

海事産業強化法[※]に基づく
事業基盤強化計画 及び
特定船舶導入計画の認定制度

令和3年7月
海事局
外航課・船舶産業課

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日施行予定)

<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**



共同での設計・営業・建造

大規模ロット対応、新鋭技術の搭載など船主のニーズに対応



製造体制の高度化

自動溶接ロボット等の導入による生産性向上



生産体制の抜本見直し

拠点ごとの役割を明確化し、複数拠点を一体運用



拠点A：ブロック製造 拠点B：組立、艀装

次世代技術の技術開発

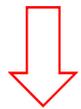
低環境負荷技術、自動運航技術等の技術開発を促進



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** [R3年度財投計画:200億円(特定船舶導入支援との合計)]
 - ✓ 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50%（税率0.05%～0.5%）軽減
- **計画作成への補助金** [R3年度予算:2,000万円(補助率1/2以内)]
 - ✓ 事業再編を含む事業基盤強化計画を作成する場合に事業調査（デューデリジェンス）の費用を補助



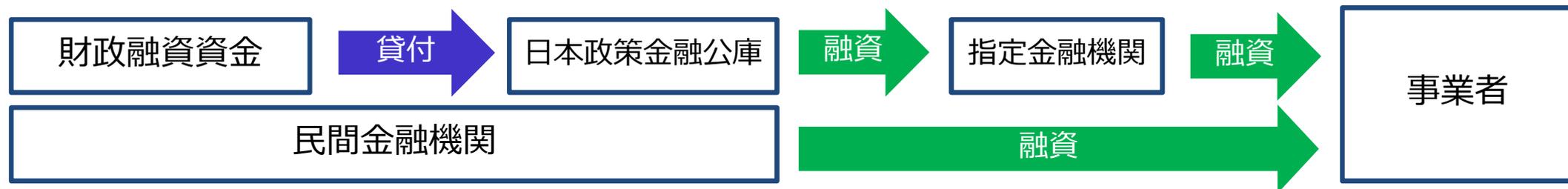
事業基盤強化計画の認定を受けた造船事業者で特定船舶※を建造する場合 ※要件は、特別償却と同じ。

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** [R3年度財投計画:200億円(事業基盤強化支援との合計)]
 - ✓ 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〉税制の特例等**
 - ✓ 【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
 - ✓ 【法人税・所得税】「先進船舶」の要件を満たす特定船舶：20%の特別償却
※ 海上運送法の「先進船舶導入等計画」の認定があったものと見なされるので、重複申請が不要
- **〈内航船〉鉄道・運輸機構（JRTT）共有船舶建造制度の利率軽減**
 - ✓ 共有割合を80～95%に拡大（通常は70～90%）、利率を0.2%軽減

ツーステップローン制度の新設

- 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



- 対象事業者 : 造船事業者 又は 舶用事業者

- 計画期間 : 原則 5 年以内

※ ただし、金融支援を受けず、かつ、登録免許税の軽減又は会社法の特例を活用する場合は 3 年以内

- 事業基盤強化の内容 :

- ① **生産性の向上**に資する取組 (P 6 参照)

- ② **品質の向上**に資する取組 (P 9 参照)

①と②を両方が必須。

- 認定要件 (後述) を満たすことの説明

生産性の向上に資する取組

- 以下のいずれかの取組を行うことが必要

取組の内容	条件
①新たな船舶等（※1）の開発及び生産	新たな船舶等の売上高の合計を 全事業の売上高の1%以上 とすること
②新たな役務（※2）の開発及び提供	新たな役務の売上高の合計を 全事業の売上高の1%以上 とすること
③船舶等の新たな生産方式の導入又は設備の能率向上	製品一単位当たりの 製造原価を5%以上低減 すること（または、製造原価から材料費を控除した額を10%以上低減すること） ※一単位当たりの製造原価の低減額の算定が困難と認められる場合は、売上原価を売上高で割った値を5%以上低減すること（または売上原価から材料費を控除した額を売上高で割った値を10%以上低減すること）
④新たな原材料、部品若しくは半製品の使用又は原材料、部品若しくは半製品の新たな購入方式の導入	製品一単位当たりの 製造原価を5%以上低減 すること

※1船舶等：船舶やエンジン等の舶用品、部品など。洋上風力発電に関連する製品も含まれる。

※2役務：船舶や舶用品（洋上風力発電関係含む）と全く関連性のない役務は対象外。

品質の向上に資する取組

- 以下に掲げる品質管理体制を構築することが必要

① 組織的な品質管理体制の構築

取組の内容	条件
社内規格の整備 (※)	品質管理に関する事項について、 社内規格を具体的かつ体系的に整備 するとともに、当該 社内規格に基づいて適切に品質管理 を行うこと また、社内規格を 適切に見直し 、かつ、従業員に周知すること
記録の管理 (※)	品質管理に関する 記録が必要な期間保存 し、かつ、品質管理の推進に 有効に活用 すること
組織的な運営 (※)	品質管理の推進を向上等の 経営指針として確立 するとともに、 計画的に品質管理を実施 すること 等
品質管理推進責任者の選任	品質管理推進責任者を選任 し、品質管理に関する計画の立案及び推進等の職務を行わせること

※船舶等の製造等に係る事業活動について、ISO9001等の認証を受けている場合は不要

② 検査設備の導入

- 各工程における**品質検査を別表（次頁参照）に掲げる検査設備を用いて**（※）適切に行うこと。
- 検査設備が検査を行うために必要な**精度及び性能**を有していること。

※NC加工機等により加工する場合など、規定の検査設備を用いて検査する場合と**同等以上の品質が確保される場合には検査設備の導入は不要**

【上記以外の品質向上のための取組を行う場合】（任意）

上記の取組以外に、先進的な検査設備を導入するなど、さらに品質を向上させるための設備投資等を行おうとする場合にも、計画認定の対象事業として支援措置を受けることが可能。

事業基盤強化計画の認定要件

- 以下の要件に合致する計画を国土交通大臣が認定

① 生産性の向上：計画の終了年度において次のいずれかの達成が見込まれること

i. **修正ROA 2%ポイント向上**

$$\text{修正ROA} = \frac{\text{営業利益} + \text{減価償却費} + \text{研究開発費}}{\text{総資産の帳簿価額}} \times 100$$

ii. **有形固定資産回転率 5%向上**

$$\text{有形固定資産回転率} = \frac{\text{売上高}}{\text{有形固定資産の帳簿価額}}$$

iii. **従業員1人当たりの付加価値額 6%向上**

$$\text{従業員1人当たりの付加価値額} = \frac{\text{営業利益} + \text{人件費} + \text{減価償却費}}{\text{従業員数}}$$

※各指標の向上率は、原則、事業部門単位で、計画開始直前における事業年度の確定決算時の数値と計画終了年度の数値を比較

事業基盤強化計画の認定要件

- ② 財務健全性： 企業単位で計画の終了年度において**以下の両方の達成**が見込まれること
 - i. 有利子負債／キャッシュフロー ≤ 10倍
 - ii. 経常収入 > 経常支出

- ③ 計画の内容が、事業者の技術力、販売力等に照らして過度に実施困難なものでなく、かつ、当該計画の実施に必要な資金の調達が可能でないこと

- ④ 計画に基づく生産性の向上が、市場構造に照らして、持続的なものと見込まれるものであること（例えば、需要見通しを上回る勢いで参入事業者が増加している製品や役務の市場に、競争優位性のない技術を以て新規参入を試みることは、本要件を満たさないと判断される）

- ⑤ 事業再編を併せて行う計画の場合、労働組合等と協議により十分な話し合いを行うこと、計画の実施に際して雇用の安定等に十分な配慮を行うこと

- ⑥ 他の事業者の活動を著しく困難にさせるものや、申請者が製造・販売する船舶等や提供する役務の価格の不当な引き上げが誘発されるものでないこと

計画の認定後について

【計画の公表】

- 認定した計画は、国土交通省のホームページに直ちに公表。
- ただし、企業秘密に該当する部分については公表対象外とすることができる。（事前にご相談ください）

【計画の実施状況の報告】

- **計画期間中の毎年度、計画の実施状況について、所定の様式に従って報告が必要。**

【計画の変更】

- 以下のような場合には、**変更申請を行い、その認定を受けることが必要。**
認定基準に抵触する場合、生産性向上の目標値に大幅な変更がある場合
新たに支援措置を活用する場合、生産性向上・品質向上のための取組内容に大幅な変更がある場合、
新たに合併や分割などの組織再編を行う場合、新たに大規模なリストラを行う場合 等
- 計画変更の際の認定基準は、当初の申請時と同じ基準が適用され、また、変更認定後には再度公表。

【計画の取り消し】

- 計画実施期間中に、**計画の実行が不可能と見なされる場合は、国土交通大臣が計画を取り消すこと**がある。
- なお、結果的に目標が達成出来なかった場合には、報告書にその原因を記載頂くと共に、必要に応じてヒアリング等を実施。

申請手続のスケジュール

事前相談

⇒ 要件に合致するかどうかを確認

2ヶ月程度

**計画の申請
(審査開始)**

⇒ 所定の申請書 + 添付書類を提出

1ヶ月程度

**計画の認定
(計画開始)**

※問い合わせ先

国土交通省海事局船舶産業課 船舶産業高度化基盤整備室 岩城・久保・稻吉

03-5253-8634

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

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

＜我が国の貿易に占める海上輸送の割合＞
【原油・石炭・LNG・食料】
(重量ベース)

海上輸送 100%
航空輸送 0%

＜日本商船隊による輸出入貨物の輸送割合＞
(重量ベース)

外国の船会社 39.5%
3億2,222万トン
日本商船隊 60.5%
4億9,343万トン

→ 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

国内貨物輸送の**約4割**

国内貨物輸送の約4割

輸送モード別輸送分担率
(トンキロベース)
(令和元年度)

航空 925 0.2%
内航海運 169,68 42%
貨物自動車 213,84 52.9%
鉄道 19,99 4.9%

→ 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低減
- 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



国
(国土交通大臣)

支援措置

- 事業調査の費用の補助（計画作成前）
- 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

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

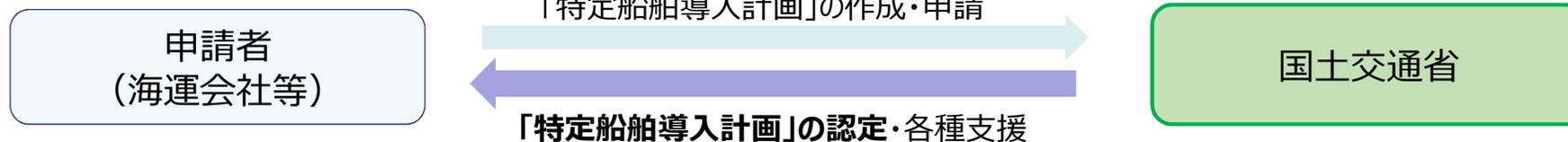


国
(国土交通大臣)

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。

- 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



<特定船舶導入計画の認定要件>

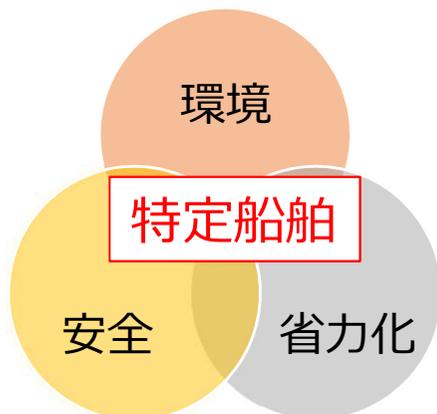
要件① (建造する造船所)

- 「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、海上運送法施行規則第42条の15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〇〇〇号) 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＞【13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認定事業基盤強化学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



「特定船舶導入計画認定制度」と「固定資産税の特例措置」における特定船舶の要件の概要

特定船舶の要件		特定船舶導入計画認定制度における特定船舶の要件	固定資産税の特例措置における特定船舶の特例
要件を定める告示		海上運送法施行規則第42条の15に規定する船舶を定める告示	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
安全・省力化		設備要件 (電源自動制御装置、機関室火災探知装置等)	
大気汚染防止	CO ₂ 削減	(EEDI要件の例) <H31.4～R元.12建造契約船> EEDI 20%削減等 <R2.1～建造契約船> EEDI 22%削減等 (EEDI要件が付加されない船舶は、 設備要件を付加) ・設備要件	(EEDI要件の例) <R3.4～R4.3建造契約船> EEDI 22%削減 <R4.4～建造契約船> フェーズ2適用船：EEDI22%削減 フェーズ3適用船：規制値+2% (EEDI要件が付加されない船舶は、 設備要件を付加) ・設備要件
	NO _x 削減	設備要件 (ディーゼル主機関)	
海洋汚染防止		設備要件 (廃油処理装置、汚水処理装置、 バラスト水処理装置等)	<R3.4～建造契約船> (左記設備に加え、ビルジプライマリータンク、 グレイウォータータンクを必須化)

※特定船舶の具体的な要件につきましては、「海上運送法施行規則第42条の15に規定する船舶を定める告示」、「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」をご確認ください。

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〇〇〇号）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。

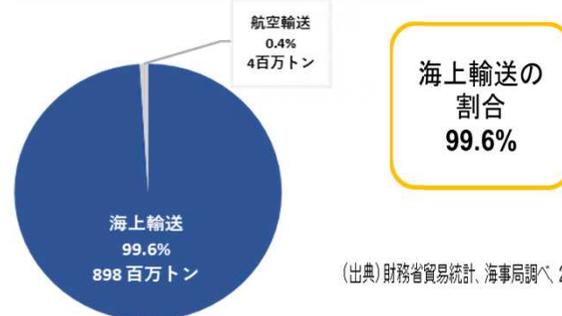
※ 日本船舶であって国際海上輸送の確保上重要な船舶

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。

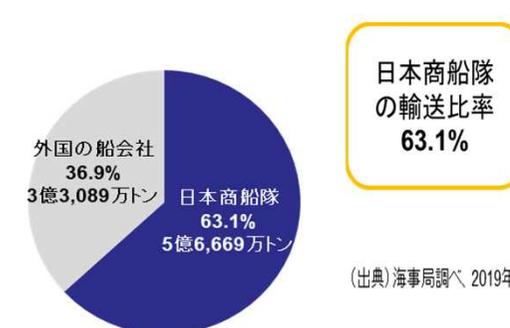
○ こうした中、法改正により、特定船舶の導入促進を図るための認定制度(特定船舶導入計画認定制度)を創設し、国際的・社会的に求められている安全性、環境性を持つ船舶を導入を促進することにより、我が国の造船業と一体となって、海事産業の基盤強化を図ることが必要。

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。

※ 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
【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）	船舶運航事業者等	
※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

【船舶運航事業者等が実施する手続関係】

国土交通省海事局外航課 税制班 中村・内藤・大塚

TEL : 03-5253-8119

【認定事業基盤強化事業者が実施する手続関係】

国土交通省海事局船舶産業課 船舶産業高度化基盤整備室
岩城・久保・稻吉

TEL : 03-5253-8634

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

- 公布(政省令・告示) 8月中旬
- 施行(法律・政省令・告示) 8月20日(金) 予定