

JRTTの船舶共有建造制度と 離島航路旅客船への支援について



令和4年11月24日

JRTTは、
Japan **R**ailway
Construction,
Transport and
Technology
Agency
の略称です。



1.	説明のポイント	・ ・ ・	3
2.	JRTTを活用した場合のメリット	・ ・ ・	4
3.	JRTTの船舶共有建造制度の概要	・ ・ ・	5
4.	共有建造スキーム（資金の流れ）	・ ・ ・	6
5.	共有建造条件（旅客船）	・ ・ ・	7
6.	令和4年度政策要件及び金利一覧表	・ ・ ・	8
7.	適用利率の算出方法	・ ・ ・	9
8.	JRTTの技術支援の全体像	・ ・ ・	10
9.	離島航路旅客船の建造の流れと技術支援業務	・ ・ ・	11
10.	スケジュールの作成	・ ・ ・	12
11.	基本計画の策定	・ ・ ・	13
12.	地方自治体の共有建造実績	・ ・ ・	14
13.	離島航路事業者との共有建造実績	・ ・ ・	15
（参考1）	建造実績の推移	・ ・ ・	16
（参考2）	離島航路旅客船建造実績の推移	・ ・ ・	17
	お問い合わせ先		18

1. 説明のポイント

JR TTとは(国との関係、政策目的について)

- 主務大臣は、**国土交通大臣**。
- **鉄道の建設や、鉄道事業者、海上運送事業者などによる運輸施設の整備を促進するための助成などの支援を行うことを通じて、大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立などを図る**ことを目的として、2003年(平成15年)10月1日に設立。
- 基本理念は、
 - ・ 明日を担う交通ネットワークづくりに貢献します。
 - ・ 安全で安心な、環境にやさしい交通ネットワークづくりに貢献します。
 - ・ 交通ネットワークづくりを通じ、人々の生活の向上と経済社会の発展に寄与します。
 - ・ 交通ネットワークづくりに当たっては、確かな技術力、豊富な経験、高度な専門知識を最大限に発揮します。

船舶共有建造制度について

- JR TTでは、**国内旅客船又は国内貨物船の建造について、共有建造業務を通じて低利・長期資金を供給し、また、建造に関する技術的支援**を行っています。
- 最近では、電気推進システムを採用するスーパーエコシップや、CO2排出量を抑えて省エネに資する二酸化炭素低減化船など、**環境にやさしい船舶の建造を促進しています**。

スーパーエコシップ

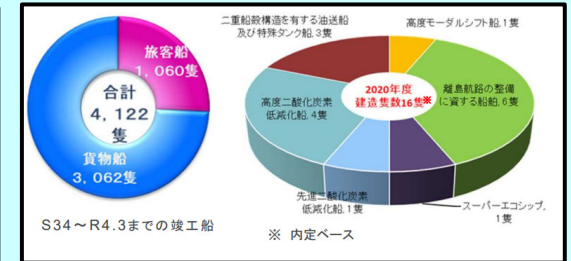
▶ 東京～大島等～神津島航路
▶ 令和2年6月就航



国土交通省・内航船舶エネルギー格付け制度

省エネ・省CO2排出性能が極めて高い船舶として、国土交通省の定める最高ランク(5つ星)を獲得しております。

★★★★★



離島航路旅客船の建造について

- JR TTでは、船舶離島航路旅客船の建造について、**地方公共団体・離島住民・事業者・造船所の間を的確に調整を行うとともに、技術的支援も行うことで、建造を促進し、離島住民の生活不安解消のお手伝い**をします。

主な支援の内容

- 離島航路・港湾調査等を実施
- 航路改善協議会にアドバイザー参加
- 造船所選定の企画競争の条件設定のため、建造計画書、造船所の評価基準等の作成支援
- 入札手続・提案書に係る発注者への技術的支援
- 建造工程における工事監督
- 就航後のトラブル対策、保証ドックなどの立会い等



技術支援業務について

- JR TTでは、**船舶の建造にあたって、専門の技術スタッフが、豊富な建造実績と技術ノウハウ、更に調査研究などを通じて入手した技術情報等をもとに、最適な船舶を建造するための技術支援**を行っています。

計画から設計まで



きめ細かい建造管理



就航後も安心のアフターケア

海運を取り巻く環境の変化を的確に捉え、社会的ニーズ(バリアフリー、環境保全、省エネ等)に応える船舶を建造するため、建造の基本計画段階から技術支援を行います。

船舶の建造に際しては、図面審査や工作精度の確認、品質の維持、工程管理などについて、第三者の監督が重要となります。JR TTでは、共有船の建造にあたって、これら図面審査、建造監督等を実施しています。

就航後も共有期間中は、JR TTの技術者が保守整備の指導とともに保証ドック、トラブル対策などを支援します。

2. JRTTを活用した場合のメリット

船舶を建造する際の課題

- ・ 職員の数が限られ在任期間も短いことから、船舶技術専門の人材育成が困難
 - ・ 保有隻数が少なく、代替建造の間隔が長いので船舶建造に不慣れである
 - ・ 入札に際しての基本計画書、評価基準等をどう作成すれば良いかわからない
-
- ・ 限られた建造スケジュールの中で、島民や船員からの要望をまとめるのが困難
 - ・ 船員が使用する技術的用語が解らない
 - ・ 複数の要望に対して、コスト的・技術的に実現可能か解らない
-
- ・ 最新の機器の情報（種類、評判、費用対効果等）がない
 - ・ 建造費がどの程度必要か解らない
 - ・ どの造船所で建造するのが適当か解らない
 - ・ 造船所から提案された性能が運航する航路に対して適切か解らない

JRTTを活用した場合のメリット

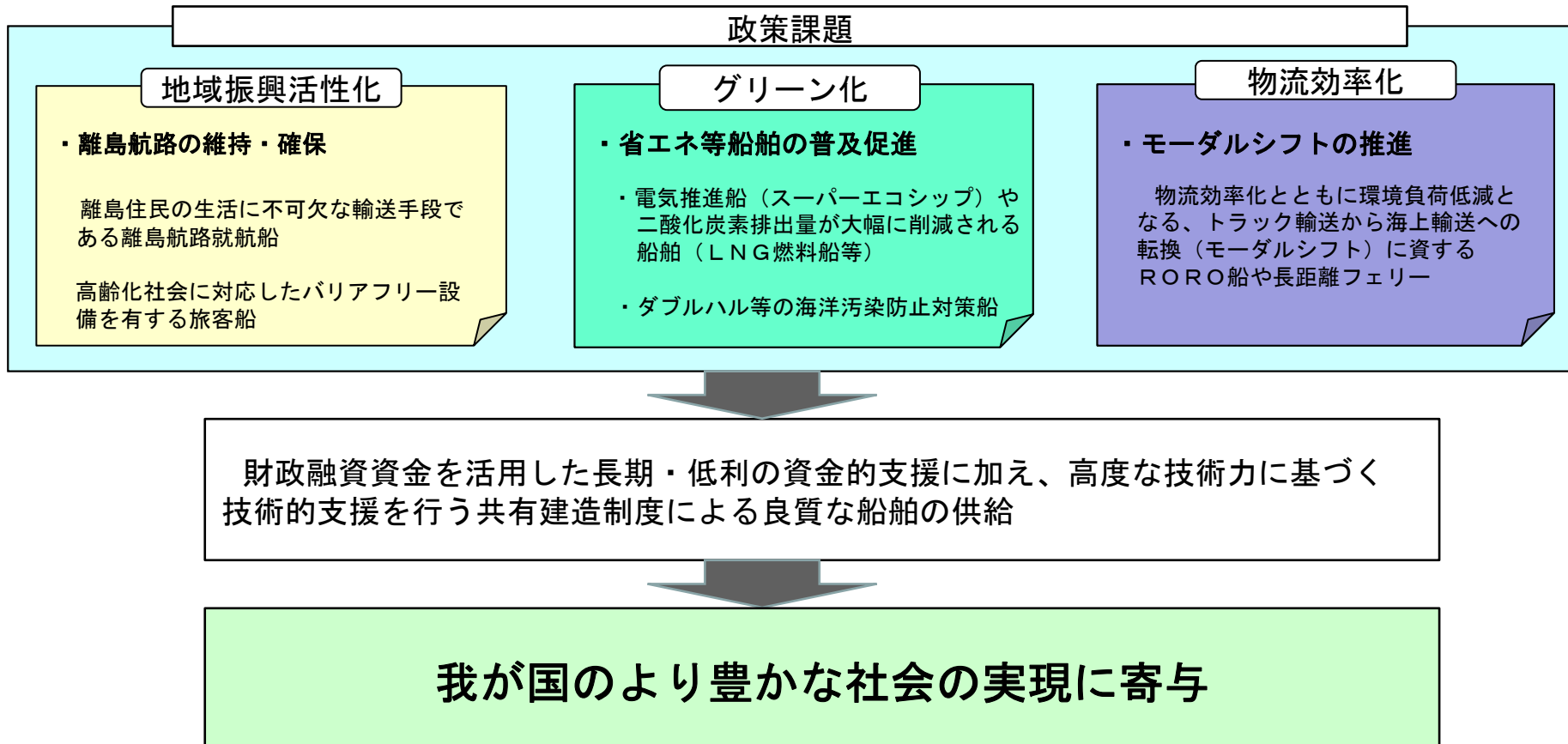
- ・ 専門の技術職員がお手伝い
 - ・ 入札に必要な資料を作成
 - ・ 船舶建造に際して必要となる各種委員会にオブザーバー参加してアドバイス
 - ・ 建造前の技術支援には費用がかからない
-
- ・ 豊富な建造実績（年平均20隻）を基に調査・分析し、提案を作成
 - ・ 航路にあった適正な運航の分析を行い、建造費だけでなく維持管理費も含めた低減化をご提案
-
- ・ 最新の機器を含め導入を支援
 - ・ 専門の技術職員が造船所の技術的提案に対する分析を行い、最適な仕様の選定をお手伝い

3. JR TTの船舶共有建造制度の概要

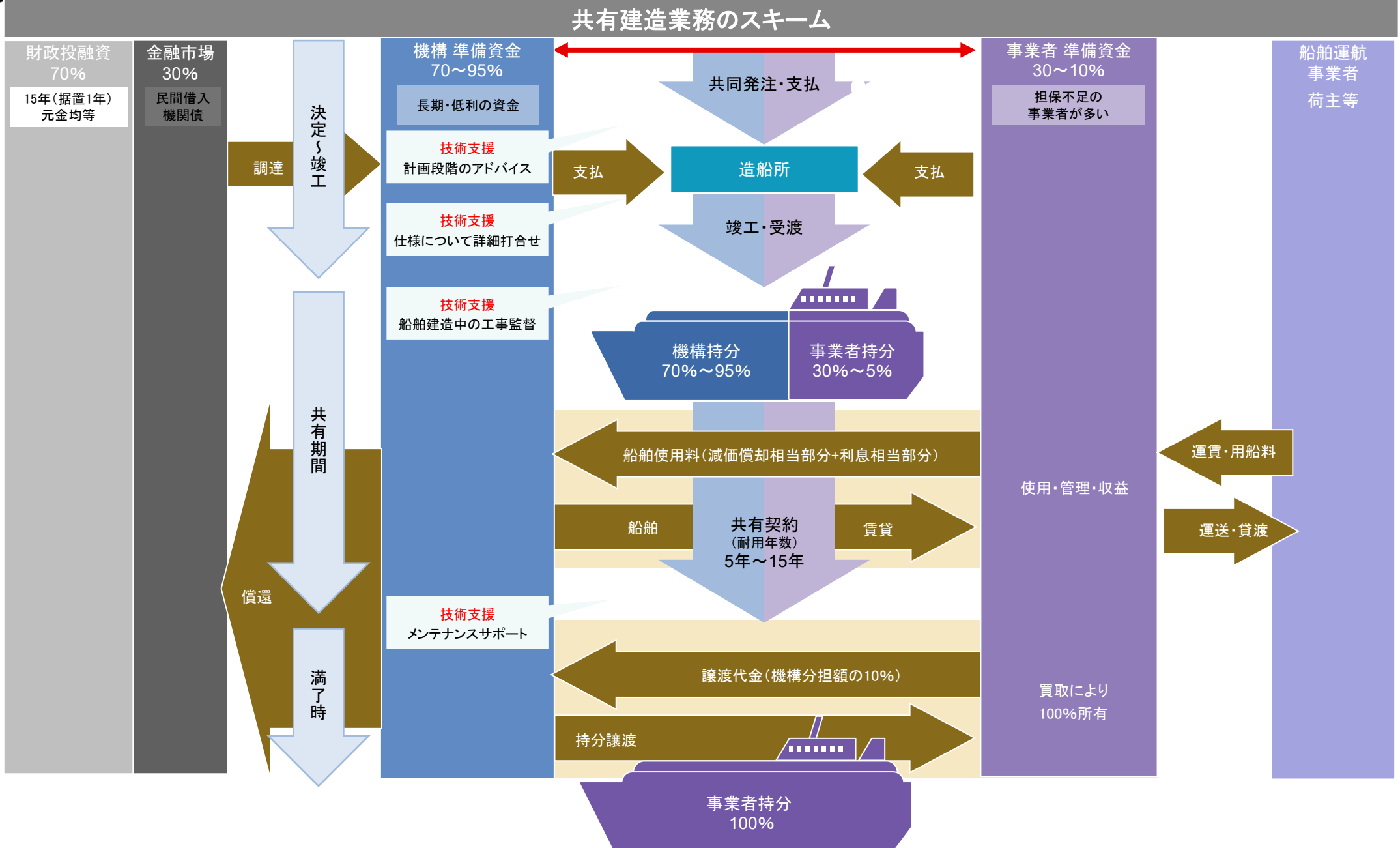
船舶共有建造制度の概要

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」）は、内航海運事業者等（内航海運事業者及び旅客航路事業者）と費用を分担して船舶を建造し、当該船舶を当該内航海運事業者等に使用させ、当該船舶を当該内航海運事業者等に譲渡するとともに、当該船舶の建造・保守等に関し、技術的支援を行い、良質な船舶の建造を図っています。

特に近年では、内航海運のグリーン化、物流の効率化、地域振興の活性化等が求められていることから、これら社会的要請に応えた、SES等の内航海運のグリーン化等に資する共有船の建造支援を通じ、政策目的に合致した船舶の建造の促進を図っています。



4. 共有建造スキーム（資金の流れ）



5. 共有建造条件 (旅客船)

項目	総トン数2000t未満	総トン数2000t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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・機構の定める地域振興に資する船舶(離島航路船)等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 	
共有期間 (最大3年延長可)	5～14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	

6. 令和4年度政策要件及び金利一覧表

共有建造要件・共有割合上限・利率

令和4年11月1日現在

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	
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(16%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%	
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%	

共有期間	新利率		備考(左記の期間に該当する共有期間の船舶)		
	固定型	見直し型		旅客船	貨物船
9年以内	1.65%	1.55%	7年	■強化プラスチック船	-
			9年	■軽合金船	-
9年超10年以内	1.75%	1.55%	10年	-	■薬品送船
10年超11年以内	1.75%	1.65%	11年	■鋼製カーフェリーであって2,000トン未満のもの	■油送船、特殊タンク船であって2,000トン未満のもの
11年超12年以内	1.85%	1.65%	12年	-	■鋼製はしけ
12年超13年以内	1.85%	1.65%	13年	-	■油送船、特殊タンク船であって2,000トン以上のもの
13年超14年以内	1.95%	1.65%	14年	■鋼製旅客船(カーフェリー以外)であって2,000トン未満のもの	■貨物船、セメント専用船、自動車専用船であって2,000トン未満のもの
14年超15年以内	1.95%	1.65%	15年	■鋼製旅客船であって2,000トン以上のもの	■貨物船、セメント専用船、自動車専用船であって2,000トン以上のもの
15年超16年以内	2.05%	1.65%	16年	■共有期間延長制度を利用する場合に適用	
16年超17年以内	2.05%	1.65%	17年		
17年超18年以内	2.15%	1.65%	18年		

注 1) 利率は、経済状況によって変動いたします。

注 2) 上記は基準金利であり、建造する船舶等の政策要件、上乗せ要件および信用リスクに応じて、一定の条件の下に一定の率が増減されます。詳しくはお問い合わせ下さい。

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・船員作業負担軽減等設備を含む)		-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%
特定船舶導入計画の認定を受けた船舶(※5)	他の政策要件に+10%(※6)	-0.2%

7. 適用利率の算出方法

適用利率 = **基準利率** ± **政策要件** ± **信用リスク** + **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%
船員雇用対策に資する船舶(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

8. JRTTの技術支援の全体像

(提案) 建造前

① 新技術の情報提供

新技術の調査研究結果を船主に情報提供
優れた技術を普及

② 政策誘導

一定の技術基準をみたす船舶の金利を優遇
優れた船舶を普及

燃費、SOx、
船員、バリアフリー
...

③ 計画段階の支援

- ・基本設計の確定を支援、省エネ機器の検討等を支援
- ・離島航路旅客船の検討段階に航路調査、造船所決定等を支援

・より早い段階から支援を実施。
・新技術導入、環境対策、
バリアフリー対策への支援を充実。

船舶の性能を確保
地域交通を維持

- ✓ 先進CO2低減化船船型を利用した低燃費化
- ✓ SOx規制強化対策
- ✓ 船員確保対策のための労働環境改善船の導入
- ✓ バリアフリー対策

(執行) 建造中

④ 船舶建造の支援

- ・機構の技術者が図面審査、工事監督を実施、監督結果を報告
- ・不具合事例の原因分析、周知等による再発防止

船舶の品質を確保



(相談・解決) 建造後

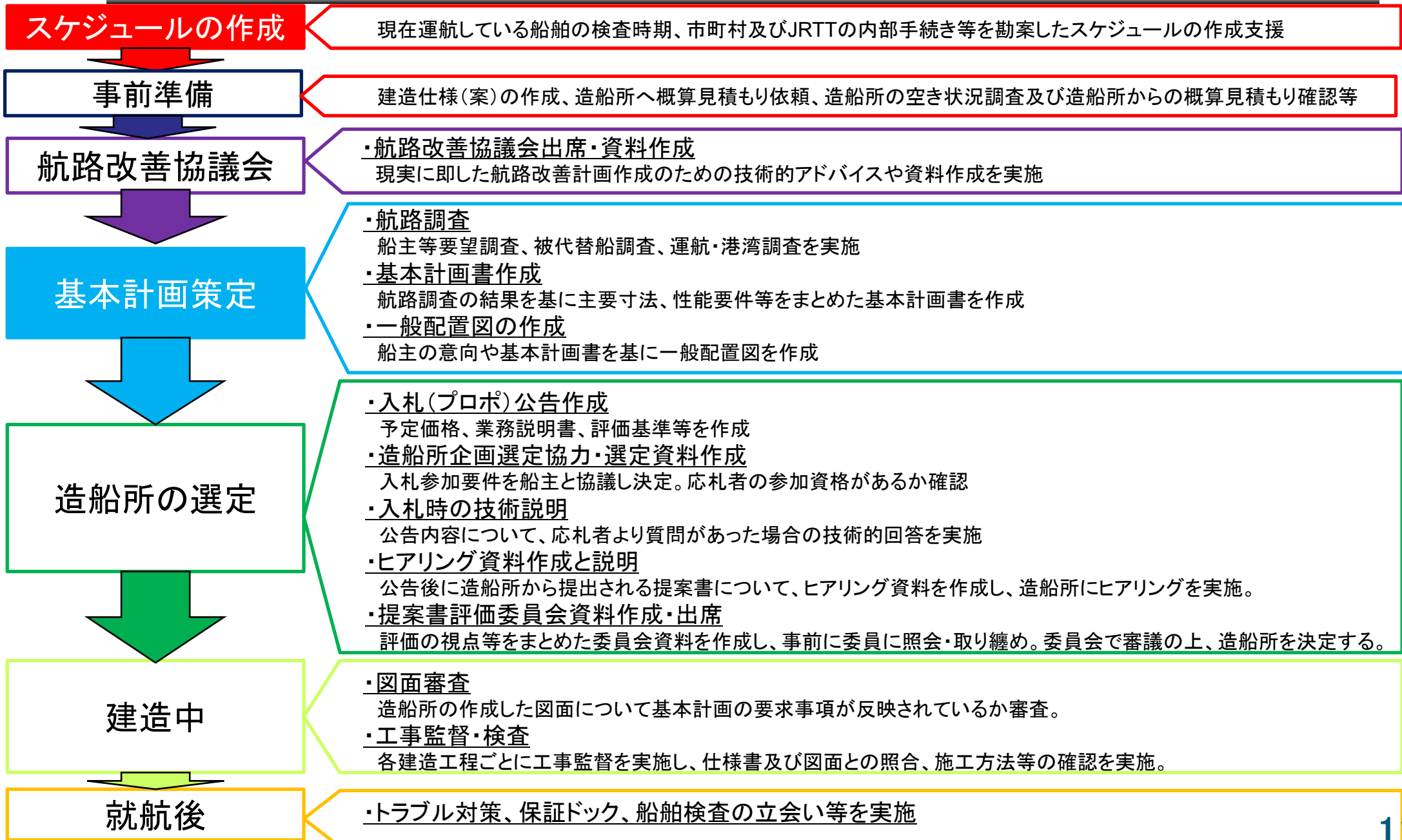
⑤ 就航後の支援

共有期間中、トラブル対応など継続してサポート

船舶の品質を維持



9. 離島航路旅客船の建造の流れと技術支援業務

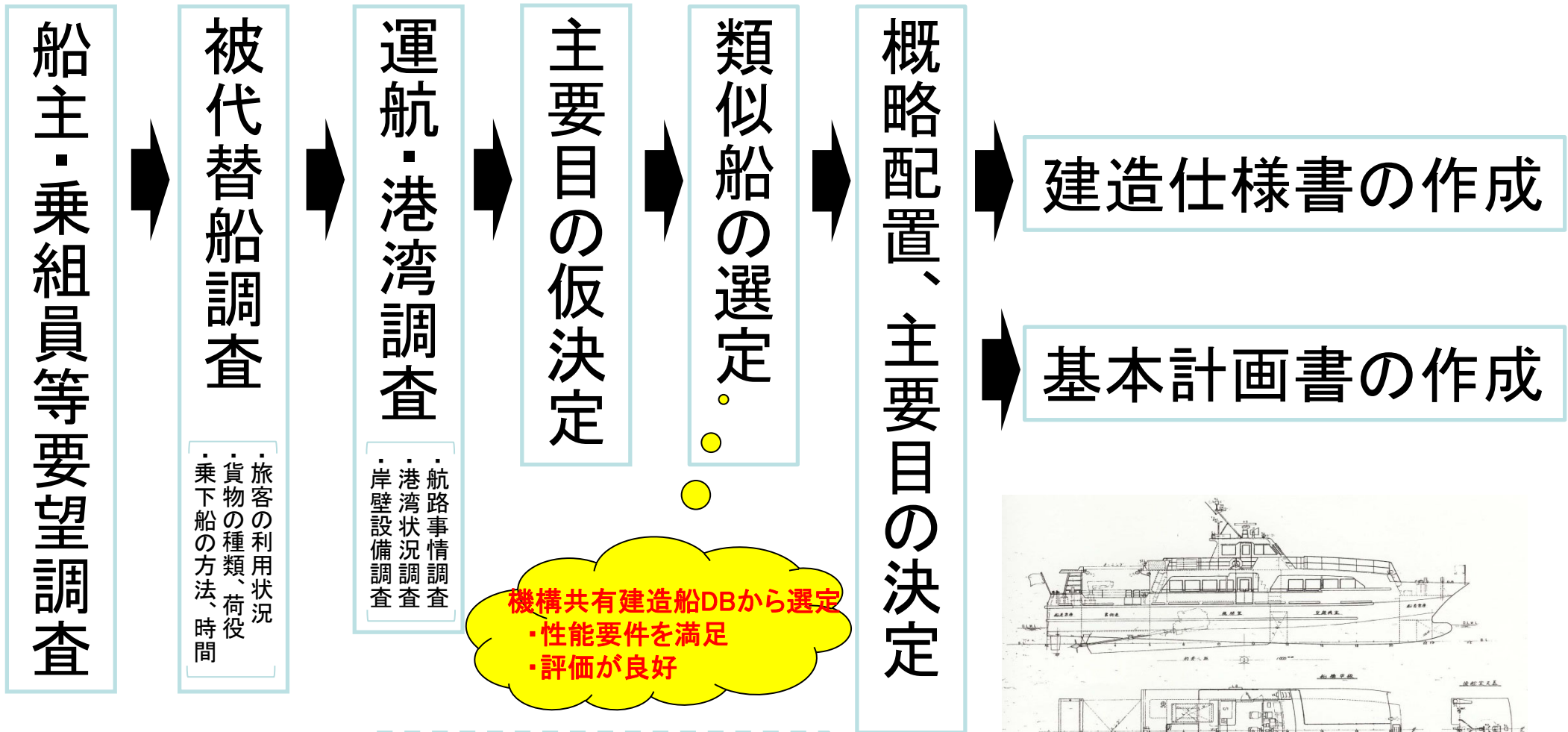


10. スケジュールの作成

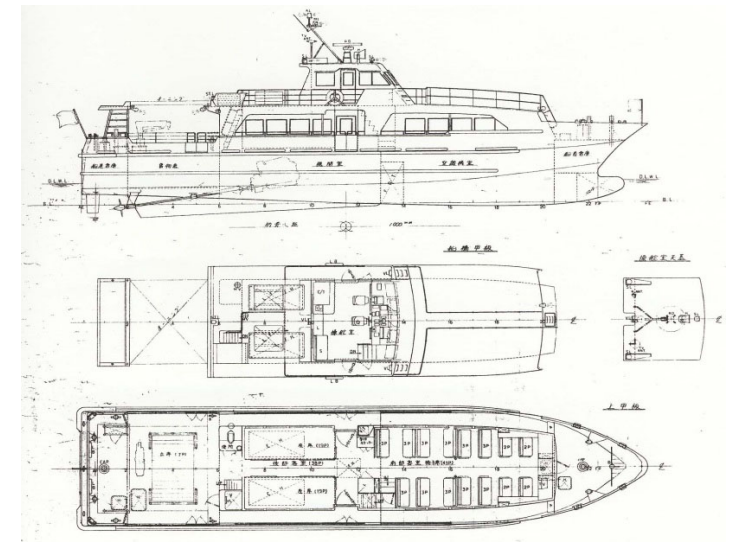
スケジュール作成における検討事項

- ① 既存船の代替時期
既存船の検査時期、老朽化の程度
- ② 運輸局への予算申請
航路改善協議会（調査事業）、構造改革補助の予算申請スケジュール及び運輸局との調整
- ③ 造船所の建造動向
新造船を建造可能な造船所の船台状況
- ④ 地方自治体及びJRTTへの手続き
議会の時期、意思決定のプロセス、JRTTへの申請時期、契約時期
- ⑤ その他
港湾の改修の有無、サービス基準の見直しの有無

1 1. 基本計画の策定



- 《主要目》
- ・船の大きさ(長さ、幅、深さ、喫水)
 - ・総トン数
 - ・旅客数、車両搭載数
 - ・エンジン出力
 - ・航海速力



1 2. 地方自治体との共有建造実績

【支援実施済】

1. 愛媛県新居浜市
(平成21年度)



2. 青森県大間町
(平成23年度)



3. 鹿児島県薩摩川内市
(平成24年度)



4. 広島県大崎上島町
(平成26年度)



5. 愛媛県今治市
(平成27年度)



6. 鹿児島県十島村
(平成28年度)



7. 山口県下関市
(平成29年度)



8. 山口県下関市
(平成30年度)



9. 鹿児島県三島村
(平成30年度)



10. 香川県観音寺市
(平成30年度)



【支援実施中】

11. 鹿児島県屋久島町
(平成30年度)



1. 高知県宿毛市
(令和3年度)



2. 愛媛県上島町



3. 鹿児島県瀬戸内町



13. 離島航路事業者との共有建造実績

【支援実施済】

1. 鷹島汽船(有)
(平成27年度)

2. 長崎汽船(株)
(平成27年度)

3. 瀬川汽船(株)
(平成29年度)

4. 崎戸商船(株)
(平成29年度)

5. 九州郵船(株)
(令和元年度)



「たかしま」(60GT)



「鷹巣」(124GT)



「さいかい」(19GT)



「みしま」(194GT)



「うみてらし」(1,125GT)

6. 五島旅客船(株)
(令和元年度)

7. マリックスライン(株)
(令和2年度)

8. 津吉商船(株)
(令和2年度)

9. (有)黄島海運
(令和3年度)



「OCEAN」(431GT)



「クイーンコーラルクロス」
(7,914GT)



「つよし」(19GT)



「おうしまII」(19GT)

【支援実施中】

1. 天長フェリー(株)
(令和3年度)

2. 竹山運輸(有)
(令和3年度)

3. 野母商船(株)
(令和3年度)

4. (有)木口汽船
(令和3年度)

5. 西海沿岸商船(株)
(令和4年度)



「ロザリオ・カーム」(299GT)

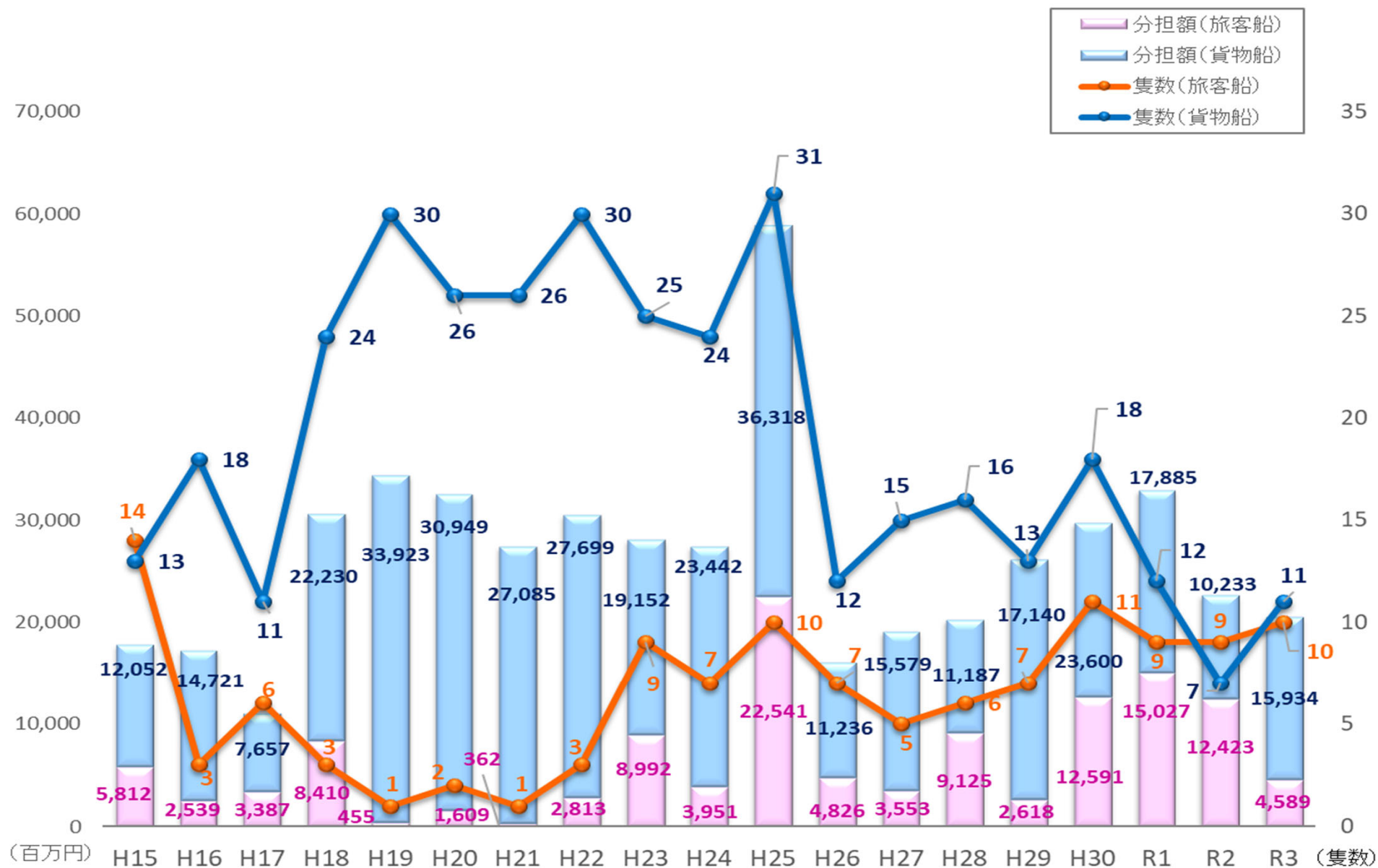


被代替船「シーガル」



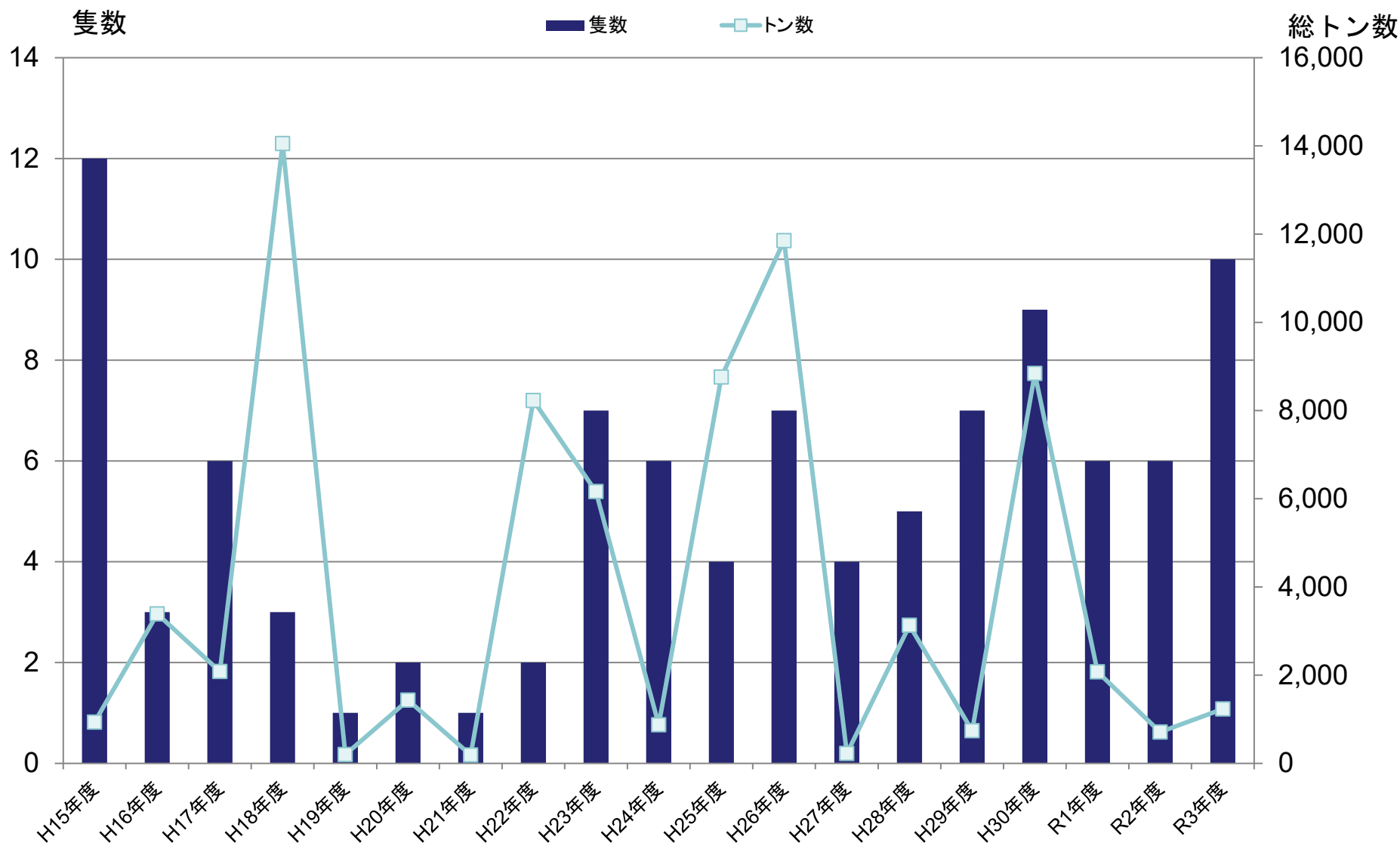
被代替船
「れぴーどエクセル」

(参考 1) 建造実績の推移



※令和4年3月31日現在、平成27年度以前は竣工ベース、平成28年度以降は内定ベース。

(参考2) 離島航路旅客船建造実績の推移



平成15～令和3年度 計 101隻、75,081GT

お問い合わせ先

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

神奈川県横浜市中区本町6-50-1横浜アイランドタワー

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**

Mail： kensoku@jr-tt.go.jp

共有建造船の**技術支援**： 共有船舶建造支援部 技術支援課

TEL： **045-222-9123**

Mail： ses1@jr-tt.go.jp



URL <https://www.jr-tt.go.jp/>



URL <https://www.jr-tt.go.jp/ship/>



↑ HPはこちらから



離島航路姫 18



船旅王子