

【宮原氏】 ご紹介いただきました宮原でございます。本日は大変伝統のあるこの日本海事センターのフォーラムで、お話をさせていただく機会をいただきましたことに、まず厚く御礼を申し上げます。先ほど井手局長からもご紹介ありましたが、私の方は海運経営そのものを担当している関係上、今後の日本の外航海運業の国際競争力の強化、確保に向けて、どういったことが課題になるかを中心にお話をさせていただきたいと思っております。といいましても、30分ぐらいですので、なるべくポイントを絞りましてお話をさせていただきたいと思っております。ちょっとドメスティックで大変恐縮ですが、日本語で書いていますので、見ていただきながらお話をいたします。今日おこしの方々皆様も海運については非常に良くご存知の方ばかりなので、釈迦に説法という話がありますが、お釈迦様が200人ぐらい座っていらっしゃるのに何かお話をすることですが、まず強調したいのは日本の海運業が、これまで戦後色々な段階がありましたが、果たして来た役割というか、その点についてもう一度お話の確認をしたいと思います。この四角の中に書いてありますように、日本のメーカーは、日本の主要な荷主さんです。鉄鋼、あるいは石油、電力、自動車、こういった荷主さん方が特に戦後の高度成長期、大きく成長される時に臨海工業地帯、こういったものがどんどん出来ていったわけですが、ここでその輸送の合理化、あるいはコストの低減、これらとタグを組みまして、それも荷主さんと海運会社だけではなく、やはりここに造船という非常に大きなパワーを持った当事者の方々といっしょに組みまして、どういう新しい船型、大型化、専用船化が良いかということでそういうご提案をしながら、そしてその最も際立った特徴は、日本ではこの10年とか15年の長期輸送契約をベースにした安定輸送をやってきたというところなんです。世界中眺め渡しましても、いわゆる長期輸送契約、長期契約というコンセプトは他の国にはほとんどありません。中国辺りも全く無か

ったわけですが、これを今は鉄鉱石の輸送等々で私共がその意味の大きさを説明して、今ようやくそういったものが入りつつあります。日本の長期契約をベースにした協力体制、こういったものが非常に日本経済の発展、成長に役に立ったのではないかと私共は自負はしています。次のページでこれもまたいつもご覧いただいておりますが、いわゆる海運業が独自で栄えるわけではありません。この四角の中の一つ真ん中の小さいところですが、オペレーターもいれば、四国、九州のオーナーさん、そして造船業というこの辺りが一番の直接の当事者ということにはなりますが、実はこの周辺に、この青い箱の中に入っている船用工業、倉庫・物流、港湾、ずっと上がって船舶管理から船級、そして金融、保険、商社、あらゆる海事関連の産業、クラスターがあって、これがまた日本の独特の強みを発揮している。こういったものをしっかりと持っている国は世界中探してもほとんどありません。更にこの青色のクラスターの外側に電気、自動車、電力、鉄鋼、こういう日本の中核を担っている荷主さん方がいるわけで、この全体でこれまで日本の海運業というのは発展、成長してきたということです。この青いところの海事クラスターの規模というのは下に書いてありますが、事業者数で約 3,200、約 14 万人の雇用をキープしている。市場規模でいうと、売上で約 9 兆円の規模ということです。このクラスターを更に成長させていくということが大きく言えば日本の経済を成長させていくということになると確信をしております。次のページです。さて、その我が国の海運業の今後の問題を考えるわけです。まずひとつの大きな特徴として、外航海運業というのは他の産業、右にグラフがありますが、メーカーなど比べて海外の売上比率が著しく高いということです。これは日本の内需だけでやっていけた時代が良かったかと思いますが、そうはいかないということで、海運には海運自由の原則というのがあります。港を出ればどこへ行って、どこの国の荷物を取って

も構わないという、これは非常にありがたい規制のない世界ですが、言い換えれば、これは極めて厳しい競争です。関税や政府間の協定も何もないのですから、そういう保護のない世界で裸で取っ組み合いをしながら毎日やっているということです。ここに書いてありますが、今コンテナの世界では世界トップである **Maersk**、これは大変大きく成長していて、日本の海運会社の成長の倍以上ということです。最近も **Maersk** は 1 万 8 千 TEU のコンテナ船を 10 隻、プラス、オプションで 20 隻、併せて 30 隻のオーダーを韓国の大宇 (**Daewoo**) に出しました。これは 30 隻全部やるとなるとトータルの価格は 57 億ドル、約 5 千億円といわれておりますが、こんなものは彼らにとっては屁の河童という大変ですが、大したものではないのです。と言いますが、一方で 2010 年の彼らのプロフィットがごく最近発表されましたが、約 50 億ドルだろうといわれています。50 億ドル、日本であればその 4 割は税金で取られます。しかし、彼らの場合にはトン税というものがあって、その 50 億ドルの相当の部分が次の投資にまわせるということです。このトン税の話は後で申し上げますが、この差が毎年毎年、積みあがっていつているというところが大きな問題だと思います。それから、ここにありますように、日本の船会社の積み取り比率、先ほど局長のお話にも出てきましたが、最近ではやっと約 10% 強、世界の 11% くらいで、これでも世界では最大ということにはなるかと思いますが、ここ 10 年~15 年で、15~16% あったシェアを 5% くらい落としていつている。後 10 年たつとどうなるかということを考えなくてはいけないわけです。

次のページをお願いします。タイトルがあまりよろしくないのですが、あまり考えたくない話であります。仮に日本の外航海運会社が消滅する、無くなる。アメリカはもう既に無くなりました。イギリスももう大きな船会社は全部無くなった。同じように日本でも無くなっていった場合には、どういう形で無くなるかというのは、1

つはやはり今の **Maersk** のような会社を買われてしまう。あるいは日本ではもうやっていけないから海外に出る、ということになった場合に、何が起こるかということでもあります。1 つは先ほど冒頭申し上げたような、日本の主要な荷主さんとの連携プレイは出来なくなると思います。中国の船会社がやるかということ、たぶんやらないと思います。もう 1 つは、日本籍船はゼロになると思います。船舶法上、日本籍船を持つことが出来るのは、日本の船会社しかないのです。それから日本人の船員を雇う外国の船会社も恐らくゼロになると思います。従いまして、日本籍船も日本の船員もいなくなる。そういう世界になるだろうと思います。したがって、そういうことにならないようにがんばって行きたいと思います。次のページをお願いします。次に、ここに数字を書いています。この数字の前に、一番上に書いてある外航海運業の他の業界、メーカーとの際立った最大の相違点というのは、税制の適用のされ方でありまして、メーカーさんの場合には例えばパナソニックがドイツに行ったら、ドイツの工場で上げた利益はドイツ国の税制が適用になります。いわゆる源泉地課税主義であります。外航海運の場合には、これは例えば、私達もブラジルから鉄鉱石を中国に運んでいますが、そこで出たプロフィットは一体どこで課税するのだと、ブラジルか中国か、というようなことをやり始めると、その船は、次は、中国からヨーロッパに何か運ぶかもしれない。その捕らえようがなくなってしまうわけです。そこで一括をして、世界中どこで上げた所得も全て本社の所在国の税制が適用される。本社所在国主義、これは海運と航空だけといわれていますが、この海運にとって、その点が大変な大きな今ハンディキャップになっています。我々が立地をして、例えばドイツへ行って、シンガポールへ行って、そこでシンガポールとか、ドイツの税制が適用になる世界であれば、よろしいのですが、それは認められていないということです。そのことがこの表にあらわれ

ているわけで、ソニー6割、トヨタ4割、これは海外で税金を払っているわけです。我々は日本の海運企業、大手3社の平均の数字ですが、8.5%。これは物流とか陸のターミナル。これは海運ではないわけですが、そういったものに限られているということです。言い換えれば、その会社の本社の置かれている国の税制の差が、そのまま会社の国際競争力に直結をする。昔はトン税の無い時代は、そんなに大きなむちゃくちゃな差は無かったわけだと思いますが、トン数標準税制が世界の7割以上ということになって、且つまた、シンガポール、香港に至っては、海運所得は非課税でありますから、極端に言うと、世界のほとんど大半が、そういう世界の中で日本の企業は大きなハンディキャップを背負っているということです。もちろん2年前に国土交通省の皆様のご尽力で、トン数標準税制が日本にも導入されました。まだこれは諸外国に比べて、その対象範囲が非常に限られているわけで、非常に申し分けない言い方ですが、競争には不十分と言わざるを得ないわけです。

次のページをお願いします。これは今申し上げたことでありますので、繰り返しは避けますが、トン税を導入した時に国際競争力の強化も大事だが、片や日本籍船とか、或いは日本人の船員を増やすという、こういったことも大事であるから、そういう用件も課せられているわけです。去年の暮れに、井手局長をはじめ、皆様方のご尽力を頂いて、何とかトン数標準税制を拡充しようということで、財務省等と交渉して頂きましたが、残念ながら、それが見送られたのは、1つはまだ日本籍船が増えていないではないかという、あるいは、どれだけ増えるか見えないのに早すぎるというふうな議論があったわけです。例えば、これを上から3つ目に書いてありますが、船籍の要件を課している国はアメリカだけでありまして、EU諸国では、導入をした時点にもっていたEU籍船を減らさないと、要するに増やす必要はないわけですし、要件としても非常にゆるいという

ものが諸外国のトン税の税制であります。

次のページにその辺の一覧がありますので、これは後で見ただけでよいと思います。いずれの場合も、一番下にありますが、全ての運航船に対して、大体 100%、各国とも 60%ぐらいがパナマ籍です。日本も 60%ぐらいがパナマで残りがりベリアだったり、バハマであったり、色々ありますが、日本の場合は今のところ日本籍船はわずか 4%しかない。これには色々な歴史があります。プラザ合意以降、日本籍船のみを持っていたのでは、多分今頃日本の船会社は一社も残っていなかったと思います。そういう中で非常に限定された税制になっているというところですので、これは是非諸外国並みのパナマ籍他、そういう他国フラッグシップに適用していただきたいというのが我々の基本的なお願いです。

次のページは先程申しましたので省略をいたします。更に次のページですが、これもずっと申し上げてきましたので、繰り返しません。今のところ 4%しかない対象船、これを是非広げていただいて、海洋基本法で謳っているところの国際競争力強化のためにトン税導入に取り組むべきという辺りを、更にこれを是非実現をしていただきたいと思います。

それから次のページです。これも色々書いていますが、海上運送法、それから海洋基本法、こういったものが求めている究極の目的というのは、やはり安定的な、日本は島国ですから安定的な主要物資の海上輸送、これの確保ということだろうと思います。そのためにはやはり国際競争力の保持というものが無いといけないということです。それからリーマンショックの後、次のページにその例が書いてありますが、各国は色々な意味で自国の海運会社を補助する。例えばドイツは Hapag-Lloyd に対して多額の保証を出しましたし、韓国も似たようなことをやっている。この後日本の海運会社が今後成長していくのは、やはり南北の三国間になると思いますが、ここで国

際競争していくためにはやはり他国と同じ競争条件を得られないと生きていけないだろうということを申し上げたいと思います。

次のページは省略をいたしますが、その次のページに、これは項目だけです。その税制の問題、それからそれ以外の真ん中の左にありますような税制以外のイコールフットイング、日本籍船に係る検査・設備、あるいは船員の承認の問題、あるいは船舶管理も日本の会社でないと日本籍船はできないという辺りは是非変えていただきたいと思います。その他独禁法の問題、先程局長がちょっとお触れになりましたが、イノベーション、これについては非常に大事な点であります、今日はちょっと時間の関係がありますので省略をさせていただきます。

以上、国際競争力の話ですが、もうひとつ今緊急に大きな問題として海賊の問題がありますので、ちょっとその点を最後に少しだけ話させていただきます。これはスエズ運河がありまして、ちょっとそのルートが今伸びてきましたが、ここアデン湾で、最初は海賊問題が取り上げられまして、ここで今海上自衛隊の艦隊、あるいは哨戒機が守っていただいて、世界 20 数カ国、30 隻ぐらいで当たっていますが、問題はこの海賊の発生エリアが東側のインド洋寄りに大きく拡大移動しているということです。更にはインドの西岸寄りから上がっていったホルムズ海峡です。あそこに狭く見えていますが、この近くでも既に海賊も起きる。あるいはタンカーに対するテロではないかと思われるアタックもあったわけです。ホルムズ海峡はご承知のとおり、通行帯の幅が 20 マイルしかないのです。ですからここに何かあれば、やはり中東から出てくる原油が、日本に来る原油の 8 割はここを通りますから、ここが何か封鎖というような事態になれば、これは日本の経済にとっては大変なことになるというのは申すまでもないかと思えます。

次のページをお願いします。これまた皆さんご承知のとおりですが、

下の表の 2010 年、終わりました 2010 年のトータルの件数は 219 件で前の年とあまり変わりませんが、ソマリア東方沖というのが 60 件も増えている。ところがアデン湾の方はその分減っているというのですが、つまり警備が手薄なところにどんどん海賊が発生しているということです。

次のページをお願いします。今も申し上げたように、この火の玉みたいなやつが発生したエリアですが、非常に拡大をしている。私も去年の 8 月にこのアデン湾の辺には行ってまいりました。上空から見ましたが、あのエリアだけでも広大で、30 隻ぐらいの艦隊で警備しきるということはとても不可能だと思いました。これをどういう具合に今後対策をとっていけるかということは非常に世界の海運産業にとって大きな問題だと思います。

次のページをお願いします。今までも国連安保理、あるいは IMO で、先程話もありましたが、ここが危機感を持って、特に IMO は先週ですか今日ですか、ロンドンでもう一段上の対策を取らなくてはならないというミーティングをされるという具合に伺っております。そういう動きが出てきているわけで、これに期待をしているわけです。次のページをご覧ください。これもご承知のとおりですから繰り返しませんが、日本も 2 年前からその警備活動に入っているわけですが、これは大変ありがたいと思っているわけですが、次のページでこの海賊対策ということでまとめさせていただいていますが、問題点としてはエリアがどんどん広がっているということと、身代金の高額化、あるいは拘束期間が大体 4 ヶ月から、下手すると半年ということで人道上の問題もあります。更に海賊の装備が非常に充実という大変ですが、武器が高度化しつつあるということで、奪った身代金の一部、あるいはかなりのものがアルカイダ系のテロ組織に流れているのではないかとされておりまして。従って、そういう中で今後の課題としては、できれば艦船をもっと増やしていた

だきたいということがあります。それから海賊を捕まえた後、今は武器を取り上げてリリースしているわけですが、それではなかなか再発は防げないということです。完全な海賊対策というのは存在しないということになります。先程申し上げましたように IMO、あるいは国連安保理、潘基文事務総長も非常に危機感を強めていらっしゃるわけで、これに対してこの機に何かもうひとつ対策を強化する。そういう話し合いを国際的にしていただきたいと思います。海賊の船がこのソマリアの海岸からいったん出てしまいますと、私も行って実感しましたが、とても取り締まれるものではない。やはり海賊ボートがソマリアの海岸、あるいは領海から出てこられないような何らかの方策ができないかと、IMO で今日辺り議論されていると聞きます。もうちょっと各国の連携プレーをもう一段強化するというようなことも考えられているようですが、いずれにしても、この海賊対策、テロ活動にも結びつく可能性が非常に大きいと思いますので、是非これは国交省をはじめ、日本政府の皆様方の更なる取り組みと言いますか、国際的な場でのイニシアティブを取っていただいて、その対策を強化することをお願いしたいと思います。

以上、雑駁ではありますが、私のお話とさせていただきます。ご静聴ありがとうございました。