

交通政策審議会海事分科会
第2回国際海上輸送部会

令和2年8月31日

【事務局（榎本）】 それでは、定刻になりましたので、第2回国際海上輸送部会を開催いたします。

構成員の皆様におかれましては、御多用の中、御出席賜りまして誠にありがとうございます。

国土交通省海事局外航課の榎本でございます。議事に入りますまでの間、進行を務めさせていただきます。

本日は、昨今の新型コロナウイルス感染症の拡大防止の観点から、参集とウェブ会議の併用により開催させていただきます。このため、一部の委員の皆様におかれましては、ウェブ会議により御参加いただいておりますので、最初にウェブ会議の操作方法について御案内させていただきます。

まず、映像と音声通話ですが、画面下中央に4つのマークが並んでいるかと存じます。向かって左からカメラ、マイク、資料等の共有、通話終了のボタンとなっております。

カメラ、マイクは、それぞれのマークにスラッシュ、すなわちオフの状態の場合、委員自身の映像と音声を拾わない状態となっております。このため、ウェブ会議で御参加される委員の皆様におかれましては、マイクの通信はオフのまま、御発言される際にマイクをオンに、発言が終わりましたら、マイクをオフにさせていただきますようお願いいたします。発言時以外にマイクがオンの状態の方がいらっしゃいますと、通信状況が不安定になったり、回線が切れたりする可能性がございます。このため、発言終了時には必ずマイクをオフにさせていただきますようよろしくお願いいたします。

なお、御発言の音声をマイクが拾っている場合、御発言者の顔の下に青い線が表示されます。御発言時に青い線が表示されていない場合は音声を拾えていないため、マイクがオンになっているかどうか御確認いただければ幸いです。

基本的なウェブ会議操作の説明は以上です。

なお、会場のカメラ、マイクは常にオンにしております。そのほか、御不明な点、映像や音声通話に不具合が生じた場合につきましては、事前にお伝えしている事務局の緊急連絡先にて御連絡いただければ幸いです。

続きまして、本日の出席者の紹介ですが、本日は時間の関係で、委員名簿の前回御欠席の委員を御紹介させていただきます。

まず、京都大学経営管理大学院、小林委員です。

【小林（潔）委員】 小林です。よろしくお願いいたします。

【事務局（榎本）】 続きまして、東京女子大学、二村委員でございます。

【二村委員】 二村でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局（榎本）】 ありがとうございます。

そのほか、御出席の委員の方々につきましては、時間の関係上、お手元の名簿をもって御紹介に代えさせていただきますと存じます。

本日は、京都大学経営管理大学院の小林委員、日本製鉄の小林委員、ENEOSの藤原委員におかれましては、ウェブでの御参加となっております。

また、ボストンコンサルティング、秋池委員、東京大学公共政策大学院、大橋委員、株式会社JERA、中村委員、国際フレイトフォワードーズ協会、渡邊委員におかれましては、本日は所用のため、御欠席でございます。

このため、本日は、国際海上輸送部会委員21名中17名の御出席を頂いておりますので、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御報告申し上げます。

なお、本日は、中村委員の代理として、株式会社JERA最適化本部燃料オペレーション統括部燃料技術ユニット・ユニット長の山元様、渡邊委員の代理として、国際フレイトフォワードーズ協会事務局長の河地様がウェブでの御参加となっております。

続きまして、資料の確認でございます。本日は、御参集いただいた皆様には、お手元に紙でお配りしております。また、ウェブを通じて御参加いただいている皆様には、事前にメールでお手元にお届けしておりますので、御確認をお願いいたします。

本日お配りしている資料でございますが、議事次第、委員名簿、配席図、資料1、日本船主協会様の御説明資料、そのほか、参考資料でございます。

もしお手元の資料に不足等ございましたら、お申しつけください。よろしいでしょうか。

それでは、報道関係者の皆様のカメラ撮りはここまでとさせていただきますので、以後の撮影は御遠慮いただきますよう、よろしくをお願いいたします。

(報道関係者退席)

【事務局（榎本）】 それでは、これより議事に入ります。ウェブにより議事を公開いたします。

傍聴者等の皆様におかれましては、円滑な会議運営のため、映像、音声を拾わないよう、カメラ、マイクを切った状態で傍聴をお願いいたします。

それでは、これからの議事進行につきましては、河野部会長にお願いしたいと存じます。よろしくをお願いいたします。

【河野部会長】 河野でございます。それでは、議事を進めさせていただきたいと思いません。

本日は、議題1、日本船主協会からのヒアリングにつきまして、日本船主協会、内藤委員から資料の御説明をお願いしたいと思います。

【内藤臨時委員】 日本船主協会の内藤でございます。本日は、このような機会を賜りまして、誠にありがとうございます。座って説明させていただきます。

今年の6月に国土交通省より海事分科会での合同会議開催のお知らせを頂きました。その中で、今回の会議の趣旨として、次のようなことが書いてございました。我が国の経済安全保障を支える外航海運業の果たすべき役割とその重要性の検証、並びに将来にわたり安定的な国際海上輸送を確保するための海運業への基盤整備を図るための方策について検討するといった御趣旨でございました。

本日の私のプレゼンテーションでございますが、この御趣旨に沿いまして、我が国外航海運企業の現状や課題、激しい国際競争の中で生き残っていくためにお願いしたい点などについて御説明させていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、ページをめくっていただきまして、最初のページに目次が書いてございます。初めに、この目次に従いまして、「わが国外航海運産業の現状と課題」と題しまして、役割と位置づけについて御説明申し上げます。続いて、トン数標準税制をはじめとする海運政策の直面する課題等について、国際競争力強化の観点から御説明申し上げます。

ここでのポイントは、外航海運というのは、世界単一市場。誰でも参入することができ、競争を制限する障壁がない市場であります。世界単一市場で、大変な競争をしております。その際、他国の競争相手、コンペティターと同じ競争条件としていただきたいという我々の思いをお伝えするところでございます。

では、ページ2でございまして、ここは飛ばさせていただきます。

ページ3をお開きください。

我々が担っております大きな役割の1つが、我が国経済安全保障の担い手という点でございまして。真ん中の表でございまして、輸入貨物のほとんどが海上輸送という点です。輸入貨物の99.7%が船で運ばれております。

次いで、右の表でございまして、我が国の生命線と言える海上物流の3分の2は日本の外航海運企業による日本商船隊が輸送しております。我が国における日々の暮らしと経済、すなわち経済安全保障でございまして、これを支えるべく、安全かつ安定的な海上輸送の御提供に努めているところでございます。

次のページに参ります。

先ほどは、いわゆる平時における我々が担う役割について御説明いたしました。加えて、例えば、我が国への海上輸送が妨げられかねない非常時においても、日本の暮らしと経済を守るべく、輸送活動の確保に努めてまいりました。海外の治安悪化時においても、また、東日本大震災時のように、海外船社が寄港を見送る中でも、また、直近では、新型コロナの脅威にさらされつつも、平時と変わらず日本商船隊は、世界と日本の間を結び続けております。

では、次のページをお願いいたします。

ここでは、民間企業の努力だけではどうにもならない問題につきまして、引き続き日本政府の御支援をお願いしたいということを記載してございます。

例として、2つ挙げてあります。

1点目は、新型コロナウイルス拡大によりまして、感染防止対策の強化という観点より、なかなか船舶の運航の担い手である乗組員の円滑な交代が難しい状況が発生しております。こういったことに対する日本政府の御支援をお願いしたい。

また、海賊や海上でのテロ行為等は、我々民間業界の自助努力だけではどうにもならない難しい問題です。国土交通省をはじめとする日本政府におかれましては、我々日本商船隊が輸送活動の維持を通じて日本の経済安全保障に貢献し続けられるよう、諸々の御支援を頂いておりますが、引き続きの御支援を何とぞよろしくお願い申し上げます。

次の6ページでございまして。

ここでは、我が国海運産業の日本経済への貢献について触れたいと思います。左上、1番「わが国に世界の成長を取り込む担い手」という欄でございまして。世界の海上輸送量でございまして、右肩上がりが増えております。日本の経済の成長率より高い水準で成長しているわけではございますが、我々は増加する貨物の輸送を担うということで、ひいては日本に世界の成長を取り込む存在でありたいと考えております。

2番「グローバル企業を下支え」でございますが、日本の製造業は、製造拠点を海外に移転するなど、ビジネスのグローバル化を進めております。我々海運企業は、製造業の皆様とともに海外に進出して、引き続き日本の企業のサプライチェーンを支え続けることで、我が国に貢献してまいりたいと考えております。

左下、「海事クラスターの中心として地域経済に貢献」でございますが、日本の外航海運企業は、8割近い船を日本の造船所に発注しております。こうした船の調達を通じまして、日本海事クラスターの一員として、地域経済にも一定の貢献を果たしているものと考えております。

続きまして、7ページ。

この後に、この10年間で我が国の外航海運事業者に生じた大きな変化や課題について御説明申し上げる所存でございますが、その前提として、2点のデータを紹介させていただきます。

1点目のデータですが、日本商船隊の構成変化です。日本商船隊は、日本の海運企業がコントロールする船隊でございますが、そのほとんどは日本籍船ではなく、パナマ籍などの海外籍船で構成されています。日本籍について見ますと、トン数標準税制等もございまして、かつて100隻であったものが、現在273隻まで増加しております。今後も順調に増加させていくには、いろいろな課題もございます。それについては、後ほど御説明申し上げます。

資料下段でございますが、世界の海上荷動き量における日本商船隊の積取比率を示した図でございます。これを見ていただきますと、荷動き自体は右肩上がりで成長しているわけですが、日本商船隊の積取比率は、残念なことに右肩下がりの方でございます。これは、我が国海外航海運企業の競争力が相対的に劣ってきているということかと思っております。この点につきましても、後ほど具体的に触れたいと思っております。

続いて、次のページに移らせていただきます。

2点ほど暗いお話がございましたので、良いところも多少挙げたいと思っております。海洋国家日本のよりどころというところで、日本海運のそのほかの貢献について御説明したいと思っております。

我が国の海運業界の保有船腹数は、世界第2位であります。国際海事機関や国連のIMOなどにおける我が国の発言力、ひいては海洋国家としてのプレゼンスの裏づけの1つとして、大きな存在感を示しております。

続きまして、9ページでございます。

これも明るいお話かと思っておりますが、「海洋資源開発の担い手」と書いてございます。近年、新たなビジネスフィールドとして、海洋資源開発に活動の領域を積極的に拡大しております。海上輸送実務で培った経験を生かして、将来ますます盛んになるであろう我が国の海洋資源開発や洋上風力発電等に貢献してまいりたいと考えております。

では、次のページに参ります。

この章でのまとめになります。ここまで御説明いたしましたとおり、日本の外航海運企業は、我が国の経済安全保障や経済活動に貢献し、海洋国家日本の担い手であり続けるべく努力を続けております。これを続けるには、まず、熾烈な国際競争に生き残りをかけていく必要がございます。企業が存続しなければ、経済安全保障にも経済そのものにも、海洋国家としてのプレゼンスにも貢献することはできません。私ども日本船主協会といたしまして

は、外航海運業を日本にとって不可欠な国家戦略産業と位置づけ、競争力のある外航海運産業となるために必要な施策を御検討いただけるよう、切にお願いしたいと存じます。

それでは、次の章に移りたいと思います。11ページでございます。

競争力のある外航海運業界となるために何が必要なのかということで、皆様に御検討いただきたいと考えている5つの点を列挙してございます。

1つずつ御説明申し上げます。では、12ページをお願いいたします。

最初は、トン数標準税制でございます。御案内のとおり、トン数標準税制は、外航海運企業に適用される法人税を外形標準課税化したものでございます。日本では、2009年に導入され、11年が経過いたしました。現在フェーズ3という段階にございます。外航海運の要となる税制でございます。

さて、この表を見ていただきますと、これはトン数標準税制を導入済みの主要各国と我が国の要件を並べております。例えば、自国籍船の増加、船員確保、訓練について、日本のように右肩上がりに増やしていかなければならないという要件を課している国は、ほかにはございません。

例えば、真ん中辺りにある自国籍船増加要件というところを御覧いただきますと、EUの海運会社は運航船に占めるEU籍船の割合の維持を求められております。しかも、マルタという国の国籍でもオーケーということになっておりまして、実質、便宜置籍船でも要件を満たすところになります。

一方、日本を見ますと、ピンクのところになりますが、フェーズ3でも日本籍を5年間で1.2倍増ということを求められておりますが、2009年よりの9年間では、3.2倍増となっております。日本単一市場で激しい競争を繰り広げている中で、せめてほかの国と同じ競争条件となるような柔軟な制度設計にしていきたいというのが、日本船主協会の長年の思いでございます。

次のページに移りたいと思います。

13ページでございますが、事業構造の変化をお示ししております。トン数標準税制が入りました2009年度以降に外航海運で起きました大きな変化について御紹介したいと思います。

1点は、海運市況の長期低迷でございます。リーマンショックと呼ばれる経済危機がございまして、世界経済が伸び悩んだということに加えまして、船の業界に投機的なマネーが入ってまいりまして、それも一因として船腹過剰に拍車がかかったこともございまして、海運市況は10年以上にわたり低迷が続いております。右のグラフは、運賃の指数を示しているところですが、10年以上にわたって低迷が続いております。

2つ目は、契約期間の短期化でございます。例えば、以前は15年間特定の同じ運賃で拘束される長期輸送契約が主力でございましたが、昨今は一般的に短期契約を好む傾向がございまして、日本の海運企業は、長期契約に支えられてまいりましたが、こういった状況は非常にネガティブな要因となっております。

3点目は、事業構造の変化です。厳しい競争の下、従来とは違う、よりダイナミックな角度で各社とも生き残り策を考えざるを得ない状況となってきております。

例えばということで2つ書いてございますが、2017年には、大手3社のコンテナ輸送事業部門を統合いたしまして、本社をシンガポールに移してコンテナ船事業を続けるとい

うことがございました。

また、下でございますが、成長分野として期待できるLNG、海洋資源開発に積極的に進出しておりますが、この事業は莫大な投資を要することから、商社や海外パートナーとのジョイントベンチャーの形を取り、これに出資して配当を得るといふ、運航してもらうという会社ではない、持分法適用会社といったものが増加しております。10年前のトン数標準税制導入時とは大きく事業環境が変化しているのが実態かと存じます。

続きまして、14ページにお移りください。

ここでは、船隊規模の縮小、経営状況について記載がございます。海運市況の低迷もあり、いわゆるフリー船を多く抱えることは経営の大きな圧迫要因となりました。このため、各社ともそうしたフリー船をはじめとする船隊規模の見直しを行い、身の丈に合った規模となるよう、船隊のスリム化を進めております。

また、低迷する市況の中で、各社とも生き残るべく努力を続けておりますが、5点目でお示ししておりますとおり、近年の海運会社の経営は誠に厳しい状況でございます。まさに会社存続の危機的状況にあると感じております。

それでは、次のページでございます。15ページに移ります。

前2枚のスライドで御説明したとおり、事業環境は10年前とは大きく変わりました。導入当時、国際競争に生き残り、我が国の経済安全保障に貢献できる支援制度としてトン数標準税制が導入されましたが、率直に申し上げれば、他国制度にはない一律右肩上がりの日本籍船の増加要件に連動した日本人船員の確保・育成義務のような、硬直的な要素が含まれております。こういった要素は、我々の企業存続の足かせとなる可能性があることは否めないかと存じます。

また、現在のトン数標準税制は2022年度までとなっております。次のトン数標準税制の更新においては、海運業を取り巻く事業環境の変化や現状に則しました柔軟な制度としていただき、我々の生き残り、ひいては経済安全保障への貢献を力強く後押ししていただきますようお願いする所存でございます。

それでは、16ページに参ります。

これは、現在のトン数標準税制のこれまでの歩みを示したものでございます。この10年間で日本籍船の数は3.2倍に増えております。一方で、トン数税制に参加する会社の数は減少してきております。各社とも身の丈に合った規模となるよう、船隊のスリム化を進めております状況下で、今後、日本籍船のみを右肩上がりに増やし続けるというのは、非常に困難な状況にある、限界に近づいているということを示しているかと存じます。

それでは、次のページに参ります。17ページでございます。

日本籍船関連の制度改善、コストの関連でございます。事業規模、事業構造の変化などの要因に加えまして、日本籍船を持つこと、維持すること自体のハードルがございます。海事局の御尽力によりまして、10年間でこういった制度も大分改善されてきております。しかし、冷静にパナマ船などの、日本籍船以外の船と比べると、やはりまだまだ使いやすい、持ちやすい、持ってみたいというところまでには至っていないかと存じます。

例を挙げますと、日本語の世界でありますとか、複雑な手続でありますとか、他国船にはない外国人承認船員制度といった制度的な課題、また、他国籍から日本籍へ転籍する場合の追加コスト、それから、申し上げました税金での差、承認船員維持にかかるコストといった

ハードルがございます。

加えて、トン数標準税制の認定事業者には、日本人船員養成義務に伴う海技教育機構への訓練委託費の負担などもかかってまいります。こういった制度の改善、コストの適正化をお願いしたいと存じます。

続きまして、次のページに移らせていただきます。18ページでございます。

これは、日本籍船の増加維持に向けて、現行のトン数標準税制適用会社だけで日本籍船を増やし続けることは非常に困難になってきているのが実情でございます。何とか日本籍船を保有できる、保有したくなるような魅力ある制度への制度改正をお願いしたいというところでございます。

では、次のページに参ります。

19ページですが、日本人海技者のことでございます。船員を含む日本人海技者というのは、昔も今も外航海運業の根幹を担う重要な人材です。業界の状況やニーズの変化に応じ、日本人海技者に係る政策についても見直していくような時期に来ているのではないかと感じております。

日本人海技者は、我々の高品質なサービス提供に不可欠な存在でございます。しかし、近年は、船員としての役割に加えて、海上輸送の現場経験を生かした管理者としての陸上分野での活躍も期待されております。優秀な日本人海技者の確保は、我々の国際競争力確保の観点からも重要な課題でございます。少子化が進む状況ではございますが、若い方々に船員という職業を選択していただき、これまで以上に質にこだわって海技者を育成していくことが求められているかと存じます。業界としましても、この線に沿い活動してまいります。国におかれても、ぜひ御支援いただきたいと存じます。

次、20ページでございます。

トン数標準税制以外にも、世界の海運業界で一般的な税制がございます。特別償却制度と買換特例制度です。この表では、この2つの制度をほかの国と比較しております。こういった制度は、日本船主の船舶投資、船舶建造を支援するものでございまして、ひいては我が国造船所にも資するものと存じます。

表でお示ししておりますとおり、まだ他国との差がございます。現行制度維持、望むらくは、他国とのEqual Footingを図り、同じ競争条件に近いものとしていただきたい。我が国海運並びに造船業界をさらに後押ししていただければ幸いです。

あと2ページですが、21ページ。

ここからは、先進船舶導入促進ということでお話しさせていただきます。先進船舶というのは、新しい技術を生かした先進的な船ということでございます。

当然、海運においても、地球環境の保全というのは非常に大きなミッションでございます。国連のIMOでは、今世紀中のGHG排出ゼロという目標に向けて、2030年には排出率30%削減、2050年には排出効率を80%相当、総量で言いますと50%削減ということ掲げております。これは、正直言います、そんなに簡単な数字ではないと思います。しかしながら、これを達成すれば、熾烈な国際競争に勝ち抜くための大きなツールになるかと思えます。

また、安全かつ効率的な海上輸送を実現すべく、各国において自動運航船やビッグデータを活用した運航貨物管理技術の開発導入が進められているところでございます。これは、

21ページでございます。

最後、22ページですが、こういった先進船舶の開発導入でございますが、一企業、一業界、ひいては民間だけの力だけでは他国に勝る水準にはなかなか至らない。また、資金的にも、マンパワー的にも課題があるというところでございます。

今の時代、環境に優しく、安全で効率的な船が社会とお客様に評価される船であり、それが、すなわち競争力のある船だと考えております。こうした船を国家戦略として、官民一体となり造り上げることは、海運造船の今後の国際競争力強化に極めて重要であり、ひいては我が国経済安全保障に大いに資するものかと存じます。引き続き、様々な面から国に御支援いただきつつ、緊密な官民連携をもって、先進船舶で他国との差別化を進め、クラスターの進行、そして、世界に冠たる海洋立国日本の地位を強固にすることができるよう希望しております。

私からの御説明は以上です。御出席の皆様におかれましては、我が国外航海運業の国際競争力強化に向け、御理解いただくとともに、御意見賜りますようよろしくお願い申し上げます。

御静聴、大変ありがとうございました。

【河野部会長】 内藤委員、ありがとうございました。

ただいま、内藤委員から日本の海運の現状や課題につきまして御説明を頂きました。

ただいまの御説明につきまして、御質問あるいは御意見等がございましたら、どなたからでもお手をお挙げいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

森田委員、よろしくお願いいたします。

【森田臨時委員】 内藤会長、ありがとうございました。これまでの経緯、並びに船協の考え方が十分理解できました。

そこで、私のほうからは19ページ、船員に係る部分ということになります。経済安全保障の確立という観点から、外航海運の重要性、あるいは日本籍船、それを運航する外航日本人船員の重要性が皆さんに認識され、一定のボリュームを確保していこうという話になって、その1つの手法として、トン数標準税制も経済安全保障の確立のためには必要な政策ではないかということで導入されたと理解しております。そういった観点から言えば、19ページのまとめであります優秀な海技者の確保は、海洋国家における役割と我が国の海運企業のニーズを踏まえ、トン数標準税制認定事業者だけでなく、国と業界全体で取り組むべきだとして、業界全体で1.2倍であるとか、1.5倍といった目標が掲げられてきたわけです。

そういった意味で、今、7社のトン数標準税制認定事業者がありますけれども、そもそもこの7社だけで外航日本人船員の増加を全て目標の数字に近づけられるわけがないので、業界全体としてどのように取り組むのかということ、国が一義的に主導していただきたいと、全日本海員組合としては主張してきたわけです。

そういった意味では、この機会に、19ページの最後でございます国と業界全体で取り組むべきだということを再度確認した上で、さらに具体的に突っ込んだ政策導入等々をこの際議論していただければと思います。

以上でございます。

【河野部会長】 森田委員、ありがとうございました。

ただいまの点につきまして、何か事務局からお答え等、御意見として伺うということによ

ろしゅうございますか。

それでは、御意見として承ることにいたします。

ほかにいかがでございましょう。

【森田臨時委員】 すみません、もう一つ。

【河野部会長】 はい、森田委員、どうぞ。

【森田臨時委員】 現在、外航日本人船員の人数というのは、国土交通省としては、どの数字をお使いになっているのかお教えいただきたいのです。これまでの経緯の中で、外航日本人船員の考え方・解釈が変わってきたと思います。外航日本人船員というのは、乗船している人と予備船員だけではなくて、海陸で交互勤務して、日本の海運界を支える人のことを海技者と呼んで、そこも含めた数字という理解を国土交通省としてはしているのではなからうかと思ったのですが、そういうことではないのでしょうか。

【河野部会長】 それでは、船員政策課長、よろしく願いいたします。

【八木船員政策課長】 船員政策課の八木でございます。

今御指摘の点は、日本人の外航に関わる海技者全体はどうかというお話だと思うのですが、そこについては、日本人の有資格者、船舶職員法に基づく資格を持っている人の数、資格を持っている人という意味では全体を捕捉できるのですが、その中で外航に関わる人がどれだけいるかという全体を捕捉することができていないということでございます。

【河野部会長】 森田委員、よろしゅうございますか。

【森田臨時委員】 要するに、外航日本人船員を1.2倍であるとか、1.5倍に増加させる目標がありますが、その基になる数字は、現在は何人ですか。

【八木船員政策課長】 従来から日本人船員数を増やそうという数字で見てきたのは、現在で言うところの2,174人という数字でございます。

【森田臨時委員】 分かりました。結構です。ありがとうございます。

【河野部会長】 よろしゅうございますか。

それでは、井上委員、お待たせいたしました。よろしく願いいたします。

【井上臨時委員】 東京海上日動の井上と申します。

先ほど、内藤様のプレゼンテーションの中で、我が国の外航海運業の経済活動への貢献について触れられていましたので、この点に関して、損害保険会社からの目線ということで、感じていることについてコメントさせていただきます。

私自身は、保険会社で、荷主が手配する外航貨物海上保険を通じて、国際貿易に長らく携わってまいりましたが、日本の海運業ほど、安全環境対策、あるいは物流品質に強いこだわりを持って真摯に取り組んでいるところはほかにはないということを見てまいりました。

まず、物流品質に関してですが、保険会社では、保険事故が発生したときに保険金をお支払いするだけではなく、損害防止軽減サービスというものを行っております。このサービスを始めたのは40年前の1980年代半ばで、まずは海外進出を果たそうとしている日系自動車メーカー、日系家電メーカー向けにサービスを開始しまして、その後、あらゆるメーカーや商社へ対象を広げております。

損害防止軽減サービスでは、我々保険会社が荷主に対して輸出入三国間の物流に関わるロスデータ分析や事故発生メカニズム分析や解決策を提案することを行っております、

それを受けた荷主が船社にも協力を求め、荷主と一緒に船社が物流品質の細部、細かい部分を作り込んでいくという形を取っております。

例えば、品質管理に非常に厳しい日系自動車メーカーが選ぶ自動車専用船は、今でもごく一部の例外を除いて、ほぼ全て日本の船社で占められております。

韓国ほかでも自動車専用船は運航しておりますけれども、その中で日本の船社を選ぶというのは、やはり安全対策、それから、物流品質を高く評価、信頼されていることのあかしだと思います。

日本は、世界的に見てもものづくりの品質で有名ですが、実は、それを支えているのはもの運びの品質でもありまして、荷主のものづくりと船社のも運び、あと、保険会社のサポートをはじめとするクラスター構成員の全ての力を結集することで、日本経済の発展に貢献していると言えると考えております。

また、安全環境対策に関しましては、先日たまたま日本郵船から最新の取組についてお話を伺う機会がありましたが、自社、他社問わず、過去の事故例から学びを生かして、重大事故発生ゼロに努める、あるいはデジタルトランスフォーメーションを推進しながら、安全環境対策を最優先に取り組んでおられることを知りまして、その真摯な取組姿勢というのは、本当に感動すら覚えるほどでした。

そして、自動運航をはじめとする新技術活用や環境対策などは、日進月歩で民間企業1社1社ではなく、各社のスペシャリティー分野のノウハウ、英知を集めて、さらに官民を挙げて、まさに日本チームで一丸となって取り組んでいく必要があることも、改めて強く感じて期待しております。

それから、経済安全保障についても言及されておりましたけれども、経済安全保障の貢献に関して、戦争等の有事が発生したときに、リスクの高い輸送にも従事してくれる自国フリートが存在することがいかに重要かということは、まさしくそのとおりの思いです。

ちなみに、保険会社目線でございますと、こうした有事の際には、国際的な保険マーケットにおいても、保険の引き受けのキャパシティーが非常に得難くなるのですけれども、こうした戦争等の有事の際の我が国の外航海運業の活動を背後で支えることこそが、我が国の海上保険業の役割であるという強い使命感、自負心を持っております。これまでの過去の有事対応において常にそうであったように、これからも保険会社としては率先してできる限りのキャパシティーを提供して、大きなリスクを引き受けることで経済安全保障を支援していきたいと考えております。

意見でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

何かお答えはございますでしょうか、内藤委員、よろしく願いいたします。

【内藤臨時委員】 いやいや、すごく褒めていただいてありがとうございます。引き続き頑張りたいと思いますので、よろしく願いいたします。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは、二村委員、よろしく願いいたします。

【二村委員】 極めて基礎的な質問になってしまうかもしれませんが、今日は御説明ありがとうございました。大変勉強になりました。

今日の資料の7ページに日本商船隊の積取比率が下がっていて、しかも絶対量としても

減少しているという御説明があったわけです。その後で、日本船というのは高コスト体質であるというのを、私たちは理解したつもりでおります。

結局、積取量が減少しているのは、高コスト体質ゆえに、総体的に日本船は比較的輸送料金が高いからと理解してよろしいのでしょうか。それとも、そのほかに何か理由があるのであれば、分析の結果等を教えていただければと思います。

【河野部会長】 二村委員、ありがとうございました。

いかがでしょうか、内藤委員、よろしくお願いいたします。

【内藤臨時委員】 では、こちらでお答えしましょうか。

御質問ありがとうございます。

このグラフが右肩に赤い線で下がっております要因についてはたくさんございます。そのうちの1つが、やはりコストがいろいろな意味で高くなっている可能性もあると思います。

ほかに挙げれば、例えば、成長している国または地域で申しますと、中国であり、東南アジアであります。手前ども日本の商船隊は日本のお客様について世界に出ていっているわけですが、できるだけその成長を取り込む。このプレゼンの中でもお示ししましたが、そういう心意気でやっておりますが、例えば中国の企業、製鉄会社、油会社、エネルギー企業、こういった方は、どうしても中国の船会社を選ぶ傾向がございます。こういったところで、まだ取り漏れているというの、1つの要因かと存じます。これは、多面的、非常に多いところでありまして、1つ1つ潰して、競争力で負けないようにしていこうと頑張っているところでございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでございましょうか。

それでは、合田委員、よろしくお願いいたします。

【合田臨時委員】 合田でございます。いろいろ勉強になることをありがとうございます。

経済安全保障という考え方は、一見すると分かりやすいようで、突き詰めて考えると何だかよく分からない部分があるのですが、それはそれでいいとして、その経済安全保障を実現するための方策としての日本人船員、あるいは日本人海技者の問題と、日本籍船でなければならないという問題と、もしかしたら便宜置籍船でも大丈夫な問題というのは、実は分けて考えたほうがいいのではないのかと、私は思うのであります。

安全保障と申しまして、日本国ないし便宜置籍船の船籍国が交戦国になるという話と、そうでないレベルの震災といったときの安全保障というのは、おのずと違って来るはずだと僕は理解しているのですね。その意味で、日本籍船でなければだめだという部分と、準日本籍船であればいいという部分と、もっと言うと、準日本籍船にはなっていないけれども、日本の便宜置籍船であって、日本の親会社がフリートを握っているから、事実上自由に使えるかもしれない船というのが、安全保障を実現する上でどこまでが使えて、どこまでが使えないのかということがきれいに分かれていますのでしょうか。

お話を伺っている限りにおいては、日本籍船ということと日本人船員の話が何となくつながっているようにも見えるし、つながっていないようにも見えます。ですが、政策でできること、民間企業でできることには限りがありますし、政策でできるということについては、

財源の問題等もございます。

ですが、今やられていることの中で私の私見で考えるには、準日本籍船あるいは準日本籍船ではないけれども、日本の親会社の便宜置籍船になっている船が、実は経済安全保障に資するということに、もう少し突き詰めて考えていくことができるのではないのかなという余地を得るのですね。その辺はどうなのでしょう。

そして、先ほど、森田委員もおっしゃっていました船員の話も、船舶管理会社における陸上海技者の日本人というのは、実はこれが大事な人なのではないかなと僕は理解しているので、全体としてこの委員会の話ではほわっとした部分でもあるのですが、物の数値目標みたいなものを議論するのであれば、その辺はしっかりしておいたほうがいいのかと僕は思うんです。

どなたがお答えになっていただいても、後日でも構わないです。

【河野部会長】 合田委員、ありがとうございました。

ただいまの点、いかがでございましょうか。

では、外航課長、よろしく願いいたします。

【高木外航課長】 御意見ありがとうございました。

日本籍船、日本船舶と呼んでおります。あとは日本人船員の確保。これが、経済安全保障ということで、ある意味、トン数標準税制を導入したときの柱になっているということでございます。

やはり非常時の輸送で、日本籍船という、まさに日本のいろいろな管轄権が行使される。それを担っていただく、あるいは母国のいろいろな社会的な状況に必ずしも左右されないということで、経済安全保障の意味合いから、日本人船員が大事であるというお願いしてきているというのは、このトン数標準税制の柱となっているところであります。

一方で、先ほどお話のありました、準日本船舶ということなのですが、例えば、日本の外航海運会社、あるいは日本の船主がパナマなりに設置されている子会社を通じて保有する船舶を準日本船舶として、これ自体は日本籍船確保の目標に入っていないのですが、こういった船を持って運航することについて、トン数標準税制の適用があるとしている。そういう整理をさせていただいております。そういう意味合いで、それぞれを整理して、このトン数標準税制制度を今日に至るまでやらせていただいているということでございます。

【多門海事局次長】 少し補足いいですか。

【高木外航課長】 はい。

【河野部会長】 それでは、次長、よろしく願いいたします。

【多門海事局次長】 少し補足をさせていただいてよろしいでしょうか。

先ほど、森田委員、それから合田委員がおっしゃっていた点というのは、かなりの部分、本質を突いた議論の部分がございまして、要は我々、最終的な目標値としては、日本船舶にしろ、外航日本人船員にしろ、いわゆる日本籍船、それから外航日本人船員数というものを目標として掲げてきています。

ただ、皆さん御案内のとおり、現行計画においても、適用の要件として、例えば海技者なり、準日本船舶という概念が導入されている。その中には、合田委員の御指摘のように、そういったものについて、一定の条件の下、日本が輸送困難になったときにも使えるものが含

まれているという意味では、私は一定の整理がなされているのだらうと思います。

ただ、私は、森田委員の話については、いわゆる海技者の議論というのは、かなり複雑な部分がございます。もちろん大手各社を含めて、自分のところが支配している人間というのは、かなり正確に把握をされ、管理をされているというのは、私も承知しているところがございます。その中で、いかなる部分のポジションを捉えてやるのか、あるいは関係企業の部分を捉えてやるのかという意味では、実は正確な線引きは難しいところがあるというのも、各社御担当からはお聞きしているところでもあります。

ただ、他方、森田委員御懸念のとおり、この海技者というのを単純に目標の中に取り込む、あるいはそういったものを掲げるという点については、やはりもう少し議論が必要。それは、組合も分かっていると思うのですが、必要だという認識でございます。

私からは以上でございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかに、いかがでしょうか。

お二方、手を挙げておられますが、すみません。羽原委員、先にお願いたします。

【羽原臨時委員】 神戸大学の羽原でございます。

2点、内藤委員に御質問したほうが一番いいと思いますが、17ページの一番下のトン数標準税制認定事業者の日本人船員養成義務に伴う海技教育機構への訓練委託費用というのが記載されています。これは、私の認識が不十分で、どのようなことを意味し、どういう点を改善すればいいのかということです。

それから、もう一点は、他国にはない外国人承認船員制度というのは、どのように改善すればいいのかということをお教えいただければということです。

【河野部会長】 ありがとうございます。

内藤委員、お答えいただいてよろしいでしょうか。

【内藤臨時委員】 国交省でお答えいただいたほうがいいかなと思うのですけれども、どうしましょう。

【内山海技課長】 海技課長、内山でございます。いつもありがとうございます。

17ページの下段、トン数標準税制のところですが、ごく簡単に御説明しますと、船協の今日の資料の中の12ページを御覧いただければと思います。12ページに各国の比較というものがございまして、日本のところを御覧いただきたいと思うのです。一番下の欄に「船員訓練規制」とあります。「日本船舶・準日本船舶1隻あたり1名の職員候補を毎年訓練」という表になっております。これは毎年度、例えば、日本籍船を200隻持っておられますと、200人の職員養成、船員の養成をしていただくということが、このトン数標準税制の制度でございます。毎年度ですので、5年間ありますと1,000人分の職員養成、訓練をしていただくということでございます。

それで、その人数をどう養成していくかということでございますけれども、外航船社、おおむね3分の1の会社におかれましては、自社で船員を養成する。要するに自社船ということで、自社の船に乗せて養成することが多いのですけれども、具体的にそうでない部分につきましては、17ページに書いてあります海技教育機構に訓練を委託します。海技教育機構で一定額の積算をその人数に掛けまして、その費用としておりまして、自社船養成する者はそれでやっていただくのですけれども、それを海技教育機構の練習船で教育、訓練する場合

には、この費用を頂いているということでございます。

ちなみに、この費用につきましては、海技教育機構のまさに実費ですので、多くの取り分ではなくて、実費分を頂いているということでございます。

それから、もう一つの質問ですけれども、外国承認船員の維持にかかる費用なんですが、これも私どもで議論しまして、17ページにあると思うのですが、「外航日本籍船を持つための追加コスト」の中に「転籍時コスト」と「年間ランニングコスト」の2つが書いてございます。

「転籍時コスト」のところは、例えば、パナマ籍船にしたものを日本籍船に変えるに当たりましては、当然、日本籍を改めて取っていただくわけですから、手数料等がそれなりにかかりますので、そのことを指しておられるのかなと思います。それは、現実にパナマ、もしくはリベリアから日本に移す場合には、そういう手数料の部分が追加でかかるということだと思います。その他の費用もございしますが、簡略化しまして、そういうことだと思います。

他方、「年間ランニングコスト」ですけれども、これが、私どもも何を指しておられるのか、正直分かりませんでしたので、できれば御説明いただければなと思います。

【内藤臨時委員】 まず最初の委託費用については、実費とおっしゃいましたが、私の理解は実費ではないと思うので、これは正しくないかもしれない。赤峯さんが答えたほうが数倍正しいと思います。船協の副会長ですので。

これは、業界としては、実費ではなくて、差額ですよ。

【赤峯臨時委員】 そうですね。私の理解は、受益者負担という考え方で当初導入されたと思うので、かかる費用の一部を負担しているということになっていると思います。最終的には半分になるのか、場合によっては全額になるのかというのが、このトン数標準税制を入れるときの一番最初の議論だったと思います。当初は結構安かったのですけれども、だんだん上がってきて、自分のところでやったほうが安いのではないかとという値段まで今上がってきてつつあるというのが我々の理解で、その辺の細かいところは船協の事務局のほうがよく御存じだと思うのですが、恐らく、今3社で四、五億円払っているのではないですかね。

【内藤臨時委員】 もう少し多いです。

【赤峯臨時委員】 もう少し多いですか。当初の頃は1億数千万円だったのですよね。これが5億円を超えたら、自分で1隻持ってやったほうが安いという議論をしたのを、10年ぐらい前に郵船で役員だったときに覚えております。

【内藤臨時委員】 2点目のランニングコストですが、例えば、パナマやリベリア籍から日本に転籍した場合に、日本特有の税金がかかるということで、固定資産税。船は固定ではないのですけれども、日本ではなぜか固定資産税という税がかかる。これと登録免許税ということで、船舶を登記するときに税金がかかるのですが、これはほかの国にはないということでありまして。これは、税務当局に何度もお願いしているのですが、やはりなかなか難しいということで、外国籍船を日本籍船に転籍をするときの大きなハードルでございまして。

もう一つは、外国承認船員の維持に関する費用ということでございまして、例えば、フィリピン人を日本籍の船に乗せる場合は、日本の承認資格を取る必要がございまして。そのために、船員を維持するための費用ということがかかってくるわけでございまして。例えば、パナマ籍船の場合、フィリピン人はそのままフィリピンの免許証で乗れるのですが、すごく分かりやすく言いますと、日本の船に乗る場合は、免許証に加えて、日本人のスタンダードを満

たしているという試験を受けるなり、そういう学校を卒業するなり、日本人のスタンダードを維持しているということを証明しないとルール上乗れないということで、その費用がかかるということです。

御理解いただけましたでしょうか。

【羽原臨時委員】 分かりました。

【河野部会長】 ありがとうございます。

羽原委員、よろしゅうございますか。

【羽原臨時委員】 ありがとうございます。理解はできまして、御説明ありがとうございました。

ということからすると、やはりこれは究極、税務当局との関係で、対策といえますか、措置を取ることが必要になるということなのかなと考えられて、その辺を認めていただくといえますか、日本の国家戦略産業としての価値がある以上、そういう対策が必要ということで理解してよろしいでしょうか。

【河野部会長】 どうでしょうか。事務局からお答えになりますか。

【高木外航課長】 固定資産税、また登録免許税のお話を頂きまして、実は、結構昔からこの税制要求をしていますが、なかなか厳しい。延長要望をしてみましたが、なかなか税務当局からは難しかった状況でございます。こういった御意見、御要望を踏まえて、どうしていくか、今後、検討していく必要があると考えております。

【河野部会長】 ありがとうございます。

海技課長、お願いします。

【内山海技課長】 年間ランニングコストの外国人承認船員の維持のところ、お話はよく分かりました。この制度を御説明しますと、条約で一定の締約国につきましては、その免状を持って各国の船に乗ることができるということです。例えば、日本籍船でも、船長がインド人で、ほか全部が外国人ということで、それは、日本国がその外国人の本籍地の免許を有効としているということを条約上担保していることから起きることなんです。

その際、分かりやすく言いますと、パナマと日本で大きな違いがありまして、パナマは、例えば、インドの免許を持っていることで、ほとんど形式的にパナマ籍に乗れる。他方、日本は、フィリピン人がフィリピンの免許を持っていることに加えて、我が国の法令を勉強して、交渉していただくということ。そのほか、日本国内の法令で、条約上の基準よりもプラスした基準を設けておりまして、それをしっかりと守っているかどうかということを担保する制度で、そういう運用をしております。

よくあるんですけども、結局この制度も、今、いろいろ外国での学校でやりますのは、船長による確認だとか、ほとんど自動承認的な扱いで、日本で一応チェックはしますけれども、落とすための試験ではなくて、自動承認的にいろいろな国の御要望を受けてどんどん拡大しておりますので、念のためのチェックという御理解を頂ければなと思いますし、そんなに負担にならないように、毎日私どもは努めるようにしたいと思っております。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは、加藤委員、先ほど手を挙げておられて、お待たせして申し訳ございません。よろしく願いいたします。

【加藤委員】 17ページの固定資産税についての意見です。今、ずっと話を聞いており

まして、海の制度を飛行機に持ち込んだためか、制度は飛行機とよく似ています。

例えば、海技教育機構と同様、航空大学校から人を採るときには航空会社がお金を支払います。それから、承認手続についても、日本でパイロットになることは航空法上の資格を要するため、難しいとされており、同じです。

固定資産税をなぜ納めているのか、正確な理由は分からないんですが、昔から払っているということはわかりました。日本の航空会社も同じで、制度があるから払っているのだけでも、ヨーロッパで同じ制度はないのです。内藤委員が仰ったのと同じように、航空会社も要望は出しているのですが、なかなかなくなりません。これも同じだなと思って聞いていました。

こういう話は、業界単独よりも複数の業界と一緒に考えることも大切なのかもしれませんね。航空はこうした公租公課がこすただけではなく、運賃が高くなり理由の1つにしているわけですが、固定資産税が課税される根拠からおききできれば、と考えて質問しました。

【河野部会長】 今の点、いかがでしょうか。外航課長、よろしく願いいたします。

【高木外航課長】 固定資産という言葉は少し語弊があるのですが、まさに償却している資産でございまして、払い続ける額も、資産の価値が減っていくと減っていくということで、固定資産税という名前があれですが、まさに船舶や航空機、機械など、動くものについても固定資産税の課税というのはいり得えます。

これにつきまして、そうは申し上げて、なかなか普通に課税されるのも厳しいだろうということで、そもそも固定資産税の課税標準を外航船につきましては6分の1にしていただいておりまして、一定の要件に該当すれば、現在でも18分の1というふうに、これまでかなり激しく交渉してやってきているというところがございます。そういった状況でございます。

【加藤委員】 船のほうが進んでいますね。

【高木外航課長】 航空の話は今すぐに分からないのですが、

【加藤委員】 有料道路でも、永久有料にしたら固定資産税がかかる。将来、無料であるから固定資産税はかからないという整理です。こうした固定資産税や支払いの問題が交通やインフラの運営に関係するものですから、整理をしたかったというのが私の意図です。

【高木外航課長】 ありがとうございます。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは、小林委員がお手をお挙げだということで、お待たせいたしました。よろしく願いいたします。

【小林（潔）委員】 今日のテーマが国際競争力の強化ということで、お話を伺っていると、1つはコスト競争力といいますか、これをつけるために、今日、いろいろな均衡化の話が御提案されたと承っていたんです。

それと合わせて、やはり国家戦略といいますか、例えば、東南アジアへの直行のルートとか、新しい産業と一体となった国家戦略を推進していく上での話がもう一つあるのではないかなど。

それから、もう一つは安全保障ですね。安全保障も、経済的な安全保障と、文字通りの安全保障と、この辺の大きな柱といいますか、そういう整理が必要なのかなとお聞きしており

ました。

それから、船員の確保の問題。これは、やはり日本人を確保することの意義、戦略目標を明確にする必要があるのではないかなという気がいたします。

今、新しい船員の募集をどこに中心に採用されるのか。若手の採用があるのかどうか。その辺の発掘の戦略の話もあるのではないかなと。今日、初めて分科会に参加させていただいて、少し素人的な疑問だったと思いますけれども、そういう骨太の整理を恐らくされているのだらうと思いますけれども、必要かなと思いつつ聞かせていただきました。

【河野部会長】 ありがとうございます。

船員政策課長、働き方改革などの御説明を手短にさせていただけるといいかもしれませんが、いかがでしょうか。手短かに結構です。よろしく願いいたします。

【八木船員政策課長】 ありがとうございます。

そういう意味では、船員の確保につきまして、働き方改革ということで、船員の労働環境の改善をすることで、船員の方々、特に若手の方々がどんどん入ってきて定着するような仕組みを作っていくということで、現在検討しているところでございます。

先日、船員部会で検討の中身の取りまとめの議論が終わりましたので、今後、しっかり船員の方々にとって働きやすい職場環境にしていくように、さらに関係者の皆様方と取組を進めていきたいと思っております。

以上でございます。

【河野部会長】 それでは、次長、よろしく願いいたします。

【多門海事局次長】 外国船員の間口を広げるというのは、極めて実事に則した部分でありまして、赤峯委員がおられるので、本当に申し訳ないのですけれども、あえて言うと、従来からの商船系大学、それから、高専を中心とした外航船員の確保。特に両方ともそうですけれども、必ずしもその全数が外航に行っているわけではない。あるいは、必ずしもその志向性が高い学生も中に交じっているということで、船社は非常に優秀な人材の確保には苦勞されている。一部には釈迦に説法ですけれども、その上で、最近では御承知のとおり、一般大卒の人間を採って、こういった人間を船員として育てる、いわゆる新3級制度といった取組もございまして、そういった議論としては、さらに間口を広げて、必ずしも各船社にひもつきがない形でやるやり方もあり得るのではないかとということで、様々検討がなされているという状況でございます。

加えて、例えば、大手以外の中手などでは、下関の水産大学校でありますとか、海洋大の中でも、品川キャンパスの旧水産大のほうからでも、そういった優秀な学生を採ろうという動きがかなり出てきておりまして、そういう意味では、各社、現場を踏まえて、かなり優秀な船員、幅広い人材の確保という意味では汗をかかれていますと認識しております。

私からは以上です。

【河野部会長】 ありがとうございます。

ほかに、赤峯委員、よろしく願いいたします。

【赤峯臨時委員】 ぜひ一言だけお話したいのが、経済安全保障というのは、ある意味、大義名分になっているのですね。資料でいくと3、4、5なのですけれども、私も船乗りの一員として、長く会員企業に勤めていたのですけれども、例えば、3ページ。これは、日本籍船と日本人である必要はないと思うんですね。

4 ページ目は置いておいて、5 ページ。これも、日本籍船である必要、日本人である必要はないと思うんですね。そうすると、唯一残るのは、非常時に本当に日本籍船と日本人が要るのか。まさに合田さんがうやむやとしてとおっしゃったところなのですから、ここが明確にならないとよく分からないんですね。

例えば、戦争なのか、災害なのかで違って来るのですけれども、外国人が行きたくないから日本人が行ってくれるために日本人なわけですよ。それは、案件としてはどれなんだろう。あるいは、パナマ籍では行けないけれども、日本籍船だったらいいことがある。それは、この中でどれなんだろうと探したときに、例えば、ここに出てくる戦争のときは、一番日本籍船が行けないのです。その日本籍船を増やしてどうするのだろうという意味もあるんですね。だから、こちら辺の議論がはっきりされないと、いまいち何を議論しているか分からなくなってくるなというのが1点ですね。

それから、もう一つ、日本人外航船員を増やしていただくのは、私からすると大変うれしい話でして、私が郵船に入社したときは、5,000人ぐらいの日本郵船の船員がいたのが、今はわずか600人、しかも船にいるのは300人です。そこまでになったのはいろいろ理由があるので、それは言いませんけれども、なぜこうなったかという、ひとえにコストなんですね。

皆さん、大まかなところではいいんですね。例えば、船の1つのポジション、どこでもいいです。一等航海士でも、船長でもいいですけれども、それをフィリピン人から日本人に変えたら、幾ら年間コストが上がるのだろうとざくっと計算すると、ランクによって違うのですけれども、平均すると1,000万円ぐらい違うんですね。3,000人増やそうということになると、これまた違うのは、向こうは期間雇用で、日本人は終身雇用なんですね。そうすると、1つのポジションを持つと思ったら、外国人は1人の通年のコストで済むんですね。日本人の場合は、1.5人分要るんです。その差が1,000万円という数字に跳ね返ってくるんですね。

よく出てくるのは、3,000人増やしましょうという、2,000のポジションを増やすということの意味しているんですね、1.5ですから。2,000のポジションを増やすということは、1つ1つのポジションが1,000万円ですから、年間200億円ですよ。だんだん増えていくにしても、200億円上がったコストを誰が持つのかという議論をしないと本質にならないんですね。

それで、とても1つの企業がそんなものを持ってないので、では、どうするのですかという議論がなくて、人だけ増やしていく、要るよねというのでは、なかなか議論が進まないというのがこれまでの経緯なんですね。

ぜひ経済安全保障の部分と、この船員のコストに焦点を当ててどうするかというのを皆様方に議論していただかないと、また会議だけやりましたねということが、何年置きにやってくるということだと僕は思います。

【河野部会長】 ありがとうございます。

それでは、野川委員、よろしく願いいたします。

【野川委員】 本日の御報告ありがとうございます。大変参考になりました。

大きなポイントは、やはりトン数標準税制の扱い、取り分け、その中でも要件として日本籍船と日本人船員の数値目標があって、それが1つのネックになっているという認識をい

ろいろな観点からお話いただきました。

それで、私はこのトン数標準税制を導入したときの委員会の責任者をしておりまして、そのときの感覚から申し上げますと、いろいろな不都合やネックが今出てきているとすれば、必要なのは、恐らく当時、トン数標準税制を導入するときに日本人船員5,500人、日本籍船450隻という数値目標とセットにして出発したときの事情。なぜそのようにしたのかということ、もう一度きちんと洗い直して、そのときにそのような目標を立てて、今に至るまでこれを維持している基本的な理由、根拠、あるいは裏づけを検証し、それ自体が、今全くそぐわないものであるというのであれば、もう一度考え直さなければいけない。しかし、そうではないとすれば、そうではないことの具体的な指標も表れなければいけない。

そこで、私の提案としましては、今日の御報告を受けて、トン数標準税制が導入されたときの日本籍船と日本人船員の具体的な数値目標とのセットで決定された事情といったものを、もう一度きちんと確認をする必要があると思う。それと現状とを突き合わせて、それをどのように改善し、あるいは堅持し、どちらかは分かりませんが、していく必要があるのかについて検討していかなければいけない。

単に、今、こういう困ったことがあると言いましても、それは、制度を維持していけば困ったことが出てくるのは、どんな制度でも当たり前なので、基本的にどのように変えたり、あるいは維持したりするのかということを考えるには、それが導入された当時の事情、あるいはその要件等について検証する必要があると思いますので、その点は事務局にぜひ検討していただきたいと思います。これは意見です。

【河野部会長】 御意見ということですが、何かお答えありますでしょうか。

それでは、外航課長。

【高木外航課長】 赤峯委員と野川委員の御質問に完全に答えられるかどうか分かりませんが、まず、日本籍船、日本人船員ということの1つの理由として、世界でリベリア籍船が多いわけですが、2011年の東日本大震災の際に、リベリア政府が同国籍船に対して、なるべく福島第一原発に近寄らないように、300海里離れて航行しなさいと推奨したということもございました。そういう船籍国からの要請といったものに、国際海上輸送が左右され得るという場面もございます。

そういった意味で、日本籍船であるとか、管轄権を有効に行使し得るとか、船員自体もいろいろな母国の状況に左右されない日本人船員というのは重要であるという議論が、たしか平成19年当時もございました。そこが、結局のところ、トン数標準税制の柱として今日に至っているところもございまして、私どものところで仮に検証を行うとしても、その検証と、これが税務当局によってどのように認められるかという議論が、また別個あると考えますので、トン数標準税制を今後どうしていくかということにおきましては、税務当局との関係も非常に重要となってまいりますので、そこを考慮して対応することが必要かなと考えております。

【河野部会長】 ありがとうございます。

森田委員、お願いいたします。

【森田臨時委員】 野川先生の御指摘については十分理解をしているわけですが、そういう意味で再検証すべきだと、過去にさかのぼって、今の状況とどのように違うのか、あるいは現在の状況を十分に検証する必要もあろうかと思っております。

日本籍船については、かなり達成率が高く、外航日本人船員については、目標した数字5,500人には遠く及んでいない状況です。見直しに当たっては相当慎重にさせていただかないと、5,500人の目標を掲げて現在の状況にあるわけですから、例えば仮にこれを下げるということになりますと、実態まで下がってしまうのではないかと危惧されますので、見直しの必要性については理解いたしますけれども、慎重にさせていただきたいと思います。

【河野部会長】 ただいまも御意見として、今後に承っておくということにさせていただきます。

本日、もし特にほかにということがなければ、そろそろ3時半で、頂いております時間も過ぎてしまいましたので、本日の議論はここまでとさせていただきたいと思います。皆様から大変活発な御議論を頂きましてありがとうございます。様々な貴重な御意見を頂きましたことに感謝申し上げます。そろそろこの辺りで終わりとさせていただきたいと思いませんけれども、よろしゅうございますでしょうか。

それでは、本日は内藤委員、プレゼンをどうもありがとうございました。

また、皆様から御意見を頂きまして、誠にありがとうございました。

それでは、事務局より今後の予定につきましての案内をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【事務局（榎本）】 次回は、国際海上輸送部会と海事イノベーション部会合同で意見交換を行います。日程につきましては、事務局より調整の上、別途御連絡をさせていただきます。よろしくお願いたします。

【河野部会長】 ありがとうございました。

それでは、少し時間が超過してしまいましたけれども、以上をもちまして、第2回国際海上輸送部会を終了いたします。

本日は貴重な御意見を頂きまして、誠にありがとうございました。

— 了 —