

第1章 我が国外航海運企業の国際競争力の確保と日本籍船の維持・確保政策

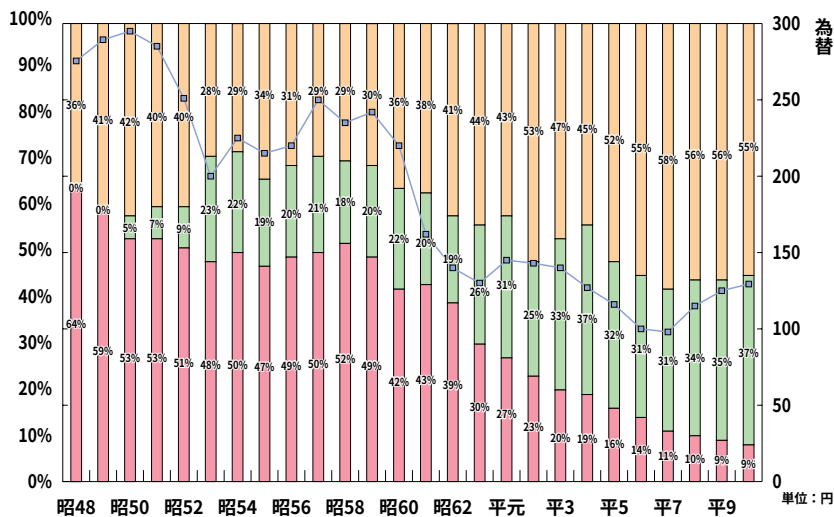
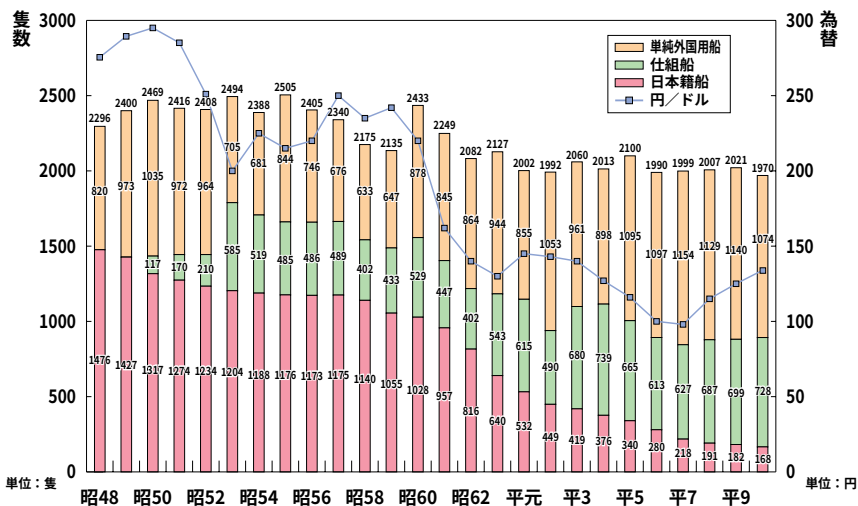
1. 我が国商船隊の構造変化

国内資源に乏しく、周囲を海に囲まれている我が国は、石油、鉄鉱石といった工業原料、小麦、大豆といった食料等国民生活・社会経済活動に必要な不可欠な物資の殆どを海を越えて海外に依存している。また製品の輸出入などその他の貿易活動も、航空輸送の拡大があるとはいえ、海上輸送に依存するところが大きい（平成9年度、トンベースで99.7%、金額ベースで72.2%）。このように外航海運は我が国の経済を支える基盤である。

我が国では戦後の復興期以来、我が国外航海運企業の再建・育成を重要な政策課題とし、財政投融资、税制等の措置による競争力確保により安定的な輸送を実現することを目指してきた。これを受けて、昭和40年代後半までは我が国外航海運企業が所有、運航する商船隊はその殆どを日本籍船が占めていた。しかしながら、高度成長を達成し、急激な円高を経験する中で、我が国外航海運企業にとって、日本籍船を保有し、それを運航することの負担が大きくなり、他の先進諸国の海運企業も同様の動きをする中で日本籍船が海外への置籍（便宜置籍という）等により流出する、いわゆるフラッグイングアウトが昭和48年のオイルショック以降進行した。このフラッグイングアウトの進行により、我が国商船隊という場合、日本籍船（マルシップを含む）のほか、パナマ等の税負担の軽い国に海外子会社を設立して当該国の国籍とし、賃金レベルの低い外国人船員を活用して運航する仕組船、需要に応じて外国籍の船を用船し運航する単純外国用船の三類型を含めて称されるようになってきた。我が国商船隊全体の規模は、近年、概ね2,000隻（2,000総トン以上の船舶数）前後で推移しているが、フラッグイングアウトにより、仕組船が増加する一方、日本籍船は減少の一途をたどっていった。このため、日本籍船の隻数は昭和48年央に1,476隻であったものが平成10年央には168隻と約四半世紀の間に10分の1近くにまで激減している（我が国商船隊に占める日本籍船の割合も隻数ベースで同64%から同9%となっている）（図表2-1-1参照）。これは我が国の国民生活レベルの向上とそれに伴う船員賃金水準の上昇の中での我が国外航海運企業の存立をかけた現実的対応の結果であったと言える。

以下日本籍船の必要性に関する議論と政策、その効果を若干詳細に記述する。

図表2-1-1 我が国商船隊の構成の変化と為替変動



○運輸省海上交通局調べ

- (注) 1.単純外国用船の中にも、我が国航海運企業が長期契約を結び影響力を持っている船舶が含まれているものと考えられる。
2.端数処理のため末尾の数字が合わないことがある。

2. 日本籍船の必要性

我が国商船隊における日本籍船の占める割合が減少する中、日本人船員を配乗した日本籍船の必要性については、これまで海運造船合理化審議会等において様々な議論・指摘がなされてきた。

平成7年5月には、海上交通局長の私的懇談会である外航海運・船員問題懇談会において、

- ①国際環境の変化や経済動向等に左右されない貿易物資の安定輸送手段の確保
- ②海上事故等の際における船舶と陸上部門の円滑なコミュニケーションに基づく海上輸送の安全及び環境保全の確保
- ③船舶運航等に係るノウハウの維持
- ④緊急時における国家としての対応可能性の確保
- ⑤海運及び海事関連産業の重要性
- ⑥海事関係国際基準の設定等に関する発言力の確保 等

が一定規模の日本籍船を確保すべき理由として報告されている。

なお、欧米の主要海運国においても、各国の事情に応じて手段には違いがあるものの、概ね自国籍船、自国船員を確保するための諸施策が導入・実施されてきた。

3. 日本籍船の維持・確保政策の変遷と効果

我が国における様々な日本籍船の維持・確保政策は、日本籍船のコストを外国の船舶のそれに近づけることで、日本籍船の国際競争力を維持・確保しようとするものであり、具体的には国際的にみて賃金の高い日本人船員の配乗人数を減少させる方策を進めてきた。これらは、我が国外航海運企業が日本人船員配乗義務のない仕組船及び単純外国用船に全面的に依存するのを防ぎ、日本人船員の職域を確保する効果も持つものであった。

昭和40年代以降の高度成長に伴う人件費の上昇に対しては、昭和52年から、船舶の技術革新の進展に対応して船員制度の近代化を推進し、在来船では従来の総数30名程度から24名の乗組体制を実施した。更に、昭和57年の船舶職員法の改正で制度化された近代化船により、最終的には日本人船員11名（船舶職員6名、部員5名）で運航できるよう少数精鋭化を図ってきた。

また、急増する外貨準備高に対応した仕組船の買い戻し（昭和53年度～

昭和54年度、50隻)、外航船舶緊急整備計画(昭和54年度～昭和56年度)及びそれに基づく利子補給の再開により、我が国商船隊における日本籍船舶の割合は、昭和52年央から昭和59年央にかけて横這いで推移したところである。

しかしながら、昭和60年のプラザ合意以降の急激な円高によって近代化船による日本人船員の少数精鋭化だけでは国際競争力の確保も限界にきており、我が国外航海運企業(大手6社)も、昭和61年度及び62年度に全社とも経常赤字に転落したため、各社ともコストの高い日本籍船を減少させ、フラッグイングアウトが更に進行するに至った。この結果、日本籍船舶は昭和59年央から平成2年央にかけて1,055隻から449隻にまで激減した。

この間も、日本籍船舶を維持・確保するための方策として、労使合意に基づき、平成2年から外航日本籍船舶において海外貸渡し方式による外国人船員との混乗を実施し、日本人船員は9名(船舶職員6名、部員3名)の乗組みで運航できるようにしたが、平成7年央には、日本籍船舶は218隻となった(図表2-1-1参照)。

このため、平成8年には、海上運送法の一部を改正し、国際海上輸送の確保上重要な近代化船、LNG船等の日本籍船舶を国際船舶と位置付け、これに対する税制上の優遇措置を設けるとともに、国際船舶の海外譲渡等について事前届出制とし、一定の場合には運輸大臣が中止勧告等を行うことができることとする国際船舶制度を創設した。

以上のとおり、日本籍船舶維持のため官・労・使の努力により様々な対策が講じられてきたが、国際競争の激化、急激な円高等により、これまでのところ、日本籍船舶の減少に歯止めをかけ、日本籍船舶の維持・確保に十分な効果をあげたとは言えない状況にある。具体的に最近の日本籍船舶の隻数の推移をみると、平成8年央191隻、平成9年央182隻、平成10年央168隻と、その減少傾向に歯止めがかかっていない。

しかしながら、平成10年には船舶職員法の一部を改正し、本年5月より、外国人であってもSTCW条約(1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約)の締約国が発給した資格証明書を受有し、運輸大臣の承認を受けた者は、我が国の海技資格を有していなくても、船舶職員として日本籍船舶に乗り組むことができることとする承認制度を創設した。この結果、国際船舶においては、日本人は船長・機関長のみの2名配乗体制が導入された。この日本人船長・機関長2名配乗体制は、従来より大幅なコスト削減が実現できるものと考えられ、外航海運企業の自主的な努力

と相俟って、国際競争力が確保され、日本籍船の減少に歯止めがかかることを期待しているところである。



我が国のエネルギー供給を支えるタンカー「高山」