

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

【事務局】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第1回国際海上輸送部会を開催させていただきます。

委員の皆様には、ご多用の中、ご出席賜りまして、まことにありがとうございます。海事分科会に引き続きまして、よろしくお願ひ申し上げます。私、事務局を務めさせていただきます、海事局海事分科会プロジェクトチームの課長補佐でございます藤田と申します。

本日は委員及び臨時委員総数17名中10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、海事分科会同様、本部会につきましても、情報公開の観点から、会議自体を公開とするとともに、会議録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ひ申し上げます。

本日は、国際海上輸送部会としての初めての会合でございますので、改めて、ご出席の委員の皆様のご紹介を申し上げたいと存じます。

一橋大学学長の杉山武彦委員です。

株式会社読売新聞社論説副委員長の松田英三委員です。

では次に、臨時委員としてご出席の皆様をご紹介申し上げたいと存じます。

神戸大学監事の赤塚宏一委員です。

財団法人シップ・アンド・オーシャン財団会長の秋山昌廣委員です。

専修大学教授の太田和博委員です。

社団法人日本船主協会会長の鈴木邦雄委員です。

学習院大学教授の南部鶴彦委員です。

全日本海員組合組合長の藤澤洋二委員です。

電気事業連合会副会長の榎本晃章委員です。

石油連盟会長の渡文明委員です。

なお、本日、浅野委員、馬田委員、岡部委員、河野委員、佐々木委員、西岡委員、山口委員におかれましては、所要のため、ご欠席でございます。

また、本日は、プレゼンテーション及び意見交換のため、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。

三菱商事株式会社の泉道夫理事でございます。

社団法人日本鉄鋼連盟の市川祐三専務理事でございます。

J F E スチール株式会社の鈴木彰原料部長でございます。

続きまして、事務局でございます国土交通省からの出席者を紹介いたします。

海事局長の富士原でございます。

海事局次長の春成でございます。

大臣官房審議官の大野でございます。

大臣官房技術審議官の伊藤でございます。

本日の出席者については、以上でございますが、議事に先立ちまして、海事局長の富士原より一言ごあいさつを申し上げます。

**【海事局長】** 海事局長の富士原でございます。本日は、委員の皆様方、ご多用のところ、本部会にご出席をいただきましてまことにありがとうございます。

本部会の開催に当たりまして、私から一言ごあいさつを申し上げます。我が国、四面を海に囲まれて、原油、ガス、石油、鉄鉱石のほぼすべて、また食糧の60%を輸入に依存しているということでございます。貿易量の99.7%が海外から船で日本に運ばれているという状況でございます。したがって、我が国の外航海運は、我が国の経済、国民の日々の生活を支える上で、非常に大きな役割を担っているということでございます。安定的な海上輸送の確保は、我が国の発展にとって極めて重要な課題であると考えています。

一方で、外航海運の現状を見てみますと、東西冷戦構造の崩壊、あるいは経済のグローバル化による市場経済の急速な転換等を背景といたしまして、2002年以降、世界平均で6%程度の増大をしてございます。非常に活況を呈しているという状況でございますが、一方でM&Aによる外国船社の巨大化ということに見られますように、世界の海運会社間の競争は激化の一途をたどっております。

一方、我が国外航海運の現状を見てみますと、日本商船隊における日本籍船の総数は、国際競争力の喪失から極端に減少してございます。ピークでございました昭和47年1,580隻あったわけでございますが、これが平成17年には95隻にまで減少している。これに伴いまして、外航日本人船員も、ピークでございました昭和49年の5万7,000人から、平成17年には2,600人にまで大幅に減少しています。これは我が国経済、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の確保の面において、危機的な状況にあると言わざるを得ないのではないかと考えております。

このような状況の中で、諸外国で広く導入されつつあります、また非常に大きな成果を上げていると見られます、トン数標準税制について、我が国におきましても昨年の税制要求の結果、関係の法律の整備を前提として、平成20年度税制改正において具体的に検討する道筋が示されたところでございます。

この関係法律の整備に際しましては、日本における外航海運の役割や、邦船社の国際競争力の確保、日本籍船・日本人船員の確保、適正な競争環境の整備、航行安全の確保・環境保全といった安定的な国際海上輸送の確保策のあり方を根本から議論しなければならないと考えているわけでございます。

このため、本国際海上輸送部会におきましては、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を調査審議していただくということになってございまして、本日ここに、交通経済や競争法等各方面の碩学の方々や、資源エネルギー、金融、物流等各界を代表する方々にご参加をいただいております。

将来にわたりまして我が国経済及び国民生活の発展の基盤となる安定的な海上輸送を確保するため、皆様方に活発なご審議をお願いしたいと考えております。

以上、お集まりの皆様方の一層のご支援、ご協力を心からお願いを申し上げまして、私のごあいさつとさせていただきます。どうもありがとうございました。

**【事務局】** ここでマイクの使い方をご説明させていただきます。ご発言の際には、お手元のマイクのトークというボタンを押してから、ご発言ください。また、ご発言が終わりましたら、再度トークというボタンを押して、オフにしてくださいませよう、お願い申し上げます。

それでは、議事に入らせていただきます。まずは第1番目の議題でございますが、国際海上輸送部会を設置したことに伴いまして、交通政策審議会令第7条第3項の規定により、部会長を委員の皆様の中から互選により選任していただきたいと存じます。どなたかご推薦をお願いいたします。

**【委員】** 私は、交通経済学と海運業界にご造詣が深く、人物、識見、指導力にも秀でていらっしゃる一橋大学の杉山武彦先生にお願いできればと思います。いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

**【事務局】** どうもありがとうございました。ただいま、松田委員から杉山委員をとの

ご提案がございましたが、ほかにご推薦はございますでしょうか。先ほど異議なしというお言葉が皆様のほうからございましたが、杉山委員お願いできますでしょうか。

【杉山委員】 謹んでお受けさせていただきます。

【事務局】 どうもありがとうございます。それでは、杉山部会長にごあいさつをいただき、その後の議事進行をお願いしたいと存じます。杉山部会長よろしくお願いいたします。

【部会長】 ご推挙いただきました杉山でございます。一言だけごあいさつを申し上げたいと思います。

先般の海事分科会で、海事局からもご説明ございましたように、貿易立国を標榜している日本にとって、少なくとも海事関係者の認識としては、現在の我が国の海運というのは、大変憂うべき状況に至っております。この認識が国際経済社会の動向ですとか、あるいは世界の外航海運の実態に照らして、的確なものであるとするならば、日本は一刻も早く対応を必要としているということになるかと思えます。新しい海事政策を展開していくことになりますと、それがどうしても必要だという認識が広く有識者ですとか、マスコミですとか、あるいは財政当局、その他の社会全般に行き渡ることが出発点になるかと思存じます。今回の国際海上輸送部会の使命は、海事関係者が持っているそのような危機意識がほんとうに日本にとって、真に必要なものであるということを確認をした上で、安定的な国際海上輸送を確保するためにどんな海事政策の推進が必要であるかということ議論することであると考えております。本日以降の議論を通じて、現状を点検して、部会として委員の間で共通の認識を深めながら、海運を取り巻くすべてのステークホルダーに対して、説得力の高い訴えかけを用意したいと存じます。委員の方々には率直な議論をお願い申し上げますとともに、その議論の積み重ねが緻密で、説得力の高い社会へのメッセージとなっていきますように、私自身も精いっぱい努力をいたしたいと存じますので、どうぞひとつよろしくお願いを申し上げます。

それでは、議事次第に沿って、議事を進めさせていただきます。まず初めに、交通政策審議会令第7条第5項に基づきまして、私から部会長の代理を指名させていただきたいと思存じます。部会長代理には松田委員をお願い申し上げたいと思存しますが、よろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【部会長】 どうぞよろしくお願いを申し上げます。

それでは、続きまして第2の議題でございます、日本及び諸外国の政策について、これは事務局からご説明をお願いいたしたいと思っております。なお、意見交換につきましては、第3の議題でございます委員等有識者からのプレゼンテーションの後にまとめて実施をさせていただきますので、よろしくお祈りを申し上げます。それでは、ひとつよろしくお祈りいたします。

**【外航課長】** それでは、資料の説明をさせていただきます。その前に配付資料の確認をさせていただきます。資料1といたしまして、交通審議会海事分科会委員名簿、資料2といたしまして、交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会委員名簿、資料の3といたしまして、これからご説明申し上げます第1回国際海上輸送部会説明資料でございます。資料4といたしまして、委員等有識者からのプレゼンテーション資料という束がございます。それから資料の5といたしまして、国際海上輸送部会の今後のスケジュールという1枚紙がございます。それ以外に、資料番号を振ってございませませんが、A3の大きな年表のような資料を配付させていただいております。以上でございますが、落丁等ございましたら、また後ほどでも結構でございますので、事務局のほうにお申し出をいただきたいと思っております。

それでは、資料の3につきまして、ご説明をさせていただきます。まず、今後の審議対象ということで、資料の1ページをお開きいただきたいと思っております。資源エネルギー等輸出入の99.7%を担います、外航海運は我が国の経済、国民生活の向上のために大変重要であるということかと思っておりますが、一方で図にかかせていただいておりますとおり、平時、非常時、有事、それぞれに安定的な国際海上輸送を行う上で、それを阻害するようなリスクも背負っている。その結果、さまざまな事態が想定されるということでございます。そういった中で、安定的な国際海上輸送を確保していくためには、こちらに掲げましたような、卵でかいてありますけれども、邦船社の国際競争力の確保、日本籍船の確保、日本人船員（海技者）の確保、あるいは適正な競争環境の整備、航行安全の確保・環境保全といった課題について、適切に対応していくことが重要だろうと認識をしております。そのための手段といたしまして、トン数標準税制等の予算・税制・融資等による確保支援措置の導入、あるいは日本籍船及び日本人船員の計画的増加策、独占禁止法適用除外制度の適切な運用、マラッカ・シンガポール海峡の航行安全の確保といったような手段を検討していくことが必要ではないか。これらの施策を整合的に講じることによりまして、安定的な国際海上輸送の確保を図り、もって海洋立国・貿易立国としての持続的成長を目指していく

という方策につきまして、本部会において具体的なご審議をお願いしたいというふうに事務局として考えておるところでございます。

1 ページおめくりいただきまして、2 ページであります。具体的な論点の例を挙げさせていただきます。日本経済・国民生活に対する外航海運の役割、日本の外航海運事業者・日本籍船・日本人船員（海技者）の役割及び必要性、以上2 つにつきましては、本日委員等有識者の皆様からプレゼンテーションいただくことになっております。3 点目といたしまして、日本籍船・日本人船員の必要規模、それらを踏まえまして、外航海運事業者の役割を踏まえた日本籍船・日本人船員の計画的増加策といったようなことにつきまして、ご審議をいただきたいと考えているところでございます。以上の諸点につきましては、6 月末までにご審議をいただいて、中間とりまとめをお願いしたいと考えているところでございます。その他、競争環境の整備等の論点につきましては、秋以降に引き続きご審議をいただきたいと考えている次第でございます。

続きまして、我が国海運政策の歴史という資料につきまして、ご説明させていただきます。資料の3 ページをお開きいただきたいと思っております。海運と国家の関わりについてということで、第二次大戦後から今日に至るまでの我が国海運政策の歴史につきまして、概観をしたものでございます。大きく分けて、3 つの時代区分に分けさせていただきます。1 つ目が、1947年から1964年にかけての、政府主導の時代ということであります。戦後の経済復興のために重要な産業といたしまして、高い優先度が海運産業に与えられました。そのために、政府による手厚い保護を受けたということでございます。中心となりましたのが、1947年に始まる計画造船制度でございます。しかしながら、そういった施策を講じたものの、海運企業の体質がなかなか改善されない。その上、過当競争もあったということで、これを収束させるために、やはり政府主導のもとで、1964年に海運企業の集約が実施をされております。

2 つ目の区分といたしまして、1964年から1985年にかけての時代を自主経営への移行の時代というふうに整理をさせていただきます。海運集約体制がスタートいたしまして、企業体質が改善されてまいります。それにつれて、政府による海運助成策が徐々に減っていくという時代かと思っております。1982年に利子補給制度が廃止をされました。また、1985年の6月に海運造船合理化審議会の答申が出され、集約体制が終焉を迎えたと言えようかと思っております。これらによりまして、政府による海運企業への干渉が本格的になくなったということの意味しているのではないかと思います。

3つ目の区分といたしまして、85年から現在に至るまででございますが、自己責任による経営の時代と言えようかと思えます。自主的な経営のもとに、海運企業が成長いたしまして、経済活動も広範なものになってまいりました。世界的な競争を繰り広げていく中で、各国の海運企業との激しい競争が行われているということでございます。この時代におきましては、国際的な競争条件の均衡化ということが重要になってきておるわけであり、各国におけます海運政策の実施状況につきましては、必ずしも同一ではございません。ばらつきがございますので、競争条件という土俵を政府が整備していく。海運企業が自己責任によりまして、国際競争を勝ち抜いていくための競争環境の整備を図ることが政府に求められている時代と言えるのではないかと整理をさせていただいております。

以下、4ページ以降、若干その内容につきまして、補足させていただきたいと思えます。資料の4ページでございますが、戦前、内航船も含めまして約2,700隻、日本籍船ございましたが、戦争で大打撃を受けまして、終戦直後には800隻にまで減少いたしました。その後、GHQによります統制のもとで、日本が軍事的侵略主義国家となることを防止するという日本占領政策の基本目標に沿いまして、戦時補償の打ち切り等の日本海運の弱体化政策がとられたわけであり、しかしながら、朝鮮戦争を始めとする冷戦下におきまして、非軍事化から経済復興へ基本目標が転換されるのに伴いまして、海運政策も日本船舶拡充の方向へと向かい始めるわけでございます。その代表的な政策が1947年に始まります計画造船制度でございます。これを支えるために、1953年には利子補給制度も創設されまして、政府主導のもとで、海運業の復興が図られていったわけでございます。

5ページでございますが、我が国の海運業、長期にわたる海運不況や過当競争などの課題を依然として抱えたままでございます。これを解決するために、政府が1964年に海運企業の集約を実施することになります。集約後、こちらにございますような中核6社を中心とした体制へと移行をしていったということでございます。

資料の6ページでございますが、この集約後に高度成長期、コンテナ船の登場を背景といたしまして、計画造船や利子補給制度によりまして、日本船舶が大量に建造されていく時代となったわけでございます。その後、海運業、好況と不況を繰り返しておりますけれども、それに伴って、利子補給制度も停止と復活を繰り返してまいりました。

資料の7ページを見ていただきたいと思います。最終的に利子補給制度は、1982年には廃止をされております。1985年には海運造船合理化審議会の答申におきまして、企業が自主的な判断によりまして、企業間の関係を形成していくということがうたわれて

おりまして、集約体制が終焉を迎えたということかと思えます。以上までが自主経営への移行の時代と言えるのかと思えます。

資料の 8 ページでございますが、海運業が自己責任による経営の時代に突入をいたします。これに先立ちますが、1971年にいわゆるスミソニアン協定を契機に円高が進行いたしました。そのころから日本籍船が減少を始めておりまして、さらに1985年にはプラザ合意によりまして、急速に円高が進行いたしました。日本籍船はそこでますます競争力を失いまして、その後激減するわけでございます。さらに、その円高対策といたしまして、1987年には緊急雇用対策によりまして、船員数を半減させることでコスト削減を試みたわけでございます。しかしながら、国際競争力を失いました日本籍船の減少には、歯どめがなかなかかからなかったということでございます。政府におきましても、さまざまなフラッキング・アウトの防止のための政策を実施いたしてございまして、例えば1988年には、マルシップ混乗船を導入するなど、日本籍船の競争力の向上のための施策を実施したわけでございます。ただ、なかなか日本籍船、日本人船員の減少に歯どめがかからなかったというところでございます。この時期に世界的にもフラッキング・アウトが進展をしております、その防止のために欧州諸国等におきましては、第二船籍制度・国際船舶制度が導入されております。ただ、必ずしもこれらの制度も十分な効果を発揮しなかったということで、その後にはさらにトン数標準税制の導入といった動きも見られるようになったわけでございます。我が国におきましても、日本籍船の競争力の向上を目指しまして、1996年に国際船舶制度が創設をされております。そして、2006年には我が国におきましても、トン数標準税制の導入について検討が、具体的な要望を行ったということでございます。後ほど個々の施策につきましては、また改めてご説明をさせていただきますと思えます。

資料の 9 ページでございますが、これまでの主な答申等となっておりますが、日本籍船の減少問題に対する対策につきましては、海運造船合理化審議会等の場で幾度となく議論、検討をされてきております。基本的にはコストの高い日本人船員の日本籍船への配乗を少数化するということによりまして、日本籍船の競争力を確保していく。それによりまして、その減少を防いでいこうという施策をとってきたわけでございますが、実際にはなかなか減少に歯どめがかかっていないというのが実情というところでございます。

それでは続きまして、我が国の海運政策ということで、今まで触れたような個々の施策につきましては、ご説明をいたしたいと思えます。資料 10 ページでございます。利子補給

制度についてでございます。1950年に勃発しました朝鮮戦争が終わりまして、軍需輸送が後退しまして急速に不況が到来しました。海運業におきましても海運特需の収束とともに脆弱性が一気に表面化したというのが制度導入の背景でございます。脆弱性と申しますのは、この資料に書いてございますとおり、借入金依存体質が高かったこと、我が国の金融利子率が国際水準よりも高かったこと、また建造船価の高いことに基づく資本費負担が過大だったことというようなことでございます。こういったことを解決していくためには、支払利息の金利を引き下げる制度が必要と考えられたわけでございます。そして1953年に利子補給制度が創設をされまして、計画造船と一体的に運用されたということでございます。概要につきましては、この図にあるとおりでございます。海運会社の申請に基づきまして、運輸大臣が大蔵大臣と協議をした上で、金融機関と利子補給契約を締結しまして、利子補給金を支給する。それを金融機関が融資・利子の減額という形で海運会社にフィードバックする。ただ、いろいろと制約も多く、当時の運輸大臣によりますさまざまな監督が行われていたということでございます。1953年に利子補給制度始まったわけですが、その後、海運業の好不況に伴って、停止と復活を繰り返しましたが、最終的には1982年3月31日をもちまして打ち切りということになっております。

続きまして、資料の11ページでございます。外航海運に関する税制についてということでございますが、ベージュ色で表示されております船舶の特別償却と買換え等の場合の圧縮記帳の特例でございますが、これらが船舶投資関係の税制ということでございます。薄い青色で表示されております登録免許税と固定資産税の軽減の関係は、国際船舶制度に関係する税制ということでございます。後ほど外国の制度と比較するとき、また言及させていただきたいと思っております。

それでは、資料12ページでございますが、国際船舶制度の概要でございます。1996年に日本籍船の国際競争力の確保のために導入された制度でございます。まず、国際船舶の要件といたしまして、こちらにございますような5つの要件、日本籍船であること、総トン数2,000トン以上であること、遠洋区域又は近海区域を航行区域として、専ら国際航海に従事している船舶であること等々、それから特定の船舶に該当すること、いずれも満たすことを要件としております。これらの5つの要件を満たしました船舶につきましては、登録免許税及び固定資産税の軽減という税制上の支援措置やSTCW条約締約国において、船舶職員免状を取得した者を国土交通大臣の承認によりまして、日本船舶の船舶職員として乗り込ませることができるという特例措置を受けることができるというのが制度

の概要でございます。

国際船舶の現状を見ますと、日本籍船の大半が国際船舶となっておりますが、制度創設当初、平成8年10月には144隻、国際船舶がございましたが、平成18年央には85隻にまで減少しているということで、必ずしも日本籍船減少の歯どめをかけるまでにはこの政策も至っていないということでございます。

続きまして、我が国海運の重要性という部分でございますが、資料の13ページでございます。先般の海事分科会におきまして、提出させていただきました資料でございますので、ごく簡単に振り返っておくことにさせていただきたいと思っております。

まず、我が国の輸入依存度の状況ということでございますが、資源エネルギーについてはほぼ100%、食糧につきましても60%を輸入に依存をしているということでございます。

それから14ページでございますが、輸送手段でございますが、重量ベースでは99.7%、ほぼ全量に近いくらい海上輸送で行われている。金額ベースで見ましても、約7割が海上輸送により行われているということでございます。

資料の15ページでございますが、我が国の主要輸出入品目ということで、輸入につきましても、重量ベースで見ますと、約73%を資源エネルギー関係が占めているということでございます。一方、輸出につきましても、機械類あるいは乗用自動車といった付加価値の高いものが多くなっているというような構成になっております。

これを運びます日本商船隊でございますが、16ページでございます。我が国商船隊の構成及び日本人外航船員数の推移を見ますと、商船隊の構成につきましても、先ほど局長のあいさつでも出ておりましたが、昭和47年に日本籍船のピークがございまして、1,580隻ございました。その後徐々に日本籍船の数が減少を始めまして、60年のプラザ合意を契機に急速に減少していった。今日では、平成17年、95隻にまで日本籍船が減少しているところでございます。日本人外航船員につきましても、ピーク時、約5万7,000人外航船員がございましたが、減少を続けておりまして、特にプラザ合意後の緊急雇用対策によりまして、激減をいたしまして、その後も減少を続けて、今日では2,600人余まで減少しているという状況でございます。

17ページでございますが、自国籍船率・自国船員率につきましても、諸外国と日本の状況を比較したものでございます。日本がそれぞれ、自国籍船率4.7%、自国船員率7.1%ということでございますが、諸外国、おおむね5割を超えているようなところが多いとい

うことで、日本の比率は諸外国に比べて際立って低いということが言えようかと思います。

その下側は我が国商船隊の船籍国別一覧ということでございますが、総トン数ベースで見まして、パナマが約7割ぐらいを占めておりまして、特定の国に著しく集中した船籍構成になっているということでございます。

それでは、続きまして諸外国の海運政策につきまして、説明させていただきたいと思えます。資料の18ページをごらんいただきたいと思えます。諸外国の海運強化策ということで、一覧にしたものでございます。ベージュ色になっておりますのが船舶投資関係の施策、紫色がトン数標準税制、薄い青色が第二船籍などの船籍制度、それから黄色で塗っておりますのが船員関係の優遇制度、最後の一番下にありますのが、米国でとられております運航補助制度であります。諸外国につきまして、どの程度制度が導入されているかというのを丸をつけて比較をしたものでございます。日本におきましては、船舶投資関係の税制、それから国際船舶制度という形で、船籍制度が導入されております。また船員の訓練費補助につきましては我が国にもありますが、多くの国で導入されておりますトン数標準税制は、まだ導入に至っていないという状況でございます。

では、個々の政策について、まず資料19ページでございますが、諸外国におけます自国籍船に関する考え方を簡単に整理したものでございます。自国籍船につきましては、国家安全保障上の理由、あるいは自国物資の安定輸送手段の確保という観点から、自国籍船を重要視している国が多いということが言えようかと思います。こういった考え方に基づいて採用されている政策を、以下、簡単に見ていきたいと思えます。

まず20ページでございますが、船舶投資関係の制度ということでございます。代表的なものとしたしまして赤色でかかれておりますけれども、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、それからもう一つが売船益にかかります税金を繰り延べすることができる等の船舶の買い換え時の特例措置、これらのほかに民間投資家や各種金融機関に船舶投資に係るインセンティブを付与する施策なども韓国、ドイツ等で行われているということでございます。

続きまして21ページでございますが、船員関係の政策でございます。自国籍船又は第二船籍の船に配乗されます船員の所得税や社会保険料の軽減措置、あるいは船員の海外乗下船地への送還費用の一部を補助する船員の派遣・帰国費補助措置、あるいは自国籍船員確保のため、船員訓練費用の一部を補助する船員の訓練費補助費用の4つぐらいが代表的な政策と思われれます。このうち、船員の訓練費補助の措置につきましては、我が国におい

でも一部実施をされているという状況でございます。

それから、22ページをごらんいただきたいと思います。第二船籍・国際船舶制度についてでございます。一定の条件のもとに、外国人船員を出身国の賃金水準で雇用することでありまして、船舶登録料、船員所得税等の減免等を認めるもので、我が国におきましては、国際船舶制度という形で導入をされておるものでございます。

それから、資料の23ページでございますが、アメリカの運航補助制度でございます。米国特有の制度でございますが、有事に徴用できます米国籍船の確保の観点から行われているものでございまして、1996年に導入されましたMaritime Security Actに基づく、Maritime Security Programによる運航補助でございます。2007年には約187億円の予算が充当されているということでありまして。

続きまして、資料の24ページでございます。韓国における施策でございますが、コストカットのために便宜置籍船化が進むという中で、有事に備えまして、韓国人船員で構成された韓国商船隊を維持するために、国家必須国際船舶を指定いたしまして、指定された船舶に外国人船員にかえまして、韓国人船員を2名多く配乗し、これによります船員賃金の差額を国が補償しているという制度でございます。2006年には30隻を指定されておりまして、さらに段階的に拡大し、最終的に88隻まで拡大をする方針と聞いております。

続きまして、資料の25ページでございますが、各国で導入が進んでおりますトン数標準税制関連の概要についての資料でございます。ご承知のとおり、トン数標準税制は船舶のトン数を基準といたしまして、一定のみなし利益を算定する課税方式、一種の外形標準課税でございます。いろいろ整理をしておりますけれども、制度の導入目的といたしましては、多くの国におきまして、自国海運産業の国際競争力の確保、自国籍船のフラッグング・アウトの防止、自国船員の確保といったことが主な目的として挙げられております。

1ページめくっていただきまして、ドイツのところをごらんいただきたいと思いますが、1番下に適用条件・制約等というところがございます。ドイツの船主協会は、政府に対しまして、ドイツ籍船を増加するという約束をしたということでございます。それから、イギリスの同じ欄でございますけれども、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ということございまして、政策目的にかなった措置がとられるように、措置されている例ということでございます。

続きまして、資料の28ページをごらんいただきたいと思います。28-1というところ

ろでございますが、トン数標準税制の導入状況につきましては、船腹量で見まして既に約6割の国で導入をされております。そもそも非課税という国もあわせると、約7割の国で法人税の特例措置が導入されているということになるわけであります。その効果を見たものが下の表でございますが、オランダ、ノルウェー、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きまして、導入後におおむね自国籍船の数あるいは自国船員数が増加をしているということで、効果があったと言えようかと思えます。

1ページめくっていただきまして、トン数標準税制のところにも一部出てまいりましたが、EUにおける海運助成ガイドラインについて若干触れさせていただきたいと思えます。EUにおきましては、2004年1月に海運に対する国家助成ガイドラインが改正をされておりまして、同ガイドラインでは海運助成の主な目的といたしましたして、EU加盟国籍船の増加、海技の伝承等を挙げております。その上で対象を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または維持を図るということにされており、税制としてはトン数標準税制が認められているということでございます。

最後になりますが、29ページをごらんいただきたいと思えます。各国におけます船舶徴用制度におきまして、簡単にまとめさせていただいたものでございます。諸外国におきましては、緊急事態に対応するために、主に自国籍船を対象といたしまして、船舶徴用をする制度が導入されているということでございます。

大変はしょって恐縮でございましたが、以上が資料3の説明でございます。なお、別途お配りしておりますA4の年表につきましては、また参考に後ほどご参照いただければと思えます。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。それでは、続きまして、第3の議題であります、委員等有識者からのプレゼンテーションに移らせていただきます。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検討を進めるため、以下、議事次第にも書かれておりますが、社団法人日本船主協会、全日本海員組合、社団法人日本貿易会、石油連盟、電気事業連合会、社団法人日本鉄鋼連盟、財団法人シップ・アンド・オーシャン財団からプレゼンテーションを行っていただきます。またあわせて全国農業協同組合連合会及び社団法人日本荷主協会へのヒアリングの結果を事務局からご報告いただくことといたします。

それでは、まず、社団法人日本船主協会、鈴木邦雄会長からプレゼンテーションをお願いいたしますと存じます。

【鈴木委員】 鈴木でございます。時間が10分ということで、詳しいことは申し上げられませんので、概略を海運業者から見た要望ということでお話をさせていただきます。

「わが国外航海運の役割と競争条件の確保」となっておりますが、まず、最初のページに書いてございますが、外航海運は基本的に参入・撤退が自由、運賃は若干の例外がございますが、運賃も大体自由でございまして、他の産業、他の交通とはちょっと違うかと思えます。全く世界単一市場でいかなる国の船も、いかなる国へも基本的には行けるようになってまして、世界単一市場で百数十社の外航海運会社が自由競争で激しく競争しております。競争のファクターというのはもちろんサービスの質と運賃ということになりますが、今日は時間の関係で、運賃のほうに絞らせていただきますと、競争力のある運賃をお客様に提供するためには何が必要かといいますと、いろいろありますけれど、やはり競争力のあるコストを達成しなければならない。競争力のあるコストの達成のためには、実にいろいろなことがあります。今日はこれも時間の関係で税制と船員費に絞らせて話をさせていただきますと思います。

先ほどの国土交通省の大変包括的なお話の中にすべて含まれておりますが、時間の関係で、表はちょっと抜かして適当に話させていただきます。世界単一市場で戦っておりますから、どこの国でも何でも来るということで、我々の外航海運先進国の国々におきましても、コスト競争力達成のために、まず税金の安い国にフラッグアウトすると。税金が安い国というのは、基本的には、船員の国籍について制限がございませんから、船員費の安い船員を使うというようなこと。もっと進みますと、きょうのプレゼンテーションにありませんでしたが、ヨーロッパでは盛んに行われておりますのは、会社をタックスヘイブンの国に移してしまう。バミューダとかバハマにヨーロッパの会社、ヨーロッパの会社じゃなくなっちゃてるわけですけど、もともとのヨーロッパの会社がタックスヘイブンの国に移っている。私の知り合いだけでも10社ぐらいがそういうことをしております。そういう関係で、いろいろなことをしておったわけですけども、それは競争力の維持強化ということでございます。

日本の外航海運企業も同様でございますが、日本の外航海運業は私の知る限り、大手、中手におきましては、企業が外国に移るということはまだやっておるところは、大手、中手ではないように思います。それを除きまして、便宜置籍船ですね。フラッグアウトしたり、外国船を使うということで、先ほどありましたとおり、約2,000隻の外航海運船がございまして、そのうちの90隻を除きまして、千九百何十隻はパナマを初めとする外国

籍になっておりまして、船員も2,600人、仮に2,000隻といたしますと、乗っておる船員だけで恐らく四、五万人おるでしょうから、そのうち二千数百人しか日本人はおらないと、こういう状況になっております。これは、多分本社を外国に移していないということも、日本だけが飛びぬけている理由の一つだと思います。もし、日本の海運会社が本社を半分ぐらい移しておれば、それは日本会社と考えられないわけですから、この比率は少し変わってくるのだと思います。

片や、世界の外航海運企業はそんなことをやっておるわけですが、世界の海運国は何をやっておるかという、これも既にご説明がございましたが、自国船籍の減少、自国船員の減少に歯どめをかけるために、いろいろな施策を行ってまいりました。その中で最近目立つのが、この10年ほど前にオランダから始まりましたトン数標準税制、これは先ほどお話にありましており、みなし利益であります。実際の利益に税金をかけるのではなく、みなし利益、運航トン数をベースにしたみなし利益に税金をかけるということで、このみなし利益が大変少ない額にされておまして、例えばいろいろな制約があるんですけども、トン数標準税制をとっている国の平均的な数字をかけますと、今私ども日本の大手3社というところで大体1,000億円前後の税金を払っておりますが、これが30億円ぐらいで済んでしまうということで、3社では970億の節税になると。今の利益をベースにすれば、そういう状況でございます。ぜひとも、私どもトン数標準税制を採用していただきたい。使い手のよいトン数標準税制を採用していただきたいということでございますが、その前に根本に戻りまして、日本の海運会社というのは、どんな意味があるのかと。2つ目は日本の海運会社とは別に、日本国籍船と日本人船員というのはどんな価値があるのかということをお二、三分で話してみたいと思います。

まず、日本海運企業の意義でございますけれども、日本経済にとりまして、資源エネルギーの安定的確保ということは大変重要な課題で、これは、経産省におきましても日本経団連におきましても、確認されておるとおりでございます。日本の資源エネルギーの安定的確保は、契約を結ぶことから始まりますが、最終的には資源エネルギーの安定的な輸送、日本に荷物がついて初めて達成されるという側面がございます。ですから、資源エネルギーの安定的な確保の中には、資源エネルギーの安定的輸送が入ってくる。先ほどの表にもございましたが、石油とLNG足しますと、大体日本の総輸出入の9億トンの約30%、鉄鉱石と石炭を足しますと、やはり30%強、この4品目で6億数千万トンで、60何%を占めておるといってございまして、こういう荷物がどのように運ばれているかという

ますと、LNGはほぼ100%ですが、ほかの品物につきましても、今言いました4品目ですが、大体80%か90%ぐらいは中長期の契約によって輸送されております。この中長期の契約、日本の荷主さん、鉄鋼会社、石油会社、電力会社いろいろございますが、持っておる契約のうち、どのぐらいが日本の船会社とやっているかということをごを昨年調べました。1年前の話でございますが、約460隻ございまして、460隻のうち、たった1隻を除きまして、すべて日本の船会社と契約いただいております。ですから、短期のスポットなんかは別ですけど、中長期の契約は、ラフに言うと、全部日本の船会社と。1隻の例外ははっきりとした理由がありますが、時間の関係で省略いたします。ということは、日本の資源エネルギー輸送は、日本船社がやると。なぜかと。これは、日本籍船と日本人船員と関係ございませんから、全く別の理由がございまして、これは、資源エネルギー輸送の安定的な確保、すなわち1つは、運賃の安定、もう1つは船腹の安定的な確保、こういう意味で、日本船社が圧倒的にすぐれておるという観点だと思います。

まず、運賃の安定でございますが、スポットの運賃というのはものすごく船会社というのは揺れます。日本の資源エネルギー会社は中長期契約を結ぶとき、日本の船会社と基本的にはコスト・プラス・マージンということでやっております、5年、10年、15年、LNGですと、25年というような契約をいたします。外国の船会社はLNGの場合は例外がございますけれども、原則的にあまり長期契約、ましてコスト・プラス・マージンでやるなんて考えはあまりありません。もしやった場合でも、5年、10年たちましたら、そこで終わりで、100円の契約が仮にスポットマーケットで300円になってたら、300円にしてくれなきゃ延ばしませんよと、平たく言えばそういうことになるわけでございます。もし、50円に下がったといたしますと、50円でしたらしようがないから半年だけ契約しましょうと。2年、3年は契約しませんよということになりまして、運賃が非常に不安定になる。もう1つは、そういうことで船腹の手当てが非常に不安定になる。日本の船会社の場合は、コスト・プラス・マージンで提供するのに加えて、例え5年契約であろうと、10年契約であろうと、15年契約であろうと、船は大体25年ぐらいもちますから、基本的にはお客さんがほしいと言えれば契約は書いてなくてもあとは自動的にほぼ延ばす。例外があります。時々断ることもありますけども、基本的にはお客様の意向にこたえる。こういうことで日本の荷主さんと日本の船会社には、資源エネルギー契約につきまして、非常に深い信頼関係があると。これがすべてのベースであろうと思っております。

ます。ちなみに運賃なんていうのは、どのぐらいの重みがあるのかと。これはものによって違いますが、石油ですと5%とか7%ですけども、一番ちょっとウエートの重たい鉄鉱石をとらせていただきます。鉄鉱石は随分このごろ上がってまいりまして、1トン大体50ドル前後と聞いております。運賃はどのぐらいかといいますと、スポットですと、今オーストラリアから大体15ドル、ですから3割ですね。50ドルの鉄鉱石が日本へ来ると65ドル、ブラジルからいたしますと、40ドルから45ドル、すなわち50ドルの鉄鉱石が90ドルから95ドル、要するに運賃が安定するかしないかということは、ものすごい大きなファクター、これは鉄鉱石、一番大きな例を引きましたけども、ほかのものでも5%、10%というのはもちろん、全然ばかにならない額でございます。そういうことで、日本の海運会社は日本の資源エネルギー企業と非常に深い関係をもって、相互信頼に基づいてやっております。

次に、日本の船籍と日本人船員の意義ということについてお話申し上げます。実を言うと、経済的な要因さえなければ、私どもは当然日本人船員、日本籍船、これがベストだと思っております。しかしながら、先ほどご説明がありましたとおり、実は大変な経済的なハンディキャップがありまして、ただいま全員外国人配乗の船というのを、5万トンでも10万トンでも20万トンでも一緒なのですが、船員費は大体50万ドルから80万ドルぐらいの間です。これは危険品を運ぶのはちょっと違いますけども、100万ドルいく船はなかなかない。日本人を6人乗せますと、平均に大体200万ドル弱、170~180万ドルぐらいいくんじゃないか。3倍近い値段でございます。私の勤めております商船三井は700隻動かしておりますけれども、この700隻掛ける100万ドル強ということは、800億円か900億円違っちゃうわけで、こんなことしておりましたら、ことしは何とかもちますけども、とっくの昔に会社はなくなってるということで、背に腹は変えられず、フラッグイング・アウトしておったということだと思います。

それから、日本人船員のメリットというのはたくさんございまして、船会社にとりましては、顧客の満足度が高くなる。我々営業会社ですから、日本のお客さんに喜んでもらうのは大変なことでございます。それから、平均的にいいまして、非常に高い技術力を持つておる。それから、技術の伝承、海運会社はほとんど日本人の技術を中心にして、外国人の船もスーパーバイズしておりますから、技術の伝承、こういうのは非常に大変なことである。逆の方向からいきますと、日本の法律が適用されるので、船の安全、その他さらには資産の確保、資産としての船の確保、いろいろな意味で、日本国法が適用されるという

ことはありがたいこと。それから、緊急時の保障、こんなことはあってほしくないですけども、戦火などあったときには、日本籍船のほうは当然プロテクトしていただけるのではないかと。お客様のほうから見ますと、きめの細かい対応、これは日本語を話せるなんてこともこの中に入っているかもしれませんが、やはりきめの細かい対応であるとか、それから高い技術力、こんなことが評価されてるんだと思います。

国のほうは、先ほどありましたが、有事における船舶の確保、すなわち資源エネルギー及び食糧などを確保するのに、日本国籍船、日本人船員のほうがいいだろうということ。それからもう1つは、海事技術の伝承でございます。これは船乗りだけじゃなくて、海事クラスはいろいろなところがありますが、さらにパイロット、いろいろなところで必要だと思います。先ほど申し上げましたが、日本船主協会といたしましては、世界単一市場における大変な国際競争をやっておりますので、ぜひとも世界の3分の2ぐらいがトン数標準税制ないしは、無税になっておりますが、日本を除きますと、残りの30%の半分近くは日本だと思いますので、中国とかほんの一、二カ国しかないということで、世界スタンダードで働かせていただきたい。これは特別な減税要求、その他じゃなくて、世界スタンダードでやらせていただきたいということでございます。

それから、トン数標準税制が早期に導入されない場合には、日本国籍船がさらに、どこまでかはっきりわかりませんが、日本人船員はもうちょっと減るかしらんという危惧があるということでございます。

それから、最後になりますと、競争力を失って、商圏をとられる、最後には外国勢に買収されてしまう。日本の大手船社が外国に買収されますと、その船社は買収されたときから、多分トンネージ・タックスになるでしょうから、500億円の税金を払っていたのが、20億ぐらいになりますから、非常な競争力を持って攻めてくるということで、残った会社はすぐなくなっちゃうんじゃないかと、こんなことも考えております。それから、さらに、先ほど言いましたが、日本ではまだあまりはやっておりませんが、ノルウェー、デンマークで盛んにやっております会社ごとバミューダに移してしまうというところも、大手3社はなかなかできないと思いますが、中小船社では十分やる可能性がある会社もあるんじゃないかなと思っておりまして、日本海運が重要であるという観点に立ちますれば、ぜひとも使い勝手のよいトン数標準税制、ちょっと時間が過ぎまして、失礼いたしました。

この資料の最後のページをちょっと見ていただきたいと思います。最後の2ページでございますけれども、実は1990年の湾岸戦争のときに、我々の日本船主協会の船は12

隻が砲弾を受けておりまして、死者も恐らく十数名、ただし日本人は2名でございますが、死んでおります。これは死んだことは何も自慢することじゃないんでございますけれども、我々は石油の確保のためには、そのぐらいのリスクを負ったことをやっておると。最後のページが日本石油連盟から「石油海峡、ありがとう。石油を運ぶ男たち。」ということで、日本海運に対する感謝を中央6紙及び産業5紙に1ページ全面広告を出していただきまして、大変そういうことで関係業界の理解も得られているものと思っております。

以上でございます。長くなりまして失礼いたしました。

**【部会長】** どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、全日本海員組合藤澤洋二組合長にプレゼンテーションをお願い申し上げます。

**【藤澤委員】** まず、国際海上輸送部会の大きな会議にプレゼンテーションの機会を与えていただきまして、ありがとうございます。私自身が外航船の船員でございまして、世界の海をインド洋、太平洋、大西洋、世界中をいろいろ物資を運んでまいった経験のある者でございます。先ほど来いろいろな資料に基づきまして、ご説明のとおり、1947年いわゆる第2次世界大戦以後、1964年政府主導の時代には日本人船員も、また教育機関もどんどん充実されて、やはり安定的な国民生活、特に日本を中心としたいろいろな物資輸送に大きな自負とまた自信と役割を担ってきたと考えております。当時もそうでございますけれども、ある意味で日本の船員、日本人として外交官的な気分も持ちながら、各国を回ってきた経験もございます。そういった意味で、我々は海運会社に対する愛社精神または日本に対するいろいろなロイヤリティを持ちながら、そういう船員としての大きな役割を担っていた時代だったと認識いたしております。

1964年から1985年は自主経営への移行の時代、非常に厳しい労使間のいろいろな選択を迫られまして、日本人船員みずからが緊急雇用対策ということで、コスト面で半減に応じていくような時代も経験してまいりました。自己責任による経営の時代を迎えまして、現在は95隻、2,600人の日本人船員、こういう現状になっております。それで、先ほど鈴木会長のお話がありましたけど、このまま放置すれば、まだ減少傾向に向かうんじゃないのか。そういったことがこの島国日本にとってどういった大きな問題、危機意識、こういったものを共有するかということで、今後のいろいろなとらえ方が変わってくると私は考えております。

それで、5分程度のプレゼンテーションの時間をいただいておりますので、お手元に1

ページにまとめておりますけれど、この資料に基づいて、若干お話しさせていただきますと、先ほど来ありますように、いろいろな輸入等については、7割を海運に頼っている。こういった状況の中で、先ほど言いましたように、造船ともども日本人船員のその船舶管理技術は世界トップレベルにある。今でもそういうふうに自負しているわけでございます。そういった基幹産業である、そういう産業の技術力の維持向上は将来にわたって、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、極めて重要と思えます。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ます。これら産業の技術力を維持し、発展させる上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、技術の海外進出、国際的ネットワークの構築は不可避ではありますけれど、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ると考えております。事実、海外の主要海運先進国におきましては、さまざまな優遇政策がとられておりまして、自国籍船・自国船員を中核にした自国海運の維持に大きく貢献しているのが現実でございます。我が国でもトン数標準税制の導入に向けた議論が進められているわけでございますけれど、先ほどから会長のお話もありましたように、この減税効果により、日本籍船と日本人船員の確保育成、こういったことに寄与を期待できるということもございまして、我々全日本海員組合もトン数標準税制の導入については強く支持をしていきたいと考えております。高度な学校教育、練習船による訓練、さらには実践をとってからも、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、先ほど申しました国、会社に対するロイヤルティーを有しております。また、国民生活を守るという使命感に満ちているわけでございます。日本籍船、日本人船員が消滅しましたら、貿易物資の安定輸送手段の確保だとか、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、海上経験ではぐく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だとか国際機関における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するものでございます。

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と考えているということ、皆さんに明らかに表明させていただいて、海員を代表してのプレゼンテーションとさせていただきます。どうも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。

次に、社団法人日本貿易会を代表して、三菱商事株式会社泉道夫理事にプレゼンテーションをお願い申し上げます。よろしくお願いいたします。

**【泉理事】** 三菱商事の泉でございます。今日は発言の機会を頂戴し、ありがとうございます。簡単なレジュメを用意してありますが、内容につきましては、当たり前のことばかりでございます。かつ資料につきましては、船主協会さんのほうの資料を引用させていただいております。

貿易会といいましょうか、特に商社の立場としまして、全産業に携わっている立場から、海運というのは非常に大きい意義を我々感じております。海上輸送業務は定期船、不定期船と大きく分かりますけれども、きょうは特に定期船についてのお話をさせていただきたいというご要請がありましたので、定期船について簡単にご説明いたします。

ご存じのとおり、昔から原料を輸入し、加工し、製品を輸出するという日本の貿易構造上からも、これまで輸出上の定期船の起用が多かったわけですが、昨今ご存じのとおり、経済のグローバル化、それから世界的な水平分業化が進んできている中、半製品の輸出、あるいは製品の輸入といったところも増えています。ますます外航海運における定期船の割合も重要性を増していると、そう認識しております。第2ページ目に外航海運に関する現状認識、これはもうこれまで皆さん、おっしゃったとおりでございます。

3ページに、まずは外航海運に期待することとございます。我々としても大いに期待しています。安全保障、それから安定輸送、健全なスペースの確保、競争力ある運賃、いずれも貿易業界に携わる立場として当然の要望であります。特に競争力ある運賃及び安定スペースの確保、これは先ほど鈴木会長もおっしゃったとおり、海に国境のないこの世界で一番激しくグローバルな競争をやってきたのが、海運産業だろうと思っております。その中で、定期船を利用する立場からしますと、単に輸送だけではなくて、陸上も含めたあるいは三国間も含めた、そういったところを外航海運の会社の皆さんと一緒に考えながら実は貿易全般、あるいは世界最適生産・流通ということを皆さん考えております。つまり、日本企業の高い技術力あるいは品質といったものは、その1つの柱がやはりこの外航海運、なかんずく日本船社の役割であり、日本船員（海技者）のアドバイスであり、そういったものは表立っては見えないところではあります。我々は非常に評価をしているということ念頭においていただければと思います。また、日本船社、船籍、船員の必要性、特に船籍につきましては、私どもあまり強く関知するところではありませんが、ただ今の説明である程度のご理解をいただけるかと思っております。

最後に外航海運に係る支援措置、世界規模でのフェアな戦い、これも当然のことです。申し上げた国境のないフィールドで戦う以上は、やはり同じ条件下でやって行けなければ、これは産業としても苦しかろう。ひいては、我々が望む輸送、安定輸送、技術それから競争力ある運賃というのは、提供いただけないんじゃないかなと危惧いたします。

簡単ですが、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。

次に、石油連盟、渡文明会長にプレゼンテーションお願い申し上げます。

【渡委員】 石油連盟会長の渡でございます。宜しくお願い申し上げます。

私からは事前にご要請いただきました事項に沿って、石油業界としての考え方をご説明致したいと思います。

まず、1ページの「荷主（石油）にとっての外航海運の重要性・必要性」についてであります。2月16日開催の海事分科会でも申し上げましたように、わが国の一次エネルギーの約5割を石油が占めており、その安定供給が、石油業界に課せられた最大の社会的責務であると存じております。また、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しており、実質的な代替手段はないことから、原油の安定的輸入を確保する上で、海上輸送を担っていただいている外航海運の重要性は極めて高いと考えております。

続いて、2ページの「外航海運サービスに対して期待すること」であります。荷主としては、「安定・安全輸送の確保」に加え、いかに「競争力のある運賃を提供いただけるか」といった点も期待しているところであります。

続いて、3ページの「日本船社の意義・必要性」についてであります。日本船社は、我が国の港湾事情に精通しており、高い船舶メンテナンス技術や高度な運航技術・管理体制を有しており、世界的に見ても高いレベルにあります。安定・安全輸送の確保という観点から見れば、日本の船社は、荷主のニーズに十分に応えていただいていると考えております。

「日本船社が消滅した場合の問題点は何か」とのご質問もありましたが、その場合には、代替船を海外船社から調達することになります。その結果として、きめ細かなサービス提供の減少や、日本向け最適船型の減少といったクオリティの低下が懸念されるところであります。

続いて、4ページの「日本籍船・日本人船員の意義・必要性」についてであります。

まず、日本籍船について述べたいと存じます。日本船社により運航される便宜置籍船と

日本籍船は、同一の安全レベルで運航されており、日本籍船でなくとも特段の問題はなく、むしろ、コスト面(船員費等)では、便宜置籍船の方が競争力があると考えております。

しかし、便宜置籍船であることで、テロ・政変等の非常時において問題が生じるとすれば、何らかの事前の対策を講じる必要があると考えております。

一方、日本人船員の確保につきましては、船長、機関長等、「管理者としての」日本人船員が不足しており、その結果、製油所等(受入・荷役時)のバースマスター等(船長経験者)の不足も懸念しているところであります。外航海運、内航海運ともに、船員が高齢化、不足しており、日本人にこだわらず、優良な船員確保に向けた施策について検討すべきではないかと考えております。

最後に、5ページの「外航海運への支援措置」についてです。

欧州各国が、国策として外航海運業への支援を強化している中、我が国外航海運業の経営基盤・国際競争力強化のためにも、各種の支援策は必要だと考えております。

例えば、トン数標準税制や、減価償却制度上の優遇措置等、諸外国と比べて遜色のない海運税制を導入することが、我が国における石油の安定供給にも寄与することになると存じます。

以上簡単ですが、私の説明を終了したいと思います。

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。

続きまして、電気事業連合会、榎本晃章副会長よりプレゼンテーションをお願い申し上げます。よろしく願いいたします。

**【榎本委員】** 電気事業連合会の副会長の榎本でございます。私ども電気エネルギーを皆様のご家庭、あるいは事業所、工場にお届けを申し上げているわけですが、この電気エネルギーはすべて輸送によって成り立っていると申し上げてもよろしいと思います。末端では配電線あるいは町の中、あるいは山の中を走っている送電線で電気をお送りしております。これはいわば電気の輸送ルートでございます。そのほか、発電所に来るまでの燃料、資源の輸送については、先ほど来、鈴木会長や藤澤組合長がおっしゃられたとおりでございます。また渡会長がおっしゃられたとおりで私どもはいわばそれを使わせていただいて、電気をおこしているというのが私どもの事情でございます。

要点だけご説明をさせていただきますと、お手元の配付資料の1ページ目をごらんいただきますと、これは私どもが現在2005年と10年後のいわば発電の仕方の燃料ソース

を書いたものでございまして、2005年では60という数字が書かれておりますけれども、60%はいわばバルキーな輸送に依存しているものでございます。上から申しまして、石油、24%が液化天然ガス、下の25%が石炭、実は上にあります31%原子力もウラン、あるいはその後のいろいろな過程で出ます使用済み燃料、そのほか廃棄物と輸送はございますけれども、これはどちらかという、国内の船会社さんをお願いする部分もなくはありませんが、ほとんどが外国の事業者との協力、契約のもとで行われている輸送と申し上げてよろしいと思います。もちろん、ウラン等では一般の船に混載していただいて輸送するというようなものもございます。現在はこの60%がバルキーな輸送に依存している。それが10年後ではおよそ47%ぐらいまで減ることになるというような絵姿を私どもとしては持っております。

資料の2ページ、これは今、渡会長がお話になられましたのでスキップをいたします。

その次の汽力発電用燃料消費量の推移、これが今バルキーとお話しました燃料の状況でございます。物理的な量のイメージをお持ちいただくために、数字を記載してございますけれども、重・原油で大体2,000万キロリットル弱、石炭では実に8,246万トンというのが、私どもが2005年でしたでしょうか、実績として受け取っている数字でございます。受け入れ数量と消費数量に若干の違いはございますが、これはおよそ原料炭、一般炭あわせた全体の半分でございます。液化天然ガスは、日本全体ではこの数字よりもはるかに多い数字ではございますが、日本全体の6割強、62%程度は、電力会社が発電用で使わせていただいているものでございまして、年間の実績としては3,464万トンと大変なバルキーな輸送をしております。特に液化天然ガスは世界でももっとも輸送量の多い国でございまして、東電1社で例えば韓国に次ぐ大輸送をお願いしているというようなものでございます。後ほど原料炭については、日本鉄鋼連盟さんのほうからご説明があると思いますので、私どもとしては、液化天然ガス、LNGについての若干のイメージを持っていただくために、その次のページでLNG国別受入量というものを図表として入れておきました。このように至近アジア、マレーシア、ブルネイ、インドネシア、オーストラリア等ございますが、遠くは中東のアブダビ、UAE、あるいは最近ではオマーン、カタールというようなところから輸入をしております、これはすべて輸送に依存していることは言うまでもございません。そういう意味では私どもの電気は、すべて輸送に依存している。中でも6割をこのバルキー輸送に依存しているということでございますから、船主協会の各社の皆様並びに海員組合の組合員の皆様のいわば大変強い信頼関係と、責任意識と

いいですか、使命感といいですか、そうしたものを共有していただき、あるいは共有しながら私どもの電気が成り立っているということでございまして、先ほど来のお話のとおり、我が国として海運、海事にしっかりした安定的な姿を期待するものでございます。もちろん、価格という面では、国際的な競争力のある運賃というものを期待する立場でございますことは言うまでもございません。この場で多様なご検討が進むと思います。私どもとしては、しっかりした政策がさらに進められることを期待しております。

最後の1点でございますが、後ろから4枚目をごらんいただきたいと思います。実は電気と申しますのは一種のエネルギーサプライチェーンでできております。これは液化天然ガス、LNGについて書いたものでございますが、石炭も言うまでもございません。この場合はガス田でガスを取り、液化をするというようなことで液化基地があります。これは石炭に置き直しますと、石炭の山から100キロ、200キロ運んで、港で船積みして運び、それを発電所で受け入れるということで、私ども電気は、単に電気として製品としてあるわけではございませんで、こうした長い多国間のサプライチェーンに基づいて仕事をしていただき、この電気をお届けしているということでございます。くどくなりますが、輸送なくして電気なしというふうに申し上げられると思います。ぜひこの辺もご理解いただいて、この場で私どもいろいろ勉強させて頂きませんが、しっかりした海運政策が一層進みますことを期待いたします。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。

次に、社団法人日本鉄鋼連盟、市川祐三専務理事、それからJFEスチール株式会社、鈴木彰原料部長からプレゼンテーションをちょうだいしたいと思います。よろしく願い申し上げます。

**【市川専務理事】** 日本鉄鋼連盟専務理事の市川でございます。本日、馬田会長、所用でどうしても出席できませんので、かわりに私のほうからプレゼンテーションを行います。お手元の資料で「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」という資料がございます。これに沿って、ご説明を申し上げます。お話の中心は、ご質問のありました5つの点についての我々の考え方をお話ししたいと思います。それに先立ちまして、鉄鋼業界における外航海運の位置づけについて、若干触れた上で、ご質問に随時答えていきたいと考えております。

まず、お手元の資料の最初のページをごらんになって下さい。グラフが2つございますけれども、輸入全体に占める製鉄原料の位置づけはどの程度のものかということでござい

ます。まず、我々の立場から言いますと、年間、粗鋼の生産量約1億1,000万余の生産を行ってきておりまして、それに必要な鉄鉱石が約1億3,000万トン、原料炭が約8,000万トン、合わせまして2億1,000万トン程度のものが原料として必要なわけがございます。これをすべて海外からの輸入に頼っているというのが現状でございます。そのような中で、このグラフでおわかりになっていただけますように、いわゆるドライバルクの中で製鉄原料の占める割合というのは、鉄鉱石でいいますと26.1%、原料炭で15.6%ということで、全体でドライバルクのうちの41.7%ということで、非常に高い比率を占めているということでもあります。したがって、これをめぐる政策がどのようになるかということにつきましては、我々も大変大きな関心があるということでございます。それから、一言、これに関連して申し上げますと、先ほど船主協会会長のほうからお話ございましたように、確かにこの鉄鉱石あるいは石炭の輸送にかかわるフレートというのはコスト的に大変大きな意味がございます。我々非常に競争力のある高品質、高付加価値な鋼板あるいは鋼材などを日本の製造業に供給し、日本の製造業の競争力の基盤を我々形成していると自負しておりますけれども、それもいずれにせよ競争力の裏づけがあって初めて意味があるわけでございます。そういう点からも外航海運における政策がどのようになっているかということに、大変大きな関心を持って見ているということでございます。

その次のページでございますが、製鉄原料の積取比率のグラフがございます。これを左のほうのグラフが輸入品全品目の積取比率でありまして、右側が製鉄原料の積取比率でございます。一見してわかりますところは、外国船社の運航船による積取が鉄鋼の場合、非常に少ない。ほとんど無視し得る程度のごくわずかなものでございます。これは、どうしてかということでございますけれども、ポツの一番下でございますけれども、やはり日本の船社の船隊規模は非常に大きいということで、価格面を含めた価格競争力があるということ。それから何といたってもトラブル対応、あるいは配船面でのソフト面での対応が極めてすぐれているというような優位性があることによるものでございます。したがって、我々としてはそのような優位にある日本船社による供給を安定的に受けるという観点から、ほとんどのものにつきまして長期契約によって供給を受けているという状況でございます。

1ページ飛ばしまして、4ページにまいりたいと思います。鉄鋼業界から見た外航海運の意義・必要性でございます。まず、外航海運の重要性・必要性、これは言うまでもなく、我々の立場から言いますと、100%海外からの輸入に依存しており、その競争力というのは、鉄鋼業におけるコストにも大変大きく響くということでございますので、日本鉄鋼

業について必要不可欠な存在であるわけでございます。外航海運サービスに対しての期待でございますけれども、先ほど申し上げましたように、100%依存であるということ、大量輸送であり、コストに占める大きさということから、競争力、長期安定性、安全性の面での期待が大きでございます。当然のことながら、積地におけるトラブル、最近非常に多ございますので、そういう問題とか、配船面でのフレキシビリティも期待しているということでございます。最近やはり注目すべき点は、中国などを中心とした需要増が非常に激しゅうございまして、今後とも鉄鋼原料の海上輸送は、相当のスピードで増加するということが予想されます。したがって、それらの中においてもなお、質及び量ともに安定した船隊の整備が必要であると考えております。我々も、そのような契約条件なり、さまざまなパフォーマンスを総合的に判断しながら起用船社を選定していきたいと考えております。

将来にわたっての日本船社の意義及び必要性でございますけれども、日本の場合、非常に特徴的な点は、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すべて完結・循環するというのは、非常に特徴があるかと思っております。海外市場において、ビジネス展開する場合において、このユニークな三位一体の強みを十分生かしていきたいと考えております。したがって、日本船社は鉄鋼業界にとって、将来にわたって、重要なパートナーであり続けると考えております。

その中で特に日本船社という意味で申し上げますと、一定の競争力があるということを前提においた上で、さらにきめ細かな管理であるとか、フレキシブルな対応等、それから日本に本社機能があるということから、大変意思決定が早いという、さまざまな面でのフレキシブルな対応がございます。起用船社ということでは将来にわたり意義・必要性を認めるものであります。

その次のページでございますが、将来にわたっての日本籍船、それから日本人船員（海技者）の意義及び必要性でございます。この問題は大変難しい問題があろうかと思っておりますが、現状におきまして便宜置籍船での運航、船員につきましても日本人船員の非配乗の本船が多いということでございますが、これによって今大きな問題が発生しているということではないと認識しております。現時点で、その日本籍船、船員の意義、必要性について特に大きく取り上げる必要性はないと思っておりますが、ただし、逆に言えば、そのような状況になっている背景は何かということを考えますと、次のポツにございますように、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る教育というのは非常に大

きなウエートを占めてると考えるわけでございます。したがって、将来にわたっても、日本のローカリティを有したある程度の日本籍船及び日本人海技者の存在ということが必要であるということは当然言えることと考えるものでございます。

それから外航海運に対する支援措置でございます。外航海運は日本の鉄鋼業の競争力を左右するものでございます。したがって、我々のつくる製品が日本の産業全体をどこまで支えられるかという観点からも日本の産業全体の根幹をなすと考えております。したがって、諸外国並みの支援措置が現状ないのだとすれば、いち早く、できるだけ早く整備していただきたいと考えるものであります。日本の船社のサービス、競争力が強化され、それが鉄鋼業だけではなく、産業全体の競争力につながるというのであれば、我々としてもこれを支援する理由があると考えております。それから、海技教育等の問題につきましても、ぜひとも今後の大型化等を考えますと、高度の操船技術が求められることから、教育、育成に向けた支援措置も考慮していただきたいと考えます。

最後でございますけれども、3ページに戻ります。これは外航海運の問題に関連した周辺の事情でございますけれども、我々とにかくコスト面でのご理解なども含めて、あらゆる努力を図ってきているわけでございますけれども、輸送効率の取り組みとして、例えば最近では大型化を進めたり、あるいは共同輸送などを行ってきているわけでございます。我々も今後30万トンクラスの導入についても、現に進めておりますし、今後さらに進むものと考えております。そういう意味で施策への期待になりますけれども、BRICS、特に中国の最近の動きを考えますと、鉄鋼をめぐる海上貿易量は拡大の一途をたどっていくということは予想されます。したがって、輸送船の大型化と航路及び港湾の大型化が国際的、世界的にこれが急速に進むと考えております。そういう中において、なお我が国の日本船社が競争力を持つためには、当然船社におけるご努力が一方で必要でございますが、一方でそのような大型化した船を十分受け入れられることができる港湾及び航路面でのインフラ整備が必要であると考えますので、この面における政策面での支援もぜひともお願いしたいと考える次第でございます。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。

それでは、続きまして、事務局に全国農業協同組合連合会及び社団法人日本荷主協会にヒアリングを行っていただいておりますので、そのヒアリング結果について、ご報告をいただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

**【外航課長】** それでは、事務局のほうから説明をさせていただきたいと思っております。そ

それぞれ1枚ずつでまとめさせていただいております。

まず、全国農業協同組合連合会の関係でございますが、食糧、特に飼料穀物輸入の観点からのご意見ということで、ヒアリングをさせていただきました。ヒアリングの結果でございますが、外航海運の重要性・必要性につきましては、やはり飼料穀物の相当部分を海外からの輸入に依存しているということで、それを輸送する外航海運というのは極めて重要であるというご意見でございました。

それから、外航海運サービスに対して期待していることについてということでもあります。こちらにございますように、4点、競争力のある価格、信頼の置ける会社、運航の安全性、トラブルのない安定的な輸送サービス等、総合力を重視しているということもございます。飼料穀物の産地も多様化してきているということもございます。輸出国もいろいろ多様化しているということで、それらの港湾事情への対応力が高いことも重要であるというご意見でございました。

将来にわたっての日本船社の意義・必要性についてでございますが、日本船社は信頼性が高い。トラブル時の対応力、解決力も高いというご意見であります。また、日本語で緊密にコミュニケーションが図れることも重要であるということと、競争力ある運賃の提供を期待しているというご意見でございました。

将来にわたっての日本籍船・日本人船員（海技者）の意義・必要性についてでございますが、荷主として特に平時におきまして、日本籍船の配船希望をしているわけではないということではあります。非常時に外国籍船が使えなくなってしまうという事態があると想定すると、日本籍船の確保は必要であるというご意見を述べておられました。また、安全運航を確保していくためには、陸上でのオペレーションを含めて、ノウハウを継承していく必要があるということで、技術レベルが落ちないように、日本人船員の確保が必要であるということをおっしゃっております。

我が国における諸外国と同様に支援措置を講じることについてでございますが、外航海運が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だと。また日本船社がさらに競争力をつけてサービスの向上をすることは、荷主にとっても望ましいというようなご意見でございました。

次に、社団法人日本荷主協会からのヒアリングの結果でございます。製造業数社の会員会社の方から、ご意見を伺っております。結果でございますが、まず、外航海運重要性・必要性につきましては、日本の貿易は相当程度海運に依存しているということで、外

航海運は極めて重要と。また、最近海外に工場を移転している企業が多くなっておりますが、三国間輸送につきましても、外航海運は同様に重要であるというご意見でございました。

また、外航海運に期待することではありますが、日本の製造業は信頼を大切にしているということで、経済性の追求すなわち安値な運賃とともに安全輸送、顧客に安全確実に貨物が到着すること、また安定供給、定時性、急なサービスの停止等がないことを重視をしているということでもあります。

日本船社の意義・必要性でございますが、トラブル時の対応、外国船社も迅速かつ誠実にやってくれるということでもあります。日本船社のほうが概して対応がよいと感じているということでもありました。また、日本語による円滑なコミュニケーションも可能であるという点を挙げておられます。また、日本船社を利用した場合、運送契約の属地法が日本法になるということで、契約内容の把握が容易であるし、紛争時の解決も容易であるということもおっしゃってございました。

また、外国船社は本国オーナーの判断によりまして、急な変更、例えば運航中止、航路廃止、運賃変更が行われることが間々あるということでもあります。また、本社が日本にあることによる迅速な意思決定、レスポンスは強みであると。また、特に強調しておられた点ですが、日本船社がなくなってしまった場合に、日本の港がフィーダーポート化してしまうと。そうしますと、一たん日本から外国に輸送した上で、積みかえて運んでいくことが必要になりますので、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ということを懸念しているということをおっしゃっておられました。

また、日本籍船・日本人船員（海技者）の意義・必要性についてでございますが、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であると。そのためには、平時より日本人船員の技能の伝承が必要であるとおっしゃっております。

また、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でございますが、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であるというようなご意見を述べられておられました。

事務局からのご報告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。

それでは、プレゼンテーションの最後になりますが、財団法人シップ・アンド・オーシャン財団、秋山昌廣会長にお願いを申し上げます。

【秋山委員】 私のところは、業界団体ということではございません。私自身、海洋をこよなく愛する者の一人として、現在、新しい海洋立国日本の確立のために種々活動を行っております。しかし本日は、日本人船員のことについて、焦点を当ててお話をさせていただきたいと思います。10分間いただいていると理解しておりますが、なるべく時間内にいたしたいと思います。

既に当局のほうからご説明がありましたので、若干繰り返しになりますけれども、現在日本船舶及び日本人、あるいは日本籍船及び日本人の船員の数、それぞれ100隻及び3,000人を割り込むまでに減少しております。私の理解するところ、これは1970年代のピーク時に比べますと、5%前後ということでありまして、このことは平時における物資の安定輸送の確保という問題を通り越しまして、非常時の輸送をどう考えるのかという状況に立ち至っているのではないかと考えるわけでありまして、海洋政策研究財団は、リストではシップ・アンド・オーシャン財団でございますけれども、我々通称海洋政策研究財団ということで活動しておりますので、ご了承いただきたいと思いますが、資料にもございますけれども、実はこのような認識のもと、平成17年に研究会を立ち上げまして、昨年10月にこの資料にございますような我が国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を行いました。この提言の内容をベースにして発言をいたしたいと思います。

冒頭から戦争の話で恐縮でございますけれども、太平洋戦争の敗因としましては、何と申しましても、我が国海上輸送力が壊滅的に破壊されたということ挙げなければなりません。石油、鉄鉱石など国家運営に必須の物資の運搬に不可欠な海上輸送力の確保に戦略的な配慮が優先的になされなかったということから、負けるべくして負けた戦争といっても過言ではありません。もと防衛庁に勤務していたながら、やや言いにくいことではありますが、海上輸送力を保持するよりも、海上武力決戦を重視した軍事戦略上の誤りがあったと言わなければならないと思います。海運にとりまして、非常時はいつでもあり得ると考えなければならぬと思います。何らかの理由でホルムズ海峡が封鎖に近い状態になったり、我が国の生命線とも言えるマラッカ海峡が例えば過激なテロリストの支配下に事実上入ってしまったら、西太平洋海域、いろいろな海域がございますけれども、その海域において、海上武力衝突が発生したりいたしまして、我が国にとって重要なシーレーンの確保が大変厳しい状況になることはあり得ることであると思います。今のご議論にもございましたように、我が国にとってはエネルギー安全保障、食糧安全保障、もう少し広く言えば、経済

安全保障というものが大変重要でございます。そして、これらの安全保障は有事、非常時を問わず、海上輸送の安定的確保が決定的に必要です。幾らエネルギー、資源の開発をしても、持って来れなければ意味がないわけであります。しかし、こういった安全保障論議は、これまで平時における市場メカニズムをベースとした海運の確保、そういう認識しかしてこなかったのではないかと思う次第であります。先ほどの鈴木会長のご説明、大変興味深く伺いましたし、日本の船会社あるいは日本の船主の船会社の船は極めて信頼されているということは、よくわかりましたが、広い意味で、これとても、私の理解では市場メカニズムの世界ではないかと思っております。非常時、有事ということになりますと、ただいま当局のほうからご説明にありました、荷主のご意見の中に日本船社あるいは日本籍船あるいは日本人船員の重要性について指摘があったとおりであります。繰り返しになりますけれども、有事、非常時における海運の確保を考えますと、諸外国の例を持ち出すまでもなく、一定水準以上の日本船舶と、日本人船員の確保が必須であると私は考えます。さらに言えば、現状を考えてみますと、日本人船員の確保そして拡大は非常時、有事のみならず、我が国海運の健全かつ安定的な維持発展にとっても、不可欠なのではないかと考える次第であります。

新聞報道にもございますが、この通常国会に海洋基本法案が議員立法という形で提案されようとしております。資料でその概要をお配りしておりますが、これは自由民主党の合同部会に出されたものですから、私がここで配っているのかわかりませんが、実際には既にその海洋基本法案が36条で、でき上がっているわけであります。近々提案されると確信しておりますが、提出されると思っておりますが、日本は海洋国家などとこれまで言われてまいりましたけれども、国家が戦略として、海洋国家を目指した形跡はないと思いません。日本の領土は世界で五十数番目でございますが、1994年に発効いたしました国連海洋法条約で導入された200海里の排他的経済水域などで構成される我が国の管轄下に入る海域を国際比較いたしますと、日本は世界の中で第6位となります。あまりなじみがないかもしれませんが、管轄海域に入る海水の量は世界第4位ということになります。海洋基本法案は新しい海洋立国日本を確立することを目的としております。海洋政策の基本理念の章では、海洋の開発利用と海洋環境保全との調和ですとか、海洋の安全の確保、あるいは海洋の総合的管理などとともに、海洋産業の健全な発展ということが掲げられております。また同法案の基本的施策の章におきましては、排他的経済水域等の開発推進とか、海洋調査の推進などとともに、海上輸送の確保というものが掲げられておまして、そこ

には基本法の条文の中に、日本船舶の確保、それから条文上は、船員の育成確保、これは明らかに日本の船員の育成確保ということでございますが、明記されております。

時間の関係がございますので、当初冒頭申し上げました緊急提言において、4つの提言を掲げておりますが、若干個人的な見解も含めて、ここで述べてみたいと思います。まず第1に、我が国が必要とする日本船舶あるいは日本籍船及び日本人船員の規模を確定することが必要なのではないかと思います。特に日本人船員の現在の割合は、私の計算では全体の3%でございますが、確定すべき規模は25%なのでしょうか。50%あるいは75%なのでしょうか。もちろん国際船舶制度のこともございますので、ちょっとラフな話をいたしましたけれども、こういうナショナルミニマムを決める必要があるのではないかと思います。これが第1番目でございます。

第2に、そのための制度的対応策を確立しなければいけないということでございます。直接補助金というのはよい仕組みとは私は考えません。やはり税制上の対応、行政上の対応がすぐれていると考えます。トン数標準税制制度の導入というものは、国際競争条件の整備と同時に、日本人船員確保のための制度的対応として、私は有力なものと考えます。国家の責任でもありますので、法的担保も必要なのではないかと思います。さらにエネルギー安保、食糧安保の確保を叫ぶのであれば、その基礎条件である海上輸送の確保のための、ちょっと微妙な言い方で恐縮でございますが、国家的資源配分の検討がなされてしかるべきだと私は考えます。省庁を超えた課題であります。また、外国人船員の人件費コストとの比較で日本人船員の雇用に困難があるということはよく理解できますが、毎年500人近く海上自衛隊員が退職しております。船員ですね。このうち、早期退職船員と言いましても50歳代前半ですが、もっと若くしてやめる人がおりますが、50歳代前半で早期退職する者に対しては、国家から若年退職者給付金が出されますので、私は雇用条件はイーブンで、あるいはむしろ有利で大量の雇用が可能なのではないか。100人から200人、毎年退職しております。ただ、このためには海技資格取得の容易化と、年齢要素の形式的評価の緩和が必要だと考えます。

第3に、若年海上勤務者の確保策であります。一朝一夕に改善することはできません。時間がかかるのであれば、直ちに政策をデザインし、実行してほしいと思います。一般の教育の問題もありましょう。専門的教育にも問題はあります。しかし、キャプテンを経験しても、これを生かす職場がないとか、キャプテンが社会から尊敬の念をもって迎えられない。こういう状況はどうも欧米と大きく異なるのではないか。海事にかかわる産

業界、行政部門、さらには社会一般において、大いに考えていかなければならない状況かと思えます。

第4に、緊急提言は以上のような問題を解決するような基本法の制定を要請しておりますが、前述のとおり、海洋基本法が現実のものになろうとしております。海洋基本法が成立すれば、今度は内閣に設置される総合海洋政策本部が中心となって、省庁横断的に海洋政策が推進されることとなります。その一環として、日本船舶と日本人船員の大幅拡大を実現してもらいたいと考えます。

最後でございますが、1985年のプラザ合意以降、日本の海運企業は急激な円高のもと、厳しい国際競争にさらされ、日本人外航船員の大幅削減と、便宜置籍船の増加を実施いたしました。基本的には政府に頼ることなく、自力で国際競争の中を生き残ってきたことを、私は大変敬意を表したいと思えます。しかしながら、経営戦略ですとか、社会環境、あるいは国家政策といった分野で他の対応があったと思われるところ、結果的には日本人船員の削減をここまで進めてきましたのは、真の意味での持続可能な海洋の利用、すなわち海運とはなっていないのではないかと考えます。日本人船員の確保を織り込んだトン数標準税制の導入を基準点として、行政面で、あるいは経営面で必要な対応を早急に行うしてほしいと願っております。以上です。

**【部会長】** どうもありがとうございました。以上であらかじめお願いを申し上げておりましたプレゼンテーションについては終了をいたしました。若干時間が膨らみましてので、きょうは5時までの予定ということになっていますので、実質的にほとんど残りの時間がなくなってしまいましたけれども、多少とも議論をさせていただければと思います。これまでのプレゼンテーションに関しての、ご質問、ご意見、こういうものも含めて、どうぞご自由にご発言をお願い申し上げたいと思っておりますので、どうぞ。

**【委員】** 先走って申しわけないんですが、この部会の今後のスケジュールを拝見いたしますと、日本人船員の必要規模ということが検討されることになっております。これにつきましては、先週のヒューマンインフラ部会でも申し上げたところですが、必要規模に先立って、どのような資格を持った、どのような教育を受けた海技者をどの程度必要とするのかといった議論が必要ではないかと思っております。単に船乗りのライセンスを持った船員ということであれば、当然のことながら、コストの安い外国人船員と太刀打ちするのは非常に難しいのではないかと考えております。このスケジュールを拝見しますと、第2回、4月13日の部会では、日本人船員（海技者）の役割及び必要性というところで、

こうした問題が議論されるのではないかと期待しているところでございます。先ほどから鈴木会長のほうからも海技の伝承、あるいはヒアリングの結果報告でも海技の継承、伝承というお話もございました。もちろんこれまで日本人船員が伝えてきました海技の伝承は必要なんです、この伝承を超えて、さらに海技の改革と革新をする必要があるのではないかと考えております。これは、時代の要請するところであろうと思います。先ほどいただいた資料でも、マラッカ海峡は過去10年間に25%以上通航量が増えたと。マラッカ海峡を20万トンのタンカーで走るの、歩行者天国の中をダンプカーで走るようなもので、大変な高度の技術が要るわけでございます。ますます船は増えるでしょう。また、海洋環境に対する認識は非常に高くなっておりまして、我々船乗りも、海洋環境に対する非常に高い倫理観とか、知識が要請されるのではないかと考えております。そうした観点から、ぜひ海技者の質の問題についてもご検討いただきたいと思います。以上でございます。

**【部会長】** ありがとうございます。今の委員のご要望に対して、もし事務局のほうから何かお答えすることがあれば、お願いを申し上げたいと思います。お願いいたします。

**【海事局長】** ありがとうございます。今、委員からお話があったように、先週のヒューマンインフラ部会で、このヒューマンインフラで行われる議論と、国際海上輸送部会で行われる議論と、どういうふうに通航整理をしてこれからやっていくんですかという問題提起がございました。基本的には、量と質の議論がありますねということでございまして、これは今、委員がおっしゃったとおり、人の養成をするときには、質の問題を避けて通れないわけでございまして、一方でどうしても必要船員数という話になると、ざくっとした数字の話になりがちということでもあります。その調和をどうやってとっていくのかというのは、これからやらなきゃいかん議論だなと思っておりまして、その辺の整理も含めて、我々から次回でもそれなりの議論の整理をさせていただき過程の中で、ヒューマンインフラ部会が出された問題提起も含めて、ちょっと整理してご説明させていただきたいと考えております。

**【部会長】** 今のようなことでよろしゅうございますか。ありがとうございます。

それでは、どうぞ。

**【委員】** 事務局のご説明のところ、EUの政策についてご説明ありました。大変興味がありますので、一言発言させていただきたいと思います。先月2月にOECDで競争政策委員会というのがありまして、専門家として発言してきましたんですが、実はOECDといたしましても、中心はEUなんですけれども、EUのいわゆる産業に対する態度というの

を比較した場合に、私は寡聞にして初めて知ったんですが、全く海に対する施策と一言で言えば陸上系と違うなということを感じました。ご存じのように、EUは今、非常に厳しい競争促進政策と申しますか、そういうのを推進しております、いわゆる公益事業と言われます、ガス、電力、通信いずれにつきましても、各国がそのような自分の自国のキャリアを保護するということは厳しく禁止するという競争政策を推進しております。実は、フランスとかドイツはそれに抵抗しております、EUの裁判所に訴えるという訴訟まで起こっているわけなんです、そういうところを見ますと、EUというのは、競争政策一本やりかと思えば、海事につきましても、むしろこういう各国の助成策というものを推奨していると言っているのかどうか分かりませんが、エンカレッジしているように見えます。その点やはりEUといえども、つまりアメリカよりもはるかに競争推進型の政策をとっているEUといえども、海に関してこういう考え方をとっている基盤は何なのか、私はよくわかりませんが、非常に注目すべきことではないかと、そういうふうに思うわけでございます。

【部会長】 大変貴重なご発言、ありがとうございました。ほかによろしゅうございませうでしょうか。どうぞ。

【委員】 これは若干個人的関心といってもいい点で、いつの場でお教えいただきたいのですが、船の輸送は、海事分科会のテーマではないかも知れませんが、技術革新というものは、あるものかないものか。実は私ども電力は、あるようで、ないようで、べらぼうなエネルギーを使っているものから、なかなか皆さんに、これがという話ができないのが現状だと、残念ながら思っている。そういう意味で、かつてあれだけ超巨大な石油タンカーを開発し、最近のものでは恐らく極めてシステムチックな荷積みをするシステムもあるだろうと思うわけですが、政策を例えば20年、30年で考えた場合に、輸送、船のシステムを含めた技術革新を政策上どうお考えになっているのか、今お答えいただく必要はございませんし、何か機会がありましたら、お教えいただきたいと思っております。ありがとうございました。

【部会長】 ありがとうございました。どうぞ。

【委員】 トン数標準税制の話が、この部会におきまして、国際海上輸送政策の目的を達成するための手段として議論になると思いますので、そこで3つぐらい、今後の整理しておいたほうがよかろうと思うことを申し上げたいと思っております。

1つは、非常に有効な政策であるにもかかわらず、諸外国で96年から導入されている

にもかかわらず、我が国でどうしてこんなに、海運国である日本でこんなに導入がおくれたのかということ、これは文章にして残すようなものではありませんが、ちょっと整理しておく必要があるのかなと思っております。それは部会長が初めにおっしゃったように国民の理解があまりなかった。それもようやく海洋基本法が出てきて、少しずつ進んでいくんだらうなと思っておるものですが、1つは、これが法人税の減免だというふうにとらえられるし、税務当局がそういうふうと考えているところが1つ大きなポイントなのかなと思っております。

先ほど鈴木会長のほうからもありましたが、運賃がコスト・プラス・マージンで決まっている場合に、トン数標準税制はどちらかということコストを下げる要因だととらえるべきだと私は思っていて、ですから法人税なのか、そうじゃない、もう少し違う機能を持っているのかということ整理して、有効性といいますか、運賃を下げる、コストを下げるというものに対して有効であるということをおある程度きっちり示す必要があるだろうというのが2点です。

それに関連しまして、効果があるということ提示しないと、当然政策にのってこないわけでありまして。効果があるということきっちり説明するためには、例えば最近2カ年、非常に景気がいいと。収入が増えているにもかかわらず、日本船籍減っている。ということは、法人税だと考えると、法人税安くしても、船減らすんじゃないかと思われると、やはりまずいわけで、どのような形でトン数標準税制が船籍を増やすことにつながっていくのかという仕組みをしっかりと提示する必要がある。

それに関連すると、制度の問題よりもむしろ税率の問題のほうが重要で、中途半端に入れても、実はそんなのでは全然効果ないですよというふうになるとまずいので、そのところを非常にうまく整理しなきゃいけない。それに関して言いますと、先ほどいろいろ荷主さん側のほうから話がありましたけども、非常にサービスが高いという話が出ておりました。サービスが高いということは、逆に言うと、料金高くてもいいんじゃないかという話になると、この政策の打ち方が非常に中途半端になるんだらうと思っております。そこで今、秋山会長のほうからも話がありましたけども、非常時をどうするかというのは、最大の船籍の問題だと思いますので、単に日本船籍のサービス水準が高いという問題よりは、むしろ非常時にどういうレベルで日本人船員がいる必要がある、日本船籍の船が必要があるということをおまず、目的のほうがおしっかり定まって、それに対して効果的な税率をというふうな組み立てにする必要があるかなと思っております。そういう意味で、3回目の議

論のときの目標数字の設定が重要なのかなと考えております。

**【部会長】** どうもありがとうございました。どうぞ、最後に。

**【委員】** 我が国の海運業界の国際競争力が強化されても、我が国の港を利用する貨物の量が減少しては、我が国の貿易立国としての持続的成長は期待できません。

我が国の貿易諸制度については、例えば港湾管理者ごとに届出書式が異なっている等、利用者にとって制約条件が多いにもかかわらず、国交省、財務省、経産省などの担当省庁が、それぞれ所掌の範囲内でパッチワーク的に制度を見直していることから、企業の国際的なビジネスの実態に即したものになっておりません。

シンガポール、上海等、アジアの主要港湾は着実に力を付け、日本との相対的な地位の格差は拡大し、わが国港湾はいわゆる抜港の危機に瀕しております。貿易諸制度が抜本的に改革されない限り、日本企業の国際競争力が失われるばかりか、我が国空港・港湾を利用する内外貨物の激減も予想されます。

私は、経団連の副会長として、国交省、経産省が主催する「国際物流競争力パートナーシップ会議」や、安倍政権が掲げる「アジア・ゲートウェイ構想」の検討会にも参加し、貿易諸制度の抜本的な改革の実現について働き掛けているところでございます。

我が国の貿易立国としての持続的成長に向けては、トン数標準税制、船員の確保等による海運業界の強化、および貿易諸制度の改革を両輪とし、各施策を推進していくことが肝要であると考えております。

そのためには、国交省、財務省、経産省等の関係省庁間の連携強化とともに、国交省内においても、海事局、港湾局等の関係局が連携を強化することも不可欠であります。省庁間、また省内の縦割りを排除し、我が国が、海洋国家として、また貿易立国として、持続的な成長を遂げられるようご尽力頂きたいと考えております。

**【部会長】** 大変ありがとうございました。まだ、たくさんおありなんだろうと思います。どうぞ局長。

**【海事局長】** これで、ご意見打ちどめということではございませんが、とりあえず、区切りとして、今ちょっとお伺いしたご意見について、とりあえず、私どもが今、お話しできるところをお話しして、さらに詳細はまた次回、あるいは個別にということ、お話しさせていただきたいと思っております。

まず、技術革新の問題であります。これは実は船の技術革新というのは、ニーズに応じて進められてきたというのが実情でございまして、そういう意味でまず大型化の技術が

あり、それから油の値段が上がってからは、省エネ技術にかなり特化して行われてきたという意味で、あと素材、まさに鉄鋼材料の技術革新にあわせて、ハイテクだとか、そういうものにあわせて新しい船がつくられていくと。軽量化されていくというようなそういう形の技術革新が進んできて、現在に至っているということだろうと思います。将来的には、環境技術が大事だということで、我々としては、そういう方向を考えておりますが、それについて、またご説明する機会があれば、ご説明させていただきたいと思っております。

それから、これは非常に貴重なご意見だったと思っておりますが、私ども、トン数標準税制を要求して、年末に至る過程でまず言われたのが、先生おっしゃるとおりでございまして、なぜ今やるのという話でございまして。逆に言えば、なぜ今までやってなかったのという話でございまして、実は96年にオランダ、ノルウェーが入れたわけでありましてけれども、その後段階的に欧米諸国に入ってきたと。2000年代に入ってから、米国がやり、韓国がやるという状況の中で、実は私ども船主協会とは、かなり何年か前から勉強はしてきたという経緯がございまして、それを踏まえて、昨年の要求になったということが第1点であります。やはり一方で、日本の税の世界の中で、このトン数標準税制というのは、非常に特異な税だと。したがって抵抗も大きいという状況があったのは間違いございません。今回、この審議会で、正面からこういう議論ができるのは、逆に言えば、去年ある程度、トン数標準税制について、税当局と議論ができたというのが前提であるということでもあります。ある意味、トン数税制を入れるときの効果をどう考えて、導入を正当化するかという問題が当然あるわけでございまして、これについては冒頭ご説明申し上げましたけれども、やはり何らかの形の法的な効果というのを前提とした上で入れるんだらうということで、私どもとしては整理をしていきたいと考えております。まさに、その中身をどうするかという部分を今回審議会で議論していただきたいと考えております。税率も、実は非常にクリティカルな問題としてございまして。これについても、非常に今後の議論としてあるということでもあります。

それと、これは秋山委員もおっしゃいましたけれども、非常時をどう考えるのかということと、通常の経済ベースで動いているときと、非常時のときと、やはり両方の事態を想定しなきゃいけないということだろうと思います。それで、有事の問題というのが実はありまして、今回の議論の中では有事は切り離れた形で私どもは整理をさせていただきたいと思っております。これは私ども、20年の法整備を前提として今、いろいろ議論していただきたいと思っております。ほんとうに有事と経済安全保障というのは、分離し

で議論できるのかという問題はあるんですが、少なくとも、国としては有事法制の世界と、その他の、平時は一部非常時を含んでおるわけですが、その世界と別の形で整理をし、それにあわせた法的な仕組みを考えていくということで、一応整理をされておまして、有事ということになりますと、いろんなさまざまな問題もあわせて議論をしていかざるを得ないというところは、我々としては、今回それはそれとして、議論をできるだけ深めていきたいと今のところ考えております。

貿易制度の問題については、安倍政権が言っておりますアジアゲートウェイ構想の中で、具体的に作業が始められていると私ども考えております。政府内部では、私どもは基本的にはユーザーに立った立場で物申すという立場でございますので、その辺については、これから作業の進展にあわせて、ご指摘も踏まえて、政府部内で発言をさせていただきたいと考えております。とりあえず以上でございます。

**【部会長】** どうもありがとうございました。いろいろちょうだいいたしましたご指摘、それぞれに重要な論点と思いますので、今後の議論の中に適宜含めていただくようお願いをいたしたいと思っております。

それでは、第4番目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っております。

**【外航課長】** それでは、資料の5をごらんいただきたいと思っております。今後のスケジュールでございますが、次回第2回の部会を4月13日に行わさせていただきますと思っております。本日のプレゼンテーション等踏まえまして、日本経済・国民生活に対する外航海運の役割、それから日本の外航海運事業者・日本籍船・日本人船員（海技者）の役割及び必要性につきまして、事務局のほうで整理いたしまして、ご議論をいただきたいと思っております。第3回の部会を5月18日に予定しております。日本籍船及び日本人船員の必要規模、それから外航海運事業者の役割を踏まえまして日本籍船及び日本人船員の計画的増加策等につきまして、ご議論いただきたいと思っております。第4回が6月8日、第5回が6月28日を予定しておりますが、中間とりまとめにつきまして、ご議論いただきたいと思っております。7月以降は、競争環境の整備等の論点につきまして、引き続きご議論をいただきたいと思っております。説明は以上でございます。

**【部会長】** ありがとうございます。今後のスケジュールについて、何かご質問はございますでしょうか。

それでは、特にご意見もないようですので、最後に事務局から何かございましたら、お

願いいたします。

【事務局】 次回の部会の日程につきまして、ご説明させていただきます。第2回国際海上輸送部会は、4月13日金曜日、16時から本日と同じ会場でございます、国土交通省11階特別会議室で開催させていただきますので、よろしくお願いいたします。以上でございます。

【部会長】 それでは、本日はこれをもちまして、終了させていただきます。大変ありがとうございました。

— 了 —