# 諸外国の海運関係施策

平成 24 年 6 月

（公財）日本海事センター

## はじめに

外航海運は世界の様々な動きに直接影響を受ける世界単一市場で活動を行っており、我が国外航海運業もこのような市場において厳しい国際競争にさらされている。このような状況に対して、諸外国でも、自国の海運業の国際競争力の強化、自国籍船の維持、増加などのため、様々な海運関係施策が積極的に実施、強化されている。我が国外航海運業が、このような競争下において他国の海運業と競い、発展していくためには、国際競争条件の均衡化が不可欠である。

そこで、（公財）日本海事センターは、我が国海運関係施策の立案に携わる関係者の様々な検討に資するべく、諸外国が採用している海運に関する各種施策について、可能な限り最新の状況を調査し、とりまとめていくことになった。

初年度である 2011 年度は、海運国として韓国、中国、デンマーク、ノルウェー、スウェーデン、そして、便宜置籍国としてパナマ、リベリアを調査の対象とした。海運国、便宜置籍国毎に、できる限り同じ調査項目での調査を試み、相互に比較ができるよう努めた。

本報告書が今後の我が国海運関係施策の検討の参考として活用されれば、それに勝る幸せはない。なお、韓国の調査に当たっては、東洋未来大学（ソウル）尹宋漢専任講師のひとかたならぬ御指導と御協力を得た。この場をお借りして、こうした関係者の御協力に感謝申し上げる。

平成 24 年 6 月

公益財団法人　日本海事センター

目　　次

第一部　　海運国 …… 1
Ⅰ　　韓国の海運強化策 …… 13
1　外航海運の現況と外航海運政策の動向 …… 13
2　船舶登録制度 …… 22
3　海運関連税制 …… 28
4　船員関連制度 …… 31
5　カボタージュ …… 37
6　その他 （船舶投資会社、国家必須船舶制度） …… 38
[データ編]
1　韓国経済の概況 …… 47
2　韓国外航海運の概況 …… 51

Ⅱ　　中国の海運強化策 …… 55
1　外航海運の現況と外航海運政策の動向 …… 55
2　船舶登録制度 …… 57
3　海運関連税制 …… 59
4　船員関連制度 …… 64
5　カボタージュ …… 65
[データ編]
1　中国経済の概況 …… 66
2　中国外航海運の概況 …… 71

Ⅲ　　デンマークの海運強化策 …… 81
1　外航海運の現況と外航海運政策の動向 …… 81
2　船舶登録制度 …… 85
3　海運関連税制 …… 88
4　船員関連制度 …… 90
5　カボタージュ …… 92
6　その他(償却、買い換え特例、純賃金制度) …… 92
[データ編]
1　デンマーク経済の概況 …… 93
2　デンマーク外航海運の概況 …… 95

Ⅳ　　ノルウェーの海運強化策 …… 103
1　外航海運の現況と外航海運政策の動向 …… 103
2　船舶登録制度 …… 104
3　海運関連税制 …… 106

4　船員関連制度 …… 108
5　カボタージュ …… 109
6　その他(純賃金制度、雇用費用還付制度) …… 109
[データ編]
1　ノルウェー経済の概況 …… 110
2　ノルウェー外航海運の概況 …… 111

Ⅴ　スウェーデンの海運強化策 …… 117
1　外航海運の現況と外航海運政策の動向 …… 117
2　船舶登録制度 …… 118
3　海運関連税制 …… 119
4　船員関連制度 …… 120
5　カボタージュ …… 122
6　その他(海運補助金) …… 122
[データ編]
1　スウェーデン経済の概況 …… 123
2　スウェーデン外航海運の概況 …… 124

第二部　便宜置籍国 …… 129
Ⅵ　パナマの海運政策 …… 135
1　便宜置籍国としての歴史的経緯 …… 135
2　船舶登録制度 …… 139
3　船舶登録制度の最近の動向 …… 159
[データ編]
1　パナマ経済の概況 …… 169
2　船舶の概況 …… 172
3　船員の概況 …… 174

Ⅶ　リベリアの海運政策 …… 175
1　便宜置籍国としての歴史的経緯 …… 175
2　船舶登録制度 …… 176
3　船舶登録制度の最近の動向 …… 193
[データ編]
1　リベリア経済の概況 …… 198
2　船舶の概況 …… 199

# 第一部　　海運国

# 海運関係施策比較対照表

<table>
<tr><th></th><th>日本</th><th>韓国</th><th>中国</th></tr>
<tr><td>従来型の自国籍船の配乗要件</td><td>・すべて日本人でなければならない。</td><td>・すべて韓国人でなければならない。<br>・ただし、部員については外国人６人まで配乗可能。</td><td>・すべて中国人でなければならない。<br>・交通運輸部の承認を得れば外国人船員を配乗可能（ただし、該当事例なし）</td></tr>
<tr><td>第二船籍制度（国際船舶登録制度等）（２船舶登録制度）</td><td>存在する。<br>【国際船舶登録制度】<br>１．登録要件<br>(1)登録主体<br>・日本の国籍を有する者<br>・日本の法令により設立された法人その他の団体<br><br>(2)対象船舶<br>・総トン数 2,000 トン以上の船舶<br>・遠洋区域又は近海区域を航行する船舶<br><br>２．効果<br>(1)<br><table><tr><th></th><th>非国際船舶</th><th>国際船舶</th></tr><tr><td>固定資産税</td><td>課税標準×1/6</td><td>課税標準×1/15</td></tr><tr><td>登録免許税</td><td>船価の4/1000</td><td>船価の3.5/1000</td></tr><tr><td>配乗要件</td><td>日本人のみ</td><td>国籍要件なし</td></tr></table>(2)賃金：　－<br><br>(3)その他：国内輸送には原則従事不可</td><td>存在する。<br>【国際船舶登録制度】<br>１．登録要件<br>(1)登録主体<br>・韓国の国民<br>・韓国法によって設立された商事法人<br>・韓国に主たる事務所を置く法人で、その代表者が韓国の国民であるもの<br>(2)対象船舶<br>・(1)の登録主体が所有する船舶<br>（BBC/HP 船舶の場合は、韓国の外航運送事業者が賃借する船舶）<br>・総トン数 500 トン以上の船舶<br>・船齢が 20 年以下の船舶<br>【済州島特別船舶登録制度】<br>１．登録要件<br>(1)登録主体<br>・国際船舶登録制度と同じ<br>(2)対象船舶<br>・国際船舶登録された船舶であって済州島を船籍港とするもの<br>（BBC/HP 船舶の場合は、国際船舶登録された船舶であって済州島を船籍登録予定地とするもの）<br><br>２．効果<br>(1)<br><table><tr><th></th><th>非国際</th><th>国際</th><th>済州</th></tr><tr><td>農漁村税</td><td>○</td><td>○</td><td>×</td></tr><tr><td>登録税</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr><tr><td>取得税</td><td>○</td><td>×</td><td>×</td></tr><tr><td>財産税</td><td>○</td><td>△</td><td>×</td></tr><tr><td>地方教育税</td><td>○</td><td>○</td><td>×</td></tr><tr><td>地域資源施設税</td><td>○</td><td>×</td><td>×</td></tr><tr><td>配乗要件</td><td>A</td><td>B</td><td>B</td></tr></table>（注１）○課税、△半額免除、×免除<br>（注２）A：部員についてのみ外国人６人まで可、B：船長、機関長以外は外国人可<br>(2)賃金：国際船舶においては外航運送事業者と船員労働組合連合団体が労働協約にて合意した賃金水準で外国人船員を雇用可<br>(3)その他：国内輸送には原則従事不可</td><td>存在しない。</td></tr>
</table>

| デンマーク | ノルウェー | スウェーデン |
| --- | --- | --- |
| ・国籍要件なし。<br>・職員は、デンマークの免状を保有していなければならない。 | ・船長を除き国籍要件なし。<br>・船長は EU/EEA 籍若しくはノルウェーの労働許可を有する者でなければならない。 | ・船長を除き国籍要件なし。<br>・船長は EU/EEA 籍でなければならない。 |
| 存在する。<br>【デンマーク国際船舶登録制度(DIS)】<br>1．登録要件<br>（1）登録主体<br>・デンマークの国民<br>・国内居住デンマーク人が運営する組織<br>・3 分の 2 以上をデンマーク人が所有し、経営者が国内居住のデンマーク人である事業体<br>・一定の外国の会社<br>（2）対象船舶<br>・総トン数 20 トン以上の船舶<br>・国際航海に従事する船舶<br><br>2．効果<br>（1）配乗要件：①船長は原則としてデンマーク若しくは EU/EEA 籍。但し、EU/EEA 籍以外の船長もデンマーク船社が雇用する場合に限り、当局の承認を得て配乗可。②承認外国人船員を配乗可。<br>（2）賃金：外国人船員をその出身国と同じ賃金水準で雇用可。<br>（3）その他：国内輸送には従事不可。 | 存在する。<br>【ノルウェー国際船舶登録制度(NIS)】<br>1．登録要件<br>（1）登録主体<br>・ノルウェーの個人及び企業<br>・外国の個人（ノルウェー人の代表者を指名する必要あり）及び企業（ノルウェー国内で船舶管理を行っている必要あり）<br>（2）対象船舶<br>・長さ 15m 以上、自己推進する貨物船等<br>・国際航海に従事する船舶<br><br>2．効果<br>（1）配乗要件：船長は原則としてノルウェー人。但し、ノルウェー人以外の船長は法令講習を受ければ、当局の承認を得て配乗可。<br>（2）賃金：外国人船員をその出身国と同じ賃金水準で雇用可。<br>（3）その他：国内輸送には従事不可。 | 存在しない。 |

<table>
<tr><th></th><th>日本</th><th>韓国</th><th>中国</th></tr>
<tr><td>トン数標準税制（3海運関連税制）</td><td>・あり：2009年度より適用<br>・選択期間：5 年間（変更不可）。<br>・対象所得：日本籍船に係る所得<br>・用船比率：なし（日本籍船のみ対象のため）<br>・計算式：純トン数×下記みなし利益×船舶稼働日数で課税。<br><br>・みなし利益（1 日、100NT当たり）<br><table><tr><td>～1,000NT</td><td>120 円/100NT</td></tr><tr><td>1,001 ～ 10,000NT</td><td>90 円/100NT</td></tr><tr><td>10,001 ～ 25,000NT</td><td>60 円/100NT</td></tr><tr><td>25,001NT～</td><td>30 円/100NT</td></tr></table></td><td>・あり：2005年より適用。<br>・選択期間：5年間（変更不可）。<br>・対象所得：外航海上運送活動及びそれに付随する活動(為替差益等を含む)にもとづく所得。<br>・対象企業：用船船舶の年間運航純トン数の合計が基準船舶（所有船舶等）の年間運航純トン数の合計5倍以内の企業<br>・計算式：純トン数×下記みなし利益×船舶稼働日数で課税<br><br>・みなし利益：（1 日、1 00NT当たり）<br><table><tr><td>～1,000NT</td><td>1400 ウォン (98 円)/100NT</td></tr><tr><td>1,001～ 10,000NT</td><td>1100 ウォン (77 円) /100NT</td></tr><tr><td>10,001～ 25,000NT</td><td>700 ウォン (49 円)/100NT</td></tr><tr><td>25,001NT～</td><td>400 ウォン (28 円)/100NT</td></tr></table>※規定上は1 NT 当たりの額が定められているが、比較のために1 00NT 当たりの額を記述した。</td><td>なし</td></tr>
<tr><td>その他税制（3海運関連税制）</td><td>特になし</td><td>特になし</td><td>・中国出資の外国籍船を中国に転籍する場合、一定要件の下で関税及び増値税（付加価値税）の免除を認める優遇税制がある。(2007年より適用。とりあえず 2015 年 12 月末まで。)<br>・外航海運を含む国際運輸サービスについては営業税(営業収入に対して 3%))が免除。</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>デンマーク</th><th>ノルウェー</th><th>スウェーデン</th></tr>
<tr>
<td>・あり：2001 年より適用。<br>・選択期間：10 年間（変更不可）。<br>・対象所得：運賃、用船料、船舶売却益など海運事業とそれに密接な関連を有する活動に係る収入。<br>・用船比率：定期用船の船腹量が所有船及び裸用船の船腹量の 4 倍を超えてはならない(4 倍までの定期用船船舶について、トン税の適用が可能)。<br>・計算式：海運企業が所有・運航する船舶に対して、純トン数×下記みなし利益×所有・用船日数（船舶稼働日数ではない。）で課税。<br>・みなし利益（1 日、100NT 当たり）
<table>
<tr><td>～<br>1,000NT</td><td>8.97 DKK<br>(127.5 円)/100NT</td></tr>
<tr><td>1,001～<br>10,000N<br>T</td><td>6.44 DKK<br>(91.5 円）/100NT</td></tr>
<tr><td>10,001～<br>25,000N<br>T</td><td>3.85DKK<br>(54.7 円）/100NT</td></tr>
<tr><td>25,001N<br>T～</td><td>2.53DKK<br>(40.0 円）/100NT</td></tr>
</table>
</td>
<td>・あり：1996 年より適用（2007 年改正）。<br>・選択期間：なし。ただし、選択後に通常法人税に変更した場合、当初選択時より 10 年間は再選択不可。<br>・対象所得：運賃、用船料、船舶売却益など海運事業とそれに密接な関連を有する活動に係る収入。<br>・用船比率：なし。<br>・計算式：海運企業が所有・運航する船舶に対して、純トン数×下記税額×船舶稼働日数で課税。課税額は毎年国会（予算）で定められる。<br>・税額（1 日、100 NT 当たり）
<table>
<tr><td>～<br>1,000 NT</td><td>無税</td></tr>
<tr><td>1,001～<br>10,000N<br>T</td><td>1.8 NOK<br>(25.34 円)/100NT</td></tr>
<tr><td>10,001～<br>25,000N<br>T</td><td>1.2 NOK<br>(16.7 円）/100NT</td></tr>
<tr><td>25,001N<br>T～</td><td>0.6 NOK<br>(8.45 円）/100NT</td></tr>
</table>
※規定上は 1 000NT 当たりの額が定められているが、比較のために 1 00NT 当たりの額を記述した。</td>
<td>なし</td>
</tr>
<tr><td>特になし</td><td>特になし</td><td>特になし</td></tr>
</table>

| | 日本 | 韓国 | 中国 |
|---|---|---|---|
| 船員所得税の免除・軽減（4船員関連制度） | 【所得控除制度】<br>なし<br><br>【非課税手当（航海日当）】<br>・対象船員：組合員たる船舶乗組員<br>・対象船舶：外航船、内航船、一定の漁船<br>・その他：乗船中の船員が支給を受ける航海日当（金額は労働協約によって決定される。）は非課税。 | 【所得控除制度】<br>・対象船員：遠洋漁業船や外航船に乗り韓国から離れて労働を行う者<br>・対象船舶：外航船、遠洋漁業船（海外の操業基地を含む。）<br>・その他：控除額は月 150 万ウォン(105,000 円)。期間雇用や中途退職の場合、勤務の日数に応じて減額。<br><br>【非課税手当（航海日当）】<br>・対象船員：内航船員<br>・対象船舶：内航船<br>・その他：月 20 万ウォン(14,000 円)までの乗船手当は非課税。 | 【所得控除制度】<br>・対象船員：外航船員<br>・対象船舶：規定なし<br>・その他：附加控除額は月 1,300 元（16,471 円）。 |
| 船員の社会保険料の軽減（4船員関連制度） | なし | なし | なし |
| 船員の派遣・帰国費補助（4船員関連制度） | なし | なし | なし |
| カボタージュ（内航輸送の外国籍船への開放）（5カボタージュ） | 規制あり<br>【例外】<br>・①法律又は条約に別段の定めがある場合（日米地位協定で定めあり）、②海難事故等を回避する場合、③国土交通大臣の特許を得た場合<br>・国土交通大臣の特許に基づき、日本の海運会社の外国籍船に限って、沖縄県の特別自由貿易地域又は自由貿易地域に立地する企業が扱う貨物の内航輸送が可。 | 規制あり<br>【例外】<br>・①法律又は条約に別段の定めがある場合、②海難事故等を回避する場合、③国土海洋部長官の許可を得た場合。但し、BBC/HP 船舶は韓国籍船と同様の扱い。<br>・特定航路（釜山-仁川、釜山-光陽）について国土海洋部長官の許可に基づき自社貨物の輸送可 | 規制あり<br>【例外】<br>・2 国間協定で相互に認める場合(現実には事例なし)。 |

| デンマーク | ノルウェー | スウェーデン |
|---|---|---|
| 【所得控除制度】<br>・対象船員：デンマーク居住船員<br>・対象船舶：DIS 船舶以外のデンマーク籍船であって、近距離など一定の輸送以外のもの<br>・その他：控除額は、500GT 未満の船舶の場合には年 56,900DKK（808,549 円。月当り 67,379 円）。500GT 以上の船舶の場合には105,000DKK (1,492,050 円。月当り 124,338 円)。期間雇用船員の場合や中途退職した場合は、勤務日数に応じて減額。 | 【所得控除制度】<br>・対象船員：ノルウェー居住船員<br>・対象船舶：NIS 船舶、国際航海に従事する NOR 船舶等<br>・その他：控除額は、年 80,000NOK (1,126,400 円。月当り 93,867 円)又は総所得の 30%のいずれか少ない方。期間雇用の船員の場合や中途退職した場合は、勤務日数に応じて減額。 | 【所得控除制度】<br>・対象船員：スウェーデン居住船員。<br>・対象船舶：EU/EEA 加盟国の旗を掲げる商船、旅客船又は商業海運に関連する目的で用いられる船舶<br>・その他：控除額は、商船は年 36,000SEK （431,640 円。月当り 35,970 円)、旅客船は年 35,000SEK （419,650 円。月当り 34,978 円)☆<br>【税額控除制度】<br>・対象船員及び船舶：上記所得控除に同じ。<br>・控除額：商船は年 14,000SEK、(167,860 円。月当り 13,988 円）、旅客船は年 9,000SEK(107,910 円。月当り 8,993 円)。☆<br>☆期間雇用や中途退職の場合、勤務日数に応じて減額。<br>【課税免除制度】<br>・対象船員：EU/EEA 国企業に雇用されるスウェーデン居住船員で、年間 183 日以上船上で働く者。<br>・対象船舶：一定の外洋を航行する外国籍船 |
| なし | なし | なし |
| ・６か月以上同じ船舶若しくは同じ船主の船舶に乗り組んでおり、過去 3 か月間に国内に寄港しなかった国内居住の船員に対し、帰国費用の 50%を補助。 | なし | なし |
| 規制なし | 規制なし | 規制あり<br>【例外】<br>・①EU 籍船、②2 国間協定で相互に認める場合、③スウェーデン籍船が利用不可能な場合。 |

| | | 日本 | 韓国 | 中国 |
|---|---|---|---|---|
| 償却制度優遇措置、買い換え特例（6その他） | | ・特別償却制度（環境低負荷船について初年度の償却率を日本籍船の場合 18%、特定外国子会社保有の外国籍船の場合 16%上乗せ。耐用年数 15 年の船舶につき 200%定率法による減価償却を行う場合、通常 13.33%の償却率が、日本籍船で 31.33%、特定外国子会社保有の外国籍船で 29.33%となる。）<br><br>・買換特例（船舶を譲渡して別の船舶を購入したときは、譲渡差益の 80%相当額について課税の繰り延べ可。） | なし | なし |
| その他の海運に対する助成策（6その他） | 純賃金（ネットウェージ）制度 | なし | なし | なし |
| | 雇用費用助成 | なし | 【国家必須船隊における雇用助成金】<br>非常事態発生時に備える国家必須船舶に指定されると、外国人船員の配乗が制約され、その代わりに配乗せざるを得なくなった韓国人船員の雇用費用のうち、外国人船員を雇っていれば生じたであろう雇用費用との差額については政府が補助 | なし |
| | 船舶投資会社による配当への課税の特例 | なし | ・船舶投資会社の配当については、出資額が 3 億ｳｫﾝ以下のときには、分離課税方式で税率 5%で課税。 | なし |

| デンマーク | ノルウェー | スウェーデン |
| --- | --- | --- |
| ・新造船割増償却制度（通常 12%を新造船の初年度のみ 20%）<br>・圧縮記帳制度（船舶を売却した年度と同年度若しくは翌年度に船舶を取得した場合、当該取得価額を売却益から控除可） | なし | なし |
| ・対象船員：デンマーク居住船員<br>・対象船舶：DIS 船舶<br>・助成額：対象船員の源泉徴収分 | ・対象船員：ノルウェー居住船員<br>・対象船舶：NOR 船舶であって、国際航海に従事するか 300 海里以上離れた港間を航行する船舶<br>・助成額：船員 1 名当たり、源泉徴収し納税した船員の所得税、国民保険料及び船社負担の国民保険料分（上限 198,000NOK（2,787,840 円）） | なし |
| なし | ・対象船員：以下のすべてを満たす船員。①EU/EEA 籍又はノルウェーに居住、②暦年で 130 日以上乗船又は海運企業に正規に雇用、③ノルウェーの国民保険に加入。<br>・対象船舶：NIS 船舶及び NOR 船舶。<br>・その他：助成額は、NOR 船舶の場合には対象船員の総賃金の 12.1%、NIS 船舶の場合には対象船員の総賃金の 9.3%を海運企業に助成（還付）。 | 【海運補助金】<br>・対象船員：スウェーデン籍船のスウェーデン船員。<br>・対象船舶：スウェーデン籍船<br>・その他：船員の所得税及び社会保障費雇用者負担分に対して海運企業に補助金が支給される。 |
| なし | なし | なし |

| | | 日本 | 韓国 | 中国 |
|---|---|---|---|---|
| 海運政策関連基本データ | 登録船舶(1) | 隻数：5,619<br>G/T：17,423,229 | 隻数：2,916<br>G/T：12,083,742 | 中国<br>隻数：4,148<br>G/T：37,924,243<br><br>香港（中国）<br>隻数：1,935<br>G/T：70,205,767 |
| | 荷動き量(2) | コンテナ荷動き量<br>11,707,337TEU<br><br>海上貿易量<br>923,062,959 トン | コンテナ荷動き量<br>9,633,648TEU<br><br>海上貿易量<br>75,214,281 トン | コンテナ荷動き量<br>42,309,287TEU<br><br>海上貿易量<br>1,987,998,703 トン |

※表中の各通貨換算レートは 2012 年 2 月 21 日時点。（1 ウォン＝0.07 円、1 元＝12.67 円、1DKK＝14.21 円、1NOK＝14.08 円、1SEK＝11.99 円）

(1)IHS Fairplay のデータに基づき JMC が作成（100GT 以上の商船）

(2)IHS Global Insight のデータに基づき JMC が作成

| デンマーク | ノルウェー | スウェーデン |
| --- | --- | --- |
| （DAS）<br>隻数：279<br>G/T：185,474<br><br>（DIS）<br>隻数：534<br>G/T：11,416,132 | （NOR）<br>隻数：1,469<br>G/T：2,618,195<br><br>（NIS）<br>隻数：535<br>G/T：13,893,715 | 隻数：452<br>G/T：3,369,262 |
| コンテナ荷動き量<br>482,024TEU<br><br>海上貿易量<br>15,893,388 トン | コンテナ荷動き量<br>509,763TEU<br><br>海上貿易量<br>24,951,213 トン | コンテナ荷動き量<br>1,002,603TEU<br><br>海上貿易量<br>35300381 トン |

# Ⅰ．韓国の海運強化策

## １　外航海運の現況と外航海運政策の動向

1997 年のアジア金融危機以降、韓国政府は、外貨収入を拡大するべく、様々な輸出産業の振興を図ってきた。特に、外航海運業については運賃の受け取りを通じて国際収支の改善に寄与すると同時に、韓国の財を輸出するツールとして機能する重要な産業であるとの認識の下、その健全な発展のために様々な施策を講ずることとした。具体的には、海洋水産部（当時。現在は改組して国土海洋部となっている。）が、2001 年に策定された中長期発展計画（2001 年～2005 年）において、10 年以内に韓国をアジア地域の国際海運センターにするという構想の下、船舶金融のソウル、国際物流の釜山と光陽、船舶登録の済州島を連結させる「海運ビジネスベルト」政策を打ち出し、船舶投資会社制度、済州島特別船舶登録制度（済州島船舶登録特区制度という名称も使用されることがあるが、以下「済州島特別船舶登録制度」及び「済州島特別船舶登録」と表記する。）、トン数標準税制などを導入し、また、釜山港、光陽港の後背地における国際総合物流団地の開発などを行ってきた。国土海洋部は、「海運ビジネスベルト」政策は、複数の施策により一定の結果を得られたとしている。

なお、上に述べた中長期発展計画は、その基本は維持されているものの改定されており、現在実施中の中長期発展計画（2011 年～2015 年）については後述する。

### （１）　外航海運の現況

韓国の人口は約 5,000 万人で、2010 年の名目 GDP 総額は、我が国の約 5 兆 5 千億ドルに対して約 1 兆ドル。2010 年の 1 人当たりの名目 GDP は、我が国の約 4 万 2 千ドルに対して約 2 万ドルとなっている。IHS Global Insight の統計によれば、韓国の 2010 年の海上荷動き量は、輸入が 480,852,734 トン、輸出が 146,128,995 トンで、同年の海上コンテナ荷動き量は、輸入が 4,412,839TEU、輸出が 5,220,809TEU である。これらの数字を 1997 年と比較すると、海上荷動き量では輸入が 52.3％の増加、輸出が 91.8％の増加、海上コンテナ荷動き量では、輸入が 162.6％の増加、輸出が 172.3％の増加となっている。なお、2010 年の我が国の海上荷動き量は、輸入が 744,633,146 トン、輸出が 200,266,068 トンで、海上コンテナ荷動き量は、輸入が 5,828,361 TEU、輸出が 5,878,976 TEU となっている。

韓国の外航定期船の企業数は 16 社、外航不定期船の企業数は 165 社となっている。

UNCTAD の“Review of Maritime Transport”によれば、韓国商船隊の隻数は 1,189 隻、韓国籍船は 736 隻（自国籍船比率は 61.9%）。これは、1997 年に比べて、それぞれ 47.9%、46.9%の増加である。ちなみに、同資料による我が国の商船隊の隻数は 3,795 隻（1997 年と比べて増加率は 37.9%）で日本籍船は 724 隻（1997 年と比べて 21.5%減、自国籍船比率は 19.1%）となっている。

『2011 年度　韓国船員統計年譜』（韓国船員福祉雇用センター）によれば、2010 年の韓国の船員数は約 3 万 9 千人（日本海事新聞社主催「第 4 回海事フォーラム」（2011 年 10 月 5 日開催）ヒョン・ギファン議員提供資料によれば、そのうち海技者は約 2 万 2 千人。）、韓国の外航海運企業に雇用される韓国人船員は約 9,000 人となっている。この数字を同年譜の 2003 年の数値と比較すると、韓国の外航海運企業に雇用される韓国人船員は約 6,500 人から約 40%増加している。また、外国の海運企業が雇用し、外国籍商船で働く韓国人船員は 3,560 人で 2003 年の 4,611 人と比較すると約 23%の減少となっている（24 頁の表 I -12 参照）。

### （２） 外航海運政策の方向性

先に述べたとおり、韓国政府は、海運産業を重要な役割を果たす核心産業と位置付け、グローバルな物流強国実現に向けた支援計画を立てている。特に、韓国の外航海運産業は、対外依存度が高い経済における重要な基盤であると同時に外貨獲得のための主要産業であることから、政府は、国民経済の成長を促し、雇用を生み出すために、海運産業を 21 世紀の国家先導産業として育成させようとしている。

韓国では、海運政策の透明性と予測可能性を確保するため、「海運法」第 37 条に基づき、「海運産業中長期発展計画」を策定することになっている。同計画には、①船舶の需要･供給に関する事項、②船員の需要･供給と福祉に関する事項、③海運に関わる国際協力に関する事項、④その他海運産業の健全な発展のために必要な事項が記載される。

韓国政府は、この計画とその下で策定される戦略、方針に従って、これまで韓国海運の競争力強化のため、国家必須国際船舶制度及び国際船舶登録制度（国際船舶登録法、1997 年 8 月）、済州島特別船舶登録制度（済州国際自由都市特別法、2002 年 4 月）、船舶投資会社制度（船舶投資会社法、2002 年 5 月）、韓国船主相互保険組合（韓国船主相互保険組合法、1999 年 2 月）、トン数標準税制（租税特例制限法、2004 年 12 月）、沿岸貨物船油類費補助（エネルギー及び資源事業特別会計法施行令、2000 年 9 月）といった制度を構築してきた。

また、韓国政府は、2011 年、船舶の大型化･高速化、メガキャリアの登場、BRICs の成長など、海運環境の急激な変化に対応して、2020 年までの長期ビジョン「海運強国による国富創出の実現」を公表し、同ビジョンの下に 2011～2015 年までの中長期計画を実施していくことになっている。

同計画には、海運強国を建設するために、①海運企業における競争力の強化、②新マーケット創出によるビジネスの拡大、③海運関連の先進的高度知識産業の育成、④低炭素グリーン成長の実現といった 4 つの推進戦略と、その下での 22 項目の重点推進項目が掲げられている。

**表 Ⅰ－1**

## 重点推進課題

**ビジョン：海運強国による国富創出の実現**

| 4 大推進戦略 | 22 の重点推進課題 |
|---|---|
| **1. 海運企業における競争力の強化** | 1. 海運産業の構造的健全性の向上及び市場秩序の確立<br>2. 自国籍船隊確保のための船舶金融の先進化<br>3. 共存のための船主・荷主の協力の強化<br>4. 海運税制の先進化<br>5. 船員の安定的な確保 |
| **2. 新マーケット創出によるビジネスの拡大** | 6. 海外における資源運送市場への参加<br>7. 超重量貨物運送市場への参加<br>8. 海洋プラントサービス産業の活性化<br>9. 海運物流企業の海外進出支援<br>10. 国際海運協力の戦略的活用<br>11. クルーズ産業の育成<br>12. 北極海における航路開設の支援<br>13. 近海船社の強化<br>14. 南･北（韓国･北朝鮮）海運における交流基盤作り |
| **3. 海運関連の先進的高度知識産業の育成** | 15. グローバル船舶管理企業の育成<br>16. 海運に関する知識産業及び情報産業の育成<br>17. 船舶検査サービス産業の育成<br>18. KP&I 及び仲裁市場によるアジア市場の先導 |

| | |
|---|---|
| **4. 低炭素グリーン成長の実現** | 19. Modal Shift によるグリーン沿岸運送システムの構築<br>20. 沿岸旅客運送事業の活性化<br>21. グリーン規範体制構築に係る国際的議論のリード<br>22. 親環境技術開発及び商用化の基盤造成 |

資料：韓国国土海洋部「海運産業中長期発展計画 (2011~2015)」（2010 年 12 月）

なお、韓国政府は、中長期計画の中で、主要海運指標を示す形で「2020 年における韓国海運産業の未来像」（下表参照）を提示している。

**表 Ｉ－2** 2020 年の主要海運指標

| 区分 | | 2009 年 | 2015 年 | **2020 年** |
|---|---|---|---|---|
| 総船舶保有量(百万 DWT) | | 44 | 70 | **99** |
| 自国籍海運企業の輸送荷動き量 | コンテナ荷動き量(千 TEU) | 9,759 | 10,718 | **11,596** |
| | バルク 荷動き量(百万トン) | 487 | 633 | **820** |
| 外貨収入(億ドル) | | 232 | 368 | **541** |
| 自国籍外航船の韓国人船員需要(人) | | 8,839 | 29,500 | **33,100** |
| - 船舶職員（海技士） | | 6,574<br>(就業実績) | 15,700 | **17,700** |
| - 部員 | | 2,265<br>(就業実績) | 13,800 | **15,400** |
| 海運産業における付加価値<br>(億ウォン) | | 204,229<br>(2008 年)(注) | 350,013 | **514,283** |
| GDP シェア(%) | | 2.0(2008 年) | 2.6 | **3.1** |
| 沿岸輸送の分担率 (%) | | 21 | 23 | **25** |

資料：韓国国土海洋部『海運産業中長期発展計画 (2011~2015)』(2010 年 12 月)

(注) 付加価値の生産額を営業利益など分配側面から測定したため、2009 年の付加価値の生産額はマイナス。

（参考）

比較のために我が国の 2009 年のデータを見ると、総船舶保有量は 183 百万 DWT、日本籍海運企業の輸送荷動き量は、コンテナ荷動き量 143 百万トン、バルク荷動き量 735 百万トン、外貨収入（我が国商船隊外航運賃収入のみ）が 253 億ドル、日本人外航船員数 2,384 人となっている。「海運産業における付加価値」については、上記（注）にあるような奇妙な測定方式がとられているとのことであり、日本との比較は困難と考えられる。

（参考）　　韓国籍船、韓国商船隊と日本籍船、日本商船隊

**表　Ⅰ－3　韓国籍船、韓国商船隊と日本籍船、日本商船隊**

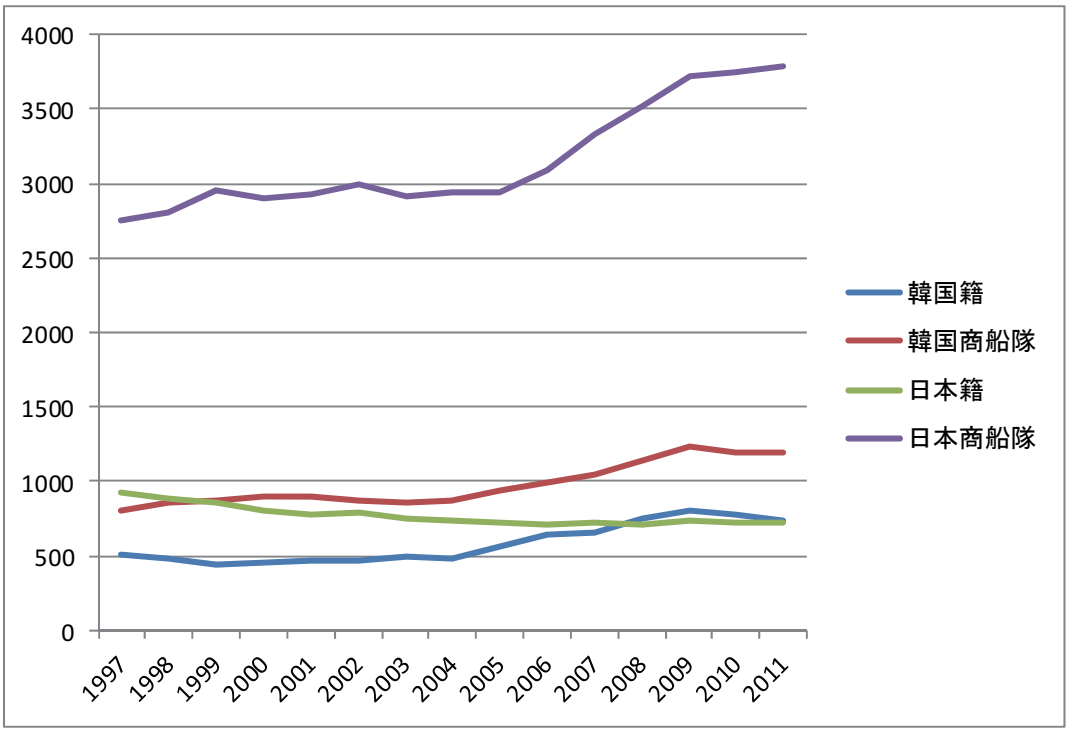
（単位：隻）

| | 韓国籍 | 外国籍 | 韓国商船隊 | 日本籍 | 外国籍 | 日本商船隊 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1997 | 501 | 303 | 804 | 922 | 1829 | 2751 |
| 1998 | 485 | 370 | 855 | 882 | 1925 | 2807 |
| 1999 | 436 | 428 | 864 | 854 | 2107 | 2961 |
| 2000 | 455 | 441 | 896 | 809 | 2093 | 2902 |
| 2001 | 473 | 430 | 903 | 781 | 2150 | 2931 |
| 2002 | 467 | 405 | 872 | 793 | 2201 | 2994 |
| 2003 | 491 | 364 | 855 | 747 | 2163 | 2910 |
| 2004 | 485 | 380 | 865 | 732 | 2216 | 2948 |
| 2005 | 567 | 372 | 939 | 717 | 2228 | 2945 |
| 2006 | 638 | 355 | 993 | 707 | 2384 | 3091 |
| 2007 | 662 | 379 | 1041 | 719 | 2611 | 3330 |
| 2008 | 756 | 384 | 1140 | 714 | 2801 | 3515 |
| 2009 | 797 | 438 | 1235 | 733 | 2987 | 3720 |
| 2010 | 775 | 425 | 1200 | 720 | 3031 | 3751 |
| 2011 | 736 | 453 | 1189 | 724 | 3071 | 3795 |

（注）1,000 総トン以上の船舶

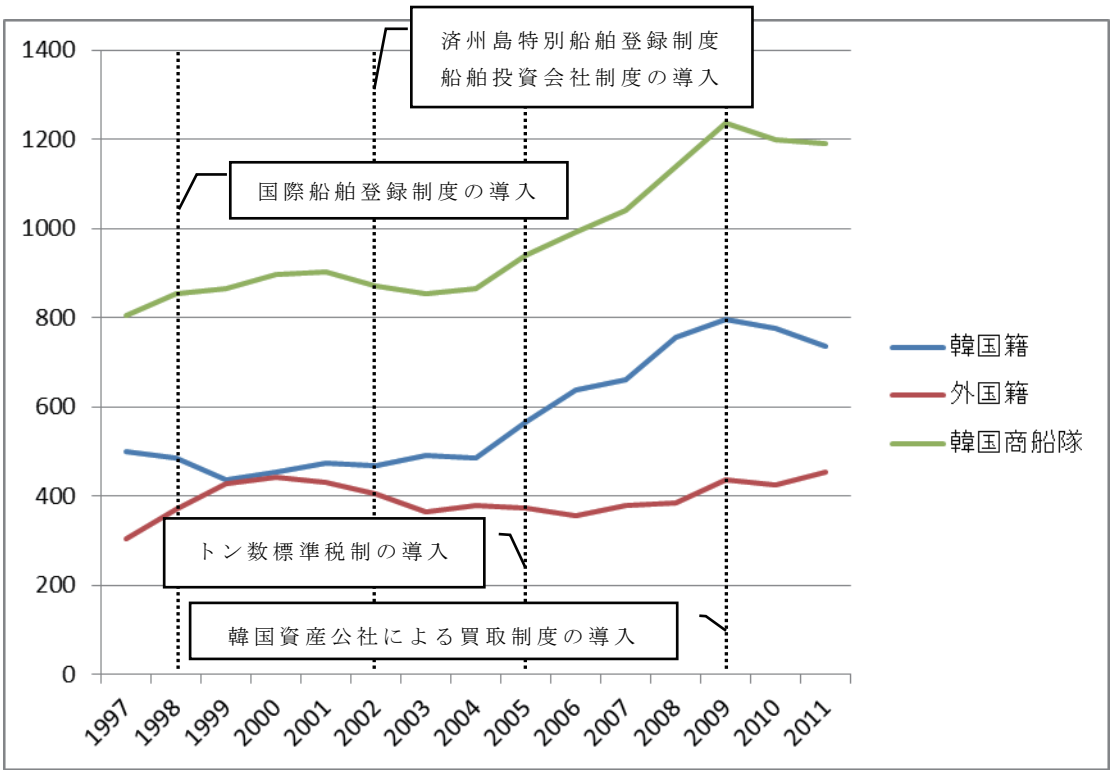
UNCTAD, “Review of Maritime Transport”より

**図Ⅰ－1　韓国籍船、韓国商船隊と日本籍船、日本商船隊**




UNCTAD, “Review of Maritime Transport”より

**図　Ⅰ－2　韓国籍船、韓国海運企業が傭船する外国籍船、韓国商船隊の隻数の推移**




UNCTAD, “Review of Maritime Transport”より

この図で見る限り韓国商船隊の増加に影響を及ぼしているのはトン数標準税制の導入である。

（参考）韓国籍船の船腹量の推移

**表Ｉ－４　韓国籍船の船腹量の推移**

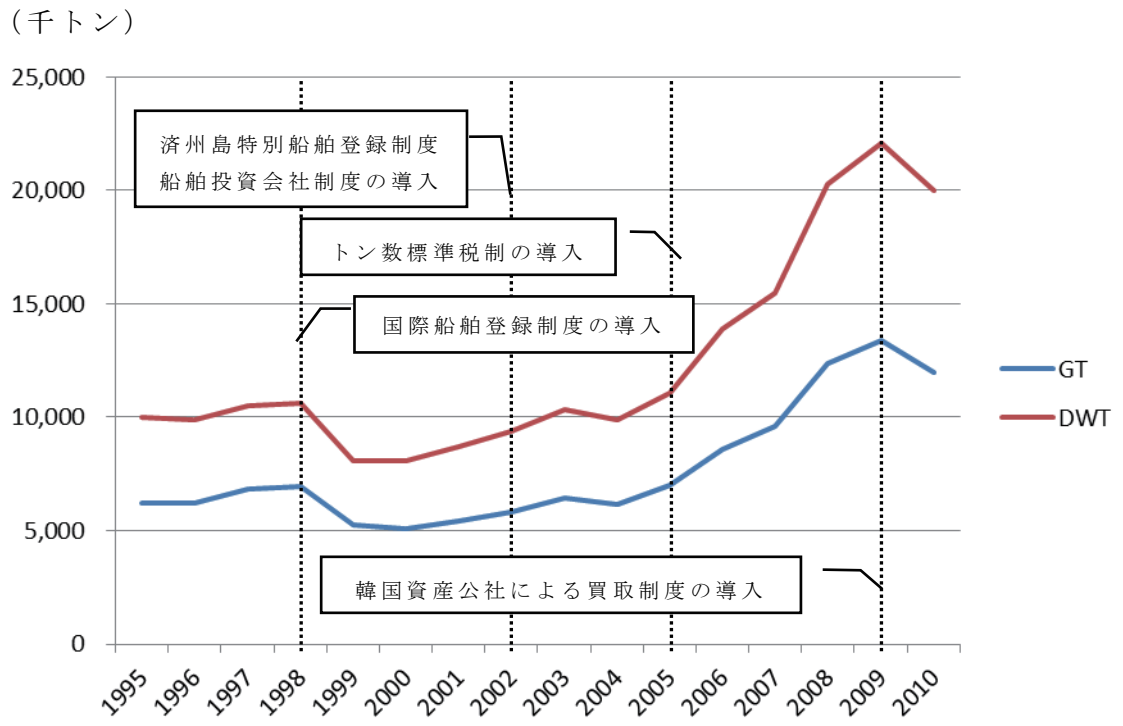
（単位：千トン）

| | 隻数 | 総トン | 重量トン |
|---|---|---|---|
| 1995 | 646 | 6,216 | 9,978 |
| 1996 | 670 | 6,201 | 9,874 |
| 1997 | 722 | 6,835 | 10,512 |
| 1998 | 742 | 6,951 | 10,587 |
| 1999 | 692 | 5,231 | 8,095 |
| 2000 | 722 | 5,090 | 8,099 |
| 2001 | 781 | 5,429 | 8,696 |
| 2002 | 792 | 5,816 | 9,358 |
| 2003 | 828 | 6,408 | 10,357 |
| 2004 | 860 | 6,132 | 9,873 |
| 2005 | 913 | 6,976 | 11,090 |
| 2006 | 976 | 8,582 | 13,876 |
| 2007 | 1,008 | 9,577 | 15,450 |
| 2008 | 1,100 | 12,342 | 20,266 |
| 2009 | 1,128 | 13,406 | 22,086 |
| 2010 | 1,106 | 11,988 | 19,956 |

（注）300 総トン以上の船舶

ISL: Shipping Statistics Yearbook 1996-2010 より作成

**図　Ｉ－3　韓国籍船の船腹量の推移**




ISL: Shipping Statistics Yearbook 1996-2010 より作成

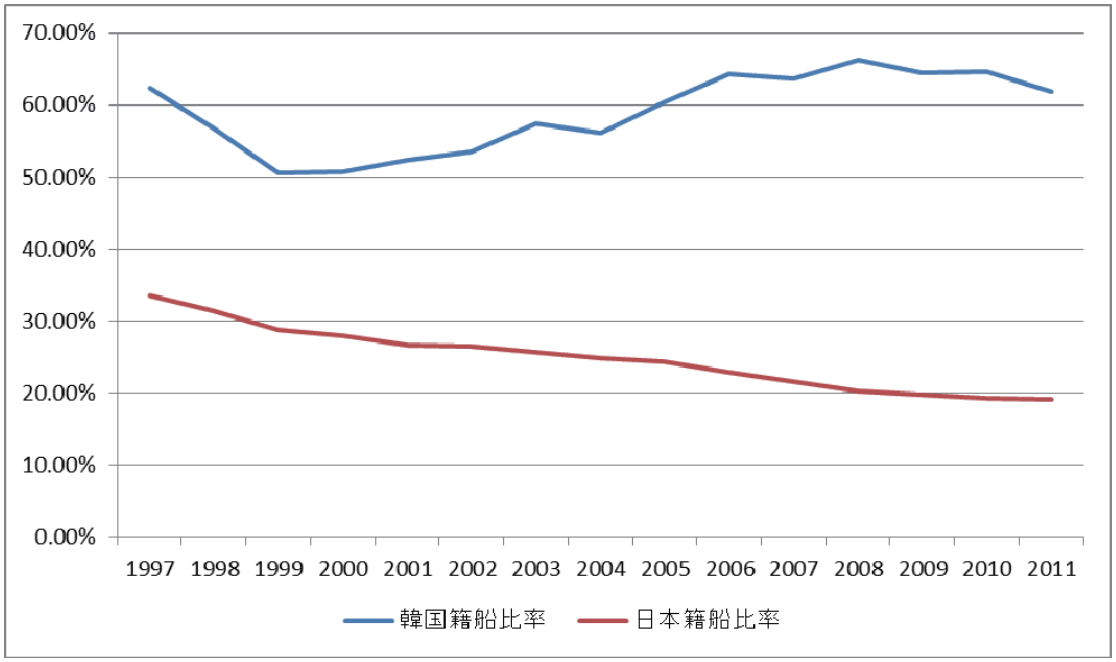
（参考）　韓国及び我が国の自国籍船比率の推移

**表Ｉ－５　韓国及び我が国の自国籍船比率の推移**

| | 韓国籍船比率 | 日本籍船比率 |
|---|---|---|
| 1997 | 62.31% | 33.52% |
| 1998 | 56.73% | 31.42% |
| 1999 | 50.46% | 28.84% |
| 2000 | 50.78% | 27.88% |
| 2001 | 52.38% | 26.65% |
| 2002 | 53.56% | 26.49% |
| 2003 | 57.43% | 25.67% |
| 2004 | 56.07% | 24.83% |
| 2005 | 60.38% | 24.35% |
| 2006 | 64.25% | 22.87% |
| 2007 | 63.59% | 21.59% |
| 2008 | 66.32% | 20.31% |
| 2009 | 64.53% | 19.70% |
| 2010 | 64.58% | 19.19% |
| 2011 | 61.90% | 19.08% |

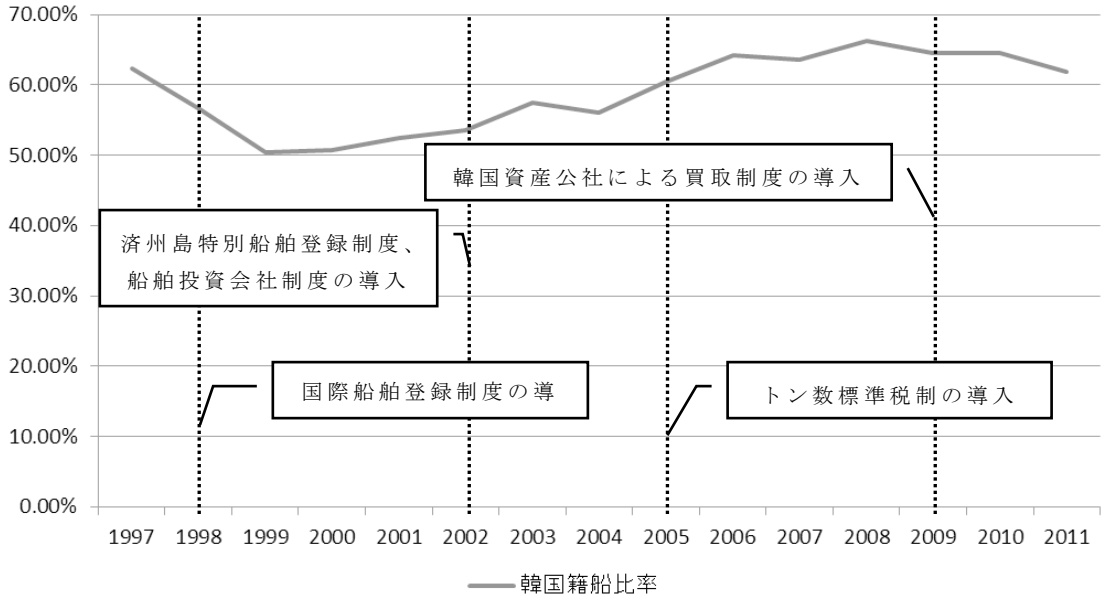
UNCTAD, “Review of Maritime Transport”より

**図　Ｉ－４　韓国及び我が国の自国籍船比率の推移**




UNCTAD, “Review of Maritime Transport”より

図　Ⅰ－5　韓国の自国籍船比率の推移




UNCTAD, “Review of Maritime Transport”より

## ２　船舶登録制度

船舶法では、以下の 4 つの範疇に属する船舶を「韓国船舶」としている（第 2 条）。

一　国有又は公有の船舶
二　大韓民国国民が所有する船舶
三　大韓民国の法律によって設立された商事法人が所有する船舶
四　大韓民国に主たる事務所を置く「三」以外の法人であって、その代表者（共同代表者の場合はその全員）が大韓民国国民の場合にその法人が所有する船舶

「韓国船舶」の所有者は、船舶登記法第 2 条にしたがって船舶の登記を行った後、船籍港を管轄する地方海洋港湾庁長に船舶の登録をしなければならない（船舶法第 8 条）と定められている。この船舶登録を行うと、地方海洋港湾庁長が当該船舶を船舶原簿に登録し、船舶国籍証書を発給する。この船舶国籍証書を備えた船舶は韓国の国旗を掲揚して航行することができる（船舶法第 10 条）。なお、船舶の登記にかかる費用は船価の 0.2%となっている。

以上が従来の船舶登録制度であるが、韓国政府は、海運企業の国際競争力確保のために、以下のように 1998 年に国際船舶登録制度、2002 年に済州島特別船舶登録制度を導入した。

### （１）　国際船舶登録制度

国際船舶登録制度は 1998 年に導入され、韓国籍船舶と将来韓国籍を取得することを条件として韓国の外航運送事業者が賃借する外国船舶（注）に税制面を中心に一定の優遇措置を与えるものである。この登録は、船舶の規模、船齢等の要件を満たす船舶につい

（注）韓国では、国内において船舶を確保するための資金を調達することが困難で、外国の金融会社などから融資を受けることがある。その場合、外国金融会社から融資を受けるに当たり、当該船舶をコストが低いと国際的に認識されている便宜置籍とするよう求められてきた。一方、韓国では、保有船舶の便宜置籍が税務当局から脱税行為と認定される可能性があるなど便宜置籍については社会的理解が得られていなかった。このような事情を考慮して、韓国の海運企業は、BBC/HP 契約( Bare Boat Charter Hire Purchase;　一般的に国籍取得条件付裸傭船契約と訳されている）に基づき、分割払いで船舶を購入する形をとり、所有権が移転するまでの間は便宜置籍国に国籍が置かれた船舶を傭船する（このような船舶を、以下、BBC/HP 船舶という。）という手法を広く用いてきた（当該船舶が完全に韓国の海運企業の所有となると、船舶法に基づき、韓国において当該船舶の船籍登録をしなければならない。)。なお、BBC/HP 船舶は韓国籍船ではないにもかかわらず、船舶安全法や船員法等、韓国の法令が適用されている。韓国政府担当者によれば、BBC/HP 船舶に韓国の法令を適用していることで船籍国からクレームが来たことはなく、問題ないとしている。

て、国際航行をする商船として国土海洋部海運政策課にある国際船舶登録簿に記載するもので、船舶国籍証書を発給するための船舶原簿への登録（船舶法第 8 条）とは別のものである。

**①登録可能対象船舶**

国際船舶登録法第 3 条は以下のいずれかに該当する船舶を登録可能対象船舶としている。「韓国船舶」の登録対象となる上記の 4 つの範疇のうち「国有又は公有の船舶」は国際船舶登録をすることができず、一方、下記の「四」の船舶は「韓国船舶」としての登録はできないが国際船舶登録を行うことができる。

一　大韓民国国民が所有する船舶
二　大韓民国の法律によって設立された商事法人が所有する船舶
三　大韓民国に主たる事務所を置く「二」以外の法人であって、その代表者（共同代表者の場合はその全員）が大韓民国国民の場合にその法人が所有する船舶
四　外航運送事業者が、大韓民国国籍を取得することを条件として賃借する外国船舶（注：「外国船舶」は外国籍船舶と同義と考えられるが、法律上の表記をそのまま使用している。）

なお、同条第 2 項は、国際船舶として登録することができる船舶の規模、船齢その他必要な事項は大統領令で定めるとし、大統領令（国際船舶登録法施行令）において、登録可能な船舶は、国際総トン数 500 トン以上で、かつ原則として船齢が 20 年以下の船舶に限定されている。

登録された国際船舶は、例外的に認められた場合を除き、国内港と外国港の間又は外国港の間でのみ運航しなければならない（国際船舶登録法第 4 条の 2）。

**②国際船舶登録の税制面でのメリット**

韓国においては、一般的な船舶の取得・保有に関する税は以下のとおり。韓国籍船を国際船舶登録すると、以下の税のうち、地方税の取得税が免除、財産税が半額免除、地域資源施設税が免除となる一方、国税の農漁村特別税は取得税（地方税）の減免を受けることで逆に船価の 0.2%分負担増となる（国際船舶における具体的な税負担は＜＞内のとおり）。

(a)　国税

| | | |
|---|---|---|
| 農漁村特別税[注1] | ：取得税（地方税）の 10%（船価の 0.2%）又は同税の減免額の 20%。 | ＜船価の 0.4%＞[注2] |

（注 1）農漁村特別税は、農業・漁業の競争力強化・基盤強化のための税金で取得税の付加税。
（注 2）船価の 2%（取得税の減免額）×0.2＝0.4%

(b)　地方税

| | | |
|---|---|---|
| 登録税 | ：船価の 0.02% | ＜同左＞ |
| 取得税 | ：船価の 2% | ＜免除＞ |
| 財産税 | ：船価の 0.3% | ＜半額免除＞ |
| 地方教育税[注3] | ：登録税の 20%及び財産税の 20%。 | ＜同左＞ |
| 地域資源施設税[注4] | ：船価の 0.05%～0.13%で船価に応じて税率が変わる。 | ＜免除＞ |

（注 3）地方教育税は、地方教育の質的向上のための税金で、登録税・財産税の付加税。
（注 4）地域資源施設税は、消防、港湾、汚物処理等に関し、受益者負担の考え方に基づき課税するもの。従前の「共同施設税」について課税対象・使用範囲を拡大する等の改正を行い、名称を変更した。

なお、BBC/HP 船舶は、韓国籍船ではないので、登録税や財産税などは課されず、潜在的持分の上昇に応じて発生する取得税と農漁村特別税のみが発生するが、国際船舶登録すれば、取得税が免除され、農漁村特別税はその減免額の 20%となる。

**③国際船舶登録の配乗要件でのメリット**

外航に用いられる通常の韓国籍船には、外国人は部員 6 名までしか乗船できないが、国際船舶登録した船舶（以下「国際船舶」という。）は、国家必須国際船舶に指定されたものを除き、船長・機関長以外はすべて外国人が乗船することができる。なお、法令上の制限ではないが、労使間の協定により、国際船舶のうち約 300 隻の船舶が、外国人船員の配乗を部員 8 名までとする船舶とされている。

表　Ⅰ－6　配乗可能な外国人の数

| | | | 船長・機関長 | 船長・機関長以外の職員 | 部員 |
|---|---|---|---|---|---|
| 韓国籍船 | 国際船舶登録されていないもの | | 0 | 0 | 6名まで |
| | 国際船舶登録されているもの | 国家必須国際船舶 | 0 | 0 | 6名まで |
| | | 労使協定指定船舶 | 0 | 0 | 8名まで |
| | | その他 | 0 | 制限なし | 制限なし |

(注)　11頁の（注）でも述べたがBBC/HP船舶は船員法等の適用について韓国籍船と同様の扱いとなっている。

### （２）　済州島特別船舶登録制度

「済州国際自由都市特別法」において、厳しい歴史を背負う済州道を「国際自由都市」に発展させることを目的に、様々な特例措置が認められている（2002年に導入）。この特例措置の一つとして、済州道内の開港（済州港及び西帰浦港）が船舶登録特区と指定され、税の減免が規定された（第47条）。また、これに合わせて、「租税特例制限法」の改正も行われた（第121条の15）（済州道は、済州国際自由都市特別法を取り込んだ2006年の「済州特別自治道設置及び国際自由都市造成のための特別法」により自治道となったが、済州島特別船舶登録制度は、引き続きこの新たな特別法第221条に規定されて存続している。）。

#### ①済州島特別船舶登録の要件と税制面でのメリット

国際船舶であって、済州島を船籍港とする船舶及び大統領令で定める外国船舶（将来の船籍登録予定地（置籍見込地）[注]を済州島にするものに限る。）については、（１）②（12及び13頁）の減免に加えて、国税の農漁村特別税及び地方税の地方教育税が免除、半額免除となっていた地方税の財産税が全額免除となる。

（注）BBC/HP船舶等の場合、傭船者は、韓国籍を取得する際の船籍登録予定地（置籍見込港）を記載する記録簿（地方海洋水産庁が管理する。）への記載を申請し、地方海洋水産庁が記録簿に登録することができる。

#### ②済州島特別船舶登録の配乗要件でのメリット

配乗要件の緩和措置はない。

## （３）　国際船舶登録、済州島特別船舶登録の評価

国際船舶登録、済州島特別船舶登録のメリット等を整理すると以下のとおり。

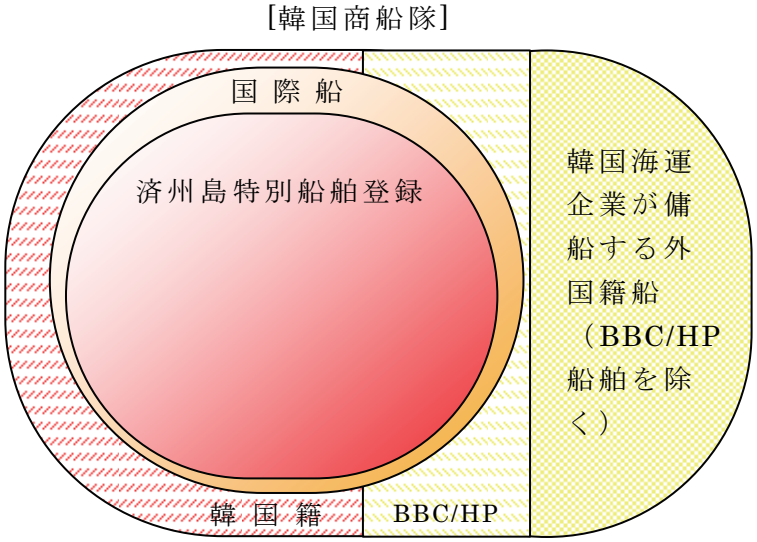
**表　Ⅰ－７　国際船舶登録、済州島特別船舶登録に関する優遇措置**

| | | | 韓国籍船 | | | BBCHP | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 国際船舶 | | | 国際船舶 | |
| | | | | | 済州特区 | | | 済州特区 |
| 国税 | 農漁村税 | 取得税の10%又は減免された取得税額の20%（付加税）<br>登記・登録時に納付 | 課税 | 課税<br>（負担増） | 免除 | 課税 | 課税<br>（左に比べ負担増） | 免除 |
| 地方税 | 登録税 | 船価の0.02%<br>登記・登録時に納付 | 課税 | 同左 | 同左 | －<br>（注1） | －<br>（注1） | －<br>（注1） |
| | 取得税 | 船価の2%<br>登記・登録時に納付 | 課税 | 免除 | 免除 | 課税<br>（注2） | 免除 | 免除 |
| | 財産税 | 船価の0.3%<br>毎年7月末 | 課税 | 半額免除 | 免除 | －<br>（注1） | －<br>（注1） | －<br>（注1） |
| | 地方教育税 | ①登録税の20%及び②財産税の20%（付加税）<br>毎年7月末 | 課税 | 同左 | 免除 | －<br>（注1） | －<br>（注1） | －<br>（注1） |
| | 地域資源施設税 | 船価の0.05%～0.13%<br>（船価に応じた累進税率）<br>毎年7月末 | 課税 | 免除 | 免除 | －<br>（注1） | －<br>（注1） | －<br>（注1） |
| その他の義務 | 配乗要件 | 配乗できる外国人船員の数 | 部員6名まで | 船長・機関長以外は外国人で可。<br>但し、国家必須船舶は部員6名まで、労使間で決められた指定船舶は部員8名まで | | 部員6名まで | 船長・機関長以外は外国人で可。<br>但し、国家必須船舶は部員6名まで、労使間で決められた指定船舶は部員8名まで | |
| | 船舶検査 | | 韓国法令が適用される。 | | | | | |

（注 1）「－」は課税対象とはならないことを示す。

（注 2）持ち分に応じる。

**図　Ⅰ－6　韓国商船隊の構成（概念図）**




**注：2006年の隻数をベースに作成**

## ３　海運関連税制

海運企業に課される税金として法人税があり、課税の対象となる利益（課税標準）が 2 億ウォン以下の法人と、2 億ウォンを超える法人とで税率が異なる。2 億ウォン以下の法人に対しては、課税標準の 10%の法人所得税（国税）とこの法人所得税の 10%の住民税（地方税）が課される。課税標準が 2 億ウォンを超える法人に対しては、課税標準の 22%の法人所得税とこの法人所得税の 10%の住民税が課される。

韓国は、欧州諸国のトン数標準税制の導入を受け、競争条件の均衡を図るため、海運企業の法人税に対する特別措置として、2004 年に租税特例制限法を改正してトン数標準税制を導入し、2005 年から実施している。当初は適用期限 5 年の制度であったが、その後、延長され、現在は適用期限が 2014 年までとなっている。

### （１）　トン数標準税制の概要

#### ①税の計算方式及び税率

トン数標準税制における税額計算方式は「船舶の純トン数×みなし利益×年間運航日数×使用率」(課税標準)×（上記）法人税率。「みなし利益」、「運航日数」及び「使用率」については以下のとおり。

【みなし利益】

**表　Ｉ－8**

| 船舶別の純トン数 | 1 日当たり 1 純トン当たり |
|---|---|
| 1000 トン以下分 | 14 ウォン |
| 1000 トン超 10000 トン以下分 | 11 ウォン |
| 10000 トン超 25000 トン以下分 | 7 ウォン |
| 25000 トン超分 | 4 ウォン |

【運航日数】

船舶運航の日数。船舶を所有している場合には所有期間（通年保有の場合は 365 日）。ただし、整備・改良その他のやむを得ない事由により 30 日以上連続して運航しない場合、その期間を除く。

【使用率】

船舶を所有している場合又は一隻すべてを用船している場合は 100%、傭船契約などで船舶を部分的に使用している場合にはその部分の割合。

**②適格会社**

以下の条件全てを満たす企業である（租税特例制限法施行令第 104 条の 7 第 1 項）。

一　海運法第 3 条による外航定期旅客運送事業若しくは外航不定期旅客運送事業又は同法第23条による外航定期貨物運送事業若しくは外航不定期貨物運送事業を営む企業

二　国内外全ての傭船船舶の年間運航純トン数の合計が、「基準船舶」の年間運航純トン数の合計の 5 倍を超過しない企業

上記「二」の基準船舶は以下のとおり。

- ✧ 所有船舶
- ✧ BBC/HP 船舶
- ✧ 所有権移転延払い条件付きリース船舶

なお、従前は、「二」の「基準船舶」に加えて「2 年以上の傭船契約に基づく傭船船舶」も「基準船舶」に含まれていたが、2008/2009 年に海運市況が悪化したため、2009 年に、これを削除している。

**③対象所得**

以下の所得が対象となる（租税特例制限法施行令第 104 条の 7 第 2 項）。

一　外航海上運送活動

二　外航海上運送活動と付帯した活動(貨物の誘致・船積み・荷役・維持及び管理に係る活動、コンテナの賃貸借に係る活動、職員の募集・教育及び訓練に係る活動、船舶の取得・維持・管理及び廃棄に係る活動、船舶の売却、複合一貫輸送活動)

三　外航海上運送活動に関連して生じた利子所得、為替差益等

**④対象船舶**

「適格企業」の運航船舶

**⑤拘束期間**

トン数税制を選択した場合、5 年間はトン数税制が適用される（租税特例制限法第 104 条の 10 第 2 項）。

### （２）　トン数標準税制の評価

韓進海運によれば、トン数標準税制は納税額が予測できることが最大のメリットで、制度を導入した 2005 年の韓進の法人税納税額は 115 億ウォンだったが、その前年は 1,700 億ウォンだったとのことである。ただ、同社の認識では、赤字の時でも税金を払わなければならないので、その額をもって単純に減税メリットということはできないとのこと。同社は、税負担の減少分は、新規船舶の発注、ターミナルの開発等の投資に回ったと説明している。なお、トン数標準税制は適用期限が 2014 年までとなっているので、同社を含め海運企業は、制度の延長を望んでいるとのことである。

韓国の税制新聞（2011 年 2 月 22 日付）は、トン税導入以後、海運企業は 5 年間で約 1 兆 4 千億ウォンの法人税が軽減され、自国籍船が約 72%（2005 年 546 隻→2010 年 937 隻。数値の出所不明で 6 頁や 8 頁と一致しない。）増加するなど、海運企業のグローバル競争力強化につながったと報道している。

**表 Ｉ－9　年度別においけるトン税施行による租税軽減現況（単位: 百万ウォン）**

| 区分 | トン税申込企業数 | 法人税(A) | トン税選択の場合の法人税(B) | 減免額 (A-B) |
|---|---|---|---|---|
| 2005 | 48 | 369,609 | 42,431 | 327,178 |
| 2006 | 67 | 231,877 | 68,890 | 162,987 |
| 2007 | 88 | 341,061 | 141,221 | 199,840 |
| 2008 | 92 | 792,262 | 161,382 | 630,880 |
| 2009 | 65 | 146,486 | 68,277 | 78,209 |
| 合計 | 360 | 1,881,295 | 482,201 | 1,399,094 |

出所：税政新聞（2011 年 2 月 22 日）

## 4　船員関連制度

### （1）　税制

#### ①外航船、遠洋漁業船の船員のための所得控除制度

（所得税法第 12 条第 4 項(m)及び施行令第 16 条）

(a)　所得控除制度

個人所得税について、月 150 万ウォン（2012 年 2 月 21 日のレート（1 ウォン=0.07 円）で換算すると約 10 万 5,000 円。以下円表示は同じ換算率）の所得控除が認められている。なお、航空機の搭乗員、パイロット等には、月 100 万ウォン（約 7 万円）を上限とする所得控除が認められている。これらは、長期間海外で労働を行う者に認められる所得控除の一部で、海外で働く建設労働者には、船員と同じ制度が適用され、月 150 万ウォンの所得控除が認められている。

(b)　導入の経緯

船員の所得については、1970 年頃、非課税措置が講じられたが、1977 年に月 50 万ウォン（約 3 万 5,000 円）を上限とする所得控除制度に変更された。所得控除の上限額は、1996 年に月 100 万ウォン、2000 年に月 150 万ウォンに改正されている。

(c)　導入の趣旨・目的

洋上勤務という特異かつ過酷な労務環境に対する補償であり、かつ、税金で行われる社会公共サービスを部分的にしか受けていないことに対する補償。また、外貨獲得の奨励。

(d)　対象者

外航船及び遠洋漁業船の運航に関連して国外で労働を行う者で、船員資格の有無は問わない。また、遠洋漁業に関連して海外の操業基地で働く者を含む。

(e)　徴収手続

月 150 万ウォンを上限とする所得控除（中途退職などの場合に勤務日数に応じて減額される。）。各月の源泉徴収の際には控除されず、年末調整により、海運企業を通じて還付される。

(f)　効果

個人所得税だけ見ると、課税標準に応じて以下のとおりとなる。

課税標準が

1,200 万ウォンまでの場合：

9 万ウォン（約 6,300 円）／月

（150 万×0.06）

1,200 万ウォン～4,600 万ウォンの場合：

22 万 5 千ウォン（約 1 万 5,750 円）／月

（150 万×0.15）

4,600 万ウォン～8,800 万ウォンの場合：

36 万ウォン（約 2 万 5,200 円）／月

（150 万×0.24）

8,800 万ウォンを超える場合：

52 万 5 千ウォン（約 3 万 6,750 円）／月

（150 万×0.35）

（参考）　所得を基礎として個人に課される税

＜個人所得税（国税）＞

個人所得税は、課税所得のうち、退職所得及び譲渡所得を除いた総合所得（利子所得、配当所得、不動産賃貸所得、事業所得、給与所得、年金所得、その他所得等の合算）に対して 6～35％の税率を適用して課税される。2011 年度の総合所得税率は、下表のとおり。

**表　Ⅰ－10**

| 課税標準 | 税　率 |
|---|---|
| ～1,200 万ウォン | 6％ |
| 1,200 万ウォン～4,600 万ウォン | 72 万ウォン＋［(課税標準－1,200 万ウォン）×15％］ |
| 4,600 万ウォン～8,800 万ウォン | 582 万ウォン＋［(課税標準－4,600 万ウォン）×24％］ |
| 8,800 万ウォン～ | 1,590 万ウォン＋［(課税標準－8,800 万ウォン）×35％］ |

＜住民税（地方税）＞

住民税は、1 万ウォンを上限として条例により定める額を支払う均等割住民税と、国税としての個人所得税額の 10％を支払う所得

割住民税があり、双方が課される。

**② 沿海漁業船、内航船の船員の乗船手当等の非課税制度**

(a) 沿海漁業従事者の場合、月給 100 万ウォン（約 7 万円）以下の船員には、生産手当について年 240 万ウォン（約 16 万 8,000 円）を上限とする非課税制度（中途退職などの場合に勤務日数に応じて減額される。）がある。

(b) 内航船員の場合、乗船手当について月 20 万ウォン（約 1 万 4,000 円）を上限とする非課税制度（中途退職などの場合に勤務日数に応じて減額される。）がある。

## （２） 外国海技資格の承認制度

### ① 承認取極締結国

下表の国と取極を締結し、当該国の発給する海技資格の承認を行っている。

表 Ｉ－11 韓国との承認取極締結国リスト

| | 国（地域） | 相互承認又は一方的承認 | 協定締結の時期 | | 国（地域） | 相互承認又は一方的承認 | 協定締結の時期 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | マーシャル諸島 | 相互承認 | 1999. 01. | 14 | マレーシア | 相互承認 | 2002. 07. |
| 2 | リベリア | 一方的承認 | 1999. 03. | 15 | カンボジア | 一方的承認 | 2002. 08. |
| 3 | バルバドス | 一方的承認 | 2001. 06. | 16 | モンゴル | 一方的承認 | 2003. 05. |
| 4 | バハマ | 一方的承認 | 2001. 06. | 17 | インドネシア | 相互承認 | 2003. 08. |
| 5 | シンガポール | 相互承認 | 2001. 06. | 18 | ミャンマー | 相互承認 | 2003. 08. |
| 6 | ヴァヌアトゥ | 一方的承認 | 2001. 10. | 19 | 英国 | 相互承認 | 2003. 10. |
| 7 | 香港 | 相互承認 | 2001. 10. | 20 | 中国 | 相互承認 | 2003. 10. |
| 8 | マルタ | 相互承認 | 2002. 02. | 21 | フィリピン | 相互承認 | 2005. 09. |
| 9 | ガーナ | 相互承認 | 2002. 04. | 22 | ベトナム | 相互承認 | 2007. 06. |
| 10 | パナマ | 一方的承認 | 2002. 04. | 23 | 日本 | 相互承認 | 2010. 03. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 11 | キプロス | 相互承認 | 2002. 04. | 24 | ニュージーランド | 相互承認 | 2010. 04. |
| 12 | ベリーズ | 一方的承認 | 2002. 05. | 25 | アンティグア・バーブーダ | 一方的承認 | 2011. 05. |
| 13 | セントビンセント及びグレナディーン諸島 | 一方的承認 | 2002. 07. | 26 | キリバス | 一方的承認 | 2011. 09. |

＊ 一方的承認とは、協定締結の相手国が韓国の海技免状を承認することを意味する。

韓国国土海洋部提供

**② 講習／試験**

海技資格承認のため、口頭の試験とペーパー試験がある。ただし、口頭の試験は、韓国法令に関する講習を受講すれば免除され、ペーパー試験は、レーダー・シミュレーション、ARPA シミュレーション、安全精通及び基礎訓練、又は適任資格のいずれかのコースを受講すれば、免除される。

外国海技資格の承認に関する試験、講習については、政府からの委嘱を受けて、韓国海洋水産技術研究院（Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology）が管轄している。

**（３） 兵役の代替役務としての認定**

国際航行に従事する船舶で働く船員は、「産業技能要員」として船舶の航行に 34 か月従事すれば、通常の兵役に服する必要はない（兵役法（Military Service Act）第 38 条及び第 39 条）。

**（４） 船員の現状**

外航船（商船）で働く韓国人の船員は、隻数の増加を上回るペースで増加し、2010 年に 9,077 人となっている。内航船員（商船）については、ほぼ横ばいで 8,000 名前後を維持している。外国籍の外航船（商船）で働く韓国人船員は 2003 年では 4,611 名であったが、減少傾向にあり、2010 年には 3,562 人となった。

## 表 Ⅰ－12　年度別　船員の雇用と船舶の現況

（単位：人）

| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 合計 | 船舶 | 6,025 | 6,063 | 6,276 | 6,292 | 6,383 | 6,467 | 6,467 | 6,588 |
| | 船員 | 41,396 | 40,194 | 40,176 | 38,821 | 38,608 | 39,002 | 39,128 | 38,758 |
| 外航船(注1) | 船舶 | 493 | 536 | 612 | 642 | 742 | 845 | 876 | 952 |
| Ocean-going Vessels | 船員 | 6,495 | 6,932 | 7,402 | 7,445 | 8,042 | 8,673 | 8,839 | 9,077 |
| 内航船 | 船舶 | 1,729 | 1,885 | 2,025 | 1,958 | 1,969 | 1,977 | 1,986 | 2,109 |
| Coastal Vessels | 船員 | 8,176 | 8,068 | 8,042 | 7,801 | 7,819 | 7,845 | 7,831 | 8,062 |
| 遠洋漁船 | 船舶 | 395 | 360 | 346 | 345 | 338 | 326 | 328 | 312 |
| Ocean-going Fishing Vessels | 船員 | 3,460 | 2,859 | 2,535 | 2,339 | 2,145 | 1,897 | 1,928 | 1,892 |
| 近海漁船 | 船舶 | 2,129 | 2,025 | 2,074 | 2,095 | 2,086 | 2,063 | 2,060 | 2,056 |
| Coastal and Near-ocean Fishing Vessels | 船員 | 18,230 | 17,659 | 17,960 | 17,082 | 16,502 | 16,375 | 16,358 | 15,939 |
| 外国籍商船(注2) | 船舶 | 1,049 | 1,068 | 1,056 | 1,113 | 1,112 | 1,131 | 1,130 | 1,069 |
| Foreign-flag Merchant Vessels Employing Korean Crew | 船員 | 4,611 | 4,311 | 3,943 | 3,889 | 3,858 | 4,004 | 3,939 | 3,562 |
| 外国籍漁船 | 船舶 | 230 | 189 | 163 | 139 | 136 | 125 | 87 | 90 |
| Foreign-flag Fishing Vessels Employing Korean Crew | 船員 | 424 | 365 | 294 | 265 | 242 | 208 | 233 | 226 |

（注 1）「外航船」欄は、韓国の海運企業が雇用する船員数を示していると説明されている。

（注 2）「外国籍商船」欄は、外国の海運企業が雇用する船員数を示していると説明されている。

資料：『2011 年度　韓国船員統計年譜』（韓国船員福祉雇用センター、2011 年 4 月）より

韓国企業に雇用されている外国人船員は、表Ⅰ－13及びⅠ－14のとおり、中国人及びインドネシア人が多いが、ミャンマー人及びフィリピン人の雇用の増加が顕著である。韓国企業に雇用されている外国人船員は、2010年、17,588名であるが、このうち外航船員（商船）は7,825名（旅客船を含めると7,889名）となっている。

### 表 Ⅰ－13 韓国企業に雇用されている外国人船員（国籍・用途別）

2010. 12. 31 現在

(単位：人)

| 区分 Classification | 国籍 Seafarer's Nationality | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 合計 Total | 中国 China | インドネシア Indonesia | ベトナム Vietnam | ミャンマー Myanmar | フィリピン Philippine | カンボジア Cambodia | そのほか Others |
| 合計 Grand Total | 17,558 | 4,457 | 4,248 | 1,907 | 3,221 | 3,653 | | 72 |
| 外航船 Ocean-going Vessel | 7,825 | 698 | 1,194 | 19 | 2,721 | 3,185 | | 8 |
| 外航旅客船 Ocean-going Passenger Vessel | 74 | 46 | | | 3 | 16 | | 9 |
| 内航船 Coastal Vessel | 497 | | | | 497 | | | |
| 遠洋漁船 Ocean-going Fishing Vessel | 4,006 | 490 | 2,004 | 1,005 | | 452 | | 55 |
| 近海漁船 Coastal and Near-ocean Fishing Vessel | 5,156 | 3,223 | 1,050 | 883 | | | | |

資料：『2011年度　韓国船員統計年譜』（韓国船員福祉雇用センター、2011年4月）より

### 表 Ⅰ－14 年度別　韓国企業に雇用されている外国人船員（国籍別）

（単位：人）

| | 計 | 中国 | インドネシア | ベトナム | ミャンマー | フィリピン | カンボジア | そのほか |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2003 | 7,313 | 2,843 | 2,153 | 1,242 | 357 | 646 | | 72 |
| 2004 | 7,390 | 2,888 | 2,146 | 1,154 | 492 | 662 | | 48 |
| 2005 | 7,960 | 3,029 | 2,267 | 956 | 727 | 925 | | 56 |
| 2006 | 8,889 | 3,140 | 2,434 | 1,004 | 1,253 | 1,025 | 11 | 22 |
| 2007 | 9,916 | 3,565 | 2,889 | 1,105 | 995 | 1,327 | 6 | 29 |
| 2008 | 12,777 | 3,436 | 3,673 | 1,240 | 2,176 | 2,228 | 2 | 22 |
| 2009 | 13,789 | 3,615 | 3,958 | 1,588 | 2,399 | 2,197 | | 32 |
| 2010 | 17,558 | 4,457 | 4,248 | 1,907 | 3,221 | 3,653 | | 72 |

資料：『2011年度韓国船員統計年譜』（韓国船員福祉雇用センター、2011年4月）より

## 5　カボタージュ

### （1）　カボタージュ制度の枠組

韓国船舶法第６条は、以下の場合のほかは「韓国船舶でなければ不開港場に寄港又は国内各港間で旅客又は貨物の運送をすることができない。」としており、外国籍船は開港に寄港することができるのみで、国内の港間での旅客・貨物の運送をすることはできない。なお、BBC/HP 船舶は、カボタージュ規制上は韓国船舶として扱われる。

一　法律又は条約に別段の規定がある場合（日米地位協定の例がある。）
二　国内の海難事故若しくは捕獲を避けようとする場合
三　国土海洋部長官の許可を受けた場合

### （2）　具体的な特例措置

韓国政府は、現在、特定航路（釜山（プサン）=仁川（インチョン）、釜山（プサン）=光陽（カンヤン））においては自社貨物に限定して外国籍船による運送を例外的に許可している。許可は一年間を期限としている。この許可を得るについて複雑な手続や審査はなく、申請を行えば基本的に許可を得ることができる。

この措置のはじまりは、台風の影響で釜山港が事実上運営停止となっていた 2003 年 9 月、外国海運企業の離脱を防ぐために釜山港と光陽港の間で自社貨物（含、アライアンス貨物）の輸出入コンテナに限って外国海運企業に輸送できるようにした 1 か月間の臨時措置にあるとのことである（李志明「韓国内航海運におけるカボタージュ規制の動向」（『海事交通研究』第 60 集、81-82 頁）による）。

## 6　その他

### （1）　船舶投資会社制度

#### ①　制度の導入とその背景

韓国は、1997 年末に厳しい通貨危機を経験した。この際、韓国海運企業は、船舶確保のための資金調達が困難になり、また、ウォン安によって債務返済の負担が大きくなるなど経営状態が悪化した。このような中で、国際通貨基金（IMF）の厳しい援助パッケージに対応する措置の一つとして、韓国海運企業は負債の圧縮に努力することとなり、当時、125 隻が海外に売却されたと言われる。　このような事態が生じたことを教訓として、韓国では 2002 年 5 月に船舶投資会社法が制定され、2003 年に韓国船舶運用株式会社が初めて設立された。

（2007 年末に同法が改正されて、船舶投資会社 1 社が複数の船舶を所有することができるようになり、また、船舶投資会社の最短存立期間について、認可を受けた日から 5 年という期間が 3 年に緩和されている。）

#### ②　制度内容

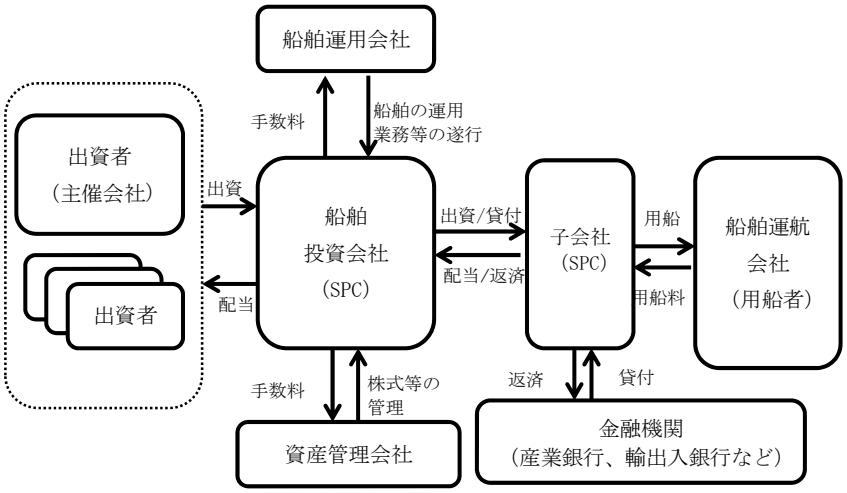
(a)　概要

主催会社は、発行株式を引き受ける出資者を募って、特定目的会社（SPC）として船舶投資会社を設立する。船舶投資会社は船舶所有を株式保有を通じて行うために設立されるペーパーカンパニーであり、実際の業務は船舶運用会社が行う。船舶運用会社は、資産である「船舶」を運用する会社であり、「船舶」の運航を行うのは用船者となる船舶運航会社である。

船舶投資会社及び船舶投資会社に出資する投資家（株主）に対しては税制上の優遇措置がある。

なお、金融取引の安全性を確保するため、船舶投資会社が発行する株式等は、資産管理会社が保管し、管理を行う。

図 Ⅰ－7　船舶投資会社に関する取引概念図




(b)　船舶投資会社（Ship Investment Company）

（ｉ）　船舶投資会社の設立

ファンドを主催する会社（主催会社）は、発行株式を引き受ける出資者を募って、特定目的会社である船舶投資会社を以下の条件に従って設立する。なお、船舶投資会社は、船舶を保有するためだけに設立される特定目的会社（SPC）の一種で、基本的に船舶を 1 隻保有する。（ただし、船舶投資会社は、複数の子会社（特定目的会社（SPC））を韓国国内又は国外に設立することができ、その場合には、子会社がそれぞれ 1 隻の船舶を保有する形で、実質的に複数の船舶を保有することができる。）

- 船舶投資会社の定款には、発行可能株式総数及び額面額、設立時発行株式総数、会社の存続期間、資金の借入及び社債発行（船舶の購入又は改造の場合及び債務の返済の場合のみで、自己資本の 10 倍を限度）の上限、船舶運用会社（Ship Management Company）との契約概要、資産管理会社（Asset Holding Company）との契約概要、船舶の建造、売買、用船に関する契約の概要などを定める。
- 船舶投資会社は、国土海洋部長官から船舶投資業に係る認可を得る。なお、この認可に当たっては、ビジネス・プランの健全性、合理性や、船舶運用会社、資産管理会社との契約及び船舶運航会社（Ship Operation Company（オペレーター））との用船契約の適切性が考慮される。

- 船舶投資会社は、3 年以上存続しなければならない。
- 船舶投資会社の発行株式については、主催会社がその 10%以上 30%未満を引き受けなければならない。
- 関係する船舶運航会社、船舶運用会社、資産管理会社等の利害関係者は、当該船舶投資会社の 25%を超える株式を保有することができない。

なお、発行された株式等は、透明性と客観性を高めて金融取引の安全性を確保するために資産管理会社が保管し、管理を行う。資産管理会社は、保管する有価証券についてはさらに証券預託決済院に預託する。

ちなみに、船舶投資会社は、子会社の株式を購入する場合を除き、有価証券等を購入することはできない。

（ⅱ） 船舶投資会社に対する税制上の優遇措置

船舶投資会社は、船舶の運用によって得られた利益を株主に配当として支払うが、船舶投資会社が配当可能な利益の 90%以上を配当する場合には、配当に充てられた利益は法人税の課税対象とならず、残余の利益のみが課税対象となる。

（ⅲ） 船舶投資会社に対する投資家に対する税制上の優遇措置

船舶投資会社に対する投資家への優遇措置として、所得税が軽減されている。かつては、出資額が 3 億ウォン（約 2,100 万円）以下の場合には、それによって得られる配当については非課税、3 億ウォンを超える場合には分離課税方式により 15.4%の軽減税率（当時の通常の配当課税の税率は 20%）が適用されたが、現在は、出資額が 3 億ウォンを超えないときにのみ、分離課税方式により 5%の軽減税率（通常の配当課税の税率 14%）が適用され、3 億ウォンを超えるときは通常の配当課税の税率 14%が適用される。

(c) 船舶運用会社

船舶運用会社は、船舶投資会社による委託を受けて、船舶の購入、船舶のリース、資金の借入、社債の発行、株式の発行、購入した船舶の管理及び売却などを行う。

船舶運用会社の最低資本金は 70 億ウォン（約 4 億 9,000 万円）で、船舶運用会社の設立には国土海洋部長官の許可が必要となる。国土海洋部長官は、この許可にあたって、ビジネス・プランの健全性、主要投資家の投資能力などが考慮する。

(d)　船舶運航会社

船舶投資会社又はその子会社の保有船舶は、船舶運用会社を通じて、2年以上の期間、船舶運航会社にリースされなければならない。なお、当該リース期間終了後に当該船舶運航会社に所有権を移転することを約する契約を結ぶこともできる。

**③　韓国資産管理公社（KAMCO）による韓国船舶投資ファンド**

(a)　KAMCO による船舶投資会社の設立

（ｉ）　KAMCO について

KAMCO は不良債権の買い取りや産業再生などを行う公社で、韓国産業銀行によって 1961 年に自身の不良債権を処理するために設立されたが、1999 年に一般的な不良債権処理機関となった。

（ii）　KAMCO による船舶投資会社、船舶運用会社の設立

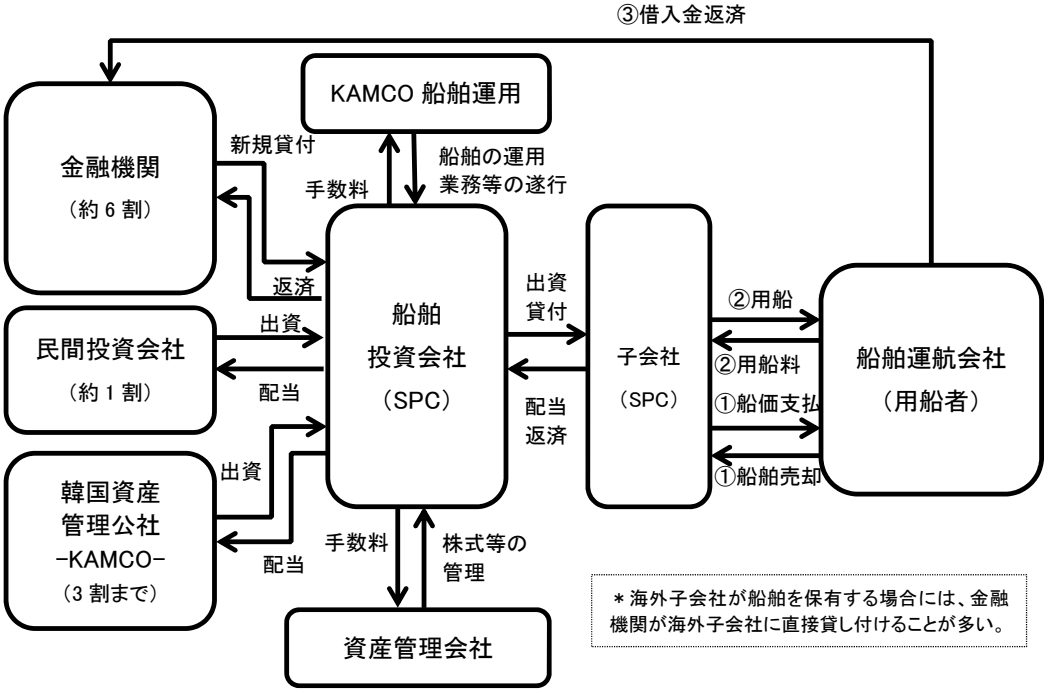
2008 年 9 月のリーマンショックにより韓国海運企業の経営状況が悪化したことを受け、KAMCO は、2009 年 6 月、その内部に設けている構造調整基金を利用して船舶投資会社を設立し、韓国海運企業の保有船舶の買い取りを始めるとともに、KAMCO 船舶運用（株）を設立して買い取り船舶の運用を行うことになった。

KAMCO の構造調整基金を用いて設立された船舶投資会社は、2012 年 1 月時点で 27 社（KAMCO GLOBAL No.1－No.27）となっている。

(b)　船舶の買い取りとリースバック

船舶投資会社（KAMCO　GLOBAL）には、KAMCO 自身が必要となる資金の 30%近くを出資するほか、買い取り先の海運企業に対して貸付を行っている金融機関が必要資金の約60%を貸し付け、民間企業、投資家が約 10%を出資する。買い取りの対象となる船舶は、船齢 15 年以下で一定の利益性があると判断される船舶で、買い取り価格は、時価を参考に KAMCO、海運企業、金融機関などの利害関係者の協議により決定する。買い取った船舶は買い取り先の海運企業にリースバックする。これにより、海運企業は、一時的に流動性不足が解消され、必要な場合には、新規貸し付けを行った金融機関に対する旧来の負債の返済に充てることができる。

図 Ⅰ－8　船舶買取制度取引概念図




## ④　船舶投資ファンドの実績

(a)　船舶投資会社制度について

（ⅰ）　船舶投資会社

船舶投資会社については、現在 KAMCO GLOBAL 27 社を含め 112 社が設立されている。株式の発行による資金調達は船舶の価格の 20%程度で、金融機関による貸付が 70%、残りの 10%を用船者である海運企業が何らかの形で負担していることが多いようである。

（ⅱ）　船舶運用会社

船舶運用会社は、韓国船舶運用（株）、KSF 船舶金融（株）、セゲロ船舶金融（株）、国際船舶投資運用（株）及び KAMCO 船舶運用（株）の 5 社が設立されている（国際船舶投資運用（株）は、2005 年にソウル船舶運用（株）として設立されたが、その後社名を変更して国際船舶投資運用（株）となった。）。

**表 Ⅰ－15　船舶運用会社**

| 運用会社 | 設立日 | 資本金 | 主な株主 |
|---|---|---|---|
| 韓国船舶運用（株） | 2003 年 3 月 | 85 億ｳｫﾝ<br>(5.95 億円) | 大宇造船海洋、STX、産業銀行、大韓海運、 水産協同組合銀行 |
| KSF 船舶金融（株） | 2004 年 2 月 | 84.7 億ｳｫﾝ<br>(5.929 億円) | 輸出入銀行、ウリィ銀行、<br>長錦商船、現代重工業 |
| セゲロ船舶金融（株） | 2005 年 3 月 | 80 億ｳｫﾝ<br>(5.6 億円) | 葵明海運、三星物産、<br>韓進重工業、ミレェセッ証券 |
| 国際船舶投資運用（株） | 2011 年 10 月 | 80 億ｳｫﾝ<br>(5.6 億円) | C&商船、ウリィ銀行、水産協同組合銀行、ヨンム建設 |
| KAMCO 船舶運用（株） | 2009 年 6 月 | 70 億ｳｫﾝ<br>(4.9 億円) | 韓国資産管理公社 100% |

（ⅲ）　船舶投資会社の運用実績

船舶投資会社の調達資金額は 6 兆 7,756 億ウォン(4,792.92 億円)で､112 社｡運用している船舶は 2010 年 12 月現在で 153 隻である。そのうち、新造船が 110 隻で、中古船が 43 隻となっている。船種としては、バルカーが最も多く 59 隻、コンテナ船が 31 隻で、タンカー14 隻、プロダクトタンカー5 隻、その他が 10 隻となっているほか、韓国沿岸警備隊用の海上警備艇が 34 隻となっている。これら船舶の用船先としては現代商船が 24 隻で、STX パン・オーシャン 2 隻、SK 海運は 1 隻、韓進海運は実績なし（2012 年 1 月及び 3 月で 2 隻となる予定）となっている。

**表 Ⅰ－16　船舶投資会社制度による船舶ファンド数**

（単位：個、億ｳｫﾝ（() 内は億円））

| 区分 | 韓国<br>船舶運用 | KSF 船舶<br>金融 | セゲロ<br>船舶金融 | ソウル<br>船舶金融 | KAMCO<br>船舶運用 | ファンド<br>規模 | 計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2004 | 8 | 9 | - | - | - | 9,598<br>(672) | 17 |
| 2005 | 11 | 6 | - | - | - | 11,152<br>(781) | 17 |
| 2006 | 6 | 6 | 2 | 1 | - | 6,360<br>(445) | 15 |
| 2007 | 4 | 2 | 7 | - | - | 10,505<br>(735) | 13 |
| 2008 | - | 8 | 3 | - | - | 12,970<br>(908) | 11 |
| 2009 | 2 | - | 1 | - | 18 | 7,574<br>(530) | 21 |
| 2010 | 2 | 1 | 4 | 2 | 9 | 9,597<br>(672) | 18 |
| 合計 | 33 | 32 | 17 | 3 | 27 | 67,756<br>(4743) | 112 |

資料：韓国船主協会『海運年報（2010 年事業報告書)』(2011 年 9 月)

なお、船舶投資会社から受け取る配当は出資額の 5%～8%程度となっており、2004 年度には、韓国金融監督院から最優秀金融商品に選定された。一方、リーマンショック後の 2009 年は海運市況の悪化により新規の案件がなく、官公庁船のみが対象となった。

(b) 船舶の買い取りとリースバック

KAMCO は、2009 年当初、構造調整基金を利用して設立した船舶投資会社により 60 隻を超える船舶を買い取って、KAMCO 船舶運用（株）がそれらの船舶を運用することを予定していた。しかし、海運企業の要望する買取価格と折り合わず、2011 年 11 月時点で、買い取った船舶は 27 隻にとどまっている。

### （２） 国家必須国際船舶制度

韓国には、非常事態に備えて、非常備え資源管理法の船舶徴用制度があるがそれに加えて、国際船舶登録されている船舶の中から国家必須国際船舶に指定する制度があり、国土海洋部長官は、大統領令で定める基準に該当する船舶を関係中央行政機関の長と協議して、国家必須国際船舶に指定することができる。

#### ① 目的

非常事態発生時に船舶と船員を効率的に活用するため。

#### ② 指定基準

国家必須国際船舶の指定基準については国際船舶登録法施行令第 3 条で以下のとおり定めている。

- 国際総トン数 1 万 5 千トン以上の船舶
- 船齢が 20 年未満の船舶
- 国民経済又は国家の安全保障に重大な影響を及ぼす物資として国土海洋部令で定めるものを輸送する船舶

#### ③ 指定の効果

- 非常事態発生時に命令により召集される。
- 外国人船員の乗船が制限される（1 隻あたり部員 6 名以内）。
- 外国人船員の乗船が制限された結果生じた賃金負担については、国土海洋部長官による補償の対象となる。

### ④　指定の状況

(a)　指定の実績

2011 年 9 月現在、88 隻が国家必須国際船舶に指定されている。

(b)　補償の支払い（2005 年～2007 年）

2005 年から 2007 年まで、国際船舶登録された船舶については最大 8 名（職員 1＋部員 7）までの外国人船員の乗船が許されていたのに対して、国家必須国際船舶に指定された船舶については部員 6 名までしか乗船が許されていなかった。そのため、これら職員 1 名、部員 1 名について外国人船員と韓国人船員の平均実質賃金の差額が国土海洋部長官から補償として海運企業に支払われた。損失補償基準は以下のとおり。

| | |
|---|---|
| バルカー － | 職員：12,515 千ウォン（約 87 万 6,000 円）／年 |
| | 部員：28,259 千ウォン（約 197 万 8,000 円）／年 |
| タンカー － | 職員：13,635 千ウォン（約 95 万 4,000 円）／年 |
| | 部員：31,328 千ウォン（約 219 万 3,000 円）／年 |
| LNG 船　－ | 職員：20,370 千ウォン（約 142 万 6,000 円）／年 |
| | 部員：43,088 千ウォン（約 301 万 6,000 円）／年 |
| コンテナ船　－ | 職員：13,668 千ウォン（約 95 万 7,000 円）／年 |
| | 部員：41,098 千ウォン（約 287 万 7,000 円）／年 |

なお、代表的な海運企業の船種別国家必須国際船舶及び補償額は、韓進海運で約 7 億 5000 万ウォン、現代商船で約 7 億 1700 万ウォン、SK 海運で約 3 億ウォン、STX Pan Ocean で約 5 億ウォンとなっている。

（参考）

以下の資料（Ⅰ－17～19）は、2011 年 4 月 27 日の海事振興連盟第 51 回若手勉強会において東儀大学具京模副教授が提供したものをベースとしたものである。

表 Ⅰ－17　国家必須国際船舶の計画と実状

| 年度 | 実際の指定船舶 | | 計画 | | 達成率 |
|---|---|---|---|---|---|
| | 隻数 | 万GT | 隻数 | 万GT | GT |
| 2006 | 30 | 267 | 30 | 226 | 118.1% |
| 2007 | 30 | 267 | 30 | 226 | 118.1% |
| 2008 | 50 | 368 | 50 | 343 | 107.3% |
| 2009 | 70 | 512 | 70 | 480 | 106.7% |
| 2010 | 未定 | 未定 | 88 | 603 | |
| 2011 | 88 | 未定 | 88 | 603 | |

表 Ⅰ－18　船種別国家必須国際船舶

| 年度 | 隻数/船腹量 | 合計 | バルカー | タンカー | LNG船 | コンテナ船 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2007 | 隻数 | 30 | 10 | 6 | 11 | 3 |
| | 千GT | 2,668 | 646 | 798 | 1,083 | 141 |
| 2008 | 隻数 | 50 | 15 | 10 | 15 | 10 |
| | 千GT | 3,678 | 1,069 | 764 | 1,414 | 440 |
| 2009 | 隻数 | 70 | 26 | 12 | 17 | 15 |
| | 千GT | 5,016 | 1,411 | 1,045 | 1,689 | 871 |

表 Ⅰ－19　韓国主要海運企業に対する補償状況

（補償額の単位：千ウォン）

| 船社名 | 合計 | バルカー | タンカー | LNG船 | コンテナ船 | 補償額 | 補償額／隻 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 韓進海運 | 14 | 3 | 0 | 4 | 7 | 746,337 | 53,310 |
| 現代商船 | 13 | 0 | 1 | 4 | 6 | 717,317 | 55,178 |
| SK海運 | 5 | 0 | 1 | 4 | 0 | 298,753 | 59,751 |
| STX Pan Ocean | 12 | 10 | 2 | 0 | 0 | 497,666 | 41,472 |
| 大韓海運 | 6 | 4 | 0 | 2 | 0 | 290,012 | 48,335 |
| 葵明海運 | 5 | 4 | 1 | 0 | 0 | 208,059 | 41,612 |
| その他(8社) | 15 | 5 | 7 | 3 | 2 | 687,859 | 45,857 |
| 全体 | 70 | 26 | 12 | 17 | 15 | 3,446,003 | 49,229 |

【データ編】

## 1　韓国経済の概況

### （1）　韓国の概況

面積：100,033 平方キロメートル
人口：5,052 万人（2010 年推定値、出所：韓国・各市道の住民登録人口）
首都：ソウル 人口 1,027 万 1,880 人（2011 年 9 月末）
言語：韓国語
宗教：仏教、プロテスタント、カトリックなど

### （2）　韓国経済の概況（2010 年）

名目 GDP 総額 - ウォン（単位：100 万）：1,172,803,400
名目 GDP 総額 - ドル（単位：100 万）：1,014,300
1 人当たり GDP：2 万 591 ドル
実質 GDP 成長率（%）： 6.2
貿易収支（ドル）：419 億 400 万
経常収支（ドル）：282 億 1,360 万
外貨準備高（ドル、年末）：2,914 億 9,100 万
対外債務残高（ドル、年末）：3,599 億 8,500 万
為替レート（期中平均）：1 ドル=1,156.06 ウォン
海上荷動き量（トン数）：輸入・480,852,734／輸出・146,128,995
海上コンテナ荷動き量（TEU）：輸入・4,412,839／輸出・5,220,809
（荷動き量のデータは IHS Global Insight による）

韓国の人口は 2011 年 9 月現在 5,052 万人（推定値）で、主要産業は電気・電子機器、機械類、自動車、造船、鉄鋼、石油化学である。2008 年の金融危機により 2009 年の実質経済成長率は 0.2%にまで落ち込んだが、2010 年の製造業の生産、設備投資及び輸出の好調などにより、経済危機以前の水準より若干高い 6.2%の経済成長率を記録した。一方、物価は上昇傾向にあり、韓国政府は経済政策の優先順位を物価安定に置いている。

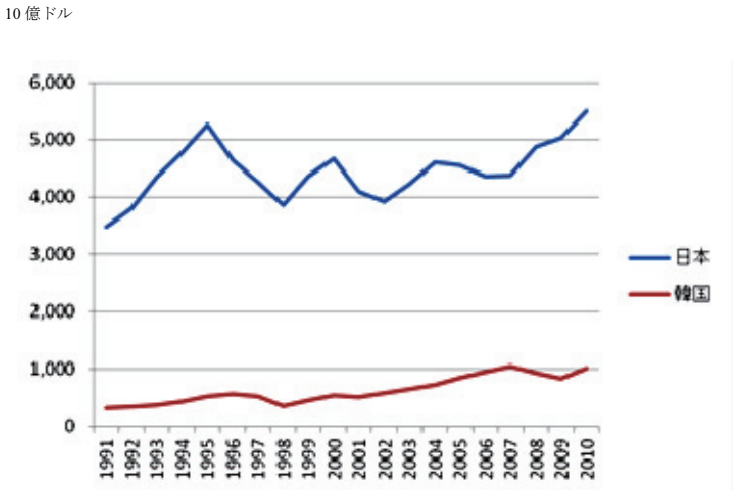
失業率は約 3.7%（2010 年）を推移しており、低水準を維持している。さらに、サービス業を中心に雇用が増加し、失業率はさらに減少する見通しである。しかし、15～29 歳の青年層の失業率は 8.0%と高く、若者の雇用問題が課題となっている。最近 10 年の財政収支は黒字であり、2007 年には対 GDP 比で 4.7%を記録するなど、良い状態にあるといえる。しかし、2008 年の金融危機の影響により、2009 年には対 GDP 比 1.1%の赤字を記

録した。その後立て直し、2011 年は 0.5%、2012 年には 1.3%まで回復する見込みである。

2009 年における韓国の総輸出額のうち、造船、舶用などの船舶建造関連がトップで、全体の 9.0%を占める。海運は全体の 5.1%を占め 168 産業中 6 位と、重要な輸出産業である。船舶建造関連、海運産業の韓国 GDP に対する寄与度は、それぞれ 2.1%、1.1%である。

① 1991 年～2010 年の GDP（ドル建て）

**図 Ⅰ－9**



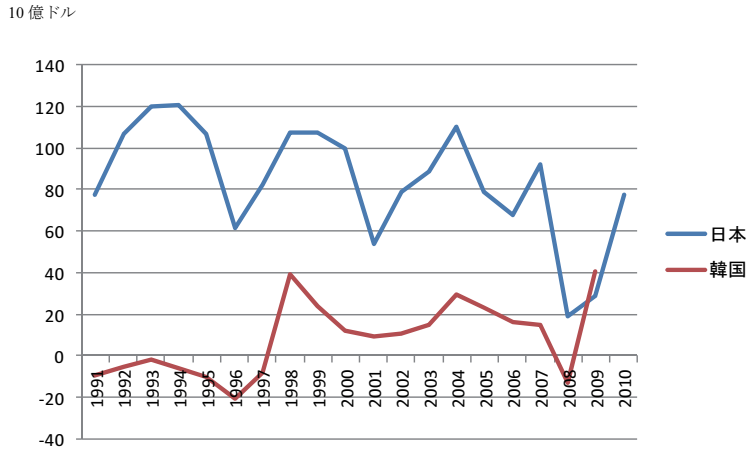

（単位：10 億ドル）

| | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 韓国 | 308 | 330 | 362 | 423 | 517 | 558 | 516 | 345 | 445 | 533 |
| 日本 | 3,485 | 3,796 | 4,350 | 4,779 | 5,264 | 4,643 | 4,262 | 3,857 | 4,369 | 4,667 |

| 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 505 | 576 | 644 | 722 | 845 | 952 | 1,049 | 931 | 834 | 1,014 |
| 4,095 | 3,918 | 4,229 | 4,606 | 4,552 | 4,363 | 4,378 | 4,880 | 5,033 | 5,498 |

② 1991 年～2010 年の貿易収支（ドル建て）

**図 Ⅰ－10**



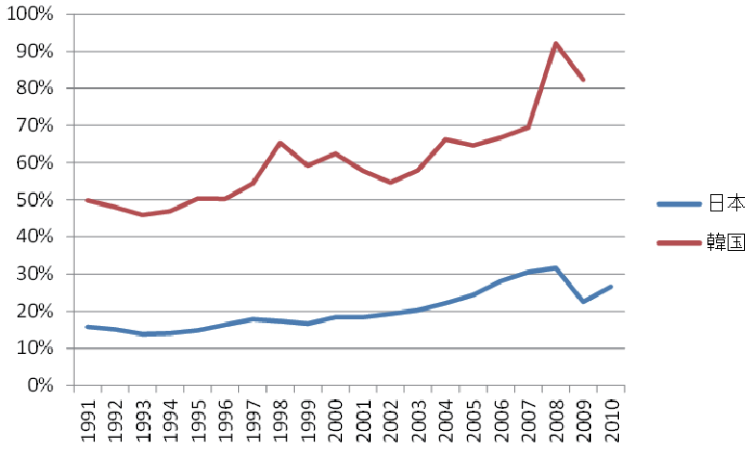
（単位：10 億ドル）

| | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 韓国 | −9.6 | −5.1 | −1.6 | −6.3 | −10.1 | −20.6 | −8.5 | 39.0 | 23.9 | 11.8 |
| 日本 | 77.8 | 106.6 | 120.2 | 120.9 | 106.8 | 61.8 | 82.2 | 107.5 | 107.6 | 99.6 |

| 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 9.3 | 10.3 | 15.0 | 29.4 | 23.2 | 16.1 | 14.6 | −13.3 | 40.4 | |
| 54.1 | 79.1 | 88.5 | 110.5 | 79.1 | 67.7 | 92.1 | 18.9 | 28.7 | 77.2 |

③　1991 年～2010 年の貿易依存度（ドル建て）

**図　Ⅰ－11**



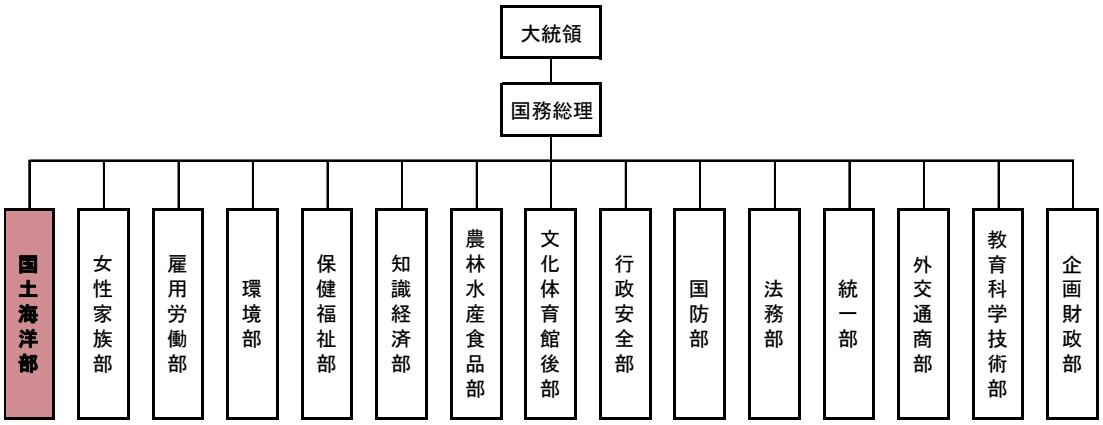

| | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 韓国 | 49.8% | 48.0% | 45.8% | 46.8% | 50.3% | 50.2% | 54.4% | 65.3% | 59.1% | 62.4% |
| 日本 | 15.8% | 15.1% | 13.8% | 14.0% | 14.8% | 16.4% | 17.8% | 17.3% | 16.7% | 18.4% |

| 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 57.8% | 54.6% | 57.9% | 66.2% | 64.6% | 66.7% | 69.4% | 92.0% | 82.3% | |
| 18.4% | 19.3% | 20.2% | 22.2% | 24.4% | 28.1% | 30.5% | 31.6% | 22.5% | 26.6% |

（３）　行政機構

韓国では、大統領の下に国務総理がおり、国務総理は各行政部を統括する。

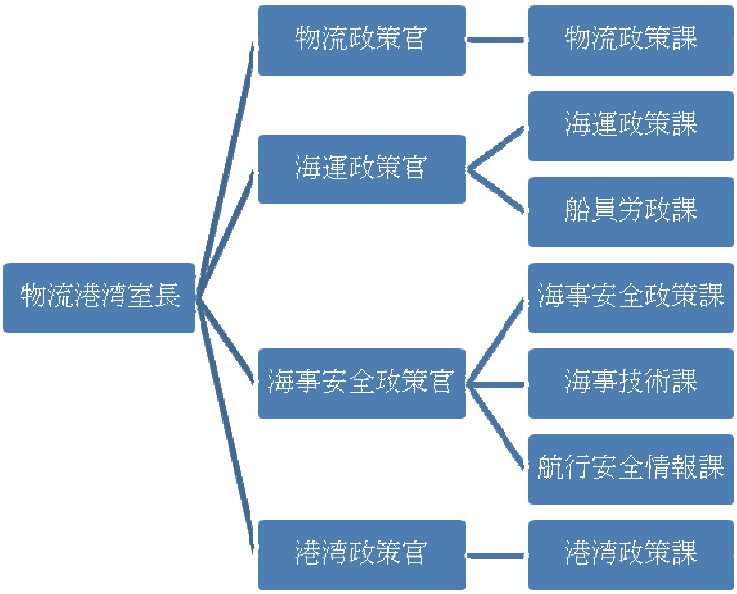
**図 Ｉ－12**




海運政策については、国土海洋部が所管している。国土海洋部の下には、海洋警察庁と行政中心複合都市建設庁が置かれている。なお、造船業については、知識経済部が所管している。

また、国土海洋部の下にある海運関連部局は以下のとおり。

**図Ｉ－13**



## ２　韓国外航海運の概況

### 海運企業

韓国の主な海運企業としては、韓進海運、現代商船、STX Pan Ocean、SK 海運などがある。

（１）　韓進海運

①　概要

韓進海運は大韓航空を抱える韓進グループの中の企業であり、コンテナ船、不定期船、タンカーなどを運航する韓国最大手の海運企業である。コンテナ船の船腹量では世界第 8 位となっており、2001 年 CKYH アライアンスを川崎汽船、COSCO(中国)、陽明海運（台湾）と組んでいる。

資本金は 625,000 百万ウォン(2011 年 12 月 31 日現在、日本円換算で 41,798 百万円(1 ウォン＝0.06687 円))で、連結売上高は 9,169,474 百万ウォン(2010 年 12 月 31 日現在、日本円換算で 613,220 百万円）となっている。従業員数は 2,901 名である（うち陸上 861 名、海上 2,040 名、2011 年 12 月現在)。株式は韓国証券先物取引所に上場している。

②　沿革

戦前の朝鮮郵船が再編され、1949 年に設立された大韓海運公社（Korea Shipping Corp.(KSC)）が前身。1977 年に韓進コンテナラインとして設立され、1988 年には大韓商船を吸収合併し韓進海運と社名を変更した。1997 年にはドイツの DSR-Senator を買収した。2009 年に持株会社制に移行し、子会社の管理に専念する持株会社の(株)韓進海運ホールディングスと、実際の海運事業を担当する子会社としての(株)韓進海運に分離された。

③　グループ運航船舶（2012 年 1 月現在）

表 Ｉ－20

| 船種 | 自社所有船 | | 傭船 | | 合計 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 隻数 | 重量トン/TEU | 隻数 | 重量トン/TEU | 隻数 | 重量トン/TEU |
| コンテナ船 | 41 | 249,434 | 73 | 302,956 | 114 | 552,390 |
| 不定期専用船 | 39 | 5,587,722 | 36 | 3,579,075 | 75 | 9,166,797 |
| エネルギー船 | 6 | 617,033 | 18 | 1,164,177 | 24 | 1,781,210 |
| その他 | | | | | | |

*コンテナ船の単位は TEU　　（出典：韓進海運 HP）

（２）　現代商船

①　概要

現代商船は現代グループの中核企業であり、コンテナ船、不定期船、タンカーなどを運航する韓国第二位の海運企業である。コンテナ船の船腹量では世界第 18 位となっている。コンテナ船に関しては、1998 年からのザ・ニュー・ワールド・アライアンス（TNWA）を商船三井、ネプチューンオリエントラインズと組んでいるが、2012 年 4 月からは、北米航路では TNWA で運航を続けるが、欧州航路では 2012 年から TNWA と日本郵船、ハパッグロイド、OOCL の 3 社からなるグランド・アライアンス（GA）を組むこととなっている。

資本金は 816,366 百万ウォン(2011 年 12 月 31 日現在、日本円換算で 54,595 百万円(1 ウォン＝0.07188 円))で、連結売上高は 7,420,767 百万ウォン （2011 年 12 月 31 日現在、日本円換算で 496,273 百万円）となっている。従業員数は 1,978 名（2011 年 12 月現在）である。株式は韓国証券先物取引所に上場している。

②　沿革

第二次オイルショックの影響で、現代重工が建造した 3 隻の VLCC をギリシャの発注者が受け取りを拒否したことから、現代重工が 1976 年にアジア商船（Asia Merchant Marine）を設立した。アジア商船はバルク中心の経営を行っていたが、1970 年代末に当時韓国においては免許制であった定期船ビジネスの免許を高麗海運から買い取り、定期船部門に参入した。1982 年社名を現代商船に変更した。

③　グループ運航船舶（2011 年 11 月現在）

表 Ⅰ－21

| 船種 | 自社所有船 | | 傭船 | | 合計 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 隻数 | 重量トン/TEU | 隻数 | 重量トン/TEU | 隻数 | 重量トン/TEU |
| コンテナ船 | 22 | 133,000 | 45 | 175,000 | 62 | 307,000 |
| 不定期専用船 | 13 | 2,087,000 | 59 | 3,904,000 | 72 | 5,991,000 |
| エネルギー船 | 16 | 2,370,000 | 23 | 2,890,000 | 39 | 5,260,000 |
| その他 | | | | | | |

*コンテナ船の単位は TEU　　（出典：現代商船 HP）

（３）　STX パンオーシャン

①　概要

STX Pan Ocean は STX 造船海洋などがある STX グループに属する企業であり、コンテナ船、不定期船、タンカーなどを運航する韓国の海運企業である。資本金は 205,858 百万ウォン(2011 年 12 月 31 日現在、日本円換算で 13,767 百万円(1 ウォン＝0.07188 円))で、連結売上高は 5,742,168 百万ウォン　(2011 年 12 月 31 日現在、日本円換算で 384,014 百万円）である。従業員数は 2,560 名（2011 年 12 月現在）である。株式は韓国証券先物取引所に上場している。

②　沿革

STX Pan Ocean は 1966 年に Bumyang Bulk Carriers として設立された。1990～2002 年の実施された破産手続き後の 2004 年に STX グループに買収され、STX パンオーシャンが発足した。

③　グループ運航船舶（2011 年 12 月現在、コンテナ船は 2011 年 12 月 9 日現在）

表 Ⅰ－22

| 船種 | 自社所有船 | | 傭船 | | 合計 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 隻数 | 重量トン/TEU | 隻数 | 重量トン/TEU | 隻数 | 重量トン/TEU |
| コンテナ船 | 8 | 12,370 | 12 | 19,701 | 20 | 32,071 |
| 不定期専用船 | | | | | 56 | 4,018,864 |
| エネルギー船 | | | | | 21 | 696,562 |
| その他 | | | | | 1 | 16,716 |

*コンテナ船の単位は TEU　（出典 : STX パンオーシャン HP、Alphaliner ウェブサイト）

（４）　SK 海運

①　概要

SK 海運は石油化学企業の SK イノベーションや通信企業 SK テレコムなどを要する SK グループに属する企業であり、不定期船、タンカーなどを運航する韓国の海運企業である。コンテナ船は扱っておらず、ばら積み船、タンカーなどの不定期船ビジネスを行っている。資本金と内部留保を合計した自己資本総額は 668,008 百万ウォン(2010 年 12 月 31 日現在、日本円換算で 48,187 百万円)、連結売上高　2.25 百万米ドル(2009 年 12 月 31 日現在、日本円換算で 180 百万円)となっている。 従業員数は 463 名（うち陸上 255 名、海上 208 名）となっている（2009 年 12 月 31 日現在)。SK グループの持ち株会社 SK ホールディングス

が 83.08%の株式を保有し、株式は上場されていない。

② 沿革

1982 年設立。

③ グループ運航船舶

不定期専用船を 52 隻所有しており、760 万 DWT の輸送能力を有している。

（参考） 韓国海運企業の主な財務指標

**表 Ⅰ－23 韓国海運企業の主な財務指標**

| 自己資本比率 | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| 韓進海運 | 14.4% | 18.2% | 30.6% | 40.5% | 41.3% | 43.6% | 39.1% | 24.0% | 27.7% |
| 現代商船 | 10.8% | 8.8% | 22.0% | 29.6% | 37.8% | 35.6% | 35.6% | 26.5% | 32.4% |
| STX PAN OCEAN | 22.2% | 24.3% | 38.3% | 58.1% | 52.5% | 58.8% | 58.5% | 46.2% | 40.6% |

| 自己資本最終利益率 | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| 韓進海運 | 7.5% | 44.7% | 58.1% | 31.1% | 25.4% | 5.4% | 8.9% | −4.6% | 12.3% |
| 現代商船 | 3.7% | −1.2% | 70.2% | 29.8% | 6.4% | 9.5% | 20.5% | −3.9% | 12.1% |
| STX PAN OCEAN | 16.4% | 11.4% | 44.9% | 38.2% | 16.0% | 26.6% | 22.6% | −3.0% | 3.3% |

| 売上高営業利益率 | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| 韓進海運 | 0.3% | 7.8% | 13.2% | 9.6% | 2.5% | 3.4% | 3.6% | −4.6% | 6.7% |
| 現代商船 | 2.3% | 7.7% | 10.8% | 9.6% | 2.1% | 6.2% | 7.3% | −9.2% | 7.4% |
| STX PAN OCEAN | 3.5% | 3.0% | 12.1% | 10.7% | 4.7% | 8.7% | 6.6% | −2.7% | 1.6% |

## II. 中国の海運強化策

### 1． 外航海運の現況と外航海運政策の動向

（1）外航海運の現況

中国本土では改革開放政策により市場経済の導入が始まった 1978 年以降、2010 年まで年平均で約 9%という高い実質経済成長率を実現し、2009 年には日本を抜いて GDP で世界第 2 位となった。2001 年には WTO 加盟を果たし、貿易総額は 2003 年の 8,510 億ドルから 2009 年の 2 兆 2,075 億ドルへと 6 年間で 2 倍以上に増加するなど貿易量も拡大させている。また、港湾での貨物取扱量は、この間、20 億 1,126 万トンから 47 億 5,481 万トンと 2 倍以上に増加している。

定期航路でのコンテナ荷動き量をみると、2010 年で北米航路では中国発着貨物は全体の約 6 割弱、欧州航路でも約 6 割が中国発着の貨物であり、アジア諸国の中で圧倒的なシェアを誇る。不定期航路でも中国発着の荷動き量は大きく、2009 年時点では世界全体でドライバルク船で運ばれる貨物の 35.4%、タンカーで運ばれる貨物の 10.7%が中国発着となっている。

荷動きの増大に伴い、中国籍船及び中国支配船の船腹量も増加を続けている。IHS Fairplay "World Fleet Statistics"によれば、2010 年現在の百総トン以上の中国籍船は 4,080 隻、3,470 万総トンで、1995 年に比べて隻数で約 1.4 倍、総トン数で約 2.0 倍に増加している。また、UNCTAD "Review of Maritime Transport"によれば、外国籍船を含む中国支配船は 2011 年 1 月時点で 3,651 隻、1 億 796 万載貨重量トンで、1996 年に比べて隻数で約 1.9 倍、載貨重量トン数で約 3.0 倍となっている。

中国の外航海運企業の発展も著しい。中国本土の主な海運会社としては、コスコ（中国遠洋運輸）グループやチャイナシッピング（中国海運）グループなどがある。コスコグループは中国最大の国有海運グループであり、連結売上高による世界ランキングを示した 2011 年の“Fortune Global 500”でも、船社としては 144 位のマースク（デンマーク）に次いで 399 位にランクインしている。チャイナシッピンググループも中国の国有企業であり、世界第 10 位のコンテナ船腹量を有するチャイナシッピングコンテナライン（中海集運、以下 CSCL）や石油輸送において中国最大の規模を誇るチャイナシッピングデベロップメント（中海発展）を傘下に置く。

香港は古くからアジアにおける交通の要衝であり、1997 年に英国から中国に返還された後もその役割は変わっていない。ただし、広州や深圳など周辺の発展にともない、徐々に変化の兆しも見える。2010 年の実質経済成長率は 7.0%であり、貿易総額も 2003 年の 4,557 億ドルから 2010 年の 8,332

億ドルへと約2倍に増加している。コンテナ荷動き量も多く、北米航路では全体の5.3%(2010年)が香港発着貨物となっている。

香港では外国船社による船舶登録が盛んなため、香港籍船の船腹量が大きく増加している。IHS Fairplay "World Fleet Statistics"によれば、2010年現在の百総トン以上の香港籍船は1,736隻、5,554万総トンとなっており、1995年に比べて隻数で約4.4倍、総トン数で約6.3倍に増加している。一方、香港の船社が支配する船舶の船腹量については、大きくは伸びておらず、UNCTAD "Review of Maritime Transport"によれば、香港船社が支配する船舶は2011年1月時点で712隻、3,718万載貨重量トンで、1996年に比べて隻数で約1.2倍、載貨重量トン数で約1.1倍にとどまっている。

香港の船社としてはOOCL(東方海外国際有限公司)というコンテナ船で世界第12位の船腹量を有する海運企業が有名である。現在の会長董建成(CC Tung)は初代の香港特別行政区行政長官董建華(CH Tung)の実弟である。

(2)外航海運政策の動向

中国における主要な外航海運政策としては、まず、2002年1月に施行された国際海運条例が挙げられる。同条例は、中国のWTO加盟に合わせ、「海上輸送を規範化し、公平な競争を保護し、市場秩序を維持・保護し、国際海上輸送各当事者の合法的権益を保証する(第一条)」ことを目的に導入されたものであり、国際海上輸送業務やNVOCC(NON VESSEL OPERATING COMMON CARRIERの略。自らは輸送手段を持たず、運送業者を利用する貨物取扱業者を指す。)業務等への参入要件や運賃届出義務などについて規定している。同条例の実施により、外資企業による中国の国際海運市場への参入要件が緩和されている。

また、2009年6月には、日中コンテナ定期航路において、過当競争により頻発していたゼロ運賃及びマイナス運賃を防止することを主眼に、コンテナ船社に対して中国積み国際コンテナ貨物の運賃の上限及び下限の届出を義務付けるコンテナ運賃届出実施法が公布された。その後、日中コンテナ定期航路のコンテナ運賃は急速に上昇した(「データ編」の図II-5参照)。

先述の通り、中国支配船の船腹量は増加しているが、中国では、主要海運国が導入しているトン数標準税制や国際船舶登録制度又は第二船籍制度は導入されていない。一方、外国籍船を中国籍船に転籍する場合に、一定の要件の下で税制上の優遇措置を与える免税登録制度が導入されている(同制度の効果については62頁参照)。

なお、中国政府(国務院)は、上海を2020年までに国際金融及び国際海運の中心とする構想(「国際金融センター・国際航運センター構想」)を2009

年3月に発表したほか、天津及び大連においても国際航運センターを設置する動きが見られる。これら国際航運センターの具体的機能は明らかではないが、新たな船舶登録制度や税制上の優遇措置等が検討されているとの情報もあり、今後の動向が注目される。

## ２．船舶登録制度

### (１)中国の船舶登録制度

①概要

中国の船舶登録制度では、下記の通り、船舶所有者や乗組員の国籍等に関して一定の要件が定められている。また、現時点において、第二船籍制度又は国際船舶登録制度は導入されていない。

②登録要件

中国海商法(Maritime Code of the PRC、1992年11月7日公布、1993年7月1日施行)第5条によれば、中国の法律に基づき登録され、中国国籍を付与された船舶は、同国の国旗を掲げて航行することができる。

中国船舶登記条例(Regulations of the PRC governing the Registration of Ships、1994年6月2日公布、1995年1月1日施行)第2条によれば、中国船舶として登録可能な船舶は以下の通りとなっている。

(a)住居又は経営の主たる場所が中国国内に存在する中国国民の所有船舶。

(b)中国の法律の下で設立され、法人格を有し、かつ経営の主たる場所が中国国内に存在する企業の所有船舶。ただし、外国の出資を含む場合、中国の出資比率が50%を下回らないこと。

(c)中国政府又は法人格を有する機関が所有する公用船舶。

(d)港湾監督局により登録が認められるその他の船舶。

船舶所有者は、船籍港(住居又は経営の主たる場所に近い港)を選択し、同港の港湾監督局(船舶登録局)において所有権や抵当権等の登記及び船籍の登録を行う。

③配乗要件

船舶登記条例第7条によれば、原則として、中国籍船にはすべて中国人船員を配乗しなければならない。同規定では国務院の運輸主管官庁の許可を得れば外国人船員の配乗が認められるとの解釈が可能であるものの、2011年11月に中国船主協会へのヒアリングを行った際には、か

かる事例は確認されていないとのことであった。

（２）香港の船舶登録制度

①概要

香港特別行政区政府は、同行政区基本法(Basic Law)第 124 条及び第 125 条に基づき、行政区成立以前に香港で取られていた海運の管理及び規制に関する制度を維持し、これに関連する政府の機能及び責任を自ら決定すると共に、中国本土とは異なる独自の船舶登録制度を維持することとされている。

香港の船舶登録制度は、船舶登録法(Merchant Shipping Registration Ordinance)及び以下の関連規則に基づき、運用されている。

(a)船舶登録トン数に関する規則(Merchant Shipping Registration Tonnage Regulations)

(b)船舶登録料及びその他の料金に関する規則(Merchant Shipping Registration Fees and Charges Regulations)

(c)船舶登録船名に関する規則(Merchant Shipping Registration Ship’s Names Regulations)

香港の船舶登録制度では、下記の通り、船舶所有者や乗組員の国籍等に関する要件が緩和されており、かつ、税制上の優遇措置も適用される。また、初期登録費用も総トン数が 500 トン以下の船舶は 3,500 香港ドル(日本円換算(2012 年 4 月 5 日の為替レート)で約 37,048 円)、それ以上の大きさの船舶は 1 万 5,000 香港ドル(同約 158,775 円)となっており、比較的安い費用での登録が可能となっている。

このため、日本商船隊の内、100 隻が香港籍船として登録されるなど、主要海運国の船籍が多く置かれている地域として注目されている。

②登録要件

船舶登録法第 11 条によれば、香港籍船として登録可能な船舶は、所有資格者(QP: Qualified Person)が所有又は裸用船契約の下で運航する船舶とされ、以下の個人又は法人が QP となり得る。

(a)有効な香港身分証を有し、かつ、香港に居住する個人

(b)香港で設立された法人(a body corporate incorporated in Hong Kong)

(c)香港会社法(Companies Ordinance)第 11 章に基づき、香港の会社として登録された外国法人

また、登録される船舶については、代表者(RP: Representative Person)の指定が必要となり、同法第68条によれば、QP及び船舶所有者、あるいは、香港で設立され、船舶の管理業または代理業に従事する法人がRPとなり得る。

外国法人が香港において船舶の登録を希望する場合、香港の有限公司(Limited Company)を完全子会社とするか(上記(b)に該当)、「非香港会社」として登録する(上記 (c)に該当)する方法があり得るが、いずれも、比較的容易と考えられている[1]。

③配乗要件

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(STCW 条約)の要件に適合する限り、香港籍船に配乗する船員の国籍又は居住地に関して制限は設けられていない。

## ３．海運関連税制

### (１)中国の海運関連税制

①概要

中国では、海運企業に対して営業税、企業所得税、船舶とん税、車両・船舶税などの税が課せられるが、下記の通り、営業税に対する一部免除制度を除き、日本で導入されている特別償却制度や買替特例制度を含め、海運事業による収入・収益への課税の特例措置は設けられていない[2]。

一方、外国籍船を中国に転籍した場合に課せられる関税及び増値税の免除を一定の要件の下で認める免税登録制度が導入されており、中国籍船の増加が図られている。

なお、現時点でトン数標準税制は未導入であるが、中国交通運輸部及び中国海運企業はいずれも同制度の導入に関心を持っている。

②営業税

営業税は特定業種によるサービスの提供及び無形資産の譲渡又は不動産の転売に対して適用される地方税・流通税の一種であり、業種別に

---

[1]香港での会社設立の方法としては、最初から会社を設立するか、設立済みであるが活動していない香港法人(Shelf Company)を会社ごと購入する方法の二つがある。後者の方法では1万ドル程度の費用で、しかも、すぐに(通常であれば1週間程度で)香港法人を取得することができる。マリタックス法律事務所ホームページ、松井孝之『急増する香港籍船舶に関する実務的検討』<http://www.marinelaw.jp/j/jml/hk_0609.html>参照。

[2] なお、船舶の登録や売買、賃借等についても税負担が発生するが、2011年11月に中国船主協会からヒアリングを行った際に、登録に関する負担費用は大きくないとの発言がなされた。船舶の売買については、財産権譲渡移転証書の作成につき、同証書の記載金額の0.05%の印紙税が、船舶の賃借については、財産賃貸借契約書の作成につき、契約金額の0.1%の印紙税がかかる。

3%又は 5%(カラオケ、ディスコなど娯楽業は 5～20%)の税率が設定されている。海運業を含む交通運輸業の場合、営業収入に対して 3%の税率が適用される。

2009 年末までは営業税の課税対象は国内サービスに限定されていたが、2010 年の「営業税暫定施行条例実施細則」改正後は、国外サービスについても、サービス提供者又はサービス受領者のいずれかが中国国内にある限り、営業税の課税対象とされることとなった。但し、国際運輸サービス(国外での貨客輸送、国内で貨客を乗せて出国すること、国外で貨客を乗せて入国すること)については、財政部及び国家税務総局の通知(「国際運輸サービスへの営業税を免除することに関する通知(关于国际运输劳务免征营业税的通知、2010 年 1 月 1 日施行、財税[2010]8 号))に基づき、営業税の免除が認められている[3]。

なお、国際貿易センター・国際航運センターを目指す上海市では、2012 年 1 月より、交通運輸業に課せられていた営業税を増値税(付加価値税に相当)に移行させる制度を試験的に実施している[4]。増値税は売上高から仕入れ額を引いた差額に対して課税されるため、同措置は、利益率が低い中小企業の多い交通運輸業にとっては実質的な減税措置に相当するとして、物流業の活性化につながると期待されている。

③企業所得税

企業所得税は日本の法人税に相当し、各納税年度の総収入から原価費用及び損失を控除した残額(利益)に対して課税される。2008 年 1 月 1 日より、外商投資企業及び国内企業の基本法人税率は 25%に統一されている。

なお、外国出資の海運会社による外航海運サービスについては、二重課税防止条約又は海運協定に基づき、企業所得税の適用免除が認められる場合があり得る。

④船舶とん税(船舶吨税)

船舶とん税は、中国の港湾を利用する際に課せられる従量税である。2011 年までは、外国籍船、外資企業が運航する中国籍船及び中国国内の合弁企業が運航する船舶が課税対象とされ、中国船社が運航する中国籍船については支払いが免除されていたが、2012 年 1 月の「中華人民共和

---

[3] 日本海事センター『船員の所得税等の軽減に関する調査研究報告書』(2010 年 8 月)83-85 頁。

[4] なお、本制度に関する国務院公告によれば、既存の営業税の優遇措置は増値税の特徴に合わせて調整し、引き続き享受できるとされている。JETROホームページ<http://www.jetro.go.jp/world/asia/cn/biznews/4eaf8297474a0>参照。

国車船税法実施条例」施行により、同船舶も課税対象となった[5]。なお、同条例第3条によれば、中国籍船及び中国と最恵国待遇の相互付与を認める条約を締結した国(日本を含む)の船舶には優遇税率が適用され、それ以外の船舶については通常税率が適用される(表 II-1 参照)。

＜表Ⅱ-1＞：船舶とん税の税率(単位：元/純トン)

| 船舶の大きさ | 通常税率（元/純トン） | | | 優遇税率（元/純トン） | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 港湾の利用許可証による期限の区分 | | | 港湾の利用許可証による期限の区分 | | |
| | 1年 | 90日 | 30日 | 1年 | 90日 | 30日 |
| 2,000トン未満 | 12.6 | 4.2 | 2.1 | 9 | 3 | 1.5 |
| 2,000トン以上10,000トン未満 | 24 | 8 | 4 | 17.4 | 5.8 | 2.9 |
| 10,000トン以上50,000トン未満 | 27.6 | 9.2 | 4.6 | 19.8 | 6.6 | 3.3 |
| 50,000トン以上 | 31.8 | 10.6 | 5.3 | 22.8 | 7.6 | 3.8 |

出典：中国政府ウェブサイト(http://www.gov.cn/zwgk/2011-12/09/content_2015674.htm)

⑤車両・船舶税

車両・船舶税は、中国における車両、船舶の所有者および管理者を対象に課せられる税である。船舶については、中国籍船の所有者を対象に表 II-2 の通り課税される。

＜表Ⅱ-2＞：車両・船舶税の税率(単位：1(純)トン当たり元/年)

| 船舶の重量(純トン) | |
|---|---|
| 200トン以下 | 1トン当たり3元/年 |
| 201～2,000トン | 1トン当たり4元/年 |
| 2,001～10,000トン | 1トン当たり5元/年 |
| 10,001トン以上 | 1トン当たり6元/年 |

出典：税理士法人トーマツ編『アジア諸国の税法(第6版)』(中央経済社、2008年)143頁

[5] 同改正により、中国籍船は車両・船舶税と船舶とん税の双方の支払いが義務付けられることとなったため、一見、車両・船舶税の課税対象外である外国籍船の方が優遇されるように考えられるが、2011年11月に中国交通運輸部からヒアリングしたところによると、中国財政部は、船舶とん税の適用が中国籍船に拡大されたとしても、車両・船舶税の優遇措置により、中国海運企業による負担の増大にはつながらないと考えているようである。この点について、中華人民共和国車両・船舶税法実施条例第25条では、「規定に基づき船舶とん税を納めている船舶については、車両・船舶税法の施行から5年間、車両・船舶税の納税を免除する」と規定されており、同規定が先述の優遇措置に相当するものと考えられる。

（２）中国資本の外国籍船の中国転籍に係る優遇税制（免税登録制度）

①概要

中国交通運輸部は、中国出資の外国籍船の中国への転籍を促し、中国海運業の発展、中国籍船隊の拡大、船舶に対する安全監督の強化及び中国人船員の保護を図ることを目的に、「中国資本の外航船舶に対する免税登録政策に関する公告」を発布し、2007 年 7 月より免税登録制度を開始した。

同公告によれば、中国出資の外国籍船で 2007 年 7 月 1 日から 2009 年 6 月 30 日の間に中国への転籍のために輸入された船舶で以下の要件に適合する船舶は、関税及び増値税[6]が免除される。

(a) 2005 年末までに外国に登録された外国籍船で上海、天津又は大連を船籍港として中国に登録された船舶。

(b) 船齢（竣工日から起算して 2007 年 7 月 1 日までの経過期間）が以下の条件に適合する船舶。

(i) オイルタンカー及びケミカルタンカーの場合は 4～12 年

(ii) バルクキャリア及び鉄鉱石船の場合は 6～18 年

(iii) コンテナ船、一般貨物船、多目的船、セメント船などの場合は 9～20 年

なお、本制度の適用対象は原則として外航船に限定されるが、中国交通運輸部の承認を得れば、転籍後は内航海運に従事することも可能とされる[7]。また、同政策は 2009 年に 2 年間の延長がなされ、2011 年には 2015 年 12 月末までの再延長が決定されている。

②効果

本制度の適用により、外国籍船を中国籍船に転籍した場合に課せられる 9%の関税及び 17%の増値税が免除され、その経費節減効果は、船価 1 億ドルのコンテナ船であれば 2,000 万ドル以上、船価 1 億 2,000 万ドルの VLCC であれば 3,000 万ドルに達するといわれている[8]。このほか、本制度の適用を受けるメリットとして、中国寄港時に支払う船舶とん税について優遇税率が適用されることが挙げられる。

---

[6] 増値税とは、中国国内で物品の販売及び加工、修理修繕等の役務提供、物品の輸入を行う場合に課せられる税であり、物品の輸入の場合、特定貨物(食糧作物、食用植物油、水道水等)は税率 13%、それ以外の物品(船舶を含む)については 17%の税率が適用される。JETRO ホームページ<http://www.jetro.go.jp/world/asia/cn/invest_04/>参照。

[7] 本制度は、中国の沿海輸送において深刻化している船腹不足問題の解決を図ることを目的としたものであるとの見方もある。2007 年 7 月 6 日付ロイド・リスト紙記事(Mike Grinter and Sandra Tsui, “Hong Kong cool over China flag incentives”)参照。

[8] 2008 年 1 月 14 日付 e-Cargonews Asia 記事(Raymond Duan, “China waves its flag at foreign-registered ships”)<http://www.cargonewsasia.com/secured/article.aspx?article=15267>参照。

本制度の実施後、2010 年末までに 58 隻(200 万重量トン相当)の外国籍船が中国に転籍されている[9]。

(3)香港の海運関連税制

①概要

香港会社法(Companies Ordinance)第 11 章に基づき、香港の会社として登録された外国法人の収益については、法人税は非課税とされている。また、香港籍外航船による三国間輸送及び香港を積地とする貨客輸送による収入についても、香港の税法上、免税扱いとされている。

税務上は、初期登録料を除けば、船舶の純トン数を基準とする外形課税(トン税)が適用されるのみで、これ以外に外航海運業の収益に対する課税は存在しない。また、税率が低いため、海運企業の租税負担は小さく、OOCL の 2001 年から 2010 年までの平均的な租税負担率(法人税等支払額÷税引前利益)も 6.5%にとどまっている。

なお、香港籍船は、中国本土で登録された中国籍船と同様、中国本国における船舶とん税の優遇措置を受けることができる(表Ⅱ-1 参照)。

②初期登録料

香港籍船の登録にかかる初期費用は表 II-3 の通りとなっている。

＜表Ⅱ-3＞：香港籍船の初期登録料(単位：香港ドル)

| 重量（総トン） | 税額 | 日本円換算（2012年4月5日現在） |
|---|---|---|
| 500トン以下 | 3,500香港ドル | 37,048円 |
| 500トン以上 | 15,000香港ドル | 158,775円 |

出典：香港特別行政区政府ウェブサイト
(http://www.mardep.gov.hk/en/pub_services/app1.html)

③トン税

香港籍船に毎年課税されるトン税の税率は表 II-4 の通りである。

＜表Ⅱ-4＞：香港籍船に課税されるトン税の税率(単位：香港ドル)

| 重量（純トン） | 税率・税額 | 日本円換算（2012年4月5日現在） |
|---|---|---|
| 1,000トン以下 | 1,500香港ドル/年 | 15,878円/年 |
| 1,001～15,000トン | 3.5香港ドル/純トン/年 | 37円/純トン/年 |
| 15,001～23,999トン | 3.0香港ドル/純トン/年 | 32円/純トン/年 |
| 24,000トン以上 | 77,500香港ドル/年 | 820,338円/年 |

出典：香港特別行政区政府ウェブサイト
(http://www.mardep.gov.hk/en/pub_services/app1.html)

[9] The Ministry of Transport of the People's Republic of China, *2010 The Report on China's Shipping Development*, August 2011, p.24.

## ４．船員関連制度

（１）概要

中国では、船員所得税に対する軽減措置が導入されているが、社会保険料の軽減、派遣・帰国費や訓練費の補助等それ以外の優遇措置は導入されていない。

（２）船員所得税軽減制度[10]

①概要

中国では、1980 年代より、船員の賃金、各種手当等の収入につき、所得控除や非課税手当を認める等の税制優遇措置がとられている。これは、船上での労働により長期間、従事することを奨励する目的があったほか、船舶という勤務環境の特殊性や過酷な労働環境に対する補償という趣旨もあった。また、外貨が不足していた当時（1980 年代～90 年代）の中国において、海運業による外貨獲得を奨励する目的もあったものと考えられる。

これら優遇措置の内、外航船員の所得控除に当たり、3,500 元／月の基礎控除（個人所得税法第６条１項）に加えて 1,300 元／月の附加控除（個人所得税法第 6 条 3 項、個人所得税法実施条例第 28 条及び第 29 条）を認める制度が確認されている。

②効果

外航船員の個人所得税について基礎控除以外にも控除を認める制度を導入した当時は、優遇措置として一定の効果があったものと思われる。しかし、導入当時から現在までの中国の社会的、経済的変化が激しく、陸上で働く個人の給与水準が急速に上昇していることから、船員に認められる附加控除のメリットがさほど大きいものとはいえなくなってきているようである。実際、中国政府及び中国船主協会によれば、中国国内でも船員になりたがらない傾向が見られるとのことであった。

（３）外国人船員承認制度

中国籍船には中国人船員のみ配乗されるため、STCW 条約の下、中国籍船に配乗する外国人船員の資格証明書を中国政府が承認する二国間協定は締結されていない。

但し、中国人船員が外国籍船に配乗されるケースは多く、外国籍船に乗り組む中国人船員の資格証明書を外国政府が承認する二国間協定を中国が締

[10] 2011 年 9 月の個人所得税法等の改正前の制度については、日本海事センター・前掲注(3)79-85 頁参照。

結している可能性はある(継続調査中)。

## ５．カボタージュ

中国では、以下の通り、水路運輸管理条例及び海商法に基づき、カボタージュ規制が導入されている。

「中華人民共和国交通部の認可を得ない限り、外資企業、合資企業及び合作企業[11]が中華人民共和国の沿海、河川、湖沼及びその他の通航水域における水上輸送を経営することは認めない。」(中華人民共和国水路運輸管理条例第 7 条)

「中華人民共和国の港湾間の海上輸送及び曳航業務は中華人民共和国の国旗を掲げる船舶によって運営される。ただし、法律、行政法規による別の規定がある場合はその限りではない。国務院交通主管部門の認可がない場合、外国籍船が中華人民共和国の港湾間での海上輸送及び曳航業務を行ってはならない。」(中華人民共和国海商法第 4 条)

中国は、2003 年 6 月、EU との協議の結果、「空コンテナの輸送に限って二国間で取り決める」こととなり、EU 籍船が中国国内で空コンテナを輸送することを認めた。また、同年 9 月には日本の国土交通省海事局との協議により、中国国内での邦船社による空コンテナ輸送が認められ、2004 年 1 月から実施された。このように、空コンテナ輸送については、上記カボタージュ規制の適用除外となっている。

[11] 外資企業は中国以外の資本が入っている企業全体のことを指す。外資企業の形態としては、外国からの資本が 100%である独資企業、外国資本と中国資本による共同出資で成立している合弁企業(外国資本の出資比率が 25%を超える)、外国資本と中国資本による共同出資で成立しているものの、利益配分などが契約によって定められる合作企業(外国資本の出資比率が 25%を超える)の 3 種類が主なものとなっている。

［データ編］

## １．中国経済の概況

（１）中国・香港の概況

①中国

面積：9,596,960 平方キロメートル

人口：133,972 万人(2010 年末、出所：中国統計摘要)

首都：北京 人口 1,755 万人(2009 年末)

言語：中国語(北京語)

宗教：仏教、イスラム教、キリスト教など

②香港

面積：1,104.4 平方キロメートル

人口：710 万人(2010 年末、出所：ジェトロウェブサイト)

言語：中国語(広東語)、英語(公用語は北京語と英語)

宗教：仏教、道教、キリスト教など

（２）中国・香港経済の概況

①中国(2010 年)

名目 GDP 総額(現地通貨建) － 40 兆 1,202 億元

名目 GDP 総額 －（米ドル建)(単位：100 万)：5 兆 9,259 億 3,800 万ドル

1 人当たり GDP：4,382 ドル

実質 GDP 成長率： 10.4%

貿易収支：30 億 5,374 万ドル

経常収支：25 億 4,180 万ドル

外貨準備高(年末)：2 兆 8,660 億 8,000 万ドル

対外債務残高(年末)：5,489 億 3,800 万ドル

為替レート(期中平均)：1 ドル=6.7703 元

海上荷動き量：輸入・1,599,711,508 トン／輸出・388,287,195 トン

海上コンテナ荷動き量：輸入・12,231,276TEU／輸出・30,078,011TEU

(荷動き量のデータは IHS Global Insight による)

②香港(2010 年)

名目 GDP 総額(現地通貨建)：1 兆 7,438 億 5,800 万香港ドル

名目 GDP 総額(米ドル建)：2,244 億 5,900 万ドル

1 人当たり GDP：31,514 ドル

実質 GDP 成長率(%)： 7.0%

貿易収支：-429 億 6,500 万ドル
経常収支：139 億 3,300 万ドル
外貨準備高(年末)：2,686 億 4,900 万ドル
対外債務残高(年末)：8,034 億 6,800 万ドル
為替レート(期中平均)：1 ドル=7.7692 香港ドル
海上荷動き量：輸入・58,238,245 トン／輸出・16,976,036 トン
海上コンテナ荷動き量：輸入・2,559,444TEU／輸出・1,341,136TEU
(荷動き量のデータは IHS Global Insight による)

中国本土では改革開放政策により市場経済の導入が始まった 1978 年以降、2010 年まで年平均で約 9%という高い実質経済成長率を実現し、2009 年には日本の GDP を抜いて世界第 2 位となった。経済成長率は 2010 年には 10.3%、2011 年には 8.9%となっている。

中国は経済成長と 2001 年の WTO 加盟に伴い貿易も拡大させている。貿易総額は 2003 年の 8,510 億ドルから 2009 年の 2 兆 2,075 億ドルへと 2 倍以上に増加し、世界第 2 位となった。この間、港湾での貨物取扱量も 20 億 1,126 万トンから 47 億 5,481 万トンへと 2 倍以上に増加した。

その結果、現在では世界の海運で中国は大きなプレゼンスを示すようになった。コンテナ航路をみると、北米航路ではコンテナ荷動き量の 56.1%(2010 年通年)、欧州航路でも約 6 割が中国で取り扱われており、アジア諸国の中で圧倒的なシェアを占める。不定期航路でも中国発着の荷動き量は大きく、2009 年時点ではドライバルク船で運ばれる貨物の 35.4%、タンカーで運ばれる貨物の 10.7%が中国発着となっている。

中国の人口は 2010 年現在、13 億 4 千万人であり、主要産品は繊維、食品、化学原料、機械、非金属鉱物である。失業率は 2002 年から 2010 年まで 4.0～4.3%の範囲で変動している。しかし、中国の失業率に関する統計は、失業保険に加入するなど当局に登録した都市部の労働者のみを対象としており、実態はさらに悪いと見られていることに留意する必要がある。2000 年代の財政収支については、2007 年を除き赤字が続いている。2009 年は対 GDP 比で 2.9%(1,390 億ドル)の財政赤字を記録した。2010 年は対 GDP 比 1.6%の赤字となり、赤字規模は若干縮小した。

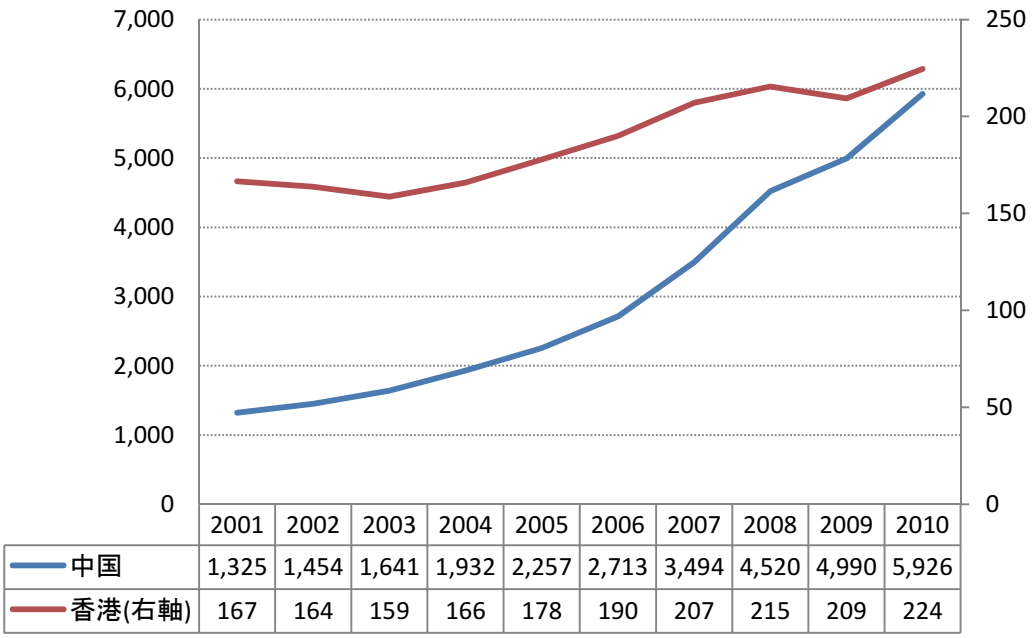
香港は古くからアジアにおける交通の要衝であり、自由港であることから、植民地時代から金融や流通の要衝であり、1997 年に英国から中国に返還された後もその役割は変わっていない。ただし、広州や深圳など周辺の発展にともない、徐々に変化の兆しも見える。2009 年には経済成長率は金融危機の影響を受けて-2.7%となったが、2010 年には 7.0%となった。

香港の貿易総額は中国本土と同様、大きく伸びており、2003 年には 4,557 億ドルであったが 2010 年には 8,332 億ドルと 2 倍以上に増加している。コンテナ航路をみても、北米航路ではコンテナ荷動き量の 5.3%(2010 年通年)が香港で取り扱われている。

香港の人口は 2010 年現在、710 万人であり、主要産業は金融、運輸、観光などサービス産業である。失業率は 2003 年には 7.9%まで上昇したが、近年は 4～5%台で推移している。財政収支については、近年は黒字が続いている。2010 年は対 GDP 比で 2.7%(61.3 億ドル)の財政黒字となっている。

以下に中国及び香港における 2001 年から 2010 年の GDP、貿易収支、貿易依存度の推移を図示する。図 II-1 にもあるとおり、中国はもちろんのこと、香港も順調に経済成長を見せている。

(単位：10 億ドル)



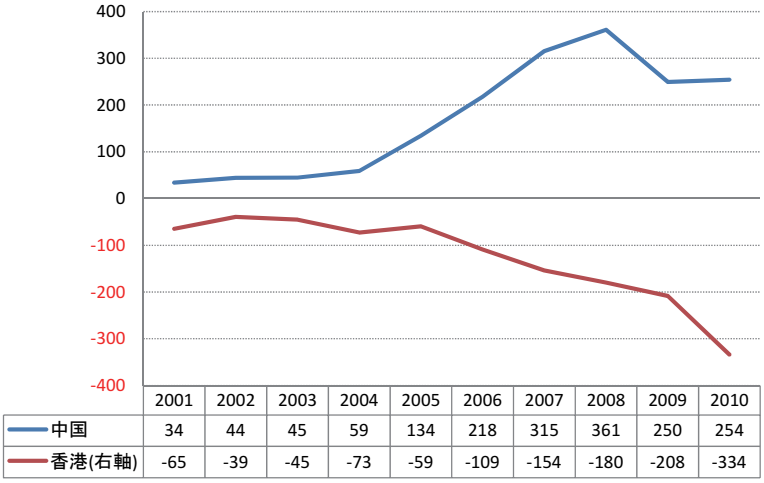

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 中国 | 1,325 | 1,454 | 1,641 | 1,932 | 2,257 | 2,713 | 3,494 | 4,520 | 4,990 | 5,926 |
| 香港(右軸) | 167 | 164 | 159 | 166 | 178 | 190 | 207 | 215 | 209 | 224 |

データ出所：Jetro website

＜図Ⅱ-1＞：中国と香港のドル建て GDP の推移(2001～2010 年)

図 II-2 は貿易収支である。中国は 2005 年以降、貿易収支が急激に増加した。香港は貿易収支ではマイナスであるが、サービス貿易や雇用者報酬などを合算した経常収支ではプラスとなっている。

（単位：10 億ドル）

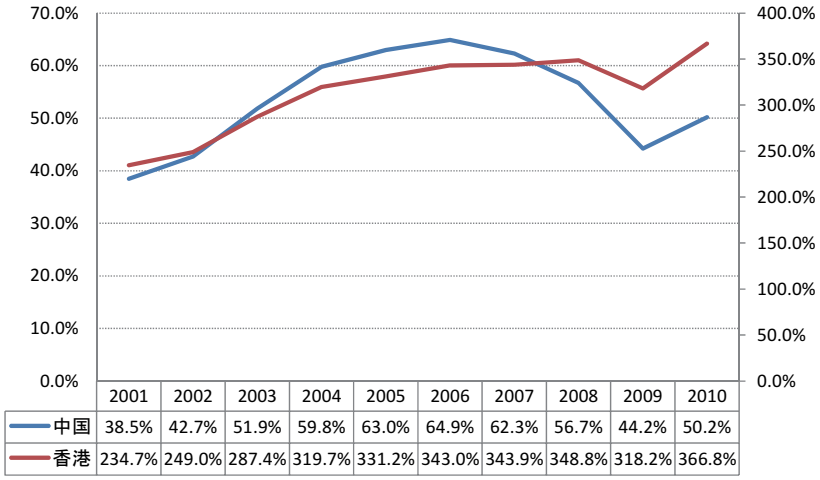



データ出所：Jetro website

＜図Ⅱ-2＞：中国と香港のドル貿易収支の推移(2001～2010 年)

図 II-3 は貿易依存度である。中国は 2006 年をピークに貿易依存度が下がり、2010 年には再び上昇している。香港は基本的に上昇傾向にある。

（単位：10 億ドル）

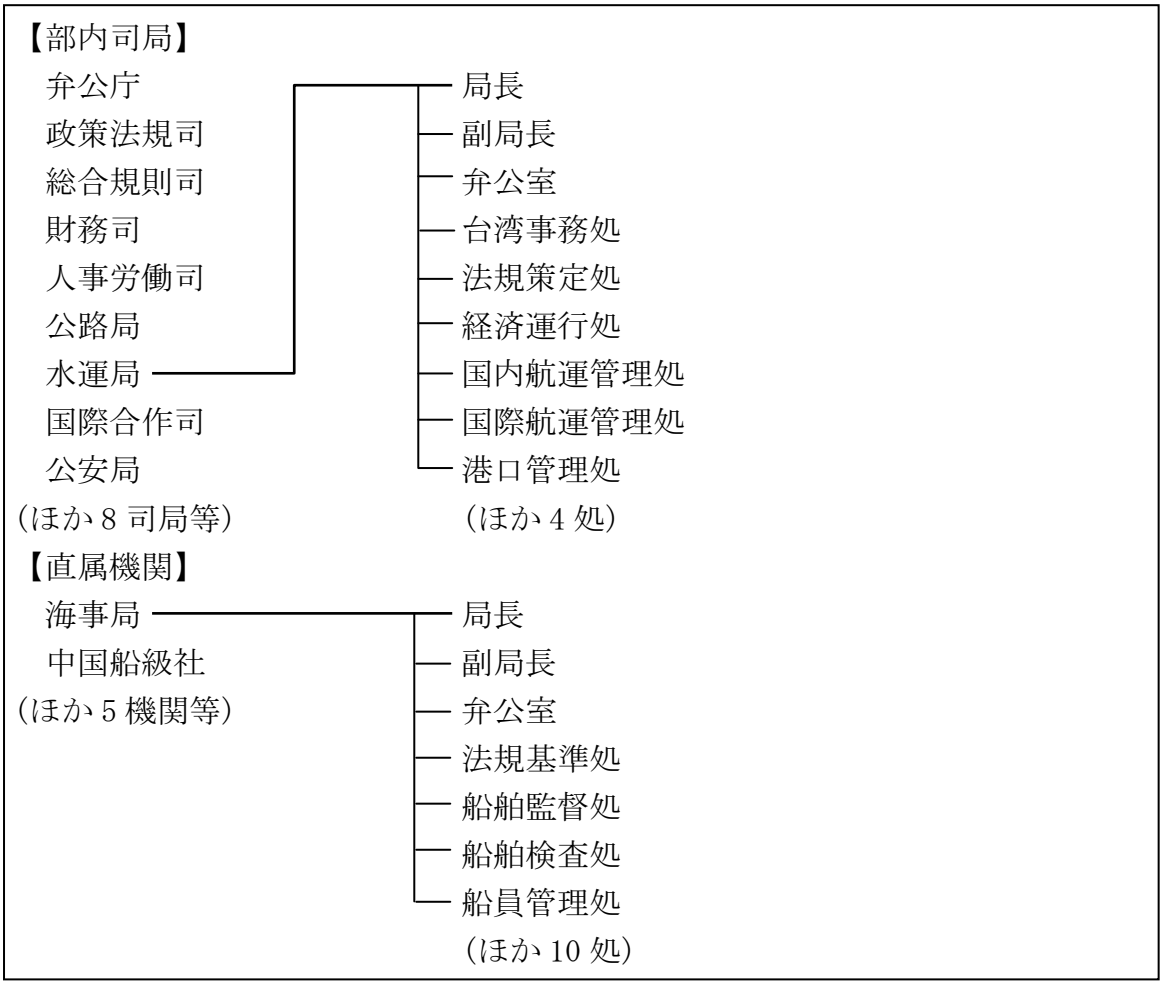



データ出所：Jetro website

＜図Ⅱ-3＞：中国と香港の貿易依存度の推移(2001～2010 年)

（3）行政機構

中国の最高国家行政機関である国務院を構成する部の一つとして、交通運輸部(Ministry of Transport)があり、その中に水運局や海事局など海事関連部局がある(図 II-4 参照)。外航海運は水運局の国際航運管理処、船員関連は海事局の船員管理処がそれぞれ担当部局となっている。なお、造船の担当部局は、2008 年の行政機構再編に伴い、工業や情報通信分野を所管する行政機関として新設された工業・信息化部におかれている。




出典：中国交通運輸部ホームページ
<http://www.moc.gov.cn/zhuzhan/zuzhijigou/jigoushezhi/>及び国土交通省『運輸事情調査報告書(中国)』<http://www.mlit.go.jp/kokusai/kokusai_mn2_000004.html>をもとに作成

＜図Ⅱ-4＞：中国交通運輸部の組織図

## ２．中国外航海運の概況

（１）海運会社

中国・香港の主な海運会社としては、コスコ（中国遠洋運輸）グループ、チャイナシッピング（中国海運）グループ、シノトランス（中国外運）、OOCL（東方海外国際有限公司）などがある。

① コスコグループ・チャイナコスコ（コスコグループのコンテナ部門）

(a) 概要

本社　天津市（グループの本部は北京市）

資本金 10,216 百万元（2010 年末現在、日本円で 122,913 百万円）

売上高 96,438 百万元（2010 年末現在、日本円で 1,160,338 百万円）

（参考）コスコグループ売上高 24,249.7 百万ドル

（2010 年末現在、日本円で 1,875,895 百万円）

従業員数　チャイナコスコ単体　39,458 名（2010 年末現在）

（参考）コスコグループ　71,105 名（2010 年末現在）

(b) グループ運航船舶

＜表Ⅱ-5＞：コスコグループ保有コンテナ船の隻数、船腹量（2011 年 8 月 1 日現在）

| 船種 | 自社所有船 | | 傭船 | | 計 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 隻数 | TEU | 隻数 | TEU | 隻数 | TEU |
| コンテナ船 | 96 | 348,427 | 50 | 275,926 | 146 | 624,353 |

出典：アルファライナーウェブサイト

＜表Ⅱ-6＞コスコグループ保有ばら積み船、タンカーの隻数、船腹量

（2011 年 1 月 1 日現在）

| 船種 | 計 | |
|---|---|---|
| | 隻数 | 載貨物重量（トン） |
| ばら積み船 | 349 | 24,804,000 |
| タンカー | 37 | 5,062,000 |
| 合計 | 386 | 29,866,000 |

出典：日本郵船ウェブサイト

(c)沿革

コスコ(中国遠洋運輸)グループは中国の国務院国有資産監督管理委員会が管轄し、中心企業である中国遠洋運輸総公司の株式を100%保有する国有企業であり、中国最大の海運グループである。連結売上高による世界ランキングである2011年のFortune Global 500にも、船社としてはマースク(デンマーク：144位)に次ぐ399位でコスコグループがランクインしており、日本郵船(434位)を上回っている。1961年に設立された、中国初の国際海運企業である中国遠洋運輸総公司がコスコグループの起源であり、1993年になって中国遠洋運輸総公司を中心としたコスコグループ(中国遠洋集団)に組織が改変された。

チャイナコスコはコスコグループのコンテナ船部門を担当するコスコン(COSCO Container Lines)や、ターミナル事業、コンテナのリース事業、物流事業などを傘下に置く持ち株会社として2005年に設立された。コスコグループの中にある六つの上場企業のひとつであり、香港証券取引所および上海証券取引所に上場している。傘下のコスコンはコンテナ船腹量で世界第4位であり、チャイナコスコの中でもコンテナ船部門が売り上げの約8割を占める。また、コンテナ船に関してはCKYHと呼ばれるアライアンスを川崎汽船、韓進海運(韓国)、陽明海運(台湾)と組んでいる。

また、近年コスコグループは港湾管理業での収益を目的として、中国以外の港湾に出資を拡大しており、ピレウス(ギリシャ)、ロングビーチ(米国)、ナポリ(イタリア)、シンガポール、アントワープ(オランダ)、ポートサイド(エジプト)に出資を行っている。とくに、ピレウス港では35年間の単独経営権を確保している。

②チャイナシッピングコンテナライン(チャイナシッピングのコンテナ部門)

(a)概要

本社　上海市

資本金　11,683百万元(2010年末現在、日本円で140,453百万円)

売上高　34,835百万元(2010年末現在、日本円で418,750百万円)

従業員数 7,229名(2010年末現在)

(b)グループ運航船舶

＜表Ⅱ-7＞： チャイナシッピンググループ保有コンテナ船の隻数、船腹量(2011 年 8 月 1 日現在)

| 船種 | 自社所有船 | | 傭船 | | 合計 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 隻数 | TEU | 隻数 | TEU | 隻数 | TEU |
| コンテナ船 | 76 | 315,864 | 66 | 195,094 | 142 | 510,958 |

出典：アルファライナーウェブサイト

(c)沿革

チャイナシッピングコンテナライン(中海集運、以下 CSCL)は、中国ではコスコに次ぐ規模を持つチャイナシッピンググループ(中国海運(集団))でコンテナ部門を担当する企業である。CSCL はグループの設立にあわせて 1997 年に上海で設立された。かなり新しい企業ではあるものの、CSCL のコンテナ運航船腹量は世界第十位である。チャイナシッピンググループは中国の国有企業であり、中国政府が直接管理と指導を行っている。CSCL は 2004 年に香港証券取引所に上場しているが、株式の 47.03%はチャイナシッピンググループが保有している。チャイナシッピンググループの株式は国務院国有資産監督管理委員会が 100%保有している。

③チャイナシッピングデベロップメント(チャイナシッピングの不定期船部門)

(a)概要

本社　上海市

資本金　3,405 百万元(2010 年末現在、日本円で 40,945 百万円)

売上高　11,409 百万元(2010 年末現在、日本円で 140,977 百万円)

従業員数　5,714 名(うち管理人員 704 名、工員 1,950 名、船員 3,060 名)(2010 年末現在)

(b)グループ運航船舶

＜表Ⅱ-8＞： チャイナシッピンググループ保有ばら積み船、タンカーの隻数、船腹量(2011 年 1 月 1 日現在)

| 船種 | 計 | |
|---|---|---|
| | 隻数 | 載貨物重量(トン) |
| ばら積み船 | 158 | 6,741,000 |
| タンカー | 79 | 6,939,000 |
| 合計 | 237 | 13,680,000 |

出典：日本郵船ウェブサイト

(c)沿革

チャイナシッピングデベロップメント(中海発展)は、チャイナシッピンググループ(中国海運(集団))の中で石炭、石油およびばら積貨物の輸送を担当する企業である。石油輸送については中国最大の企業であり、国内石油運輸市場の 8 割を占めている。前身は上海海興輪船株式有限公司であり、1997 年のチャイナシッピンググループの設立以降、現在の社名になった。チャイナシッピンググループは中国の国有企業であるとともに、中国政府が直接管理と指導を行っている。チャイナシッピングデベロップメントは 1994 年に香港証券取引所に、2002 年に上海証券取引所に上場を果たしているが、株式の 5 割弱はチャイナシッピンググループが保有している。

④シノトランス(中国外運)

(a)概要

本社　北京市

資本金　4,249 百万元(2010 年末現在、日本円で 51,081 百万円)

売上高　42,547 百万元(2010 年末現在、日本円で 511,497 百万円)

従業員数　従業員数 24,431 名(2010 年末現在)

(b)グループ運航船舶

＜表Ⅱ-9＞： シノトランスグループ保有コンテナ船の
隻数、船腹量(2012 年 1 月 19 日現在)

| 船種 | 自社所有船 | | 傭船 | | 合計 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 隻数 | TEU | 隻数 | TEU | 隻数 | TEU |
| コンテナ船 | 14 | 11,828 | 17 | 19,823 | 31 | 31,111 |

出典：アルファライナーウェブサイト

＜表Ⅱ-10＞： シノトランスグループ保有全船種の
隻数、船腹量(2010 年 12 月 31 日現在)

| 船種 | 自社所有船 | | 傭船 | | 合計 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 隻数 | 載貨物重量(トン) | 隻数 | 載貨物重量(トン) | 隻数 | 載貨物重量(トン) |
| 外航船 | 135 | 7,640,000 | 75 | 4,750,000 | 210 | 12,390,000 |
| 合計 | 1503 | 11,060,000 | 162 | 5,080,000 | 1665 | 16,140,000 |

出典：中華人民共和国交通運輸部『2010 中国航運発展報告』

(c)沿革

シノトランス（中国外運、以下シノトランス)は、中国で最大の物流企業グループ中国外運長航集団(シノトランスグループ)の傘下であり、海運でもコスコ、チャイナシッピングに次ぐ規模を持つ。シノトランスは 2002 年に設立された。シノトランスのコンテナ運航船腹量は世界第 39 位となっている。コスコ、チャイナシッピングと同様シノトランスグループは中国の国有企業であり、中国政府が直接管理と指導を行っている。シノトランスは 2003 年に香港証券取引所に上場しているが、株式はグループの持ち株会社の Sinotrans & CSC Holdings が 57.93%を保有している。

⑤OOCL(東方海外国際有限公司)

(a)概要

本社　香港

資本金　62.6 百万ドル(2010 年末現在、日本円で 5,493 百万円)

売上高　6,033 百万ドル(2010 年末現在、日本円で 529,577 百万円)

従業員数　OOIL グループ従業員数　7,859 名(2011 年 6 月末現在)

(b)グループ運航船舶

＜表Ⅱ-11＞： OOCL 保有コンテナ船の隻数、船腹量(2012 年 1 月 20 日現在)

| 船種 | 自社所有船 | | 傭船 | | 合計 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 隻数 | TEU | 隻数 | TEU | 隻数 | TEU |
| コンテナ船 | 47 | 287,194 | 37 | 116,192 | 84 | 403,386 |

出典：アルファライナーウェブサイト

(c)沿革

OOCL は香港に本部を置く、コンテナ船の運航を行う海運企業である。1947 年に董浩雲(CY Tung)によって Orient Overseas Line という名前で設立された。コンテナ事業が本格化し始めた 1969 年に、現在の Orient Overseas Container Line という名に変更されている。董浩雲の死後、その息子である董建華(CH Tung)が事業を引き継いだ。その後、1996 年に董建華は初代の香港特別行政区行政長官に選出された。現在は董建華の実弟である董建成(CC Tung)が中心になって経営を行っている。

コンテナ船の船腹量では世界第 12 位であり、定期航路の共同運航組織である「グランドアライアンス」を日本郵船などと組んでいる。グループの中核企業である OOIL(Orient Ocean International Limited)が OOCL の株式を 100%保有しており、OOCL 自体は非上場であるが、OOIL が香港証券取引所に上場している。

（２）中国・香港の外航海運関連データ

①中国・香港籍船の船腹量

IHS Fairplay ″World Fleet Statistics″によれば、百総トン以上の中国籍船は4,080隻、香港籍船は1,736隻となっている。中国籍船は1995年に比べて隻数で約1.4倍、総トン数で約2.0倍に増加している。香港籍船は隻数で約4.4倍、総トン数で6.3倍に増加している。

＜表Ⅱ-12＞： 中国・香港籍船の隻数・船腹量の推移(1995-2010年)

| | 中国 | | 香港 | |
|---|---|---|---|---|
| | 隻数 | 総トン数 | 隻数 | 総トン数 |
| 1995 | 2,948 | 16,943,220 | 399 | 8,794,766 |
| 1996 | 3,121 | 16,992,863 | 398 | 7,862,964 |
| 1997 | 3,175 | 16,338,610 | 375 | 5,770,563 |
| 1998 | 3,214 | 16,503,355 | 391 | 6,170,705 |
| 1999 | 3,285 | 16,314,512 | 479 | 7,972,555 |
| 2000 | 3,319 | 16,498,790 | 560 | 10,242,199 |
| 2001 | 3,280 | 16,646,097 | 646 | 13,709,660 |
| 2002 | 3,326 | 17,315,517 | 766 | 16,164,263 |
| 2003 | 3,376 | 18,427,955 | 901 | 20,507,453 |
| 2004 | 3,497 | 20,369,157 | 1,058 | 26,085,134 |
| 2005 | 3,590 | 22,284,148 | 1,128 | 29,808,870 |
| 2006 | 3,695 | 23,488,427 | 1,179 | 32,684,852 |
| 2007 | 3,799 | 24,918,518 | 1,242 | 35,816,230 |
| 2008 | 3,916 | 26,811,081 | 1,371 | 39,100,472 |
| 2009 | 4,064 | 30,077,129 | 1,529 | 45,338,273 |
| 2010 | 4,080 | 34,705,141 | 1,736 | 55,543,246 |

出典：IHS Fairplay “World Fleet Statistics”

IHS Fairplay ″World Fleet Statistics″によれば、千総トン以上の中国商船隊の隻数は3,651隻、香港商船隊の隻数は713隻となっている。いずれも隻数ベースでは1999年に比べて2009年の値が減少している。同じ期間に中国商船隊の総トン数は約2.5倍に増加した一方で香港商船隊の総トン数の増加は約1.2倍にとどまっている。

＜表Ⅱ-13＞： 中国・香港企業がオーナーとなっている船舶の
隻数・船腹量の推移(1995-2010 年、1,000GT 以上の船舶)

| | 中国 | | 香港 | |
|---|---|---|---|---|
| | 隻数 | 総トン数 | 隻数 | 総トン数 |
| 1999 | 3,879 | 26,945,716 | 875 | 20,080,327 |
| 2000 | 2,214 | 26,493,834 | 548 | 20,103,607 |
| 2001 | 2,234 | 27,202,642 | 555 | 20,461,070 |
| 2002 | 2,320 | 28,608,867 | 570 | 21,416,017 |
| 2003 | 2,416 | 30,611,974 | 485 | 17,504,409 |
| 2004 | 2,614 | 36,209,943 | 665 | 26,170,006 |
| 2005 | 2,905 | 41,474,181 | 641 | 26,409,035 |
| 2006 | 3,184 | 44,932,481 | 689 | 27,665,269 |
| 2007 | 3,317 | 54,268,495 | 650 | 20,857,389 |
| 2008 | 3,499 | 59,366,010 | 680 | 21,234,558 |
| 2009 | 3,633 | 65,884,226 | 680 | 21,673,550 |
| 2010 | 3,651 | 67,156,101 | 713 | 23,427,839 |

出典：IHS Fairplay “World Fleet Statistics”

＜表Ⅱ-14＞：上位 10 社の隻数と船腹量(2010 年 12 月 31 日時点)

| | | 合計 | | 自社保有船 | | 傭船 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 隻数 | DWT | 隻数 | DWT | 隻数 | DWT |
| 1 | COSCO | 799 | 5,779 | 481 | 3,008 | 318 | 2,771 |
| 2 | China Shipping | 472 | 2,346 | 379 | 2,009 | 93 | 337 |
| 3 | Sino Trans | 1,665 | 1,614 | 1,503 | 1,106 | 162 | 508 |
| 4 | 河北遠洋運輸 | 54 | 839 | 35 | 633 | 19 | 206 |
| 5 | 大新華物流 | 79 | 595 | 28 | 141 | 51 | 455 |
| 6 | 福建冠海海運 | 19 | 167 | 16 | 147 | 3 | 20 |
| 7 | 福建国航遠洋運輸 | 34 | 165 | 21 | 110 | 13 | 55 |
| 8 | 浙江遠洋運輸 | 11 | 164 | 11 | 164 | | |
| 9 | 上海時代航運 | 29 | 160 | 25 | 147 | 4 | 13 |
| 10 | 浙江省海運 | 41 | 115 | 38 | 103 | 3 | 12 |
| | 上位10社合計 | 3,203 | 11,943 | 2,537 | 7,567 | 666 | 4,377 |

出典：中華人民共和国交通運輸部『2010 中国航運発展報告』

②中国における船員

船員数についての厳密な統計ではないが、中国統計年鑑によると、水運業に従事する労働者数は約 44 万 9,000 人で、このうち、東部で水運業に従事する労働者数は約 36 万 1,000 人となっている。人数の推移をみると、不連続的な増加を見せた 2003 年以降、労働者数は減少を続けており、2009 年までの 6 年間で全国で約 12 万人、沿海部で約 7 万人の減少となっている。

＜表Ⅱ-15＞：水運業に従事する労働者の数(2001-2010 年、単位：人)

| | 全国 | 東部 |
|---|---|---|
| 2001 | 326,206 | 197,362 |
| 2002 | 281,451 | 178,767 |
| 2003 | 570,463 | 418,039 |
| 2004 | 525,120 | 385,455 |
| 2005 | 498,182 | 368,687 |
| 2006 | 478,841 | 362,387 |
| 2007 | 456,608 | 353,532 |
| 2008 | 435,417 | 344,080 |
| 2009 | 449,479 | 360,746 |

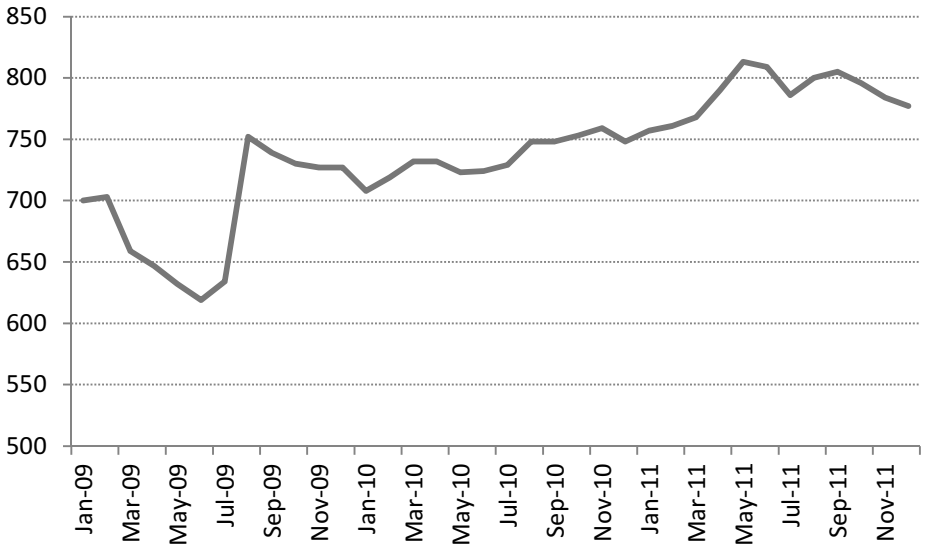
データ出所：中華人民共和国国家統計局『中国統計年鑑』

注)東部は「北京市、天津市、遼寧省、河北省、山東省、江蘇省、上海市、浙江省、福建省、広東省、海南省」

③中国→日本間のコンテナ運賃推移

2009 年 6 月にコンテナ運賃届出実施法が公布された後、中国→日本間の運賃は急速に上昇した。

（単位：運賃指数）




データ出所：Clarkson ” China Intelligence Monthly ”

＜図Ⅱ-5＞：中国→日本間の定期コンテナ航路運賃の推移(2009 年 1 月～2011 年 12 月)

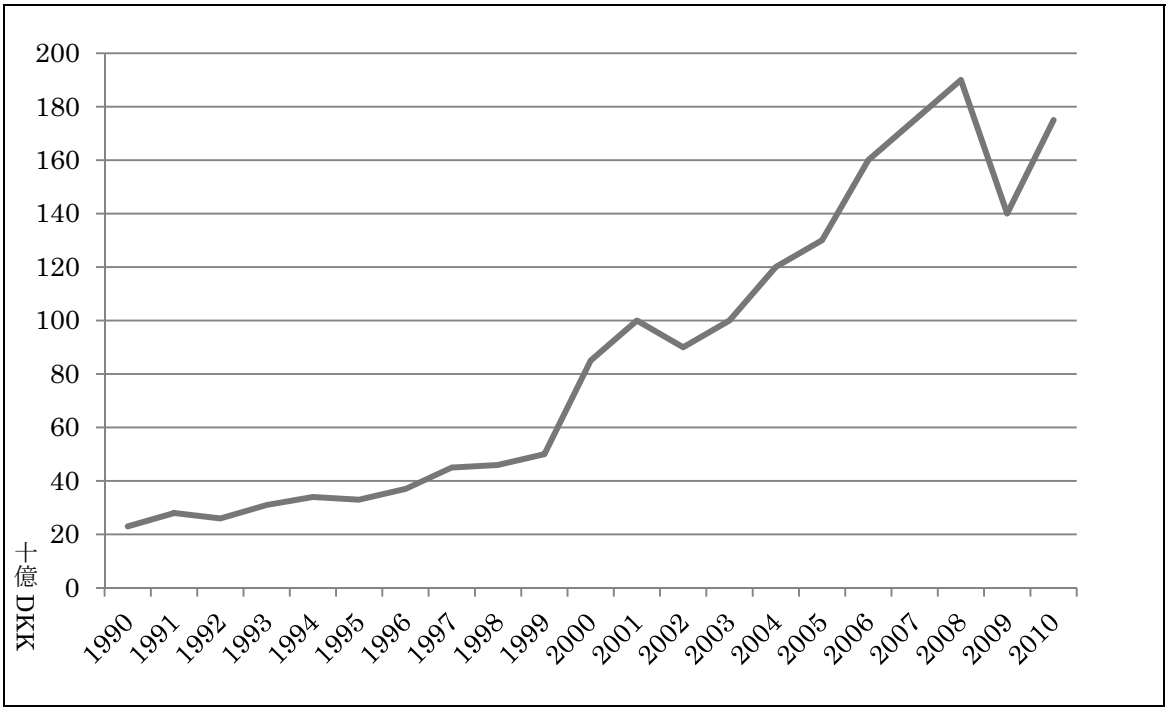
## Ⅲ　デンマークの海運強化策

１．外航海運の現況と外航海運政策の動向

（１）外航海運の現況

デンマークにおいて海運は、GDP の 11.3%を占め、117 の産業区分の中でトップの産業となっている。

デンマーク船主協会によれば、デンマーク海運の外貨獲得高は、2010 年は 1,750 億 DKK（約 2 兆 4,868 億円。換算レートは 2012 年 2 月 21 日時点、1DKK=14.21 円）であり、1990 年以降、2002 年、2009 年を除きほぼ右肩上がりに推移している（図Ⅲ-1 参照）。この外貨獲得高は、デンマーク全体の外貨獲得高（総輸出額）の 17%を占めることから、デンマークにとって海運は重要な産業となっている。




＜図Ⅲ-1：デンマーク海運会社の外貨獲得高推移＞

（Danish Shipowners’ Association『Danish Shipping-Statistics May 2011』より作成）

デンマーク海運の主たる市場は、日本・中国を含む東アジア地域（外貨獲得高の地域別構成比 30%）、ヨーロッパ（同 29%）、アメリカ・カナダ（同 12%）である（表Ⅲ-1 参照）。

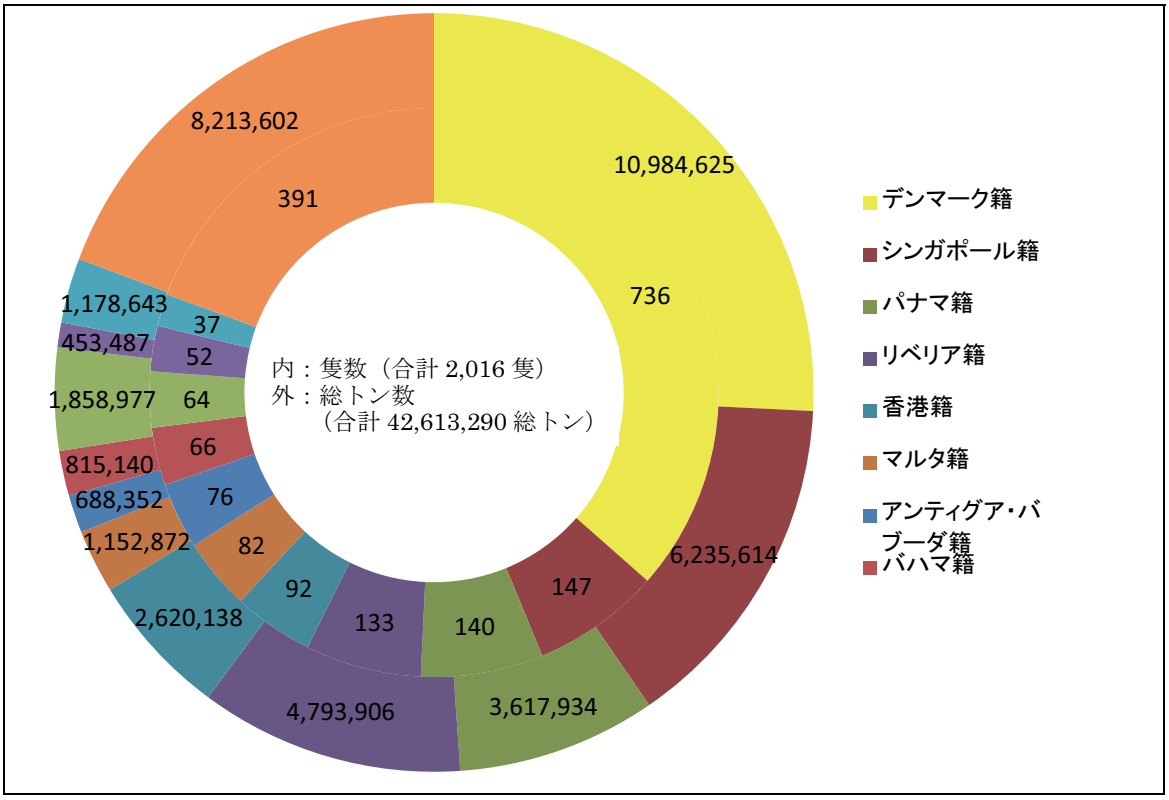
＜表Ⅲ-1:デンマーク海運による外貨獲得高の地域別割合＞

| 地域 | 割合 |
|---|---|
| 東アジア（日本、中国など） | 30% |
| ヨーロッパ | 29% |
| アメリカ・カナダ | 12% |
| 中東・インド | 10% |
| 南米 | 8% |
| アフリカ | 7% |
| その他 | 4% |

出典：デンマーク船主協会『Danish Shipping Statistics-May 2011』

デンマーク海事局（DMA: Danish Maritime Authority）が発行している統計集『Facts about shipping 2011』によれば、2010 年 6 月現在、デンマーク商船隊（100 総トン以上、運航ベース）は、2,016 隻（うちデンマーク海運企業の所有船は 1,362 隻。商船隊の 67.6%）、42,613,290 総トン（同 25,312,912 総トン、59.4%）、58,006,370 重量トン（同 33,149,957 重量トン、57.1%）であり、世界の海上輸送量のおよそ 10%を担っている。

デンマーク商船隊のうち、デンマーク籍船は、736 隻（商船隊の 36.5%）、10,984,625 総トン（同 25.8%）である。そのほかのフラッグとして主たるものは、シンガポール籍（147 隻（商船隊の 7.3%）、6,235,614 総トン（同 14.6%）、パナマ籍（140 隻（同 6.9%）、3,167,934 総トン（同 7.4%）、リベリア籍（133 隻（同 6.6%）、4,793,90 総トン（1.1%））、香港籍（92 隻（同 4.6%）、2,620,138 総トン（同 6.1%））、アンティグア・バブーダ籍（76 隻（同 3.8%）、688,352 総トン（1.6%））、バハマ籍（66 隻（同 3.3%）、815,140 総トン（同 1.9%））、英国籍（64 隻（同 3.1%）、1,858,97 総トン（同 0.4%））、マン島籍（52 隻（2.6%）、453,487 総トン（同 1.1%））、マーシャル諸島籍（37 隻（同 1.8%）、1,178,643 総トン（同 2.8%））などである（図Ⅲ-2 参照）。




＜図Ⅲ-2：デンマーク商船隊（運航ベース、100 総トン以上）の船籍別内訳＞
（2010 年 6 月時点。DMA『Facts about shipping 2011』より作成）

デンマーク船主協会によれば、これらデンマーク商船隊は、定航船（コンテナ船、RO-RO 船、客船など）、不定期船、タンカー及び特殊船（ケーブル敷設船など）など幅広い船種で構成され、特にコンテナ船は世界の船腹量（総トン数）の 12.9%（運航ベース。2011 年 1 月 1 日時点。日本商船隊は同 8.0%）を占め、存在感が大きい。

また、デンマーク海事局によれば、デンマーク商船隊（1,000 総トン以上、1,028 隻）の平均船齢（2011 年時点）は 11 年であり、世界平均 21 年を大きく下回っていることも特徴である。

デンマーク船主協会によれば、デンマーク籍船で労働に従事する船員は、17,755 名（2009 年）で、そのうち 9,895 名（55.7%）がデンマーク人船員、デンマーク以外の EU+EEU 籍の船員が 2,168 名（12.2%）、その他の国籍が 5,692 名（32.1%）である。

（２）外航海運政策の動向

デンマークにおける近年の海運強化策としては、1988 年に導入した国際船舶登録制度（DIS）及び船員税制（純賃金制度）、2002 年に導入したトン数標準税制の 3 つが挙げられる。

デンマークが海運強化策を積極的に導入する理由は、世界経済の発展を取り込みながら自国が発展していくために、海運が大きな役割を果たすと考えているからである。

2006 年 6 月にデンマーク海事局がとりまとめた『The Danish Maritime Cluster -an Agenda for Growth（デンマーク海事クラスター：成長のためのアジェンダ）』では、今後の政策目的として、①デンマークがクオリティ・シッピングの拠点として欧州でもっとも魅力的になること、②デンマーク海事クラスターの成長、ダイナミクス及び競争力のための条件を強化すること、③船上労働の健康面、船舶の安全及び環境面に関する対策が整備・改善され、海運国として発展すること、の 3 つを掲げている。そして、海事局が重点的に取り組む分野は、（１）人材の確保及び育成、（２）研究開発及びイノベーション、（３）成長のための融資及び税制、（４）国内規制の緩和、（５）デンマーク海事産業のための新規外国市場の開拓及び国内海事産業への投資誘致、（６）クオリティ・シッピングの強化、（７）海事行政の効率化・サービス高度化、の 7 つとしている。このような方針は、デンマーク海事局が 2010 年 7 月に公表した『An Integrated Maritime Strategy』においても確認され、現在でも継続されている。

なお、デンマークでは、海事クラスターを”Blue Denmark”と呼び、その核を成す部門としては、海運、海事サービス、造船・舶用工業及び海洋資源開発、関連部門としては海軍、漁業及び海洋レジャー・スポーツを挙げている[注1]。この海事クラスターでは、国内雇用の 3.0%に相当する 84,747 人（2006 年。DMA『Facts about shipping 2011』より）が働いているとされる。

---

[注1] 最近では、港湾、水産加工、洋上風力発電及び沿岸・海事観光も含めているようである。デンマーク海事局『An Integrated Maritime Strategy』（2010 年 7 月）参照。

## ２．船舶登録制度

デンマークの船舶登録制度には、従来からの船舶登録制度（Dansk Almindeligt Skibsregister。以下「DAS」）と国際船舶登録制度（Dansk Internationalt Skibsregister。以下「DIS」）とがある。

DIS は、1988 年 7 月に導入されたが、その理由の 1 つは、1980 年代にデンマークの海運企業が激しい国際競争にさらされ、デンマーク籍船及びデンマーク人船員が激減したことである。デンマーク籍船は、1980 年には 5,390,365 総トン（1,253 隻）あったが、1986 年には 4,651,224 総トン（1,064 隻）にまで落ち込んだ（総トン数は 13.7%、隻数は 15.1%の減少。Lloyd’s Register, Statistical Tables, June 1992 より。）。デンマーク人船員は、例えば職員について 1982 年には 6,250 名の雇用があったが、1986 年には 4,326 名（30.8%の減少）となった（ISL/LSE, Shipping Statistics Yearbook 1987 より）。また、同様の状況にあった隣国ノルウェーで、1987 年に国際船舶登録制度（NIS: Norwegian International Ship Register）が導入されたこともデンマークが国際船舶登録制度を導入する契機となったとされる。

### （１）DIS に登録することができる船舶

デンマーク国際船舶登録制度に登録することができる船舶は、20 総トン以上、国際航海に従事する船舶であって、はしけ、浚渫船、クレーン船なども対象である。軍艦、漁船、レクリエーション用船舶及びデンマーク港間の定期旅客船（オフショア施設との間に就航する客船を除く。）は、登録することができない。

なお、DAS では、20 総トン以上の船舶の登録が義務づけられている。また、5 総トン以上の船舶は、船舶所有者が任意で DAS に登録することができる。

### （２）DIS を利用することができる者

DIS に船舶を登録することができるのは、DAS に船舶を登録することができる者及び「一定の外国の会社」である。DAS に登録できる者とは、①デンマーク人、②国内居住のデンマーク人が運営する組織、③3 分の 2 以上をデンマーク人が所有し、かつ、経営者が国内に居住するデンマーク人である事業体などである。

「一定の外国の会社」とは、①デンマーク国籍の個人・会社が海運業務に従事し、かつ、それらが当該外国会社を直接的・間接的にかなり(significant)所有しているもの、②デンマーク国内に代表者を置き、当該代表者が DIS に関する義務の履行を確保する権限を与えられているもの、である。デンマーク海事局によれば、これまで、スウェーデン、ドイツ、ノルウェー、ギリシャなどの外国の海運企業が DIS を利用しているという。

なお、デンマークは、いわゆる旗（フラッグ）と船とのリンクを確保す

るため、デンマークフラッグを掲げるDIS登録船舶がデンマーク国内から実効支配されていることを当局が確認している。実効支配の判断基準は、デンマーク国内で当該船舶について、①ISMコード（「1974年の海上における人命の安全のための国際条約」（SOLAS条約）第IX章）に基づく安全管理システムの実施及び維持を含め、技術的な運航及び維持を実施していること、②配乗に関する契約、訓練及び資格証明を行っていること、③商業行為（契約交渉、用船契約の締結、船舶職員に対する指示、燃料の購入（bunkers purchase）など）を行っていること、及び④財務行為（船舶の購入・売却、保険契約の締結、船員賃金の支払いなど）を行っていること、である。

（３）DISにおける配乗要件

DIS登録船舶の配乗要件は、次の通り。

船長：原則としてデンマーク若しくはEU/EEA籍。ただし、デンマーク海運会社が雇用主となる場合には、一定の外国（後述）で発給された資格証明書を受有し、デンマーク当局の承認を得た船員（いわゆる承認外国人船員）も船長に就くことが可能。

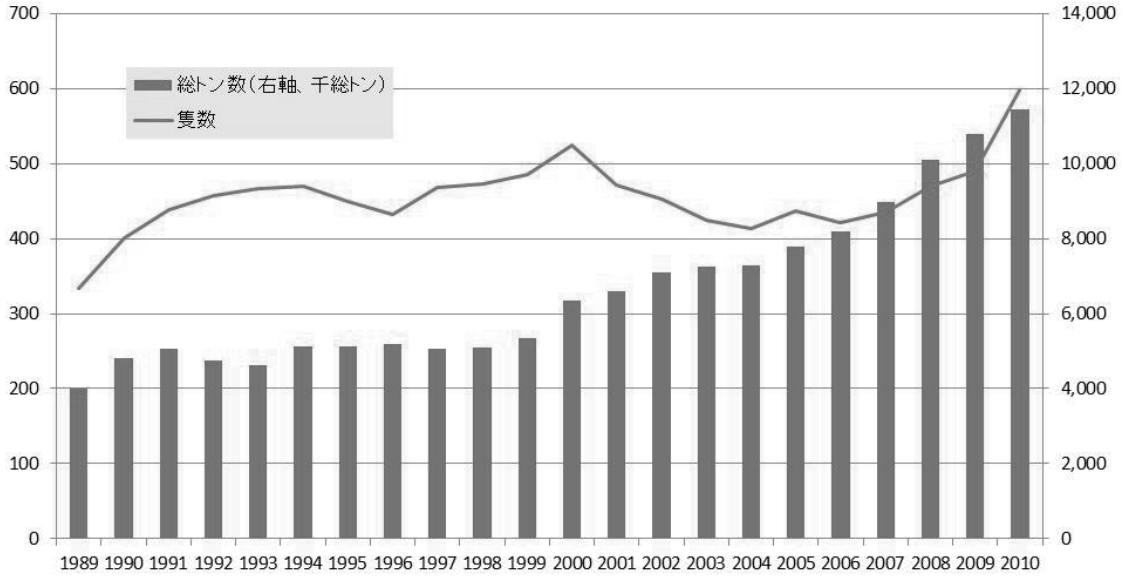
職員：国籍要件なし。ただし、デンマークで発給された免状を保有すること、又は承認外国人船員であることが必要。

なお、DAS登録船舶では、国籍要件はないものの、職員についてはデンマークで発給された免状を保有することが必要。

（４）デンマーク国際船舶登録制度の船腹量

デンマーク海事局によれば、デンマーク商船隊のうち、DIS登録船舶は、2010年7月現在、貨物船を中心に467隻10,674,867総トンで、デンマーク籍船（736隻10,984,625総トン）の隻数ベースで81.3%、総トン数ベースで97.2%を占める。

DIS登録船舶は、これまでのところ順調に船腹量が増加している。DISが導入された翌年（1989年）と2010年の統計を見れば、DISが導入されて以降、隻数では約1.5倍、総トン数では3倍近くに増加していることがわかる。2010年までの船腹量推移は図Ⅲ-3の通り。




＜図Ⅲ-3：DIS に登録された船舶の船腹量推移＞
（IHS Fairplay, *World Fleet Statistics*及びDMA『Facts about shipping 2011』より作成）

デンマーク船主協会の統計によれば、DIS が導入される前の 1986 年の商船隊は、580 隻 4,410,000 総トンであったが、DIS が導入された半年後の 1988 年末には、DAS 登録船舶が 198 隻、170,000 総トン、DIS 登録船舶が 308 隻 4,130,000 万総トンであったとされ、DIS は、制度導入直後から活用されている。

## ３．海運関連税制

### （１）トン数標準税制

デンマークは2002年にトン数標準税制を導入した（海運企業は2001年に遡って適用されている。）。EU 諸国とのイコールフッティングのために、オランダを参考にして導入したとされている。

トン数標準税制の根拠法令は、”Tonnageskatteloven”（The Tonnage Tax Act）である。

①の計算方式及び税率

トン数標準税制における税額計算方式は、「対象船舶の純トン数×対象船舶の所有・用船日数（運航日数ではない）×みなし利益×法人税率（25%[注2]）」である。みなし利益は表Ⅲ-2の通りとなっている。

＜表Ⅲ-2：みなし利益（1日、100NT当たり）＞

| | |
|---|---|
| ～1,000GT | 8.97 DKK（127.5円）/100NT |
| 1,001～10,000GT | 6.44 DKK（91.5円）/100NT |
| 10,001～25,000GT | 3.85DKK（54.7円）/100NT |
| 25,001GT～ | 2.53DKK（40.0円）/100NT |

（換算レートは2012年2月21日時点、1DKK=14.21円）

②対象企業

トン数標準税制を利用することができる企業は、デンマークに登録された海運企業、デンマークに恒久的施設を構えるEUの海運企業及び運営がデンマークで行われ、デンマークに法人税を支払う海運企業である。

また、トン数標準税制を利用する企業は、運航船腹量に占めるEU/EEA 籍として保有する船腹量の割合を維持若しくは増加させることが求められている。この要件は、2004年1月17日時点でトン数標準税制を利用する企業については同日を、2005年1月12日以降に同税制を利用する企業についてはその適用時点が基準となるが、①当該割合が60%以上の場合、又は②個々の企業ごとではなく、トン数標準税制の適用を受ける全企業の全運航船腹量に占める全保有・EU/EEA籍船の割合が前年度より減少していない場合にも要件を満たしたものとされる。上記要件を満たさない企業には、通常法人税が課されることとなる。

また、船舶管理会社も、船舶の運航に係るすべての責任及びISMコードに従って船舶所有者に課されるすべての責任を引き受けている場

注2 2012年4月時点。

合には、同税制を利用することができる。

③対象所得

みなし利益の対象となる所得は、海運事業（貨物・旅客の運送及びそれに関連した活動）及び付随活動（ターミナル等の施設運営など）からの所得に限られており、他方、漁業や浚渫などの活動からの所得は対象とならない。営業外収益については対象とはならない。

④対象船舶

トン数標準税制の対象となる船舶は、同税制を利用する企業が保有する船舶、裸用船の船舶又は定期用船の船舶である。これら船舶はいずれも 20 総トン以上で、デンマーク国内で戦略的・商業的に（strategically and commercially）運航されているものでなければならない。

このうち定期用船の船舶（用船期間が 1 年以上 6 年以内であって、当該用船期間満了までに用船者が当該船舶の所有権を取得する権利を有しているものを除く。）については、その船腹量（総トン数）が自社が保有する船腹量の 4 倍を超えてはならないとされている。この 4 倍ルールについては、目下、10 倍に緩和する方向で EU と調整中である（2012 年 3 月時点）。

なお、他社に裸用船に出した船舶についても、一時的な船腹過剰（surplus capacity）の状態にあり、裸用船期間が 3 年以内である場合には、その期間 1 回のみトン数標準税制の対象となる。

⑤拘束期間

トン数標準税制を利用することを選択した企業は、10 年間は当該税制を継続して利用しなければならない。

（２）その他

船舶は固定資産税の対象外である。

## ４．船員関連制度

### （１）承認船員制度

デンマークでは、ブルガリア及びスロバキアを除く EU 加盟国に加え、デンマークが承認取極を締結している国（表Ⅲ-3 参照）が発給した資格証明書を受有する者を承認し（「承認外国人船員」）、デンマーク籍船への配乗を認めている。デンマークが承認取極を締結している国は、承認試験の有無によって、承認試験を課す国（下表グループ①）、承認試験を一部免除する国（同グループ②）及び承認試験を課さない国（同グループ③）に分類される。

＜表Ⅲ-3：承認取極締約国一覧＞

| 試験の有無 | 国名 | 備考 |
|---|---|---|
| ①試験あり（４ヵ国） | アルゼンチン | アルゼンチン大陸棚地域での勤務についてのみ。 |
| | クロアチア | ― |
| | エジプト | ― |
| | 南アフリカ | ― |
| ②一部免除（３ヵ国） | フィリピン | 4 校（Maritime Academy of Asia and the Pacific/ Jon B. Lacson Foundation, Inc.(Iloilo)/ University of Cebu/ Philippines Merchant Marine Academy）の 2001 年 1 月 1 日以降の卒業生のみ試験免除 |
| | ロシア | 3 校（Novorossisk/ St. Petersburg/ Vladivostok）の卒業生のみ試験免除 |
| | ウクライナ | 4 校（Kiev State Maritime Academy/ Kherson State Maritime Institute/ Odessa National Maritime Academy/ Sevastopl National Technical University）の 2001 年 1 月 1 日以降の卒業生のみ試験免除（機関長を除く。） |
| ③試験なし（33 ヵ国） | オーストラリア | ― |
| | ブラジル | ― |
| | カナダ | ― |
| | インド | ― |
| | ニュージーランド | ― |
| | シンガポール | 機関士（クラス 5）資格証明書を除く。 |
| | 米国 | ― |
| | ノルウェー | ― |
| | アイスランド | ― |
| | EU 加盟国（24） | ブルガリア・スロバキアを除く。 |

デンマーク籍船に乗り組む承認外国人船員は、2005 年以降は一貫して増加している。デンマーク海事局によれば、承認外国人船員は、2000 年には 2,902 名であったが、2005 年 3,333 名、2009 年には 4,733 名となっている（表Ⅲ-4 参照）。

＜表Ⅲ-4：デンマーク籍船に乗り組む承認外国人船員数の推移＞

| | 承認外国人船員 |
|---|---|
| 2000 年 | 2,902 |
| 2001 年 | 2,945 |
| 2002 年 | 2,706 |
| 2003 年 | 2,874 |
| 2004 年 | 2,121 |
| 2005 年 | 3,333 |
| 2006 年 | 3,509 |
| 2007 年 | 3,825 |
| 2008 年 | 4,649 |
| 2009 年 | 4,733 |

出典：デンマーク海事局『Facts about shipping 2011』

（２）所得控除制度

この制度の当初の目的は、船員が家庭から長く離れることや、過酷な労働環境にあることへの補償としてであったが、現在では、純賃金制度（後述）の対象となる船員との待遇上のバランスを取るためにあるとされている。

所得控除制度の対象となる就労船舶は、DIS に登録された船舶以外の船舶であって、一定の輸送（国内の湖等での輸送又は曳航及び救助、港内のボート業等固定された事業、50 海里以内の港間の定期便、船員が通常自らの居住地にいることができる他の輸送又は曳航及び救助）に用いられている船舶以外の船舶である。これらの船舶に乗り組む船員であって、デンマークに納税している者は、当該船舶が 500 総トン未満の場合には、年 56,900DKK（約 80 万円。換算レートは 2012 年 2 月 21 日時点、1DKK=14.21 円）、当該船舶が 500 総トン以上の場合には、年 105,000DKK（約 150 万円。換算レート同上）の所得控除が認められている。なお、期間雇用船員や中途退職船員は、その勤務日数に応じて上記金額が減額される。

５．カボタージュ

カボタージュの規制はない。

６．その他（償却、買い換え特例、純賃金制度）

（１）償却

通常の船舶は 12％の定率償却であるが、新造船については初年度のみ20％の割増償却が認められている。

（２）買い換え特例

船舶を売却した年度と同一年度若しくは翌年度に船舶を取得した場合、当該取得価額を売却益から控除することが認められている。

（３）純賃金制度（Net Wage System）

純賃金制度は、DIS（１（２））などとともに導入されたもので、デンマーク人船員の雇用に係る費用を軽減することで、海運企業の国際競争力及びデンマーク人船員の雇用を回復することを目的とするものである。純賃金制度の対象となる船員が一定の船舶において労働したことで得た賃金については、所得税が当該税額分軽減される（同所得については所得税がかからないということ。）。

純賃金制度の対象となる船員は、デンマークに居住し、デンマークに納税義務を有する者であって、次の船舶に乗り組む船員である。

①DIS に登録された船舶であって、旅客又は貨物の輸送に関する商業活動に従事する船舶。

②EU/EEA 域内での曳航及び救助に用いられる EU/EEA 籍船舶であって、年間稼働時間の 50％以上が海上輸送の性質を有する活動（港間の移動を伴う活動）に従事した船舶。

なお、対象となる船員は、通常の所得税法の下では享受できる所得控除（例えば扶養控除）を利用できないため、かかる所得控除によって得られるはずの金銭的利益については、労使協定の下で当該船員の申請に基づいて、海運企業が設立した基金より補償される。

【データ編】

１．デンマーク経済の概況

（１）デンマークの概況（JETRO・海外ビジネス情報より）

面積：43,098 平方キロメートル（日本の約 10%）
人口：556 万人(2011 年、出所：デンマーク統計局)
首都：コペンハーゲン　　人口 51 万人(2011 年初)
言語：デンマーク語
宗教：プロテスタント

（２）デンマーク経済の概況（JETRO・海外ビジネス情報及び IHS「Global Insight」より）

名目 GDP 総額：1 兆 7,427 億デンマーク・クローネ
名目 GDP 総額：3,098 億ドル（単位：100 万）
一人あたりの GDP（名目）：5 万　　5,986 ドル
実質 GDP 成長率：1.7%
貿易収支（国際収支ベース）：86 億 7,600 万ドル
経常収支（国際収支ベース）：162 億 8,700 万ドル
外貨準備高：735 億 300 万 ドル
海上荷動き量：輸入 9,625,299 トン、輸出 16,297,492 トン
海上コンテナ荷動き量：輸入 255,382TEU、輸出 226,641TEU

デンマークの人口は 2011 年初現在 556 万人、主要産業は金融・不動産、運輸・交通・通信、鉱業・エネルギーである。1994～2007 年の 14 年間は、国内需要と輸出の増加により好景気を維持し、実質 GDP が年平均プラス 2.44%を記録してきた。しかし、2008 年 9 月の金融危機による世界経済の減速、特にドイツ、スウェーデン等近隣諸国の製造業の業績悪化に伴い輸出が停滞した。その結果、実質経済成長率は 2008 年にマイナス 0.87%、2009 年にマイナス 4.74%を記録した。その後 2009 年第 2 四半期を境にドイツ・スウェーデン等近隣諸国経済が徐々に回復したことによって、2010 年の実質経済成長率はプラス 1.95%を記録した。

金融危機以前の失業率は 2007 年には 3.6%であったが、危機以降漸増傾向が続き、2010 年に 7.2%を記録した。財政収支は金融危機以前まで概ね黒字であり、2008 年は対 GDP 比で 3.3%であったが、2009 年には対 GDP 比でマイナス 2.8%と赤字に転じている。

今後 5 年以内の短期的な見通しとしては、失業率は 6～7%台を推移し、財務収支もマイナス 3%台を維持すると見られており、金融危機以前の水準まで戻るのは 2010 年代中盤以降と見込まれている。

IHS の Global Insight の統計によれば、デンマークの 2010 年の海上荷動き量は、輸入が 9,625,299 トン、輸出が 16,297,492 トンで、同年の海上コンテナ荷動き量は、輸入が 255,382TEU、輸出が 226,641TEU である。

（３）行政機構

運輸部門を所管するのは、経済産業省（Ministry of Economic and Business Affairs）であり、６のエージェンシーを設置している。そのひとつであるデンマーク海事局（DMA: Danish Maritime Authority）が海運行政を行っている。

## ２．デンマーク外航海運の概況

### （１）海運企業

#### ①A.P.モラー・マースクグループ

【基礎情報】

| | |
|---|---|
| 商号 | The A.P. Møller - Mærsk Group |
| 本社 | Esplanaden 50　1098 Copenhagen K　Denmark<br>（電話：+45-3363-3363） |
| 会社HP | http://www.maersk.com/ |
| 資本金 | 4,396百万クローネ<br>（2010年12月現在、日本円換算で67,342百万円） |
| 売上高 | 連結売上高　56,090百万ドル<br>（2010年12月現在、日本円換算で4,923,580百万円） |
| 従業員 | 連結従業員数：約108,110名（フルタイム）<br>マースクライン単体従業員数：16,900名<br>safmarine 従業員数：1,780名　（2010年12月現在） |

（A.P.モラー・マースク年次報告書及びホームページ掲載情報より作成）

【沿革】

A.P.モラー・マースクは 1904(明治 37)年にアーノルド・ピーター・モラー(Arnold Peter Møller)が父ピーター・マースク・モラー(Peter Mærsk Møller)とともに設立した海運企業であり、コンテナ船では世界最大の船腹量を誇る企業であるとともに、タンカーや自動車船の運航なども行い、その他にも造船や石油・ガスの採掘なども行っている。1999年にSea-Land社（米国）の定期航路部門を買収し、2006年にはP&O Nedlloyd社（オランダ）を買収し、現在では世界で運航されているコンテナ船のうち、マースクの船隊が2割近くを占める。なお、株式はコペンハーゲン証券取引所に上場している。2010年はコンテナ部門の営業利益（EBIT）が黒字を回復し、連結での営業利益は3倍近くまで増えた。

【グループ運航船舶】

（2010年12月現在、コンテナ船は2011年12月9日現在）

| 船種 | 自社所有船 | | 傭船 | | 合計 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 隻数 | 重量トン/TEU | 隻数 | 重量トン/TEU | 隻数 | 重量トン/TEU |
| コンテナ船 | 218 | 1,178,482 | 438 | 1,340,040 | 656 | 2,518,522 |
| 不定期専用船 | | | | | | |
| エネルギー船 | 102 | | 74 | | 176 | |
| その他 | | | | | | |

②NORDEN

【基礎情報】

| | |
|---|---|
| 商号 | Dampskibsselskabet NORDEN A/S |
| 本社 | 52, Strandvejen DK-2900 Hellerup Denmark<br>（電話：+45 33 15 04 51） |
| 会社HP | http://www.maersk.com/ |
| 資本金 | 資本金　1,752百万ドル<br>（2011年12月現在、日本円換算で146,099百万円） |
| 売上高 | 連結売上高　2,272百万ドル<br>（2010年12月現在、日本円換算で189,462百万円） |
| 従業員 | 連結従業員数：約888名（2010年12月現在） |

（NORDEN年次報告書及びホームページ掲載情報より作成）

【沿革】

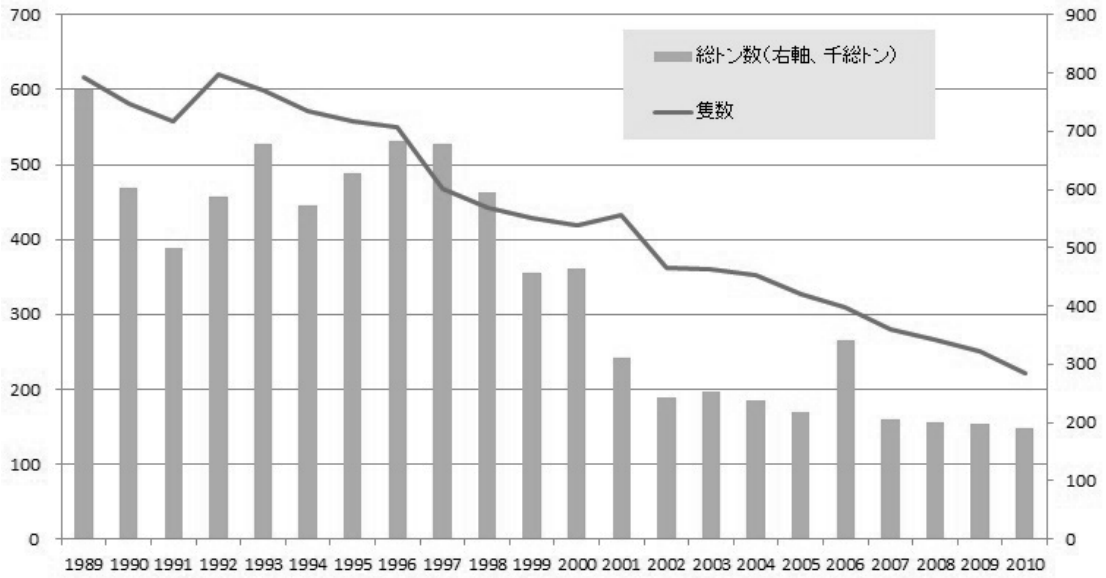
ノルデンは、1871年に設立された海運企業で、OMX/コペンハーゲン株式市場に上場しており、デンマーク国籍の海運企業として最も長い歴史を有する。ノルデンの本社はコペンハーゲンに置かれ、シンガポール、上海、アナポリス、リオデジャネイロおよびムンバイにオフィスを置いている。ノルデンはドライカーゴ部門に強く、ハンディマックスは世界で最大規模を誇る。プロダクトタンカーはノルデンが50%出資しているNorient Product Pool ApS社のノリエントプロダクトプールに運航が委託されている。

【グループ運航船舶】　（2011年12月現在）

| 船種 | 自社所有船 | | 傭船 | | 合計 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 隻数 | 重量トン/TEU | 隻数 | 重量トン/TEU | 隻数 | 重量トン/TEU |
| コンテナ船 | | | | | | |
| 不定期専用船 | 34 | | 52 | | 86 | |
| エネルギー船 | 21 | | 11 | | 32 | |
| その他 | | | | | | |

（２）船腹量・船種

DIS 登録船舶の船腹量推移については、上図Ⅲ-3 参照。DAS 登録船舶の船腹量について、図Ⅲ-4 に示す。




＜図Ⅲ-4：DAS に登録された船舶の船腹量推移＞
（IHS Fairplay, *World Fleet Statistics* より作成）

デンマーク籍船（DIS 及び DAS）の船種（201 年 11 月現在）について表Ⅲ-5 に示す。貨物船について見ると、DAS には 300 総トン未満の貨物船が多く登録され（デンマーク籍の貨物船（1,260 隻）の 61.7%（777 隻）が 300 総トン未満の DAS 登録船舶）、また、DIS には、3,000 総トン以上の貨物船のすべてを含む大型船舶が登録されている（デンマーク籍の貨物船の総トン数（10,946,109 総トン）の 99.8%（10,920,706 総トン）が DIS 登録船舶）。

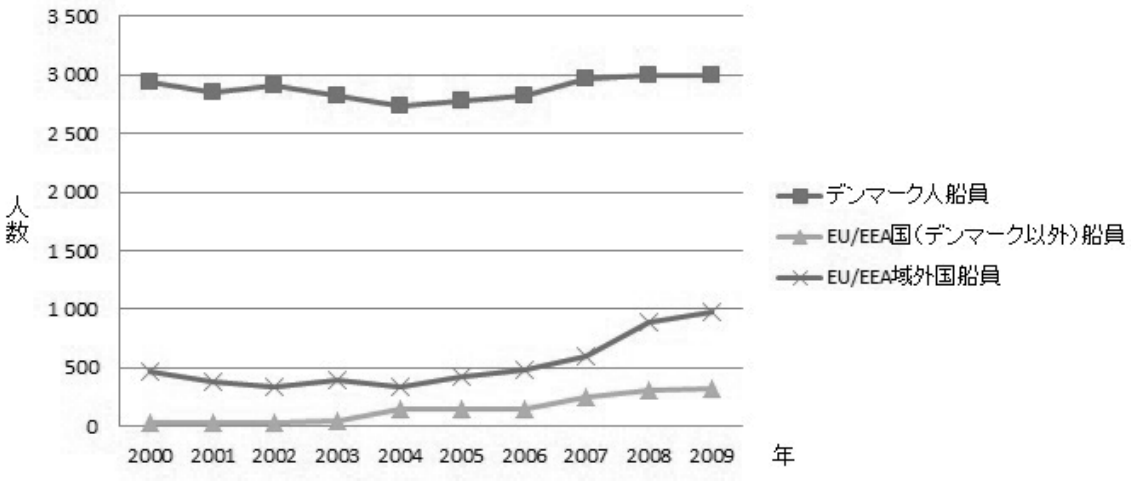
＜表Ⅲ-5　デンマーク籍船の構成（隻数及び船腹量）（2010 年 11 月現在）＞

| | *DIS* | | *DAS* | | *DIS+DAS* | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 隻数 | 総トン数 | 隻数 | 総トン数 | 隻数 | 総トン数 |
| *客　船* | 25 | 329,395 | 149 | 103,484 | 174 | 432,879 |
| *貨物船（総トン数別）* | | | | | | |
| *～300* | 72 | 7,454 | 777 | 18,476 | 849 | 25,930 |
| *300-500* | 11 | 4,299 | 5 | 1,836 | 16 | 6,135 |
| *500-3,000* | 115 | 201,280 | 3 | 5,091 | 118 | 206,371 |
| *3000～* | 277 | 10,707,673 | 0 | 0 | 277 | 10,707,673 |
| *漁　船* | 0 | 0 | 1,588 | 126,480 | 1,588 | 126,480 |
| *その他* | 98 | 209,396 | 6,149 | 246,122 | 6,247 | 455,518 |
| *合計* | 598 | | 8,671 | | 9,269 | 11,960,986 |

出典：Danish Maritime Authority（デンマーク海事局）

（３）船員

図Ⅲ-5 は、DIS 登録船舶及び DAS 登録船舶における職員の推移（2000～2009 年）である。デンマーク人船員は一定数を維持する一方、デンマーク以外の EU/EEA 国船員及び域外国船員は特に 2004 年以降増加している。

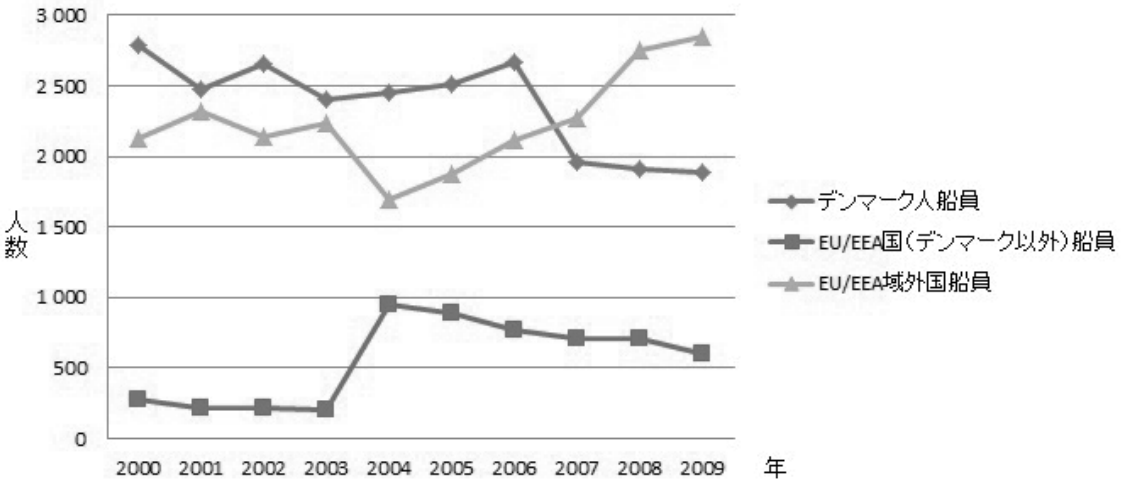



＜図Ⅲ-5　国籍別に見る DIS 及び DAS 登録船舶における職員数の推移（2000-2009 年）＞

出典：Danish Maritime Authority（デンマーク海事局）

一方、部員については（図Ⅲ-6 参照）、2004 年に新たな EU 加盟国（キプ

ロス、チェコ、エストニア、ハンガリー、ラトビア、リトアニア、マルタ、ポーランド、スロバキア、スロベニア）が誕生した際にEU/EEA国（デンマーク以外）の船員が急激に増加したが、その後逓減している。EU/EEA域外国の船員は、同じく2004年いったん大幅に減少したが、以降増加傾向にある。

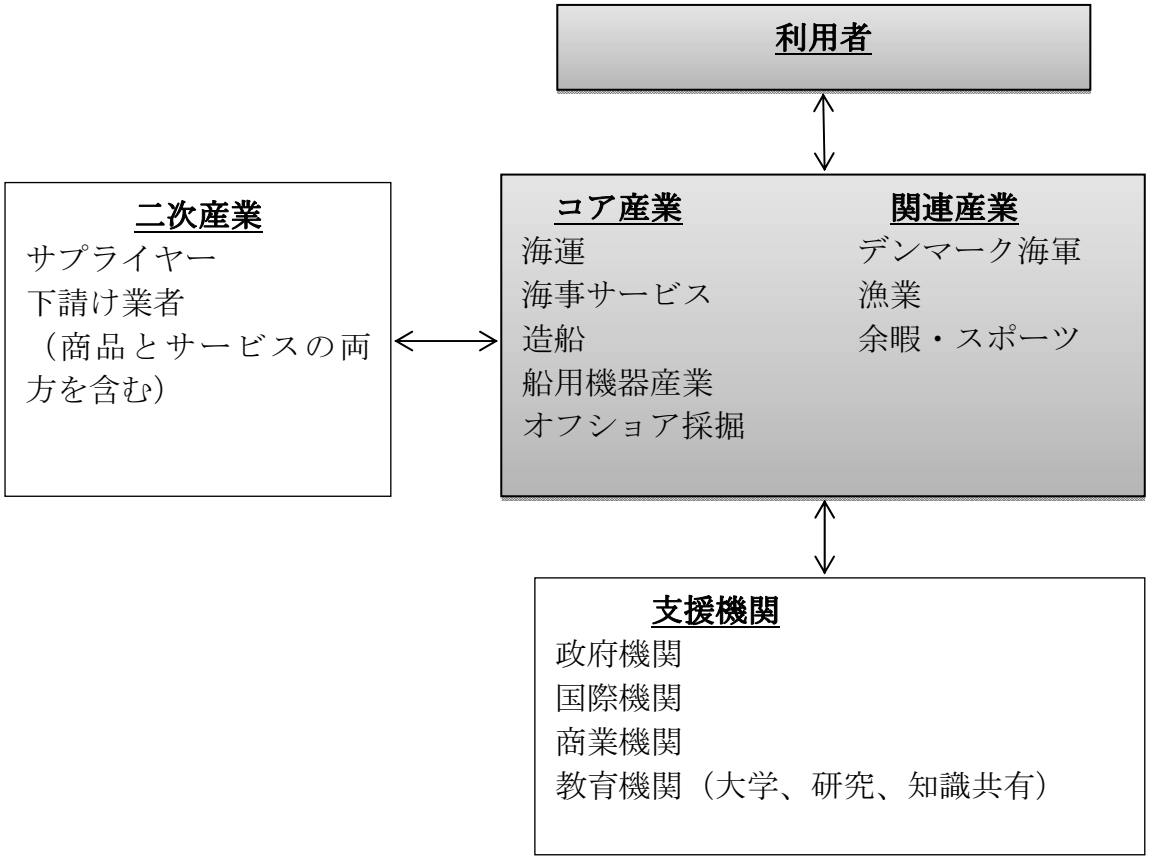



＜図Ⅲ-6　国籍別に見るDIS及びDAS登録船舶における部員数の推移（2000-2009年）＞

出典：Danish Maritime Authority（デンマーク海事局）

（4）デンマークの海事クラスター

デンマークの海事クラスターは、”Blue Denmark”として知られ、基本的に海上交通及び海底資源採掘に関連する産業から成り立っている。クラスターを形成する様々な産業は、コア産業、関連産業、二次産業、支援機関で構成されており、その概念図を図Ⅲ-7に示す。




＜図Ⅲ-7　デンマークの海事クラスター＞

出典：Ministry of Economic and Business Affairs of the Danish Government. (2006) *The Danish Maritime Cluster － an Agenda for Growth.*

2002 年の数値を基にしたデンマーク海事クラスターの分析によると、海事クラスターはデンマーク全体の 6.3％の付加価値を創出したとされる（表Ⅲ-6 参照）。

＜表Ⅲ-6　デンマークの海事クラスターの規模（2002 年）＞

| 産業 | 生産高 | 粗付加価値 | 要素経費に基づく国内総生産 | 雇用数 | 直接輸出量 | 輸出割合（直接及び間接）（%） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 海運 | 89,722 | 14,952 | 15,038 | 14,815 | 86,681 | 96.3 |
| 海事サービス | 33,776 | 18,174 | 18,224 | 32,460 | N/A | N/A |
| 造船 | 7,587 | 1,875 | 1,880 | 6,524 | 883 | 54.8 |
| 船用工業 | 19,386 | 8,980 | 9,001 | 20,626 | 15,535 | 83.6 |
| オフショア資源採掘 | 33,845 | 29,507 | 29,544 | 1,287 | 10,480 | 79.6 |
| 海事クラスター合計 | **193,308** | **73,488** | **73,687** | **75,712** | **N/A** | **N/A** |
| デンマーク合計 | **2,325,440** | **1,175,635** | **1,176,293** | **2,782,306** | **645,380** | **36.9** |
| デンマーク経済全体に占める海事クラスターの割合（%） | 8.3 | 6.3 | 6.3 | 2.7 | 17.6（最少値） | N/A |

（注 1）上に示す輸出に関する数値はデータ元が不明な為、概算となっている。
（注 2）単位は 100 万デンマーク・クローネ。
（出典）Ministry of Economic and Business Affairs of the Danish Government. (2006) *The Danish Maritime Cluster - an Agenda for Growth.*

## Ⅳ　ノルウェーの海運強化策

### １．外航海運の現況と外航海運政策の動向

#### （１）外航海運の現況

ノルウェーでは海運が 2007 年にノルウェーの総輸出額の 8.9%相当を稼いでおり（同約 50%相当の石油・天然ガスに次いで全 59 産業区分中 2 位）、ノルウェーにとって重要な輸出産業である。付加価値生産額を見ても、海運産業はノルウェーの GDP のうち 3.8%を占め（全 59 産業区分中 7 位）、重要な地位にある。

IHS の Global Insight の統計によれば、ノルウェーの 2010 年の海上荷動き量は、輸入が 8,653,721 トン、輸出が 16,297,492 トン（輸入の 1.88 倍）で、同年の海上コンテナ荷動き量は、輸入が 234,801TEU、輸出が 274,961TEU である。

UNCTAD の“Review of Maritime Transport”によれば、ノルウェー商船隊の隻数は 1,984 隻、ノルウェー籍船は 818 隻。船隻数では、ノルウェー商船隊は世界第 6 位のシェアである。ノルウェー船主協会には 160 社が加盟している。

#### （２）外航海運政策の動向

ノルウェーでは、造船業については既に世界的に著名な企業は存在しないが、北海油田の開発に関するオイル・リグや船用品等で優れた国際競争力を有する企業があり、海運業のほか政府としてもこれらを含めた海事産業全体の発展を期しており、政策が展開されている。

ノルウェーでは、1980 年代に入って便宜置籍船が増加すると、ノルウェー籍船及びノルウェー人船員が減少した。例えば、1985 年央には 2,308 万 DWT であった自国籍船の船腹量は 1987 年央に 862 万 DWT まで減少（約 63%減少）、1985 年に 18,841 人であったノルウェー人船員（ノルウェー籍船に配乗されるノルウェー人船員）は 1987 年 4 月には 13,400 人まで減少（約 29%減少）した。

これを受けて、ノルウェーは、①船員費の節減を可能にし、ノルウェー籍船の国際競争力を強化すること、②ノルウェー籍船を増加すること、③外国船主の誘致を図ること、④海事関連産業全体の維持振興を図ること、を目的として、1987 年にノルウェー国際船舶登録制度（NIS: Norwegian International Ship Register）を導入している。また、トン数標準税制を 1996 年に導入し、2007 年にはその改正も行っている。

## ２．船舶登録制度

ノルウェーの船舶登録制度には、従来からの船舶登録制度（NOR: Norwegian Ship Register）と 1987 年に導入された国際船舶登録制度（NIS: Norwegian International Ship Register）とがある。

### （１）NOR

長さが 15m 以上の船舶であって、NIS 登録を選択しない船舶は、NOR に登録しなければならない。加えて、長さが 15m 以下の船舶であっても長さが 10m以上ある船舶、サイズにかかわらず排他的に若しくは主として商業利用される船舶、リグなどは自主的に NOR に登録することができる。

NOR に登録できる船舶は、ノルウェーの企業若しくは個人又は EEA 域内の企業若しくは個人が所有するものでなければならない。

NOR に登録された船舶の配乗要件は、以下の通り。

船長：EU/EEA 籍又はノルウェーの労働許可を有する者。

職員：国籍要件はない。ただし、外国人船員の場合には、当局の承認を得た船員（いわゆる承認外国人船員）であることが必要。

### （２）NIS

NIS 登録船舶は、国内輸送に従事しないことを条件に、船長以外に外国人船員を配乗することができ、かつ、当該外国人船員をその出身国の賃金水準で雇うことが認められる。

①NIS に登録することができる船舶

NIS に登録できる船舶は、長さが 15m 以上であって、自己推進する貨物船、ホーバークラフト、掘削プラットフォーム等で、国際航海に従事する船舶である。ノルウェー国内で貨物や旅客の輸送を行う船舶及びノルウェー・外国間で定期旅客輸送を行う船舶は NIS に登録することはできない。

②NIS を利用することができる者

NIS に船舶を登録することができるのは、ノルウェーの企業若しくは個人又は外国の企業若しくは個人である。ただし、外国の企業の場合には、ノルウェー国内にヘッドオフィスを置くノルウェーの企業によって当該船舶が管理(技術的な船舶管理若しくは商業的な運航管理)されることが必要である。また、外国の個人である場合には、ノルウェー人の代表者を指名することが必要。

③NIS における配乗要件

NIS 登録船舶の配乗要件は、次の通り。

船長：原則としてノルウェー人。ただし、法令講習（及びその修了試験）を受けた外国人船員は、当局の承認を得て、船長として配乗可能。
職員：国籍要件はない。ただし、外国人船員の場合には、当局の承認を得た船員（いわゆる承認外国人船員）であることが必要。

## ３．海運関連税制

### （１）トン数標準税制

ノルウェーは、オランダに次いで1996年にトン数標準税制（以下において「旧制度」）を導入した。旧制度は、収益が会社内に保留される限りにおいて課税されないというもので、言ってみれば、税の免除ではなく、税の繰り延べである。すなわち、株主に配当した場合や当該制度を利用しなくなる場合には、課税される（遡って課税される）ものであった。

このため、税の免除をもたらす他の欧州諸国の制度に比べ、税制優遇措置としての効果が弱いとして、ノルウェー船主協会を中心に制度を見直すべしとの主張がなされた。これを受けてノルウェー政府は、2007年、新たなトン数標準税制（以下「新制度」）を導入した。以下、新制度について説明する。

①税額

ノルウェーのトン数標準税制では、旧制度と同様、単位当たりの税額が直接定められている（表IV-1参照）。したがって、支払う税額は「所有・運航する船舶の純トン数×下記税額×船舶稼働日数」という計算式で求められる。このため、表IV-1の数字は他国のように法人税率を乗ずべきみなし利益を定めるものではない。

＜表IV-1：税額（稼働日数1日当たり1,000NT当たり）＞

| | 税額（2005-2011） |
|---|---|
| - 1,000 NT | 0 NOK |
| 1,001 NT - 10,000 NT | 18 NOK（253.4円）/1,000NT |
| 10,001 NT - 25,000 NT | 12 NOK（167.0円）/1,000NT |
| More than 25,001 NT | 6 NOK（84.5円）/1,000NT |

（換算レートは2012年2月21日時点。1NOK=14.08円。）

②対象企業

トン数標準税制を利用することができる企業は、ノルウェーに登記されたノルウェーの有限責任会社（Aksjeloven（A.S.- Limited Liability company）、Allmennaksjeselskap（A.S.A. - Joint Stock company）など）であって、ノルウェー国内で実質的な管理（effective management）がなされているものでなければならない。

また、トン数標準税制を利用できる企業は、2005年7月1日時点又は当税制を利用するとした時点で自身が運航する船腹量に占めるEEA籍船の船腹量割合を増加させ又は維持することが求められている。ただし、この要件は、各海運企業のEEA船腹量割合が60%以上である場合には問題とならず、加えて、当税制の適用を受ける企業の全体でEEA

船腹量割合が前年度平均よりも減少していない場合には、各企業ごとにも問題とならない。なお、いわゆる用船比率に関する要件はない。

トン数標準税制を利用する企業は、海運業と関係のない財産（不動産など）を所有することは認められていない。なお、船舶管理業は海運業とは認められていないため、船舶管理会社はトン数標準税制を利用することができない。

トン数標準税制を利用する海運企業がグループを構成している場合、当該グループに所属する企業はすべて同税制を選択し、利用しなければならない。グループの企業間で、赤字の付け替えによる脱税を防ぐためである。

③対象所得

トン数標準税制の対象となる所得は、海運事業とそれに密接な関連を有する活動であって、例えば貨物の積み下ろし、貨物の一時的な保管、港湾における人及び貨物の輸送、船上の貨物のためのコンテナの賃借、乗客ターミナル及びチケット売り場の運営、船上施設の賃借、いわゆる国際複合一貫輸送、これら事業に用いられた船舶など財産の売却によって得られた収益（いわゆるキャピタル・ゲイン）などである。

④対象船舶

トン数標準税制の対象となる船舶は、同税制を利用する企業が保有する船舶、裸用船の船舶又は定期用船の船舶である。ただし、以下の船舶は除かれる。

—100 総トン以下で、国内航行に従事する船舶
—出発港と到着港とが 300 海里以内の国内港を航行するフェリー
—内水で航行している船舶
—港湾内の活動を行う船舶など、航行距離が 30 海里以内の船舶
—自己推進装置を備えていない船舶
—作業場所として用いられている船舶
—プレジャーボート
—漁船。

なお、洋上石油採掘活動に従事する場合に限って当該税制の対象となる船舶として、人及び物資の運搬船、タグボート、はしけなど（上記の 1、4、5、6 番目に該当）がある。

⑤拘束期間

トン数標準税制を利用する企業は、他の EU 諸国では 10 年間その利用を継続しなければならない（同税制に lock-in される。）が、ノルウェーでは、利用開始から 10 年以内であっても通常税制に移行可能であ

る。ただし、その場合、トン数標準税制の当初の利用開始から 10 年が経過するまでは再びトン数標準税制を利用することができない（同税制から lock-out される。）。

（２）その他

船舶は固定資産税の対象外である。

４．船員関連制度

（１）承認船員制度

ノルウェーでは、EU 加盟国及びノルウェーが承認取極を締結している国（EU27 か国、アルゼンチン、オーストラリア、ブラジル、カナダ、中国、クロアチア、アイスランド、インド、インドネシア、マレーシア、ニュージーランド、ペルー、フィリピン、ロシア、セルビア、モンテネグロ、シンガポール、スリランカ、ウクライナ）が発給した資格証明書を受有する者を承認し、ノルウェー籍船への配乗を認めている。

（２）所得控除制度

所得控除制度は、1992 年に一定の船員に対する年 70,000NOK（985,600 円。換算レートは 2012 年 2 月 21 日時点。1NOK=14.08 円。以下同じ。）又は総所得の 30%のいずれか少ない方を上限とする所得控除制度として導入され、2003 年に 70,000NOK の上限が 80,000NOK（1,126,400 円）に引き上げられ、現在に至っている。当制度は、船員が自国・自宅を離れ、それにより行政サービスを享受できないことに対する補償とされている。

当制度の対象となるのは、①国際航海に従事する NOR 船舶、②300 海里以上離れた港間を航行する NOR 船舶、③NIS 登録船舶、④ノルウェーの企業が運航する外国船舶、⑤一部の石油開発関連オフショア船舶のいずれかに乗り組む、EU/EEA 国籍を有し、正規に雇用されている又は暦年で 130 日以上乗船している船員であって、ノルウェーに納税義務を有し、かつ、ノルウェーの国民保険に加入している者である。

## ５．カボタージュ

カボタージュの規制はない。

## ６．その他

### （１）純賃金制度（Net Wage System）

純賃金制度は､2002年にEUの国家補助ガイドラインに則って導入され、2008年に上限が設けられ、現在に至っている。

当制度の対象となる船舶は、①国際航海に従事するNOR船舶、②300海里以上離れた港間を航行するNOR船舶のいずれかである。後述の雇用費用還付制度と選択して利用することが可能である。

対象となる船員は、上記対象船舶に乗り組む船員であって、EU/EEA籍を有し、正規に雇用され又は暦年で130日以上乗船している船員であって、ノルウェーに納税義務を負い、かつ、ノルウェー国民保険に加入している者である。

当制度では、対象となる船員１名当たり、源泉徴収で納付された所得税及び国民保険料並びに船社負担の国民保険料を年198,000NOK（2,787,840円。）を上限として船社が助成（還付）を受けられるものである。ただし、海運企業は当該助成金のうち、船員１名あたり毎月500NOK（7,040円。換算レート同上。）を基金（Maritime Competency Foundation）に支払わなければならない。当該基金は、ノルウェー人船員の雇用促進・訓練のために運用されるもので、海運企業が行う船上トレーニングなどに対して助成を行っている。

### （２）雇用費用還付制度

雇用費用還付制度の基本的な目的は、ノルウェー人船員の雇用を確保するため、ノルウェー人船員の雇用にかかる船社の負担を軽減することを目的とするものである。

当制度の対象となるのは、すべてのNIS船舶及びNOR船舶に乗り組む、EU/EEA国籍を有する若しくはノルウェーに居住し、暦年で130日以上の乗船又は正規に雇用されている船員であって、ノルウェーに納税し、かつ、ノルウェーの国民保険に加入している者である。

当制度では、NOR船舶の場合には対象となる船員の総賃金の12.1%、NIS船舶の場合には対象となる船員の総賃金の9.3%が海運企業に還付される。NOR船舶については、上述の純賃金制度と選択して利用することができる。NIS船舶については、安全配乗要件（乗組員の半数以上をノルウェー人船員とすること又は航海士・機関士・部員・訓練生について各２名をノルウェー人船員とすること）がある。

【データ編】

１．ノルウェー経済の概況

（１）ノルウェーの概況（JETRO より）

面積：38 万 5,186 平方キロメートル（日本とほぼ同じ）
人口：498 万 5,011 人（2012 年、出所：ノルウェー中央統計局）
首都：オスロ 、人口 61 万 4,798 人(2012 年 1 月 1 日)
言語：ノルウェー語
宗教：プロテスタント・ルーテル派

（２）ノルウェー経済の概況（JETRO より）

名目 GDP 総額：2 兆 5,232 億 3,000 万 NOK(2010 年)
名目 GDP 総額：2 兆 7,106 億 6,800 万 NOK(2011 年)
1 人当たり名目 GDP：9 万 7,597.46 ドル(2011 年)
海外荷動き量：輸入 8,653,721 トン、輸出 16,297,492 トン
海上コンテナ荷動き量：輸入 234,801TEU、輸出 274,961TEU

ノルウェーの人口は 2010 年現在 490 万人である。ノルウェーは石油・天然ガス産業が一大産業となっており（金額ベースで総輸出の約 60%、GDP の約 20%）、アルミニウム、シリコン、化学肥料などの加工産業も盛んである。2009 年の実質経済成長率は 2008 年の金融危機の影響を受け、1.43%のマイナス成長であったが、石油・ガス部門への投資が堅持されたことに加え、大規模財政出動などの効果もあり、2010 年の実質経済成長率は 0.57%のプラス成長に転じた。

ノルウェーの財政収支は 1994 年以降黒字が続いたが（2008 年の財務収支は対 GDP 比で 19.1%）、金融危機以降は黒字幅が減少し、2009 年には対 GDP 比で 10.5%（前年比 8.6%減）となった。2011 年現在、失業率は 3.4%と低水準（他の欧州諸国の平均 9.7%）を維持している。

## ２．ノルウェー外航海運の概況

### （１）海運企業

①Wilhelmsen（The Wilh. Wilhelmsen group）

【基礎情報】

| | |
|---|---|
| 商号 | Wilh. Wilhelmsen ASA |
| 本社 | P.O.Box 33, Lysaker 1324, Norway（電話：+47 67 82 57 00） |
| 会社HP | http://www.wilhelmsen.com/Pages/wwhome.aspx |
| 資本金 | 122百万ドル<br>（2011年12月31日現在、日本円換算で10,204百万円） |
| 売上高 | 連結売上高　1,285百万ドル<br>（2010年、日本円換算で107,451百万円） |
| 従業員 | 連結従業員数　約12,360名<br>Wilh. Wilhelmsen ASA単体従業員数　6,554名<br>（2010年12月31日現在） |

Wilh. Wilhelmsen ASA年次報告書及びホームページ掲載情報より

【沿革】

WilhelmsenはMorten Wilhelm Wilhelmsenによって1861年に設立された自動車輸送に特化した海運企業である。1999年、スウェーデンのワレニウス・ラインズと合併し、2011年に設立150周年を迎えた。本社はオスロに置いている。1977年に初めて自動車輸送に参入。現在はオスロ証券取引所に上場している。

【グループ運航船舶】（2011年12月現在）

| 船種 | 自社所有船 | | 傭船 | | 合計 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 隻数 | 重量トン/TEU | 隻数 | 重量トン/TEU | 隻数 | 重量トン/TEU |
| コンテナ船 | | | | | | |
| 不定期専用船 | | | | | 133 | 801,000 CEU |
| エネルギー船 | | | | | | |
| その他 | | | | | | |

②ODFJELL

【基礎情報】

| | |
|---|---|
| 商号 | ODFJELL |
| 本社 | P.O. Box 6101 Postterminalen 5892 BergenBergen Norway<br>（電話：+47 5527 4669） |
| 会社HP | http://www.odfjell.com/Pages/default.aspx |
| 資本金 | 29.4百万ドル<br>（2010年12月現在、日本円換算で2,449百万円） |
| 売上高 | 連結売上高　1,239百万ドル<br>（2010年12月現在、日本円換算で103,183百万円） |
| 従業員 | 従業員数　約3,796名（2010年12月現在） |

ODFJELL年次報告書及びホームページ掲載情報より

【沿革】

Odfjellは1916年に設立され、第二次世界大戦後にタンカーの運航を始め、現在は石油などの液体燃料を専門に輸送する海運企業となっている。本社はBergenに置いている。1983年、テキサス州ヒューストンに自社初となる石油ターミナルを設けたほか、今では世界各地に石油ターミナルを所有している。1986年にはオスロ証券取引所に上場した。

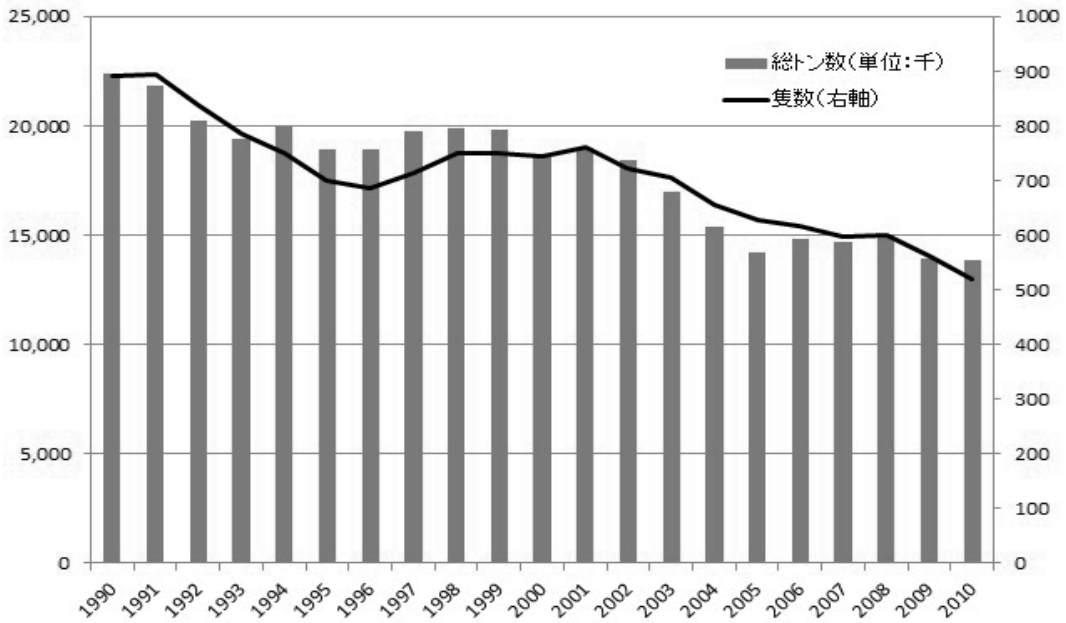
【船舶情報】

グループ運航船舶（2011年12月現在）

| 船種 | 自社所有船 | | 傭船 | | 合計 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 隻数 | 重量トン/TEU | 隻数 | 重量トン/TEU | 隻数 | 重量トン/TEU |
| コンテナ船 | | | | | | |
| 不定期専用船 | | | | | | |
| エネルギー船 | 45 | 1,514,256 | 56 | 1,250,722 | 101 | 2,754,978 |
| その他 | | | | | | |

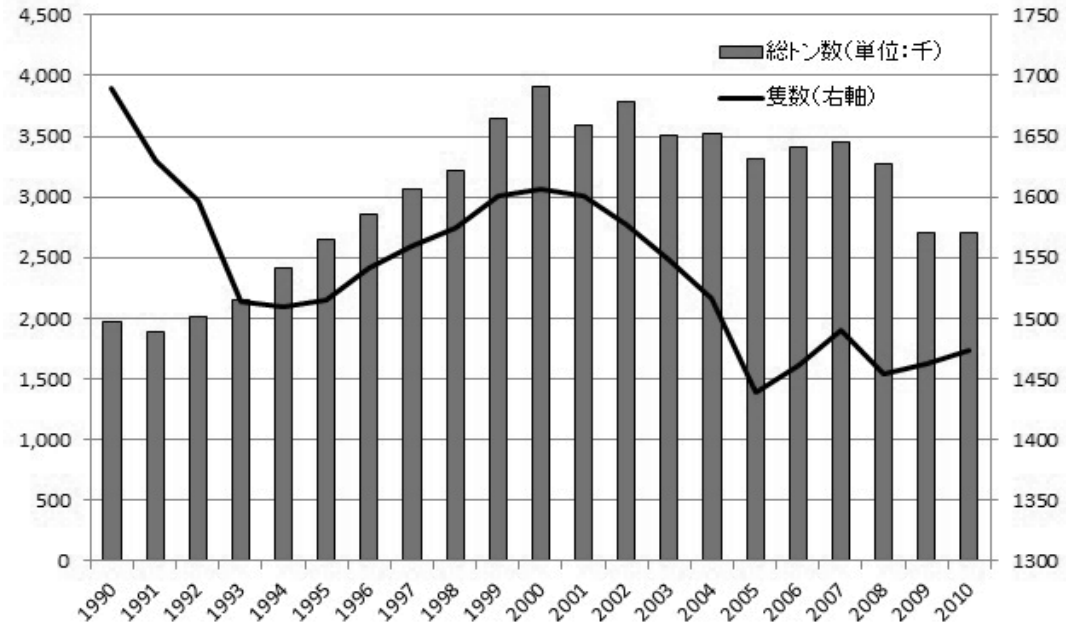
（２）船腹量・船種

図 IV-1 及び図 IV-2 において、NIS 登録船並びに NOR 登録船の隻数及び船腹量推移を示す。




＜図 IV-1　NIS に登録された船舶の船腹量推移＞

（IHS Fairplay, *World Fleet Statistics* より作成）




＜図 IV-2　NOR に登録された船舶の船腹量推移＞

（IHS Fairplay, *World Fleet Statistics* より作成）

（３）船種

2010 年 12 月 31 日現在におけるノルウェー支配船（外航）について船種別に見ると、ばら積み貨物船、兼用船及びその他乾貨物船で全体の 39.2%を占める。ついでオフショア事業関連が 29.7%、ガス・タンカー、ケミカル・タンカー及びその他石油タンカーが 29.7%、残りは旅客船で 1.3%となっている（表 IV-2 参照）。

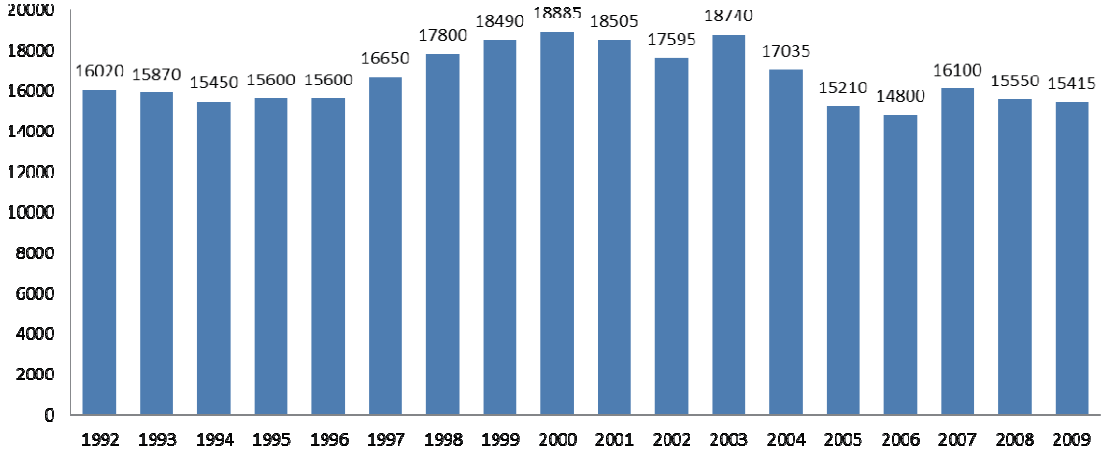
総トン数 100以上

| 船種 | NOR | | NIS | | 外国籍 | | 合計 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 隻数 | 載貨重量トン数(単位:千) | 隻数 | 載貨重量トン数(単位:千) | 隻数 | 載貨重量トン数(単位:千) | 隻数 | 載貨重量トン数(単位:千) |
| 客船 | 6 | 248 | 7 | 76 | 10 | 179 | 23 | 503 |
| ガス・タンカー | | | 48 | 2 136 | 68 | 1 872 | 116 | 4 008 |
| ケミカル・タンカー | | | 128 | 3 056 | 156 | 2 657 | 284 | 5 713 |
| シャトル・タンカー | 3 | 380 | 8 | 816 | 38 | 4 855 | 49 | 6 051 |
| その他石油タンカー | | | 44 | 4 699 | 33 | 3 369 | 77 | 8 068 |
| 兼用船 | | | 12 | 1 340 | | | 12 | 1 340 |
| ばら積み貨物船 | | | 59 | 3 640 | 76 | 2 390 | 135 | 6 030 |
| その他乾貨物船 | 19 | 30 | 136 | 2 277 | 392 | 3 037 | 547 | 5 344 |
| オフショア事業関連 | 198 | 728 | 127 | 450 | 201 | 775 | 526 | 1 953 |
| 合計 | 226 | 1138 | 569 | 18414 | 974 | 18955 | 1769 | 38507 |

＜表 IV-2　ノルウェー支配船構成（2010 年 12 月 31 日現在、総トン数 100 以上）＞
（出典）Norwegian Shipowners' Association, *Annual Report 2010*

（４）ノルウェー人船員

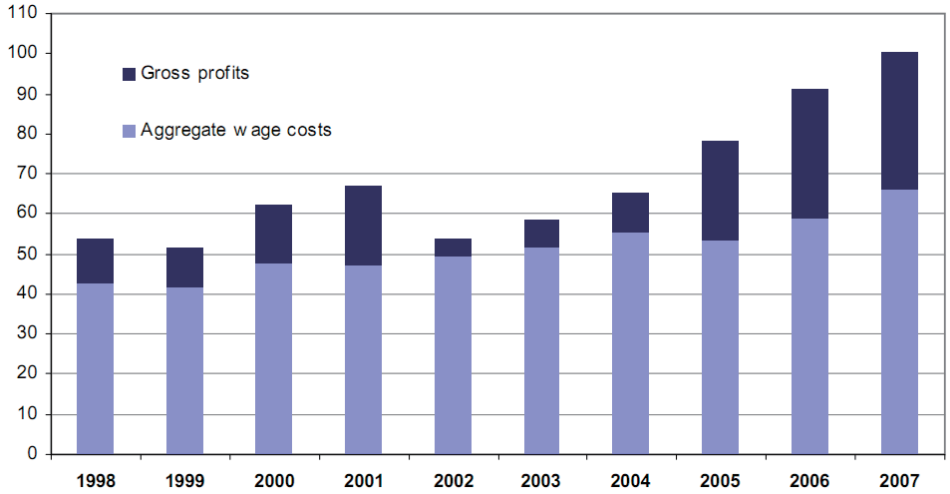
図 IV-3 は、ノルウェー商船のノルウェー人船員数（沖合リグで働く船員を含む。）の推移（1992～2009 年）を示したものである。ノルウェー人船員数は、比較的安定して推移していることがわかる。




＜図 IV-3　ノルウェー商船の自国船員数（1992-2009 年）　（単位：人）＞
（出典）ISL, *Shipping Statistics Yearbook*

（５）ノルウェーの海事クラスター

ノルウェーの海事クラスターは、海運企業、造船所、船用工業、海事サービスから構成されるとされる。1998 年から 2007 年までの海事クラスターによる付加価値の創出量を図 IV-4 に示す。




＜図 IV-4　ノルウェー海事クラスターによる付加価値創出量（1998 － 2007 年）
単位：10 億 NOK＞

出典：European Network of Maritime Clusters

ノルウェーの海事産業に携わる労働者数は2007年に約97,000人とされ、そのうち海運企業が29%、船用機器メーカーが26%、海事サービスが24%、造船所が21%を雇用している[1]。

[1] "Value creation in the Norwegian maritime cluster" (http://www.european-network-of-maritime-clusters.eu/downloads/5_79.pdf), p.4.

## Ⅴ　スウェーデンの海運強化策

### １．外航海運の現況と外航海運政策の動向

#### （１）外航海運の現況

スウェーデンでは外航海運がスウェーデンの総輸出額の 2.8%相当を稼いでおり（全 57 産業区分中で 12 位)、国内 GDP の 0.74%（全 57 産業区分中で 12 位）を占めている。

IHS の Global Insight の統計によれば、スウェーデンの 2010 年の海上荷動き量は、輸入が 10,024,695 トン、輸出が 25,275,685 トン(輸入の 2.52 倍）で、同年の海上コンテナ荷動き量は、輸入が 372,455TEU、輸出が 630,147TEU（輸入の 1.69 倍）である。主たる輸入品目（金額ベース、2010 年）は、自動車など機械類（3,815 億スウェーデンクローネ（4 兆 5,742 億円。2012 年 2 月 21 日時点の為替レートによる。以下同じ。）全輸入の 37.1%)、鉄鋼など原料別半製品(1,440 億スウェーデンクローネ(1 兆 7,270 億円)、同 14.0%)、原油・石油製品など鉱物性燃料（1,431 億スウェーデンクローネ（1 兆 7,146 億円)、同 13.9%)。主たる輸出品目（2010 年）は、自動車・通信機器など機械類（4,447 億スウェーデンクローネ（5 兆 3,320 億円)、39.7%)、鉄鋼など原料別半製品（2,175 億スウェーデンクローネ（2 兆 6,078 億円)、19.4%)、医薬品など化学品（1,365 億スウェーデンクローネ（1 兆 6,366 億円)、12.2%）である。ちなみに日本との間では、輸入では乗用車（37 億スウェーデンクローネ（444 億円)、全輸入の 24.4%）及び有機化学品（24 億スウェーデンクローネ（288 億円)、同 15.8%)、輸出では通信機器（17 億スウェーデンクローネ（204 億円)、全輸入の 12.0%）及び木材・板（16 億スウェーデンクローネ（192 億円)、同 11.5%）が主たるものである。

IHS Fairplay の“World Fleet Statistics”(2011）によれば、スウェーデンの海運企業が所有する船舶(1,000 総トン以上)は、308 隻、6,836,015 総トン、平均船齢 15 年。そのうち貨物船は、289 隻、6,553,544 隻、6,256,130 総トンとなっている。

#### （２）外航海運政策の動向

スウェーデンの主たる外航海運政策としては、船員所得税の免除・軽減、海運補助金が挙げられるのみで、今や欧州で外航海運政策の標準となっている国際船舶登録制度やトン数標準税制は導入されていない。特にトン数標準税制については、導入を求める声が海事産業界から挙がっているが、政府は一般に関心が薄いとされている。

スウェーデン籍船は、1960 年には世界の船腹量（129,770 千総トン）の 2.89%（3,747 千総トン、1,211 隻）で、定期船、不定期船、タンカー及び客船など、あらゆる分野で活動していたが、1976 年の 7,971 千総トン（764

隻）を境に便宜置籍化により減少を始め、2011 年には 3,369 千総トン（452 隻）、世界の船腹量（1,043,082 千総トン）の 0.32%にまで落ち込んでいる。

２．船舶登録制度

スウェーデンにおける船舶登録制度は、Sjölag（Maritime Code）（1994:1009）に規定されている。スウェーデンでは、長さ 12m 以上、幅 4m 以上の船舶はすべて登録しなければならない。

スウェーデンの船舶登録制度に登録できる船舶は、原則として、その所有権の 50%以上をスウェーデン国籍の個人または法人が有するものである。これ以外には、第一に、所有権の 50%以上を EEA 国籍の個人または EEA 域内の国内法によって設立された法人が有する船舶であって、その運航管理・支配がスウェーデン国内で行われるもの。第二に、所有権の 50%以上をスウェーデン国内に居住する EU/EEA 国籍の個人が有する船舶であって、通常、スウェーデン国内にあるもの。

他国で登録された船舶を登録すること（例えば裸用船登録など）は認められていない。スウェーデンの船舶登録に際しては、他国で登録をしていない旨の証明書若しくは他国での登録抹消証明書が求められる。

船員の配乗に関しては、船長が EU/EEA 籍でなければならないほかは、職員・部員について国籍要件はない。所定の条件を満たす外国海技資格受有者（EEA、ロシア及びフィリピン）は、当局の承認を得て配乗可能である。

なお、スウェーデンにはいわゆる国際船舶登録制度は存在しない。このため、スウェーデンの船主は外国の船舶登録制度を多く利用している。

スウェーデン船主協会（Swedish Shipowners’ Association。以下「SSA」。）によれば、300 総トン以上の船舶をスウェーデン商船隊として整理しているが、その船腹量は 523 隻、8,500,000 重量ンである。そのうちスウェーデン籍は 174 隻（1,700,000 重量トン）、外国籍は 349 隻（6,800,000 重量トン）であり、隻数ベースで 66.7%、重量トンベースで 80%が外国籍である（2011 年 1 月現在）。

特に、ばら積み船は 91 隻のうち 70 隻、タンカーは 203 隻のうち 163 隻、冷蔵・冷凍運搬船は全 48 隻が外国籍である。他方、外国の船舶登録制度よりもスウェーデンの船舶登録制度が利用されている船種は、客船（87 隻のうち 61 隻）、RORO 船（78 隻のうち 46 隻）である。

また、スウェーデン商船隊の平均船齢は、スウェーデン籍船 19.9 年、外国籍船 13.3 年となっている。スウェーデン船主協会は、より大型の船舶、そしてより近代的な船舶が外国籍に流れているとしている。

スウェーデン政府運輸分析庁によれば、スウェーデン商船隊（SSA による「スウェーデン商船隊」と同義かは不明。）において 2010 年に新たにスウェーデンに登録された船舶は 12 隻（185,000 重量トン）であるのに対し、外国に登録された船舶は 30 隻（335,000 重量トン）であるという（表Ⅴ-1 参照）。その 30 隻のうち、18 隻は単に外国の船舶登録制度への転籍である（残る 12 隻は海外

への売船)。

＜表Ⅴ-1：スウェーデン商船隊の増減要因（2010 年）＞

| | 要因 | 隻数 | 総トン | 重量トン |
|---|---|---|---|---|
| 増加 | 新造船 | 2 | 0 | 0 |
| | 外国船の購入 | 3 | 1,000 | 0 |
| | スウェーデン籍への転入 | 7 | 213,000 | 185,000 |
| | **計** | **12** | **213,000** | **185,000** |
| 減少 | 外国への売船 | 12 | 171,000 | 86,000 |
| | 外国船舶登録制度への転出 | 18 | 326,000 | 249,000 |
| | **計** | **30** | **497,000** | **335,000** |

出典：スウェーデン政府運輸分析庁

なお、SSA によれば、バミューダ、バハマ、ノルウェー（国際船舶登録制度（NIS））、英国、デンマーク（国際船舶登録制度（DIS））、ジブラルタル、シンガポールなどの船舶登録制度がスウェーデンの海運企業によって利用されているという。

３．海運関連税制

（１）トン数標準税制

トン数標準税制は導入されていない。

スウェーデン船主協会の要望を受け、スウェーデン政府は 2004 年 11 月 25 日にトン数標準税制の導入を検討する委員会を立ち上げた。当該委員会は、2006 年 3 月にレポートをまとめ、そこでは、トン数標準税制の導入が提言され、その目的は、海運関連産業の振興及びスウェーデン籍船の増加とされたが、現在も導入されていない。

なお、スウェーデンの法人税率は 26.3%である。

（２）その他の税制

船舶は固定資産税の対象外である。

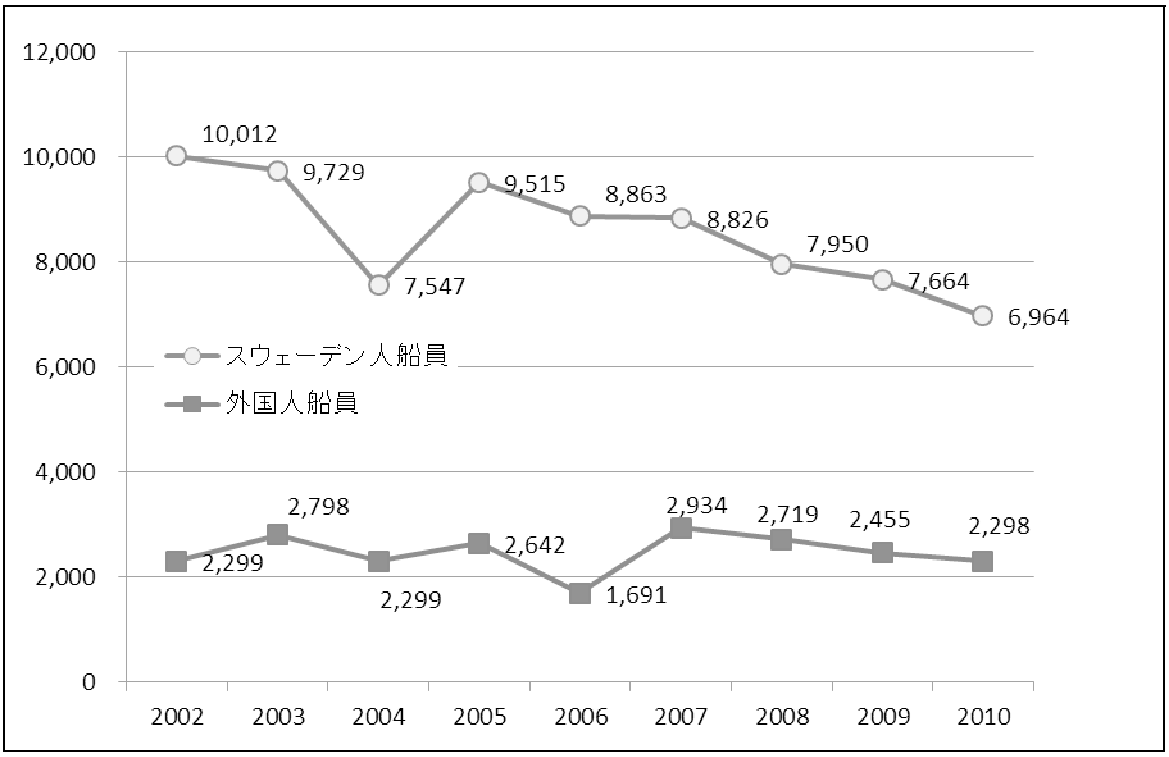
## ４．船員関連制度

### （１）承認船員制度

スウェーデンでは、EEA 国及びスウェーデンが承認取極を締結している国(ロシア及びフィリピン)が発給した資格証明書を受有する者を承認し、スウェーデン籍船への配乗を認めている。

承認に際して試験はない。ただし、①500 総トン以上の船舶の船長及び一等航海士、②3,000kw 以上の推進出力の主推進機関を備えた船舶の機関長及び一等機関士、③750kw 以上 3,000kw 未満の推進出力の主推進機関を備えた船舶の機関長及び一等機関士、のいずれかとして承認を受ける場合には、予めスウェーデン海事法令講習を修了していなければならない。

スウェーデン政府運輸分析庁によれば、スウェーデン商船隊（300 総トン以上）に乗り組む承認外国人船員は、2010 年には 2,298 名（スウェーデン人船員は 6,964 名）である。最近の傾向につき、図Ⅴ-1 参照。




＜図Ⅴ-1：スウェーデン商船隊（300 総トン以上）に乗り組む船員数の推移＞

出典：スウェーデン政府運輸分析庁

（２）船員所得税軽減制度等

当初の船員税制は、1959 年に導入され、船員が申告すれば源泉徴収された税の還付を受けられるというものであった。当該船員税制が 1997 年に廃止されたことに伴い、船員の所得控除制度、税額控除制度及び課税免除制度が導入された。

いずれの制度も、船員が陸上勤務者と同等の社会サービス及び社会的利益を利用していないことを考慮して導入されたことは共通している。それに加えて船員の所得控除制度及び税額控除制度は、スウェーデンを旗国とする船舶の数を増やし（スウェーデン海運の振興）、スウェーデン人船員（厳密にはスウェーデンに納税義務を負う船員。以下同様。）の雇用を維持すること、課税免除制度は、外国籍船においてスウェーデン人船員を雇用する船主の負担を軽減することをそれぞれ目的としている。

①所得控除制度

船員の所得控除制度は、EU/EEA 加盟国の旗を掲げる商船、旅客船又は商業海運に関連する目的で用いられる船舶において働く船員であって、スウェーデンに納税義務を負う者を対象として、商船等で働く場合には年間最大 36,000SEK（431,640 円。換算レートは 2012 年 2 月 21 日時点。1SEK=11.99 円。）、旅客船で働く場合には年間 35,000SEK（419,650 円）の所得控除を船員として働いた日数に比例して認めるものである。個人の所得税率は、年収に応じ 30%、50%、55%であるため[1]、商船の場合、10,800SEK（119,988 円）、18,000SEK（199,980 円）、19,800SEK（237,402 円）の税額減となる。

②税額控除制度

税額控除制度は、船員の所得控除制度（上記①）と同様の船舶及び船員に対して、商船等で働く場合には年間最大 14,000SEK（167,860 円）、旅客船で働く場合には年間最大 9,000SEK（107,901 円）の税額控除を船員として勤務日数に比例して認めるものである。

③課税免除制度

課税免除制度は、スウェーデンに納税義務を負う船員であって、EU/EEA 国の雇用者の下で「一定の外洋」を航行する外国籍船において年間 183 日以上船上で働く者について所得税を免除するものである。

「一定の外洋」とは、非欧州海域（ただし、地中海、黒海、北緯 22 度以北の北アフリカ西海岸、カナリア諸島及びマデイラ島は除く）、欧

[1] 地方税（28.9%～34.2%）を仮に 30%とし、国税（年収 401,100SEK（4,807,990 円）未満は無税、401,100SEK 以上 574,300SEK（6,885,857 円）未満は 20%、574,300SEK 以上は 25%）を足して算出。

州海域のトロンハイムフィヨルドの北方・西方海域、及びシェトランド諸島最北端から西経 11 度まで、この経線に沿って北緯 48 度までの海域を指す。

この課税免除制度は、当初はスウェーデン国内の雇用主に雇われた船員のみを対象とするものであったが、欧州委員会より EC 条約に規定する開業及び設立の自由並びに差別の禁止に抵触する旨の指摘を受けて、EU/EEA 域内の雇用主に雇われた船員にまで対象を拡大した経緯がある。対象を拡大したことで、当該課税免除制度は、当該船員に対する減税効果に加え、船会社（雇用主）を EU/EEA 域内へ誘致するインセンティブになるものとして欧州委員会から評価されている。

なお、上記 3 つの制度は、適用条件によって下図（表Ｖ-2）のように整理できる。

＜表Ｖ-2：スウェーデンの船員所得税軽減制度＞

| 適用条件 | ①所得控除 | ②税額控除 | ③課税免除 |
|---|---|---|---|
| 就労船舶の国籍 | EU/EEA 国 | EU/EEA 国 | 外国 |
| 雇用主の国籍 | 問わない | 問わない | EU/EEA 国 |
| 船上日数 | 問わない | 問わない | 183 日以上 |

５．カボタージュ

The Law on Foreign Traffic on Sweden and Finland（1724 年）に基づき、カボタージュは規制されている。ただし、ＥＵ籍船の場合、2 国間協定で相互に認める場合（2012 年 5 月現在アルゼンチン、アイスランド、日本、ノルウェー及び米国と締結）、スウェーデン籍船が利用不可能な場合（航海毎に許可申請）には、外国籍船で内航輸送に従事することが可能である。

６．その他

スウェーデン人船員の雇用に係る費用を助成する制度として、海運補助金と呼ばれる制度がある。

当該制度は、スウェーデン籍船においてスウェーデン人船員を雇用する者に対し、当該スウェーデン人船員の所得税及び社会保障費雇用者負担分に相当する額が補助金として支給されるものである。

【データ編】

１．スウェーデンの経済の概況

（１）スウェーデンの概況（JETRO・海外ビジネス情報より）

面積：450,295 平方キロメートル(日本の 1.2 倍)
人口：942 万人(2011 年、出所：スウェーデン中央統計局)
首都：ストックホルム　人口 83 万人（2009 年 11 月 1 日）
言語：スウェーデン語
宗教：プロテスタント福音ルーテル派

（２）スウェーデン経済の概況（JETRO・海外ビジネス情報及び IHS「Global Insight」より）

名目 GDP 総額：3 兆 3,062 億スウェーデン・クローナ
名目 GDP 総額：4,587 億ドル
一人あたりの GDP（名目）：4 万 9,183 ドル
実質 GDP 成長率：5.7%
貿易収支（国際収支ベース）：289 億 1,400 万ドル
経常収支（国際収支ベース）：304 億 9,600 万ドル
外貨準備高：425 億 6,500 万　ドル
海上荷動き量：輸入 10,024,695 トン、輸出 25,275,685 トン
海上コンテナ荷動き量：輸入 372,455TEU、輸出 630,147TEU

スウェーデンの人口は 2012 年 2 月時点で 948 万人。主要産業は、機械工業(主に自動車)、化学工業、林業、情報（IT）産業である。2008 年の金融危機による世界経済の低迷を受けて、実質経済成長率は 2008 年にマイナス 0.41%、2009 年にマイナス 5.14%となった。2010 年には、政府による低金利政策や減税措置等の景気対策が奏功し、プラス 4.43%に転じた。

失業率は 2005 年以降低下傾向にあったが、2008 年の金融危機の影響により業績が低迷した製造業を中心に整理解雇が相次いだため、2010 年には 8.4%を記録した。その後の失業率は回復傾向にあり、2012 年には 7.0%にまで改善する見込みである。財政収支は 2008 年に対 GDP 比 2.2%と黒字であったが、2009 年にはマイナス 0.9%に転落した。その後、財務収支は 2011 年に黒字化（対 GDP 比で 0.3%）しており、回復が見込まれている。

スウェーデンの 2011 年度総輸出額に占める主要品目割合は、産業機器、通信機器、道路輸送機器などの機械類が全体の 43.5%を占め、鉄鋼など原料別半製品（13.2%）、医薬品など化学品（10.9%）がそれに続く。

（３）行政機構

運輸部門を所管するのは、企業・エネルギー・通信交通省（Ministry of Enterprise, Energy and Communications）であり、24 のエージェンシーを設置している。そのひとつであるスウェーデン交通庁（Swedish

Transport Agency: (Transportstyrelsen)) は、海事局 (Maritime Department) を含む４つの局を有している。

## ２．スウェーデン外航海運の概況

### （１）海運会社

The Stena Group

【基礎情報】

| | |
|---|---|
| 商号 | The Stena Sphere |
| 本社 | Masthuggskajen, SE-405 19 Göteborg, Sweden |
| 会社HP | http://www.stena.com |
| 資本金 | 10,189百万クローネ<br>(2010年12月現在、日本円換算で120,163百万円) |
| 売上高 | 連結売上高　29,231百万クローナ<br>(2010年12月現在、日本円換算で344,735百万円) |
| 従業員数 | 連結従業員数　約18,800名<br>(2010年12月31日現在) |

【沿革】

1962年、Sten Olssonがデンマークのフレゼリクスハウンとヨーテボリ間航路で運航していた船会社を買収して設立。ステナ・スフィア (Stena Sphere) グループには、ステナライン (フェリー)、ステナバルク (バルカー)、ステナRoRo (RoRo船) の海運関連のほか、不動産、金融、資源採掘に及ぶ。本社はヨーテボリに構える。1972年には、コンピューター予約・発券システムを世界に先駆けて導入した。1980年代にスウェーデン、デンマーク間航路の競合会社を買収したのを皮切りに、オランダやイギリス、アイルランドなどの船会社を買収した。

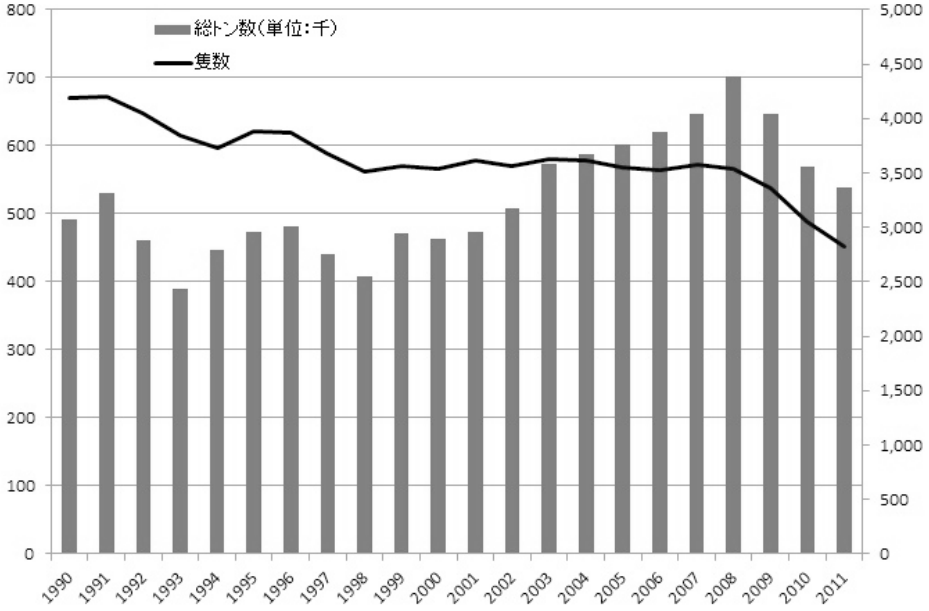
【グループ運航船舶】(2009年10月31日現在)

| 船種 | 自社所有船 | | 傭船 | | 合計 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 隻数 | 重量トン/TEU | 隻数 | 重量トン/TEU | 隻数 | 重量トン/TEU |
| コンテナ船 | 0 | | 0 | | 0 | |
| 不定期専用船 | | | | | 10 | |
| エネルギー船 | 18 | | 36 | | 54 | |
| その他(フェリー) | | | | | 36 | |

コンテナ船の単位はTEU (出典：Stena Sphereホームページ)

（２）船腹量・船種

IHS Fairplay の”World Fleet Statistics”によれば、スウェーデン籍船の 1990 年以降の船腹量推移は、図Ⅴ-2 のとおりである。




＜図Ⅴ-2　スウェーデン籍の船腹量推移（1,000 総トン以上の船舶に限る）＞

【出典：IHS Fairplay, *World Fleet Statistics*】

スウェーデン商船隊（100 総トン以上、2010 年 12 月 31 日現在）の構成を表Ⅴ-3 に示す。タンカーや大型貨物船は外国籍船が多く、旅客船は自国籍船が多い。

＜表Ｖ-3　スウェーデン商船隊の構成（100 総トン以上、2010 年 12 月 31 日現在）＞

| 船種 | スウェーデン籍船 | | | 外国籍用船 | | | 合計 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 隻数 | 総トン数（単位：千） | 載貨重量トン数（単位：千） | 隻数 | 総トン数（単位：千） | 載貨重量トン数（単位：千） | 隻数 | 総トン数（単位：千） | 載貨重量トン数（単位：千） |
| タンカー | 50 | 348 | 504 | 225 | 5 371 | 9 304 | 275 | 5 719 | 9 808 |
| ばら積み船 | 6 | 16 | 20 | 6 | 130 | 222 | 12 | 146 | 242 |
| 乾貨物船 | 117 | 2 562 | 1 481 | 188 | 2 129 | 1 803 | 305 | 4 691 | 3 284 |
| **貨物船全体** | **173** | **2 926** | **2 005** | **419** | **7 630** | **11 329** | **592** | **10 556** | **13 334** |
| 旅客フェリー | 56 | 1 056 | 210 | 23 | 600 | 133 | 79 | 1 656 | 343 |
| その他の旅客船 | 167 | 93 | 58 | 1 | 4 | 0 | 168 | 97 | 58 |
| **旅客船全体** | **223** | **1 149** | **268** | **24** | **604** | **133** | **247** | **1 753** | **401** |
| **全体** | **396** | **4 075** | **2 273** | **443** | **8 234** | **11 463** | **839** | **12 309** | **13 736** |

（出典）Sveriges Officlella Statistik

（３）船員

スウェーデン商船隊（300 総トン以上）に乗り組む船員に関して、近年の推移は前掲図Ｖ-1 のとおりであるが、その職種別内訳（2010 年）を表Ｖ-4 に示す。

＜表 Ｖ-4　スウェーデン商船隊（300 総トン以上）に乗り組む船員の職種別内訳（2010 年 9 月 30 日現在）　（単位：人）＞

| | スウェーデン人船員 | 外国人船員 | 合計 |
|---|---|---|---|
| 船長 | 560 | 31 | 591 |
| 航海士 | 958 | 186 | 1,144 |
| 甲板部員 | 1,442 | 463 | 1,905 |
| 機関士 | 1,015 | 228 | 1,243 |
| 機関部員 | 642 | 211 | 853 |
| 事務長 | 310 | 158 | 468 |
| 事務部員 | 2,037 | 1,021 | 3,058 |
| 合計 | 6,964 | 2,298 | 9,262 |

（出典）Sveriges Officlella Statistik

（4）スウェーデンの海事クラスター

スウェーデンでは、海事クラスターの構成部門として、海運、港湾、造船・舶用、船舶ブローカー、金融、行政、教育及び海洋レジャーが挙げられている。2009 年のスウェーデン成長政策分析機関の研究によれば、この海事クラスター全体で約 105,300 人の雇用があるという（表Ⅴ-5）。

＜表Ⅴ-5：海事クラスターの雇用内訳＞

| 部門 | 雇用者数（人） |
|---|---|
| 海運 | 14,200 |
| 港湾、船舶ブローカー、金融 | 6,300 |
| 造船・舶用 | 72,500 |
| 海事行政・海軍等 | 4,200 |
| 調査研究 | 400 |
| 海洋レジャー | 5,200 |
| 漁業 | 2,500 |
| **計** | **105,300** |

出典：スウェーデン成長政策分析機関”Sweden’s maritime sector”（同機関 HP<http://www.tillvaxtanalys.se>にて閲覧可）

スウェーデン海運の経済効果については、スウェーデン成長政策分析機関が表Ⅴ-6 のように算出している。海運業における 2008 年の売上高は 4,300 万～4,760 万クローネ（約 5.16～5.71 億円）、2007 年の付加価値創出量は 92 億クローネ（約 1,104 億円）となっている。

＜表Ⅴ-6：スウェーデン海運の経済効果＞

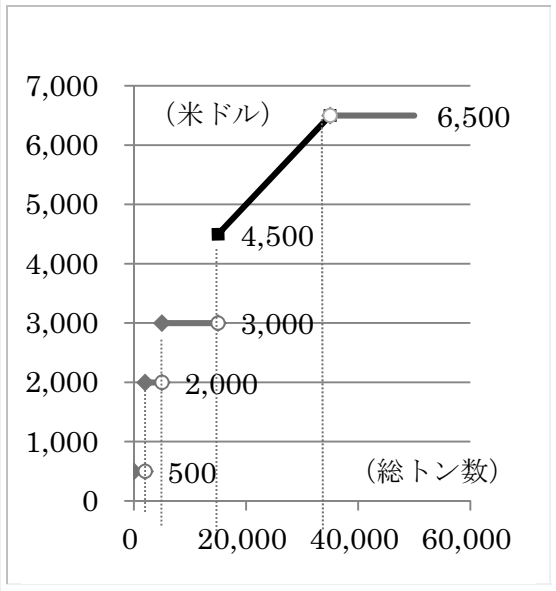
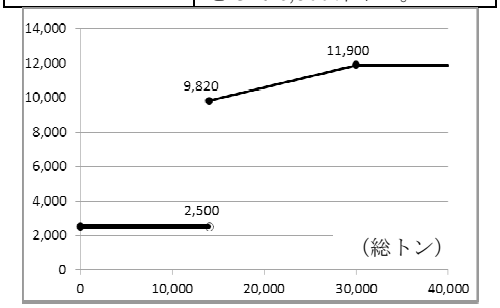
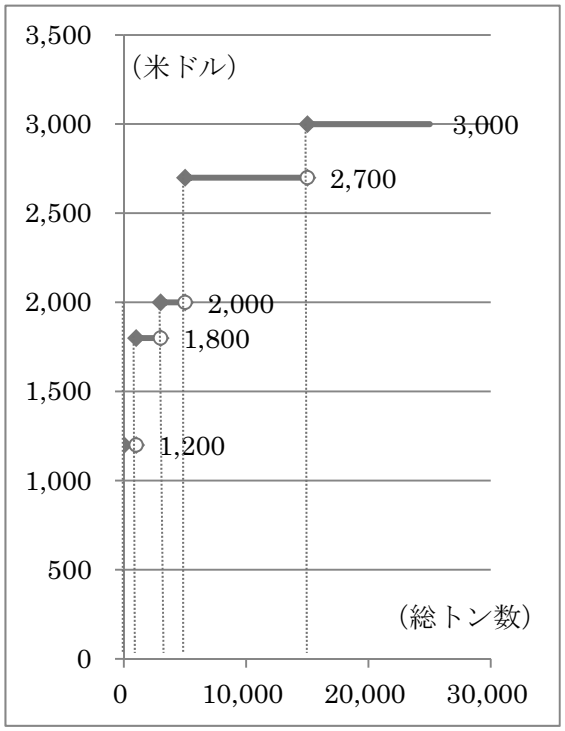
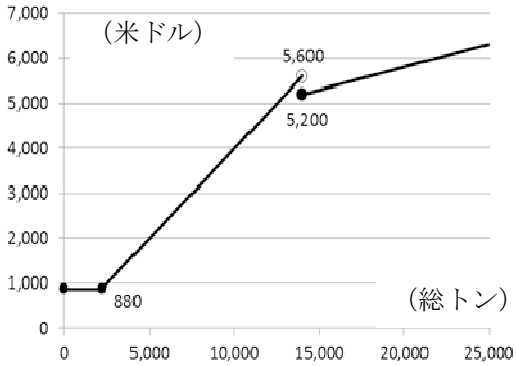
| 項目 | 金額 |
|---|---|
| 売上高（2008 年） | 4,300 万～4,760 万クローネ（約 5.16～5.71 億円） |
| 付加価値量（2007 年） | 92 億クローネ（約 1,104 億円） |
| 対従業員純利益 | 1 人当たり 310 万クローネ（約 3,720 万円） |

出典：Tillväxtanalys.（2010）*Sweden’s maritime sector: An important part of a Swedish maritime strategy.* Östersund: Tillväxtanalys.

# 第二部　　便宜置籍国

# 海運関係施策比較対照表

<table>
<tr><th></th><th>パナマ</th><th>リベリア</th></tr>
<tr><td>国籍船の配乗要件（原則）</td><td>事実上要件なし（法律上は原則として全乗員のうち 10%はパナマ人）</td><td>要件なし。</td></tr>
<tr><td>登録隻数（対象年二〇一〇年／千総トン以上）*1</td><td>6,379 隻</td><td>2,512 隻</td></tr>
<tr><td>登録の国別配分（対象年二〇一〇年／千総トン以上）*2</td><td>6,379 隻中<br><br>パナマ所有分：1,135 隻（構成比 17.8%）<br><br>外国所有分（上位 5 か国）：
<table>
<tr><th></th><th>国名</th><th>隻数</th><th>構成比</th></tr>
<tr><td>1</td><td>日本</td><td>2,347</td><td>36.8%</td></tr>
<tr><td>2</td><td>中国</td><td>574</td><td>9%</td></tr>
<tr><td>3</td><td>ギリシャ</td><td>402</td><td>6.3%</td></tr>
<tr><td>4</td><td>韓国</td><td>366</td><td>5.7%</td></tr>
<tr><td>5</td><td>台湾</td><td>337</td><td>5.3%</td></tr>
<tr><td colspan="2">五か国合計</td><td>4,026</td><td>63.1%</td></tr>
</table></td><td>2,512 隻中<br><br>リベリア所有分：156 隻（構成比 6.2%）<br><br>外国所有分（上位 5 か国）：
<table>
<tr><th></th><th>国名</th><th>隻数</th><th>構成比</th></tr>
<tr><td>1</td><td>ドイツ</td><td>1,049</td><td>41.8%</td></tr>
<tr><td>2</td><td>ギリシャ</td><td>454</td><td>18.1%</td></tr>
<tr><td>3</td><td>ロシア</td><td>108</td><td>4.3%</td></tr>
<tr><td>4</td><td>日本</td><td>102</td><td>4.1%</td></tr>
<tr><td>5</td><td>台湾</td><td>88</td><td>3.5%</td></tr>
<tr><td colspan="2">五か国合計</td><td>1,801</td><td>71.7%</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>船舶登録に係る収入</td><td>➢ 131 百万米ドル／年 *3<br>➢ 歳入割合 1.24% *4</td><td>➢ 16 百万米ドル／年*5<br>➢ 歳入割合 6.4%*6</td></tr>
<tr><td>登録可能主体</td><td>すべての自然人又は法人（ただし、個人についてはパナマに住所を有し、5 年以上居住していること）</td><td>① リベリア市民権又は国籍を有する者<br>② リベリア法人<br>③ 外国海事事業体（Foreign Maritime Entity）<br>要件は以下の全てを満たすこと：<br>(ア) 本国で、法人格を有すること<br>(イ) 本国で、船舶を所有する資格があること<br>(ウ) リベリアに常設事務所を有するか、リベリアにおいて登録されている代理人を指定していること</td></tr>
<tr><td>登録可能船舶</td><td>制限なし</td><td>① リベリア国内及びリベリアと他の西アフリカ諸国との間の貿易に従事する純トン数 20 トン以上の船舶<br>② 純トン数 500 トン以上の国際貿易に従事する船舶<br>③ 娯楽目的に使用される 24 メートル以上のヨット、又は他の船舶</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th></th><th></th><th>パナマ</th><th>リベリア</th></tr>
<tr><td rowspan="2">登録費用及びディスカウント(主要なもの)</td><td>初期費用</td><td>【登録税（Registration Tax）】<br> 
<br>➢ 15,000 総トン超については、総トン当たり 0.10 米ドルを 3,000 米ドルに加算（上限 6,500 米ドル）</td><td>【初期登録費用（Initial Registration Fee）】<br>なし。ただし規定上は以下の通りで、現在は免除されている。<br><table><tr><th>純トン数</th><th>料金</th></tr><tr><td>14,000 トン未満</td><td>2,500 米ドル</td></tr><tr><td>14,000 トン以上</td><td>トン当たり 0.13 米ドル（上限 3,900 米ドル）に 1,500 米ドルを加算。その他、事務費として 6,500 米ドル。</td></tr></table> 
</td></tr>
<tr><td>年間費用</td><td>【領事料／年（Single Annual Consular Tasa）】<br> 
<br>➢ 15,001 トンから 3,000 米ドル<br>➢ 領事料のほか、年間税（annual tax）、検査料（annual inspection fee）、事故調査料（accident investigation fee）及び国際会議への政府参加料（以下、これらをまとめて「付加料金」という。）が課金される。</td><td>【登録税／年（Annual Tonnage Tax）】<br><table><tr><th>純トン数</th><th>料金</th></tr><tr><td>14,000 トン未満</td><td>トン当たり 0.40 米ドルで、少なくとも 880 米ドル</td></tr><tr><td>14,000 トン以上</td><td>トン当たり 0.10 米ドルに 3,800 米ドルを加える</td></tr></table> 
<br>➢ 登録税のほか、海難調査費、国際海事機関参加費用、安全検査費用、登録証書費用等が課金される。</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th></th><th></th><th>パナマ</th><th>リベリア</th></tr>
<tr><td></td><td>ディスカウント</td><td>➢ 新造船の登録に対するディスカウント<br>（10 万総トン以上船舶の登録税 50%ディスカウント（1 年間）、領事料及び付加料金 50%ディスカウント（3 年間）などがある。）<br>➢ 船齢 5 年未満の船舶登録に対するディスカウント（新造船を除く。）<br>（10 万総トン以上船舶の登録税 50%ディスカウント（1 年間）、領事料及び付加料金 25%ディスカウント（3 年間）などがある。）<br>➢ 移動式海洋掘削装置（MODUs）のパナマ籍復帰に対するディスカウント<br>（登録税及び検査料以外の税金を 2 年間免除。）<br>➢ 大量登録ディスカウント（1 年間）<br>（16 隻から 50 隻を登録している場合、新たに登録した船舶に係る登録税、領事料及び付加料金の 35%ディスカウントなどがある。）<br>➢ 同一暦年中に 3 隻以上の登録を希望する船舶がある場合のディスカウント<br>（同一の経済グループに属する船舶が同一暦年中に 3 隻以上登録される場合、新規登録船舶に係る登録税、領事料、付加料金を 60%ディスカウント（1 年間）；新規登録船舶が新造船である場合、登録後の二年目及び三年目については、その総トン数に応じた新造船のディスカウントが適用される。）<br>➢ 24 か月間 PSC 検査による拘留がなかった船舶に対するディスカウント<br>（領事料及び付加料金を 15%ディスカウント）<br>➢ 大気汚染削減のための革新的措置導入船舶に対するディスカウント<br>（ディスカウント率は交渉ベースで決定）<br>注：ディスカウントの併用はできない。</td><td>2000 年 7 月 1 日以降にリベリア籍に登録された船舶に関しては、総トン数や登録する船舶数に応じて、ディスカウントされる可能性がある。（交渉ベースで決定）</td></tr>
<tr><td rowspan="3">チャーターイン</td><td></td><td>可能</td><td>可能</td></tr>
<tr><td>定義</td><td colspan="2">外国登録船舶を裸用船する場合、自国の国旗の掲揚を認める船舶登録制度*7　（両国については、通常登録制度と同様、それぞれの国の旗を掲げることを許可している。）</td></tr>
<tr><td>条件</td><td>
<table>
<tr><td>裸用船限定</td><td>あり</td></tr>
<tr><td>原登録国証明書</td><td>必要<br>（他国へのチャーターアウトの許可）</td></tr>
<tr><td>同意が必要とされる者</td><td>船主、抵当権者</td></tr>
<tr><td>期間</td><td>裸用船契約期間中</td></tr>
<tr><td>私法関係の登記</td><td>原登録国の法が適用される</td></tr>
<tr><td>登録料</td><td>通常船籍登録と同一</td></tr>
</table>
</td><td>
<table>
<tr><td>裸用船限定</td><td>あり</td></tr>
<tr><td>原登録国証明書</td><td>必要（自国の旗を掲げさせる権利の撤回）</td></tr>
<tr><td>同意が必要とされる者</td><td>船主、抵当権者、及び記録された債務の保有者</td></tr>
<tr><td>期間</td><td>2 年（更新可能）</td></tr>
<tr><td>私法関係の登記</td><td>原登録国の法が適用される</td></tr>
<tr><td>登録料</td><td>新造船の通常登録と同一</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="2"></th><th>パナマ</th><th>リベリア</th></tr>
<tr><td rowspan="3">チャーターアウト</td><td></td><td>可能</td><td>可能</td></tr>
<tr><td>定義</td><td colspan="2">自国登録船舶が外国人に裸用船された場合、外国の国旗の掲揚を認める船舶登録制度*8<br>（たとえば、パナマ籍船の場合、パナマと最恵国待遇協定を締結していないロシアなどに当該船が入港する場合に課せられる高額な港湾諸費を回避するため、本制度が利用されている。）</td></tr>
<tr><td>条件</td><td><table><tr><td>裸用船限定</td><td>あり</td></tr><tr><td>期間</td><td>裸用船契約期間中</td></tr><tr><td>私法関係の登記</td><td>引き続き有効</td></tr></table></td><td><table><tr><td>裸用船限定</td><td>あり</td></tr><tr><td>期間</td><td>2 年（更新可能）</td></tr><tr><td>私法関係の登記</td><td>引き続き有効</td></tr></table></td></tr>
<tr><td colspan="2">その他</td><td>「休航特別登録（Lay-up Registry）」<br>休航中の負担軽減措置：<br>➢ 休航登録証書発行<br>➢ 年間検査料免除、事故調査料免除等による負担軽減（実際の負担軽減措置の内容については、当局個別対応により決定）<br>➢ 船内証書備置義務免除<br>➢ 完全な配乗義務も定期検査も要求されない。<br><br>船舶検査員の IT 装備推進<br>➢ パナマ本局との 24 時間オンライン化と画像・映像添付可能な検査報告方式の導入<br>➢ 2012 年 7 月完全実施予定</td><td>LISCR の設立<br>➢ リベリア政府は 2000 年に、自国の船舶登録制度の運用する権限を、米国法人である LISCR に授権。2000 年の 1698 隻を 2010 年には 3467 隻と、リベリア籍船を増加させることに寄与。<br><br>「ハーモナイズド検査プログラム」の導入<br>➢ 年次安全検査（Annual Safety Inspection）、ISM コード、ISPS コードの三つ全ての検査を 1 回の乗船検査で行うことにし、検査の重複回避。<br>➢ 寄港時間の短縮。</td></tr>
</table>

*1 出典：CIA ホームページ, *The World Factbook*。本文中の登録隻数及び登録総トン数に係るデータは IHS Fairplay, *World Fleet Statistics*（対象船舶は 100 総トン以上）を活用しているが、本比較表においては、共通データを用いる都合上、CIA のデータを用いている。

*2 出典：CIA ホームページ, *The World Factbook*

*3 出典：在京パナマ大使館・パナマ海運庁共催「パナマ籍商船～最近の動向～」（2011 年 12 月 5 日）講演会資料に記載されている 2010 年度船舶登録制度関連収入

*4 2010 年度国家予算 10,575 百万米ドルを分母として算出

*5 出典：リベリア財務省『2008 年 7 月 1 日から 2009 年 6 月 30 日年度の国家予算』*available at* http://mof.gov.lr/doc/0809%20Budget%20Book%20Final%20080905.pdf による海事分野での収入（maritime revenue）。

*6 2008 年度の歳入予測 249 百万米ドルを分母として算出

*7 （財）日本海運振興会『外国籍船に自国国旗を掲揚させる制度に関する実態調査報告書』（2006 年 6 月）2 頁。

*8 同上

## VI　パナマの海運政策

### １．便宜置籍国としての歴史的経緯

パナマの船舶登録制度は、船舶所有者の国籍がパナマ国籍ではないことを許容し、かつ、あらゆる国籍の船員の配乗を許容している。いわゆる「自由登録（Open Registry）」or「便宜置籍（Flag of Convenience）」（以下、「Open Registry」という。）政策をとっているパナマは、現在、世界の商船隊船腹量の約 2 割、登録隻数にして約 8,000 もの登録船舶を有する世界第一の船舶登録国である。第二位のリベリア（登録隻数：約 2,500、船腹量約 1 割）との差が大きく開いていること、及び、日本商船隊の 7 割弱がパナマを旗国としている状況も勘案するならば、パナマの船舶登録制度には、他の便宜置籍国にはない比較優位が存在しているといえる。したがって、パナマが制度構築している「Open Registry」制度の実態を把握し、登録主体たる船社にとっての利便性及び利点を浮かび上がらせることは、我が国外航海運業の動向及び潜在ニーズを把握するうえで重要である。

（１）創設期

パナマ船舶登録制度の起源は、1922 年にまで遡ることができる[1]。同時に、それは便宜置籍の起源でもある。すなわち、同年、米国の海運会社ユナイテッド・アメリカ・ラインが、禁酒法上の制約を回避するべく、自社船をパナマに転籍したことに始まるからである。以後、労働組合による賃上げ圧力による船員の賃金コスト上昇を受けた米国船主により、相対的に安価な外国人船員を雇用すべく、パナマ、ホンジュラスへの置籍が進展し始める。米国以外にも、たとえばノルウェー船主が 1930 年に自社船の船籍をパナマに変更し、また、第二次世界大戦の勃発を恐れたドイツ系船主が 1935 年に自社船をパナマに転籍するなど、便宜置籍船は次第に国際海運の世界における重要なツールとして認識され始める[2]。その結果、第二次世界大戦後における海運業界の激しい競争もあり、1948 年半ばには、総トン数ベースで、米国、英国、ノルウェーに次ぐ世界第四位の船舶登録国となった[3]。

---

[1] 竹本正幸訳『国連報告書：便宜置籍船と多国籍企業』（ミネルヴァ書房、1979）38-40 頁

[2] 榎本喜三郎『「便宜置籍船」問題論集』（近藤記念海事財団、1993）4-10 頁

[3] 水上千之『船舶の国籍と便宜置籍』（有信堂、1994 年）148 頁

（2）苦境期

便宜置籍の利用については、これが主として高賃金船員に代わり低廉な船員を利用するものであったため、当初から国際運輸労連（International Transport Workers' Federation: ITF）により問題視されていた。ITF による二度の申立てを受けた国際労働機関（International Labour Organization: ILO）は、便宜置籍の実態に関する報告書を作成し、本問題は ILO 合同海事委員会の場で労使を交え討議がなされた。この時、船員側から、国際海運における利害関係も経験も有しないパナマのような国が、急速に登録船舶を増やしている現状を指摘し、かつ、パナマは ILO 海事関連条約を一つも批准しておらず、国内には船主・船員間で団体交渉協約を締結するための組織がなんら存在していないことが指摘された[4]。

ILO への申立てにもかかわらず、便宜置籍の船腹量の増加がさらに拡大していったことに危機感を感じた ITF は、1948 年、パナマ及びホンジュラス籍船に対するボイコットの方針を宣言した。

この ITF のボイコット宣言に対し、1948 年、パナマ政府は ILO に対し、パナマ籍船の実態に関する調査を目的とした特別委員会（三人委員会）の設置を要請した。それと並行し、パナマ政府は、ITF によるボイコット実施を回避すべく、検査体制の整備や、ILO 海事関連条約の批准、国内法制の整備等、種々の改革に着手するも、その歩みは ITF 側の満足いくものではなかったとされる。1949 年に三人委員会により出された勧告についても、ITF 側の評価は決して芳しいものではなかった。そのため、ITF は、1958 年に便宜置籍船に対する世界規模でのボイコットの開始を決定し、同年の 12 月 1 日から 5 日までの 4 日間にわたり、ITF によるボイコットがはじめて実施された[5]。

このように、「便宜置籍国」パナマに対する国際的な風当たりが強まる一方、1950 年以降、「Open Registry」の急速な拡大が生じたことも、また事実であった。特に、その拡大は、パナマとリベリアとの登録船舶獲得競争と軌を一にしていたといっても過言ではない。それは、リベリア船舶登録制度の誕生が、アメリカ船主がパナマに代わる船舶登録制度を求めていたことに端を発するからである。リベリアへの船舶登録開始は 1949 年に始まったが、リベリアにおける登録の増加は著しく、1955 年には、登録船腹量でパナマを抜き、大きく拡大していった（図 VI―1 参照）。ピークになった 1979 年には、時点で 1955 年比 1,934%の増加を果たしたのである。

---

[4] 榎本『前掲書』13-14 頁

[5] 同上、14-27、49 頁

（３）拡大期

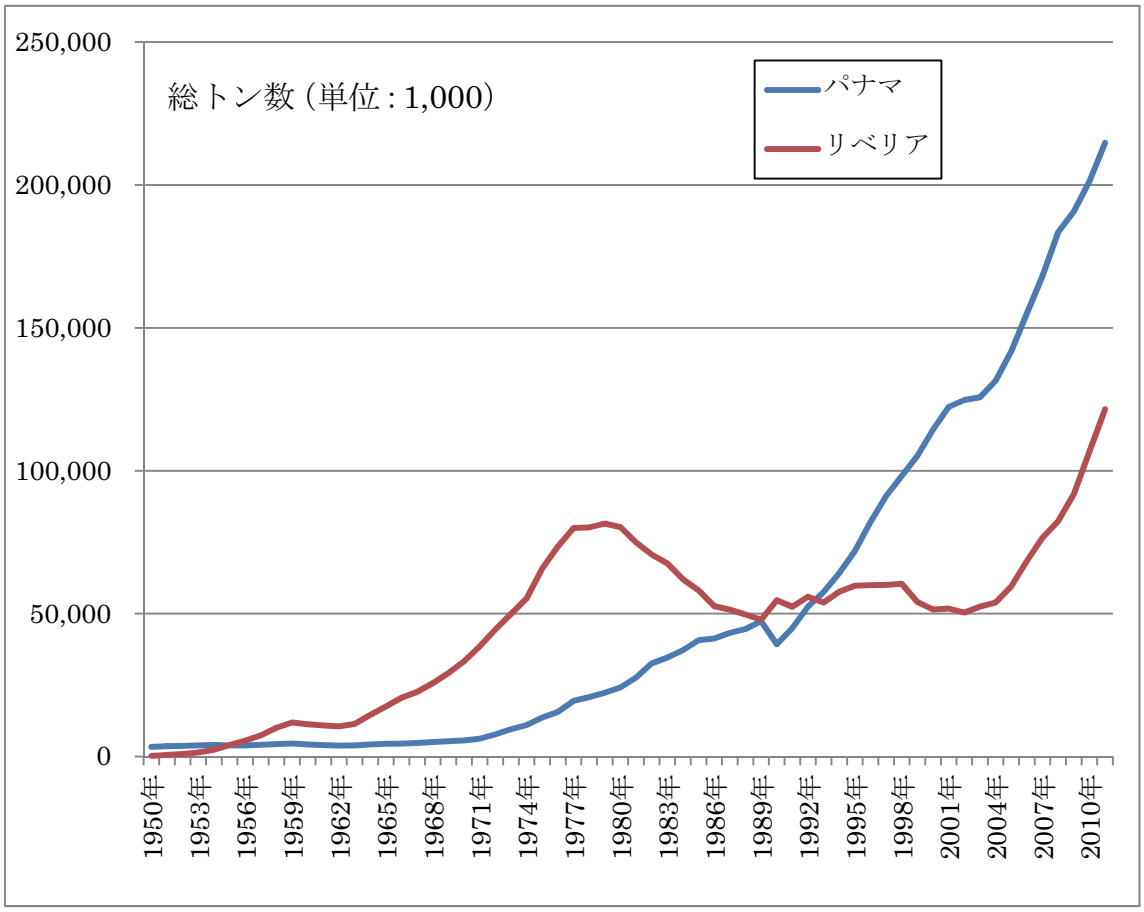
しかし、このリベリアにおける船舶登録拡大は、1979 年以後、徐々に陰りをみせ、1980 年から減少に転じた。1960 年代後半に生じたトリー・キャニオン号事故、マルゴ・マーチャント号事故、アモコ・カジス号事故など、リベリア籍船に生じた度重なる事故等もあって、その国際的な評判を落としていったことが一因としてあげられる。リベリア国は、リベリア船籍のイメージ改善を目的に、船舶検査機関の活動開始や、海事関連の国際条約を批准するなどの措置をとった。しかし、こうした改善施策も、規制強化を嫌った船主のリベリア籍離脱を促すことになったといわれる[6]。

他方、パナマの船腹量は着実に増加した。そのため、1989 年の世界船腹量に占める割合としては、首位リベリア（47,893 千総トン）と二位パナマ（47,365 千総トン）の差はわずかとなった[7]。ところが、1990 年、米国により、ノリエガ将軍施政下のパナマに対する経済制裁の実施及びパナマ籍船の米国入港禁止措置の実施の決定が発表されたことに伴い、パナマ籍からの離脱が増加した。そのため、1990 年にはパナマの船腹量は 39,298 千総トンへと大幅に減少した。他方、1980 年以降の政情不安や船舶登録条件の厳格化により、10 年にわたり船腹量を減少させてきたリベリアは、パナマからの転籍のほか、登録条件を船主に有利なものに緩和したこともあり、54,700 千総トンへと大幅な増加をみせた[8]。しかし、1991 年には、米国によるパナマへの上記経済制裁及び入港禁止措置が実施されなかったことに加え、フラッグ・バック船に対する新規登録費用の免除等各種優遇措置が功を奏し、パナマ籍船腹量は 44,949 千総トンへと前年比 10%増加し、これに対応する形で、リベリアは前年比 12%減の 52,427 千総トンとなった[9]。その後、1993 年にパナマが船腹量シェアで首位に立つのである[10]。

---

6 水上『前掲書』183-184 頁
7 日本船主協会『船協月報』1990 年 1 月号、34-36 頁
8 日本船主協会『船協月報』1991 年 1 月号、29-31 頁
9 日本船主協会『船協月報』1992 年 1 月号、33-35 頁
10 日本船主協会『せんきょう』1994 年 9 号、20-22 頁

＜図 VI―１　パナマ・リベリア両国の登録船腹量の推移＞




（Lloyd's Register, *Statistical Table* 及び IHS Fariplay, *World Fleet Statistics* より作成）

このように、便宜置籍国としてのパナマとリベリアは、その登録船舶の船腹量の拡大を目指し、様々な施策を打ちつつ、デッドヒートを繰り広げてきたことがわかる。両国のこのような“船籍拡大・誘致”という政策スタンスは、第二部で説明されるパナマ及びリベリア船舶登録制度の最近の動向において説明されるように、現在においても維持されている。

## ２　船舶登録制度

（１）船舶登録の現況

①登録隻数

IHS Fairplay 社発行の「World Fleet Statistics」によると、2010 年度末でのパナマ籍船（100 総トン以上）の登録状況は、隻数で 7,986 隻、登録総トン数も 201.3 百万総トンにのぼる[11]。隻数、総トン数ともに世界第一である。パナマ船籍の各国の利用状況については、米国中央情報局（CIA）図書館データ（総数 6,379 隻）によると、日本が 2,347 隻（構成比 36.8%）で第一位となっている：

✧　パナマ登録隻数上位 7 ヵ国（パナマ分 1,135 隻を除く 100 隻以上登録国）[12]

| | 国名 | 隻数 | 構成比 |
|---|---|---|---|
| 1 | 日本 | 2,347 | 36.8% |
| 2 | 中国 | 574 | 9% |
| 3 | ギリシャ | 402 | 6.3% |
| 4 | 韓国 | 366 | 5.7% |
| 5 | 台湾 | 337 | 5.3% |
| 6 | 香港 | 125 | 2% |
| 7 | 米国 | 102 | 1.6% |

②船舶登録に係る収入

これら船舶登録に係る税及び料金収入は、2010 年度で 131 百万ドルにのぼる[13]。これがパナマの歳入に占める割合は、1.24%である[14]。

③パナマ船籍のメリット

パナマ船籍のメリットについては、「会社設立、運営、清算が容易である」「為替管理が全くない」「企業秘密を確保できる」「情報の

---

[11] IHS Fairplay, *World Fleet Statistics 2010, p. 144*

[12] 米国中央情報局（CIA）ホームページ、“The World Factbook”（https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/pm.html）（2010 年度統計）

[13] 在京パナマ大使館・パナマ海運庁共催「パナマ籍商船～最近の動向～」（2011 年 12 月 5 日）講演会資料

[14] 2010 年度国家予算 10,575 百万ドルを分母として算出。

収集が容易である」などが挙げられるが[15]、利便性とコスト削減を重要視する外航海運業にとって特に重要な点は、以下の三点である。

一つ目は、「会社設立及び船舶登録の簡便さ」である。パナマにおける株式会社の設立には、発起人二人による各一株ずつの引受けがあればよく、設立後は一人株主でも認められ、実際の資本金払込みを要件としない。取締役は最低三名以上であるが、国籍及び居住の如何を問わない。通常は 1 週間前後で、極端な場合には一日だけで設立登記が可能とされる[16]。

また、船舶登録の所要時間についても、すべての登録必要条件が満たされている場合、およそ 8 時間で手続きが終了するなど、船舶登録を行う側にとって非常に利便性の高いものとなっている[17]。

二つ目は、「租税負担の軽さ」である。パナマにおいて課税される所得は、パナマ国内で生じた所得に限られ、パナマ国外で生じた所得には課税されない[18]。パナマの財務法典（Fiscal Code）第 708 条は、課税対象とならないものとして「（e）パナマに合法的に登録されたパナマ商船（national merchant ships）による国際海運取引から生じた所得（運送契約がパナマにおいて締結された場合を含む。）」を規定している[19]。したがって、国際間のパナマ籍船運航による利益はもとより、パナマ国外への売船による売買益にもパナマにおいて課税されることはない[20]。

また、日本法令にいう固定資産税を船舶には課していない。パナマの財務法典第 4 編第 2 部「固定資産税（Real Property Tax）」にも、課税対象として船舶は含まれていない。

三つ目は、事実上、「配乗要件が無いこと」である。過去、パナマの労働法（Labor Code of 1971）第 266 条は、全乗員の 10%以上がパ

---

15 馬木昇『パナマ便宜置籍船の法律実務―株式会社法・船舶登記登録法・船舶抵当―』（成山堂、1993）144-146 頁

16 馬木『前掲書』2-3、6-7、144 頁

17 Panama Maritime Authority, http://www.amp.gob.pa/newsite/english/dir_mercante.html

18 パナマ財務法典 694 条: 「課税対象は、その受け取られた地のいかんにかかわらず、パナマ共和国の領域内のあらゆる源から生じた課税所得である。」

19 同法典において規定される総所得には、「（c）あらゆる種類の賃料又はリース料」が含まれる（同法典第 696 条）

20 馬木『前掲書』144 頁

ナマ人であることを要求していた。しかし、現実には十分な数のパナマ人船員を雇用することが困難なため、この要件は実際には適用されていなかった[21]。

ただし、海事労働に関する特別規則を規定した 1998 年政令第 8 号（Law Decree No. 8 of 1988）は、その第 4 条において「パナマ籍外航船の船舶所有者は、パナマ人船員及び外国人船員であって、パナマ在住のパナマ人配偶者又はパナマ人子女のいる者が優先されるよう努力するものとする」との規定を設け、さらに第 15 条においてはマンニング会社[22]がパナマ人船員を優先的に雇い入れるよう規定している[23]。この政令の実施状況については、部員の労働組合により、組合員数 957 名のうち実際に雇用されているのは 3 名に過ぎないと批判されている[24]。したがって、現状、配乗要件は事実上適用されていない。

この他にも、他の便宜置籍国に対してパナマが依然として比較優位を有しているのは、パナマ海事法曹の貢献と共に、その柔軟性及びビジネス理解度のおかげであるとも指摘されている[25]。

こうしたメリットを反映してか、日本商船隊におけるパナマ置籍は他国置籍に対して圧倒的な差をつけている。特に 1980 年代におけるパナマへの船舶登録の増加は特筆に値する。1980 年、日本商船隊におけるリベリア籍船は 220 隻（10,215 千 DWT）、パナマ籍船は 579 隻（7,331 千 DWT）であったが[26]、1983 年にはリベリア籍船が 2 隻増の 204 隻（10,236 千 DWT）であったのに対し、パナマ籍船は 162 隻増の 741 隻（10,139 千 DWT）[27]、1984 年にはリベリアが 2 隻減の 202 隻（10,264

---

[21] 馬木『前掲書』148 頁。1971 年 12 月 30 日付省令第 252 号第三章第一部第 266 項によれば、当該 10%基準については、労働局がパナマ人船員の不足を認める場合、これを緩和できる旨の規定がある―*Ministerial Decree No. 252, to approve the Labour Code, dated 30 December 1970*, Chapter VIII – Sea and Inland Waterway Transport Workers, Div.1 – Vessels playing on International Routes, para.266

[22] 2002 年の時点では、マンニング会社は労働省の許可を受ける必要があり、少なくとも社員の一人がパナマに居住をなすことが必要であった。法律上、マンニング会社は船主から手数料を得るものとし、マンニング・サービスを利用した船員に課金することはできなかった。各マンニング会社は、保証証券として 5 万ドルから 10 万ドルを労働省に供託しなければならなかった―*ibid.*, p. 81

[23] *Law Decree No. 8, "Whereby Work at Sea and in Navigable Waterways is Regulated, and Other Measures are Dictated"* (of February 26, 1998), Art. 4, 15

[24] ILO, *Report on an ILO investigation into the living and working conditions of seafarers, Part II, MEWLCS/2002/2* (Geneva, 2002), p. 82

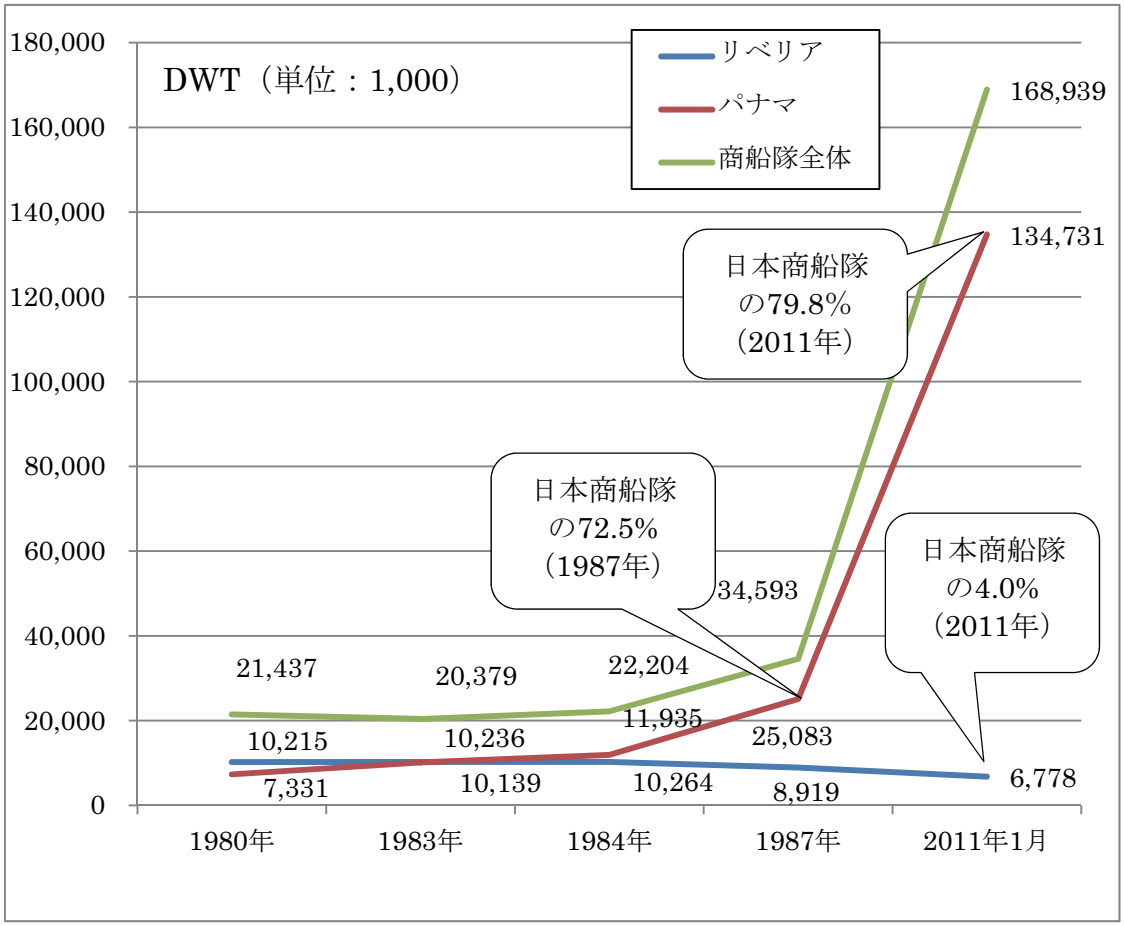
[25] "Panama aims for automation as flag launches systems overhaul", *Lloyd's list*, 8 August 2006

[26] Institute of Shipping Economics, *Shipping Statistics Yearbook 1981*, p. 102

[27] Institute of Shipping Economics, *Shipping Statistics Yearbook 1984*, p. 103

千 DWT）であったのに対し、パナマは 175 隻増の 916 隻（11,935 千 DWT）であった[28]。この年、日本商船隊に占める外国置籍の割合で、隻数・トン数共にパナマが首位に立った。ちなみに、2011 年 1 月時点でのパナマ置籍分は 2,358 隻（134,731 千 DWT）で、日本商船隊に占める割合は DWT トンベースで 79.8%を占めるまで拡大し、リベリア置籍分は 102 隻（6,778 千 DWT）とわずか 4.0%にとどまっている。

＜図 VI―２　日本商船隊に占めるパナマ・リベリア置籍割合の推移＞




（Institute of Shipping Economics, *Shipping Statistics Yearbook* より作成）

（２）船舶登録制度の概要

①通常船籍制度

（a）船舶登録に係る根拠法

現在のパナマ船舶登録制度は、1925 年法第 8 号に基づいている（最終改正は 2008 年法第 57 号法による。）。なお、1973 年

[28] Institute of Shipping Economics, *Shipping Statistics Yearbook 1986*, p. 198

法第 83 号により、一つの船舶が二つの国の船舶登録制度に登録していることを容認する、いわゆる「二重登録制度」が導入されている

(b) 所管当局

所管は、海運庁（Panama Maritime Authority）の商船局（General Directorate of Merchant Marine）である。海運庁は、1998 年の海運庁組織法（Organic Law of the Panama Maritime Authority, 1998）により設置されたもので、船舶登録に関連するすべての業務を担当するのが商船局である（第 30 条 1 項）。

商船局のもとには、海運庁の出先機関として技術的任務を果たす海事安全部（Panama Maritime Safety Office：SEGUMAR）が設置され、世界各国の海運会社向けのワンストップ窓口となっている（国際代表部は SEGUMAR ニューヨーク事務所。2007 年からは SEGUMAR パナマ事務所、2010 年からは SEGUMAR 東京事務所及び SEGUMAR ピレウス事務所も同等の権限を付与されている。）。この他、各国の領事館に置かれた財務省領事船舶局（Consular Offices and the Department of Shipping : SECNAVES）も、船舶登録関連業務の受付窓口となっている。

商船局の具体的な業務内容としては、船舶登録及び許認可に係る業務、船舶登録関連徴税に係る概念設計及び徴税窓口業務、海運関連法令の適用・検査・違反の処罰、国際条約の国内実施等の業務があげられる。船舶検査については、実務的には、SEGUMAR と領事船舶局が担当している。

(c) 船舶登録主体

パナマの船舶登録制度は、その登録可能な主体について、個人については‘パナマに住所を有し、5 年以上居住しているもの’とされているが、法人については、法律上何ら制限を設けていない。結果、外国の個人、法人、共同経営会社、有限共同経営権（(Kommanditselskab: K/S）、その他その設立国の法に基づき船舶を所有及び運航する権能を有するあらゆる法主体を所有者として登録がなされている。

(d) 登録手続き[29]

まず、「登録」についてであるが、これは仮登録（provisional registration）と本登録（permanent registration）とに分けられる。仮登録については、パナマ海運庁（世界各地の領事館（世界の主要港に 30 以上所在）を通じても可）においてなされる。仮登録の有効期限は 6 ヵ月である。その後になされる本登録については、パナマ現地の代理人（法律家又は法律事務所）を通じて、又は、世界各地の領事館や海運庁に許可された機関を通じて商船局において完了しなければならない[30]。

法律上、すべてのパナマ籍船は“パナマ市”を船籍港と見なすと規定されている（2008 年法第 57 号商船法第 1 条）。

つぎに、いわゆる司法上の「登記」については、予備登記（preliminary registration）と本登記（permanent registration）とに分けられる。予備登記は、登記官報に記載された時点から 6 ヵ月間に限り本登録と同等の効力を生じる。これについては、中央登記所である Panama Public Registry Office が管轄している。船舶に係る所有権及び抵当権の予備登記並びに本登記の手続きは、領事館を通じても可能である。

(e) 費用

登録にかかる費用は、登録時に支払う登録税と、総トン数等に応じて適用される年間税等の総額からなる。一定の条件に適合すれば、各種ディスカウントも享受できる。詳細は次のとおり：

---

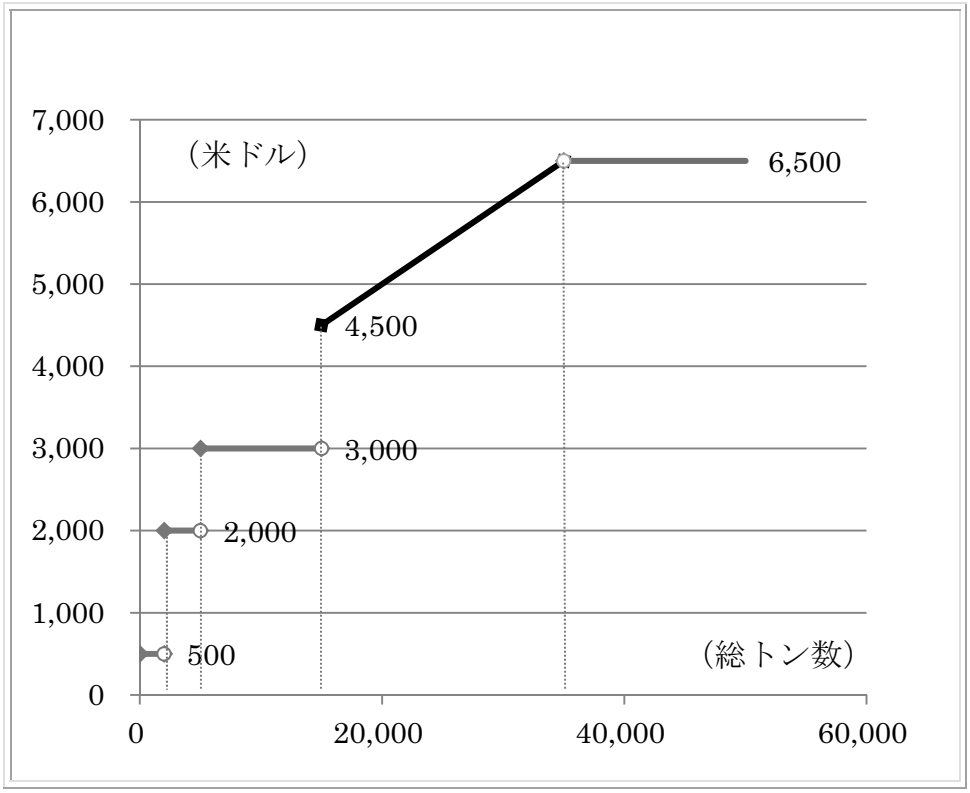
[29] いわゆる国旗掲揚の権利を国家から付与されるための「登録」と、船舶に係る私法上の諸権利を登録する「登記」については、我が国の法体系においては明確に区別されているものの、これらを意識的に区別する国は決して多いとはいえず、その点についてはパナマも同様である。ここでは、便宜上、登録対象事項の性質から「登録」と「登記」に分類してパナマ登録制度を概説する。

[30] *Law No. 57 of 6 August 2008, The General Merchant Marine*, Chapter 1 – Registration of Vessels, Section 3 – Vessels engaged in Foreign Trade, Art. 13

(i)　初期費用

**＜登録税（Registration Tax）＞**

| 総トン数 | 料金 |
|---|---|
| 2,000 トンまで | 500 米ドル |
| 2,000 トンから 5,000 トンまで | 2,000 米ドル |
| 5,000 トンから 15,000 トンまで | 3,000 米ドル |
| 15,000 トン超 | 総トン当たり 0.10 米ドルを<br>3,000 米ドルに加算<br>（上限 6,500 米ドル） |



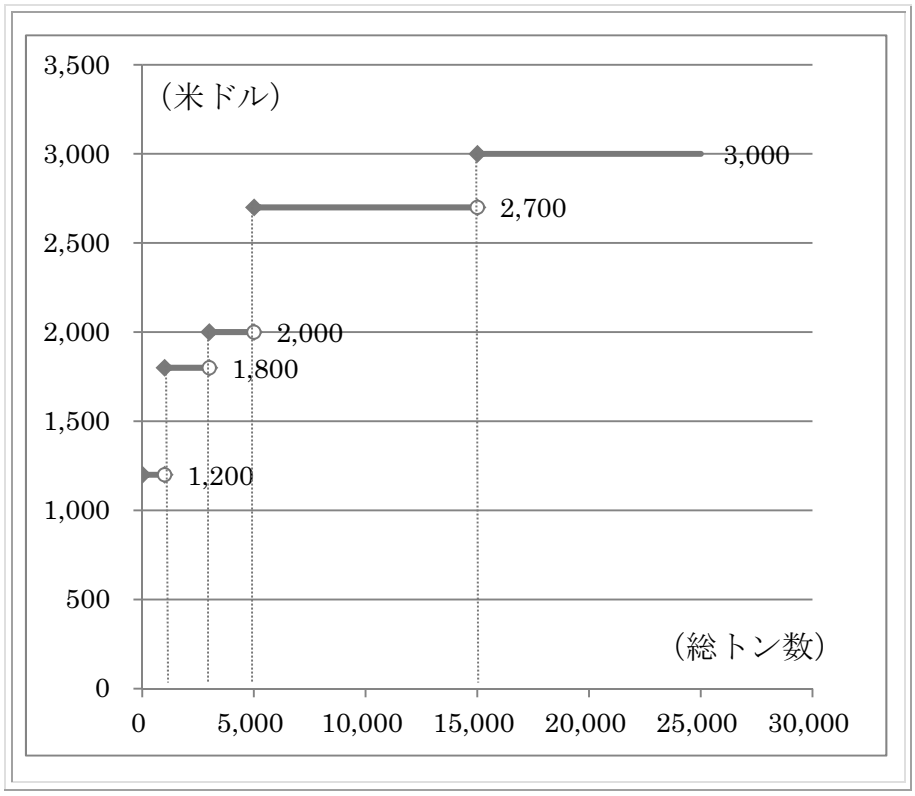

(ii)　年間費用

**＜年間税（Annual Tax）＞**

| |
|---|
| 純トン当たり 0.10 米ドル（すべての船舶に適用される） |

＜領事料／年（Single Annual Consular Tasa）＞

| 総トン数 | 料金 |
|---|---|
| 1,000 トンまで | 1,200 米ドル |
| 1,001 トンから 3,000 トンまで | 1,800 米ドル |
| 3,001 トンから 5,000 トンまで | 2,000 米ドル |
| 5,001 トンから 15,000 トンまで | 2,700 米ドル |
| 15,001 トンから | 3,000 米ドル |

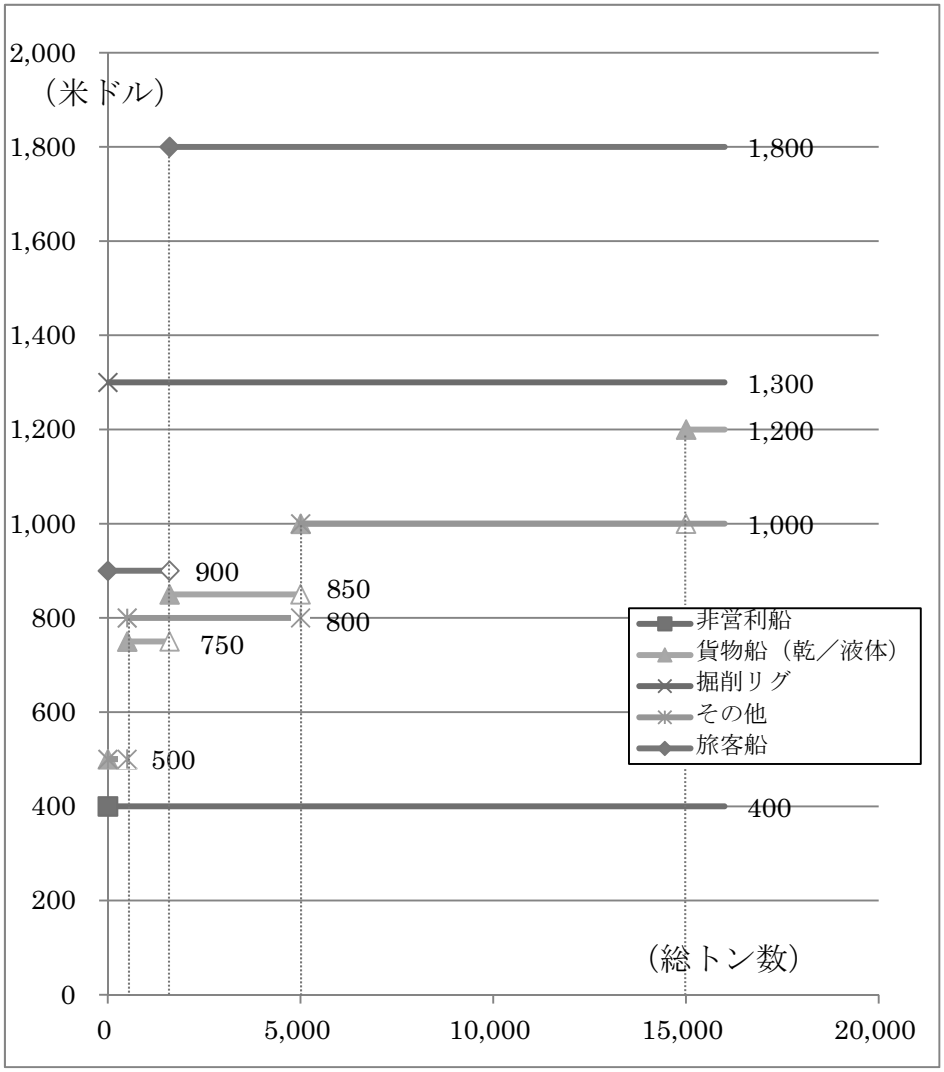


＜検査料／年（Annual Inspection Fee）＞

| 【旅客船】 | |
|---|---|
| 総トン数 | 料金 |
| 1,600 トンまで | 900 米ドル |
| 1,601 トンから | 1,800 米ドル |

| 【貨物船（乾／液体）】 | |
|---|---|
| 総トン数/その他 | 料金 |
| 500 トンまで | 500 米ドル |
| 501 トンから 1,600 トンまで | 750 米ドル |
| 1,601 トンから 5,000 トンまで | 850 米ドル |
| 5,001 トンから 15,000 トンまで | 1,000 米ドル |
| 15,001 トンから | 1,200 米ドル |
| 非営利船舶として使用 | 400 米ドル |
| 掘削リグとして使用 | 1,300 米ドル |

| 【その他のすべての船舶】 | |
|---|---|
| 総トン数 | 料金 |
| 500 トンまで | 500 米ドル |
| 501 トンから<br>5,000 トンまで | 800 米ドル |
| 5,001 トンから | 1,000 米ドル |




**＜事故調査料（Annual Inspection Fee）及び国際条約・会議への政府参加料（商船について）＞**

| |
|---|
| 850 米ドル、プラス 0.03 米ドル×純トン数 |

**＜その他の費用：書類等の作成料＞**

| |
|---|
| 1,000 米ドル |

以下、領事料を除く、年間税その他費用の総額を「付加料金（annual taxes）」という[31]。

[31] パナマ当局資料及びモルガン＆モルガン法律事務所資料においては、①純トン当たり 0.10 米ドルを払う税も、②「付加料金」として整理した合計料金（領事料は含まれない。）

（iii）　ディスカウント（以下、法第 57 号商船法及び改正内容を反映したもの。ディスカウントの併用はできない。）

➢ 新造船の登録に対するディスカウント（第 149 条 1-3 項）：

| 総トン数 | ディスカウント内容 | | |
|---|---|---|---|
| | 登録税（1 年間） | 領事料（3 年間） | 付加料金（3 年間） |
| 30,000 総トンまで | 50%<br>ディスカウント | 50%<br>ディスカウント | 30%<br>ディスカウント |
| 30,000 総トンから<br>100,000 総トンまで | | | 40%<br>ディスカウント |
| 100,000 総トン超 | | | 50%<br>ディスカウント |

➢ 船齢 5 年未満の船舶登録に対するディスカウント（新造船を除く。）（第 149 条 4-6 項）：

| 総トン数 | ディスカウント内容 | |
|---|---|---|
| | 登録税（1 年間） | 領事料及び<br>付加料金（3 年間） |
| 30,000 総トンまで | 30%ディスカウント | 15%ディスカウント |
| 30,000 総トンから<br>100,000 総トンまで | 50%ディスカウント | 20%ディスカウント |
| 100,000 総トン超 | 50%ディスカウント | 25%ディスカウント |

➢ 移動式海洋掘削装置（MODUs）のパナマ籍復帰に対するディスカウント

---

も、ともに「Annual Tax」と表記したり、又は後者を「Annual Taxes」と表記したりすることがある。たとえば、ディスカウントについて、法令は「Annual Tax」と表記し、モルガン＆モルガン資料では「年次税（Annual Taxes）」と表記している。混乱を避けるため、「年間に係る費用総額―（①＋領事料）＝②「付加料金」」とした。また、領事料についても、法令上は「fee」と表記され、パナマ当局資料においても「tasa (英語の rate の意味)」と表記されているものの、モルガン＆モルガン資料では「領事税（consular tax）」と表示されている。本報告書では、法令及び当局資料に合せ、「領事料」とした。

（第 149 条 7 項）：

| |
|---|
| 過去にパナマ船籍に登録していたことを証明し、かつ本法施行後 2 年以内*に再登録した MODUs 船は、登録税 2,500 バルボア（2,500 米ドル）を支払うものとし、その他税金の支払いを 2 年間免除される（検査料／年は除く。） |

* 2011 年 2 月 7 日。法律上は本ディスカウントの利用期間は終了している。

- 大量登録ディスカウント（第 150 条）：

| 同一の経済グループに属する船舶隻数 | ディスカウント内容 |
|---|---|
| 5 隻から 15 隻 | 新規登録船舶に係る登録税、領事料及び付加料金を 20%ディスカウント（1 年間） |
| 16 隻から 50 隻 | 新規登録船舶に係る登録税、領事料及び付加料金を 35%ディスカウント（1 年間） |
| 51 隻以上 | ➢ 新規登録船舶に係る登録税、領事料及び付加料金を 60%ディスカウント（1 年間）<br>➢ 登録船が新造船である場合、登録後の二年目及び三年目については、その総トン数に応じた新造船ディスカウントが適用される。 |

- 同一暦年中に 3 隻以上の登録を希望する船舶がある場合のディスカウント（第 151 条）：

| |
|---|
| ➢ 同一の経済グループに属する船舶が同一暦年中に 3 隻以上登録される場合、新規登録船舶に係る登録税、領事料及び付加料金を 60%ディスカウント（1 年間）<br>➢ 上記新規登録船舶が新造船である場合、登録後の二年目及び三年目については、その総トン数に応じた新造船のディスカウントが適用される。 |

- 納付特例（第 152 条）：

> パナマ海運庁は、船主及び運航者が既にパナマ商船登録制度（Panamanian Merchant Marine）にその船団を登録している場合、次の要件に従い、船主及び運航者が追加料金又は利息なしに登録船舶に係る税及び料金の支払いを行うことを許可できる：
>
> 1. 当該船舶は同一の運航者又は経済グループに属さなければならない。
> 2. 同一の運航者又は経済グループに属する船団は、15 隻以上かつ 150,000 総トン以上でなければならない。
> 3. 当該特別期間は、当該措置に関係する会計年度を超えないものとする。

- 24 ヵ月間 PSC 検査による拘留がなかった船舶に対するディスカウント（第 149 条 8 項）：

> トン数、船種、船齢にかかわらず、その翌年の領事料及び付加料金を 15% ディスカウント

- 大気汚染削減のための革新的措置導入船舶に対するディスカウント（第 149 条 8 項）：

> パナマ海運庁理事会は、パナマ船舶により生じた大気・海洋汚染の削減を主導した企業の社会的責任（CSR）に関連し、特別インセンティブを付与することができる

(f) 検査

パナマにおける船舶関連検査制度は 9 ページにも述べた通りであるが、関連法令は次の通り。

1998 年海運庁組織法の関連規定：

| | |
|---|---|
| 第 30 条 | 商船局は、次の任務を有するものとする：<br><br>５．パナマ登録船舶の船上において、国内法令及びパナマ共和国が批准した航行の安全、海上安全並びに海洋汚染の防止及び規制に関する国際条約に規定される諸規範を執行する |

2008 年法第 57 号商船法の関連規定：

| | |
|---|---|
| 第 114 条 | 商船局は、その登録地のいかんにかかわらずパナマに登録された船舶、又はパナマの管轄下にある水域を航行するあらゆる国の船舶に対し、これがすべての海事安全規制を遵守していることを確保するため、必要とみなされるあらゆる措置を実施し、統制を及ぼすことができる。 |
| 第 117 条 | 商船局が規定した例外を除き、パナマ商船登録船は、現に効力を有す国際法及び国内法を遵守していることを証明することを目的とする年次安全検査を受検しなければならない。 |
| 第 118 条 | 商船局は、パナマ領域を航行するあらゆる国籍の船舶を検査する責任を負い、海上安全、保安、汚染防止に関する国内法及び国際法の違反に対し、当該船舶の拘留を命ずることができる。 |
| 第 119 条 | 商船局は、第 118 条に規定された検査を実施し、特別検査を実施し、及びパナマ登録船舶又はパナマ領域を航行する外国船舶に関して生じた事故を調査するため、船舶検査員その他認められた技術要員をパナマ内外において雇用することができる。商船局は、その他の国民及び/又は民間の機関にこれら検査及び調査の実施を許可でき、又はこれらを雇用できる。 |

しかし、実質的には、すべての旗国検査及び証書発給業務を認定団体（Recognized Organizations: RO）が代行している。認定団体としては、主として船級協会が認定されている。

【認証 RO（2011 年 7 月 6 日現在）】

| | |
|---|---|
| American Bureau of Shipping | Macosnar Corporation |
| Bureau Veritas | National Shipping Adjuster, Inc. |
| China Corporation Register of Shipping | Nippon Kaiji Kyokai（日本海事協会） |
| China Classification Society | Overseas Marine Certification Service, Inc. |
| Det Norske Veritas | Panama Bureau of Shipping |
| Germanischer Lloyd | Panama Register Corporation |
| Global Shipping Bureau | Panama Marine Survey & Certification Services, Inc. |
| Hellenic Register of Shipping | Panama Maritime Documentation Services Inc. |
| Indian Register of shipping | Panama Shipping Registrar Inc. |
| Intermaritime Certification Services, S.A. | Phoenix Register of Shipping, S.A. |
| International Maritime Register (Panama), Inc. | Polski Rejestr Statkow |
| International Naval Survey Bureau (INSB) | Qualitas Register of Shipping, S.A. |
| International Register of Shipping (Panama) Inc. | Registro Italiano Navale |
| Isthmus Bureau of Shipping | Russian Maritime Register of Shipping |
| Korean Register of Shipping | Universal Shipping Bureau Inc. |
| Lloyd's Register of Shipping | **合計　31 団体** |

（Merchant Marine Circular MMC-136 より作成）

これら認定団体に対する監督体制としては、パナマ海運庁理事会（Board of Directors）の政策策定権限（1998 年の海運庁組織法第 18 条 3 項）に基づく決議において、その規制枠組みが示されている。

「パナマ海運庁決議 JD-No. 119-2005」は、海上における人命の安全に関する条約（SOLAS）、満載喫水線に関する国際条約（LL）、船舶による汚染の防止のための国際条約（MARPOL）の関連規定に基づく認定団体の利用について、その代行業務の実効性を検証するためのメカニズムを構築する新たな規制を提示している。そして、そのメカニズムについては、基本的に IMO において示され

た認定団体監督のためのガイドライン（「認定団体の承認についてのIMOガイドライン（決議A.739(18) of Nov 4, 1993）」及び「認定団体の任務及び証書についての決議（決議 A.789（19）of Nov 23, 1995）」）に依拠している。

そして、2006年に出された「認定団体監査に関する決議（決議第106-28DGMM、11 August, 2006）」において、認定団体への監査は義務的なものとされ、かつ、監査の拒否又は監査実施への非協力の事実は、認定団体の認証更新時の評価対象となると明記されている。認定団体監督制度の実効性を高める狙いがあったとみられる。

②チャーター・イン制度

（a）概要

チャーター・インとは、外国登録船舶を裸用船する場合、自国の国旗の掲揚を認める船舶登録制度を指す[32]。

パナマのチャーター・イン制度は、1973年法第11号によって導入され（2008年法第57号商船法に編入）、パナマ船舶登録制度においては「特別登録（Special Registrations）」として位置づけられるものである。法57号第70条は、「外国船籍に登録され、裸用船契約に従って運航される船舶は、その登録国の法令で認められていることを条件に、外国船籍を離脱することなくパナマ商船に登録できる。」と規定する。したがって、当該制度上、たとえば、A国籍船がA国の法令上、外国のチャーター・イン制度に登録することが容認されている場合には、当該船舶はその裸用船契約期間中はパナマ籍船としての地位も有することになる。その意味で、「二重登録」が可能である。（諸外国のチャーター・イン及びチャーター・アウト制度と、二重登録の可否については、図VI―3を参照。）

当該登録の具体的な効果としては、パナマのチャーター・イン制度に登録された船舶には、商船局によりパナマ登録証明書、特別航行許可証、特別無線許可証が発給される。また、当該船舶はパナマ法の下で全てのパナマ商船登録船舶に課せられるのと同様に課税され、かつ、パナマ法により課せられるのと同様に技術規制、労働規制及び安全規制を受ける。

---

32 （財）日本海運振興会『外国籍船に自国国旗を掲揚させる制度に関する実態調査報告書』（2006年6月）2頁

(b) 条件

チャーター・イン制度に登録を行う用船者については、国籍条件等なんら課せられていない。裸用船者についても船舶所有者要件を満たすことを求めるデンマーク[33]、フランス[34]や、用船者とオランダとの間に実態的な「真正な関係（genuine link）」を求めるオランダ[35]のチャーター・イン制度とは大きな違いである。

チャーター・インに必要な書類は、所有者及び抵当権者の同意、用船契約（真正な写し）、外国登録証明書、原登録国発行のパナマのチャーター・インへの承認証明書、用船者による代理人任命書類、その他商船局が必要とした追加書類である。

法 57 号によれば、チャーター・インは用船契約期間に限り有効とされ、延長も可能である（第 76、77 条）。チャーター・インに登録する船舶に対する私法上の権利又はその制限については、Public Registry に登記できない（第 78 条）。具体的には、当該船舶についての受渡証その他所有権の証明書、船舶譲渡抵当その他の制限については、Public Registry に記載することはできない。

③チャーター・アウト制度

(a) 概要

チャーター・アウトとは、自国登録船舶が外国人に裸用船された場合、外国の国旗の掲揚を認める船舶登録制度を指す[36]。

パナマのチャーター・アウト制度は、チャーター・イン制度と同じく、1973 年法第 11 号（2008 年法第 57 号商船法に編入）によって導入された「特別登録」のひとつである。法 57 号第 80 条は、「裸用船契約に従って運航され、外国貿易に従事するパナマ籍船は、商船局の事前の同意[37]をもって、パナマ船籍を終了することなく、一時的に外国の特別裸用船登録制度に登録でき

---

[33] *Maritime Law Handbook* (January 2006), Supple. 26, Denmark Part. II, p. 11
[34] *Maritime Law Handbook* (June 2001), Supple. 17, England and Wales Part. II, p. 29
[35] *Maritime Law Handbook* (January 2010), Supple. 36, The Netherlands Part. II, pp. 13-14
[36] （財）日本海運振興会『前掲書』2 頁
[37] 実務上は、領事船舶局の同意で良いとされる―*Maritime Law Handbook* (October 2007), *op. cit.*, p. 15

る。」と規定する。

チャーター・アウトが行われた場合であっても、私法上の権利関係（所有権、抵当権その他の制限）についてのすべての事項は、パナマ法によって排他的に規律され続ける。当該船舶は、引き続きパナマの法律及び財務上の義務に服し、当該船舶に係る所有権又は抵当権その他制限を外国において登記することはできない（法第 82 条）。

他方で、パナマ当局によれば、配乗、雇用、船舶安全及び環境保護についてのパナマ法令は、パナマ旗を掲揚するパナマ籍船に適用されるため、パナマ籍船が外国のチャーター・イン制度に基づき当該国の旗を掲げる場合には、パナマ法の適用は一時的に停止され、当該国の法がこれらを規律するものとされる。法令上も、「商船局は、外国の特別裸用船登録の下で発行された技術及び安全証書を容認することができる（may）」と付記されている。したがって、チャーター・アウトに伴い、パナマと当該国との二重登録状態が生じる際、実務上は、安全基準や環境規制などの公法分野における旗国の役割については当該国の管轄に委ねている。

(b) 条件

チャーター・アウトの特別裸用船登録を行おうとする国の政府がパナマと同様にチャーター・イン制度を有し、パナマ国内の領事船舶局又は在外領事館を

＜図 VI―３　各国チャーター・イン及びチャーター・アウト制度の概況＞

| | デンマークへの | 英国への | フランスへの | オランダへの | パナマへの |
|---|---|---|---|---|---|
| チャーター・イン（C/I） | 可能 | 可能 | 可能 | 可能 | 可能 |
| 二重登録 | 可能 | 可能 | 不可 | 可能 | 可能 |
| 原登録凍結又は抹消 | 不要 | 不要 | 必要 | 不要 | 不要 |
| 原登録国証明書 | 必要 | 必要 | 必要 | 必要 | 必要 |
| | デンマークから | 英国から | フランスから | オランダから | パナマから |
| チャーター・アウト（C/O） | 可能 | 不可 | 可能 | 可能 | 可能 |
| 二重登録 | 可能 | 不可 | 不可 | 可能 | 可能 |
| 原登録凍結又は抹消 | 不要 | ― | 必要 | 必要 | 不要 |

（*Maritime Law Handbook* より作成）

通じて領事船舶局に申請を行い、かつ船舶所有者が当該裸用船登録制度に同意を与える場合に、チャーター・アウトが可能となる。チャーター・アウト[38]についての当局の同意は、用船契約期間を限度とする[39]。

[38] 便宜置籍国であるパナマからのフラッグ・アウトのメリットについてであるが、先述の現地調査により、ロシア及びフィリピンのケースについての背景が明らかになっている。ロシアについては、同国とパナマとの間に最恵国待遇協定が締結されておらず、パナマ籍船に課される港湾諸費がかなり高く設定されていたためとされる。フィリピンについては、同国の内航輸送に従事する場合、その国の国籍であることが要求されるため（カボタージュ規制）とされる（『外国籍船に自国国旗を掲揚させる制度に関する実態調査報告書』資料を参照）。

[39] *Maritime Law Handbook* (October 2007), *op. cit.*, , p. 15

④休航特別登録制度[40]

（a）概要

休航特別登録制度（Lay-up Registry）とは、2009 年 2 月 9 日付商船局決議（Resolution 106-09-DGMM）によって導入された制度である。本制度に登録されると、新たに休航登録証書が発行される。登録船舶の船主については、年間検査料免除、事故調査料免除（転籍してきた船舶については、さらに登録税免除）等により、当該船舶に係る税等の費用が 40～50%削減され、かつ、船内証書備置義務の免除や、定期検査も要求されないというメリットを享受できる。

（b）条件

登録期間中は航行の用に供することはできない。最低限度の安全基準要件及び汚染防止要件には引き続き適合していなければならない。

当該登録申請については、船舶所有者証明書、休航宣誓書、認定団体（RO）による休航宣言書の提出が必要となる（外国籍からの登録の場合、原登録国からの抹消証明書の提出も必要）[41]。

---

40 “Panama establishes lay-up registry”, *Lloyd's list*, 11 May 2009

41 モルガン＆モルガン法律事務所
（http://www.morimor.com/pubs/xprPubDetail.aspx?xpST=PubDetail&pub=85）

## 3　船舶登録制度の最近の動向

（1）政策変更の背景

パナマは、登録船舶との間に「真正な関係（genuine link）」を欠いているという意味で、「便宜置籍国」又は「自由置籍国」として認識されてきたことは、たとえば国連貿易開発会議事務局報告書「船舶と登録国間の真正な関係の存在又は欠如の経済的影響」[42]などをみれば明らかである。「行政上、技術上及び社会上の事項について有効に管轄権を行使し、及び有効に規制を行う」（国連海洋法条約第 94 条）という実施基準等の関係も論点となる。

パナマ籍船の問題として、寄港国検査において拘留措置を被る件数及び確率がある。PSC 実施に関する地域的な覚書のひとつであるパリ MOU は、2001 年以降、PSC 結果に応じて旗国を「ホワイトリスト、グレーリスト、ブラックリスト」の三段階に分類し、年次報告において公表している。パナマは、2001 年【拘留 526 件／検査 5,004 件】、2002 年【拘留 541 件／検査 5,213 件】、2003 年【拘留 489 件／検査 5,552 件】、2004 年【拘留 462 件／検査 5,954 件】と、ブラックリスト国として掲載されてきた。2004 年に誕生するトリホス政権において、「世界最大の船籍国としての信頼回復」が政策課題に掲げられ、具体的にはパリ MOU におけるブラックリスト国からの脱却が一目標とされたことの背景には、こうした実態が存在していたのである。

また、新たな国際取極め発効に伴う国内対応の問題がある。具体的には、2004 年、SOLAS 条約附属書改正によって船舶及び港湾施設の保安に関する国際規則（ISPS コード）が発効したが、パナマ政府は同附属書発効までに ISPS 証書の発給等で十分な準備・対応ができなかった[43]。こうしたパナマ政府の対応ぶりは、その商船隊の約 7 割を置籍している日本の船主から非難されることとなった。それは、ひいてはパナマ籍からの日本船主の流出の現実味を増すことにも繋がり、同時に、マーシャル諸島ら他の旗国においては、日本船主にフラッグ変更を促す活動を活発化させる好機ともなったのである[44]。

以上のように、「世界最大の船舶登録国」の評判は国際的に大きく傷き、その逆風は顧客の流出という“実害”として表れた。

---

[42] UNCTAD Secretariat, “Economic consequences of the existence or lack of a genuine link between vessel and flag of registry”, *TD/B/C.4/168 and Corr.1*, 1977

[43] 詳細については、日本船主協会『船協海運年報 2004』（「4・1 改正 SOLAS 条約への対応」）を参照されたい。

[44] “Panama flag faces wave of defections in ISPS row”, *Lloyd’s list*, 20 July 2004

### （２）当局の危機感と政策変更

こうした逆風のなか、2004 年 5 月の大統領選で勝利したマルティン・トリホス民主革命党（PRD）書記長が大統領に就任した。トリホス政権では、世界最大の船籍国としての信頼回復も、重要な政策課題のひとつとして位置づけられていた。トリホス政権の姿勢は、「われわれは、パナマ・フラッグのイメージを回復することに努め、世界で最も競争力があり、安全で、かつ成功した登録制度を維持するために海運当局にあらゆる必要な手段を提供するよう専念する」[45]との発言に端的に表れていたといえる。

トリホス政権の実施した施策を目的別に分類するならば、次のようになる：

- ✧ 安全体制強化政策（船級協会との関係修復、監督体制の強化等）
- ✧ 現代化政策（法制度、IT 技術導入・利便性向上）
- ✧ 置籍促進政策（インセンティヴ付与）

#### ①安全体制強化政策

このうち、安全体制強化政策は、パナマ・フラッグの国際的評判を毀損することになった PSC 問題や汚職問題などの解決に直接関係するものであり、ISPS コードの国内実施に対する船籍の最大のユーザーである日本船主協会からの非難を和らげる取組みであったとされる[46]。以下では、＜船級協会との関係修復及び監督強化＞と＜パナマ海運庁及び PSC 体制の構築＞に分けて具体的な施策を概観する。

＜船級協会との関係修復及び監督強化＞

海事関係の大統領特別顧問であるウゴ・トリホスが明らかにしていた船舶登録制度におけるサービス提供能力の重要性の観点から、一部船級協会とパナマ海運庁との間の汚職疑惑に加え、ISPS 履行プロセスから主要船級協会を除外したことに対する船級協会との関係悪化を改善するため、単なる関係修復ではなく、“監督強化”をも伴う“関係の健全化”が図られた。そして、この“健全化”には、国際的な基準

---

[45] “Panama flags up its problems in a bid to improve PSC ranking”, *Lloyd's list*, 9 February 2006

[46] “Torrijos unveils his maritime dream team for Panama”, *Lloyd's list*, 2 September 2004

を満たさない悪質な船級協会の駆逐と共に、国際船級協会がパナマの現地機関と共同で活動し、その船級技術がパナマの現地関連機関に知識移転されるという“海事産業の発展”をも目的していたとされる[47]。

＜パナマ海運庁及び PSC 体制の構築＞

パナマ海運庁を、国際条約及び国内規制の的確な履行確保を実施できるような規制部門（Compliance Department）を備えた組織構造に再構成するにあたり、当局は次の方針をもってこれに臨んだ[48]。

- ✧ IMO 代表部と協調しつつ、新たな規制についての行政当局の位置づけを調整
- ✧ 国際組織とパナマ海運庁間の意見交換のための連絡窓口の設置
- ✧ 新たな技術指針の策定
- ✧ IMO 自主監査スキームの準備（準備及び監査実施コスト見積もり：約 2.3 百万 US ドル）
- ✧ 品質保証制度（安全、環境を含む）の認証取得（ISO 9001 Certification）

この他にも、パナマにおける PSC 検査及び他国においてパナマ籍船が PSC 検査を受けた場合の対応体制の構築も図られている。その方針は、次の通りである[49]：

- ✧ パナマ籍の外航船と内航船に対する検査部門の分化
- ✧ 寄港外国籍船の検査
- ✧ パナマ籍船に対し実施された他国 PSC 検査及び拘留措置の分析
- ✧ パナマ籍船による条約違反の分析
- ✧ 他国 PSC 検査時に条約要件不適合が判明した船舶のオペレーターに対する処罰
- ✧ 他国 PSC 当局によって指摘されたすべての欠陥が当該船舶により改善されたことの確認
- ✧ 拘留の確たる理由がない場合における他国 PSC 当局への拘留解除要請

---

[47] “Panama flags up its problems in a bid to improve PSC ranking”, *Lloyd's list*, 9 February 2006

[48] カスティジーロ・パナマ海運庁商船局長講演資料「Panama Maritime Authority Update」（8 February 2007）より

[49] 同上

これを受けてパナマは、旗国のクオリティー・コントロールシステムのすべての点を改善するための重要なツールとしてIMOにより推進されていた IMO 自主監査（Voluntary IMO Member State Audit Scheme）の受検リストの筆頭に挙げられることを望むと 2007 年に発表した。

パナマへの IMO 自主監査は、2008 年 12 月に実施され、アルゼンチン、チリ、スペイン派遣の監査官による 8 日間の監査を受け、12 月 15 日に終了した[50]。

また、2008 年 10 月 15 日、Lloyd's Register Quality Assurance によってパナマ商船局が ISO9001:2000 の認証を受けているが、これも IMO 自主監査同様の“外部評価の導入”による旗国監督体制の評価向上の試みであったといえる。

2011 年 6 月、パナマはパリ MOU のブラックリストから脱し、ホワイトリストに掲載されるに至った[51]。

【パリ MOU におけるパナマ籍船 PSC 検査結果】[52]

| | 検査件数 | 拘留件数 | 拘留率 |
|---|---|---|---|
| 2010 年 | 2,659 | 86 | 3.23% |
| 2009 年 | 2,741 | 162 | 5.91% |
| 2008 年 | 2,985 | 228 | 7.64% |

主要 MOU におけるパナマ籍船拘留率

| | Tokyo | Paris | USCG |
|---|---|---|---|
| 2010 | 5.26% | 3.23% | 2.78% |
| 2009 | 5.25% | 5.91% | |
| 2008 | 6.40% | 7.64% | |

主要 MOU におけるリベリア籍船拘留率

| | Tokyo | Paris | USCG |
|---|---|---|---|
| 2010 | 3.75% | 2.17% | 0.73% |
| 2009 | 3.33% | 3.12% | |
| 2008 | 4.07% | 3.63% | |

[50] "Panama flags up its problems in a bid to improve PSC ranking", *Lloyd's list*, 9 February 2006

[51] "Paris MoU Announced new Targeting Lists", *Press release, 6 June 2011, Paris MoU* (https://www.parismou.org/content/publishedmedia/1039b41c-e715-4b08-8f17-080dd9c7238d/press release performance lists 2011.pdf) accessed at 1 February 2012

[52] Paris MOU, "Port State Control: Voyage completed, a new horizon ahead", *Paris MOU Annual Reports 2008-2010* (http://www.parismou.org/Publications/Annual_reports/) accessed at 1 February 2012

**②現代化政策**

＜登録 IT 化・利便性向上＞

「システム化（systemization）」について、当局はその目的及び利点を次のように示している[53]：

| | |
|---|---|
| 目的 | 海事産業に対し、アップ・グレードされたより良いサービスを提供するための簡易かつ安全な電子システムを導入すること |
| 利点 | 事務のペーパー・レス化；最新技術による保証された文書管理 |
| | 24 時間 365 日稼働のコールセンター（技術事項・登録事項） |
| | E-Learning 利用；本国での情報集約；各領事館とのオンライン接続 |
| | オンラインでの相談対応；即時返答（返答時間を 75%短縮） |

このシステム化により、登録船舶への監督の改善、情報の一元化、徴税の改善等のパナマ船舶登録制度の現代化を試みた。

改革プロジェクトの中には、パナマ籍船に従事する最大 30 万人の船員に対する新たな生体認証付き船員手帳の発行、信頼できる証明書の発行、24 時間週 7 日対応コールセンターの導入と稼動が含まれるほか、船舶登録に関しては、リアルタイムに接続可能なオンラインの導入、世界各地の 77 の領事館及び 4 つの地域センターをシステム統合し、当局による登録プロセスの効率性を改善し、かつ迅速化することなどが含まれていた。

実際、船舶登録業務の IT システムが構築されたことで、たとえば、全世界に散らばっている登録船舶の全てから年間税を徴収することが容易になり、かつ、二重課税などの発見及び払戻業務も迅速に行えるようになった。さらには、2004 年以前に証明書の偽造等が問題となっていた公的文書の発給も、プリンターを介して安全に行われることになる。

船舶登録制度のこうしたシステム化・オンライン化は、長年、パナマ本国と地域事務所との時差を甘受してきたユーザーにとっても朗報であった。それは、「自動化」されたシステムの確立によって、地域事務所及び領事館がパナマ本国の許可を得ずに今までよりも多くの事項について意思決定をできるようになり、結果、船舶登録手続きが迅速化したからである。また、ユーザーや海事関係者は、共有情報シス

[53] 海運庁商船局長講演資料（前掲、2007 年）より

テムにアクセスし手続きを進めることができるため、地域事務所や領事館の担当者の勤務時間や休日に煩わされることもなくなったのである[54]。

この他にも、顧客サービスの向上という観点から、商船局の国際代表部としてニューヨークに設置された海事安全部（SEGUMAR））の改革も図られた。たとえば、新たに技術職員及び行政職員を雇用し、電子データベースやシステムの構築を図っている[55]。また、日本船主やギリシャ船主を重視する立場から、2010 年に SEGUMAR 東京事務所及びピレウス事務所を開設している。Circular によれば、これら事務所は、SEGUMAR パナマ事務所と同様の業務及び権限レベルを有するものとされる[56]。

このような IT 化の流れは現在もなお継続している。そのひとつが、船舶検査への IT 技術の導入である“Pele-Marine”システムである。これは、世界中にいるパナマ籍船検査員に対し、サムソン社製のスマートフォン“Galaxy タブレット”と無線通信 Bluetooth 機能を備えたプリンターを配布し、パナマ籍船の年次検査に係る報告の簡易化、並びに情報入手及び提供の即時化を図るものである。検査員は、パナマ本局と 24 時間オンラインで連絡通信をすることができ、検査報告が紙媒体ではなく、データになるため、これに画像・映像・音声の添付を行うことも可能となる。パナマ当局は、本システムの導入にあたり、3.7 百万 US ドルの予算を計上、2011 年 11 月から試験運用を開始しており、2012 年 7 月には完全実施を予定している[57]。

**③置籍促進政策**

＜船籍拡大と質の向上＞

ここでは、船舶登録に係る費用の大幅ディスカウントを盛り込んだ 2008 年の法第 57 号商船法を説明する。モルガン＆モルガンによれば、同法の導入による雇用と富の創出の享受は、ディスカウントによる短期的な税収の落ち込みをはるかに上回ると見込まれている。これは、1970 年代以降、リベリアとの間で行われた登録船舶獲得競争において取られた優遇政策と軌を一にするものでもある。

---

54 “Panama aims for automation as flag launches systems overhaul”, *Lloyd's list*, 8 August 2006

55 海運庁商船局長講演資料（前掲、2007 年）より

56 *Merchant Marine Circular, MMC-211 and 212*

57 在京パナマ大使館・パナマ海運庁共催「パナマ籍商船～最近の動向～」（2011 年 12 月 5 日）講演会資料より

この新法の重要な要素とは、まず、日々マーケットに供給される新造船を勝ち取り、パナマの船舶登録制度をより競争力あるものにすることである。パナマ籍は、他の便宜置籍国に比べ、バルカーの登録割合が圧倒的に多く、いわゆる高付加価値船の割合が少ない。このため、新法導入によってパナマ当局が特にターゲットとしているのは、より新型のコンテナ船を誘致すること、及び現状小さな割合に過ぎないLNG 船部門を増大させることであるとされる。次に、パナマ登録商船の老齢化の問題も懸念されていたところ、当局は、老齢な船舶にはこれを奨励しないというメッセージを送る一方で、新造船、特に LNG 船や LPG 船をターゲットに、積極的な市場開拓を目的とした。（ディスカウント制度の具体例については、２（２）①（e）（iii）を参照。）[58]。

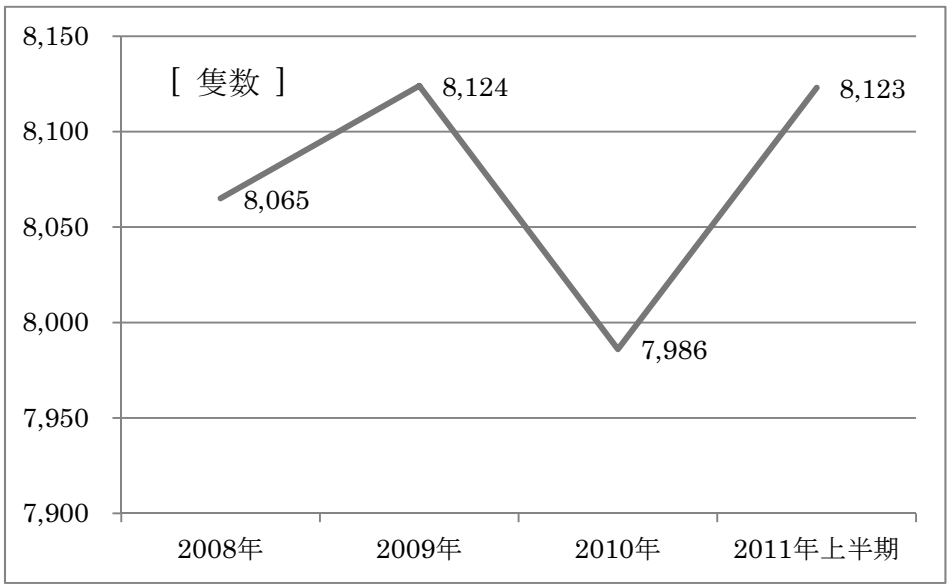
同法によるディスカウント及びインセンティブの効果については、パナマ海事会議所レロイ・シェファー理事が、「昨年（2010 年）は登録が 6.8%増。この３ヵ月では 367 隻の登録があった。約７割が新造船の登録で、若い船隊編成となっている。登録船の約３割が日本船主の船。」[59]と述べている。したがって、パナマ当局が目的としていた、「パナマ籍船の船齢低下」「パナマ・フラッグ選好の奨励」及び「パナマ・フラッグへの転籍の奨励」は、概ね成功していると言える。

＜図 VI―４　2008 年法 57 号商船法施行後の登録船舶の推移＞

| | 2008 年 | 2009 年 | 2010 年 | 2011 年上半期 |
|---|---|---|---|---|
| 隻数 | 8,065 | 8,124 | 7,986 | 8,123 |
| 総トン数（千 GT） | 183,503 | 190,663 | 201,264 | 208,142 |

[58] “Panama entices shipping interests with healthy reform package”, *Lloyd's list*, 27 January 2006

[59] “運河拡張などインフラ整備推進：パナマ貿易産業省、日系企業に投資促す”『海事プレス』（2011 年 10 月 3 日（月））（括弧内：筆者）



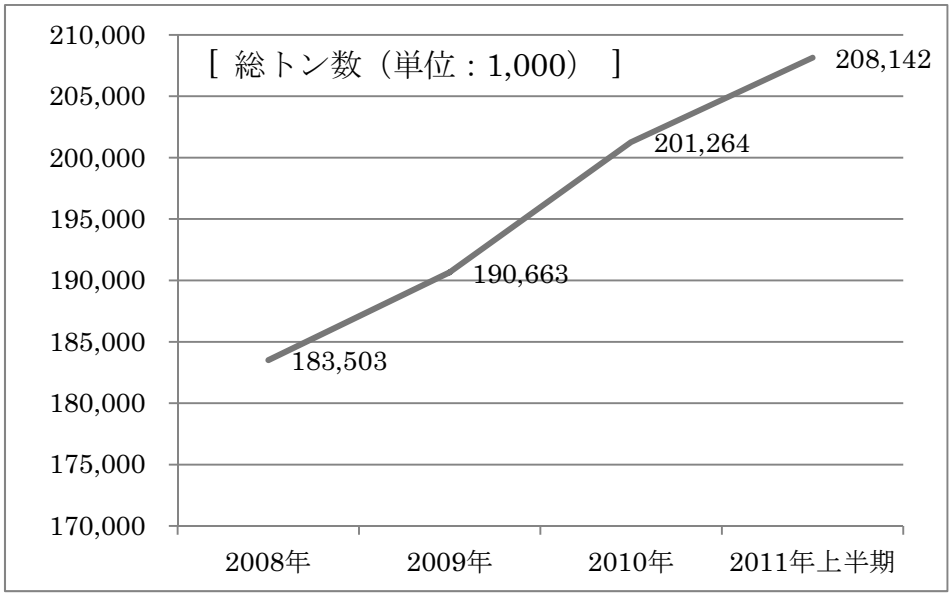




図 VI－４の通り、2010 年にかけて登録隻数が減少したもの、総トン数は着実に増加している。これは、パナマ当局者の説明によると、法第 57 号の所期の目的通り、小型で老齢な船舶の割合が減少した一方で、大型船の登録が順調であったためである。

### （３）2011 年及び 2012 年の動向

①条約対応

＜バラスト水管理条約批准に向けた取り組み＞

2011 年 7 月、パナマは「地球規模バラスト・パートナーシップ（GloBallast Partnerships）」の主導的パートナー国（Lead Partnering

Country）に参加した（2012 年 3 月時点で、主導的パートナー国は 15 ヵ国、パートナー国は 70 ヵ国。）[60]。同パートナーシップは、IMO が地球環境ファシリティ（Global Environmental Facility）及び国連開発計画（United Nations Environment Programme）と提携して実施しているもので、主に途上国がバラスト水の適切な管理を実施できるよう支援するプログラムである。

バラスト水の管理については、2004 年に「船舶バラスト水及び沈殿物の制御及び管理のための国際条約（バラスト水管理条約）」が採択されているが、‘批准国 30 ヵ国以上’、‘世界の商船船腹量の 35%以上を占める国が批准すること’という発効要件が充足されておらず、いまだ発効していない（2011 年 9 月時点での批准国は 28 ヵ国、船腹量合計は 26.37%。）。パナマは同条約の批准に向け国内法等整備中であるが、同パートナーシップに参加することで、バラスト水管理に係るノウハウと、財政的及び技術的支援を得ることになる[61]。

②置籍促進

＜新事務所の開設＞

パナマ海運庁は、顧客への良質なサービスの提供という観点から、SEGUMAR パナマ事務所と同様の業務を担当し、かつ同じ権限レベルを有する海外事務所の開設を進めている。2010 年の SEGUMAR 東京事務所及びピレウス事務所の開設に続き、2012 年 4 月には、SEGUMAR シンガポール事務所と SEGUMAR 韓国事務所を開設した[62]。

③その他

＜船上結婚に関する施行決議＞[63]

2011 年 6 月、2008 年法第 57 号による家族法第 51 条改正を受け、商船局はパナマ籍船における船上結婚に関する施行決議（Resolution No. 106-38-DGMM, 20 June 2011）を発布した。

具体的には、パナマ籍船の船長は、公海上において民事婚（civil marriage）の結婚式を執り行うことができる。新郎新婦（共に外国人

---

60 GloBallast Partnerships ホームページ（http://globallast.imo.org/index.asp?page=GBPintro.html&menu=true）

61 Panama Maritime Authority, *Panama Register News, August-September 2011*, p. 5

62 *Merchant Marine Circular, MMC-239*

63 Panama Maritime Authority, *Panama Register News, December 2011-January 2012*, p. 2

でも可能。）が二名の証人を伴い、それぞれ有効なパスポートを有していれば、船上結婚によるパナマ国内法上の婚姻が可能である。船上結婚の手続きでは、通常、外国人同士がパナマ国内で結婚する場合に必要となる事前の書類申請や健康証明書の提出が不要である。

船長は船上結婚式において婚姻を宣言したのち、婚姻記録の写しを商船局に送付する。パナマの登記所が商船局から婚姻記録を受理した段階で婚姻の効力が生じる。

［データ編］

## 1　パナマ経済の概況

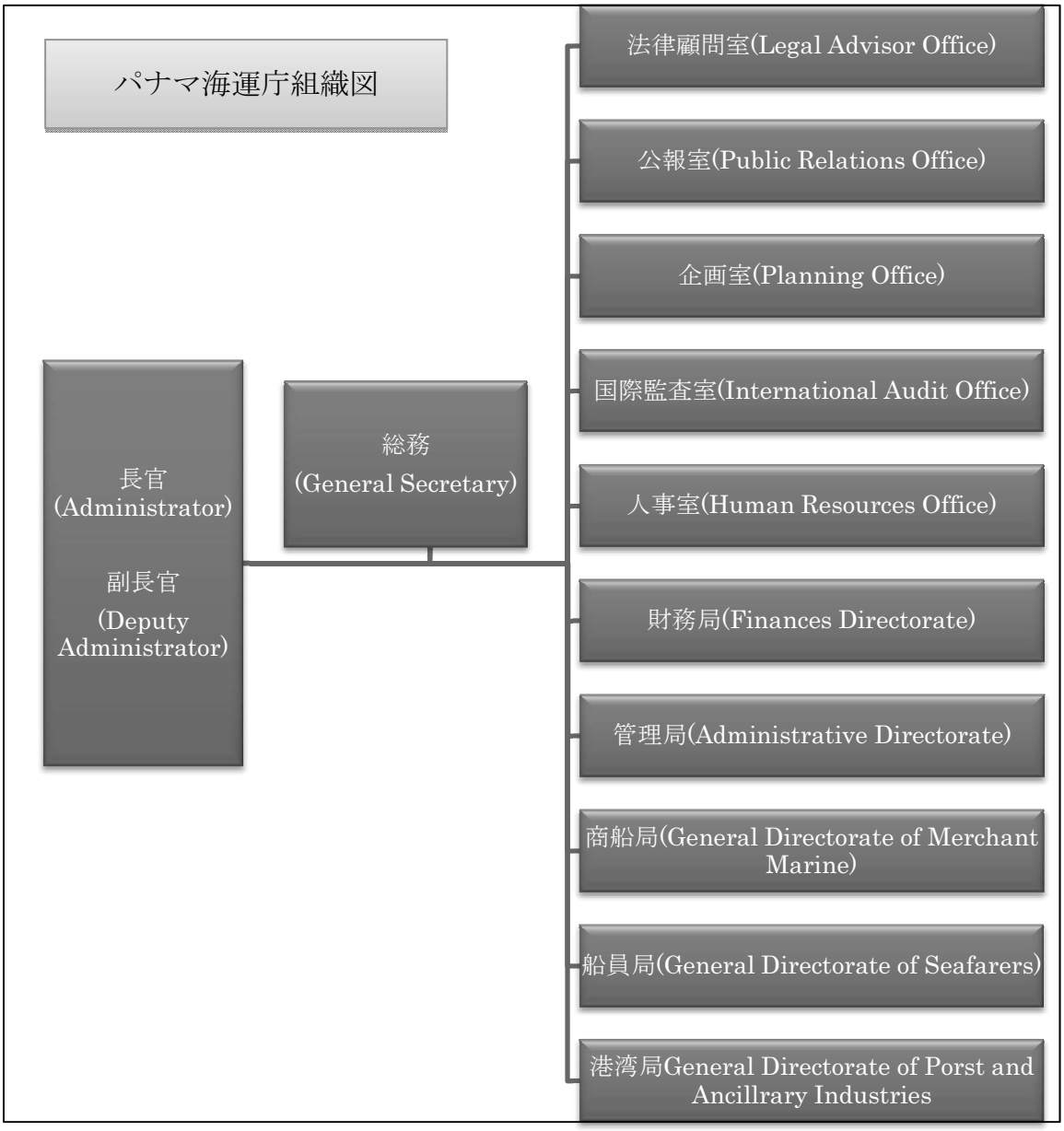
### （1）総論

パナマの人口は 2010 年末時点で 340.6 万人であり、建設、港湾、観光産業を主要産業としている。パナマ運河を有し、ドル化経済、海外投資を促す各種制度の導入などにより、運河、港湾、コロン・フリーゾーン、金融、観光、建設の各セクターが発達。第 3 次産業が国内 GDP の約 8 割を占める。第 1 次及び第 2 次産業が脆弱であるため、食糧加工品、石油、医療、雑貨、工業製品等の消費財、生産財の大半を輸入に依存しており、貿易収支は恒常的に赤字。実質経済成長率については、2004 年以降 7%以上を維持している。2007、2008 年にはそれぞれ 12.1、10.1%の成長を記録した。2009 年は経済危機の影響から 3.2%へと急降下したものの、2010 年代は 5～7%台を推移するとみられている。

失業率は経済成長とともに大きく改善し、2001 年には 14.7%であったが、2010 年には 6.5%、2011 年には 4.5%にまで回復している。財政収支については、データを入手できた 2006 年から 2010 年までは黒字であったが、2008 年の経済危機の影響により、2009 年の財政収支は対 GDP 比で 1.8%の赤字を記録した。しかし、その後は回復が見込まれ、再び黒字化する見通しである。

### （2）行政機構

海事関連分野に関する所管庁は、1998 年の海運庁組織法により設置された海運庁（Panama Maritime Authority）である。海運庁には、商船局（General Directorate of Merchant Marine）、船員局（General Directorate of Seafarers）港湾局（General Directorate of Ports and Maritime Ancillary Industries）、海洋沿岸資源局（General Directorate of Marine and Coastal Resources）等の部局が設置されている。




(PMA ホームページより：http://www.amp.gob.pa/newsite/english/home.html)

（３）関連データ

| | |
|---|---|
| 国家予算 | 140 億ドル（2012 年度）[64] |

| | |
|---|---|
| 経済構造（2010 年度）[65] | 第一次産業（農業）：4.6% |
| | 第二次産業（工業）：16.7% |
| | 第三次産業（サービス業）：78.8% |
| 主要産業 | サービス業<br>（主要国際サービス：コロン・フリーゾーン、パナマ運河、国際金融センター、近代的港等） |
| 貿易総額（2010 年度）[66] | ✧ 輸出：7 億 2,515 万米ドル<br>✧ 輸入：91 億 4,532 万米ドル |

| | |
|---|---|
| 国内総生産（GDP） | 232 億 5,400 万米ドル（2011 年度）[67] |
| | * 海運関連割合：GDP の 21～23%[68] |
| 実質 GDP 成長率（米ドル） | 10.6%（2011 年度）[69] |
| 一人当たりの GDP | 6,536 米ドル（2011 年度）[70] |

| | |
|---|---|
| 商船局関連収入[71] | 131 百万米ドル／年（2010 年度）[72] |
| パナマ運河通航料収入 | 20 億米ドル超／年（2011 年度見込み）[73] |

---

64 “Panama: 2012 Budget is $14,000 million”, *Central America Data*, 20 July 2011 (http://en.centralamericadata.com/en/article/government/Panama_2012_Budget_is_14000_million)

65 米国中央情報局（CIA）ホームページ（https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/pm.html）

66 在日パナマ大使館ホームページ（http://www.embassyofpanamainjapan.org/jp/outline/basic_economy/）

67 同上

68 「パナマ籍商船～最近の動向～」（前掲、2011 年 2 月）より

69 在日パナマ大使館ホームページ（前掲）

70 同上

71 登録税、年間領事料及び検査料を含む。

72 「パナマ籍商船～最近の動向～」（前掲、2011 年）講演会資料より

73 在パナマ日本大使館、『パナマ共和国経済情勢（2011 年 7 月）』（http://www.panama.emb-japan.go.jp/jap_ver/polecono(monthly)/jul11-2.html）

| | |
|---|---|
| | ✧ 2010 年：15 億米ドル弱[74]<br>✧ 2009 年：14 億米ドル強<br>✧ 2008 年：13 億米ドル強 |

２　船舶の概況

| | |
|---|---|
| パナマ籍登録隻数 | 8,127 隻（2011 年末）[75] |
| パナマ船主所有隻数 | 22 隻（2011 年末）[76] |

➢ パナマ籍登録船舶及びパナマ船主所有船舶の隻数及び総トン数の推移

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| パナマ籍（隻数） | 6,247 | 6,302 | 6,477 | 6,838 | 7,183 | 7,605 | 8,065 | 8,100 | 7,986 | 8,127 |
| 総トン数（百万） | 124.7 | 125.7 | 131.5 | 141.8 | 155 | 168.2 | 183.5 | 190.7 | 201.3 | 214.8 |
| パナマ船主所有（隻数） | 6 | 5 | 9 | 17 | 16 | 17 | 24 | 25 | 25 | 22 |
| 総トン数（千） | 32 | 12 | 24 | 42 | 49 | 59 | 76 | 67 | 70 | 61 |

（以上、IHS Fairplay, *World Fleet Statistics 2001 年版~2011 年版*より作成）

| |
|---|
| パナマ登録船舶における外国所有船率 82.2%<br>（2010 年度隻数 6,379 隻中、外国所有船 5,244 隻）[77] |

[74] 「パナマ籍商船～最近の動向～」（前掲、2011 年）講演会資料より
[75] IHS Fairplay, *World Fleet Statistics 2011, Table 1A*
[76] IHS Fairplay, *World Fleet Statistics 2011, Table 1B*
[77] 米国中央情報局（CIA）ホームページ（前掲）。対象船舶は 1,000 総トン以上。

➢ パナマ登録隻数上位 7 ヵ国（パナマ船舶分 1,135 隻を除く 100 隻以上登録国）

| | 国名 | 隻数 | 構成比* |
|---|---|---|---|
| 1 | 日本 | 2,347 | 36.8% |
| 2 | 中国 | 574 | 9% |
| 3 | ギリシャ | 402 | 6.3% |
| 4 | 韓国 | 366 | 5.7% |
| 5 | 台湾 | 337 | 5.3% |
| 6 | 香港 | 125 | 2% |
| 7 | 米国 | 102 | 1.6% |

* 全登録隻数 6,379 隻中の構成比

（以上、CIA, “The World Factbook”より作成）

➢ 日本商船隊（2010 年 6 月 30 日現在）2,623 隻（108,289 千総トン）：
内、パナマ置籍：1,893 隻（72.2%）；76,642 千総トン（70.8%）

○ 日本商船隊船籍別上位 7 ヵ国（対象船舶：2,000 総トン以上）

| | 国名 | 隻数 | （構成比） | 千総トン | （構成比） |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | パナマ | 1,893 | 72.2% | 76,642 | 70.8% |
| 2 | リベリア | 117 | 4.5% | 5,312 | 4.9% |
| 3 | 香港 | 108 | 4.1% | 4,208 | 3.9% |
| 4 | シンガポール | 119 | 4.5% | 4,669 | 4.3% |
| 5 | バハマ | 79 | 3.0% | 4,146 | 3.8% |
| 6 | マーシャル諸島 | 49 | 1.9% | 3,183 | 2.9% |
| 7 | ギリシャ | 22 | 0.8% | 1,730 | 1.6% |

（日本船主協会『海運統計要覧 2011』より作成）

➢ IMO 分担金上位 10 ヵ国（2012 年）[78]

| | 国名 | 分担金額（£） | 分担比率（%） |
|---|---|---|---|
| 1 | パナマ | 5,404,125 | 18.63 |
| 2 | リベリア | 2,940,450 | 10.14 |
| 3 | マーシャル諸島 | 1,776,527 | 6.12 |
| 4 | 英国 | 1,366,318 | 4.71 |
| 5 | バハマ | 1,325,700 | 4.57 |
| 6 | シンガポール | 1,289,838 | 4.45 |
| 7 | マルタ | 1,087,966 | 3.75 |
| 8 | ギリシャ | 1,082,943 | 3.73 |
| 9 | 中国 | 1,038,805 | 3.58 |
| 10 | 日本 | 964,989 | 3.33 |

（国土交通省海事局調べより作成）

３　船員の概況

| | |
|---|---|
| パナマ籍船舶船員数<br>（船員手帳発給対象） | 約 30 万人<br>（内、甲板部一等航海士及び機関長：約 36,000 人） |

（パナマ当局講演会資料より作成）[79]

➢ パナマ人船員数の推移

| 2000 年 | | 2005 年 | | 2010 年 | |
|---|---|---|---|---|---|
| 職員 | 部員 | 職員 | 部員 | 職員 | 部員 |
| 325 名 | 2,611 名 | 325 名 | 2,611 名 | 5,678 名 | 6,712 名 |

（BIMCO 資料より作成）[80]

[78] 国土交通省海事局ホームページ（http://www.mlit.go.jp/maritime/imo/index.html）
[79] 「パナマ籍商船～最近の動向～」（前掲、2011 年）講演会資料より
[80] BIMCO/ISF Manpower Report 2000, 2005, and 2010（BIMCO は各国船協へのヒアリングに基づき数値を算出している。）

## Ⅶ. リベリアの海運政策

### １．便宜置籍国としての歴史的経緯

リベリアは、パナマと並び、1950 年代から便宜置籍国として広く認識されている国である。現在でもその登録船舶は、トン数においては世界二位の数字を誇る（世界全体の 11.6%）[1]。欧州の主要海運国であるドイツでは 1,429 隻中の 678 隻（47.4%）、ギリシアでは 777 隻中の 172 隻（22.1%）と、リベリア籍船は最も高い割合を誇る[2]。平成 23 年の海事レポートによれば、日本商船隊全体 2,742 隻のうち 4.3%にあたる 117 隻がリベリア籍となっている[3](ちなみに、1,839 隻（67.1%）がパナマ籍となっている)。

リベリア船舶登録制度の歴史を以下に整理する。同国は米国植民地協会（American Colonisation Society）の主導により、米国より帰国した黒人奴隷により設立された独立国家であるため、生来的に、米国と強い結びつきを有していると言える。1948 年にリベリア海事法（Liberian Maritime Act）が施行されると、1949 年 3 月 11 日に米国の WORLD PEACE が最初のリベリア籍船舶として登録された。そして、米国とリベリアの協力をより強固なものとするために、リベリアの船舶登録制度が、既に便宜置籍国として存在していたパナマに代わる選択肢として創設された[4]。

1950 年代に、リベリア籍船はその数を増加させ、隻数、総トン数ともに、パナマと並ぶ便宜置籍国となった。1960 年代には、国際社会において便宜置籍船制度に対する批判の声が強かった。リベリア籍船に関しては、1967 年のトリー・キャニオン号事件を皮切りに、1976 年のアルゴ・マーチャント号事件、1978 年のアモコ・カジス号事件と大規模な海難事故が相次いで発生した関係から[5]、そのような批判に対応するため、リベリア籍船に対するリベリアの旗国管轄権をより積極的に行使するようになった[6]。その結果として、船舶登録数はパナマよりも少なくなった。その後、バハマや香港といった他の国家も便宜籍国として活動するようになり、便宜置籍国同士の競争も激しくなった。特に、リベリアでは 1989 年から二度の内戦があり、そのことも、登録船舶の減少にもつながったと考えられている。

---

[1] IHS Fairplay, *World Fleet Statistics 2011*.
[2] リスカジャパン株式会社 Website、*available at* <http://www.liscr-j.com/liscr/docu.html>.
[3] 国土交通省海事局『平成 23 年版　海事レポート』90 頁。
[4] Llácer F. J. M., “Open Registers: Past, Present and Future”, *Marine Policy*, Vol. 27 (2003) p. 518.
[5] 水上千之『船舶の国籍と便宜置籍』（有信堂高文社、1994 年）175-182 頁。
[6] 水上、前掲 5、182-183 頁。

そのような流れの中、2000 年 12 月、リベリア共和国は現在のリベリア国際船舶・法人登録機関（Liberian International Ship & Corporate Registry、以下 LISCR）に、船籍・会社登録業務の管理運営を委託した。LISCR は登録部門をニューヨーク、オペレーション部門（船舶安全・危機管理、船舶技術、船員資格・安全、国際機構対策、IT）をバージニアにおき体制強化をはかった結果、欧米ではドイツ、ギリシアを中心に大幅に登録隻数の増加に成功した。しかしながら日本では、80 年代に登録船隻数が減少し、その後目立った増加は見られなかったため、2007 年、日本の海運会社にリベリア船籍の有利性を伝えることを目的としリスカジャパンが設立されている[7]。

## ２．船舶登録制度

### （１）船舶登録の現況

#### ①登録隻数

リスカジャパンの調べによると、2011 年 10 月 17 日におけるリベリア籍船の登録状況は、隻数で 3,711 隻、登録総トン数も 121.2 百万総トンである[8]。隻数、総トン数ともに、パナマに続く世界第二位である。登録国の国別配分としては、米国中央情報局（以下、CIA）のまとめた情報によると、リベリア籍の船舶を用いる外国の船主の割合は、表 VII-1 のようになっている。

表 VII-1:リベリア登録隻数上位 7 か国[9]

| | 国名 | 隻数 | 構成比* |
|---|---|---|---|
| 1 | ドイツ | 1049 | 41.8% |
| 2 | ギリシャ | 454 | 18.1% |
| 3 | ロシア | 108 | 4.3% |
| 4 | 日本 | 102 | 4.1% |
| 5 | 台湾 | 88 | 3.5% |
| 6 | 香港 | 47 | 2% |
| 7 | ノルウェー | 42 | 1.6% |

[7] リスカジャパン株式会社、前掲 2、*available at* <http://www.liscr-j.com/about/index.html>.

[8] リスカジャパン聞き取り調査。

[9] Central Intelligence Agency Website, “The World Factbook”, *available at* <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/li.html>.

＊ 全登録隻数 2,512 隻中の構成比（リベリア船舶分 156 を除く。）

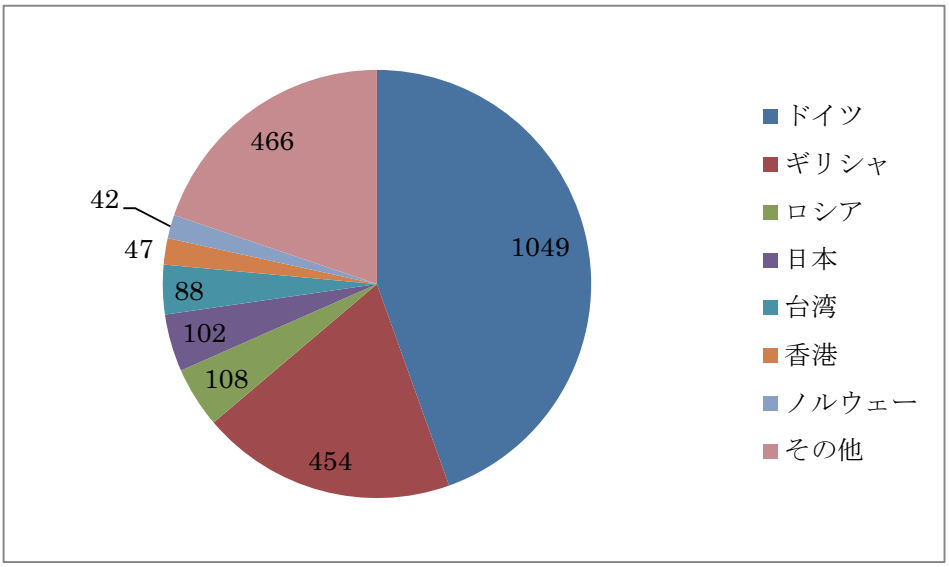



図 VII-1:リベリア登録隻数上位 7 か国
出典：CIA “The World Factbook”[10]

②船舶登録に係る収入

2008/2009 年度の予算では、海事分野全体での歳入（Maritime Revenue）として、16,027,500 米ドルが見込まれている。これは、249,807,233 米ドルが見込まれた基礎歳入（Base Revenue）全体のおよそ 6.4%を占める[11]。

（２） 船舶登録制度の概要

①通常船籍制度

（a）船舶登録に係る根拠法

リベリア籍船舶の登録及び船舶に関する抵当権及び海事先取特権に関しては、リベリア海事法（1956 年のリベリア法典第 21 編）において規定されている。法人及び共同経営の所有権に関する問題に関しては、1977 年に改正された、団体法（Association Law、リベリア法典第 5 編）において規定されている。他に関係する規則として、リベリア海事規則（Liberia Maritime Regulations)、リベリア海事に関する手数料及び税金の

[10] *Ibid.*

[11] リベリア財務省『2008 年 7 月 1 日から 2009 年 6 月 30 日年度の国家予算』*available at* <http://mof.gov.lr/doc/0809%20Budget%20Book%20Final%20080905.pdf>.

規則（Liberian Maritime Fees and Taxes Regulations）、そして、「船舶登録要件及び抵当記録手続（Vessel Registration Requirements and Mortgage Recording Procedures, 通称”RLM-100”）」が挙げられる。

（b）所管

1948 年よりリベリア共和国海事局（Bureau of Maritime affairs, BMA）が、リベリアの船舶登録制度の監督責任を負ってきた[12]。（2010 年の年次報告書によれば、海事局を拡張する形で、リベリア海事庁（Liberia Maritime Authority, LMA）が設立されているが、日本海事センターからの照会に対して、LISCR の担当者は現在も移行期間中であり、正式には海事局から海事庁へと変更されていない部分もある状態との回答があった。同庁が設立された背景には、旗国としてだけではなく、沿岸国、寄港国として国家を発展させることや、海事国家として、漁業や造船等にも進出する意向を、リベリアが国家として有していることが挙げられる。）

船舶登録に関しては、海事法第 13 条によれば、リベリア政府は、海事法の規定を効果的に管理する海事局コミッショナー（現在は、Binyah C. Kesselly 氏）を補助するための機関を指名することができる。現在、この規定に基づき、LISCR が指名されおり、海事局コミッショナー及び、コミッショナーにより指名されたコミッショナー代理（Deputy Commissioner）の監督の下、リベリア法人及び船舶登録制度を運用している[13]。

（c）船舶登録主体

(i) リベリア海事法第 51 条 2 項によれば、500 純トン数以上の外航船をリベリア籍船舶として登録するためには、リベリア市民又は国民（citizen or national）により所有される必要がある。ここでいう市民又は国民とは、以下のとおり：

A) リベリアの市民権又は国籍を有する者

B) リベリア法人、具体的には、法人（corporations）、トラスト（trusts）、基金

[12] Website of Bureau of Maritime Affairs, *available at* <http://www.bma-liberia.com/subpage/02_aboutus.html>.

[13] *Maritime Law Handbook* (September 2005), Supple. 25, Liberia Part. II, p. 3.

（foundations）、共同経営会社（partnerships）、有限共同経営会社（limited partnerships）、有限責任会社（limited liability companies）[14]といったリベリアに所在する通常の法人の他、主として外国企業が利用する非所在国内法人（non-resident domestic corporation）[15]が挙げられる。

(ii) また、リベリア市民でも国民でもない船舶の所有者であっても、外国海事事業体（Foreign Maritime Entity）として、以下の条件を満たせば、リベリア籍に船舶を登録することができる（5項c）:

A) 常設の事務所をリベリアに有するか又は資格を有する登録された代理人（qualified registered agent）を法律の定める方法に従って指名していること
B) 海事局コミッショナー代理の許可（費用として250米ドル）を受けること

この外国海事事業体に関しては、リベリア団体法の第13章において詳細に規定されている。同章の13.1節によれば、外国企業が外国海事事業体として登録されるための申請を行うためには、以下の3つの条件を満たす必要がある：

A) 信託証書、基本定款、又はその他の所属する外国により事業体の設立が認められることを示す文書を有すること
B) A)の文書又は所属する国の法律に基づき、船舶を所有又は運航する能力を有していること
C) 当該事業体の名において、訴追能力及び被訴追能力を有すること

(iii) 実際の運用において海外の海運会社がリベリア籍船舶を所有する場合、(i)(B)の非所在国内法人を設立するか、(ii)の外国海事事業体の制度を活用する場合が多い。詳細な統計は出されていないものの、両者の内では、前者の方がより多く用いられて

[14] Section 29 of “Liberian Maritime Law Ship Registration”; Coles, Richard M. F. and Watt, Edward B., *Ship registration: law and practice. 2nd ed.*, (2009) p. 188.
[15] Section 1.2 (i) of “Associations Law”.

いるとのことである[16]。前者の利点としては代理コミッショナーの許可を得る必要がないこと、リベリアに事務所を有する必要がないこと、更に、既存の外国法人を非所在国内法人として法人化することが可能であるため、場合によっては新たな法人を設立する手間が省けるといった点が挙げられるが、そのように非所在国内法人とする候補となる法人を有さない場合、リベリア法人を新たに設立する必要がある点がマイナスである。他方、後者の利点としては、新たに法人を設立する費用がないことが挙げられるが、海事局コミッショナー代理の許可を得るために、本国及びリベリアにおいて優良企業とみなされる必要があることがマイナスである[17]。

(iv) ちなみに、(i)(B)の非所在国内法人以外のリベリア法人に関連する法制について若干触れる。外国海事事業体とは別の、リベリア法人に関しては、大きく二つの法が適用される。一つが、事業法人法（Business Corporation Act）であり、もう一つが、登録事業法人法（Registered Business Corporation Act）である。前者は、リベリアにおいて商業を営むことが認められた外国法人と同様、登録商業法人を除く、居住又は非居住の全ての国内法にも適用される。後者は、英国の会社法と同様の規定を置く[18]。

実際に外国船社が船舶をリベリア籍に登録する場合、上述したような法人格に関して複数の形が考えられるが、それぞれの場合に法人の設立等に具体的にかかるコストは、表 VII-2 の通りである[19]。

表 VII-2-1: 非所在国内法人の設立等のコスト

| 非所在国内法人 | |
|---|---|
| 書類の種類 | 書類のコスト |
| リベリア標準定款 | $713.50 |
| 年間法人維持費 | $450.00 |

[16] LISCR 聞き取り調査。
[17] 同上。
[18] 逸見真『便宜置籍船論』（2006 年）131 頁。
[19] リスカジャパン株式会社、前掲 2、*available at* <http://www.liscr-j.com/service/prices_02.html>.

| | |
|---|---|
| 設立者修正（Incorporators Amendment） | $145.00 |
| 訂正証明書 | $145.00 |
| 定款修正 | $135.00 |
| 株式資本変更のための定款修正 | $135.00 +additional tax |
| 再記述された定款（Restated Articles of Incorporation） | $185.00 |
| 合弁記録簿 | $200.00 |
| 解散許可申請書 | $100.00 |
| 在職証明書 | $100.00 |
| 選出証明書 | $100.00 |
| 宣誓証明書 | $100.00 |
| 保管議事録 | $100.00 |
| 保管付属定款（Filed by-Laws） | $100.00 |
| 優良企業証明書 （Certificate of Goodstanding）* | $150.00 |
| 法人設立許可証 | $150.00 |
| 認証された複写（Certified Copy） | $100.00 |

*優良企業証明書は、非所在国内法人及び他の事業体の存在及び現在の状況を把握するために用いられる文書である[20]。

表 VII-2-2: 外国海事事業体の設立等のコスト

| **外国海事事業体** | |
|---|---|
| 書類の種類 | 書類のコスト |
| 登録費 | $1,525.00 |
| 年間法人維持費 | $500.00 |
| 定款修正 | $235.00 |
| 登録取り消し費 | $240.00 |
| 登録の認証された複写 | $100.00 |
| 取り消しの認証された複写 | $100.00 |
| 優良企業証明書 | $150.00 |

表 VII-2-3: 有限共同経営会社の設立等のコスト

| **有限共同経営会社** |
|---|

[20] Website of Liberian International Shipping and Corporate Registry, *available at* <http://www.liscr.com/liscr/CorporateRegistry/VerifytheExistenceofaLiberianEntity/tabid/249/Default.aspx>.

| 書類の種類 | 書類のコスト |
|---|---|
| 有限共同経営会社申請書 | $1,225.00 |
| 年間法人維持費 | $500.00 |
| 優良企業証明書 | $150.00 |
| 認証された複写 | $100.00 |
| 終了 | $240.00 |

表 VII-2-4: 共同経営会社の設立等のコスト

| **共同経営会社** | |
|---|---|
| 書類の種類 | 書類のコスト |
| 共同経営会社申請書 | $1,225.00 |
| 年間法人維持費 | $500.00 |
| 優良企業証明書 | $150.00 |
| 認証された複写 | $100.00 |
| 終了 | $240.00 |

表 VII-2-5: 有限責任会社の設立等のコスト

| **有限責任会社** | |
|---|---|
| 書類の種類 | 書類のコスト |
| 有限責任会社申請書 | $713.50 |
| 年間法人維持費 | $450.00 |

表 VII-2 が示すように、法人設立等にかかるコスト自体はさほど大きなものではないと言えるかも知れない。また LISCR によれば、会社定款や設立証書等の書類がそろっていれば、法人設立等に要する時間も一日と[21]、さほど時間もかからない制度となっている。ただし、登録資格の要件が課されていないパナマ等では、パナマ法人を設立する必要がないことを鑑みると、この登録資格要件が、リベリア籍船にとっての不利な条件になっていると言えるかもしれない。

[21] リスカジャパン株式会社、前掲 2、*available at* <http://www.liscr-j.com/service/index.html>.

（d）登録対象船舶

登録対象となる船舶としては以下の三つである：

(i) リベリア国内及びリベリアと他の西アフリカ諸国との間の貿易に従事する純トン数 20 トン以上の船舶（海事法 51 条 1 項）

(ii) 純トン数 500 トン以上の国際貿易に従事する外航船舶（sea-going vessel）（2 項）

(iii) 娯楽目的に使用される 24 メートル以上のヨット又は他の船舶（3 項）

登録可能な船舶は、自己推進機能を備えたものだけに限定されるわけではなく、条件を満たせば、バージ（Barges）や掘削リグも登録可能である[22]。また、これら登録される船舶は、登録時において、建造後 20 年が経過していないことが求められるが（4 項）、海事局コミッショナー又はコミッショナー代理が認める場合には、この条件を満たさなくとも登録が可能である（6 項）。

（e）登録手続き

リベリア船籍への登録は、LISCR を通じて行われなければならない（前述の各拠点において可能）。登録には、仮登録（provisional registration）と、本登録（permanent registration）の二つがある。仮登録は、その申請書（RLM-101A）の定めるところに従って行われる必要がある。通常、仮登録は船舶がドック内にある時点で行われることから、登録手続きは著しく簡略化される。仮登録証書は 6 ヵ月間有効で、船舶がドック内にある場合には更に 6 ヵ月の更新をすることができる。本登録も、仮登録同様 LISCR を通じて行われる。また、手続きの主なプロセスに関しては、以下の図 VII-2 の通りである[23]：

[22] *Maritime Law Handbook*, *supra* note 13, p. 5.

[23] 2011 年 6 月 24 日、船主協会主催の若手勉強会における報告資料（以下、船主協会資料）に基づき、海事センターが作成。

図 VII-2:リベリア船籍登録手続き

（f） 登録費用

(i) 初期費用

船舶の登録に関する費用は、原則として以下のように定められている[24]：

＜初期登録料＞（現在は暫定的に免除されている[25]）

表 VII-3:初期登録料

| 純トン数 | 料金 |
|---|---|
| 14,000 トン未満 | 2,500 米ドル |
| 14,000 トン以上 | トン当たり 0.13 米ドル（上限 3,900 米ドル）を 1,500 米ドルに加算。別途、事務費 6,500 米ドル。 |

[24] Bureau of Maritime Affairs, “Consolidated List of Fees and Charges for Official Documents and Services”, *available at* <http://www.liscr.com/liscr/Portals/0/ADM-003_Rev_01-2012.pdf>.

[25] Liberian International Shipping and Corporate Registry, *supra* note 20, *available at* <http://www.liscr.com/liscr/Maritime/Pricing/tabid/85/Default.aspx>.

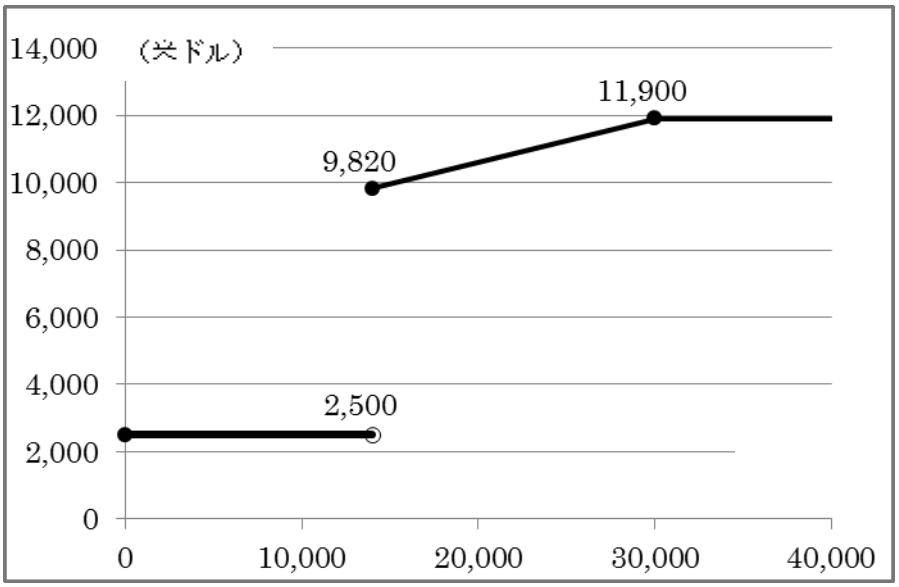



図 VII-3:初期登録料

(ii) 年間費用

＜登録税／年（Annual Tonnage Tax）＞[26]

表 VII-4:登録税

| 純トン数 | 料金 |
|---|---|
| 14,000 トン未満 | トン当たり 0.40 米ドル（少なくとも 880 米ドル） |
| 14,000 トン以上 | トン当たり 0.10 米ドルに、3,800 米ドルを加える。 |

*登録税／年のみで考慮すると、下記のグラフが示すように 13,999 トンの船舶の方が、14,000 トンのものに比べ税負担が大きなものとなる。しかし、表及び図 VII-5 にある海難調査費・国際海事機関参加費用を加えて考えると、14,000 トンのものの方が税負担が大きくなる。

[26] この「登録税／年」は、リスカジャパンが「年次トン税」と表現しているものと同一であるが、2008 年に日本も導入した法人税としてのトン数標準税制ではなく、船舶のトン数に応じ登録を元に課税されるため、本稿では「登録税／年」としている。

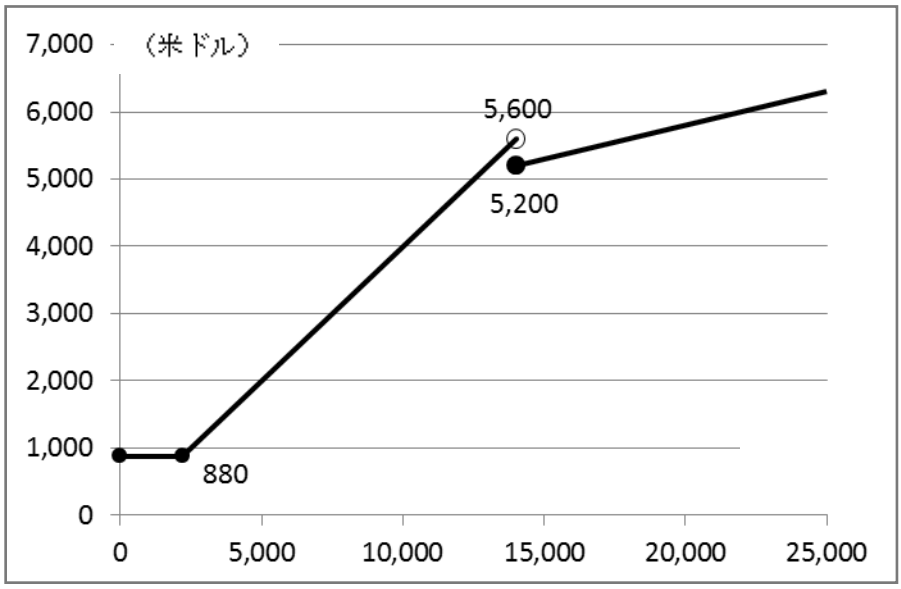



図 VII-4:登録税

＜海難調査費・国際海事機関参加費用／年＞

表 VII-5: 海難調査費・国際海事機関参加費用

| 純トン数 | 料金 |
|---|---|
| 14,000 トン未満 | トン当たり 0.07 米ドルを 1,000 米ドルに加算。 |
| 14,000 トン以上 | トン当たり 0.03 米ドルを 2,000 米ドルに加算。 |

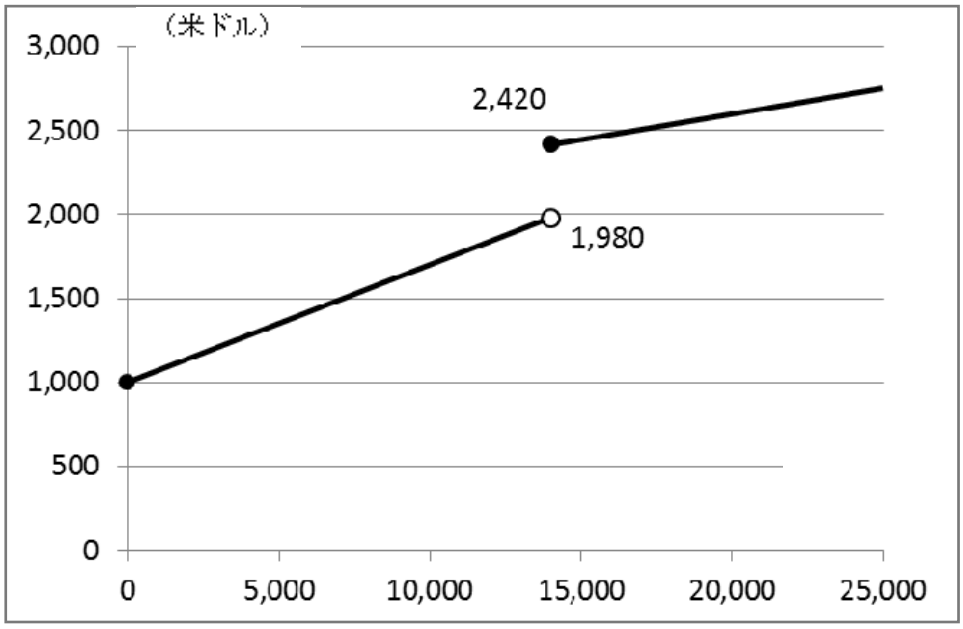



図 VII-5: 海難調査費・国際海事機関参加費用

＜安全検査費用／年＞

| |
|---|
| 1,450 米ドル |

(iii) ディスカウント

「2000 年 7 月 1 日以降リベリア籍に登録された船舶のための新価格政策」によれば、登録税は、総トン数や登録する船舶数に基づき、さらにディスカウントされる可能性がある[27]。

（g）検査

LISCR は国際安全管理コード（International Safety Management Code, 以下 ISM）及び船舶と港湾施設の国際保安コード（International Ship and Port facility Security Code, 以下 ISPS）の定めるところに従い、会社と船舶の審査を実施するために、審査官や検査官を育成しており、現在、これらの検査官が世界中で検査にあたっている[28]。

また、検査及び証書の発給のために、以下の船級機関を承認している[29]：

(i) American Bureau of Shipping (ABS)
(ii) Bureau Veritas (BV)
(iii) China Classification Society (CCS)
(iv) Det Norske Veritas (DNV)
(v) Germanischer Lloyd (GL)
(vi) Korean Register of Shipping (KRS)
(vii) Lloyd's Register of Shipping (LR)
(viii) Nippon Kaiji Kyokai (NKK)
(ix) Registro Italiano Navale (RINA)
(x) Russian Maritime Register of Shipping (RS)

---

[27] "New Pricing Policy for Vessels Entering the Liberian Registry on or After July 1 2000", *available at* <http://www.liscr.com/liscr/Portals/0/TonnageTaxPricing_Rev012011.pdf>.

[28] ウェブページに、各国の事務所や検査官の連絡先が掲載されている; Liberian International Shipping and Corporate Registry, *supra* note 20, *available at* <http://www.liscr.com/liscr/Maritime/Inspectors/tabid/84/Default.aspx>.

[29] リスカジャパン株式会社、前掲 2、*available at* <http://www.liscr-j.com/service/vessel_index.html#06>.

②チャーター・イン

（a）概要

外国登録船舶を自国民等が裸用船する場合、一定の条件を付して、自国の国旗の掲揚を認める船舶登録制度をチャーター・インと言う[30]。リベリアに関しては、このような船舶に対しても通常登録制度と同様、リベリアの旗を掲げることを許可している。船舶をリベリア籍に登録する資格を有し、他国に登録される船舶に関し裸傭船契約を行う者は、以下の条件を満たせばリベリア籍に仮登録することができる（海事法 85 条）。このような、裸傭船におけるリベリア籍への仮登録の場合、1 回の仮登録につき 2 年以内とされているが更新は可能である（87 条）。裸傭船契約によりリベリア籍に登録される場合、仮登録として行われ、登録に伴う費用等は通常の場合と同様である[31]。

（b）条件

裸傭船のためにチャーター・インする場合には、原登録国による自国の旗を掲げさせる権利を撤回することを示す証明書が必要となる。ただし、原登録国の抵当権等に関しては、引き続き有効とされる。また、船主、抵当権者、及び記録された債務の保有者の、リベリア籍への仮登録の書面による同意がなければならない。さらに、チャーター・インは裸傭船に限定されており、傭船者は登録の際に、裸傭船契約の契約書を提出する必要がある（85 条）。船舶がリベリア国旗を掲げている間、他国の旗を掲げたり、モンロビア以外の港を船籍港（home port）としてはならない。期間は 2 年までとされているが、更新可能である。また、登録料に関しても、通常船舶と同一の金額を支払う必要がある。他国が当該船舶に対し、自国の旗を掲揚することを許可した場合には、遅滞することなくコミッショナー代理事務所（Deputy Commissioner's Office）に通知しなければならない（86 条）。仮にこの条件に反した場合、あるいは、リベリア

---

[30] （財）日本海運振興会『外国籍船に自国国旗を掲揚させる制度に関する実態調査報告書』（2006 年 6 月）2 頁。

[31] Liberian International Shipping and Corporate Registry, *supra* note 20, *available at* <http://www.liscr.com/liscr/Maritime/MaritimeFAQ/VesselBareboatRegistration/tabid/113/Default.aspx>.

籍に登録された船舶が他国の旗を掲揚していることが発見された場合、コミッショナー代理は、船主又は傭船者に対し、行政罰として最大 50,000 米ドルを課すことができる（88 条）。チャーター・インの利用状況に関しては、図及び表 VII-6 の通りとなっている。

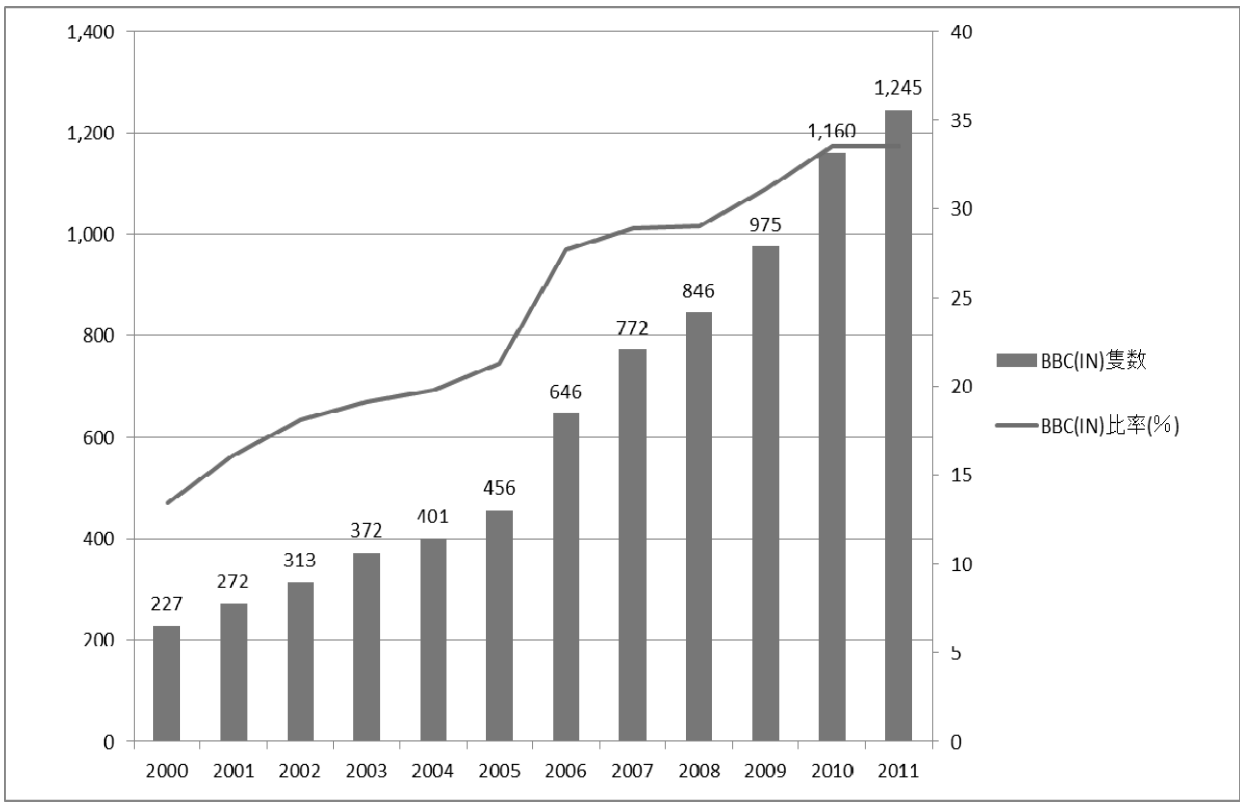



図 VII-6:チャーター・イン隻数・比率
出典：リスカジャパン調べ

表 VII-6: 国別チャーター・イン隻数

| 2011 年にチャーター・インした船舶の元籍国別内訳 | |
|---|---|
| ドイツ | 1,224 |
| ポーランド | 8 |
| ルクセンブルク | 7 |
| ジャマイカ | 1 |
| デンマーク | 1 |
| マルタ | 1 |

[32] 比率に関しては、リベリア籍船隻数（本稿 VII-3(2)）を母数とし算出。

| | |
|---|---|
| パナマ | 1 |
| バハマ | 1 |
| リトアニア | 1 |

出典：リスカジャパン調べ

③チャーター・アウト

（a）概要

チャーター・アウトとは、自国登録船舶が外国人に裸用船された場合、外国の国旗の掲揚を認める船舶登録制度である[33]。船主がコミッショナー代理事務所から許可証を得ること、及び、傭船者がチャーター・アウトされる国の旗を掲げることに同意することが、リベリア籍船をチャーター･アウトするためには必要である（90 条）。このチャーター・アウトの許可証が発給されると、リベリアの旗を掲げる権利、及び船舶登記に関するものを除きリベリア法の適用を受ける権利が停止される。

（b）条件

全ての抵当権者が合意し、裸傭船契約の契約書の元本を、必要な場合は英訳も含め、履行の証拠と供に提出しなければならない。ただし、抵当権に関しては、依然としてリベリア法が適用される（107 条）。また、船主及び傭船者は、リベリア籍に登録された船舶が享受する権利等を放棄することに合意する必要がある。期間は 2 年までとされているが、更新可能である。裸傭船登録契約許可証書の費用として、225 米ドル支払わなければならない。チャーター・アウトの利用状況に関しては、以下図及び表 VII-7 の通りとなっている。

[33] （財）日本海運振興会、前掲 30、2 頁。

チャーター・アウト隻数・比率

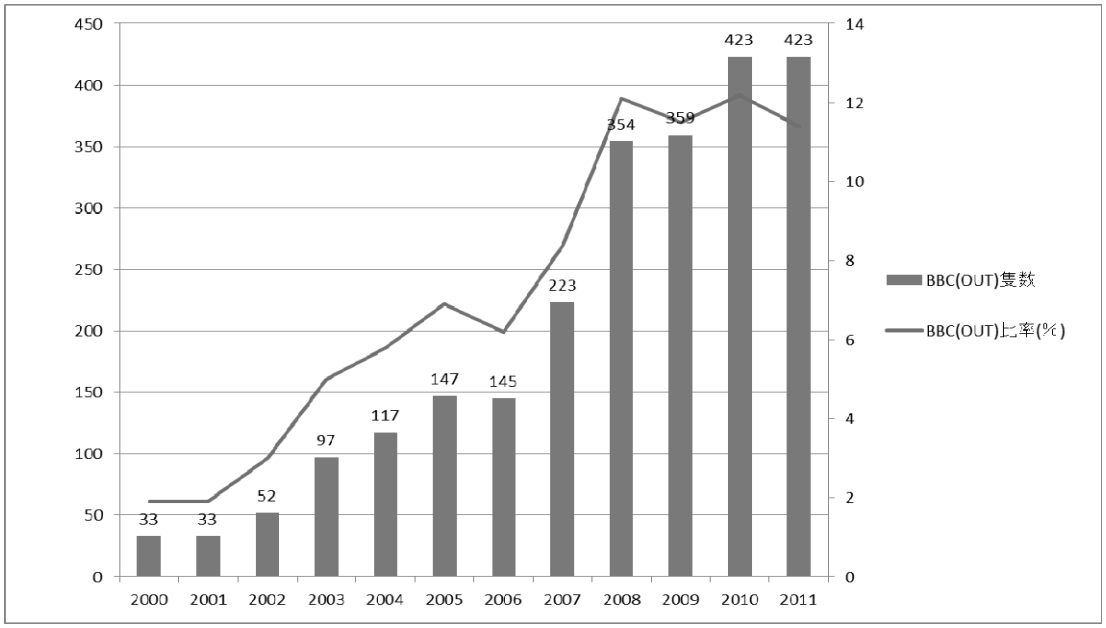



図 VII-7:チャーター・アウト隻数・比率
出典：リスカジャパン調べ

表 VII-7: 国別チャーター・アウト隻数

| **2011 年チャーター・アウトした船舶の移転先（国別内訳）** | |
|---|---|
| パラグアイ | 210 |
| ボリビア | 182 |
| フィリピン | 9 |
| ブラジル | 5 |
| ロシア | 5 |
| パナマ | 3 |
| マン島 | 3 |
| アンティグア・バブーダ | 1 |
| イギリス | 1 |
| カーボベルデ | 1 |
| キプロス | 1 |
| シンガポール | 1 |
| パプアニューギニア | 1 |

出典：リスカジャパン調べ

④パナマと比較した際のリベリア籍船のメリット
リベリア籍船のメリットもパナマ籍同様、「税の負担が軽い

こと」や「配乗要件が存在しないこと」が挙げられるが、パナマと異なり、リベリアの場合は、リベリア籍船を所有するためには、先述したようにリベリア法人の設立又は外国事業体しての登録が必要となる。パナマと比較した際のリベリア籍船舶のメリットとして、以下の二点が大きく挙げられる。

一点目は、リベリアの船員の資格証明書及び関連文書部門（SCD, Liberia's Seafarer's Certification and Documentation department）による、船員関係の事務での負担軽減である。特に、船員電子申請（SEA, Seafarers Electronic Application）システムにより、配乗に必要な書類のやりとりの時間を短縮したり、申請書費用を削減したりできる[34]。この SEA 制度に基づく「ペーパーレス証書」は、リベリア唯一のものであり、IMO も既に認知するところである[35]。

二点目は、拘留率が低い点である。リベリアは便宜籍船国の中ではホワイトリスト掲載国として長い歴史を有するが、その中でも、後述するように、パナマ等と比べると低い拘留率を誇る。特に、USCG による拘留率は他の便宜置籍船国に比して圧倒的に低い[36]。これは、過去の PSC における実績から、リベリア籍船には「良質な船舶に対する優遇措置（Qualship）」が USCG により採られていることが影響していると思われる[37]。USCG だけでなく、昨年も海事労働条約の PSC に関し、東京了解覚書（MOU）事務局と協働して準備を行うなど、拘留を回避するための努力を行っている[38]。

---

[34] 船主協会資料より。
[35] 船主協会資料より。
[36] 後述 VII-3(3)③参照。
[37] Merlin Corporate Communications, "Liberia's Commitment to Quality Recognised by Qualship Admittance" *available at* <http://www.liscr.com/liscr/Portals/0/pr0511.pdf>.
[38] *Flag Ship*, Issue 35 (Feb. 2012) p. 3, *available at* <http://www.liscr-j.com/pickup/FlagshipFEB2012.fnl.pdf>.

## ３．船舶登録制度の最近の動向

（１）LISCR の設立

先述したように、内戦により登録船舶数が減少する中再び登録船舶数を増加させることを目的とし、リベリア政府は 2000 年に自国の船舶登録制度を運用する権限を米国法人である LISCR に授権した。米国法人として設立されているため、LISCR はリベリア法だけでなく米国法の適用を受ける部分もある。内戦から生じた政情不安定のために海運会社が離れたことへの反省から、国内の政治情勢に左右されないよう、米国法人にその運用を委ねたとされる[39]。2000 年以降も内戦により国内の経済状況が悪化したにもかかわらず登録船舶が増加した背景には、このように国の管理の下に運用されているのではなく、米国法人が運用している点が挙げられよう。国際取極め等の遵守義務は、あくまで、国に委ねられており、現状ではかえってうまく行っていると評価されているが、国の管理が十分に行き届かない状況が問題を生じせしめることがないよう期待される。

（２）LISCR の実績

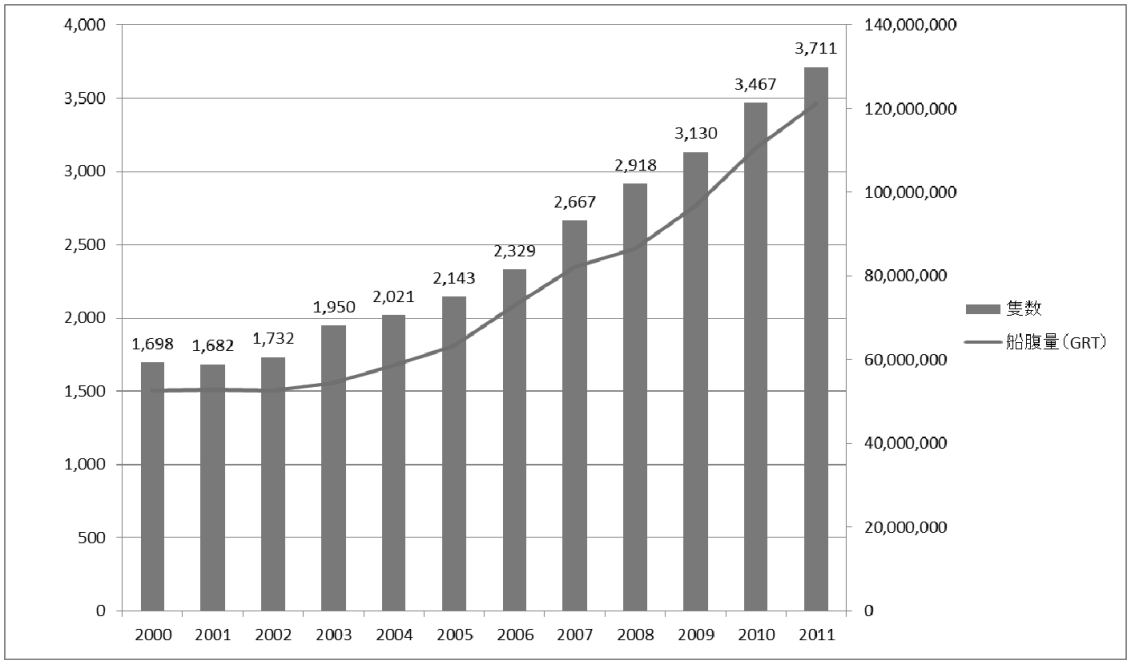



図 VII-8: LISCR 設立以降のリベリア籍船舶隻数・船腹量
出典：リスカジャパン調べ

[39] リスカジャパン株式会社、前掲 2、*available at* <http://www.liscr-j.com/liscr/ca1_4.html>.

上記図 VII-8 が示すように、LISCR 設立以降の 10 年間で、1,698 隻から 3,467 隻と、その船籍数はおよそ二倍となるなど、LISCR の下で船舶数が増加していることが顕著に現れている。

（３）LISCR の具体的施策

①全世界における拠点

LISCR は、リベリアのモンロビアだけでなく、LISCR の法人登録が為されている米国のニューヨーク及びバージニアはもちろん、ドイツのハンブルグ、英国のロンドン、ギリシアのピレウス、スイスのチューリッヒ、香港、東京といったように、世界各国に拠点を構え、24 時間体制で登録・検査を行っている[40]。

②ハーモナイズド検査プログラム

LISCR は ISM/ISPS 等によって寄港国での検査等が増加する中、次の二つの目的を達成するために、ハーモナイズド検査プログラムを開発した。

（a）寄港国あるいは第三国において増加する検査を、短期間のうちに実施すること

（b）報告及び記録する必要があるものが増加する中、乗務員及び陸上職員の物理的・実務的負担を減らすこと

同プログラムの内容は、以下の通りである：

- 国際安全管理（ISM）コード、船舶保安国際（ISPS）コード、及び年次安全検査（Annual Safety Inspection, 以下 ASI）を一つの検査プログラムに組み込む
- 上記三つの検査において重複を避け、1 回の乗船検査の間に行う
- 具体的には、ASI に 4～5 時間、ISPS に 6～8 時間、ISM に 8～10 時間の計 18～23 時間かかり、それぞれ 1 回ずつの計 3 回の訪船検査が必要とされていたものを、10～12 時間の 1 回の訪船検査で可能とした

ハーモナイズド検査終了後、安全管理証書（Safety Management Certificate, SMC）及び国際船舶保安証書（International Ship Security Certificate, ISSC）が発給される。これらの証書は、検査日より 2 年目から 3 年目の間に

40 リスカジャパン株式会社、前掲 2、*available at* <http://www.liscr-j.com/liscr/ca1_5.html>.

行われる中間検査を経て5年間有効である。また、これらの証書とは別に、年次安全検査を修了したと認められる検査日から1年以内に、次の年次安全検査を受ける必要がある[41]。

③海事条約の遵守と拘留率

リベリアは、便宜地籍船国と呼ばれる国の中では、国際的に定められた安全基準や環境基準を、自国籍の船舶に対し遵守するよう比較的厳しく求めてきた。LISCR も、その方針を徹底させており、いわゆる寄港地国管理(Port State Control)に関する MOU により、ホワイトリスト掲載国[42]として高く評価されるだけでなく、IMO 旗国メンバーの自主的審査スキーム審査（IMO VIMSAS）においても、船籍登録国として国際基準・条件を全てクリアーし、その水準が高いとの評価を得ている[43]。そのような政策の効果もあってか、下記の図 VII-9 が示すように、リベリアの拘留率は、同じ便宜置籍船国であるパナマに比べると、全般的に低いものである。

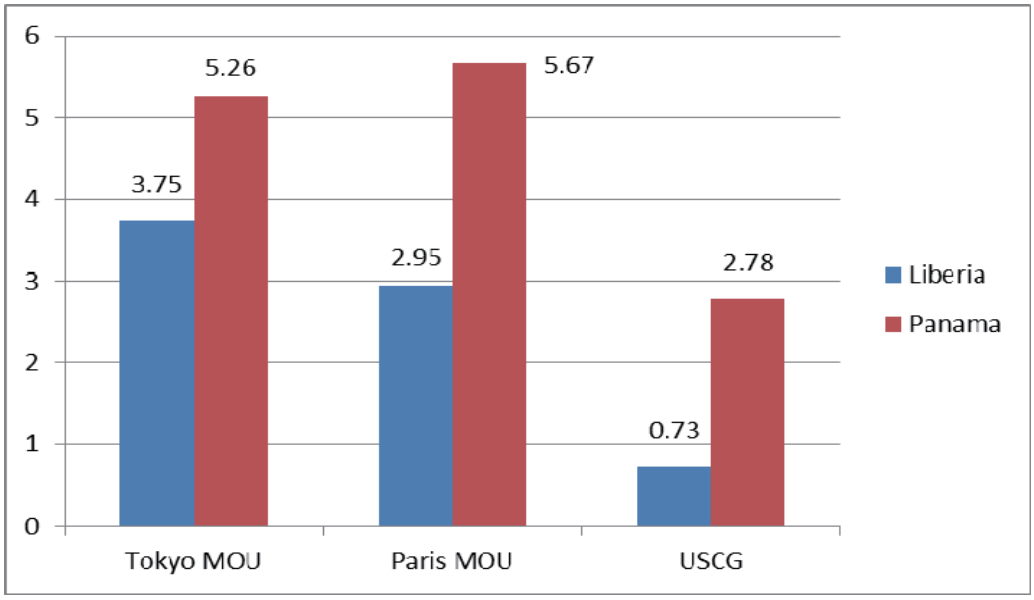



図 VII-9: PSC 別リベリア籍船 2010 年（Paris MOU、USCG に関しては 2008～2010 年の三年分）の拘留率

41 Bureau of Maritime Affaires, “Harmonized International Safety Management (ISM) and International Ship and Port Facility Security (ISPS) Audits”, *available at* <http://www.liscr.com/liscr/Portals/0/ISM-003_Rev04-2007.pdf>.

42 国際基準を満たすと IMO において認められた国がホワイトリストに掲載される。

43 リスカジャパン株式会社、前掲 2、*available at* <http://www.liscr-j.com/about/imo.html>.

出典：Annual Report on Port State Control in the Asia Pacific Region, 2010
Black Grey White lists, 2010, Paris MOU
Port State Control in the United States Annual Report 2010

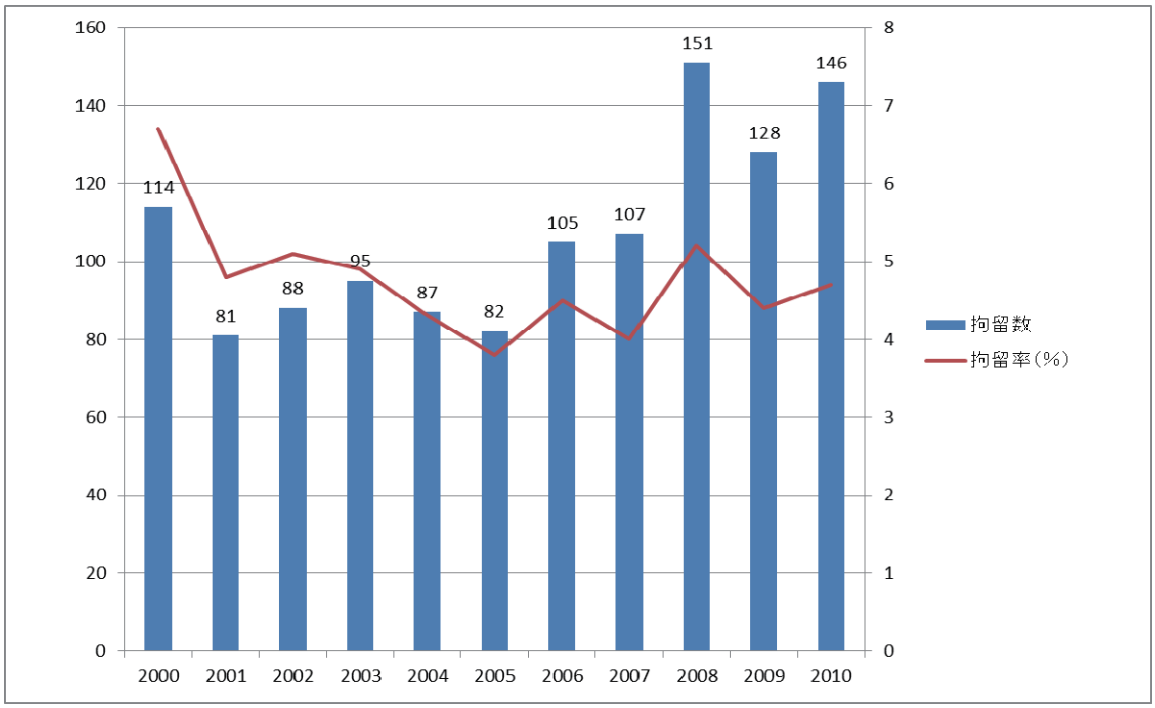



図 VII-10: リベリア籍船の拘留率
出典：リスカジャパン調べ

④船級協会（NK）との協力関係

2011 年 10 月 3 日、日本船主への利便性を考慮し、LISCR に事後報告を行うことを条件とし、船舶検査に関する技術的な判断は NK が行うことを認める戦略的協定が、LISCR と NK の間で結ばれた。このような協定は、船級協会と旗国との間の事務作業を減らし、検査が迅速に行われるようになることが期待されている。

44 比率に関しては、リベリア籍船隻数（本稿 VII-3(2)）を母数とし算出。

## ４．その他

（１）海洋環境保護

リベリアはまた、リベリア領海内を含む海洋環境に関しても強い関心を有しており、その保護にあたっては、LMA、リベリア環境保護庁（Environmental Protection Agency of Liberia）や他の機関が協働してあたっている。また、先述したようにリベリアは、MARPOL 条約や海洋法条約といった、海洋環境保護に関する条約にも積極的に批准している[45]。特に、今年発効要件を満たすことが期待されるバラスト水管理条約には早くから批准するなど[46]、環境条約には積極的に参加する姿勢が見られる。

（２）社会的責任局

リベリアは伝統的に便宜置籍国として外貨を獲得し、また、現在では海事国家を目指していることもあり、海事産業が国を支えているという強い認識が国内にある。そのため、LMA は、リベリアという海事国家の株主は全国民であるとの発想から、その内部に企業の社会的責任局（Department of Corporate Social Responsibility）を設立した[47]。このような政策の詳細は不明であるが、便宜置籍国としての自国のイメージに基づく、興味深い試みと言えるかもしれない。

---

[45] Maritime Affairs, *supra* note 12, *available at* <http://www.bma-liberia.com/subpage/03_services_marine_mpp.html>.

[46] 大坪新一郎「IMO におけるバラスト水管理条約に係る議論の最新状況」2 頁（*available at* < https://www.sof.or.jp/jp/topics/pdf/11_10a.pdf>）。

[47] Liberia Maritime Authority, *2010 Annual Report: Building a Maritime Nation*, (2011) pp. 14-15.

【データ編】

## １．リベリア経済の概況

リベリアの人口は2010年現在431万人であり、主要産業は鉱業（金、ダイヤモンド）、農林業（天然ゴム、木材）である。1989～2003 年のリベリア内戦では約 27 万人の死者、約 79 万人の難民･避難民が出た。1989 年末に 11 億ドルであった GDP は 2003 年には 4.1 億ドル（前年比 -31.3%減）まで激減するなど、国家経済は著しく疲弊した。その後は復興支援及び難民の帰還による経済活動の回復などにより、国内情勢の安定に伴う投資の増加、農業分野の復興、主要輸出品であるゴムの国際市場価格の上昇等に加え、大規模な鉄鉱採掘の再開、木材の禁輸解除、ダイヤモンドの制裁解除（2007 年 5 月）が大きなプラス要因となり、2007 年には 26.9%、2008 年には 8.6%の実質 GDP 成長率を記録し、2010 年の GDP は 9.7 億ドルまで回復した。

財政収支についての統計資料は限られているが、2006、2007 年はそれぞれ対 GDP 比 2.1%、3.8%と数字上の財政状態は悪くない。2008 年 11 月発行のレポートによると、2009 年は財政赤字が対 GDP 比で 11.2%となり、金融危機の影響を大きく受けている。

## ２．船舶の概況

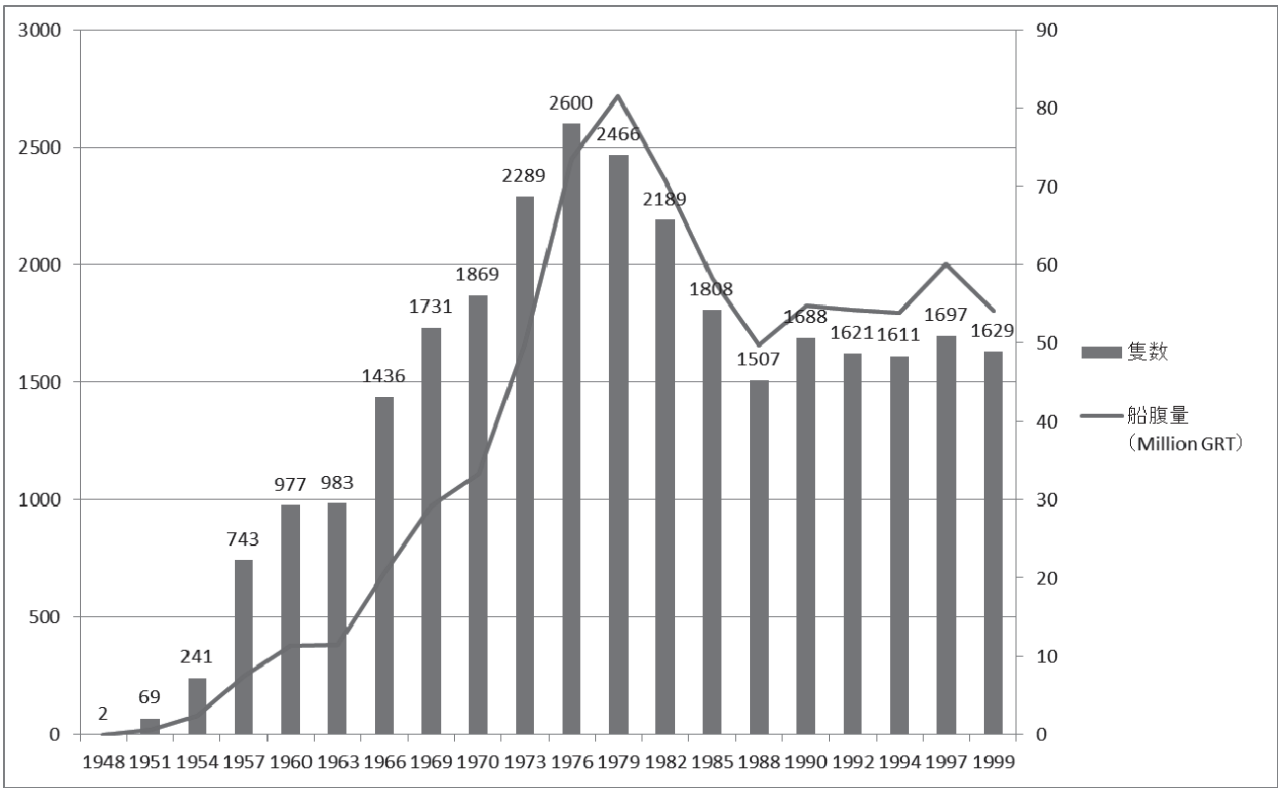



図 VII-11: リベリア籍船舶隻数・船腹量（1948 年～1999 年）

出典：Lloyd's Register Fairplay, World Fleet Statistics, Lloyd Register of Shipping, Statistical Table: Llácer F. J. M., “Open Registers: Past, Present and Future”, *Marine Policy*, Vol. 27 (2003) pp. 518-520.