

国海総第285号

令和5年1月19日

交通政策審議会

会長 金本 良嗣 殿

国土交通大臣 齊藤 鉄夫

交通政策審議会への諮問について

海上運送法第34条第5項の規定に基づき、下記事項について諮問する。

記

諮問第423号

日本船舶及び船員の確保に関する基本方針の変更について

諮問理由

日本船舶及び船員の確保に関する基本方針の変更にあたり、海上運送法第34条第5項の規定に基づき、別紙「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針(案)」について、交通政策審議会の意見を聴く必要があるため。

以上

日本船舶及び船員の確保に関する基本方針（案）

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 99.5%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 60%、特に輸入については約 63%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な存在である。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

内航海運は、国内貨物輸送の約4割、産業基礎物資輸送の約8割を担うとともに、年間約4,500万人の旅客輸送を行っており、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」（令和3年5月28日閣議決定）や「地球温暖化対策計画」（令和3年10月22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、内航海運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。

内航海運が、今後も安定的な輸送を維持していくためには、内航海運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外航日本船舶及び外航日本人船員の確保の目標

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、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を平成20年度からの10年間で1.5倍に、平成30年度からの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令和5年度からの5年間で1.25倍に、外航日本人船員の人数については引き続き平成30年度から10年間で1.5倍に増加させることを目標とする。

②内航船員の確保の目標

内航船員の年齢構成において、50歳以上の船員の割合は近年減少しつつも、依然として全体の約半数を占めている一方で、若年船員の確保に向けた官民の取組みの効果もあり、若年船員の割合は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り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。

(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の的確に把握し、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) トン数標準税制の措置

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措置することにより、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令和7年2月28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。

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（令和5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、令和5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30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30年度からの5年間（現行計画が令和元年度からの5年間の計画の場合にあつては、令和元年度からの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30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1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、対象となることの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退職自衛官や女性など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い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 112 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つては、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30年度からの5年間で1.2倍程度となるように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いる。

今般、外航日本船舶を令和5年度からの5年間で1.25倍程度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。

(2) 内航海運事業者が講ずべき措置

内航海運が、今後も安定的な輸送を維持していくためには、何よりも事業者自身が、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退職自衛官や女性など新たな船員供給減からの船員の育成及び確保等に努力すべきである。

本制度の活用を含め、個々の事業者において、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

(1) 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

1) 単独で申請する場合にあっては、対外船舶運航事業者であること。

この際、現行計画の認定を受けていない対外船舶運航事業者にあっては、当該対外船舶運航事業者の親会社（会社法（平成17年法律第86号）第2条第4号に規定する親会社をいう。）、子会社（同条第3号に規定する子会社をいう。）又は関連会社（会社計算規則（平成18年法務省令第13号）第2条第3項第21号に規定する関連会社をいう。）であって、新計画の計画期間内に外航日本船舶を保有し、又は運航する計画を有する対外船舶運航事業者が存在しないこと。

2) 共同で申請する場合にあっては、イ及びロのとおりとする。

この際、共同で申請する対外船舶運航事業者であって新計画の計画期間内に外航日本船舶を保有し、又は運航する計画を有するものはトン数標準税制の適用を受けることとするとともに、共同で申請する対外船舶運航事業者において現行計画の認定を受けている者がいない場合には、当該対外船舶運航事業者の親会社、子会社又は関連会社であって、新計画の計画期間内に外航日本船舶を保有し、又は運航する計画を有する対外船舶運航事業者については全て申請者に含めることとする。

イ 代表申請者

対外船舶運航事業者であること。

ロ 代表申請者以外の者

イの代表申請者以外の全ての者が、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。)であって、当該代表申請者の親会社、子会社又は関連会社であること。

- (2) トン数標準税制の適用を受けない場合
船舶運航事業者等であること。

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つては、認定申請日を含む事業年度の翌事業年度の開始の日（令和5年度に開始する事業年度に認定の申請を行い、当該事業年度からトン数標準税制の適用を受けようとする場合にあつては、当該事業年度の開始の日）から5年であること。
- (2) (1)の場合以外の場合にあつては、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

計画期間の開始の日の1ヶ月前まで（令和5年度に開始する事業年度からトン数標準税制の適用を受けようとする場合にあつては、計画期間開始の日の1か月前又は本基本方針の告示の日の1ヶ月後のいずれか遅い日まで）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。

(2) 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つては、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当該対外船舶運航事業者が保有し、又は運航する外航船舶の総隻数（以下「総隻数」という。）に対する外航日本船舶の隻数の割合に応じてイからハまでに定める倍率以上に増加させる計画であること。

イ 総隻数に占める外航日本船舶の隻数の割合が21%を超える場合 1.15倍

ロ 総隻数に占める外航日本船舶の隻数の割合が19%以上21%以下の場合 1.2倍

ハ 総隻数に占める外航日本船舶の隻数の割合が19%未満の場合 1.4倍

ただし、現行計画に引き続き新計画の認定の申請を行う対外船舶運航事業者にあつては、現行計画開始時点の外航日本船舶の隻数に1.2を乗じた

隻数に、上記イからハに定める場合に応じた倍率を乗じた隻数以上に増加させる計画であること。

また、共同で申請する場合にあっては、対外船舶運航事業者ごとに上記の基準に基づいて増加隻数を算出し、それらを合計した隻数以上に増加させる計画であること。

2) 外航日本人船員の計画的な育成及び確保に関する基準

イ 外航船舶を運航する上で必要となる資格である海技士免許の取得に必要な乗船履歴を取得させるための養成を申請者自ら行う（費用を支弁して第三者に委託して行う場合を含む。）計画であること。

ロ 外航日本人船員について、外航日本船舶及び準日本船舶の隻数に応じた人数を計画的に養成する計画であること。

ハ 外航日本人船員について、外航日本船舶及び準日本船舶の隻数に応じた人数を確保する計画であること。

ニ 外航日本人船員が減少しない計画であること。

ホ 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。）、訓練の充実等に資する具体的な措置を行う計画であること。

共同で計画を申請する場合にあっては、計画全体として上記の基準を満たす計画であること。

(2) (1)の場合以外の場合にあっては、船員（内航又は外航船員に限る。以下(2)において同じ。）を計画的に採用し、計画的に訓練し、キャリアアップ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) 船員教育機関を卒業した者のうち船員としての経験がない者、船員教育機関を卒業した者以外の者のうち新たに船員になろうとする者、女性であって船員（運航要員に限る。）になろうとする者又は退職自衛官のいずれかについて、採用及び訓練（退職自衛官等の船員経験者を計画的に採用する場合であって、採用後にキャリアアップのための訓練を実施する必要がない場合を除く。）を行う計画であること。

2) 次のいずれかに該当する計画であること。

イ グループ化の促進に係る事業

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て、船員教育機関を卒業した者のうち船員としての経験がない者、船員教育機関を卒業した者以外の者のうち新たに船員になろうとする者のいずれかを計画的に採用し、かつ、採用後に訓練を計画的に実施する計画であること。

ロ 船員の資格取得促進に係る事業

船員教育機関を卒業した者のうち船員としての経験がない者、船員教

育機関を卒業した者以外の者のうち新たに船員になろうとする者のいずれかを計画的に採用し、これらの者が業務に従事する上で必要となる資格の取得のための訓練を計画的に実施する計画であること。

ハ 新規供給源からの採用促進に係る事業

新規供給源から船員を計画的に採用し、かつ、採用後に事業内容に応じて必要な訓練（退職自衛官等の船員経験者を計画的に採用する場合であって、採用後にキャリアアップのための訓練を実施する必要がある場合を除く。）を計画的に実施する計画であること。

ニ 船員の計画雇用促進に係る事業

退職予定船員数や予備船員数の状況等を踏まえ、事業を円滑に実施するため、船員教育機関を卒業した者のうち船員としての経験がない者を計画的に採用し、かつ、採用後に上級資格の取得その他の訓練を計画的に実施する計画であること。

② 確実かつ効果的な実施可能性（第2号基準）

申請者の事業規模等を勘案して、計画に記載された資金の額及び調達方法が適切であるかどうかを判断する。また、当該資金の額、計画の実施体制等に鑑み、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、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、その他の場合にあっては、船員の採用及び訓練が、確実かつ効果的に実施される見込みがあるかどうか等を判断する。

③ 計画期間（第3号基準）

(1) ②に同じ。

④ 船員職業安定法の特例（第4号基準）

法第35条第3項第4号に定めるとおりとする。

⑤ トン数標準税制の適用（第5号基準）

法第35条第3項第5号に定めるとおりとする。

⑥ その他

更なる詳細については、本基本方針を踏まえ、計画の認定に関する基準として別に定めるところによる。

(3) 計画の記載事項

計画の記載事項は、法第35条第2項に定めるとおりとする。

(4) トン数標準税制の適用を引き続き受けるための計画の申請等

現行計画の認定を受けた者が、トン数標準税制の適用を継続して受けようとする場合は、現行計画の最終年度であって、計画期間の終了の1ヶ月前まで

(令和4年度に現行計画の計画期間が終了する場合にあっては、本基本方針の告示の日から1ヶ月後まで)に新計画の認定の申請を行うものとする。

国土交通大臣は、現行計画に従った日本船舶及び船員の確保の状況、並びに現行計画と新計画の継続性の観点からも審査を行い、認定を行うこととする。

(5) 計画の勧告及び取消しに関する基本的な事項

認定事業者が正当な理由(法第39条の2第1項に規定する正当な理由をいう。)がなく認定計画に従って日本船舶及び船員の確保を行っておらず、又は行わないおそれがあると認められるときは、国土交通大臣は、必要な措置を講ずべきことを勧告することができる。さらに、当該認定事業者が当該勧告に従い必要な措置を講じなかったときは、その認定を取り消すことができる。

この場合において、トン数標準税制の適用を受けている認定事業者については、租税特別措置法(昭和32年法律第26号)に基づき、減税額相当分の取り戻しが行われる。

ここで、同項に規定する「正当な理由」には、歴史的な海運不況が発生した場合が含まれるものとし、次のいずれの要件にも該当する場合には歴史的な海運不況として国土交通大臣の勧告を行わないこととする。

- ① 計画期間中における適切な運賃指標が、過去数年間(一連の傾向を適切に反映する数年の期間をいう。)との比較において著しく低位な水準にあり、これが一定期間(少なくとも1年を超える期間をいう。)継続していること。
- ② 採算の確保が困難な状況にあり、認定事業者において運航総隻数を削減せざるを得ず、運航総隻数を相当程度削減(当該認定事業者の過去数年間の実績(特殊要因によるものを除く。)相当以上の運航総隻数の削減をいう。)し、又はする見込みであること。
- ③ 計画期首と比較し、計画期末における実質自社支配船隻数(認定事業者が確保する日本船舶及び当該認定事業者の海外子会社が保有する船舶の合計をいう。)に占める日本船舶の割合が概ね維持されていること。

また、法第39条の8第1項において、準日本船舶の認定を受けた本邦船主が、正当な理由がなく契約を履行していないと認めるときは、国土交通大臣は当該本邦船主に対し、必要な措置を講ずべきことを勧告することができることとしているが、同項に規定する正当な理由にいかなる事由が該当するかについては、規定の趣旨に基づき適切に運用することとする。なお、上記にかかわらず、歴史的な海運不況が発生した場合は、同項に規定する正当な理由には含まれない。

5. 関係者の協力

近い将来、高齢化の進展等による船員不足の深刻化が懸念される中、今後、若年船員を安定的かつ計画的に確保し、円滑に海技の伝承を行って世代交代を進める必要は高い。

このためには、青少年の海への関心を高めるための広報活動も含め、海事産業全体として人材の育成及び確保に向けて関係者間の連携強化を図る必要がある。例えば、国土交通省及び海事関係団体による「海事広報活性化協議会」の活用、C to Sea プロジェクトの推進等、官民が一体となって海事広報活動に戦略的に取り組むことが必要である。また、海洋に関わる幅広い分野での功績を挙げた者を内閣総理大臣が表彰する「海洋立国推進功労者表彰」を活用し、国民の海への関心を高めることが必要である。

6. 日本船舶及び船員の確保に関する施策の評価の実施

安定的な海上輸送を継続的に確保していくためには、国際的な競争条件の均衡化を図ることに加え、日本船舶及び船員の確保を図ることが重要であることに鑑み、2. に掲げる諸施策の効果を検証するとともに、今後も諸外国の動向等を踏まえ、我が国における施策の充実・強化の是非を不断に検討する必要がある。

このため、毎年度、施策の実施状況について交通政策審議会海事分科会に報告することとする。また、日本船舶及び船員の確保の施策の効果について適当な時期において評価することとし、必要があると認めるときは、今後、新たな制度的枠組みについて検討を加え、必要な措置を講ずるものとする。