

# 海洋基本計画の見直し に向けた要望

平成24年5月31日  
一般社団法人 日本船主協会  
副会長 五十嵐 誠

## 日本船主協会

100総トン以上の船舶の所有者、賃借人ならびに運航業者  
であって日本国籍を有する者を会員とする事業者団体。

平成24年年4月1日現在の会員数は100社。

# 本日のご説明

## はじめに

現行計画策定後の動き(トン数標準税制、海賊対策)

## 海洋基本計画の見直しに向けた要望









- ①国際競争条件の均衡化
- ②ソマリア海賊対策の強化
- ③海洋国家教育の充実

## おわりに

# 現行計画策定後の動き(トン数標準税制)

## H21.4 適用開始

日本商船隊の約4%にあたる日本籍船を対象に導入

	オランダ 	ノルウェー 	ドイツ 	イギリス 
導入年	1996年	1996年/新制度2007年	1999年	2000年
適用対象	全運航船	全運航船	全運航船	全運航船
全運航船に占める トン数標準税制の 適用割合	現在はほぼ <b>100%</b>	現在はほぼ <b>100%</b>	導入～現在まで ほぼ <b>100%</b>	導入～現在まで ほぼ <b>100%</b>
	デンマーク 	フランス 	韓国 	日本 
導入年	2001年	2003年	2005年	2008年
適用対象	全運航船	全運航船	全運航船	自国籍船のみ
全運航船に占める トン数標準税制の 適用割合	導入～現在まで ほぼ <b>100%</b> (2006～08年に例外有り)	現在はほぼ <b>100%</b>	導入～現在まで ほぼ <b>100%</b>	現在は <b>4%</b>

## H23.12 平成24年度税制改正大綱

日本籍船に加えて、一定要件を満たす外国籍船を  
準日本船舶として認定し、対象とする方向

## 現行計画策定後の動き(ソマリア海賊対策)

### H21.3 海上警備行動 発令

- ・第1次水上部隊(護衛艦2隻)を派遣(H21.3)
- ・第1次航空隊(P-3C 2機)を派遣(H21.5)

### H21.7 海賊対処法施行

- ・第12次水上部隊を派遣(H24.5)
- ・第9次航空隊を派遣(H24.1)

### H23.7 ジブチ国に航空隊拠点を開設

### H24.1 海上保安庁/インド沿岸警備隊:海賊対処等の連携訓練実施

## 外航海運を取り巻く状況

三国間輸送  
比率の  
一層の増加

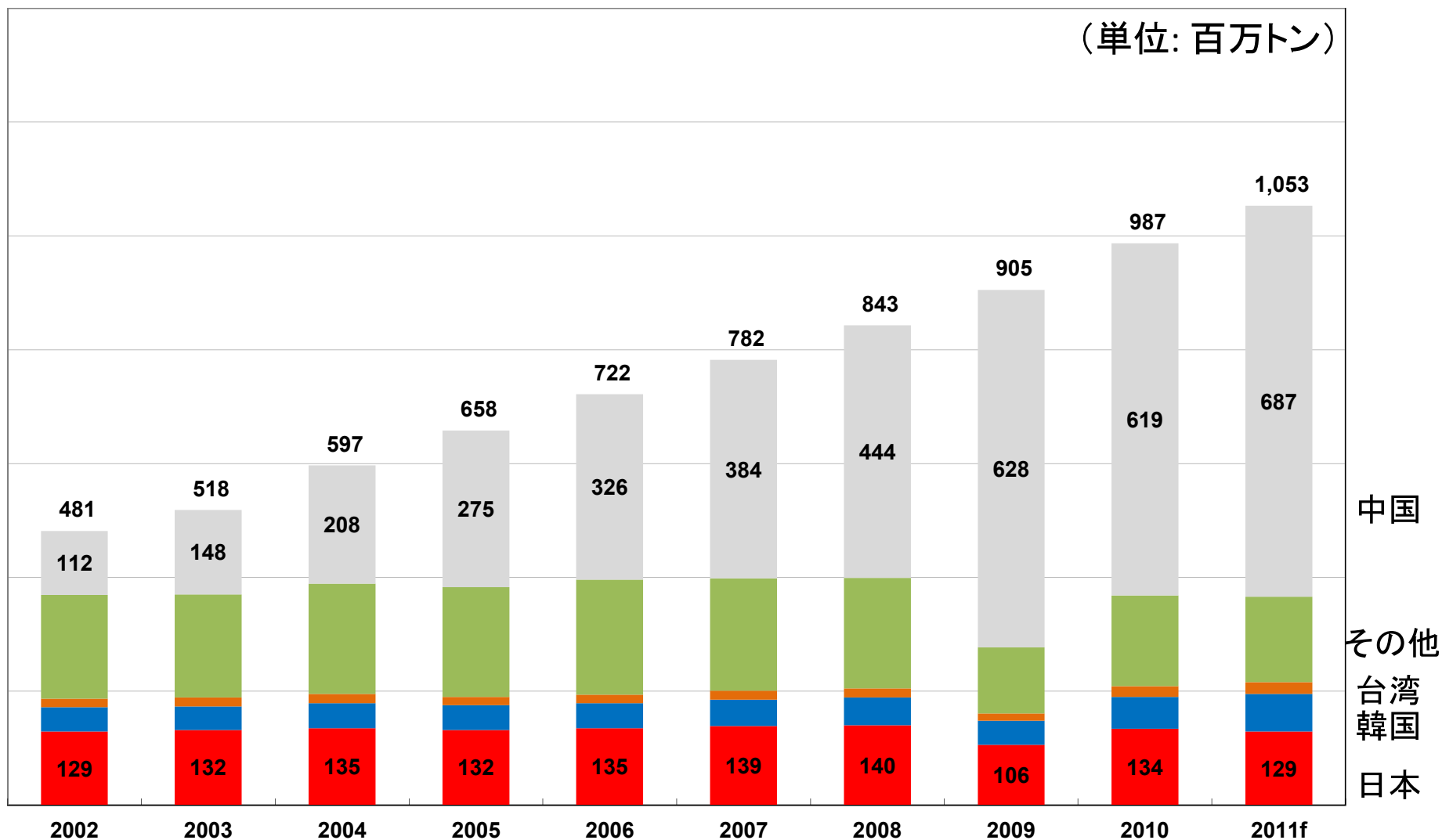
①日本発着貨物の停滞

②新興国市場の成長

一方で、世界の海上荷動きは上記②に支えられ  
持続的に成長 (外航海運は成長産業)

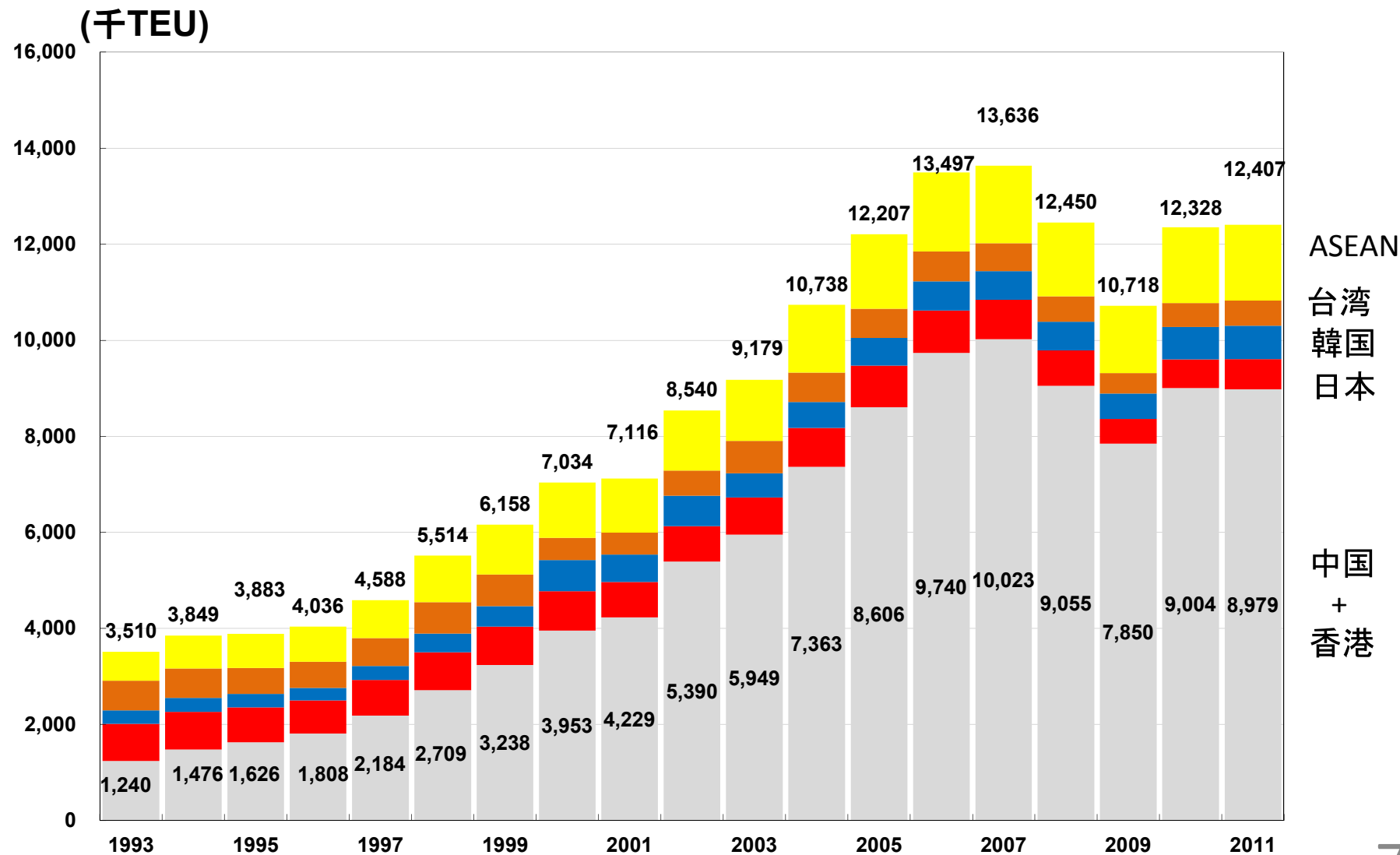
- 日本の外航海運企業は三国間輸送で勝ち抜くことで日本国内で存続しえる。
- 日本の外航海運企業が存続することで、国内の海事クラスターに成長を取り込むことが可能。

# (参考) 鉄鉱石の仕向国別の荷動量



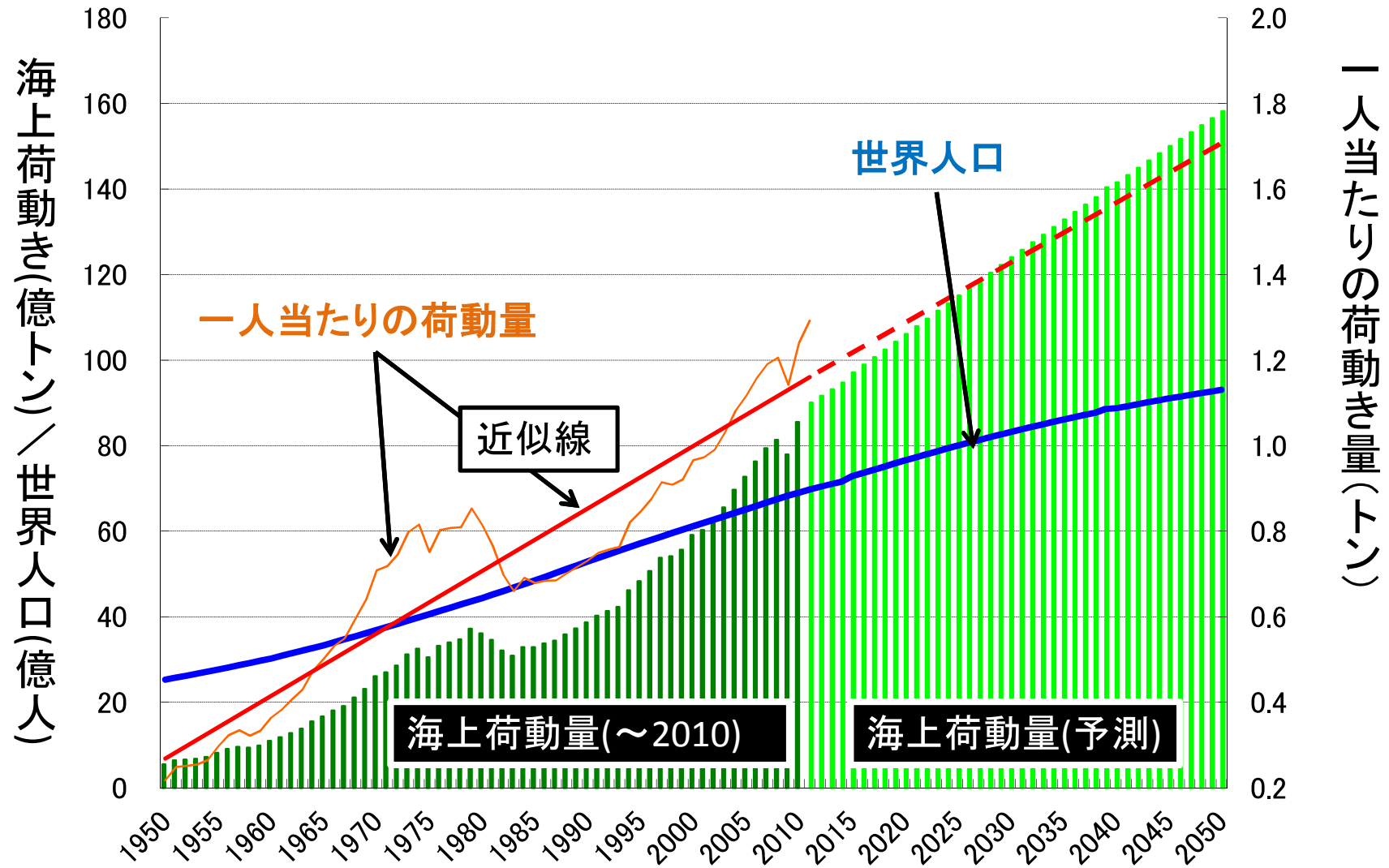
(出所: Clarkson, Tex Report, Fearnleys Review)

# (参考)北米往航コンテナ船の輸出国別荷動量



出所: Piers/JoC他(カナダ貨物を含まない)

# (参考) 世界の海上荷動きおよび世界人口



出所:世界人口の実績・予測は国連資料。海上荷動の実績はClarkson, Fearnleys資料、  
予測は過去60年間の一人当たり荷動量増加トレンドが継続するとの想定による推計値。



(参考)国土交通省成長戦略会議

「外航海運検討会報告書」(H22.5)

Ⅲ 1. 日本籍船を中核とする日本商船隊の国際競争力強化

～ 我が国の海運税制を諸外国並みに揃えて、競争条件をフェアなものとするのが基本。日本商船隊による海洋ネットワークの充実が図られ、日本の成長に貢献。～

- 外航海運の分野は国際的な税制競争、制度競争の様相を呈してきており、日本商船隊がその本来の力を発揮し、自立的な競争力を確保するためには、適切な政策対応が求められる。
- 国際的に劣後する競争条件を整備することで、世界のユーザー(荷主)から選択される日本商船隊を目指す。
- 世界市場の中で、輸送サービスの質、安全性のみならず価格競争力の面でも選ばれる商船隊となれば、
  - 外航海運は成長産業のひとつとして、我が国の経済成長に貢献することができる。
  - また、高質で安価な輸送サービスを提供することができれば、製造業等にとっては大きなプラスであり、その点からも日本の成長に貢献することができる。

# 要望①-1 国際競争条件の均衡化

“グローバルな視点で外航海運に関する我が国の戦略を迅速に策定する必要がある”との観点から、

「基本的施策」の「4 海上輸送の確保」に、『**第一義的に、税制等における徹底した国際競争条件の均衡化が必要であること。**』を明記することについて検討頂きたい。

税制等における  
国際競争条件  
均衡の  
継続的深化

日本商船隊  
の維持・拡大

わが国貿易物資の  
安定輸送

経済安全保障の確立

- 東日本大震災時には、外国籍船を含む日本商船隊が日本への寄港を継続。
- 安定輸送・経済安全保障の中核を担う日本籍船・日本人船員(海技者)の確保・育成は、日本商船隊の維持・拡大を大前提に、税制インセンティブ、規制緩和等により実現。

# 要望①-2 国際競争条件の均衡化

同様の観点から、

「基本的施策」の

「8 海洋産業の振興及び国際競争力の強化」に、

- 外航海運が成長産業であること。
- 税制等における徹底した「国際競争条件の均衡化」によって日本商船隊を維持・拡大し、国内海事クラスターに成長を取り込む戦略が必要であること。

を明記することについて検討頂きたい。

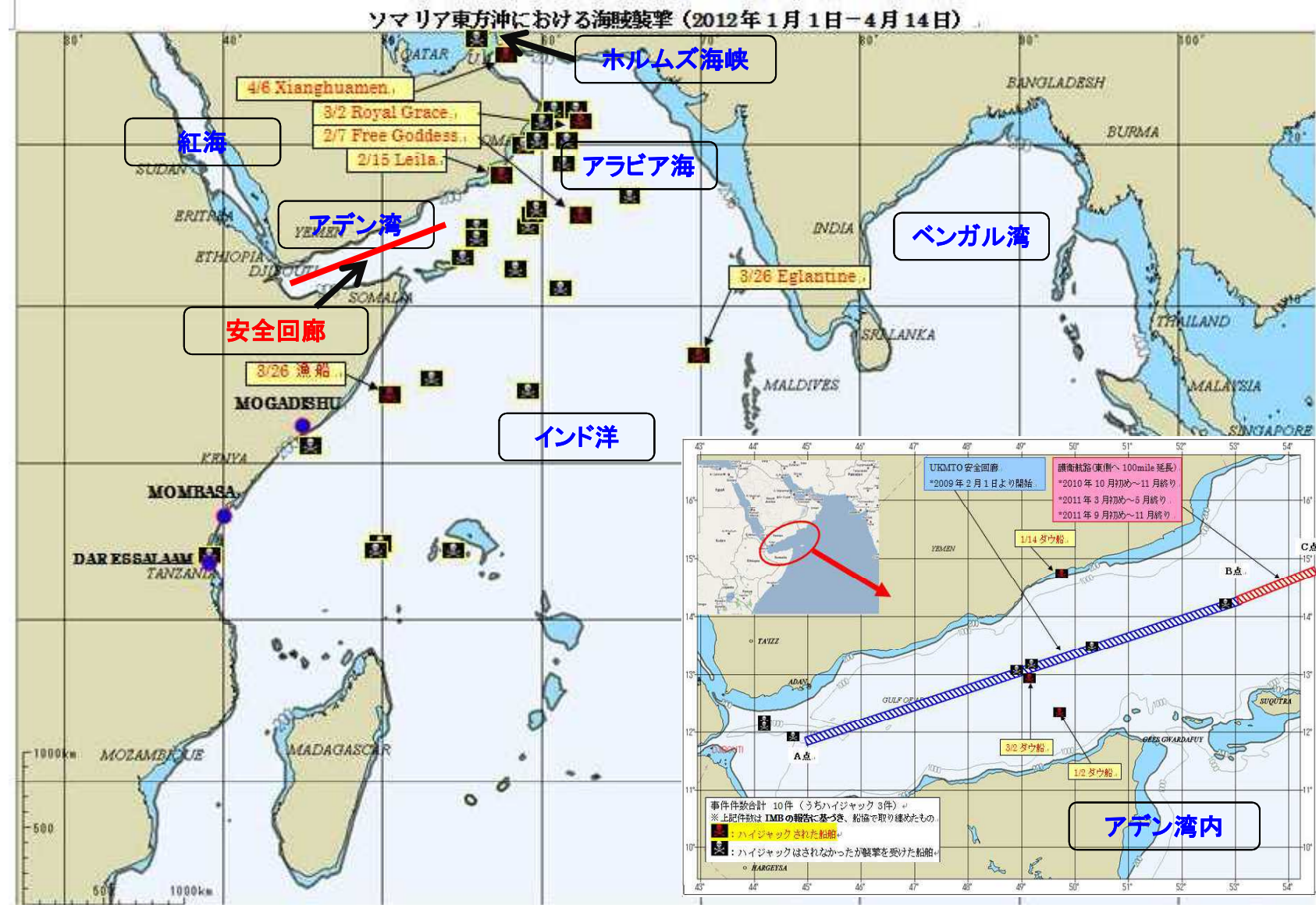
## ソマリア沖・アデン湾海賊問題の状況

海上航行の自由と安全を確保するための体制整備・強化は、貿易立国の我が国にとって必要不可欠。

ソマリア沖・アデン湾の海賊事件は、アラビア海からオマーン湾・ホルムズ海峡付近の海域にまで拡大しているため、我が国のエネルギー輸送に重大な脅威を及ぼしている。

# 要望②ソマリア海賊対策の強化(現状認識)

## ソマリア沖・アデン湾海賊問題の状況



## 要望② ソマリア海賊対策の強化

「基本的施策」の「4 海上輸送の確保」に以下を明記することを検討頂きたい。

- ① 国際社会と連携した海賊対策の推進
- ② 海賊対処法に基づく、海賊対処行動の維持・強化
- ③ 諸外国の自国籍船に関する施策を勘案し、日本籍船並びにその乗組員の安全を確保するために必要な措置の迅速な導入・実施

### (参考)武装ガードに関する主要国の対応

- 公的武装ガードの乗船: オランダ、フランス、イタリア等
- 民間武装ガードの乗船を承認: 英国、デンマーク、ノルウェー、スペイン、ポルトガル、フィンランド、ギリシャ、キプロス、韓国、香港、米国、パナマ、リベリア、バハマ、マーシャル諸島等
- 民間武装ガードに関する法案を準備中: ドイツ、ベルギー

## 要望③ 海洋国家教育の充実

基本的施策「12 海洋に関する国民の理解の増進と人材育成」に関連し、

- 海運は、海洋国家である我が国において、産業や国民生活を支える基盤である。
- 海運がこの役割を引き続き果たしていくためには、国民一人一人が、我が国が海洋国家であるとの基本認識のもと、我が国の安定と発展のためには、海上輸送力の確保が重要である、との認識を将来にわたって引き継いでいくことが必要。
- 小学校、中学校、高等学校の社会科等の教育の中で、海洋国家としての正しい知識と理解が深められるよう学校教育を充実して頂きたい。

# おわりに

海洋基本計画の見直しに当たりましては、引き続き、我が国海運を取り巻く状況に基づき、必要な施策、或いはこれに向けた方針を盛り込んでいただきますよう宜しくお願い申し上げます。

ご清聴ありがとうございました。