

ご提出いただく書類は、必ずしも機構が定めた様式である必要はありません。既にお手元にある書類でも代用可能なものがあります。また、現在、船舶共有建造制度をご利用いただいている場合は、一部書類を省略することができます。いずれについても、お気軽にご相談ください。

令和7年度 船舶共有建造制度利用のご案内（旅客船）

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7年度における船舶共有建造制度の利用について、次のとおりご案内いたします。

1. ご利用資格

機構と費用を分担して旅客船を建造する共有旅客船建造事業者（以下、「事業者」という。ただし、別表を除く。）は、次に掲げる全ての要件に該当する者としてします。

- ① 海上運送法に基づく一般旅客定期航路事業若しくは旅客不定期航路事業の許可を受けている者又は船舶貸渡業の届出をしている者（それぞれ予定している場合も含む。）であること。
- ② 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

建造する船舶は、次に掲げる要件を全て満たすものとします。

- ① 海上運送法に基づく一般旅客定期航路事業の許可を受けた航路又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。
- 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適用することが必要です。
- 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縄総合事務局長を含む。）による海上運送法に基づく事業計画変更の認可が得られるものであること。

3. ご利用要件

（1）支援確約書

離島航路に就航する船舶を建造する場合は、地方公共団体から共有期間全体の支援を確約する書類（以下、「支援確約書」という。）の提出が必要となります。（地方公共団体が自ら建造する場合を除く。）

(2) 用船保証

事業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。

なお、別に債権保全が必要な場合は、上記の用船保証期間の延長を求める等の条件を付す場合があります。

(3) 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。詳細はご相談ください。

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（消費税含む）

②機構及び事業者乗出費用

機構乗出費用は、建造利息、工事監督費（建造中の工事監督をはじめ、図面審査、内定後の契約前技術打合せ、建造中のトラブル対応などにかかる費用など）をいいます。

事業者乗出費用は、機構が認めるものに限りします。

(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、建造内定以降は、機構の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、使用航路の実情に配慮の上、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. 船舶建造工事請負代金の機構分担額の支払い

(1) 船舶建造工事請負代金の前払金

船舶建造工事請負代金のうち、機構が建造造船所に対して支払う前払金（契約時、起工時、進水時の支払い額）は、機構分担額の75%以内とし、その範囲内で任意の設定が可能です。前払金の設定は建造工事請負契約書の締結の際に、機構、事業者様、建造造船所様の協議により決定いたします。

(2) 船舶建造工事請負代金の支払日

船舶建造工事請負代金のうち、建造造船所に対する機構分担額の支払日は、以下のとおりです。ただし、金融機関休業日、祝祭日、事務手続きの都合などにより支払日が変更となる場合があります。

①前払分（契約、起工、進水）

各事象の日以降に機構が支払に必要な書類を受領・確認した後の毎月8日、18日、28日のいずれかの日に支払いを行います。

②竣工・受渡支払い

竣工受渡後、機構が支払に必要な書類を受領・確認した後2営業日後に支払いを行います。

7. 共有関係

建造した旅客船は、機構と事業者との共有にて所有権保存登記若しくは小型船舶登録を行い、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、共有期間等は次のとおりです。

(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 質	条 件	共有期間（注1）
鋼船	2,000総トン以上	15年
	2,000総トン未満のフェリー	11年
	2,000総トン未満のフェリー以外のもの	14年
木船	—	10年
軽合金船	—	9年（注2,3）
強化プラスチック船	—	7年（注2）

注1) 各期間とも、最長3年間の延長制度があります。その場合、機構が定めた別途基準に合致する必要があります。

注2) 20総トン未満で、航路補助金の交付を受ける航路に就航する船舶は5年となります。

注3) 軽合金旅客船（全没型の水中翼及びウオータージェット推進により船体が海面から完全に浮上した状態で高速航行が可能な船舶）については、最長6年間の延長制度があります。この場合、機構は建造資金の70%以下の費用負担を行い、地方公共団体が建造資金の20%以上に対し無利子貸付等の支援を行うこと及び地方公共団体から当該船舶が就航する航路の維持、継続に関する延長後の共有期間終了までの資金的支援を含む支援確約書の提出が必要です。

(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し引いた期間）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、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、契約時、起工時、進水時及び竣工時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、5年毎に見直しを行う見直し型（以下、「見直し型」という。）のいずれかを選択できます。

また、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。その場合、固定型と見直し型の割合は、機構分担額を10割として1割刻みで設定することができます。

なお、選択した利率の適用方法は、建造内定以降は変更することができません。

- ② 共有年数に応じて固定型・見直し型それぞれ基準となる利率（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」の増減利率が加味されます。なお、増減利率は、政策要件、上乗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

共有旅客船は、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船舶にあたっては、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い取っていただき、機構は機構持分を事業者に譲渡します。

（７）その他

共有旅客船の運航その他の使用管理に関して生じる費用及び収益並びに債務その他一切の責任は、事業者に所属します。また、共有旅客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。

8. 手続き等

ご提出いただく書類は、必ずしも機構が定めた様式である必要はありません。既にお手元にある書類でも代用可能なものがあります。また、現在、船舶共有建造制度をご利用いただいている場合は、一部書類を省略することができます。いずれについても、お気軽にご相談ください。

必要な書類がお手元にない場合は、機構公式ウェブサイト（<https://www.jrtt.go.jp>）に様式を掲載しておりますので、必要に応じてご活用ください。機構様式のご利用方法等については、お気軽にお問合せください。

（１）スケジュール

船舶の建造等に関するご相談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す。建造内定までの具体的なスケジュール等についてはご相談ください。

なお、年度内にご相談又は関係書類をご提出いただいたとしても、当該年度内の内定をお約束できるものではありませんのでご注意ください。

（２）関係書類の提出先及び提出部数

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、希望に沿えない場合もある旨、予めご了承ください。

9. お問い合わせ先

建造等のご相談は、下記までお気軽にお問い合わせください。

機構の相談窓口

担当課	担当地域
建造支援第一課 TEL : 045-222-9138 FAX : 045-222-9150 E-Mail : kensoku@jrtt.go.jp	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、愛媛県及び高知県のいずれかに主たる事務所がある事業者
建造支援第二課 TEL : 045-222-9139 FAX : 045-222-9150 E-Mail : kensoku@jrtt.go.jp	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

政策要件別分担割合及び利率の増減

政策要件（対象船舶）		機構分担割合の上限		基準金利からの増減利率	
		中小企業者 （注 R）	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%		- 0.3%	
	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%		- 0.3%	
	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%	±0%	
物流効率化に資する船舶					
モーダルシフト船（注 F） （中・長距離フェリー）	高度モーダルシフト船（注 G）	80%	70%	- 0.3%	
	上記以外			±0%	
地域振興に資する船舶					
離島航路の整備に資する船舶（注 H）		90%		- 0.1%	
離島航路に準じる生活航路に就航する船舶（注 I） （バリアフリー化を要件とする）（注 J）	高度バリアフリー化船（注 k）	80%		- 0.1%	
	高度バリアフリー化船以外	80%	70%	±0%	
国内クルーズ船（注 L）		80%		±0%	

上 乗 せ 要 件	機構分担割合の上限	基準金利からの増減利率
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（注 M）	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 N）		- 0.2%
労働環境改善船（注 O）		- 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 P）		- 0.2%
特定船舶導入計画の認定を受けた船舶（注 Q）	他の政策要件に+10% （注 S）	- 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、通減率が 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 中・長距離フェリーでモーダルシフトに資すると機構が認めた船舶を
- 注 G 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 3）に適合した船舶をいいます。
- 注 H 離島航路（本土（本州、北海道、四国、九州及び沖縄をいう。）と離島（本土に付属する島をいう。）を連絡する航路及び離島相互間を連絡する航路をいう。）に就航する船舶をいいます。
- 注 I 離島航路に準じる生活航路とは、船舶以外には交通機関がない地点間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である地点間を連絡する航路をいいます。
- 注 J バリアフリー化要件とは、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（平成 18 年国土交通省令第 11 号）」に適合する構造又は設備をいいます。
- 注 K バリアフリー高度化基準（別添 4）に適合する船舶をいいます。
- 注 L 国内クルーズ船に関する基準（別添 5）に適合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 6）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 N 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 6）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 O 労働環境改善船基準（別添 7）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 P 労働環境改善船基準（別添 7）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 Q 施工時に、「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 R 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 S 離島航路の整備に資する船舶に該当する場合は、+5%が上限となります。

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_2 ）、硫黄酸化物（ SO_x ）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。

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

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) 離着桟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

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 4

バリアフリー高度化船に関する基準

1. 総則

バリアフリー化の高度化・多様化に資する船舶の構造及び設備については、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（平成18年12月15日 国土交通省令第111号）（以下「移動等円滑化基準」という。）によるほか、本基準の定めるところによる。ただし、一般定期航路事業を営む者が事業の用に供する旅客船について、移動等円滑化基準第61条第2項に基づき、地方運輸局長が別段の指定をした場合は、その指定するところによる。

2. 乗降用設備

- （1）移動等円滑化基準第47条第2号中「80センチメートル」を「90センチメートル」と読み替えるものとする。
- （2）移動等円滑化基準第47条各号で規定される設備には、左右に立ち上がりを設ける等車いすの脱輪を防止する構造となっていること。

3. 出入口

移動等円滑化基準第48条第1項第1号及び第2項第1号中「80センチメートル」を「90センチメートル」と読み替えるものとする。

4. 客席

移動等円滑化基準第49条におけるいす席は、次に掲げる基準に適合するものとする。

- （1）眺望が確保できる席を設けること。
- （2）通路側の肘掛けは跳ね上げ式とすること。
- （3）バリアフリー客席であることを明示すること。

5. 通路

- （1）移動等円滑化基準第51条第1項第1号中「80センチメートル」を「90センチメートル」と読み替えるものとする。
- （2）移動等円滑化基準第51条第1項の通路に戸を設ける場合は、同条第3項第1号にかかわらず、幅は90センチメートル以上であること。
- （3）移動等円滑化基準第51条第1項第3号の点字には、その内容を墨字で併記すること。

- (4) 移動等円滑化基準第51条第2項の通路に戸を設ける場合は、同条第3項第1号にかかわらず、幅は120センチメートル以上であること。
- (5) 移動等円滑化基準第51条第2項の通路のスロープ板等の勾配は、1／12以下とすること。

6. 階段

- (1) 移動等円滑化基準第51条第1項及び第2項の通路に設置される階段の蹴上げの高さは、16センチメートル以下並びに踏み面の奥行きは30センチメートル以上とすること。
- (2) 移動等円滑化基準第51条第1項及び第2項の通路に設置される階段の手すりは、階段の端部から60センチメートル以上延長されていること。

7. 昇降機

- (1) 移動等円滑化基準第53条第1項中「エレベーター、エスカレーターその他の昇降機」を「エレベーター又はエスカレーター」と読み替えるものとする。ただし、総トン数3,000トン未満の船舶にあっては、この限りでない。
- (2) 移動等円滑化基準第53条第1項及び第6項の規定により設けられるエレベーターの乗降ロビー付近には、下り階段・下り段差を設けないこと。ただし、適当な転落防止策を講ずる場合には、この限りではない。

8. 便所

移動等円滑化基準第54条第3項で準用する第13条第2項第1号の便所は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

- (1) 直径150センチメートル以上の空間を確保すること。
- (2) 便座の両側に手すりを設置すること。
- (3) 水洗装置は、便座に腰かけたまま使用できる位置に設置すること。
- (4) 通報装置は、便器に腰かけたまま操作できる位置並びに床に転倒したときに操作できる位置に設置すること。
- (5) 手を洗うための水洗器具は、光センサー、押しボタン又はレバー等により容易に操作ができること。

9. 食堂

- (1) 移動等円滑化基準第55条第1号中「80センチメートル」を「120センチメートル」と読み替えるものとする。
- (2) 移動等円滑化基準第55条第4号により設置するテーブルは、次に掲げる基準に適合すること。

- ① テーブルの下に高さ 65 センチメートル以上、奥行 45 センチメートル以上の空間が確保されること。
- ② テーブルの上面は床面から 70 センチメートル程度であること。

10. 遊歩甲板

- (1) 移動等円滑化基準第 57 条第 1 号及び第 3 号イ中「80 センチメートル」を「90 センチメートル」と読み替えるものとする。
- (2) 移動等円滑化基準第 57 条の遊歩甲板のスロープ板等の勾配は、1 / 12 以下とすること。

11. 運航情報提供設備

移動等円滑化基準第 59 条の規定に基づいて表示するための設備を設ける場合には、見分けやすい色の組み合わせを用いる等色覚障害者に配慮したものとする。

12. 基準適合客席、車いすスペース、昇降機、船内旅客用設備及び非常口の配置の案内

- (1) 移動等円滑化基準第 60 条第 2 項の規定により設けられる案内設備は、触知案内図とすること。
- (2) 身体障害者等の利用に対する配慮がなされている主要な設備付近には、これらの設備があることを表示する標識 (JIS Z8210)、国際シンボルマーク等を表示するとともに、見分けやすい色の組み合わせを用いる等色覚障害者に配慮したものとする。

別添 5

国内クルーズ船に関する基準

1. 総則

国内クルーズ船とは、訪日外国人旅行客者や日本人等旅行客者がその地域における海や内水面（湖沼等）の観光資源を利用することを目的としてそれらの集客に資する船舶であって、次の要件に適合し建造される船舶とする。

2. 要件

（1）対象総トン数

20総トン以上の船舶であること。ただし、国などが実証実験などを実施している場合は、この限りでない。

（2）対象事業者

次のいずれかに該当する法人を対象とする。ただし、新たに国内クルーズ船事業を行う場合は、3年以上の海上旅客運送事業に関する経験を有する役職員がいることを条件とする。

（イ）地方公共団体又は第三セクター

（ロ）鉄道事業法（昭和61年12月4日法律第92号）第2条第1項又は第5項に定める事業を営む者、軌道法（大正10年4月14日法律第76号）第4条に定める軌道経営者若しくは道路運送法（昭和26年6月1日法律第183号）第2条第3項に定める事業を営む者又は上場企業若しくはその関連会社

（ハ）財務内容が健全な事業者又はその関連会社

（3）建造船舶の仕様

次の全てに該当することとする。

（イ）移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（平成18年12月15日 国土交通省令第111号）のうち第47条から第60条に定める設備要件を満たすこと。ただし、機構が認めたものについてはこの限りでない。

（ロ）訪日外国人受け入れ体制を整備するため、観光案内、船内案内の多言語化表示、船内Wi-Fi設備等を設置すること。

（4）その他

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。又は、地方公共団体や観光協会等からの地域振興、観光開発に資するとして推薦される船舶であること。

別添 6

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。

別添 7

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) 次に掲げる配管系統のいずれか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。