

激しい国際競争の中 わが国に求められる海運政策

植村保雄氏 社団法人日本船主協会常務理事

国民生活、経済活動を支えるインフララインでもある海運だが、
今、日本の海運会社は厳しい国際競争の中に置かれている。
この先も確固たる海事産業を維持するためにはどのような政策が求められるのか。
社団法人日本船主協会常務理事・植村保雄氏にうかがう。



国際的な状況を踏まえた海運政策が必要である
国際競争が厳しさを増す海運に関しては、税制のためにハンディキャップを負っている部分を軽くし、競争力を付けねばならない。
それは、国民経済に不可欠な物資の安定輸送にもつながる。



社団法人日本船主協会ホームページ「日本海運の現状」、「Shipping Now 2005」、「海運統計要覧2005」、「海運用語集」
<http://www.jsanet.or.jp/data/index.html>

海運の役割

はじめに、島国である日本において海運が果たしている役割についてご説明ください。

植村 海運には三つの機能があります。

第一に、当然ながら商業活動です。

第二に、その活動に備わる公共的な機能です。貿易立国である日本は、国民生活、経済活動に必要な不可欠な食料やエネルギーの大半を海外に依存しており(7頁・資料1参照)、輸出入とも貨物輸送のほとんどを船舶に頼っています(7頁・資料2参照)。つまり日本商船隊は、平常時においては、海外と日本を結ぶインフララインとして機能することで、経済安全保障に貢献しているということです。

第三に、国際紛争などの緊急時においてもわが国の国民経済に必要な物資を輸送する機能です。日本船主協会の会員各社は、国あつての会社である、との認識を共有しているものと思います。だからこそ、湾岸戦争や中東戦争のとき、石油連盟等の求めに応じて危険な海域にも向かったわけです。

平常時、緊急時、それぞれ必要不可欠な活動を担うということですね。

植村 海運業は広告宣伝も少なく、活動は一般の国民の目

にあまり触れませんから、船会社の知名度はそれほど高くないでしょう。しかし、顧客である荷主のグローバルなサプライチェーンマネジメントに力をお貸しすることで、その海外進出の役に立つなど、目立たないところで日本経済の一翼を担っています。産業界との技術提携も大切な機能のひとつです。造船をはじめとする関連産業と深いかわりを持っているのももちろんのこと、他の産業でも、例えば自動車専用船を開発し、運航することで、わが国自動車産業の発展に寄与してきました。

わが国の海運・造船の技術力はどのような水準にあるのでしょうか。

植村 それを決定する重要な要素は安全性ですが、船舶の安全を決定付ける要素は二つ、船員の質と船の品質維持です。近年の船舶事故で言えば、1989年アラスカ沖で発生し、甚大な被害をもたらした巨大タンカー・エクソバルディーズ号の事故は、前者の海技者の質にかかわるもので、船長が酒に酔っていたことが原因でした。1999年フランス沖で発生したエリカ号の事故は、後者の老朽化による船体不良が原因です。船体が新しいことは安全性を左右する大きな要素であり、だからこそ造船・海運はコスト主義に陥り、安かろう、悪かろう、ということになってはならない業種なのです。近年、ヨーロッパ沖で頻りに事故が起きるのもそのあたりに根本原因があるように思います。



関連産業が健全であることが海運技術力の大事な要素であるということですね。

植村 そのあたり、ヨーロッパは危機感を持っています。かつてヨーロッパの造船会社は強力な存在でしたが、今や日本と韓国、中国の3カ国で世界のほとんどの船をつくるようになっています。中でも韓国の伸びは目覚ましく、かつて日本は世界の造船の50%以上をつくっていましたが、コスト競争力で韓国に首位の座を奪われました。その韓国も中国に対する焦燥感があるようですので、造船技術が流れている中国が近い将来大造船国になるかもしれません。わが国の造船業は、かかる厳しいコスト競争にさらされ、さらに団塊の世代の熟練造船技能者が定年を迎えるに当たっていかに技能伝承をしていくかという難題を抱えつつ、船用と呼ばれる船舶部品の性能に比較優位を求めるとの努力で健闘し、今なおしっかりと使命を果たしています。そのようにして技術力を保持していることを含め、この世界にかかわる一人として、海運・造船のことをきちんと評価していただきたいという思いがあります。

さまざまな存在意義のある産業である、と。

植村 私は、電力や鉄鋼と同じように海運は「総論産業」だと思っています。よもや「電力がなくて構わない」と言う人がいないでしょう。同じように海運も公共性・公益性の強い仕事

です。国民にとっては電気ほど身近ではないとしても、日本の海上輸送がすべて外国の船会社に取って代わられたときのことを想像していただければ、その必要性をご理解いただきたいと思います。そうなれば、何かことが起きた際、海上輸送が止まる可能性があり、国民生活、経済に甚大な影響を与えることとなるでしょう。日本商船隊が将来にわたって活力を維持し、さらに強固にしていくことは国益につながることで、ところが今、日本の船会社は重大な難問に直面し、存続の危機とも言える事態を迎えつつあるのです。

トン数標準税制の広がり

直面する難問とは。

植村 この10年間に世界の主な海運国がトン数標準税制を導入し、未だ導入していない日本の船会社の国際競争力が維持できなくなる恐れがあることです。世界の海運国は、それぞれ自国の海運の競争力強化のため、さまざまな海運強化策を積極的に導入しています(9頁・資料7参照)。海技者と船、その二つを押さえることで、いかなるときも国民生活に支障をきたさないようにするためですが、さまざまな制度のうち、日本の海事関係者が最も重視しているのがトン数標準税制です。いわゆる外形標準課税で、その船会社が保有している船舶のトン数に連動する法人税制です。つまり、このくらいの規模の船会社なら年間これくらいの船を運航させるから、これくらいの利益があるはずだ、というように標準を設定し、それをもとに一定の法人税を課す仕組みです。

海運会社にとってのトン数標準税制のメリットは。

植村 普通の法人税ですと、海運会社は好不況の波に大きく影響されます。好況のときは、どんどん船を建造する。それに伴い、船価や用船料は高くなる。不況期に入ると建造が止まり船価や用船料は下落する。そのようなリスクを常に抱えているわけです。そこであまり不安定にならないよう、ならしたかたちで税金をかけようというのがこの税制です。船会社にすれば、不況時にも一定の税額を納付しなければならないという大変さがありますが、あらかじめ納税額が分かるため、安心して経営に当たれますし、好況時には多額の税金を納めずに済み、内部留保や設備投資をすることで次の不況期に備えることができます。外航海運の経営につきものだった不安定要素をカバーすることができ、産業としての安定性を確保できるわけです。

既に導入した国の会社は、この好況時に競争力を付けているということですね。

植村 日本を除く海運先進国がこの税制を軒並み導入していますが、それらの国の船会社は今、莫大なキャッシュを手元

に残している一方で、導入していない日本の船会社は従来の法人税を納めているため、利益の面で大きな格差をつけられています。このままでは体力格差がどんどん大きくなり、日本の船会社は競争に敗れ、経営危機に陥り、サービス水準を維持できなくなるかもしれません。諸外国の船会社は競争力を手にするだけでなく、手にしたキャッシュで日本の船会社を買収することもできます。これまで日本の船社は合従連衡を繰り返しながらようやくここまでできましたが、このままでは外国の船会社に取って代わられかねません。あるいは日本の船会社の中で、座して買収の対象になるのを待つなら、いっそ税率の低い国に本社を移そう、という動きが出ないとも限りません。日本の法人税は地方税を入れれば実効税率40%程ですが、香港などは法人税率が15%程度と軽課税であり、シンガポールに至っては海運業に全く税金がかからないのですから。

諸外国の税制

世界のトン数標準課税の導入状況は。

植村 主な海運国であるヨーロッパ各国、アメリカ、韓国などは既に導入を終えており、導入した国および軽課税国等の商船隊の合計を見ると、隻数ベースで66%、トン数ベースで68%に達しています。日本以外で未導入のところのうち、海運国と呼び得るのは台湾くらいです。実質的にトン数標準税制がインターナショナル・ルールになっているということです。

日本に導入しようとするとき、法人税体系に馴染むの

か、という議論が出るのでは。

植村 既に導入済みの諸外国も、収益をベースとする法人税法が存在するわけで、同じ税体系の日本に導入することは決しておかしくはないはずですよ。

財政当局にとっても、不況時のことまで考えれば、安定性のある税制と言えますね。

植村 そう思います。トン数標準税制を最初に導入したのはオランダですが、1996年のことで、当時はどちらかといえば不況でした。財政当局は、あまり税金を払っていない産業だから一定の税率をかけ、安定的な税収を確保しよう、という腹積もりだったようですが、同時に、税率をやや低めに設定することで自国内に船会社を残そう、という意志も働いていたようです。ヨーロッパ各国は地続きの上、統合されていますから、その気になれば、企業は比較的簡単に本社を外国に移すことができます。

海運国の伝統を守りたいということもあったのでしょうか。

植村 古くからの海運国であるオランダは、今もロッテルダムという世界有数の港湾を持ち、海事関係者の集まりであるマリタイムクラスター¹が存在します。そのような国情ですから、オランダ政府には海事産業を空洞化させてはならない、という意識が強くあったのでしょう。同様のことが海洋国家の伝統を誇るイギリスにもあり、2000年にトン数標準税制を導入しています。

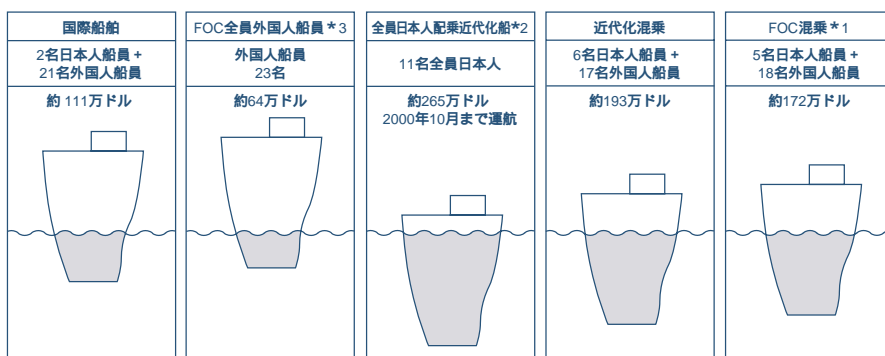
さまざまなねらいから導入された税制であるということですね。

植村 そのほか外国の船会社の中には、放っておくといつまでも老朽化した船を使い続けるところがある。新しく船をつくらせるには市況を安定させる必要

がある、という目的もあったようですし、国家にとって海運は重要であり、政府の目の届くところに船会社があることが望ましい。そのためには、自国籍船が多いほどよいということもありました。ヨーロッパではさまざまな意図から導入され、それがたちまち世界中に広がったという経緯です。ただ、同じヨーロッパでもノルウェーは毎年税制を見直す、オランダは安定性を重視し、10年間税制を変えないというように国ごとに仕組みは異なります。わが国に導入したあかつきには、諸外国の法制度を参考に実情に合わせた最適の仕組みとして設計できると思います。

資料 一船当たりの年間船員費比較

船舶の国際競争力を左右する大きな要因である船員費を比較すると、全員日本人船員配乗の日本籍船の場合は全員東南アジア船員配乗船の4～5倍前後。
2000年3月末以降、船・機長を日本人とする国際船舶が増加(2004年7月までに47隻)しているが、依然、全員外国人船員配乗のFOC(便宜置籍)船とは大きなコスト差がある。



注) 日本船主協会試算による。試算の前提については*1～*3を参照。

1ドル=112円とした。
日本人船員の予備員率=48.8%とした。

*1 わが国外航海運会社が支配するFOC(便宜置籍)船の配乗形態は、東南アジア(フィリピン他)船員を中心として、インド、東欧の船員も乗船するなど多様化している。また、国籍の異なる外国人船員同士の配乗形態によっても一船当たりの年間船員費に差が生じる。ここでは、参考値として日本人5名、東南アジア船員18名が乗船した場合について試算した。

*2 2005年9月現在、日本籍近代化船に日本人船員全員が配乗している船舶はないが、参考値として2000年10月まで運航していた近代化P船実用船についてのコストを試算した。

*3 FOC船の形態の一例でもある全員東南アジア(フィリピン人)船員が配乗した場合を試算した。

出所：社団法人日本船主協会「日本海運の現状」

EUにおけるルールの統一

1 マリタイムクラスター：外航・内航海運、造船、船用機器、オフショアビジネス、浚渫、港湾・ターミナル、港湾運送、水先人、曳船、船用品・船食サプライ業、船舶代理店、海上貨物取扱い、仲立ち、通関、港湾局、海上保安庁そして海軍など地理的に集合し、かつ相互に関連する、経済的特殊性を

持つビジネス・ユニットと公的機関の集団。

2 タックスヘイブ[Tax Haven]：外国企業に対して、税制上の優遇措置をとっている国または地域のこと。「租税回避地」、「租税避難地」とも言う。

3 海運再整備臨時措置法：正式名「海運業の再整備に関する臨時

の動きは。

植村 2004年に欧州委員会は「海上輸送に対する国家補助に関する新ガイドライン」を公表しました。トン数標準税制についても、ヨーロッパ各国ばらばらに制度をつくってきたのでガイドラインをつくらう、ということになったのですが、共通の目的として各国ともEU籍の船を増やす、ということが掲げられ、60%という数値目標が設定されました。

海運業界の変遷

日本籍船の減少をもたらした便宜置籍船の問題についてはいかがお考えですか。

植村 それについては、タックスヘイブン²を利用することで税金逃れをしてきた、と見られることがありますが、むしろ厳しい国際競争の中、生き残るためやむなく利用してきたというのが実態です。理由はひとえに日本籍船のコスト競争力の低下です。とりわけ1985年のプラザ合意以降、急激な円高が進み、わが国の船会社は大きな打撃を受けました。海運業はドル収入の割合が高いため、円高により日本籍船のコストがはね上がってしまったのです。日本人の船員の賃金も高くなり、抱え切れなくなる。その中で海運業界は、懸命のコスト削減を続けてきました。「近代化船」ということで、それまで1隻当たり30人近かった乗員を圧縮しようと徹底した省力化を進め、さらに混乗といって日本人と外国人の組み合わせで運航チームを組むようになります(左頁・資料参照)。その混乗船も当初は日本人の船員が9人配乗とされていたのが、やがて6人になり、2人になり、今や2人となった配乗要件も外せないか、ということになっています。それでも船社は、何とか日本人海技者を残そうと努力してきました。それは安全面のこともあります。日本商船隊の船に実際に乗っているのが外国人船員でも、さまざまな指示は日本の本社から出すわけで、不具合が生じたとき、船の現場を知らなければ適切な指示を出せません。便宜置籍船も、そのような努力の一貫として不可避免的に用いられたものと理解していただきたいと思います。

日本の海運業は、激しい国際競争の中、高コストという先進国の不利を抱えつつ、生き残ってこられたということですね。

植村 わが国の海運業は、国際情勢に大きく影響を受け続けてきました。戦後に限っても、1956年にはエジプトのスエズ運河国有化宣言に端を発したスエズ紛争で世界の海運市況が高騰する。1967年には中東戦争でスエズ運河が再封鎖される。1974年はオイルショックで燃料油価格が高騰し、その5年後には第2次オイルショック。1980年はイラン・イラク戦争の勃発というように、度重なる激動をくぐり抜けてここまで来たわけ

です。今はたまたま好況ですが、いったん不況になればなかなか回復しない業界です。そして、それを安定させ得るのがトン数標準税制なのです。

税制はじめ、さまざまな政策を講じる諸外国と同等の条件にしてもらいたい、と。

植村 かつて、日本の海運業には強い規制がかけられていました。1963年には海運再建2法(海運再建整備臨時措置法³・利子補給法改正法⁴)が成立します。「船会社が多過ぎて、資本集中ができないから合併しなさい」というもので、これにより海運集約が進み、業界が6社を中核とするグループに再編されました。しかしプラザ合意後、急激な円高が進行し、船員費が高騰して収益が圧迫されるようになり、このころから海運業界に、行政指導を止めてほしい、という雰囲気が出てきました。海運不況が長期にわたり法人税をあまり払えない時代が続く中、海運業は次第に自由化されていきます。言い換えれば、海運政策はいらないと考えられるようになったということです。そのような意味では、ヨーロッパで導入されたトン数標準税制にはがんじ絡めの規制はそんなに付いていないという特徴があります。

しかし、税制の違いで競争力が削がれ、今や待ったなしの状況であると。

植村 税制のためハンディキャップを負っている部分を軽くしていただきたいというのが切なる願いです。競争力を得ることで、われわれは今後とも国民経済に不可欠な物資の安定輸送という責務をまっとうするとともに、造船業など関連産業の役に立ちたいのです。加えて、トン数標準税制は制度の設計の仕方によっては日本籍船を増やすこともでき、また日本人海技者も確保しやすくなります。

国際的な状況を踏まえた海運政策が求められるということですね。

植村 そのような意味では、海運の現状をよく認識される方々が政界にいらっしゃることを大変心強く思います。自民党も、政務調査会の「海運・造船対策特別委員会(委員長・衛藤征士郎衆議院議員)」に「海運税制(トンネージタックス等)問題小委員会(委員長・金子一義衆議院議員)」を設置しました。そこでの議論に期待しております。

社団法人日本船主協会常務理事

植村 保雄(うへむら やすお)

1972年早稲田大学法学部卒業後、社団法人日本船主協会入社。1996年企画調整部長を経て2000年6月より常務理事(現職)。



国土交通省海事局編『海事レポート』(財団法人日本海事広報協会)

読者の皆様のご意見・ご感想をお寄せください。 h-bunka@lec-jp.com

措置法』昭和38年7月1日公布、施行。平成11年12月22日廃止。企業基盤が脆弱なわが国海運業の再建整備を図るべく、企業の集約および合理化を実施する企業に対して、日本開発銀行の融資にかかる利子の支払猶予および利子補給の強化等の措置を講じたもの。

4 利子補給法改正法：正式名「外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法等の一部を改正する法律」。昭和44年7月17日公布、施行。外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法(昭和28年法律第1号)の一部を改正したもの。