

交通政策審議会海事分科会
第4回 国際海上輸送部会

平成19年6月8日（金）

【事務局】 それでは、定刻を少し過ぎてしまいまして、まだお集まりでない方もいらっしゃるかもしれませんが、ただいまから交通政策審議会海事分科会第4回国際海上輸送部会を開催させていただきたいと存じます。委員の皆様には、ご多用中、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、議事録など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い申し上げます。

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4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。馬田委員、秋山委員、岡部委員、佐々木委員、西岡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す。

社団法人日本物流団体連合会の中田理事長です。

なお、後ほど、社団法人日本貿易会の佐藤理事もご参加される予定でございます。

続きまして、本日委員の方のマイクが非常に少のうございまして、あちらで1名持っておりますが、それ以外は、恐縮ですが部会長のところの1本でございます。事務局のほうでなるべく回らせていただきますが、場合によっては、今日、会場が非常に狭いものですから、手渡しをお願いすることもあろうかと思いますが、恐縮ですがよろしくお願いいたします。

次に、配付資料の確認をさせていただきます。お手元に、まずクリップどめの資料がございますが、クリップを外していただきまして、まず1枚目が議事次第でございます。2枚目が座席表でございます。3枚目が配付資料一覧でございます。その次のホッチキスどめが資料1、今回の説明資料でございます。次に、資料2として中間とりまとめ（素案）

をお配りしております。その次に、資料3としてスケジュールがございます。これらとはまた別冊に、日本船主協会さんのほうから中間とりまとめに対する意見をいただいております。資料は以上でございますけれども、もし足りない方がいらっしゃいましたら、事務局のほうまでおっしゃっていただければと思います。

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

【部会長】 それでは、本日もよろしくお願い申し上げます。早速議事次第に沿って議事を進めさせていただきます。

まず議題1、前回の委員の意見のまとめ等について、事務局からご説明をいただきたいと思っております。

【外航課長】 それでは、資料の説明をさせていただきます。

まず1ページ目の、第3回国際海上輸送部会におけます委員の皆様からの主なご意見につきまして、ごく簡単にご紹介をさせていただきますと思っております。まず、邦船社の国際競争力の強化に関しましてご意見がございました。諸外国と法人税額に差があり経営体力の格差が広がっているため、諸外国と同等の競争条件で競争できるようにすべきである。また、他国で行われている海運支援策を、イコールフットィングの観点から我が国にも導入することもやむを得ないのではないかとといったご意見がございました。それから、日本籍船・日本人船員の必要規模の試算についてでございますが、生活保護水準を試算の基準に用いることの妥当性につきましていろいろとご意見があったかと思っております。これにつきましては、後ほど改めてご説明をし、ご議論をお願いしたいと思っております。

2ページ目でございますが、日本籍船・日本人船員の確保と邦船社の国際競争力の強化のバランスについてということにつきましては、両者のバランスをうまくとるような制度設計を検討すべきではないかといったご意見が多数の委員の皆様から出されたということかと思っております。また、トン数標準税制の導入についてでございますが、これによりどの程度外航海運業の国際競争力が高まるのかといったご質問がございました。これにつきましては、後ほど資料により説明させていただきたいと思っております。それから船舶金融につきまして、長期安定融資が必要であれば国家として資金調達のための支援制度が必要になるといったご意見でありますとか、銀行による貸し渋り等の非常事態も想定されるので、現状の制度維持を希望するといったご意見がございました。また、船機長配乗要件の撤廃に関しまして、日本籍船には日本人船員が乗り込むという理解が一般的であるということから、

船機長要件を撤廃しても問題がないということについての説明ぶりにはもう少し検討が必要ではないかというご意見があったかと思えます。この点につきましては、後ほど中間とりまとめ(素案)をご審議いただく中にご議論を賜ればと考えておるところでございます。

それでは1枚おめくりいただきまして、資料の3ページでございます。前回質問がございました、トン数標準税制による国際競争力の強化についての資料でございます。下のほうにグラフがございますけれども、世界の新造船の受注船価の推移を示したグラフでございます。ごらんいただいてもわかるとおりでございますけれども、船価は非常に需給関係等を反映いたしまして大きく変動する。例えば、VLCCの船価を見てみますと、85年は非常に低かったわけですが、91年にはその約3倍に上がっている、また、2002年から2006年にかけては2倍ぐらいに上がっているということで、非常に変動が大きいということでございます。

このような船価の動きから、船価がどういう水準にあるときに船舶投資を行うかということが、船社の競争力に決定的な影響を与えるということかと思えます。現行の法人税体系のもとにおきましては、船価が高い好況期に納税額を減らすという観点も働いて、多額の船舶投資を行う方向に誘導されやすいということでございますが、トン数標準税制のもとでは好不況にかかわらず税額が一定になりますので、船価の動向に応じた計画的な船舶投資が行いやすくなる、すなわち、船価の高い好況期には船舶投資を抑制し内部留保を蓄積する一方で、船価の安い不況期に低コストでの船舶投資が可能となるということが言えようかと思えます。

また、諸外国のように低いみなし利益のもとでは、船社は好況時の税額が極めて低く抑えられますので、潤沢なキャッシュフローを得ることができる。これによりまして、金利負担のない自己資金による船舶投資が可能になる、あるいは財務体質が改善されて信用力が強化される結果、資金調達コストの低減が見込まれる、あるいは国際競争入札等において競争力のある運賃を提示することができるといった諸点におきまして、国際競争力が強化されるという例として挙げられるのではないかと考えております。

続きまして、資料の4ページでございます。前回ご議論がありました、日本籍船及び日本人船員の必要規模の関係でございます。資料の4ページは、前回もお示しした試算のフロー図でございます。改めて試算の前提条件をもう1回振り返っておきたいと思えますが、1つ目としまして、すべて日本籍船で輸送しなければならない状態が1年間続くことを想定する。その状態におきまして、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。3点目としまして、日本への輸入を対象とするという3点の前提条件のもとで試算をしたわけでございます。試算のフローにつきましての詳細の説明は省略させていただきたいと思いますが、平時の海上貨物量に対しまして、どのような規模の国民生活水準・経済活動水準を設定するかというところが、最もご議論のあるところかと思えます。

資料の5ページでございます。日本籍船の必要規模を求めるに際しまして、最低限の水準を求めるとセットしますと、少なくとも、健康で文化的な最低限度の生活水準と、当該水準に相当します経済活動を確保する水準を求めまして、これをもとに日本籍船の必要規模を算出するという考え方に一定の妥当性があるのではないかと考えた次第でございます。このような考え方に基づいて試算を行うに際しましての指標といたしまして、前回の部会におきましては生活保護の水準を参考にして試算を提示させていただきました。今回それ以外の指標といたしまして、資料の右上にございますように、最低賃金水準というのも参考にさせていただきました。いずれの場合におきましても、平時と比べた係数につきましては三十五、六%ということございまして、それをもとに試算をいたしますと、日本籍船の必要規模はいずれも約450隻程度ということで、同じような水準になるということでございます。

また、参考に諸外国の事例を見まして、韓国におきまして、国家必須船舶制度というのがございますが、これは、平時の33%の輸入貨物量を確保する水準の船舶数というのを試算しておりまして、大体同じような比率を用いたものになっておるということでございます。

それ以外に、その他の諸外国の自国籍船の率というものを参考に考えるとどうなるかというのも試みにやったものが、右下にあるものでございます。1ページおめくりいただきまして6ページでございますが、デンマーク、イギリス、ドイツの自国籍船率・自国船員率を示しておりますが、ドイツが少し高くなっておりますけれども、英国、それからデンマークにつきましてはおおむね50%前後ということであります。これをもとに、日本の商船隊約2,000隻ということでございますので、これに当てはめまして、約50%を掛け合わせますと、約1,000隻になるということでございまして、現状の日本籍船の水準から見ますと相当程度高い水準となりまして、それを実現するためにはコスト面での制約もございまして、実現可能性に疑問なしとはしないというところかと考えております。

以上、いろいろな指標等を用いて試算をいたしましたところでございますが、前回お示しし

ました数字でございます、約450隻程度がおおむね妥当な水準ではないかということで、事務局として改めてお示しさせていただいているところでございます。

それから、資料の7ページ、8ページにつきましては、前回お出ししました資料を再度つけさせていただいたものでございます。資料の8ページが、日本人船員の必要規模の算定に関する資料でございますが、日本籍船の必要規模を約450隻ということにいたしますと、日本人船員の必要規模は約5,500人になるということでございます。

事務局から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。前回委員の皆様方からいただきましたご意見等について、確認の意味も含めて改めて今ご説明いただきました。

それでは、今の資料1の説明に関してご質問、さらにご意見などをご指摘いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

よろしゅうございますか。確認ということが主でしたので、特段の重ねてのご意見、ご質問等がなければ、我々として確認を済ませたということにいたします。特に最後のところで、日本籍船、あるいは日本人船員の必要規模について、今までを通して大体議論も出尽くしたように思いますので、この後の私たちの進め方としては一応、これまで検討を重ねてきた事務局の提案である450隻、5,500人の線で大体考えを進めていきたいと存じます。そのように意見がまとまったものと考えさせていただきたいと思います。

では次に、議題2に進むことといたしまして、中間とりまとめ（素案）について事務局からご説明をお願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。中間とりまとめ（素案）についてご議論いただくべく、まず事務局のほうから読み上げをさせていただきたいと思いますが、今回提示させていただいておりますものはあくまで素案でございますので、後ほど活発なご議論をいただければ大変ありがたいと思います。また、事前にお配りさせていただいた素案から多少修正している部分もございますので、改めてご確認いただければと思います。

では、目次は飛ばさせていただきます、初めに1ページ目の「はじめに」から読ませさせていただきます。

「はじめに

四面環海の我が国にとって、貿易量の99.7%を担う我が国外航海運は、我が国経済、国民の日々の生活を支える上で大きな役割を担っており、安定的な国際海上輸送の確保は、我が国の発展にとって極めて重要な課題である。

その外航海運の現状は、世界的な荷動きの増大により活況を呈しているが、グローバル経済の中の世界単一市場で世界の海運会社間の競争は激化の一途を辿っている。一方、日本商船隊における日本籍船の総数は、昭和60年のプラザ合意後の急激な円高等による価格競争力の喪失を契機に極端に減少し、ピークであった昭和47年の1,580隻から、平成18年には95隻にまで減少した。また、外航日本人船員も、ピークであった昭和49年の約5万7千人から、平成18年には約2,600人に大幅に減少した。これは、非常時における対応を含め、我が国経済、国民生活の向上にとって不可欠の安定的な国際海上輸送を確保する上で懸念される状況となっている。

このような認識に基づいて国土交通省は、平成19年度税制改正要望において、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の導入を、国際的な競争条件の均衡化を図るとともに、日本籍船・日本人船員を確保する観点から要望した。結果として、平成19年度与党税制改正大綱において、トン数標準税制については、『安定的な国際海上輸送を確保するために外航海運業者が果たすべき役割及び当該政策目的を達成するための規制等を明確にする法律が平成20年の通常国会において整備されることを前提として、平成20年度税制改正において具体的に検討する。』こととされた。

これを受け、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、外航海運が果たすべき役割、日本籍船の増加、外航日本人船員の確保・育成を中心として将来にわたり安定的な国際海上輸送を確保するためいかなる海事政策を展開すべきか、について審議するため、2月8日に国土交通大臣から交通政策審議会に『今後の安定的な海上輸送のあり方について』の諮問がなされた。本部会において、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について調査審議を続けた結果、問題の緊要性にかんがみ、現時点における審議の結果を中間的にとりまとめることとした。

1. 外航海運の状況

(1) 世界経済の動向

世界経済は、一時的な停滞をはさみつつも、基本的には拡大を続けてきている。この10年を見ると、1997年のアジア通貨危機、2000年の米国のITバブルの崩壊を契機とした世界同時減速、2001年9月の米国同時多発テロを要因とした世界経済の一時的な停滞が見られたが、2001年後半にはアメリカの堅調な消費等を背景に景気は回復し、その後拡大基調で推移してきた。

世界の名目経済成長率は2005年で7.7%と高水準を維持しており、米国、EU、ASEANの実質GDPも概ね着実に成長し、日本も、バブル期の経済成長率には達しないものの相当程度回復してきた。その他、中国、インドの台頭が目覚ましく、直近3年の実質経済成長率は、中国は約10%、インドは約8%となっている。

(2) 外航海運の状況

世界の海上荷動量は、トンベースでは、1999年から2002年で年平均3%の伸率であったが、2002年から2005年の年平均伸率は6%となっている。また、トン・マイルベースでは、1999年から2002年で年平均2%の伸率であったが、2002年から2005年の年平均伸率は6%となっており、ここ数年間の伸率は、トンベース、トン・マイルベースともに顕著である。

このように、世界の海上荷動量は増加しているが、世界経済の回復のほか、東西冷戦終結を発端として旧社会主義経済圏も含んだ市場主義経済圏の拡大も背景にあり、今後もこの傾向が続くと考えられる。

① 不定期航路

不定期部門における海上荷動量は、ドライバルク、三大バルク（鉄鉱石、石炭、穀物）、原油ともに一貫して増加傾向にあり、特に三大バルクの伸率が1996年から2006年にかけて年率5%と相対的に高く、将来的にも三大バルクの荷動量の伸びが特に大きい見通しとされている。三大バルクの内訳で見ると、鉄鉱石の伸率が2001年から2006年で年率9.5%と相対的に高く、今後も鉄鉱石・石炭が牽引役となり、三大バルク荷動量の伸率は堅調に推移する見通しとされている。

不定期船部門における地域別の海上荷動量では、原油、石炭は中国及びインド、鉄鉱石は中国の輸入量の伸びが著しい。1995年から2005年の荷動量の増分を見ると、特に後半における鉄鉱石の伸びが著しく高く、2000年から2005年の増分は1995年から2000年の増分と比較して4倍強となっており、この増分は中国の鉄鉱石輸入量の増分とほぼ同じである。今後も中国を中心としたアジア地域を中心に海上荷動量は増加する見通しとされている。

また、資源獲得競争を含め経済の一層のグローバル化を背景に、トン・マイルベースでの世界の海上荷動量が増えるとの見方もある。

世界的な海上荷動量の増加を受け、世界の船腹量も増加傾向にあり、世界の船舶建造量も2002年から2005年までの年平均伸率は14%と顕著な伸びを示していることか

ら、将来的な船腹量も増加する見込みである。

急増した船腹量により、将来の需要動向によっては、市況変動の影響が甚大になる可能性もあり得るので、今後とも注視する必要がある。

②定期航路

世界経済の拡大や中国、インド等の著しい経済成長を背景に、アジアを中心に世界の海上コンテナ荷動量も増加している。特に東アジア域内では、日本等で付加価値の高い部品・加工品を生産し、労働集約的な工程に強みを持つ中国、ASEANで部品を組み立て、最終財を日本、米国、EU等へ輸出するという工程間分業が進展してきた。その結果、アジアを中心とした荷動きが拡大した。

アジアから北米、アジアから欧州の往航のコンテナ荷動量の推移を見ると、概ね一貫して増加傾向にあり、急速な経済成長を背景に中国発の海上荷動量のシェアの拡大が著しい。北米航路、欧州航路ともに、2005年の中国発のシェアは6割強であり、両航路とも、復航についてもほぼ同様の傾向となっている。

世界の主要コンテナ航路においては、高度化・多様化する荷主のニーズに対応するため、複数の船社が世界規模で、共同配船やターミナルの共同利用等の提携をおこなうアライアンスが形成されている。近年、欧州船社のM&A等による巨大化が進み、単独でアライアンスより巨大化する船社が現れており、巨大船社による市場支配力が強まるおそれがある。このような動きに対応して、アライアンス同士の提携も始まっており、競争が激化する中、市場参加者による合従連衡の動きが顕著になってきている。

2. 我が国経済・国民生活に対する外航海運の意義・必要性等

上述のような激しい競争にさらされている中で、安定的な国際海上輸送の確保のための施策を検討する前提として、外航海運、本邦外航海運事業者、日本籍船・日本人船員の意義・必要性を改めて検討し、国家として講ずべき施策の必要性等について改めて検討した。

(1) 我が国経済・国民生活に対する外航海運の意義・必要性

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。

(2) 本邦外航海運事業者の意義・必要性

四面環海、資源に乏しい我が国にとって、本邦外航海運事業者は、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である。当該企業が国際競争力をもって安定的に経営することは、安定輸送を確保する上で極めて重要であり、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である。

本邦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極めて重要な存在である。

①安定的な運賃設定、安定輸送

本邦外航海運事業者は、荷主等と長期的な信頼関係を築いており、運賃などの契約内容を急激に変更するといったことが少なく、一方で、配船のフレキシビリティが高い、定時性が確保されており、突発的な運航の停止も少ないといった安定的な輸送にも定評がある。

②運航の安全性

本邦外航海運事業者は、日本及び海外において港湾事情に精通し、高度な船舶メンテナンス技術・運航技術・運航管理体制・安全管理体制を有しており、世界的にみても高いレベルにある。

③トラブル時の対応

日本語による円滑なコミュニケーションが可能であり、トラブル時の対応力・解決力が高く、また、本社機能が日本にあり、迅速な意思決定が可能である。

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本邦外航海運事業者は重要である。

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。

(3) 日本籍船・日本人船員（海技者）の意義・必要性

日本商船隊における日本籍船・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、経済的状況にかんがみると、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である。

日本籍船・日本人船員の意義・必要性については、これまでも平成9年の海運造船合理化審議会等で整理されてきたところである。諸外国においても、国家安全保障上の理由や、自国物資の安定輸送手段の確保、船舶運航等に係わるノウハウの維持、海運及び海事関連産業の重要性等の観点で、自国籍船・自国船員（海技者）の意義・必要性を認め、様々な確保のための施策が執られているが、日本における日本籍船・日本人船員（海技者）の意義・必要性を改めて整理すると以下のとおりである。

i) 日本籍船・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たる我が国政府の管轄権行使及び外交保護権の行使の対象となる。この日本籍船の要件は、船舶法により、日本国民又は日本法人により所有される船舶と定められており、船舶運用の意志決定が日本国民主導でなされるようになっている。

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。

ii) 日本籍船・日本人船員（海技者）の意義・必要性

A) 法的位置付けを基にして考えられる日本籍船・日本人船員の意義・必要性

a) 経済安全保障のための管轄権が及ぶ輸送体制の確保

①四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執ることができる。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。

・災害、事故等において、緊急に物資や法人の輸送を行うため、日本人船員の乗り組む日本籍船を使用し得る可能性を常時確保しておく必要がある。

・テロ・政変等による治安悪化といった世界・日本の諸事情の変化の中で貿易物資を輸送する場合については、便宜置籍国等における政治・外交等諸事情に左右されない日本人船員の乗り組む日本籍船が最も信頼できるものと考えられ、これを使用し得る可能性を常時

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さないように、一定規模の日本人船員が必要である。世界的な船員の需要と供給のバランスについては、職員不足・部員過剰の構造となっており、将来的に職員不足が一層深刻化する見通しである。そのような中、優秀な日本人船員を着実に確保しておくことが必要である。

②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殺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。

b) 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。

B) 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及び海技者が必要であり、『海のDNA』が一旦途切れたら復活は不可能となる。

(4) 日本籍船・日本人船員の必要規模

上述のとおり、平時より一定規模の日本籍船・日本人船員を確保することが必要であり、関係者の共通の目標とするため、その必要規模を試算した。試算に際しては、平成9年の海運造船合理化審議会海運対策部会の答申『新たな経済環境に対応した外航海運のあり方』

における日本籍船の必要規模の試算の考え方も参考にしつつ、以下のようなケースを想定した。

- 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
- ②①の状態において必要な一定規模の国民生活水準・経済活動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

一定規模の国民生活水準・経済活動としては、最低限の水準として、少なくとも健康で文化的な最低限度の生活水準と、当該水準に相当する経済活動とし、その水準の算出にあたっては、生活保護世帯の水準や最低賃金の水準を参考に算出した。(この結果、概ね通常時の約3割強となった。)

また、日本人船員は、最低限必要な日本籍船に乗り組む船舶船員は全て日本人とするとの考え方を採り、以下のようなケースを想定する。

- ①日本籍船の必要規模を前提に、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
- ③通年運航が可能となる最少限の船舶職員数であるものとする

これらに基づき試算すると、最低限必要な日本籍船は約450隻となり、これらの日本籍船を運航するのに必要な日本人船員は約5,500人となる。

平成18年に業界の総意として、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しているところである。いずれにせよ短期間で必要規模を達成することは困難であり、今後、計画的な増加を図るべくさらに検討することが必要である。

3. 外航海運に対する諸外国の施策

安定的な国際海上輸送の確保のために我が国において講ずべき施策について検討する前提として、外航海運に対する諸外国の施策を概観する。

(1) 従前からの諸外国の施策

商船隊の整備を推進していくため、従前より船舶投資に関連し、通常より償却年数を短縮する加速度償却等の償却制度上の優遇措置や売船益にかかる税金を繰延べすることができる圧縮記帳等の船舶の買換え時の特例措置等が導入されているが、1980年代からフラッグイングアウト対策として一定の条件の下に、外国人船員を出身国の賃金水準で雇用す

ることや、船舶登録料、船員所得税等の減免等を認める国際船舶制度が導入された。また、並行して船員所得税や社会保険料の減免、船員の派遣・帰国費補助、船員の訓練費補助といった船員、船主の負担軽減措置を行った。しかしながら、フラッグイングアウト対策として一定の歯止めにはなったものの、自国籍船の減少の傾向は止まらなかった。

(2) 最近の動向

このような事態を受け、1990年代に欧州諸国において、自国海運産業の国際競争力の確保、自国籍船のフラッグイングアウト防止、自国船員の確保等を目的としてトン数標準税制（みなし利益課税）が導入されてきた。このトン数標準税制は、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措置であり、好不況にかかわらず税額は一定であるため、計画的投資を促進する等の効果がある制度である。また、同税制導入におけるみなし利益の水準は、低く設定されている。

トン数標準税制の導入状況については、欧州諸国に続き、米国（2004年）、韓国（2005年）、インド（2005年）でも導入されるなど世界的な広がりを見せ、船腹量で見ると、既に約6割の国で導入されており、非課税国もあわせると既に約7割の国で法人税の特例措置が導入されていることになる。

トン数標準税制の導入に当たっては、各国の政策目的に即した対応が執られている国も散見される。ドイツの例を見ると、船主協会は、政府にドイツ籍船を増加する約束をしており、イギリスについては、トン数標準税制を選択した船社に一定の船員訓練義務を課すなど、政策目的にかなった効果につながるような措置が講じられている。

また、EUにおいては、『海運に対する国家助成ガイドライン』でEU加盟国籍船の増加、海技の伝承等のため、トン数標準税制の対象をEU加盟国籍船とした上で、EU加盟国籍船が60%に達するまでは、その増加又は維持を図ることとされている。

これらの結果、オランダ、ノルウェー、ドイツ、イギリス、デンマークといったトン数標準税制導入国において、導入後に、自国籍船数、自国船員数が増加しているといった効果が表れている場合も見受けられる。

4. 安定的な国際海上輸送の確保のために我が国において講ずべき施策

上述の我が国における外航海運、本邦外航海運事業者、日本籍船・日本人船員（海技者）の意義・必要性を踏まえつつ、外航海運に対する諸外国における施策も勘案して、以下のとおり、安定的な国際海上輸送のために我が国において講ずべき施策についてとりまとめた。

(1) 施策実施の必要性

①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いる。例えば、

①定期船分野でM&Aが進展し、欧州船社等の一部船社の巨大化が進み、本邦外航海運事業者との間で格差が拡大してきていること、

②本邦外航海運事業者の積取比率は、外国の船社との競争激化等により、微減の傾向にあること、

③本邦外航海運事業者の強みである不定期船部門においても、例えば近年、LNG船国際入札において、従来は本邦外航海運事業者が何らかの形で参入できていたものが、敗退する事例が発生していること

等の状況となっている。国際競争力は基本的に事業者の不断の自助努力により確保されるべきものであるが、諸外国の外航海運事業者が税制をはじめとする手厚い優遇制度の下で事業を行っている現状にかんがみれば、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る。

②日本籍船・日本人船員の確保

日本商船隊の規模は、近年、2,000隻程度で隻数は横ばいであるが、日本籍船については、昭和60年のプラザ合意後の円高を契機としたコストカット策により減少が著しく、昭和47年の1,580隻をピークに、平成18年は95隻にまで減少した。また、外航日本人船員についても、激しい国際競争の環境下で減り続け、昭和49年の約5万7千人をピークに、平成18年は約2,600人にまで減少した。

このように、日本商船隊における日本籍船・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、経済的状況にかんがみると、いわゆる非常時には、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である。

前述の日本籍船・日本人船員（海技者）の意義・必要性にかんがみ、日本籍船・日本人船員が一定程度必要であるが、これらがコスト競争力の喪失から激減してきた経緯を踏まえれば、この必要規模を確保するためには、事業者に対して日本籍船・日本人船員の増加・

確保を求める法整備を含む新たな制度的枠組みの構築が必要である。

(2) 具体的施策のあり方

これまで、我が国においては本邦外航海運事業者の国際競争力の確保のため、船舶については、特別償却制度、固定資産税の軽減、長期・固定・低利の安定的な船舶金融等の支援措置が講じられ、船員の確保・育成については、国の責任において教育訓練機関が船員の教育・訓練を実施するとともに、平成19年4月より、『外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム』を開始している。

また、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、平成8年には国際船舶制度を導入し、

- 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の支援を行っている。

しかしながら、現状としては、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おり、日本人船員も同様に減少の一途を辿っている。

以上のような状況の中、本邦外航海運事業者の競争力確保、日本籍船・日本人船員の確保、育成を支える我が国の政策・諸制度は、諸外国に比し、劣後しているものがあるため、これら諸般の政策・制度の充実、強化が必要である。

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、強化が必要である。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ための措置が必要である。以下は、早急に講ずべき施策についてとりまとめたものであり、今後も諸外国の政策・制度も踏まえ、政策・制度の充実、強化の是非を不断に検討すべきである。

①トン数標準税制の導入

トン数標準税制は、90年代後半以降、欧州各国において導入され、次第に広がりを見せている。最近では、米国、韓国等においても導入され、船腹量ベースで全世界の約6割の船舶に適用されており、今や世界標準となっているところである。本邦外航海運業者の国際競争力に影響を与える要因については、多様なものがあるが、一つの大きな要素として、トン数標準税制の有無に伴う好況時の法人税額の違いから税引き後の利益に大きな差が生じており、膨大なキャッシュフローの差により船舶建造投資や国際競争入札等の面で不利な条件を余儀なくされているほか、中長期的には経営体力の差が拡大し、市況変動

への対応力に大きな格差が生ずることが懸念される。

特に、日本籍船・日本人船員の計画的増加という我が国が直面する喫緊の課題に取り組むに際しては、これが外航海運事業者にとってコスト増と国際競争力の低下をもたらすことを踏まえ、今や多くの諸外国で導入されているトン数標準税制の導入について早急に具体的な検討を進め、競争条件の均衡化を図ることが不可欠である。

また、トン数標準税制を導入した諸外国においても政策目的に適った効果につながるような措置が講じられていることを踏まえ、我が国の厳しい財政事情の下でこの税制の制度設計を検討するにあたっては、日本籍船・日本人船員の計画的な増加を図るための法律等の担保措置を一体的に講じることが必要である。

②日本籍船及び日本人船員の確保等のための法整備

日本籍船及び日本人船員の計画的な増加を図るためには、国土交通大臣が基本方針を策定し、これに則って外航海運事業者が計画を作成・実施することが適当である。また、計画の実施に対して一定の支援措置が必要であるとともに、計画の適切な実施を担保するための措置を設けるとともに、日本籍船に対する譲渡規制を行うことについても検討が必要である。さらに、非常時の対応については、現在、国内海上輸送についてのみ、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じる規定があるが、国際海上輸送についても、同様の事態が生じる場合が想定されるため、安定的な国際海上輸送の確保の観点から、航海命令の導入についても検討が必要である。

具体的には、例えば、以下をパッケージとした制度設計について検討を進めることが必要である。

①国土交通大臣による日本籍船・日本人船員の確保に係る目標に関する事項等を定めた基本方針の策定

②外航海運事業者による基本方針にのっとりた日本籍船・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国際海上輸送確保計画の作成、国土交通大臣の認定の申請

③国土交通大臣の認定を受けた場合における、

- ・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 等

なお、平成19年4月に成立した海洋基本法においても、海上輸送の確保として日本籍船の確保、船員の育成及び確保に関する規定が盛り込まれているところであり、当該規定を実現するためにも、以上のような法整備により、日本籍船・日本人船員の増加を図ることが必要である。

③日本人船員の確保・育成策（ヒューマンインフラ部会において検討中）

海上輸送の安定確保の観点からは、人的基盤である優秀な日本人船員（海技者）は極めて重要であり、交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会で中間とりまとめ『優秀な日本人船員（海技者）の確保・育成のための海事政策について』（平成19年6月27日）がなされた。

日本人船員の増加については、一義的には外航海運事業者が船員を安定的に採用し、社内で育成していくことにより達成されるべきものであるが、これが外航海運事業者にとってコスト増と国際競争力の低下をもたらすことにかんがみると、厳しい国際競争の下、外航海運事業者の努力のみでは限界があるのも確かである。このため、トン数標準税制の導入について早急に具体的な検討を進めるものであるが、トン数標準税制を導入する外航海運事業者においては、日本人船員の計画的増加を図るための、採用増、中途採用、高齢者の継続雇用等に努力すべきである。

また、（社）日本船主協会、全日本海員組合及び国土交通省では、外航海運事業者の自社採用・社内育成を補完するものとして、『外航日本人船員（海技者）確保・育成スキーム』を平成19年4月より開始しており、今後は、外航海運事業者の自社採用・社内育成と合わせ、関係者による連携の下、同スキームを活用し、日本人船員の確保・育成を推進していくことが必要である。この他、日本人船員の就職促進のための支援策（トライアル雇用助成等）についても、トライアルを通じた能力の的確な把握による若年者の着実な採用を確保する観点から拡充を図る等の見直しをしていくことも必要と考えられる。

船員の教育・訓練については、大学、商船高等専門学校、独立行政法人海技教育機構及び独立行政法人航海訓練所において実施されているが、船員の育成には長い期間を要することにかんがみると、十分な基礎教育及び適切な技能向上教育が不可欠であることから、今後とも、国の責任において船員の教育・訓練を確実に維持していくことが必要である。

④その他

i) 金融上の措置

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

等の特徴があり、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、現在、日本政策投資銀行（以下『政投銀』という。）による融資制度が設けられている。

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・低利の財政投融資資金から、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。

一方、我が国の外航海運事業者の現状をみると、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。しかしながら、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。

このような状況を踏まえると、政投銀民営化に伴う影響を極力小さくすることが必要であり、少なくとも同行に対する財政投融資資金の貸付等の移行措置がある移行期間中においては、この措置による同行の財務体質の強化を通じ、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。

また、完全民営化後における船舶金融のあり方についても、安定的な国際海上輸送の確保のための国際競争力の観点から検討する必要がある。

ii) 承認船員制度の見直し

日本籍船には、原則として日本の海技資格をもつ船舶職員の乗組みが必要であるが、外国（STCW条約締約国）において海技免状を取得した者を国土交通大臣の承認により日本籍船の船舶職員として受け入れることができるものとしている。

この国際船舶に係る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』については、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年後に現在の約7割にまで減少する見通しであり、現状の配乗要件を堅持すると早晚船・機長の適材が不足し、かえって日本籍船の増加の妨げになる可能性が大きく、日本籍船の増加を促進するためには、むしろ撤廃する必要がある。

なお、日本人若手船員の育成は、現在でも、日本籍船に限らず、便宜置籍船を含めた日本商船隊全体の範囲の中で行われており、若手船員の育成の観点においても、同要件の撤廃に問題はない。また、外国人船・機長については、安全性の担保のために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が必要である。さらに、日本人船員の計画的増加については、船・機長配乗要件の撤廃にかかわら

ず、上述のとおり、全体として、日本人船員の計画的増加が図られるように安定的な国際海上輸送の確保のための制度設計を行うことにより、今後積極的に図られることとなる。

結び

外航海運は、中国やインド等の経済活動の拡大等を背景とした好調な世界経済により、空前の活況を呈している。しかしながら外航海運市場は、乱高下しやすい市況や燃料油価格の変動、為替レートの変動といったリスク要因の影響を受けやすく、磐石な収益構造とは言い難い。また、諸外国におけるM&Aや我が国における外航海運事業者の集約や倒産など、業界再編の荒波にさらされ易い業界でもある。

一方、四面環海の我が国にとって、外航海運は我が国経済・国民生活のライフラインであるとともに、我が国が海洋立国として、また貿易立国として持続的成長を遂げていくため、その重要性は論を俟たないところである。平時、非常時等を問わず本邦外航海運事業は必要であり、安定的な国際海上輸送の確保のため、本邦外航海運事業の国際競争力の確保、日本籍船・日本人船員の確保等が急務である。

今回の報告は、早急に取り組むべき施策をとりまとめたものであるため、未だ審議していない事項等も残っており、本部会として更に総合的に審議を進めていく考えであるが、関係者が、この中間とりまとめに盛り込まれた諸施策の実現に向けて、取り組みを直ちに開始することを強く期待するものである。

安定的な国際海上輸送を継続的に確保していくためには、今回盛り込まれた諸施策の効果も検証しながら、定期的に見直しを行い、船員税制、船舶保有コストの低減策等その他の諸施策についても検討するべきである。」

【外航課長】 以上が中間とりまとめ（素案）でございます。ご審議に入っていただきます前に、本日ご欠席の秋山委員からあらかじめコメントをいただいておりますので、ご紹介をさせていただきたいと思っております。読み上げさせていただきます。

「国際海上輸送部会における中間取りまとめに向けたコメントについて

1. 有事を想定した海上輸送について

これまでの審議において、有事の想定についてはこれを切り離して検討する旨伺っているところである。有事を含めるには海事局での対応には困難な事情がある等は理解できるが、他方、海洋基本法が成立し、政府として総合的な体制で海洋政策を具体化しようとしているときにこのような仕切りは適当でないし、国民にすんなり受け入れられるかも疑問である。ここは総合的な海洋政策の検討体制を先取りし、有事も想定した国際海上輸送を

考えたかどうか改めて提案したい。なお、その場合に、日本籍船の必要規模は生活保護世帯の所得を基準にしたとしても、それに一定の係数、何らかの説明は必要であるが、それを掛けて、そこに有事の要素を織り込んでどうかと考える。

2. 早期退職自衛官の活用について

これまでの審議において、当方が発言してきた雇用者側のコスト負担に、外国人船員と差がないと考えられる早期退職海上自衛官の活用に関しては、別途関係者との意見交換等を行い改めてコメントするが、この活用を考慮すべきと考える。

3. 船員の魅力増加策について

第1回部会において、欧米と比べ船長経験者が社会からあまり尊敬されず、経験を生かす場所がないと指摘しているところであり、船員という職業に夢を与えるための教育をはじめとした社会環境醸成の必要性をうたうべきではないか。

4. 制度設計について

法律等担保措置の制度設計については、今後財務当局及び外航海運事業者でよく調整して、実効性が上がるような内容としてほしい。」

以上でございます。

それから、本中間とりまとめ（素案）につきましては、委員の皆様にあらかじめ送付いたしますとともに、並行して政府部内でも調整をしております。その過程で若干修正があったところもございます。政府部内におきまして出ております意見などにつきまして、一部を紹介させていただきたいと思っております。

まずは、昨年の与党の税制改正大綱、中間とりまとめの初めの部分でも出ておりましたが、外航海運事業者の日本籍船に係るみなし利益課税、いわゆるトン数標準税制については、安定的な海上輸送を確保するための所要の法整備が平成20年の通常国会において整備されることを前提として、平成20年度税制改正において具体的に検討するとされております。現時点におきまして、大綱の表現より踏み込んでトン数標準税制の導入を断定的に結論づけるというのはどうかという意見もございまして、表現ぶりにつきましては、修正を一部しております。

それ以外に、日本籍船・日本人船員の増加という目標のための政策手段として、なぜトン数標準税制でなければならないのかという理由づけが少し薄いのではないのかといった意見でありますとか、国際競争力の確保がなぜ国際競争条件の均衡化でなければならないのか、国際競争条件の均衡化といった場合に、トン数標準税制の対象が日本籍船だけではな

いということになりかねないのではないかと。そうすると、昨年の税制改正要望以前の状態に戻ってしまうのではないかとといった意見も出されております。ご審議いただく前にご紹介をさせていただきました。

以上であります。

【部会長】 どうも、大変ありがとうございました。

それでは、今のご説明を踏まえて、素案につきまして広くご意見をちょうだいしたいと思います。どなたからでも結構です。よろしくお願い申し上げます。

【委員】 13ページの中段の部分ですが、事前に配付いただいた資料では「トン数標準税制を早急に導入」という表現があったのが、こちらの資料では「導入について早急に検討」と変更されており、表現が後退したように聞こえましたが、先程の外航課長からのご説明で理解できました。ただ、今や世界標準になっているトン数標準税制は、我が国国外航海運業の経営基盤、あるいは国際競争力の強化を図る上で不可欠の制度であります。競争条件の均衡化を図るという観点から、早期導入に向けた取り組みを強くお願い申し上げます。トン数標準税制の導入は、結果として、石油等我が国エネルギーの安定供給にも寄与するものと考えております。

もう1点は、日本籍船・日本人船員の確保についてであります。450隻、5,500人というガイドラインが示されたわけではありますが、前回も申し上げた通り、平時においては、日本船社が運航する便宜置籍船と日本籍船は同一の安全レベルが保たれており、日本籍船でなくとも特段の問題はありません。むしろ、コスト面では便宜置籍船のほうが優位にあります。したがって、日本籍船・日本人船員の過度な増加が、結果として輸送コストの増加を招き、運賃上昇につながるという懸念もございます。必要規模の確保に当たりましては、我が国国外航海運の国際競争力の強化、貿易立国としての我が国経済の発展という本来の目的を阻害しないように、供給安定性と経済合理性のバランスを十分に考慮し、検討を進めていただきたいと思います。

最後になりますが、トン数標準税制の導入など、これまでお願い申し上げてきたテーマが、こうして中間とりまとめ案に盛り込まれたことに感謝申し上げます。ありがとうございました。

【部会長】 どうもありがとうございました。はい。

【委員】 最初に、大変包括的かつ詳細にわたります素案をまとめていただきましたことにお礼申し上げます。また、その素案において、邦船社が外国船社と同等の条件で競争

できる環境整備が必要であること、そのためにはトン数標準税制の早期導入が不可欠であると整理していただいていることに関しまして、重ねてお礼申し上げます。

私ども日本船主協会としては、トン数標準税制導入の主目的は、世界単一市場で自由競争が行われておる外航海運において、既に同税制を導入済みの諸外国と競争条件を同じにして日本の海運会社の国際競争力を確保することであり、この点につきましては、石油連盟、電事連、鉄鋼連盟からも同様のご意見をいただいていると了解しております。日本だけが未導入のままの状態が続くとおそらく日本海運企業は衰弱していくか、あるいは背に腹は変えられず、外国に会社の籍を移していくことになるのではないかと思います。因みに、会社の国籍を外国、例えばバミューダに移すということは、ヨーロッパでは決して珍しいことではありません。このような事態を避けるためにも、ぜひともトン数標準税制を導入していただきたいと思っております。

先ほど委員より、トン数標準税制の導入目的が国際競争力の均衡化であるのにもかかわらず、何故わが国の目指すトン数標準税制の対象は日本籍船だけなのか、というご意見がございましたが、対象を日本籍船だけとすることは、平成19年度の与党税制改正大綱において既に決定されていることです。当然ながら諸外国のトン数標準税制は自国籍船だけでなく外国籍船も対象としておりますので、隻数ベースで日本商船隊の僅か5%、トン数ベースでも10%の日本籍船だけを対象としたトン数標準税制では、仮に他の条件がまったく同じものが導入されたとしてもその国際競争力は諸外国に比べて大きく劣ることが分かっております。しかしながら当協会といたしましては、現時点でわが国に導入するとその減税規模が相当大きくなるので、わが国の財政状況を勘案すれば、諸外国と完全に同じものを導入することは不可能であるという国の状況を理解し、また今後日本籍船を増加させれば競争力が増していくということを期待し、受け入れているものです。

日本海運企業の国際競争力を確保して、資源、エネルギー供給の安定的確保や日本経済にとって必要不可欠な物資の安定的輸送に産業界と一体になって取り組んでいく所存です。繰り返しになりますが、世界単一市場で国際競争力を確保することが、我々がトン数標準税制の導入を要望する主たる目的です。日本籍船と日本人海技者の増加の問題につきましては、われわれも強く認識し、最大限の努力を傾注する所存ですが、トン数標準税制にこれらの問題に係る条件を過度に付すと、却って海運企業の国際競争力を殺ぐことになりかねないと懸念します。ただ、日本籍船の方は、日本籍船だけをトン数標準税制の対象にするということですから、使い勝手のよいトン数標準税制が導入されれば、5年間で2倍程

度の可能性はあると思っております。

日本人海技者につきましては、日本籍船ほど簡単な問題ではございません。10年で1.5倍という努力目標に向けて、採用を増やしたり、高齢者の継続雇用を実施するなど、一生懸命取り組んでいく所存ですが、団塊の世代が大量に退職する今後四、五年では、退職者の数を大幅に上回る採用は難しく、全体の数は微増、場合によっては若干減るかもしれません。その後は徐々に増えていくと思いますが、日本人海技者の確保・育成には時間がかかるということをご理解いただきたいと思います。我々は長期的な対応で日本人海技者を確保・育成していきたいと考えています。

先ほど、委員からお話でしたが、私ども民間企業は、世界市場において各国の企業と市場原理に基づいて競合しております。日本船員の増加、日本籍船の増加に努力していくことにはいささかの異論もないのですが、非常時を想定した日本籍船および日本人海技者の必要規模を確保するというわが国の政策目的の問題になりますと、もちろん民間企業として出来る限りの対応をしていく所存でございますが、場合によると経済合理性を超えた要求になるかもしれませんので、超えた部分については国としての施策を考えていただかざるをえないと思います。外航海運の使命は、まず平時において、資源・エネルギーや日本経済に欠くことのできない物資の安定的な輸送をきちんと提供することです。それ故に、国の政策目的を達成するための具体的な施策が経済合理性の範囲を超えて、安定的な船腹確保・運賃の提供に支障を来すことにならないよう、具体的な施策の策定にあたっては、事業者の意見が十分反映されるようご配慮お願いいたしたいと存じます。

ありがとうございました。

【杉山部会長】 どうもありがとうございました。

【部会長代理】 審議会が始まる最初に局長のほうから、最終的には来年の国会にかかる租税特別措置法の改正案ということにつながるわけで、それに向けた審議であると。それで、審議する国会における委員会は、おそらく予算委員会、あるいはその後の財務金融委員会になると思いますけれども、仲よし委員会じゃなくて、ほんとうに与野党の激突する委員会なわけです。

それで、トン数標準税制はいろいろ言い繕っても、明らかに企業優遇税制で、私は企業優遇税制というのは必ずしも悪いとは言いません。必要な企業優遇税制はあるわけで、その中でも、今案になっている日本籍船を対象にこの税を入れるとなると、かかわる会社はたしか18社のはずです。非常にごく少数の会社を対象に大変な優遇措置を導入するとい

うことです。少数の会社を対象にした租税特別措置というのはあります。一番少ないのはたしか新幹線の長期修繕費で、J R 東海しか使っていませんから、これは1社。それからあと規模の大きいのは、使用済み核燃料の処理のための引当金で、これは原子力発電所を持っている電力10社マイナス沖縄電力プラス日本原子力発電です。

ですから、少数が対象だから必ずしもいけないというわけにはならない。ただし、新幹線の引当金も使用済み核燃料の引当金も単なる課税の繰り延べであって、長期間で見れば税収はチャラなわけです。明らかに、トン数標準税制は通常の法人税に比べると減税になって戻ってこない、全くの減税なわけです。これを予算委員会などで審議した場合、持っていき方が悪かったら、ほんとうに与野党激突のテーマになりかねない。そのためには、いかにこれが国民生活に必要なものかというところを十分納得いく格好でセットにしないと、通るものじゃないと思います。

その観点からすると、きょうここに書かれているぐらいがぎりぎりかと思います。これ以上後退して、税によって利益を受ける人たちに対する拘束力がこれ以上弱くなることがあったら、下手をすると対決法案になりかねないという気がしますので、このぐらいの表現でいくのがいいんじゃないかと思います。

全く今までの話と関係なくつまらない質問ですけれども、10ページの2行目に、「その増加」とある意味がわからないので教えてください。「その」は何を意味しているのか。

【部会長】 じゃあ先にその点を事務局のほうで。

【外航課長】 失礼いたしました。EU加盟国籍船の増加または維持ということでございます。

【部会長】 わかりました。じゃあどうぞ。

【委員】 全日本海員組合の立場で、船員の立場で、今の日本人船員も日本籍船も、このままいくと、我々現場サイドではほとんど絶滅の危機に遭遇しているのではないかと常々危惧を持ってまいりました。そこで、一定の日本籍船・日本人船員の確保、育成についていわゆる市場原理外にもいろいろな国家的見地からやっぱりこういったことに取り組んでいくこと、あるいは検討していくことは必要なんだというとりまとめになっておりますことを、現場のほうは高く評価しているわけでございます。

そこで1点、13ページにあります航海命令の導入の問題について、ここで述べておられるのは国内海上輸送における、いわゆる海上運送法第26条に基づくこの種の航海命令を、外洋を主に就航する外航海運にも適用するような法改正が必要ではないのかと提案さ

れているわけでございます。国内における海上運送法制定当時のもろもろを私のほうもいろいろ調べてみますと、昭和24年の行政側の解説として出てきた資料でございますけれども、国内海上輸送の第26条が発動される場合は、厳正に行わなければならない。災害の救助あるいはその他公共の安全の維持のため必要で、かつ自発的に当該航海を行う者がいない場合、もしくは著しく不足する場合、すなわち地震とか災害とか、罹災地が他地域より隔離をされ、海上交通が唯一の連絡手段となった場合等、かなり厳格な場合に航海命令が発令されるんだというのは、今の国内における航海命令の趣旨だろうと理解しております。そういった意味からいきますと、有事だとか戦争状態を想定した航海命令が、今の海上運送法の第26条の中には、厳正に区別をされて解釈されていると理解しております。そういったことも含めて、外航のほうに海上運送法上航海命令の発動についての法改正を行うと私は理解しているわけでございますけれども、その辺の見解がございましたらご披露をお願いしたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。それでは局長、よろしくお願いいたします。

【海事局長】 ただいまたくさんのご意見を賜りましたので、私の理解する限り、私どもの考えをご説明させていただきたいと思っております。

まず今の航海命令の話でございますが、私どもは、議論の当初からお話し申し上げているように、この審議会で、先ほど秋山委員からのご意見がございますけれども、基本的に有事の問題は有事の問題として別に整理されるべきだと考えておりますので、そのようにご理解いただいて結構だということでもあります。

それから、私ども先ほど政府部内の意見ということでご紹介申し上げました、それから委員のほうからもありました、税のこれからの道行き、あるいは国会を考えたときに、やはり税というのは国民負担と直結している話でありますので、そこがきちんと説得力を持つ形でプレゼンテーションをやっていかないと、先行き相当な障害が予想されるということでもあります。実際問題としては、政府部内で既にそういう問題に我々は今直面しているという状況もあるということでもあります。

ただ、基本的に、私ども海運行政を預かる行政機関として、トン数標準税制というのは避けて通れない道だと考えております。その考え方は基本的に中間とりまとめの中で皆様方のご意見を拝聴しながら、そこに、基本的に私どもと同じスタンスでこれから進んでいただけるという方向で意見が収束してきているのであると我々は認識しておりますが、一方で、私どもは政府の立場として、ある意味国民にどうやってこれからトン数標準

税制の理解を求めていくかということについては、やはり私どもは十分配慮しないといけないという意味で、委員が先ほどおっしゃいましたけれども、ぎりぎりのところでこれを実は書かせていただいているということでもあります。

ただ、そういう意味で一番私どものスタンスが明らかにされているのが、13ページ以降のトン数標準税制の①②のところ、実はこれは非常に微妙な関係にあるわけございまして、ある意味完全にトン数標準税制を目的税化しますと、最初に日本籍船と日本人船員の確保のための法整備というのがまいります。これを実現するためのツールとして、トン数標準税制というのが入ってくるという、どっちが主でどっちが従かという関係からいけば、最初にトン数標準税制の導入というのを置いたというところに、最初の私どもの考え方がありわけですが、これ自体、政府部内で調整していくとすれば、順番をどう考えるのかということが実ははね返ってくるだろうと考えています。

私どもとしては、きょうの審議会で十分いろいろご議論をいただいて、それを踏まえた上でさらに最終的にまとめるには、やはり政府内の意見もまとめないとなかなか外にできない話になるものですから、とりあえず最終決着は年末の20年の税調でありますから、それに向けて皆様方のご意見をいただいた上で十分説得力を持つような形、最終的な形にとりまとめてまいりたい。そういう意味で、きょうはあくまでも素案と書いてございます。とにかく皆様方からいろいろご意見をいただいて、十分ご意見を承った上で、また、政府内の意見も聞いた上で、年末に向けてどういうスタンスで最終的に私どもが来年度の税の要求をしていくかということも考えつつ、最終的に案をつくらせていただきたいということでございます。今、委員からいただいたコメントは私どもは十分理解しておるつもりでございますし、それを踏まえてこれからまたいろいろと知恵を絞りたいと考えております。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 今局長がお答えになった話と、それから委員がおっしゃった話と関連するんですが、1つ質問させていただきたいと思います。

日本人船員が将来セキュリティーその他の目的から必要であるということは、私は全く同じ意見なんですけれども、その育成あるいは増大に関して、この報告書では供給サイドでは明確なことが出ていていると思います。つまり、国がある程度責任を持って船員の育成とか教育に当たる、船員が生まれやすくするような環境をつくるころまではわかるんですが、反対に日本人船員の需要サイドにつきますと、私はよくわからないところがございました。

1つは、これはもしかして簡単なことかもしれないですが、海外の事例で、デンマークとかドイツを見てみますと、いまだに非常にたくさんの自国籍の船員が雇われている。デンマークとかドイツが非常に貧乏な国なら話は別ですが、先進国の中でデンマークなど富裕な国だといえますと、なぜドイツあるいはデンマークなどでは、自国の船員以外の他国の賃金の安い人に対する代替が進まないでこのような形の比率が高いのか。裏返しにして、もしも例えばデンマークでは、たとえ賃金が安くても船乗りになりたいという人がたくさんいるというのでこうなっているのならば、それはそれで理解できるんですが、いずれにいたしましても、日本との比較で日本が圧倒的に少ないということがあるんですけども、裏返して言えば、何で外国がこんなに自国籍の船員を雇用できているのかということも、やはり説明が必要なのではないかと私は思います。

先ほど委員がおっしゃいましたように、相対的に賃金の問題があれば、会社としては同じ効率なら安い賃金の人を雇おうというインセンティブが働くはずで、需要サイドのほうでより多く日本人を雇用するインセンティブを働かせるとすると、もしかしたら外国はほかのインセンティブを働かせる仕組みがあるのかどうか知りたいと思ったわけでございます。

私もトン数標準税制は賛成なんですけれども、これと、先ほど局長がおっしゃったように、日本人の船員を増やすということがペアみたいになっていると、日本人船員を増やすほうはトン数標準税制で自動的に達成できると思われるものですから、危惧を感じるということでございます。

【部会長】 ありがとうございます。よろしく願いいたします。

【海事局長】 今先生がご指摘のとおりでございます。なぜこれほど欧米諸国で雇えているのか。1つは、基本的に私は、やはり日本の海運業界は雇えるものであれば日本人を雇用したいと思っているんだと思います。ただ、あまりにも急激な変化がプラザ合意以降にあった。ほんとうに生きるか死ぬかという状況になった中で、やっぱり臨時的な雇用調整をやらざるを得なかったという現実があったというのは大きな要因だろうと思っています。それで、じゃあ現時点において、デンマークあるいはノルウェーの船員のコストと日本人の船員のコストがどういう関係になっていて、仮に同じであれば、日本人船員を会社の自助努力で増やしてもいいはずではないかという理屈が当然成り立つだろうと思っています。

それで、今の為替相場でいけばかなりの円安になっている。ただ、長期的に見たときに、

どれだけのレートを想定して判断するかというのは会社の判断になってしまいますので、そこまで私どもが干渉することはできませんけれども、過去の経験からいえば、やはりずっと円高基調が続いたということからいえば、長期的に見たときに、日本人のコストというのは欧米諸外国の船員のコストに比べて相当高いと会社のほうでは認識しているのではないか。これは鈴木会長からお話をお伺いしたほうがよろしいかと思えますけれども、30年間想定するということになると、やはりそこは相当の危惧を抱いておられて、会社としても経営リスクを低下するという意味でいえば、相当の勇気がなければ日本人船員を雇用できないという状況になっているのではないかと、これは私の推定でありますけれども。

一方で、そういう状況の中で日本人船員を増やすという場合にはトン数標準税制がインセンティブになるのかという話がございますが、これは、はっきり申し上げて直接的に結びついていないわけではなくてあります。したがって、ここはある意味企業に対して我々として努力を求めないといけないということになるわけでありまして、したがって、そこでやはり法的な何らかの枠組みがなければ実施できないだろうと思っているわけでありまして。諸外国では、業界と政府のコミットベースでトン税を導入しているところもございます。そのところは、多分現に置かれている状況で随分対応が違うんだらうと思っております、これだけ日本人船員が減って、日本籍船も減っている状況で増やしていかないとということになると、これはやっぱりある程度の措置をとる。

それから、今の財政状況の中で、企業減税いかなるものかという風が吹く中でトン数標準税制を認めてもらうということであれば、やはりしっかりしたコミットメント、あるいはその実行可能性を形として示すという意味で、やはりここはそういう意味で法整備が欠かせないんだらうと思っております。

したがって、税と、日本籍船の場合はまたちょっと別ですけれども、日本人船員の増加と直接リンクしているのであれば、別に法律を整備しなくてもそうなるはずだということになるわけでありまして、そこがならないので、法整備をして担保するという仕組みで考えているということでありまして。

【部会長】 どうぞ。

【委員】 細かい説明は省きまして、簡単に説明させていただきます。デンマークとドイツの例が出ましたけれども、今、デンマーク、ドイツはユーロになっておりますから、一番わかりやすい例としてポンドを用いて説明いたします。固定相場制のとき、1ドル360円、1ポンドは1,008円でしたから、1ドルで約0.3ポンドしか買えなかったわ

けです。今はそれぞれ120円と250円ですから、1ドルで0.5ポンド買える。すなわち、1ドル=0.3ポンドから0.5ポンドへとポンド安が1.5倍進んだわけです。これを円に当てはめると、1ドル=360円が540円になったのと同じです。もし日本人海技者を全員配乗して4億円としましても、540円であれば75万ドルです。75万ドルなら十分競争力があります。ところが、100円～120円ですと、300万ドル～400万ドルということになりまして、為替という観点から見てもこれだけ違うわけです。これに加えて、諸外国では船員に対する所得税や社会保険料の減免などの政策が行われています。

【部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 先程の委員のご質問でございますけれども、デンマークとかノルウェー、あるいはイギリスの船員出身の関係者に聞きますと、非常に船員が減ってきた、あるいは少なくなったと言っているんですが、一方、実際の船舶管理会社あるいは船員管理会社に聞きますと、海に興味を示す若い人には事欠かないということをおっしゃるようです。それで、日本との大きな違いは、やはり船員のセカンドキャリアについて、欧米諸国と比べて若干差があるのではないかと感じます。1つには、やはり海上経験者が十分に陸上で活躍できるような支援措置だとか就職先がないとかいった問題があって、全体として、若干日本においては船員という職業を選ぶことのインセンティブが少ないのではないかと感じています。

それから引き続きよろしいですか。16ページの承認船員制度の見直しのところでございます。第2パラグラフのところに船・機長配乗要件について書いてございまして、これにつきましては、前回の部会でも申し上げましたように、私自身としましてはこれから日本人船員を増やしていくという過程の中で必要な措置だろうと思っております。ただし、船長あるいは機関長として、いわゆる一線の管理者として日本船に乗る船員については、ここにも書いてございますけれども、承認試験を適確に実施するというので、これは非常に心強いんですが、ぜひこれを形式的に流れずにきちんとやっていただきたいと思っております。

それからさらに、ここでは「外国人船・機長については、安全性の担保のため」と書いてありますけれども、担保だけではなくてほかにもあるのではないかと感じます。やはり日本の船に乗るのであれば、日本の法律とか日本船が持つ特質についてきちんとわかってもらわなければいけない。そのために条約上も、国内法令に関する講習がたしかあると思

うんですけれども、その辺をきちんと厳正にやっていただいて、外国人が日本籍船に乗る場合には、それにふさわしい船長、機関長を承認していただきたいと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

【審議官】 短くお答えいたします。まず、船長、機関長以外の場合には、承認試験のほかに船長の承認ということでもオーケーなわけですが、船長、機関長の場合には、責任の重さにかんがみて承認試験のみといたしたい。第2に、承認試験の基準は、日本人の船・機長のもので全く一緒にいたします。それから第3に、委員がご指摘のとおり、試験に先立つ講習におきまして、日本の法令でありますとか日本の気象海象でありますとか、必ずしも日本に来るわけではないんでしょうけれども、日本特有のものというのをきちっと勉強していただいた上で、口頭試験でそれを確かめるということを予定しております。

【部会長】 委員、よろしゅうございますか。

【委員】 はい。

【部会長】 それでは、ほかにどうぞ。

【委員】 考え方を少し整理して、あるべき議論と、現実のいろいろな制約のために制約がかかっていてまとめないといけないところを区別したいと思うんですが、まず、政府側から国際競争力の強化がなぜトン数標準税制なのかという質問があったという話ですが、本来は国際競争力を一番ちゃんとつけるやり方は、イコールフットィングさせた後に自助努力をしてもらい、それでも足らなければ何かをやるというのが順番なので、トン数標準税制が国際標準ならばそれを入れるというのが第一、そもそも論だと思います。

それをせずに、例えば政府関係の銀行で金融で優遇しているというのは、ある意味では市場をゆがめているということになりますので、イコールフットィングの観点からトン数標準税制を入れて、我が国の海運業界の国際競争力を上げるべきだというのがまず1つ目のストーリー。もしそれが目的だとすると、日本船籍だけではなくて国際船舶制度での我が国の船に対しても導入しなきゃおかしいはずだ。本来、あるべき論はそうはずなんです、いろいろな諸般の事情により国際船舶制度のもとにある船は対象としないという話が進んでいるということです。

じゃあ、そのような状況のもとでどう考えるかということ、本来はセカンドベストであってほしいやり方は、トン数標準税制を日本船籍に入れる。そうすると、日本船籍の競争力が上がる。日本船籍の競争力は、フラッグイングアウトするよりも日本船籍にしておいたほ

うがいいというぐらいに環境が整えられる。日本船籍の競争力が上がることによって、ひいては我が国に海運業者の競争力が上がるというのが、セカンドベストで描きたいストーリーなわけです。ということはどういうことかという、今の状況だと、トン数標準税制を入れても、日本船籍にするのが経済合理性がないような設計にされそうだと皆さん考えていらっしゃるんだと思うんです。本来はそうではないはずだと思うんです。

それで、具体の検討は別途するよという形になっていますので、具体の話をおそらくしたらいけないのかもしれませんが、やはり中に入れておくべきことが1つあって、税率の話を書きしておく必要があると思うんです。これは国際競争を行うための減税政策と考えるか補助金政策なわけですが、後でやるほうが必ず大きくやらなきゃいけないわけで、ほかの国が1億円ずつ補助金を出していたら、後発でいくのは1億5,000万とか2億とか入れないとできないわけですね。地方自治体が最近企業誘致をしているときでも。そう考えるとやはり、トン数標準税制の税率は、先進諸外国が入れている中でもかなり最低水準に近いので入れないことには、国際競争力にはつながらないはずだろうということなものですから、税率に関しても実効力があるレベルのものを設定すべきだということ、やはり書き込む必要があるのかな。なるべく経済合理性に沿って各船社が取り組めるように制度設計をすべきだろうと思っています。

それから、先ほどコスト競争力の喪失の原因、裏返して言うと国際競争力に影響する要因というのが13ページのところに書いてありましたが、今、円の実効レートがプラザ合意前の水準まで戻ったと言われている。それで、今度トン数標準税制を入れるにもかかわらず日本船籍の船が国際競争力がないとすると、どこに要因があるのかということをおそらく本質的に問われると思います。その辺のことを含めて、これはやはりイコールフットイングのための第一歩で、その先を見通して、国際競争力の源泉みたいなものを整理することが、今回の中間とりまとめとは別に必要だろうと考えます。

【部会長】 ありがとうございます。今までの議論を踏まえて、現在の段階の素案はトン数標準税制という施策をまず登場させて、この書き方の中で、制度設計についてはこの後またいろいろ考えていくという形になっています。今の委員のご質問は、設計の一部に相当する税率というものについて、先に書き込む必要があるのではないかというご意見だったと思いますけれども、これについてはいかがでございましょうか。

【海事局長】 確かに税率の部分が抜けておまして、どういう表現の仕方にするかは別として、工夫をさせていただきたいと思っています。

それで、ある意味確かに、状況は10年前、20年前と今の状況の競争条件というのを比較すると、確かにいろいろな意味で違っているところがあって、例えば今の為替レートで、日本人船員がこれだけ少なく外国船員が諸外国に比べてこれだけ割合が大きければ、負けるわけがないじゃないですかというのが1つあります。基本的に比較優位のはずだと。したがって、外国人のレベル、西欧レベルまで日本人海技者を増やしても対等に戦えるはずではないかという考え方もあるし、それから、その場合にじゃあトン数標準税制はどうなっているのかというと、そのトン数標準税制が足かせになって戦えていないということであれば、トン数標準税制でイコールフットィングすれば、多少日本人を増やしたってやっていけるはずじゃないかという考え方もあります。

そこはただ、ほかの国を見れば、実はほかにさらにいろいろな優遇措置が船員税制も含めてかかっている、単純にトン税だけ入れればイコールフットィングになるというほど簡単な話でもないということからいくと、確かにいろいろな整理すべき議論が実は個々にあって、先ほど先生がおっしゃったように、まずトン税が第一歩だろうということで、これは最低限まず、少なくとも日本籍船についてはやれば、少なくとも日本籍船の競争力は回復すると言えるはずだ、あとは企業努力においてできるはずだ。ただあと、船員の養成問題その他いろいろな問題も含めて、これはどの国も国が関与してやっているわけだから、そこは私どもも相当の努力をさせていただいた上で、そこをまずファーストステップとしてやっていく。

あと、最終的に答申をどうやってとりまとめるかという問題はあるんですけども、実はトン税というのは一部であって、ほかにいろいろな仕組みを諸外国では工夫しながらやっているというところについて日本がこれからどうやって対応していくのかというのは、実は先の問題として存在しているということです。これはまた、そういう形で整理させていただかざるを得ないのかという気がしております。

【部会長】 委員、いかがでしょう。

【委員】 これは単なる懸念だけなんであれなんですけれども、私は、中途半端に入れて経済合理性がないのに制度で縛って無理に船を増やせというのが一番まずいと思うんです。それなら、そういうことはやめちゃって日本船籍ゼロになってから改めて考えろというぐらい、船社は船社として経済合理性はこういうものなんです、公共の負担でやってもらうべきものはこういうもので、会社としてやるべきものはこういうものだということを整理するのが重要だと私は思います。ただ、そういう意味では、私は税率が極めて有効に

効くように設定されないと、ますます船社の行動をゆがませてしまう可能性があるので、それは避けるべきだろうとは思っていますが、ただ、税率はいろいろ難しいところで決まるとは思うんです。

【海事局長】 税率については、国際的にほとんど同じレベルになっております。あまり差はなくて、我々も、いわばグローバルスタンダードのレベルに税率は設定したいと考えていまして、そこに後発と先達との間でいろいろな差ができてはいるわけではなくて、最初にぼんと決めたところにみんな従っているのが現実的な税率の国際的な現状になっているということです。

【委員】 国際的にはそうなんですけれども、先ほど委員がおっしゃったように、予算審議のところで、諸外国は5%だけれども日本は10%でいいじゃないかという話がやはり一番まずいだろうと考えております。

【部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【委員】 全般的に大変よくできていると思いますが、一番コアだと私が感じる13ページのちょうど真ん中あたりの表現についてです。「特に、日本籍船・日本人船員の計画的増加という我が国が直面する喫緊の課題に取り組むに際しては、これが外航海運業者にとってコスト増と国際競争力の低下をもたらすことを踏まえ、今や多くの諸外国で導入されているトン数標準税制の導入について早急に具体的な検討を進め、競争条件の均衡化を図ることが不可欠である」。この文章は、かなりもっと注意深く書いていただく必要があると思います。租税特別措置法ですから、特別扱いをする理由が、今私が読み上げた文章からいうと日本籍船を増やせという社会の要請に応えさせるのでそこに特別な配慮をしますということなのですが、ここで「競争条件の均衡化を図ることが不可欠」と続けると、この競争条件というのはだれとだれの競争条件なのか、つまり日本の外航海運業者と外国の外航海運業者との競争条件なのか、それとも便宜置籍船と日本籍船との諸条件の均衡なのかがはっきりしない。税というのはかなり詰めた議論をしますので、そのところをもうちょっと厳密に書かれたほうがいいのではないかとというのが意見でございます。

【部会長】 ありがとうございます。今の委員のご指摘……。

【海事局長】 ちょっと表現ぶりは検討させていただきたいと思います。

【部会長】 ほかによろしゅうございますか。今の委員のご指摘ですけれども、競争条件の均衡化が2つをしちゃって、私は全体、ほかとの関係からいって、当然前者のほうがと思っております。それでよろしいですね。

【海事局長】 はい。

【部会長】 ほかにご意見等ございますでしょうか。

それから、きょうご提出のこの資料は今までの話の中でお済みに……。

【委員】 結構でございます。

【部会長】 よろしゅうございますね。ありがとうございます。

【部会長代理】 部会長のご意見は。

【部会長】 私は、今回いろいろみなさんのご意見を伺っていて、時によると自分が考えていたのと全く違うことをお考えで、自分が間違っただのかと不安になるときもあるんですけれども、やはり今回の議論の基本は、トン数標準税制の導入というものを国際競争力の強化というところでともかく位置づける、これは毎回鈴木委員がご指摘になっていることですが。

それと一方で、これは皆さん議論が重なっているところですが、今回そもそもトン数税制についてある意味では追い風が吹いてきた状況というのは、日本籍船と日本人船員の確保という問題が非常に強く世の中で意識されてきたから初めて可能になっているという認識を私は持っているわけです。

しかしそちらを主として、先ほど局長がおっしゃった形で言えば、目標の書きぶりが入れかわるという形になると、多分それはまた船主協会の側としては当然そこには問題があるとご指摘になるだろうし、したがって、どうバランスをとった形、バランスについても前回から繰り返し指摘いただいているわけですが、そこをうまく我々としては整理をしなければいけないということが最大の問題になっているんだらうという理解をしております。しかし、じゃあどうすればバランスがとれるかというのは、きょうの議論を経てもなおかつまだいろいろ注意しなければいけない点がたくさん残っているんだらうと思うんです。

片方からの意見が強く出てくるとそうだと思いますし、その反対側が出てきますとやっぱりそうだと思います。ほんとうに私も自信がありませんが、事務局も大変そこはご苦労なさっていることだと思いますし、この場には財政当局の方は特に意見を述べる方としてはお出になっておられないわけですが、事務局としてはそういうサイドとの折衝というものもやっておられるので、後でご説明があるんだらうと思いますけれども、きょうの段階は中間の考え方の整理ということですから、今議論をしているバランスの最終的なとり方、述べ方というのは、さらに議論を続ける必要が出てくるということなんだらうと

思っております。

ですから、私としてはっきり結論を持っているわけではありませんけれども、問題の所在というのはそこでしかないという意見ということですが、何か私の今の述べ方についてご指摘があればまた承りたいと思います。

【委員】 経済学者同士の議論としてお聞きいただきたいんですが、私は今回から参加しておりますもので、トン数標準税制という言葉もあまり詳しくないんですが、お伺いしている限りでは、ほんとうは2つ目的があるんだと思います。1つは、他国に比べて税制上優遇されていない日本の海運業界の国際競争力を高めるということでありますが、それは部会長がおっしゃったように、結構難しい議論を呼ぶことだと思うんです。

ですけれども、もう1つは、私は国際競争力が結果として上がるか上がらないかと関係なく、実は有力な競争相手がみなし課税という課税を導入して、ゆがみを生じさせているわけですから、日本も同じようなゆがみを生じさせるということが、さっき委員がおっしゃったセカンドベストの議論の理論に合っているわけです。国際貿易でいうと、最適関税の理論というのがあります。相手が関税をかけたなら自分もそれに対して関税をかけるのが最適であるということは、完全に証明された定理になっているわけですが、この話は、私はその裏側で同じことだと思うんです。相手が今度は税金を低くする、そうしたらこちらでも低くするということで、実はバランスがとれるという、国際競争力云々の議論とは別の、当然の議論という気も私はいたしました。

【部会長】 ほかに何かご発言はございますでしょうか。よろしゅうございますか。それでは、これでご意見がないということでは多分なくて、それぞれでお読み返しただければ、いろいろと新しくご指摘等も出てくるんだろうと思います。ぜひ事務局のほうにもそういうものをお寄せいただきたいと思いますので、そういうことにした上で、きょうはここまでの議論にしておいて、次の議題の今後のスケジュールについて事務局からご説明いただきたいと思います。

【外航課長】 それでは、資料の3をごらんいただきながらご説明させていただきたいと思います。中間とりまとめにつきましては、今回いただきましたご意見を踏まえまして案を作成させていただきまして、次回6月28日の第5回の国際海上輸送部会におきまして再び案を提示させていただきまして、ご議論をいただきたいと考えております。

また、杉山部会長からもご発言がありましたとおり、本日議論が尽くせなかった部分もあろうかと存じますので、中間とりまとめ（素案）に関するご意見がございましたら、文

書によりまして、ファクスまたはEメールで6月14日木曜日までに事務局のほうにお送りいただけるようお願いしたいと思います。意見の提出先でありますとか様式等の詳細につきましては、事務局のほうから後日連絡をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくをお願いしたいと思います。

中間とりまとめを、また6月28日にご議論いただくわけでございますけれども、中間とりまとめがある程度まとまりましたらそれが1つの区切りになると考えておりますので、今後は中間とりまとめがまとまれば、それに従って具体的な制度設計をさらに検討していきます。また、その進捗については適宜部会のほうにご報告していくことになろうかと思っております。また、制度設計の過程で、部会においてご審議いただきたい論点が生じた場合は、またご検討いただくこともあり得るということで考えております。7月以降は競争環境の整備等の論点につきましてご議論をいただきたいと思っております。残った論点についての議論もあわせて、年末ぐらいまでには中間とりまとめとあわせて答申といった形でいただければありがたいと考えております。

以上でございます。

【部会長】 ありがとうございます。今の今後の進め方等についての一応の考え方に何かご質問はございますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、ほかに特にご発言がなければ、事務局のほうで次回の予定等をお願いいたします。

【事務局】 次回の部会の日程でございますけれども、第5回国際海上輸送部会については、6月28日木曜日14時から、きょうと同じ国土交通省4階特別会議室で開催させていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

【部会長】 ありがとうございます。それでは、本日はこれで閉会いたします。大変ありがとうございました。

— 了 —