

第三十五条 (略)
(損害賠償の額)

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、信書便物の配達が行われた日(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時の属する日)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。

2 前項の期間は、信書便物の滅失等による損害が発生した後に限り、合意により延長することができます。

第三十五条 (略)
(損害賠償の額)

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時の属する日)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。

附則

1 (施行期日)

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。

○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	改正前
<p>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。</p> <p>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)、次号イから二までに定めるものを除く。</p> <p>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</p> <p>イ スマートナビゲーションシステム</p> <p>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</p> <p>(1) 国際規格ISO一九八四七(二〇一八)</p> <p>(2) 国際規格ISO一九八四八(二〇一八)</p>	<p>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。</p> <p>(新設)</p>

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（鋼製のものに限り）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一三・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
<p>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</p> <p>(1) 先進船舶の導入等の促進の意義</p> <p>（略）</p> <p>(2) 先進船舶の導入等の促進の目標</p> <p>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。</p> <p>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</p> <p>(1) 基本的な考え方</p> <p>（略）</p> <p>(2) 個別の分野における施策の方向性</p> <p>今般、海上フローバ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</p>	<p>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</p> <p>(1) 先進船舶の導入等の促進の意義</p> <p>（略）</p> <p>(2) 先進船舶の導入等の促進の目標</p> <p>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。</p> <p>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</p> <p>(1) 基本的な考え方</p> <p>（略）</p> <p>(2) 個別の分野における施策の方向性</p> <p>今般、海上フローバ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</p>

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、競争の厳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、競争の厳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・ビッグデータを活用した新しい時代の海事産業が始まるうとしている中で、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・ビッグデータを活用した新しい時代の海事産業が始まるうとしている中で、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(CO₂)、窒素酸化物(NO_x)、硫黄酸化物(SO_x)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(CO₂)、窒素酸化物(NO_x)、硫黄酸化物(SO_x)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つては、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つては、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つては、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)

○国土交通省告示第三百五十七号

出入国管理及び難民認定法第七条第一項第二号の基準を定める省令（平成二十二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条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条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条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（昭和六十一年法律第八十八号）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。