

船舶法施行細則の一部を改正する省令案に関する意見募集の結果について

令和 7 年 6 月 2 日

国土交通省海事局

国土交通省では、令和 7 年 3 月 1 1 日（火）から令和 7 年 4 月 1 0 日（木）までの期間において、船舶法施行細則の一部を改正する省令案について、広く国民の皆さまからご意見の募集を行いました。

その結果、本件に関して、2,736 件のご意見が寄せられました。お寄せいただいた主なご意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様のご協力に厚く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

1. 実施方法

- （１） 意見募集期間：令和 7 年 3 月 1 1 日（火）から令和 7 年 4 月 1 0 日（木）
- （２） 周知方法：電子政府の総合窓口（e-Gov）
- （３） 意見提出方法：e-Gov の意見提出フォーム、電子メール及び郵送

2. 提出意見数

2,736 件

3. お問い合わせ先

国土交通省海事局外航課

主なご意見の概要及び国土交通省の考え方

※行政手続法第 43 条第 2 項に基づき、ご提出いただいたご意見については、必要に応じて、整理又は要約しております。

※本改正と直接の関係がないため掲載しなかったご意見についても、今後の施策の推進に当たって、参考とさせていただきます。

※なお、本意見募集における提出意見のうち、「カボタージュ制度の堅持を求めるご意見」がその大半を占めておりますが、とりまとめの都合上、整理又は要約しております。

主なご意見の概要	国土交通省の考え方
<カボタージュ制度の堅持を求めるご意見>	
今回の改正は、昨年 6 月に閣議決定された規制改革実施計画に記載のある「洋上風力発電設備の設置・保守に係る外国籍船の利用及び外国人材の活用」についての「必要な省令改正等」であると考えられ、洋上風力発電に関連したカボタージュ規制の緩和につながるのではないかと。	カボタージュ制度は、国家主権・安全保障の観点から、自国内の貨物又は旅客の輸送は自国の管轄権の及ぶ外国籍船に委ねるという国際的な慣行として確立した制度です。
今回の改正は、沿岸輸送特許及び不開港場寄港特許を手続き面から緩和するものではないのか。	我が国においても、船舶法に基づいて、外国籍船による国内輸送は原則として禁止しており、令和 5 年 4 月に閣議決定された海洋基本計画でも、安定的な国内海上輸送を確保するため、カボタージュ制度を維持する旨は明確に記載しているところです。
国は、外国籍船による沿岸輸送や不開港場寄港を原則禁止する船舶法や、沿岸輸送禁止の原則を示す海洋基本計画の趣旨に鑑み、特許を極めて制限的（抑制的）に運用すべきである。	今般の船舶法施行細則の一部改正は、あくまでもカボタージュ制度の維持を前提に、船舶法第 3 条ただし書に基づく沿岸輸送の特許の手続きを明確化するものであり、沿岸輸送特許の審査基準【参考】を変えるものではなく、カボタージュ制度を緩和するものではありません。
使い勝手の良いルール変更にしが見えない。それも一部の地方自治体や特定の企業の商行為のためのルール変更である。これにより、カボタージュ規制緩和は進行する。	カボタージュ制度については、今後も堅持してまいる所存です。
カボタージュ規制の緩和により、内航海運産業は、運航コストが優位な外国籍船に駆逐され壊滅的な打撃を受け、船員だけではなく、陸上社員の雇用にまで影響する。	【参考】沿岸輸送特許の審査基準 ①当該沿岸輸送が、我が国における安定輸送の確保等の観点から支障を生ずるものではないこと。
カボタージュ規制の緩和により、これまで我が国の海事関係法令に従って日本籍船を活用してきた洋上風力発電設備の設置・保守事業者の経営に対して深刻な影響を及ぼしかねない。これまでの規制を緩和して外国籍船の活用を促進する省令改正は、政策の一貫性を損なう上、事業者間の不公正な競争を惹起するものであって行うべきではない。	②日本の海上運送事業者による物品又は旅客の輸送に支障を生ずるものではないこと。
カボタージュ規制の緩和により、外国籍船を活用する事業者や外国企業の競争力が強化され、日本籍船を活用して事業を営む企業や将来を見据えて日本籍船を建造して対応する企業の競争力が相対的に低下し国益を損なう。	③他法令に反しないこと。
資本力等を有する外国企業が我が国の洋上風力発電事業への参画を明らかにしているところ、	

外国籍船の活用を更に推し進めるような省令改正は、我が国の洋上風力発電事業の発展よりも外国企業による国内シェアを高める行為であり、行うべきではない。	
カボタージュ制度が緩和・停止された場合には日本船舶・日本人船員が極端に減少する可能性が大いにあり、我々船員の職場が外国人労働者に奪われる。また、安定的な海上運送が確保できなくなるばかりか、海技者としての技術の継承、しいては海洋国家の確立が危うくなる恐れがある。このため、カボタージュ制度の緩和・停止には反対する。	
カボタージュ規制の緩和により、自国の管轄権が及ばない外国籍船の航行が増えることで、外国人作業員を活用した密輸、外国人作業員の逃亡・不法滞在、密入出国等の犯罪(詐欺グループの拡大等)が横行することへの懸念や、日本の海域特性や海上交通ルールを熟知しないことによる海難事故等の安全上の問題を惹起させるなど、安全上の観点や雇用問題を招くことになるのではないか。	
カボタージュ規制の緩和は、我が国の海運業界、安全保障、環境、地域経済そして食料安全保障に重大な影響を及ぼす可能性がある。	
今回の改正の目的は、「事業者の予見可能性を高める観点から」、「特許に係る手続きの明確化を図るべく」行うこととされているが、その目的・内容については必ずしも明確ではなく、運用如何によっては実質的に「カボタージュ規制」の緩和につながるのではないか。	
カボタージュ規制があることを前提として既に日本籍船に投資した日本企業に不利益がない制度にしてほしい。	カボタージュ制度の趣旨に鑑み、沿岸輸送特許制度の運用に当たっては、個別の事案毎に、特許の審査基準に基づき、厳正に審査・判断します。
特許については、日本籍船の投資意欲を削ぐことがないよう、慎重かつ厳正な審査で運用してもらいたい。	
外国籍船の活用を推進するよりも日本籍船の確保に注力すべきではないのか。	いただいたご意見は、今後の施策の推進に当たって、参考とさせていただきます。
洋上風力発電設備の設備・保守にかかわる日本籍船の建造及び日本人船員の育成に向け、建造資金に対する支援制度の拡充や日本人船員を育成する教育機関等への補助の拡充等に取り組むべきである。	
現行の煩雑な日本籍船化手続きを容易化して業界全体及び日本海運業が発展するような対応をとるのが国として当然あるべき姿ではないのか。	
＜省令改正の目的や内容が不明確であるとのご意見＞	
パブリックコメントに掲載されている資料から	今回の省令改正は、一定期間内に反復・継続

は、改正の背景、趣旨、理由、具体的な改正内容を読み取ることができない。	して不開港場寄港又は沿岸輸送を行う事業者の予見可能性を高めるため、船舶法第3条に基づく特許の手続きを明確化することとしております。 具体的には、 ・国土交通大臣が適当と認めるときは、地方運輸局長等を経由することを不要とする改正を行う ・特許の申請書の提出について、国土交通大臣がその都度の申請が必要ないと認める場合においては、一定期間内の不開港場寄港又は沿岸輸送に関して一括して行うことができる旨を規定することとしております。
改正省令案の新旧対照表は提示してほしい。提示された資料では、改正内容の概要は分かっても、その詳細を知ることができない。	いただいたご意見は、今後のパブリックコメントの実施に当たって、参考とさせていただきます。
具体的な改正内容と省令案の規定案を公開してからパブリックコメントに付すべきである。	
事業者の予見可能性を高める観点とは何か。こういった事業者を対象とするのか、何の予見可能性を高めるのか、その目的を資料から読み取ることができない。	不開港場寄港又は沿岸輸送の特許の手続きを明確化することにより、一定期間内に反復・継続して不開港場寄港又は沿岸輸送を行う事業者の事業実施に当たっての予見可能性を高めることを目的としております。
予見の可能性を高めるとは、事業者の予想に基づく申請で特許の申請や許可が受けられるということか。	
地方運輸局長等の経由が不要とされる場合が具体的にどのような場合かを明らかにすべきである。	いただいたご意見は、今後の特許制度の運用に当たって、参考とさせていただきます。
地方運輸局長等は、地域の事情に精通しており、適切な審査を行う上で重要な役割を果たしている。地方運輸局長等を経由しない手続きによって、審査の質が低下する懸念がある。地方運輸局長等を経由しない場合の手続きの具体的な基準と、その必要性について、詳細な説明を求める。	
一定期間内の一括申請が認められる場合が具体的にどのような場合かを明らかにすべきである。	
＜洋上風力発電を推進するため、外国籍船の活用を容易にすべきとする立場からのご意見＞	
洋上風力発電事業で使用する外国籍船について、既に公表されている特許の審査基準のほかに特別な条件は設定されるのか。	今般の船舶法施行細則の一部改正は、既に公表している特許の審査基準に変更を加えるものではありません。
国が主体的に将来の洋上風力発電設備の整備に必要な船舶の需給見通しの情報収集や分析を行い、公表することで、事業者が予測可能な形で計画を立てられるようにすべきである。	国内関連事業者が予見性を持って洋上風力発電設備の整備に必要な日本籍船の確保に取り組めるよう、「洋上風力関係船舶確保のあり方に関する検討会」において、その将来需要見通しの検討を進めているところです。
洋上風力発電設備の建設時に必要となる日本籍	特許申請者において、日本の海上運送事業者

船の利用可能性の有無について、誰が立証責任を負うのか。	による物品又は旅客の輸送に支障を生ずるものではないことを立証していただくことを想定しております。
本措置の詳細や実際の運用方法に関しては、引き続き事業者とも密に連携いただき、事業者のニーズに沿った運用がなされることを期待している。	いただいたご意見は、今後の特許制度の運用に当たって、参考とさせていただきます。
再エネ海域利用法に基づく公募制度を踏まえ、日本籍船の調達が困難な場合は、入札時点で外国籍船活用の見通しを立てられる内容としてほしい。	
船舶調達やファイナンス等の関係上、洋上風力発電設備の設置工事開始の数年前に特許を出してほしい。	
特許申請に必要な提出書類をあらかじめ明示してほしい。	
特許期間の変更・延長について、簡素な手続きで認めてほしい。	
洋上風力発電関係の工事については、施工開始までの期間が長く、一部の提出書類（乗船者の身分もしくは職業を証する書類やクルーリストなど）は施工直前にしか用意することができないことから、これらの書類に関しては特許取得後の提出を認めてほしい。	
日本籍船と外国籍船では船のスペックや船員の労働条件等が異なるため、外国籍船の活用を認めてほしい。	
特許の申請から付与までの期間を短縮すべきである。	
港湾域内、特に開港場域内の洋上風力発電事業については、船舶法第3条ただし書及び船舶法施行細則第3条の2の適用除外とすべきである。	
洋上風力発電事業に必要な船舶を確保するに当たっては、手続きやコスト等の点で日本籍化には限界があるため、外国籍船の活用を可能としてほしい。	
発電所の建設に不可欠で、かつ代替が困難な特殊作業船については、時限的に特許を付与する運用とすべきである。	
既に公表されている特許の審査基準は曖昧で広い解釈の余地があることから、曖昧さや多義的な解釈の余地を残さないよう明確に規定すべきである。	
今後、特許の審査基準を変更する場合には、関係者への意見聴取やパブリックコメントを実施すべきである。	
オンラインでの特許申請も可能とすべき。	
洋上風力発電事業における外国籍船の活用については、台湾や韓国の事例も参考となるのでは	いただいたご意見は、今後の施策の推進に当たって、参考とさせていただきます。

ないか。	
公的セクターが、日本籍船と外国籍船の稼働情報を集約・可視化し、特許の必要性を合理的に判断できるマッチングプラットフォームを整備すべき。	

以上