

平成9年海運造船合理化審議会海運対策部会答申「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」

日本籍船・日本人船員の必要規模に係る答申内容

<日本籍船の必要規模について>

現在の物流事情を前提とすれば、我が国において2000年の時点で最低の生活水準を確保するための輸送を、例えば日本籍船のみで行うとすれば300隻程度の船腹量が必要との試算や、国際物流・環境問題への責任においても、日本の企業が運航している日本商船隊約2000隻のうち、せめて4分の1の500隻程度は必要との全日本海員組合の主張もある。

日本籍船の必要規模を明示することは極めて困難である。

<日本人船員の必要規模について>

関係者の意見に隔たりがあり、合意を得るには至っていない（（社）日本船主協会：約2000人、全日本海員組合：約6500人）。

運輸省が1995年度末現在の日本人船員の規模・年齢構成等を基準として行った試算では、毎年100人ずつ新卒者を採用した場合であっても、2010年の日本人船舶職員の規模は1900人となり、2000人にも満たない状況となることが見込まれる。

日本籍船の必要規模の試算の前提条件

- ①最低の生活水準を確保するための輸送を全て日本籍船で行うことを想定
- ②最低の生活水準については、生活保護世帯の水準で設定
- ③日本への輸入を対象

国家必須国際船舶（韓国）

基本的な考え方

韓国において、コストカットのため便宜置籍船化が進む中、有事に備え、韓国人船員で構成された韓国商船隊を維持するため、「国家必須国際船舶」を指定。

概要

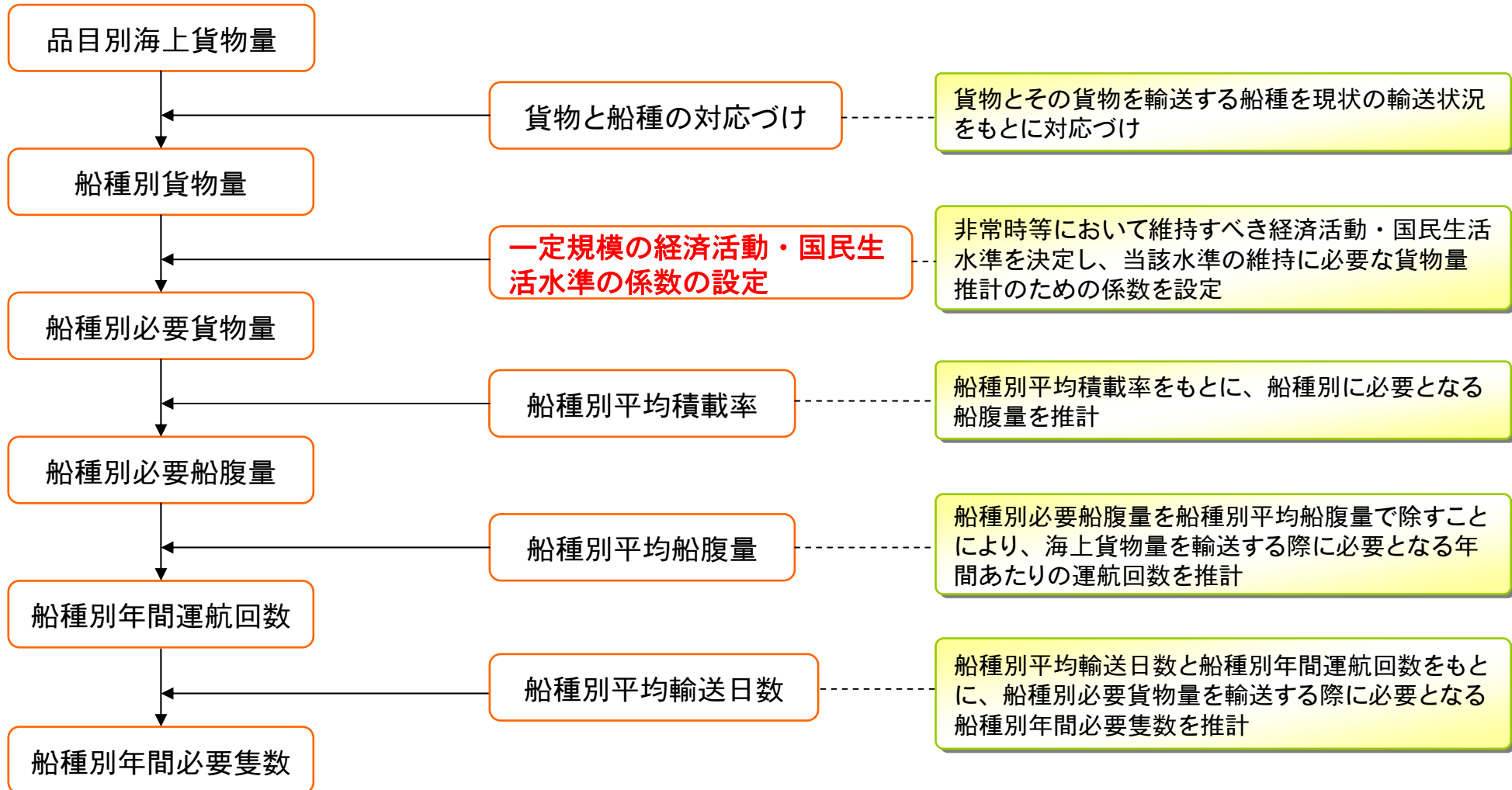
- ・「国際船舶登録法」（1997年制定、2006年施行）に基づき、「国家必須国際船舶」を指定し、指定された船舶の船員賃金の差額を国が補償する制度。
- ・指定基準：総トン数2万トン以上の船で、船齢が15年以下の船舶として兵站品、穀物、原油、液化ガス、石炭又は製鉄原料を輸送する船舶（大韓民国国籍を持った荷主と長期契約を締結した船舶を優先的に指定）
- ・2006年には、30隻を指定し、有事の際に必要な船舶数88隻まで段階的に拡大する方針。
 - ※30隻の内訳：コンテナ船1隻、穀物船1隻、油送船5隻、LPG/LNG船11隻、鉄鉱石船12隻
 - ※88隻の考え方：有事の際、韓国が輸送しなければならない荷動量は、平和時の年間輸入物量の33%に当たる1億トンと推測。この量の輸送に必要な船舶数は88隻。
- ・国家必須船舶損失補償基準：国際船舶の外国人船員数（8人）と国家必須国際船舶の外国人船員数（6人）の差となる船員数（2人）の賃金差額（1800万ウォン（約234万円）/人）を補償。
- ・予算額：1隻当たり損失補償額 3600万ウォン（=2人×1800万ウォン）
2006年予算額 10億8000万ウォン（約1億4000万円）
（=3600万ウォン×30隻）（1ウォン=0.13円で計算）

日本籍船の必要規模の試算について

前提条件

- ① 全て日本籍船で輸送しなければならない状態が1年続くことを想定
- ② ①の状態において必要な一定規模の経済活動・国民生活水準を確保する上で必要な輸送力に対応するための日本籍船の必要規模を試算
- ③ 日本への輸入を対象

<検討フロー>



一定規模の経済活動・国民生活水準の係数の設定について（イメージ）

以下のような指標を考慮した上で非常時等において確保すべき一定規模の経済活動・国民生活水準を設定する。

算出される日本籍船の規模

一人当たりGDP
(年代別)ベース

一人当たりGDP
(国別)ベース

エネルギー消費量
ベース

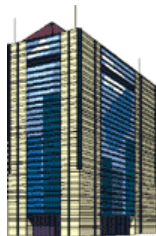
〇〇〇隻

100%

平時

アメリカ

1994年頃



イギリス、ドイツ、
フランス



〇〇〇隻

1988年頃

1985年頃

シンガポール

民生部門現状維持、
産業・運輸が現状の半分

1978年頃



〇〇〇隻

50%

1972年頃

1968年頃

台湾・韓国



韓国の国家必須船舶
の水準(33%)

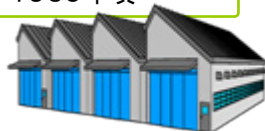
〇〇〇隻

1965年頃

民生部門のみ
現状維持可能

健康で文化的な生活水準
(標準世帯と生活保護世帯の収入の比)
(31%)
※平成9年答申時の試算
結果による

1960年頃



0%

経済活動・国民生活は不可能

水力発電のみ