

世界の成長を取り込むための海運・船員対策

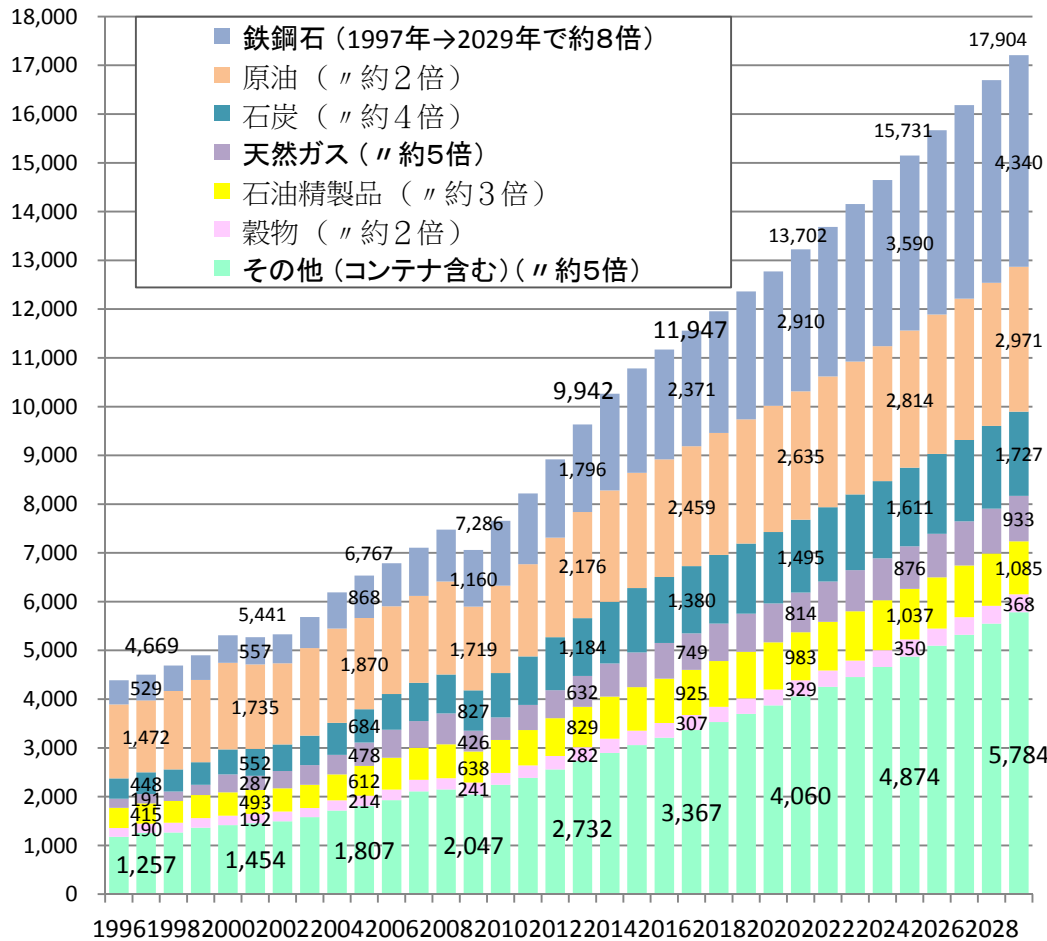
国土交通省海事局

世界の成長産業としての外航海運

- 世界の海上荷動き量は増加傾向。過去10年間は44%の伸び。
- 今後の海上荷動き量は中国、インド等が牽引して伸び続ける見込み。

— 海上荷動きの予測 —

(百万メトリックトン)

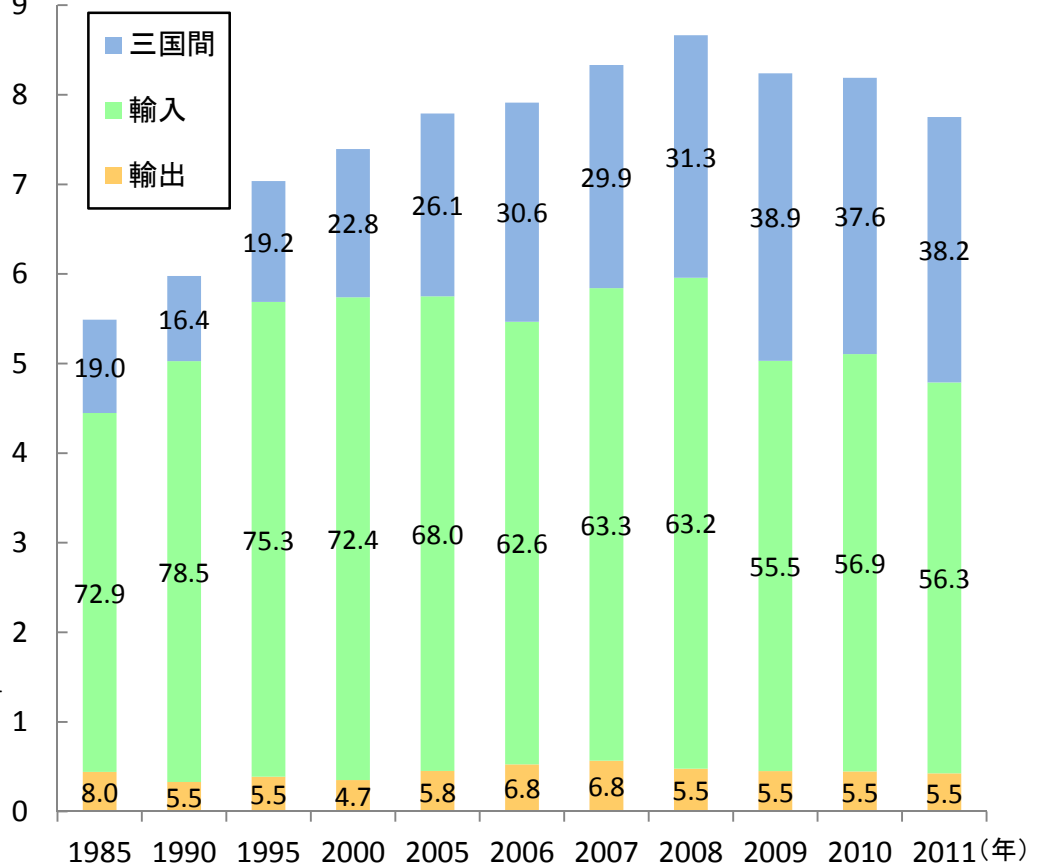


※ Global Insight 社の推計

— 我が国商船隊の輸送量推移 —

輸送量(億トン)

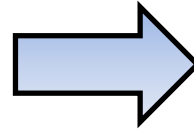
グラフ内の数値は構成比(%)



※ 海事局調べ (2011年の値は暫定値)

世界の成長市場への展開（1）

世界経済に占める新興国の比重増大
(日本発着トレードの伸びは限定的)



新興国ボリュームゾーンへの進出

○「船による輸送」での差別化が難しいことから、フォワーディング、ターミナル、通関、倉庫、配送などのサービスを一体的に提供し、差別化を図る。

重点地域の例

①中国

鉄鉱石、石炭、穀物輸入増加
原油輸入増加
LNG輸入プロジェクト

②インド

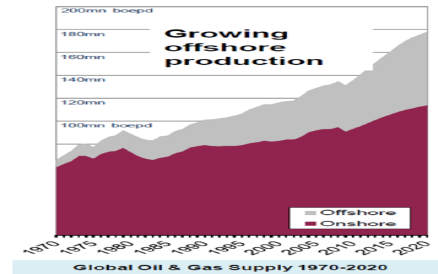
石炭輸入増加
原油輸入増加
完成車輸出増加

③ブラジル

鉄鉱石輸出
エタノール輸出

世界の成長市場への展開（2）

- ・世界の海洋開発市場は急速に拡大中
- ・拡大する新市場に積極的に進出し、成長を取り込むべき
- ・新市場への進出を政府としても支援



海洋資源開発のステージ



日本の外航海運企業のランキング

○ 主要な船種の全てで日本の外航海運企業は重要なシェアを占めている。

2012年1月1日現在

コンテナ船

オペレーター	順位	隻数	TEU	シェア
Maersk Line(デンマーク)	1	587	2,346,663	15%
MSC(スイス)	2	394	1,917,593	13%
CMA-CGM(フランス)	3	331	1,251,233	8%
COSCO(中国)	4	143	629,606	4%
Hapag-Lloyd(ドイツ)	5	138	623,986	4%
Evergreen(台湾)	6	158	584,811	4%
APL(シンガポール)	7	126	549,628	4%
China Shipping Container Lines(CSCL,中国)	8	126	519,825	3%
Hanjin Shipping(韓国)	9	90	447,889	3%
商船三井	10	100	441,533	3%
Hamburg-Sud(ドイツ)	11	105	388,831	3%
日本郵船	12	94	388,420	3%
CSAV(チリ)	13	87	358,510	2%
Orient Overseas Container Line(OOCL,香港)	14	78	347,135	2%
川崎汽船	15	75	325,355	2%
Zim Integrated Shipping Services(イスラエル)	16	91	321,667	2%
Yang Ming(台湾)	17	78	317,873	2%
Hyundai Merchant Marine(HMM,韓国)	18	52	273,515	2%
Pacific International Lines(シンガポール)	19	125	252,144	2%
UASC(中東湾岸6ヶ国)	20	53	228,344	1%
上記20社計	-	3,031	12,514,561	82%
その他	-	2,025	2,804,189	18%
合計		5,056	15,318,750	100%

ドライバルカー(撒積船)

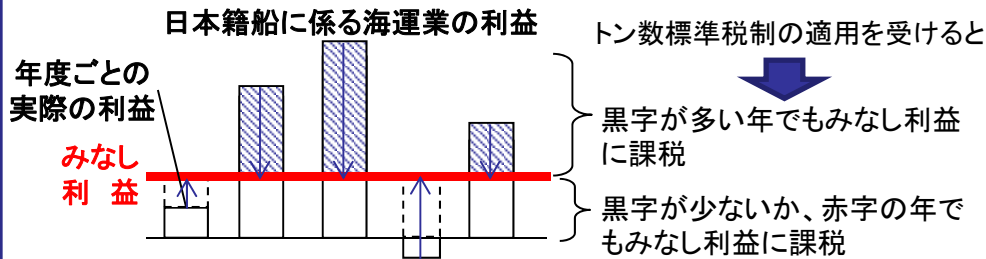
ランキング	会社名	重量トン (千DWT)	隻数	うちCapesize	
				重量トン (千DWT)	隻数
1	COSCO Group(中国)	24,804	333	9,564	47
2	日本郵船(日本)	18,436	203	9,447	50
3	川崎汽船(日本)	15,393	134	9,911	51
4	商船三井(日本)	15,170	159	9,465	50
5	China Shipping(中国)	8,444	169	1,781	8

タンカー

ランキング	会社名	重量トン (千DWT)	隻数	うちVLCC	
				重量トン (千DWT)	隻数
1	Fredriksen Group(バミューダ)	15,915	69	11,515	38
2	商船三井(日本)	15,339	106	11,214	37
3	Teekay Shipping(カナダ)	11,491	95	-	-
4	日本郵船(日本)	11,445	61	9,856	33
5	SCF Group(ロシア)	11,185	125	-	-

現行トン数標準税制（平成20年度創設）の制度概要

○外航船舶運航事業者が、日本船舶・日本人船員の確保に係る「日本船舶・船員確保計画（計画期間：平成21年度～平成25年度の5年間）」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合、日本船舶に係る利益について、通常法人税に代えて、みなし利益課税の選択が可能。

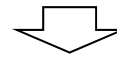


○トン数標準税制を導入すると、通常の法人税より高くなる場合も安くなる場合もあるが、毎年の納税額が予測しやすくなることから、**高額（一隻あたり数十億円から数百億円）な船舶投資を安定的・計画的に行っていくためには、トン数標準税制が有効**

➡ **振幅の激しい海運市場での設備投資及び競争力強化に寄与。**

現行の日本船舶・船員確保計画の概要

日本船舶の確保・船員の育成及び確保に関する基本方針
（国土交通大臣）



日本船舶・船員確保計画の作成（船舶運航事業者等）

日本船舶の建造等の計画、船員の確保・訓練の計画 等



日本船舶・船員確保計画の認定（国土交通大臣）

〔主な認定要件〕

計画期間（5年間）で

- ①外航日本船舶の隻数を2倍以上に増加させること。
- ②外航日本人船員を養成すること（保有1隻につき1名以上）。
- ③外航日本人船員が減少しないこと。
- ④外航日本船舶1隻当たり外航日本人船員4人配乗できる人数を常に確保すること。

〔認定の状況（平成24年3月末現在）〕

- ・認定事業者：10社
- ・計画期間：平成21年度～25年度
- ・外航日本船舶の確保：77.4隻⇒160.8隻
- ・外航日本人船員の訓練：5年間659人
- ・外航日本人船員の確保：1,072人⇒1,192人

対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例措置 (トン数標準税制)の拡充(法人税・法人住民税・法人事業税)

背景・目的

【経済安全保障の確立】

○ 東日本大震災や原発事故を契機として、日本商船隊による安定輸送・経済安全保障の確立の必要性が明確になったところ(例:外国船社による日本寄港の忌避・外国政府による一定海域の避難勧告等)。

➡ ①日本船舶増加のペースアップと②日本の外航海運事業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶(準日本船舶)の確保を図ることによる経済安全保障の早急な確立が必要。

【国際競争力の強化】

○ 諸外国においては、自国船舶に加え外国船舶もトン数標準税制の適用対象としている一方、我が国の現行トン数標準税制の適用範囲は日本船舶に限定されている。

➡ トン数標準税制の拡充により、厳しい国際競争を強いられている日本商船隊の競争力確保に寄与。

平成24年度税制改正大綱

対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例(トン数標準税制)については、更なる経済安全保障確保の観点から、日本船舶への迅速かつ確実な転換等の課題にも対応した次期通常国会における海上運送法改正、日本船舶や日本人船員を増加させるという日本船舶・船員確保計画の拡充を前提に、平成25年度税制改正において、日本船舶増加のインセンティブにも十分配慮しつつ、適用対象を我が国外航海運業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶に拡充します。(注)上記の改正は、平成25年4月1日以後に開始する事業年度について適用します。

拡充要望の内容

政策の達成目標

現行対象船舶

日本の外航船社が運航する日本船舶

+

拡充対象船舶

日本の外航船社の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶(準日本船舶)

○ 我が国商船隊における外航日本船舶数を概ね450隻とすることを目標とし、5年間(平成25年度から平成29年度まで)で概ね265隻とすることを目標とする。

拡充対象隻数

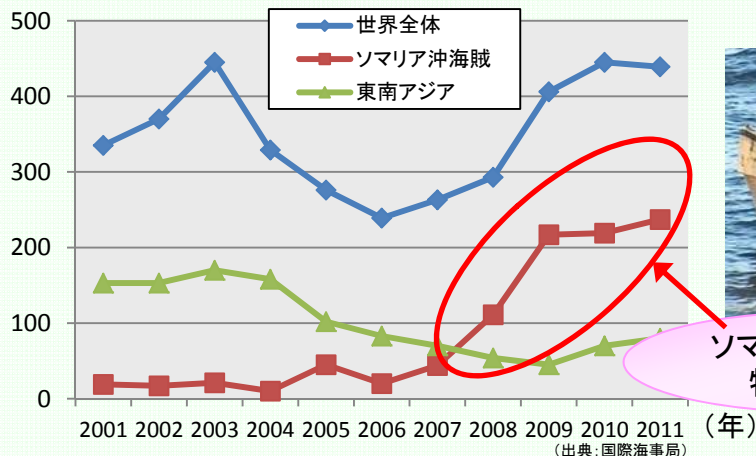
各年度の対象隻数は、外航日本船舶の各年度増加隻数の3倍の準日本船舶隻数とする(ただし、各年度の適用隻数は、外航日本船舶を含め450隻を上限とする)

みなし利益

準日本船舶のみなし利益水準は、外航日本船舶の1.5倍とする

海賊対策について

海賊事案の現状等



ソマリア沖海賊が特に急増!

出典: FOXNEWS

海賊事案発生海域 (インド洋、アラビア海にまで拡大)



海賊行為への対応

護衛艦等の派遣

我が国にとって、船舶の航行の安全の確保が極めて重要であり、国連海洋法条約において海賊行為の抑止に協力することが求められていることから、海賊行為に適切かつ効果的に対処することが必要

平成21年3月 海上警備行動に基づき自衛隊の部隊をソマリア沖・アデン湾に派遣(海上保安官8名含む)

平成21年6月 「海賊対処法」成立

平成21年7月～ 海賊対処法に基づき、引き続き派遣(護衛艦、哨戒機、海上保安官)



海賊事案発生海域拡大への対応

- 海賊事案発生海域が自衛隊の活動範囲を越えて、インド洋、アラビア海にまで拡大
- 主要海運国は、海賊からの襲撃に備えるために民間又は公的武装警備員を乗船させつつある
- 日本船主協会等から、日本籍船への武装警備員の乗船について要望

武装警備員の乗船を検討中

日本籍船への武装警備員乗船に係る政府内の検討について

背景及び必要性

- 現在、自衛隊がソマリア沖・アデン湾に護衛艦及び哨戒機を派遣して海賊対処行動を実施しているが、海賊事案発生海域は、インド洋、アラビア海にまで拡大。
- 主要海運国は、海賊からの襲撃に備えるために自国籍船舶に民間武装警備員又は公的武装警備員を乗船させつつあり、日本籍船についても乾舷が低く速度の遅い船舶は海賊に対して脆弱であり特に防護が必要であることから、武装警備員の乗船に係る検討が必要。

政府の検討体制

- 現在、内閣官房総合海洋政策本部の取りまとめのもと、国土交通省が中心となり、日本籍船に民間武装警備員を乗船させるために必要な法案の検討作業を進めており、諸外国の対応状況や国際的なガイドラインを踏まえつつ、我が国としての制度のあり方、問題点等について関係省庁間で調整中。
- ※ 関係省庁:内閣官房(副長官(事務)及び副長官補(内政、外政、安危))、警察庁、法務省、外務省、国交省(海事局、海保庁)、防衛省

主な論点

民間武装警備員の乗船を早期に実現することを優先し、検討を進めているが、その法制化に当たっては主に以下の論点がある。

- 乗船を認める基準
 - ・どの海域で、どのような船舶(船種、設備要件等)に警備員を乗船させるのか。
 - ・武装警備員・警備会社の要件等(武器の種類を含む)をどのようにするか。
- 武器使用の基準
 - ・正当防衛などの違法性阻却との関係も含めて、武器の使用基準をどうするか。
- 船長と武装警備員との関係
 - ・武器の管理、使用等に関する船長と武装警備員の権限及び責任関係をどうするか。 等

温室効果ガスの排出削減に向けて

- 新興国等の経済成長・貿易量増大により、国際海運からのCO₂排出量は今後増大の一途
- 国際海運は、国毎の規制が困難であり、国際的な枠組みが必要。

我が国は世界有数の海運・造船国として、国際的なルール制定の議論を主導

国際海運からのCO₂排出削減対策

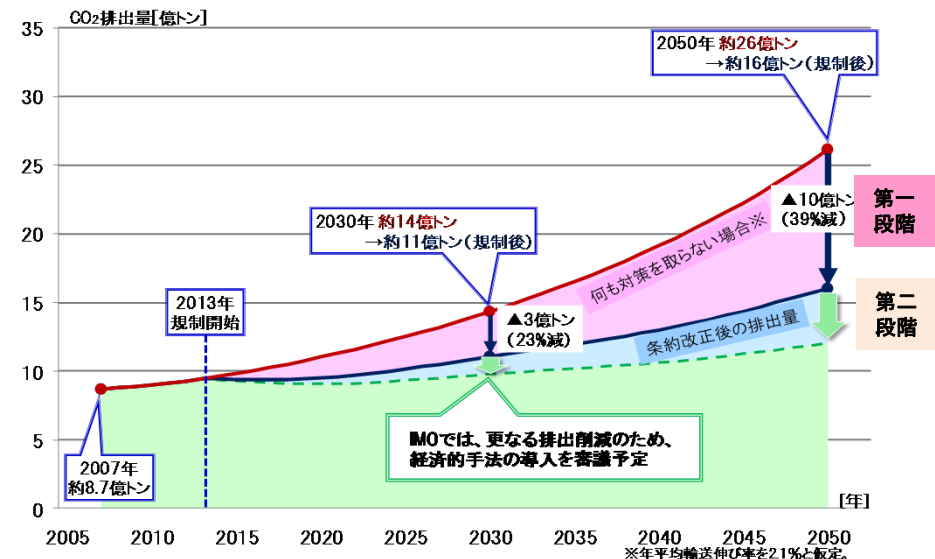
第一段階 船舶のCO₂排出性能規制(合意済)

- 2013年から新造船にCO₂排出基準適合を義務付け
- 段階的に基準値を引き下げ
(2013～: 平均値以下、2015～: 10%削減、2020～: 20%削減、2025～: 30%削減)
- 基準値を満足しない船舶は海運マーケットに投入不可

第二段階 経済的インセンティブの付与(審議中)

CO₂排出削減をさらに進めるため、基準値よりも格段に優れたCO₂排出削減行動に対して経済効果を持たせる経済的手法(燃料油課金制度など)を導入するべく審議中

期待されるCO₂削減効果



地球温暖化対策に貢献するとともに、我が国が得意とする省エネ・省CO₂技術により国際競争力が強化される環境を整備

次世代海洋環境技術の開発・普及

2009~12

革新的省エネ・省CO₂要素技術の開発

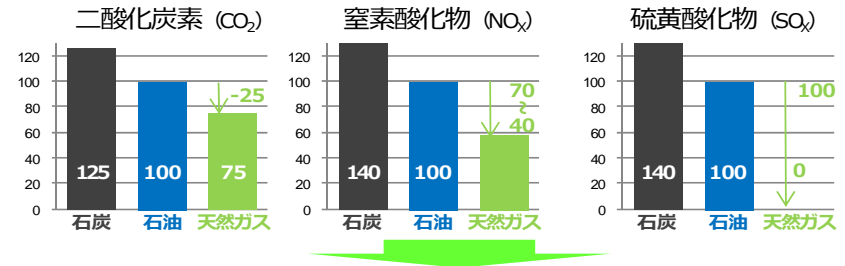
国際的枠組み作りと並行して、民間事業者等が行う革新的な船舶の省エネ・省CO₂要素技術開発の取り組みに対し、国が支援(22件のプロジェクト)



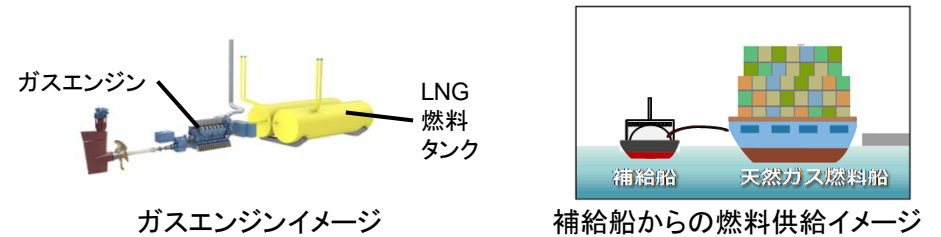
2012~

天然ガス燃料船実用化のための総合対策

環境規制の強化に伴い、天然ガスの優れた環境性能が注目されている。我が国は優れた造船技術を保有。



国際海運における天然ガス燃料船の早期実用化・導入のための戦略的対応として、新たに天然ガス燃料船に係る安全基準等を整備



2013~

船舶の次世代省エネ・省CO₂技術の開発・普及及び天然ガス燃料船の実用化に向けた環境整備を推進し、我が国海事産業の国際競争力の強化を図る。



気泡を用いた船体抵抗低減



天然ガス燃料船 10

船員を取り巻く現状と取組

外航船員の現状と取組

日本人船員

現状と課題

- 我が国商船隊における日本人船員は国際競争の中で激減
- 我が国海外航海運に係る経済安全保障を確保するため、一定数の優秀な日本人船員を確保することが重要

取組

- トン数標準税制を活用し、邦船社による計画的雇用を推進
- 優秀な船員を養成するための教育訓練システムの見直し
- 船員志望者の裾野拡大のための海事広報の実施

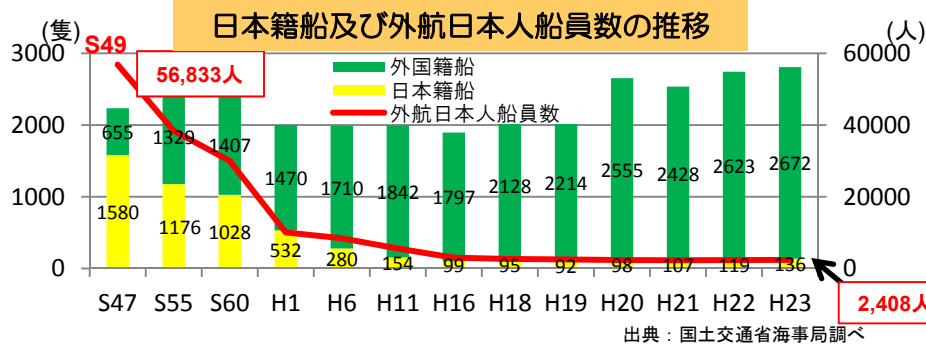
外国人船員

現状と課題

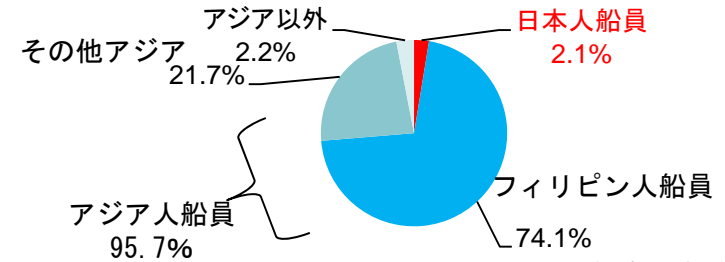
- 我が国海外航船員の多くを外国人船員に依存
- 世界的な船員不足によりアジア人船員の困り込みが激化
- 我が国海運の安全運航を支える外国人船員の確保・育成が必要

取組

- アジア各国の教官の受け入れ、我が国の教官派遣、機材の整備・教育手法の伝授など、教育の質の向上への支援



我が国海外航商船船員の国籍別状況 (平成24年7月)



内航船員の現状と取組

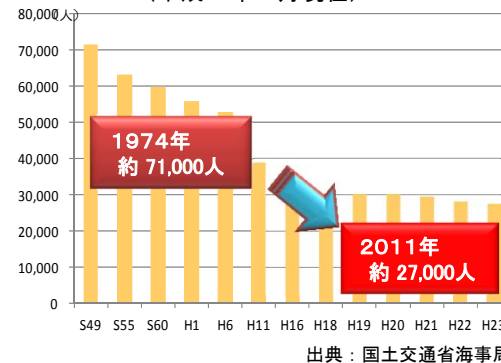
現状と課題

- 高齢化が著しく進展
- 大勢を占める零細事業者は経営体力が弱いため若年船員を計画的に雇用し、社内で養成することが困難 (いわゆる一杯船主が約7割)
- 将来の船員不足が懸念
- 即戦力となる若年船員の雇用の促進が必要

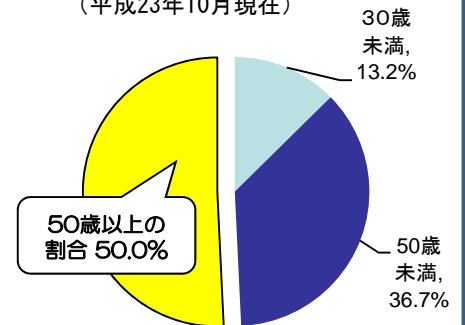
取組

- 内航海運事業者による計画的な若年船員の雇用を支援 (船員計画雇用促進等事業)
- 即戦力となる船員の安定的な供給
- 船員志望者の裾野拡大のための海事広報の実施

内航船員数の推移 (平成23年10月現在)



内航船員の年齢構成 (平成23年10月現在)

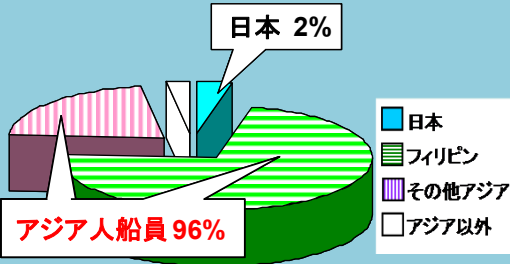


外国人船員確保対策（アジア地域における船員養成の支援）

- 世界的な外航船員不足が問題視されている中、日本商船隊(約2,700隻)に乗り組む船員(約56,000人)の約96%をアジア地域出身者が占めている我が国にとって、優秀なアジア人船員を養成・確保することは、我が国外航海運の安全性・安定性の確保及び国際競争力の向上に必要不可欠な課題。
- 国は、国際的な枠組みに基づき、日本商船隊に船員を輩出しているアジア各国の船員教育機関の教官を我が国に受け入れ教育スキルの向上を図るとともに、航海訓練所教官を派遣し乗船訓練システムを伝授することにより、優秀な船員を現地で養成する施策を実施。
- 民間においても、労使が協力し、アジア人船員の確保・育成の取組を実施。

現 状

- ◇ 日本外航は外国人船員に大きく依存
→ 約96%がフィリピン他**アジア諸国**



我が国外航商船船員

- ◇ 海上輸送量増大→世界的な船員不足
△3万人の見込み(2015年)
- ◇ 欧州との間で優秀なアジア人船員の
囲い込み激化
(世界船員の**約44%**がアジア人船員)

- ◇ アジアの船員教育の現状
 - ・ 船員教育機関のレベル格差
 - ・ 乗船実習機会の不足

→ 船員供給のボトルネックに

我が国として、優秀な船員の確保に積極的に関与することが必要

国の取組

日ASEAN包括的経済連携構想

2002年1月: 東アジア諸国との連携関係構築

※包括的経済連携構想のもとに交通連携の枠組み創設

日ASEAN交通連携 (20のプログラム)

2003年11月: 経済社会を支える**交通分野**での連携構築

船員政策フォーラム(海上交通分野)

※船員政策フォーラムでの取決めにに基づき、船員養成事業の推進を図るプログラムを創設

アジア人船員国際共同養成プログラム

2008年11月: 国際協調による船員養成の強化

- ① 乗船訓練環境促進プロジェクト: 日本からの教官派遣等による乗船訓練環境の整備
- ② 船員教育向上プロジェクト: ODAによる船員教育者受入事業等の教育環境整備
- ③ 船員関係情報発信プロジェクト: 日比官労使三者会合等による情報交換・発信に関する取組

民間の取組

- ① 労使が共同管理基金を設立し、
 - ・ 船員養成機関の学生に対する奨学金や練習船運航費、教育訓練設備の設置・運営費の拠出
 - ・ 船員に対する福利厚生事業(海賊被害船員及び家族に対するカウンセリング等) を実施
- ② 船社における船員の技能向上訓練の実施

船員供給のボトルネックの解消

効果

我が国外航海運の安全性・安定性の確保及び国際競争力の向上