター3F
	岡山県西部 //	長鋪汽船株式会社	0865(67)2311	0865(67)2313	714-0034 岡山県笠岡市神島外浦 2776-2
	三原・竹原 //	全国内航カカ海運組合 中国支部	0848(62)3839	0848(62)7615	723-0014 広島県三原市城町 3-1-1
	蒲 刈 //	広島県内航海運組合 蒲刈支部	0823(65)2262	0823(65)2262	737-0303 広島県呉市下蒲刈町下島2361-7 呉市役所下蒲刈支所内
	呉・音戸 //	広島県内航海運組合 呉支部	0823(25)0887	0823(25)0887	737-0029 広島県呉市宝町9-25 呉港湾合同庁舎2F
	倉 橋 //	広島県内航海運組合 倉橋支部	0823(56)0216	0823(56)1110	737-1377 広島県呉市倉橋町乙 7032
	広島・似島・大柿 //	中国地方海運組合連合会	082(258)2377	082(258)2378	732-0827 広島県広島市南区稲荷町 4-5 尾崎ビル2F
	山 口 //	山口県内航海運組合	0834(21)0505	0834(21)7600	745-0025 山口県周南市築港町 13-38 徳山下松港湾福祉センター内
東 四 国	東四国地区 運輸機構業務相談室	東四国船舶整備共有船主会	087(851)0833	087(851)0834	〒760-0020 香川県高松市錦町 1-21-3 開拓ビル4F
	小豆島 //	浜野海運株式会社	0879(62)0605	0879(62)1143	761-4106 香川県小豆郡土庄町甲267-80
	徳 島 //	徳島県内航海運組合	088(664)4570	088(664)4571	770-0873 徳島県徳島市東沖洲2-14 沖洲マリンターミナルビル1F
	鳴 門 //	徳島県内航海運組合 鳴門支部	088(685)6360	088(685)8579	772-0012 徳島県鳴門市撫養町小桑島字前組番外 1-5
	阿 南 //	全日本内航船主海運組合 徳島県支部	0884(23)4710	0884(23)5093	774-0005 徳島県阿南市向原町下ノ浜 1-7
	高 知 //	高知県海運組合	088(832)0271	088(832)0272	781-8010 高知県高知市棧橋通 5-5-4
	宿 毛 //	若宮汽船株式会社	0880(65)7000	0880(65)8362	788-0013 高知県宿毛市片島 14-31
	愛媛地区 運輸機構業務相談室	愛媛船舶整備共有船主会	089(943)6630	089(941)5276	〒790-0022 愛媛県松山市永代町 13番地 松山第2電気ビル3F
愛 媛	松 山 //	松山地方海運組合	089(951)1715	089(951)1715	791-8058 愛媛県松山市海岸通 1455-1 地先
	新居浜 //	新居浜地区海運組合	0897(37)2475	0897(37)2475	792-0011 愛媛県新居浜市西原町 2-7-21 新居浜港湾福祉会館
	伯 方 //	伯方地区海運協同組合	0897(72)0024	0897(72)1727	794-2305 愛媛県今治市伯方町木浦甲 4625
	波 方 //	波方船舶協同組合	0898(41)9326	0898(41)8185	799-2101 愛媛県今治市波方町波方甲 2265-2
	今 治 //	今治船舶組合	0898(24)1383	0898(25)6152	794-0013 愛媛県今治市片原町 1丁目100番地3 みなと交流センター3F
	南 予 //	南予内航海運組合	0895(22)4776	0895(24)5804	798-0003 愛媛県宇和島市住吉町 2-7-14
	九州地区 運輸機構業務相談室	九州地区船舶整備共有船主会	093(332)5354	093(342)7111	〒801-0841 福岡県北九州市門司区西海岸 1-4-20 第一村本ビル5F
九 州	下 関 //	全国内航カカ海運組合 西部支部	083(223)8425	083(223)8325	750-0017 山口県下関市細江新町 1-1 下関海運ビル
	博 多 //	博多地区海運組合	092(271)0678	092(262)0588	812-0032 福岡県福岡市博多区石城町 12-5 ウィンクス石城町101号
	壱 岐 //	壱岐地区海運組合	0920(47)0681	0920(47)4908	811-5136 長崎県壱岐市郷ノ浦町片原触253-7
	長 崎 //	長崎地区海運組合	095(822)0946	095(822)1711	850-0035 長崎県長崎市元船町 6-6 松尾ビル 305
	熊 本 //	熊本県海運組合	0969(56)2928	0969(56)2959	861-6102 熊本県上天草市松島町合津無番地
	三 角 //	全日本内航船主海運組合 三角連絡所	0964(52)2683	0964(52)3001	869-3207 熊本県宇城市三角町三角浦1160-85
	大 分 //	大分県海運組合	097(599)5655	097(599)5655	870-0932 大分県大分市東浜1-4-12 晃亜ビル205号
	佐 伯 //	大分県海運組合 佐伯支部	0972(22)1446	0972(22)1446	876-0857 大分県佐伯市常盤西町3番10号102
	鹿 児 島 //	鹿児島県内航海運組合	099(222)8617	099(224)0641	892-0842 鹿児島県鹿児島市東千石町2番1号 芙蓉ビル6F