

SEA POWER

海上輸送を支えるヒューマンインフラ 日本人船員

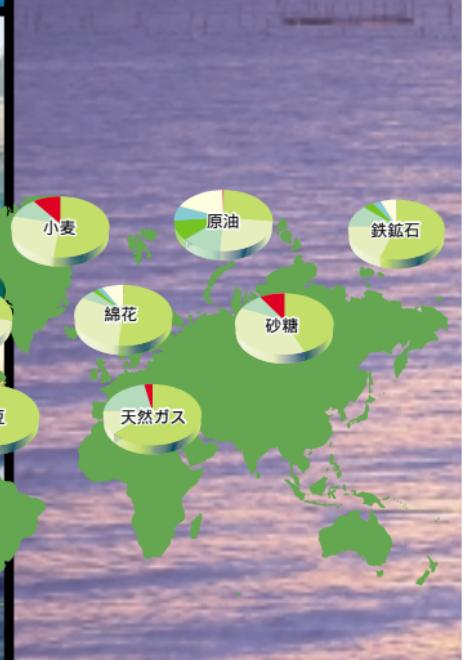
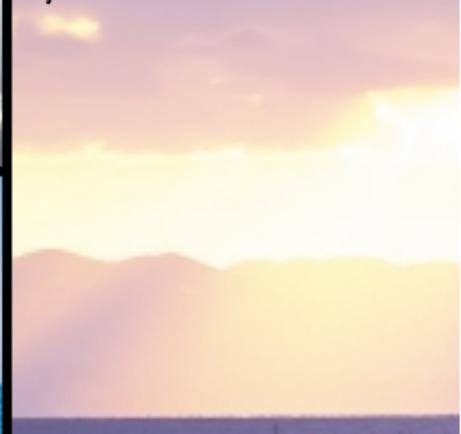




オイルタンカー



SEA ROAD
過去から未来へ、豊かさを運ぶ船員たち



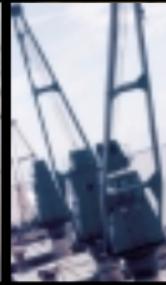
資源に乏しい日本は原材料を輸入し、付加価値を付けて輸出することで経済が発展してきました。

また、国内で産しない様々な物資を、海を超えて運んでくることで私たちの生活はさらに豊かなものになっています。

これは大量輸送が可能な海上輸送無くしては成り立ちません。海運は日本の国際物流量の99%を占める基幹産業です。

そして、海を渡る技術、モノを運ぶ技術でこの基幹産業を支えてきたヒューマンインフラが日本人船員なのです。

海はそのままでは行く手を阻む障害物です。ところが、そこに船と、そして海を渡る技術があれば海は巨大な道になります。古来、人やモノが海上を行き交うことで多くの富が生まれました。それは今でも変わりません。



1971(昭和46年) 米大統領が新経済政策(ドル防衛策)発表、東京外為替市場でドル売り、円高が深刻(ニクソンショック)為替レートの影響を避けるため、日本商船の便宜置籍船化が進む。

税金が安く法規制の緩い中国にベーベーカンバーを設立し、船籍を移し外国人船員を雇用してコストを下げた船

1985(昭和60年) ブラザ合意。円高が急激に進行し、当時、運賃収入がドル建てで、コストが円建てで構造であった海運会社の収益を圧迫。

1987(昭和62年) 悪化した外航海運会社の経営建て直しのため、労使で「緊急雇用対策」の実施に合意。円高で外国人船員とのコスト差が顕著になった日本人船員が対象となり、早期退職や陸上他業種への職業転換を促した。

・日本籍船の国際競争力を回復のため、官労使は70年代後半から乗り組み定員の少人数精緻化(近代化船)に取り組み、その結果、世界にも例のない11名定員船(パイオニアシップ)の実現を目指すことになった。やがて11名船は実現するが、全員日本人船員乗り組む近代化船も外国人との混乗船に道を譲ることになる。

・米ソ、中距離核戦略(INF)全席条約に調印

1971年のニクソンショック、85年のブラザ合意と急激な円高ドル安の進行によって、外航海運各社は国際競争力を保持するため日本籍船は外国籍へ、日本人船員は安価な外国人船員に置き換えてきました。85年当時、3万人を擁していた日本人船員は3000人台まで縮小。日本籍船の数も約1000隻から100隻と減少しました。この傾向は今なお歯止めがかかっていません。

いまや、2000隻といわれる日本商船隊の95%は外国籍船、

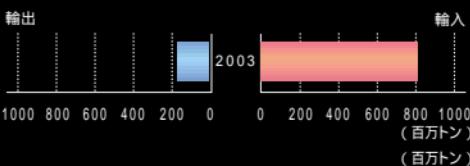
そして約4万人いる乗組員も95%が外国人です。

2003年実績で見ると、総海上貿易量は981百万トン。そのうち日本籍船で運んだ貨物の量は63.4百万トン・輸出1.5百万トンで総量のわずか6.6%です。

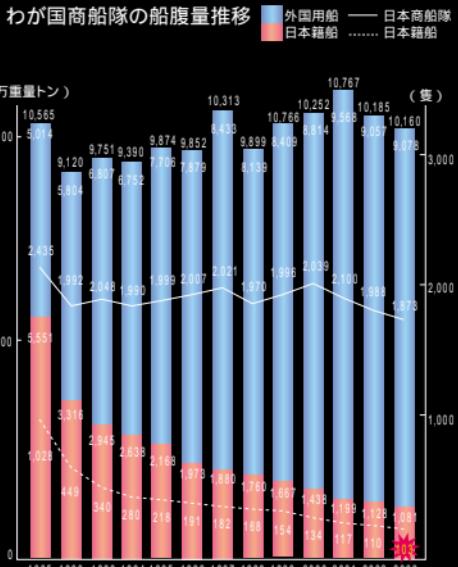
国際情勢や経済動向が大きく変化したときでも、外国籍船や外国人船員が、日本のモノを確実に運んでくれるとは限りません。

もし海上輸送が止まるようなことがあれば、暮らしの多くの海

わが国貿易に占める海上貿易の割合



わが国商船隊の船腹量推移



注) 国土交通省「海事レポート」(旧運輸省「日本の海運の現況」)各年版による。
2,000総トン以上の外航に従事している船舶。年次の値である。

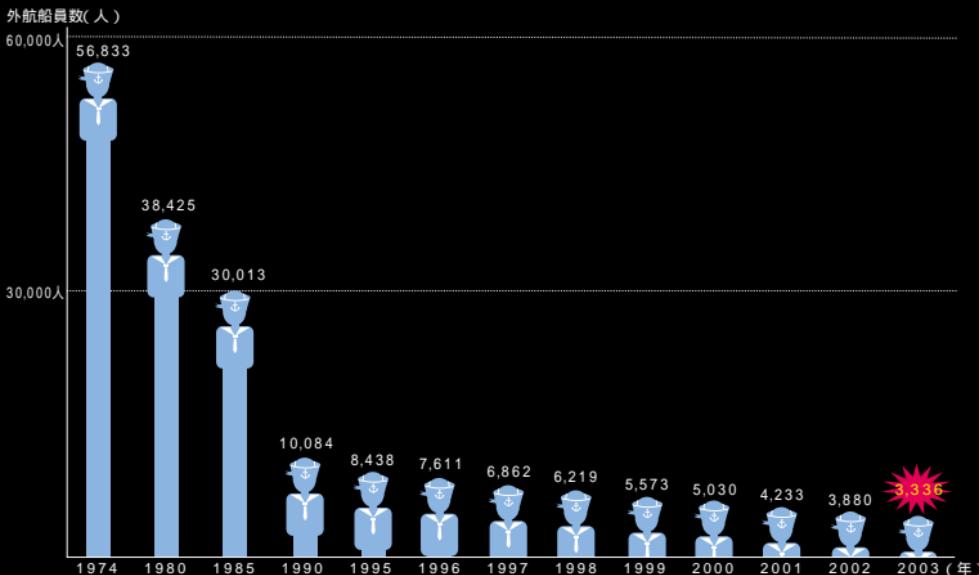
1989（平成元年）	・日本籍船への外国人船員導入について労使協議し、合意した。その条件として、マルシップ方式を前提に、新造船であること、日本人船員を最低9名乗せることを設けた。ただし、乗船できる外国人船員は海技資格の必要のない職種に限られていた。 日本籍船を一旦海外子会社に裸用船に出し、外国人船員を配乗した上で再び定期用船して運航する方式	・消費税導入 ・中国で天安門事件
1990（平成2年）	・89年の労使合意にもとづく日本籍混乗船の第1号が運輸省（国土交通省）で認可。	・イラク軍、クウェート侵略 ・東西両ドイツが統一 ・地価がピークに達する
1998（平成10年）	・日本籍船に乗り組む船舶職員（航海士・機関士など海技資格受有者）資格について定めた船舶職員法が改定され、外航分野では外国人船員も職員として乗船できる道が拓ける。ただし、船長・機関長職は除外された。	・山一証券粉飾決算で廃業 ・金融監督庁発足
2000（平成12年）	・船長と機関長の2名を除く船舶職員全員が外国人船員の外航日本籍船が就航。	

外に依存する日本のライフラインはどうなってしまうのでしょうか。

また、国際調査機関によれば、船舶職員（有資格海技者）が世界的な規模で深刻な不足状況に陥ると警告しており、日本も例外ではありません。造船技術の進歩は目覚ましく30万トン級の大型タンカーや1年あれば竣工しますが、船員の育成には最低10年の海上経験が必要といわれています。その時では遅いのです。

かけがえのない海洋環境の保全、安定した海上輸送を確保することは、私たち国民が安心して暮らせる条件の主要なひとつであり、そのための環境を整備することは国の大きな責務です。しかしながら、わずか5%の外航日本籍船と日本人船員で果たしてできるでしょうか。この機会にわが国の船と人とをとりまく状況について、ぜひ目を向けてください。

我が国の外航船員数の推移



大海を行く貨物船、大量の物質が積み降ろしされているさま、その内で誠実に職務を全うし、より効率的で安全な運航を日々追及している船員の姿は、なかなか国民の目に触れる機会がありません。けれども数々のデータが示すようにその役割は重要であり、貢献は多大なものです。

この冊子が日本海運と船員の意義について皆様のご理解を深める一助になれば幸いです。

諸外国の海運強化対策一覧

	ベルギー	デンマーク	フィンランド	フランス	ドイツ	ギリシャ	アイルランド	イタリア	オランダ	ノルウェー	ポルトガル	スペイン	スウェーデン	イギリス	アメリカ	韓国	日本
1 債却制度上の優遇措置																	
2 船舶の買換特例（圧縮記帳）																	
3 トン数標準税制による法人税の軽減																	
4 第2船籍制度など船籍制度																	
5 船員所得税の免除・軽減																	
6 船員の社会保険料の軽減																	
7 船員の派遣・帰国費補助																	
8 船員の訓練費補助																	
9 運航補助（米国）																	

注) 日本船主協会、運輸政策研究機構、海事産業研究所調べ。(2005年1月現在把握している施策。)

1 債却制度上の優遇措置

加速度償却（通常より償却年数を短縮）事前償却（船舶取得年度以前より償却可能）、初期償却（通常の償却に加えて、取得年度に一定の償却率を上乗せ）および船舶の取得にかかる償却率の優遇措置（償却可能限度額100%など）

2 船舶の買換特例（圧縮記帳）

売船益にかかる税金を繰延べができる等、船舶の買い替え時の特例措置。

3 トン数標準税制による法人税の軽減

海運業にかかる法人税額を算出するにあたり、従来の「所得課税方式」と「トン数標準税方式（船舶の運航純トン数に基づく課税方式）」との選択ができる制度。（米国、韓国は実施予定）

4 第2船籍制度など船籍制度

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や、船員所得税の減免等を認めるもの。

5 船員所得税の免除・軽減

自国籍船または前述の第2船籍の船に配乗される船員の所得税の一部または全額を船主あるいは船員に還付。

6 船員の社会保険料の軽減

自国籍船または前述の第2船籍の船に配乗される船員の社会保険料の一部または全額を船主あるいは船員に還付。

7 船員の派遣・帰国費補助

船員の海外乗下船地への送還費用の一部を補助。

8 船員の訓練費補助

自国籍船員確保のため船員訓練費用の一部を補助

9 運航補助（米国、新MSP：new Maritime Security Program）

毎年合計1.56億ドル（約161億円）、1隻当たり260万ドル（約2.7億円）を支給。2005年1月末現在の新MSP補助金支給対象登録隻数は60隻。現行MSPに代わり2005年10月より実施。（1米ドル=103円とした）