○国土交通省告示第三百二十六号

海上運送法（昭和二十四年法律第百八十七号）第二十四条第四項の規定に基づき、日本船舶及び船員の確保に関する基本方針を変更し、平成二十五年四月一日から適用することとしたので、同条第六項の規定に基づき、次のとおり公表する。

平成二十五年三月三十日

国土交通大臣　太田　昭宏

日本船舶及び船員の確保に関する基本方針

安定的な海上輸送の確保を図るために必要な日本船舶の確保並びにこれに乗り組む船員の育成及び確保（これらに関連して実施される準日本船舶の確保並びにこれに乗り組む船員の育成及び確保を含む。以下「日本船舶及び船員の確保」という。）に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、海上運送法（昭和24年法律第187号。以下「法」という。）第34条第１項に基づき、国土交通大臣は、本基本方針を定める。

１．日本船舶及び船員の確保の意義及び目標に関する事項

⑴　日本船舶及び船員の確保の意義

①　外航日本船舶の確保並びに外航日本人船員の育成及び確保の意義

四面を海に囲まれた我が国において、輸出入貨物の99.7％の輸送を担う外航海運は、我が国経済、国民生活を支えるライフラインとして極めて重要である。また、本邦外航海運事業者は、我が国の国際海上輸送の約55%、特に輸入については約60%を分担する主たる輸送の担い手であり、安定的な輸送を確保し、我が国産業界の国際活動、国民生活の維持向上を図る上で不可欠の存在である。この輸送の基盤である外航日本船舶及び外航日本人船員は、我が国の管轄権・保護の対象であり、経済安全保障の観点から平時より一定規模確保することが必要であるとともに、海上輸送の安全の確保及び環境保全、海技の世代間の安定的伝承等の観点から重要である。

しかしながら、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、我が国外航海運においては、円高等によるコスト競争力の喪失から、安定的な国際海上輸送の核となるべき外航日本船舶は、最も多かった昭和47年の1,580隻から平成18年には95隻へ、外航日本人船員は昭和49年の約５万7000人から平成18年には約2600人へと極端に減少しており、極めて憂慮すべき事態となっている。

このため、国際競争条件の均衡化に加え、外航日本船舶及び外航日本人船員の計画的増加について外航海運事業者の自発的な取組みを促すための環境を整備し、外航日本船舶の確保並びに外航日本人船員の育成及び確保を図ることにより、安定的な国際海上輸送を確保することは、大きな意義がある。

また、外航日本船舶が十分に確保されるまでの間は、平成24年12月に創設された準日本船舶制度を活用し、外航日本船舶を補完する準日本船舶を確保することは、大きな意義がある。

②　内航船員の育成及び確保の意義

内航海運は国内貨物輸送の約４割、産業基礎物資の約８割の輸送を担うとともに、国内海上旅客輸送は年間約１億人が利用しており、極めて重要な輸送機関である。また、地球温暖化対策に対する取組みが求められる中、中・長距離フェリーや貨物船は、環境に優しい物流を目指す陸上から海上へのモーダルシフトの担い手として、極めて高い公共性を有している。これら貨物・旅客双方の内航海運の重要性を考慮すると、その人的基盤である内航船員の意義・必要性は論をまたない。

しかしながら、内航船員については、船舶の大型化による運航効率の向上と運航技術の進歩に伴い漸減傾向にあり、現在雇用の需給は概ね均衡しているが、一部地域等においては内航船員不足の状況が顕在化しており、また、50歳以上の内航船員の占める割合が50％に上る等高齢化の著しい進展、後継者不足等により、近い将来、内航船員不足の深刻化が強く懸念されている。

このため、内航船員の計画的な育成及び確保について内航海運事業者の自発的な取組みを促すための環境を整備し、内航船員の育成及び確保を図ることにより、安定的な国内海上輸送を確保することは、大きな意義がある。

⑵　日本船舶及び船員の確保の目標

①　安定的な国際海上輸送を確保するためには、平成19年12月の交通政策審議会答申において、外航日本船舶及び外航日本人船員の必要規模を試算したところ、外航日本船舶は約450隻、外航日本人船員は約5,500人とされた。一方、外航日本船舶及び外航日本人船員の現状規模を踏まえれば、これらの必要規模を短期間で達成することは困難であることから、当面の取組みとして、外航日本船舶の隻数を平成20年度からの５年間で２倍に、外航日本人船員の人数を10年間で1.5倍に増加させることを目標として取り組んできたところ、外航日本船舶の隻数については平成20年からの９年間で3.2倍に増加させることを目標とする。

②　安定的な国内海上輸送を確保するためには、平成19年12月の交通政策審議会答申において、内航船員の将来見通しを試算したところ、５年後に約1,900人、10年後には約4,500人程度の船員不足が生じる可能性があるとされた。このため、５年後、10年後にこれらの船員不足が生ずることのないよう内航船員の育成及び確保を図ることを目標とする。

２．日本船舶及び船員の確保のために政府が実施すべき施策に関する基本的な方針

我が国の海運の置かれた状況に鑑みると、海洋基本法の施行も受け、外航海運においては外航日本船舶の確保並びに外航日本人船員の育成及び確保が、内航海運においては内航船員の育成及び確保が必要であり、以下のとおり、これらに対処するための施策を実施する必要がある。

⑴　日本船舶・船員確保計画認定制度の適切な実施

法において、船舶運航事業者等が基本方針に即して日本船舶・船員確保計画（以下「計画」という。）を作成し、国土交通大臣の認定を申請することができることとされており、当該認定を受けた対外船舶運航事業者に対するトン数標準税制の適用等の支援措置が設けられているが、引き続き同認定制度の適切な実施を確保することにより、日本船舶及び船員の確保を図ることが必要である。

このため、計画の認定に当たっては、本基本方針に従って日本船舶及び船員の確保が図られる計画である旨を審査するとともに、認定計画に従った措置の実施状況について的確に把握し、必要な措置を講じていない場合には勧告や認定の取消しを行うこと等により、認定制度の適切な実施を確保する。

⑵　トン数標準税制の導入

本邦対外船舶運航事業者と外国の対外船舶運航事業者との間の国際的な競争条件の均衡化を図ることに加え、外航日本船舶及び外航日本人船員の計画的増加を図るため、外航海運市場において世界標準とも言うべきトン数標準税制を導入することにより、安定的な国際海上輸送を確保する。

トン数標準税制の適用対象を外航日本船舶とすることにより、対外船舶運航事業者による外航日本船舶の増加のインセンティブを高める。

また、新たにトン数標準税制の適用を受けるための計画認定の申請時期を平成26年２月28日までに限定することにより、取組みを促進する。

⑶　準日本船舶制度の活用

平成24年12月に、一定の要件を満たす外国船舶を外航日本船舶を補完する準日本船舶として認定する制度が創設された。準日本船舶制度は安定的な国際海上輸送の確保を図るために有効であるが、本来、安定的な国際海上輸送の確保は外航日本船舶のみで達成することが望ましいことから、準日本船舶の確保は外航日本船舶の確保と連動して実施されるべきである。

このため、外航日本船舶の確保並びにこれに乗り組む船員の育成及び確保（以下「外航日本船舶の確保等」という。）に関連して実施される措置としての準日本船舶の確保は、事業年度ごとに、平成25年度以降に新たな計画（４．⑵①⑴１）及び２）の基準を満たすものに限る。）について認定を受けた本邦対外船舶運航事業者（以下「新計画認定事業者」という。）が平成25年度以降の事業年度（新たな計画が平成26年度から５年間の計画の場合にあっては、平成26年度以降の事業年度。以下同じ。）に増加させた外航日本船舶の隻数の合計の３倍までの隻数に係る準日本船舶の確保とする。