

船主企第 19 号  
2019 年 4 月 1 日

会 員 各 位  
(税 制 関 係)

日本船主協会  
(企画部)

### 平成 31 年度税制改正法案（海運関係）の成立・施行等について

平成 31 年度税制改正における当協会重点要望（外航船舶の特別償却制度）について、去る 3 月 27 日の参議院本会議において税制改正法案が可決・成立し、3 月 31 日付で制度の要件等に係る告示が官報に掲載されましたので、改正法および告示を添付の通りご送付いたします。

#### 1. 租税特別措置法第四十三条の新旧対照表（添付①）

⇒ 特償対象となる資産（船舶）を特定船舶として定義し直し、そのなかで以下の区分に応じて割合（特償率）を定めたもの。

- 「イ：先進船舶」（日本船舶 20/100、外国船舶 18/100）。
- 「ロ：外航環境低負荷船」（日本船舶 17/100、外国船舶 15/100）。
- 「ハ：内航環境低負荷船」（16/100。高度環境低負荷船は 18/100）。

#### 2. 外航船舶の特別償却制度に係る要件等の官報告示に関する外航課事務連絡（添付②）

（1）租税特別措置法第十一条第一項の表第二号及び第四十三条第一項の表第二号の規定の適用を受ける船舶を指定する告示の一部を改正する告示（平成 31 年国交省告示第 494 号）

⇒ 特償対象となる船舶の要件を定める告示を以下の通り改正するもの。

- 先進船舶の定義を新設（第 2 項）。
- EEDI の値について、建造契約の結ばれた期間（2019.4.1～2019.12.31／2020.1.1 以降）に応じた規定を改正・追加（別表 1）。
- 内航船舶の設備要件として「船首方位制御装置」を必須要件化（別表 2）。

（2）先進船舶の対象範囲を定める告示及び先進船舶の導入等の促進に関する基本方針の一部を改正する告示（平成 31 年国交省告示第 356 号）

⇒ 告示第 356 号（特定先進低環境負荷船の要件等）については、当協会船主企第 15 号（2019 年 3 月 18 日）にて「外航船舶の特別償却制度（先進船舶の要件に関する告示）について」として会員各位宛にご連絡済みです。

なお、平成 31 年度税制改正後の海運関係税制一覧は以下をご参照下さい。

[https://www.jsanet.or.jp/seisaku/pdf/seisaku\\_zei/h30\\_itiran.pdf](https://www.jsanet.or.jp/seisaku/pdf/seisaku_zei/h30_itiran.pdf)

#### 【本件に関するお問合せ先】

日本船主協会 企画部（税制担当）本澤・藤本

TEL：03-3264-7174 FAX：03-5226-9166 E-mail：[pln-div@jsanet.or.jp](mailto:pln-div@jsanet.or.jp)

以上

(特定設備等の特別償却)

第四十三条 法人で青色申告書を提出するもののうち次の表の各号の上欄に掲げるものが、当該各号の中欄に掲げる減価償却資産(同表の他の号の規定の適用を受けるものを除く。以下この条において「特定設備等」という。)につき政令で定める期間内に、特定設備等でその製作若しくは建設の後事業の用に供されたことのないものを取得し、又は特定設備等を製作し、若しくは建設して、これを当該法人の当該各号の上欄に規定する事業の用に供した場合(所有権移転外リース取引により取得した当該特定設備等をその用に供した場合又は同表の第二号の上欄に掲げる法人で政令で定めるものの以外のもので貸付けの用に供した場合を除く。)には、その事業の用に供した日を含む事業年度の当該特定設備等の償却限度額は、法人税法第三十一条第一項又は第二項の規定にかかわらず、当該特定設備等の普通償却限度額と特別償却限度額(当該特定設備等の取得価額に当該各号の下欄に掲げる割合を乗じて計算した金額をいう。)との合計額とする。

法 人	資 産	割 合
--------	--------	--------

(特定設備等の特別償却)

第四十三条 同上

法 人	資 産	割 合
一 第四十二条の四第三項	当該機械その他の減価	百分の八

<p>に規定する中小企業者（適用除外事業者）に該当するものを除く。）又は農業協同組合等（第三号において「中小企業者等」という。）で、公害その他これに準ずる公共の災害の防止に資する機械その他の減価償却資産のうち政令で定めるものを事業の用に供するもの</p>	<p>償却資産（既に事業の用に供されていた当該機械その他の減価償却資産に代えて当該事業の用に供されることとなつたものを除く。）</p>	
<p>二 政令で定める海上運送業を営む法人</p>	<p>当該事業の経営の合理化及び環境への負荷の低減に資するものとして政令で定める船舶</p>	<p>百分の十六（当該船舶のうち外航船舶（本邦と外国との間又は外国と外国との間を往來する船舶をいう。以下この号において同じ。）で日本船舶（船舶法第一条に規定する日本船舶をいう。）に該当するもの及び当該船舶のうち環境への負荷の低減に著しく資するものとして政令で</p>

一 省 略	二 政令で定める海上運送業を営む法人
省 略	イ 特定船舶（当該事業の経営の合理化及び環境への負荷の低減に資するものとして政令で定める船舶をいう。ロ及びハにおいて同じ。）のうち当該法人の海上運送法第三十九条の十四に規定する認定先の
省 略	百分の十八（日本船舶（船舶法第一条に規定する日本船舶をいう。ロにおいて同じ。）に該当するものについては、百分の二十）

四 同 上	三 自動車の運転に関する技能及び知識の教授（主として道路交通法第八十条第一項に規定する免許を受けようとする者に対するものに限る。）に係る学習支援業を営む中小企業者等で、同法第十九条第一項の規定により指定自動車教習所として指定された同法第九十八条第一項に規定する自動車教習所を設置するもの	
同 上	当該自動車教習所において当該事業の用に供される車両及び運搬具のうち貨物を運搬する構造の自動車として政令で定めるもの	
同 上		定めるもの（外航船舶を除く。）については、百分の十八） 百分の二十

<p>ロ 特定船舶のうち、特定先進船舶に該当する外航船舶以外の外航船舶</p>	<p>百分の十五（日本船舶に該当するものについては、百分の十七）</p>	<p>ハ 特定船舶のうち、外航船舶以外の船舶</p>	<p>百分の十六（環境への負荷の低減に著しく資するものとして政令で定めるものに</p>
<p>進船舶導入等計画（先進船舶（同法第三十九条の十第一項に規定する先進船舶をいう。イにおいて同じ。）の導入に関するものに限る。）に記載された先進船舶（環境への負荷の低減に著しく資するものとして政令で定める船舶に限る。ロにおいて「特定先進船舶」という。）に該当する外航船舶（本邦と外国との間又は外国と外国との間を往来する船舶をいう。ロ及びハにおいて同じ。）</p>			

2  
省  
略

		ついでに、百
		分の十八

2  
同  
上

事 務 連 絡  
平成 31 年 4 月 1 日

一般社団法人日本船主協会企画部 御中

国土交通省海事局外航課

## 外航船舶の特別償却制度に係る要件等の官報告示について

租税特別措置法の一部改正を含む「所得税法等の一部を改正する法律案」が 3 月 27 日に成立したことを受け、3 月 29 日に外航船舶の特別償却制度に係る要件（特定先進低環境負荷船の要件を除く。）等を官報告示致しましたので、お知らせ致します。

なお、特定先進低環境負荷船の要件等については、3 月 15 日に官報告示しておりますので、併せてお知らせ致します。

### < 添付資料 >

- ・租税特別措置法第十一条第一項の表第二号及び第四十三条第一項の表第二号の規定の適用を受ける船舶を指定する告示の一部を改正する告示（平成 31 年国土交通省告示第 494 号）  
〔参考資料〕新旧対照表
- ・先進船舶の対象範囲を定める告示及び先進船舶の導入等の促進に関する基本方針の一部を改正する告示（平成 31 年国土交通省告示第 356 号）

じ。)の熱抵抗、鉄骨柱が存する部分以外の壁(以下「一般部」という。)の断熱層(断熱材で構成される層をいう。以下同じ。)を貫通する金属製下地部材(以下「金属部材」という。)の有無及び断熱材を施工する箇所の区分に応じ、別表4に掲げる基準値以上となるもの(をいう。)

オ (略)

二 次のアに定める工事又は次のアに定める工事と併せて行う前号イからオまでに定める工事(地域区分が8地域の場合にあっては、次のイに定める工事又は次のイに定める工事と併せて行う前号イからの断熱等性能等級(日本住宅性能表示基準(平成13年国土交通省告示第1346号)別表2-1の(イ)項に掲げる「5-1断熱等性能等級」をいう。以下同じ。)が等級4又は一次エネルギー消費量等級(同項に掲げる「5-2一次エネルギー消費量等級」をいう。)が等級4以上かつ断熱等性能等級が等級3となる場合に限る。)

ア 窓の断熱性を高める工事(居室の外気に接する窓の断熱性を高める工事で、窓の熱貫流率が地域区分に応じ、施工後に新たに別表1-1-1に掲げる基準値以下となるもの又はこれと同等以上の性能を有するものとなるものうち、前号アに定める工事を除いたものをいう。)

イ 窓の日射遮蔽性を高める工事(居室の外気に接する窓の日射遮蔽性を高める工事で、開口部の建具、付属部材、ひさし、軒その他日射の侵入を防止する部分が、地域区分及び方位に応じ、施工後に新たに別表1-1-2に掲げる基準値以下となるもの又はこれと同等以上の性能を有するものとなるものうち、前号イに定める工事を除いたものをいう。)

下「一般部」という。以下同じ。)の断熱層(断熱材で構成される層をいう。以下同じ。)を貫通する金属製下地部材の有無及び断熱材を施工する箇所の区分に応じ、別表4に掲げる基準値以上となるもの(をいう。)

オ (略)

(新設)

- 附 則
- この告示は、平成三十一年四月一日から施行する。
  - 宅地建物取引業法(昭和二十七年法律第七十六号)第二条第三号に規定する宅地建物取引業者が地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)附則第十一条の四第四項に規定する改修工事対象住宅を平成三十一年四月一日前に同項に定めるところにより取得した場合については、なお従前の例による。

○国土交通省告示第四百九十四号

租税特別措置法施行令(昭和三十三年政令第四十三号)第五条の八第四項、第五項及び第八項並びに第二十八条第四項、第五項及び第八項の規定に基づき、租税特別措置法第十一条第一項の表第二号及び第四十三条第一項の表第二号の規定の適用を受ける船舶を指定する告示の一部を改正する告示を次のように定める。

平成三十一年三月二十九日

国土交通大臣 石井 啓一

租税特別措置法第十一条第一項の表第二号及び第四十三条第一項の表第二号の規定の適用を受ける船舶を指定する告示の一部を改正する告示

租税特別措置法第十一条第一項の表第二号及び第四十三条第一項の表第二号の規定の適用を受ける船舶を指定する告示(平成二十七年国土交通省告示第四百七十三号)の一部を次のように改正する。  
本文第一号中「第一項の表第二号及び第四十三条第一項の表第二号の規定の適用を受ける」を「第十一号第一項の表第二号の中欄のイ及び第四十三条第一項の表第二号の中欄のイに規定する事業の経営の合理化及び環境への負荷の低減に資する」に改め、同号イ及びロ中「第五条の八第二項及び第二十八条第二項」を「第五条の八第三項及び第二十八条第三項」に改め、本文第二号の見出し中「船舶」を「内航船舶」に改め、同号を本文第三号とし、本文第一号の次に次の一号を加える。  
(環境への負荷の低減に著しく資する外航船舶)

二 法第十一条第一項の表第二号の中欄のイ及び第四十三条第一項の表第二号の中欄のイに規定する環境への負荷の低減に著しく資する船舶 海上運送法(昭和二十四年法律第八十七号)第三十九条の十第一項に規定する先進船舶のうち海上運送法施行規則(昭和二十四年運輸省令第四十九号)第四十二条の八第二号に規定する先進的な技術(先進船舶の対象範囲を定める告示(平成二十九年国土交通省告示第八十八号)第二条第二号イからロまでに掲げる設備又は材料の区分に応じそれぞれ同号イからロまでに定めるものに限り、)が使用されている当該設備又は材料のいずれかを有し、又は使用している船舶(次に掲げるものに限り。)

イ 平成三十一年四月一日以後に建造契約が結ばれた船舶  
ロ 平成三十一年三月三十一日以前に建造契約が結ばれた船舶であって同年四月一日以後に建造に着手されたもの

別表二の項中「規定する二酸化炭素放出抑制指標」の下に「(以下「二酸化炭素放出抑制指標」という。)を加え「応じ」を「応じ」に改め、同項各号を次のように改める。  
一 平成三十二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) 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

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第三号。以下「指標基準省令」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



(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  $873.6Dw^{-0.488}$

(2) Dw が二万トン以上一万トン未満のもの

$$1,120Dw^{-0.488} \left( 0.88 - 0.1 \frac{Dw - 2,000}{8,000} \right)$$

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  $750.1962Dw^{-0.487}$

(2) Dw が一万トン以上二万トン未満のもの

$$961.79Dw^{-0.487} \left( 0.88 - 0.1 \frac{Dw - 10,000}{10,000} \right)$$

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  $135.8916Dw^{-0.481}$

(2) Dw が一万トン以上一万五千トン未満のもの

$$174.22Dw^{-0.481} \left( 0.88 - 0.1 \frac{Dw - 10,000}{5,000} \right)$$

ヘ 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) Dw が五千トン以上のもの  $177.0678Dw^{-0.484}$

(2) Dw が三千トン以上五千トン未満のもの

$$227.01Dw^{-0.484} \left( 0.88 - 0.1 \frac{Dw - 3,000}{2,000} \right)$$

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) Dw が一万五千トン以上のもの  $83.8344Dw^{-0.415}$

(2) Dw が三千トン以上一万五千トン未満のもの

$$107.48Dw^{-0.415} \left( 0.88 - 0.1 \frac{Dw - 3,000}{12,000} \right)$$

二 平成三十一年四月一日から同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、同年十月一日から平成三十二年六月三十日までの間に建造に着手されたもの) 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

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  $975.04Dw^{-0.488}$

(2) Dw が四千トン以上二万トン未満のもの

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

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  $975.2Dw^{-0.488}$

(2) Dw が四千トン以上二万トン未満のもの

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

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  $886Dw^{-0.488}$

(2) Dw が二万トン以上一万トン未満のもの

$$1,120Dw^{-0.488} \left( 0.9 - 0.1 \frac{Dw - 2,000}{8,000} \right)$$

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  $769.432Dw^{-0.487}$

(2) Dw が一万トン以上二万トン未満のもの

$$961.79Dw^{-0.487} \left( 0.9 - 0.1 \frac{Dw - 10,000}{10,000} \right)$$

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  $139.376Dw^{-0.481}$

(2) Dw が一万トン以上一万五千トン未満のもの

$$174.22Dw^{-0.481} \left( 0.9 - 0.1 \frac{Dw - 10,000}{5,000} \right)$$

ヘ 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  $181.608Dw^{-0.24}$
- (2)  $Dw$  が三千トン以上五千トン未満のもの

$$227.01Dw^{-0.24} \left( 0.9 - 0.1 \frac{Dw - 3,000}{2,000} \right)$$

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  $85.984Dw^{-0.215}$
- (2)  $Dw$  が三千トン以上一万五千トン未満のもの

$$107.48Dw^{-0.215} \left( 0.9 - 0.1 \frac{Dw - 3,000}{12,000} \right)$$

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平成三十一年九月三十日までの間に建造に着手されたもの。） 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

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  $1.035.98Dw^{-0.48}$
- (2)  $Dw$  が四千トン以上二万トン未満のもの

$$1.218.8Dw^{-0.48} \left( 0.95 - 0.1 \frac{Dw - 4,000}{16,000} \right)$$

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  $1.036.15Dw^{-0.48}$
- (2)  $Dw$  が四千トン以上二万トン未満のもの

$$1.219Dw^{-0.48} \left( 0.95 - 0.1 \frac{Dw - 4,000}{16,000} \right)$$

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  $952Dw^{-0.455}$
- (2)  $Dw$  が二千トン以上一万トン未満のもの

$$1.120Dw^{-0.455} \left( 0.95 - 0.1 \frac{Dw - 2,000}{8,000} \right)$$

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

$$951.79Dw^{-0.477} \left( 0.95 - 0.1 \frac{Dw - 10,000}{10,000} \right)$$

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  $148.087Dw^{-0.231}$
- (2)  $Dw$  が一万トン以上一万五千トン未満のもの

$$174.22Dw^{-0.231} \left( 0.95 - 0.1 \frac{Dw - 10,000}{5,000} \right)$$

ヘ 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  $192.9585Dw^{-0.24}$
- (2)  $Dw$  が三千トン以上五千トン未満のもの

$$227.01Dw^{-0.24} \left( 0.95 - 0.1 \frac{Dw - 3,000}{2,000} \right)$$

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  $91.358Dw^{-0.215}$
- (2)  $Dw$  が三千トン以上一万五千トン未満のもの

$$107.48Dw^{-0.215} \left( 0.95 - 0.1 \frac{Dw - 3,000}{12,000} \right)$$

四 前三号に掲げる船舶以外の船舶 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

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  $1.072.544Dw^{-0.48}$
- (2)  $Dw$  が四千トン以上二万トン未満のもの

$$1.218.8Dw^{-0.48} \left( 0.98 - 0.1 \frac{Dw - 4,000}{16,000} \right)$$

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  $1.072.722Dw^{-0.48}$
- (2)  $Dw$  が四千トン以上二万トン未満のもの

$$1.219Dw^{-0.48} \left( 0.98 - 0.1 \frac{Dw - 4,000}{16,000} \right)$$

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)  $D_w$ が一万吨以上のもの  $985.6D_w^{-0.455}$

(2)  $D_w$ が二万吨以上一万吨未満のもの  
 $1,120D_w^{-0.455} \quad (0.98-0.1) \frac{D_w-2,000}{8,000}$

二 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)  $D_w$ が二万吨以上のもの  $846.3752D_w^{-0.477}$

(2)  $D_w$ が一万吨以上二万吨未満のもの  
 $961.79D_w^{-0.477} \quad (0.98-0.1) \frac{D_w-10,000}{10,000}$

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  $153.3136D_w^{-1.331}$

(2)  $D_w$ が一万吨以上一万五千トン未満のもの  
 $174.22D_w^{-1.331} \quad (0.98-0.1) \frac{D_w-10,000}{5,000}$

ヘ 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)  $D_w$ が五千トン以上のもの  $199.7688D_w^{-1.244}$

(2)  $D_w$ が三千トン以上五千トン未満のもの  
 $227.01D_w^{-1.244} \quad (0.98-0.1) \frac{D_w-3,000}{2,000}$

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)  $D_w$ が一万五千トン以上のもの  $94.5824D_w^{-1.215}$

(2)  $D_w$ が三千トン以上一万五千トン未満のもの  
 $107.48D_w^{-1.215} \quad (0.98-0.1) \frac{D_w-3,000}{12,000}$

別表一3の項中「船舶に限り」を「船舶に限るものとし」に改め、「同項に規定する」を削り、「応じ」を「応じ」に改め、同項各号を次のように改める。

一 平成三十二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。） 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

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  $586.6848D_w^{-0.331}$

(2)  $D_w$ が二百五十トン以上千トン未満のもの

$752.16D_w^{-0.331} \quad (0.88-0.1) \frac{D_w-250}{750}$

ロ 指標基準省令第二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

$133.2532Gt^{-0.344}$

(2) Gtが二万五千トン以上八万五千トン未満のもの

$170.84Gt^{-0.344} \quad (0.88-0.1) \frac{Gt-25,000}{60,000}$

ハ 指標基準省令第五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。）（ $D_w$ が一万吨以上のもので、推進機関を有するものに限る。）  $1,757.386D_w^{-0.477}$

ニ 指標基準省令第十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)  $D_w$ が二千トン以上のもの  $1,086.017D_w^{-0.488}$

(2)  $D_w$ が千トン以上二千トン未満のもの  
 $1,405.15D_w^{-0.488} \quad (0.88-0.1) \frac{D_w-1,000}{1,000}$

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

$647.6988D_w^{-0.477} \quad \left( \frac{D_w}{Gt} \right)^{-0.477}$

ヘ 自動車運搬船（ $D_w$ 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。）

$1,504.4829D_w^{-0.477}$

二 平成三十一年四月一日から同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、同年十月一日から平成三十二年六月三十日までの間に建造に着手されたもの。） 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

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)  $D_w$ が千トン以上のもの  $639.336D_w^{-1.331}$

(2)  $D_w$ が二百五十トン以上千トン未満のもの  
 $752.16D_w^{-1.331} \quad (0.9-0.05) \frac{D_w-250}{750}$

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  $145.214Gt^{-0.234}$
- (2)  $Gt$  が二万五千トン以上八万五千トン未満のもの

$$170.84Gt^{-0.234} \left( 0.9 - 0.05 \frac{Gt - 25,000}{60,000} \right)$$

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。）

$$1,802.96Dw^{-0.471}$$

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  $1,194.375Dw^{-0.468}$
- (2)  $Dw$  が千トン以上二千トン未満のもの

$$1,405.15Dw^{-0.468} \left( 0.9 - 0.05 \frac{Dw - 1,000}{1,000} \right)$$

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。）

$$663.306Dw^{-0.471} \left( \frac{Dw}{Gt} \right)^{-0.17}$$

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。）

$$1,540.735Dw^{-0.471}$$

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平成三十一年九月三十日までの間に建造に着手されたもの。）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

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  $676.944Dw^{-0.581}$
- (2)  $Dw$  が二百五十トン以上千トン未満のもの

$$752.16Dw^{-0.581} \left( 0.95 - 0.05 \frac{Dw - 250}{750} \right)$$

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  $153.756Gt^{-0.234}$
- (2)  $Gt$  が二万五千トン以上八万五千トン未満のもの

$$170.84Gt^{-0.234} \left( 0.95 - 0.05 \frac{Gt - 25,000}{60,000} \right)$$

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。）

$$1,915.645Dw^{-0.471}$$

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  $1,264.535Dw^{-0.468}$
- (2)  $Dw$  が千トン以上二千トン未満のもの

$$1,405.15Dw^{-0.468} \left( 0.95 - 0.05 \frac{Dw - 1,000}{1,000} \right)$$

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。）

$$702.324Dw^{-0.471} \left( \frac{Dw}{Gt} \right)^{-0.17}$$

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。）

$$1,631.367Dw^{-0.471}$$

四 前三号に掲げる船舶以外の船舶 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

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  $689.508Dw^{-0.581}$
- (2)  $Dw$  が二百五十トン以上千トン未満のもの

$$752.16Dw^{-0.581} \left( 0.98 - 0.05 \frac{Dw - 250}{750} \right)$$

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  $158.8812Gt^{-0.234}$
- (2)  $Gt$  が二万五千トン以上八万五千トン未満のもの

$$170.84Gt^{-0.234} \left( 0.98 - 0.05 \frac{Gt - 25,000}{60,000} \right)$$

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。）

$$1,933.256Dw^{-0.471}$$

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  $1,306.789Dw^{-0.468}$
- (2)  $Dw$  が千トン以上二千トン未満のもの

$$1,405.15Dw^{-0.468} \left( 0.98 - 0.05 \frac{Dw - 1,000}{1,000} \right)$$

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。）

$$725.7348Dw^{-0.471} \left( \frac{Dw}{Gt} \right)^{-0.17}$$

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。）

$$1,635.749Dw^{-0.471}$$

別表二の項中「第七号」を「第八号」に、「第八号」を「第九号」に、「第九号」を「第十号」に、「限り」を「限るものとし」に、「第十号に」を「第十一号に」に、「第十一号に」を「第十二号に」に改め、同項第三号亦を削り、同号へを同号亦とし、同号トを同号へとし、同号チを同号トとし、同項第十一号を同項第十二号とし、同項第四号から第十号までを一号ずつ繰り下げ、同項第三号の次に次の一号を加える。

#### 四 船首方位制御装置

別表二の項中「限り」を「限るものとし」に改め、同項第二号中「第七号」を「第八号」に改める。

## 附則

の告示は、平成三十一年四月一日から施行する。

○国土交通省告示第四百九十五号

所得税法等の一部を改正する法律（平成三十一年法律第六号）の施行に伴い、平成二十六年国土交通省告示第四百三十一号の一部を改正する告示を次のように定める。

平成三十一年三月二十九日

国土交通大臣 石井 啓

次の表により、改正前欄に掲げる規定の傍線を付した部分をこれに順次対応する改正後欄に掲げる規定の傍線を付した部分のように改める。

改正後	
<p>租税特別措置法施行規則第十八条の第二十三項、第二十三条の五の二第八項及び第二十三条の六第七項に規定する国土交通大臣が財務大臣と協議して定める書類は、次の各号に掲げる場合の区分に応じ当該各号に定める書類とする。</p> <p>一 建築物の耐震改修の促進に関する法律（平成七年法律第二百二十三号）第十七条第一項の申請をした場合又は平成二十六年国土交通省告示第四百三十号第一号に掲げる書類により租税特別措置法施行規則第十八条の二十一第二十二項、第二十三条の五の二第七項若しくは第二十三条の六第六項の申請をした場合 租税特別措置法（昭和三十二年法律第二十六号）第四十一条第三十項、第七十条の二第七項又は第七十条の三第七項の規定の適用を受けようとする者が取得したこれらの規定に規定する要耐震改修住宅又は要耐震改修住宅用家屋であつてその取得の日以後にこれらの規定に規定する耐震改修が行われたもの（以下「耐震改修住宅」</p>	<p>租税特別措置法施行規則第十八条の第二十三項、第二十三条の五の二第八項及び第二十三条の六第七項に規定する国土交通大臣が財務大臣と協議して定める書類は、次の各号に掲げる場合の区分に応じ当該各号に定める書類とする。</p> <p>一 建築物の耐震改修の促進に関する法律（平成七年法律第二百二十三号）第十七条第一項の申請をした場合又は平成二十六年国土交通省告示第四百三十号第一号に掲げる書類により租税特別措置法施行規則第十八条の二十一第二十二項、第二十三条の五の二第七項若しくは第二十三条の六第六項の申請をした場合 租税特別措置法（昭和三十二年法律第二十六号）第四十一条第二十四項、第七十条の二第七項又は第七十条の三第七項の規定の適用を受けようとする者が取得したこれらの規定に規定する要耐震改修住宅又は要耐震改修住宅用家屋であつてその取得の日以後にこれらの規定に規定する耐震改修が行われたもの（以下「耐震改修住宅」</p>

という。）が耐震基準（建築基準法施行令（昭和二十五年政令第三百三十八号）第三章及び第五章の四の規定又は租税特別措置法施行令（昭和三十二年政令第四十三号）第二十六条第二項、第四十条の四の二第二項及び第四十条の五第二項に規定する国土交通大臣が財務大臣と協議して定める地震に対する安全性に係る基準をいう。以下同じ。）に適合するものである旨を建築士（建築士法（昭和二十五年法律第二百二号）第二十三条の三第一項の規定により登録された建築士事務所に属する建築士に限るものとし、当該住宅が、同法第三条第一項各号に掲げる建築物であるときは、一級建築士に、同法第三条の二第二項各号に掲げる建築物であるときは、一級建築士又は二級建築士に限るものとする。）、建築基準法（昭和二十五年法律第二百一号）第七十七条の二十第一項に規定する指定確認検査機関、住宅の品質確保の促進等に関する法律（平成十一年法律第八十一号）第五条第一項に規定する登録住宅性能評価機関又は特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律（平成十九年法律第六十六号）第十七条第一項の規定による指定を受けた同項に規定する住宅瑕疵担保責任保険法人（以下「保険法人」という。）が平成二十一年国土交通省告示第六百八十五号別表の書式により証する書類（租税特別措置法第四十一条第三十項の規定の適用を受けようとする場合においてはその者の居住の用に供する日までに、同法第七十条の二第七項又は第七十条の三第七項の規定の適用を受けようとする場合においてはこれらの規定に規定する取得期限までに、当該耐震改修により耐震基準に適合することとなった当該耐震改修住宅に係るものに限る。）

(昭和二十五年政令第三百三十八号)第三章及び第五章の四の規定又は租税特別措置法施行令(昭和三十二年政令第四十三号)第二十六条第二項、第四十条の四の二第二項及び第四十条の五第二項に規定する国土交通大臣が財務大臣と協議して定める地震に対する安全性に係る基準をいう。以下同じ。)に適合するものである旨を建築士(建築士法(昭和二十五法律第二百二号)第三十三条の三第一項の規定により登録された建築士事務所に属する建築士に限るものとし、当該住宅が、同法第三条第一項各号に掲げる建築物であるときは一級建築士に、同法第三条の二第二項各号に掲げる建築物であるときは一級建築士又は二級建築士に限るときは一級建築士準法(昭和二十五法律第二百零一号)第七十七条の二十一年法律第二百一十一号)指定確認検査機関、住宅の品質確保の促進等に関する法律(平成十一年法律第八十一号)第五条第一項に規定する登録住宅性能評価機関又は特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律(平成十九年法律第六十六号)第十七条第一項の規定による指定を受けた同項に規定する住宅瑕疵担保責任保険別表の書式により証する書類(租税特別措置法第四十一条第二十四項の規定の適用を受けようとする場合においてはその者の居住の用に供する日までに、同法第七十条の二第七項又は第七十条の三第七項の規定の適用を受けようとする場合においてこれらの規定に規定する取得期限までに、当該耐震改修により耐震基準に適合することとなった当該耐震改修住宅に係るものに限る。)



○租税特別措置法第十一条第一項の表第二号及び第四十三条第一項の表第二号の規定の適用を受ける船舶を指定する告示の一部を改正する告示（平成二十七年国土交通省告示第四百七十三号）（抄）

改正案	現行
<p>（事業の経営の合理化及び環境への負荷の低減に資する船舶）</p> <p>一 租税特別措置法（以下「法」という。）<u>第十一条第一項の表第二号の中欄のイ及び第四十三条第一項の表第二号の中欄のイに規定する事業の経営の合理化及び環境への負荷の低減に資する船舶</u> 次に掲げる事業の区分に応じそれぞれ次に定める船舶（薬品タンク船を除く。）</p> <p>イ 租税特別措置法施行令（以下「令」という。）<u>第五条の八第三項及び第二十八条第三項に規定する海洋運輸業</u> 別表一に掲げる船舶</p> <p>ロ <u>令第五条の八第三項及び第二十八条第三項に規定する沿海運輸業</u> 別表二に掲げる船舶</p> <p>（環境への負荷の低減に著しく資する外航船舶）</p> <p>二 法<u>第十一条第一項の表第二号の中欄のイ及び第四十三条第一項の表第二号の中欄のイに規定する環境への負荷の低減に著しく資する船舶</u> 海上運送法（昭和二十四年法律第百八十七号）<u>第三十九条の十第一項に規定する先進船舶のうち海上運送法施行規則（昭和二十四年運輸省令第四十九号）第四十二条の八第二号に規定する先進的な技術（先進船舶の対象範囲を定める告示（平成二十九年国土交通省告示第百八十六号）第二条第二号イからトまでに掲げる設備又は材料の区分に応じそれぞれ同号イからトまでに定めるものに限る。）が使用されている当該設備又は材料のいずれかを有し、又は使用している船舶（次に掲げるものに限る。）</u></p> <p>イ 平成三十一年四月一日以後に建造契約が結ばれた船舶</p> <p>ロ 平成三十一年三月三十一日以前に建造契約が結ばれた船舶であつて同年四月一日以後に建造に着手されたもの</p> <p>（環境への負荷の低減に著しく資する内航船舶）</p> <p>三 法<u>第十一条第一項の表第二号の下欄及び第四十三条第一項の表第二</u></p>	<p>（事業の経営の合理化及び環境への負荷の低減に資する船舶）</p> <p>一 租税特別措置法（以下「法」という。）<u>第十一条第一項の表第二号及び第四十三条第一項の表第二号の規定の適用を受ける船舶</u> 次に掲げる事業の区分に応じそれぞれ次に定める船舶（薬品タンク船を除く。）</p> <p>イ 租税特別措置法施行令（以下「令」という。）<u>第五条の八第二項及び第二十八条第二項に規定する海洋運輸業</u> 別表一に掲げる船舶</p> <p>ロ <u>令第五条の八第二項及び第二十八条第二項に規定する沿海運輸業</u> 別表二に掲げる船舶</p> <p>（新設）</p> <p>二 法<u>第十一条第一項の表第二号の下欄及び第四十三条第一項の表第二</u></p>

号の下欄に規定する環境への負荷の低減に著しく資する船舶 別表三  
に掲げる船舶  
別表一 外航船舶

番号	1	2
船 舶	(略)	<p>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の確 認を受けなければならない船舶（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。）で、同項に規定する 二酸化炭素放出抑制指標（以下「二酸化炭素放出抑制指標 一」という。）の値が次の各号に掲げる船舶の区分に応じ、当 該各号に定める二酸化炭素放出抑制指標の値以下であり、 かつ、1の項第一号から第十三号まで及び第十五号から第 二十号までに掲げる装置及び機器の全てを有している鋼船 （同項第二十七号から第三十一号までに規定する船舶にあ つては、それぞれこれらの号に掲げる装置を有しているも のに限る。）</p> <p>一 平成三十二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） 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</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 土交通省令第三号。以下「指標基準省令」という。） 第一条第三項に規定するタンカー等（以下「タンカ</p>

号の下欄に規定する環境への負荷の低減に著しく資する船舶 別表三  
に掲げる船舶  
別表一 外航船舶

番号	1	2
船 舶	(略)	<p>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の確 認を受けなければならない船舶（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。）で、同項に規定する 二酸化炭素放出抑制指標の値が次の各号に掲げる船舶の区 分に応じ、当該各号に定める二酸化炭素放出抑制指標の値 以下であり、かつ、1の項第一号から第十三号まで及び第 十五号から第二十号までに掲げる装置及び機器の全てを有 している鋼船（同項第二十七号から第三十一号までに規定 する船舶にあつては、それぞれこれらの号に掲げる装置を 有しているものに限る。）</p> <p>(新設)</p>

「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で  $950.664Dw^{-0.488}$
- (2) Dwが四千トン以上二万トン未満のもので

$$1,218.8Dw^{-0.488} - (0.88 - 0.1 \frac{Dw - 4,000}{16,000})$$

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で  $950.82Dw^{-0.488}$
- (2) Dwが四千トン以上二万トン未満のもので

$$1,219Dw^{-0.488} - (0.88 - 0.1 \frac{Dw - 4,000}{16,000})$$

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で  $873.6Dw^{-0.456}$
- (2) Dwが二千トン以上一万トン未満のもので

$$1,120Dw^{-0.456} - (0.88 - 0.1 \frac{Dw - 2,000}{8,000})$$

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で  $750.1962Dw^{-0.477}$
- (2) Dwが一万トン以上二万トン未満のもので



$$961.79D_w^{-0.477} \left(0.88 - 0.1 \frac{D_w - 10,000}{10,000}\right)$$

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)  $D_w$ が一万五千トン以上のもの

$$135.8916D_w^{-0.201}$$

(2)  $D_w$ が一万トン以上一万五千トン未満のもの

$$174.22D_w^{-0.201} \left(0.88 - 0.1 \frac{D_w - 10,000}{5,000}\right)$$

ヘ 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同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、同年十月一日から平成三十二年六月三十日までの間に建造に着手されたもの） 次に掲げる船舶の用途

（新設）

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

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  $975 \cdot 04D_w^{-0.488}$
- (2)  $D_w$ が四千トン以上二万トン未満のもの

$$1,218 \cdot 8D_w^{-0.488} \quad (0.9-0.1 \frac{D_w-4,000}{16,000})$$

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  $975 \cdot 2D_w^{-0.488}$
- (2)  $D_w$ が四千トン以上二万トン未満のもの

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

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)  $D_w$ が二千トン以上一万トン未満のもの

$$1,120D_w^{-0.456} \quad (0.9-0.1 \frac{D_w-2,000}{8,000})$$

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  $769 \cdot 432D_w^{-0.477}$
- (2)  $D_w$ が一万トン以上二万トン未満のもの

$$961 \cdot 79D_w^{-0.477} \quad (0.9-0.1 \frac{D_w-10,000}{10,000})$$

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  $139.376D_w^{-0.201}$   
(2)  $D_w$ が一万トン以上一万五千トン未満のもの  $174.22D_w^{-0.201} (0.9-0.1\frac{D_w-10,000}{5,000})$

ヘ 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)  $D_w$ が五千トン以上のもの  $181.608D_w^{-0.244}$   
(2)  $D_w$ が三千トン以上五千トン未満のもの  $227.01D_w^{-0.244} (0.9-0.1\frac{D_w-3,000}{2,000})$

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)  $D_w$ が一万五千トン以上のもの  $85.984D_w^{-0.216}$   
(2)  $D_w$ が三千トン以上一万五千トン未満のもの  $107.48D_w^{-0.216} (0.9-0.1\frac{D_w-3,000}{12,000})$

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平成三十一年九月三十日までの間に建造に着手されたもの） 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  
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

一 平成二十九年四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、平成二十九年十月一日以後に建造に着手されたもの） 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

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・環境省令第三号。以下「指標基準省令」という



	3
<p>値</p> <p>(1)・(2) (略)</p> <p>(削除)</p> <p>四 前三号に掲げる船舶以外の船舶 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</p> <p>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</p> <p>(1)・(2) (略)</p> <p>ロ ト (略)</p>	<p>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の確認を受けなければならない船舶（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前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、平成二十八年二月二十九日以前に建造に着手されたもの）を除く。）で、二酸化炭素放出抑制指標の値が次の各号に掲げる船舶の区分に応じ当該各号に定める二酸化炭素放出抑制指標の値以下であり、かつ、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三十一号に掲げる装置及び機器の全てを有している鋼船（同項第二十七号から第三十号までに規定する船舶にあつては、それぞれこれらの号に掲げる装置を有しているものに限る。）</p> <p>一 平成三十二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） 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</p>

	3
<p>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)・(2) (略)</p> <p>二 (略)</p> <p>三 前二号に掲げる船舶以外の船舶 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</p> <p>イ タンカー等（次に掲げるものに限り、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</p> <p>(1)・(2) (略)</p> <p>ロ ト (略)</p>	<p>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の確認を受けなければならない船舶（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り、平成二十七年九月一日前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、平成二十八年二月二十九日以前に建造に着手されたもの）を除く。）で、同項に規定する二酸化炭素放出抑制指標の値が次の各号に掲げる船舶の区分に応じ、当該各号に定める二酸化炭素放出抑制指標の値以下であり、かつ、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三十一号に掲げる装置及び機器の全てを有している鋼船（同項第二十七号から第三十号までに規定する船舶にあつては、それぞれこれらの号に掲げる装置を有しているものに限る。）</p> <p>(新設)</p>

放出抑制指標の値

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

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

ロ 指標基準省令第二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した値

- (1) 総トン数（以下の表において「 $G_t$ 」という。）

が八万五千トン以上のもの  $133.2552G_t^{-0.214}$

- (2)  $G_t$  が二万五千トン以上八万五千トン未満のもの

$$170.84G_t^{-0.214} \quad (0.88 - 0.1 \frac{G_t - 25,000}{60,000})$$

ハ 指標基準省令第五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。）（

$D_w$  が一万トン以上のもので、推進機関を有するものに限る。）  $1,757.886D_w^{-0.474}$

ニ 指標基準省令第十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)  $D_w$ が二千トン以上のもの  $1,096.017D_w^{-0.498}$   
(2)  $D_w$ が千トン以上二千トン未満のもの

$$1,405.15D_w^{-0.498} \left(0.88 - 0.1 \frac{D_w - 1,000}{1,000}\right)$$

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

$$647.6988D_w^{-0.471} \left(\frac{D_w}{G_t}\right)^{-0.7}$$

ヘ 自動車運搬船（ $D_w$ 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。）  $1,504.4829D_w^{-0.471}$

二 平成三十一年四月一日から同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、同年十月一日から平成三十二年六月三十日まで  
の間に建造に着手されたもの） 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

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)  $D_w$ が千トン以上のもの  $639.336D_w^{-0.381}$   
(2)  $D_w$ が二百五十トン以上千トン未満のもの

$$752.16D_w^{-0.381} \left(0.9 - 0.05 \frac{D_w - 250}{750}\right)$$

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

（新設）





(1)・(2) (略)

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

(2) (略)

ハ 液化天然ガス運搬船（ $D_w$ が一万吨以上のもので、推進機関を有するものに限る。）  $1,915.645D_w^{-0.474}$

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)・(2) (略)

ホ (略)

四|  
ヘ 自動車運搬船（ $D_w$ 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。）  $1,631.367D_w^{-0.471}$   
前三号に掲げる船舶以外の船舶 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

(1)・(2) (略)

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した値

(1) 総トン数（以下の表において「 $G_t$ 」とつう。）が八万五千トン以上のもの  $153.756G_t^{-0.214}$

(2) (略)

ハ 指標基準省令第五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。）（ $D_w$ が一万吨以上のもので、推進機関を有するものに限る。）  $1,915.645D_w^{-0.474}$

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。）（次に掲げるもの限り、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)・(2) (略)

ホ (略)

二|  
ヘ 自動車運搬船（ $D_w$ が一万吨以上のもの限り、ホに掲げるものを除く。）  $1,631.367D_w^{-0.471}$   
前号に掲げる船舶以外の船舶 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

別表二 内航船舶		
番号	船 舶	酸化炭素放出抑制指標の値 イゝハ (略) 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)・(2) (略) ホ (略) 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。） $1,685.7459Dw^{-0.47}$
1	総トン数が三百トン以上二千トン未満の鋼船であつて、第 一号から第八号までに掲げる装置、機器及び船型の全て を有しているもの（第九号及び第十号に規定する船舶に あつてはそれぞれこれらの号に掲げる機器及び装置を有し ているものに限るものとし、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 第十一号に掲げる装置を有し、かつ、第十二号に掲げる 塗料を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（以下「海水満載喫水線 」という。）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	

別表二 内航船舶		
番号	船 舶	炭素放出抑制指標の値 イゝハ (略) ニ ロールオン・ロールオフ貨物船（次に掲げるものに 限り、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)・(2) (略) ホ (略) ヘ 自動車運搬船（Dwが一万トン以上のものに限り、ホ に掲げるものを除く。） $1,685.7459Dw^{-0.471}$
1	総トン数が三百トン以上二千トン未満の鋼船であつて、第 一号から第七号までに掲げる装置、機器及び船型の全て を有しているもの（第八号及び第九号に規定する船舶に あつてはそれぞれこれらの号に掲げる機器及び装置を有し ているものに限り、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第十号 に掲げる装置を有し、かつ、第十一号に掲げる塗料を船 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（以下「海水満載喫水線」という ）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	

<p>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）に塗布しているものに限る。）</p> <p>一・二（略）</p> <p>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。）</p> <p>イ・ニ（略）</p> <p>ホ（削る）</p> <p>ホト（略）</p> <p>四 船首方位制御装置</p> <p>五十二（略）</p>	<p>2</p> <p>総トン数が二千トン以上の鋼船であつて、第一号から第四号までに掲げる装置、機器及び船型の全てを有しているもの（第五号から第七号までに規定する船舶にあつてはそれぞれこれらの号に掲げる機器及び装置を有しているものに限るものとし、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第八号に掲げる装置を有し、かつ、第九号に掲げる塗料を船底外板及び船側外板の外面で海水満載喫水線より下方の部分（船舶安全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）に塗布しているものに限る。）</p> <p>一（略）</p> <p>二 1の項第二号から第八号までに掲げる装置、機器及び船型</p> <p>三九（略）</p>
<p>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）に塗布しているものに限る。）</p> <p>一・二（略）</p> <p>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。）</p> <p>イ・ニ（略）</p> <p>ホ 船首方位制御装置</p> <p>ヘチ（略）</p> <p>（新設）</p> <p>四十一（略）</p>	<p>2</p> <p>総トン数が二千トン以上の鋼船であつて、第一号から第四号までに掲げる装置、機器及び船型の全てを有しているもの（第五号から第七号までに規定する船舶にあつてはそれぞれこれらの号に掲げる機器及び装置を有しているもの限り、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第八号に掲げる装置を有し、かつ、第九号に掲げる塗料を船底外板及び船側外板の外面で海水満載喫水線より下方の部分（船舶安全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）に塗布しているものに限る。）</p> <p>一（略）</p> <p>二 1の項第二号から第七号までに掲げる装置、機器及び船型</p> <p>三九（略）</p>

(損害賠償の額)

第三十五条 (略)

2 当社は、信書便物の損傷による損害については、信書便物の価格を基準として損傷の程度に応じ限度額の範囲内で賠償します。

3・4 (略)

5 信書便物の滅失又は損傷による損害及び遅延による損害が同時に生じたときは、当社は、前各項の規定による損害賠償額の合計額を、限度額の範囲内で賠償します。

6 前各項の規定にかかわらず、当社の故意又は重大な過失によつて信書便物の滅失、損傷又は遅延が生じたときは、当社は、それにより生じた一切の損害を賠償します。

(料金の払戻し等)

第三十六条 当社は、天災その他やむを得ない事由又は当社の責任による事由によつて、信書便物に滅失、著しい損傷又は遅延(第十七条第二項又は第三項の場合に限り)が生じたときは、差出人に持参して支払う方法その他の方法により料金を払い戻します。ただし、当社が料金を收受していないときは、これを請求しません。

(除斥期間)

第三十七条 当社の責任は、信書便物の配達された日(信書便物が滅失した場合には、配達予定日又は配達予定日の属する日)から起算して一年以内に裁判上の請求がされないときは、消滅します。

附則

(施行期日)

1 この告示は、商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律の施行の日(平成三十一年四月一日)から施行する。

(経過措置)

2 この告示の施行前に締結された運送契約に係る標準貨物軽自動車特定信書便運送約款の適用については、なお従前の例による。

(損害賠償の額)

第三十五条 (略)

2 当社は、信書便物の毀損による損害については、信書便物の価格を基準として毀損の程度に応じ限度額の範囲内で賠償します。

3・4 (略)

5 信書便物の滅失又は毀損による損害及び遅延による損害が同時に生じたときは、当社は、前各項の規定による損害賠償額の合計額を、限度額の範囲内で賠償します。

6 前各項の規定にかかわらず、当社の故意又は重大な過失によつて信書便物の滅失、毀損又は遅延が生じたときは、当社は、それにより生じた一切の損害を賠償します。

(料金の払戻し等)

第三十六条 当社は、天災その他やむを得ない事由又は当社の責任による事由によつて、信書便物に滅失、著しい毀損又は遅延(第十七条第二項又は第三項の場合に限り)が生じたときは、差出人に持参して支払う方法その他の方法により料金を払い戻します。ただし、当社が料金を收受していないときは、これを請求しません。

(時効)

第三十七条 当社の責任は、受取人が信書便物を受け取った日(信書便物が滅失した場合には、配達予定日又は配達予定日の属する日)から起算して一年を経過したときは、時効によつて消滅します。

2 前項の規定は、当社がその損害を知つていた場合には、適用しません。

○国土交通省告示第三百五十六号

海上運送法(昭和二十四年法律第八十七号)第三十九条の十第四項及び海上運送法施行規則(昭和二十四年運輸省令第四十九号)第四十二条の八第二号の規定に基づき、先進船舶の対象範囲を定める告示及び先進船舶の導入等の促進に関する基本方針の一部を改正する告示を次のように定め、平成三十一年三月十五日から適用する。

平成三十一年三月十五日

国土交通大臣 石井 啓一

先進船舶の対象範囲を定める告示及び先進船舶の導入等の促進に関する基本方針の一部を改正する告示

(先進船舶の対象範囲を定める告示の一部改正)

第一条 先進船舶の対象範囲を定める告示(平成二十九年国土交通省告示第八百八十六号)の一部を次のように改正する。

次の表により、改正前欄に掲げる規定の傍線を付した部分をこれに対応する改正後欄に掲げる規定の傍線を付した部分のように改め、改正後欄に掲げるその標記部分に二重傍線を付した規定で改正前欄にこれに対応するものを掲げていないものは、これを加える。

改正後

第二条 規則第四十二条の八第二号に規定する先進的な技術は、次に掲げるものとする。

改正前

第二条 規則第四十二条の八第二号に規定する技術は、インターネット・オブ・シングス活用技術(インターネットに多様かつ多数の物が接続され、及びそれらの物から送信され、又はそれらの物に送信される大量の情報を活用する技術をいう。)とする。

(新設)

一 インターネット・オブ・シングス活用技術(インターネットに多様かつ多数の物が接続され、及びそれらの物から送信され、又はそれらの物に送信される大量の情報を活用する技術をいい、次号イから二までに定めるものを除く。)

(新設)

二 船舶の環境性能を著しく向上させる次に掲げる設備又は材料に使用される技術であつて、船舶の環境性能を著しく向上させるものとして、次のイからトまでに掲げる設備又は材料の区分に応じ、それぞれイからトまでに定めるもの

イ スマートナビゲーションシステム

次に掲げる国際標準化機構が定めた規格(以下「国際規格」という。)のいずれにも適合する技術

(1) 国際規格 ISO 一九八四七(二〇

一八)

(2) 国際規格 ISO 一九八四八(二〇

一八)

ロ ウェザールーティングシステム 気象及び海象に関する情報を継続して船上において直接取得し、当該情報を継続して船内において自動的に解析することにより得られる運航に最適な航路に関する情報を船員に提供する技術

ハ 遠隔監視システム 陸上において船舶の状態を把握するために、船舶の位置及び速力並びに主機の状態に関する情報を船上において継続的に取得し、かつ、これらの情報を船上から陸上に継続的に送信する技術

ニ 予防保全システム 主機の圧力、温度その他主機の運転状態を示す情報を船上において継続的に収集し、これらの情報を継続的に解析することにより、主機の状態を常に把握することを可能とする技術

ホ 統合ビルジ処理システム 千九百七十三年の船舶による汚染の防止のための国際条約附属書Ⅰの実施に関して国際海事機関海洋環境保護委員会において承認された船舶の機関区域における油性廃棄物の処理システムに関する指針及び統合ビルジ処理システムの細則二千八年改訂版に規定する統合ビルジ処理システムの要件に適合するビルジ（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）第三条第十二号に規定するビルジをいう。ホにおいて同じ。）の発生量を減少させ、及びビルジを処理するための技術

ヘ 高延性鋼 船舶安全法（昭和八年法律第十一号）第八条の登録を受けた船級協会が高い延性を有すると認める船体（鋼製のものに限る。）を実現する技術であつて、当該船体の構造材料に係るもの

ト 耐食鋼 原油タンカーの貨物タンクに対して講ずる千九百七十四年の海上における人命の安全のための国際条約附属書第二章の第一第三規則の十一第三・二項に掲げる措置において用いられる鋼材を実現する技術

三 前二号に掲げるもののほか、航行の効率性の向上又は快適性の確保に相当程度寄与し、かつ、船舶の環境性能を著しく向上させる技術

（新設）

（先進船舶の導入等の促進に関する基本方針の一部改正）  
第二条 先進船舶の導入等の促進に関する基本方針（平成二十九年国土交通省告示第八百八十七号）の一部を次のように改正する。

次の表により、改正前欄に掲げる規定の傍線を付し又は破線で囲んだ部分をこれに対応する改正後欄に掲げる規定の傍線を付し又は破線で囲んだ部分のように改め、改正後欄に掲げるその標記部分に二重傍線を付した規定で改正前欄にこれに対応するものを掲げていないものは、これを加える。

改正後	改正前
1. 先進船舶の導入等の促進の意義及び目標に関する事項 (1) 先進船舶の導入等の促進の意義 (略) (2) 先進船舶の導入等の促進の目標 我が国海事産業の国際競争力の維持・強化、海運分野における環境負荷の低減などの実現に資するため、2025年までに先進船舶を340隻導入することを目標とする。当該目標の達成に向けた取組みは、我が国造船業の売上げを6兆円に伸ばすとともに、世界における我が国新造船の建造量シェア約30%の獲得に寄与する。 2. 先進船舶の導入等の促進のために政府が実施すべき施策に関する基本方針 (1) 基本的な考え方 (略) (2) 個別の分野における施策の方向性 今般、海上フローパンド通信の発展や技術革新により、船舶・船用機器のインターネット化（インターネットに多様かつ多数の物が接続され、及びそれらの	1. 先進船舶の導入等の促進の意義及び目標に関する事項 (1) 先進船舶の導入等の促進の意義 (略) (2) 先進船舶の導入等の促進の目標 我が国海事産業の国際競争力の維持・強化、海運分野における環境負荷の低減などの実現に資するため、2025年までに先進船舶を250隻導入することを目標とする。当該目標の達成に向けた取組みは、我が国造船業の売上げを6兆円に伸ばすとともに、世界における我が国新造船の建造量シェア約30%の獲得に寄与する。 2. 先進船舶の導入等の促進のために政府が実施すべき施策に関する基本方針 (1) 基本的な考え方 (略) (2) 個別の分野における施策の方向性 今般、海上フローパンド通信の発展や技術革新により、船舶・船用機器のインターネット化（インターネットに多様かつ多数の物が接続され、及びそれらの

物から送信され、又はそれらの物に送信される大量の情報を活用できる状態をいう。以下「IoT」という。)やビッグデータ解析等を活用した安全性・効率性・快適性に優れたIoT活用船(先進船舶の対象範囲を定める告示(平成29年国土交通省告示第886号。以下「対象範囲告示」という。))第2条第1号に掲げる技術(同条第2号イからロまでに定める技術を含む。)を用いた船舶をいう。)や、液化天然ガス等の環境に優しい代替燃料に対応した代替燃料船(対象範囲告示第1条各号に掲げる物質を燃料とする船舶をいう。)の実現が可能となったところである。

また、海運分野における環境負荷低減は引き続き重要であるが、近年、代替燃料船以外にも、対象範囲告示第2条第2号イからロまでに定める技術のいずれかを用いた船舶(以下「特定先進低環境負荷船」という。)その他の航行の効率性の向上又は快適性の確保に相当程度寄与し、かつ、船舶の環境性能を著しく向上させる技術を用いた船舶(以下「先進低環境負荷船」という。)が実現しつつあり、その普及が期待されるところである。

他国においても、海上ブロードバンド通信の環境整備がなされることを前提として、陸上からの遠隔操船や設備等の常時状態監視、機関等の故障予知・予防、機械によって自律的に操船される技術等を用いた船舶等に関する研究開発が進行している。

また、国際的な船舶からの排出ガス規制の強化や液化天然ガスの経済性の向上に伴い、重油と比べて排出ガスがクリーンな液化天然ガスに燃料の転換が進むことが見込まれており、排出ガス規制が先行する北米・欧州を中心とした一部の地域では、既に液化天然ガス燃料に対応した船舶が出現している。

物から送信され、又はそれらの物に送信される大量の情報を活用できる状態をいう。以下「IoT」という。)やビッグデータ解析等を活用した安全性・効率性・快適性に優れた船舶(以下「IoT活用船」という。)や、液化天然ガス等の環境に優しい代替燃料に対応した船舶(以下「代替燃料船」という。)の実現が可能となったところである。

他国においても、海上ブロードバンド通信の環境整備がなされることを前提として、陸上からの遠隔操船や設備等の常時状態監視、機関等の故障予知・予防、機械によって自律的に操船される技術等を用いた船舶等に関する研究開発が進行している。

また、国際的な船舶からの排出ガス規制の強化や液化天然ガスの経済性の向上に伴い、重油と比べて排出ガスがクリーンな液化天然ガスに燃料の転換が進むことが見込まれており、排出ガス規制が先行する北米・欧州を中心とした一部の地域では、既に液化天然ガス燃料に対応した船舶が出現している。

このような近年の技術の進展や国際状況を踏まえ、競争の激しい国際海運や造船市場で我が国海事産業が勝ち残ることができるよう、世界に先んじて先進船舶の導入等を促進するため、以下の支援を行うことが必要である。

- ① IoT活用船の方向性  
(略)
- ② 代替燃料船の方向性  
(略)
- ③ 先進低環境負荷船の方向性

海運分野における環境負荷の低減の重要性が国際的にも増大する中、先進低環境負荷船の導入等の促進のための機運の醸成に努める等により、環境負荷の低減に向けた社会的ニーズに適切に対応する。特に、特定先進低環境負荷船については、用いられている技術が実用化段階に差し掛かっており、その普及を加速することが、船舶からの環境負荷の低減に向けた当面の対策として重要である。

### 3. 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

- (1) 先進船舶の導入等を実施する者の意思統一等  
(略)
- (2) 船舶運航事業者が講ずべき措置

船舶運航事業者は、単一の国際市場で激しい競争を繰り広げているが、自ら国際競争力を維持・強化し、今後とも質の高いサービスを安定的に提供することが求められている。先進船舶導入等計画の認定制度を活用することにより、他国との差別化を図り、顧客にとっての船舶の生涯にわたる高付加価値を追求することが期待される。

IoT活用船については、高速・大容量の船陸間通信を用いた船舶・船用機器に関するビッグデータの解析と活用により、船舶への乗組み基準の合理化を含め

このような近年の技術の進展や国際状況を踏まえ、競争の激しい国際海運や造船市場で我が国海事産業が勝ち残ることができるよう、世界に先んじて先進船舶の導入等を促進するため、以下の支援を行うことが必要である。

- ① IoT活用船の方向性  
(略)
- ② 代替燃料船の方向性  
(略)
- (新設)

### 3. 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

- (1) 先進船舶の導入等を実施する者の意思統一等  
(略)
- (2) 船舶運航事業者が講ずべき措置

船舶運航事業者は、単一の国際市場で激しい競争を繰り広げているが、自ら国際競争力を維持・強化し、今後とも質の高いサービスを安定的に提供することが求められている。先進船舶導入等計画の認定制度を活用することにより、他国との差別化を図り、顧客にとっての船舶の生涯にわたる高付加価値を追求することが期待される。

IoT活用船については、高速・大容量の船陸間通信を用いた船舶・船用機器に関するビッグデータの解析と活用により、船舶への乗組み基準の合理化を含め

た航行の安全性・効率性・快適性に優れた運送サービスを提供することが期待される。

代替燃料船については、船舶からの排出ガス削減への対応として、液化天然ガス等を代替燃料として使用することにより、環境に優しく、経済性に優れた運送サービスを提供することが期待される。

先進低環境負荷船については、環境負荷の低減に資する特に優れた技術が用いられた船舶であることから、その導入を推進することにより、環境に優しく、効率的な運送サービスを提供することが期待される。さらに、環境に優しい運送サービスを一層促進することを期待し、石綿の使用等に関して我が国の環境に関する法令で規制されている行為等が建造その他の過程において行われないように努めるものとする。

### (3) 造船事業者が講ずべき措置

造船事業者は、今後起こりうる為替変動や短期的な世界の新造船受注量全体の減少に耐えなければならない。IoT・ビックデータを活用した新しい時代の海事産業が始まろうとしている中で、造船事業者は世界的な開発競争に打ち勝つために、先進船舶導入等計画の認定制度を活用し、世界に先駆けて、新たな付加価値を持った船舶を創出することが期待される。

IoT活用船については、2010年以降の衛星通信の低料金化・高速化により、海上ブロードバンド通信の環境が進展し、航行中に得られる気象・海象情報、航路に関する情報、船体への荷重・動揺に関する情報等、大量の情報を陸上へ送信し、分析した上で、新造船の設計・建造にフィードバックすることができる環境が整備されているため、今後新たな付加価値を持った船舶を市場に導入することが期待される。

た航行の安全性・効率性・快適性に優れた運送サービスを提供することが期待される。

代替燃料船については、船舶からの排出ガス削減への対応として、液化天然ガス等を代替燃料として使用することにより、環境に優しく、経済性に優れた運送サービスを提供することが期待される。

### (3) 造船事業者が講ずべき措置

造船事業者は、今後起こりうる為替変動や短期的な世界の新造船受注量全体の減少に耐えなければならない。IoT・ビックデータを活用した新しい時代の海事産業が始まろうとしている中で、造船事業者は世界的な開発競争に打ち勝つために、先進船舶導入等計画の認定制度を活用し、世界に先駆けて、新たな付加価値を持った船舶を創出することが期待される。

IoT活用船については、2010年以降の衛星通信の低料金化・高速化により、海上ブロードバンド通信の環境が進展し、航行中に得られる気象・海象情報、航路に関する情報、船体への荷重・動揺に関する情報等、大量の情報を陸上へ送信し、分析した上で、新造船の設計・建造にフィードバックすることができる環境が整備されているため、今後新たな付加価値を持った船舶を市場に導入することが期待される。

代替燃料船については、今般、船舶からの排出ガス規制の強化に伴い、液化天然ガス等の価格が相対的に安価となる見通しとなり、船舶において燃料転換が生じる可能性がある。これらの動きに対応した船舶を市場にいち早く投入することが期待される。

先進低環境負荷船については、環境負荷の低減に対する社会的なニーズに対応するため、その技術のさらなる高度化に努めることが期待される。

### (4) 船用工業事業者が講ずべき措置

先進船舶導入等計画の認定制度を活用し、更なる技術力向上を図ることで、新たな付加価値を持った船用機器を創出し、海上運送サービスの質を向上させることが期待される。

IoT活用船については、高度な情報通信技術を搭載した船用機器を用いることにより、船舶建造後25年から30年の長期間にわたる船舶の航行期間において、故障が起こる度に修理するのではなく、年間契約で船用機器を遠隔監視し、事前に故障を予知することにより予防保全するなど、先進的な船用機器の製造・提供のみならず、新たなサービスの提供が期待される。

代替燃料船については、二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)、窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)、硫黄酸化物(SO<sub>x</sub>)及び粒子状物質(PM)の排出量を大幅に削減することができるため、付加価値の高い主機や周辺機器の製造・提供が期待される。

先進低環境負荷船については、環境負荷の低減に関する社会的なニーズに対応するため、先進低環境負荷船に用いられる機器に係る技術のさらなる高度化に努めることが期待される。

### (5) 大学・研究機関が講ずべき措置

大学・研究機関は、科学技術イノベーションの基盤となる世界最高水準の技術の創出及びその活用の促進において中心的な役割を担うことが期待される。

代替燃料船については、今般、船舶からの排出ガス規制の強化に伴い、液化天然ガス等の価格が相対的に安価となる見通しとなり、船舶において燃料転換が生じる可能性がある。これらの動きに対応した船舶を市場にいち早く投入することが期待される。

### (4) 船用工業事業者が講ずべき措置

先進船舶導入等計画の認定制度を活用し、更なる技術力向上を図ることで、新たな付加価値を持った船用機器を創出し、海上運送サービスの質を向上させることが期待される。

IoT活用船については、高度な情報通信技術を搭載した船用機器を用いることにより、船舶建造後25年から30年の長期間にわたる船舶の航行期間において、故障が起こる度に修理するのではなく、年間契約で船用機器を遠隔監視し、事前に故障を予知することにより予防保全するなど、先進的な船用機器の製造・提供のみならず、新たなサービスの提供が期待される。

代替燃料船については、二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)、窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)、硫黄酸化物(SO<sub>x</sub>)及び粒子状物質(PM)の排出量を大幅に削減することができるため、付加価値の高い主機や周辺機器の製造・提供が期待される。

### (5) 大学・研究機関が講ずべき措置

大学・研究機関は、科学技術イノベーションの基盤となる世界最高水準の技術の創出及びその活用の促進において中心的な役割を担うことが期待される。

IoT活用船については、陸上からの遠隔操船や設備等の常時状態監視、機関等の故障予知・予防、機械によって自律的に操船される技術等を用いた船舶等に関する研究開発が進行しているところ、創出した世界最高水準の技術及び知見をもって、実用化への橋渡しを担うことが期待される。

代替燃料船については、液化天然ガスのみならず、新たに液化石油ガス、水素ガス、バイオ燃料等の環境負荷の低減に資する燃料を用いた船舶の導入が見込まれ、船舶の機関、タンク、燃料供給に必要な機器、それらを搭載したシステム等の技術の研究開発が進行しているところ、創出した世界最高水準の技術及び知見をもって、更なる研究開発の促進への一助となることが期待される。

先進低環境負荷船については、環境負荷の低減に対する社会的なニーズに対応するため、先進低環境負荷船に用いられる技術のさらなる高度化につながる基礎研究等が推進されることが期待される。

- (6) その他関係事業者等が講ずべき措置（略）

4. 先進船舶導入等計画の認定に関する基本的な事項

- (1) 先進船舶導入等計画の認定手続

①・② （略）

③ 先進船舶導入等計画の内容

先進船舶導入等計画（特定先進低環境負荷船に係るものを除く。）の内容は、作成主体である船舶運航事業者等が研究開発、製造及び導入の3段階の全部又は一部を選択的に申請することができることとする。

特定先進低環境負荷船に係る先進船舶導入等計画にあっては、導入に係る先進船舶導入等計画について申請することができることとする。

IoT活用船については、陸上からの遠隔操船や設備等の常時状態監視、機関等の故障予知・予防、機械によって自律的に操船される技術等を用いた船舶等に関する研究開発が進行しているところ、創出した世界最高水準の技術及び知見をもって、実用化への橋渡しを担うことが期待される。

代替燃料船については、液化天然ガスのみならず、新たに液化石油ガス、水素ガス、バイオ燃料等の環境負荷の低減に資する燃料を用いた船舶の導入が見込まれ、船舶の機関、タンク、燃料供給に必要な機器、それらを搭載したシステム等の技術の研究開発が進行しているところ、創出した世界最高水準の技術及び知見をもって、更なる研究開発の促進への一助となることが期待される。

- (6) その他関係事業者等が講ずべき措置（略）

4. 先進船舶導入等計画の認定に関する基本的な事項

- (1) 先進船舶導入等計画の認定手続

①・② （略）

③ 先進船舶導入等計画の内容

先進船舶導入等計画の内容は、作成主体である船舶運航事業者等が研究開発、製造及び導入の3段階の全部又は一部を選択的に申請することができることとする。

- (2) 先進船舶導入等計画の認定基準

先進船舶導入等計画が国土交通大臣に対して申請された場合の認定基準については、以下のとおりとする。

- ① 基本方針への適合性（第1号基準）（略）
- ② 確実かつ効果的に実施されると見込まれるものであること（第2号基準）  
次の(1)～(5)までの事項について判断することとする。
- (1)・(2) （略）
- (3) 先進船舶の研究開発又は製造についての先進船舶導入等計画にあっては、その研究開発又は製造に必要な技術及び施設を有していること。
- (4) （略）
- (5) 特定先進低環境負荷船にあっては、より確実な導入を期するため、1船ごとに計画が策定されていること。
- ③・④ （略）

- (2) 先進船舶導入等計画の認定基準

先進船舶導入等計画が国土交通大臣に対して申請された場合の認定基準については、以下の通りとする。

- ① 基本方針への適合性（第1号基準）（略）
- ② 確実かつ効果的に実施されると見込まれるものであること（第2号基準）  
次の(1)～(4)までの事項について判断することとする。
- (1)・(2) （略）
- (3) 製造に必要な技術及び施設を有していること。
- (4) （略）  
（新設）
- ③・④ （略）

○国土交通省告示第三五五十七号

出入国管理及び難民認定法第七條第一項第二号の基準を定める省令（平成二二年法務省令第十六号）の表の法別表第一の二の表の特定技能の項の下欄第一号に掲げる活動の項の下欄第六号及び法別表第一の二の表の特定技能の項の下欄第二号に掲げる活動の項の下欄第七号並びに特定技能雇用契約及び一号特定技能外国人支援計画の基準等を定める省令（平成三十一年法務省令第五号）第二条第一項第十三号及び第二項第七号の規定に基づき、出入国管理及び難民認定法第七條第一項第二号の基準を定める省令及び特定技能雇用契約及び一号特定技能外国人支援計画の基準等を定める省令の規定に基づき建設分野に特有の事情に鑑みて当該分野を所管する関係行政機関の長が告示で定める基準を定める件を次のように定める。

平成三十一年三月十五日

国土交通大臣 石井 啓一

出入国管理及び難民認定法第七條第一項第二号の基準を定める省令及び特定技能雇用契約及び一号特定技能外国人支援計画の基準等を定める省令の規定に基づき建設分野に特有の事情に鑑みて当該分野を所管する関係行政機関の長が告示で定める基準を定める件

（上陸のための条件）

第一条 建設分野に係る出入国管理及び難民認定法第七條第一項第二号の基準を定める省令の表の法別表第一の二の表の特定技能の項の下欄第一号に掲げる活動の項の下欄第六号及び法別表第一の二の表の特定技能の項の下欄第二号に掲げる活動の項の下欄第七号に規定する告示で定める基準は、申請人が、労働者派遣事業の適正な運営の確保及び派遣労働者の保護等に関する法律（昭和六十年法律第八十八号）第二条第一号に規定する労働者派遣及び建設労働者の雇用の改善等に関する法律（昭和五十一年法律第三十三号）第二条第九項に規定する建設業務労働者の就業機会確保の対象となることを内容とする特定技能雇用契約を締結していないこととする。