

第1回国際海上輸送部会

委員等有識者からの
プレゼンテーション資料

プレゼンテーション事項

- (社)日本船主協会 鈴木邦雄 会長
- 全日本海員組合 藤澤洋二 組合長
 - 1. 将来に亘っての日本船社の意義・必要性について。
 - 2. 将来に亘っての日本籍船・日本人船員(海技者)の意義・必要性について。
- (社)日本貿易会 三菱商事(株) 泉道夫 理事 物流サービス本部長
- 石油連盟 渡文明 会長
- 電気事業連合会 櫟本晃章 副会長
- (社)日本鉄鋼連盟 市川祐三 専務理事
 - JFEスチール(株) 鈴木彰 原料部長
- 事務局報告(全国農業協同組合連合会、(社)日本荷主協会)
- (財)シップ・アンド・オーシャン財団 秋山昌廣 会長
 - 1. 外航海運の重要性・必要性について。
 - 2. 外航海運サービスに対して期待していることについて。
 - 3. 将来に亘っての日本船社の意義・必要性について。
 - 4. 将来に亘っての日本籍船・日本人船員(海技者)の意義・必要性について。
 - 5. 諸外国においては、外航海運の重要性に鑑み、様々な支援措置が講じられているが、我が国においても同様に支援措置を講じることについてどう考えるか。

わが国外航海運の役割 と競争条件の確保

— 貿易物資の安定・安全輸送の確保のために —

交通政策審議会 海事分科会 第1回国際海上輸送部会
平成19年3月19日(月)

社団法人 日本船主協会
会長 鈴木 邦雄

外航海運について

- 外航海運は、基本的に、参入・撤退が自由であるため、世界の外航海運企業は、国際市場において熾烈な競争を行っている。
- 世界の外航海運企業は、コスト競争力のある外国籍船や外国人船員等により、競争力の強化を図っている。
- 一方、世界の海運国は、自国籍船の海外流出に歯止めをかける等の理由により、船舶の税制措置をはじめとする様々な自国海運の強化策（海運政策）を講じている。
- 加えて近年、自国海運の流出防止策として、トン数標準税制を導入、一層の競争力強化を図っている。

日本商船隊について

- ▶ 日本商船隊とは、外航海運企業が運航している船舶全体（日本籍船と外国籍船）のこと。
平成17年の日本商船隊は2,009隻、うち日本籍船は95隻（約5%）
- ▶ 日本商船隊は、わが国にとり、平時のインフララインとして、また国際紛争等の緊急時におけるわが国に必要な物資の安定輸送の担い手として、日本国に必要不可欠な存在。
わが国貿易物資の99.7%は海上輸送、同輸送量9.5億トン（平成17年）のうち7.8億トン（約80%）が日本商船隊によって輸送。

日本籍船について

- 日本籍船には、船舶にかかる税金、日本人船員の配乗要件、船舶の設備要件などのコスト高要因がある。
- このため、企業はやむを得ず外国籍船を利用。(全世界的な流れ)
- しかしながら、日本籍船には、
 - ①船上における事件や船舶の事故等の際に、日本国法の適用による迅速な対応が期待できる、
 - ②テロや紛争 地域からわが国に原油を輸送するような場合、日本籍船であれば、何か問題があった際、いつでもわが国政府の保護を求めることができる、等の安全上の利点がある。

日本人海技者について

- 船舶の安全運航は不变の最重要課題。
- これを担保するため、外航海運企業は、日本人／外国人を問わず優秀な技能を持った船員を確保する必要がある。
- 日本人船員は、外国人船員よりもコストが高いという要素はあるものの、海技の伝承という観点から、また、日本商船隊を運航する船員のコアとして、一定数は必要と考えている。(但しその割合は各企業の考え方に基づくため異なる。)
- 近年、日本人の海技免状取得者については、“船員”(船舶の運航要員)としてだけではなく、陸上から船舶の安全運航を支援・管理するという役割を担う存在となってきており、このため名称も、“日本人海技者”と呼んでいる。今後は、安全運航全体を管理する一層広い役割が期待されている。

日本船主協会のスタンス

- わが国外航海運企業は、わが国の国民経済に必要不可欠な貿易物資の安定・安全輸送という使命を、これからも果たしていく所存である。
- しかしながら、世界単一市場において、熾烈な国際競争に晒されていることから、**国に対しては、税制や規制等の諸条件を諸外国と同等**(イコールフッティング)にしてもらいたいとお願いしているところ。
- 特に近年、各国が次々と導入している**トン数標準税制**をわが国においても諸外国並みの内容で早急に導入されることを強く希望。

トン数標準税制とは？

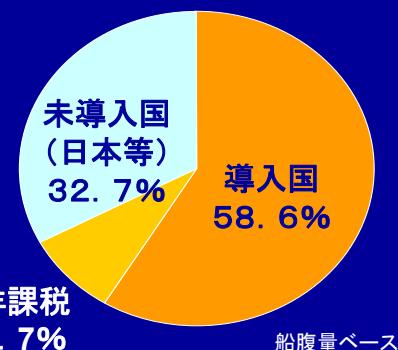
- 運航船舶のトン数を基準として一定の「みなし利益」を算定する課税標準の特例（一種の外形標準課税）
 $(\text{運航船舶のトン数} \times \text{みなし利益} \times \text{運航日数}) \times \text{法人税率}$
- 10年前より、オランダ、ノルウェー、英国、デンマーク、ドイツ、フランス、スペイン、ベルギー、米国、韓国、イタリア、インド等、日本を除く先進海運国が次々と導入。

【諸外国の制度概要】

- ①みなし利益の水準は競争力強化の観点から低く設定。
- ②通常の法人税との選択制（選択後一定期間は変更不可）。
- ③自国籍船の維持・増加のための条件が付加。
- ④船員の訓練義務が課されている国もある。

- 導入国の船腹量は世界の約7割[※]、もはや世界標準。

※ シンガポール及び香港（海運業所得は非課税）の船腹量（約1割）を含む。



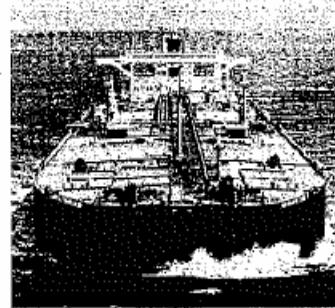
(参考)

わが国外航海運企業は、これまでの有事・災害時には、民間のコマーシャルベースの枠を超えて活動。

- イラン・イラク紛争（‘80年～）では、政府・石連等の要請により危険海域での輸送に従事。日本人船員2名死亡、12隻が被弾の被害。石連が謝意表明（新聞広告添付）。
- イラク・クウェート紛争（‘90年～）では、政府の要請により、日本籍船による輸送協力を実施。
- 阪神・淡路大震災（‘95年）では、海外からの援助物資等の輸送を無料とする旨表明。
- インドネシア大暴動（‘98年）では、運輸大臣より、空路が閉ざされた場合には邦人の緊急輸送の協力要請を行う旨連絡があり、数隻が近隣の海域で待機。

(参考)

石油



海峡

運ばなければならぬ。
だから、
通らなければならぬ。

日本は、必要な石油の約70%を中東地域に依存しています。なかでも、「石油海峡」とも呼べるホルムズ海峡を通過してくる石油は、約56%もの量をしめています。石油を運ぶために、タンカーとその乗組員がどうしても通らなければならない道です。そしていま、ホルムズ海峡を通る航海は、決して安全なものとは言えません。中東への30日におよぶ航海は、緊張の海への旅です。石油連盟は、タンカー業界と、この危険な航路に乗り出す乗組員の勇気と頑張りに支えられながら、62年も石油の安定供給の責務を果たしました。来年もその努力を続けます。

ありがとう。石油を運ぶ男たち。

石油連盟

〒100 東京都千代田区大手町1-9-4 茂田通ビル
TEL.(03)279-38116

1987年12月に中央6紙及び産業5紙に掲載

2007年3月19日

交通政策審議会海事分科会第1回国際海上輸送部会 プレゼンテーション資料

全日本海員組合

わが国は海に囲まれた資源小国・貿易立国であり、エネルギー資源、食料資源をはじめとし生活物資の大部分を輸入に依存している。8億1千万トンを超える輸入量に対し、日本商船隊の積取比率は67%を超えており、かつ、資源エネルギー関係物資が73%を超えており、日本海運は国民経済を支える役割はもとより環境の保全や文化形成にも特別の地位と役割を担っています。

現在の日本は主要海運国として造船も含め、船舶運航管理技術の面で世界トップレベルの高度な技術力を有しています。

基幹産業であるこれら産業の技術力の維持向上は、将来に亘って日本経済・国民生活の発展のために不可欠であり国家経済安全保障上、極めて重要といえます。

日本にとって重要な産業の技術力を維持するためには、それを支える技術者集団を確保育成する必要があり、これら産業の技術力を維持し発展させるうえで、日本人船員は特殊な技術者集団と位置づけています。

先進技術産業と同様に企業の海外進出、国際的ネットワークの構築は不可避ではありますが、中核となる技術者集団の海外流出、海外依存は産業の将来性を危うくし、ひいては国力の衰退を招く危険性があります。

事実、海外の主要海運先進国においては様々な優遇政策がとられており、自国籍船・自國船員を中心とした自国海運の維持に大きく貢献しています。わが国でもトン数標準税制の導入に向けた論議が進められていますが、この減税効果により日本籍船と日本人船員の確保育成に寄与すると読み取れることから、本組合もトン数標準税制の導入を強く支持します。

高度な学校教育、練習船による訓練、さらには実職を取つてからも日本船社による安全かつ効率的な運航のための教育訓練に支えられた日本人船員・海技者は、外国人船員以上に国や会社に対するロイヤリティを有しております、国民生活を守るという使命感に充ちております。

日本籍船・日本人船員が消滅すれば、貿易物資の安定輸送手段の確保、海上輸送の安全及び環境保全の確保、船舶運航のノウハウの維持、災害等非常時の物資輸送への対応、海上経験で育まれた技術力に支えられた海事関連産業の維持、海事関連の国際基準を策定する国際会議・国際機関での発言力の低下を招き、海洋国日本としての地位を失うと危惧します。

今こそ、国民生活を支える日本外航海運の高度な技術力を維持する施策が求められていることを明らかにし、海員を代表としての意見とします。

以上



今後の安定的な海上輸送のあり方について

2007年 3月19日

三菱商事株式会社

外航海運に係る現状認識

- 島国である日本での国際輸送に不可欠。鉄道・トラックという地上輸送は期待出来ず、航空輸送も輸送能力・特質から海上輸送の代替手段にはなりえない。
- 海上輸送は日本の輸出入貨物のトンベースで99.6%、金額ベースで71.0%（何れも2005年）を占めており、まさに必要不可欠なインフラである。
- 1985年のプラザ合意以降の円高の影響で、日本の商船隊における日本船籍船及び日本人船員が減少傾向にある。
- エネルギー・資源・食糧輸送手段としてのライフルラインである。

数字で見る外航海運の現況

<日本の貿易に占める海上貿易の割合推移>

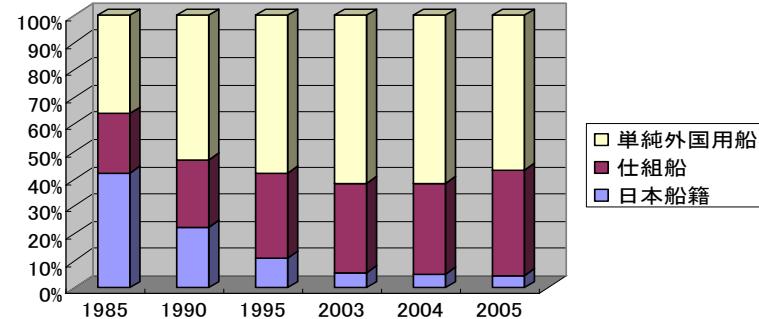
(単位:兆円)

(単位:百万トン)

金額ベース（輸出入合計）		
	総額	海上貿易額(%)
1985年	73	63 (86.6)
1990年	75	60 (79.8)
2000年	93	61 (65.8)
2003年	99	67 (68.2)
2004年	110	75 (68.1)
2005年	123	87 (71.0)

トンベース（輸出入合計）		
	総量	海上貿易量(%)
1985年	698	697 (99.9)
1990年	798	796 (99.8)
2000年	940	937 (99.7)
2003年	920	917 (99.6)
2004年	945	942 (99.6)
2005年	953	950 (99.6)

<日本の商船隊の構成比推移>



出所：日本船主協会

日本船社・日本船籍・日本人船員の必要性

- 日本船社は、日本の貿易慣習・構造や日本の荷主の置かれている立場を良く理解し、長期的な信頼関係が構築されたパートナーであり、競争条件が同等であれば起用したい。
- 日本船社は、経験豊富な海技者を主要顧客（貿易業者）に派遣し、航路特性を踏まえて、梱包・積込み他最適な物流のアドバイスが可能である。
- 日本船籍の船は、テロ他から生まれる国家の非常時及び有事の際の食料・資源・エネルギーの国際輸送手段確保には不可欠である。
- 商船大学の伝統を持つ日本の航海士/機関士等オフィサークラスは世界レベルの海事技術者であり、輸送品質向上には不可欠な存在である。

外航海運に期待すること

- 高いレベルでのコンテナ輸送サービスの提供。即ち、配船頻度・輸送日数・配船保証・高品質輸送・安定配船。
- 完成車、プラント設備、重量物、危険品、冷凍・冷蔵食品、定温貨物等の特殊な貨物に求められる高度なサービスの提供。
- 輸送中の貨物トレースに関する情報サービスの提供。
- 安定した運賃の設定及び維持。
- 多種多様な商品の輸送取扱い。

外航海運に係る支援措置について

- 現在諸外国においては“自国主義”が浸透。共通する文化・認識を背景に、荷主が自国のフォワーダー及び船会社を優先起用する傾向にある。この動きは、国家の非常時及び有事の際の国際輸送確保を視野に入れたもの。
- 日本にとっても、日本船社・日本籍船・日本人船員の一定の存在は、安定的な国際海上輸送の確保にとって、不可欠であると考えられる。又、それを可能ならしめる為の諸外国と同様の海運強化策、支援措置は必要であると思料する。

各国の海運業に対する優遇措置比較

特に欧州諸国においては、国際競争力強化の為、海運強化策を積極的に取り入れているのが現状

	デンマーク	ドイツ	イギリス	アメリカ	日本
償却制度上の優遇措置	○		○*1	○	○
船舶の貢換特例(圧縮記帳)	○	○	○		○
トン数標準税制による法人税の軽減	○	○	○	○	
第二船籍制度など船籍制度	○	○	○		
船員所得税の免除・軽減	○	○	○		○
船員の社会保険料の軽減		○	○		
船員の派遣・帰国費補助	○		○		
船員訓練費補助		○	○		
運行補助(米国)					○

●2006年12月現在把握されているもの

* 1については弊社にて確認

出所：日本船主協会他

第一回国際海上輸送部会

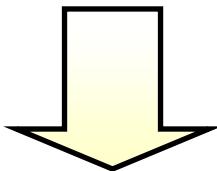
平成19年3月19日

石油連盟

会長 渡 文明

外航海運の重要性・必要性

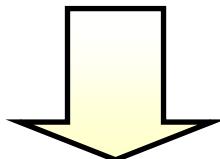
- ・ 石油は、我が国の一 次エネルギー供給の50%
石油業界にとって、石油の安定供給は社会的責務
- ・ 我が国で使用される石油のほぼ全量が海外からの海上輸送に依存。実質的な代替手段はない



外航海運の重要性は
極めて高い

外航海運サービスへの期待

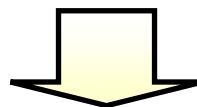
- ・石油の安定供給を果たすまでの外航海運への期待



- ・安定・安全輸送の確保
- ・競争力のある運賃の提供

日本船社の意義・必要性

- 安全輸送の確保の観点から、
 - ① 我が国の港湾事情に精通
 - ② 高い船舶メンテナンス技術
 - ③ 高度な運航技術・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



安定・安全輸送の確保という
荷主のニーズに応え得る日本船社

日本籍船・日本人船員の意義・必要性

日本籍船

- ・ 日本籍船と便宜置籍船が同一の安全レベルで運航される限り、むしろコスト面で、便宜置籍船の方が競争力があると考えられる。

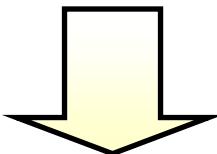
日本人船員

- ・ 船長、機関長等、管理者としての日本人船員が不足
- ・ その結果、製油所等(受入・荷役時)のバースマスター(船長経験者)の不足も懸念

外航海運への支援策について

- ・諸外国は国策として外航海運業への支援を強化
- ・我が国も外航海運業の経営基盤・国際競争力の維持・強化の支援策は必要

ex. トン数標準税制の導入、減価償却制度の見直し等

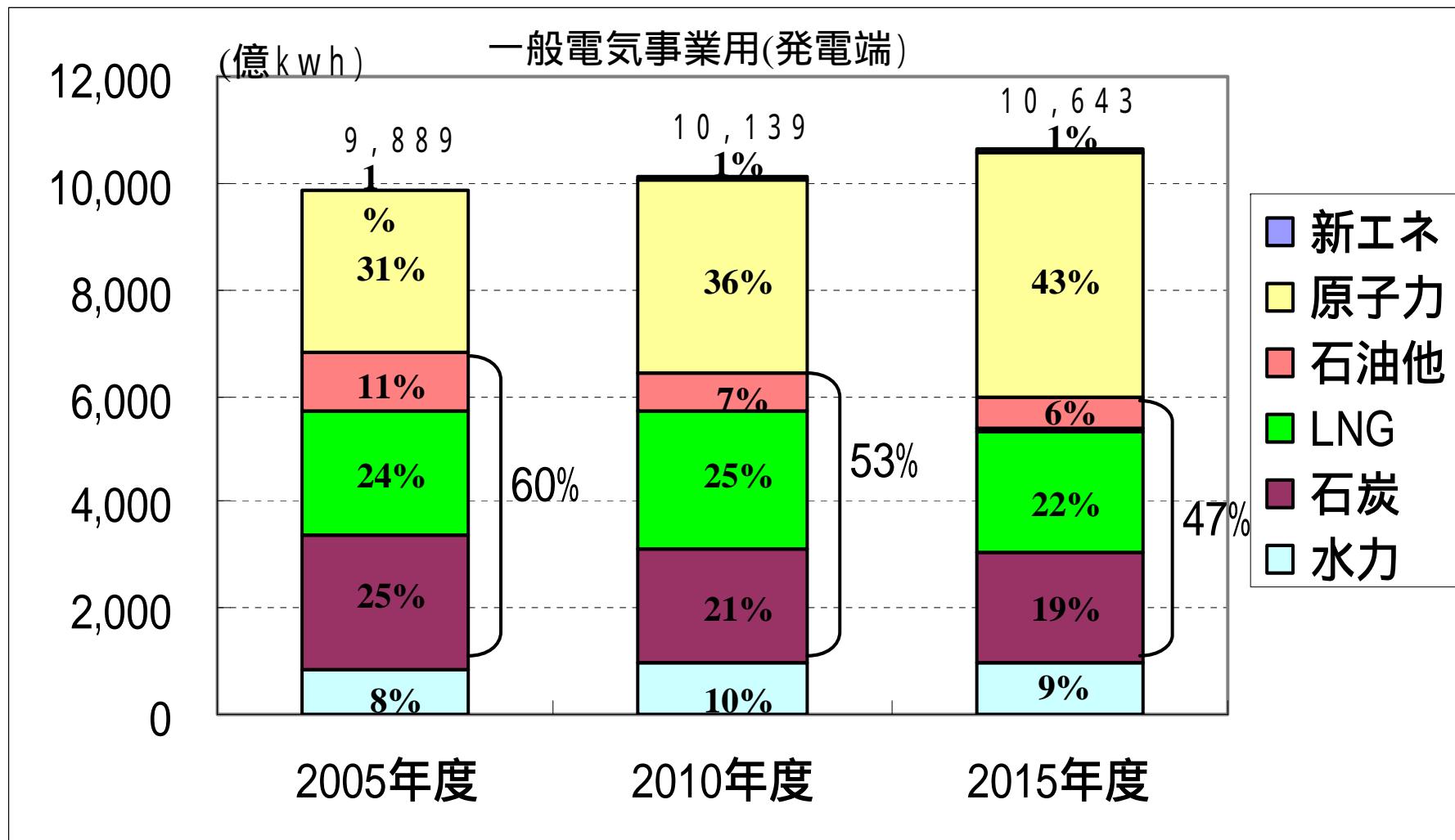


外航海運業の国際競争力強化が、
我が国石油の安定供給に寄与

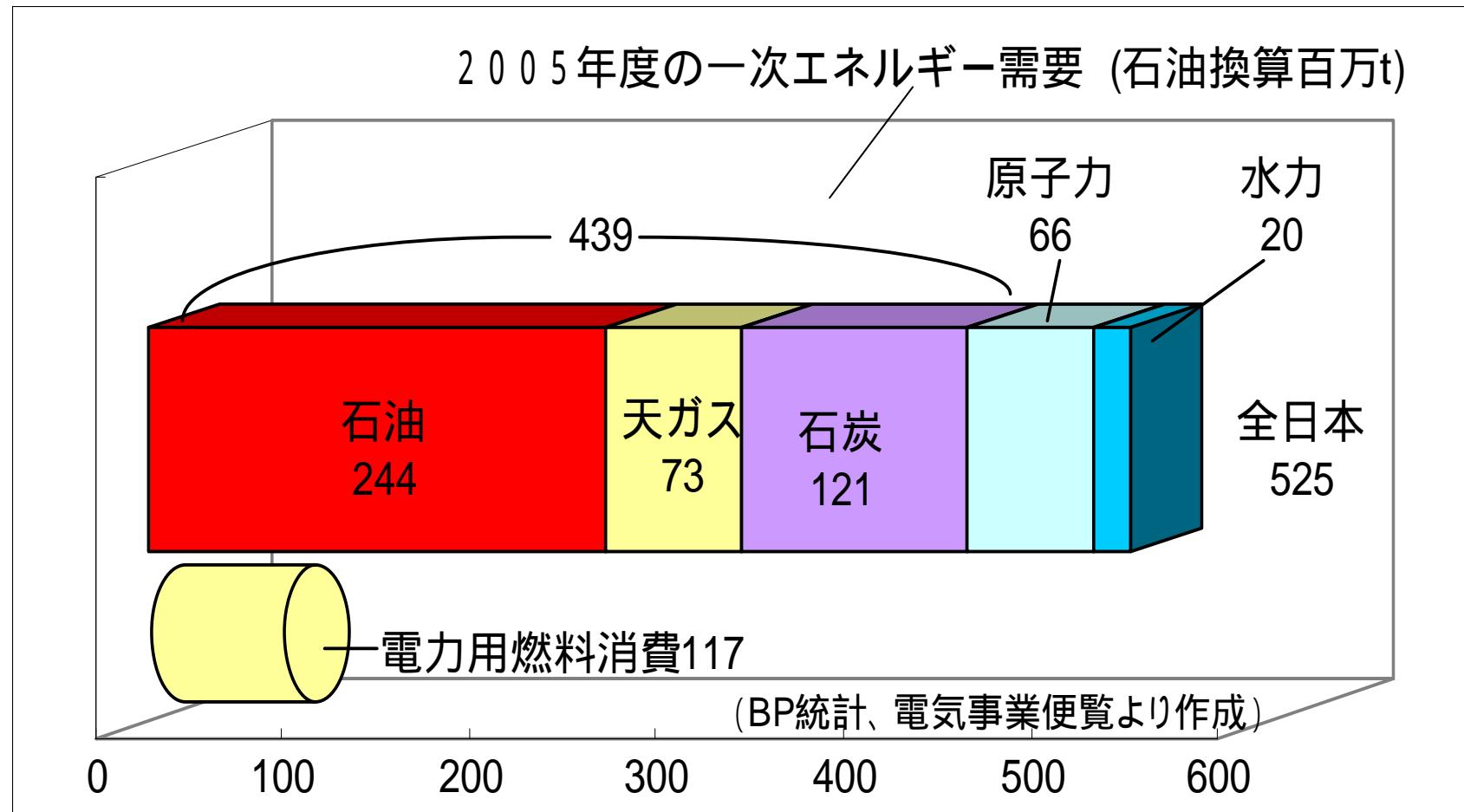
最近のエネルギー情勢と 電力と外航海運の係わり (配布資料)

平成19年3月19日
電気事業連合会
副会長 樹本晃章

平成18年度供給計画(発電電力量構成の推移)



日本の一 次エネルギー需要と電力用燃料消費

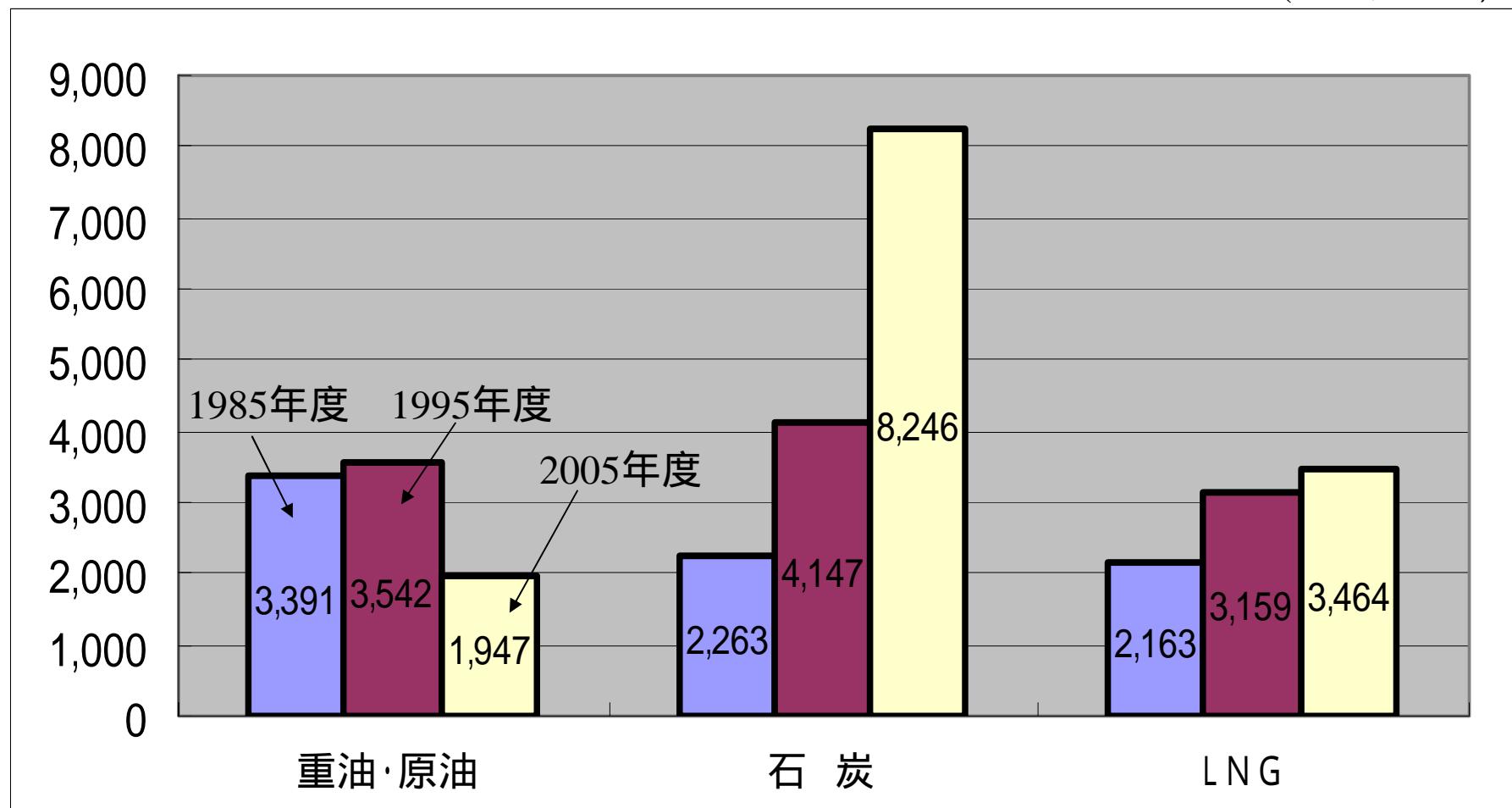


(注)電力用燃料消費は10電力と卸電力事業者等の計

汽力発電用燃料消費量の推移

(10電力、卸電気事業者)

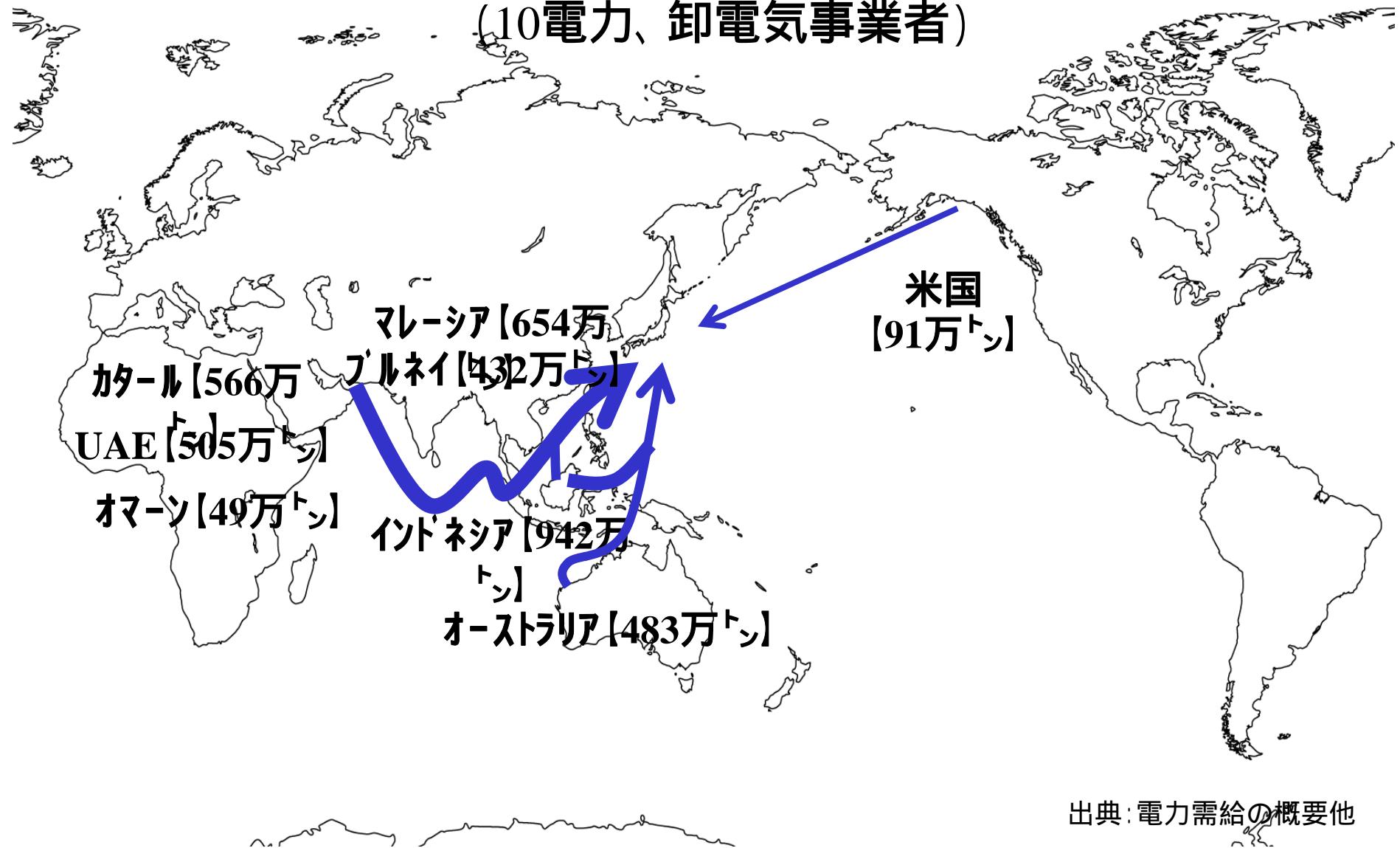
(万㎘、万㌧)



出典：電気事業便覧

LNG国別受入量(2004年度)

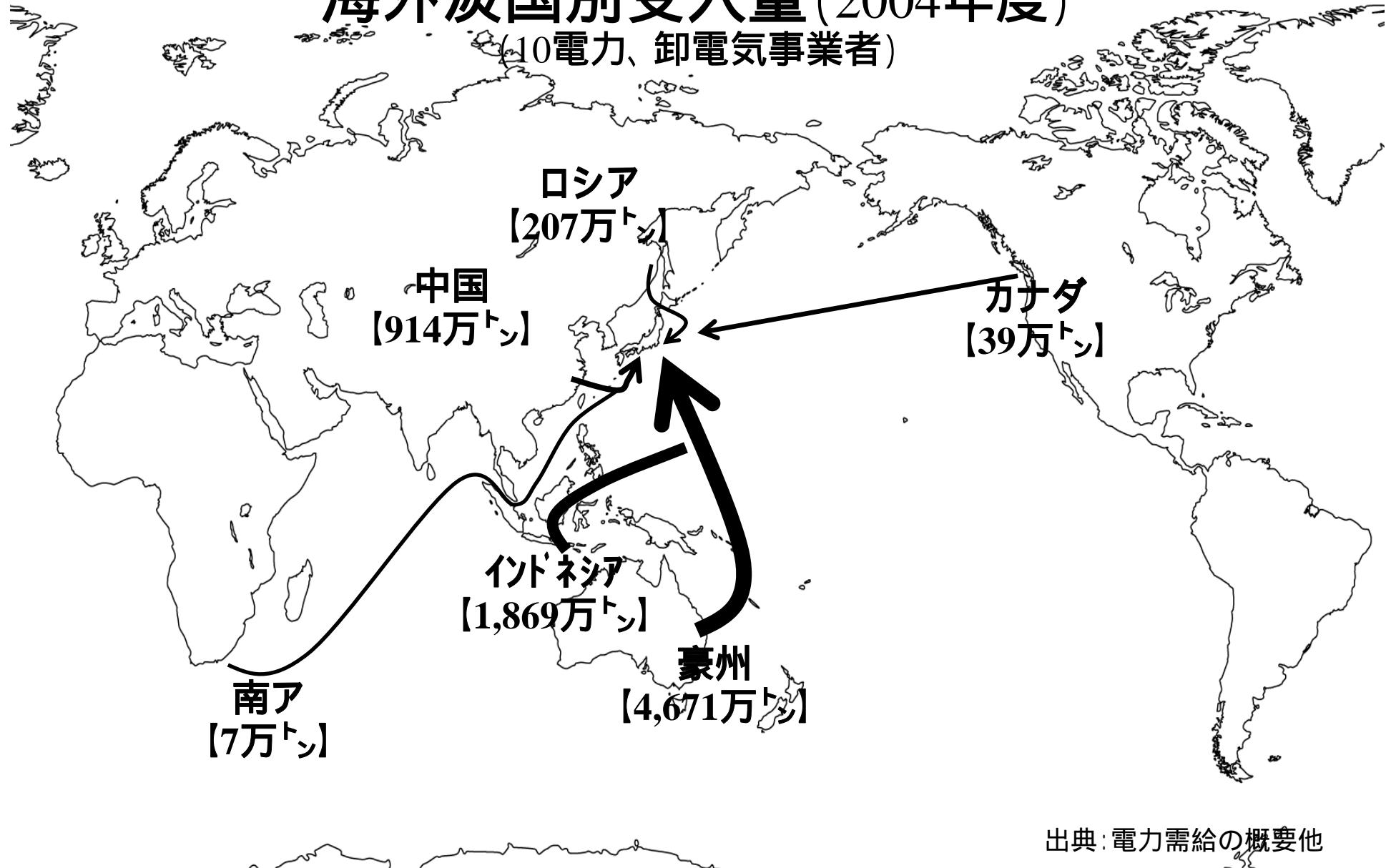
(10電力、卸電気事業者)



出典:電力需給の概要他

海外炭国別受入量(2004年度)

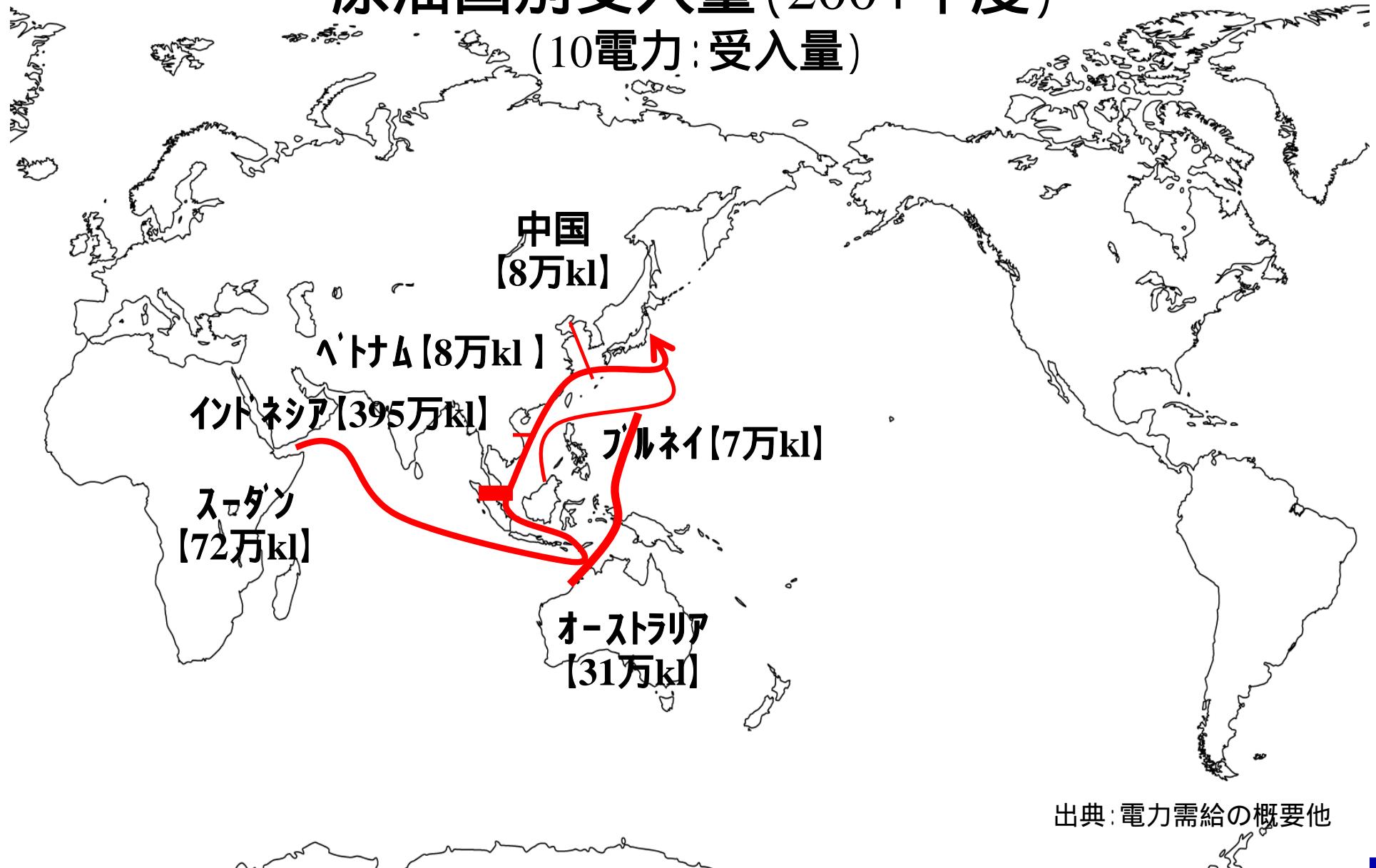
(10電力、卸電気事業者)



出典:電力需給の概要他

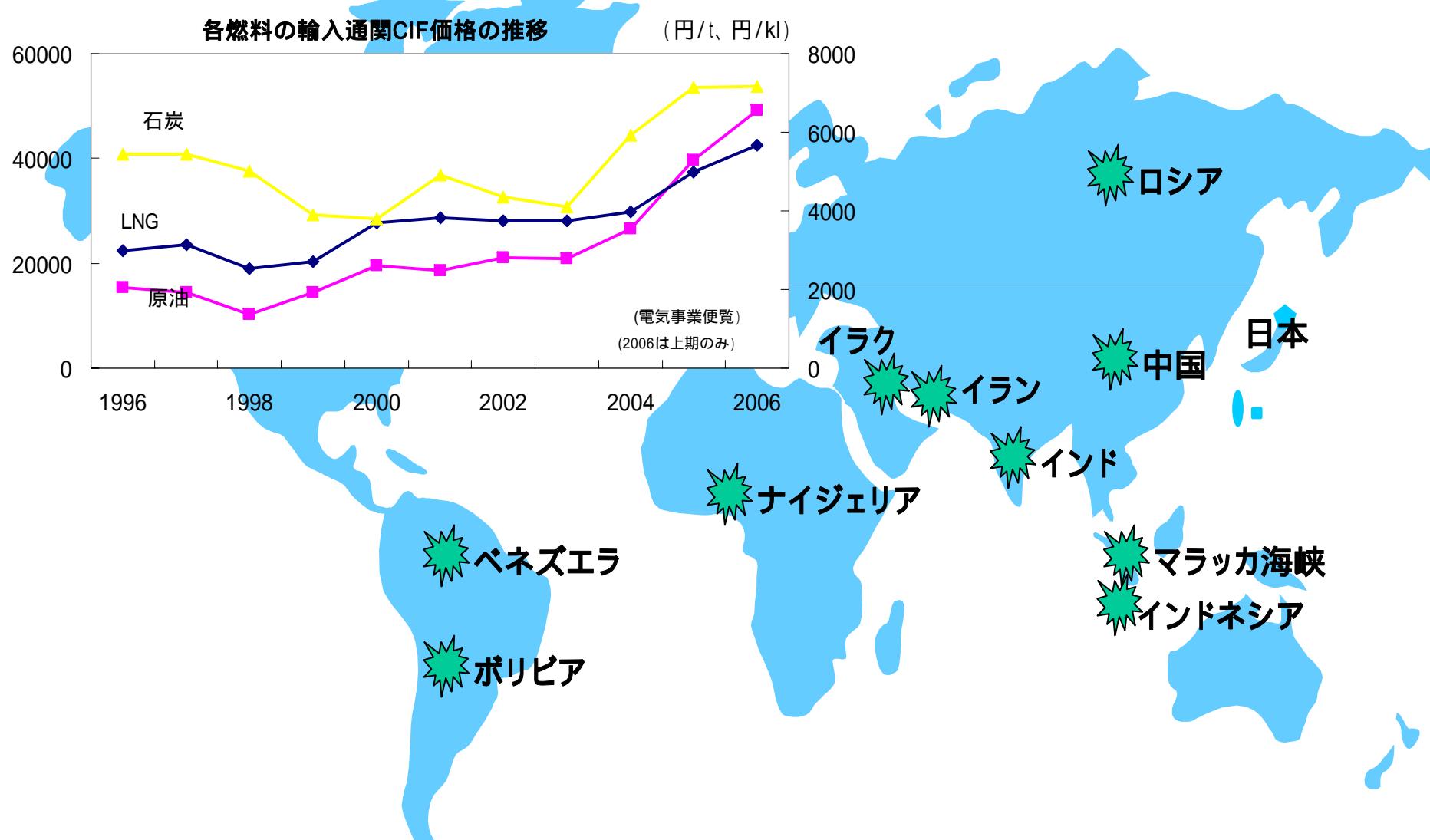
原油国別受入量(2004年度)

(10電力:受入量)



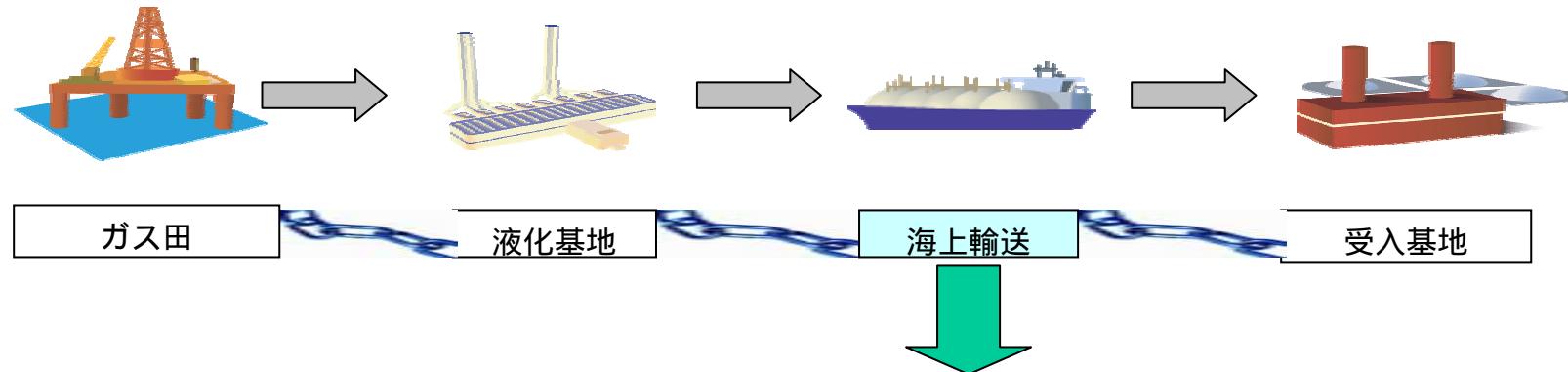
出典:電力需給の概要他

燃料価格高騰と緊迫するエネルギー情勢



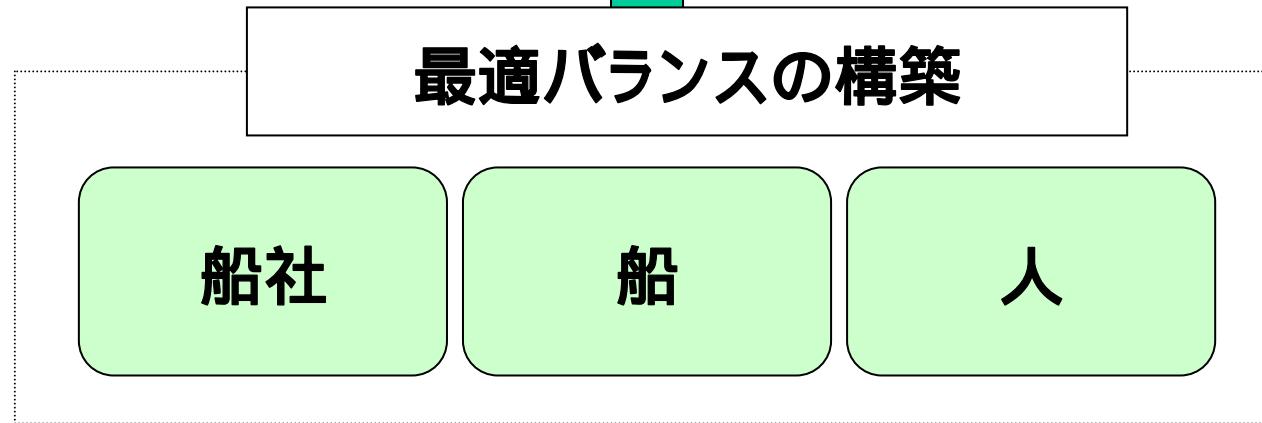
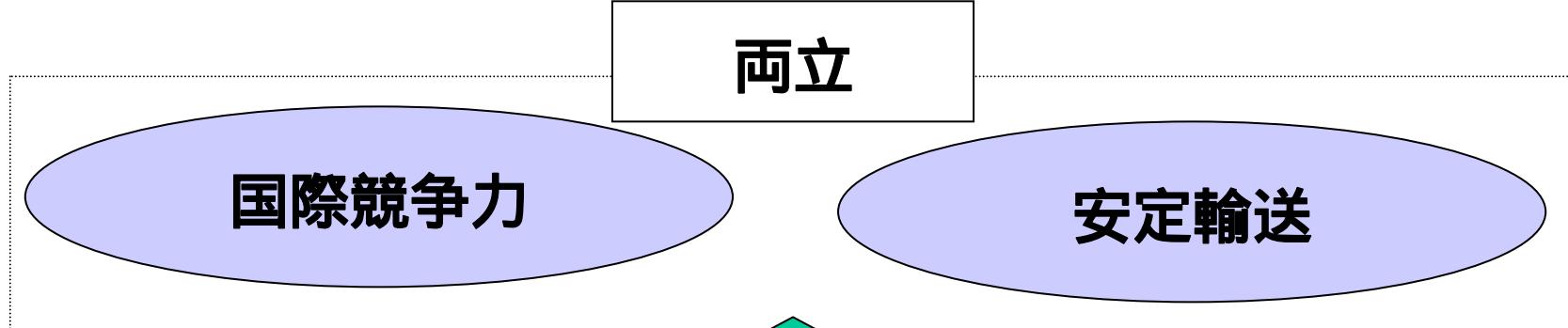
エネルギー・サプライチェーンの安定

(例)LNGサプライチェーン: 1箇所の不具合が安定供給に影響



<海上輸送の安定>

- 安全性を第一にした絶え間ない輸送
- 電力需給変動に対応した柔軟な輸送
- コスト面での安定性



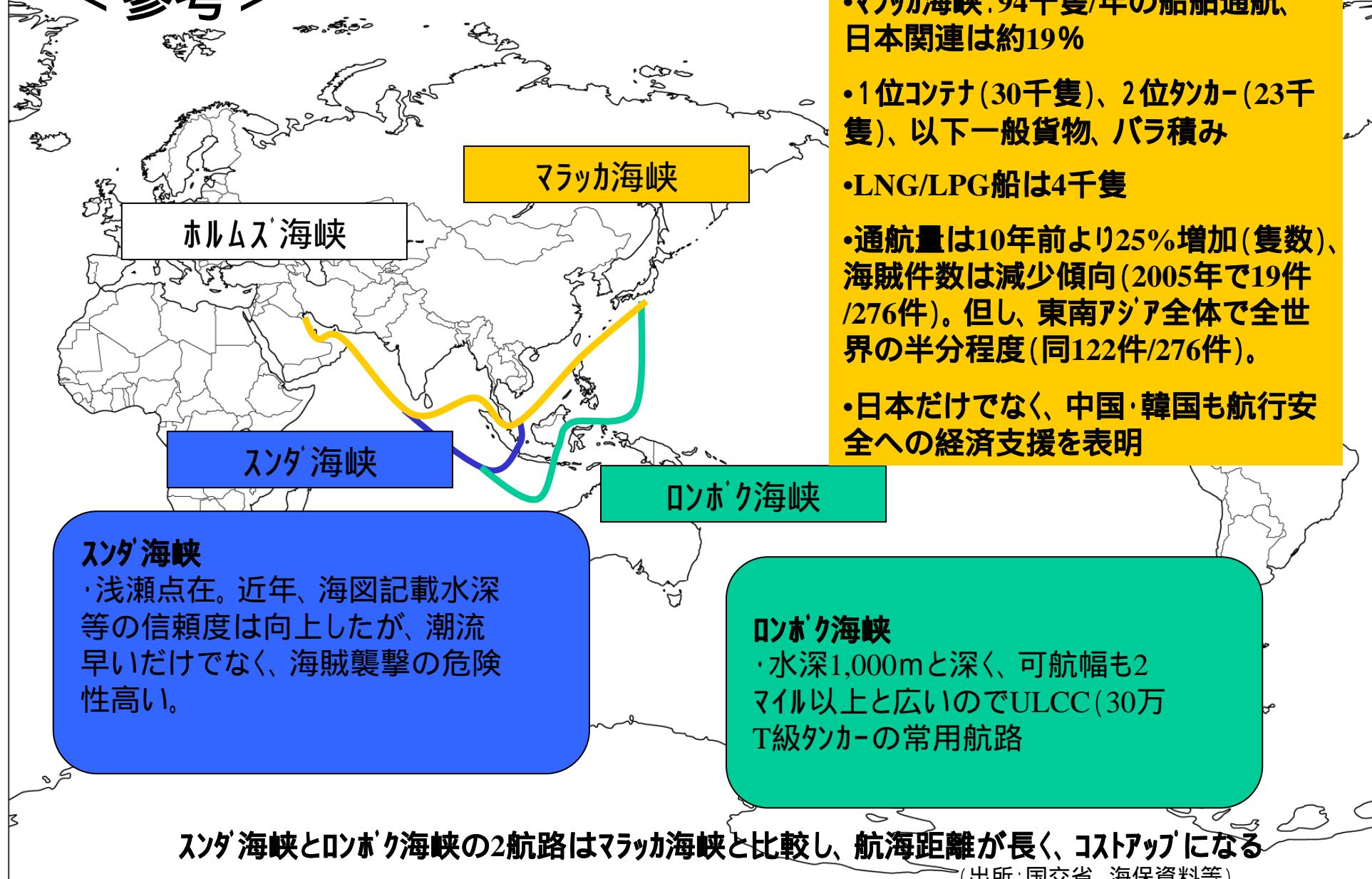
電力のLNG海上輸送事業



第1船	2003年10月より、マレーシアLNGの東京電力向け輸送に就航中。
第2船	2006年4月より、ダーウィンLNGの東京電力向け輸送に就航中。
第3船	2008年4月より、ダーウィンLNGの東京電力向け輸送に就航予定。
第4船	2009年1月より、サハリンLNGの東京電力向け輸送に就航予定。
第5船	2009年4月より、九州電力向けLNG輸送に就航予定。



<参考>



製鉄原料輸入の現状と 外航海運の重要性・必要性について

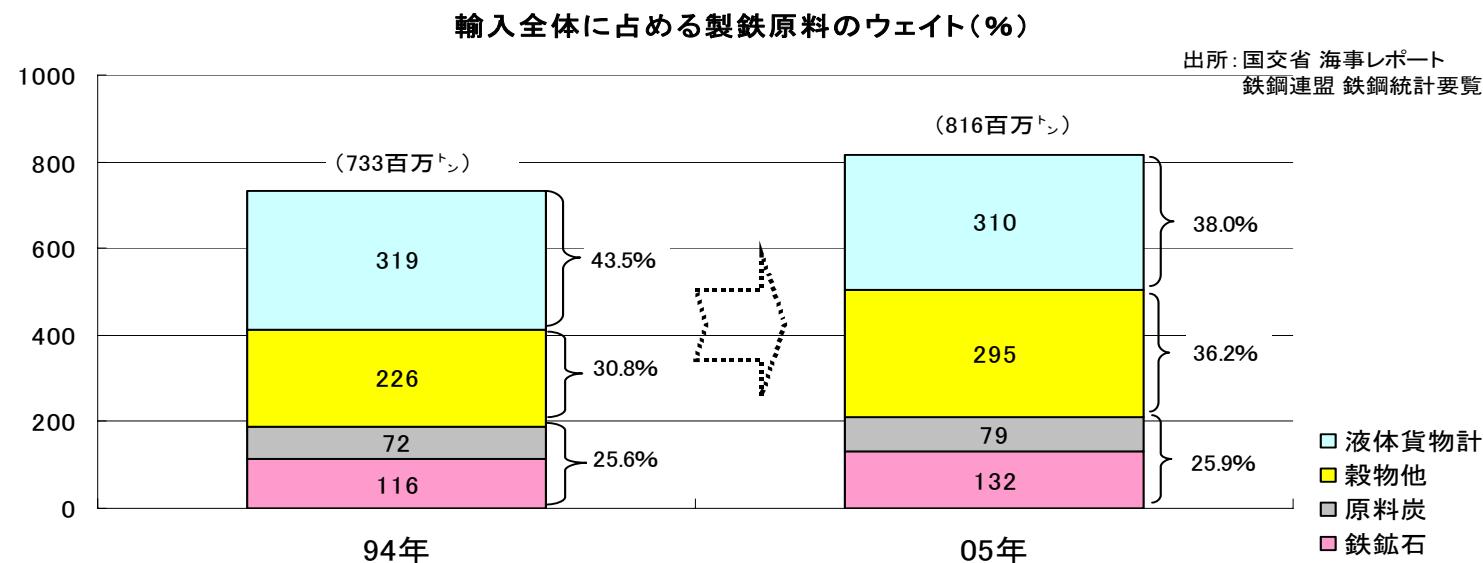
2007年3月19日

社団法人 日本鉄鋼連盟

I. 鉄鋼業の現状

(1) 鉄鉱石・原料炭の輸入量

- ・2005暦年の全品目輸入量は、8億1,600万トン。内訳は乾貨物5億600万トン、液体貨物3億1,000万トンとなっている。乾貨物のうち、鉄鉱石が1億3,200万トン、原料炭7,900万トンとなっている。
- ・輸入全体に占める製鉄原料のウェイトは、25.9%(鉄鉱石16.2%、原料炭9.7%)、穀物他が36.2%、液体貨物が38.0%となっている。
- ・また、乾貨物に占める製鉄原料のウェイトを見ると、鉄鉱石26.1%、原料炭15.6%となり、両貨物で41.7%を占めている。

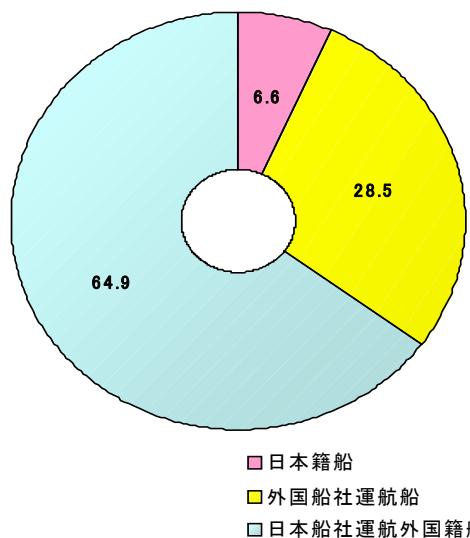


(2) 製鉄原料積取比率(輸入)の特徴

- ・2006暦年の輸入鉄鉱石の積取比率(起用船舶の国内外比)は、日本籍船7.4%、外国船社運航船3.9%、日本船社運航外国籍船が88.7%となっている。
- ・原料炭では、日本籍船2.8%、外国船社運航船1.3%、日本船社運航外国籍船95.9%となっている。
- ・これを、2005年輸入全品目の積取比率と比較すると、日本籍船のウェイトはほぼ同じ、外国船社運航船が鉄鉱石3.9%、原料炭1.3%と僅かに起用があるものの、日本船社が運航する外国籍船が大宗を占めている。
- ・理由としては、日本船社の船隊規模の大きさを背景とした国際競争力、トラブル対応・配船面でのフレキシビリティ優位性等が挙げられる。

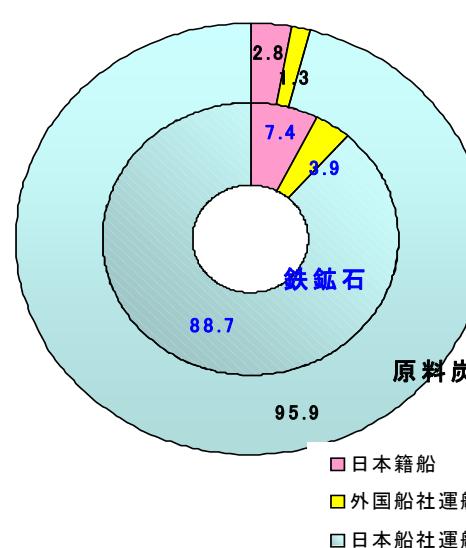
2005年の輸入全品目の積取比率(%)

出所：日本船主協会 「日本海運の現状」



2006年の原料積取比率(%)

出所：日本鉄鋼連盟



II. 外航海運における鉄鋼業界の効率化取り組み事例と期待

(1)輸送効率化取り組み事例

1)大型化の志向

- ・ケープサイズバルカーでは、従来の標準船型(ダンケルクマックス、17万トン型)と同等の喫水で、より多くの貨物が積める20万トン型の導入が進んでいる。
- ・鉱石専用船でも、従来の20~23万トン型に対し、より大型の30万トン型の導入を今後予定している。

2)共同輸送の促進

- ・豪州サプライヤー等との共同輸送により、空船率を低減している。例えば、
南米→日本の輸送と豪州→欧州の輸送を組み合わせた所謂コンビネーション輸送

(2)効率化促進のための施策期待

- ・近年、BRICS諸国とりわけ中国の鉄鋼生産と製鉄原料の海上貿易量は拡大の一途を辿っており、これに合わせて、輸送船の大型化と航路・港湾の大型化対応が急速に進展している。
我が国においても、船型の大型化による効率化を更に進展させるためには、国内の受け入れ港湾や航路等のインフラ整備が不可欠であり、施策上の支援を期待する。

III. 鉄鋼業界から見た外航海運の意義・必要性

1. 外航海運の重要性・必要性

- ・鉄鋼の主原料である鉄鉱石、原料炭とも100%海外からの輸入に依存しており、それを担う外航海運は日本鉄鋼業にとって必要不可欠。

2. 外航海運サービスに対しての期待

- ・100%海外依存、大量輸送、コストに占める大きさ等から、競争力、長期安定性、安全性(ハード、ソフト両面)を期待。また、積地等でのトラブル対応、配船面でフレキシビリティ等も期待。
- ・中国等を中心とした需要増により、今後も鉄鋼原料の海上輸送が増加すると想定されることから、質・量ともに安定した船隊整備も重要である。
- ・船社の選定基準……運賃率等の契約条件、運航管理、安全管理、過去の契約パフォーマンス等を総合的に判断して起用船社を選定。

3. 将来に亘っての日本船社の意義・必要性

- ・大手荷主でもある鉄鋼メーカー、造船、海運サービスのサプライチェーンが一国で完結・循環するのは世界中で日本だけと言って良い。世界市場でのビジネス展開において、ユニークな三位一体の強みを生かすためにも、日本船社は鉄鋼業界にとって将来に亘り重要なパートナーである。
- ・また、日本船社は、一定の競争力があるという前提において、きめ細かな運航管理、安全管理、長期安定輸送、日本に本社機能が有るので意志決定が早い(時差の問題)、様々な面でのフレキシブルな対応等により、起用船社として将来に亘り意義・必要性がある。

III. 鉄鋼業界から見た外航海運の意義・必要性(続き)

4. 将来に亘っての日本籍船・日本人船員(海技者)の意義・必要性

- ・原料輸送船においては、殆どが便宜置籍船(Flag Of Convenience)であり、また、船員についても日本人船員非配乗の本船が多いが、これによる問題が特に発生している訳では無く、現時点では日本籍船・日本人船員の意義・必要性について考慮する必要に迫られていない。
- ・但し、日本船社による船員教育及び本社在籍の海技者が行う管理指導等により、日本人船員非配乗船でも配乗船と同等の安全運航も含めた各種サービスが提供されている現状を鑑みると、将来的にも日本のローカリティを有したある程度の日本籍船・日本人海技者(海上・陸上を問わず)が必要。

5. 外航海運に対する支援措置について

- ・外航海運は、日本の産業競争力の根幹を成すものである。
- ・諸外国並みの支援措置については、これにより日本船社のサービス・競争力が強化され、鉄鋼業をはじめ産業全体の競争力強化に繋がるものであれば我々も支援したい。
- ・20～30万トン級の大型船舶を運航するには、相応の操船技術が求められることから、海技者教育、育成に向けた支援措置も考慮して頂きたい。

以上

荷主ヒアリングの結果（食糧）

全国農業協同組合連合会に対し、主に食糧（飼料穀物）輸入の観点から我が国における外航海運の役割や日本船社、日本籍船・日本人船員の意義・必要性等についてヒアリングを実施。

ヒアリング結果

・外航海運の重要性・必要性について

⇒現状において、飼料穀物の相当部分を海外からの輸入に依存しており、それらを輸送する外航海運は極めて重要。

・外航海運サービスに対して期待していることについて

⇒①競争力のある価格、②信頼のおける会社、③運航の安全性、④トラブルのない安定的な輸送サービス等、総合力を重視。

飼料穀物の産地が多様化してきているため、輸出国の港湾事情への対応力が高いことも重要。

・将来に亘っての日本船社の意義・必要性について

⇒日本船社は信頼性が高く、トラブル時の対応力、解決力も高い。

日本語で綿密にコミュニケーションが図れることも重要。

競争力ある運賃の提供を期待。

・将来に亘っての日本籍船・日本人船員（海技者）の意義・必要性について

⇒荷主として特に平時に日本籍船の配船希望をしているわけではないが、非常時に外国籍船が使えなくなってしまう事態があると想定すると、日本籍船の確保は必要。

安全航行を確保していくためには、陸上でのオペレーションも含めてノウハウを継承していく必要があり、技術レベルが落ちないよう、日本人船員の確保が必要。

・我が国において、諸外国同様に支援措置を講じることについて

⇒外航海運は、国際単一市場で競争を行っており、外国船社と同じ競争条件を整備すべき。

日本船社が更に競争力をつけて、サービスが向上することは荷主にとって望ましい。

荷主ヒアリングの結果（製造業）

（社）日本荷主協会に対し、主に製造業の観点から我が国における外航海運の役割や日本船社、日本籍船・日本人船員の意義・必要性等についてヒアリングを実施。

ヒアリング結果

・外航海運の重要性・必要性について

⇒日本の貿易は相当程度海運に依存しているため、外航海運は極めて重要。

　海外に工場を移転している企業にとって、三国間輸送についても外航海運は同様に重要。

・外航海運サービスに対して期待していることについて

⇒日本の製造業は、信頼を大切にしているため、①経済性追求（安価な運賃）とともに、②安全輸送（顧客に安全確実に貨物が到着）、③安定供給（定時性、急なサービス停止なし）を重視。

・将来に亘っての日本船社の意義・必要性について

⇒トラブル時の対応は、外国船社も迅速かつ誠実であるが、日本船社の方が概して対応が良いと感じる。日本語による円滑なコミュニケーションも可能。

　日本船社を利用した場合は運送契約の属地法が日本法になるため、契約内容の把握が容易であり、紛争時の解決も容易。

　外国船社は、本国オーナーの判断により、急な変更（運航中止、航路廃止、運賃変更）が、ままある。

　本社が日本にあることによる迅速な意思決定・レスポンスは強み。

　日本船社が消滅した場合、日本の港がフィーダーポート化し、トータルコストの上昇等日本の製造業が不利な状態に置かれてしまうことを懸念。

・将来に亘っての日本籍船・日本人船員（海技者）の意義・必要性について

⇒非常時における輸送確保は日本人船員が操船する日本籍船が安心。平時より日本人船員の技能の伝承が必要。

・我が国において、諸外国同様に支援措置を講じることについて

⇒自国の貿易・経済・生活を自国の海運で支えるために、諸外国同様の支援を行うことは当然。

平成18年10月25日

わが国の非常時における日本船舶及び 日本人船員の確保についての緊急提言

海 洋 政 策 研 究 財 団
(財団法人 シップ・アンド・オーシャン財団)

1 研究会設置の背景と検討状況

1980年代、特に1985年のプラザ合意以降日本の国際海運企業は、急激な円高の影響などを受けて厳しい国際競争にさらされ、日本人外航船員の大幅削減策、便宜置籍船の増加策等を実施し、補助金にも頼らず自力で国際競争の中を生き残ってきた。

このような状況のなか、平成17年7月日本船主協会及び全日本海員組合から国土交通大臣に対し、船・機長配乗要件通達の見直し等に関する申し入れが行われた。この内容が実現すると、全員外国人船員の手により運航される日本船舶が出現することとなる。

海洋政策研究財団では、日本船舶が百隻、日本人船員が三千人を割り込むまでに減少したことは、物資の安定輸送のためという状況を通り越して、非常時の輸送を社会としてどう考えるかという状況にまで立ち至ったとの認識のもと、非常時の危機管理はもとよりエネルギー、食料安全保障にも対応できないのではないかとの問題意識を持ち、研究会を設置し論議を重ねた。

その結果、日本船舶及び日本人船員の減少は、海事産業にとどまらずわが国経済社会全体の課題とまでなっているとの理解に達し、特に日本人船員の養成・確保に関しては、社会的対応が大きく立ち遅れているとの認識を強め、提言を行うこととした。

(*) 日本外航船舶数と日本人外航船員数の推移

単位：隻、人

年	1972・ 74	1980	2001	2002	2003	2004	2005
日本籍船 隻数	1580 (1972)	1176	117	110	103	99	95
日本人外 航船員数	56833 (1974)	38425	4233	3880	3336	3008	2625

出典：平成18年版海事レポート(国土交通省海事局)

2 海事政策において不足する総合安全保障論議

総合安全保障論議については、大平内閣時に始まり、運輸政策審議会、運輸白書においても、非常時における一種の自国貨自国船主義が主張されている(昭和58年)。しかしながらその後日本船舶及び日本人船員が急減する中で、むしろ海事に関する安全保障論議が大きく後退していることは不思議な現象である。

エネルギー、食料等については、エネルギー政策基本法、食料・農業・農村基本法により、それぞれ安全保障政策が体系的に推進されるようになってきたが、これらの分野においても輸送に関しては平時の発想しかなく、輸送手段は市場で調達できるという発想しか存在しない。非常時に国民の最低限の生活水準を維持するための海上輸送所要についての論議と国家レベルの検討がなされておらず、多くの国民は豊かな現在の状況が永久に継続すると錯覚しがちである。

国際海事行政は、基本的には日本船舶の存在を前提として行われるはずであるが、日本船舶が激減した今日の段階では、その前提を根本から見直さなければならない状況に立ち至っている。その際、わが国国民経済の必要を満たすための海運による国際物流確保という国際海事行政の基本目標を考えるならば、たんに海上輸送という事業を律する法制度にとどまらず、各種の非常時における海運の確保という危機管理法制の側面にまで踏み込んだ幅広い行政のスコープが必要となる。

わが国の海上防衛力は、冷戦時、わが国周辺海域と一千海里の海上輸送路における海上交通の安全確保を目標として構築され、海上護衛能力において実質的に世界第二位となっている。他方、冷戦後の国際情勢は複雑多様化しており、それまでの国家間の「全面戦争」とは異なる民族、宗教、領土、資源等に起因する各種の紛争が各地で今なお発生しており、それも、テロ、ゲリラ等、始めと終わりがなく、警察力あるいは軍事力で対応するかも不明確で、ある国家又はこれに準ずる勢力が関与した「戦争以外の軍事作戦」であることから、これ等各種の非常時に対応した施策を構築することが必須である。このためわが国国民経済を支える海上交通に対する脅威もこれまでの国家間の「全面戦争」から「戦争以外の軍事作戦」までの幅広い概念を含めて想定しなければならず、また、湾岸諸国の不安定化や船舶に対するテロ、マラッカ海峡における海賊事件の頻発に見られるように、一千海里をはるかに超える広がりをもって出現している。海上交通の阻害が国民経済に及ぼす影響を考慮すれば、有事平時を問わず、海運の確保、就中、非常時に国家として必要な自国船舶と自國船員の確保の問題は、海上防衛力の整備・運用の問題と並んで国家の安全保障問題として適切に位置づけられなければならない。

3 わが国の非常時における海上輸送制度

太平洋戦争時等の民間海上輸送は、臨時船舶管理法（昭和 12 年法律第 93 号）に基づき行われたが、同法には航海制限・命令規定のほか、船舶の海外譲渡・譲受、建造許可制度といった戦後の海事法制度に引き継がれた制度の基礎となったものが存在した。「海外からの日本国民の集団的引揚輸送のための航海命令に関する法律」（昭和 27 年法律第 35 号）、昭和二十年運輸省令第四十号（航海ノ制限等ニ関スル件）等の立法措置は現在もなお有効な法律として存在している。一般的な航海命令規定も海上運送法に引き継がれたものの、昭和 26 年の法改正により航海命令規定は内航に限定された。航海命令による政府の補償制度が海外から海運会社に対する経済保護政策との批判に配慮したためである。

現在の海上運送法（昭和 24 年法律 187 号）は、国際海上輸送の確保上重要な船舶を国際船舶と範疇化して、国際船舶を海外に譲渡、貸渡するときは国土交通大臣に届出なければならないと義務を課している。国土交通大臣は、安定的な国際海上輸送の確保を図る上で著しい支障が生ずるおそれがあると認めるときは、当該譲渡又は貸渡しを中止すべきことその他必要な措置を講ずべきことを勧告することができるとされているものの、非常時における対応策との直接的関係は規定されていない。そもそも財産処分は自由が原則であり、船舶の海外譲渡等に関するのみ戦時法制の残滓として存在しているわけであり、非常時における日本船舶の確保策を新たに明確に講じるべきである。

国民保護法においては、海上輸送事業者を指定公共機関として指定し、住民避難等のため必要な協力を求めることができるとされているが、指定の対象は内航海運業者に限られている。わが国の非常

時はもとより、わが国の輸送に影響を及ぼす海上テロ等、国家間の全面戦争とは異なる緊急事態にあっても、できる限り平時に近い国民生活の水準を維持することが望ましいが、そのためには、各種非常時における国際海運をいかに確保するかという観点が不可欠である。

4 緊急提言

①わが国が必要とする日本船舶及び日本人船員の規模の確定

非常時に国民の生活確保に最小限必要とされるエネルギー、食料、その他の物資の内容と量を見積もり、海上輸送への依存比率から最低維持すべき日本船舶と日本人船員の規模につき、早急に関係行政機関及び関係団体が協議し算定すべきである。また、平時においても日本としてのナショナル・ミニマムにつき関係者の共通理解を得ておくべきである。シナリオとシミュレーションによる実証研究を行い、広く国民に対して情報公開することで認識を共有することが必要である。

②非常時における日本船舶及び日本人船員確保の制度的対応策の確立

米国、韓国及び欧州等でも自国船の急激な減少の中で従来の制度では非常時における必要船腹の確保は困難であるとの認識のもと、平時から非常時に必要な船舶・船員を確保する助成策を制度化して実施している。これ等の制度をも参考にしながらわが国においては、非常時に必要とされる日本船舶及び日本人船員を確保し、かつまた、これ等の船舶・船員が非常時に対応できるようにする、わが国独自の制度的対応策を検討すべきである。

(*) 米国は、国家安全保障を理由として、自国商船隊に対して政府助成を行う新運航補助制度(MSP)を実施している。

韓国では、非常事態に国民経済に緊要な物資と軍需物資を輸送するための船舶を国家必須船舶として制度化している。イギリス、ドイツ、オランダ、スペイン等の主要国においては、自国人船員を確保するため自国籍船または第二船籍の船に配乗される船員の所得税の減免を実施している。

③若年海上勤務者の確保策の確立

日本の国際海運企業、海上自衛隊等において若年層の海上勤務への意識は、1980年代以降後退しつつあり、船員のライフサイクルの魅力が低下している。また、海に対する教育が一貫して行われていないことから、国民全体が海に対して関心が希薄化している。日本人外航船員の減少問題に対する対応も、船員若年層に関する意識調査を含めその問題点等を早急に調査した上で、これから少子化社会という社会労働環境を踏まえ、単なる経済条件の向上にとどまらず海事社会における若年海上勤務者へのライフプランの提示等幅広い政策を講じるべきである。

同時にわが国の海事関係の教育について体系的な充実を図る必要がある。小学校から大学に至る教育課程において「海」の占める割合は、欧米に比較して極端に低く、特に近現代史における海の歴史的役割についての教育は、授業時間の配分も含めて皆無に等しいといわれている。このことが若者の海への関心を薄め、「海のロマン」の希薄化に繋がっていると考えられる。日本にとっての海の果たす役割や価値及び海に関する歴史教育の充実と海事思想の普及が必要である。

なお、海上自衛官の多くは若年退職しており、船員として引き続き活躍できるよう、公的資格の認定制度の改善等も検討すべきである。

(*) 韓国海洋水産部では国家必須船舶を維持するに必要な自國船員確保のため、船員職歴開発プログラム制度を設け、韓国海洋大学等における自國船員教育訓練能力増強を図ることとしている。わが国では民間海運会社及び労働組合

関係者から構成される船員・船籍問題労使協議会において「日本人船員（海技者）確保・育成に資するための施策「骨子」について」が平成18年5月23日に取りまとめられている。

④ 非常時における日本船舶及び日本人船員の確保に関し政策枠組を示す基本法の制定

わが国が非常時における日本船舶及び日本人船員の確保に関する緊急提言事項である、わが国が必要とする日本船舶及び日本人船員の規模の確定、非常時における日本船舶及び日本人船員確保の制度的対応策の確立並びに若年海上勤務者の確保策の確立に関して、立法府はわが国が非常時における日本船舶及び日本人船員の確保に関する基本的な方針と枠組みを規定する基本法を制定すべきである。同時に、緊急提言事項を含めた海洋政策を一元的に管理する海洋政策管轄担当の政府機関と主管大臣を早急に決定するべきである。

この場合、わが国において総合的な海洋政策を推進するためには、その基本理念、政策推進に係る指針、推進体制等の政策枠組を示す海洋基本法の制定が必要であるとして、関係方面で検討が進められているところであり、日本船舶及び日本人船員の確保に関しても、海洋基本法の検討事項に含めて行われることが必要である。

【問い合わせ先】

海洋政策研究財団 (財団法人 シップ・アンド・オーシャン財団)

〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-16 海洋船舶ビル

参与：寺前（テラマエ）

TEL：03-3502-1909 FAX：03-3502-2033

政策研究グループ：仙頭（センドウ）

TEL：03-3502-1963 FAX：03-3502-2127

(財) シップ・アンド・オーシャン財団は、平成17年4月より「海洋政策研究財団」として活動しています。

「有事における日本船舶及び船員のあり方に関する研究会」

メンバー

(敬称略)

- 赤塚 宏一 (社)日本船長協会副会長・神戸大学監事
秋山昌廣 海洋政策研究財団会長 (元防衛事務次官)
井出本 栄 全日本海員組合組合長
夷子健治 (財)海上保安協会研究員 (元第七管区海上保安本部長)
◎大津皓平 東京海洋大学海洋工学部教授
甲斐 勝 元新日本石油開発株代表取締役社長
田岡俊次 軍事評論家・朝日ニュースターマンテーター
竹野弘之 元日本郵船歴史博物館長
玉置和宏 毎日新聞社特別顧問
古澤忠彦 三井造船株顧問 (元海上自衛隊横須賀地方総監)
*柳澤協二 元防衛研究所長
○寺前秀一 高崎経済大学教授・海洋政策研究財団参与(元運輸省海事産業課長)
◎座長、*オブザーバー、○事務局

海洋基本法案の概要

1. 本法の目的

海洋法条約等に基づく国際的協調の下、新たな海洋立国の実現を図るため、海洋に關し、基本理念を定め、国、地方公共団体等の責務を明らかにし、海洋基本計画の策定その他海洋に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、総合海洋政策本部を設置することにより、海洋に関する施策を総合的かつ計画的に推進する。

2. 海洋政策の基本理念

①海洋の開発及び利用と海洋環境の保全との調和、②海洋の安全の確保、③科学的知見の充実、④海洋産業の健全な発展、⑤海洋の総合的管理、⑥国際的協調

3. 国、地方公共団体、事業者、国民の責務

4. 海洋基本計画

政府は、海洋に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、海洋基本計画を定めなければならない。

5. 海洋に関する国の基本的施策

①海洋資源の開発及び利用の推進、②海洋環境の保全、③排他的經濟水域等の開発等の推進、④海上輸送の確保、⑤海洋の安全の確保、⑥海洋調査の推進、⑦研究開発の推進、⑧海洋産業の振興、⑨沿岸域の総合的管理、⑩離島の保全等、⑪国際協力の推進、⑫海洋に関する国民の理解増進

6. 海洋政策担当大臣の設置

7. 総合海洋政策本部の設置

海洋政策を集中的かつ総合的に推進するため、内閣に、総合海洋政策本部を置く。

8. その他

その他、海洋に関する施策を推進するため、所要の規定を整備する。