

平成20年7月9日

各 位

全国海運組合連合会

退職海上自衛官の雇用促進について（お知らせ）

内航船員の高齢化・退職等による船員不足が見込まれている中、船員の育成・安定的確保が最優先の課題となっておりますが、国交省においては新たな人材の雇用促進を図ることを目的に海上運送法並びに船員法の一部を改正し（7月中）、施行する運びとなっております。

斯様な中で、退職海上自衛官につきましては新たな船員供給源として人材確保に資するよう、別紙の通り取り組まれることとなりましたので取り急ぎお知らせ申し上げます。

以 上



国海技第3号
国海人第1号
平成20年7月3日

各運輸局等（海上自衛隊地方総監部在地在を管轄する運輸局）

海事振興部長 殿
海上安全環境部長 殿

海事局海事人材政策課長
海技課長

退職海上自衛官の雇用促進のための取組について

内航船員の高齢化の進展により著しい船員不足が見込まれるなど、船員の育成及び確保が喫緊の課題となっていることから、船員の計画的な採用及び訓練に積極的に取り組む船舶運航事業者等が、国土交通大臣の策定する基本方針に即して日本船舶・船員確保計画を作成し、同大臣の認定を受けた場合に予算上の支援措置等を講ずる制度の創設を図ること等を内容とする海上運送法及び船員法の一部を改正する法律（平成20年法律第53号）が施行されることとなった。

退職海上自衛官については、新たな船員供給源として、今後さらに船舶運航事業への参入促進を図っていく必要があることから、今般の海上運送法及び船員法の一部を改正する法律の施行を期に、船員就職セミナー等の場を活用し、下記のとおり取り計らわれない。

記

1. これまで、海上自衛官については、①自衛隊艦船での航海履歴について、海技試験の受験に必要な乗船履歴として認めているほか、②海上自衛隊術科学校を登録船舶職員養成施設として登録することにより、当該養成施設の課程を修了した者に対し、筆記試験を免除するとともに、③海上自衛隊の要望を受けて、部隊所属の現地において臨時試験を実施するなど、海技資格の取得を容易にするための措置を講じてきたところである。

今後もこれらの措置を活用し、海上自衛官による積極的な海技資格の取得が行われるよう、海上自衛隊地方総監部や、船舶運航事業者等の関係者に対し、積極的な周知を図ること。

2. 海上自衛官が海技資格を取得するためには、現在、海上自衛隊において海技免許講習を実施していないことから、登録海技免許講習実施機関において

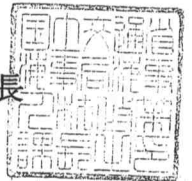
所定の講習を受講する必要があるが、今般の海上運送法及び船員法の一部を改正する法律の施行を期に、今後海上自衛隊から海技免許講習の登録申請があった場合には登録を行うこととし、海上自衛隊内部で消火訓練、救命訓練等を受けた海上自衛官については、登録海技免許講習修了済とすることとしたので、その旨船舶運航事業者等の内定者に周知を図るとともに、海上自衛隊地方総監部等の海上自衛隊関係者に対し、登録申請について積極的に呼びかけを行うこと。



国海人第1号
国海技第3号
平成20年7月3日

日本内航海運組合総連合会会長 殿

国土交通省海事局海事人材政策課長



海技課長

退職海上自衛官の雇用促進のための取組について

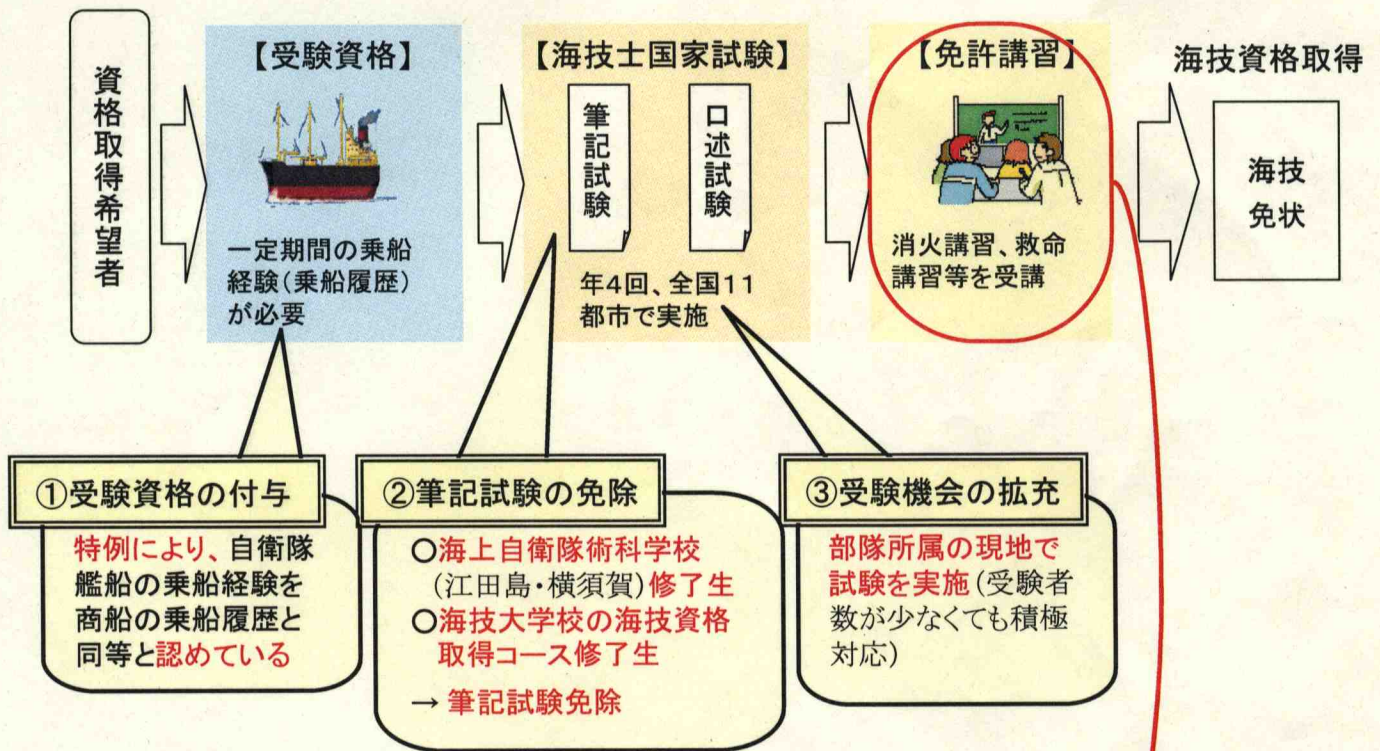
内航船員の高齢化の進展により著しい船員不足が見込まれるなど、船員の育成及び確保が喫緊の課題となっていることから、船員の計画的な採用及び訓練に積極的に取り組む船舶運航事業者等が、国土交通大臣の策定する基本方針に即して日本船舶・船員確保計画を作成し、同大臣の認定を受けた場合に予算上の支援措置等を講ずる制度の創設を図ること等を内容とする海上運送法及び船員法の一部を改正する法律（平成20年法律第53号）が施行されることとなっております。

退職海上自衛官については、新たな船員供給源として、今後さらに船舶運航事業への参入促進を図っていく必要があることから、別紙のとおり通達を発出しましたので、貴会傘下事業者等に対する周知を図られるよう、よろしくお願いいたします。

海上自衛官の海技資格取得に係る特例措置について

1. 海上自衛官に係る現在の特例措置

現在、①受験資格の付与、②筆記試験の免除、③受験機会の拡充の3点から特例措置を実施。
以下に該当する海上自衛官は、口述試験のみで海技資格取得が可能。



2. 海上自衛官に係る更なる特例措置

改正海上運送法の施行時(7月中旬頃予定)に、海上自衛隊内部で消火訓練、救命訓練等を受けた海上自衛官については、一定の要件の下^{*}、免許講習修了済みとする取扱いを行う

(^{*} 個々の海上自衛官に関する訓練実施の証明、講習機関登録手続が必要)

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又は船員の育成及び確保を図るため、国土交通大臣による基本方針の策定、船舶運航事業者等による日本船舶・船員確保計画(仮称)の作成及び同計画に係る認定事業者に対する課税の特例等の支援措置等について定めるとともに、船員の労働環境の改善のための措置を講ずる。

施策の背景・目的

日本船舶・日本人船員の激減する外航海運

- 貿易量の99.7%を担う外航海運。

世界単一市場における国際競争が激化する中、日本船舶・外航日本人船員が極端に減少。

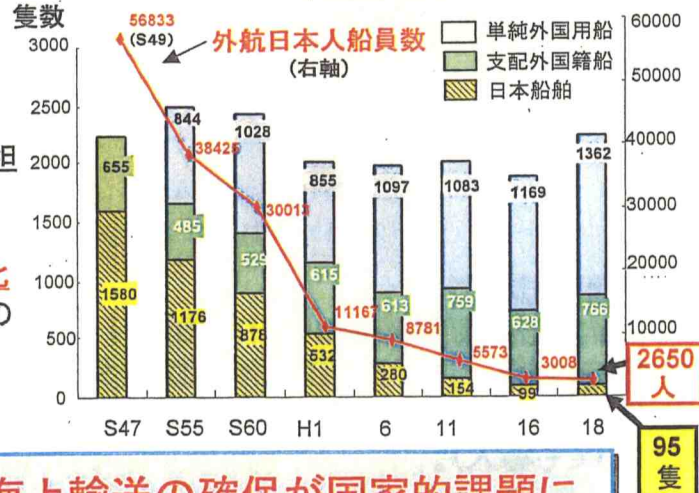
高齢化・人手不足の内航海運

- 国内貨物輸送の約4割、産業基礎物資の約8割を担う内航海運や年間1億人が利用する国内旅客船。

その人的基盤である内航船員は不可欠だが、高齢化が著しく(45歳以上が64%)、将来的に約2割程度の船員不足が生じるおそれ。

日本船舶・外航日本人船員の減少

日本船舶: 1580隻(昭和47年)
→ 95隻(平成18年)
外航日本人船員: 約5万7千人(昭和49年)
→ 約2,600人(平成18年)



海洋基本法の成立(H19)
20条(海上輸送の確保)

安定的な海上輸送の確保が国家的課題に

具体的施策

I. 海上運送法の一部改正(日本船舶の確保、船員の育成及び確保のための支援)

日本船舶の確保・船員の育成及び確保に関する基本方針(国土交通大臣作成)

日本船舶及び船員の確保の意義及び目標 等

日本船舶・船員確保計画(船舶運航事業者等作成)

日本船舶の建造等の計画、船員の確保・訓練の計画 等

国土交通大臣の認定

安定的な国際海上輸送の確保を図るための措置

- ・ 課税の特例(トン数標準税制)の適用
- ・ 適切な計画遂行の担保措置(勧告、認定取消し等)
- ・ 日本船舶に対する譲渡等の届出
- ・ 航海命令の範囲の国際海上輸送への拡大

安定的な国内海上輸送の確保を図るための措置

- ・ 国による資金の確保(船員計画雇用促進等事業)
- ・ 船員職業安定法の特例(船員派遣事業のみなし許可等)
- ・ 適切な計画遂行の担保措置(勧告、認定取消し等)
- ・ 船員教育機関の協力

II. 船員法の一部改正(船員確保のための労働環境の改善)

- ・ 時間外労働の上限基準の設定、休息時間の確保
- ・ 航海命令の範囲の拡大に伴う改正(航海命令従事証明書の備置き義務等) 等

(附則)租税特別措置法の一部改正

- ・ トン数標準税制の創設

トン数標準税制(租税特別措置法の一部改正)

減税見込額(平年度ベース): 法人税66億円、地方税19億円(法人住民税・事業税)

1. 目的

我が国の外航船舶運航事業者と外国の外航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、日本船舶・日本人船員の計画的増加を図るため、世界標準とも言うべきトン数標準税制を導入する。

いまや世界標準

トン数標準税制導入国(18カ国)

ギリシャ(1939)、オランダ(1996)、ノルウェー(1996)、ドイツ(1999)、英国(2000)、デンマーク(2001)、フィンランド(2002) アイルランド(2002)、フランス(2003)、スペイン(2003)、ベルギー(2003)、米国(2004)、韓国(2005)、イタリア(2005)、インド(2005)、リトアニア(2007)、ポーランド(2007)、日本(2008)

2. 制度の概要

外航船舶運航事業者が、日本船舶・日本人船員の確保に係る「日本船舶・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合、日本船舶に係る利益について、通常法人税に代えて、みなし利益課税を選択できる制度とする(法人住民税・法人事業税についても導入)。

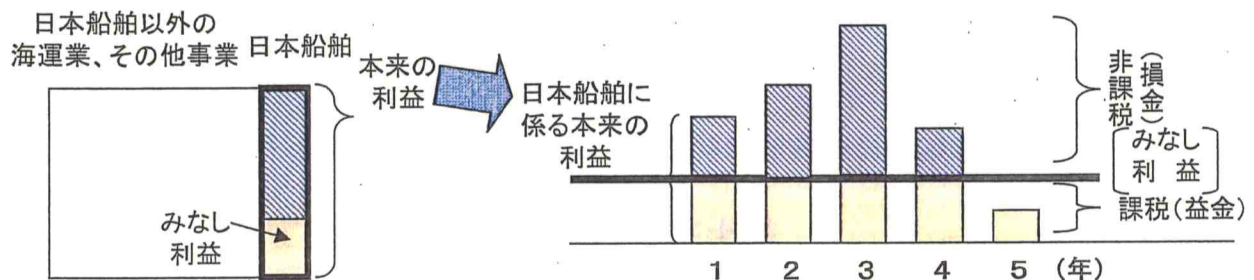
3. 課税の計算方法

- 船舶の純トン数 × みなし利益 × 運航日数 × 法人税率
= 法人税額
- みなし利益の水準は国際的な水準を踏まえて設定

【100純トン当たりみなし利益】

～1,000純トン	120円
～10,000純トン	90円
～25,000純トン	60円
25,000純トン～	30円

○税額計算の模式図



4. 適用期間等

- 申請期間: 海上運送法の一部改正法の施行日から平成22年3月31日まで。
- 適用期間: 計画認定の日以後に開始する事業年度から5年間とし、計画期間最終年度に、国土交通省において実施状況を評価した上で、更に5年間の認定を再度行うこととする(計10事業年度)。

5. 適切な計画遂行の担保措置

認定を受けた事業者が、正当な理由なく計画目標を達成しない場合には勧告及び認定取消を行い、認定取消の場合には減税額相当分の取戻しを実施する。

平成20年度税制改正に関する日本船主協会会長コメント(平成19年12月13日)

- ・日本籍船: 今後5年間で2倍程度となるよう全力で対応
- ・日本人船員(海技者): 今後10年間で1.5倍程度という業界の目標を掲げ、全力で努力

船員確保・育成等総合対策事業

平成20年度予算額：161百万円（前年度81百万円）

内航船員の高齢化の進展により著しい船員不足が見込まれるなど、船員の確保・育成が喫緊の課題となっていることから、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、海事地域の振興を図るための予算措置を講ずる。

<主な事業内容>

船員計画雇用促進等事業
(海上運送法に基づく計画認定が要件)

共同型船員確保育成事業

船員の確保・育成に係る計画の認定を受けた中小海運事業者が、共同でグループ化を通じて船員の計画的確保育成を行う場合に、船舶管理会社等に対し、内定者及び試行雇用者たる船員の教育訓練費用の一部を助成。

新規船員資格取得促進事業

船員志望者の裾野拡大等を図るため、船員の確保・育成に係る計画の認定を受けた事業者を対象に、内定者及び試行雇用者の資格取得のための講習費用の一部を助成。

船員計画雇用促進事業

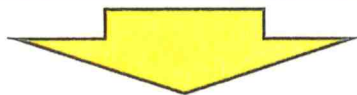
船員の計画的な採用及び訓練を促進するため、船員の確保・育成に係る計画の認定を受けた事業者が、船員を一定期間試行的に雇用した場合に助成金を支給。

海へのチャレンジフェアの実施

地方運輸局等において、現行の就職面接会等に加え、退職自衛官の活用等のための船員就職セミナーの開催等海事産業のPRを積極的に推進。

海事地域人材確保連携事業

特定の海事産業集積地域(例:今治市、尾道市)において、地域における様々な関係者が連携して海事関係の人材確保・育成に取り組む場合に、国も共同事業実施主体として参画する。



船員の計画的な確保・育成による後継者不足の解消

船員法一部改正の概要

1. 船員労働環境の改善に係る改正

外航海運において日本船舶・日本人船員が激減し、内航海運において船員の高齢化・人手不足が深刻な問題となる中で、若者が安心して海の職場を選択できるよう、船員の労働環境の改善のための措置を規定。

船員労働の現状

1. 陸上労働者に比べ、船員の時間外労働は長時間。

※ 一月当たり時間外労働時間(平成18年)

船員	29.3時間
陸上労働者	10.7時間

2. 船舶を仕事の場とするため、肉体的・精神的に厳しい環境。

※ 波風による動揺、24時間運航、陸上からの隔離、職住一体等

改正の概要

1. 船員の時間外労働を抑制するため、労使協定時間外労働に係る限度基準制度を導入。

※ 労使協定による時間外労働について、国土交通大臣が上限基準を設定するもの。

2. 上記1. に加え、休息時間の適切な確保等について規定を整備。

※ 休息時間の分割制限(1日2回まで)、1日6時間以上の連続休息時間の確保、労働時間等記録簿の写しの交付等

船員の労働環境の改善

船員の職業としての魅力の向上

2. 航海命令の範囲の拡大に伴う改正

上記の改正の他、海上運送法の一部改正による航海命令の範囲の拡大に伴い、航海命令従事証明書の船内備置き及び船員の雇入契約の際の航海命令による航海である旨の明示の義務付けを規定。