



明日を担う
交通ネットワークづくりに貢献します。

共有船建造制度について (制度概要等)

令和3年4月

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

世界を変えるための17の目標



Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency



議題内容

【第1部】 共有船建造制度の概要(適用利率の算出)

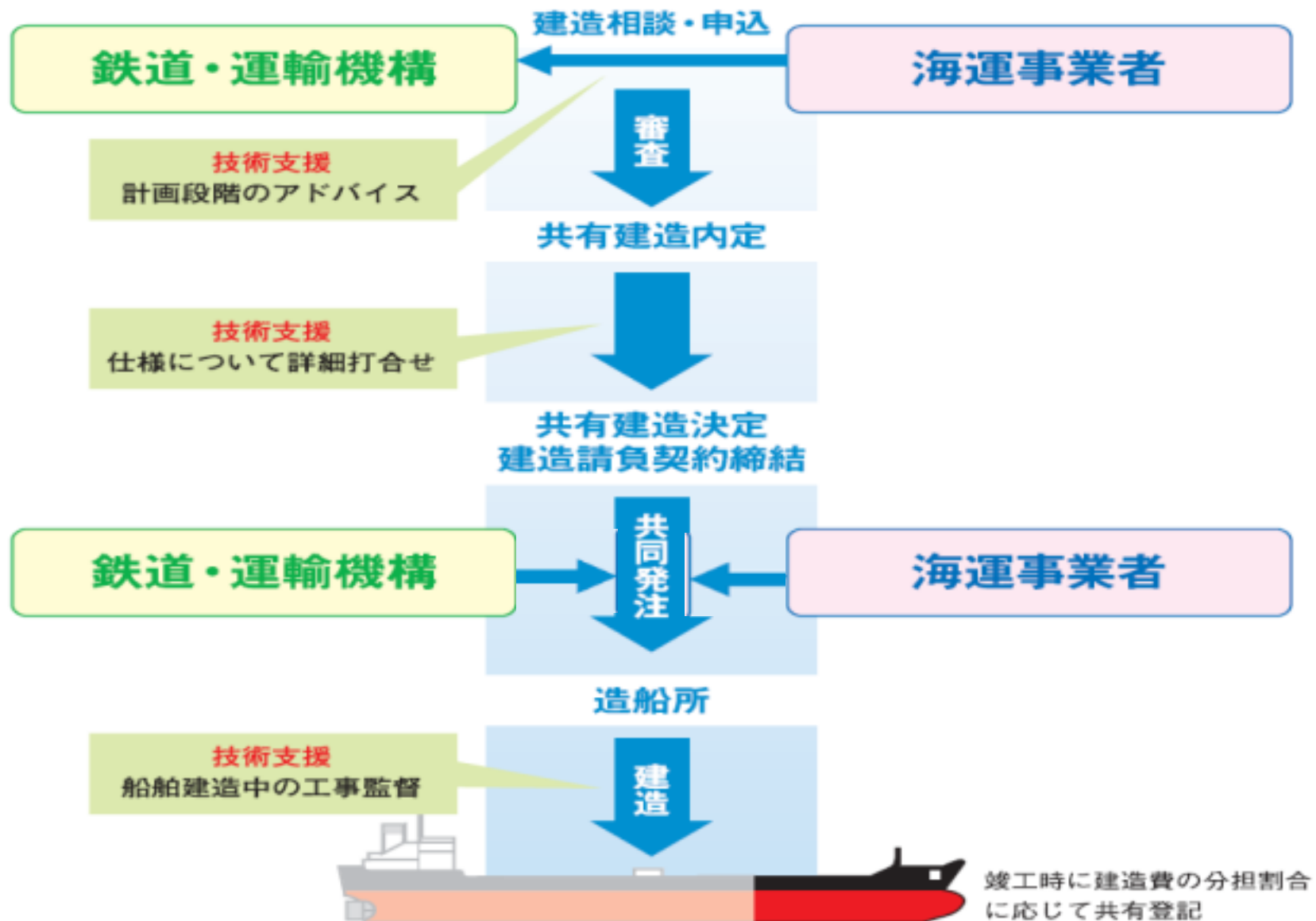
【第2部】 令和3年度予算規模

【第3部】 よくあるご質問(Q&A)

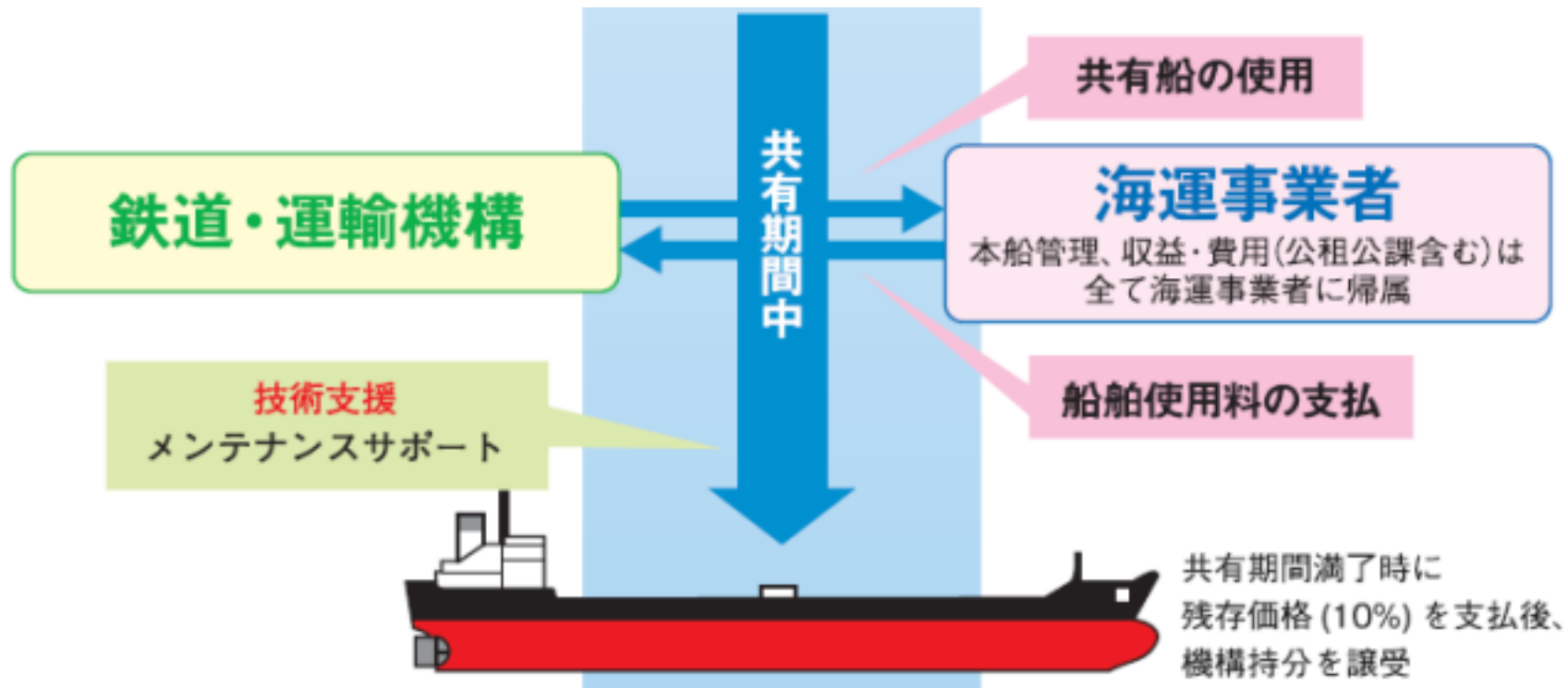
【第1部】 共有船建造制度の概要

1. 共有船建造スキーム(相談～竣工)
2. 共有船建造スキーム(竣工後)
3. 共有船建造条件(貨物船)
4. 共有船建造条件(旅客船)
5. 共有船建造要件・共有割合上限
6. 適用利率の算出方法

1. 共有船建造スキーム(相談～竣工まで)



2. 共有船建造スキーム(竣工後)



【共有期間中の注意事項】

- 船舶使用料は毎月、原則として約束手形または電子記録債権「でんさい」により支払い（機構所定の要件を満たすことで、自動送金による支払いも可能）
- 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（船舶使用料としてではなく、減価償却費および支払利息として費用計上）

3. 共有船建造条件（貨物船）

項 目	油送船 (特殊タンク船、薬品送船を含む)	貨物船
対象者	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	
対象船舶	・100総トン以上又は長さ30m以上の鋼製の船舶であること ・機構の定める政策要件に該当すること(P.7参照) ・内航の用に供する船舶で所轄地方運輸局長から登録事項の変更登録が得られること ・シングルハルタンカーでないこと ・土・砂利・石材専用船でないこと	
分担割合の上限	70～80%	
共有期間 (最大3年延長可)	10年～13年	12年～15年
据置期間	最大11ヵ月 ※据置期間中は利息相当額のみお支払い	
用船保証 積荷保証	原則10年以上 (但し、共有期間延長の場合は、原則として共有期間全期間の保証が必要)	
連帯保証	原則として、代表権を有する役員全員	
保険	・機構が定める船舶保険 ・<u>機構及び事業者を被保険者とする船主責任保険</u>	
その他	総連の建造認定を必要とする貨物船を建造する場合は、その認定が必要 (申請予定、申請中でも申込みは可能)	

4. 共有船建造条件（旅客船）

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方または船舶貸渡業の届出を行っている方	
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(P.7参照) ・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 90%、その他 70～80%	
共有期間 (最大3年延長可)	7～14年	15年
据置期間	最大11ヵ月 ※据置期間中は利息相当額のみお支払い	
支援確約書	離島航路に就航している船舶については、地方公共団体からの共有期間全体の支援確約書が必要(地方公共団体が建造する場合を除く)	
連帯保証	原則として、代表権を有する役員全員	
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	
		} 共有事業者の負担で付保

5. 共有船建造要件・共有割合上限(令和2年度現在)

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
貨物船	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%	
		L N G燃料船				
	二酸化炭素低減化船	先進二酸化炭素低減化船(16%以上)	80%		-0.3%	
		高度二酸化炭素低減化船(12%以上)				
		10%低減化船	80%	70%	±0.0%	
	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	80%		-0.2%（義務化を除く）	
		二重船底構造を有する油送船及び特殊タンク船	70%		+0.2%	
	物流効率化に資する船舶					
	モーダルシフト船 (RORO, コンテナ船, 自動車専用船)	高度モーダルシフト船	80%	70%	-0.3%	
内航フィーダーの充実に資する船舶		-0.3%				
上記以外		±0.0%				
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%	
		L N G燃料船				
	二酸化炭素低減化船	先進二酸化炭素低減化船(16%以上)	80%		-0.3%	
		高度二酸化炭素低減化船(12%以上)				
		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%	70%	-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%	
	海上運送活性化・再生に資する船舶として、集中改革プランに基づき一定の航路経営の合理化等を行う船舶		80%		-0.1%	

船舶の種類（上乗せ要件）※1		機構分担割合 の上限	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（※2）		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（※3）			-0.2%
労働環境改善船			-0.1%
労働環境改善船（荷役作業軽減設備を含む）			-0.2%
事業基盤強化に資する船舶（※4）			
第一種登録船舶管理事業者と全ての管理において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%
第一種登録船舶管理事業者もしくは第二種登録船舶管理事業者と船舶保守管理について3年以上の管理契約を締結する事業者の船舶			-0.1%

- ※1 この上乗せ要件は、他の政策要件を満たす増減率の上乗せであるため、上乗せ要件のみでのお申込みいただけません。また上乗せ要件はいずれか一つの適用となります。
- ※2 船員確保計画の認定を有し、計画に基づいて35歳未満の船員教育機関卒業者を雇用した場合に適用できます。
- ※3 船員確保計画の認定を有し、計画に基づいて35歳未満の女性のほか退職自衛官、船員教育機関卒業者以外の者を雇用した場合に適用できます。
- ※4 対象は貨物船を建造する場合のみに限ります。

6. 適用利率の算出方法

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

基準利率

(機構HPに掲載)(令和元年初現在)

共有期間	利率	
	固定型	見直し型
9年以内	1.45%	1.45%
9年超10年以内	1.46%	1.45%
10年超11年以内	1.46%	1.45%
11年超12年以内	1.47%	1.45%
12年超13年以内	1.49%	1.45%
13年超14年以内	1.50%	1.45%
14年超15年以内	1.52%	1.45%
15年超16年以内	1.54%	1.45%
16年超17年以内	1.65%	1.45%
17年超18年以内	1.65%	1.45%

±

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%
ダブルボトムタンカー	+0.2%

[最大 ▲0.3%]

+

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%
船舶管理会社を活用した事業基盤強化に資する貨物船	同上
船員雇用対策に資する船舶(労働環境改善船)	同上

[最大 ▲0.2%]

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%]

基準利率より最大 ▲0.9%の軽減が可能

【第2部】 令和3年度 予算規模

令和3年度予算規模

事業計画(契約ベース) 317億円 (令和2年度 427億円 ▲25.8%)

【参考②】LNG燃料船の概要

LNG燃料船の必要性

- パリ協定(2015年12月に採択)において、温室効果ガスの排出を2030年には、2013年比で26%、2050年には80%削減するという目標が設定されたところであり、これまで以上の大幅なCO₂削減を図るためには、省エネ技術に加え、代替燃料の活用を図る必要がある。
- 2020年1月からのSO_x規制強化対応の観点からもLNG燃料船の普及促進は不可欠。
- これらを踏まえ、環境負荷の低減に優れたLNG燃料船の普及促進を図ることにより、CO₂削減に加え、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可能。

平成31年度より「LNG燃料船」を政策要件の一類型として位置づけ

建造船舶の仕様等

- LNGを燃料として使用する船舶(旅客船・貨物船)
⇒LNG(液化天然ガス)を燃料として使用することにより、船舶からの二酸化炭素(CO₂)、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環境負荷の低減に資する船舶

機構分担割合の上限、金利軽減

- 分担割合の上限：会社規模に関わらず80%
- 金 利 軽 減：基準利率より▲0.3%軽減

【参考③】労働環境改善船の概要

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3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

「労働環境改善船基準」の概要

1. 労働負担軽減設備

【通信設備等】

- 船陸間通信設備
- 船内LAN・船内Wi-Fi

【航海設備等】

- 航海情報集約表示装置
- 監視カメラ
- 機関データロガー
- 軽油、A重油等を使用する推進用機関

2. 居住環境改善措置

【騒音防止措置】

- 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

【空調設備】

- 各船員室において温度調整が可能な空調機

3. 荷役作業軽減設備

- カーフェリー、RORO船、自動車運搬船の荷役設備
(車両自動固縛装置)
- 油送船、液体化学薬品ばら積船の荷役設備
(ディープウェルポンプ)
- セメント等紛体状の貨物を運搬する船舶の荷役設備
(セメント等の空気圧送装置)

【参考④】国内クルーズ船の概要

国内クルーズ船の代替建造の必要性

- インバウンド需要の高まり等により、いわゆる遊覧専用船を含む国内クルーズ船の利用客は増加している一方、船齢は概ね20年超と老朽化している状況
- 国が提唱する「観光先進国」に向けて策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」において、「国内クルーズ周遊ルートの開拓」などが示され、また「観光立国推進基本計画」(平成29年閣議決定)において、バリアフリー化や多言語表示の充実等の訪日外国人旅行者の受入環境整備等により、サービスの多様化・高度化を図ることとされた
- これらを踏まえ、快適性や利便性を高めた国内クルーズ船の代替建造を行うことにより、新たな観光ルートの創出が図られ、インバウンドを含む観光客の誘致など地域経済の活性化に寄与することが可能

平成30年度より「国内クルーズ船」を共有建造対象に追加

対象船舶

総トン数 20G/T以上
(国などが実証実験などを実施している場合を除く)

建造船舶の仕様等

- ・バリアフリー化要件を満たすこと
- ・地域振興、観光資源の開発に寄与すると認められること
- ・観光案内、船内案内の多言語化や船内Wi-Fi整備等の訪日外国人受け入れ体制を整備すること

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: 「国内クルーズ船」としての政策要件による金利軽減はありません。但し、左記「対象船舶」「建造船舶の仕様等」を含む国内クルーズ船に関する基準を満たし、かつ、「SES」「先進・高度二酸化炭素低減化船」等の政策要件に合致する場合には金利軽減が適用されます

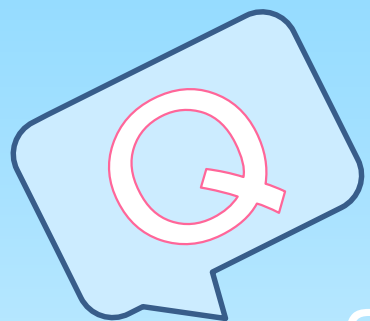
新規参入の場合

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

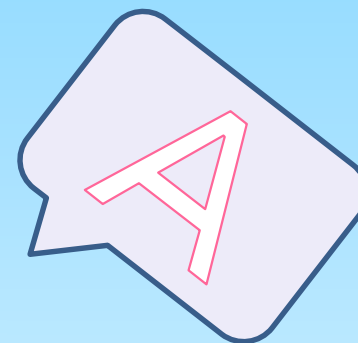


【参考⑤】最近の制度改正

	項 目	内 容
令和2年度	ジェットfoil	共有期間を延長（通常9年→最大15年）する場合の、共有比率上限の引き上げ。
（平成31年度 令和元年度）	SOxスクラバー	硫黄酸化物放出低減装置（スクラバー）を設置した既存共有船への金利軽減（▲0.05%）。申込期間は、令和元年度・2年度の2か年。
	LNG燃料船	スーパーエコシップ（SES）のみが対象であった「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」にLNG燃料船を追加。金利軽減幅は▲0.3%
平成30年度	労働環境改善船	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」への金利軽減措置(他の政策要件に上乗せで▲0.1～0.2%)を新設。
	国内クルーズ船	新たな観光ルート創出やインバウンドを含む観光客の誘致など地域経済の活性化を見据え、老朽化が進む国内クルーズ船の代替建造を促進するため、共有建造の対象に「国内クルーズ船」を追加(金利軽減幅±0.0%)。
平成29年度	モーダルシフト船	高度モーダルシフト船及びモーダルシフト船の政策要件について、対象船種の拡大(自動車運搬船と中・長距離フェリーの追加)や、高度モーダルシフト船の金利軽減幅・適用条件を改正。
	船舶管理会社	産業競争力強化に資する船舶(グループ化)の政策要件について、適用要件や金利軽減内容・金利軽減幅を改正。
	若年・女性船員	35歳未満の若年船員や、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への金利軽減措置(他の政策要件に上乗せで▲0.1～0.2%)を新設。



よくあるご質問





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。

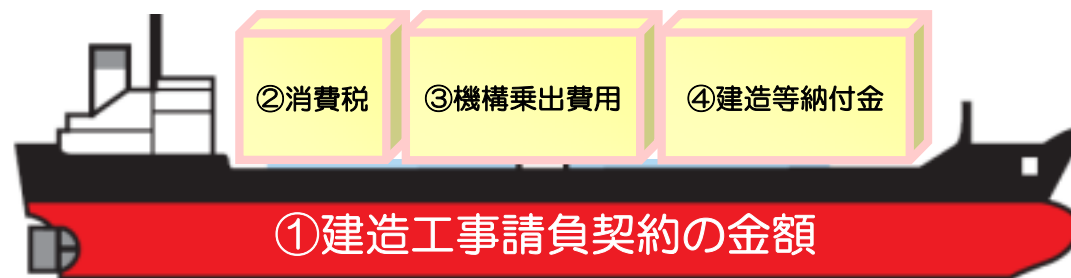
【貨物船】

- ① 建造工事請負契約の金額
- ② 消費税
- ③ 機構乗出費用

・・・建造利息、工事監督費、その他の直接費

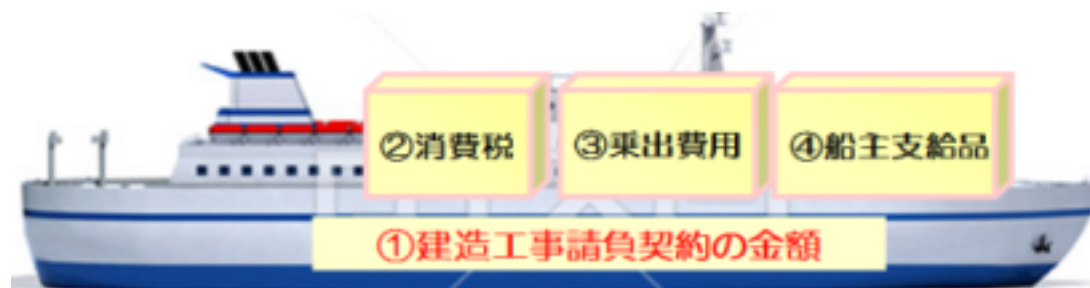
- ④ 建造等納付金 機構分担額＝内航総連の定める基準単価×載貨重量(容積)×分担割合

※ただし一定の条件があります



【旅客船】

- ① 建造工事請負契約の金額
- ② 消費税
- ③ 機構および事業者乗出費用
(機構) 建造利息、工事監督費
(事業者) 機構が認めるもの
- ④ 船主支給品





機構の金利体系は？

Answer

- ・固定型、5年毎見直し型、固定型と5年毎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、解約手数料発生
5年毎見直し型	・5年間金利固定 ・5年目、10年目に金利見直し	・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・5年毎見直し型の併用	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



共有期間中の利率決定方法は？

Answer

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

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

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



若年船員等を雇用する事業者に対する金利軽減の適用条件は？

Answer

○金利軽減の適用のためには、**新船の竣工時に国土交通大臣より「日本船舶・船員確保計画」の認定を受けていることと、6ヶ月以上の若年船員の継続雇用の確認**が必要です。

計画の認定に係る手続きについては、お近くの運輸局までお問い合わせください。

○金利軽減は、共有期間を通じて受けられます。また、竣工後であっても、雇用が確認できた場合、その時点から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、女性のほか退職自衛官、船員教育機関卒業者以外の者を指します

ケース	令和2年度												令和3年度																									
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月												
①竣工前に試行雇用期間が終了している場合	【試行雇用期間】 5/1～10/31（6ヵ月）												継続雇用		竣工 雇用確認																							
															竣工日から 金利減免																							
②竣工後に試行雇用を行った場合													竣工														【試行雇用期間】 5/1～10/31（6ヵ月） 雇用確認		差額還付									
																											雇用開始日（5/1）に遡り 金利減免											
③竣工後に試行雇用を行った場合													竣工														【試行雇用期間】 雇用確認		差額還付									
※雇用期間が年度を跨ぐケース																									4月に遡り 金利減免													

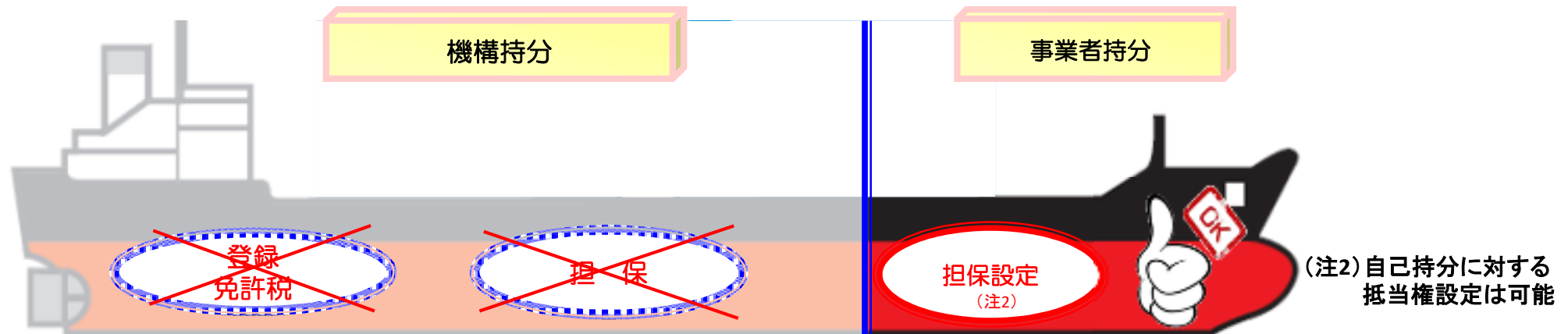


共有制度を利用した場合のメリットは？(その①)

Answer

〔共有制度を利用した場合（貨物船）〕

- 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
- ③ 機構による船舶保険料の一部負担（保険料還付）



【例】貨物船 499GT 船価6億円、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 | | |
| 6億円×80%（機構持分）×0.4%（税率） | = | 192万円 不要 |
| ② 所有権保存登録免許税 | | |
| 6億円（上限97.5百万円）×80%（機構持分）×0.4%（税率） | = | 31万円 不要 |
| ③ 保険料還付 | 共有期間14年間の総還付額 | = 390万円 還付 |

合計613万円の
負担減

金利に換算
△0.16%
に相当



共有制度を利用した場合のメリットは？(その②)

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



技術支援スタッフ
による打合せ



建造中の工事監督の様子

計画

- ・ 航路調査
- ・ 主要目検討
- ・ 仕様書作成支援

設計

- ・ 図面審査

建造

- ・ 工程管理
- ・ 工事監督・検査

海上
試運転

- ・ 試運転による性能確認
- ・ 各機器の作動確認
- ・ 騒音、振動の計測

就航

- ・ 完成検査による最終確認

トラブル
対策

- ・ 共有期間を通し、トラブル事例に対応
- ・ 安全運行をサポート

保証
ドック

- ・ 実運航の結果に基づく
保証工事への対応



共有期間中のトラブル対応もお任せください





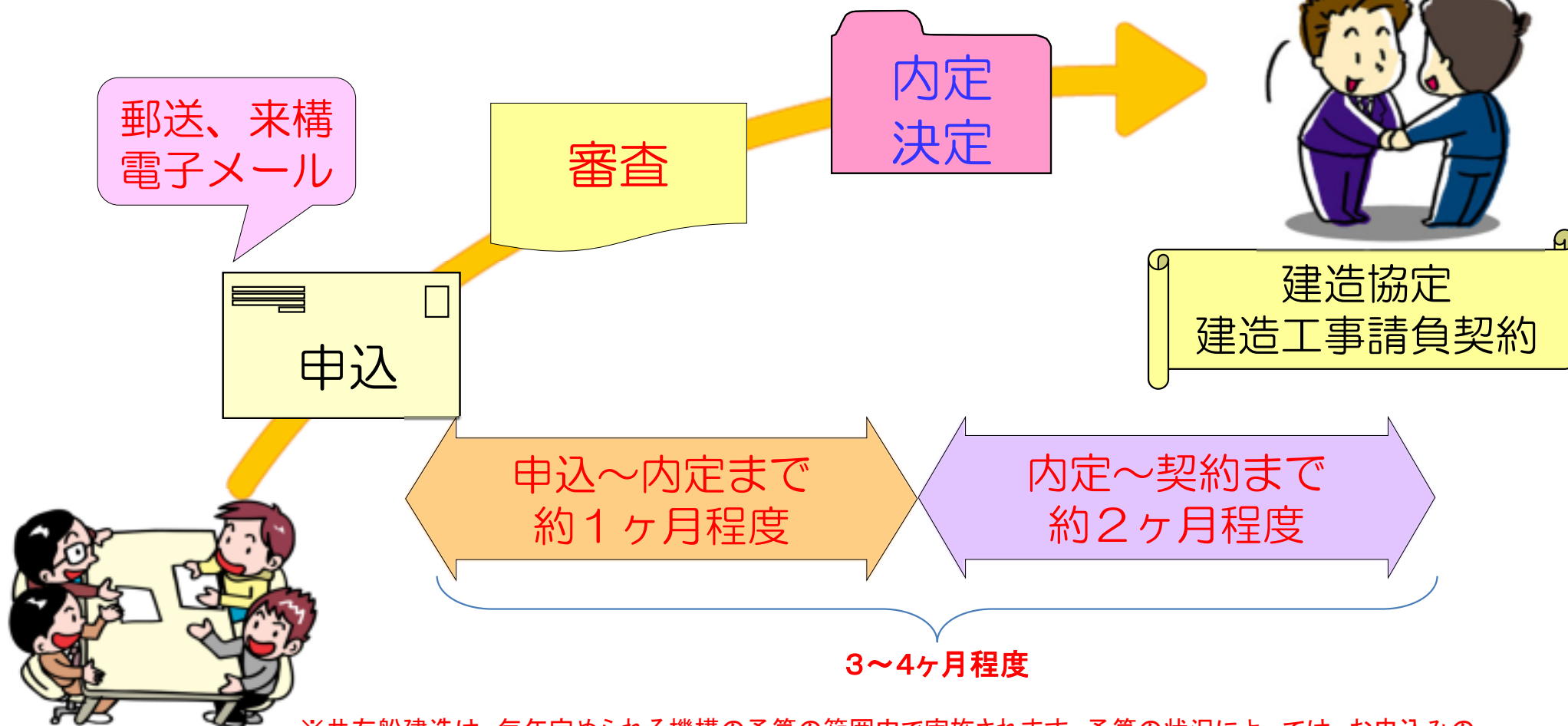
申込みから建造請負契約までの期間はどのくらい必要？

Answer

お申込みから契約締結までの期間は、最短で3ヶ月程度となります。

- ① 積荷保証、用船保証
- ② 船価・建造予定造船所

が決定しましたらお申込み可能ですので、お気軽にご相談ください。

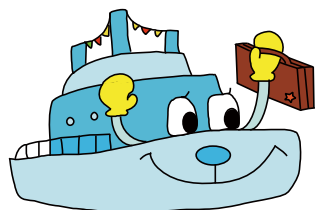


※共有船建造は、毎年定められる機構の予算の範囲内で実施されます。予算の状況によっては、お申込みのご希望に沿いかねることもありますので早めにご相談願います。

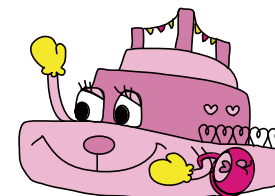
ホームページ <https://www.jrtt.go.jp/>

共有建造船の建造相談： 共有船舶建造支援部 建造促進課 (TEL:045-222-9138)

共有建造船の技術支援： 技術支援課 (TEL:045-222-9123)



船旅王子



離島航路姫