

講演録

「我が国商船隊の国際競争力強化に向けた新たな視点」

早稲田大学法学部教授

河野 真理子

(於. 海運ビル2階「海運クラブ 大ホール」)

平成20年4月22日(火)

【河野】 早稲田大学法学部の河野と申します。本日はこのように多くの参加者の前でお話をさせていただきますことを大変光栄に思っております。

さて今日、我が国の海運事業は熾烈な国際競争にさらされております。そして、これを強化するためにどのような施策を立案し、実施していくかが問われていると思われれます。本日は1.から6.まで（スライド2）で、その際にどのようなことを考えていくべきかをお話しさせていただきたいと思えます。

最初に、簡単に我が国海運の置かれている現状を振り返っておきたいと思えます。これは先ほど大庭事務局長のお話の中でも触れておられましたので、簡単にお話をさせていただくに留めたいと思えます。まず、最も関心を持つべき現象の1つといたしまして、日本直航配船の推移ということがございます。この表（スライド3）を見ていただきますと、日本に配船する船社の数は1985年以降一貫して減少しております。特に2000年から2007年にかけての8年間で、配船する船社数、隻数、キャパシティのすべてが減少に転じており、欧州直航便が最盛期の3分の1以下になり、利用可能スペースの上限も最大時の半分以下に減少しているということが表から見てとれると思えます。

次に主要港のコンテナ取扱量の推移ということを見てみたいと思えます。アジア地域の主要港のコンテナ取扱量の推移をこの表（スライド4）で見ていただきますと、2001年以降、香港、シンガポール、上海の取扱量が急増しているということがまず1つ分かると思えます。これに対しまして、東京をはじめとする我が国の主要港の取扱量が横ばい状態にあるということも明らかです。結果的には、相対的に我が国の主要港の国際的な地位が低下しつつあるということになります。

続きまして、我が国の発着貨物の積取比率（スライド5）を見てみましても、やはり日本籍船の積取比率や我が国商船隊の積取

比率が低下傾向にあるということが分かります。こうした状況の背景に、もう1つ見逃せない事実は、定期船部門におけるM & Aによる船社の巨大化です。この図（スライド6）を見ていただきますと、1996年時点で上位に入っていた船社のかなりの部分の統合が進んでしまい、現在ではマースクというデンマークの会社が一社巨大化している。こうした各船社の巨大化の結果といたしまして、我が国の船社の地位が、これまた相対的に低下傾向にあるということが否めないということになります。

以上のような状況を見ますと、我が国の海運業の国際的な地位というものが、いろいろな要因によって、総じて低下傾向にあると申し上げられると思います。他方、このスライド（スライド7）を見ていただきますと、我が国の主要輸出入品目につきましては、輸出入ともに、また重量ベースでも金額ベースでも、その多くが外国に依存している状態であるということが見てとれます。特に資源エネルギーに関する限り、その多くは輸入に依存しており、また大半が海上輸送に依存している（スライド8）ということが言えると思います。

こうした我が国の状況を考えるときに、もう1つ見逃せない点があります。これは先ほど大庭事務局長のお話にも出てまいりましたけれども、我が国の商船隊の構成、あるいは日本人の外航船員といったものが、どのように推移をしているのかということです。この表（スライド9）は先ほども出てまいりましたけれど、もう1度見ていただきたいのは、これだけ海上輸送に依存した状況を抱えている我が国において、実際には日本籍船、あるいは日本人の外航船員が非常に減少している状況があるということです。

このような状況に鑑みまして、安定的な海上輸送の確保のための新たな取り組みが実際に行われるようになっております。1つは、第12回の交通政策審議会の海事分科会での審議です（スライド10）。この会合では、安定的な国際海上輸送の確保のための海

事政策の在り方と、優秀な日本人船員、あるいは海技者の確保・育成につきまして、2つの部会で審議が行われまして、2007年の12月に答申が出されたところでございます。

また先ほどご説明がありましたように、海洋基本法もこの分野において海事政策あるいは海運の強化ということを考えております（スライド 11）。この海洋基本法は同じ昨年4月に成立し、7月20日の海の日に施行された法律ですけれども、ここでも安定的な海上輸送確保のための新たな取り組みに関する規定が明文でおかれております。特に第20条の海上輸送の確保、それから第24条の海洋産業の振興及び国際競争力の強化の2つの条文は、海事政策を考える上で重要な意味を持つと考えられます。

そして海洋基本計画（スライド 12）について、先ほどご説明がありました。このご報告との関係でということで繰り返させていただきますと、この中でやはり海上輸送の確保という部分が特別に設けられまして、そして「課税の特例（トン数標準税制）の創設に取り組み、日本籍船の数を平成20年度からの5年間で2倍に、日本人外航船員の数を10年間に1.5倍にそれぞれ増加させるための取り組みを促す」という文言で具体的な数値目標が設定されております。こうして見ますと現在、我が国では、このようにして海事政策を推進すべきであるという認識はもう既に一般化しているということが申し上げられると思います。

今見ていただきました海洋基本計画の中でも特定の言及されておりますけれども、これまでの我が国の海運強化政策についての議論は、特に2003年以降、トン数標準税制の導入を中心に展開されてきたように感じます。トン数標準税制と申しますのは外形標準課税の一種です。この税制が初めて導入されたのは1939年のギリシャにおいてでした（スライド 13）。ただ、その後1996年にオランダで導入されて以来、欧州の各国がこれに続いてこの税制を導入しております。さらに、2004年には米国、2005年には韓国

とインドというふうに、欧州以外の諸国でもこの税制が導入されるようになりました。2005年時点で見えていただきますと、重量トンベースで58.6%の国がこのトン数標準税制を導入しているということになります。これに無税、あるいは軽課税という国を加えますと、既に60%以上の国が何らかの形で海運に関する優遇税制を導入しているということになります。日本におきましても、やはり2008年の時点でようやく導入予定になったと伺っております。

多くの海運国がトン数標準税制を導入した現状において、我が国がトン数標準税制を導入することの目的はいろいろな形で指摘されております。租税政策の国際的な一致、日本籍船の国際競争力の強化、そして日本籍船を中核とした我が国商船隊による資源エネルギーなどの安定輸送の確保ということが指摘されております（スライド14）。また、このトン数標準税制を我が国に導入することによって期待される効果としましては、好況期における内部留保増加による我が国海運企業の国際競争力の強化、好況期においては過剰な投資の抑制、そして船価の安い不況期においては適切な投資等、好況期と不況期とを問わない計画的な投資行動の促進、そして最後に、船腹過剰による大手船社の用船需要の低下から生じる地方の船主及び地方の造船会社の連鎖倒産の抑制という地方経済への効果も見込まれるという指摘がなされております。

トン数標準税制の適用を船社の選択肢のひとつとして設けることが我が国の船社の国際競争力を高めるために不可欠な要素となることは指摘させていただいた通りです。そして先に述べさせていただきましたように、日本籍船や日本人船員増加のための政策が急務とされている現状において、その基盤となる船社の競争力の強化のために、トン数標準税制の導入がこれまでの主要な政策課題とされてきたことは十分に理解が可能なことではあります。

しかし、実際に各国のトン数標準税制、あるいはトン数標準税

制導入後の海運政策をフォローしてみますと、実は我が国の海運を真に強化するためには、トン数標準税制の導入だけに政策的に留まっていたのでは不十分ではないか、ということが申し上げられるかと思えます。そこで、欧州の主要国において、トン数標準税制の導入後にどのような海運強化政策がとられてきたかを見てみたいと思えます。ここではドイツ、オランダ、フランスの3か国の例を取り上げさせていただきたいと思えます。この中でも特に注目されるのはドイツのケースです。

ドイツの場合、トン数標準税制の導入は1999年でした（スライド15）。このトン数標準税制を導入した翌年から、国家海運会議と呼ばれるものが5回に亘って継続的に開催されてきております。

この国家海運会議の特徴と申しますのは、1つには船主、それから海員組合、政府、そして学界というふうに、おそらく若干、あるいは大きく利害関係が異なる可能性がある、だけれども同様に海事に関わっている分野の人々が一堂に会して、ドイツの海運政策を統合的・包括的に協議する場を持つことが実現されたということです（スライド16）。しかも、もう1つ注目されますのは、それが継続的に行われているという点でございます。

ドイツでは、トン数標準税制の導入の際に国内世論を説得する1つの根拠として、「この税制の導入により、海上と陸上の雇用の拡大の可能性があるのだ」ということがずっと説明されておりました。そして実際に、この税制の導入によって3000の雇用が陸上と海上を含めて拡大したと説明されております。ドイツの場合には、社会問題の1つとして失業ということが重要な要素を占めますので、雇用の拡大ということは社会的に大きな説得力があったものと考えられます。

しかしながら、ドイツの場合にはトン数標準税制の導入だけに留まっていたわけではございません。特に国家海運会議という四者間の海事に関連する人たちが一堂に会する会議の中で、トン数

標準税制を維持するということが約束される代わりに、船主の側もドイツ国旗を掲揚する船舶の数を増加することに自主的に合意をいたしました。この点、まず 2003 年に 100 隻の増加に最初に合意をしております。そして 2006 年にさらにもう 100 隻、自国籍船を増加させることが約束されております。ドイツの場合、何よりも注目されますのは、これが法的な立法措置を約束したのではなく、船社の側がトン数標準税制に代えて自主的に約束したという点。ドイツの船社の側といたしましては、これを社会的な責任と理解して、そして自主的に合意をしたと説明しております。実際に船主の側は、この社会的責任を誠実に守ろうと考えております。ドイツ船籍の船ですけれども、ここの部分で実際に増えていることがお分かりになっていただけたと思います（スライド 15）。このことは、2003 年の国家海運会議で最初に 100 隻増やすということを約束したこと、それをちゃんと守っているということを示していると思います。

このドイツの国家海運会議の特色は、そして何よりも重要であることは、おそらく、本来であれば利害関係が異なるであろうセクターの関係者が一堂に会して包括的な合意を達成し、そしてその包括的な意見統合の場が継続的に実施されてきているということ、この点が何よりも注目されるべき点であると思います。実際に、2000 年、2003 年、それから 2006 年における国家海運会議やトン数標準税制の導入を受けたドイツの海運収益を見ていただきますと、ここの時点で飛躍的に一度上がります（スライド 15）。そして、ドイツ国内では、2003 年の第 3 回の国家海運会議は非常に大きな意義があったというふうに評価されておりますけれども、実際にこの海運会議の後に、もう一度収益が上がるという実態がございます。しかもドイツ籍船もそれに呼応して増えているということが、これがこれだけ数字にも出るということは、大変に注目して良いことだと思います。

なお、ドイツのトン数標準税制の場合には、課税の適用対象に関しても非常に注目される点がございます。といたしますのは、この表（スライド 15）を見ていただきますと、実はドイツの船舶に関しましては、自国籍船が増えているだけでなく、ドイツ支配、ドイツに関連する船舶の数が急速に増えているということに、気づいていただけたと思います。これは、トン数標準税制の適用対象と大きく関係があります。と申しますのは、ドイツの場合には、トン数標準税制がドイツの旗を立てた船舶に適用されるのではなく、ドイツに関連する船舶に適用されるということになっております。

実は、この背景といたしまして、ドイツの船舶の登録の仕方を少しご説明しなければなりません。ドイツの場合には、船舶の所有権などに関連する登録とドイツ国旗を掲揚するための登録が手続き的に区別されております。ドイツの場合は、この手続きの区別がございますので、トン数標準税制を導入するときに、旗の登録にトン数標準税制を適用するのか、あるいは所有権関連の登録のほうでトン数標準税制を適用するのかについて検討したのだそうです。結果的に、トン数標準税制の適用対象を旗の登録船舶ではなく、所有権などに関連するほうの登録をドイツで行った船舶とするという結果になっております。つまり、かなりの数のドイツに関連する船舶が、実はトン数標準税制というドイツの1つの税制上の優遇措置を受けながら、ドイツの国旗を立てていないのです。

これによって、実は何が一番大事であったかと申しますと、ドイツの場合には、船舶に投資するドイツ人の投資家の保護を実現しようとしたといえましょう。ドイツでは船舶への投資に関しまして、船舶を運航したり、船舶を購入したりする1つの会社がございまして、そこに個人の投資家が少しずつお金を投資する。そこから利益を得るということが実態としてかなりあるよう

でございます。従いまして、トン数標準税制を旗にかけるのではなく、船舶の所有権などの登録の部分でかけることによって、こうした社会一般に散らばっている船舶関連の投資をした人たちに対する保護の措置としても働くということが、ドイツの税制の大きな特色というふうに言われております。こうした背景があるがゆえに、トン数標準税制を入れるときにも社会一般にこの税制が受け入れられやすかった。あるいは、社会の理解を得やすかったということが申し上げられると思います。

続きまして、ドイツの次にオランダとフランスの例を、少し見たいと思います（スライド 17）。オランダの場合には、先ほど申し上げましたように、1996年という比較的早い時期にこの税制を導入しております。また、自国船員を配乗した船舶に対する税制上の優遇措置や配乗要件の緩和を行うことで、一層の強化政策をとってきたということがあるかと思えます。さらに、2006年の船籍法の改正により、オランダに事務所を置く自然人が裸用船契約を結んだ場合にはオランダの国旗の掲揚を認めるという特別な規定が新たに設けられました。この法改正により実現することは、何よりも、オランダを根拠地として船舶の運航管理を行う事務所及びその事務所が運航する船舶と、オランダという国との関係が確保されることにある、ということが言われております。

これにより、オランダとしては、船舶の運航管理に関するオランダの技術を保護するということが目的となっていると説明されます。オランダの場合には、ドイツとは違いまして、自国民がそれほど船舶に投資しているわけではないですし、それから既にネドロイドもなくっておりますので、大きな会社ももう失っている。そういう状況の中で、何よりもオランダにとって大事なことは、オランダが船舶の運航管理の根拠地となることであり、その部分を保護したいという意図がここに表れております。そして、もう1点注目されるべき点は、オランダのこの新しい法制の提案をし

たのは船社の側であったということです。これも注目されて良いことかと思えます。

次にフランスですけれども、フランスの場合は比較的遅く、2003年にトン数標準税制を入れております。そしてその後2005年に、新たな国際船舶登録制度を導入して、またそれに加えて、近代化の投資などについての補助金を出したりして海運支援政策をとっております。今申し上げました2005年の新しい国際船舶登録制度と申しますのは、実はこの法制の中に、かなりの比重でフランス人船員の保護、フランス船に配乗される船員の保護という条文が割かれておりまして、この新しい法制度の下で、船員の保護まで図られているということを申し上げなければならないと思えます。

フランスという国は、経済的にはそれほど多くの部分を海運に依存している国ではございません。従ってドイツの政策の結果とは異なり、先ほど見ていただきましたグラフのように、明確な形で飛躍的に数が伸びるといような顕著な変化を見ることはできません。ただし、このグラフ（スライド17）をご覧になっていただきますと、フランス籍船やフランス人船員が、少しずつですけれども、増加する傾向が続いているということを見逃してはならない事実というふうに申し上げられると思えます。

以上の3か国の海運強化政策を見てまいりますと、トン数標準税制という1つの税制上の優遇措置をとるだけに留まらず、さらに追加的な施策をとっているということが分かります。そして複合的な政策をとることによって、それぞれの国にとって重要な海事産業の競争力を高めているということが申し上げられると思えます。そのようにして海事産業全体の体力を高めることの一環として、自国籍船、あるいは自国の船員の強化、あるいは保護ということが実現される結果になるということが言えるかと思えます。

ところで自国籍船を増加させるということは、どのような意味があるのだろうかということを次に考えてみたいと思えます。こ

ここでは外航海運の競争の激化が旗国制度にもたらした影響を見てみたいと思います。と言いますのも、日本の日本籍船が激減しているという事態を生んだのは、何よりもやはり国際的な競争の激化に対応するための結果であっただろうと思うからです。

そこで最初にパナマとリベリアという代表的ないわゆる便宜置籍国の状況を見てみたいと思います。パナマ籍船とリベリア籍船の増加というのは、やはりこのグラフ（スライド 18）で見ただきましても、かなり顕著なことが分かっていただけだと思います。過去 10 年間、特にパナマ籍船とリベリア籍船は増加の一途を辿っている。それに対して日本籍船とドイツ籍船が船腹量としては横ばい状態にあるということは、このグラフを見ていただくと、顕著であると思います。それからリベリアにつきましては、一時期政情不安が 1 つの要因となりましたので、置籍する船腹量が減ったことがございましたけれども、最近リベリアの政情が安定化しつつあるということに対応して、やはり置籍する船腹量が、また増加に転じているということが見てとれると思います。

この便宜置籍という事態そのものは必ずしも新しい現象ではございません。第二次世界大戦後の 1950 年のこの図（スライド 20）を見ていただきますと、もうこの時点で既にパナマが 4 位のところに名前が出てまいります。そして 1970 年の時点で、リベリアとそれからパナマがやはり上位 15 カ国の中に名前を連ねております。このように、必ずしも新しい現象ではないということが申し上げられると思うわけです。

実際に便宜置籍という制度がなぜ生じてしまうのか。便宜置籍が生ずる理由としては、主として 3 点を指摘されてきました（スライド 18）。第一に、国際的な観点から言いますと、税制の優遇策、便宜置籍国が税制上の優遇策をとっているということ、第二に、登録と運航にかかわる条件を優遇しているということ、この 2 つを揃えているために運航コストが下がる、これが国際競争の

中で便宜置籍という制度が利用されるようになった大きな要因とされてきました。それから第三に、我が国の船社の場合には、決済通貨が安定的に維持できるという要因も重要であるというふう

に伺っております。

従いまして、便宜置籍、そして実は日本籍船が減ったという現象を生んできたのは、船主の側の船舶の所有や運航に関連する費用の削減への努力の結果であったということは紛れもない事実であろうと思います。しかもパナマやリベリアは、こうした便宜置籍の主要な要因となる政策をとるだけではなく、例えば自国民以外にも船舶所有を可能にしているとか、そういった制度をおいておりますし、それから最近リベリアが力を入れて宣伝しておりますのは、船舶登録手続きを民間に委託していて、そして主要船主国には自らの登録事務所を開設すると、そして、その事務所を通じて、細かく利用者のニーズに柔軟に対応するというをやっているのだと宣伝をしているわけです。

便宜置籍という現象は、実は国際社会、特に国際法の世界では歓迎される現象とはみなされておられません。国際法では船舶について、船籍という、これまでもずっと日本籍船とか、ドイツ籍船といった言葉を使わせていただきましたが、船舶については、国際法の世界では船籍という制度を設けております。そして船舶は、船籍登録された1カ国の国家の国旗を掲揚するという考え方がとられてまいりました（スライド 19）。これは船舶と国家の間できちんと責任のある保護と管理という関係を確保する。旗が2本以上立ってしまいますと、どの国がきちんとした管理や、それから保護の責任を負っているのか、必ずしも明確でなくなってしまうので、従いましてこれを必ず1カ国に特定するということで、責任ある船舶の保護と管理を実現しようとするために設けられた制度でございます。

この船籍という制度は、伝統的な国際法の中で、海洋という領

域を領海と公海に分けて海洋の管理や秩序維持を考えてきた中で、大事な意味を持ってまいりました。領海の場合には、領域として沿岸国が保護や管理の権限を及ぼすことができます。しかしながら公海につきましては、公の海ですから、公海自由の原則ということが伝統的な国際法で言われてまいりまして、どこの国の領域的な管轄も及びません。そのかわりに公海を利用する船舶をその船籍国が保護・管理をすることが原則とされてきたのでございます。

例えば国連海洋法条約第 92 条にある、公海における旗国の排他的管轄権という文言は、このような目的で旗国が行使する権限ということになるかと思えます。そしてこの第 92 条の後に続く第 94 条では旗国の義務が規定され、排他的な管轄権の行使の基礎となる十分な管理、そしてそれによって十分な保護を実現するための義務も掲げられているということになるわけです。こうした公海を利用する船舶の船籍国による責任ある保護・管理といえますのは、旗国と船舶が十分な関係を有して初めて実現するということが申し上げられます。

ところが便宜置籍船の場合には、先ほどご説明させていただきましたように、もっぱら経済的・財政的な理由で船舶の登録が行われます。そして国家、旗の国の側も、それほど船舶そのものについては十分な関係を持ちえない。従って結果的には船舶と旗国の間には、十分な管理を行うに足る関係が欠如する可能性が出てまいります。1958 年の公海条約の規定にも見られる文言である「真正な関係」という言葉が国連海洋法条約の第 91 条に入っております。先ほど見ていただきました表（スライド 20）でも、1950 年代の時点で、既にパナマ、それから 1970 年代に入りますとリベリアとパナマという形で 2 つの大きな便宜置籍国が現れましたけれども、ちょうど 1970 年代に今の国連海洋法条約は交渉がなされましたので、やはり便宜置籍国による船舶の保護や管理の不十分

さが十分に認識されていたということがあります。

そこで第 91 条に真正な関係という文言が入ったということになるわけです。そしてそれ以外にも例えば海洋環境の保護につきましても、便宜置籍、あるいは旗国が船舶を十分に管理しないという問題に対応するために、第 218 条や第 220 条の規定で、寄港国や沿岸国による何らかの権限の執行の可能性を認める規定が置かれております。実はこの 2 つの規定の前には、第 217 条において旗国、旗の国の執行の権利が規定されており、こちらが原則というふうに書かれてはおりますけれども、しかしながら第 218 条や第 220 条の挿入が示しておりますのは、旗国のみに船舶の管理を委ねることの問題を意識して、寄港国や沿岸国にも一定の執行権の可能性を認めたということが申し上げられると思います。

旗の国、旗国による公海上の船舶の十分な保護と管理のあり方につきましては今日でも議論が続いております。しかも最近では海賊とかテロ行為などが増加しています。もちろん海賊は、国際法の世界では古い現象で、国際法が普遍的な管轄を認めてきた犯罪行為ではございますけれども、そういった伝統的な国際法の世界で規律してきた海賊とは違った形の船舶への攻撃も増えています。そのような事情があるため、船舶については単に旗国が管理するというだけでなく、旗国が自国の船舶を保護するということがより必要になっております。その意味で自国に関係する船舶に自国の旗を掲揚させるということは、公海上の船舶の十分な保護・管理という国際社会に対する責務でもあるというふうに申し上げられるかと思っております。しかしながら、そのように自国の国旗を立てさせることが、国際社会の責務だということをお願いされることは、国際法学者としては確かなのですけれども、ただしこうした原則論とは全く別に、便宜置籍という制度を巡る状況は、今日ではさらに進化しているということをお願いしなければならない

いかと思います。

この進化と申しますのは、1つは便宜置籍をさせる国の側の進化であり、もう1つは、便宜置籍をする側の進化です。即ち船舶を巡って両方の側で変化が生じているということです。これ（スライド20）で見ていただきますと、1970年には、いわゆる便宜置籍国と呼ばれる国の名前は、先ほども見ていただきましたように、リベリアとパナマの2カ国しか15カ国中に名前が出てまいりません。ところが1990年に入りますと、リベリアとパナマがトップに居ること、これ自体も70年代、50年代と比べますとももちろん新しいことですが、別の現象が出てきております。即ち70年代には見られなかったようなキプロスとかバハマといった国がここで登場してくるのです。そしてさらにわずか数年後の2005年の表を見ていただきますと、ここにパナマ、リベリア、バハマが並ぶのと共に、マーシャル諸島とか、マルタ、キプロスといった、これまで見られなかったような国名が出てまいります。またこれは15位までしかとっておりませんので、名前が挙がってくることはないのですが、実は最近登場した便宜置籍国として、例えばアンティグア・バーブーダとか、それからなぜか内陸国のモンゴル、あるいはウクライナといったような、これまでの従来の常識で考えられてきた便宜置籍国とは違った名前が登場するようになっていると言えらると思います。

この現象が示しておりますのは、実は便宜置籍国、便宜置籍をさせる国の間で競争がある。彼らにとっていかに優遇する制度を作るか、そしていかに先進国の船を自国に登録させる、惹き付ける要因を作るか、その競争が行われているということを示しているわけです。こうした現状の次に、もう1つ注目されますのは、先ほど申し上げましたように、実は先進国という船を持っている側の態度にも変化が見えます。従来、便宜置籍という現象を説明するときには、恐らく1カ国の船籍を安定的に持つということが

前提になされてきたと思います。ところが、この図（スライド 21）でご覧になっていただきますと、対象船舶をかなり大きな船とし、27,383 隻の商船について調べましたところ、船籍を変更していない船が約 8 割、83% ですけども、実は変更している船というのが 12% もある。しかも 10 年間で、1 番多いのは 1 回船籍を変更している船ですけども、若干ではあっても 5 回以上船籍を変更している船舶が実際に存在するようになっているという事態です。

実はこの事態の背景に、もう 1 つ先進国の側の対応の変化ということが言われます。と言いますのは、先ほど便宜置籍をさせる国の側の対応、そして競争ということを申し上げましたけれども、最近では欧州の多くの船主や船社は船の種類、それから船舶の大きさによって登録をさせる国を変えているというふうに言われております。即ち、どの国の条件を使うことが特定の船舶にとって最も有利か、どの旗を立てることが一番有利になるのかということを経営的に考えているという事情があるということが申し上げられると思います。それゆえに、そういった事情もありますので、旗を何回も変更するという船舶も出てきてしまうということが申し上げられると思います。

このように見てまいりますと、先ほど原則ということで、国際法の旗の国、旗国の制度というのをご説明させていただきましたけれども、実は国際法が長い間原則としてきた船舶と旗国の伝統的な関係というものと現実の状況との間に、いかに齟齬が生じているかということが分かるように思われます。そして、実は旗の登録先、あるいは旗の選択すら、さまざまな国にとって競争の対象となるということがお分かりになっていただけたかと思います。

既にご説明させていただきましたように、古典的な意味での便宜置籍ですら、国際法上は問題とされてまいりました。そしてそれに対する対策が議論されてきたところでございます。しかしながら、特に船籍が何度も変更されるような状況は、船舶と旗国

の間の安定的な制度を根本から揺るがすものであって、そして旗国制度というものが実は揺らいでいる現実があるというふうに申し上げられると思います。

外航海運を巡る競争の熾烈化というのは、実はこうしたところにまで現れてきているということは、認識しておかなければならない事実であろうと思います。このような状況の中で、各国は一方で自国籍船を増やす試みをしている。事実、ドイツですけれども、先ほどドイツ籍船を増やす試みがなされているというふうに申し上げましたが、1990年代のこの表（スライド20）ではドイツが落ちております。ところが2005年の表でドイツが戻ってきております。この意味で、やはりドイツのような国の場合、自国籍船、自国の旗を立てる船舶を増やすという政策を何らかの形で試みとして行っているということが言えるわけです。ただし、その一方で、自国の旗を立てない船舶に関しては、国際的な、今までご説明したような熾烈な競争に勝てるだけの支援をする。実は国際的な競争に勝てるだけの支援を自国の旗を立てていない船にしているからこそ、自国籍船、自国の旗を、経済的には負担が大きくても、旗を立てるということを実現させられるということをお願いしたいと思います。

海洋基本法の中でも、それから海事分科会の中でも議論されてきましたように、日本籍船を増やすこと、それから日本人の船員の数を増やすこと、これが非常に大事な政策課題であるということ、これはもう紛れもない事実です。我が国はどうしても外航海運に頼って国を支えていかなければならないのですから、こうした特性を持つ国にとって、日本籍船とそれから日本人船員を安定的に確保するというのを、きちんと政策的に手を打つということは不可欠です。ですけれども、もう1つ必ず考えなければいけないのは、我が国の外航海運の国際競争力を基本的に強化できる政策をとるということだと思います。これは日本の船社がなけれ

ば、実は日本の場合には、日本籍船の背景にあるのは、日本人の船主です。日本人の船主になれるような日本の船社を失うことは、結局日本籍船も失うということになります。

我が国の場合には、片や海洋基本法第 20 条で言われるような、日本籍船と日本人船員の安定的な確保を目指しつつ、もう片方で、それを経済的に支えるだけの海事産業の強化を経済的に図らなければならなりません。実はここ（スライド 22）で海運強化政策に必要なバランスと書かせていただきましたのは、こちらの経済的な背景があって初めて日本籍船と日本人船員の安定的な確保ということが実現されるのだということを再度認識しなければならないということを申し上げたかったからです。

今後の国際社会を考えますと、特に欧州の場合には、各国がさまざまな配乗要件を設けてまいりましたけれども、実は現在ではドイツ国籍、フランス国籍といった特定の国の国籍を要件とすることが既に人権裁判所で否定されております。EU の場合には、域内の人の自由な移動ということを何よりも重視しておりますので、実は各国の国籍要件、配乗要件の中の国籍要件は、今すべて EU 国籍の船員の配乗要件に変わっております。そうしますと、EU 国籍の船員という配乗要件に変わったということは、EU 域内の経済格差ということを考慮しますと、これはもう労働賃金について有利な条件になっていくものと考えられます。また船社の国籍や船舶の旗国についても、恐らく将来的には EU 全体で 1 つになる可能性が高いと考えられます。そうしますと、先ほどの表で見ていただいたような欧州の国々は 1 つにまとまるわけです。それから M & A によってただでさえ巨大化している船社は、欧州籍の船社はすべて 1 つにまとまってくることになります。我が国の船社は、そういった船社と競争していかなければならない。そういう状況に置かれているということを考えなければならぬと思います。

海洋基本法とそれに基づく海洋基本計画は総合的で計画的な政

策の立案を掲げております。また、私が非常に実は注目しておりますのは、国、地方公共団体、事業者、国民のそれぞれの責務を個別に規定した上で、第12条でその相互の連携及び協力の意義を強調しているということです。これらは、実は先ほどドイツのご説明のところで見させていただきました、ドイツの国家海運会議に類するような、つまりさまざまな利害を持ったセクターの人たちの協力ということを謳っているという点で非常に大きな長所になっているというふうに考えるわけです。

海洋政策本部には総合的で計画的な政策立案のために努力する、そのコーディネーションの役割を期待させていただきたいと思えますし、それから我が国の海運事業が置かれている熾烈な競争状況というものを説明していく、これは国民に対しても、社会に対しても説明をしていくことが必要になってくるかと思えます。ただし、もう1つは、海洋基本法と海洋基本計画は、先ほどのご説明にもございましたように、海洋全般をカバーするような非常に総合的な政策でございまして、海運の強化だけを目指すものではございません。海洋全般にわたって総合的で計画的な政策立案が海洋政策本部を中心にして行われる中で、一体海運に関する総合的で包括的な政策立案をどのように位置づけるべきかを策定していく努力が必要になると思えます。

特に、ドイツの国家海運会議がやってきましたように、我が国にとって海運事業に関わる利益が何なのか、それを社会的にどのように説明していくのか、これを考えていかなければならないと思えます。また各国の法制度を調査させていただいて、しみじみ思えますことは、非常に法制度の変化が激しい。トン数標準税制ひとつをとりましても、実は1つの税制で、そのまま続いているという国は少なく、いろいろな形で是正をして修正を加えながら、自国の海運業にとって最も必要なことは何なのかをにらみつつ変更を加えているという現実がございます。私は学者ですので、何

も世間的なことが分かりませんので、勝手な発言になるかもしれませんが、学者の観点からみますと、今後の日本の政策には、新しい事態への迅速な対応、それから柔軟な対応ということがとても急務になっているということは申し上げていいのかなと思います。それからまた統合的な政策の立案のためには基礎的な研究が不可欠です。

今回の講演をさせていただくにあたりまして、日本海事センターにデータや各国法の情報収集についてかなりお力添えをいただきました。と申しますのは、最新のデータ、それから船舶の1つ1つの小さな旗の問題や、トン数標準税制の詳細といったものに、個人的にすべてを集めるということは、非常に難しかったからです。それをきちんと日本海事センターがデータや各国法について情報を収集して下さったお蔭で今日のご報告もできるわけですが、やはり海事関係の最新のデータや、繰り返し急激に改正される各国の細かな法律について、確実な情報を長期的に、安定的に、かつ継続的に収集分析することは、我が国にとっては、これからの海事政策を考える上で不可欠だと考えております。その意味で、日本海事センターにはこうした役割、最新のデータ収集、それから細かな法律改正をきちっと蓄積していただくこと、これは何よりもお願いしたいと思います。これで私のお話を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

【司会】 河野教授、ありがとうございました。それでは予定のお時間は過ぎておりますが、おひと方だけ質問をお受けしたいと思います。ご質問がおありの方は挙手にてお知らせ下さい。

それではこちらの方、ただ今マイクをお持ちいたします。ご質問の前に、ご所属とお名前をお教え願います。

【質問者】 日本船主協会の中本と申します。大変貴重なお話、

ありがとうございました。特に各国が自国の海運を強くするために柔軟な政策を展開しているというのは非常に心強く聞かせていただきました。1つ教えていただきたいのは、ドイツとかオランダ、フランスの制度というのは、大体似たような制度なのか。オランダの場合は、何か船舶管理会社ですか、それを自国に寄せるために、そういう制度を作ったというふうに理解したのですが、その所有と違う旗を掲げるそういう制度の意味合いというか、それが国によって、ドイツは船舶投資者を保護するためにやっているのか、それがどういう目的で、そういう制度があって、その制度というのがそれぞれ違うものなのか、同じものなのか、ちょっとその辺がよく理解できなかったもので、すみません。

【河野】 すみません、時間の関係で説明が不十分で失礼いたしました。旗を立てるということは、基本的には例えば刑事法とか、それから一部の税法、それから労働法関係の法律が、例えばオランダの旗を立てますと、オランダのものが適用されるということになります。それから万一、先ほどちょっとお話しさせていただきました、テロとか海賊行為の標的にその船がなった場合に、オランダの場合には、オランダの海軍を派遣するということも考えているというふうに説明をしております。この説明は、実はどこの国でも同じです。つまり公法上の労働法、税法の一部、それから刑法について、旗の国の法律が適用される。このような点が同じなのですけれども、ただそれをどういう条件の船に立てさせるかというのが違うわけです。

ドイツの場合には、基本的に国民にお金のある国で、船舶投資をできる国民をたくさん抱えている国です。ですので、先ほど申し上げましたように、トン数標準税制も当然投資家保護のほうに動くわけです。ところがオランダの場合には、実は配乗要件緩和の背景にも、恐らくオランダ人の船員を基本的に維持していくこ

とが難しいだろうという予測があり、そしてオランダ人には、船舶投資ができる背景もそれほどない。そうした状況のオランダにとっての海運の何よりの利益、それから何よりの収入源は事業所を置かせてオランダを根拠地にすることであるようです。オランダを根拠地にするということは、結局事務所の開設とか、そこから上がってくる収益に対して課税ができるということになります。これは全く船舶の運航そのものとか、船舶から得られる収益ではないのですが、実は法人税としてはかなり大きな部分になるのだそうです。従いまして、オランダは昔からの海運国ですので、そこで蓄積してきた運航に関するノウハウはあるのだから、それを今後のオランダと海運事業との関係として保護していきたいのだそうです。オランダという国と船舶の関係に関して、オランダに事業所を置かせてその事業所が船舶の運航業務を行なうことを振興し、運航の対象となっている船舶とオランダという国に関係を持たせ、そしてオランダが保護してあげるということによって、オランダが事務所を置く国として魅力的な場になりたい、ということがオランダの説明でございました。こういった形でオランダは、オランダなりの船舶との関わりを考えているということの例の1つとして、ちょっと説明が不十分で申し訳なかったのですが、そのためにオランダの例をあげさせていただいたということでございます。

【司会】 ありがとうございます。それでは以上をもちまして、河野教授のご講演を終了させていただきたいと思えます。皆さま、今一度河野先生に大きな拍手をお願いいたします。

第3回海事立国フォーラム in Tokyo 2008

我が国商船隊の国際競争力 強化に向けた新たな視点

早稲田大学法学部教授 河野真理子

2008年4月22日(火) 於.海運クラブ ホール

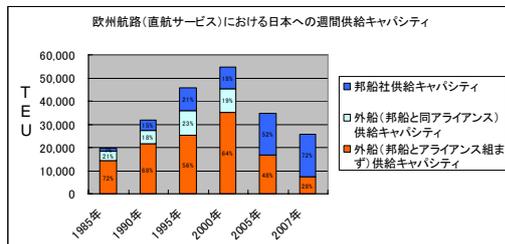
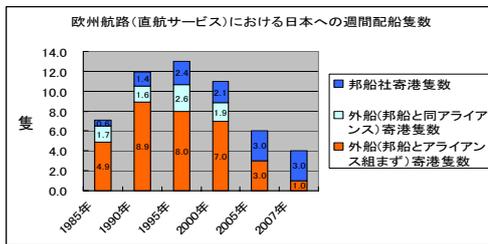
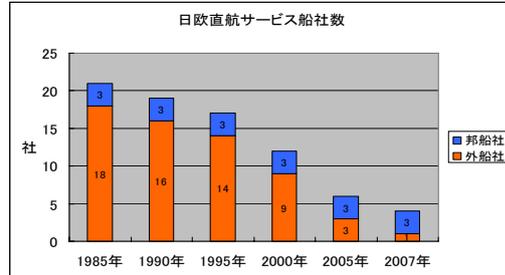
目 次

1. 我が国海運業のおかれている現状
2. 安定的な海上輸送確保のための新たな取り組み
3. 海運強化政策におけるトン数標準税制の意義
4. 主要先進国の海運強化政策
5. 外航海運の競争激化と旗国制度
6. 我が国の海運強化政策の今後に向けて

1. 我が国海運のおかれている現状

日本直航配船の推移

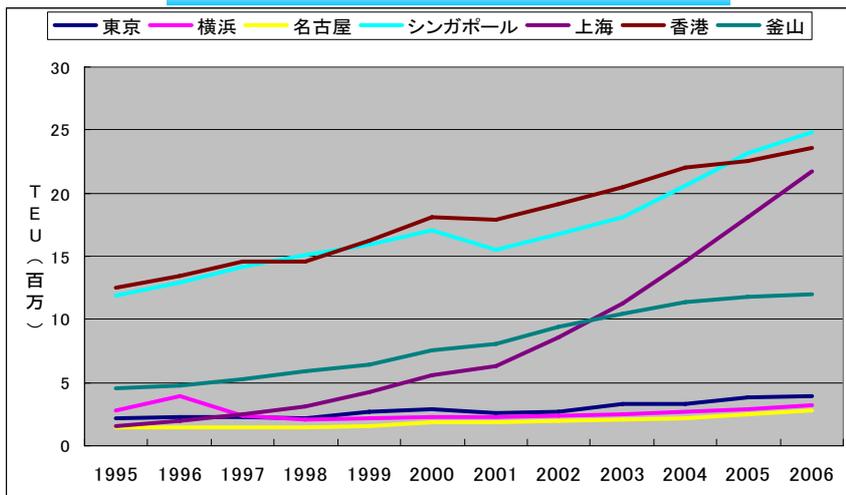
- 日本寄港船社数は1985年以降、一貫して減少
- 2000～2007年は船社数、隻数、キャパシティが全て減少
- 特に日本向けキャパシティは7年間で大きく減少
- 欧州直航便が最盛期(週13便:1995年)の3分の1以下(週4便:2007年)となり、利用可能スペースの上限も最大時の半分以下に減少



(株)日本郵船『世界コンテナ船隊および就航状況』及びオーシャンコマース『国際輸送ハンドブック』に基づき日本海事センターが作成 3

1. 我が国海運のおかれている現状

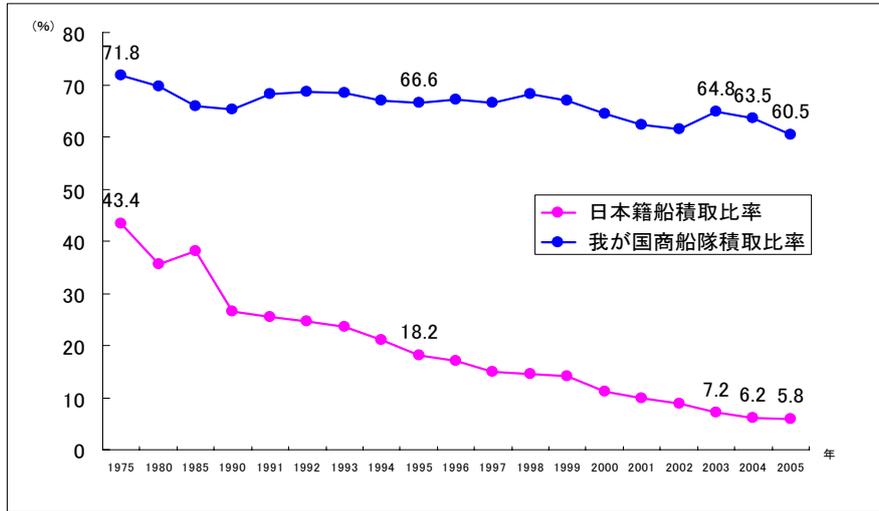
主要港のコンテナ取扱量の推移



Lloyd's MIU, 'Containerisation International Yearbook' に基づき日本海事センターが作成 4

1. 我が国海運のおかれている現状

我が国発着貨物の積取比率



海事局調べ

1. 我が国海運のおかれている現状

定期船部門におけるM&Aによる船社の巨大化

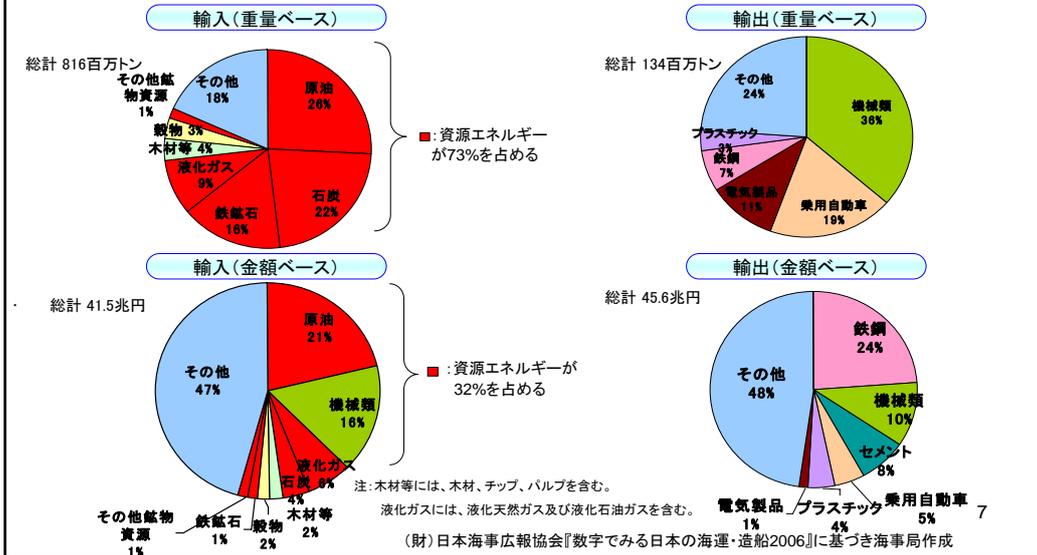
- 邦船社
- アジア船社
- 欧州船社

| 1996年1月 | | 2001年1月 | | 2006年1月 | |
|---------|---|---------|--|---------|--|
| 順位 | 運航船社 (TEU (シェア)) | 順位 | 運航船社 (TEU (シェア)) | 順位 | 運航船社 (TEU (シェア)) |
| 1 | Maersk(デンマーク) 180,831 (6.1%) | 1 | Maersk-Sealand(デンマーク)/Safmarine(デンマーク) 596,442 (12.5%) | 1 | Maersk Line(デンマーク)/Safmarine(デンマーク) 1,541,411 (19.2%) |
| 2 | Sea-land(米国) 180,000 (6.1%) | 2 | PSO Nedlloyd(英国/オランダ) 345,055 (7.2%) | 2 | Mediterranean Shipping Company(スイス) 740,091 (9.2%) |
| 3 | China Ocean Shipping (Group) Company(中国) 153,253 (5.2%) | 3 | Evergreen(台湾)/Lloyd Triestino(イタリア)/Unigloy(台湾) 324,674 (6.8%) | 3 | Evergreen(台湾)/Lloyd Triestino(イタリア)/Hoku Marine(英国) 468,091 (5.8%) |
| 4 | Evergreen(台湾) 146,557 (4.9%) | 4 | 韓進海運(韓国)/DSR Senator(ドイツ) 281,781 (5.9%) | 4 | CMA CGM(フランス)/ANL(オーストラリア) 454,102 (5.7%) |
| 5 | 日本郵船 115,638 (3.9%) | 5 | Mediterranean Shipping Company(スイス) 229,629 (4.9%) | 5 | Hapag-Lloyd Container Line(ドイツ) 386,649 (4.8%) |
| 6 | 韓進海運(韓国) 97,176 (3.3%) | 6 | NOL(シンガポール)/American President Line(米国) 209,245 (4.4%) | 6 | 韓進海運(韓国)/Senator Lines(ドイツ) 327,173 (4.1%) |
| 7 | 大塚興船三井船船 96,775 (3.2%) | 7 | China Ocean Shipping (Group) Company(中国) 200,656 (4.2%) | 7 | China Ocean Shipping (Group) Company(中国) 311,294 (3.9%) |
| 8 | American President Line(米国) 96,326 (3.2%) | 8 | CP Ships(英国) 171,035 (3.6%) | 8 | China Shipping Container Line(中国) 306,758 (3.8%) |
| 9 | PSO Containers(英国) 92,083 (3.1%) | 9 | 日本郵船 168,280 (3.6%) | 9 | NOL(シンガポール)/American President Line(米国) 297,121 (3.7%) |
| 10 | Nedloyd Lion(オランダ) 90,714 (3.1%) | 10 | CMA CGM(フランス)/ANL(オーストラリア) 141,770 (3.0%) | 10 | 日本郵船/東京船船 286,216 (3.6%) |
| 11 | 川崎汽船 70,199 (2.4%) | 11 | 商船三井 141,781 (3.0%) | 11 | 商船三井 337,868 (3.0%) |
| 12 | Orient Overseas Container Line(中国) 69,311 (2.3%) | 12 | Orient Overseas Container Line(中国) 138,949 (2.9%) | 12 | Orient Overseas Container Line(中国) 232,697 (2.9%) |
| 13 | Hapag-Lloyd Container Line(ドイツ) 69,180 (2.3%) | 13 | 川崎汽船/川崎近海汽船 186,130 (2.8%) | 13 | Compania Sud Americana de Vapores(チリ) 226,096 (2.8%) |
| 14 | DSR Senator(ドイツ) 68,915 (2.3%) | 14 | Zim Integrated Shipping(イスラエル) 127,101 (2.7%) | 14 | 川崎汽船 317,684 (2.7%) |
| 15 | 藤原海運(台湾) 68,513 (2.3%) | 15 | Hapag-Lloyd Container Line(ドイツ) 119,028 (2.5%) | 15 | Zim Integrated Shipping(イスラエル) 189,928 (2.4%) |
| 16 | NOL(シンガポール) 67,935 (2.3%) | 16 | 現代商船(韓国) 116,472 (2.4%) | 16 | 藤原海運(台湾) 187,413 (2.3%) |
| 17 | 現代商船(韓国) 59,526 (2.0%) | 17 | Compania Sud Americana de Vapores(チリ) 109,580 (2.3%) | 17 | Hamburg Sud(ドイツ) 173,103 (2.2%) |
| 18 | Zim Integrated Shipping(イスラエル) 59,247 (2.0%) | 18 | 藤原海運(台湾) 109,058 (2.3%) | 18 | 現代商船(韓国) 150,289 (1.9%) |
| 19 | Mediterranean Shipping Company(スイス) 53,596 (1.8%) | 19 | China Shipping Container Line(中国) 100,888 (2.1%) | 19 | Pacific International Lines(シンガポール) 125,010 (1.6%) |
| 20 | CMA(フランス) 48,876 (1.6%) | 20 | Hamburg Sud(ドイツ) 77,165 (1.6%) | 20 | Wan Hai Lines(台湾) 108,347 (1.4%) |
| 全世界計 | 2,969,315 (100%) | 全世界計 | 4,788,319 (100%) | 全世界計 | 8,025,325 (100%) |

(株)日本郵船「世界のコンテナ船隊および就航状況」に基づき海事局作成

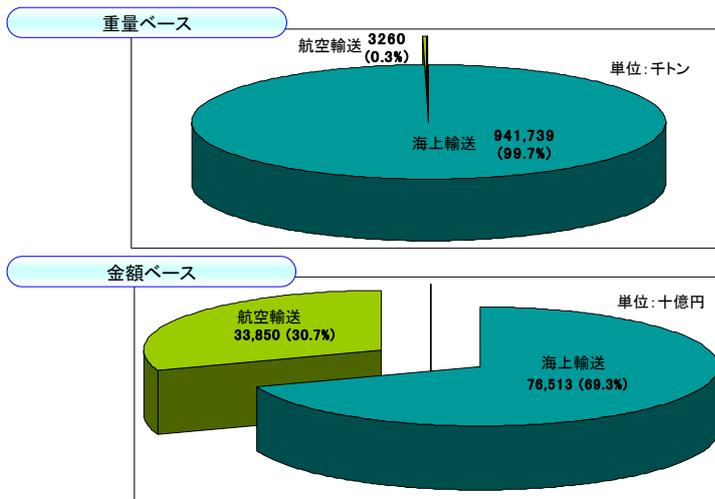
1. 我が国海運のおかれている現状

我が国の主要輸出入品目(2005年)



1. 我が国海運のおかれている現状

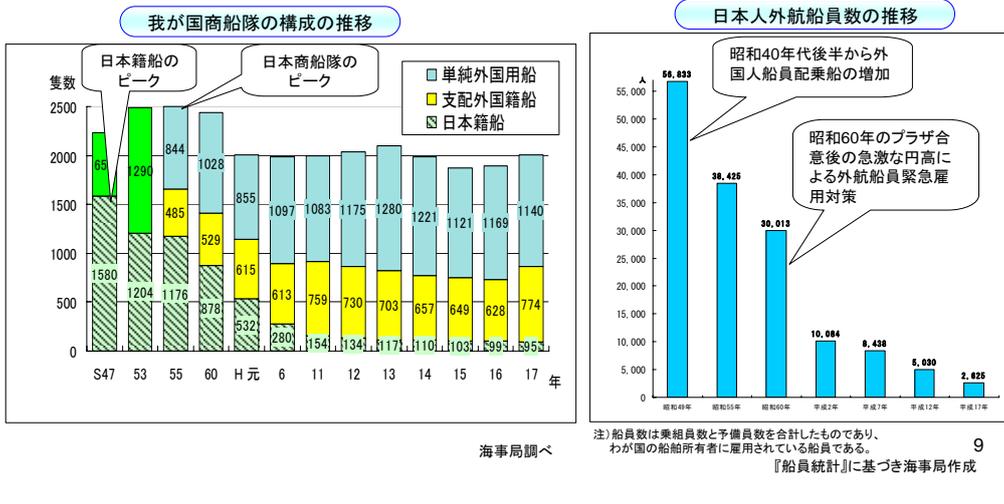
国際貨物輸送における海上輸送と航空輸送の分担率



(社)日本物流団体連合会『数字でみる物流2006』に基づき海事局作成(2004年の数値) 8

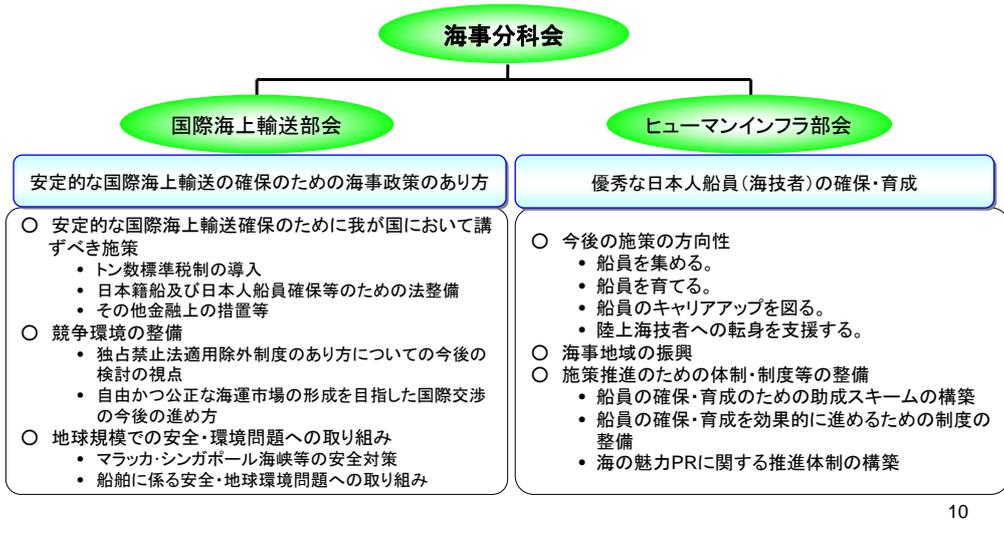
1. 我が国海運のおかれている現状

我が国商船隊の構成及び日本人外航船員数の推移



2. 安定的な海上輸送確保のための新たな取り組み

第12回交通政策審議会海事分科会 (2007年2月8日諮問、12月20日答申)



2. 安定的な海上輸送確保のための新たな取り組み

海洋基本法(2007年4月成立、7月20日施行)

基本理念

- ① 海洋の開発及び利用と海洋環境の保全との調和(第2条)
- ② 海洋の安全の確保(第3条)
- ③ 海洋に関する科学的知見の充実(第4条)
- ④ 海洋産業の健全な発展(第5条)
- ⑤ 海洋の総合的管理(第6条)
- ⑥ 海洋に関する国際的協調(第7条)

海上輸送確保に関わる基本的施策

第20条(海上輸送の確保)

国は、効率的かつ安定的な海上輸送の確保を図るため、**日本船舶の確保、船員の育成及び確保、国際海上輸送網の拠点となる港湾の整備**その他の必要な措置を講ずるものとする。

第24条(海洋産業の振興及び国際競争力の強化)

国は、海洋産業の振興及びその国際競争力の強化を図るため、海洋産業に関し、**先端的な研究開発の促進、技術の高度化、人材の育成及び確保、競争条件の整備等による経営基盤の強化**及び新たな事業の開拓その他の必要な措置を講ずるものとする。

総合海洋政策

第4章 総合海洋政策本部

第29条 海洋に関する施策を集中的かつ総合的に推進するため、内閣に、総合海洋政策本部(以下「本部」という。)を置く。

11

2. 安定的な海上輸送確保のための新たな取り組み

海洋基本計画(2008年3月18日閣議決定)

第2部 政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

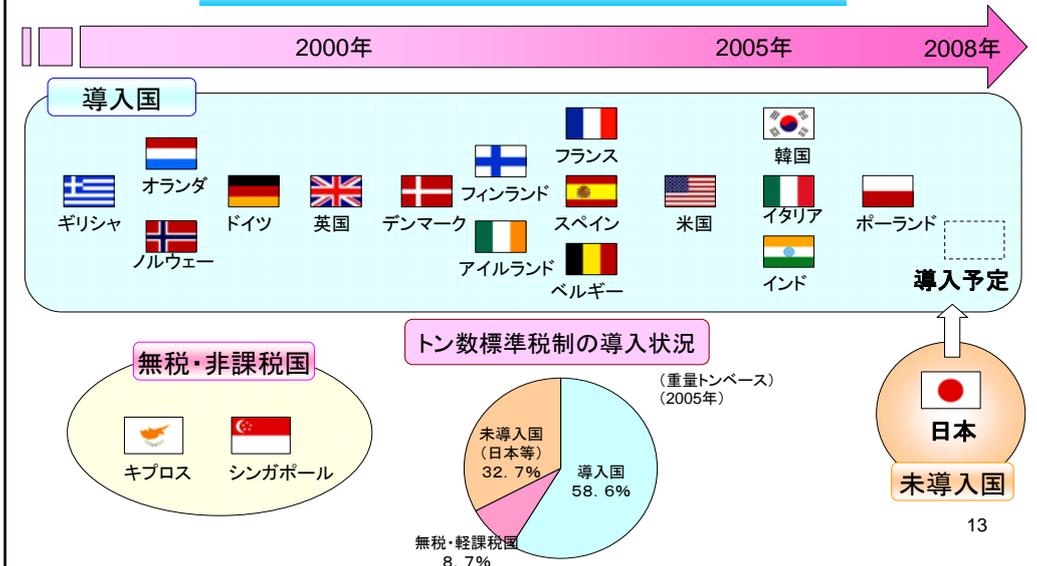
④海上輸送の確保

「…日本籍船及び日本人船員の計画的増加に取り組む我が国の外航海運事業者に対する日本籍船の運航トン数に応じた利益の金額に基づく所得計算を選択することができる課税の特例(トン数標準税制)の創設に取り組み、**日本籍船の数を平成20年度からの5年間で2倍に、日本人外航船員の数**を10年間で**1.5倍に**それぞれ増加させるための取組を促す。」

12

3. 海運強化政策におけるトン数標準税制の意義

トン数標準税制の各国における導入の推移



3. 海運強化政策におけるトン数標準税制の意義

我が国のトン数標準税制の導入

トン数標準税制導入の目的

- 租税政策の国際的一致(税のコンバージェンス)
- 日本籍船の国際競争力の強化(日本籍船の倍増)
- 日本籍船を中核とした我が国商船隊による資源エネルギー等の安定輸送の確保
(我が国の経済安全保障の飛躍的向上)

期待される効果

- 好況期における内部留保増加による日本海運企業の国際競争力強化
- 好況期における過剰投資の抑制・船価の安い不況期における適切な投資等、計画的投資行動の促進
- 船腹過剰による大手船社の用船需要の低下から生ずる地方船主及び地方造船会社の連鎖倒産の抑制(地方経済への効果)

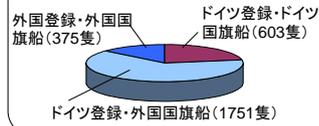
4. 主要先進国の海運強化政策

ドイツ

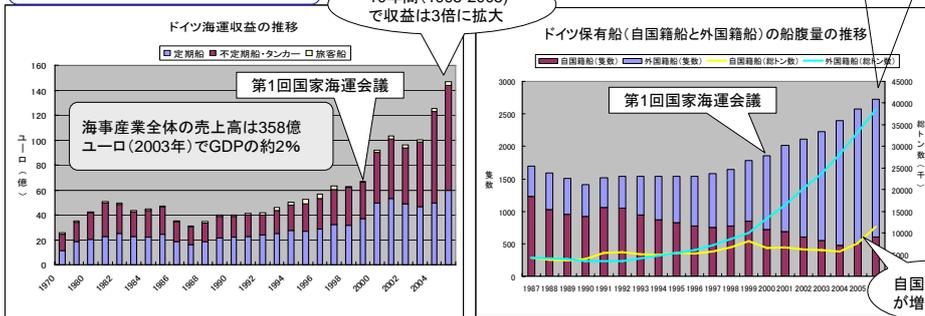
海運強化策

- トン数標準税制(1999年)
- 国家海運会議(2000年以降、5回開催)
 - ドイツ国旗掲揚船の一定目標の達成
 - 雇用の拡大

ドイツ保有船=2729隻(2006)



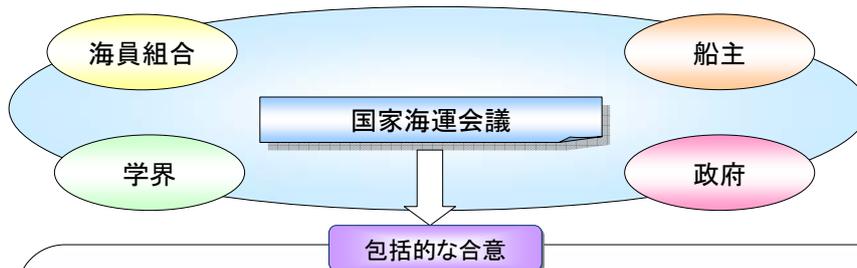
ドイツ海運の現状と推移



ドイツ船主協会資料、欧州船主協会資料に基づき日本海事センターが作成 15

4. 主要先進国の海運強化政策

ドイツ国家海運会議: 国内の包括的な意見統合の場の実現



- 第3回(2003年)
 - ドイツ船主 ⇒ ドイツ国旗掲揚船を100隻増加
 - ドイツ政府 ⇒ 優遇的な制度(トン数標準税制)の維持
- 第5回(2006年)
 - ドイツ船主 ⇒ ドイツ国旗掲揚船を2008年末までに100隻増加
 - ドイツ政府 ⇒ 現行の海運政策の維持

16

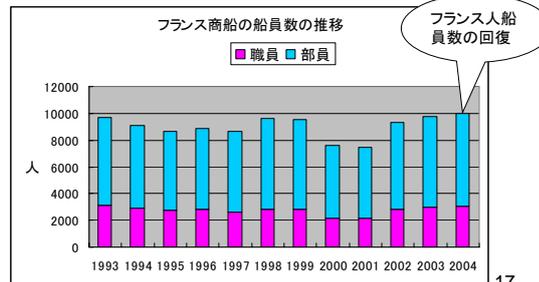
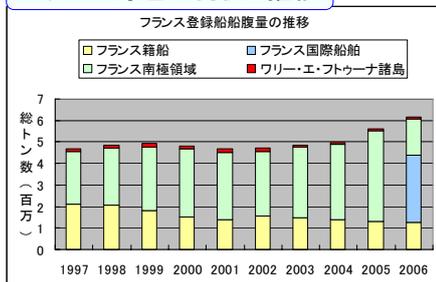
4. 主要先進国の海運強化政策

オランダ及びフランス

海運強化策

- トン数標準税制(オランダ:1996年、フランス:2003年)
- 自国船員を配乗した船舶に対する財政上の優遇措置(オランダ)
- 配乗要件の緩和(オランダ)
- 新たな国際船舶登録制度(フランス2005年法)
- 近代化投資等補助金(フランス)

フランス海運の現状と推移



LRF 'World Fleet Statistics' に基づき日本海事センターが作成

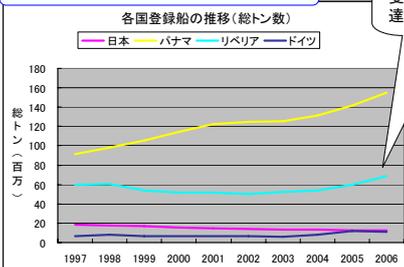
ISL 'Shipping Statistical Yearbook' に基づき日本海事センターが作成

17

5. 外航海運の競争激化と旗国制度

パナマ、リベリアをめぐる状況

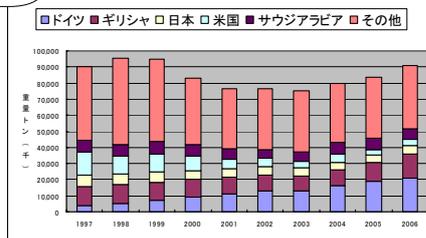
パナマ籍船とリベリア籍船の増加



2007年末には2665隻8220万総トンに到達(世界第2位)

日本船主の登録数は2007年だけで18%増加(新規登録は12%)

リベリア籍船の実質支配国船艘量



LRF 'World Fleet Statistics' に基づき日本海事センターが作成

ISL 'Shipping Statistical Yearbook' に基づき日本海事センターが作成

便宜置籍が生ずる理由

- 税制優遇策
- 決済通貨の安定性
- 登録と運航に関わる条件の優遇

パナマ、リベリアの特徴

- 自国民以外による船舶所有が可能(パナマ、リベリア)
- 船舶登録手続きの民間委託(リベリア)
- 主要船主国(ドイツ、ギリシャ、日本など)での登録事務所の開設(リベリア)

18

5. 外航海運の競争激化と旗国制度

船舶の旗国制度の基本原則

国連海洋法条約(1982年採択、1996年発効)

第91条 船舶の国籍

1 いずれの国も、船舶に対する国籍の許与、自国の領域内における船舶の登録及び自国の旗を掲げる権利に関する条件を定める。船舶は、その旗を掲げる権利を有する国の国籍を有する。その国と当該船舶との間には、真正な関係が存在しなければならない。

2 いずれの国も、自国の旗を掲げる権利を許与した船舶に対し、その旨の文書を発給する。

第92条 船舶の地位

1 船舶は、一の国のみの旗を掲げて航行するものとし、国際条約又はこの条約に明文の規定がある特別の場合を除くほか、公海においてその国の排他的管轄権に服する。船舶は、所有権の現実の移転又は登録の変更の場合を除くほか、航海中又は寄港中にその旗を変更することができない。

2 2以上の国の旗を適宜に使用して航行する船舶は、そのいずれの国の国籍も第三国に対して主張することができないものとし、また、このような船舶は、国籍のない船舶とみなすことができる。

第218条 寄港国による執行

第220条 沿岸国による執行

19

5. 外航海運の競争激化と旗国制度

登録船腹量上位国の変遷

注)100総トン以上の商船が対象

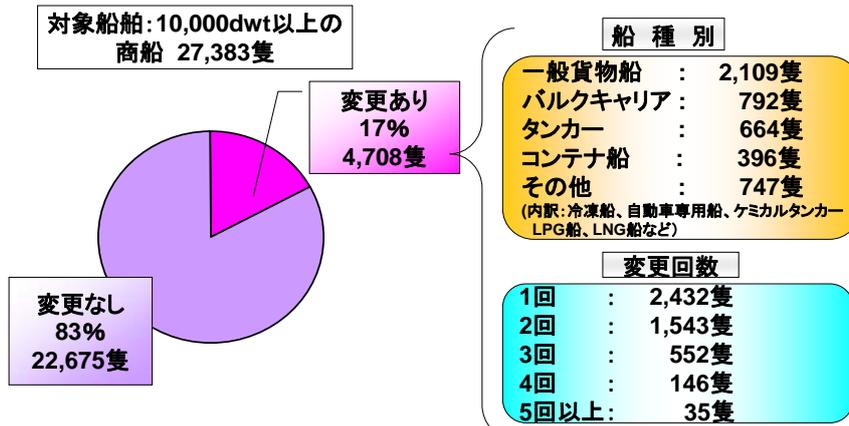
| 1950 | | 1970 | | 1990 | | 2005 | |
|--------|--------------|--------|--------------|--------|---------------|---------|---------------|
| 国・地域 | 隻数 (千)総トン | 国・地域 | 隻数 (千)総トン | 国・地域 | 隻数 (千)総トン | 国・地域 | 隻数 (千)総トン |
| 米国 | 4,953 27,513 | リベリア | 1,869 33,297 | リベリア | 1,688 54,700 | パナマ | 6,838 141,822 |
| 英国 | 6,060 18,219 | 日本 | 8,402 27,004 | パナマ | 4,748 39,298 | リベリア | 1,653 59,600 |
| ノルウェー | 2,202 5,456 | 英国 | 3,822 25,825 | 日本 | 10,000 27,078 | バハマ | 1,361 38,418 |
| パナマ | 573 3,361 | ノルウェー | 2,808 19,347 | ソ連 | 7,383 26,737 | シンガポール | 1,977 30,990 |
| フランス | 1,234 3,207 | 米国 | 2,983 18,463 | ノルウェー | 2,557 23,429 | ギリシャ | 1,491 30,745 |
| オランダ | 1,530 3,109 | ロシア | 5,924 14,832 | 米国 | 6,348 21,328 | 香港 | 1,128 29,809 |
| イタリア | 1,059 2,580 | ギリシャ | 1,850 10,952 | ギリシャ | 1,814 20,522 | マーシャル諸島 | 853 29,242 |
| ロシア | 967 2,125 | ドイツ | 2,868 7,881 | キプロス | 1,270 18,336 | マルタ | 1,220 23,016 |
| スウェーデン | 1,271 2,048 | イタリア | 1,639 7,448 | 中国 | 1,948 13,899 | 中国 | 3,592 22,286 |
| カナダ | 1,156 1,931 | フランス | 1,420 6,458 | バハマ | 807 13,626 | 英国 | 1,985 19,670 |
| 日本 | 1,499 1,871 | パナマ | 886 5,646 | フィリピン | 1,420 8,515 | キプロス | 992 19,019 |
| ギリシャ | 386 1,349 | オランダ | 1,598 5,207 | イタリア | 1,616 7,991 | ノルウェー | 2,068 17,532 |
| デンマーク | 718 1,269 | スウェーデン | 955 4,921 | シンガポール | 774 7,928 | 日本 | 6,842 12,751 |
| スペイン | 1,145 1,190 | スペイン | 2,234 3,441 | 韓国 | 2,110 7,783 | イタリア | 1,539 11,616 |
| アルゼンチン | 369 914 | デンマーク | 1,210 3,314 | 英国 | 1,998 6,716 | ドイツ | 894 11,497 |

(社)日本船主協会『海運統計要覧』及びLloyd's Register of Shipping, 'Statistical Tables'より日本海事センターが作成

20

5. 外航海運の競争激化と旗国制度

船籍変更の現状(1997年～2006年)



Lloyd's Register-Fairplay (LRF)の船舶データに基づき日本海事センターが作成 21

6. 我が国の海運強化政策の今後に向けて

