

事務連絡
令和4年8月24日

一般社団法人日本造船工業会
一般社団法人日本中小型造船工業会
一般社団法人日本舶用工業会
一般社団法人日本船主協会
日本内航海運組合総連合会

国土交通省 海事局 船舶産業課
外航課
内航課

海事産業強化法に基づく特定船舶の要件の一部免除及び同等効力による代替について

海事産業強化法に基づく改正後の海上運送法における特定船舶の構造、装置又は性能（以下「構造等」という。）については、令和3年国土交通省告示第1171号（別添）において定められているところ、同告示には構造等の一部免除（構造又は航行の態様により備えることが困難な場合）及び同等以上の効力のものによる代替を認めることとしております。*

同法における特定船舶導入計画は、海運事業者及び特定船舶を建造する造船事業者が申請を行うものですが、構造等の開発、設計、製造等を行う事業者等より、申請前に一部免除又は同等と認められるか否かの方針を示してほしい旨の要望を頂きました。これを受け、国土交通省としましては、特定船舶導入計画の申請を行う事業者でなくとも、予め、相談に応じて、技術資料等において十分な根拠が示されていることが確認できる場合等には、当該構造等の取扱について、可能な限り、その方針を示すこととしました。

つきましては、本運用について、貴会会員への周知をお願いします。

※ 要件の一部免除、同等効力による代替が認められるのは、海上運送法第39条の19に基づく特定船舶（財政融資資金による長期低利融資、鉄道・運輸機構(JRTT)の船舶共有建造制度の利率軽減・共有割合の拡大を受けることが可能）の要件のみで、租税特別措置法施行令に基づく船舶の特別償却、地方税法に基づく国際船舶の固定資産税の特例を受けるための要件としては、認められていませんのでご注意ください。

(参考資料)

- 特定船舶導入計画認定制度の概要説明資料
(<https://www.mlit.go.jp/common/001419643.pdf>)

【相談先】

海事局 船舶産業課 船舶産業高度化基盤整備室

TEL :03-5253-8634

MAIL:hqt-senpaku-kibankyouka@gxb.mlit.go.jp

○国土交通省告示第千七百七十一号

海上運送法施行規則（昭和二十四年運輸省令第四十九号）第四十二条の十四の規定に基づき、二酸化炭素の放出の抑制その他の環境への負荷の低減、衝突の防止その他の航行の安全の確保並びに航海及び荷役作業の省力化に資する構造、装置又は性能を定める告示を次のように定める。

令和三年八月二十日

国土交通大臣 赤羽 一嘉

二酸化炭素の放出の抑制その他の環境への負荷の低減、衝突の防止その他の航行の安全の確保並びに航海及び荷役作業の省力化に資する構造、装置又は性能を定める告示

海上運送法施行規則第四十二条の十四の船舶の区分ごとに国土交通大臣が定める構造、装置又は性能（以下「構造等」という。）は、次の各号に掲げる船舶の区分に応じ、それぞれ当該各号に定める構造等とする。

- 一 外航船舶運航事業（本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間において行う船舶運航事業をいう。）の用に供する船舶 別表一に掲げる構造等
- 二 内航船舶運航事業（本邦の各港間において行う船舶運航事業をいう。）の用に供する船舶 別表二に掲げる構造等

別表一

番号	1
船舶	2の項又は3の項に掲げる船舶以外の船舶
構造等	<p>次の各号に掲げる構造及び装置</p> <p>一 主機関又は推進装置（次のいずれかに該当するものに限る。）</p> <p>イ 窒素酸化物放出量削減型主機関（原動機（窒素酸化物の放出量を低減させるための装置が備え付けられている場合にあつては、当該装置を含む。以下同じ。）が次のいずれかに該当するものに限る。）</p> <p>(1) 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令（昭和四十六年政令第二百一十号。以下「海防法施行令」という。）第十一条の七の表第一号中欄イからへまで及び第二号中欄イからへまでに掲げる原動機（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令（平成二十七年政令第二百九十五号。以下「平成二十七年改正令」という。）附則第二項各号に掲げるものを除く。）であつて、一キロワット時当たりの窒素酸化物の放出量の値が次に掲げるその使用する放出海域の区分に応じそれぞれ次に定める値以下となるもの（次</p>

-
-
-
- に掲げる放出海域のいずれにおいても使用するものにあつては、(i)に掲げる放出海域で使用する場合には(i)に定める値以下となり、かつ、(ii)に掲げる放出海域で使用する場合には(ii)に定める値以下となるもの
- (i) 海防法施行令第十一条の七の表第一号上欄に掲げる放出海域 同号中欄に掲げる原動機の種類、能力及び用途の区分に応じそれぞれ同号下欄に掲げる窒素酸化物の放出量に係る放出基準の値に二十分の十九・五を乗じて算出された値
- (ii) 海防法施行令第十一条の七の表第二号上欄に掲げる放出海域 同号中欄に掲げる原動機の種類、能力及び用途の区分に応じそれぞれ同号下欄に掲げる窒素酸化物の放出量に係る放出基準の値に八十分の七十八を乗じて算出された値
- (2) 平成二十七年改正令附則第二項第一号から第三号までに掲げる原動機のうち平成二十七年改正令による改正前の海防法施行令第十一条の七の表第一号から第三号までの上欄に掲げるものであつて、一キロワット時当たりの窒素酸化物の放出量の値が同欄に掲げる原動機の種類
-

、能力及び用途の区分に応じそれぞれ同表第一号から第三号までの下欄に掲げる窒素酸化物の放出量に係る放出基準の値に八十分の七十八を乗じて算出された値以下となるもの

ロ 電子制御型ディーゼル主機関

ハ 電気推進装置

二 船橋に設置された主機関の遠隔操縦装置並びに主機関の関連諸装置の作動状況の集中監視及び異常警報装置

三 電源自動制御装置

四 推進機関の運転に関連のある潤滑油ポンプ、燃料供給ポンプ及び冷却ポンプの予備ポンプへの自動切替装置

五 主機関過回転防止装置及び潤滑油圧力低下に対する保護装置

六 主機関の燃料油（加熱を要するものに限る。）、潤滑油及び冷却水並びに発電用機関の潤滑油及び冷却水の自動温度制御装置

七 燃料油タンク（次のいずれかに該当するものに限る。）

イ 船底外板及び船側外板をその構造に含まないもの

ロ オーバーフロー・ラインを有するもの

-
-
-
- 八 機関室内異常警報の機関員居住区域への表示装置
 - 九 機関室内火災探知装置
 - 十 機関室内ビルジの高位警報装置
 - 十一 船首及び船尾の係留用ウインチの遠隔制御装置
 - 十二 衛星航法装置
 - 十三 自動操舵装置
 - 十四 発電用機関（次のいずれかに該当するものに限る。）
 - イ 燃料油（加熱を要するものに限る。）の自動温度制御装置付発電機関
 - ロ A重油専用発電機関
 - ハ ターボ・ジェネレーター
 - ニ 風力発電機関
 - ホ 排気ガス浄化装置付発電機関
 - 十五 燃料油タンクの遠隔液面監視装置及び高位警報装置
 - 十六 主機関の運転状態の自動記録装置
 - 十七 ビルジ処理装置（油水分離機能及び油の焼却機能を有するものに限る。）又は廃油焚ボイラー
-

十八 汚水処理装置（微生物による処理及び塩素又は紫外線による消毒を行うものに限る。）

十九 海事衛星通信装置

二十 自動衝突予防援助装置

二十一 造水機（主機関で生じた廃熱を利用するものに限る。）

二十二 給湯機（主機関で生じた廃熱を利用するものに限る。）

二十三 推進関係機器（次のいずれかに該当するものに限る。）、エア・シ

ール型船尾管軸封装置又は風圧抵抗軽減型船首

イ 推進効率改良型プロペラ（プロペラ・ボス取付翼、ハイスキュー・プ

ロペラ、可変ピッチ・プロペラ又は二重反転プロペラに限る。）

ロ 推進効率改良型舵（整流板付舵、フラップ付舵又はシリング舵に限

る。）

ハ 船尾装着フィン

二十四 船首方位制御装置

二十五 熱効率改良装置（排気ガスエコノマイザー、軸発電機装置又は冷却
清水熱利用装置に限る。）

二十六 ボイラーを有する船舶にあつては、A重油専用ボイラー、自動制御型ボイラー又はコンポジット・ボイラー

二十七 荷役用のサイド・ポート、ランプ・ウェイ又は暴露甲板の鋼製ハッチ・カバー（ポンツーン型のものを除く。）を有する船舶にあつては、その動力駆動装置

二十八 コンテナ船、重量物運搬船（制限荷重が百トン以上の揚貨装置を有する船舶をいう。）又は油タンク船（永久バラスト・タンクを有するものを除く。）にあつては、バラスト・タンクの遠隔制御装置

二十九 燃料油タンクの船外からの注油管の弁の数が五以上の船舶（当該弁の集中配置場所が二以下のものを除く。）にあつては、当該弁の遠隔制御装置

三十 ばら積みの液体貨物を輸送する船舶にあつては、当該液体貨物の荷役装置の遠隔制御装置

三十一 平成二十七年四月一日以後に建造契約を結び建造をする船舶（建造契約がない船舶にあつては、平成二十七年十月一日以後に建造に着手されたもの）にあつては、二千四年の船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び

	2
	<p>海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（昭和四十五年法律第百三十六号。以下「海防法」という。）第十九条の二十六第一項</p>
<p>管理のための国際条約に適合するものとして当該条約の締約国（締約国となることを予定する国を含む。）が承認（当該条約の発効前の承認を含む。）をしたバラスト水処理装置</p>	<p>1の項第一号から第十三号まで、第十五号から第二十号まで及び第二十七号から第三十一号までに掲げる装置（同項第二十七号から第三十一号までに掲げる装置にあつては、それぞれこれらの号に規定する船舶が有するものに限る。）並びに次の各号に掲げる船舶の区分に応じ当該各号に定める性能</p> <p>一 令和二年一月一日以後に建造契約が結ばれた船舶（建造契約がない船舶にあつては、同年七月一日以後に建造に着手されたもの） 海防法第十九条の二十六第一項に規定する二酸化炭素放出抑制指標（以下「二酸化炭素放出抑制指標」という。）の値が次に掲げる船舶の用途及び船舶の大きさの区分に応じそれぞれ次に定める二酸化炭素放出抑制指標の値以下であること。</p> <p>イ 二酸化炭素放出抑制対象船舶の二酸化炭素放出抑制指標に関する基準を定める省令（平成二十四年国土交通省令・環境省令第三号。以下「指</p>

に規定する
国土交通大
臣の確認を
受けなけれ
ばならない
船舶（下欄
第一号イか
らトまでに
掲げる用途
及び大きさ
の船舶に限
る。）

標基準省令」という。）第一条第三項に規定するタンカー等（以下「タ
ンカー等」という。）（次に掲げるものに限るものとし、ロに掲げるも
のを除く。）次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算
定した値

(1) 載貨重量トン数（以下この表において「Dw」という。）が二万トン
以上のもの $950.664Dw^{-0.488}$

(2) Dwが四千トン以上二万トン未満のもの
 $1,218.8Dw^{-0.488} \left(0.88 - 0.1 \frac{Dw - 4,000}{16,000}\right)$

ロ タンカー等（次に掲げるもので、その貨物倉の一部分がばら積みの固
体貨物の輸送のための構造を有するものに限る。）次に掲げる区分に
応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Dwが二万トン以上のもの $950.82Dw^{-0.488}$

(2) Dwが四千トン以上二万トン未満のもの
 $1,219Dw^{-0.488} \left(0.88 - 0.1 \frac{Dw - 4,000}{16,000}\right)$

ハ 指標基準省令第一条第四項に規定する液化ガスばら積船（以下「液化
ガスばら積船」という。）（次に掲げるものに限る。）次に掲げる区

分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

- (1) Dw が一万トン以上のもの $873.6Dw^{-0.456}$
- (2) Dw が二千トン以上一万トン未満のもの
 $1,120Dw^{-0.456} \left(0.88 - 0.1 \frac{Dw - 2,000}{8,000}\right)$

ニ 指標基準省令第一条第七項に規定するばら積貨物船（以下「ばら積貨物船」という。）（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

- (1) Dw が二万トン以上のもの $750.1962Dw^{-0.477}$
- (2) Dw が一万トン以上二万トン未満のもの
 $961.79Dw^{-0.477} \left(0.88 - 0.1 \frac{Dw - 10,000}{10,000}\right)$

ホ 指標基準省令第一条第八項に規定するコンテナ船（以下「コンテナ船」という。）（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

- (1) Dw が一万五千トン以上のもの $135.8916Dw^{-0.201}$
- (2) Dw が一万トン以上一万五千トン未満のもの
 $174.22Dw^{-0.201} \left(0.88 - 0.1 \frac{Dw - 10,000}{5,000}\right)$

へ 指標基準省令第一条第九項に規定する冷凍運搬船（以下「冷凍運搬船」という。）（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

- (1) D_w が五千トン以上のもの $177.0678D_w^{-0.244}$
- (2) D_w が三千トン以上五千トン未満のもの

$$227.01D_w^{-0.244} \left(0.88 - 0.1 \frac{D_w - 3,000}{2,000}\right)$$

ト 指標基準省令第一条第十二項に規定する一般貨物船（以下「一般貨物船」という。）（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

- (1) D_w が一万五千トン以上のもの $83.8344D_w^{-0.216}$
- (2) D_w が三千トン以上一万五千トン未満のもの
- $$107.48D_w^{-0.216} \left(0.88 - 0.1 \frac{D_w - 3,000}{12,000}\right)$$

二 平成三十一年四月一日から令和元年十二月三十一日までの間に建造契約が結ばれた船舶（建造契約がない船舶にあつては、同年十月一日から令和二年六月三十日までの間に建造に着手されたもの） 二酸化炭素放出抑制指標が次に掲げる船舶の用途及び船舶の大きさの区分に応じそれぞれ次に

定める二酸化炭素放出抑制指標の値以下であること。

イ タンカー等（次に掲げるものに限るものとし、ロに掲げるものを除く。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) D_w が二万トン以上のもの $975.04D_w^{-0.488}$

(2) D_w が四千トン以上二万トン未満のもの

$$1,218.8D_w^{-0.488} \left(0.9 - 0.1 \frac{D_w - 4,000}{16,000}\right)$$

ロ タンカー等（次に掲げるもので、その貨物倉の一部分がばら積み の固体貨物の輸送のための構造を有するものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) D_w が二万トン以上のもの $975.2D_w^{-0.488}$

(2) D_w が四千トン以上二万トン未満のもの

$$1,219D_w^{-0.488} \left(0.9 - 0.1 \frac{D_w - 4,000}{16,000}\right)$$

ハ 液化ガスばら積船（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) D_w が一万トン以上のもの $896D_w^{-0.456}$

(2) Dwが二千トン以上一万トン未満のもの
 $1,120Dw^{-0.456} \left(0.9-0.1 \frac{Dw-2,000}{8,000}\right)$

ニ ばら積貨物船（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Dwが二万トン以上のもの $769.432Dw^{-0.477}$

(2) Dwが一万トン以上二万トン未満のもの
 $961.79Dw^{-0.477} \left(0.9-0.1 \frac{Dw-10,000}{10,000}\right)$

ホ コンテナ船（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Dwが一万五千トン以上のもの $139.376Dw^{-0.201}$

(2) Dwが一万トン以上一万五千トン未満のもの
 $174.22Dw^{-0.201} \left(0.9-0.1 \frac{Dw-10,000}{5,000}\right)$

へ 冷凍運搬船（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Dwが五千トン以上のもの $181.608Dw^{-0.244}$

(2) Dwが三千トン以上五千トン未満のもの
 $227.01Dw^{-0.244} \left(0.9 - 0.1 \frac{Dw - 3,000}{2,000}\right)$

ト 一般貨物船（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Dwが一万五千トン以上のもの $85.984Dw^{-0.216}$

(2) Dwが三千トン以上一万五千トン未満のもの
 $107.48Dw^{-0.216} \left(0.9 - 0.1 \frac{Dw - 3,000}{12,000}\right)$

三 平成二十九年四月一日から平成三十一年三月三十一日までの間に建造契約が結ばれた船舶（建造契約がない船舶にあつては、平成二十九年十月一日から令和元年九月三十日までの間に建造に着手されたもの） 二酸化炭素放出抑制指標が次に掲げる船舶の用途及び船舶の大きさの区分に応じそれぞれ次に定める二酸化炭素放出抑制指標の値以下であること。

イ タンカー等（次に掲げるものに限るものとし、ロに掲げるものを除く。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Dwが二万トン以上のもの $1,035.98Dw^{-0.488}$

(2) Dwが四千トン以上二万トン未満のもの
 $1,218.8Dw^{-0.488} \left(0.95-0.1\frac{Dw-4,000}{16,000}\right)$

ロ タンカー等（次に掲げるもので、その貨物倉の一部分がばら積み の固 体貨物の輸送のための構造を有するものに限る。） 次に掲げる区分に 応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Dwが二万トン以上のもの $1,036.15Dw^{-0.488}$

(2) Dwが四千トン以上二万トン未満のもの
 $1,219Dw^{-0.488} \left(0.95-0.1\frac{Dw-4,000}{16,000}\right)$

ハ 液化ガスばら積船（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に 応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Dwが一万トン以上のもの $952Dw^{-0.456}$

(2) Dwが二千トン以上一万トン未満のもの
 $1,120Dw^{-0.456} \left(0.95-0.1\frac{Dw-2,000}{8,000}\right)$

ニ ばら積貨物船（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に 応じそ れぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Dwが二万トン以上のもの $817.5215Dw^{-0.477}$

(2) Dwが一万トン以上二万トン未満のもの
 $961.79Dw^{-0.477} \left(0.95-0.1 \frac{Dw-10,000}{10,000}\right)$

ホ コンテナ船（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Dwが一万五千トン以上のもの $148.087Dw^{-0.201}$

(2) Dwが一万トン以上一万五千トン未満のもの
 $174.22Dw^{-0.201} \left(0.95-0.1 \frac{Dw-10,000}{5,000}\right)$

へ 冷凍運搬船（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Dwが五千トン以上のもの $192.9585Dw^{-0.244}$

(2) Dwが三千トン以上五千トン未満のもの
 $227.01Dw^{-0.244} \left(0.95-0.1 \frac{Dw-3,000}{2,000}\right)$

ト 一般貨物船（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Dwが一万五千トン以上のもの $91.358Dw^{-0.216}$

(2) D_w が三千トン以上一万五千トン未満のもの
 $107.48D_w^{-0.216} \left(0.95 - 0.1 \frac{D_w - 3,000}{12,000}\right)$

四 前三号に掲げる船舶以外の船舶 二酸化炭素放出抑制指標が次に掲げる船舶の用途及び船舶の大きさの区分に応じそれぞれ次に定める二酸化炭素放出抑制指標の値以下であること。

イ タンカー等（次に掲げるものに限るものとし、ロに掲げるものを除く。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) D_w が二万トン以上のもの $1,072.544D_w^{-0.488}$

(2) D_w が四千トン以上二万トン未満のもの
 $1,218.8D_w^{-0.488} \left(0.98 - 0.1 \frac{D_w - 4,000}{16,000}\right)$

ロ タンカー等（次に掲げるもので、その貨物倉の一部分がばら積み の固体貨物の輸送のための構造を有するものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) D_w が二万トン以上のもの $1,072.72D_w^{-0.488}$

(2) D_w が四千トン以上二万トン未満のもの

$$1,219D_w^{-0.488} \left(0.98-0.1 \frac{D_w-4,000}{16,000}\right)$$

ハ 液化ガスばら積船（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) D_w が一万トン以上のもの $985.6D_w^{-0.456}$

(2) D_w が二千トン以上一万トン未満のもの

$$1,120D_w^{-0.456} \left(0.98-0.1 \frac{D_w-2,000}{8,000}\right)$$

ニ ばら積貨物船（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) D_w が二万トン以上のもの $846.3752D_w^{-0.477}$

(2) D_w が一万トン以上二万トン未満のもの

$$961.79D_w^{-0.477} \left(0.98-0.1 \frac{D_w-10,000}{10,000}\right)$$

ホ コンテナ船（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) D_w が一万五千トン以上のもの $153.3136D_w^{-0.201}$

(2) D_w が一万トン以上一万五千トン未満のもの

$$174.22D_w^{-0.201} \left(0.98-0.1 \frac{D_w-10,000}{5,000}\right)$$

3	海防法第十 九条の二十 六第一項に 規定する国 土交通大臣	<p>へ 冷凍運搬船（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値</p> <p>(1) Dwが五千トン以上のもの $199.7688Dw^{-0.244}$</p> <p>(2) Dwが三千トン以上五千トン未満のもの</p> $227.01Dw^{-0.244} \left(0.98 - 0.1 \frac{Dw - 3,000}{2,000} \right)$ <p>ト 一般貨物船（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値</p> <p>(1) Dwが一万五千トン以上のもの $94.5824Dw^{-0.216}$</p> <p>(2) Dwが三千トン以上一万五千トン未満のもの</p> $107.48Dw^{-0.216} \left(0.98 - 0.1 \frac{Dw - 3,000}{12,000} \right)$ <p>1の項第一号から第十三号まで、第十五号から第二十号まで及び第二十七号から第三十一号までに掲げる装置（同項第二十七号から第三十一号までに掲げる装置にあつては、それぞれこれらの号に規定する船舶が有するものに限る。）並びに次の各号に掲げる船舶の区分に応じ当該各号に定める性能</p> <p>一 令和二年一月一日以後に建造契約が結ばれた船舶（建造契約がない船舶</p>
---	---	---

の確認を受
けなければ
ならない船
舶（下欄第
一号イから
へまでに掲
げる用途及
び大きさの
船舶に限る
ものとし、
平成二十七
年九月一日
以前に建造
契約が結ば
れた船舶（
建造契約が

にあつては、同年七月一日以後に建造に着手されたもの）二酸化炭素放
出抑制指標の値が次に掲げる船舶の用途及び船舶の大きさの区分に応じそ
れぞれ次に定める二酸化炭素放出抑制指標の値以下であること。

イ 指標基準省令第一条第一項に規定するロールオン・ロールオフ旅客船
（以下「ロールオン・ロールオフ旅客船」という。）（次に掲げるもの
に限る。）次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定
した値

(1) D_w が千トン以上のもの $586.6848D_w^{-0.381}$

(2) D_w が二百五十トン以上千トン未満のもの

$752.16D_w^{-0.381} (0.88 - 0.1 \frac{D_w - 250}{750})$

ロ 指標基準省令第一条第二項に規定するクルーズ旅客船（以下「クルー
ズ旅客船」という。）（次に掲げるもので、海洋汚染等及び海上災害の
防止に関する法律の規定に基づく船舶の設備等の検査等に関する規則（
昭和五十八年運輸省令第三十九号）第一条の二十三第二項各号に規定す
る推進機関（以下この項において「推進機関」という。）を有するもの
に限る。）次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定

ない船舶に
あつては、
平成二十八
年二月二十
九日以前に
建造に着手
されたもの
を除く。

した値

(1) 総トン数（以下この表において「Gt」という。）が八万五千トン以
上のもの $133.2552Gt^{-0.214}$

(2) Gtが二万五千トン以上八万五千トン未満のもの
 $170.84Gt^{-0.214} \left(0.88 - 0.1 \frac{Gt - 25,000}{60,000}\right)$

ハ 指標基準省令第一条第五項に規定する液化天然ガス運搬船（以下「液
化天然ガス運搬船」という。）（Dwが一万吨以上のもので、推進機関
を有するものに限る。） $1,757.886Dw^{-0.474}$

ニ 指標基準省令第一条第十項に規定するロールオン・ロールオフ貨物船
（以下「ロールオン・ロールオフ貨物船」という。）（次に掲げるもの
に限るものとし、同条第十一項に規定する自動車運搬船（以下「自動車
運搬船」という。）に該当するものを除く。） 次に掲げる区分に応じ
それぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Dwが二千トン以上のもの $1,096.017Dw^{-0.498}$

(2) Dwが千トン以上二千トン未満のもの
 $1,405.15Dw^{-0.498} \left(0.88 - 0.1 \frac{Dw - 1,000}{1,000}\right)$

ホ 自動車運搬船（Dwが一万トン以上のもので、DwをGtで除した値が〇・三未満であるものに限る。）

$$647.6988Dw^{-0.471} \left(\frac{Dw}{Gt} \right)^{-0.7}$$

ヘ 自動車運搬船（Dwが一万トン以上のものに限るものとし、ホに掲げるものを除く。） $1,504.4829Dw^{-0.471}$

二 平成三十一年四月一日から令和元年十二月三十一日までの間に建造契約が結ばれた船舶（建造契約がない船舶にあつては、同年十月一日から令和二年六月三十日までの間に建造に着手されたもの） 二酸化炭素放出抑制指標が次に掲げる船舶の用途及び船舶の大きさの区分に応じそれぞれ次に定める二酸化炭素放出抑制指標の値以下であること。

イ ロールオン・ロールオフ旅客船（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Dw が千トン以上のもの $639.336Dw^{-0.381}$

(2) Dw が二百五十トン以上千トン未満のもの $752.16Dw^{-0.381} \left(0.9 - 0.05 \frac{Dw - 250}{750} \right)$

ロ クルーズ旅客船（次に掲げるもので、推進機関を有するものに限る。）

）次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Gtが八万五千トン以上のもの $145.214Gt^{-0.214}$

(2) Gtが二万五千トン以上八万五千トン未満のもの
 $170.84Gt^{-0.214} \left(0.9 - 0.05 \frac{Gt - 25,000}{50,000}\right)$

ハ 液化天然ガス運搬船（Dwが一万吨以上のもので、推進機関を有するものに限る。） $1,802.96Dw^{-0.474}$

ニ ロールオン・ロールオフ貨物船（次に掲げるものとし、自動車運搬船に該当するものを除く。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Dwが二千トン以上のもの $1,194.3775Dw^{-0.498}$

(2) Dwが千トン以上二千トン未満のもの
 $1,405.15Dw^{-0.498} \left(0.9 - 0.05 \frac{Dw - 1,000}{1,000}\right)$

ホ 自動車運搬船（Dwが一万吨以上のもので、DwをGtで除した値が〇・三未満であるものに限る。）

$663.306Dw^{-0.471} \left(\frac{Dw}{Gt}\right)^{-0.7}$

ヘ 自動車運搬船（Dwが一万吨以上のものに限るものとし、ホに掲げる

ものを除く。) $1,540.7355Dw^{-0.471}$

三 平成二十九年四月一日から平成三十一年三月三十一日までの間に建造契約が結ばれた船舶（建造契約がない船舶にあつては、平成二十九年十月一日から令和元年九月三十日までの間に建造に着手されたもの） 二酸化炭素放出抑制指標が次に掲げる船舶の用途及び船舶の大きさの区分に応じそれぞれ次に定める二酸化炭素放出抑制指標の値以下であること。

イ ロールオン・ロールオフ旅客船（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Dw が千トン以上のもの $676.944Dw^{-0.381}$

(2) Dw が二百五十トン以上千トン未満のもの

$752.16Dw^{-0.381} \left(0.95 - 0.05 \frac{Dw - 250}{750}\right)$

ロ クルーズ旅客船（次に掲げるもので、推進機関を有するものに限る。

） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Gt が八万五千トン以上のもの $153.756Gt^{-0.214}$

(2) Gt が二万五千トン以上八万五千トン未満のもの

$170.84Gt^{-0.214} \left(0.95 - 0.05 \frac{Gt - 25,000}{60,000}\right)$

ハ 液化天然ガス運搬船（Dwが一万トン以上のもので、推進機関を有するものに限る。） $1,915.645Dw^{-0.474}$

ニ ロールオン・ロールオフ貨物船（次に掲げるものとし、自動車運搬船に該当するものを除く。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Dwが二千トン以上のもの $1,264.635Dw^{-0.498}$

(2) Dwが千トン以上二千トン未満のもの $1,405.15Dw^{-0.498} \left(0.95 - 0.05 \frac{Dw - 1,000}{1,000}\right)$

ホ 自動車運搬船（Dwが一万トン以上のもので、DwをGtで除した値が〇・三未満であるものに限る。）

$702.324Dw^{-0.471} \left(\frac{Dw}{Gt}\right)^{-0.7}$

ク 自動車運搬船（Dwが一万トン以上のものに限るものとし、ホに掲げるものを除く。） $1,631.367Dw^{-0.471}$

四 前三号に掲げる船舶以外の船舶 二酸化炭素放出抑制指標が次に掲げる船舶の用途及び船舶の大きさの区分に応じそれぞれ次に定める二酸化炭素放出抑制指標の値以下であること。

イ ロールオン・ロールオフ旅客船（次に掲げるものに限る。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Dw が千トン以上のもの $699.5088Dw^{-0.381}$

(2) Dw が二百五十トン以上千トン未満のもの

$$752.16Dw^{-0.381} \left(0.98 - 0.05 \frac{Dw - 250}{750} \right)$$

ロ クルーズ旅客船（次に掲げるもので、推進機関を有するものに限る。）

次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Gt が八万五千トン以上のもの $158.8812Gt^{-0.214}$

(2) Gt が二万五千トン以上八万五千トン未満のもの

$$170.84Gt^{-0.214} \left(0.98 - 0.05 \frac{Gt - 25,000}{60,000} \right)$$

ハ 液化天然ガス運搬船（ Dw が一万トン以上のもので、推進機関を有するものに限る。） $1,983.256Dw^{-0.474}$

ニ ロールオン・ロールオフ貨物船（次に掲げるものに限るものとし、自動車運搬船に該当するものを除く。） 次に掲げる区分に応じそれぞれ次に定める算式により算定した値

(1) Dw が二千トン以上のもの $1,306.7895Dw^{-0.498}$

		<p>(2) Dwが千トン以上二千トン未満のもの $1,405.15Dw^{-0.498} \left(0.98 - 0.05 \frac{Dw - 1,000}{1,000}\right)$</p> <p>ホ 自動車運搬船（Dwが一万トン以上のもので、DwをGtで除した値が○・三未満であるものに限る。） $725.7348Dw^{-0.471} \left(\frac{Dw}{Gt}\right)^{-0.7}$</p> <p>へ 自動車運搬船（Dwが一万トン以上のものに限るものとし、ホに掲げるものを除く。） $1,685.7459Dw^{-0.471}$</p>
備考	<p>一 その構造又は航行の態様によりこの表に掲げる構造等を備えることが困難であると認められる船舶については、当該構造等を備えることを要しない。</p> <p>二 この表に掲げる構造等については、当該構造等と同等以上の効力を有すると認められる構造等に代えることができる。</p>	

別表二

番号	1
船舶	<p>総トン数が二千トン以上の船舶</p>
構造等	<p>次の各号に掲げる構造及び装置</p> <ul style="list-style-type: none"> 一 別表一1の項第一号から第十三号までに掲げる装置 二 発電用機関（次のいずれかに該当するものに限る。） <ul style="list-style-type: none"> イ 燃料油（加熱を要するものに限る。）の自動温度制御装置付発電機関 ロ A重油専用発電機関 ハ ターボ・ジェネレーター 三 推進関係機器、推進効率改良装置又は推進効率改良型船型（次のいずれかに該当するものに限る。） <ul style="list-style-type: none"> イ 推進効率改良型舵（整流板付舵、フラップ付舵又はシリリング舵に限る。） ロ 船尾装着フィン ハ 燃料改質器 ニ 空気潤滑システム ホ バトックフロア船型

-
-
-
- へ エラ船型
- ト 船尾バルブ
- 四 船首方位制御装置
- 五 サイドスラスト
- 六 推進効率改良型プロペラ（プロペラ・ボス取付翼、ハイスキュー・プロペラ、可変ピッチ・プロペラ、二重反転プロペラ、ポッドプロペラ、プロペラ前部放射状型取付翼、二軸型ポッドプロペラ又は二軸型可変ピッチプロペラに限る。）
- 七 LED照明器具（船内居住空間に設置する全ての照明器具をLED照明器具とする場合の当該LED照明器具に限る。）
- 八 バルバスバウ又はバルブレス船首船型
- 九 衝突予防援助装置
- 十 熱効率改良装置（排気ガスエコノマイザー、軸発電機装置又は冷却清水熱利用装置に限る。）
- 十一 ボイラーを有する船舶にあつては、A重油専用ボイラー又は自動制御型ボイラー
-

十二 荷役用暴露甲板の鋼製ハッチ・カバー（ポントーン型のものを除く。）を有する船舶にあつては、その動力駆動装置

十三 コンテナ船又は重量物運搬船（制限荷重が百トン以上の揚貨装置を有する船舶をいう。）にあつては、バラスト・タンクの遠隔制御装置

十四 船舶検査証書（船舶安全法（昭和八年法律第十一号）第九条第一項の船舶検査証書をいう。以下同じ。）において平水区域のうち湖又は川のみを航行区域とする旨の記載のある船舶以外の船舶にあつては、船舶自動識別装置

十五 船舶検査証書において平水区域のうち湖又は川のみを航行区域とする旨の記載のある船舶以外の船舶にあつては、加水分解型の摩擦抵抗低減塗料が船底外板及び船側外板の外面で満載喫水線規則（昭和四十三年運輸省令第三十三号）第六十五条の二第一項（同令第六十六条において読み替えて準用する場合を含む。）の規定に基づく海水満載喫水線より下方の部分（同法第三条に規定する船舶以外の船舶にあつては、型深さの下端から舷端までの最小の深さの七十五パーセントの位置における計画満載喫水線に平行な線より下方の部分）に塗布された船体

2	3
<p>総トン数が 五百十トン 以上二千ト ン未満の船 舶</p>	<p>総トン数が 三百トン以 上五百十ト ン未満の船 舶</p>
<p>次の各号に掲げる構造及び装置</p> <p>一 別表一 1 の項第一号から第三号まで、第五号から第十号まで及び第十三号に掲げる装置</p> <p>二 1 の項第二号から第八号まで、第十一号、第十二号、第十四号及び第十五号に掲げる構造及び装置（同項第十一号、第十二号、第十四号及び第十五号に掲げる構造及び装置にあつては、それぞれこれらの号に規定する船舶が有するものに限る。）</p>	<p>次の各号に掲げる構造及び装置</p> <p>一 別表一 1 の項第一号、第五号から第八号まで、第十号及び第十三号に掲げる装置</p> <p>二 1 の項第二号、第三号、第六号から第八号まで、第十一号、第十二号、第十四号及び第十五号に掲げる構造及び装置（同項第十一号、第十二号、第十四号及び第十五号に掲げる構造及び装置にあつては、それぞれこれらの号に規定する船舶が有するものに限る。）</p>

4	<p>総トン数が 三百トン未 満の船舶</p>	<p>次の各号に掲げる構造及び装置</p> <p>一 別表一 1 の項第一号、第五号から第八号まで及び第十三号に掲げる装置（燃料油に軽油を使用する船舶にあつては同項第七号の装置を、機関員居住区域を有しない船舶にあつては同項第八号の装置を、専ら短距離航路等を航行する船舶運航事業に用いられる船舶にあつては同項第十三号の装置を除く。）</p> <p>二 1 の項第二号、第六号から第八号まで、第十一号、第十二号及び第十五号に掲げる構造及び装置（同項第十一号、第十二号及び第十五号に掲げる構造及び装置にあつてはそれぞれこれらの号に規定する船舶が有するものに限るものとし、発電用機関に軽油を使用する船舶にあつては同項第二号の装置を、プロペラを有さない船舶にあつては同項第六号の装置を、傾斜型船首を有する船舶にあつては同項第八号の構造を除く。）</p>
備考	<p>一 その構造又は航行の態様によりこの表に掲げる構造等を備えることが困難であると認めら</p>	

れる船舶については、当該構造等を備えることを要しない。

二 この表に掲げる構造等については、当該構造等と同等以上の効力を有すると認められる構造等に代えることができる。

附 則

この告示は、令和三年八月二十日から施行する。

海事産業強化法^{*}に基づく 特定船舶導入計画認定制度

国土交通省 海事局

海事産業強化法に基づく計画認定・支援制度の概要

(海事産業強化法:令和3年5月21日公布、8月20日施行)

<造船・舶用> 造船・舶用事業者が作成する生産性向上や事業再編等の計画を認定・支援

<海運> 海運事業者等と造船事業者が共同で作成する特定船舶（環境負荷低減、安全、省力化の要件を満たす船舶）の導入計画を認定・支援

⇒ 船舶の供給側の造船と需要側の海運の両面からの総合的な施策により好循環を創出

造船分野

事業基盤強化促進基本方針

(国土交通大臣等が策定)

大臣認定

事業基盤強化計画

(造船・舶用事業者が作成)

<支援措置>

- 日本政策金融公庫等による長期・低利融資
- 税制の特例

好循環を創出

海運分野

特定船舶導入促進基本方針

(国土交通大臣等が策定)

大臣認定

特定船舶導入計画

(海運事業者等と事業基盤強化計画の認定を受けた造船事業者が共同で作成)

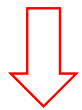
<支援措置>

- 日本政策金融公庫等による長期・低利融資
- <外航船>税制の特例
- <内航船>鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度の利率軽減等

支援措置の概要（計画認定を受ける場合のメリット）

事業基盤強化計画 （造船・船用事業者）

- **日本政策金融公庫・指定金融機関による金融支援**
 - ✓ 財政融資資金を活用したツーステップローン ※ 事業規模が、50億円又は過去3年の設備投資額の合計以上である場合
- **税制の特例（事業再編を行う場合）** ※計画認定後1年以内に登記した不動産に限る。
 - ✓ 会社設立・合併、不動産売買等の登録免許税を最大80%（税率0.05%～1.6%）軽減
- **地域未来投資促進法の計画認定手続簡素化**
 - ✓ 設備投資を行う場合の課税特例（法人税等）



事業基盤強化計画の認定を受けた造船事業者で特定船舶※を建造する場合 ※要件は、特別償却と概ね同じ。

特定船舶導入計画 （海運事業者等及び造船事業者）

- **日本政策金融公庫・指定金融機関による金融支援**
 - ✓ 財政融資資金を活用したツーステップローン ※ 日本法人のみならず、日本法人の海外子会社等、密接な関係を有する海外法人も支援対象。
※ 事業規模が、50億円以上である場合
- **〈外航船〉税制の特例**
 - ✓ 【固定資産税】「国際船舶」の要件を満たす特定船舶：課税標準を1/36に軽減（R5年度まで）
※ 通常の外航船の課税標準は1/6、「国際船舶」の課税標準：1/18
- **〈内航船〉鉄道・運輸機構（JRTT）船舶共有建造制度の利率軽減等**
 - ✓ 共有割合を80～95%に拡大（通常は70～90%）、利率を0.2%軽減

支援措置(ツーステップローン制度の概要)

- 海運業における高性能・高品質な特定船舶を導入する事業及び造船業における事業基盤強化のための事業に関する計画の国土交通大臣の認定制度を創設し、当該認定を受けた計画に基づき行う事業について、株式会社日本政策金融公庫より融資を受けた指定金融機関が事業者に対し、長期・低利の融資を実施。

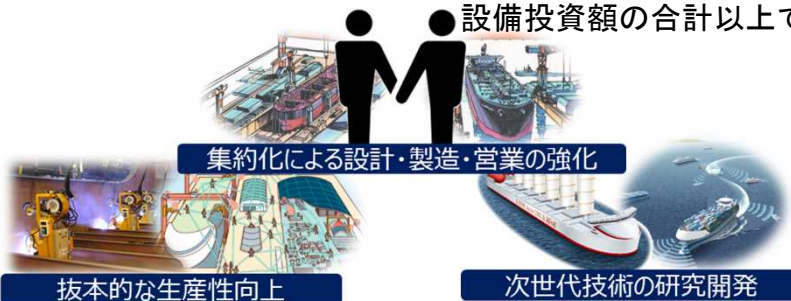


事業(例)

事業基盤強化事業

事業再編等の競争力強化のための基盤整備

※ 事業規模が、50億円又は過去3年の設備投資額の合計以上である場合



特定船舶導入事業

高性能・高品質な特定船舶の導入

※ 事業規模が、50億円以上である場合



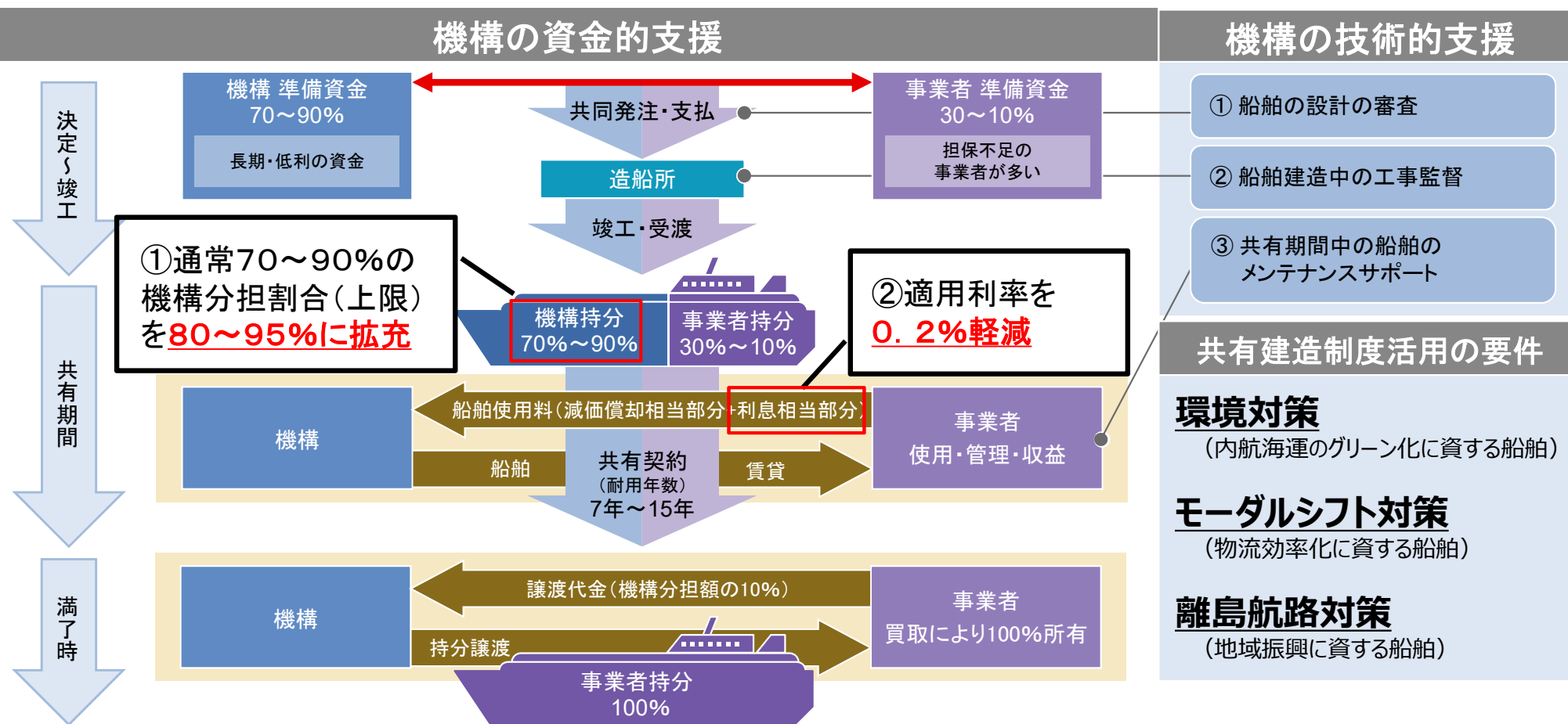
「船舶共有建造制度」とは

鉄道施設・運輸施設整備機構（JRTT）と事業者が費用を分担して船舶を共有建造し、事業者が共有期間（旅客船7年～15年、貨物船10年～15年）を通じて、JRTTに船舶使用料を支払う制度。

「令和3年度制度改正内容」

「**特定船舶**※導入計画の認定を受けた船舶」について①共有比率の上限の拡充及び②利率軽減を実施。

※安全・低環境低負荷で高品質な船舶



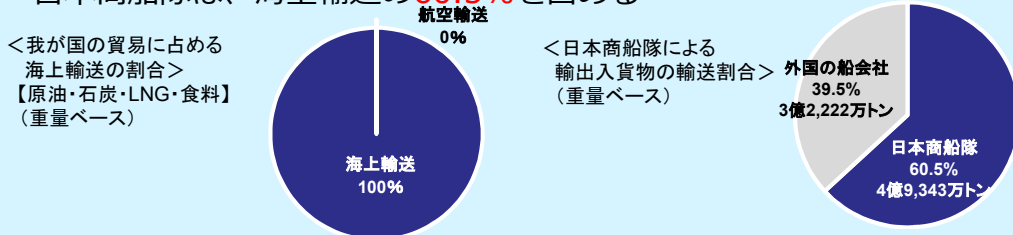
特定船舶の導入の促進に関する基本方針(概要)

1. 特定船舶の導入の促進の意義及び目標に関する事項

○特定船舶の導入の促進の意義

外航

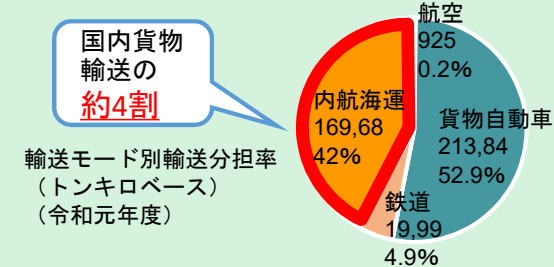
- 海上輸送は、我が国貿易量の**99.6%**を占める
- エネルギー・食料等の主な物資の海上輸送割合は約**100%**
- 日本商船隊は、海上輸送の**60.5%**を占める



→ 安定的な海上輸送の確保は我が国の発展に極めて重要であり、我が国海外航海運の国際競争力の強化を図ることが必要

内航

- 国内貨物輸送全体の**約4割**を占める
- 産業基礎物資輸送（鉄鋼等の金属、石油製品、セメント）の**約8割**を占める



→ 我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラであり、生産性向上による経営力向上が必要

○特定船舶の導入の促進の目標

外航

現状：外航事業者が導入する船舶のうち、「特定船舶」の要件を満たす船舶は約**21%**

令和7年度を目途に、約**30%**の普及を目指す

内航

現状：内航事業者が導入する船舶のうち、「特定船舶」の要件を満たす船舶は約**8%**

令和7年度を目途に、約**15%**の普及を目指す

2. 特定船舶の導入の促進のために政府が実施すべき施策に関する基本的な方針

外航

- 日本政策金融公庫を活用したファイナンスの仕組みの創設による資金調達の円滑化・多様化
- 日本船舶に係る固定資産税等の軽減措置
- 船舶特別償却制度などによる環境性能が高い船舶の導入促進 等

内航

- 日本政策金融公庫を活用したファイナンスの仕組みの創設による資金調達の円滑化・多様化
- 船舶共有建造制度の共有比率の上限の拡充及び利率軽減
- 船舶特別償却制度などによる環境性能が高い船舶の導入促進 等

3. その他の基本方針に記載する事項

- 船舶運航事業者等が講ずべき措置に関する基本的な事項
(国際競争力強化等の観点から、特定船舶の積極的な導入を図ること等)
- 特定船舶導入計画の認定要件の詳細

- 日本政策金融公庫等の役割（民間金融機関の補完による資金調達の円滑化）
- 政府による必要な貸付資金の確保 等

認定・支援の流れ

事業基盤強化計画の認定

造船・船用事業者

計画認定を受けた造船事業者が
「特定船舶」を建造

「事業基盤強化計画」の作成・申請



「事業基盤強化計画」の認定



- 日本政策金融公庫・指定金融機関による金融支援（ツーステップローン）
- 登録免許税の軽減

国
(国土交通大臣)

支援措置

特定船舶導入計画の認定

海運事業者等

「特定船舶導入計画」の作成・申請
(上記の認定を受けた造船事業者と共同で作成)



「特定船舶導入計画」の認定



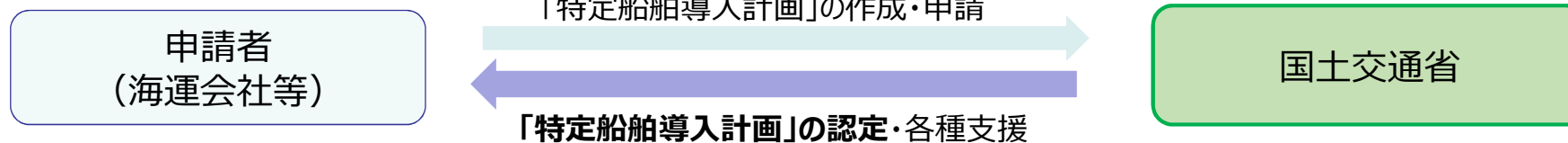
- 日本政策金融公庫・指定金融機関による金融支援（ツーステップローン）
- 固定資産税の軽減（要件を満たす場合）
- 共有船舶建造制度の利率軽減

国
(国土交通大臣)

支援措置

※日本法人のみならず、日本法人の海外子会社等、
密接な関係を有する海外法人も支援対象。

特定船舶導入計画の認定要件①(建造する造船所・船舶の要件)



<特定船舶導入計画の認定要件>

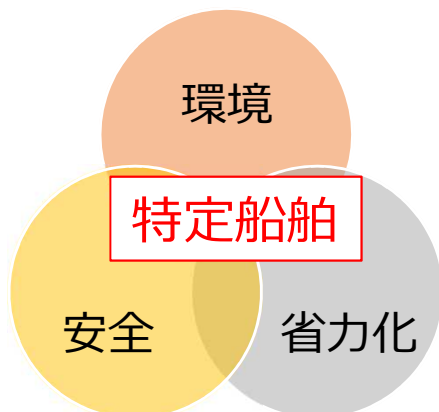
要件① (建造する造船所)

- 「特定船舶導入計画」に記載する船舶を建造する**造船所が「事業基盤強化計画」の認定を受けていること。**



要件② (船舶の要件)

- 以下に合致する装置や技術を備えた船舶であること



「環境」・・・省エネ (省CO2) 性能に優れた船型や大気汚染の防止に資する装置

「安全」・・・航行の安全に資する装置 (航行支援装置など)

「省力化」・・・荷役作業等の省力化に資する装置

- **船舶に係る特別償却制度 (令和元年度～2年度まで) の要件と同じ**です。

(ただし、構造等が特殊により上記装置等を有することが合理的でない認められる場合等は、この限りではありません。)

※ 詳細は、二酸化炭素の放出の抑制その他の環境への負荷の低減、衝突の防止その他の航行の安全の確保並びに航海及び荷役作業の省力化に資する構造、装置又は性能を定める告示 (令和3年国土交通省告示第1171号) をご参照ください。

- **固定資産税の特例措置を活用する場合は、令和3年度以降の特別償却制度の要件を満たす必要**があります。【後述】

特定船舶導入計画の認定要件②

＜特定船舶導入計画の認定要件＞【20ページの続き】

要件③（基本方針の適合性）

- ①計画期間内に特定船舶の導入が図られるものであること
- ②事業の実施スケジュールが明確であり、資金が十分に確保できることが見込まれること
- ③認定事業基盤強化事業者が事業基盤強化の促進に関する基本方針 3.（2）①に規定する基準（品質の向上に資する取組に関する基準）を達成していること
- ④当該特定船舶の導入によって、わが国海運について質的低下をもたらすおそれのないことその他わが国海運の健全な発展に支障を及ぼすおそれのないこと

特定船舶の要件(1/5)

		外航船		内航船			
要件		燃費規制対象	燃費規制対象外	2000 GT以上	2000 GT未満～	510 GT未満～	300 GT未満～
環境負荷低減	主機関・推進装置(以下のいずれか) ・低NOxエンジン ・電子制御エンジン ・電気推進装置	○	○	○	○	○	○
	LED照明器具	×	×	○	○	○	○
	低摩擦塗料	×	×	○	○	○	○
	低環境負荷ボイラー(該当船のみ、以下のいずれか) ・A重油専用 ・自動制御型ボイラー ・コンポジットボイラー(外航のみ)	×	○	○	○	○	○
	燃料油タンク(以下のいずれか) ・船底外板・船側外板を構造に含まないもの ・オーバーフローラインを有するもの	○	○	○	○	○	△
	発電用機関(以下のいずれか) ・燃料油自動温度制御装置付機関 ・A重油専用発電機関 ・ターボジェネレーター ・風力発電機関(外航のみ) ・排ガス浄化装置付発電機関(外航のみ)	×	○	○	○	○	△
	バルバスバウ又はバルブレス船首船型	×	×	○	○	○	△

特定船舶の要件(2/5)

		外航船		内航船			
要件		燃費規制対象	燃費規制対象外	2000 GT以上	2000 GT未満～	510 GT未満～	300 GT未満～
環境負荷低減	推進効率改良装置／船型(以下のいずれか) ・推進関係機器(以下のいずれか) a. 効率改良型プロペラ b. 推進効率改良型舵 c. 船尾フィン ・エア・シール型船尾管軸封装置 ・風圧抵抗軽減型船首	×	○	/			
	効率改良型プロペラ	/					
	推進効率改良装置／船型(プロペラ以外) (以下のいずれか) ・推進効率改良型舵 ・船尾フィン ・空気潤滑システム ・燃料改質器 ・船尾バルブ ・効率改良型船型(バトックフロー船型等)			/		○	○
	機関室内ビルジ高位警報装置	○	○			○	○
	サイドスラスタ	×	×	○	○	×	×
	船首方位制御装置	×	○	○	○	×	×

特定船舶の要件(3/5)

		外航船		内航船			
	要件	燃費規制対象	燃費規制対象外	2000 GT以上	2000 GT未満～	510 GT未満～	300 GT未満～
環境負荷低減	熱効率改良装置(以下のいずれか) ・排気ガスエコマイザー ・軸発電機装置 ・冷却清水熱利用装置	×	○	○	×	×	×
	ビルジ処理装置	○	○	×	×	×	×
	汚水処理装置	○	○	×	×	×	×
	バラスト水処理装置(条約に基づく対象船のみ)	○	○	×	×	×	×
	造水機	×	○	×	×	×	×
	給湯器	×	○	×	×	×	×
	新造船燃費指標(国際規制値2%以上上乘せ)	○	×	×	×	×	×

※特定船舶に係る固定資産税の課税標準の特例の適用を受ける場合には、以下の要件を追加

環境負荷低減	グレイウォータータンク	○	○	
	ビルジプライマリータンク	○	○	

特定船舶の要件(4/5)

		外航船		内航船			
要件		燃費規制対象	燃費規制対象外	2000 GT以上	2000 GT未満～	510 GT未満～	300 GT未満～
安全・省力化	エンジン過回転防止・潤滑油圧力低下保護装置	○	○	○	○	○	○
	燃料油・潤滑油・冷却水の自動温度制御装置	○	○	○	○	○	○
	荷役用甲板ハッチカバー等駆動装置(該当船のみ)	○	○	○	○	○	○
	機関室内異常警報の機関員居住区域への表示装置	○	○	○	○	○	△
	自動操舵装置	○	○	○	○	○	△
	船舶自動識別装置	×	×	○	○	○	×
	機関室内火災探知装置	○	○	○	○	×	×
	エンジン遠隔操縦装置	○	○	○	○	×	×
	電源自動制御装置	○	○	○	○	×	×
	衛星航法装置	○	○	○	×	×	×
	予備ポンプへの自動切替装置	○	○	○	×	×	×
	自動衝突予防援助装置	○	○	○	×	×	×
バラスタタンク遠隔制御装置	○	○	○	×	×	×	

特定船舶の要件(5/5)

		外航船		内航船			
要件		燃費規制対象	燃費規制対象外	2000 GT以上	2000 GT未満～	510 GT未満～	300 GT未満～
安全・省力化	係留用ウインチの遠隔制御装置	○	○	○	×	×	×
	燃料タンク液面遠隔監視・警報装置	○	○	×	×	×	×
	エンジン運転状態の自動記録装置	○	○	×	×	×	×
	海事衛星通信装置	○	○	×	×	×	×
	燃料補給弁遠隔制御装置(弁が5つ以上の場合)	○	○	×	×	×	×
	液体ばら積み貨物荷役装置の遠隔制御装置	○	○	×	×	×	×

1. 詳細は、海上運送法第39条の19の特定船舶の要件を定めた「二酸化炭素の放出の抑制その他の環境への負荷の低減、衝突の防止その他の航行の安全の確保並びに航海及び荷役作業の省力化に資する構造、装置又は性能を定める告示」(令和3年国土交通省告示第1171号)をご確認ください。
2. 告示の規定により、要件の一部免除又は同等以上の効力のものによる代替が認められる場合がありますので、次ページをご参照ください。

特定船舶の要件の一部免除、同等効力による代替について

- 特定船舶の要件について、
 - ・ 構造又は航行の態様により備えることが困難な場合に、要件の一部免除
 - ・ 同等以上の効力のものによる代替を認めることとしています。^(注)

○「二酸化炭素の放出の抑制その他の環境への負荷の低減、衝突の防止その他の航行の安全の確保並びに航海及び荷役作業の省力化に資する構造、装置又は性能を定める告示(令和3年国土交通省告示第1171号)」(抄)

- 一 その構造又は航行の態様によりこの表に掲げる構造等を備えることが困難であると認められる船舶については、当該構造等を備えることを要しない。
- 二 この表に掲げる構造等については、当該構造等と同等以上の効力を有すると認められる構造等に代えることができる。

- 特定船舶導入計画は、海運事業者及び特定船舶を建造する造船事業者が申請を行うものですが、特定船舶導入計画の申請を行う事業者でなくても、予め、相談に応じて、技術資料等において十分な根拠が示されていることが確認できる場合等には、当該構造等の取扱について、可能な限りその方針を示すこととしています。
- 上記の取扱の適用を希望される場合は、下記にご相談下さい。

【相談先】 海事局 船舶産業課 船舶産業高度化基盤整備室
TEL :03-5253-8634
MAIL : hqt-senpaku-kibankyouka@gxb.mlit.go.jp

(注) 要件の一部免除、同等効力による代替が認められるのは、海上運送法第39条の19に基づく特定船舶の要件のみで、租税特別措置法施行令に基づく船舶の特別償却、地方税法に基づく国際船舶の固定資産税の特例を受けるための要件としては、認められていませんのでご注意ください。

特定船舶導入計画に係る支援措置の内容

【日本政策金融公庫・指定金融機関による金融支援（財政融資資金を活用したツーステップローン）】



[融資対象となる事業（予定）]

・事業規模：50億円 ・融資期間：5年以上

- ➡ ○ その他融資条件（利率等）については、指定金融機関が審査し決定します。（指定金融機関と個別にご相談ください。）

【日本船舶に係る固定資産税の特例措置】

- 国際船舶のうち、特定船舶について固定資産税の課税標準を $1 / 36$ とする。 ※国際船舶 $1 / 18$

- ➡ ○ 固定資産税の特例措置を活用する場合は、令和3年度以降の特別償却制度と同じ要件を満たす必要があります。
 ※ 詳細は、地方税法施行規則附則第6条第30項に規定する船舶を定める告示（（令和3年国土交通省告示第1172号））をご参照ください。

特定船舶の税制支援措置について

令和3年度税制改正において、国際船舶※に係る特例措置を3年間延長するとともに、特定船舶に該当する国際船舶について特例措置を講じる。

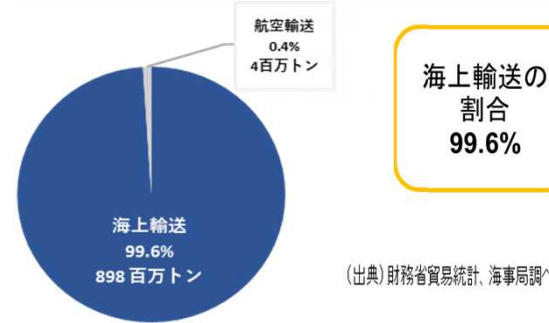
※ 日本船舶であって国際海上輸送の確保上重要な船舶

背景

○ 安定的な国際海上輸送の確保を通じた経済安全保障を確立するためには、日本商船隊の中核を担う国際船舶の増加を促進し、国際競争力の強化を図ることが必要であるが、日本商船隊は昨今の海運不況の影響やコロナ禍等により厳しい経営環境にある状況。

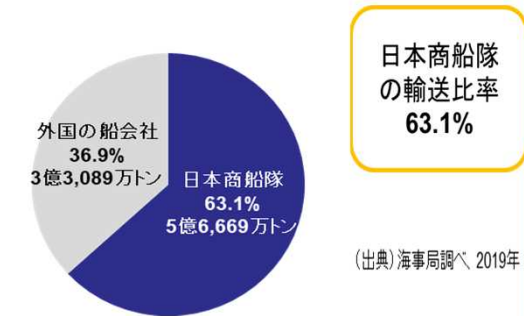
○ こうした中、法改正により、特定船舶の導入促進を図るための認定制度(特定船舶導入計画認定制度)を創設し、国際的・社会的に求められている安全性、環境性を持つ船舶を導入を促進することにより、我が国の造船業と一体となって、海事産業の基盤強化を図ることが必要。

我が国の貿易に占める海上輸送の割合(重量ベース)



(出典) 財務省貿易統計、海事局調べ、2019年

日本商船隊による輸出入貨物の輸送比率



(出典) 海事局調べ、2019年

(参考) 諸外国の固定資産税

国(地域)	課税
日本(軽減後)	課税
ノルウェー	非課税
デンマーク	非課税
ドイツ	非課税
オランダ	非課税
フランス	非課税
イギリス	非課税
アメリカ	一部州は課税
シンガポール	非課税
中国(香港)	非課税
パナマ	非課税
リベリア	非課税



要望の結果

特例措置の内容

国際船舶に係る固定資産税の課税標準を軽減 (外航船舶: 課税標準 1/6 → 国際船舶: 課税標準 1/18)

結果

国際船舶: 課税標準: 1/18、**特定船舶に該当する国際船舶: 1/36**とし、3年間延長する。(令和3年4月1日～令和6年3月31日)

- 日本船舶であってその輸送能力、航海の態様、運航体制の効率性、運航に必要とされる技術の水準等からみて本邦と外国との間において行われる海上輸送（国際海上輸送）の確保上重要なもの（海外への譲渡・貸渡について届出制・中止勧告制）。（海上運送法第44条の2）

要件

- (1) 総トン数 2,000トン以上の船舶
- (2) 遠洋区域又は近海区域を航行区域とする船舶
- (3) 本邦と外国の港との間又は外国の地域の各港間における船舶運航事業に専ら使用されている船舶
- (4) 次の何れかに該当する船舶

① 新マルシップ混乗船

特例的に、STCW条約締結国が発給した資格証明書を有する外国人船員が乗り組んだもの。

※STCW条約：1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約

② 承認船員配乗船

日本と二国間協定を締結したSTCW条約締結国が発給した資格証明書を有した外国人船員が、国土交通大臣の承認のもと、乗り組んだもの。

③ LNG船

Liquefied Natural Gas（液化天然ガス）を運ぶ船舶。LNGは、マイナス162℃という超低温貨物であるため、船が運ぶ貨物の中でも特に高度な輸送技術が要求されている。貨物タンクの素材から断熱材、パイプライン、荷役中や輸送中の安全管理システムまで、高度な技術が投入されている。



④ RORO船

Roll On Roll Off Ship（ロールオンロールオフ船）。船の中にクルマやトレーラーが自走して走り込むことが可能な構造（ランプウェイ）となっており、クレーンを使用せずに直接貨物の積み降ろしができる構造の船。外航海運では、主として自動車トラックを輸送する船（自動車運搬船）として用いられる。



特定船舶導入計画の申請手続について①

【計画の申請の流れ】

計画の申請

約2ヶ月（目安）

計画の認定
(計画開始)

- 計画の申請は、船舶運航事業者等※及び導入する特定船舶を建造する造船所 (認定事業基盤強化事業者)が共同で申請する必要があります。
- 計画期間は、認定申請日を含む事業年度の翌年度の開始の日から5年以内です。

※ 申請対象となる会社について（例）

- ① 日本の船舶運航事業者、船舶貸渡業者等
- ② 日本の船舶運航事業者、船舶貸渡業者等の子会社（ONE等の海外子会社を含む）
- ③ ②の子会社（海外子会社を含む）
- ④ 日本の会社と設立した海外子会社（日本の船舶運航事業者が一部出資したものに限る）

（参考）改正海上運送法第44条第5項の規定内容

- 日本の国籍を有する者又は日本の法令により設立された法人その他の団体と国土交通省令で定める密接な関係を有する者に限る。
⇒ 国土交通省令で会社法に定める子会社等と規定予定。

特定船舶導入計画の申請手続について②

【計画の申請期限】

- 計画の申請は対象船舶の契約締結日以降、引き渡しの2カ月前までを期限※とします。

※ 引き渡しまでに認定を受けている必要があります。また、特定船舶を建造する造船所は対象船舶の起工予定日までに事業基盤強化計画の認定を受け、かつ、品質に係る基準を満たす必要があります。

※ ただし、以下の場合、対象船舶の起工予定日までに計画の認定を受けている必要があります。
(原則として、起工予定日の2カ月前までに計画を申請してください。)

① 日本船舶に係る固定資産税の特例措置の適用を受ける予定の場合

② 先進船舶導入等計画の認定みなし制度（注）を活用し、先進船舶導入等計画の認定を受け、船舶に係る特別償却制度の適用を受ける予定の場合

※ なお、計画の活用を検討中の場合は、可能な限り、事前にご相談ください。

（注）特定船舶導入計画の申請と先進船舶導入等計画の申請を一括で行う制度です。（詳細はお問い合わせください）。

特定船舶導入計画の申請手続について③

【必要な申請書類・提出先について】

- 船舶運航事業者等、認定事業基盤強化事業者各々が申請書類等を提出する必要があります。

申請書類等	提出者	提出先
特定船舶導入計画の認定申請書（※1）	船舶運航事業者等 及び 認定事業基盤強化事業者	外航課 又は 内航課
【添付書類】		
① 定款・法人の登記事項証明書等	船舶運航事業者等	
② 最近の事業年度における事業報告・貸借対照表・損益計算書		
③ 特定船舶の技術要件を満たす予定であることを証する書類（※2）		
※1：特定船舶導入計画認定制度申請要領 P.1参照 ※2：特定船舶導入計画認定制度申請要領 P.4参照		
④ 導入を行おうとする特定船舶の計画要目（※）、一般配置図その他必要な図面、契約船価及びその内訳、製造仕様の概要、作業計画（建造工程の計画）、使用計画、建造契約書の写し 等	認定事業基盤強化事業者	船舶産業課
⑤ 認定事業基盤事業者が品質向上に関する基準を達成していることを示す書類	認定事業基盤強化事業者	

※計画要目：用途、総トン数、載貨重量トン数、主要寸法、機関の種類・数・最大出力、航海速力、航行区域

【特定船舶導入計画認定制度】

＜外航海運＞

外航課 税制班

TEL :03-5253-8119

＜内航海運＞

(全般)内航課 事業班

TEL :03-5253-8627

(JRTT共有建造)総務課企画室

TEL :03-5253-8605

【全体窓口・事業基盤強化計画認定制度】

船舶産業課 船舶産業高度化基盤整備室

TEL :03-5253-8634

MAIL : hqt-senpaku-kibankyouka@gxb.mlit.go.jp