

○国土交通省告示第 号

海上運送法（昭和二十四年法律第百八十七号）第三十九条の十第一項の規定に基づき、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、令和八年十月一日から適用する。

令和八年 月 日

国土交通大臣 金子 恭之

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百八十七号）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順次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る。

参 照 文 献	参 照 文 献
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 四面を海に囲まれ、エネルギーや食料等の自給率が低い我が国において、海運は輸出入貨物のほぼ全ての輸送を担っており、国民生活、経済活動に大きな役割を果たしている。これを担う海運業や造船業等の海事産業は、我が国の経済を持続的に支える基幹産業であり、今後より一層複雑化・高度化する海運市場及び国際的な環境規制に対応しながら、その活性化及び国際競争力の維持・強化を図っていく必要がある。 このため、我が国の強みである技術力を活かし、より高い安全性、環境性能等を追求し、常に「先進的な技術」に挑戦することにより、新たな差別化の軸を確立する必要がある。特に、先進的な技術を活用し、船舶への乗組み基準の合理化を含めた航行の安全性若しくは効率性の向上、快適性の確保又は環境負荷の低減に資する先進船舶の研究開発、製造及び導入（以下「先進船舶の導入等」という。）によって、競争の激しい国際市場で我が国海事産業が大きく発展していくことが期待できる。	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 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%、内航海運は国内貨物の約4割、産業基礎物資の約8割の輸送を担うとともに、国内海上輸送は年間約9千万人が利用しており、海運業は我が国の経済、国民生活に大きな役割を果たしてきた。また、1956年以降、ほぼ半世紀にわたり新造船建造量シェア世界1位を維持し、ピーク時には50%のシェアを有していた我が国造船業は、地域に根差した産業として地方の経済成長と雇用を支えるとともに、主要な輸出産業として我が国の国内総生産向上や貿易収支の改善に寄与してきた。さらに、世界の現存船の約3割は日本建造船であり、世界の海上輸送を支える、安全で高性能・高品質な船舶を供給し、世界の海上輸送の安全性、効率性の向上及び環境負荷の低減に多大な貢献を果たしてきた。このような海運業、造船業等の海事産業は、我が国の経済を持続的に支える基幹産業であり、今後とも複雑化・高度化する海運市場及び国際的な環境規制に対応しながら、その活性化及び国際競争力の維持・強化を図っていく必要がある。これまで、我が国海事産業は高い省エネルギー性能の船舶など高品質の製品やサービスを供給することにより、国際競争の中で優位性を保ってきたが、中国、韓国等国においても省エネルギー性能に優れた船舶の開発、建造及び導入が進みつつあり、将来にわたって優位性を保つことができなくなる可能性が懸念される。このため、引き続き我が国の強みである技術力を向上させ、省エネルギー性能以外の安全性、環境性能等に視野を広げ、常に「先進的な技術」に挑戦することにより、新たな差別化の軸を確立する必要がある。このように、先進的な技術を活用し、船舶への乗組み基準の合理化を含めた航行の安全性若しくは効率性の向上、快適性の確保又はは

(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、<u>2035年</u>までに先進船舶を<u>2,300隻</u>導入することを目標とする。		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的な方針 (1) (略) (2) 個別の分野における施策の方向性 近年、海上ブロード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号イからニ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。なお、近年の技術の発展や国際状況は以下のとおり。 ・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。
(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、<u>2025年</u>までに先進船舶を<u>340隻</u>導入することを目標とする。当該目標の達成に向けた取り組みは、<u>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。</u>	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的な方針 (1) (略) (2) 個別の分野における施策の方向性 今般、海上ブロード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号イからニ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号イからト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	環境負荷の低減に資する先進船舶を研究開発、製造及び導入（以下「先進船舶の導入等」という。）することによって、競争の激しい国際市場で我が国海事産業が大きく発展していくことが期待できる。

・海運分野における環境負荷低減は引き続き重要であるところ、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等に燃料の転換が進んでいる。

・近年、代替燃料船以外にも、対象範囲告示第2条第2号イからト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。

これらを踏まえ、近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 （略）

② 代替燃料船の方向性

液化天然ガス燃料船等の代替燃料船の導入を支援するとともに、港湾当局や事業者と協力し、液化天然ガス等の代替燃料の供給拠点の整備や新たな代替燃料船の安全基準の整備などを一体的に推進する。

これにより、社会的ニーズや荷主及び旅客のニーズに対応した環境性能を飛躍的に向上させた船舶の普及を図る。

③ （略）

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)・(2) （略）

(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

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。

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 （略）

② 代替燃料船の方向性

液化天然ガス燃料船の導入を支援するとともに、港湾当局や事業者と協力し、液化天然ガス等の代替燃料の供給拠点の整備や新たな代替燃料船の安全基準の整備などを一体的に推進する。

これにより、社会的ニーズや荷主及び旅客のニーズに対応した環境性能を飛躍的に向上させた船舶の普及を図る。

③ （略）

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)・(2) （略）

(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、海上グローバル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、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と見込まれており、今後、船舶において燃料転換が一層進む可能性がある。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)～(6) (略)

4. (略)

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、海上グローバル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)～(6) (略)

4. (略)