

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

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
- ② 内航船員の育成及び確保の意義

(2) 日本船舶及び船員の確保の目標

- 外航日本船舶の数を平成30年度からの5年間で1.2倍に、外航日本人船員の数を10年間で1.5倍に増加。

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

(1) 日本船舶・船員確保計画認定制度の適切な実施

(2) トン数標準税制の導入

(3) 準日本船舶制度の活用

- 引き続き日本船舶の増加隻数の3倍までの隻数をトン数標準税制の対象。ただし、継続認定事業者の現行確保計画中に発生した準日本船舶の保有枠のうち未行使分について次期確保計画に持ち越し利用を認める。

(4) 内航船員の育成及び確保に関する予算措置の導入

(5) 非常時における輸送体制の確保

(6) 多様な養成課程による船員の育成及び確保

(7) その他

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

(2) 内航海運事業者が講ずべき措置

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
- ② 計画期間
- ③ 申請時期

(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) 外航日本船舶の計画的な確保に関する基準
 - 5年間で1.2倍以上。
- 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

② 確実かつ効果的な実施可能性(第2号基準)

③ 計画期間(第3号基準)

④ 船員職業安定法の特例(第4号基準)

⑤ トン数標準税制の適用(第5号基準)

⑥ その他

(3) 計画の記載事項

(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

(5) 計画の勧告及び取消しに関する基本的な事項

- 日本船舶・船員確保計画に係る認定の取消しの前提となる勧告をしない正当な理由に歴史的な海運不況が含まれることを記載。

5. 関係者の協力

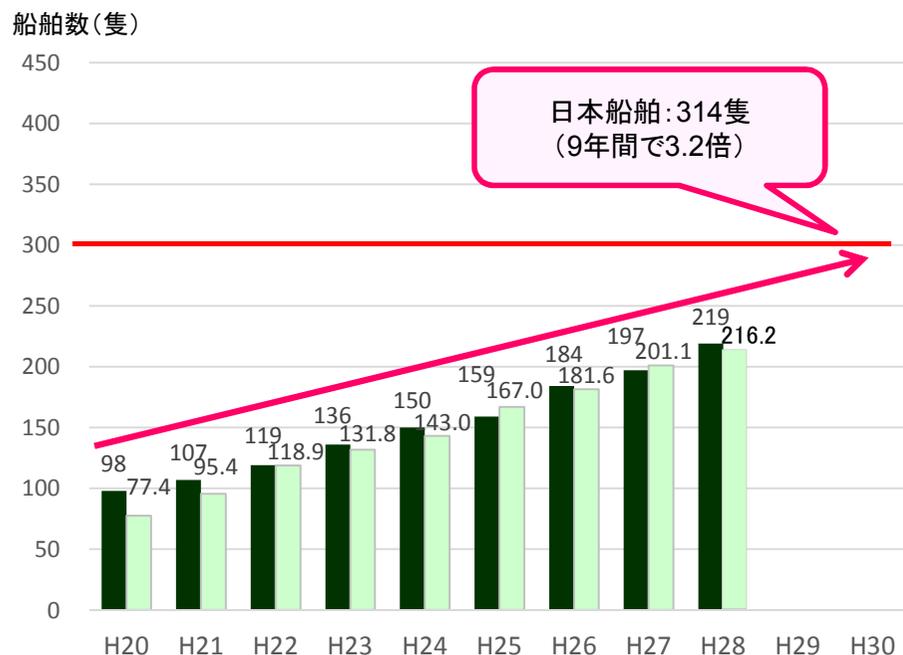
6. 日本船舶及び船員の確保に関する施策の評価の実施

日本船舶及び船員の確保の目標

○外航日本船舶の数を平成30年度からの5年間で1.2倍に、外航日本人船員の数を10年間で1.5倍に増加させることを目標とする。

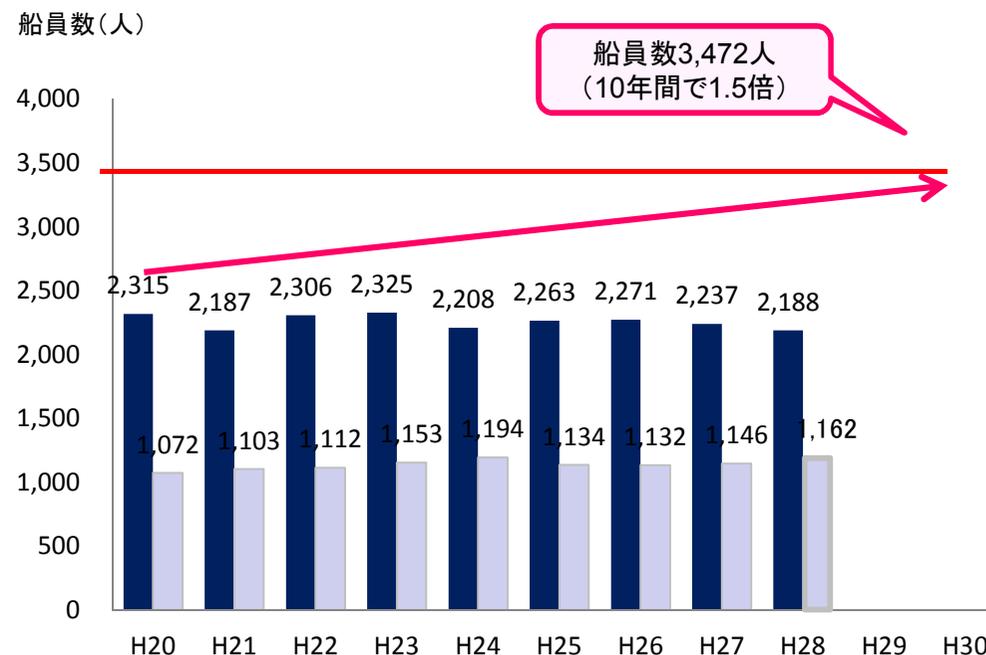
外航日本船舶及び外航日本人船員の推移

外航日本船舶数



- 1. 外航日本船舶隻数
- 2. 外航日本船舶隻数 (トン税対象船社のみ) ※1.の内数

外航日本人船員数

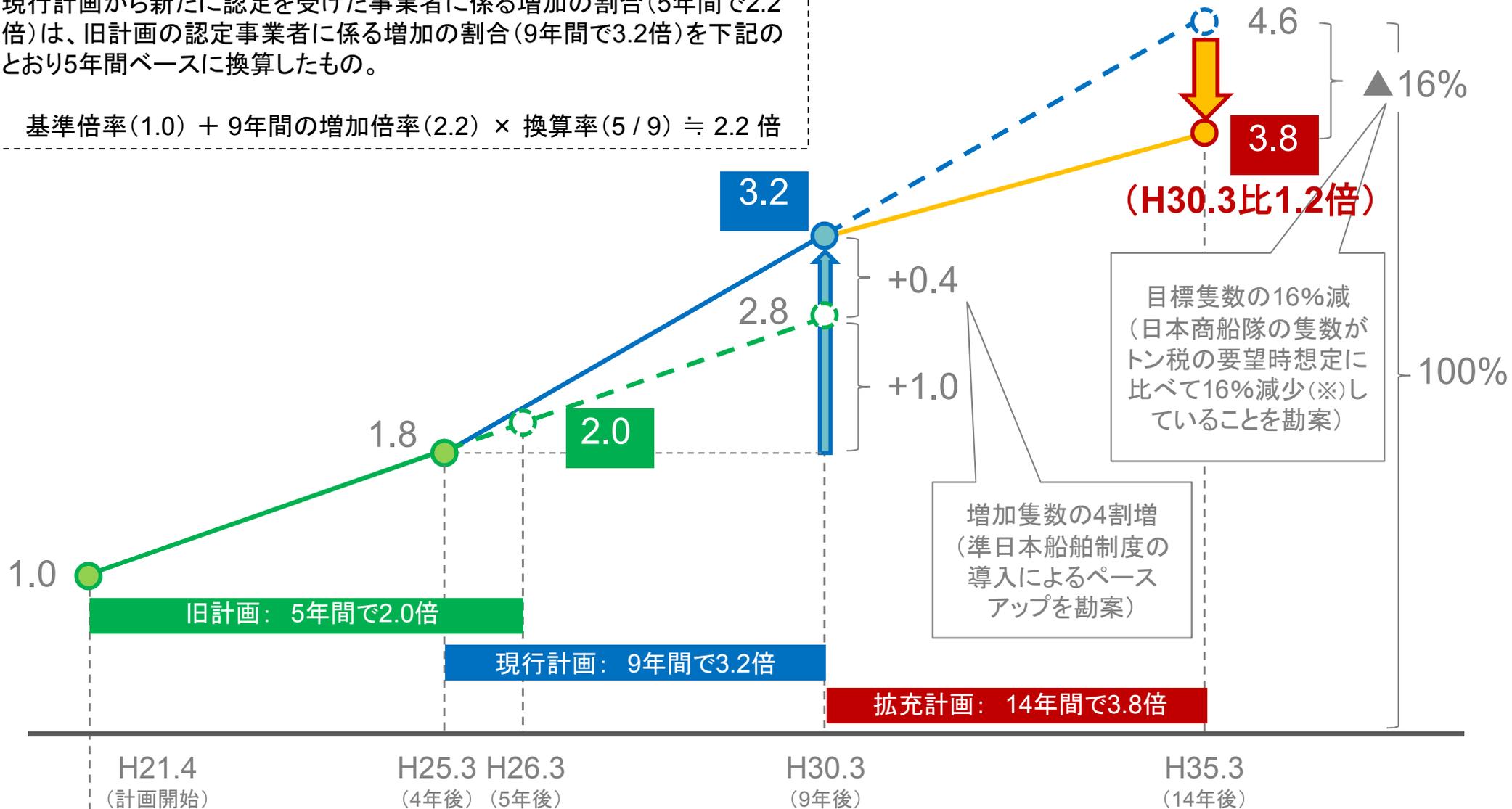


- 1. 外航日本人船員数 (船員法業務報告)
- 2. 外航日本人船員数 (トン税対象船社のみ) ※1.の内数

注: 船員数のうち、船員法業務報告は10月1日現在、トン税対象船社のみの数値は年度末時点のものである。
船舶隻数のうち、全体数は年央時点、トン税対象船社のみの数値は年度末時点のものである。

補足
 現行計画から新たに認定を受けた事業者に係る増加の割合（5年間で2.2倍）は、旧計画の認定事業者に係る増加の割合（9年間で3.2倍）を下記のとおり5年間ベースに換算したもの。

$$\text{基準倍率}(1.0) + 9\text{年間の増加倍率}(2.2) \times \text{換算率}(5/9) \div 2.2 \text{倍}$$

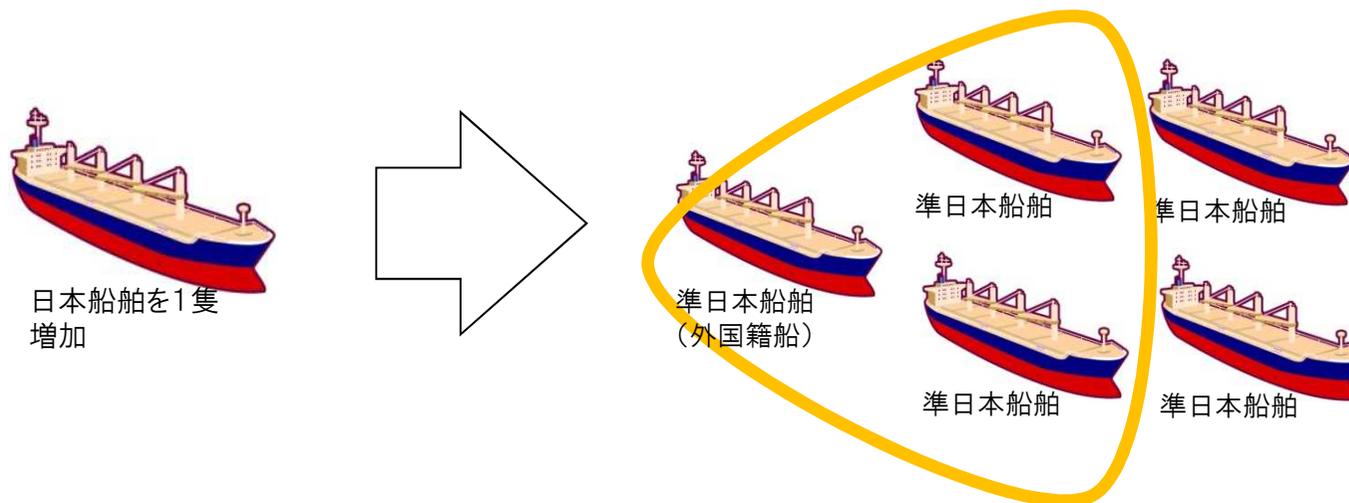


(※) 日本商船隊の隻数は、平成10年央から24年央の14年間で1,970隻から2,848隻へと44.6%増。

このままいけば、27年央時点（平成10年央から17年後）では1,970隻 × (1 + 44.6% × 17/14) = 3,036隻となるはずであったが、実際には海運不況の影響を受けて2,561隻（3,036隻という想定に比べて16%減）に留まっている。

準日本船舶制度の活用

- 計画期間中に増加させた日本船舶の隻数の合計の3倍までの隻数の準日本船舶についてトン数標準税制の適用が可能。
(ただし、現行トン数標準税制の適用を受けた事業者が、現行計画期間中に増加させた外航日本船舶の合計隻数の3倍から準日本船舶の隻数を減じた隻数までは、追加で増加させることが可能。その際、新計画による増加枠が優先的に対象)



日本船舶を1隻増加させると、準日本船舶3隻までトン数標準税制を適用可能。



現行トン数標準税制適用事業者で、現行計画終了までの5年間において、準日本船舶の増加枠が残っている場合、当該枠を新計画の増加枠に追加することができる。(ただし、新計画の増加枠が優先的に対象となる。)

| | 直近5年間 | 新計画 |
|-------|----------------|------------------------|
| 日本船舶 | +5 | +5 |
| 準日本船舶 | +11 | +18 |
| 増加枠 | +15 (未利用+4) | +19 (=5×3+4) |

認定計画の必要な勧告及び認定の取消し

- 認定事業者が、海上運送法第39条の2第1項に規定する正当な理由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。

歴史的な海運不況の要件

- 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。

(運賃指標について)

- 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。

(運航総隻数の削減について)

- 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の削減をせざるを得ず、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。

(日本船舶の割合の維持について)

- 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おおむね維持されていること。

| 論点 | 委員からの主なご指摘 |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ✓ 新たなトン数標準税制の実施について | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 日本の海運税制は、諸外国に比して劣後しており、<u>新たなトン数標準税制の拡充制度を評価する。</u> |
| <ul style="list-style-type: none"> ✓ 日本船舶・船員の確保の目標について | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 外航日本船舶の目標は達成しているが、外航日本人船員の目標人数は実態と乖離しており、外航日本人船員10年で1.5倍の目標達成に向けて、<u>国としてより具体的な政策を検討すべき。</u> ➤ 平成19年12月の交通政策審議会海事分科会答申から10年が経過し、<u>より実現可能性のある目標設定を検討することも必要ではないか。</u> |
| <ul style="list-style-type: none"> ✓ 認定基準の見直しについて | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 「外航日本人船員に不足のある場合は、日本人海技士の参入を認める」との改正案については、<u>外航日本人船員の増加目標趣旨と反するとの懸念があり、引き続き、関係者間で議論しつつ、慎重に対応すべき。</u> |
| <ul style="list-style-type: none"> ✓ 若年船員、女性船員を含めた船員の確保、定着について | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 特に若年船員の確保について、<u>教育の段階から工夫・改善していくことが必要。</u> ➤ <u>船員の船内環境是正問題は、性別問わず重要。</u> ➤ <u>陸海の仕事を上手く組み合わせることでキャリア形成を行うことが、今後重要。</u> ➤ 少子高齢化が進み、労働人口が減少し、各産業が労働力の取り合いになる中で、<u>他業種と比較しても魅力ある職業となるよう、他モードの取組例も参考にしながら検討すべき。</u> |