

JRTT の船舶共有建造制度と 離島航路旅客船への技術支援について



令和6年2月29日

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



独立行政法人

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

目次

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5年度政策要件（旅客船）	・ ・ ・	8
7	適用利率の算出方法	・ ・ ・	10
8	JRTTの技術支援の全体像	・ ・ ・	11
9	離島航路旅客船の建造の流れと技術支援業務	・ ・ ・	12
10	スケジュールの作成	・ ・ ・	13
11	事前準備（航路調査）	・ ・ ・	14
12	航路改善協議会	・ ・ ・	21
13	基本計画の策定	当日スライドにて説明	23
14	造船所の選定	・ ・ ・	26
15	建造中技術支援	・ ・ ・	27
16	就航後技術支援	・ ・ ・	30
17	地方自治体の共有建造実績	・ ・ ・	33
18	離島航路事業者との共有建造実績	・ ・ ・	34
(参考1)	建造実績の推移	・ ・ ・	35
(参考2)	離島航路旅客船建造実績の推移	・ ・ ・	36
	お問い合わせ先		37

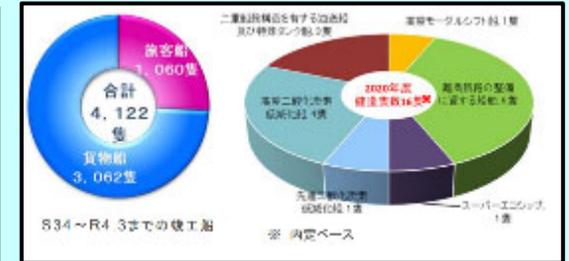
1. 説明のポイント

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**。



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

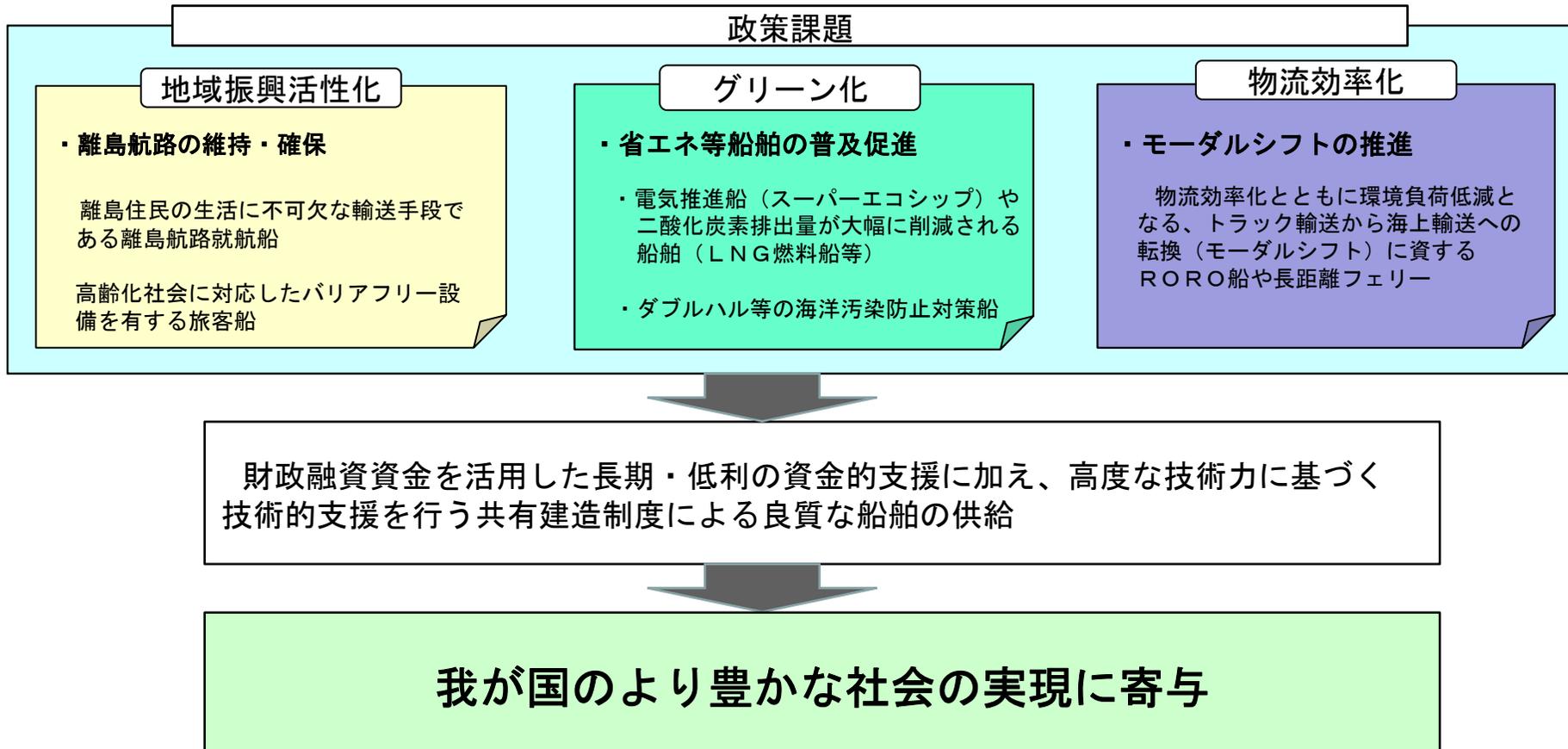
- ・ 専門の技術職員がお手伝い
 - ・ 入札に必要な資料を作成
 - ・ 船舶建造に際して必要となる各種委員会にオブザーバー参加してアドバイス
 - ・ 建造前の技術支援には費用がかからない
-
- ・ 豊富な建造実績（年平均20隻）を基に調査・分析し、提案を作成
 - ・ 航路にあった適正な運航の分析を行い、建造費だけでなく維持管理費も含めた低減化をご提案
-
- ・ 最新の機器を含め導入を支援
 - ・ 専門の技術職員が造船所の技術的提案に対する分析を行い、最適な仕様の選定をお手伝い

3. JR TTの船舶共有建造制度の概要

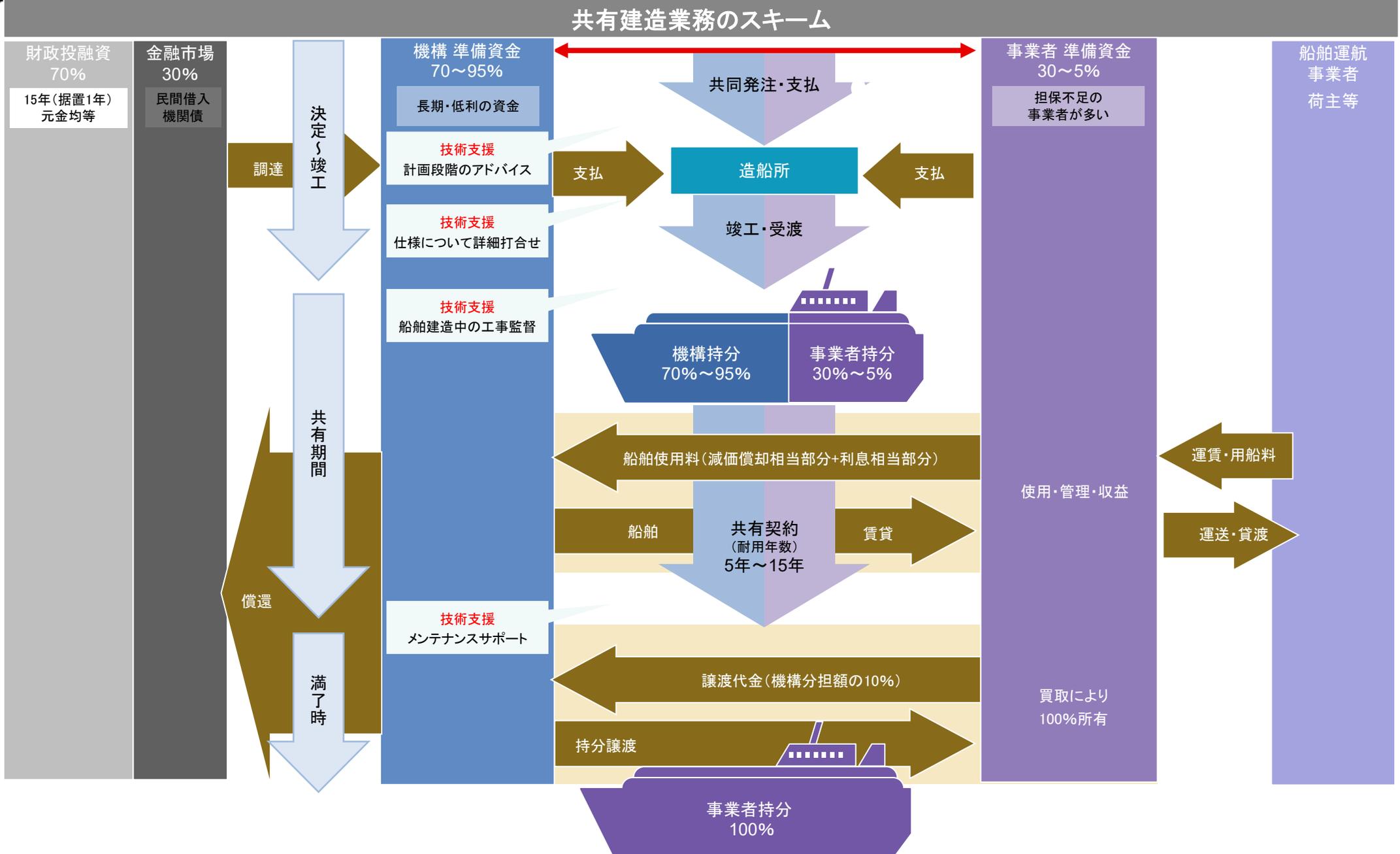
船舶共有建造制度の概要

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5年度政策要件(旅客船)

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)				
		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%		

6. 令和5年度政策要件(旅客船)

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
合については、金利軽減が適用されます。

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、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実施、造船所選定等を支援

・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

〈建造の流れの一例〉

スケジュールの作成

現在運航している船舶の検査時期、市町村及びJRTTの内部手続き等を勘案したスケジュールの作成支援

事前準備

- ・航路調査
船主等要望調査、被代替船調査、運航・港湾調査を実施
- ・船価調査、造船所調査
概略建造仕様による造船所へ概算見積もり調査、造船所の空き状況調査等

航路改善協議会

- ・航路改善協議会アドバイザー参加・資料作成支援
現実に即した航路改善計画作成のための技術的アドバイスや資料作成を支援

基本計画策定

- ・基本計画書作成
航路調査の結果を基に主要寸法、性能要件等をまとめた基本計画書を作成
- ・概略配置図の作成
船主の意向や基本計画書を基に概略配置図を作成

造船所の選定

- ・入札(プロポ)公告作成支援
予定価格、業務説明書、評価基準等を作成支援
- ・造船所企画選定協力・選定補助資料作成
入札参加要件を協議し作成。応札者の参加資格があるか確認。
- ・入札時の技術説明支援
公告内容について、応札者より質問があった場合の技術的な回答作成を補助。
- ・ヒアリング資料作成と説明
造船所から提出される提案書について、ヒアリング資料を作成し、造船所へのヒアリングを補助。
- ・提案書評価委員会資料作成支援・出席
評価の視点等をまとめた委員会資料を作成し、事前に委員に照会。委員会で審議の上、造船所が選定される。

建造中

- ・図面審査
造船所の作成した図面について基本計画の要求事項が反映されているか審査。
- ・工事監督・検査
各建造工程ごとに工事監督を実施し、仕様書及び図面との照合、施工方法等の確認を実施。

就航後

- ・トラブル対策、保証ドック、船舶検査の立会い等を実施

10. スケジュール作成 ～ 16. 就航後技術支援

当日スライドにて説明

17. 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)



11. 鹿児島県屋久島町
(平成30年度)



12. 高知県宿毛市
(令和3年度)



【支援実施中】

1. 愛媛県上島町



2. 鹿児島県瀬戸内町



18. 離島航路事業者との共有建造実績

【離島航路事業者建造実績（四国地区）】

1. シーセブン(有)
(平成26年度)



「のしま7」(19GT)

2. 粟島汽船(株)
(平成27年度)



「みとよ」(19GT)

3. 出羽島連絡事業(有)
(平成29年度)



「大生丸」(19GT)

4. 大三島ブルーライン(株)
(平成29年度)



「みしま」(224GT)

5. (有)くるしま
(平成30年度)



「くるしま丸」(19GT)

6. (有)新喜峰
(平成30年度)



「あいほく2」(19GT)

7. 沼島汽船(株)
(令和元年度)



「しまかぜ」(56GT)

8. 雌雄島海運(株)
(令和元年度)



「めおん」(290GT)

9. 伊島連絡交通事業(有)
(令和元年度)



「みしま」(19GT)

10. 小豆島豊島フェリー(株)
(令和2年度)



「みらい」(59GT)

11. 盛運汽船(株)
(令和2年度)



「ゆきかぜ」(55GT)

12. 田中輸送(有)
(令和2年度)



「たいゆう8」(56GT)

13. 備讃フェリー(株)
(令和3年度)



「ひろておん」(243GT)

14. 本島汽船(株)
(令和3年度)

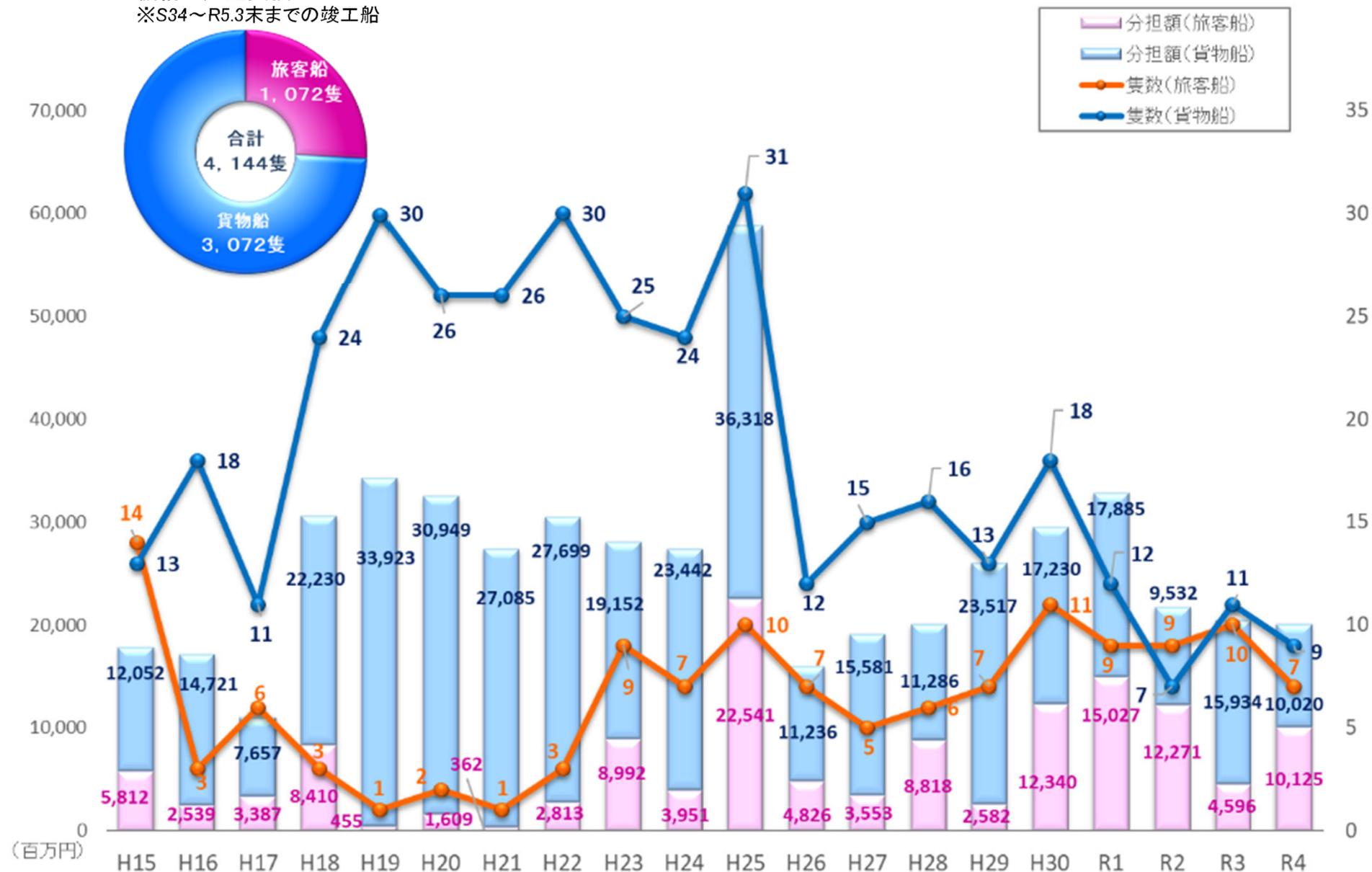
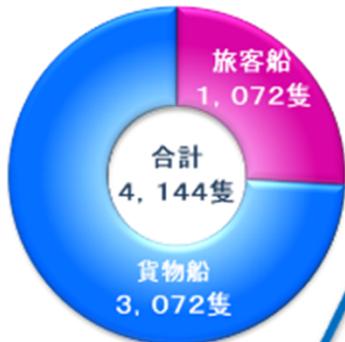


「にじまる」(19GT)

(参考1) 建造実績の推移

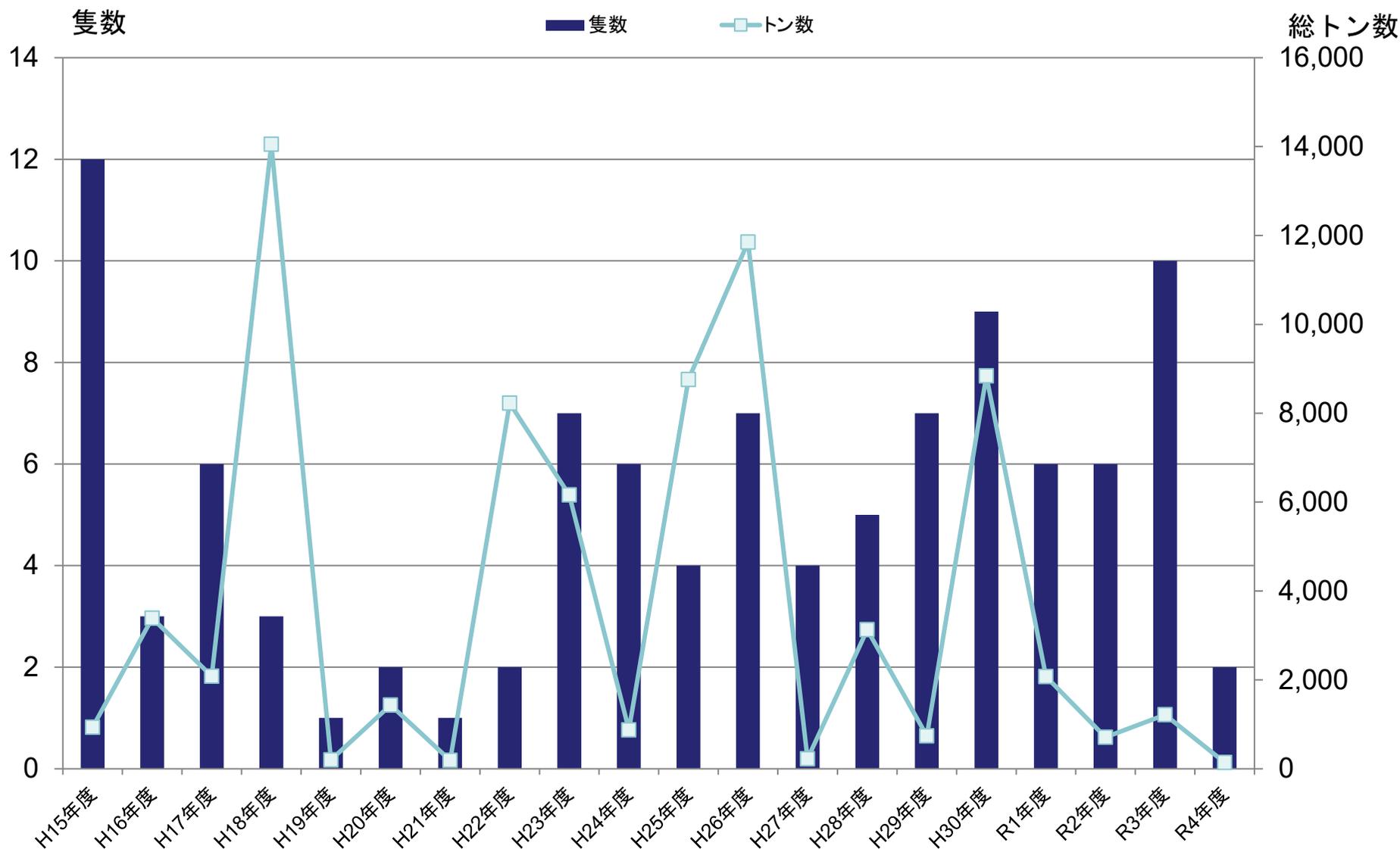
機構の建造実績

※S34～R5.3末までの竣工船



※令和5年3月31日現在、平成30年度以前及び令和2年度は竣工ベース、令和1年度及び令和3年度以降は内定ベース (年度)

(参考2) 離島航路旅客船建造実績の推移



平成15～令和4年度 計 103隻、75,204GT

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



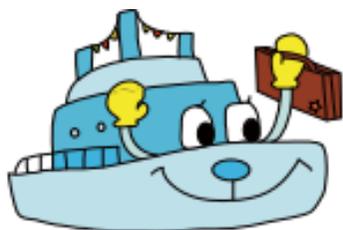
URL <https://www.jr-tt.go.jp/>



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



↑ HPはこちらから



船旅王子



離島航路姫