

第3回国際海上輸送部会

説明資料

平成19年5月18日



国土交通省海事局

基本的考え方

- 1 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。

I. 日本経済・国民生活に対する外航海運の役割・重要性

II. 政策目的の整理

①邦船社の国際競争力の確保

- ・日本の外航海運事業者の意義・必要性
- ・外航海運の国際競争下における動向

②日本籍船・日本人船員（海技者）の確保

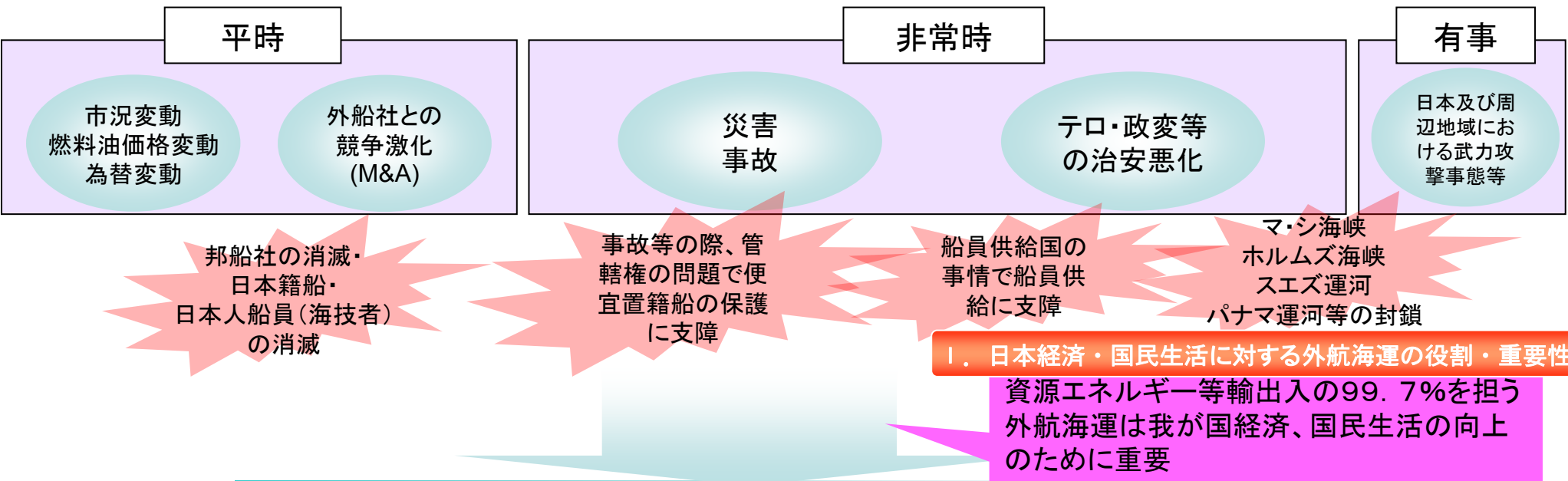
- ・日本籍船・日本人船員（海技者）の現状
- ・日本籍船・日本人船員（海技者）の意義・必要性

III. 日本籍船・日本人船員の必要規模

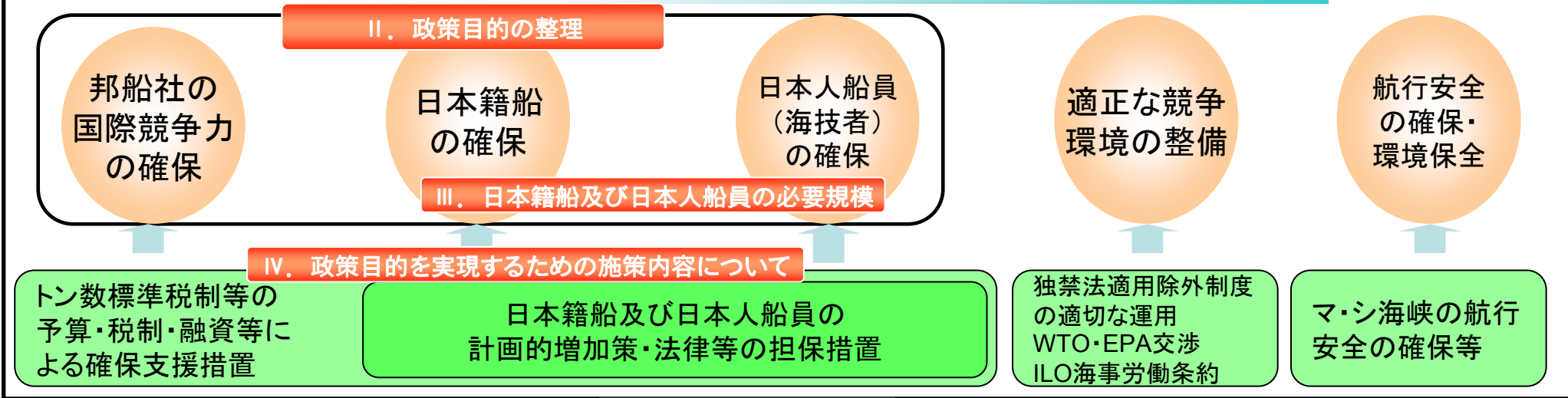
IV. 政策目的を実現するための施策内容について

- ①我が国及び諸外国の現行の外航海運支援策
- ②今後の安定的な国際海上輸送の確保方策について

第3回国際海上輸送部会の審議内容



安定的な国際海上輸送の確保



◇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・重要性
- 日本の外航海運事業者・日本籍船・日本人船員（海技者）の意義・必要性（平時、非常時等）
- 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）

第2回国際海上輸送部会における委員からの主な意見

<開催日時>

平成19年4月13日（金）

<出席委員>（敬称略）

杉山武彦、松田英三、浅野正一郎、赤塚宏一、秋山昌廣、太田和博、岡部正彦、河野真理子、鈴木邦雄、藤澤洋二、山口公生

<オブザーバー>

JFEスチール(株)鈴木原料部長、（社）日本造船工業会寺門企画部部长、石油連盟山浦専務理事

【日本籍船・日本人船員の必要性】

- 日本籍船、日本人船員の必要性は非常時の議論に尽きる。確かに船舶運航等に係るノウハウの維持も必要だが、これは海運会社が自ら取り組むべきことであり、税金を投入してやるほどのことではない。トン数標準税制を導入するためには、非常時における最低限の輸送水準を確保する必要性を訴えていくべき。
- 日本籍船・日本人船員の意義・必要性について、船舶運航等に係るノウハウの維持という観点から述べられている箇所があるが、この記述の中で、海事教育機関についても触れてほしい。
- イラン・イラク戦争、湾岸戦争等でのペルシャ湾からの原油輸送や、苫小牧地震の際の石油備蓄基地からの原油移送等の緊急時に、日本籍船・日本人船員が活躍しており、非常時には、日本籍船・日本人船員が必要となる。
- 日本人船員が、外国人船員によって海に投げられて死亡するという事件が起きたが、実際に処罰を決めるのは便宜置籍国であった。FOC船では主権が及ばないため、日本の主権が及ぶ日本籍船は重要。
- 今までは円高基調だったので外国人船員を安く使えたが、このまま放っておいて、今後、円安に振れたとき、気がついたら日本人船員がいなくなっており、外国人船員もコストがかかるということもあり得る。船員の養成には時間がかかることを考えると、長期的視野からも、ある程度の日本籍船・日本人船員は確保することが必要。
- 平時においても日本籍船・日本人船員は当然必要と考えられる。「質」を定量的に評価することは難しいが、重要である。「悪貨は良貨を駆逐する」というが、「質」は事故が起きてからわかる面がある。

第2回国際海上輸送部会における委員からの主な意見

【日本籍船・日本人船員の必要規模】

- 平成9年の答申における全日本海員組合の試算は、平時を前提として、日本人船・機長を配乗した際の試算であり今回の非常時等を前提とした試算とは前提が異なる。
- 非常時を念頭におくと、量の確保が重要と考える。日本の自国籍船率、自国船員率について、現在、諸外国に比べてかなり低い水準となっているが、どれくらいの水準を確保すべきか何か目安となる数字があれば教えてほしい。
- 現在の日本人船員は、大学を卒業し、船長に昇進していくという船舶職員がイメージされるが、ナショナル・セキュリティを念頭に置かならば、部員で頑張り続けてもらう人も必要ではないか。船社は部員を一定程度雇う意志はあるか。
- 旅客船などの例外的なケースを除き、日本人の部員の民間会社での採用は難しい。
- 仮にそうであるとすれば、非常時等において配乗される日本人船員は幹部ばかりになるが、そのような状況でナショナル・セキュリティを確保できるのか。
- 経済のグローバル化・フラット化が進展する中、経済安全保障上、日本籍船・日本人船員の減少に歯止めをかける必要はある。農林水産省の食糧自給率を例にとると、何%が適切かは決め手がないが、0%は問題であり、現在の水準を少しでも上げようとしている。日本籍船・日本人船員もそれと同じである。少なくとも非常時、有事の対応として日本籍船・日本人船員を増加させる必要があるとのコンセンサスの下、国家的要請からやるならば、最低限確保すべき水準まで税制等のインセンティブが必要、というロジックとなるのではないか。
- 船は、当然、平時においても非常時においても使用可能である。故に、非常時においてこれだけの規模の日本籍船が必要であり、それを確保しておけば平時においてもこのようなメリットがあるということも整理する必要があるのではないか。
- 平時、非常時、有事と場面を言い分けなくても、「最低限必要な」日本籍船・日本人船員の規模がどうかと言えばよいのではないか。

第2回国際海上輸送部会における委員からの主な意見

【トン数標準税制等の検討】

- 日本籍船は必要だが、平時の安定輸送を全て日本籍船で担うのは非現実的な話。便宜置籍船も含めた商船隊として安定輸送に貢献しており、平時の船隊整備も重要。この観点から海運に対する支援措置を考えると、緊急に対策が必要なものに強いインセンティブを与え、海運会社の自助努力を要請すべきものには金融措置等ソフトな支援を与えるようなレベル分けも一案。
- 外航海運業は、参入は自由、世界単一市場で競争するという業種である。現在、世界では自国海運育成策がとられており、世界の6割の国がトン数標準税制を導入しており、1割は無税。主要海運国でトン数標準税制を導入していない国は日本や中国ぐらいであり、邦船社は競争上著しく不利な状況にある。第1回国際海上輸送部会の資料における諸外国の高い自国籍船率・自国船員率は、諸外国の海運助成策の影響もある。日本においても、トン数標準税制等の海運助成策がとられなければ、邦船社は、外船社や投資ファンドにより買収されるおそれもある。
- 日本籍船・日本人船員を増やすことにより、どの部門でどのようなメリットがあるか、どの部門を強化したいのかについて検討する必要がある。例えば、ドイツでは陸上雇用増加、オランダでは自国オペレータ増加、フランスでは自国籍船員増加等に焦点を絞り、トン数税制を議論しており、日本でも、焦点を絞って制度設計すべき。

【船員志望者確保のための方策】

- 船員の教育・養成システムや船員のライフワーク等についてビジョンを示さないと、必要な人材を確保できないのではないかと。また、海上自衛隊の退職者について、外国人船員より能力が下であるとは思えないので、この人員を外航船員として活用するために、資格のあり方について議論してみてもどうか。
- (ヒューマンインフラ部会で議論されると思うが) 必要な船員を確保するためには、船員志望者を増やすため、低年齢をターゲットにPRするなど、地道にやっつけていかなければならないのではないかと。

第2回ヒューマンインフラ部会の議事概要について

○開催日時 平成19年4月19日(木)

＜委員、臨時委員＞(五十音順 敬称略)

杉山雅洋、山村レイコ、赤塚宏一、今津隼馬、大日向正文、越智忍、栢原信郎、來生新、鈴木邦雄、藤澤洋二、真木克朗、松尾正洋、宮下國生、村木文郎

【委員プレゼンテーション①】

- 一般的に新入社員のものづくりの力が低下している。大学でもものづくりを教えていないようだ。新入社員は知識はあるが、それを実際に活用する知恵がない。
- ものづくりの楽しさを教えるべく社内で検討し、様々な取り組みを行っている。例えば100人の新規職員を5～6人のグループに分け、ものづくりの楽しさを経験するのみでなく、仕事の段取りや分担など、仕事のプロセス(企画立案、製造管理、スケジュール管理)を教える役割を果たす課題を与えている。

【委員プレゼンテーション②】

- 今治は海に近いにも関わらず、海への関心が低いので、海に目をむけてもらおうと努力している。そのため、現状としては広く海へ興味を持ってもらうべく、小中学校で講演会を行うなど子どもへのアプローチを行っている。
- 船員のやる気の創出は難しい課題である。例えば、商船高専の生徒は地域外から来る人が多く、船員について地元の定着率もよくない状況だ。人件費、外国人の問題もある。日本人は船員になりにくい風潮があるので大きな悩みである。国、県とも協力して地域の船員増加に努めていきたい。

第2回ヒューマンインフラ部会の議事概要について

【日本人船員確保の手段】

- 内航船員を確保するための誘導手段が問題。高齢者が辞めていき、その代わりに若年者を雇うなら相対的に船社に剰余が生じるのだから、それを人材確保のためどのように使うのが重要。
- 船舶管理会社については、従来の合併や共同事業とどのように異なるのか。

【日本人船員の必要性】

- 「日本人船員」の必要性を、日本人船員が外国人船員より優秀である点に置くことには疑問の余地あり。コストだけを考えると、外国人船員の質の向上に努める方が合理的。「日本人船員の必要性」について、船社ニーズとかけ離れないように議論していくべき。

第2回ヒューマンインフラ部会の議事概要について

【外航船員の減少】

- 外航船員が減少した理由は単に経済原則によるもの。国際競争がなければ日本人船員でよい。
- 国際競争の面では、諸外国の6割がトン数標準税制導入、1割が無税、残り3割が中国と日本。よくわからない中国を除くと日本だけ導入されておらず、これでは会社としてもたない。

【内航船員の減少】

- これまでは外航や漁船の余剰船員を受け入れてきたが、今ここにきて、高齢化が顕在化し船員不足が問題となっている。
- 仮に法的整備を行うのであれば、締め付け法ではなく、活性化法にしてほしい。業界でも様々な方法で船員確保のために努力しているので、国としても何らかの取組みをお願いしたい。

【誘導策】

- 優秀な人材を確保する観点から、奨学金のような誘導策が必要ではないか。

I . 日本経済・国民生活に対する 外航海運の役割・重要性

外航海運の重要性について

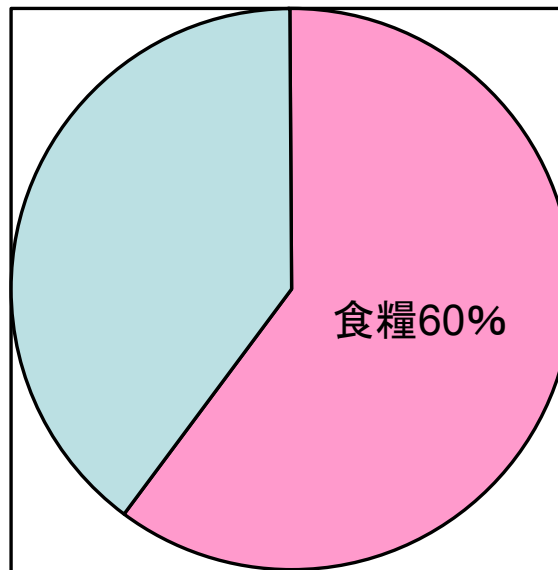
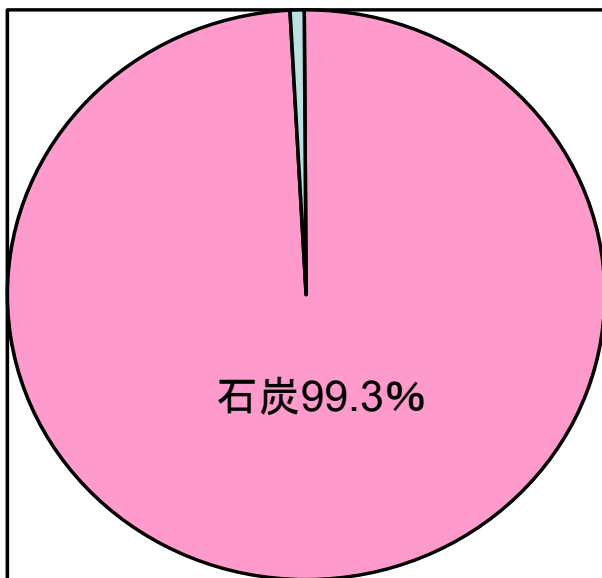
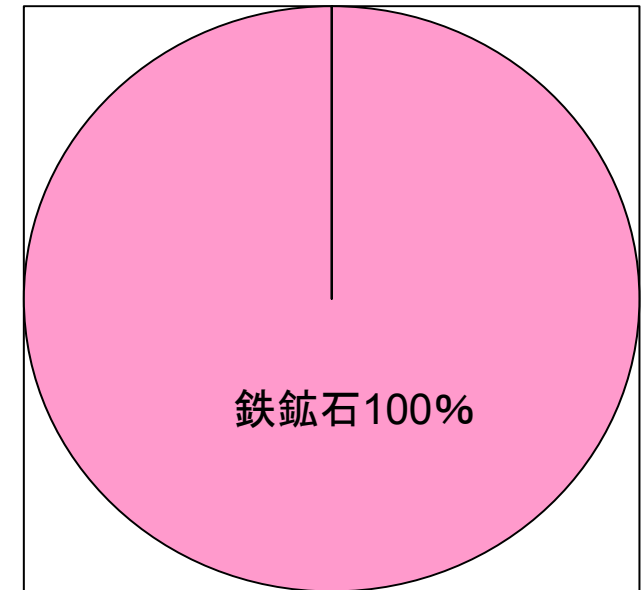
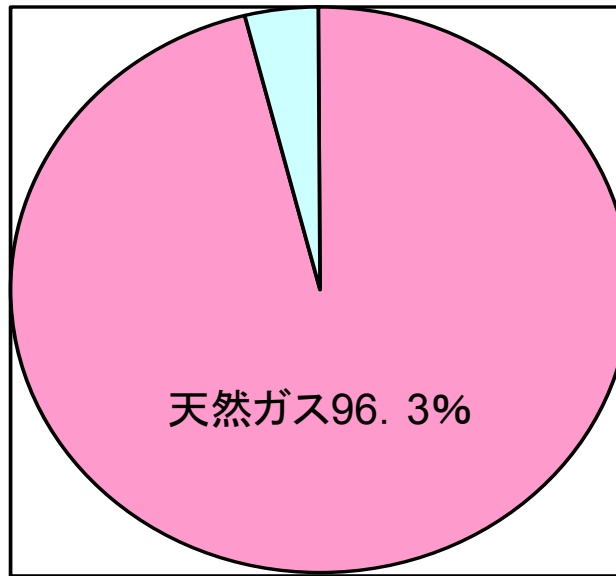
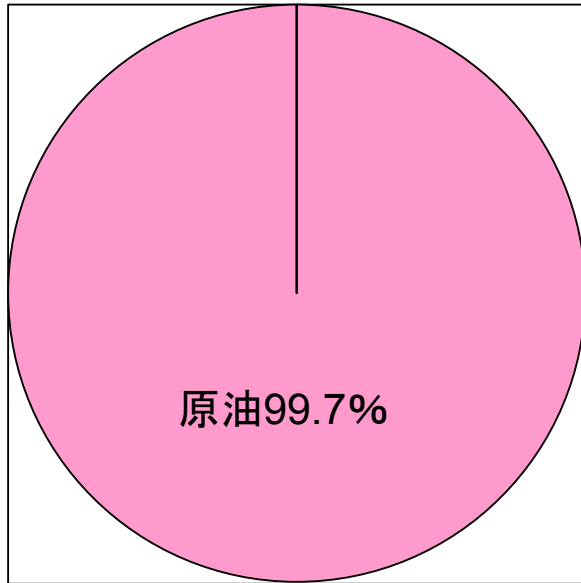
外航海運の重要性・必要性について

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。

- 四面を海に囲まれた我が国は、海を通じて経済と国民生活を支えており、資源・エネルギー関係では原油が99.7%、天然ガスが96.3%、鉄鉱石が100%、石炭が99.3%を輸入に依存しており、食糧は60%を輸入に依存しており、こ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。
- 国際貨物輸送における海運の分担率は、重量ベースでは99.7%、金額ベースでも約7割を担っており、貿易物資輸送の大部分は海運に依存しているという状況である。特に、産業・生活の根底を支える資源エネルギーの輸入は海運が担っており、この役割は他に代替不可能である。
- このため、我が国経済、国民生活の向上にとって安定的な国際海上輸送を常時確保することは必要不可欠である。

我が国の輸入依存度の状況

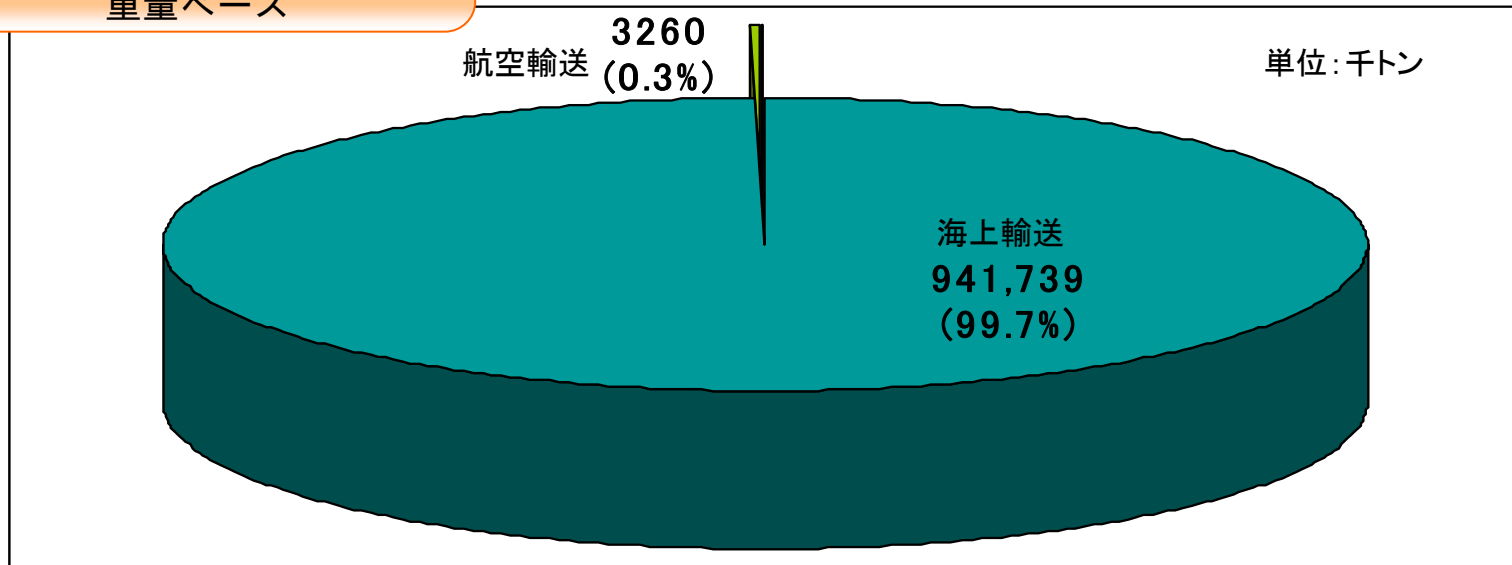
我が国主要品目輸入依存度（2004年）



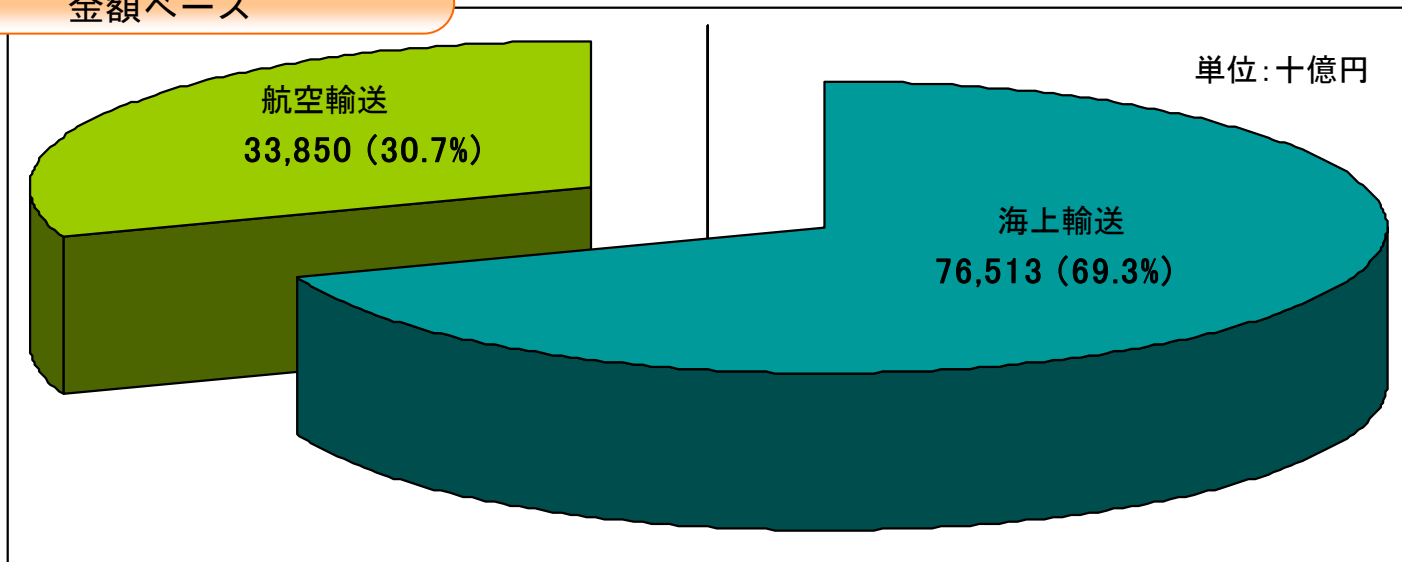
出典：(財)矢野恒太記念会
「日本のすがた2006」に基づき
海事局作成

国際貨物輸送における海上輸送と航空輸送の分担率

重量ベース

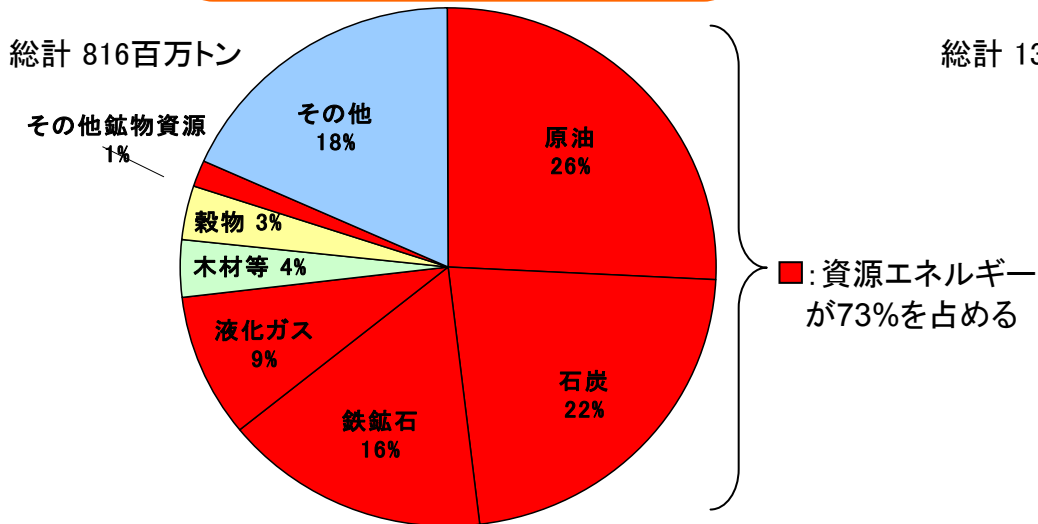


金額ベース

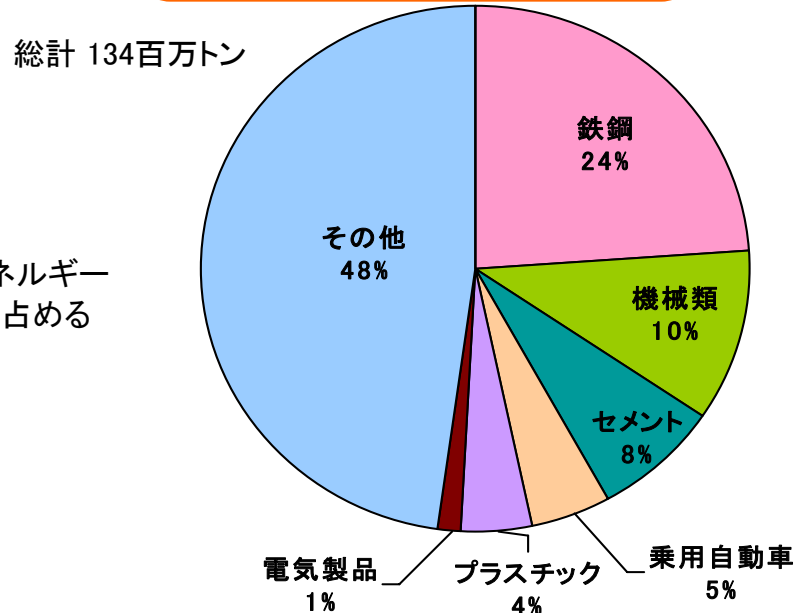


我が国の主要輸出入品目（2005年）

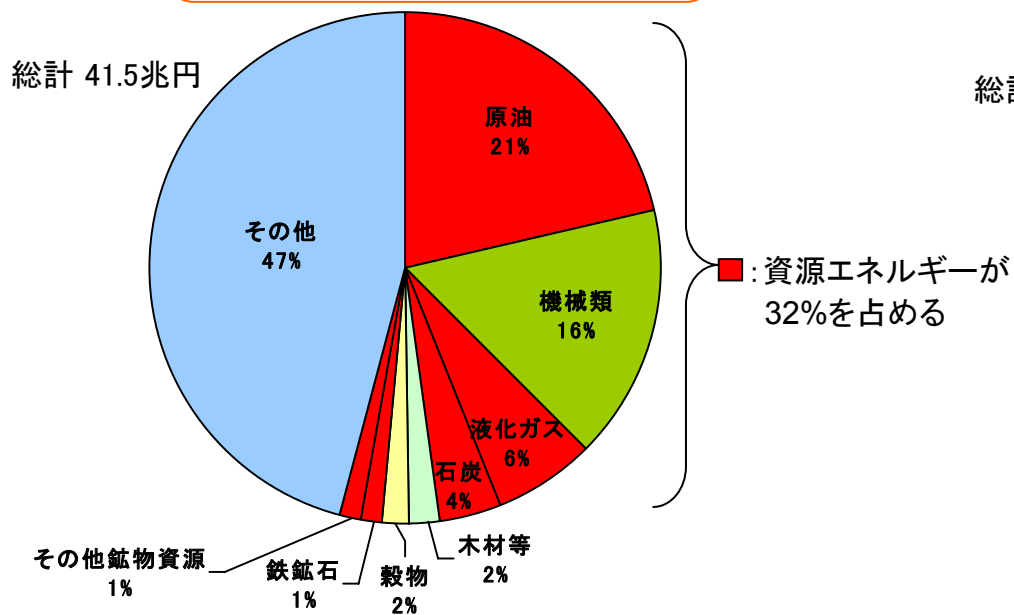
輸入（重量ベース）



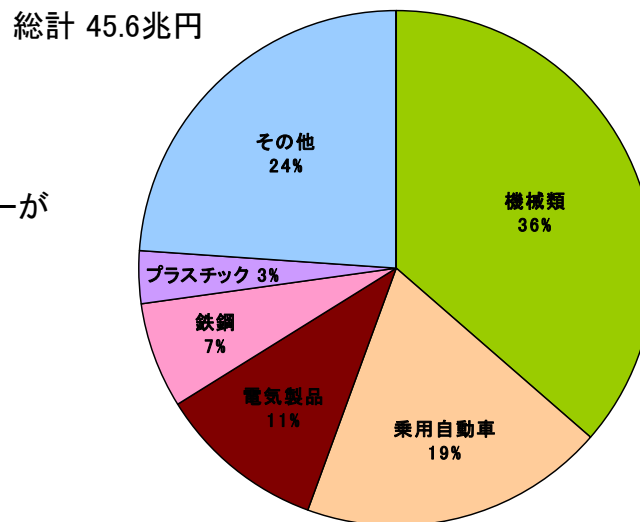
輸出（重量ベース）



輸入（金額ベース）



輸出（金額ベース）



出典: (財)日本海事広報協会
「数字でみる日本の海運・造船2006」
に基づき海事局作成。
木材等には、木材、チップ、
パルプを含む。
液化ガスには、液化天然ガス及び
液化石油ガスを含む。

Ⅱ. 政策目的の整理

① 邦船社の国際競争力の確保

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。

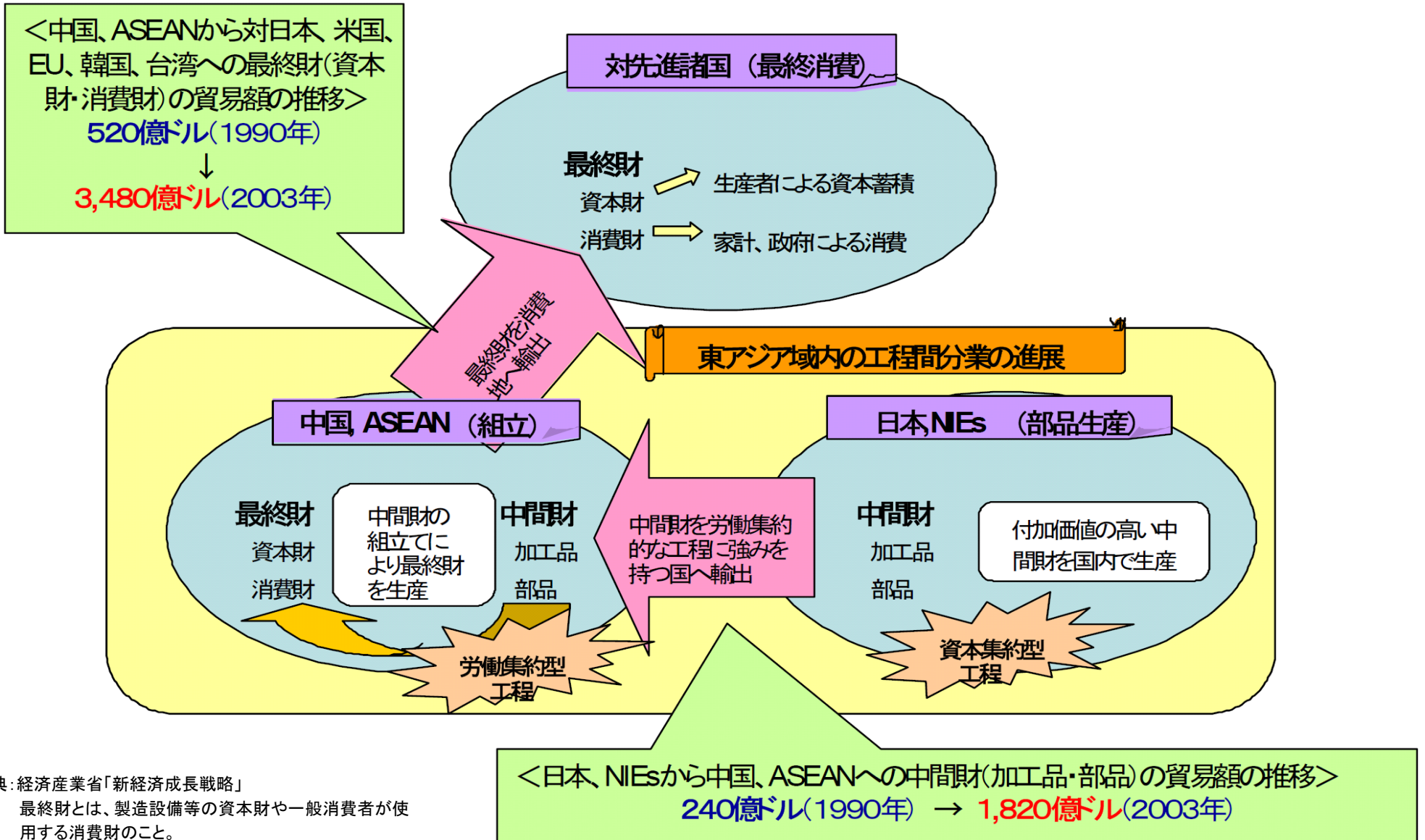
日本の外航海運事業者の意義・必要性について

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もって安定的な経営を確保することは重要。

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。

- 四面環海、資源に乏しい島国である我が国にとって、自国の外航海運事業者が必要であり、当該企業が国際競争力をもって安定的な経営を確保することが重要。
- 日本の外航海運事業者は日本の荷主等から、ニーズによく応えてくれる信頼性が高いパートナーとの評価を得ており特に以下のような点で高い評価を受けており、極めて重要な存在。
 - ①安定的な運賃設定、安定的な輸送
 - ②運航の安全性
 - ③トラブル時の対応
- また、東アジアにおいて工程間分業が進展する中で、日本の会社の世界進出を支える日本の外航海運事業者は重要。
- このため、日本の外航海運事業者は、安定的で良質な国際海上輸送を提供することにより、我が国経済、国民生活の向上のために重要な一翼を担っている。

東アジア域内の工程間分業の進展



出典：経済産業省「新経済成長戦略」

最終財とは、製造設備等の資本財や一般消費者が使用する消費財のこと。

中間財とは、これら最終財を生産するために必要となる部品や加工品のこと。

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)
1	Maersk(デンマーク)	180,831 (6.1%)
2	Sea-land(米国)	180,000 (6.1%)
3	China Ocean Shipping (Group) Company(中国)	153,253 (5.2%)
4	Evergreen(台湾)	146,557 (4.9%)
5	日本郵船	115,626 (3.9%)
6	韓進海運(韓国)	97,176 (3.3%)
7	大阪商船三井船舶	96,775 (3.3%)
8	American President Line(米国)	96,326 (3.2%)
9	P&O Containers(英国)	92,083 (3.1%)
10	Ned lloyd Lion(オランダ)	90,714 (3.1%)
11	川崎汽船	70,193 (2.4%)
12	Orient Overseas Container Line(中国)	69,311 (2.3%)
13	Hapag-Lloyd Container Line(ドイツ)	69,180 (2.3%)
14	DSR Senator(ドイツ)	68,915 (2.3%)
15	陽明海運(台湾)	68,513 (2.3%)
16	NOL(シンガポール)	67,935 (2.3%)
17	現代商船(韓国)	59,526 (2.0%)
18	Zim Integrated Shipping(イスラエル)	59,247 (2.0%)
19	Mediterranean Shipping Company(スイス)	53,566 (1.8%)
20	CMA(フランス)	48,878 (1.6%)
全世界計		2,969,315 (100%)

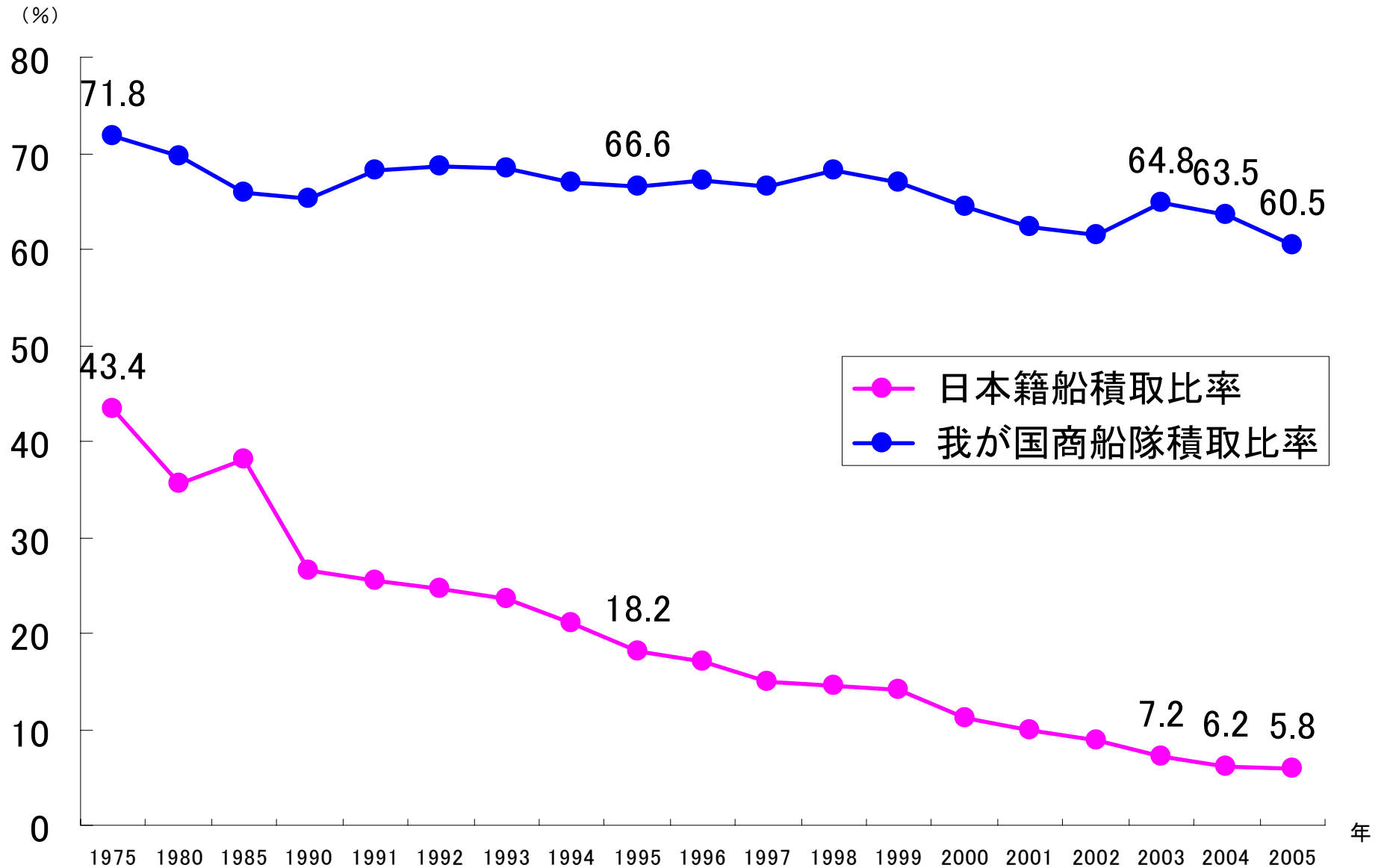
順位	運航船社	TEU (シェア)
1	Maersk-Sealand(デンマーク)/Safmarine(デンマーク)	596,442 (12.5%)
2	P&O Nedlloyd(英国/オランダ)	345,055 (7.2%)
3	Evergreen(台湾)/Lloyd Triestino(イタリア)/Uniglor(台湾)	324,874 (6.8%)
4	韓進海運(韓国)/DSR Senator(ドイツ)	281,781 (5.9%)
5	Mediterranean Shipping Company(スイス)	229,629 (4.8%)
6	NOL(シンガポール)/American President Line(米国)	209,245 (4.4%)
7	China Ocean Shipping (Group) Company(中国)	200,656 (4.2%)
8	CP Ships(英国)	171,035 (3.6%)
9	日本郵船	158,230 (3.3%)
10	CMA CGM(フランス)/ANL(オーストラリア)	141,770 (3.0%)
11	商船三井	141,731 (3.0%)
12	Orient Overseas Container Line(中国)	138,949 (2.9%)
13	川崎汽船/川崎近海汽船	135,120 (2.8%)
14	Zim Integrated Shipping(イスラエル)	127,101 (2.7%)
15	Hapag-Lloyd Container Line(ドイツ)	119,028 (2.5%)
16	現代商船(韓国)	116,472 (2.4%)
17	Compania Sud Americana de Vapores(チリ)	109,580 (2.3%)
18	陽明海運(台湾)	109,058 (2.3%)
19	China Shipping Container Line(中国)	100,888 (2.1%)
20	Hamburg Sud(ドイツ)	77,135 (1.6%)
全世界計		4,788,319 (100%)

順位	運航船社	TEU (シェア)
1	Maersk Line(デンマーク)/Safmarine(デンマーク)	1,541,411 (19.2%)
2	Mediterranean Shipping Company(スイス)	740,091 (9.2%)
3	Evergreen(台湾)/Lloyd Triestino(イタリア)/Hatsu Marine(英国)	468,091 (5.8%)
4	CMA CGM(フランス)/ANL(オーストラリア)	454,102 (5.7%)
5	Hapag-Lloyd Container Line(ドイツ)	386,649 (4.8%)
6	韓進海運(韓国)/Senator Lines(ドイツ)	327,173 (4.1%)
7	China Ocean Shipping (Group) Company(中国)	311,294 (3.9%)
8	China Shipping Container Line(中国)	306,758 (3.8%)
9	NOL(シンガポール)/American President Line(米国)	297,121 (3.7%)
10	日本郵船/東京船舶	285,216 (3.6%)
11	商船三井	237,952 (3.0%)
12	Orient Overseas Container Line(中国)	232,697 (2.9%)
13	Compania Sud Americana de Vapores(チリ)	226,096 (2.8%)
14	川崎汽船	217,584 (2.7%)
15	Zim Integrated Shipping(イスラエル)	189,928 (2.4%)
16	陽明海運(台湾)	187,413 (2.3%)
17	Hamburg Sud(ドイツ)	173,103 (2.2%)
18	現代商船(韓国)	150,289 (1.9%)
19	Pacific International Lines(シンガポール)	125,510 (1.6%)
20	Wan Hai Lines(台湾)	108,347 (1.4%)
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

我が国発着貨物の積取比率



出典：海事局調べ

我が国外航海運業界の動向

我が国外航海運業界の再編

- 昭和39年 長期海運不況と過当競争を背景に海運企業集約が実施される（11社から6社へ集約）
- 昭和60年 三光汽船倒産
- 昭和61年 中村汽船、協成汽船等円高倒産
- 平成 元年 山下新日本汽船とジャパンラインが合併しナビックスラインに
- 平成10年 日本郵船、昭和海運合併
- 平成11年 商船三井、ナビックスライン合併（6社体制が3社体制へ移行）

国際競争の激化

LNG船国際入札において、従来は邦船社が何らかの形で参入できていたものが、近年、敗退（邦船社がまったく参入できないプロジェクトが発生）する事例が発生。

<具体例>

- ・2004年のカタールからのLNG輸送プロジェクト
- ・2005年のイエメンからのLNG輸送プロジェクト

諸外国の主要船社の経営状況①

売上高税引前利益率については、日本の外航海運事業者も健闘しているが、売上高当期利益率を比較してみると、外国の外航海運事業者と大きな差が生じている。売上高キャッシュフロー比率についても同様である。

故に、日本の外航海運事業者は、国際競争市場において健闘しているものの、法人税率の違いから生じている大きな差を埋めなければ、好況から不況に転じた際に危機的な状況になるおそれがある。

(単位: 100万米ドル)

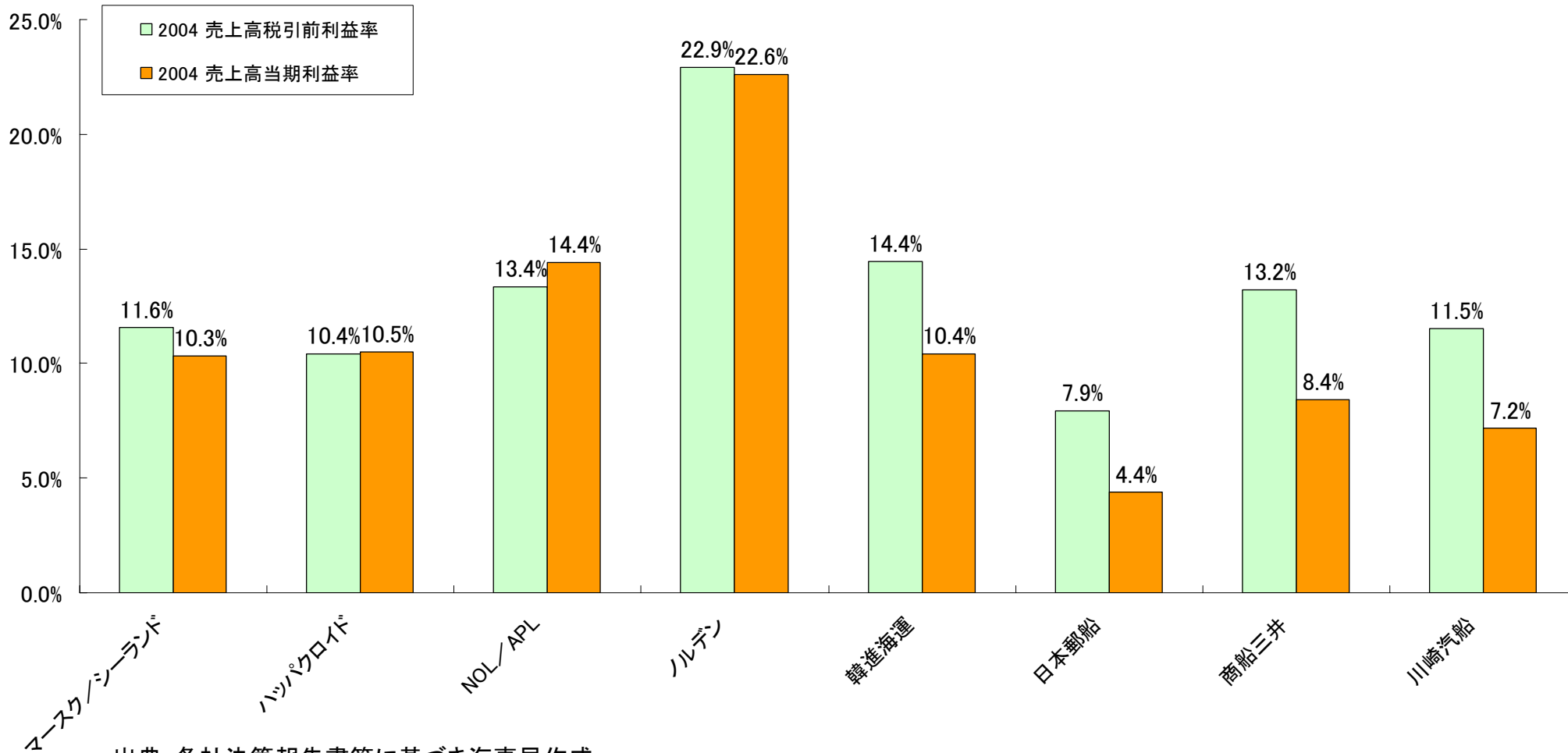
		マースク／ シーランド	ハパックロイド	NOL／APL	ノルデン	韓進海運	日本郵船	商船三井	川崎汽船
所在国／ トン税導入の有無等		デンマーク 1996年トン税導入	ドイツ 1999年トン税導入	シンガポール なし (海運業は 課税対象外)	デンマーク 1996年トン税導入	韓国 2005年トン税導入	日本 なし	日本 なし	日本 なし
2004	売上高	30,350	3,665	6,545	1,167	5,992	14,961	10,930	7,717
	売上高営業利益率	17.8%	11.0%	14.4%	23.1%	13.2%	10.0%	14.6%	13.0%
	売上高税引前利益率	※ 11.6%	10.4%	13.4%	22.9%	14.4%	7.9%	13.2%	11.5%
	売上高当期利益率	※ 10.3%	10.5%	14.4%	22.6%	10.4%	4.4%	8.4%	7.2%
	当期利益率／営業利益率	57.9%	95.5%	100.0%	97.8%	78.8%	44.0%	57.5%	55.4%
	自己資本比率	58.9%	39.8%	49.9%	64.7%	30.6%	29.0%	24.2%	29.9%
	期末キャッシュフロー残高／ 売上高	※ 21.0%	5.8%	10.3%	11.7%	12.7%	4.1%	3.9%	3.8%

出典: 各社決算報告書等に基づき海事局作成

※マースク/シーランドについては、トン数標準税制の適用対象外である非海運業部門の収益が大きく、その影響を除いて他社と比較するため、売上高税引前利益率、売上高当期利益率及び期末キャッシュフロー残高/売上高の数値は、海運業部門のみの利益率となっている。

諸外国の主要船社の経営状況②

諸外国の主要船社の経営状況【2004年利益率】

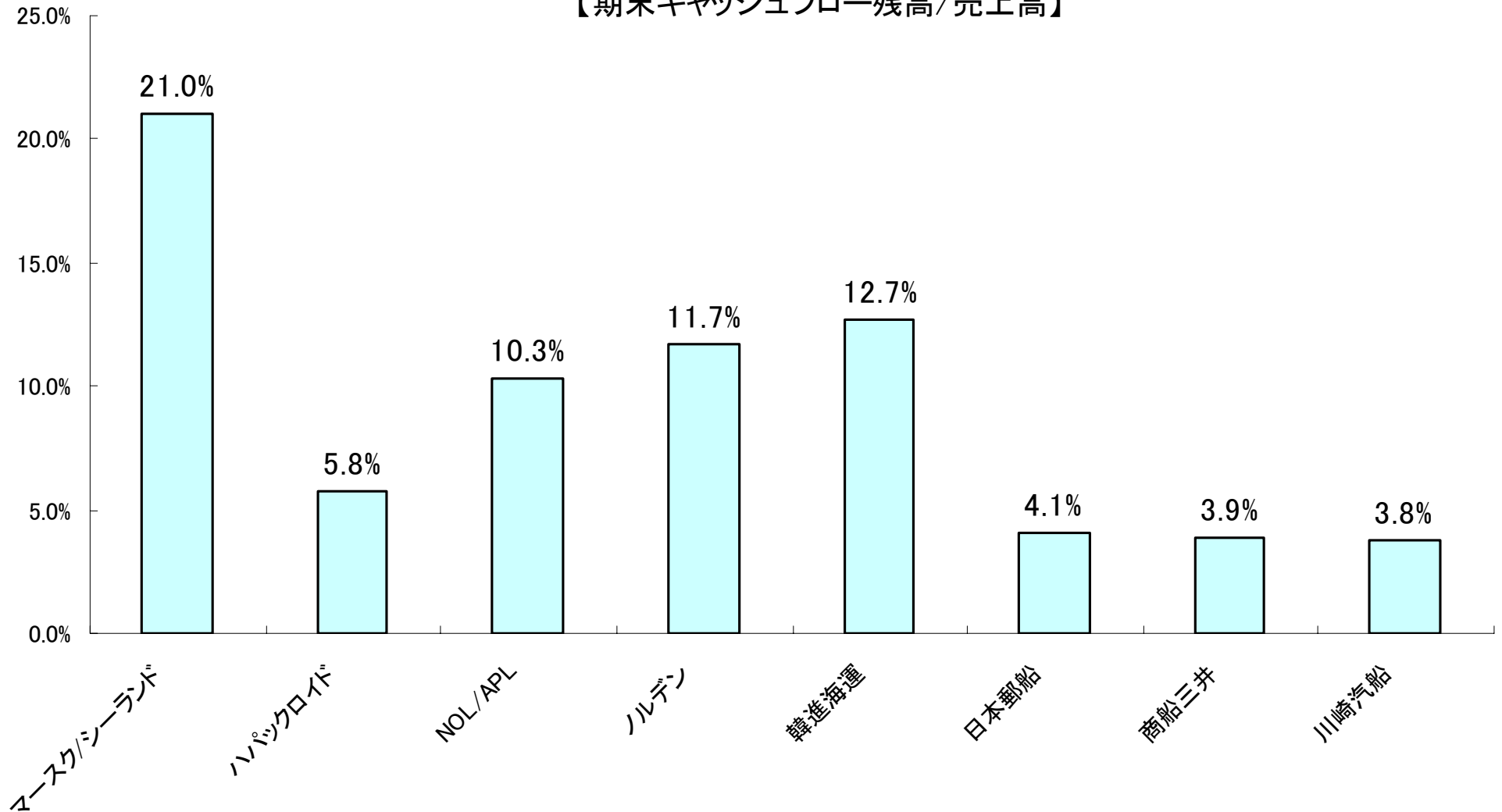


出典：各社決算報告書等に基づき海事局作成

注：マースク/シーランドについては、海運業部門における売上高税引前利益率及び売上高当期利益率となっている。

諸外国の主要船社の経営状況③

諸外国の主要船社の経営状況
【期末キャッシュフロー残高/売上高】



出典: 各社決算報告書等に基づき海事局作成

注: マースク/シーランドについては、海運業部門における期末キャッシュフロー残高/売上高となっている。

②日本籍船・日本人船員(海技者)の確保

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、経済的状况に鑑みると、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。

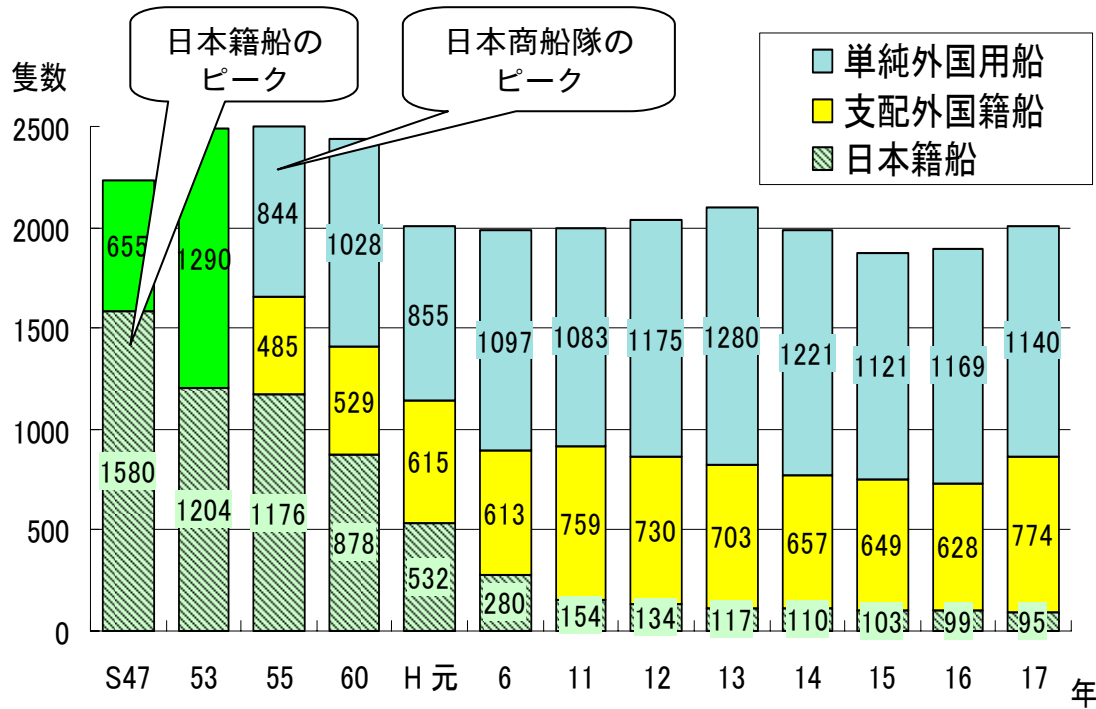
- ① 四面を海に囲まれ資源に乏しい我が国は、**経済安全保障の観点から、日本の管轄権が及ぶ日本籍船及びこれを適切かつ確実に行使することが期待される日本人船員を常時確保しておくことが必要。**
- ② 日本籍船は、**日本政府の保護の対象**であり、安定的な国際海上輸送の核としての役割が期待されること。
- ③ 海上輸送の**安全の確保及び環境保全**を図ることが可能であること。
- ④ **船舶運航等に係るノウハウの維持**が必要であること。

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。

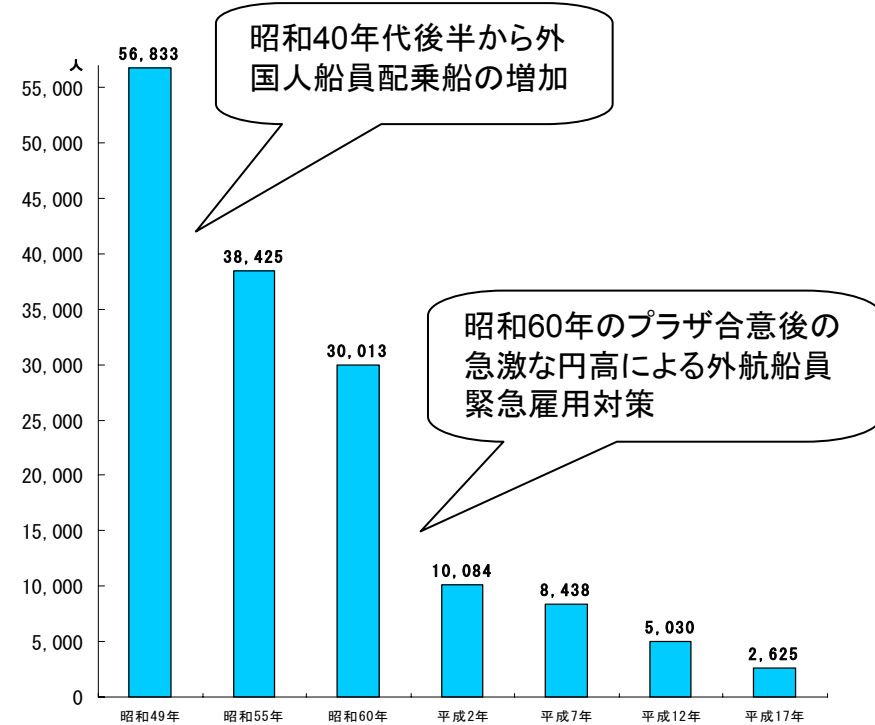
また、支援措置が日本籍船及び日本人船員の増加という効果につながるように制度設計する必要がある。

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



日本人外航船員数の推移



出典：海事局調べ

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。

日本人船員の優位性（海難発生率等）

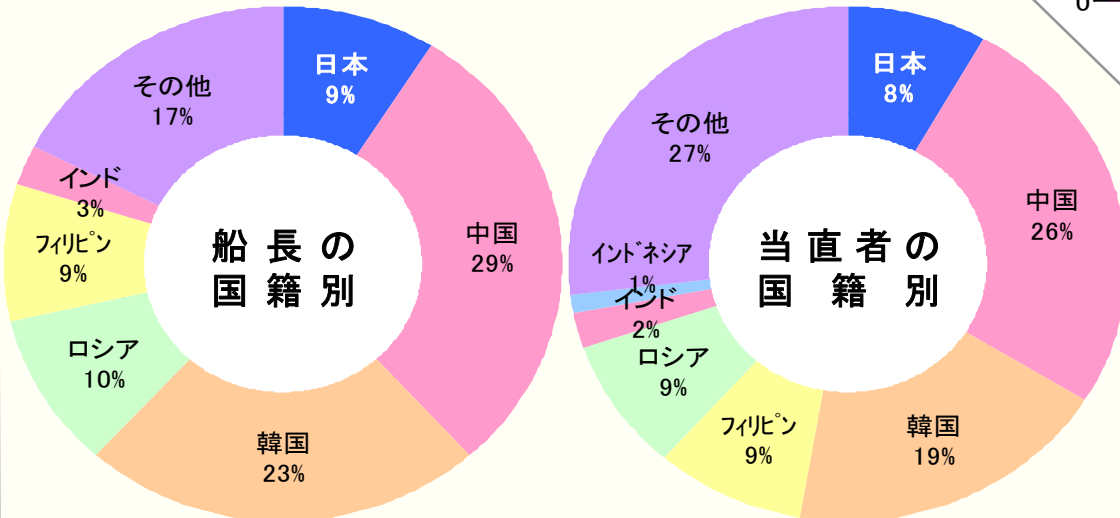
日本人船員の優位性

各種統計によると、**日本船及び日本人船員の乗組む船舶の海難発生率は極めて低い。**

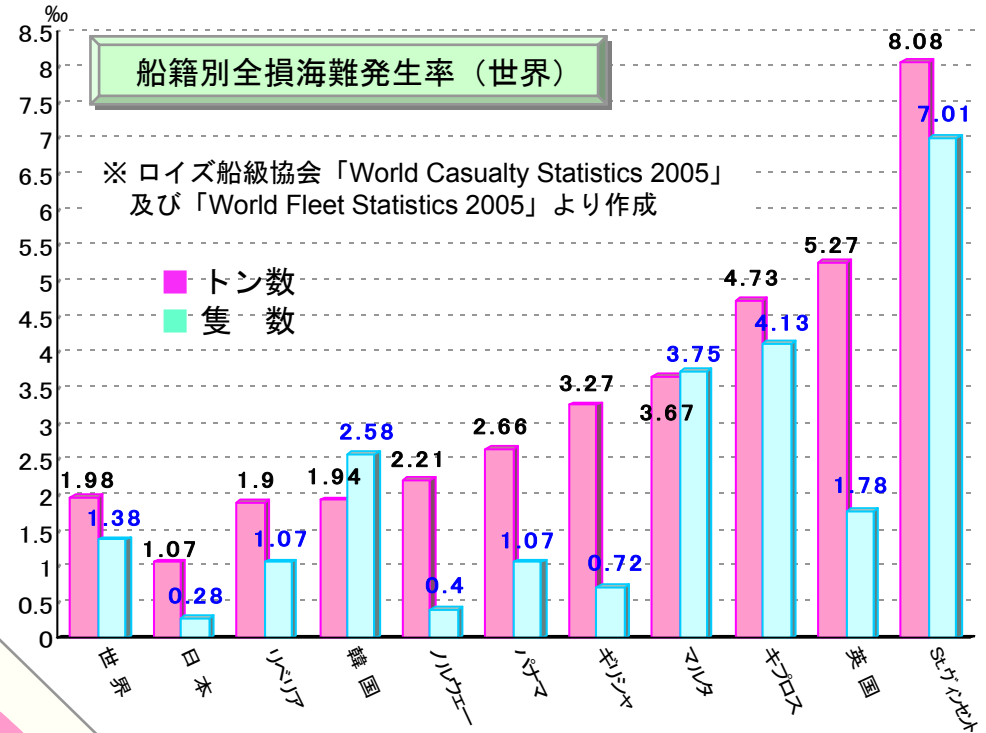
また、損保会社へのアンケート調査によると、**船舶保険料の算出に際しては、日本人船員の乗組みが優位に働いており、船舶職員に外国人が配乗されている場合には約50%割増となる場合もある。**

船籍別海難発生状況（日本近海）

海上保安庁の資料(2002年～2006年)を基に海事局で算出したもの



※ 海難発生隻数に占める割合で、漁船、遊漁船、プレジャーボート及びその他船舶（作業船、台船、曳航船等）を含まない。また、他国との比較上、日本船は遠洋区域及び近海区域を航行するもののみを抽出。



日本籍船の海難発生率は外国籍船の1/5以下!

	海難隻数	入港隻数	発生率
パナマ船	318	201,843	1.58‰
韓国船	153	70,387	2.17‰
中国船	92	33,264	2.77‰
ロシア船	61	21,948	2.78‰
その他	475	216,089	2.20‰
外国船	1,101	543,531	2.03‰
日本船	1,407	3,756,784	0.37‰

※ 海難隻数には漁船、遊漁船、プレジャーボート及びその他船舶（作業船、台船、曳航船等）を含まない。また、日本船には平水区域を航行するものを含まない。入港隻数には、総トン数20トン未満の船舶、平水区域を航行する船舶及び旅客定期航路事業に従事する船舶を含まない。

日本籍船及び日本人船員の意義・必要性について

1. 日本籍船及び日本人船員の法的な位置付け

日本籍船は、旗国主義に基づき旗国の管轄権行使及び旗国による外交保護権の行使の基準となる。この日本籍船の要件は、船舶法により、船舶運用の意志決定が日本国民主導でなされるものとするように定められている。また、このような日本の管轄権を適切かつ確実に行使することが期待されているのは、日本人船員である。

2. 日本籍船及び日本人船員の意義・必要性

(1) 法的位置付けを基にして考えられる日本籍船及び日本人船員の意義・必要性

① 非常時等における対応

四面を海に囲まれ資源に乏しい我が国が、経済安全保障の観点から、日本の管轄権が及ぶ一定の日本籍船を保有することは必要。日本籍船は、日本の立法上及び執行上の管轄権下にあるため、非常時等において、日本政府が国家としての対応措置を採ることができる。また、このような日本の管轄権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必要がある。また、船員供給国の事情により船員供給に支障を来たさないように、日本人船員が必要である。特に最近、世界的に船員不足が見込まれ、優秀な船員の獲得競争が行われている中、優秀な日本人船員を着実に確保しておくことは有意義である。

② 日本籍船及び日本人船員の保護

日本籍船は、日本政府が保護の対象とするものであり、また、日本政府が犯人の逮捕等国家としての対応措置を直接採ることができるため、安定的な国際海上輸送の核としての役割を期待することができる。外国籍船の場合、例えば、公海上でテロ行為や日本人の被害等の重大犯罪が発生した場合等に、旗国主義の下、当該外国籍船は旗国の排他的管轄権に服することとなるため、当該旗国の同意等がなければ、我が国は強制管轄権（執行管轄権及び司法管轄権）を行使することができない。更に、船体や積荷に対する損壊といった財産的被害については、外国籍船である限り、我が国の強制管轄権は及ばない。

③ 海上輸送の安全の確保及び環境保全

海上輸送の安全の確保及び環境保全は、国連海洋法条約において旗国の義務とされているが、日本籍船及び優秀な日本人船員であれば、日本の管轄権の下、日本船社が適正に管理することを確保することができ、安全の確保及び環境保全が図られる。海難事故等の際はもちろんのこと、船舶と陸上部門との円滑なコミュニケーション等を考えると日本籍船、日本人船員を確保することが必要である。

(2) 船舶運航等に係るノウハウの維持

日本の外航海運業が国際競争力を持って持続的に発展する上で、陸上・海上を問わず内部にその中核となる、操船能力及びその経験に裏打ちされた運航管理・船舶管理能力を備えた優秀な技術者集団の保持が必要。この経験豊富な日本人海技者は顧客の物流アドバイザーとして評価されており、世界レベルの海事技術者として欠かせない存在である。このような海技の伝承、技術革新、海事教育、海事に関する研究開発に日本人船員が必要であり、「海のDNA」が一旦途切れたら復活は不可能となる。また、その教育・訓練の主たる場として日本籍船も必要である。

我が国経済・国民生活にとって重要な外航海運業において、上記のような意義・必要性を持った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がその国際競争力を強化し、平時より、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。

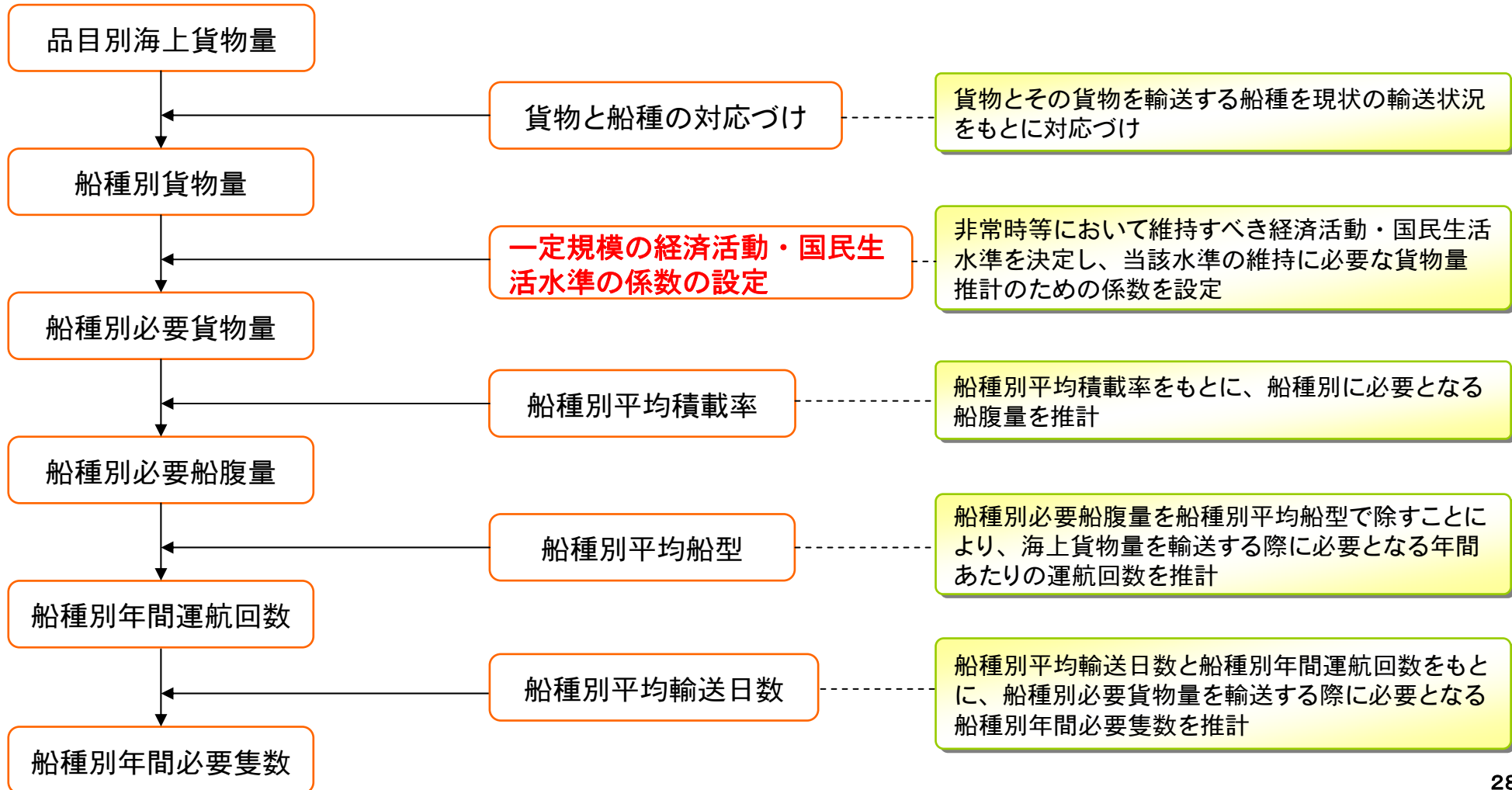
Ⅲ. 日本籍船及び日本人船員 の必要規模

日本籍船の必要規模の試算について①

前提条件

- ① 全て日本籍船で輸送しなければならない状態が1年続くことを想定
- ② ①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
- ③ 日本への輸入を対象

<検討フロー>



日本籍船の必要規模の試算について②

○ベースとなるデータ：平成16年港湾統計年報
港湾統計から81品目分類の海上貨物量（輸入）の集計を行い、各品目を船種別に対応づける。

「船種別平均積載率」について

非常時等であることに鑑み、可能な限り積載すると想定して「船種別平均積載率」はすべての船種において「100%」とする。

「船種別平均船型」及び「船種別平均輸送日数」について

「船種別平均船型」及び「船種別平均輸送日数」については、船社に対するヒアリングによりデータを入手。

試算結果

	コンテナ船	ドライバルカー	油送船等	その他	計
年間必要隻数	226	769	259	26	1280

「最低保障水準」について

(1) 標準世帯

<データ>

世帯人員：3.40人

実収入：525,254円

<出典>

総務省統計局「家計調査年報」2006年版

「1世帯当たり年平均1ヶ月間の収入と支出」－全国

(2) 生活保護世帯

<データ>

世帯人数：3人

生活保護基準額：175,170円（→186,486円）

*（ ）内の数字は、3人/世帯を3.4人/世帯に換算した金額

<出典>

国立社会保障・人口問題研究所編「社会保障統計年報」

生活保護基準額（1級地標準世帯）第62次改定(06.4.1)

○非常時における最低保障水準

(1) 標準世帯及び(2) 生活保護世帯の比により $186,486 \div 525,254 = 35.5\%$

※石油等・食糧の備蓄も考慮

必要規模として最低保障水準を用いた場合→日本籍船の必要規模：**約450隻**

一定規模の経済活動・国民生活水準の係数の設定について

以下のような指標を考慮した上で非常時等において確保すべき一定規模の経済活動・国民生活水準を設定する。

算出される日本籍船の規模

1280隻

100%

約650隻

50%

約450隻

最低保障水準(標準世帯と生活保護世帯の収入の比)
(35.5%)

韓国の国家必須船舶の水準(33%)

一人当たりGDP(年代別)ベース

一人当たりGDP(国別)ベース

平時

アメリカ

イギリス、ドイツ、フランス

シンガポール

台湾・韓国

1994年頃

1988年頃

1985年頃

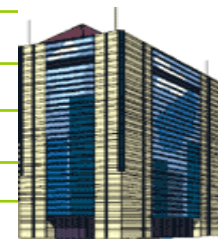
1978年頃

1972年頃

1968年頃

1965年頃

1960年頃



経済活動・国民生活は不可能

必要日本人船員数の試算

考え方

- ① 日本籍船必要規模(前述)を前提に、日本人船員の必要規模を算出するものとする。
- ② 日本籍船に乗組む船舶職員(船長1名、航海士3名、機関長1名、機関士3名)を全て日本人であるものとする。(注1・2)
- ③ 通年運航することが可能となる最少限の船舶職員数であるものとする。
(注1) 船舶職員数については、遠洋区域を航行する総トン数5000トン以上、機関出力6000キロワット以上の船舶に乗り組ませなければならない人数。
(注2) 部員については、海技資格は必要とされておらず、非常時等における弾力的な対応が可能。

計算式

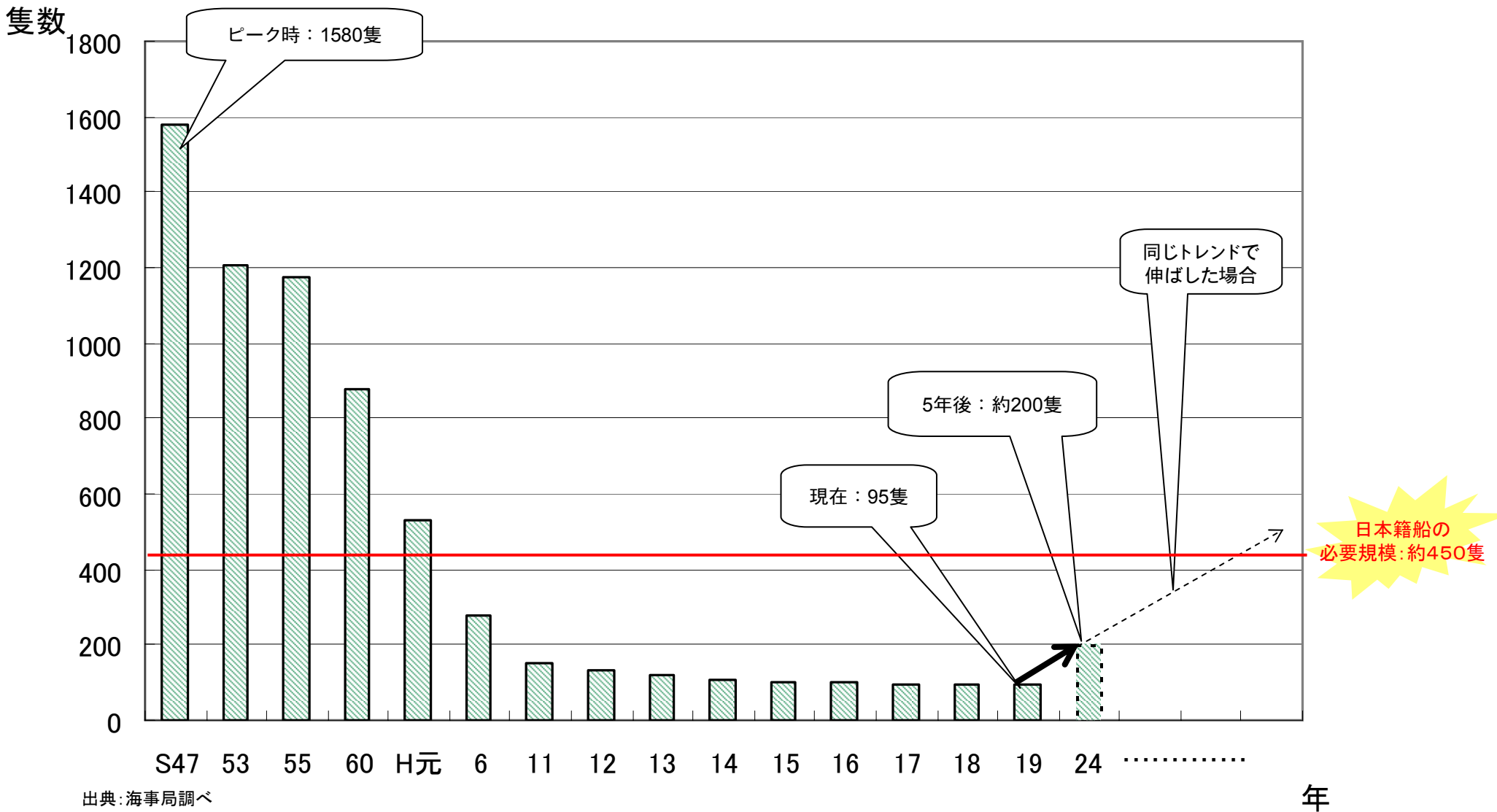
$$\begin{array}{ccccccc} \bigcirc\bigcirc\bigcirc \text{隻} & \times & 8 \text{人} & \times & 1.5 & = & \bigcirc\bigcirc\bigcirc\bigcirc \text{人} \\ \text{(必要船舶数)} & & \text{(船舶職員数)} & & \text{(予備員率50\%)} & & \end{array}$$

試算例

日本籍船の必要規模を、約450隻(前ページの最低保障水準レベル)と仮定した場合

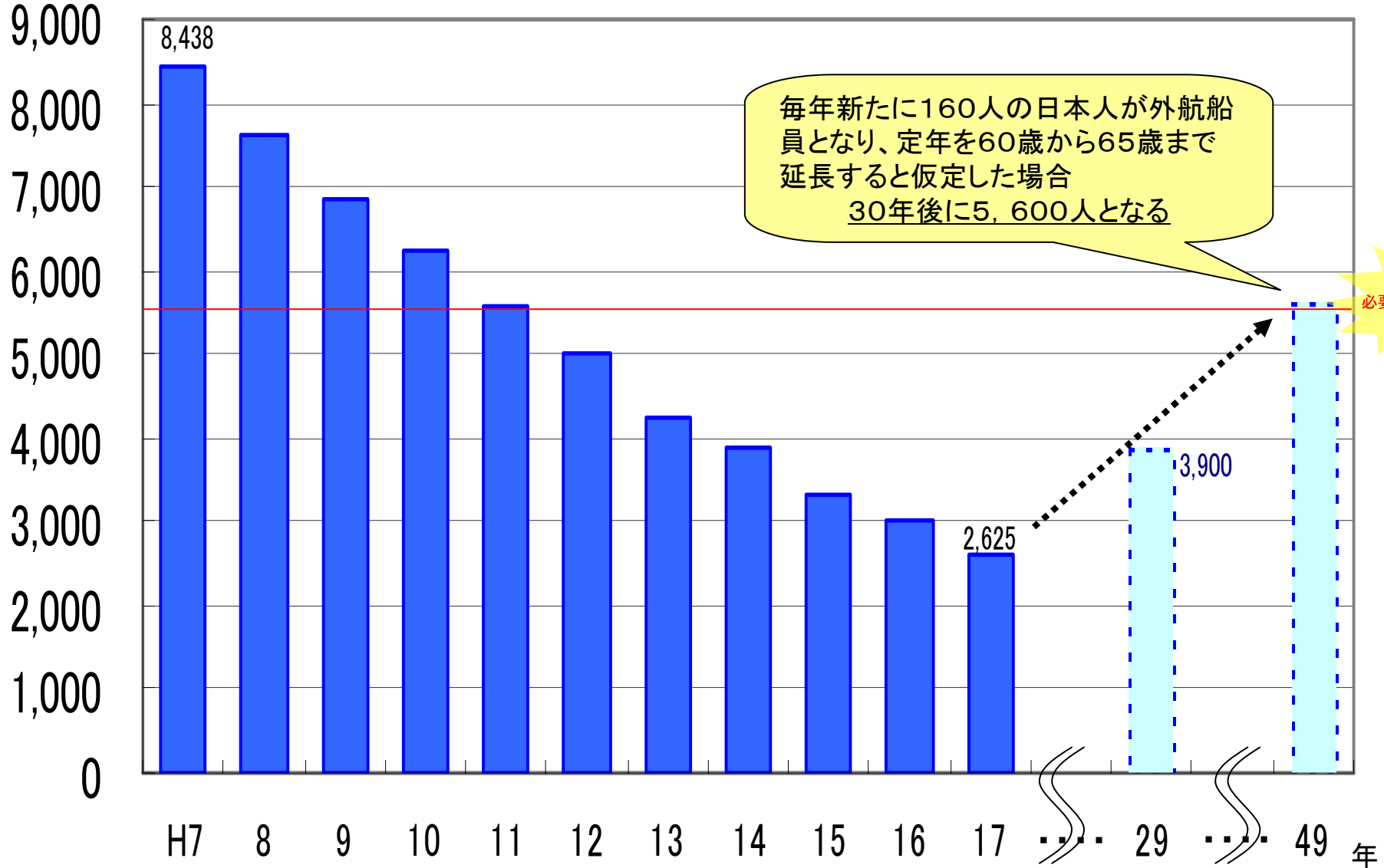
$$\text{約}450 \text{隻} \times 8 \text{人} \times 1.5 = \text{約}5500 \text{人}$$

日本籍船数の推移



日本人外航船員数の推移

人数



出典: 船員統計等に基づき海事局作成

IV. 政策目的を実現するための 施策内容について

① 現行の我が国及び諸外国の 外航海運支援策

我が国における外航海運支援策一覧

	項目	目的	内容
税制上の支援措置	船舶の特別償却（法人税）	環境への負荷軽減に効果的な設備を有する船舶の整備を促進すること	外航環境低負荷船...18/100
	船舶から新造船又は環境負荷低減型の船舶への買換え等の場合の課税標準の特例措置（法人税）	効率的で安全性・環境性の高い船舶への更新を促進すること	圧縮記帳（譲渡差益の80%）
	船舶の特別修繕準備金	定期検査に伴う多額の修繕費負担を平準化すること	積立限度額：特別修繕費の3/4
	国際船舶の所有権の保存登記及び抵当権の設定登記の税率の軽減（登録免許税）	安定的な国際海上輸送に必要な国際船舶の確保を図ること	船価の2.5/1000（通常 4/1000）
	船舶（固定資産税）	安定的な国際海上輸送の確保を図ること	1)国際船舶...課税標準1/15 2)外国貿易船(外貿実績50%超)...課税標準1/10 3)外航船...課税標準1/6
金融上の支援措置	船舶金融	初期投資額が巨額な船舶投資を支援すること	日本政策投資銀行による長期・固定・低利の安定的な融資
その他の支援措置	国際船舶制度	日本籍船の減少に歯止めをかけ、安定的な国際海上輸送の確保を図ること	日本籍船のうち国際海上輸送の確保上で重要な船舶を国際船舶と位置付け、国際競争力を確保するため、税制上の措置、承認船員制度によるコスト低減等の支援措置を講じている。
	船員教育訓練	優秀な日本人船員を安定的に確保・育成すること	大学商船高専及び独法海技教育機構における座学教育に加え、独法航海訓練所において一元的な実習訓練を実施 【運営費交付金】 海技教育機構：2, 817百万 航海訓練所：6, 518百万
	外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム	外航日本人船員（海技者）の減少に歯止めをかけ、安定的な確保・育成を図ること。	官労使により運営され、船員教育機関の卒業生を対象に、外航商船の定員内での実務経験を通じて、即戦力として活躍できる船員（海技者）としてのキャリア形成を図るもの。
	トライアル雇用助成	若年船員の海運企業への就職促進	若年船員をトライアル雇用する海運事業主に対し、助成金（10万円/人月。3ヶ月限度）を支給

国際船舶制度について(平成8年度~)

国際船舶制度は、日本籍船の減少に歯止めをかけ、安定的な国際海上輸送の確保を図るため、日本籍船のうち国際海上輸送の確保上で重要な船舶を国際船舶と位置付け、海外への譲渡、貸渡について届出制・中止勧告制をとる一方、国際競争力を確保するため税制上の措置等の支援措置を講じている。

1. 国際船舶の要件

- (1) 日本籍船
- (2) 総トン数2,000トン以上の船舶
- (3) 船舶安全法にいう遠洋区域又は近海区域を航行区域とする船舶
- (4) 専ら国際航海（三国間輸送を含む）に従事している船舶
- (5) 次の何れかに該当する船舶
 - イ. 近代化船
 - ロ. 海外貸渡方式によるマルシップ混乗船
 - ハ. 承認船員配乗船
 - ニ. LNG船
 - ホ. RORO船

2. 支援措置の例

○税制上の支援措置（平成8年~）

- (1) 登録免許税
税率：一般の外航船舶 船価の4/1000 → 国際船舶 船価の2.5/1000
- (2) 固定資産税
税率：一般の外航船舶 課税標準1/10 → 国際船舶 課税標準1/15

○外国資格の受有者に対する承認制度（平成11年~）

外国（STCW条約締約国）において船舶職員免状を取得した者を国土交通大臣の承認により日本船舶の船舶職員として受け入れる制度

<外国資格受有者の就業範囲>

- ・ 国際船舶
- ・ 船長、機関長以外の職員

<現状>

- ・ 実承認者数：2,175名（平成19年1月）
- ・ 承認船員配乗船：54隻（平成19年1月）

(参考)国際船舶の現状

	日本籍船	うち国際船舶
平成 8年10月	189隻	144隻
平成 9年央	182隻	139隻
平成10年央	168隻	131隻
平成11年央	154隻	124隻
平成12年央	134隻	112隻
平成13年央	117隻	98隻
平成14年央	110隻	96隻
平成15年央	103隻	95隻
平成16年央	99隻	91隻
平成17年央	95隻	87隻
平成18年央	95隻	85隻

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% (特償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。

船員教育の概要

船員教育機関の概要と所在地

外航

○商船系大学 (160名)

○商船高等専門学校 (200名)

3級海技士
(航海・機関)

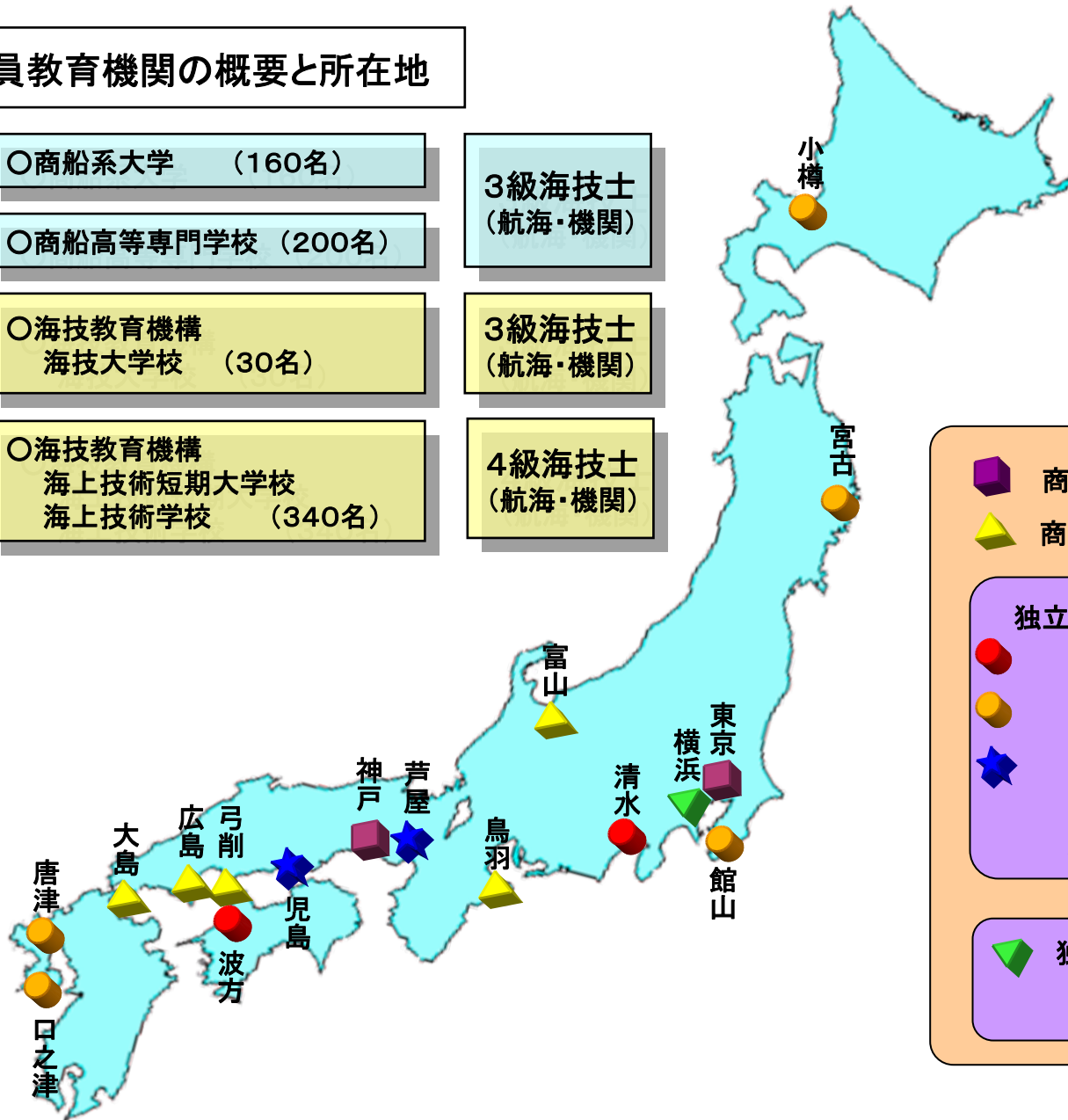
内航






○海技教育機構
海技大学校 (30名)


3級海技士
(航海・機関)

○海技教育機構
海上技術短期大学校
海上技術学校 (340名)

4級海技士
(航海・機関)



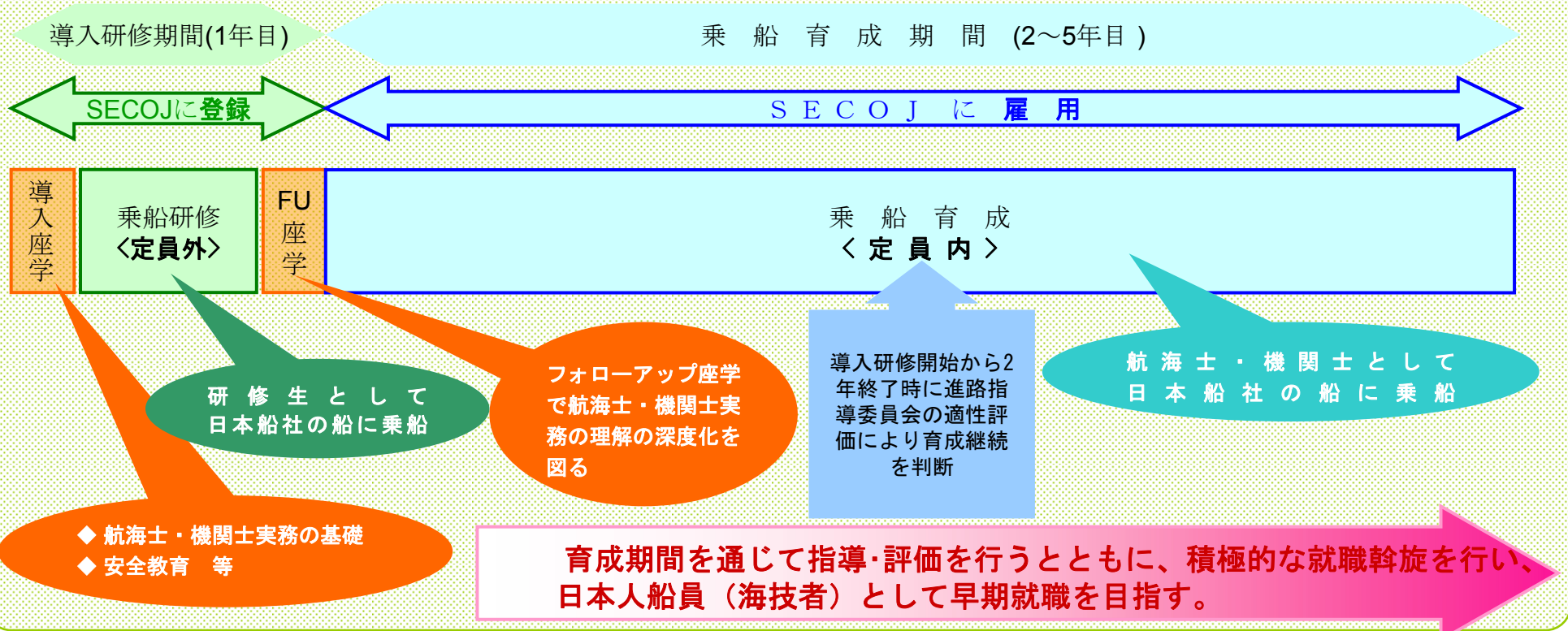
-  商船系大学(2)
-  商船高等専門学校(5)
- 独立行政法人 海技教育機構(本部:静岡)
-  海上技術短期大学校(2)
-  海上技術学校(5)
-  海技大学校(2)
- 運営費交付金【2,817百万】

-  独立行政法人 航海訓練所
- 運営費交付金【6,518百万】

外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム

（平成19年10月～）

定員20名

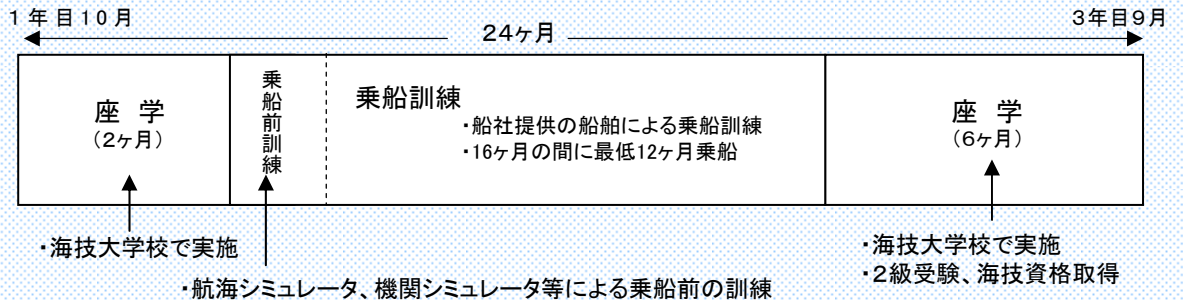


見直しのポイント

これまでの「上級資格取得重視」から
「実職による実務経験取得重視」への転換

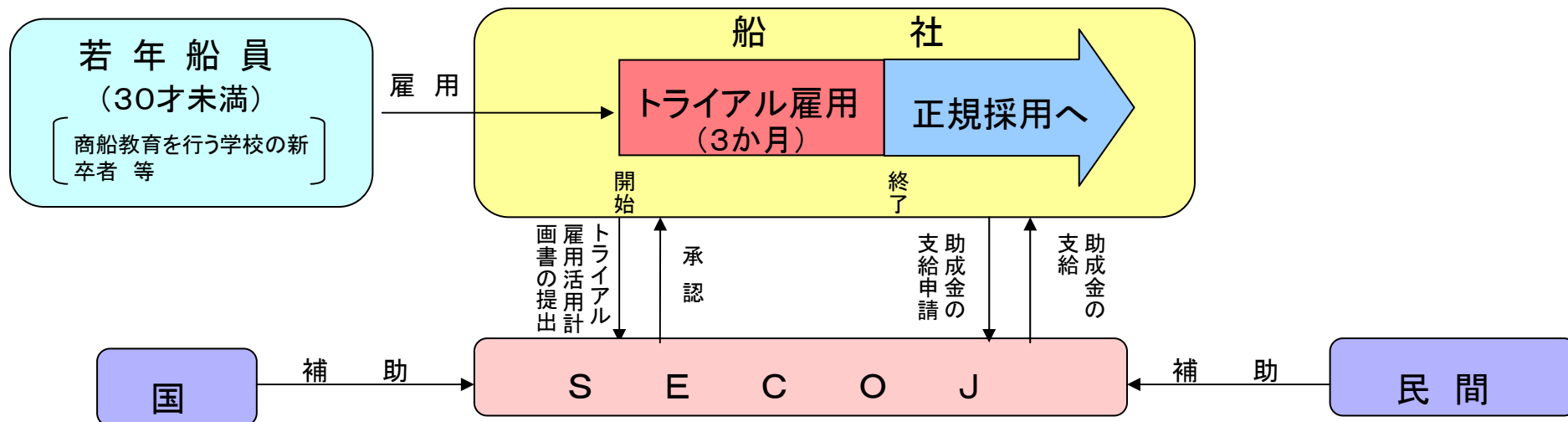
（参考）これまでの外航基幹職員養成事業

定員10名



トライアル雇用制度

区 分	トライアル雇用助成金【船員】	試行雇用(トライアル雇用)奨励金【陸上】
1. 目的等	若年船員の就職を促進するため、トライアル雇用を実施する海運事業主に(財)日本船員福利雇用促進センター (SECOJ)が支給する。	職業経験不足等から就職が困難な特定の求職者について、早期就職の実現や雇用機会の創出を図るため、これらの者をトライアル雇用する事業主に、ハローワークが支給する。
2. 対象者	30歳未満の若年者	35歳未満の若年者及び45歳以上65歳未満の中高齢者等
3. 支給額	1人月額10万円(うち、国費5万円)、支給月数は3ヶ月限度	1人月額4万円、支給月数は3ヶ月限度

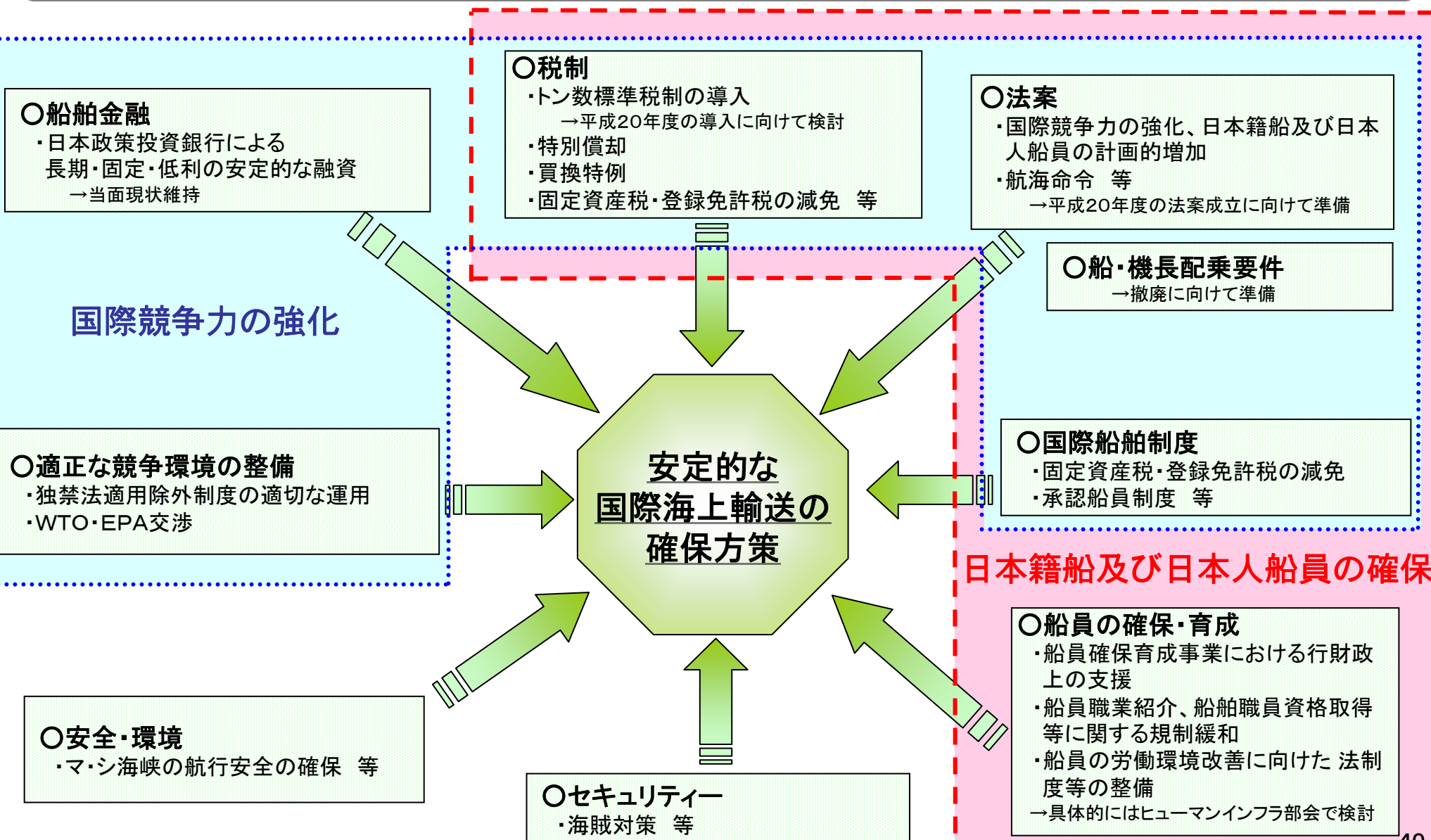


② 今後の安定的な国際海上輸送 の確保方策について

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。



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。

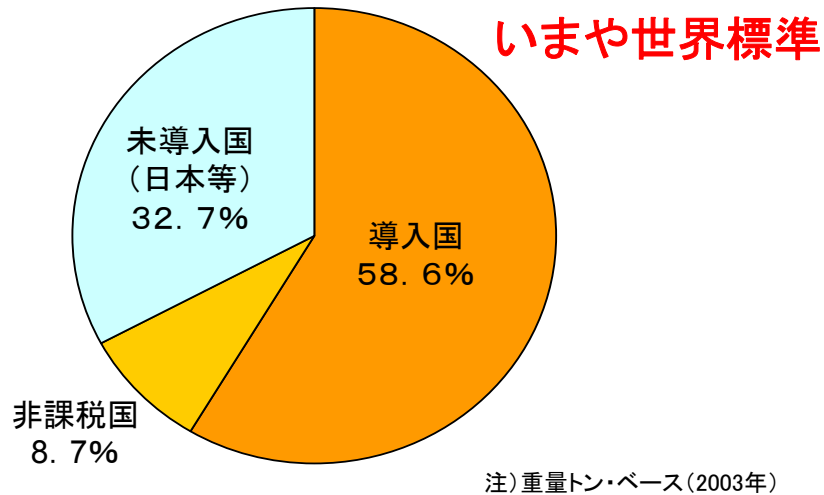
【算出式の比較】

トン数標準税額 = (船舶のトン数 × みなし利益 × 運航日数) × 法人税率

現行の法人税額 = (収益 - 費用) × 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

金融面からの政策的関与の必要性

外航船舶融資制度の必要性

- 外航海運は他産業に比し設備集約型産業であり、資金調達に占める負債の割合が大きい。
 - 外航海運各社の業績はボラティリティ（予想変動率）が大きく、損益の変動は資金調達力にも影響が大きい。
 - 貿易物資の長期安定輸送の確保のためには、長期的視点に立った金融面での国際競争力の確保が必要。
- **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**

日本政策投資銀行による外航船舶融資制度の概要

融資対象

- ◆ 日本発着航路に就航する船舶
- ◆ 三国間航路に就航する船舶のうち、「貿易物資の安定供給」に資すると認められるもの

融資比率

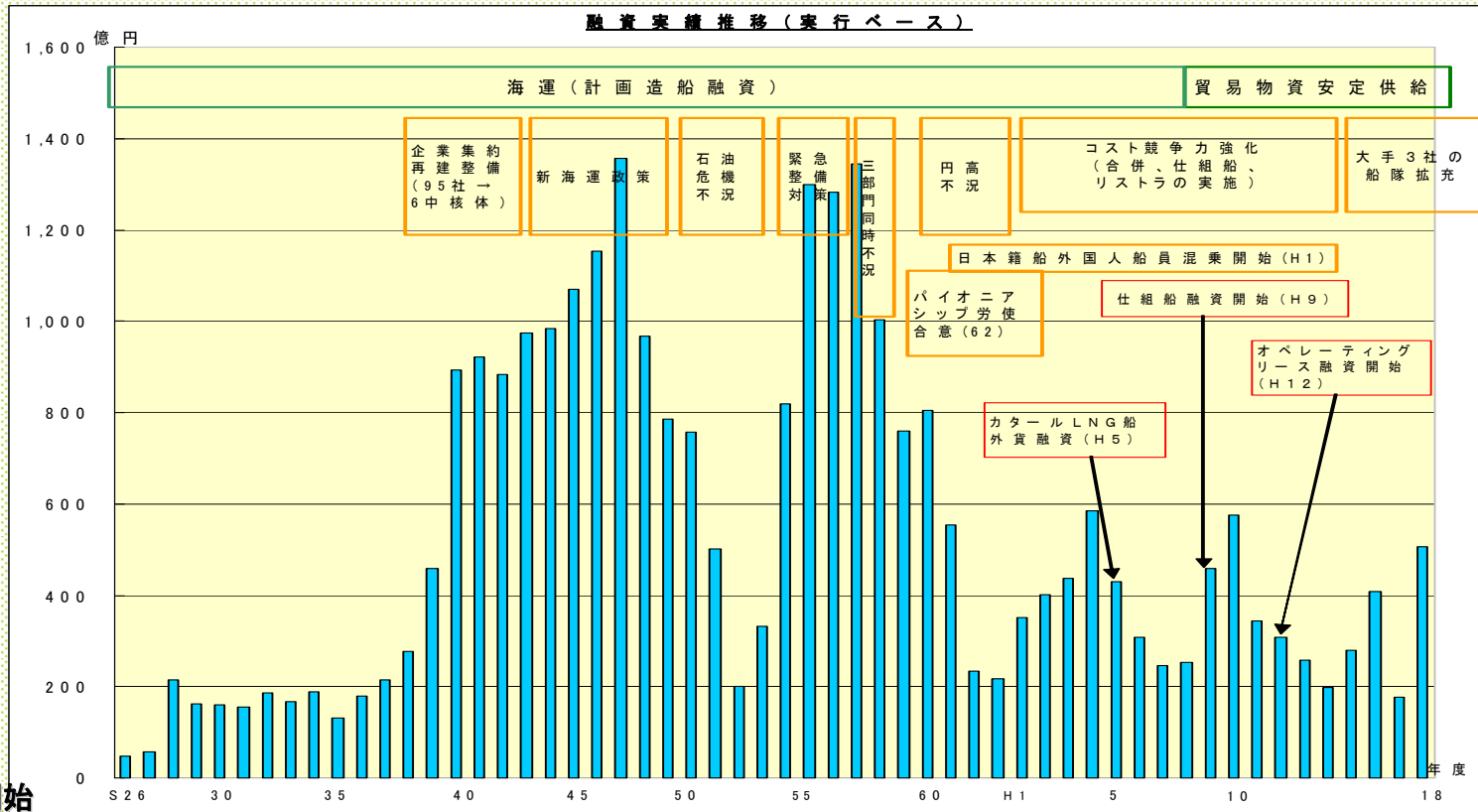
- ◆ 40～60%

特徴

- ◆ 市中銀行と比較して長期（13～15年）融資
- ◆ 固定金利

沿革

- ◆ S26 計画造船融資開始
- ◆ S28 利子補給制度開始（～S57）
- ◆ H5 カタールLNG船外貨融資
- ◆ H8 貿易物資安定供給融資開始
- ◆ H9 海外仕組船向け融資開始
- ◆ H12 オペレーティングリース融資開始



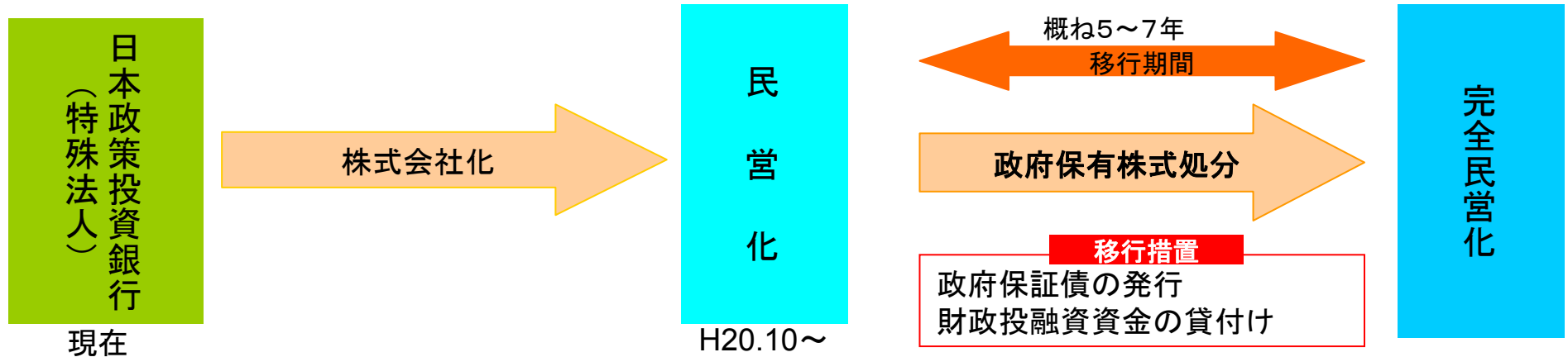
政策金融改革について

政策金融改革について

平成20年10月より、政投銀は民営化（株式会社化）され、概ね5～7年後を目途に完全民営化される予定であり、民営化後の資金調達は、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り、貸出条件の変更が予想される。

日本政策投資銀行の民営化

政投銀改革の流れ



日本政策投資銀行民営化への対応

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、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ことから、当該船隊整備に対する資金調達への対応に限界が生じる可能性もある。



政投銀民営化後においても影響が生じないよう、**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・低利の安定的な貸付けが確保されることが必要**と考えられる。

完全民営化後における船舶金融のあり方についても、国際競争力の観点から検討する必要がある。

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

従来措置

- 日本籍船の減少に歯止めをかけ、安定的な国際海上輸送の確保を図るため、現在は国際船舶制度の下
 - ①日本籍船に対する緩やかな譲渡規制を実施
 - ②登録免許税や固定資産税の減免及び承認船員制度の導入によるコスト競争力の強化を支援
- 国際輸送については、現在、航海命令は規定されていない。
- 船員の確保・育成については、船員教育機関を国又は独立行政法人が運営するとともに、卒業生を対象に、外航日本人船員（海技者）確保・育成スキームによる支援を行っている。



現状

日本籍船の減少に歯止めをかけることはできず、減少の一途を辿っている。また、日本人船員も同様に減少の一途を辿っている。



新たな制度設計の必要性

- 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・育成制度が必要。
- 昨年、業界の総意として、日本籍船を5年で2倍、日本人船員を10年で1.5倍に増加させることを目標とする旨を表明。
- 計画的確保・育成を可能とする支援措置が必要。
- 非常時においても安定的な国際海上輸送を確保する措置が必要。

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

日本籍船及び日本人船員を当面の目標数に向け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困難であり、一定の支援措置が必要であるとともに、計画的な増加が効果につながる法律等の担保措置が必要である。

具体的には、日本籍船及び日本人船員の計画的増加を図るため、国土交通大臣の基本方針の策定、外航海運事業者が作成する計画の認定、トン数標準税制の導入、船舶の譲渡規制、航海命令の外航海運への導入等をパッケージとした制度設計を検討する必要がある。

スキーム案のイメージ

国土交通大臣による基本方針の策定

日本籍船及び日本人船員の確保に係る目標に関する事項等

国際海上輸送確保計画（仮称）の作成及び認定の申請

外航海運事業者は、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等を内容とする計画を作成し、国土交通大臣の認定を申請

国土交通大臣の認定を受けた場合

- 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、公表等）
- 日本籍船に対する譲渡規制
- 航海命令の適用

航海命令について

国際海上輸送への航海命令導入の必要性

災害の救助その他公共の安全の維持のため、現在内航海運については、現行海上運送法において、国が船舶運航事業者に対し、航海を命ずる航海命令の規定が置かれている。

一方、国際海上輸送についても、同様の事態が生じた場合に、自発的に当該航海を行う者がいない場合又は著しく不足する場合が想定される。今般、安定的な国際海上輸送の確保を図る観点から、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。

航海命令とは

航海命令とは、海上運送法第26条に基づき、船舶運航事業者に対し、その意思の如何に拘わらず、人又は物の運送を強制するものである。この命令は、事業活動に対する重大な干渉であるから、同法は、その発動の場合を厳正に制限するとともに、この命令により、損失が生じた場合には、国家が、それに対し、完全に補償すべきことを第27条に規定して、その濫用の防止及び私企業の権利保護に遺憾のないことを期している。

参照条文

○海上運送法（昭和二十四年法律第百八十七号）（抄）
（航海命令）

第二十六条 国土交通大臣は、本邦の各港間の航海であつて、当該航海が災害の救助その他公共の安全の維持のため必要であり、且つ、自発的に当該航海を行う者がいない場合又は著しく不足する場合に限り、船舶運航事業者に対し航路、船舶又は運送すべき人若しくは物を指定して航海を命ずることができる。

2 前項の規定による命令で次条の規定による損失の補償を伴うものは、これによつて必要となる補償金の総額が国会の議決を経た予算の金額をこえない範囲内でこれをしなければならない。

（損失の補償）

第二十七条 前条の規定による命令により損失を受けた者に対しては、その損失を補償する。

2 前項の規定による補償の額は、当該船舶運航事業者がその航海を行つたことにより通常生ずべき損失及びその命令を受けなかつたならば通常得らるべき利益が得られなかつたことによる損失の額とする。

3 前項の補償の額の決定に不服がある者は、その決定を知つた日から六月以内に、訴えをもつてその増額を請求することができる。

4 前項の訴えにおいては、国を被告とする。

5 前各項に定めるもののほか、損失の補償に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

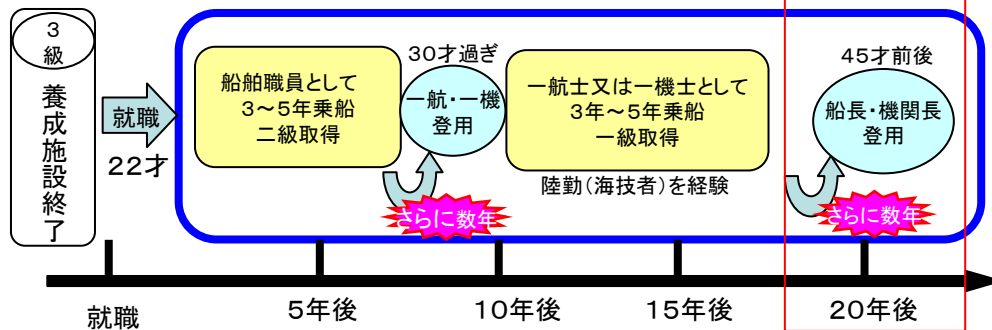
昭和26年における海上運送法の改正について

昭和24年の海上運送法制定当初、航海命令をなしうるのは、「本邦の各港間の航海」に限定されていなかった。

しかしながら、海運同盟への加入に際し、海上運送法第27条の損失補償の規定との関連において、外航船舶運航事業については、航海命令による損失補償の名目で、実質的に補助金を支給するような疑惑をもたれる可能性があるため、このような航海命令をなしうるのは、「本邦の各港間の航海」に限ることを明記する改正を昭和26年に行っている。

承認船員制度の運用見直し（船機長配乗要件の撤廃）について

＜外航船員（海技者）のキャリアパス＞



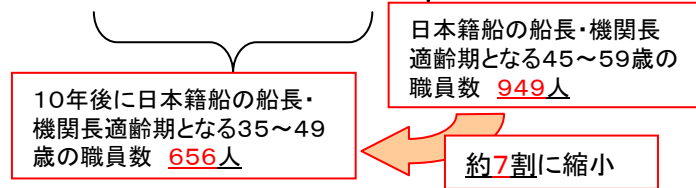
45歳以上の職員が船長・機関長適齢期となる

＜年齢別船員数（外航職員）の平成18年推計値＞

(1) 船員需給総合調査（外航労務部会、外航盟外）における平成17年の外航職員の年齢構成比を算出
 (2) 平成18年の外航職員数（想定値）2,100人に(1)で求めた年齢構成比を乗じ年齢別職員数を推計

年齢	-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-
職員数	181	318	221	258	174	224	490	235	0

※船員需給総合調査等に基づき海事局作成



※交通政策審議会 第12回海事分科会（H19年2月16日）資料（一部抜粋加筆）

日本籍船増加の促進

- 船長・機関長適齢期となる年齢層（45歳以上）の日本人外航職員数は今後10年間で約7割に減少する見込みであることから、船・機長配乗要件を維持したままでは、船・機長不足に対応できず、日本籍船の増加が見込めない。日本籍船の増加を促進するためには、船・機長配乗要件を撤廃することが必要。

日本人船員の養成の現状

- 日本人若手船員は、現在でも、FOC船を含めて日本商船隊の船舶に配乗・育成されていることから、若手船員の育成の観点から、船・機長配乗要件を維持する必要性は薄れている。

日本人船員の計画的増加

- 安定的な国際海上輸送の確保のための制度設計（前述）等を行うことで、日本人船員の計画的増加を図ることとしており、船・機長配乗要件の撤廃に関わらず、日本人船員の確保・育成が行われる。

外国人船員に係る安全性の担保

- 外国人船機長については、承認試験を適確に実施することで、これまでの日本人船機長と同等の安全性を確保することとしている。

☆ これらのことから、日本籍船増加のためには、船・機長配乗要件の撤廃はむしろ必要である。