また、全ての外航日本船舶及び新計画認定事業者が運航する準日本船舶の合計隻数が450隻を超える場合は、450隻から全外航日本船舶の隻数を減じた隻数に係る準日本船舶の確保を外航日本船舶の確保等に関連して実施される措置としての準日本船舶の確保とし、次のａ）からｃ）までの考え方により、当該確保の対象となる準日本船舶を決定する。

ａ）全ての新計画認定事業者が平成25年度以降の事業年度に増加させた外航日本船舶の増加１隻当たり３隻の割合で当該新計画認定事業者が運航している準日本船舶が対象となり、当該外航日本船舶の増加時期がより早いものから優先的に対象となる。

ｂ）ａ）の場合において新計画認定事業者が運航している準日本船舶の隻数が、対象となることができる準日本船舶の隻数を超える場合は、準日本船舶の認定時期がより早いものから優先的に対象となる。

ｃ）一度対象となった準日本船舶であっても、後に外航日本船舶が増加した場合及び対象としての優先順位がより高い準日本船舶が認定を受けた場合は、対象としての優先順位が低いものから順に対象から外れる。

なお、外航日本船舶の確保等に関連して実施される措置としての準日本船舶の確保の対象となる準日本船舶についても、トン数標準税制の適用対象とすることにより、準日本船舶の着実な確保を図るとともに、外航日本船舶の増加を促進する。

⑷　内航船員の育成及び確保に関する予算措置の導入

内航船員の高齢化の進展により著しい船員不足が見込まれるなど、内航船員の育成及び確保が喫緊の課題となっていることから、船員を集め、育て、キャリアアップを図り、陸上海技者への転身を支援するとともに、海事地域の振興を図るための予算措置を講じ、船員の育成及び確保に積極的な船舶運航事業者等を支援する。

具体的には、①内航海運業界のグループ化を通じた船員の計画的な育成及び確保や、②資格取得を通じた採用ニーズに即した人材の育成、③退職自衛官、女性などの新たな船員供給源からの船員の育成及び確保等、船員の育成及び確保策に計画的に取り組む事業者にインセンティブを付与する観点から、支援措置を講じる。

⑸　非常時における輸送体制の確保

国内で事故、災害等が発生した際に国内の他の地域や外国から緊急物資を輸送する場合や、外国で災害、治安悪化等が発生した際に邦人を安全な地域に輸送する場合等、非常時においても安定的な海上輸送の確保を図ることが必要である。

このように、航海が公共の安全の維持のために必要である場合において、自発的に当該航海を行う者がない場合又は著しく不足する場合に限り、船舶運航事業者に対し、航海命令を行う。国際輸送においては、トン数標準税制の適用を受けている対外船舶運航事業者の外航日本船舶及び準日本船舶について優先的に適用する。なお、いわゆる有事及び周辺事態における海上輸送は、有事法制及び周辺事態法制に基づく措置により対応することが適当であり、法の航海命令は有事等の輸送を対象とするものではない。

航海命令を発動する場合には、当該航海に従事する船舶及び船員の安全の確保に配慮するものとする。

⑹　多様な養成課程による船員の育成及び確保

今後、船員不足が予想される中、船員の育成及び確保を円滑に進めるためには、現時点では想定されていないような新たな養成課程を含め、船舶運航事業者等の自主的な取組みによる計画的で多様な養成課程を柔軟に認めていくことが必要である。このため、多様な養成課程による海技資格取得を柔軟に認めていくことにより、積極的に船員の育成及び確保を行う事業者を支援する。

⑺　その他

我が国においては、安定的な国際海上輸送の確保を図るため、これまで、本邦外航海運事業者の国際競争力の確保や日本船舶の確保並びに日本人船員の育成及び確保を図るための諸施策を講じてきている。これらについて、今後も諸外国の動向等も踏まえ、更なる制度改善について検討する。

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

⑴　外航海運事業者が講ずべき措置

本邦外航海運事業者は、単一の国際市場で激しい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いる。また、本邦外航海運事業者は、外航日本船舶及び外航日本人船員を確保する主体として、計画認定制度を活用し、外航日本船舶の増加や外航日本人船員の採用増（中途採用、退職者等の積極活用を含む。）、訓練の充実等に努力すべきである。外航海運業界は、業界の総意として、平成20年に、外航日本船舶を今後５年間で２倍程度となるよう全力で対応するとともに、外航日本人船員（海技者）を今後10年間で1.5倍程度という目標を掲げ、全力で努力する旨を表明し、平成25年には、外航日本船舶を平成20年度からの９年間で3.2倍程度（今後増加させる外航日本船舶のうち、20隻程度を我が国造船所で建造）となるよう全力で対応する旨を表明しており、その実現に向けた取組みが期待される。また、外航海運事業者は、業界の目標を踏まえつつ、具体的な計画を作成することが必要である。さらに、外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームの活用による積極的採用、外航海運事業者自らの船舶を用いた乗船実習（社船実習）の推進等外航日本人船員の育成及び確保のための体制整備を行うことが必要である。

⑵　内航海運事業者が講ずべき措置

内航船員の高齢化が著しく進展し、今後は外航海運や漁業分野からの経験豊富な即戦力となる船員の参入に多くは期待できないことも踏まえ、内航海運事業者は、船員未経験者等の採用を促進し、自ら積極的にキャリアアップのための教育訓練を実施することが求められている。また、内航海運事業者は、内航船員を育成及び確保する主体として、計画認定制度を活用し、①内航海運業界のグループ化を通じた内航船員の計画的な育成及び確保や、②資格取得を通じた採用ニーズに即した人材の育成、③退職自衛官、女性などの新たな船員供給源からの内航船員の育成及び確保等に努力するべきである。

本制度の活用を含め、個々の内航海運事業者において、船員を育成し、確保を図る具体的な取組みをこれまで以上に積極的に実施することが期待される。

４．計画の認定に関する基本的な事項

⑴　認定の申請に当たっての基本的事項

①　申請者

(1)　トン数標準税制の適用を受けようとする場合にあっては、対外船舶運航事業者であること。

(2)　(1)の場合以外の場合にあっては、船舶運航事業者等（日本船舶及び船員の確保を行おうとする船舶運航事業者、船舶貸渡業者、船舶管理会社その他の者をいう。）であること。

②　計画期間

(1)　トン数標準税制の適用を受けようとする場合にあっては、認定申請日を含む事業年度の翌事業年度の開始の日から５年（平成25年度から新たにトン数標準税制の適用を受けようとする場合にあっては、平成25年４月１日から５年）であること。ただし、平成21年度からトン数標準税制の適用を受けている認定事業者が、平成25年度の計画期間終了の日以降引き続きトン数標準税制の適用を受けようとする場合（平成25年度に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（以下「準日本船舶の確保等」という。）に係る計画を有する場合に限る。）にあっては、認定申請日を含む事業年度の翌事業年度（平成26年度）の開始の日から４年であること。

(2)　(1)の場合以外の場合にあっては、認定申請日を含む年度の翌年度の開始の日から３年以上５年以下であること。

③　申請時期

計画期間の開始の１ヶ月前まで（平成25年度から新たにトン数標準税制の適用を受けようとする場合にあっては、本基本方針の告示の日から１ヶ月以内）とする。

ただし、法第36条に規定する船員職業安定法の特例の適用を受けようとするときは、計画期間の開始の４ヶ月程度前に申請すること。

⑵　計画の認定基準に関する基本的な事項

①　基本方針への適合性（第１号基準）

(1)　トン数標準税制の適用を受けようとする場合にあっては、事業内容に応じて外航日本船舶及び外航日本人船員を計画的に増加し、外航日本人船員の計画的な養成を図る計画であるかどうかを１）及び２）に基づき判断する。

１）外航日本船舶の計画的な確保に関する基準

外航日本船舶の隻数について、５年間の計画期間内に２倍以上（平成25年度又は平成26年度から新たにトン数標