

第1回国際海上輸送部会において、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、(社)日本船主協会、全日本海員組合、(社)日本貿易会、石油連盟、電気事業連合会、(社)日本鉄鋼連盟、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・オーシャン財団より意見聴取。結果は以下のとおり。

## 外航海運の重要性・必要性について

意見	団体
資源エネルギー、食糧等を海外からの輸入に依存している島国日本において、それらを輸送するライフラインである外航海運は極めて重要である。	(社)日本船主協会、全日本海員組合、(社)日本貿易会、石油連盟、電気事業連合会、(社)日本鉄鋼連盟、全国農業協同組合連合会、(社)日本荷主協会

## 外航海運サービスに対して期待していることについて

意見	団体
競争力のある運賃の安定的な設定	(社)日本貿易会、石油連盟、電気事業連合会、(社)日本鉄鋼連盟、全国農業協同組合連合会、(社)日本荷主協会
運航の安全性	(社)日本貿易会、石油連盟、電気事業連合会、(社)日本鉄鋼連盟、全国農業協同組合連合会、(社)日本荷主協会
安定的な輸送 ー配船頻度、輸送日数、配船保証、高品質輸送、安定配船((社)日本貿易会) ー配船のフレキシビリティ((社)日本鉄鋼連盟) ー一定時性の確保、突発的な運航の停止が少ない((社)日本荷主協会)	(社)日本貿易会、石油連盟、電気事業連合会、(社)日本鉄鋼連盟、全国農業協同組合連合会、(社)日本荷主協会
輸出国・日本の港湾事情への高い対応力	石油連盟、全国農業協同組合連合会
高度な輸送サービスの提供	(社)日本貿易会
トラブル時の対応	(社)日本鉄鋼連盟

# 委員等有識者からのプレゼンテーションのまとめ

## 将来に亘っての日本船社の意義・必要性について

意見	団体
荷主のニーズによく応えてくれる信頼性が高いパートナーである。 －長期安定輸送、配船面でのフレキシビリティ((社)日本鉄鋼連盟)	(社)日本貿易会、石油連盟、電気事業連合会、(社)日本鉄鋼連盟、 全国農業協同組合連合会
運航の安全性が高い。 －港湾事情に精通、高度な船舶メンテナンス技術・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(石油連盟) －きめ細やかな運航管理、安全管理((社)日本鉄鋼連盟)	石油連盟、(社)日本鉄鋼連盟
トラブル時の対応力、解決力が高い。	(社)日本鉄鋼連盟、全国農業協同組合連合会、(社)日本荷主協会
日本語による円滑なコミュニケーションが可能。	全国農業協同組合連合会、(社)日本荷主協会
本社機能が日本にあり、迅速な意思決定が可能。	(社)日本鉄鋼連盟、(社)日本荷主協会

## 将来に亘っての日本籍船の意義・必要性について

意見	団体
非常時における資源エネルギー、食糧等の国際輸送確保は日本籍船が安心。	(社)日本船主協会、全日本海員組合、(社)日本貿易会、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
日本籍船の場合、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。	(社)日本船主協会、全日本海員組合
日本籍船の場合、テロや紛争地域からの輸送中に問題が発生した際、いつでも我が国政府の保護を求めることができる。	(社)日本船主協会
平時においては、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、コスト面で便宜置籍船の方が競争力がある。	(社)日本船主協会、石油連盟、(社)日本鉄鋼連盟
非常時を念頭に、我が国に必要な日本籍船の規模の確定、日本籍船を確保するための制度的対応策の確立及び基本法の制定を受けての省庁横断的な体制での政策推進が必要である。	(財)シップ・アンド・オーシャン財団

# 委員等有識者からのプレゼンテーションのまとめ

## 将来に亘っての日本人船員(海技者)の意義・必要性について

意見	団体
非常時においては、日本人船員による操船が安心。	全日本海員組合、(社)日本荷主協会、(財)シップ・アンド・オーシャン財団
(海上・陸上を問わず)優秀な技能を将来に亘り伝承していくために日本人船員(海技者)が必要。 <ul style="list-style-type: none"> <li>ー安全運航のための中核となる技術者集団(全日本海員組合)</li> <li>ー国や会社へのロイヤリティが高い(全日本海員組合)</li> <li>ー経験豊富な日本人海技者は顧客の物流アドバイザー((社)日本貿易会)</li> <li>ー管理者としての日本人船員が必要。一方、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も検討すべき。(石油連盟)</li> <li>ー世界レベルの海事技術者((社)日本貿易会)</li> </ul>	(社)日本船主協会、全日本海員組合、(社)日本貿易会、石油連盟、(社)日本鉄鋼連盟、全国農業協同組合連合会、(社)日本荷主協会
非常時を念頭に、我が国に必要な日本人船員の規模の確定、日本人船員を確保するための制度的対応策の確立、若年船員の確保策の確立及び基本法の制定を受けての省庁横断的な体制での政策推進が必要である。	(財)シップ・アンド・オーシャン財団

## 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

意見	団体
外航海運は、国際単一市場で競争を行っており、外国船社と同等の競争条件を整備すべき。 <ul style="list-style-type: none"> <li>ートン数標準税制の導入を支持((社)日本船主協会、全日本海員組合、石油連盟)</li> <li>ー国家の非常時等も視野に入れ、日本船社、日本籍船、日本人船員の確保のために必要((社)日本貿易会)</li> <li>ー外航海運の国際競争力強化が我が国の石油の安定供給に寄与(石油連盟)</li> <li>ー国際競争力と安定輸送の両立が必要(電気事業連合会)</li> <li>ー外航海運は日本の産業競争力の根幹((社)日本鉄鋼連盟)</li> </ul>	(社)日本船主協会、全日本海員組合、(社)日本貿易会、石油連盟、電気事業連合会、(社)日本鉄鋼連盟、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
昨今、高度な操船技術が要請されてきていることに鑑み、海技者の教育、育成に向けた支援措置が必要。	全日本海員組合、(社)日本鉄鋼連盟、(財)シップ・アンド・オーシャン財団

# 第1回国際海上輸送部会における委員からの主な意見

- 今後のスケジュールを見ると、日本人船員の必要規模について検討されることとなっているが、その必要規模の検討に先立って、どのような資格を有し、どのような教育を受けた海技者がどの程度必要であるのかということについて議論が必要。また、海技の伝承を越えて、海技の改革と革新も必要。例えば、ますます通航量の増大するマラッカ海峡では高度な運航技術、海洋環境に対する非常に高い倫理観や知識などが要請される。そのような観点から、海技者の質の問題についても検討して欲しい。
- OECDの中心であるEUの産業に対する態度は、陸上の産業と海運産業で相違がある。陸上の産業に対しては、アメリカよりもはるかに競争促進的な立場をとっているEUが、海運産業に対しては助成策を推奨しているということは、注目すべき重要な点である。
- 従来、巨大な石油タンカー、システマティックな荷積みをするシステムなどの開発があったが、20年、30年先を考えた場合に、船のシステムを含めた技術革新を政策上どのように考えているのか、今後、機会があればご教示願いたい。
- 今後、安定的な国際海上輸送の確保という目標を達成するための手段として、トン数標準税制の導入が議論になると思われるが、今後整理すべき事項を3点述べたい。
  - ① トン数標準税制は、非常に有効な政策であり、諸外国においては1996年頃から導入され始めているにもかかわらず、我が国で導入が遅れてしまった理由。
  - ② 効果に関する説明が必要。どのような形で、トン数標準税制の導入が日本籍船の増加という効果につながるのかという仕組みについて説明が必要である。
  - ③ さらに、制度の問題とともに税率の問題が重要である。中途半端な税率でトン数標準税制を導入して、効果がない制度になってはまずい。特に非常時にどうするかがポイント。非常時にどの程度の規模の日本籍船・日本人船員が必要かという目標がしっかり定まり、その目標を達成するのに効果的な税率を定めるという議論の組み立てにする必要がある。
- 我が国が海洋立国、貿易立国として持続的に成長していくためには、トン数標準税制等による海運業界の国際競争力の強化と省庁間、省内間の縦割りを排除した貿易諸制度の改革とを両輪とし、各施策を推進していくことが肝要。