

○特定船舶の導入の促進に関する基本方針（令和三年財務省・国土交通省告示第一号）

海上運送法（昭和二十四年法律第百八十七号）第三十九条の十九第一項の規定に基づき、特定船舶の導入の促進に関する基本方針を次のように定め、令和三年八月二十日から適用することとしたので、同条第四項の規定に基づき、次のとおり公表する。

令和三年八月二十日

財務大臣 麻生太郎
国土交通大臣 赤羽一嘉

特定船舶の導入の促進に関する基本方針

1. 特定船舶の導入の促進の意義及び目標に関する事項

(1) 特定船舶の導入の促進の意義

四面を海に囲まれた我が国において、外航海運は、輸出入貨物の99.6%、特に、エネルギー・食料等の主な物資の約100%の輸送を担っているなど、我が国の経済活動や国民生活を支えている。こうした中、我が国の外航船舶運航事業者（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（以下「外航船舶運航事業」という。）を営む者をいう。以下同じ。）は、我が国の国際海上輸送の60.5%を分担する主たる輸送の担い手であり、安定的な国際海上輸送の確保を図る上で、その役割は極めて大きい状況にある。

一方、近年、中国やインドをはじめとする新興国の経済成長等を背景に、世界の海上荷動量全体は毎年平均約4%の割合で増加している中で、我が国の外航船舶運航事業者の輸送量は近年ほぼ横ばいの状況となっており、相対的に輸送比率は減少傾向にある。

我が国の外航船舶運航事業者は、これまで、船舶の大型化やコンテナ船部門の統合を図るなど、様々な取組を進めてきたところであるが、世界単一市場たる外航海運分野における国際競争が激化する中、今後、世界の成長を我が国の成長として取り込み、我が国の安定的な国際海上輸送の確保を図っていくためには、安全・環境性能等の一定の性能を有した高品質な船舶である特定船舶の導入を促進し、一層の国際競争力の強化を図ることが必要である。

内航海運は、国内貨物の約4割、鉄鋼等の金属、石油製品、セメント等の産業基礎物資の約8割の輸送を担うとともに、国内海上旅客輸送は年間約9千万人が利用するなど、我が国の経済活動や国民生活を支える基幹的輸送インフラである。また、船舶は、同じ重さの貨物を運ぶ際のCO₂排出量が、トラックの約6分の1であり、環境に優しい輸送モードであることから、物流分野におけるCO₂排出削減に向けて、トラックによる輸送から船舶や鉄道による輸送への転換を図るモーダルシフトを推進する中で、その受け皿としての役割を担うとともに、近年は長距離トラックドライバー不足も重なってその役割が増しているところである。

一方、内航海運を取り巻く環境としては、まず、政府全体の取組である2050年カーボンニュートラルの実現を目指し、様々な分野において省エネルギー・脱炭素化の取組を加速させる必要性が高まっているところである。また、国内の人口減少等に伴う産業基礎物資の国内需要の減少により、内航輸送量は横ばいあるいは緩やかな減少傾向にある。加えて、内航海運においては、99.7%が中小企業であり、保有隻数が1隻のいわゆる一杯船主がオーナーの半数を超えるなど脆弱な事業基盤であることが課題となっており、このような小規模・多数の事業者が、寡占化が進む荷主企業の下で重層的に専属化・系列化せざるを得ない事業構造から、低い収益性を甘受している状況にある。

こうした状況の中、内航海運が、今後も社会的使命を果たし、安全かつ安定的な輸送の確保を図る上で、内航船舶（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。以下同じ。）の用に供する船舶をいう。以下同じ。）の更なる省エネルギー・脱炭素化に取り組むとともに、運航効率化や新技術の活用等による経営力の向上を図る取組を進めていくことが必要である。このため、特定船舶の導入を促進し、内航海運における環境対策及び生産性向上を図ることが必要である。

(2) 特定船舶の導入の促進の目標

現状、我が国の造船事業者により建造された船舶のうち、特定船舶の構造、装置又は性能に係る要件を満たす船舶は、外航船舶（外航船舶運航事業の用に供する船舶をいう。以下同じ。）が約21%、内航船舶が約8%となっているところ、特定船舶の導入を促進することにより、令和7年度を目途に、外航船舶については約30%、内航船舶については約15%の普及をそれぞれ目指す。

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

政府は、船舶運航事業者等による特定船舶の導入を促進するに当たり、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、船舶特別償却制度等による環境性能が高い船舶の導入促進のほか、外航船舶については、日本船舶に係る固定資産税等の軽減措置、内航船舶については、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度における共有分担率の上限の拡充及び利率の低減等の措置を講ずる。

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

我が国の外航船舶運航事業者は、世界単一市場で厳しい国際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供給することが求められており、特定船舶導入計画の認定

制度を活用しながら、特定船舶の導入を図り、一層の国際競争力の強化を図ることが必要である。

一方、内航船舶運航事業者（内航船舶運航事業を営む者をいう。以下同じ。）は、事業環境が大きく変化していく中においても内航船舶の更なる省エネルギー・脱炭素化を進めるとともに安全かつ安定的な輸送の確保を図ることが求められており、特定船舶導入計画の認定制度を活用しながら、特定船舶の導入を図り、内航海運における環境対策及び生産性向上を図ることが必要である。

また、船舶貸渡業を営む者についても、特定船舶を導入し、船舶運航事業者に対して貸し渡すことにより、外航船舶運航事業者の国際競争力の強化、内航船舶運航事業者の生産性向上等に資するものであることから、特定船舶導入計画の認定制度を活用しながら、積極的に特定船舶の導入を図るべきである。

なお、船舶運航事業者等が特定船舶導入計画の認定制度を活用するに当たっては、今後の特定船舶の導入の見通しも含めて検討することが望ましい。

4. 特定船舶に対する遠隔支援業務に関する事項

陸上から遠隔監視することによりエンジンの運転状態等のデータを収集及び分析し、エンジントラブルの予兆の検知等を行う遠隔支援業務のための技術（以下「遠隔監視技術」という。）については、近年、実用化及び高度化が進み、航行の安全を確保しつつ、メンテナンスの合理化や効率的な運航計画の策定に資するものとなっている。すなわち、遠隔監視技術は、船舶の安全性の向上だけでなく、船内労働環境の改善や運航効率化による生産性の向上にも資するものである。このため、特定船舶の導入を図っていくに当たり、遠隔監視技術を活用することは、特定船舶の導入効果を一層高めるものといえ、特定船舶導入計画の認定と同時に遠隔支援業務を行う事業場の認定を行うことができる制度を活用し、特定船舶の導入と遠隔監視技術の活用を一体的に促進していくことが重要である。

5. 特定船舶導入計画の認定に関する基本的な事項

(1) 特定船舶導入計画の認定手続

① 申請者

特定船舶導入計画の認定の申請は、船舶運航事業者等及び当該船舶運航事業者等が導入する特定船舶を製造する認定事業基盤強化事業者が共同で行うこととする。

② 計画期間

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年以内であることとする。

③ 申請時期

申請は、計画期間の開始の原則2か月前までに行うこととする。

(2) 特定船舶導入計画の認定基準

特定船舶導入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）

次の事項について判断することとする。

イ 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。

ロ 導入する特定船舶を製造する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（令和3年国土交通省・財務省告示第2号）3. (2)①に規定する基準を達成していること。

② 円滑かつ確実に実施されると見込まれるものであること（第2号基準）

次の事項について判断することとする。

イ 事業の実実施スケジュールが明確であること。

ロ 資金が十分に確保できることが見込まれること。

③ 特定船舶の導入が我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（第3号基準）

特定船舶の導入によって、我が国海運の質的低下をもたらすおそれのないことその他我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について判断することとする。

④ 先進船舶導入等計画の認定の特例（第4号基準）

先進船舶の導入等の促進に関する基本方針（平成29年国土交通省告示第887号）4. (2)に規定する事項について判断することとする。

⑤ 船舶安全法（昭和8年法律第11号）の特例（第5号基準）

船舶安全法の規定に基づく事業場の認定に関する規則（昭和48年運輸省令第49号）第35条第1項に規定する事項について判断することとする。

6. 特定船舶の導入を行うために必要な資金の調達円滑化に関して公庫及び指定金融機関が果たすべき役割に関する事項

(1) 特定船舶の導入に係る低利・長期資金調達支援制度の趣旨・目的

本制度は、認定船舶運航事業者等が認定特定船舶導入等計画に従って行う特定船舶の導入のために必要な資金について、認定船舶運航事業者等に対し、公庫から指定金融機関を通じて低利・長期の資金を供給することにより、民間金融機関だけでは十分な資金供給を行うことが困難であるという課題を解消し、認定船舶運航事業者等の資金調達の円滑化を図るものである。

このため、本制度に基づく資金の貸付けを行うに当たっては、次の①及び②に該当することを要件とする。

① 認定船舶運航事業者等が認定特定船舶導入計画に従って特定船舶の導入を行うために必要な資金の額が原則として50億円以上であること。

- ② 資金の貸付期間が5年以上であること。
- (2) 公庫及び指定金融機関が資金の貸付けの業務を行う上で配慮すべき事項
- ① 認定船舶運航事業者等が指定金融機関に対して、認定特定船舶導入計画に従って特定船舶の導入を行うために必要な資金について借入れの申請を行った場合において、当該指定金融機関は、業務を統括する部署を置くとともに、当該認定船舶運航事業者等の財務状況、資金の使途、返済財源等を的確に把握することを可能とするための適正かつ確実な体制及び方法により、当該認定特定船舶導入計画に従って行う特定船舶の導入の内容を確認し、与信審査を行い、併せて当該認定特定船舶導入計画が国土交通大臣の認定を受けていることを確認した上で、貸付けの決定を行うこととする。
 - ② 指定金融機関による貸付けは、他の金融機関等（海上運送法施行令（昭和30年政令第276号）第1条に規定する金融機関のほか、認定船舶運航事業者等に対する資金供給を行う者をいう。以下同じ。）と協調して実施するものとする。ただし、対象となる特定船舶導入計画の性質に鑑み、他の金融機関等が貸付け等の資金供給を行うことに支障がある場合はこの限りでない。
 - ③ 指定金融機関による貸付けの利率は、直近の金融情勢等に応じ、その原資が財政投融资資金であることを踏まえて定めるものとする。
 - ④ 指定金融機関が確認・審査を行った結果、貸付けの決定を行う場合には、当該指定金融機関は、公庫に対して、必要な資金を当該指定金融機関に貸し付けるよう、申請するものとする。
 - ⑤ 公庫は、指定金融機関から貸付けの申請を受けた場合には、当該指定金融機関に対して、速やかに、必要な資金の貸付けを行うことができるよう、貸付けの条件その他基本的な事項をあらかじめ定める等の必要な措置を講ずるものとする。この場合において、公庫による当該指定金融機関に対する貸付けの利率は、国から公庫に対する財政投融资資金の貸付けの利率と同一の利率とする。
 - ⑥ 公庫及び指定金融機関は、認定特定船舶導入計画に従って行う特定船舶の導入が適正かつ確実に実施されるよう、密接に連携して資金の貸付けを行うものとする。
7. その他特定船舶の導入の促進のために必要な事項
- (1) 国土交通大臣及び財務大臣は、認定船舶運航事業者等に対して、適切かつ確実に低利・長期の資金が供給されるよう、公庫及び指定金融機関と密接に連携することとする。とりわけ、各年度に貸し付けられる資金の累計額が政府関係機関予算予算総則に記載されている額を上回り、必要な支援が実施できなくなることがないように、国土交通大臣を中心に必要な調整を行うこととする。
 - (2) 国土交通大臣及び財務大臣は、特定船舶の導入に係る低利・長期資金調達支援制度が、民間金融機関の機能を補完する範囲内で実施されるものであることを踏まえ、指定金融機関による貸付けが不適切に市場を歪めることがないように、必要な指導・監督を行うものとする。
8. 備考
- この告示において使用する用語は、海上運送法において使用する用語の例による。