

第2章 安定的な国際海上輸送の確保

第1節 海上安全・保安の確保への取組

エネルギー資源や食糧等の輸入の大部分を海上輸送が担っている我が国にとって、安定的な海上輸送の確保は重要な課題である。

国土交通省では、安定的な海上輸送の確保を図るため、基幹輸送ルートにおける航行安全の確保・円滑化が喫緊の課題であると考えており、海賊対策やパナマ運河の拡張に係る諸課題への対応に取り組んでいる。また、経済安全保障確立の観点から、一定の日本籍船の確保と国際競争力のある日本商船隊の整備をするため、税制特例措置による支援を行っているところである。

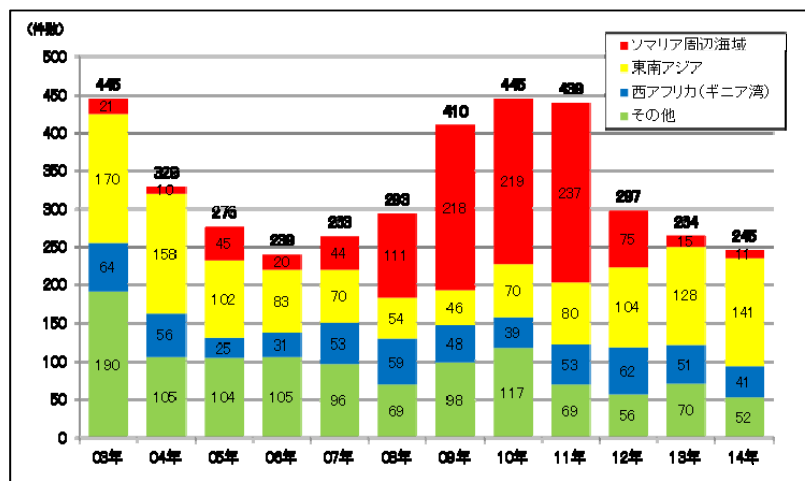
(1) 世界の海賊等事案の発生状況

国際商業会議所・国際海事局（IMB）の年次報告書によると、2014年の海賊・武装強盗（以下「海賊等」という。）事案の発生件数は、世界全体で245件とされており、2010年（445件）以降、その件数は減少傾向となっている。

昨年発生した海賊等事案245件のうち、海賊等に乗り込まれた事案が204件（うち、海賊等に運航を支配された事案が21件）、海賊等に襲撃されたが回避した事案が41件（うち、海賊等に銃撃された事案が13件）となっている。

また、海賊等により拘束された船員が451名（うち、誘拐された船員が9名）、海賊等の襲撃により負傷した船員が13名、海賊等の襲撃により死亡した船員が4名となっている。

図表 I - 2 - 1 世界における海賊及び武装強盗事案発生件数の推移 (IMB報告による)



① ソマリア海賊による海賊等事案の発生状況

2014年のソマリア海賊による海賊等事案の発生件数は11件（全て海賊等に襲撃されたが回避した事案であるが、うち2件は、海賊等から銃撃された事案。）であり、2011年（237件）を境に、近年は低い水準で推移している。

これは、「各国海軍による海賊対処活動」、「商船による自衛措置」及び「民間武装警備員の乗船」等、国際社会による海賊対策の成果とされているが、当該件数に計上されていない不審な船舶から追跡を受けたとされる事案が発生していることから、依然として予断を許さない状況となっている。

なお、2015年3月31日現在において、身代金目的のため、26名の船員がソマリア海賊に拘束されているとされている。

② 東南アジアにおける海賊等事案の発生状況

2014年の東南アジアにおける海賊等事案発生件数は141件であり、そのうちインドネシア海域において100件の海賊等事案が発生している。

東南アジアにおける海賊等事案の特徴は、海賊等が錨泊または停泊中の船舶に侵入し、船用品や船員の私物を窃盗する事案が大半を占めているが、2014年には、航行中の小型タンカーが石油製品を抜き取られる事案（サイフォニング事案）等、航行中の船舶に対する事案が増加した。

サイフォニング事案の特徴は、夜間に、海賊等が小型ボートで航行中の小型タンカー（1,000～3,000総トン数クラスが中心）に接近、乗り込み、運航を支配し、海賊等が指示する海域に移動させ、海賊等が用意したタンカーに貨物の油（主に軽油や潤滑油等を貨物とする船舶が被害を受けているが、パーム油を輸送する船舶も被害を受けている。）を移送した後、航海計器や通信機器を破壊し、逃走するものとなっており、発生海域は、マレー半島東方海域に集中している。

図表 I - 2 - 2 2014年の東南アジアにおけるサイフォニング事案概略発生位置 (未遂を含む。) (IMB報告による)



③ 西アフリカ（ギニア湾）における海賊等事案発生状況

2014年のギニア湾における海賊等事案発生件数は41件であり、2013年（51件）に引き続き減少傾向となっている。

そのうち、18件はナイジェリア海域で発生しており（うち、海賊等から銃撃された事案は7件）、ナイジェリア沖200海里以遠における事案が増加傾向にあるとされている。

また、ナイジェリア海域で発生した事案のうち、14件はタンカー等を対象とした事案となっており、タンカー等の運航を支配する主な目的は、貨物の油を賊が用意した小型タンカーに移し替えることとされている。

（2）日本関係船舶における海賊等被害の発生状況

2014年の1年間に国土交通省に報告された日本関係船舶（日本籍船及び日本の船会社が運航する外国籍船）における海賊等の事案発生件数は9件（前年9件）であり、多くが東南アジア海域において発生している。

これらはいずれも錨泊中または停泊中の事案であり、船舶に乗り込まれ、船用品等が盗まれるという被害が発生している。

また、ソマリア沖・アデン湾において、不審な船舶からの追跡を受けたとされる事案が発生しているが、幸いにも被害はなかった。

（3）ソマリア沖・アデン湾における海賊対策

2008年以降、アデン湾を中心としたソマリア周辺海域における海賊等事案発生件数が急増したことから、2009年3月、防衛大臣から海上における警備行動が発令され、ソマリア沖・アデン湾において護衛艦（護衛艦には海上保安官8名が乗船。）による日本関係船舶等の護衛活動が開始された。同年7



船舶の護衛活動を行う自衛隊部隊

月には、「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律（以下、「海賊対処法」という。）」が施行され、今日においても、ソマリア沖・アデン湾において自衛隊の部隊が海賊対処法に基づく海賊対処行動を行っている。

また、ソマリア沖・アデン湾における新たな海賊対策として、一定の要件を満たす日本籍船に民間武装警備員の乗船警備を可能とする「海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法（以下「日本船舶警備特措法」という。）」が2013年11月30日に施行された。

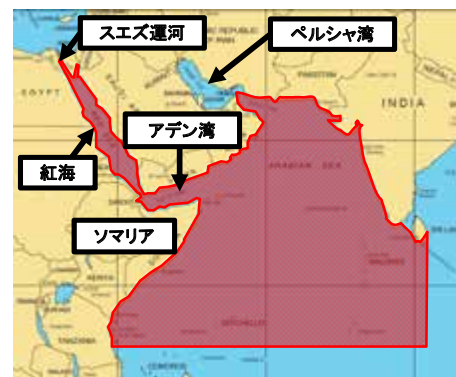
（4）国土交通省の取組

国土交通省においては、アデン湾を航行する日本関係船舶のみならず、外国船社等からの護衛対象船舶の申請受付等を取りまとめ、防衛省との連絡調整を行っている。2014年の護衛回数は94回、護衛対象船舶数は304隻であり、2015年3月31日現在で599回の海賊対処法による護衛が実施され、護衛対象船舶数は3,535隻（うち日本籍船は16隻、日本船社が運航する外国籍船は643隻）となっている。なお、海上自衛隊の護衛艦が護衛する船舶に対する海賊襲撃事案は発生していない。

また、船舶所有者が、海賊多発海域を航行する日本船舶において、民間武装警備員による乗船警備を行う場合にあっては、日本船舶警備特措法に基づき、特定警備計画の認定等、所要の手続きを行っている。

【参考】日本船舶警備特措法の概要

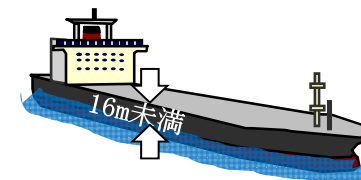
①民間武装警備員の乗船警備が可能な海域



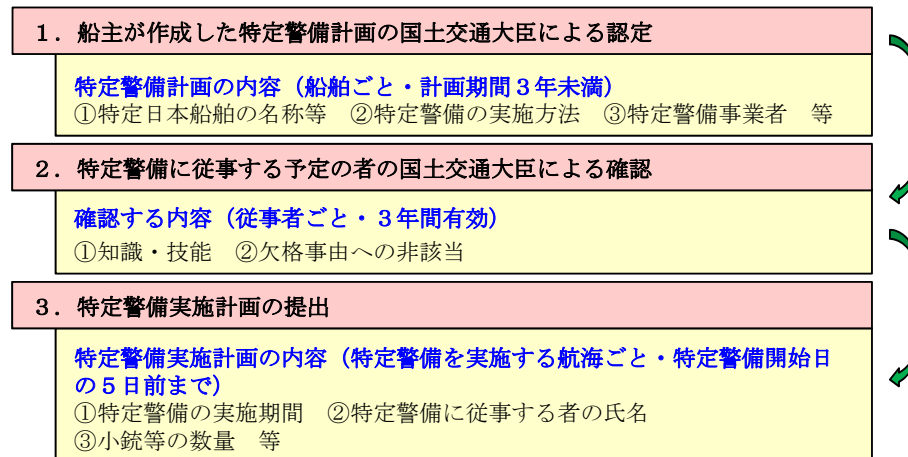
※赤線に囲まれた海域のうち、公海に限る

②対象船舶

- ・原油タンカー
- ・連続最大出力時の速力が18ノット未満の船舶
- ・侵入可能な場所から満載喫水線までの最小距離が16m未満の船舶



③必要な手続き

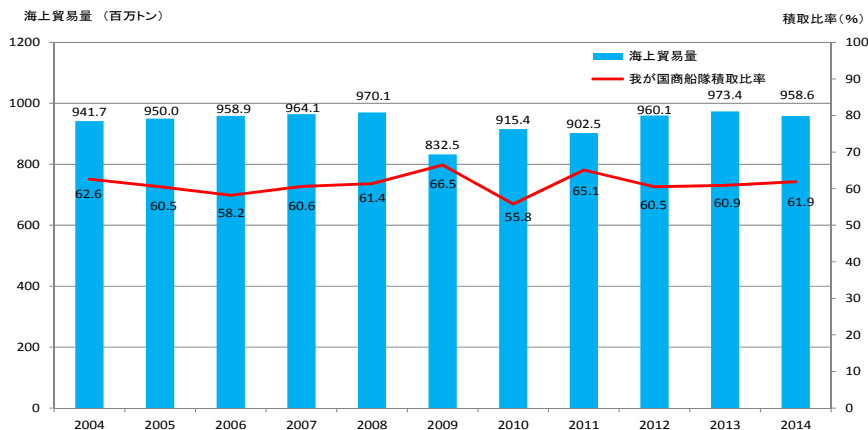


第 2 節 トン数標準税制をはじめとした我が国海外航海運に関する支援措置

(1) 我が国の外航海運の現状

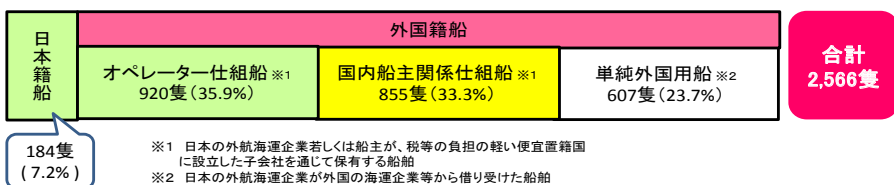
四面を海に囲まれた我が国では、貿易量（輸出入合計）の99.6%（2014年、トン数ベース）を海上輸送が占めており、この海上貿易量のうち61.9%の輸送を日本商船隊が担っている。日本商船隊とは、我が国海外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群をいい、①日本籍船（日本国民、日本の法令により設立された会社等が所有している船舶）、②外国籍船（外国企業から用船（チャーター）している船舶）で構成されている。中でも、日本籍船は、我が国の主権が及び、非常時に国民生活を維持するための物資輸送を担うという点において、我が国の経済安全保障の中核を担っている。このため日本籍船を中心とする、安定的な国際海上輸送の確保は極めて重要な課題である。

図表 I - 2 - 3 海上貿易量と我が国商船隊の積取比率



(出典) 海事局調べ
(注) 2014年の数字は暫定値。他はいずれも確定値。

図表 I - 2 - 4 日本商船隊の構成 (2014年央)



(2) 我が国商船隊における課題

一方で、外航海運は世界単一市場で厳しい国際競争を繰り広げており、1985年のプラザ合意後の急速な円高等によるコスト競争力の喪失から、我が国海外航海運企業は、船籍をパナマ等便宜置籍国とする傾向を加速化した。例えば、2014年の状況を見ると、為替が1ドル当たり1円変動すると、海運大手3社[※]の損益は約30億円増減する（詳細はP.145「対ドル為替変動の営業損益に与える影響」を参照）。

また、海運先進国におけるトン数標準税制の導入により、国際的な税制競争、制度競争の様相を呈してきている。これらに加え、我が国における船舶に対する固定資産税（イギリス、フランス等の多くの国では非課税）や船舶の登録免許税等（詳細はP.46「各国の外航海運における税制度比較」を参照）も、日本籍船のコスト増加の一因となっている。

経済安全保障確立の観点から一定の日本籍船を確保することが必要である一方、我が国の外航海運企業が諸外国の企業と対等に競争できる環境の整備を図ることも重要な政策課題である。

※ 海運大手3社：日本郵船㈱、商船三井、川崎汽船㈱の3社で、我が国海外船舶運航事業者における全外航海運業収入の大部分を占める主要企業である。

(3) 課題への対応～トン数標準税制の導入～

このような課題に対応するため、交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会の答申（2007年12月）も踏まえ、2008年7月に外航海運において世界標準ともいべきトン数標準税制を導入し、2009年度より我が国海外船舶運航事業者のうち9社がトン数標準税制の適用を受けている（2014年3月時点）。トン数標準税制は、我が国海外船舶運航事業者が、日本籍船の確保等に係る「日本籍船・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合、日本籍船に係る利益について、通常の法人税に代えて、みなし利益課税を選択できる制度である。この認定制度の適切な実施を確保していくことにより、実効ある日本籍船等の計画的増加を図り、もって安定的な国際海上輸送の確保を図ることとしている。

(4) 準日本船舶制度の創設とトン数標準税制の拡充

一方、東日本大震災や原発事故を契機として、外国船社の日本寄港の忌避等の事案が発生し、日本商船隊による経済安全保障の確立の重要性が更に明確となった。こうした状況を受け、2012年9月に改正「海上運送法」が成立し、日本籍船を補完するものとして、日本の外航船社の海外子会社が保有する外国船舶であって、海上運送法に基づく航海命令が発せられた場合に確実かつ速やかに日本籍船に転籍して航行することが可能なものを「準日本籍船」として認定する制度が創設された。

また、2013年4月よりトン数標準税制の適用対象船舶に準日本籍船が追加され、日本籍船の増加のペースアップと準日本籍船の確保の促進を図ることとしている。このような取り組みを通じて、非常時を含めた安定的な海上輸送の確保を図っていく、また、我が国の外航海運企業の国際競争力を高めていくこととしている。

これらの政策により、2007年央に92隻まで減少した日本籍船は、2014年央において184隻に反転・増加している（詳細はP.141 「日本商船隊の構成の変化」を参照）。

日本籍船・船員確保計画の認定基準

- ① 日本籍船の増加
 - ・2009(平成21)年度からの5年間で2倍（ただし26年度以降も引き続き適用を受けようとする場合は、2009年度からの9年間で3.2倍）等
- ② 日本人船員の養成
 - ・日本籍船、準日本籍船1隻当たり1名
- ③ 日本人船員等の確保
 - ・日本籍船1隻当たり4名の日本人船員
 - ・準日本籍船1隻当たり2名の日本人海技者
 - ・日本人船員数を計画の開始時より減少させない

日本籍船・船員確保計画 第5期（2014年3月）の状況

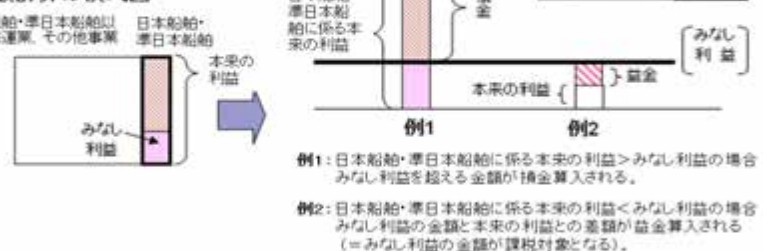
項目	計画開始時	第1期実績 (平成21年度)	第2期実績 (平成22年度)	第3期実績 (平成23年度)	第4期実績 (平成24年度)	第5期実績 (平成25年度)	増減 (計画開始時→ 第5期実績)
外航日本船舶の確保計画の実績	77.4隻	95.4隻	118.9隻	131.8隻	143.0隻	167.0隻	89.6隻
外航日本人船員の確保計画の実績	1,072人	1,103人	1,112人	1,153人	1,194人	1,134人	62人
準日本船舶の確保計画の実績	-	-	-	-	-	27隻	-
日本人海技士の確保計画の実績	-	-	-	-	-	54人	-

※第5期実績における準日本船舶・日本人海技士の数値は、第5期で計画を終了する認定事業者を除く7社の合計

課税の計算方法

- ① 船舶の純トン数×1日当たりみなし利益×運航日数×法人税率
= 法人税額
- ② みなし利益の水準は国際的な水準を踏まえて設定

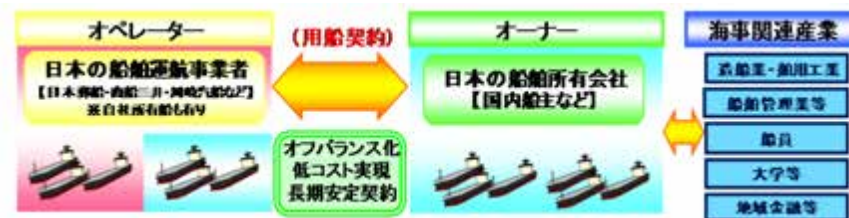
○税額計算の模式図



※準日本船舶にかかるみなし利益は、日本船舶の1.5倍。

(5) 我が国外航海運における支援措置

船舶取得は投資金額が大きく、多大なリスクの処理が必要となるが、このリスク分散を果たしつつも長期安定で低コストな船舶の調達実現に寄与しているのが国内船主である。日本商船隊に定期用船等の形態で実に日本商船隊の約3分の1にあたる855隻もの船舶が国内船主により提供されており、その船舶の太宗は国内各地の造船所で建造され、造船業のみならず、舶用工業、金融業等の地域経済に波及し、地方の経済・雇用を支えている。このように、日本商船隊の競争力の源泉となり、また、地域経済活性化に資する国内船主に対する税制等の整備も重要な課題である（詳細はP.141 「日本商船隊の構成の変化」を参照）。



① 税制措置

図表 I - 2 - 5 外航海運への税制措置

事項	対象	特例措置の内容
船舶の特別償却	外航環境低負荷船	取得価額の18%（外国籍船については16%）
買換資産の課税の特例	外航船舶	譲渡差益の80%
登録免許税の課税の特例	国際船舶	税率3.5/1000（本則、4/1000）
船舶の特別修繕準備金	船舶安全法における定期検査を受ける船舶	定期検査に要する費用に係る修繕準備金の積立限度額（3/4）
固定資産税の課税の特例	外航船舶	課税標準 1/6
	国際船舶 外航用コンテナ	課税標準 1/18 課税標準 4/5
トン数標準税制	認定事業者が運航する日本船舶及び準日本船舶	みなし利益課税（※P.44参照）

- ※1 トン数標準税制適用事業者及びその海外子会社が新たに取得・建造する船舶については適用除外。
- ※2 EEDI(Energy Efficiency Design Index (二酸化炭素放出抑制指標: 1トンの貨物を1マイル輸送する際に放出される二酸化炭素量)の値が、海洋汚染防止法により制限される船舶については、EEDIが海洋汚染防止法による基準値の88/100以下であること。
- ※3 船舶を譲渡して別の船舶を購入したときは、個人にあっては譲渡所得を減額し、法人にあっては購入資産の簿価に対して一定額を減額することができる制度。
- ※4 国際船舶: 所定の要件(①総トン数2,000トン以上、②遠洋区域又は近海区域が航行区域、③専ら外航に使用されている船舶、④近代化船、混乗船、承認船員配乗船、LNG船、RORO船のいずれかに)に該当する日本籍の外航船舶。

図表 I - 2 - 6 各国の外航海運における税制度比較

国名	5年間の償却可能範囲 (含特別償却率)	買換特例	登録免許税 又は登録料 (※2)	固定資産税	トン数標準税制 の有無
日本	61.30% (特別償却18%含む) (※1)	売却益の80%を 損金算入可能	100	課税	有
ノルウェー	53%	無	0.2	非課税	有
デンマーク	52%	売却益の100% を損金算入可能	無料	非課税	有
ドイツ	41.70%	無	0.1	非課税	有
オランダ	100%	3年以内の再投 資は非課税	無料	非課税	有
フランス	80.80%	無	無料	非課税	有
イギリス	62.90%	売却益の全部又 は一部を6年間 繰延可	0.1	非課税	有
アメリカ	63.10%	無	0.1	一部州は課税	有
シンガポール	(法人税非課税)	売却益非課税	75.4	非課税	無
中国(香港)	80.30%	売却益非課税	1.2	非課税	無

※1 定率法の場合

※2 日本の税額を100とした場合の各国の指数

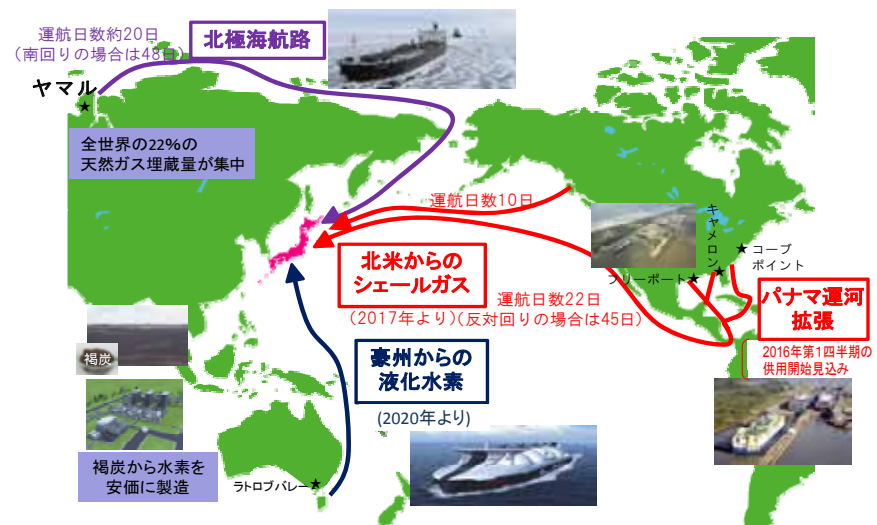
②国際船舶制度

我が国では、外航海運事業者のコスト削減のため、日本籍船の海外への移籍等による海外流出、いわゆる「フラッグング・アウト」が加速され、また、外航海運に従事する日本人船員数の減少も進んだため、政府としては、日本船籍・日本人船員の維持・確保を図るべく、1996年に「国際船舶制度」を創設し、国際船舶の海外への譲渡・貸渡について届出制・中止勧告制をとる一方、これら船舶に対する固定資産税や登録免許税の軽減措置(①参照)を講じている。

第3節 輸送ルートの新展開への対応

パナマ運河の拡張、同運河経由での北米シェールガスの輸送、北極海航路、同航路を活用したロシアからのLNG輸送など、輸送ルートの新たな展開が見込まれることから、2014年4月に立ち上げた電力・ガス、金融、商社、船社、造船事業者、有識者、経済産業省等の関係省庁等を構成員とする「エネルギー輸送ルートの多様化への対応に関する検討会」(座長：国土交通副大臣、副座長：国土交通大臣政務官)において整理した、主な課題、今後の取組の方向性を踏まえつつ、パナマ運河や北極海航路等における安定的な輸送や円滑な利用を確保していく必要がある。

図表 I - 2 - 7 エネルギー輸送ルートの多様化



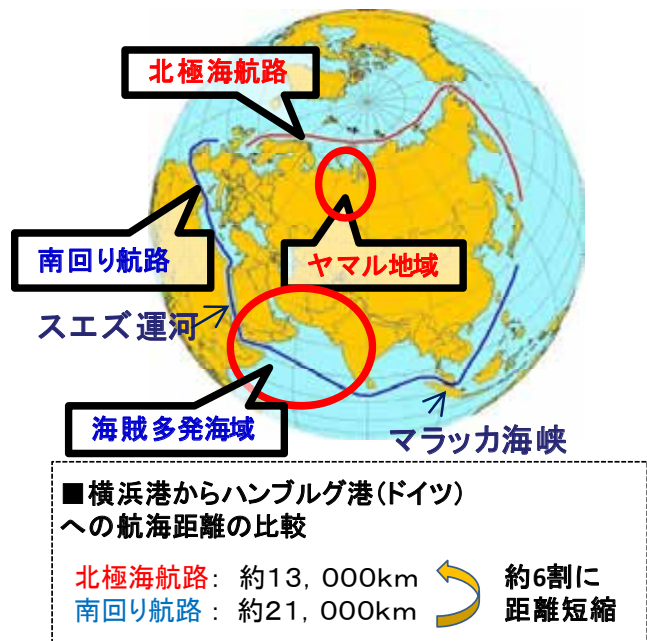
パナマ運河については、拡張工事が2007年に着工し、2016年第1四半期の供用開始が見込まれている。一方で、近年、同運河の通航料は急上昇しており、値上げによるコスト増に加え、短い周知期間による値上げ実施は、我が国物流への影響が甚大である。同通航料については、十分な事前説明と周知期間の確保のため、パナマ運河岸と海運業界との「新たな対話の場」が2012年12月に設けられ、また、2014年11月には、我が国とパナマ政府との関係強化を図るべく、両国政府間による海事政策対話が創設されたところであり、引き続き、輸送の円滑化に関する諸要素について、政策対話を通じた働き掛けや情報収集を行い、同運河の円滑な利用のための取組を図っていく。

図表 I - 2 - 8 パナマ運河拡張工事

	通航可能船舶		拡張後の通航量予測(隻数)			
	現行	拡張後	2005年 (実績値)	2025年 (予測値)	増加率	
長さ	294m	366m	12,700	上位	18,800	48%
幅	32.3m	49.0m		中位	15,100	19%
深さ	12.0m	15.2m		低位	13,300	5%

北極海航路については、近年、夏季における北極海域の海水面積が減少傾向にある中、その利用が増加している。同航路を利用した場合、欧州から我が国への航行に際し、マラッカ・シンガポール海峡等のチョークポイントの通過を回避でき、より短い距離での航行が可能となる。そこで、ロシア当局に対し、砕氷船支援料等のコストや避難港インフラといった懸念・要請事項を伝達するとともに、北極海特有の事情を勘案した安全基準、環境基準、船員の資格の国際的な基準の策定に参画する等の取組を引き続き行っていく。

図表 I - 2 - 9 北極海航路



パナマ運河拡張への期待

一般社団法人 日本船主協会 前副会長 鈴木 修

パナマ運河では、2016年4月1日の新開門商業運用開始を目指して現在拡張工事が進められている。

拡張後のパナマ運河は、これまでより大型の船型が通航可能となり、また、従来通航できなかったLNG船なども通航可能となることから、船社経営にも好影響をもたらすことはもちろん、世界貿易の効率化・活性化につながるものと期待している。わが国にとっては、東日本大震災に伴う原発の停止以降、安定的かつ低廉なエネルギー調達課題となっており、比較的安価といわれる米国産LNGやLPGをパナマ運河経由で効率的に調達することが待望されていることから、日本のエネルギー政策においてもパナマ運河拡張の意義は大きいものと考えられる。

一方で、不安要素としては拡張工事の更なる遅れが挙げられる。前述の米国からのLNG輸入を2017年に控えているわが国としては、万が一、運用開始が大幅に遅れるようなことがあれば、わが国のエネルギー政策にも悪影響を及ぼしかねない。

また、パナマ運河の通航料については、2002年以降、2010年を除き、2013年まで毎年何らかの引き上げが行われてきた。

当協会はこれまで、関係国際団体等とも連携の上、パナマ運河庁(ACP)に対し、透明性・安定性・将来予見性のある通航料政策の採用を求めてきており、通航料の変更には、十分な予告期間をもって運河利用者の意見に耳を傾けること、加えて、安全・安定的かつ効率的な運河運営に向け、運河利用者との定期的な意見交換をする場の創設を求めてきている。

また、昨年6月には当時の野上国土交通副大臣及び国土交通省海事局幹部がパナマを訪れ、ACPを含めた日本・パナマ海事当局者間の連携強化を目指しての対話フォーラムの設立を提唱し、受け入れられている。こうした日本政府の後押しを受け、当協会としてもあらゆる機会を捉えてACPと前向きな対話を継続していくことを目指したい。



キハーノ・パナマ運河庁長官(右)と筆者