

国土交通省告示第六百一十号

海上運送法（昭和二十四年法律第八十七号）第三十九条第一項の規定に基づき、外航船舶の確保等に関する基本方針を次のように定め、令和五年七月一日から適用することとしたので、同条第六項の規定に基づき、次のとおり公表する。
令和五年六月二十日

国土交通大臣 斉藤 鉄夫

外航船舶確保等基本方針

1. 外航船舶の確保等の意義及び目標に関する事項

(1) 外航船舶の確保等の意義

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、不可欠なライフラインとして、我が国経済、国民生活を支えている。その中で、船主は、船舶を保有するのみならず、船舶の維持管理、乗組員の配乗、航海の安全確保等を担っており、経済安全保障上、極めて重要な存在である。

外航海運については、世界単一市場の中で熾烈な競争が行われており、本邦の対外船舶貸渡業者等の国際シェア（船腹量）は、平成22年（2010年）の16%から、令和3年（2021年）には11%まで低下している。

こうした状況が続いた場合、我が国の輸出入貨物の約6割を担う本邦対外船舶運航事業者等が海外の船主に依存せざるを得なくなる事態が懸念されるところ、安定的な国際海上輸送を確保するため、本邦の対外船舶貸渡業者等による外航船舶の計画的な確保を図るとともに、本邦対外船舶運航事業者等への貸渡しを促進する必要がある。

また、本邦の対外船舶貸渡業者等の国際競争力強化の観点から、高品質な船舶の導入も併せて促進する必要がある。

(2) 外航船舶の確保等の目標

本邦対外船舶運航事業者等が運航する外航船舶の総隻数に占める本邦の対外船舶貸渡業者等の外航船舶の隻数のシェアは、令和3年（2021年）において74.6%となっているところ、安定的な国際海上輸送を確保するために当該シェアを堅持する観点から、令和7年（2025年）75%以上を目指すこととする。

2. 外航船舶の確保等のために政府が実施すべき施策に関する基本的な方針

政府は、環境性能に優れた船舶の導入の促進を図るため、船舶に係る特別償却制度等の措置を講ずるとともに、国連の専門機関である国際海事機関（IMO）の最新の動向、我が国を取り巻く安全保障に関する状況等に関する適時適切な情報提供及び必要な助言を行う。

3. 本邦対外船舶運航事業者等による安定的な国際海上輸送を確保するために対外船舶貸渡業者等が講ずべき措置に関する基本的な事項

本邦の対外船舶貸渡業者等は、世界単一市場の中で熾烈な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。

そのため、外航船舶確保等計画（以下「計画」という。）の認定制度を活用しつつ、外航船舶の計画的な確保及び高品質な船舶の導入を図り、一層の国際競争力の強化を図っていくことが必要である。その際、先進的な技術を活用し、航行の安全性若しくは効率性の向上、快適性の確保又は環境負荷の低減に資する先進船舶の導入についても積極的に検討することが望ましい。

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

計画の認定の申請は、対外船舶貸渡業者等が単独又は共同で行うこととする。

共同で申請する場合にあっては、2)イ及びロのとおりとする。この場合、各対外船舶貸渡業者等は、一の計画に限り申請者となることができる。また、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）に抵触することがないよう留意すること。

1) 代表申請者

対外船舶貸渡業者等であること。

2) 代表申請者以外の者

対外船舶貸渡業者等のうち次に掲げる者であること。

イ 1)の代表申請者の子会社等（会社法（平成17年法律第86号）第2条第3号の2に規定する子会社等をいう。以下同じ。）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。以下同じ。）

ロ 1)の代表申請者の親会社等（会社法第2条第4号の2に規定する親会社等をいう。以下同じ。）又はその子会社等若しくは関連会社

② 計画期間

計画期間は、5年であること。

③ 申請時期

計画期間の開始の日の原則1か月前までとする。ただし、計画に先進船舶導入等計画の認定の特例を含む場合には原則2か月前までとする。

(2) 計画の認定基準に関する基本的な事項

計画が国土交通大臣に対して申請された場合の認定基準については、以下のとおりとする。

① 基本方針への適合性（第1号基準）

次の1)から6)までの事項について判断する。

1) 申請者について、その経営が外国人等（日本の国籍を有する者及び日本の法令により設立された法人その他の団体以外の者をいう。）により実質的に行われているものでないこと。

2) 申請者が計画期間の終了時点において保有する外航船舶の隻数について、計画期間の開始時点の隻数を超えることとなる計画であること。

3) 本邦対外船舶運航事業者による輸送に貢献するものとして、次のイ、ロ又はハのいずれかを満たすこと。

イ 計画期間の開始時点において保有する外航船舶の隻数の2割以上を本邦対外船舶運航事業者が運航していること。

ロ 計画期間の開始時点において保有する外航船舶の隻数のうち5隻以上を本邦対外船舶運航事業者が運航していること。

ハ 計画期間において新たに建造する外航船舶の隻数の3割以上を本邦対外船舶運航事業者が運航すること。

4) 計画期間において導入する外航船舶（次に掲げる者から取得するものにあつては、製造の後事業の用に供されたことのないものに限る。）の隻数については、計画期間の開始時点において保有する外航船舶の隻数の25%以上であること。

イ 申請者の子会社等又は関連会社

ロ 申請者の親会社等又はその子会社等若しくは関連会社

5) 4)の計画期間において導入する外航船舶のうち1隻以上は、製造の後事業の用に供されたことのないものであること。

6) 4)の計画期間において導入する外航船舶のうち製造の後事業の用に供されたことのないものの隻数に占める特定外航船舶の隻数の割合が7割以上であること。

② 確実かつ効果的な実施可能性（第2号基準）

次の1)及び2)の事項について判断する。

1) 事業の実施スケジュールが明確であること。

2) 資金が十分に確保できることが見込まれること。

③ 計画期間（第3号基準）

(1)②のとおり、5年であること。

④ 計画期間において導入する外航船舶の隻数及び当該外航船舶に占める特定外航船舶の割合（第4号基準）

(2)①4)、5)及び6)のとおりとする。

⑤ 先進船舶導入等計画の認定の特例（第5号基準）

先進船舶の導入等の促進に関する基本方針（平成29年国土交通省告示第887号）4.(2)に規定する事項について判断することとする。

(3) 計画の記載事項

計画の記載事項は、海上運送法（昭和24年法律第187号。以下「法」という。）第39条の2第2項に定めるとおりとする。

(4) 勧告及び認定の取消しに関する基本的な事項

法第39条の7第1項において、国土交通大臣は、認定対外船舶貸渡業者等が正当な理由がなく、認定外航船舶確保等計画に従って外航船舶の確保等を行っておらず、又は行わないおそれがあると認めるときは、当該認定対外船舶貸渡業者等に対し、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されている。また、同条第2項において、勧告を受けた認定対外船舶貸渡業者等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ととされている。

同条第1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（次のいずれの要件にも該当する場合をいう。）又は保有する外航船舶の隻数は減少するものの船腹量は増加する場合が含まれるものとし、これらの場合には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備船料が、過去数年間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、認定対外船舶貸渡業者等において保有総隻数を削減せざるを得ず、保有総隻数を相当程度削減し、又はする見込みであること。

5. その他外航船舶の確保等のために必要な事項
認定外航船舶確保等計画の確実な実施を担保するため、以下の措置を講ずる。

(1) 定期的な報告徴収の実施

認定対外船舶貸渡業者等に対して、計画期間が含まれる事業年度（共同で申請する場合にあっては代表申請者の事業年度とする。）ごと、その認定外航船舶確保等計画の実施状況について報告を求めることとする。また、認定外航船舶確保等計画の計画期間が終了したときは、その実施結果について、報告を求めることとする。

(2) 欠格期間の設定

法第39条の7第2項に基づく認定の取消しを受けた者又は同条第1項に規定する「正当な理由」なく認定外航船舶確保等計画に記載した目標を達成できなかった者は、それぞれ当該認定の取消しの日又は当該認定外航船舶確保等計画の計画期間の終了の日から起算して5年を経過するまでは、新たに外航船舶確保等計画の認定の申請をできないこととする。

6. 備考

この告示において使用する用語は、法において使用する用語の例による。