

第4回国際海上輸送部会

説明資料

平成19年6月8日



国土交通省海事局

第3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5月18日（金）

<出席委員>（敬称略）

杉山武彦、浅野正一郎、馬田一、赤塚宏一、秋山昌廣、太田和博、河野真理子、鈴木邦雄、南部鶴彦、藤澤洋二、山口公生、渡文明

<オブザーバー>

（社）日本物流団体連合会中田理事長、（社）日本造船工業会寺門企画部部長

【邦船社の国際競争力の強化】

- 邦船社は、現在、好景気であるため、外船社と遜色ない売上高を上げているように見えているにもかかわらず、税引後当期利益が諸外国に比べて低いのは、その影に外船社より納税額が多いことが隠れており、邦船社と外船社の格差は確実に広がっている。邦船社に有利な条件を求めているわけではなく、資源・エネルギー等安定的な国際海上輸送の確保のために、諸外国と同じような条件で競争させて欲しい。
- 日本船社が、国際市場で外国船社と競争して来た結果が現在の姿であることに鑑みると、自助努力は既に限界に来ており、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海運支援策を、イコールフットイングの観点から我が国にも導入することも止むを得ない。

【日本籍船・日本人船員の必要規模の試算について】

- なぜ生活保護水準を必要規模の試算の基準として用いたのか。
- 必要規模は非常時を念頭に置いているが、生活保護世帯の生活水準が唐突に出てくるのは違和感があるし、厳しすぎるのでは。非常時係数は、弾力的な幅を持たせた係数にしておくのがよいのではないか。
- 日本人船員の必要規模である約5500人を確保するのに30年かかるとのことだが、その間に危機的状況が発生した場合には、その対策はどうするのか。一方で、短期間に必要規模を達成するために膨大なコストをかけることは問題である。
- 必要規模の試算に当たっては、半年分の石油の備蓄があることは考慮すべき。

第3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・日本人船員の確保と邦船社の国際競争力の強化のバランスについて】

- 鉄鉱石は、それ自体の価格よりも輸送費の方が高い。それを低廉な運賃で輸送してくれるのは邦船社であり、それ故、邦船社の国際競争力の強化は重要。非常時に必要な日本籍船・日本人船員の規模が過大になると、逆に国際競争力を弱めてしまう結果となる。
- 日本籍船及び日本人船員の計画的増加を課そうとしているが、現在想定されるトン数標準税制の減税規模が高くない中、国際競争力の強化にも対応できるように配慮すべき。
- 平時におけるコスト面ではFOC船の方が有利。非常時に日本籍船・日本人船員は必要だが、その確保のために国際競争力をダウンさせてしまう程の過度な増加義務は課すべきではない。
- 日本籍船・日本人船員の確保スキームを厳しくし過ぎると、国際競争力を逆に低下させてしまう。一方、ソフトにし過ぎると、税務当局や国民に説明がつかない。そのバランスをとることが大事。
- 日本籍船・日本人船員の増加と国際競争力の強化はトレードオフの関係にある。トン数標準税制の効果を提示する必要があるが、厚くなったキャッシュ・フローをどう使うかを明確にすべき。

【トン数標準税制について】

- トン数標準税制を導入して、どの程度外航海運業の国際競争力が高まるのか。
- トン数標準税制の対象を日本籍船のみとすれば、これは邦船社にとって日本籍船を増加させるインセンティブとなる。
- 欧州でトン数標準税制の導入が認められたのは、「海運の安定的な確保」が国家戦略であり、その手段として海運会社の国際競争力の強化」が選択されたから。

【船舶金融について】

- 日本政策投資銀行の融資は、日本籍船のみならずFOC船も含めた日本商船隊の整備を支えていくための融資であり、本来的に日本籍船の増加に寄与するものではない。政策金融改革により、融資のための資金調達が従来よりも厳しくなることが予想されるため、長期・安定融資が必要ならば、国家としてその資金調達のための支援制度が必要となる。
- 銀行による貸し渋り等の非常事態も想定されるため、現状維持をお願いしたい。

【船機長配乗要件の撤廃】

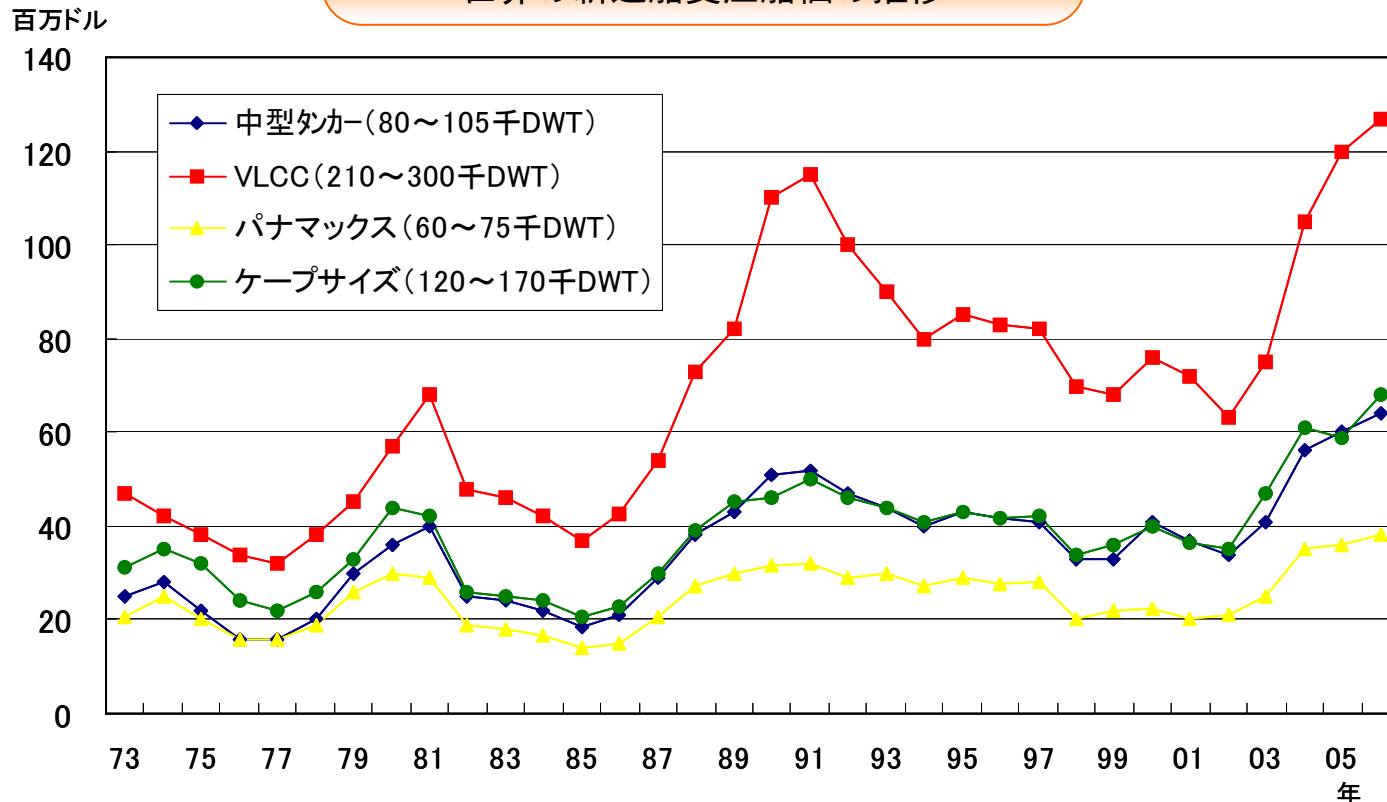
- 今般のトン数標準税制は、本来は国際競争力の確保のためのものであるが、国民各層の理解を得るため、安全保障という観点を前に出す必要があることも事実。一般には、日本籍船には日本人船員が乗るものと想像しているであろうから、船機長要件の撤廃をしても差し支えないということについての説明ぶりについては磨き上げが必要。

トン数標準税制による国際競争力強化

トン数標準税制による国際競争力の強化の例

- トン数標準税制下では、好不況にかかわらず税額が一定であるため、船価の動向に応じた計画的な船舶投資が行い易くなる。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、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。
- トン数標準税制の有無に伴い、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ることとなり、トン数標準税制を導入している場合は、多くのキャッシュフローを得ることができる。
- 金利負担のない自己資金により、船舶投資が可能。
- 潤沢な自己資金が増える結果、有利子負債比率が低下するなど財務体質が改善され、格付け機関による評価が高まるなど信用力の強化につながり、資金調達コストの低減が見込まれる。
- 豊富なキャッシュフローを背景に、国際競争入札等において競争力ある運賃を提示することができ、契約獲得数が増加する。

世界の新造船受注船価の推移



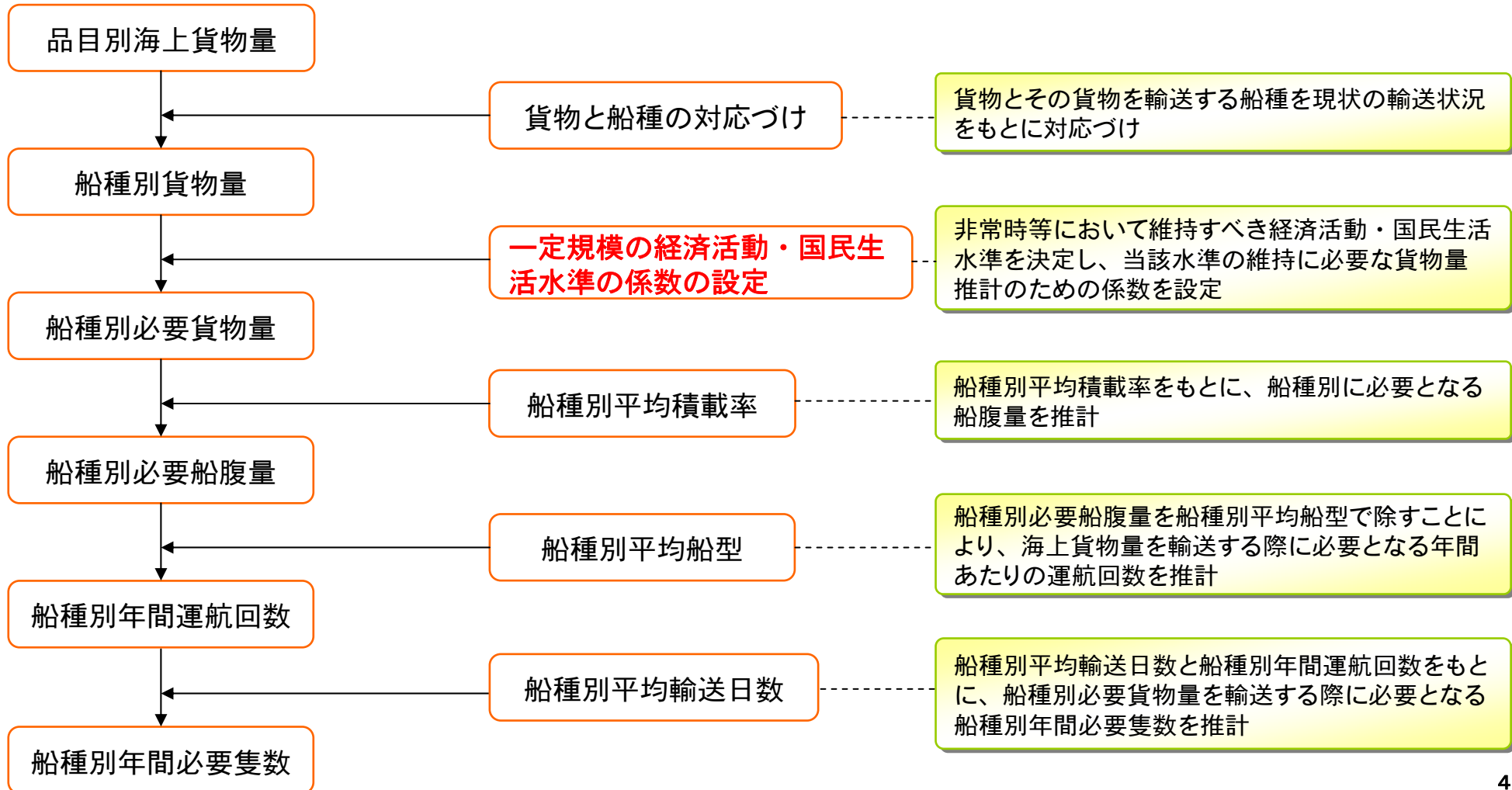
出典: Fearnleys "Review"&"Monthly"

日本籍船の必要規模の試算について

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

生活保護水準

生活保護は、年金を含めて、資産や能力その他あらゆるものを活用しても、健康で文化的な最低限度の生活水準に至らないときに、その不足分に限って税を財源に支給される救貧的な性格を持つもの。

生活保護基準額：186,486円／世帯(3.4人)・月

(出典：国立社会保障・人口問題研究所編「社会保障統計年報」)

標準世帯収入額：525,254円／世帯(3.4人)・月

(出典：総務省統計局「家計調査年報」2006年版)

生活保護基準額及び標準世帯収入額の比により

$186,486 \div 525,254 \doteq 35.5\%$ → 必要規模：約450隻

最低賃金水準

最低賃金は、健康で文化的な生活を営むことの出来る水準を確保すべきという考え方と、特定の産業や特定の職種の中で不当に低い賃金を引き上げるべきとの考え方に基づくもの。

最低賃金収入額：97,090円／人・月

最低賃金の全国平均：646円／人

常用労働者1日平均月間実労働時間数：150.2時間

(出典：厚生労働省統計に基づき海事局作成)

有業人員1人当たり平均稼働所得金額：267,167円／人・月

(出典：厚生労働省統計に基づき海事局作成)

最低賃金収入額及び平均稼働所得金額の比により

$97,090 \div 267,167 \doteq 36.3\%$ → 必要規模：約450隻

国家必須船舶制度水準（韓国）

韓国において、コストカットのための便宜置籍船化が進む中、有事に際して輸送しなければならない荷動量を推測し、その荷動量を輸送するのに必要な規模の韓国人船員で構成された韓国商船隊を維持すべきとの考え方に基づくもの。

有事の際、韓国に輸送しなければならない荷動量は、平時の年間輸入物量の**33%**に当たると推測し、この量の輸送に必要な「国家必須国際船舶」の隻数を試算。

→ 必要規模：約420隻

諸外国並みの水準

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のため等の理由から自国籍船・自国人船員を維持すべきとの考え方に基づくもの。

諸外国並みの水準 ≡ 自国商船隊の約**50%** → 必要規模：約1000隻

■：輸入を基礎として算定

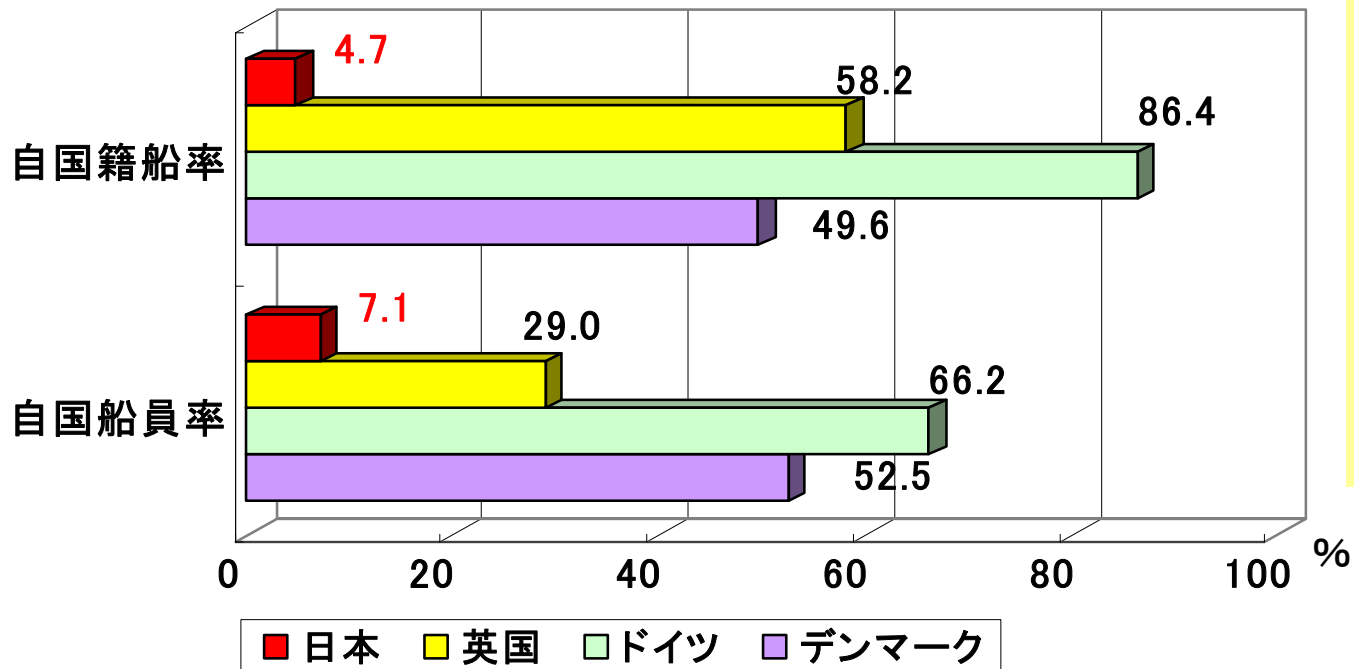
□：商船隊を基礎として算定

最低限の経済活動・生活水準

諸外国を参考にした水準

自国籍船率・自国籍船員率比較

自国籍船率・自国籍船員率比較



デンマークの船員比率は、デンマーク国際船舶(DIS)に係るもの

イギリスの船員比率は、トン数税制適用対象船舶に係るもの

日本の船員比率は、日本船及びFOC船(仕組み船)に係るもの

<参考>第3回国際海上輸送部会の資料

○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)

○非常時等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**

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

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