

2007年6月6日
於：国土交通省
早稲田大学・法学学術院
河野真理子

海洋・沿岸域政策懇談会（第一回）

1. 国際海上輸送の安定性の確保のための施策の必要性

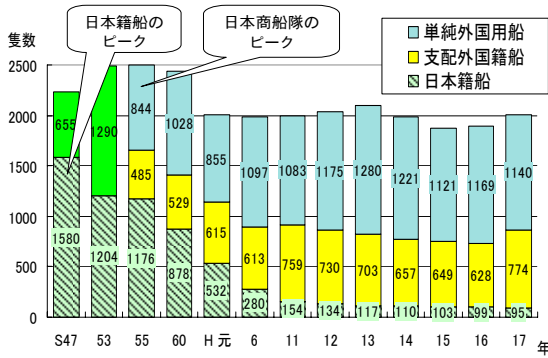
- （1）日本籍船の確保
- （2）日本人海員の確保
- （3）日本船社の国際競争力の確保

2. 国際協力の促進のための施策の必要性

- （1）海洋環境保護
- （2）海上交通の安全の確保

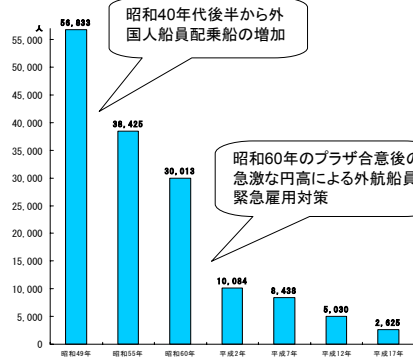
我が国商船隊の構成及び日本人外航船員数の推移

我が国商船隊の構成の推移



出典：海事局調べ

日本人外航船員数の推移



出典：「船員統計」に基づき海事局作成。
船員数は乗組員数と予備員数を合計したものであり、
わが国の船舶所有者に雇用されている船員である。

交通政策審議会海事分科会体系図

海事分科会

国際海上輸送部会

安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方

<論点の例>

- 日本経済・国民生活に対する外航海運の役割
- 日本の外航海運事業者・日本籍船・日本人船員(海技者)の役割及び必要性
- 日本籍船・日本人船員の必要規模
- 外航海運事業者の役割を踏まえた日本籍船・日本人船員の計画的増加策(法律等の担保措置・支援措置)
- 競争環境の整備等(マシ海峡問題、独禁法適用除外制度等)

ヒューマンインフラ部会

優秀な日本人船員(海技者)の確保・育成

<論点の例>

- 船員(海技者)のライフサイクルを踏まえたスキルアップ・ステップアップの実現
- 必要な教育システム・資格制度等の見直し
- 船員(海技者)の定着を図るための魅力ある環境の整備
- 地域における海事クラスターの形成・振興
- 海への関心の醸成

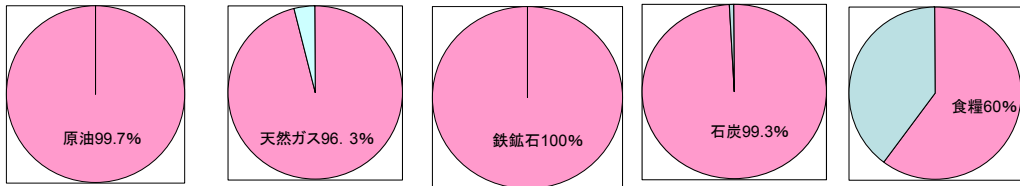
国際海上輸送部会委員

(敬称略)

- 部会長
 - 杉山 武彦 一橋大学学長
- 部会長代理
 - 松田 英三 (株)読売新聞社論説副委員長
- 委員
 - 浅野 正一郎 国立情報学研究所教授
 - 馬田 一 (社)日本鉄鋼連盟会長
- 臨時委員
 - 赤塚 宏一 神戸大学監事
 - 秋山 昌廣 (財)シップ・アンド・オーシャン財団会長
 - 太田 和博 専修大学商学部教授
 - 岡部 正彦 (社)日本物流団体連合会会長
 - 河野 真理子 早稲田大学法学部教授
 - 佐々木 幹夫 (社)日本貿易会会長
 - 鈴木 邦雄 (社)日本船主協会会長
 - 南部 鶴彦 学習院大学経済学部教授
 - 西岡 喬 (社)日本造船工業会会長
 - 藤澤 洋二 全日本海員組合組合長
 - 樹本 晃章 電気事業連合会副会長
 - 山口 公生 日本政策投資銀行副総裁
 - 渡 文明 石油連盟会長

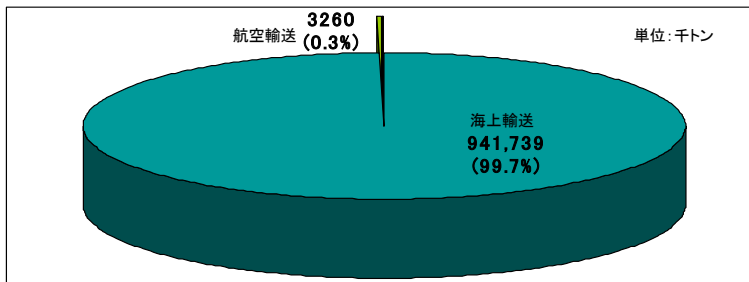
外航海運の重要性

我が国主要品目輸入依存度 (2004年)



出典: (財)矢野恒太記念会「日本のすがた2006」に基づき海事局作成

国際貨物輸送における海上輸送と航空輸送の分担率



出典: (社)日本物流団体連合会「数字でみる物流2006」に基づき海事局作成。2004年の数値。

M&Aによる巨大化

1996年1月			2001年1月			2006年1月		
順位	運航船社	TEU (シェア)	順位	運航船社	TEU (シェア)	順位	運航船社	TEU (シェア)
1	Maersk (デンマーク)	180,831 (6.1%)	1	Maersk-Sealand (デンマーク)/Safmarine (デンマーク)	596,442 (12.5%)	1	Maersk Line (デンマーク)/Safmarine (デンマーク)	1,541,411 (19.2%)
2	Sea-land (米国)	180,000 (6.1%)	2	P&O Nedlloyd (英国/オランダ)	345,055 (7.2%)	2	Mediterranean Shipping Company (スイス)	740,001 (9.2%)
3	China Ocean Shipping (Group) Company (中国)	153,253 (5.2%)	3	Evergreen (台湾)/Lloyd Triestino (イタリア)/Uthmaniyah (台湾)	324,874 (6.8%)	3	Evergreen (台湾)/Lloyd Triestino (イタリア)/Hatsu Marine (英国)	458,091 (5.8%)
4	Evergreen (台湾)	146,557 (4.9%)	4	韓進海運 (韓国)/DSR Senator (ドイツ)	281,781 (5.9%)	4	CMA CGM (フランス)/ANL (オーストラリア)	454,102 (5.7%)
5	日本郵船	115,690 (3.9%)	5	Mediterranean Shipping Company (スイス)	229,629 (4.8%)	5	Hapag-Lloyd Container Line (ドイツ)	386,649 (4.8%)
6	韓進海運 (韓国)	97,176 (3.2%)	6	NOL (シンガポール)/American President Line (米国)	209,245 (4.4%)	6	韓進海運 (韓国)/Senator Lines (ドイツ)	327,173 (4.1%)
7	大原商船三井船社	96,776 (3.0%)	7	China Ocean Shipping (Group) Company (中国)	200,656 (4.2%)	7	China Ocean Shipping (Group) Company (中国)	311,294 (3.9%)
8	American President Line (米国)	96,326 (3.2%)	8	GP Ships (英国)	171,035 (3.6%)	8	China Shipping Container Line (中国)	306,758 (3.8%)
9	P&O Containers (英国)	92,083 (3.1%)	9	日本郵船	156,380 (3.3%)	9	NOL (シンガポール)/American President Line (米国)	297,121 (3.7%)
10	Ned Lloyd Lion (オランダ)	90,714 (3.1%)	10	CMA CGM (フランス)/ANL (オーストラリア)	141,770 (3.0%)	10	日本郵船/東京船社	286,216 (3.6%)
11	川崎汽船	70,188 (2.4%)	11	商船三井	141,731 (3.0%)	11	商船三井	237,952 (3.0%)
12	Orient Overseas Container Line (中国)	69,311 (2.3%)	12	Orient Overseas Container Line (中国)	138,949 (2.9%)	12	Orient Overseas Container Line (中国)	232,607 (2.9%)
13	Hapag-Lloyd Container Line (ドイツ)	69,180 (2.3%)	13	川崎汽船/川崎近海汽船	185,130 (2.8%)	13	Compania Sud Americana de Vapores (チリ)	226,096 (2.8%)
14	DSR Senator (ドイツ)	68,915 (2.3%)	14	Zim Integrated Shipping (イスラエル)	127,101 (2.7%)	14	川崎汽船	217,584 (2.7%)
15	陽明海運 (台湾)	68,513 (2.3%)	15	Hapag-Lloyd Container Line (ドイツ)	119,028 (2.5%)	15	Zim Integrated Shipping (イスラエル)	189,928 (2.4%)
16	NOL (シンガポール)	67,935 (2.3%)	16	現代商船 (韓国)	116,472 (2.4%)	16	陽明海運 (台湾)	187,413 (2.3%)
17	現代商船 (韓国)	59,526 (2.0%)	17	Compania Sud Americana de Vapores (チリ)	109,580 (2.3%)	17	Hamburg Sud (ドイツ)	173,103 (2.2%)
18	Zim Integrated Shipping (イスラエル)	59,247 (2.0%)	18	陽明海運 (台湾)	109,058 (2.3%)	18	現代商船 (韓国)	150,289 (1.9%)
19	Mediterranean Shipping Company (スイス)	53,566 (1.8%)	19	China Shipping Container Line (中国)	100,888 (2.1%)	19	Pacific International Lines (シンガポール)	125,510 (1.6%)
20	CMA (フランス)	48,878 (1.6%)	20	Hamburg Sud (ドイツ)	77,135 (1.6%)	20	Wan Hai Lines (台湾)	108,347 (1.4%)
	全世界計	2,969,215 (100%)		全世界計	4,798,319 (100%)		全世界計	8,025,325 (100%)

出典：(株)日本郵船「世界のコンテナ船隊および就航状況」1996年版、2001年版および2006年版に基づき海事局作成。

- : 邦船社
- : アジア船社
- : 欧州船社

政策目的について

本邦外航海運事業者の国際競争力の確保

グローバル化する世界経済の中で、本邦外航海運事業者も世界経済の動向に応じたグローバルな事業展開を行うことが必要である。一方、外航海運事業は世界単一市場において激しい競争が繰り広げられており、本邦外航海運事業者が外国の外航海運事業者と同等の条件で競争できる環境整備が必要であり、諸外国における外航海運強化策を踏まえつつ、税制等について所要の施策を講じる必要がある。

日本籍船及び日本人船員の確保

日本商船隊における日本籍船及び日本人船員は、現在、コスト競争力の喪失から、極端に減少しているが、安定的な国際海上輸送の確保のために核となるべき存在である。また、我が国の置かれた地理的、経済的状況に鑑みると、いわゆる非常時においては、日本籍船、日本人船員の役割は大きく、平時からこれを確保し、育成することは同様に喫緊の国家的課題。

日本籍船及び日本人船員は以下のような観点からの意義・必要性がある。

- ① 四面を海に囲まれ資源に乏しい我が国は、**経済安全保障の観点から、日本の管轄権が及ぶ日本籍船及びこれを適切かつ確実に行使することが期待される日本人船員**を常時確保しておくことが必要。
- ② 日本籍船は、**日本政府の保護の対象**であり、安定的な国際海上輸送の核としての役割が期待されること。
- ③ 海上輸送の**安全の確保及び環境保全**を図ることが可能であること。
- ④ **船舶運航等に係るノウハウの維持**が必要であること。

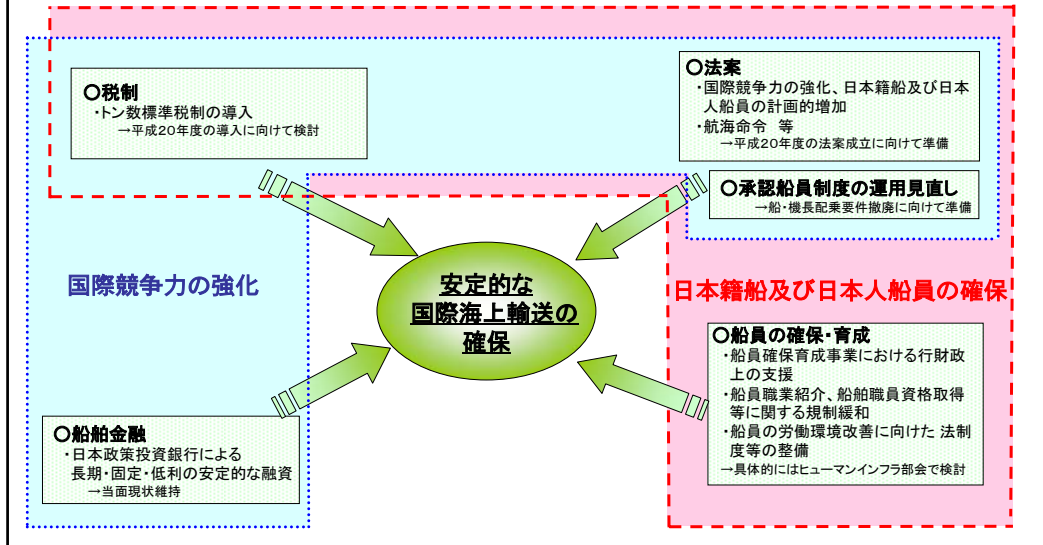
以上のような意義・必要性に鑑み、日本籍船及び日本人船員が一定程度必要であるが、この必要規模を確保するためには、市場の経済原理のみに委ねることは不適切であり、政府による一定の支援措置が必要である。

また、支援措置が日本籍船及び日本人船員の増加という効果につながるよう制度設計する必要がある。

安定的な国際海上輸送の確保方策

本邦外航海運企業の競争力確保、日本籍船、日本人船員の確保、育成を支える政策・諸制度は、諸外国に比し、劣後しているものがあり、このためこれら諸般の政策、制度の充実、強化が必要。

具体的には、税制、金融、予算、国際的競争環境など広範な競争条件について検討のうえ、その充実・強化が必要。



各国租税制度比較

平成18年9月現在

国名	トン数標準税制	固定資産税	登録免許税 (含手数料)	5年間の償却可能範囲 (含特別償却等)	償却方法 (定率法)	法人税率	船員所得税等
日本	—	課税	課税 (100)	61% (特例18%含む)	14.2%	30.0%	—
イギリス	導入	非課税	課税 (0.2~1)	76%	25.0%	30.0%	減免
フランス	導入	非課税	課税 (16~43)	94%	31.25%	33.3%	軽減
アメリカ	導入	州により課税	州により課税	84%	20.0%	35.0%	—
ノルウェー	導入	非課税	課税 (5~19)	53%	14.0%	28.0%	軽減
オランダ	導入	非課税	課税 (1~3)	58%	12.0% ~16.0%	29.6%	減免
デンマーク	導入	非課税	課税 (1)	52%	12.0%	28.0%	減免
ドイツ	導入	課税 (不動産税)	課税	76%	16.7%	25.0%	軽減

(注) 1. トン数標準税とは、船舶のトン数に基づいて一定のみなし利益を算定する課税標準の特例である。
 2. 登録免許税の括弧内の数値は、日本の税額を100とした場合の各国の指数である(船種毎にモデル化し試算)。
 3. 日本の登録免許税は、軽減後(課税標準の4/1000→2.5/1000)である。
 4. 日本の償却方法は、外航貨物船を対象としている。

トン数標準税制の導入について

1. トン数標準税制導入の目的

我が国がグローバルな国際経済社会の中において、海洋国家として、また、貿易立国として今後とも持続的成長を遂げていくため、船腹量ベースで全世界の約6割の船舶に適用されているトン数標準税制を、**日本船社の国際的な競争条件の均衡化**を図るとともに、**日本籍船及び日本人船員の計画的な増加**を図る観点から導入することが適当。

2. トン数標準税制とは

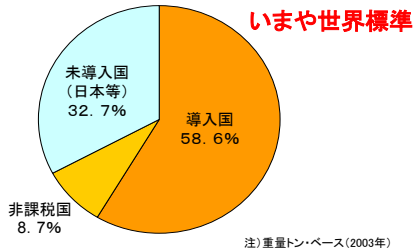
外航海運企業に課される法人・所得税につき、実際の利益ではなく、船舶のトン数を基準として、一定の「みなし利益」を算定する課税標準の特例。好不況にかかわらず税額は一定。

【算出式の比較】

$$\text{トン数標準税額} = (\text{船舶のトン数} \times \text{みなし利益} \times \text{運航日数}) \times \text{法人税率}$$
$$\text{現行の法人税額} = (\text{収益} - \text{費用}) \times \text{法人税率}$$

諸外国のトン数標準税制について

1. 諸外国の導入状況



トン数標準税制導入国

ギリシャ(1939年)、オランダ(1996年)、ノルウェー(1996年)、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)、ポーランド(2007)

2. 諸外国のトン数標準税制の特徴

- (1) 低い「みなし利益」の設定
- (2) 通常の法人税との選択制
(ただし、選択すると一定期間変更できない)
- (3) 一定割合の自国籍船の保有義務
- (4) 政策的要件の例
英: 船員の訓練義務
独: 独国籍船を増加させるための政治的コミットメント