

第3回 国際海上輸送部会

平成19年5月18日（金）

【事務局】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第3回国際海上輸送部会を開催させていただきます。委員の皆様には、ご多用の中、本部会にご出席賜りましてまことにありがとうございます。

本日は、委員及び臨時委員総員17名中12名のご出席でございますので、交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

また本部会は、情報公開の観点から会議自体を公開するとともに、議事録等を国土交通省のホームページに掲載することとしておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、本日ご出席されている委員及び臨時委員の皆様をご紹介します。

今回は第3回目でございますので、席上に配付しております座席表にてご紹介にかえさせていただきます、今回初めて部会にご出席の委員1名の方のみをご紹介しますと存じます。

社団法人日本鉄鋼連盟会長の馬田委員でございます。

なお秋山委員におかれましては、後ほどご到着の予定でございます。

また、松田部会長代理、岡部委員、佐々木委員、西岡委員、榎本委員におかれましては、本日、所用のためご欠席でございます。

また、本日は意見交換のため、委員の代理としてご出席していただいている方がいらっしゃいますので、ご紹介申し上げます。

社団法人日本造船工業会の寺門企画部部長でございます。

社団法人日本物流団体連合会の中田理事長でございます。

続きまして、マイクの使い方をご説明させていただきます。

ご発言の際には、お手元のマイクのトークというボタンを押してからご発言ください。

また、ご発言が終わりましたら、再度トークというボタンを押してオフにしてくださいませよう、よろしくお願い申し上げます。

次に、配付資料の確認をさせていただきます。

まず、第3回国際海上輸送部会という座席表がございます。

次に、クリップどめをしております海事分科会第3回国際海上輸送部会議事次第がござ

います。

また、恐縮ですがクリップを外していただきまして、配付資料の下に配付資料一覧、次に、また別途クリップどめをしております資料1といたしまして、今回の説明資料一式、最後に資料2としまして今後のスケジュールがございます。

また、一番下に日本船主協会さんからの提出資料、国際海上輸送部会の中間取りまとめに向けてのコメントという資料がございます。

資料に不足のあられる方は、恐縮ですが、事務局までお知らせくださいませ。

それでは、杉山部会長に議事の進行をお願いいたしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

【部会長】 それでは、本日もよろしくお願いを申し上げます。

早速議事次第に沿って議事を進めさせていただきます。

お手元の議事次第にありますように、議題1は「日本経済・国民生活に対する外航海運の役割・重要性」、議題2が「政策目的の整理」、議題3、「日本籍船・日本人船員の必要規模」、議題4が「政策目的を実現するための施策内容について」、以上について、まず事務局からご説明をちょうだいしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【外航課長】 外航課長でございます。それでは、資料の説明をさせていただきます。

まず1ページ目でございます。これまでの審議結果をもとにいたしまして、事務局のほうで安定的な国際海上輸送の確保に関して基本的な考え方というのをまとめさせていただきました。本日はこの流れに沿いまして資料の説明をさせていただければと思います。

この基本的考え方につきましては、本日の審議を円滑に進める目的で作成したものでございますので、種々ご意見もあろうかと思っております。資料の説明の後に全体につきましてご審議をいただければと考えているところであります。

基本的考え方でございますが、1番、四面環海、資源に乏しい我が国が貿易立国として発展していくためには、外航海運は極めて重要。

2. そうした我が国にあって、自国の外航海運事業者は安定輸送を確保し、我が国産業界の国際活動、国民生活の維持向上において不可欠の存在。単一の国際市場で競争する本邦企業の競争力を維持、強化し、その機能を確保することは国家的課題。

日本籍船、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、育成することは同様に喫緊の国家的課題。

3. 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おり、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上、その充実・強化が必要というものでございます。

2 ページ目でございますが、本日ご審議いただく内容をまとめたものでございます。

まず日本経済・国民生活に対する外航海運の役割・重要性、それから、政策目的の整理を改めておさらいをさせていただきまして、次に、日本籍船及び日本人船員の必要規模の具体的な試算結果についてご説明をいたしまして、最後に政策目的を実現するための施策内容についてご説明をさせていただき、ご審議をいただければということでございます。

3 ページ目でございますが、以前にお示ししました本部会の審議内容を示した絵でございますけれども、この中に本日ご審議いただきたい4点をはめ込んだものでございます。ご参考にごらんいただければと思います。

4 ページ目でございますが、国際海上輸送部会の審議事項を再掲したものでございます。説明は省略させていただきます。

5 ページから10 ページ目につきましては、第2回国際海上輸送部会、第2回ヒューマンインフラ部会における各委員からの主な意見をまとめさせていただいたものでございます。本日、ちょっと資料が大部でございますので説明は省略させていただきますが、適宜、審議の際にもご参照いただければと思います。よろしく願いいたします。

それでは、議題の1でございます「日本経済・国民生活に対する外航海運の役割・重要性」につきましてご説明を差し上げたいと思います。

資料の11 ページでございます。外航海運の重要性につきまして改めて整理をさせていただいたものでございます。四面環海、資源に乏しい我が国が貿易立国として発展していくためには、外航海運は極めて重要であるということにつきましては、既に委員の皆様方からもご意見があったとおりでございます。

我が国は原油や鉄鉱石などの資源・エネルギー及び食糧の大部分を輸入に依存しており、それらを輸送するライフラインである外航海運は極めて重要であると整理できようかと思っております。

資料12 ページから14 ページ目までは、参考までに第12回の海事分科会で配付させていただきました説明資料を添付しております。日本の輸入依存度等に関する資料であり

まして、説明は省略させていただきますが、適宜ご参照いただければと思います。

それでは、2番目の議題であります政策目的の整理につきまして、ご説明を申し上げます。

政策目的につきましては、大きく分けまして、本邦外航海運事業者の国際競争力の確保、それから、日本籍船や日本人船員（海技者）の確保という2点に分けられるのではないかと考えております。

まず15ページでございますが、そのうちの1点目の本邦外航海運事業者の国際競争力の確保の必要性について、改めてまとめさせていただいたものでございます。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、外国海運事業者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という整理を一たんさせていただいております。

資料の16ページでございます。日本の外航海運事業者の意義・必要性について改めて整理をしたものであります。

四面環海、資源に乏しい我が国にとって、自国の外航海運事業者は安定輸送数を確保し、我が国産業界の国際活動、国民生活の維持向上において不可欠の存在。当該企業が国際競争力を持って安定的な経営を確保することが重要。単一の国際市場で競争する本邦企業の競争力を維持強化し、その機能を確保することは国家的課題ということで、改めて整理をさせていただいております。これらにつきましても委員の皆様方からご意見のあったとおりにかと思っております。

資料の下のほうはそれを少し詳しく書いたものでございます。

それでは、資料の17ページ以降でございますが、17ページから19ページ目につきましては、外航海運をめぐる国際的な動向でありますとか、競争の激化を示す資料でございまして、12回の海事分科会においてお示しした資料を改めて載せさせていただいております。

17ページにつきましては、東アジア域内の工程間分業の進展を示したものでございまして、本邦海運事業者もそれに応じた事業展開をしているということでございます。

18ページは定期船分野におきますM&Aが進展し、例えばマースク等の一部船社の巨大化が進んでいて、邦船社との間で大分格差が拡大しているということを示した資料でござ

ございます。

19ページ目は、本邦船社における我が国発着の貨物の積取比率が、徐々に低下しているということを示した資料でございます。

20ページ目でございますが、我が国海運業界の動向をまとめた資料でございます。我が国海運業界、昭和39年に海運企業が11社から6社へと集約されまして、平成11年には商船三井とナビックスラインが合併をいたしまして6社体制から3社体制に移行したところであります。昭和60年、61年には倒産が相次ぐなど、歴史的に熾烈な競争のもと、再編を繰り返してきた業界と言えようかと思えます。

それから国際競争の激化ということで、最近の事例でございますけれども、邦船社の強みであります不定期船の分野におきましても、例えばLNG船の国際入札におきまして、従来は邦船社が何らかの形で参入できていたというものが、敗退する事例も出てきたということで、こういった分野でも競争が激しくなっているということでございます。

資料の21ページ目でございますが、邦船社と諸外国の主要船社の経営状況を比較した表でございます。緑色で示しました売上高税引前利益率につきましては、邦船社もかなり高い数値を示しておりますが、オレンジで示した税引後の売上高当期利益率を比較してみますと、外国の船社と大きな差が生じているということが読み取れようかと思えます。また、一番下の青で示しました売上高キャッシュフロー比率につきましても、同様の結果となっているということでございます。

これから日本の外航海運事業者は、国際競争市場におきまして非常に健闘しているということが言えようかと思えますが、法人税額が違うということから、利益には大きな差が生じている。これを埋めないと経営体力の差が拡大して、例えば好況から不況に転じた際に、競争上の不利が顕在化するおそれがあるのではないかとこのことが言えるのではないかと思います。

資料の22ページ、23ページは、今申し上げたことをグラフ化してお示しをしたものでございます。

それでは、続きまして政策目的のうちのもう1つの柱であります、日本籍船及び日本人船員の確保につきまして、ご説明したいと思えます。

資料の24ページ目でございます。まず当部会におけます各委員からのプレゼンテーション等を踏まえまして、事務局におきまして、日本籍船及び日本人船員の意義・必要性について、改めてまとめさせていただいたものでございます。

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、経済的状态に鑑みると、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、平時からこれらを確保し、育成することは喫緊の国家的課題である。

また、日本籍船及び日本人船員の意義・必要性といたしまして、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であろう。

また、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、それから、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ということ、それから、船舶運航等に係るノウハウの維持が必要であることといった諸点が意義・必要性として挙げられるだろうと。

これらに鑑みますと、日本籍船及び日本人船員が一定程度必要である。しかしながら、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と必ずしも達成ができないのではないかと、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、制度設計をする必要があるという形でまとめさせていただいております。

資料の25ページは我が国商船隊の構成及び日本人外航船員の推移を示したものでございまして、既にごらんいただいたとおりでございまして、いずれもピーク時に比べて極端に減少しているということでございます。

26ページでございます。ヒューマンインフラ部会において配付された資料でございますけれども、日本籍船及び日本人船員の乗り組む船舶の海難発生率は極めて低いということを示しております。

右上のロイズ船級協会の統計によりますと、船籍別全損海難発生率で見ますと、日本はトン数では1.07%で世界平均の約2分の1、隻数では0.28%で世界平均の約5分の1と、極めて低いということでございます。

また、損保会社のアンケート調査によりますと、船舶保険料の算出に際しては、日本人船員の乗り組みが有意に働いており、船舶職員に外国人が配乗されている場合には約50%増しとなる場合もあるといったことが言われております。

27ページにつきましては、日本籍船及び日本人船員の意義・必要性につきまして、

第2回国際海上輸送部会におきましてご議論いただいたものをベースに、改めてまとめさせていただいたものでございます。本ページの概要につきましては、24ページにおきましてご説明させていただきましたので、説明は省略させていただきますが、日本籍船及び日本人船員を確保するためには、日本の外航海運事業者は国際競争力を強化して、平時から必要な規模の日本籍船及び日本人船員を備え持つ必要があるのではないかとということで、まとめさせていただいております。

続きまして日本籍船及び日本人船員の必要規模に移らせていただきたいと思います。資料の28ページでございます。

前回お示しした試算のやり方でございますけれども、今回、本部会における日本籍船の必要規模の試算の考え方についてまとめたものが28ページでございます。

改めてご説明をいたしますと、まず試算に当たりまして、前提条件として、すべて日本籍船で輸送しなければ状態が1年続くことを想定する。それから、その状態において必要な一定規模の経済活動、国民生活水準を確保する上で、必要な輸送力に対応するための日本籍船の必要規模を試算する。日本への輸入を対象にするという3点を前提条件としております。

この前提条件に従いまして、まず貨物と、その貨物を輸送する船種を現状の輸送状況をもとに対応づけをいたしまして、品目別海上輸送量から船種別の貨物量を推定する。

次に、非常時等において維持すべき経済活動・国民生活水準を決定いたしまして、当該水準の維持に必要な貨物量推計のための係数を設定する。

それから、平時における船種別貨物量にこの係数を乗じることによりまして、非常時における船種別の必要貨物量を推計する。

次に、船種別平均積載率をもとに船種別必要貨物量から船種別に必要となる船腹量を推計する。

それに船種別平均船型を割りまして、船種別の必要な年間運航回数を算出して、さらに船種別平均輸送日数でまた割り込みまして、船種別の年間必要隻数を算出するというフローに従って試算をしております。

資料の29ページでございます。試算に用いましたデータと試算の結果を示した資料でございます。試算に当たりましては、ベースとなるデータといたしまして、港湾統計を用いております。それから、81品目分類の輸入海上貨物量の集計を行いまして、各品目を船種別に対応づけをいたしました。

船種別の平均の積載率につきましては、非常時であるという試算の前提に鑑みまして、可能な限り積載することを想定して、すべての船種におきまして100%ということで計算をしております。

それから、船種別平均船型、船種別の平均輸送日数につきましては、船社に対するヒアリングによりまして、入手したデータによりまして試算をしております。

その結果を示しましたのが真ん中のピンクの部分でございますが、平時における我が国の輸入貨物量を輸送するために必要な隻数といたしまして、1,280隻という数字が試算の結果として出ております。

それから、非常時等において確保すべき経済活動・国民生活水準につきまして、最低保障水準を考えた場合の係数を算出してしております。その場合の係数は標準世帯と生活保護世帯の収入の比によりまして算出することとしまして、その比率が35.5%となります。これを用いて日本籍船の必要規模を試算いたしますと、約450隻という結果になるということでございます。

なお、この試算に際しまして、法律に基づきます石油と食糧の備蓄につきましては、あらかじめ貨物量の中から控除をして計算をしております。

続きまして30ページでございますが、最低保障水準の生活レベルのイメージを図にあらわしたものでございまして、真ん中より下のあたりに約450隻という数字が出ております。最低限達成すべき当面の目標として、最低保障水準の生活レベルの維持に必要な船舶数を目標とするとこのくらいになるということございまして、この考え方の1つではないかと考えているところでございます。

なおこの数字は韓国の国家必須船舶の水準にも近い数字になっております。

続きまして31ページ目でございますが、必要日本人船員数の試算についてでございます。

まず考え方といたしまして3点前提を置いております。1点目が日本籍船必要規模を前提に日本人船員の必要規模を算出する。それから、日本籍船に乗り組む船舶職員、計8名でございますが、これをすべて日本人であるものとする。3番といたしまして、通年運航することが可能となる最小限の船舶職員数であるものとするという3点を置きまして試算をしたものでございます。

先ほどの説明の際に申し上げました日本籍船の必要規模を仮に約450隻としてみました場合に、予備員率を50%ということで試算をいたしますと、必要日本人船員数は約5,500人という試算の結果になるということでございます。

32ページと33ページ目につきましては、日本籍船及び日本人船員数の増加のイメージをグラフで示したものでございまして、昨年税制改正要望等の過程の中で、業界の総意として日本籍船を5年で2倍とする目標、あるいは日本人船員を10年で1.5倍とする増加の努力目標というのが表明されておりますけれども、それらを踏まえながら、一定の前提条件を置いて考えると、それぞれ今求めました数に達するまでどのくらいのイメージかというのを図で示したものでございまして、それぞれ大体20年から30年ぐらいのタイムスパンがかかるということを大ざっぱに示した資料でございます。

以上が日本籍船及び日本人船員の必要規模についての資料でございます。

続きまして、最後でございますが、政策目的を実現するための施策内容についての資料の説明に移らせていただきたいと思います。

まず、現行の我が国及び諸外国の外航海運支援策ということでございますが、34ページ目が我が国における現行の海運支援策を一覧したものでございます。船舶の特別償却、固定資産税、登録免許税への減免といった税制上の支援措置、船舶投資への日本政策投資銀行における長期固定低利の安定的な融資という金融上の支援措置がございます。

またこれに加えまして、国際船舶制度や船員関係の諸施策が講じられているところでございます。

資料の35ページでございますが、国際船舶制度の概要を説明したものでございます。左の下にありますよう、税制上の支援措置が講じられていることに加えまして、外国資格の受有者に対する承認制度によるコスト低減等の支援措置がとられております。

この承認船員制度につきましては、現在、船長及び機関長以外の職員が対象となっておりますが、後にまた触れさせていただきますが、この運用の見直しにつきまして現在、検討を行っているところでございます。

36ページでございます。各国の租税制度比較をしたものでございます。トン数標準税制につきましては、イギリス、フランス、アメリカ、ノルウェー、オランダ、ドイツ、デンマークといった諸外国におきまして、いずれも導入をされております。ということで、この点は日本は劣後していると言えようかと思えます。

このほかに固定資産税、登録免許税あるいは船員所得税等におきましても、諸外国に比べて日本の税制が劣後しているものもありまして、今後の検討課題ではないかと考えているところでございます。

37ページでございますが、我が国の船員教育について示したものでございます。大学、

商船高専、独立行政法人海技教育機構における大学教育に加えまして、独立法人航海訓練所において一元的な実習訓練を実施しているということでございます。

38ページでございますが、新たな外航日本人船員の要請の一翼を担う外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームについて示した資料でございます。

このスキームは30歳未満の若い船員、船員教育機関の卒業生でございますが、これを対象に最長5年間の研修によりまして、豊富な実務経験を積ませまして、日本人外航船員の確保と育成を推進するという目的で講じられるものでございます。

続きまして39ページでございますが、若年船員を対象としましたトライアル雇用制度を図表化したものでございます。30歳未満の若年船員の雇用機会を創出するという目的で、3カ月間のトライアル雇用を官民一体となってサポートするという仕組みになっております。

諸施策の現状でございますが、今後の安定的な国際海上輸送の確保についてということで、今後の施策につきまして説明をさせていただきたいと思っております。

40ページをごらんいただきたいと思います。安定的な国際海上輸送の確保方策の全体像につきまして図示したものでございます。考え方として、本邦外航海運企業の競争力確保、日本籍船及び日本人船員の確保、育成を支える政策・諸制度につきましては、諸外国に比して劣後しているものがあるということで、このためこれら諸般の政策、制度の充実、強化が必要ではないか。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上、その充実・強化が必要と整理しております。

この資料におきましては、既存の諸施策と今後講ずべき諸施策が混在して書かれておりますけれども、今後講じる施策等につきましては、実施のタイミング等を記入してございます。

以下個別の施策につきましてご説明をさせていただきたいと思っております。

41ページでございます。トン数標準税制の導入についてということでございます。我が国がグローバルな国際経済社会の中におきまして、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には、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税制につきまして、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という観点から、導入することが適当ではないかということでございます。

続きまして資料の42ページでございます。諸外国のトン数標準税制につきまして概観

したものでございます。今申し上げましたとおりで、船腹量ベースで全世界の約6割の船舶に既に適用されている税制ということで、今や世界標準と言えるのではないかとということでございます。

諸外国のトン数標準税制の特徴といたしまして簡単にまとめてございますけれども、低いみなし利益が設定されている。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。それから、一定割合の自国籍船の保有義務、それから、導入に伴う政策的要件がかけられている例もございまして、イギリスでは船員の教育訓練義務、ドイツではドイツ国籍船を増加させるための政治的コミットメントなどがございました。我が国におきましてトン数標準税制の導入をするに当たっては、これら諸外国の事例も参考に検討していく必要があるのではないかとということでございます。

資料の43ページ目でございますが、金融面からの政策的関与の必要性についてまとめたものでございます。

外航海運は他産業に比較しまして設備集約型産業でございまして、資金調達に占める負債の割合が大きい等々の特徴がございます。したがって、外航船舶の整備について、長期、固定、低利の安定的な融資制度が必要とされておりまして、現在、政策投資銀行による融資制度が設けられているということでございます。

44ページ目でございますが、政策金融改革において、平成20年10月から政策投資銀行は民営化、株式会社化をされ、おおむね5年から7年後を目途に完全民営化される予定ということになっております。

民営化後の資金調達につきましては、長期・固定・低利の財政投融资資金から、市場からの自己調達資金中心となるということで、貸出条件の変更が予想されるということでございます。

政投銀民営化への対応につきましては、我が国の外航海運事業者は大規模な船隊整備を計画しており、向こう数年間の大量竣工に伴いまして、各社は大規模な資金調達を必要としている一方、金融機関は特定業種向け残高の極端な増加を回避するということもありまますので、当該船隊整備に関する資金調達への対応に限界が生じる可能性もあるのではないかと。

このような状況を踏まえますと、政投銀民営化後においても影響が生じないように、少なくとも財投資資金等の移行措置がある移行期間中においては、長期・固定・低利の安定的な貸し付けが確保されることが必要ではないかと考えられるのではないかとということであ

ります。

また、完全民営化後における船舶金融のあり方につきましても、国際競争力の観点から検討する必要があるのではないかと考えております。

続きまして45ページでございますが、安定的な国際海上輸送確保のための法律等の担保措置についてということでございます。現在の施策でございますが、先ほども触れましたとおり、日本籍船の減少に歯どめをかけるという目的で、安定的な国際海上輸送の確保を図るために、国際船舶制度が設けられておりまして、日本籍船に対する緩やかな譲渡規制を実施しております。

それ以外に登録免許税や固定資産税の減免、承認船員制度の導入によるコスト競争力の強化などによる支援措置を行っております。

一方、国際輸送につきましては現在、航海命令は規定されていないという状況であります。

船員の確保・育成につきましては、さまざまな教育訓練が実施されている。

また、それ以外の予算上の措置も講じられているということでございます。

しかしながら、現状としましては、日本籍船の減少に歯どめをかけることはできていない。また、日本人の船員も同様に減少の一途をたどっているというのが現状でございます。

こういった現状に鑑みますと、新たな制度設計が必要ではないかと。具体的には、日本籍船に対する譲渡規制のみならず、日本籍船及び日本人船員の計画的確保・育成を図るような制度が必要なのではないか。

また昨年、業界の総意といたしまして、日本籍船を5年で2倍とする目標、日本人船員を10年で1.5倍とする増加目標が表明されておりますけれども、こうした目標を計画的に達成可能とするような支援措置が必要なのではないかと、また非常時においても、安定的な国際海上輸送を確保する必要があると考えております。

46ページでございます。安定的な国際海上輸送の確保のための新たなスキームにつきましての資料でございます。

日本籍船、日本人船員は当面の目標数に向けまして計画的に増加させるためには、市場の経済原理のみに委ねた場合には達成が難しいのではないかと。そういうことで一定の支援措置が必要であるとともに、計画的な増加を効果として結びつけることができる法律等の担保措置が必要ではないかということで、具体的なイメージをお示したものでございます。

まず、国土交通大臣による日本籍船及び日本人船員の確保に関します目標に係る事項と定めた基本方針を策定する。外航海運事業者におきましては、基本方針にのっとり、日本籍船及び日本人船員の増加に関する目標及びその計画的増加策を内容とする国際海上輸送確保計画といったようなものを作成していただき、国土交通大臣の認定を申請できることにする。

国土交通大臣の認定を受けた場合には、トン数標準税制といった課税の特例の適用、勧告、公表等の適切な計画遂行の担保措置、日本籍船に対する譲渡規制、航海命令の適用といったことが法律効果としてあるということ、これらをパッケージとして検討してはどうかということでございます。

資料の47ページにつきましては、前回お示ししました航海命令に関する制度でございます。現在、内航海運については制度がございますが、国際海上輸送につきましても、災害の救助その他公共の安全の維持のために自発的に当該航海を行うような事業者がない場合、または著しく不足する場合も想定されるのではないかとということで、今後新たに国際海上輸送を対象とした航海命令制度を導入することが必要ではないかとということで、前のページで申し上げたパッケージの1つとして導入を検討してはどうかということでございます。

48ページ、最後でございますが、承認船員制度の運用の見直しについての資料でございます。

日本籍船の増加に向けた施策の一環といたしまして、承認船員制度の運用に当たって、現在実施されている船機長配乗要件の撤廃について検討しているところでございます。外航日本人船員の年齢構成を考えた場合に、45歳以上の船機長適齢期の船員は10年後には現在の約7割まで減少する見通しになっております。現状の排除要件を堅持すると、早晚船機長の適材が不足して、かえって日本籍船の増加の妨げになる可能性が大きいのではないかとということで、船機長配乗要件はむしろ撤廃する必要があるのではないかとということでございます。

その場合も、日本人の若手船員の実際の育成には支障はない。日本人船員の計画的増加につきましては、必要な制度の導入によって今後積極的に確保されるだろうと。外国人船機長に対しては、日本人船機長と同等の安全性を、個別の承認試験を通じて確保するとしております。

なおこの排除要件の撤廃の時期につきましては、日本人船員の計画増加措置に必要な制

度に関する関係者の、合意形成の状況等を踏まえまして判断していくことにしております。条件が整えば、比較的早期に実施することもあり得ると考えております。

説明は以上でございますが、1点資料に誤りがございましたので、訂正をさせていただきます。

資料の34ページでございます。船員教育訓練のところの運営交付金の額でございますが、これが逆になっているようでございまして、37ページの資料の数字が正しい数字でございますので、訂正をお願いしたいと思います。おわびして、訂正をお願いいたします。

資料の説明は以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明あるいは資料を踏まえて、これからいろいろご意見、ご質問等をいただきたいと思いますが、その前に2つ済ませておきたいことがございます。

1つは、先ほど資料の紹介の中でありましたように、日本船主協会からのコメントが提出されております。

それからもう1つ、今日ご欠席でありますけれども、電気事業連合会の榎本委員のご意見を預かっております。このそれぞれについてご説明をいただきたいと思います。

最初に日本船主協会の資料について、これは鈴木委員からよろしく願いいたします。

【委員】 我々としてトン数標準税制の導入をお願いいたしました経緯を、もう一度ご説明させていただきたいと思います。外航海運は世界単一市場を舞台にしており、参入、撤退について何ら制限がありません。また、運賃、契約期間、契約量、その他のあらゆる契約条件についても、若干の例外はあるものの、原則として自由に決めることができることになっています。

このような市場環境の中で、世界の先進海運国では、トン数ベースで言うと、60%の国がトン数標準税制を導入済み、10%の国が海運業収益に対して無税乃至は軽課税であり、合計すると70%の国で自国外航海運の国際競争力強化のために税制面での大きな施策を行っています。残りの30%は、日本、中国、台湾ですが、税制そのものがわからない中国と主要海運企業が海外に籍を移している台湾を除くと、実質的に日本だけということになり、日本だけが世界の先進海運国から取り残されているという状況です。

海事局の説明資料の21ページを見ていただくとわかりますが、日本の外航海運企業は、売上高税引前利益率では、世界の外航海運企業に比べてそれほど劣っていませんが、売上高当期利益率を見ると、外国の海運企業については売上高税引前利益率とほとんど変わら

ない一方、日本の外航海運企業は、売上高税引前利益率のおおむね半分ないしは6割ぐらいになっています。その差はトン数標準税制の有無に起因するものと考えられるわけです。

日本の海運に限らずに、世界の外航海運はこの数年間、活況を呈する中国経済に牽引された旺盛な荷動きを主因として高業績を上げています。

しかしながら、トン数標準税制が導入されていない状況では、言い換えれば、世界単一市場で戦っていく上でルールも他国と同じでなければ、日本海運だけがハンディキャップを負って戦い続けていくということになり、このままでは外国海運企業との格差がますます拡大し、我々の競争力を喪失させることは確実です。

日本の資源エネルギーの確保、安定的輸送に日本の外航海運企業が必要であるという前提に立ちますと、我々としては諸外国の外航海運企業と同一市場で競争する以上、同一ルール・制度で戦わせていただきたい。日本に特別なルールを入れて、外国に比べて有利なルールを導入してくださいということではありません。諸外国と同一ルールで戦わせていただきたいというのが、トン数標準税制の導入をお願いしたゆえんです。

ご参考までに、海事局の説明資料の36ページを見ていただきたいと思います。各国の租税制度の比較です。トン数標準税制を我が国だけが導入していないことを始め、固定資産税の有無、船員所得税の減免の有無など、わが国と比較して諸外国が総じて自国海運強化を目的とした施策を講じていることがわかります。

次に、船協が本日提出いたしました資料をご覧いただきたいと思います。まず最初に、当協会は諸外国との競争条件のイコールフットィング、税のコンバージェンス、国際競争力確保・強化の観点から、トン数標準税制を求めているものであり、単なる減税を求めているものではないということです。

それから、諸外国においては、自国産業の国際競争力の確保、強化のため、あるいは軽課税国への自国海運企業の転移を阻止するためにトン数標準税制を導入しているのであって、自国籍船や自国船員の増加等は副次的目的とされ、これを達成するための手段と考えている国はないということを申し上げたいと思います。

しかしながら、海事局の説明資料の45、46ページ「安定的な国際海上輸送の確保のための法律等の担保措置」では、トン数標準税制を適用する企業に課す日本籍船と日本船員の増加に関する条件のみが記されており、肝心の国際競争力の確保・強化については抜けているように思われますので、法律にぜひとも国際競争力の確保という視点を入れていただきたいと強くお願いする次第です。

さらにつけ加えますと、各国においては、トン数標準税制の導入については、その対象船を自国籍船だけに限るといような厳しい制限はありません。世界単一市場で同一ルールという観点からすると、対象を自国籍船に限定するということは大変厳しい条件と思っておりますが、私ども自身も自国籍船の増大、海技者の増加についても努力する所存ですので、ぜひとも国際競争力の確保という観点を強く打ち出していただけたらと思っている次第です。

最後になりますが、当協会提出資料の最後のページに当協会の政策金融に関する基本的スタンスということを述べさせていただいております。

日本政策投資銀行は、平成20年度10月から民営化されるということですが、同行がこれまで行ってきた融資が我々海運企業に果たしてきた役割は大変大きく、今後とも従来の融資制度のようなものを何らかの形で残していただくことを希望いたします。

【部会長】 どうもありがとうございました。

ただいまの鈴木委員からのコメントの中に含まれている指摘、あるいは要望について、この資料との関連で事務局が何かお考えがあれば、それはまた後ほど伺うこととしまして、先にまず、先ほど申し上げましたように、電気事業連合会からの意見が提出されているようですので、これは事務局から口頭でご説明いただくことになっております。

【外航課長】 それでは、事務局から、電気事業連合会からいただいておりますご意見につきましてご紹介させていただきます。読み上げさせていただきます。

これまでの海上輸送部会において、日本にとっての外航海運の重要性が再確認され、その担い手となる日本船社、日本籍船、日本人船員の現状やその果たすべき役割について、様々な見地から意義ある議論が展開されてきた。

その中で、安全保障の観点から、最低限の日本籍船と日本人船員の確保が必要である一方で、世界単一市場で激しい競争を繰り広げる日本船社の国際競争力の確保は不可欠と整理されてきた。

我々ユーザーにとってコストは競争力の源泉であり、安全保障とともに平時の日本船社の国際競争力は大変重要である。日本船社が国際市場で外国船社と競争してきた結果が現在の姿であることに鑑みると、安全保障と国際競争力の両者をバランスさせるには、他国で既に行われている国としての支援策が、イコールフットィングの観点からもやむを得ないと考える。

またそれをどこでバランスするかについては、国の支援策の内容を踏まえた上で、現実的で持続可能なものにする必要が、国際競争の上からも求められる。

以上であります。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、もともとの資料、それから、今いただいたご説明等々も含めて、幅広くこれからご意見、ご質問等をちょうだいしたいと思います。どうぞまた挙手でご自由にご発言いただきたいと思います。どうぞ、よろしくお願いします。

【委員】 今、委員のほうからありました発言に大変関係することなんですけれども、3点ほど質問ないしコメントしたいと思います。

私は別に税制の専門家でないものですから、ちょっと正確に把握できないんですが、21ページの資料で、諸外国の売上高税引前利益率と売上高当期利益率の比較、そして、日本の同じような数値についての比較を見ると、大変ショッキングといいましょうか、トン数標準税制の差がそこに大きく出ているのかなと思うわけですが、一部は売上高が利益率のほうが高いなんていう数値も出ていますので、一体この差が、トン数標準税制でどのくらい影響しているのか。

先ほどの委員のお話だと5割ないし6割というご発言があったように思いますけれども、そこは少し正確に知りたいなということと、それがキャッシュフローに影響しているというのであれば、そのハパクロイドなんかは非常に低いわけで、キャッシュフローの話になると、また別の意味がたくさん入ってくるんじゃないかと思うので、この辺はやはり正確にご説明いただきたい。

かつ、これは私の非常にブアな知識なんですけれども、トン数標準税制であれば、例えばヨーロッパのほうは、例えば過去非常に景気が悪いときに、所得税なんかを払うような余地がないような時期にも、あるいはトン数標準税制で税金を払っていたのかもしれないという、つまり過去の長いスパンで見た場合の比較も必要なのかなというようなことを、多分財務省なんかは言うんじゃないかと思うんですが、別に私は財務省から聞いたわけじゃないんですけれども、その辺がどうなのかなと。現時点だけで比較してというのが、ちょっと気になるというのが第1点です。

それから、43ページのところで金融面からの説明がございましたけれども、ご案内のように日本の場合には、ある意味で政策金融というのはこれまで非常に大きく、海運、造船なんかで寄与してきたと思うんですけれども、民間ベースで見ても、最近めっちゃ金利

が低いわけですね。

円で資金を調達している場合の金利面での有利性というのと、諸外国の金利面でのコスト負担というのは一体どうなっているのかというのは、ちょっと知りたいなというのが第2点です。

第3点目は、まさに今、鈴木委員が言われた点なんですけれども、46ページのところで、新しいスキーム案で、トン数標準税制の運用の前提条件として、国際海上輸送の確保といいたいまいしょうか、日本籍船あるいは日本人船員の増加といったような要素が入っているように思うんですが、それが目的でもしトン数標準税制を導入するとすると、そのレベルというのはあまり高くない、つまり減税のレベルですね。というような気がしてしまうんですが、そこにまさに鈴木委員が言われたような国際競争力の確保というものが入らないと、とても今、海運業界が直面している問題の解決にならないんじゃないかと。

その辺の、こういうことは交通省だけで決められる話ではないと思うんですけれども、どういう理論武装をして、どんな要求が通るのかというあたりについて、もしご説明いただければありがたい。

【部会長】 ありがとうございました。

それでは、局長、よろしく願いいたします。

【海事局長】 鈴木委員からお話があった点については、ちょっと時間も必要だと思いますので、後でまた包括的にご説明させていただきと思うんですが、秋山委員からお話があった部分について、わかる範囲でご説明申し上げようと思います。

この各国の財務状況の比較については、これは担当の実務をやっているところからご説明させたいと思いますが、政策金融について言いますと、基本的には海外であまり長期金融をやっているところはないんだろうと思うんですね。非常に多様な資金調達をやっているはずなんです、日本みたいな長期金融の仕組みはほとんど海外には見られないと承知しておりますので、かなり特異な金融形態かなという気がしております。

ただ一方で日本の場合には長期用船のような、これまた海外にあまり見られない仕組みでエネルギー輸送等をやっておりますので、そういうのとセットとして非常に有効に安定、いわば収支の長期的な安定を実現するために、この長期金融制度というのは非常に有効に機能してきているということなんだろうと理解しております。

金利情勢は各国で今、随分違いますし、日本の場合には非常に安い状況でありますので、一方で金利については為替の変動もまた絡んでくるので、その辺のリスクテイクは各社が

判断しながらやっていくということなんだろうと理解をしております。

それからトン税の仕組み、先ほどのスキームの中のお話でございますが、一応これは昨年の年末に主税と私どもでいろいろ議論した過程で、主税は当然非常にリジットなシステムを要求するわけでありまして、少なくとも日本船について国際水準のトン数標準税制を適用するというを前提として、主税と若干のすり合わせをしたわけでありまして。したがって、我々はこの延長線上で国際水準並みの税率というのは実現できるだろうということを中心に考えているということでありまして。

【外航課長】 21ページの数字の関係でございますが、外国の会社の経営指標ということもありまして、売上高税引前利益率と売上高当期利益率の差の内訳の詳細につきましては、私ども承知していないところでございます。もちろん法人税以外にもその他の税金の差も含まれてございまして、その他の要因もあると思っておりますが、大きな割合を法人税の差が占めていると推測して間違いはないのではないかと考えているところでございます。

【海事局長】 それぞれの海外企業については、もうちょっとわかれば、また精査の上、我々としても勉強したいと思っておりますので、それでご報告させていただきたいと思うんですが、先ほど鈴木委員のほうからお話がありました点について、これは昨年にかのぼる話でもありますし、そもそもこの交通政策審議会で何を審議していただくのかということも絡んでおりますので、それも含めて私どもの考えをちょっとご説明させていただきたいなど。

これは最終的にどういう形でこの審議会の意見を取りまとめるのかということ関連する話だろうと思っております。基本的に私どもの立場を言えば、国際競争市場裡で、税のコンバージェンス、あるいは制度の均衡というのを図るべきだと思っております。ただ現実的な問題として、昨年からの一連のトン数標準税制の実現に向けての流れがございまして、これを飲み込む形で私どもとしては今回の意見の取りまとめを行っていただきたいと思っている、これが第1点でございます。

昨年の党税調あるいは主税とのこの税の議論、約半年、相当詰めた話をいたしました。その流れから、ある意味私ども、半分はそちらに体を取られているわけでありましてけれども、説明をちょっとさせていただきたいと思っておりますが、やはり一番の問題は現下の厳しい我が国の財政事情というのが背景にあるということございまして、夕張と東京は同じことはできませんと、そういう状況が我が国にも実はあるんだということでありまして。

経済界のほうから税のコンバージェンスを図る、これはグローバル社会の中で税をコン

バージェンスを図らなければ、日本企業は日本で事業をできないというのは、非常に強い要望として出されていると承知をしております。

ただ日本の国民すべてを含めた社会の中で、税のコンバージェンスをわかりましたといってやるような状況にないというのも、これまた一方事実でございまして、この辺についてはある意味、今の党税調なんかでもかなりホットな話であります。

昨年、減価償却100%の問題があつて、これは今年度から実現しているわけですが、これも何年も議論をかけて、やっとそこでグローバルスタンダードに近いところに、わずかな一歩でありますけれども、実現したということで、そういう意味では現下の海運の収益状況、納税額が1,000億円を超えるような状況の中で、海外並みのトン税を導入しろという話も、なかなか財政を預かる部署としては飲み込めないし、それから、自民党としても、政権与党としてもなかなかそれを全部飲み込むというのは難しい、そういう状況であつたということでもあります。

一方で、私どもは、海運に国際競争力を持ってもらうということが、日本の社会として一番コスト効率のいい話だと思っております。そこは経済全体として、それを実現すべく努力していくというのが、我々の不断の課題だと思っております。これを審議会の意見として取りまとめていただければ、私どもの長期的な政策の方向性というのを明らかにしていただけるんだろうと思っておりますが、一方で当面の課題として、来年度、法制度を前提として、とにかくトン数標準税制を我が国に導入していくというそのところについては、やっぱりそれなりの考え方を明らかにいただかなければいけないと思っております。現下の厳しい状況の中で、トン数標準税制に一步を踏み出すという前提として、なぜ今やらなければならないのかというところで最も説得力があつたのが、やはり危機的な状況にある日本籍船あるいは日本人船員の問題と、それから、日本の経済安全保障の確保というところがキーポイントであつたと思っております。そこについて、じゃ、どれだけのものが必要なんだというのを明らかにしていただきたいというのが、私どものこの審議会にお願いしている非常に重要な課題であります。

ただそれだけではなくて、長期的に日本の海運企業がしっかりと事業をやっているような、そういう環境整備に向けてどういう方向に進んでいくべきかということも、これは長期的な課題として私どもはご意見をいただければありがたいと思っております。そういう意味では、長短さまざまな課題をこの審議会の中で総合的に議論していただきたいということでもあります。一方で当面の、来年に向けてこれから中間取りまとめをいただき、

それから税の要求をし、来年法整備をしてやっていくという1つの大きな流れは、審議会
の中間取りまとめをいただいた上でやっていきたいと考えております。

そこで、鈴木委員のほうからお話がありました、できるだけ国際標準でやっていただ
きたいということは、これは私どもも十分承知しておりますし、そういたしたいと思っ
ているわけでありますが、一方で今回トン数標準税制をとにかく早くならなければいけ
ないということで、永田町も含めて昨年ご理解をいただいたのは、やはりそれは一方で日本
籍船、日本人船員の問題、危機的な状況にあるものに対してしっかり対応するというこ
とが前提であるというのが現実的な問題であります。

したがって、そのところで、じゃ、どのくらいしっかりしたものをするのかというの
は、実はこれは各国の制度的な相違というのを考えざるを得ない。日本の税というのは基
本的に法定主義でありますから、例えば法人税体系の中に大きな穴をあけるとすれば、そ
れに見合う義務といいますか、何らかのことを法で定めてほしいというのが、財務省の立
場であります。

したがって、私どもとしては、やはり何らかの法律をつくらなければいけないというこ
とで、昨年コミットしているわけでありますが、そのときに、今、鈴木委員が非常にご心
配をされているのは、ほんとうに身動きがとれないようなぎちぎちの義務をかけられると
私たちは動けませんということだろうと思います。それは私どもも承知をしているつもり
でございますが、これはこれからの交渉事項であります。したがって、ここの交通審議会
でこういう法体系、こういうことでやるべきだということを最終的に詰めていただくのは
無理でありますし、それはまず私どもとしてもこれなら大丈夫ですという話にもならない
わけであります。

これは年末の税調の最終的なゴールに向けての交渉の過程で、これで私どもとしてはで
きるだけハードルを低くしたいと思っているわけですが、そこで交渉し、またそこに当然
のことながら、日本籍船、日本人船員の問題についてしっかりやれと言っている勢力も、
国会にはおられるわけでありまして、その辺とも調整をしながら、大方のご理解がいた
だけるような、社会的に見ればトン数標準税制の導入というのは国際常識であるというの
は一方でありますけれども、国内の産業あるいは国民から見れば、大きなベネフィットを
日本の海運に認めるということでもありますから、その大方のご理解がいただけるような
形で、最終的に法案をまとめていかなければならないということだろうと思っております。

そういう意味で今回、私どもも法案を提示いたしておりますが、これは非常に大ざっぱ

なものでございます。大ざっぱなものをお示したのは、そういう意味でこれからの交渉事項となっているということで、そういう意味でここでこの法案についてぎりぎりあまり詰めた議論をしていただきたいと思っているわけではなくて、むしろ今、私どもが抱えている、例えば日本籍船がどのくらい必要だ、日本人船員がどのくらい必要だというのを実現する道のりの上で、何らかのこういう形の法制度を整備していくんだという考えをご提示申し上げたということでございます。

【部会長】 ありがとうございます。

大変丁寧なご説明をいただいたと思いますけれども、今のご説明に関して、まず鈴木委員と秋山委員、何かあればおっしゃっていただきたいと思います。

【委員】 まず21ページの表ですけれども、私が5～6割と言いましたのは、売上高税引前利益率と売上高当期利益率がほとんど変わらない外国の海運企業と比して、日本の海運企業の場合、当期利益率が税引前利益率の5割ないし6割に減少してしまうということをお願いしたわけで、税率について申し上げたわけではありません。

欧州のトン数標準税制を日本の海運企業の現行の利益に当てはめると、現在の税額の大体27分の1ぐらいになります。商船三井を例にとって欧州のトン数標準税制を適用した場合の売上高当期利益率を計算してみますと、日本の法人税率の実効税率を37～8%とすると、 $13.2\% - (13.2\% \times 37\% \times 27\text{分の}1)$ で13%となり、税引前利益と当期利益がほとんど変わらないことになりますから、外国の海運企業の利益が税引前と税引後でほとんど下がらないおおむねの理由は、トン数標準税制によるものだろうと想像できます。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 2つほど質問させていただきます。もう1つはコメントなんですが。

私は一番わからないのは、29ページから30ページのこの日本籍船の必要規模の試算の計算方法なんですけれども、できればもう一回ご説明いただきたいんですが、つまり1,280隻というのを一応ヒアリングで試算して出てきた。そこまではそれでいいと思うんですけれども、その次に標準世帯分の生活保護世帯の比率が35.5%になるので、これを掛けると必要規模の船籍が出てくるというのは、これはちょっとなぜそうなるのかというのがわからないのではないかなと私は思います。

もし推測いたしますと、例えば平均的な日本の生産水準というんでしょうか、経済活動レベルと、それから非常時における生産活動レベルの比率みたいなものを掛けているとい

うことであれば、こういう計算の仕方もわかるんですけども、その場合、生活保護世帯の収入をとるというのは、これはちょっと普通は理解しがたいんじゃないかと思うんですね。

例えばもしやるとすれば、まず標準世帯の収入でもって経済活動の水準を見るというのもちょっと無理があるかもしれませんが、もしそれをやったとすれば、あと私はやはり52万5,000円という標準世帯の収入の何分位というんですか。例えば生活保護世帯というのを持ってくるんじゃないくて、その4分の3とか、3分の2をとってみたいというぐらいにしないと、なぜ生活保護世帯が出てくるのか。もともと生活保護世帯の概念というのは、非常に特殊な人たちの状況を保障するということでありますから、やはり少し無理があるんじゃないかなという感じがいたしました。あるいはもしこれが私の誤解であれば、何で掛け算をしていいのかということをやっと教えていただきたい。これが第1点でございます。

第2番目は政策投資銀行の話がありまして、もとは日本開発銀行だと思うんですが、今後の投資のために低利の資金が必要だという、その議論はよくわかるんですけども、それとこの政策投資銀行と結びつけるとなると、1つわからないところがございます。

というのは、マキシマムの量から現在の非常に少ない船隻量まで来る間に、ずっと開銀なり政策投資銀行というのは海運業に対して融資をしてきたと思うんですね。おそらく融資をしてきたという過去の流れの中で日本籍船の船が減ってきたと考えますと、そうすると、今度逆増やすというときに、今までは政策投資銀行なり開銀なりの存在があっただけ減ってきた。

その裏返しに何か増やすときに、この政策投資銀行がなくなるから、何か特別なことをしなきゃいけないという議論というのは、何か対称的にはならないんじゃないか。逆に言えば、何で政策投資銀行が存在し融資があったのに、こんなに日本籍船が減ってきたんですかと聞かれたことに対する答が必要なんじゃないかなと、私は思います。

3番目は意見なんですけれども、46ページに「安定的な国際海上輸送の確保のために」という表現があるんですけども、内容は全くこのとおりで賛成であるんですが、この「安定的」という言葉は経済学者的なあれから言うとやめたほうがいいと思うんです。

というのは、経済学の概念だと安定的というのは2通りありまして、1つは、ある一定の揺れ幅があっただけで、増えることもあれば減ることもある。その減ったり増えたりするときの平均値がある目標を達していればよいという安定的というのと、それから、絶対的にこ

これだけでなければいけないというミニマムの数字がありまして、その数字を確保する、絶対値を確保するというときの安定的と2つあると思うんです。

この場合、もし全く国際海上輸送のことに意識のない人がこの話を見ますと、例えばあるときには日本船籍のものが多いとか、日本人の船員が多いときもあれば、必要に応じて、逆に今度は外国船籍なり外国の船員さんが多いときもある。そういう多かったり少なかったりするものの平均値が保たれていればそれでいいというふうにも解釈されちゃうおそれがあるわけで、私はここでの議論はそういうことではなくて、むしろ今まで累積過程が働いて、どんどん日本船が減り、日本の船員が減ってきた。この状態を放っておくと非常にとんでもないことになる。それを何とかしようということでございますから、そうすると、先ほど局長の話にも出ましたけれども、例えば安全保障とかセキュリティーとか、そういう絶対的な価値基準があつて、それを確保するために必要なんだということだと思います。

そういう意味で言いますと、やはり「安定的」という言葉のかわりに、少し強過ぎるのかもしれませんが、セキュリティーなり、非常時なり、そういったものに対する措置として必要だという意味が伝わるようにしたほうがいいんじゃないかと思います。

以上でございます。

【部会長】 どうもありがとうございました。

今、3点ご発言いただいて、特に最初の2つについては資料に関連するご質問も含まれているようですので、もしお答えできることがあれば、よろしく願います。

【海事局長】 最初の生活保護世帯等の話については、これはちょっと担当のほうから説明させていただきたいと思います。

それから、旧開銀、現政策投資銀行の問題であります。これは必ずしも日本籍船に対してファイナンスをするということではなくて、現状、便宜置籍船も含めた日本船社の船舶に対してファイナンスをしていると私は理解しておりまして、そういう意味で日本の今の海運企業の経営全体がやっつけける上で、非常に大きな役割を果たしてきたのだと理解しております。

そういう意味で、日本籍船を維持するために政策投資銀行の金融制度が使われてきたのではなくて、日本の船会社の経営を支えるために使われてきたということで、その役割は私は今後とも果たしていただきたいなと思っております。

それから安定の問題でございますが、実はかなりインフレ的に今現在は使われておりまして、海洋基本法でも、先日通ったわけでありまして、「効率的・安定的な海上輸送の確

保を図るために、日本船舶の確保と船員の育成」という感じで使われてございまして、私どもの世界ではかなり定着した考えということで、一般的に言うときには、ご指摘されたような話を注意しながらプレゼンテーションをやっていくということなのかなと考えております。

【部会長】 それでは、山口委員からどうぞ。

【委員】 政策投資銀行のご質問が出ましたので、ちょっと私どもの考えをご披露したいと思うんですが、我が国の現状からいって、やはり海上輸送がしっかりしている、つまり日本商船隊が日本経済全体を支えているという認識がまず必要だと思うんです。そのためにはいろいろな支援というのがやはり必要になるわけです。その中でソフトな形での支援として金融というのがあるわけですね。それで従来、開銀時代から、長い間にわたって長期の安定資金を供給してきたわけです。

今回の日本籍船の問題は、国家安全保障という観点から特に強いインセンティブを与えようと、こういうふうには私は理解しておりますので、日本全体、経済全体を見ますと、日本籍船を増やすことも大事ですけども、それと同じように、日本商船隊を強くしていくということが非常に大事だと思いますので、私どもとしては、その役割は続くだろうと思います。しかし、先ほどからのご説明がありましたように、私どもは民営化をなさいたいということで、今、法律が衆議院にかかっておりますが、その中でも政策的意義のあるものはできるだけ続けてほしいという要望が出ております。

私どもとしてはできるだけ頑張っていきたいと思いますが、ただ民営化していくとしますと、資金の源泉が政府資金から次第に市場での調達にウエートが増えていくわけです。そうするとコストが上がってまいりますので、従来のような条件で、採算を無視してまでやるのが非常に難しくなるのではないかと考えております。だから国家的観点から、従来のような長期融資制度がどうしても必要だということであれば、何らかの制度的な政策的バックアップをやっていただければ、私どもの長い間培ってきたノウハウとか、そういった経験が引き続き活かせるのではないかと考えているわけでございます。

私どもとしては、そういう努力をしながらも、そういう制度的な整備をぜひお考えいただければと思っております。したがって、日本籍船の問題と日本全体としての商船隊全体の問題とは区別して私どもは理解しているわけでございます。

それから、これは私がちょっと疑問を持ったのでご検討いただければと思いますのは、この制度は長期的な展望に立って議論をしなければいけないんですが、日本籍船の話をす

るときに、それは日本の会社という前提に当然なっているんですが、18ページにありますように、世界ではどんどんM&Aで合従連衡が起きているわけですね。そうすると、日本船社を前提とした議論だけでほんとうにいいんだろうかと。

乗っ取られることを私は望みませんし、また日本船社に頑張っていたきたいという気持ちはもちろんありますが、しかし世界はどんどんこうやってM&Aが広がっているわけでごさいますて、だから、仮に外国船社が日本籍船を持ったような状態になったときに、義務づけ等がどうなるのか、あるいは税制はどうなるのか。

海外でもこういうことがしょっちゅう起きていますので、いろいろ工夫して対応していると思うんですけども、日本の会社というアプリアリに前提を決めてしまいますと、将来何かが起こったときに、法律上欠陥があるなんていうことになりますと、ちょっと問題があるかなというのを1つ指摘しておきたいと思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

今の最後のご指摘を。

【海事局長】 一応日本籍船は日本法人でなければ持てないということになってございますので。ただ日本法人でありますけれども、外資が入っているという状況はあり得るだろうと思います。

【委員】 よろしいでしょうか。そうすると、もし外国の会社が日本の会社を買収した場合は、自動的に日本籍船ではなくなるということですか。

【海事局次長】 今の点、ちょっと制度的なご説明を申し上げますと、日本籍船についての定義というのは船舶法で決まっていますのでございますが、その資本要件については何の規定もございませんで、したがって、外資が日本船社の資本を100%持つということは十分あり得るわけでございますが、船舶法上は、代表取締役及び取締役の3分の2以上が日本人でなければ日本船舶を持つことはできないとなっておりますので、裏返して言いますと、仮に100%外資が、例えば日本の船社を買ったとしましても、その経営意思を実行する執行役のところについては、日本人でなければならないという規制が船舶法の定義上ございますので、その意味においては、外資が運営までも外国の方という意味ですけれども、支配していくということはないわけでございます。

これは明治時代の非常に古い法律なんですけれども、当時の和魂洋才といいますか、資本力がなかったものですから、資本に関する規制は入れなかったんですけれども、この国

家意思を実現する体制については基本的には日本人で全部占めるという形で、現在の船舶法の体系になっております。

【海事局長】 その意味で、今、山口委員からお話がありましたように、海外企業が日本の資本を取得して、経営陣を総入れかえするというようなことになると、日本船舶を持つという要件を欠くということになるかと思えます。

【委員】 そうすると、自動的に日本籍船ではなくなるわけですね。そうすると、この義務は逃れるわけです。つまりこの義務は会社にかけるわけで、日本籍船が持てないとすると、その義務は免除される。そうすると、税法上も国内の源泉所得については、そこは一般の通常の法人税になってくる。

いずれにせよよく整理しておかないと、あるいは古い法律とおっしゃったので、法律をむしろ直すとか、いろいろ後で法律上欠陥があると言われないようにしたほうがいいのではないか。つまり私は別にM&Aを勧めているわけでも何でもありません。しかし何が起きるのがわからないのがこれからでございます。

【部会長】 大変ありがとうございます。

お願いします。

【委員】 石油の安定供給という社会的責務を担う立場から、日本籍船と日本人船員の必要規模に関しまして、一言申し上げたいと思います。

資料にもございましたが、非常時において、日本籍船あるいは日本人船員の確保が必要であるという点に関しましては、安定的な輸送の確保という観点から、全く異論はなく、我々としても賛成であります。

ただし、平時においては、日本船社により運航される便宜置籍船と日本籍船は、同一の安全レベルで運航されており、日本籍船でなくとも特段の問題はなく、むしろ、コスト面では、便宜置籍船のほうが優位にあると考えております。

したがって、非常時を想定の上、日本籍船及び日本人船員の必要規模、増加策を検討していく場合、過度の日本籍船、日本人船員の増加が、逆に、平時における外航海運業の国際競争力を阻害してしまうことがないように、ご留意いただきたいと思えます。過度の日本籍船、日本人船員の増加が、結果として、輸送コストの増加を招き、運賃上昇という形で我々荷主に跳ね返ってくるようなことがあれば、それは本末転倒であると思えます。

我々が外航海運業界に求める要件といたしましては、安定的な輸送はもちろんでございますが、同時に、安定的な運賃設定、これも非常に重要なテーマであります。運賃の上昇

が、日本企業、あるいは日本経済の国際競争力を低下させ、貨物の減少という事態を招いてしまえば、我が国が貿易立国として発展していくという本来の目的から逸脱することにもなりかねません。こうした考え方は、先程、鈴木会長がお話された、トン数標準税制の導入をお願いしたのは、諸外国との競争条件のイコールフットィング、すなわち国際競争力確保の観点からであるという趣旨と共通するものであると思います。

なお石油に関しましては、既にお話をさせていただいておりますが、約半年程度の石油備蓄を確保しております。非常時において必要な日本籍船、日本人船員の規模の算定にあたっては、こうした点についても考慮していただく必要があるかと思っております。

それから、アジアゲートウェイ戦略会議の物流に関する検討会でもお話させていただいておりますが、輸出入通関手続の簡素化・迅速化、あるいは次世代シングルウィンドウと地方港湾手続の接続、こうした改革は、すべて、抜港になりつつある我が国港湾の国際競争力を立て直し、経済の発展に結びつけることを目的とするものであります。これは、我が国海運業界の強化と表裏一体をなすテーマであり、そうした点からも、先程、鈴木会長がお話された、すべては国際競争力の強化が目的であるというスタンスを、我々も支持させていただきたいと思っております。以上です。

【部会長】 大変ありがとうございました。

今の石油の備蓄の分については、委員がおっしゃったような形で配慮されているということだったですね。

【外航課長】 試算の際にあらかじめ貨物量から控除をして。

【部会長】 それから、先ほど後回しになりました南部委員からの指摘の点。

【外航課長】 資料でお示ししました最低保障水準というものの考え方でございますけれども、健康で文化的な必要最低限の生活水準を実現するのが生活保護世帯と考えますと、ほんとうに維持すべき国民生活水準の最低限というのはどこかと考えると、生活保護世帯になるのかなど。計算上求めるときに、標準世帯との比率でもって計算をするということ、100%とした場合の35.5%ということ、計算ができるのではないかと。いわばほんとうの最低ラインを求めるとすると、こういった指標を用いるのがよいのではないかと、という事務局からの提案でございます。

【委員】 これは何をとればいいのかというのは難しいと思うんですが、例えば30ページの表にたまたま出ていますのは、1965年ぐらいの水準というのと450隻とかいうのは合っているようですけども、つまり私は基本的には日本の経済規模が、何か非常

時において縮小したときに、縮小した時点においても最低必要な船の数という意味だとしますと、表現の問題ですけれども、憲法25条とか生活保護世帯というのが出てくると、非常に唐突な感じがいたしますので、ある経済活動水準が何分の1になったかとか、何十%減になったかとかというふうにしたほうがいいのか、そういうふうにしないと、ちょっと話に変な方向にいくおそれもあるんじゃないかということで申し上げたわけです。

【部会長】 ありがとうございます。

生産活動水準で考えて、一遍に消費水準とか生活水準みたいなものでやると、違和感があるかもしれないというご指摘かと思えます。ちょっとそれはご検討いただきたいと思えます。

秋山委員、どうぞ。

【委員】 今の点ですけれども、こういう考え方もあるんじゃないかということでちょっと提案するんですが、3ページの平時、非常時、有事という表を見ていると、今のいわゆる必要規模についての議論というのは、非常時を念頭に置いているわけですから、災害とか、テロとか、そういうときに、日本籍船の最小規模はどうかという議論をしていると理解していいと思うんですけれども、そこで生活保護世帯が出てくるとというのは、やっぱりややきついなと。

例えばこういうベースで議論した上で、係数を掛ける。つまり今のこの最低の、つまり35.5%という係数が出ていますけれども、これは生活保護世帯をとったんでしょうけれども、ちょっとこの3ページの表を見ていると、いくら何でもそれはきついなと。例えばそれに1.2を掛けるとか、1.3を掛けるとか、何なんだと、その1.2とか1.3は、というのは幾らでも議論できるし、むしろそういう最低規模の、しかもそれが法律に影響するようなことであれば、係数は多少弾力的のある係数をそこに置いておけば、今のご質問にも多少答えるようなことになるんじゃないかというのが、私の提案です。

若干我田引水ですけれども、その1.2とか1.3というのがあれば、それは有事のときに必要とする、戦力を保持するために、国民は生活保護世帯、しかしそれ以外にどうしても船は必要というのにも使えと、若干我田引水なことも考えたわけですけれども、そういう弾力的な係数を使うというのはどうなのかということを、ちょっと提案させていただきたいと思えます。

それから、ついでで恐縮なんですけれども、国際競争力の点について私が考えるところは、それからいろいろな合併とか統合とかがありますけれども、ヨーロッパのほうで進ん

でいる合併・統合は、ほとんどがEUの範囲内、アメリカもちょっと入っていますけれども、基本的にヨーロッパの中での合併なので、例えば日本とアメリカとか、日本とヨーロッパとかいうのとちょっと状況が違うということは、考えておく必要があると思うんですが、ヨーロッパで何でこんな税制が早くとられたのかということを考えてみると、海運会社の国際競争力を維持させるというよりも、もっと基本的に何かそれぞれの国家が、ある意味で安定的な海運の確保というのが国家の戦略としてあったんじゃないかと思うんですね。

戦略があって、手段として海運会社の競争力を維持させよう、強化させようということがあったと思うので、今回の議論の中で、政策としてきちんと出す場合に、日本の海運の安定的な確保という国家戦略があって、そのもとで海運企業の国際競争力の強化という、ある意味で手段だと。

例えば極端なことを言えば、国が全部海運を担うというやり方だっただけであつたかと思えますし、あるいは荷主に対して外国企業を使っちゃいかんという変な規制も手段としてはあると思うんですけども、そうじゃなくて海運の国際競争力を確保することによって、国家としての海運の安定的な確保を図るという戦略がその上にあるんだということを主張されると、海運会社のために税制改正をやっているんだという印象を与えなくていいんじゃないかという気がちょっとしましたので、発言させていただきました。

【部会長】 ありがとうございました。

どうぞ。

【委員】 経済産業省と経団連の昨年の提言に、資源・エネルギー供給の安定的確保ということが掲げられています。

資源・エネルギーの安定的供給の確保というのは、船で運んで、日本に着いて初めて安定的確保が成立すると思います。この安定的確保に対して海運企業が果たすべき使命は二つあると思います。1つは安定した船腹の供給であり、1つは渡さんがおっしゃった安定した運賃です。

運賃は基本的にマーケットで決まりますから、その時々需給関係等で大きく動くこともあります。ブラジル・日本の鉄鉱石を例にとって話しますと、ブラジルの港から日本の港までのスポット運賃（一航海ごとに取り決める運賃）は、四、五年前はトン当たり7ドルでしたが、今は50ドルです。因みに、ブラジルの鉄鉱石のFOB価格については、四、五年前の25ドルが現在は50ドルになっているので、運賃を足すと、四、五年前はブラ

ジルから鉄鉱石を購入し、日本まで輸送するコストはトン当たり32ドルで済んだのに、現在では100ドルもかかるということになります。価格の安定という意味では、日本の海運会社は、先ほど局長の話にもございましたが、大部分を長期契約によって輸送しています。外国海運会社も長期契約を全くやらないわけではありませんが、比較的少ない。長期契約で安定的な供給ができるのは、日本の海運会社だけであるというのは過言ですけれども、それに近いと思います。

その証拠に、日本の資源・エネルギー会社が海運会社との間で持っている長期契約は、隻数で言うと460ぐらいありますが、その99.8%は日本の海運会社との契約です。特殊な例がひとつだけあって、460分の459は日本の海運会社がやっている。そういう意味で日本の海運会社は、資源・エネルギーの安定的確保に貢献していると考えています。

それから、日本人船員についてですが、欧州では船員は減ってはいますけれども、日本のように10分の1というような激減は生じていません。この理由を為替の変動という側面から見てみますと、固定相場の時1ポンドは1,008円、1ドルは360円、従って1ドルで買えるポンドは0.35ポンドでした。今は1ポンド=250円に対して1ドル=120円ですから、1ドルで買えるポンドは0.5ポンドです。ポンド安になっているわけです。

これを日本円に当てはめると、360円が540円になったということで、もし540円になっていけば、日本人船員を全部乗せて掛かるコスト4億円をドルに換算すると75万ドル、これならば経済的にも十分成り立つわけです。日本の経済力の強さが円を強くして、ドルに対して3~3.5倍も強くなったという影響は非常に大きく、日本人船員の大きな減少につながったわけです。

繰り返して申し上げますが、私どもは日本船籍も日本人船員も増やすべく努力していく所存です。しかしながらトン数標準税制の導入との関連で言えば、それは副次的目的であり、海運企業の国際競争力を増大する、強化するということが、あくまでトン数標準税制の最大眼目であるということを申し上げたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。お願いします。

【委員】 今、委員のほうから鉄鉱石の話が出たわけですが、おっしゃるとおり、我々の鉄鋼業にとって、鉄鉱石よりもむしろ今は輸送費のほうが高いという状態になっているんですけれども、長期的な契約によって、先ほど言われた輸送費よりは相当安く運んでき

ていただいているということで、日本の産業の国際競争力を確保するという観点から、今の議論は非常に大事だと認識しております。

トン数標準課税の問題というのは非常に大事なことだと思いますけれども、一方において、今、ご議論なされている非常時に、一体どれくらいの船とどれくらいの日本人船員を持っていなければいけないかということについて、あまり極端にいきますと、国際競争力そのものが低下してしまうということになると思いますので、ぜひそうならないように考えていただきたい。あるいは税制で、日本国籍を増やす、あるいは日本人の船員さんを増やすことが会社のインセンティブになれば、自律的にそうなるんじゃないか。

例えば今の日本国籍だけトン数課税を認めるということになると、これは船会社にとっても、日本国籍にするほうが税的なメリットがあるということなので、おそらくインセンティブに働く。

それで、安定とか非常時とかという議論の中で1つ教えていただきたいのは、26ページで日本人船員の優位性のところで、この海難の発生率ですが、日本船籍の船というのは今は必ず日本人が乗っているわけですね。そういう意味で日本船籍の船イコール日本人が乗っているというのが、非常に海難事故の発生率が低いというふうに理解できるんですけども、今現状で言いますと、日本の船会社の日本国籍船は非常に少ないわけですね。そうすると、ほとんどの船は外国籍だということで、私は多分日本の海運会社がお持ちの海外国籍船の事故率というのは、こんなには高くないんじゃないかと思いますが、その辺もシデータがございましたら。要は言いたいことは、日本の船会社のオペレーションというのが海難事故に差が出てきているんじゃないかというふうにも受け取れますので、この辺もシデータがあったら教えていただきたいなど。

それと、先ほどから幾つか議論が出ておりました非常時でございますね。非常時とは一体どういう状態かという想定が非常に難しいと思いますけれども、先ほど船という観点からの輸送の物資を見ておきますと、1つはやっぱり食糧だと思うんですね。1年間ぐらい、どうしても日本は海外から食糧を持ってこないと食べていけないと。それはどのくらいあるのかというのが1つと、それから、ライフライン、電気・ガス、最低限の生活のためには電気・ガスが要るわけですが、そのエネルギーというのはどれくらい要るのかと。

逆に産業、我々は例えば鉄鋼業でございますが、鉄鋼業はほんとうの非常時のときには鉄の生産というのはどれくらい要るのかなというのを考えますと、端的に言いますと、ほんとうに国がどうもならないときは、鉄は1トンもなくとも国民は生活できるかもしれま

せん。これはわかりません。

例えば自動車でも同じようなことがあると思います。ですから、どのくらいのレベルの非常時を想定するかによって随分変わってくるんじゃないかと思いますので、それはこの分科会というよりも、こういう非常時というのがあるとするれば、むしろ日本全体で考えるべきです。もう少し上のレベルで日本のリスク管理という意味で議論していく必要があるのかなという感じがしました。船数とか船員さんの数というのは、考え方によって変わってくるわけですから。

それと同じような裏返しなんですけれども、例えば今5,500名程度の船員の方が必要になるということになって、33ページの資料にもありますが、一定のレベルの船員を育成するには、やっぱり10年とか20年とか長期間かかるということになってます。すぐ5年以内ということにはならないということは理解できるんですけども、この5,500がもし必要数とすると、30年かかるということになっているわけですね。

30年の間に、10年以内に危機あるいは非常時がもし訪れたらどうなってしまうんだということになると、違った方策、議論があると思うんですね。危機、非常時という議論をするときには、やっぱり長く見ても10年ぐらいのうちにはあり得るという前提に考えないと、ちょっとこの30年で充足というのは長過ぎるかなという感じがします。ただこの5,500が正しいかどうかというのは、さっき言いましたように、もうちょっと議論する必要があるのではないかと思います。

以上です。

【部会長】 どうもありがとうございました。

相互に関連した非常に重要なご指摘だったと思うんですが、1つだけ、先ほどの海難のあれですね。その件については、もし簡単に済ませれば。

【審議官】 これは非常に難しゅうございまして、実は日本船社の運航している船でも国籍はいろいろでございますので、なかなか統計のとり方が難しいわけでございます。ただその中で、26ページの右下の表を見ていただきますと、日本近海における、これは海上保安庁の要救助海難隻数から出てきているものでございます。入港隻数とのあれが1対1でパラレルになるかというのがありますので、日本船と外国船というのはなかなか比較しにくいんでございますが、外国船同士だったらそんなにおかしくないだろうと。

そう考えた場合に、このパナマ籍というのは大多数が日本船社が運航しているものであると推定されます。これが韓国、中国、ロシア、あるいは全体と比べましても低いという

ところに、やはり日本船社のオペレーションがいいということはあらわれていると思っています。右上のグラフを見ていただきましても、パナマの数字、それほど低いとは言えませんが、それほど高くない。このあたりにあらわれているような気がしています。

ただ我々もいろいろ探したんでございますが、一言で決め手になるような数字というのはなかなか出てこないということで、若干間接的な数字になっております。

【海事局長】 先ほどから最低水準の設定についていろいろご意見を承りました。馬田委員がおっしゃったように、ある意味これは国家的にどうするかという非常に高次の議論であり得る話であります。ほんとうに高次にも議論をすれば、おそらくそれは一朝事あるとき、有事を前提としてどうするかという議論になるんだろうと思いますけれども、少なくとも今の日本の状況の中で、成熟したそういう議論ができるのかというのはなかなか難しいこともあるなと正直なところ思っております。そういう意味でかなり苦しい設定をしたというのは間違いないのでありますけれども、一方で産業界のほうからいろいろお話もございましたように、過度に増やすと、国際競争力に短期的に見て、これを急ぎますと非常に大きな影響が出てくるということがございます。

したがって、それなりに最大限の努力をし、諸般の影響を見ながらこのぐらいならできるかなというところをにらみながら数字を設定しなければいけないという状況も、現実的な問題としてあるんだろうと思っております。そういう意味で今回ご議論いただいている中で、私どもとしてできる最大限のところということで今回の数字を出したわけですが、ただ一方で、確かにご指摘がありましたように、これは実は中の議論でもあったんですが、いかにも唐突な感じがする問題がございまして、そこはもうちょっと知恵を出させていただきたいと思っております。そのところはきょういろいろちょうだいした意見を含めて、考えさせていただきたいと思っております。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 個々に説明いただいた内容につきましては、大変よくまとめられたと思っております。それに対しては努力に大変敬意を表したいと思います。

配付された資料を読んだときに、1つわからないところが結果として残りました。それは局長がおっしゃったとおり、本来の姿は国際競争の中で、日本の外航海運業界が活躍されて、その課題を個々に克服するということが究極の目標である。これは確かなことだと思うんですけども、そのために総トン数税制の話をご議論し、また一方で、必要とす

る船籍と総トン数と、それから日本人船員ですか。その総量を計算した。

結果として総トン数税制を導入し、日本船籍の比率を高めるということによって、どれだけ外航海運業界の国際的な競争力が増加することが予測できるのかということがわかるわけですね。

これは例えばございましたような2004年の諸表の比率からすると、日本の海運業界がどのくらい改善される可能性があるとか、あるいは再投資に使えるような資金がどのくらい増大するかとか、それによって日本の海運業界の国際競争性がどんどん増していくということが結果として描けないと、結論が出てこないのではないかと感じて心配するわけです。

報告書にそこまで書く必要があるのかどうかということにはわかりませんが、一応手持ちとしてそのイメージはつかんでおく必要があるのかなと思っていますので、もし可能だったらよろしくお願ひしたいと思います。

【部会長】 どうもありがとうございました。

今のコメントに関しては、何かございますか。ご指摘いただいて、また。

【海事局長】 ご意見いただきましたので、ちょっと検討させていただきたいと思いますが、ある意味、最終的な制度設計が見えないということで議論させていただいた。それは交渉事項だからなのであります。したがって、ちょっと隔靴搔痒の感はあるんですけども、定性的に言えば、日本籍船にし、日本人船員を乗せるということは、競争力の足を引っ張ります。これは間違いありません。

したがって、ほんとうに経営オリエンテッドに物事を考えるとすれば、日本人船員はどんどん減っていくかもしれないし、日本籍船もどんどん減っていくかもしれない。ただ一方で社会的責任とか会社と企業としての問題があると思いますので、あるいは経営効率が最低限必要だということがありますから、どこかで落ちつくと思いますけれども、いずれにしてもそれは国が必要とするものとは乖離がある可能性があって、そのところをどう埋めるかということが、国として何をやるかということなんだと思っています。

現にこれまで減少し続けてきたという事実は、そういう意味ではやむを得ないところもありましたけれども、諸外国の政府と日本の政府がやってきた、あるいは船員に対して行っている助成に相当な格差が今まであったというのは認めざるを得ないと思います。

これは日本の国情の中で、非常に制約された中でやってきておりますので、ここは我々

も試すべきところは試さなければならないと思っているわけですが、一方で今できることにはかなり限界があるという中で、長期的課題は長期的課題として、今できることは最大限やるという中で選択をしていかざるを得ないだろうということでございまして、私ども今回理想は高く掲げたいと思っております、そういう意味で日本人を5,000人ぐらいはあったほうがいいのかということも含めて言っております。

問題は今、スタートラインが日本と欧米の諸国が随分違うということがございます。自国籍船にしても自国船員にしても、日本は10%をはるかに切って5%ぐらい。海外の場合には低いところでも3割ぐらいにとどまっているというところから考えると、少なくともそこまで何とか、そこまでいかなくとも、少なくとも海洋国家である以上はやっていきたいというのは、ある国家戦略として、先ほどお話がありましたけれども、海洋基本法でも言われているわけでありまして。

したがって、理想と今やらなければならないこと、当面できることというのを整理しながら、最終的な報告を取りまとめていくということで、明らかにやらなければいけないことというのは比較的是っきりしていると思うんですが、その結果、やらないとどうなるのか、あるいはやったときにどうなるかというのは、必ずしも制度設計がはっきりしていないというところで、明らかにお示しできないというところは申しわけないと思っておりますけれども、そこは我々のできる範囲でそのような努力をさせていただきたいと思っております。

【部会長】 ほかにご発言ございますか。どうぞ、山口委員。

【委員】 実はいろいろお話を伺っていて、これから非常に問題にしなきゃいけないなと思うのは、46ページのスキームだと思うんですね。これはほんとうに国交省のほうでうまくハンドリングしてほしいんですけども、結局これを余りに厳しい姿にしていくと、国際競争力に影響が出てくるわけですね。このトン数税制を税の減免という問題と見れば、相当厳しい要件での目標達成義務ということになりますが、課税の仕方の変更ということであれば、インセンティブであるにしても、どれくらいの制約をかけた上でやるのか、義務づけをした上でやるのか。これは税務当局から見れば、それはがっちり義務づけして実現しなかったら税を返せという論理も成り立つんだけど、ただ船主協会等から見れば、そんなことをされたらかえって困るというふうになるので、一番難しいのは、皆さん方お悩みになるところは、46ページに書いてあるスキームをどれくらいソフトな形にするか、しかし、だからといってずるずるにしては、国民に説明がつかない。この辺だと思うんですね。だから、その辺は関係業界ともよくお話しされた上で、税務当局ともよく調整した

上で、一番いい形をやっていただかないといけないんじゃないかという感じがします。

【部会長】 どうもありがとうございました。

どうぞ、局長。

【海事局長】 まさに山口委員のご指摘のとおりでございます、ちょっと業界とは話をさせていただいたとおりであります、そこが我々も非常に頭を悩ましているところでございます。

単に課税の仕方の変更ということであれば、じゃあ過去10年間の納税額の平均でいきますかという話になると、何の意味もない。しかも今、非常に利益が出ていますから、長期的に見ればものすごい増税になっちゃうところを、諸外国並みにという話になると、法人税率を30分の1ぐらいのレベルまで落とす、実効税率を1%ぐらいまで下げちゃうという話になりますから、これはやはり相当の議論、それから仕掛けがないと認められないというのが、これが当然財務省の立場になるわけでありまして。

そこはある意味力比べみたいなことに最後はなっちゃうということでありまして、それは年末に向けての交渉事項ということでありまして。したがって、ここはそういうご意見をいただきながら、私どもとしては作業をこれからさせていただくということでございます。ありがとうございました。

【部会長】 ありがとうございました。

それじゃ、手短にお願いいたします。

【委員】 長期的な目的は明らかに長期的な経済厚生を極大化であって、そのための手段が国際海運の競争力の確保で、しかしいろいろな条件があって、それを目的としていろいろな制度を考えるという形で、少し整理する必要があると思うんですね。

3ページのところの真ん中の5つの丸があって、安定的な国際海上輸送の確保のために5つの丸があって、今のところ3つ議論しましょうと。国際競争力の確保、日本船籍の話、日本船員の話とこの3つがなっていて、一応これを議論するというふうに整理されていると思うんですね。

そこで必要量を計算したというところから見ると、日本船籍の確保と日本人船員というものを一応目標にしましょう。ただ問題は、先ほどから出ているように、日本船籍が増えたり日本人船員が増えたりすると、邦船社の国際競争力が下がってしまうんじゃないかという事例もあるということはわかります。

しかしその中で、ここの審議会としては一応必要量を計算したという以上、日本船籍の

確保とか日本人船員というものが一応目標になっていると思うんですね。そこで今、手段としてあるのがトン数標準税制だというふうになってきているという整理だと思うんですね。

そのときに、トン数標準税制をやることによってどういう効果があるかということを経ず提示しなければいけない。国際競争力の確保のところには話はいくわけなんです、これが減税だとすると、提示しなきゃいけないのは21ページの表のところ、キャッシュフローを厚くできるというのが直接の効果なわけですね。じゃ、厚くなったキャッシュフローを何に使うのかということはある程度明確にしなきゃいけないと思うんですね。

ですから、航空業界でANAがホテルを処分して、厚くなったキャッシュフローで航空機を買いますということをしてしていると、なるほどそれは明らかに国際競争力につながるということがわかるわけですね。したがって、その意味において、ここに出てきたキャッシュフローを、日本船籍を増やしますとか、日本人船員のほうに回しますということがある程度言われて、初めてそのトン数標準税制というものがこの審議会の目的、あるいはさらに向こうにある長期的な日本人の経済厚生の大化につながるという話になると思いますので、そこをうまく整理していただければよいと思います。

【部会長】 どうぞ。

【海事局長】 今、ご指摘いただいたようなことを、まさに主税と話をせざるを得なかったということではありますが、確かにトン税を適用することと、当面我々が抱えている課題とどうリンクをつけるかというのが、まさに法律がその役割を果たすわけではありますが、これをぎりぎりやっていると、そこで生まれるキャッシュフローに用途制限をつけろという話になります。そうすると、非常に使い勝手の悪い制度になってしまう。

一方でざくっとこういう努力をする、あるいはこれだけのことをやるから用途制限をなしに、とにかくそれだけのキャッシュフローは使わせてくれというやり方もある。そこはまさに制度設計の問題でありまして、対極に用途制限までいく議論があるという中で着地点を探さなければならないということでもあります。

いずれにしても、諸外国もそうですけれども、そのコミットメント、目的を実現するためのものについては、口頭のコミットメントからそういう用途制限まで、非常に大きな幅の中で、いわば日本の経済社会、あるいは社会の中で容認され得る範囲で、どこで税の軽減を認めてもらえるかということがゴールであります。

これは今は何とも申し上げられないんですが、最大限効率的に使われるものになるよう

に、私どもとしては努力するという事しか、今は申し上げられないということでございます。

【部会長】 ありがとうございます。

ほんとうですともう少し議論を続けたいんですが。ほんとうにごく手短にお願いいたします。

【委員】 資料の最後のページ、48ページでございます。船機長配乗要件の撤廃につきまして、このロジックがもうひとつわかりにくいような気がいたします。誤解のないように申し上げますと、私は船機長配乗要件の撤廃について反対しているわけではございませんが、例えばこのコラムの2つ目の日本人船員の養成の現状、この辺はもうひとつよくわからないという感じがいたします。

このトン数税制の導入でございますけれども、先ほどから委員の皆様がおっしゃっているように、まず第一に、海運の国際競争力の確保、強化ということが当然前面に出るべきだと思うんですけれども、国民の理解を得るためには、一部の委員からご指摘があったところですが、安全保障だとか、そういったものを前面に立てる必要があるんじゃないか。

そういったときに、当然国民としては日本籍船には日本人の船員が乗っているんじゃないかと想像されるんじゃないかと思うんですが、その場合に、日本人が乗っているとは限らないということであれば、その辺はきちんと説明する、あるいはこの配乗要件の撤廃についてきちんと理論的な武装をする必要があるのではないかということでございます。ありがとうございます。

【部会長】 ありがとうございます。

今、もしご説明できることがあれば。

【審議官】 整理いたしまして、ロジックをもう少し磨いていくように努力いたします。

【部会長】 よろしくお願いいたします。

それでは、きょうはいろいろ貴重なご指摘をいただいて、それに対して局長をはじめとして大変率直なお答えをいろいろいただいたので、それぞれの要素の相互関係というのが大体わかってきた感じがあると思うんです。これを踏まえて、次回に向けてもう一段整理をしていただくということを事務局にお願い申し上げなければいけません、ひとつよろしくお願いを申し上げます。

それでは、議題の5が残っておりまして、今後のスケジュールに関してご説明いただきたいと思っております。

【外航課長】 それでは、資料の2でございますが、国際海上輸送部会の今後のスケジュールについてご説明させていただきます。

次回、第4回部会につきましては、6月8日の金曜日、14時から16時に開催させていただきますと思います。中間取りまとめの骨子案につきましてご審議をいただきたいと思っております。

それから第5回の部会につきましては、6月28日の木曜日、14時から16時、中間取りまとめ案につきまして審議をいただきたいということでございます。

以上であります。

【部会長】 ありがとうございます。

今のスケジュールについて、何か質問等はございますか。よろしゅうございますか。

それでは、事務局のほうから最後に。

【事務局】 次回の部会でございますけれども、6月8日金曜日14時から、国土交通省4階、今度は4階でございますが、4階の特別会議室で開催させていただきますので、よろしく願いいたします。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。

よろしゅうございますでしょうか。

それでは、きょうは長時間のご議論大変ありがとうございました。

— 了 —