

IV. 当面講ずべき具体的施策

4. 内航海運の運航・経営効率化、新技術の活用

■ オーナーにおける、①スケールメリットを活かした管理コストの削減や、②効率的な人材育成等を図るため、船舶管理会社を核とするグループ化・集約化の取り組みを推進

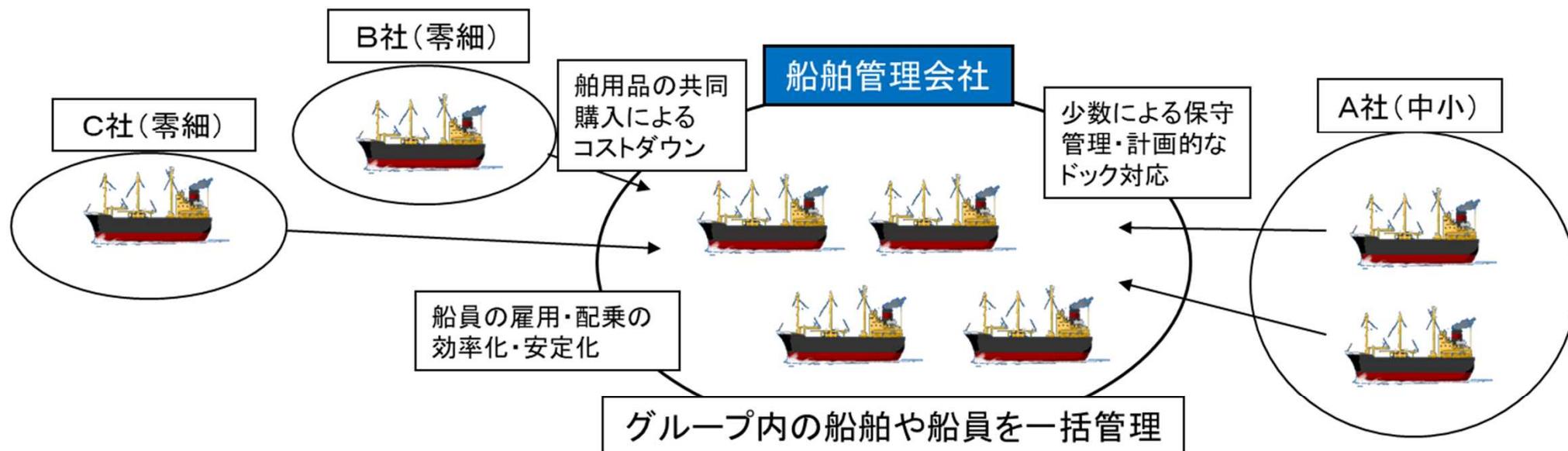
1. 内航海運事業者は、船舶の保持・安全管理、船員の配乗・教育等を船舶管理会社に一元化して外注委託。
2. 船舶管理会社は、内航海運事業者から船舶管理業務を受託し、様々なサービスを提供。

船舶管理会社の業務

船員の配乗・雇用管理業務

船舶の保守管理業務

船舶の運航実施管理業務



メリット

●安全の確保

- ①安全管理体制の充実
- ②安全の総合的な向上

●会社の体質基盤強化

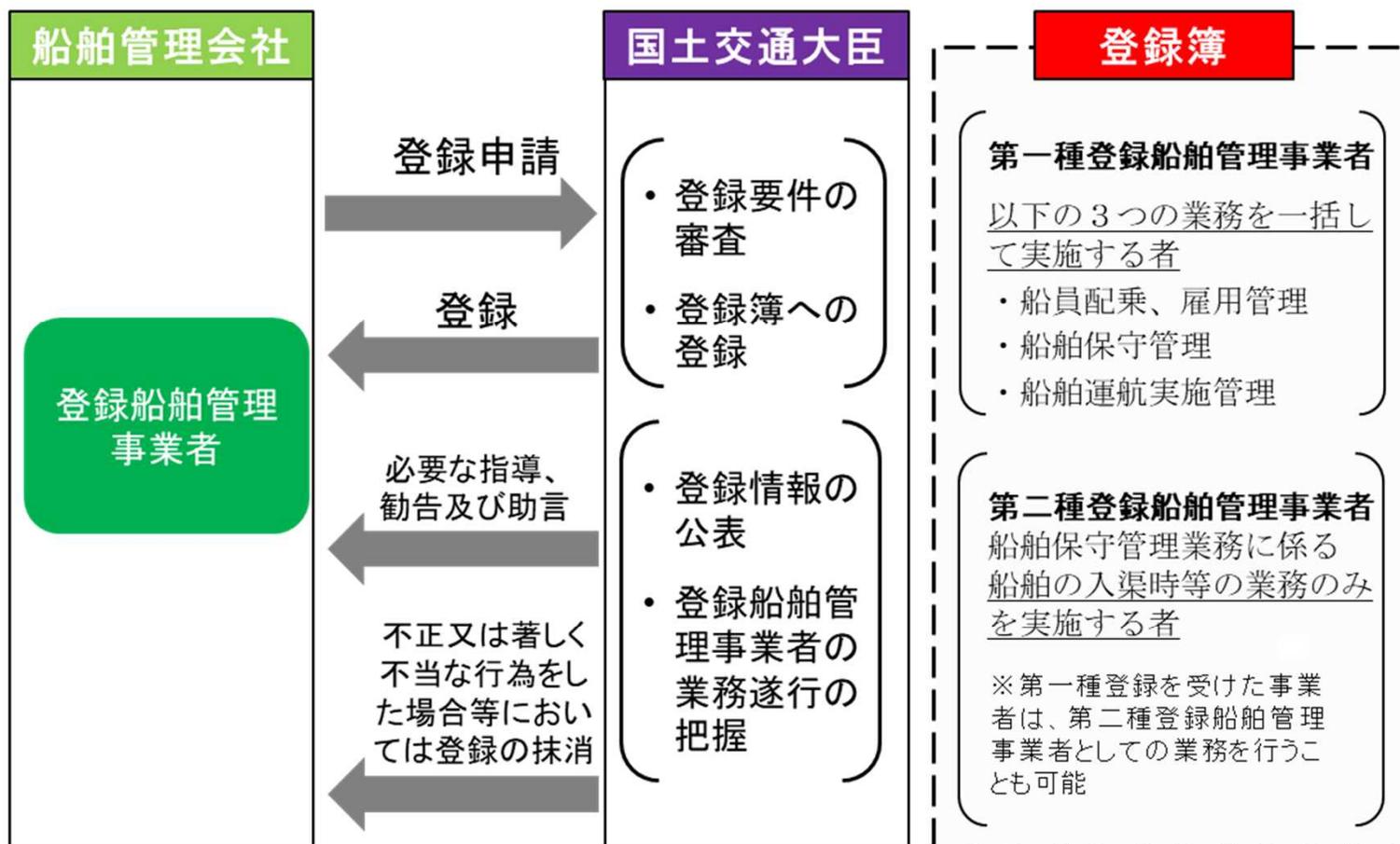
- ①経営基盤の安定化・信用力向上・コストダウン
- ②予備船員確保の容易化

●良質の労働力確保

- ①労働力不足の解消
- ②労働環境の向上
- ③船員教育の充実

登録船舶管理事業者制度の創設

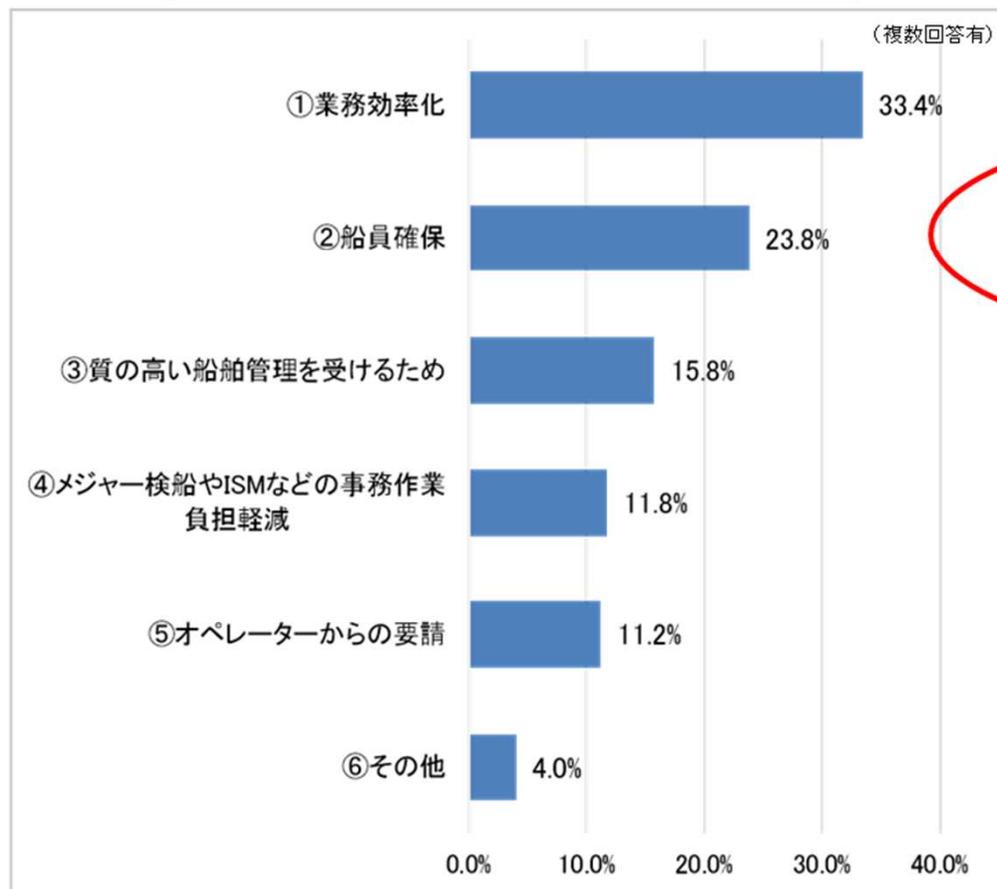
- 平成30年4月より登録船舶管理事業者制度を開始(告示)。令和2年7月13日現在、28事業者が登録。
- 本制度を通じて、登録を受けた船舶管理会社による業務の品質の向上や、高品質の業務の安定的・継続的な実施を確保することで、内航海運業者の事業基盤強化を図る。



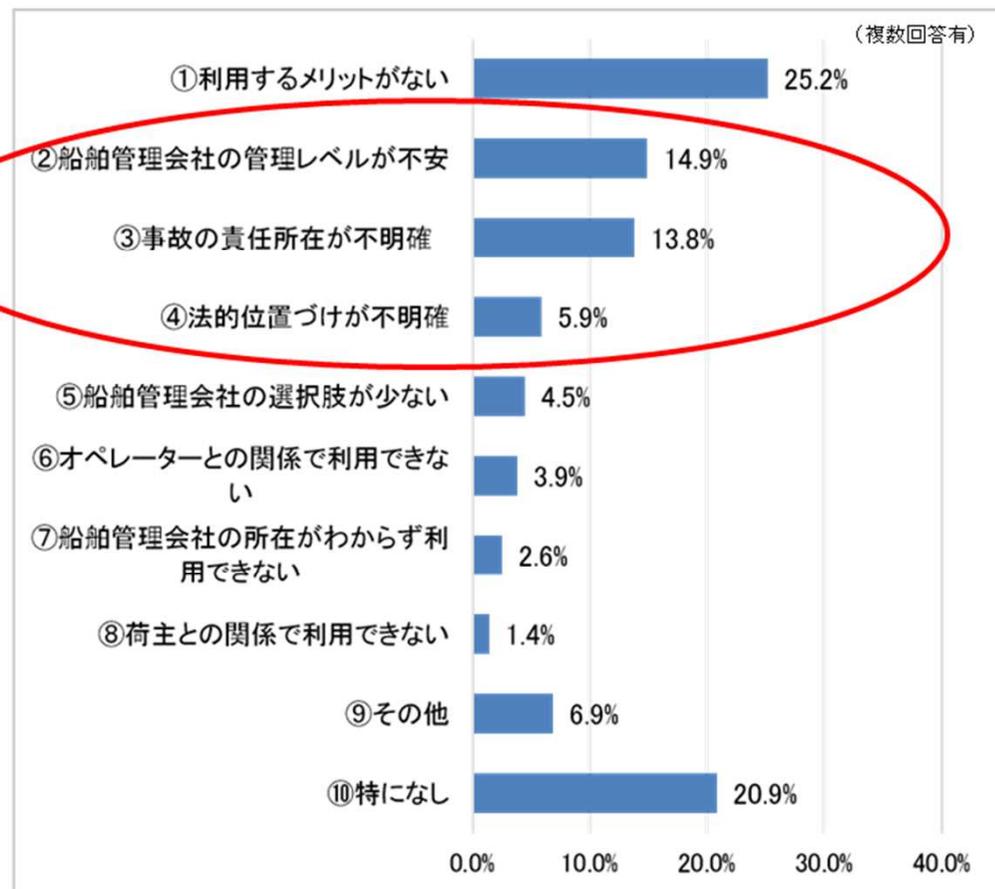
登録船舶管理事業者 (28事業者) 2020年7月13日現在	
(株)アズーロジャパン	アキ・マリン(株)
浪速タンカー(株)	備後共同汽船(株)
(株)デュカム	(株)フロンティア
日本海運(株)	ブルーマリン(株)
富士輸送(株)	(有)正豊海運
名古屋汽船(株)	亀崎マリン(株)
鹿児島船舶(株)	YK SHIPPING(株)
大光船舶(株)	(株)三原汽船
山友汽船(株)	(株)雄和海運
(株)イコース	さおり海運(有)
(株)エイワマリン	協同商船(株)
日徳汽船(株)	つばさマリン(株)
増富海運(株)	JFE物流(株)
幸浜海運(株)	三洋海事(株)

- 船舶管理会社を活用する理由としては、「業務効率化」、「船員確保」や「質の高い管理を受けるため」と回答した者が全体の7割を超えており、船舶管理会社の活用が効率的な運航のための重要な手段と位置付けられていることが伺える。
- 一方、船舶管理会社を活用しない理由としては、「利用するメリットがない」、「管理レベルが不安」、「事故の責任の所在が不明確」等を挙げる事業者が多数であり、船舶管理会社に対する具体的な情報の不足、船舶管理会社の品質について統一的な評価がなされていないことが課題と考えられる。

船舶管理契約締結理由

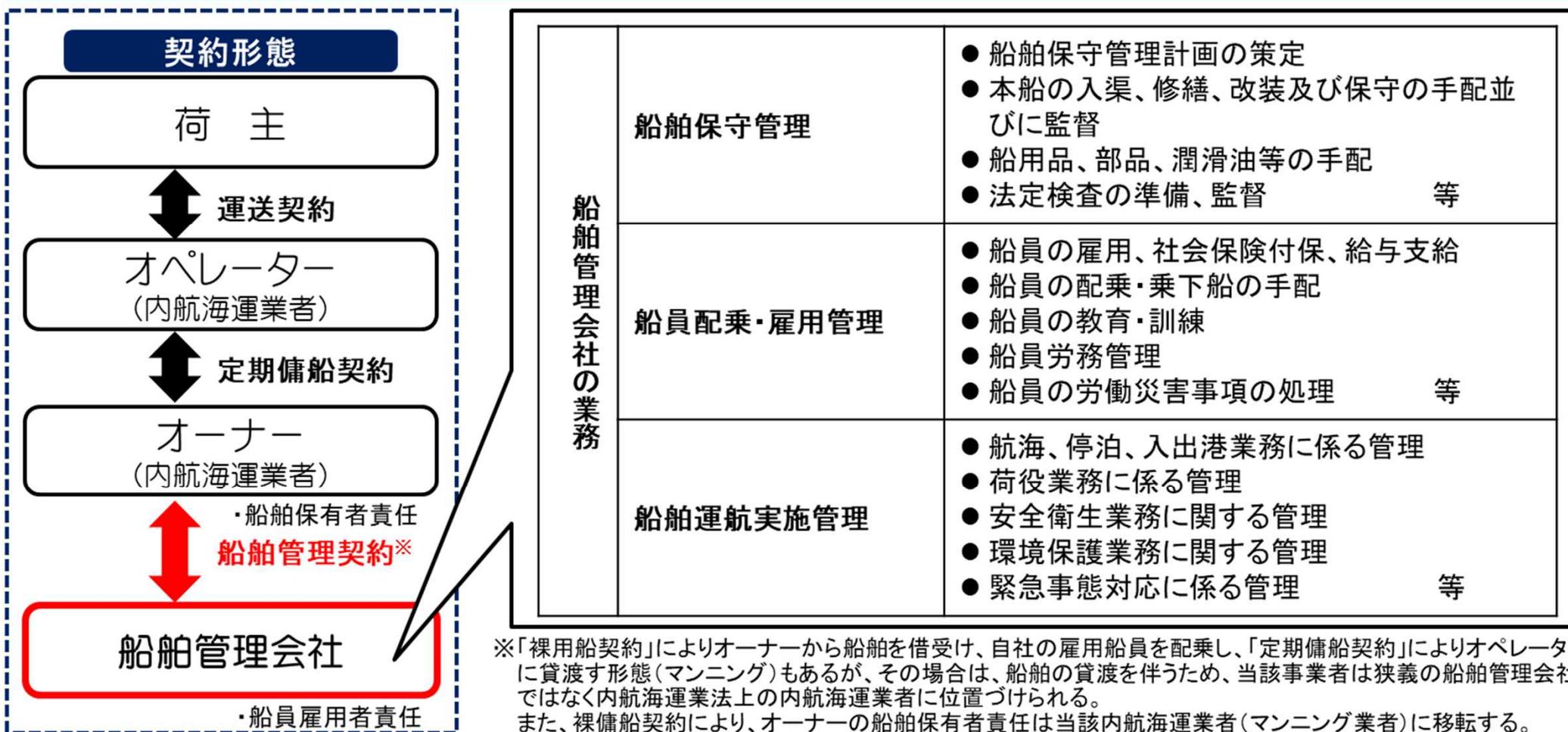


船舶管理契約を締結しない理由



船舶管理会社の契約形態及び業務

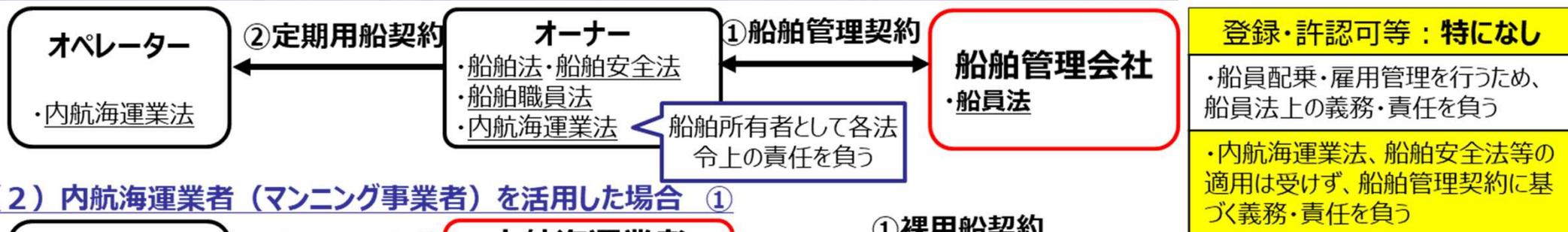
- オナーは、「船舶保守管理」「船員配乗・雇用管理」「船舶運航実施管理」を船舶管理会社に一括して外注委託。
- 船舶管理会社は、オナーから船舶管理業務を受託し、様々なサービスを提供。
- オペレーターとの用船契約、荷主との運送契約はあくまで内航海運業者自らが行うため、船舶管理会社は、運送に係る契約には関与せず、あくまで運送に係る船舶の管理のみを受託する。
- オナーとは管理船舶に関する報告・打ち合わせ等を行うが、荷主・オペレーターとの接触はあまりない。



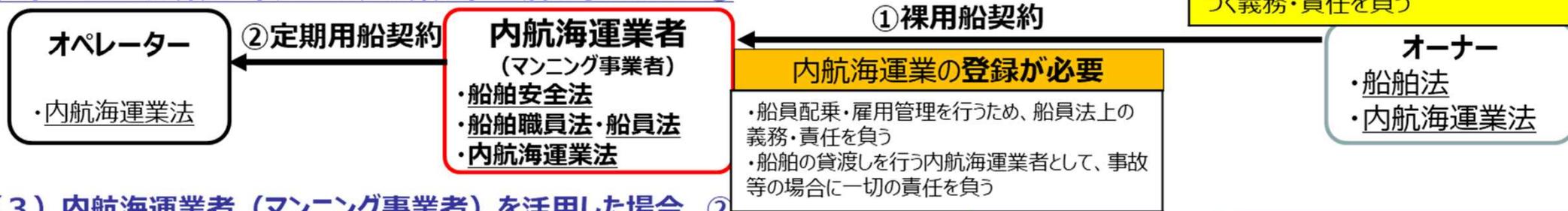
船舶管理契約と類似の事業形態と法的位置付け

- 船舶管理契約以外にも、裸用船契約など、所有と管理を分離する他の事業形態もあり、法的位置付けがそれぞれ異なる。
- 裸用船契約により船員配乗等を行う場合は内航海運業の登録が必要となるが、船舶管理契約の場合は法律上必要な登録等はなし。船員法以外の法律による義務・責任は負わない。

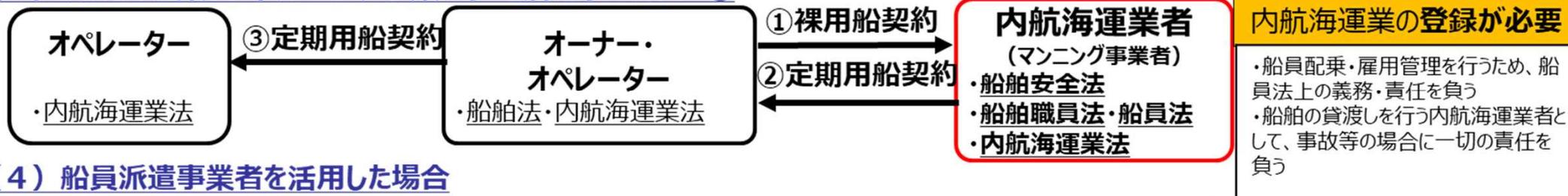
(1) 船舶管理会社（船員配乗・雇用管理、運航実施管理、船舶保守管理を一括して実施）を活用した場合



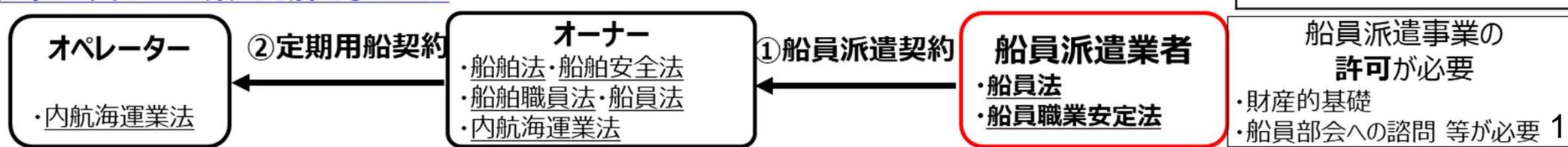
(2) 内航海運業者（マンニング事業者）を活用した場合 ①



(3) 内航海運業者（マンニング事業者）を活用した場合 ②



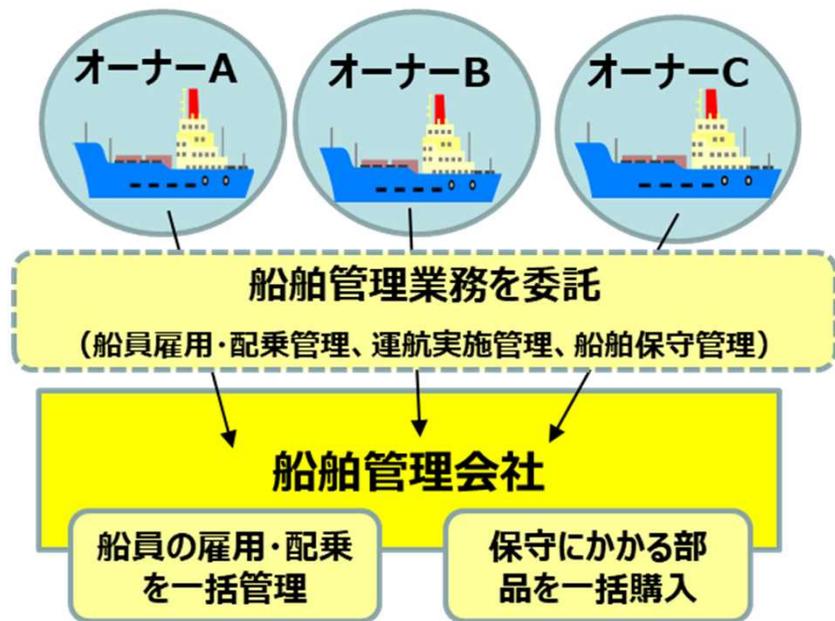
(4) 船員派遣事業者を活用した場合



「船舶管理会社活用」のポイント

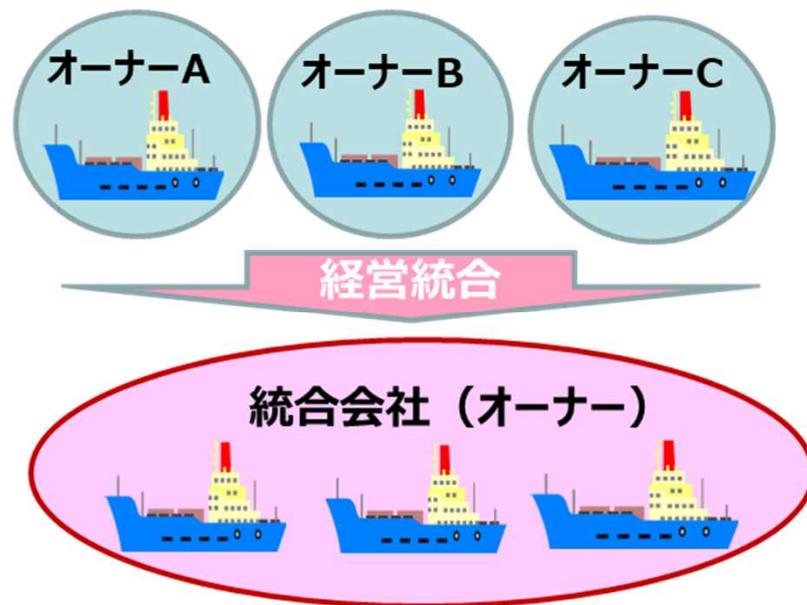
- オーナーの集約化の方策として、「所有と管理の分離」と企業そのものを統合するパターンがあり得るが、内航業界での企業統合はハードルが高いのが実情。
- 船舶管理会社の活用による所有と管理の分離により、船員の一括雇用・配乗等による効率化と資産をオーナーが分散的に保有することによるリスク軽減が可能。

○所有と管理を分離するパターン



メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・船員の一括雇用・配乗や、共有部品の一括購入により、コストダウンや効率化が図られる ・資産自体はオーナーが分散的に保有しており、リスク軽減が可能
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・一般管理費は統合と比して高価

○企業そのものを統合するパターン

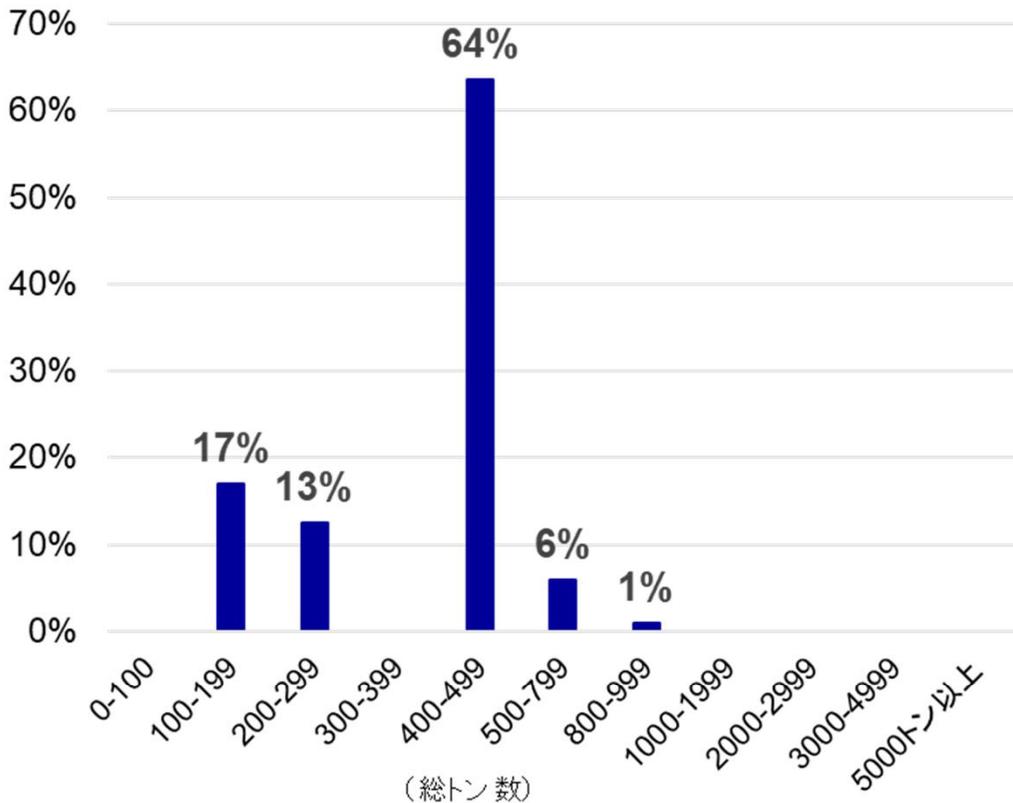


メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・企業経営に係るコスト（一般管理費）の削減が可能
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・多数の船舶を自ら所有することが経営上のリスクになり得る ・家族経営の事業者の抵抗感が特に強い

- 鉄鋼A社の船団は、約2/3を400～499総トン級の比較的小型の船が占めている。
- 他方、石油元売り事業者B社の船団は、約1/3を3000～4999総トン級の内航大型船が占めている。

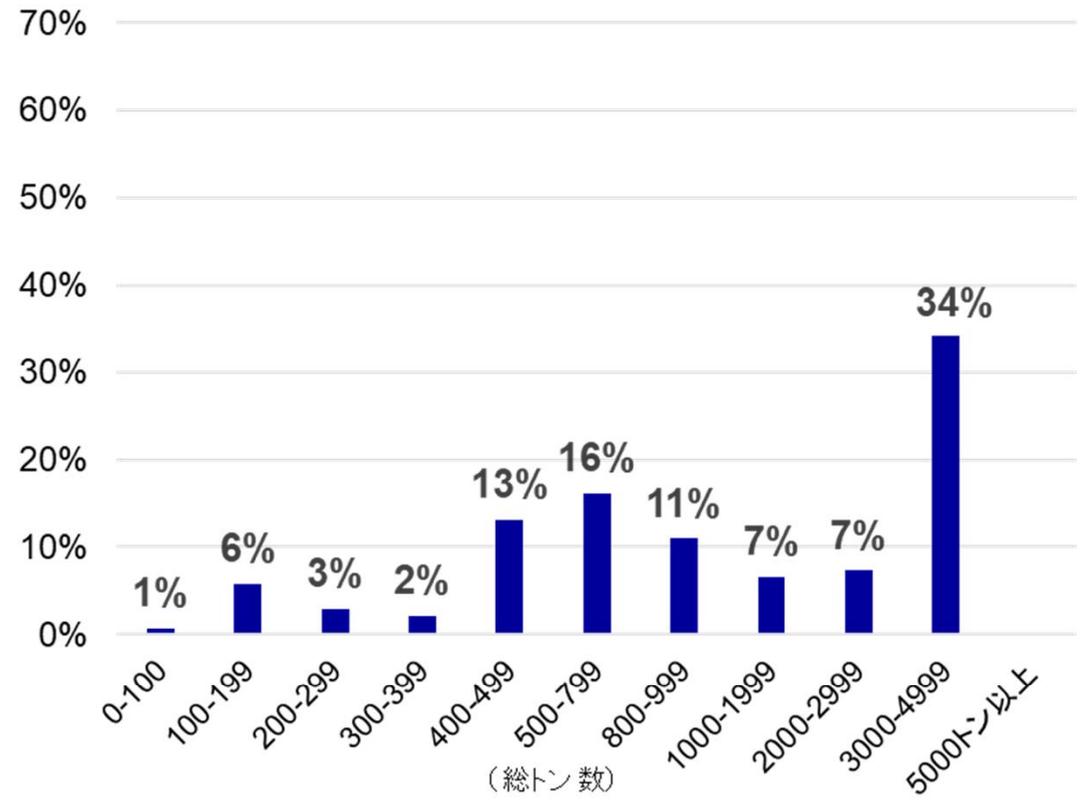
鉄鋼事業者A社の船団について

(船団に占める船型の割合)

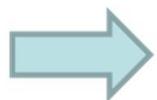


石油元売り事業者B社の船団について

(船団に占める船型の割合)



※いずれも事業者からのヒアリングを基に、国土交通省海事局作成。



鋼材輸送については、RORO船等大型の船舶を活用し、効率化を図る余地がある。

- RORO船は一般貨物船と比較して、運航効率・荷役効率等に優れている。
- 一方、RORO船活用に向けて、インフラの整備や積載率の向上等の課題を解決する必要がある。

RORO船活用による運航・荷役の効率化

○輸送速度

航海時間の短縮に加え、定時運航率の向上

○トレーラ輸送との直結による効率化 & (荒天時のトラック利用による)長距離輸送の削減

○荒天による影響のミニマム化

計画的な運航による荷役待ち時間の抑制

○荷役能率の向上

積・揚げ荷役作業の生産性向上(従来荷役の2~5倍)

○港湾荷役設備制約の解消

荷役クレーン仕様制約、雨天荷役制約の解消

※「第11回基本政策部会 日本製鉄株式会社 講演資料」を基に国土交通省海事局作成。

一般貨物船(499総トン)とRORO船(9000総トン)の比較

	一般貨物船(499総トン)	RORO船(9,000総トン) ※荷揚げ・荷積みともにコンヤシ 160台ずつを想定
①載貨重量トン	約1,600トン	約6,000トン
②航海速度	約12ノット	約22ノット
③必要船員数 ※最長航行時間168時間超の場合の安全最小定員	5名 (甲板部3名、機関部2名) 沿海区域、機関出力1,500kw以下	9名 (甲板部6名、機関部3名) 限定近海区域、機関出力6,000kw以上
④欠航率 (遅延率)	約7~13%	・瀬戸内海航路: 1.0%(1.3%) ・太平洋等長距離航路: 2.3%(6.6%)
⑤荷役時間	36~60時間 荷揚げ: 8~15時間 荷積み: 8~15時間 荷待ち: 20~30時間	4~6時間 荷揚げ: 2~3時間 荷積み: 2~3時間 ※荷待ち時間ほとんどなし
⑥荷役に必要な人数	3名 クレーン: 1名 陸上作業員: 1名 船内作業員: 1名	16名 荷揚げ: 8名 荷積み: 8名

※船舶明細書、エコシップ・モーダルシフト事業実行委員会HP、複数事業者からのヒアリングより国土交通省海事局作成

RORO船活用に向けた今後の課題

○RORO船等の大型の船舶に対応できるように、**港湾機能の強化(バース整備、浚渫、後背地整備等)**が必要。

○**積載率を向上**させるため、複数企業が協力した**共同輸送等**により、ロットを大きくすることが必要。105

港湾の中長期政策「PORT 2030」(2018年7月策定)より抜粋

- 内航フェリー／RORO船によるシームレス輸送の効率性向上のため、情報通信技術を活用して料金決済やシャーシ管理等を効率化するとともに、ターミナル内において自動化技術等を実装した「次世代高規格ユニットロードターミナル」を実現する。
- さらに、環境負荷の軽減、非常災害時の緊急物資・救援車両の輸送等に対応するため、運航事業者との協働によるターミナルの規格の統一化を図る。



○情報通信技術や自動化技術を効果的に活用することにより、**物流コストの低減**や**リードタイムの短縮**を図るとともに、モーダルシフトを促進することにより、ドライバー不足等の**国内物流に対する陸上輸送の逼迫感を軽減**

目的

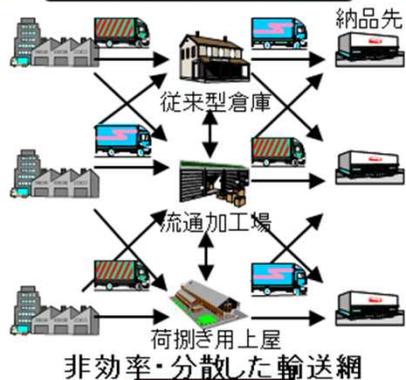
- ・我が国産業の国際競争力の強化
- ・消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多頻度化等への対応
- ・環境負荷の低減
- ・流通業務に必要な労働力の確保

制度の概要

二以上の者が連携して、流通業務の**総合化**(輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。)及び**効率化**(輸送の合理化)を図る事業であって、**環境負荷の低減及び省力化**に資するもの(流通業務総合効率化事業)を認定し、認定された事業に対して**支援を行う**。

支援対象となる流通業務総合効率化事業の例

輸送網の集約

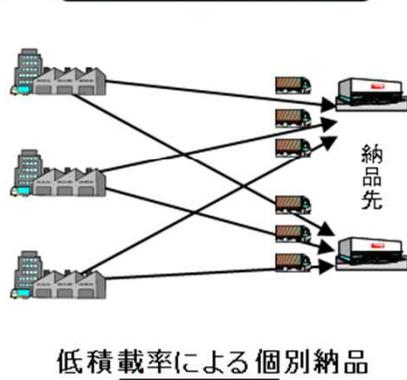


計画

効率化・集約化された輸送網

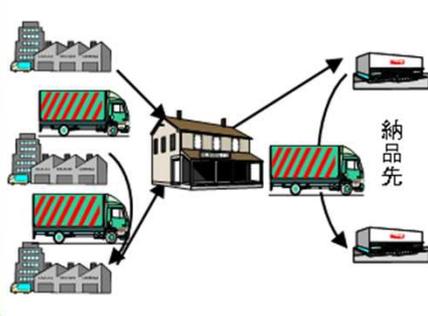


輸配送の共同化

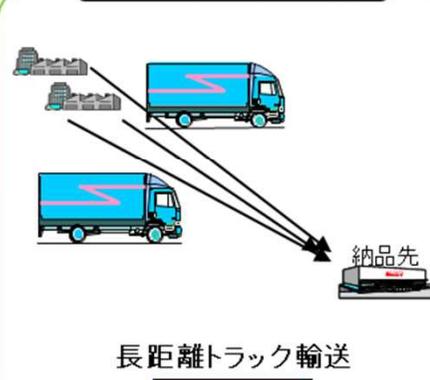


計画

高積載率な一括納品

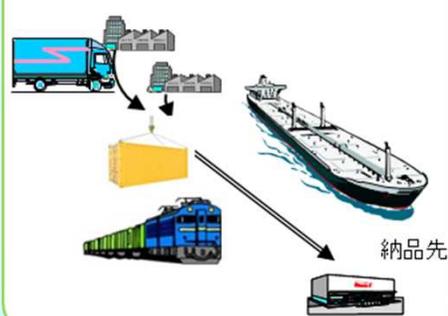


モーダルシフト



計画

鉄道・船舶等を活用した大量輸送



大臣認定

支援措置

- ① **事業の立ち上げ・実施の促進**
 - ・計画策定経費・運行経費の**補助**
 - ・事業開始に当たっての、倉庫業、貨物自動車運送事業等の**許可等のみなし**
- ② **必要な施設・設備等への支援**
 - ・輸送連携型倉庫への**税制特例**
 - 法人税:割増償却10%(5年間)
 - 固定資産税:課税標準1/2(5年間)等
 - ・旅客鉄道を活用した貨物輸送への**税制特例**(貨物用車両・搬送装置)
 - 固定資産税:課税標準2/3(5年間)等
 - ・施設の**立地規制に関する配慮**
 - 市街化調整区域の開発許可に係る配慮
- ③ **中小企業者等に対する支援**
 - ・信用保険制度の**限度額の拡充**
 - ・長期無利子貸付制度 等

令和2年度当初:財政融資資金 5億円

○人手不足等により物流効率化が求められる中、財政投融資の活用を図ることで、関係者の連携・協働による取組を資金面から後押しする。

物流総合効率化法に基づく物流総合効率化事業※の実施を後押し

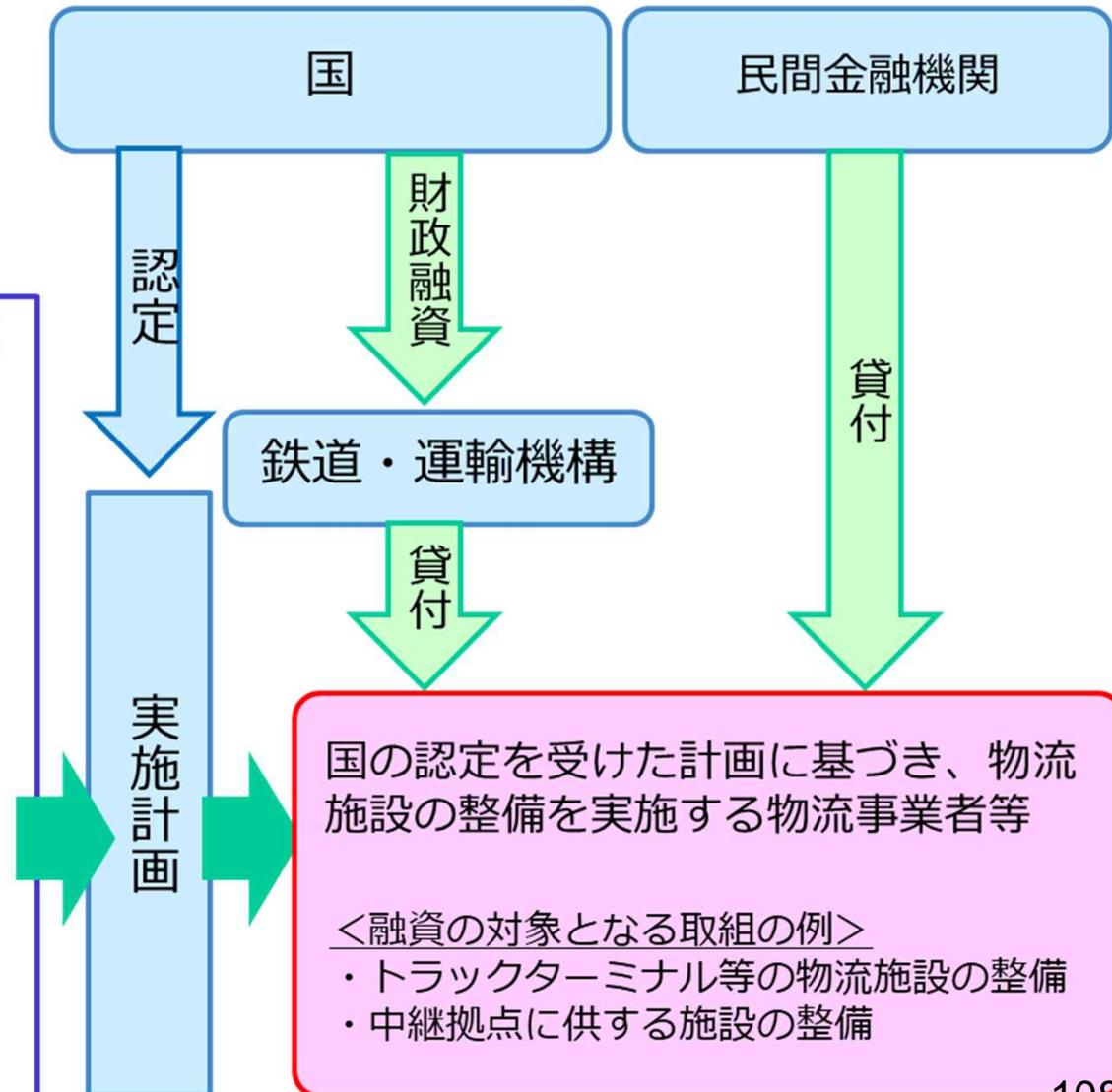
※ **二以上の者が連携**して、流通業務の**総合化**及び**効率化**を図る事業

対象施設

幹線輸送と都市内輸送の接続や陸上輸送と海上輸送等複数の輸送モードの結節を行う機能等を有する一定規模の物流拠点施設。

[対象施設のイメージ]

- ・ 幹線輸送と都市内輸送を結節する自動車ターミナル等の広域物流拠点
- ・ ダブル連結トラック等に対応した共同輸送拠点
- ・ 幹線輸送を効率化するための中継輸送拠点
- ・ 陸上輸送と海上輸送等を結節する機能を持った物流拠点施設



- 船員の負担になっている荷役作業及びその要因については、下記のとおりであり、一部荷主・オペレーター等において、既に負担軽減を図り、効率化に取り組んでいるところ。

※工業市場研究所「荷役時における内航船員の作業等実態調査」及び事業者からのヒアリングを基に国土交通省海事局作成。

	一般貨物船 ＜作業体制1or2名＞	油送船・ケミカルタンカー ＜作業体制5or6名＞
負担となっている作業	<ol style="list-style-type: none"> 1. ダンネージの片付け作業が負担 2. 荷待時間が長い。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. タンククリーニング・乾燥作業が負担。 2. バルブ開閉等の作業が負担。 3. 封印作業が負担。
要因	<ol style="list-style-type: none"> 1. <ol style="list-style-type: none"> ①契約による取り決めではなく、慣習で船員が行なっている状況。 ②ダンネージが重い。 2. 過密スケジュール等、非効率な配船。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. タンク内の貨物の凝固等による作業時間の増加。 2. 手動でバルブ開閉等を行っている状況。 3. 契約による取り決めではなく、慣習で船員が行なっている状況。
取組事例	<ol style="list-style-type: none"> 1. <ol style="list-style-type: none"> ①ダンネージの片付けを陸側で分担。 ②ダンネージを軽い素材に変更。 2. 運航情報や荷役状況等のデータを集約し、効率的な配船を行うことで、荷役時間を短縮。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 特殊なポンプや配管を用い、貨物の凝固を防ぐことで、タンククリーニングの作業時間を短縮。 2. 3,000トン級の大型船は、既に自動化済。 3. 封印作業については荷主-海運業者間の協議により廃止。

→ こうした取組事例をベストプラクティスとして、横展開していく。

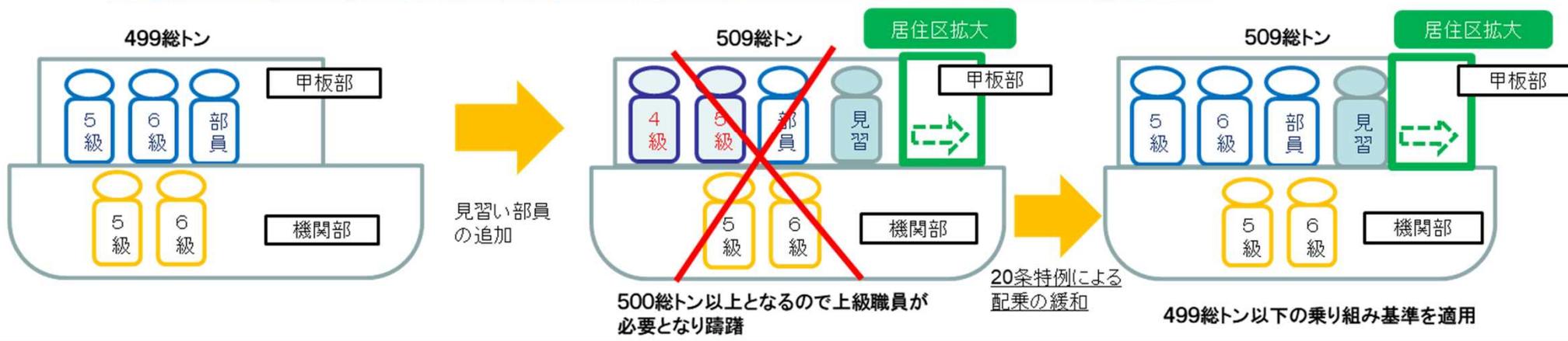
現状・課題

- 総トン数499トンクラスの貨物船において、新人船員を乗り組ませて育成する場合は、新たに船員室を増やす必要があるが、船員室等を増やしたこと(船舶の増トン)により、規制(配乗基準や安全基準等)レベルが厳しくなることから、各事業者においては、船員育成のための船員室増に踏み切れない状況。
- 内航船において、若年船員の確保・育成の強化が必要。特に総トン数499トンクラスの貨物船について、船員確保の目的で居住区を拡大した場合における増トン数を各種規制の適用から除外して欲しい旨の要望を踏まえ、以下の取組を昨年8月1日より開始。

取組の内容

配乗基準の一部緩和

船員の確保・育成のために居住区域を拡大(船員室増加)したことにより、総トン数500トン以上510トン未満となった船舶に対して、**船舶職員法第20条の特例許可を用いて、総トン数500トン未満の乗り組み基準を適用**



安全基準の一部緩和

船員の確保・育成のために居住区域を拡大(船員室増加)したことにより、総トン数500トン以上510トン未満となった船舶を対象に、**居住区域拡大による安全性への影響のない一部の安全基準(機関室の消防設備等)について、引き続き総トン数500トン未満の船舶と同じ基準を適用。**

【参考】船舶消防設備規則の一部基準

規則での要求事項	総トン数 509トン	総トン数 499トン
機関室にCO2、高膨脹泡又は加圧水噴霧の固定式消火装置	必要	不要

期待される効果

船員育成のための船員室増が行いやすくなり、新たな船員の確保・育成に寄与する。現在5隻(建造中含む)。

- 船員育成船舶について、「港則法体系(港内の交通ルール)」及び「港湾運送事業法体系(貨物の船舶との積卸しに必要な許可の種別)」、「労働安全衛生法体系(船内荷役作業における作業主任者の選任)」においても総トン数500トンを境として扱いが変わるため、関係法令の改正により必要な措置を講じたところ。

概要

- 下記の政省令を改正し、船員育成船舶について、総トン数500トン未満に準じた取り扱いとなるよう措置。

①内航海運業法施行規則

- ✓ 船員育成船舶を外見的に判別できるよう、「内航船舶の表示」を改正。

②港湾運送事業法施行規則

- ✓ 500トン未満の船舶のみ貨物の積卸しを行える沿岸荷役事業の範囲に限定した港湾荷役事業の許可を受けた港運事業者が、船員育成船舶の貨物の積卸しを扱えるように改正。

③港湾運送事業報告規則

- ✓ 報告様式の「沿岸荷役実績」に船員育成船舶の荷役を含むように改正。

④港則法施行規則

- ✓ びょう泊や水路の航行等の交通ルールについて、500トン未満の船舶と同様の基準を適用できるように改正。

⑤労働安全衛生法施行令・労働安全衛生規則

- ✓ 船内荷役作業主任者の選任が必要な船舶の範囲について、500トン未満の船舶と同様の基準を適用できるように改正。

内航海運業者からの提案事項

- 総トン数200トン以上の殆どの内航船には事務室の設置が義務付けられているが、物置となっているのが実態。これを船員室として活用できないか。

MLC（海上の労働に関する条約）の定め

- 独立した事務室を、全ての船舶に設置義務付け
- 一部の船舶は協議に基づいて適用除外が可能

○2006年の海上の労働に関する条約（2013年8月5日批准）

第三章 居住設備、レクリエーション用の設備、食料及び料理の提供

第3.1規則 居住設備及びレクリエーション用の設備

A3.1基準 居住設備及びレクリエーション用の設備

15 全ての船舶は、甲板部及び機関部が使用するための区別された又は共同の事務室を設ける。権限のある機関は、総トン数三千トン未満の船舶については、関係する船舶所有者団体及び船員団体と協議した後、この要件の適用を除外することができる。

※国際航行に従事しない総トン数200トン未満の船舶

→ 権限ある機関が、規範の特定の細目を適用することが現時点では合理的ではない又は実行可能でないと、関係する船舶所有者団体及び船員団体と協議した上で決定した場合には、適用除外が可能（同条約第2条6）

現行制度（国内法令による担保）

- 総トン数200トン以上の殆どの内航船に対し、事務室の設置を義務づけ

○船舶設備規程（昭和九年逓信省令第六号）

第115条の15 遠洋区域、近海区域又は沿海区域を航行区域とする船舶（総トン数200トン未満の船舶であつて国際航海に従事しないもの、二時間限定沿海船及び係留船を除く。）は、独立した事務室を設けなければならない。ただし、管海官庁が当該船舶の構造、航海の態様等を考慮してさしつかえないと認める場合は、この限りでない。

◎ 関係する船舶所有者団体及び船員団体と協議の上であれば、総トン数3,000トン未満の内航船について事務室の設置義務を緩和することは可能ではないか。

活用の
イメージ

総トン数
499トン
貨物船



総トン数
499トン
貨物船



船体の大規模な改造なく、船員育成及び確保のためのスペースを確保

IV. 当面講ずべき具体的施策

5. 内航海運暫定措置事業終了後の業界のあり方

暫定措置事業終了後も内航海運業界が物流事業者として責務を果たしていくためには、下記事項に対する対応が不可欠。

- ① 安定輸送を確保し、荷主への輸送責任を果たす。



安定輸送を維持するためには、船員の確保が必須であり、そのための船員対策が必要。

- ② 生産性向上を行い物流事業者として成長戦略を描くことが必要。



そのためには、大型化・共同輸送等について、関係者と連携して物流システムの改良・改善を図る。

- ③ 物流事業者として、労務、環境、安全等についてコンプライアンス徹底が必要。



そのためには、安全、環境、適正な労務管理などに関する最新の状況を踏まえ、各種研修会の実施や啓蒙活動の推進を通じてコンプライアンス強化に努める。

- ④ 安定輸送の確保、生産性の向上、諸法制に対するコンプライアンスの維持を図るためには、取引環境の改善が必要。



荷主・オペ・オーナーの縦関係の従属性の高い内航海運において、①～③の事項を実現するためには、適正なコスト負担等取引環境の改善が必要。

※ 以上の課題については、内航海運業界だけで解決するのは難しく、行政、荷主、海運業界全体の理解と取り組みが必要。

我が国は、周囲を海に囲まれるという地理的特性から、内航海運は社会的インフラとしての重要な機能を果たしている。

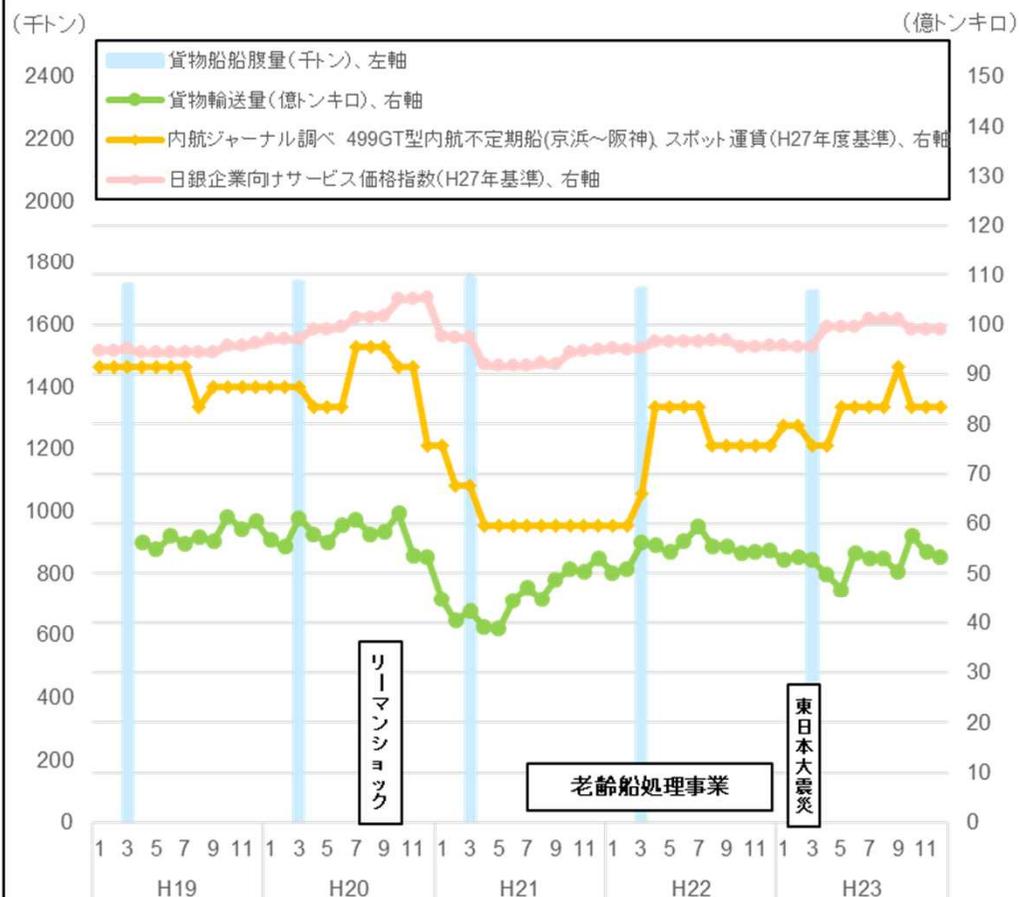
一方内航海運業界は、

- ① 高額な船舶を設備投資する船主に中小事業者が多く、同じ中小事業者が多いトラック業界と比べ、設備投資に対する負担が非常に大きい。
- ② 内航海運は装置産業であり、船舶の建造に長時間を要し、且つ、長期間効率的に稼働させる必要があるため、急激な経済変動に脆弱な特性を有する。
- ③ このため大きな経済変動に見舞われると、機動的に対応することが出来ず、船腹過剰に陥りやすく、マーケットが混乱し輸送責任が果たせなくなる。
- ④ なお、内航海運の顧客は国内物流でさらに海上輸送を行える荷主企業という非常に限定的なマーケットに限られるため、内航事業者の体力を超えた急激な変化への対応が厳しいという現状である。

以上のように内航海運は他の産業に見られない特殊な事情を抱える業界であり、緊急事態が発生した時の制度上のセーフティネットとして、内航海運組合法は必要と考えている。

- 減価償却期間が長く不況時に撤退しにくいこと、係船費用の高さから採算割れをしても運航を続ける等から、不況時等に迅速に供給量を調整することが困難。
- 実際に、H19～23年の貨物船のスポット運賃や月別の運賃水準の推移を見ると、リーマンショック後は、船腹量が大きく変わらない中、輸送量の急落とともに、スポット運賃・月別運賃水準が急激に下落し、相関関係が見られるところ。
- リーマンショック時には、暫定措置事業において解撤等交付金の対象から一度除外した船齢16年以上の老齢船についても交付金を支出する「内航海運老齢船処理事業」を実施し、老齢船の撤退による船腹量の引き締めを図った。

499GT型貨物船のスポット運賃・月別運賃水準の推移



内航海運老齢船処理事業

- 平成20年秋の世界同時不況を受け、平成21年度補正予算により、特定の条件を満たす平成21年11月までに申請し、平成23年1月までに解撤等を行った船齢16年以上の船舶に対して、解撤等交付金(単価は通常の交付金の半額)を交付する「内航海運老齢船処理事業」を実施、老齢船の市場からの撤退を図ることとした。

船齢16歳以上の船を解撤・海外売船した場合



従来は支出されなかった解撤等交付金を交付
(単価は通常の交付金の半額)

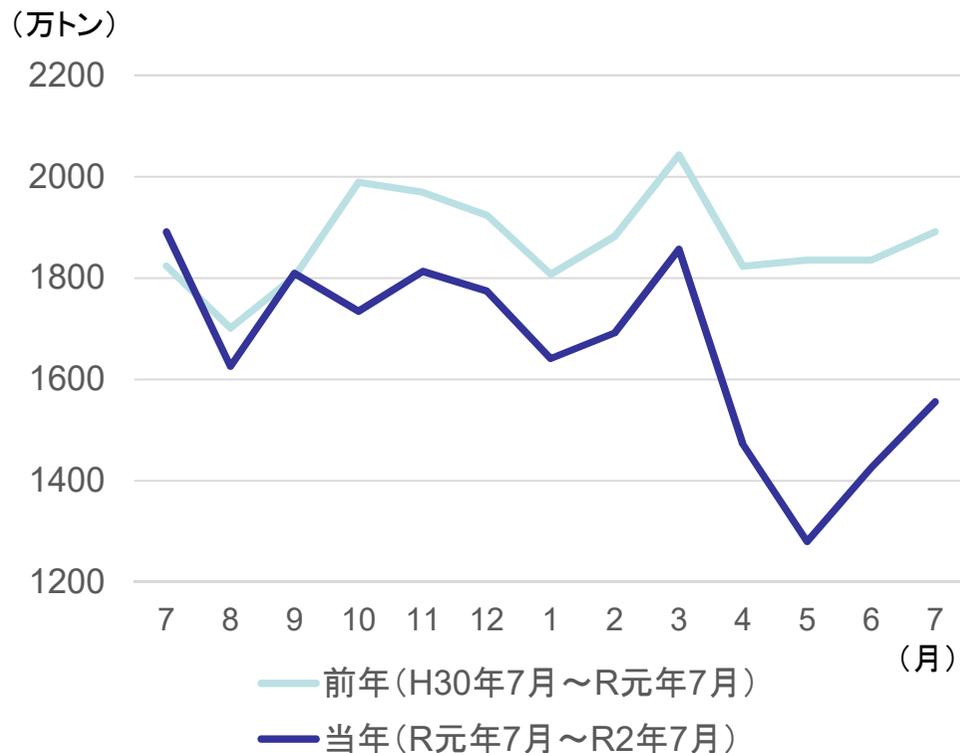
解撤隻数: 116隻 (69,169総トン)

交付額: 約24億

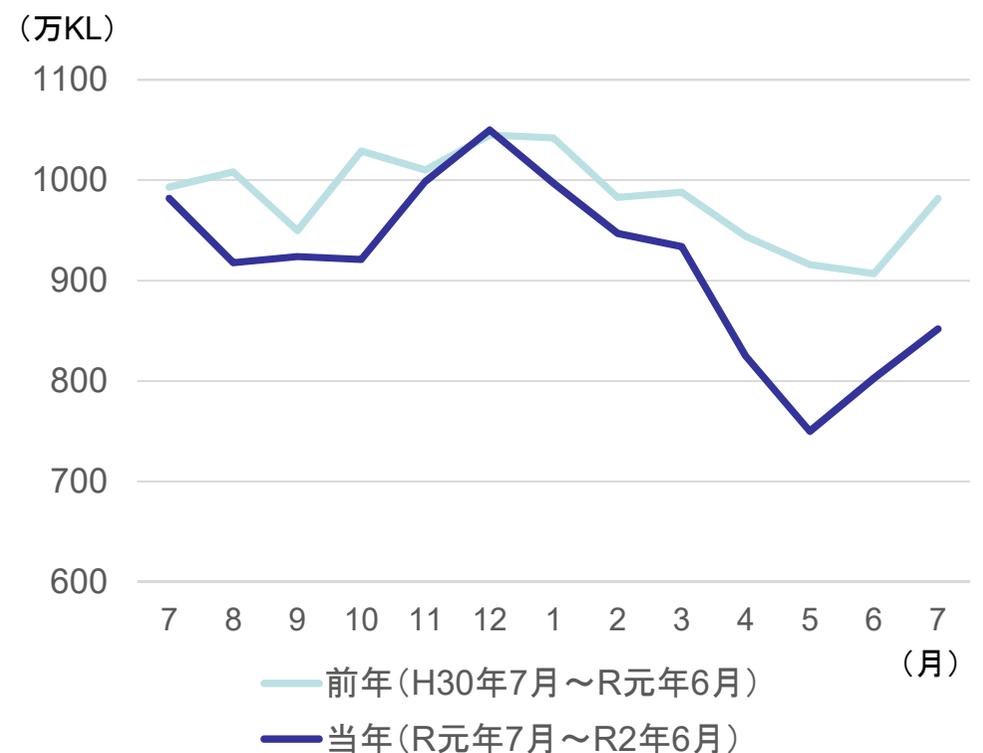
V. 新型コロナウイルス感染症の影響

- 今般の新型コロナウイルス感染症拡大により、内航海運業界も大きな影響を受けた。
- 貨物船は昨年10月以降、油送船は直近1年間輸送量は減少傾向にあり、特に、本年5月の対前年同月比は、貨物船が約26%減少、油送船が約18%減少と、いずれも大幅に減少。
- 今後も新型コロナウイルス感染症の影響が懸念されている。

貨物船

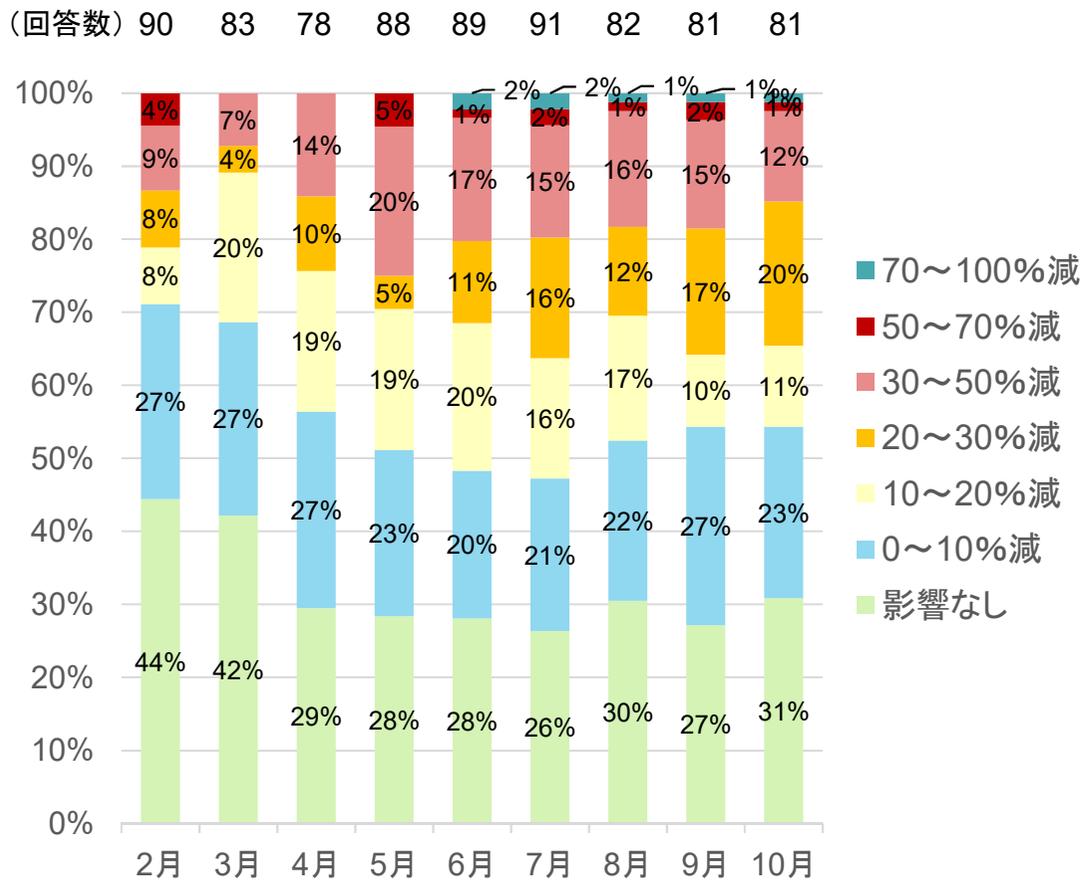


油送船



- 売上については、2月時点では前年同月と比べて「減少」と回答した事業者は約5割だったが、8月は約7割にまで拡大。9月以降もこの減少傾向は続く見込み。
- 厳しい経営状況の中、資金繰り支援や雇用調整助成金等、国による支援策を活用又は活用を検討。

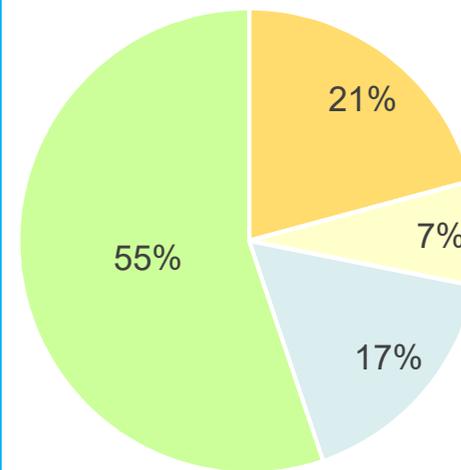
売上金額(前年同月比) ※9、10月は見込み



国による支援策の活用状況 ※7月末時点

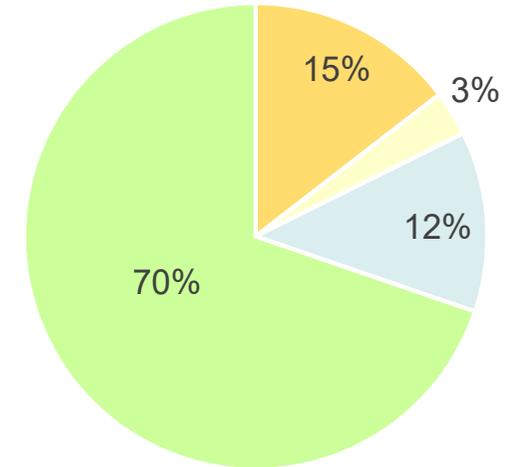
【資金繰り支援※】

(回答:96者)



【雇用調整助成金】

(回答:96者)



- 1. 給付済
- 2. 申請済(未給付)
- 3. 活用に向けて検討中
- 4. 活用の予定なし

- 1. 給付済
- 2. 申請済(未給付)
- 3. 活用に向けて検討中
- 4. 活用の予定なし

※政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等

第1次、第2次補正予算等による主な支援策①

- 2次にわたる補正予算等により、内航海運業者も活用可能な、民間金融機関による実質無利子・無担保融資の創設、雇用調整助成金の特例措置の更なる拡大等の支援策を講じたところ。
- 海事局では、必要な支援策が隅々まで行き届くよう、地方運輸局等に設置した相談窓口を活用しながら、プッシュ型で制度の周知徹底や現場のニーズ把握等に取り組んでいる。

運 転 資 金 等 が 不 足 す る 融 資 場 合	セーフティネット貸付		運転資金又は設備資金の融資 (日本政策金融公庫等。最大7.2億円)
	無 利 子 ・ 無 担 保 融 資	信用保証付き	
		セーフティネット保証	一般保証とは別枠の保証 (信用保証協会。最大2.8億円)
		危機関連保証	セーフティネット保証とは別枠の保証 (信用保証協会。最大2.8億円)
	政府系金融機関による融資	新型コロナウイルス感染症特別貸付	中小企業等に対する信用力や担保に拠らない融資 (日本政策金融公庫等。最大6億円) ※金利0.9%引き下げ(当初3年間)
		危機対応融資	中小企業等に対する信用力や担保に拠らない融資 (商工組合中央金庫。最大6億円) ※金利0.9%引き下げ(当初3年間)
		小規模事業者経営改善資金(マル経融資)	小規模事業者に対する別枠の融資 (日本政策金融公庫等。最大1,000万円)
		資本性劣後ローン(中小企業向け)	一時的に財務状況が悪化し企業再建に取り組む企業に対する資本性劣後ローンの提供(日本政策金融公庫等。最大7.2億円)※利率0.5%(当初3年間)

+ 保証料・利子減免
※信用保証付き民間既往債務の借換も対象

※既往債務の借換も可能

+ 特別利子補給制度

第1次、第2次補正予算等による主な支援策②

第16回基本政策部会資料より

不 運 足 転 す 資 る 場 合 が	新型コロナ特例リスケジュール (特例リスケ)	中小企業再生支援協議会が既往債務の支払いに悩む中小企業に代わり、1年間の元金返済猶予を要請、特例リスケ計画(1年間の資金繰り計画)の策定支援
	持 続 化 給 付 金	特に大きな影響を受けている中堅以下の事業者を対象に給付金を支給 (法人：200万円)
	家 賃 支 援 給 付 金	中堅以下の事業者で売上高が減少(5月～12月のいずれか1ヶ月で前年同月比▲50%以上等)しているテナント事業者に対し、地代・家賃の負担軽減のための給付金を支給(法人：月額最大100万円/6ヶ月分支給) ※土地・建物賃貸借契約に基づく賃料と類似するものとして港湾の占有料や施設使用料(例：棧橋設置に係る占有料等)も対象となり得る。
維 持 用	雇 用 調 整 助 成 金	休業手当や教育訓練等の費用の一部(中小企業：4/5 大企業：2/3)を助成 助成率上乘せ：解雇等を行わない場合(中小企業：10/10 大企業：3/4) 支給上限額：15,000円/日/人(月額上限：33万円)
税 制 措 置	固 定 資 産 税 等 の 軽 減 措 置	中小事業者等が所有する償却資産及び事業用家屋に係る固定資産税及び都市計画税を収入の減少幅に応じて軽減(減免率：1/2 or 全額) ※令和3年(2021年)課税が対象
	納 税 猶 予	2月以降、事業収入が減少(前年同月比▲20%以上)した事業者に対して、法人税や消費税、固定資産税など、基本的に全ての税を対象に無担保かつ延滞税なしで納税を原則1年間猶予
	欠 損 金 の 繰 戻 し 還 付	資本金10億円以下の中堅・中小企業において、前年度黒字で今年度赤字の場合、前年度に納付した法人税の一部還付
	災 害 損 失 欠 損 金 の 繰 戻 し 還 付	新型コロナウイルス感染症の影響により損失が発生した場合には、災害損失欠損金の繰戻しによる法人税額の還付
そ の 他	地 方 創 生 臨 時 交 付 金	地方公共団体が地域の実情に応じてきめ細やかに必要な事業を実施できるよう、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金(総額3兆円)を交付 ※交付金の用途は各自治体で決定