○国土交通省告示第百八十六号

海上運送法（昭和二十四年法律第百八十七号）第三十四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。

平成三十年二月十六日　　国土交通大臣　石井　啓一

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

（１）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99.6％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62％、特に輸入については約67％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５万7,000人から平成18年には約2,600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、平成29年10月に拡充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

内航輸送においては、国内貨物輸送の44％、産業基礎物資の約８割を担うとともに、国内海上旅客輸送は年間約１億人が利用しており、我が国の国民生活や経済活動を支える基幹的輸送インフラとして極めて重要な役割を担っている。また、「交通政策基本計画」（平成27年２月13日閣議決定）や「地球温暖化対策計画」（平成28年５月13日閣議決定）に基づき、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・旅客双方の内航輸送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。

こうした社会的役割の大きさの一方で、内航輸送においては船舶と船員の２つの高齢化、脆弱な経営基盤等への対応等、継続して存在する様々な構造的課題への対応が必要な状況となっている。

内航輸送が将来、安定的な輸送を持続的に担い得る産業として進化していくためには、内航輸送の担い手たる船員の計画的な育成及び確保が必要不可欠であることから、国において事業者の自発的な取組みを促すための環境を整備するとともに、船員教育体制の見直し、魅力ある職場づくり等による船員の就業・定着の推進、働き方改革による生産性向上等を図ることは、大きな意義がある。

（２）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９年間で3.2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30年度からの５年間で1.2倍に、外航日本人船員の人数については10年間で1.5倍に増加させることを目標とする。

②　内航船員の年齢構成において、60歳以上の割合は増加する傾向にある一方で、若年船員の確保に向けた官民の取組みの効果もあり、若年船員の割合も徐々に増加がみられるところである。このような動向を踏まえ、今後とも、船員教育体制の見直し、魅力ある職場づくり等による船員の就業・定着の推進、働き方改革による生産性向上等の取組みを図ることにより、安定的・効果的な船員の確保・育成の実現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、内航輸送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。

（１）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。

（２）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32年２月29日までとすることにより、取組みを促進する。

（３）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、平成29年10月に、対象となる準日本船舶の範囲が拡大された。準日本船舶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。