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、新計画（平成30年度以降に計画期間が開始する計画であって、４．（２）①(1)1)及び2)の基準を満たすものをいう。以下同じ。）の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30年度以降の事業年度に新計画に基づいて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（以下「新計画による増加枠」という。）に係る準日本船舶の確保とする。

ただし、現行計画（平成25年度以降に計画期間が開始する計画であって、この告示による変更前の日本船舶及び船員の確保に関する基本方針４．（２）①(1)1)及び2)の基準を満たすものをいう。以下同じ。）の認定を受けた新計画認定事業者については、新計画による増加枠を超えて準日本船舶を増加させた場合であっても、当該事業者が平成25年度からの５年間（現行計画が平成26年度から５年間の計画の場合にあっては、平成26年度からの５年間。）に増加させた外航日本船舶の隻数の合計の３倍の隻数から同期間中に増加させた準日本船舶の隻数を減じた隻数までは、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する。その際、新計画による増加枠が優先的に対象となることとする。

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、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計画に基づいて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。

（４）内航船員の育成及び確保に関する予算措置の導入

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、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、海事思想の普及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内航海運業界の船舶管理会社に係る登録制度の活用等による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。

（５）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、武力攻撃事態、武力攻撃予測事態及び緊急対処事態並びに重要影響事態における海上輸送は、武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律（平成16年法律第120号）及び重要影響事態に際して我が国の平和及び安全を確保するための措置に関する法律（平成11年法律第60号）に基づく措置により対応することが適当であり、海上運送法の航海命令はこれらの事態における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。

（６）多様な養成課程等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、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。

また、外航日本人船員にあっては、外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームにおける船社のニーズも踏まえたカリキュラムの見直し等や、高い技能を有する外航日本人船員を養成するための教育内容の改善等を行う。

さらに、外航船舶を運航する上で必要となる海技資格を有する日本人海技士の実態の把握を行う。

（７）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

（１）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、有効な海技資格の維持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、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とともに、外航日本人船員（海技者）を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て取り組んできた。

今般、外航日本船舶を平成30年度からの５年間で1.2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。