

# 交通政策審議会海事分科会体系図

## 海事分科会

分科会長：馬田一（(社)日本鉄鋼連盟会長）

### 国際海上輸送部会

部会長：杉山武彦  
（一橋大学学長）

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

#### <審議事項(6月まで)>

- 我が国経済・国民生活に対する外航海運の意義・必要性
- 本邦外航海運事業者・日本籍船・日本人船員の意義・必要性
- 日本籍船・日本人船員の必要規模
- 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
  - ②日本籍船・日本人船員の確保
- 具体的施策のあり方
  - ①トン数標準税制の導入
  - ②日本籍船・日本人船員の確保等のための法整備
  - ③日本人船員の確保・育成策 等

### ヒューマンインフラ部会

部会長：杉山雅洋  
（早稲田大学商学大学院教授）

海事分野における人材の確保・育成のための  
海事政策のあり方

#### <審議事項(6月まで)>

- 船員(海技者)の確保・育成についての基本的視点
  - ①日本人船員(海技者)の意義・必要性
  - ②船員数の将来見通し
- 4つの柱に沿った取り組み
  - ①船員を集める
  - ②船員を育てる
  - ③船員のキャリアアップを図る
  - ④陸上海技者への転身を支援する
- 海事地域の振興

## 6月 海事分科会中間とりまとめ

#### <審議事項(秋以降)>

- 適正な競争環境の整備
  - ①独禁法適用除外制度のあり方
  - ②マ・シ海峡問題 等

#### <審議事項(秋以降)>

海事分野における人材の確保・育成等に関する  
具体方策のあり方 等

## 年内 海事分科会答申

# 交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会中間とりまとめ（概要）

## 外航海運の意義・必要性

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を常時確保することは必要不可欠**。

## 安定的な国際海上輸送確保のための施策実施の必要性

### (1) 国際競争力の強化

本邦外航海運事業者は、我が国の国際海上輸送の約60%、特に輸入については約65%を分担する主たる輸送の担い手であり、安定的な輸送を確保し、我が国産業界の国際活動、国民生活の維持向上を図る上で不可欠の存在。

外航海運事業は世界単一市場において激しい競争を繰り広げている。国際競争力は基本的には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、**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**。

### (2) 日本籍船・日本人船員の確保

日本商船隊における日本籍船・日本人船員は、現在、価格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。

**（日本籍船：昭和47年1580隻→平成18年95隻、外航日本人船員：昭和49年約5万7千人→平成18年約2600人）**

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、非常時においては、日本籍船・日本人船員の役割は大きく、平時からこれらを一定規模確保し、育成することは喫緊の国家的課題。

#### <日本籍船・日本人船員の意義・必要性>

- ① **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ること。**
- 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。

## 日本籍船・日本人船員の必要規模の試算値

非常時等において、一定規模の国民生活・経済活動水準を維持する輸入貨物量をすべて日本籍船で輸送し、当該日本籍船の船舶職員を全員日本人船員で配乗するものとして試算。

**日本籍船の必要規模：約450隻、日本人船員の必要規模：約5500人**

昨年、外航海運業界の総意として、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。

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。

## 具体的施策のあり方

### (1) トン数標準税制の導入

本邦外航海運事業者と外国の外航海運事業者との間の国際的な競争条件の均衡化を図ることに加え日本籍船・日本人船員の計画的増加を図るため、**トン数標準税制の導入について、早急に具体的検討を進めることが必要である。**

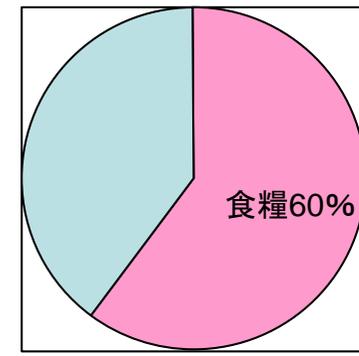
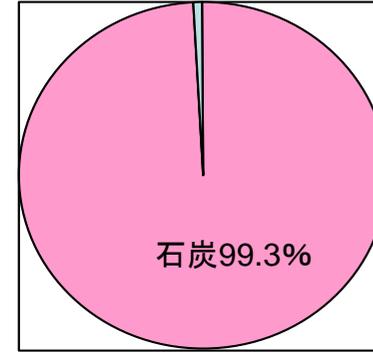
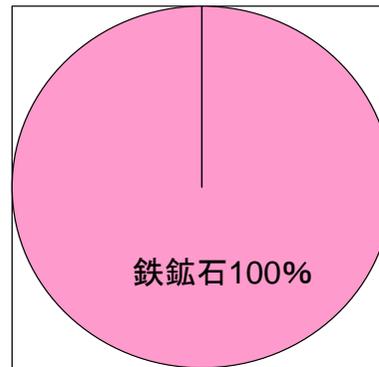
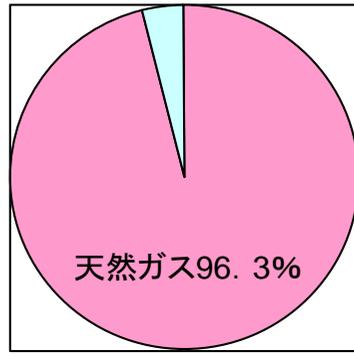
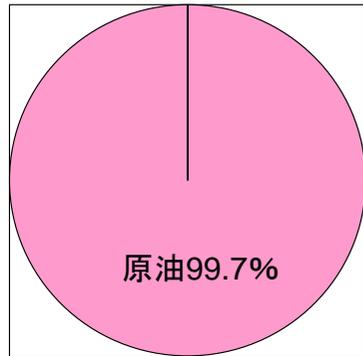
### (2) 日本籍船及び日本人船員の確保等のための法整備

- 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等を定めた**基本方針の策定**
- ② **外航海運事業者による**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

### (3) その他（金融上の措置、承認船員制度の見直し） 等

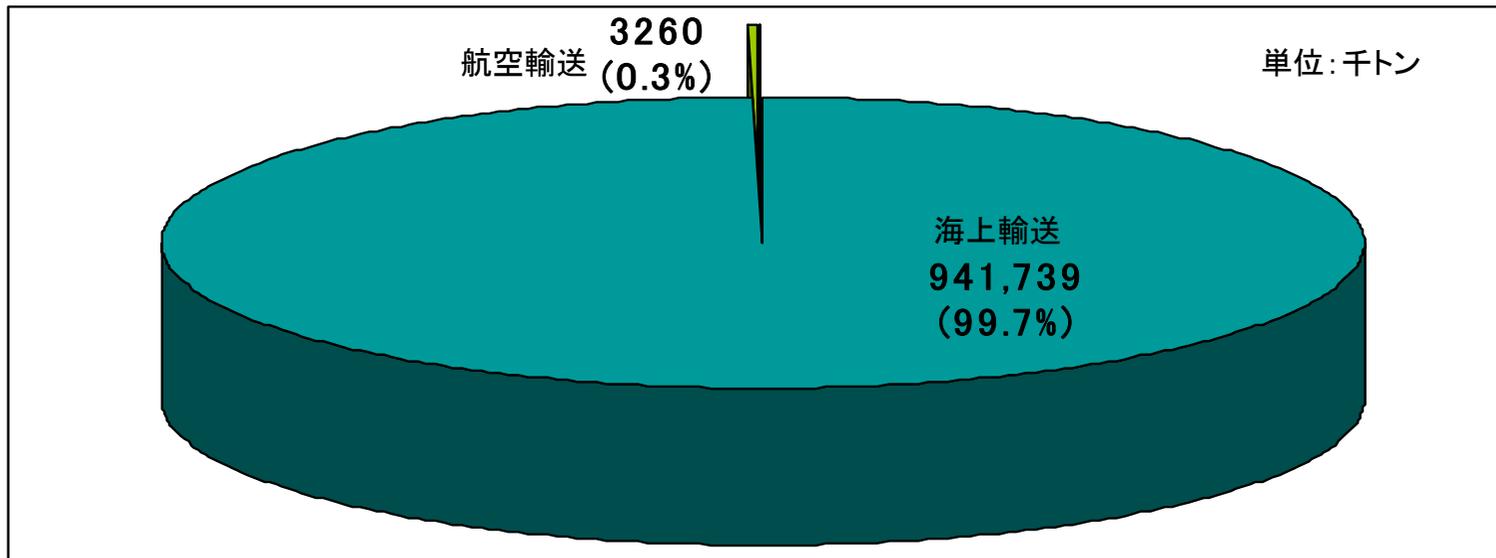
# 外航海運の重要性

## 我が国主要品目輸入依存度（2004年）



出典：(財)矢野恒太記念会「日本のすがた2006」に基づき海事局作成

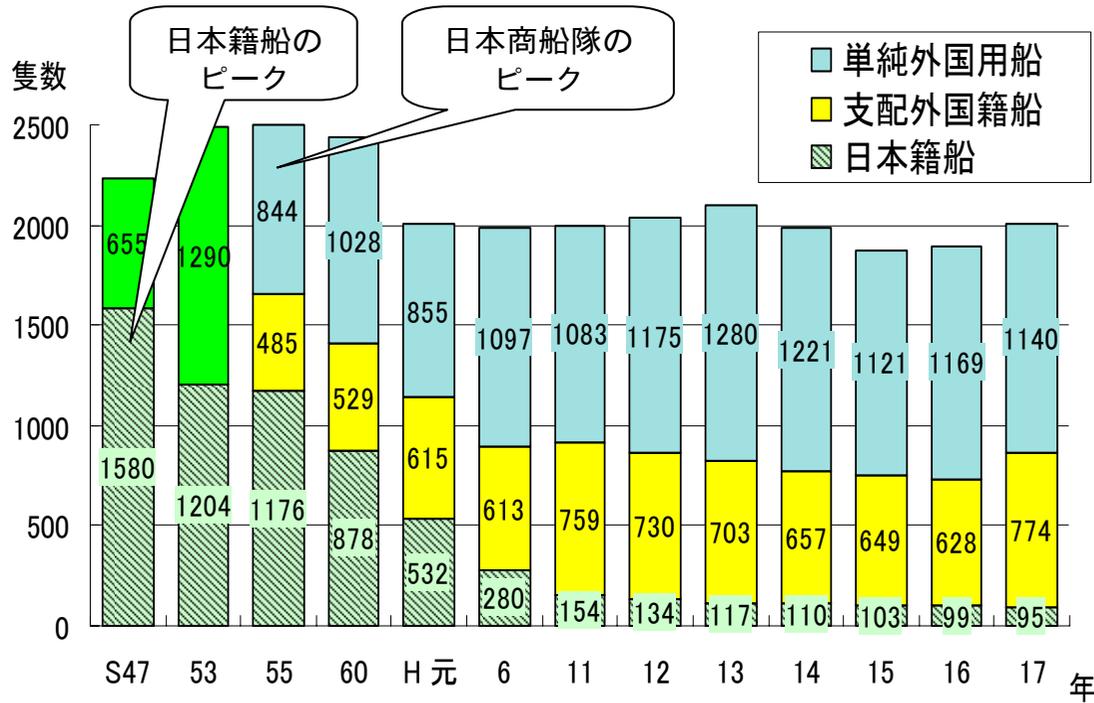
## 国際貨物輸送における海上輸送と航空輸送の分担率



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

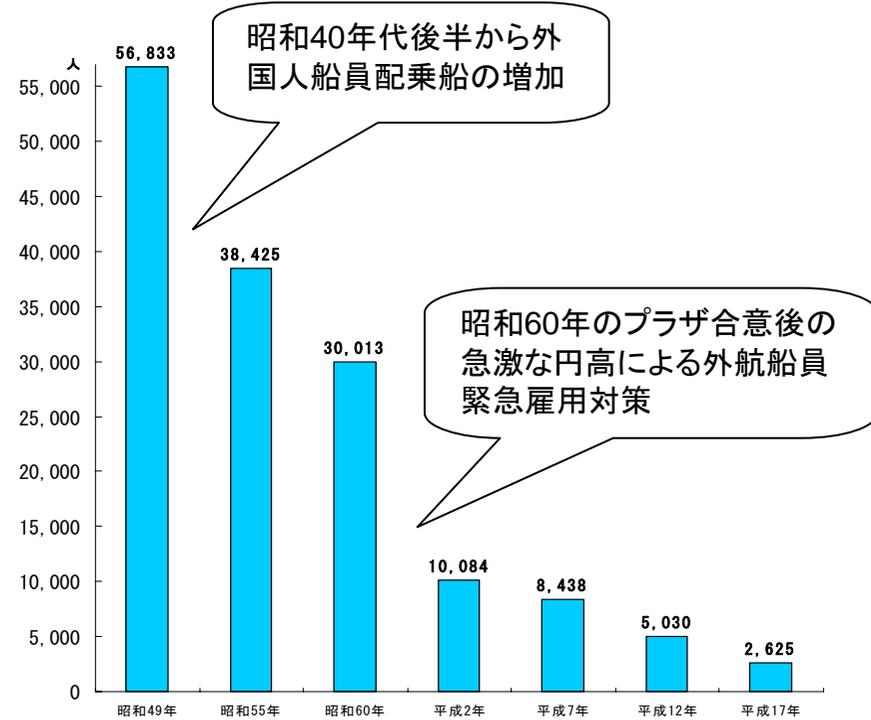
# 我が国商船隊の構成及び外航日本人船員数の推移

我が国商船隊の構成の推移



出典：海事局調べ

外航日本人船員数の推移

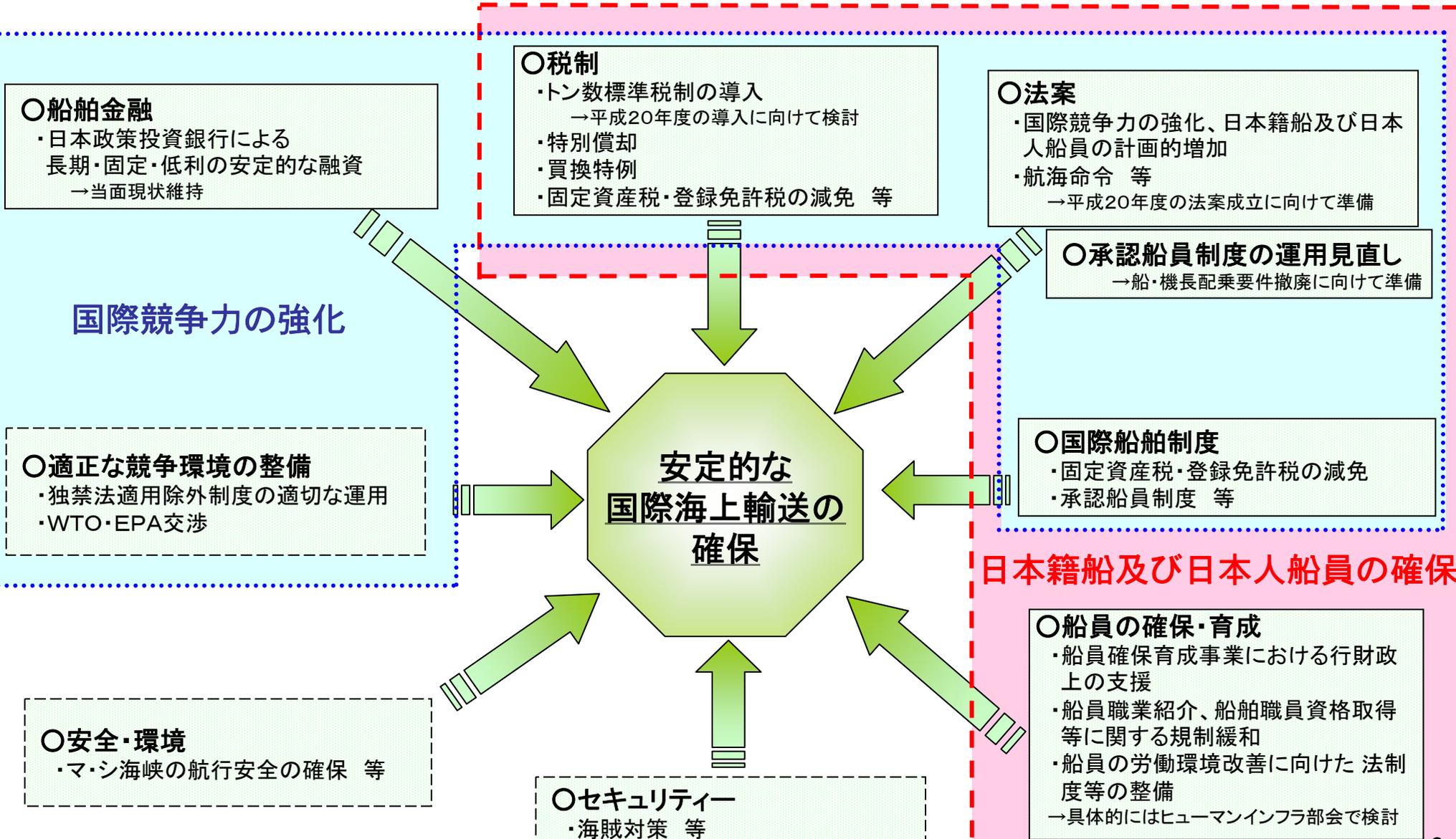


出典：「船員統計」に基づき海事局作成。  
船員数は乗組員数と予備員数を合計したものであり、わが国の船舶所有者に雇用されている船員である。

# 安定的な国際海上輸送の確保方策

本邦外航海運事業者の国際競争力の確保、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るため、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。



# トン数標準税制について

## 1. トン数標準税制とは

外航海運企業に課される法人税につき、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。

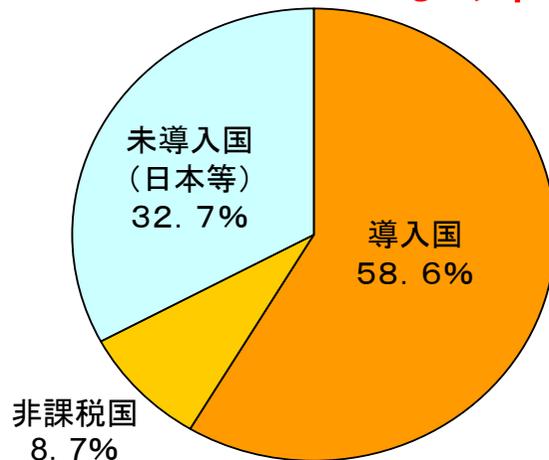
【算出式の比較】

**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

## 2. 諸外国の導入状況

いまや世界標準



注) 重量トン・ベース (2003年)

### 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年)、  
英国(2000年)、デンマーク(2001年)、  
フィンランド(2002年)、アイルランド(2002年)、フランス(2003年)、スペイン(2003年)、  
ベルギー(2003年)、米国(2004年)、  
韓国(2005年)、イタリア(2005年)、インド(2005年)、  
ポーランド(2007年)