

3. 海運政策

1) 「IMO 第 109 回法律委員会の審議の結果と動向」

(日本海事新聞 2022 年 6 月)

上席研究員 中村 秀之

2) 「フランスにおける近年の海事政策 (上)」

(日本海事新聞 2022 年 8 月)

主任研究員 野村 摂雄
専門調査員 田中 大二郎

3) 「フランスにおける近年の海事政策 (下)」

(日本海事新聞 2022 年 9 月)

主任研究員 野村 摂雄
専門調査員 田中 大二郎

4) 「英国におけるトン数標準税制の動向」

(日本海事新聞 2023 年 1 月)

主任研究員 野村 摂雄

IMO 第 109 回法律委員会の審議の結果と動向

上席研究員 中村 秀之

ポイント

1. 船主責任限度額の適否を判断する客観的手法作成に向けて議論
2. バンカー条約のクレームズ・マニュアル策定へ前進
3. 自動運航船への対応の検討が再スタート

国際海事機関（IMO）の第 109 回法律委員会（LEG）がリモート形式で、3 月 21 日から 25 日に開催された（リモート形式での開催のため、形式的には、議事録案の周知、修正の期間があり、4 月 5 日までの開催とされている。）。弊センターでは、この第 109 回法律委員会に向けて、3 月 4 日に産官学の参加する委員会（委員長は、藤田友敬東京大学教授）を開催し、我が国の対応を検討した。以下では、法律委員会の主要議題の審議結果及び動向を説明する。

1. 主要議題の審議結果

(1) 船主責任限度額改正の必要性を評価するための措置

船主の責任限度額の簡易改正規定においては、限度額の改正案について決定を行うに当たり、①事故の経験（特に事故によって生じた損害の額）、②貨幣価値の変動及び③保険の費用に及ぼす影響を考慮することになっており、第 108 回法律委員会で、これらの要素を考慮する際の客観的で透明性のある評価手法の策定が新たな議題として採用され、豪州を中心として非公式の検討作業が会期間に行われ、我が国も参加した。とはいえ、今次会合では、非公式の検討作業で多様な意見が出されて評価手法案の策定にまで至っていないことが報告され、委員会の議論においても様々な懸念の声が聞かれた。

そこで、委員会は、まずは 1996 年の海事債権責任制限条約に対象を限定した上で、豪州をコーディネーターとするコレスポンデンス・グループを設置し、次の事項を検討することになった。①委員会本体で決定する必要がある原則やポリシーのリストを作成すること、②事故の経験及び当該事故による損害額の情報収集及び定期的報告に関する評価手法案に含める必要のある要素（データや情報のソース、情報収集と確認の手段、定期的報告の内容や手続を含む。）の明確化を始めること、③貨幣価値の変動を評価する既存のプラクティスに関して提供される助言を反映し、評価手法が透明で、厳密でかつ再現可能であるが、煩わしくはないものであることを確保しつつ、貨幣価値の変動に関する評価手法案に含める必要のある要素の明確化を始めること、④次回会合に報告書を提出すること。

他方、委員会は事務局に対して新たな GISIS（IMO ウェブサイト上の総合情報データベース）モジュールを含め、「事故の経験」報告手続の作成について委員会と協働することと、類似の責任制度を有する適切な国際組織又は地域機関に連絡を取り、貨幣価値の変動の評価に関する既存のプラクティスについて助言を求めることを指示した。

（2）バンカー油汚染損害に関する民事責任条約（バンカー条約）のクレームズ・マニュアルの作成

タンカー等から流出した油による汚染損害の賠償・補償に関するスキームにおいて、国際油濁補償基金（IOPC 基金）が作成しているクレームズ・マニュアルのようなマニュアルをバンカー条約についても作成しようという提案が前回会合で出され、新規議題として承認された。その後、国際 P&I グループ（IG）を中心に非公式の検討作業が会期間に行われ、我が国も参加してきたが、今次会合では、この作業の結果としてのマニュアルの素案が提出された。留意すべき事項を指摘する国や、国連貿易開発会議（UNCTAD）のように小さな島嶼国への配慮という点からの注意喚起を行う組織もあったが、深刻な懸念を表明されるようなことはなく、本件はジョージアをコーディネーターとするリモート会期間グループにより作業が続けられることになった。

（3）ロシアによるウクライナ侵攻関係（黒海及びアゾフ海の状況が海運及び船員に与えるインパクト）

「IMO 諸条約の履行に関する助言及びガイダンス」の議題の下で、フランスは、3月10日及び18日に行われた第35回臨時理事会が委員会に対して黒海及びアゾフ海において被害にあっている船員や商船への支援措置を検討するよう要請したとして、①黒海及びアゾフ海の状況が海運及び船員に与えるインパクトを扱う新規議題の挿入、②黒海及びアゾフ海の状況が保険証書に与える影響に関するガイドラインの作成、③今次会合におけるガイドライン作成のための作業部会の設置、④ガイドラインの提案を含む作業文書の事務局への提出などを提案した。

このような突然の提案に対して、手続規則上の懸念も提起されたが、手続規則上は問題ないとの説明があり、多くの賛同を得て議題に加えられ、作業部会が設置された。作業部会での議論の結果、「黒海及びアゾフ海の状況が保険又は金銭的保証の証書に与える影響に関するガイダンス」と題する回章案が示され、委員会で承認された。その内容は、1969年及び1992年の油濁損害に関する民事責任条約（民事責任条約）、2001年バンカー条約、2002年の旅客及びその手荷物の海上輸送に関するアテネ条約、2007年の難破物除去ナイロビ条約（ナイロビ条約）が求める、保険又は他の金銭的保証の有効性を証明する証書の発給に関連して、次の3点を求めている。①証書発給国は、保険又は他の金銭的保証の終了通知を受けたとき、条約に従い証書を無効にす

ることを確保すべきこと、②これら条約の当事国は回章状 3464 号及びそのガイダンスにいう勧告に従って当事国の義務を尊重し続けるべきこと、③とりわけ、ロシアの保険者又はロシアの金銭的保証提供者に関して証書を発給している旗国又は発給国は保険カバーが回章状 3464 号のクライテリアを満たしていることを確認すべきであり、また、それらロシアの保険者等に関連する証書を確認する寄港国は、保険がまだ十分に適切であることを確保する責任を負っている発給国に相談すべきこと。加えて、IMO 加盟国は、この回章の内容について船舶登録機関の管理者、寄港国検査当局、その他の関係者に注意喚起することが求められている。

なお、回章で言及されている回章状 3464 号は、条約に従い保険又は他の金銭的保証の有効性を証明する証書の発給に当たり、保険者又は保証提供者に十分な資力があることをクライテリアに沿って確認することを求める内容となっている。

(4) 新規議題の採択

(イ) IMO 責任・賠償条約の適切な履行及び適用

IOPC 基金では、近年、IG に所属しない保険者の中に、IOPC 基金のスキームについて十分な理解がなかったり、責任限度額まで十分に保険がかけられていなかったり、条約上認められている被害者による直接請求を否定したりする者がおり、その対応方法が検討されてきた。IOPC 基金会合で一定の成果（＝対応案）は得られたが、基金総会は基金条約に関する問題については締約国会合の役割を果たせるが、付保義務や、付保の証明書発給の問題は基金条約ではなく民事責任条約に関するものであること、また、これらの問題は民事責任条約のみならず、バンカー条約、ナイロビ条約など、他の IMO 法律委員会所管条約にも共通するものであることから、議論の場を法律委員会に移す必要があつて、カナダ等が今次会合において改めて法律委員会の新規議題としての採用を求める文書を提出したものである（我が国も共同提案国となっている）。具体的には、条約当事国、寄港国、船主や保険者が条約上の要件を理解し、諸条約が適正に履行され、適用されるようにするためのガイダンス文書の策定が提案されている。議論の結果、2024 年を完了目標とした新たな議題として採用され、カナダを中心に非公式な会期間作業を行うことになった。

(ロ) 法律委員会所管の既存の規制枠組みにおける自動運航船(MASS)の規則

前回会合において、規制スコーピング・エクササイズ（*）の結論のとりまとめが行われ、作業が終了したため、自動運航船に関する議論を続けるためには、自動運航船に関する検討が新たな議題として採用される必要があつた。今次会合では、エクササイズの結論を受けて検討を続け、法律委員会所管条約の改正の可能性を示唆するアラブ首長国連邦（UAE）等の案（我が国も共同提案国になっている。）と、自動運航船の規則に関する一貫した法的枠組みの策定を想定するカナダ等の案が出されたが、

最終的に両提案を統合して「法律委員会所管諸条約における自動運航船に対応する措置」というタイトルで新たな議題として採用され、2025年が完了目標とされた。この結果、委員会は、委員会の取るべきステップについての理解を共通にするため、次回会合に向けて各国に対して作業の範囲やロードマップ案に関する具体的な提案を行うよう求めることになった。

これに加えて、今次会合では、海上安全委員会（MSC）、法律委員会、簡易化委員会（FAL）の議長が共同で3委員会の共同作業部会の設置を提案する文書を提出した。提案では、共同作業部会の任務は、3委員会で特定された共通の問題に取り組むことと、会合の後に委員会に対して助言を行うこととされていたが、UAEが包括的ロードマップの作成を追加するよう提案したことで、作業部会が各委員会の検討作業を管理、監督することになるのではないかと懸念が表明されて議論になった。これについては、MSC議長から、作業部会は委員会の下で、委員会で特定された問題に取り組むのであり、委員会を管理、監督するものではないとの説明があり、UAEも提案の趣旨は各委員会のロードマップを共有することであると説明したことから、議論の結果、作業部会の任務に、「3委員会で作成及びアップデートされたロードマップを考慮して部会の作業計画を作成すること」が追加されるとともに、MSC、FAL、理事会の承認を条件に、共同作業部会の設置が承認された。

（5）その他

このほか、⑦船舶の不正登録及び不正登録機関の問題、⑧パンデミック下で増加している遺棄船員の問題、⑨船員の公正な処遇（海上犯罪の容疑者として拘束される船員の公正な処遇を含む。）の問題について少し書いておきたい。

⑦については、すでにパブリック・アクセスが可能なGISISにおいて、船舶の名前や国籍の変遷がたどれるようになっていたり、制裁の対象となっている船舶、制裁の対象者が所有する船舶のリストが確認できるようになっていたりする。さらに、GISISについては不正登録事案等の情報共有としての活用が期待されている。また、不正登録等に対して刑事罰や行政措置といったものを含めて、どのような措置を講じることができるか、船舶の没収等が行えるかなど、様々な残された課題について、事務局が調整し、国連貿易開発会議（UNCTAD）、世界海事大学（WMU）、国際海事法研究所（IMLI）などの参加を得て、研究グループを構成し、検討が行われることになった。

⑧については、新型コロナウイルス感染拡大が続く中で、船員交代の難しさなどがあり、案件数が増加傾向にあるとの報告があり、各国から懸念が表明された。議論の結果、データベースに船員の名前やID番号を載せることについてはプライバシーの問題などもありIMO-ILO共同作業部会での検討に委ねること、インドネシアを中心に作成された旗国及び寄港国のためのガイドライン案はこれをベースにILO-IMO共

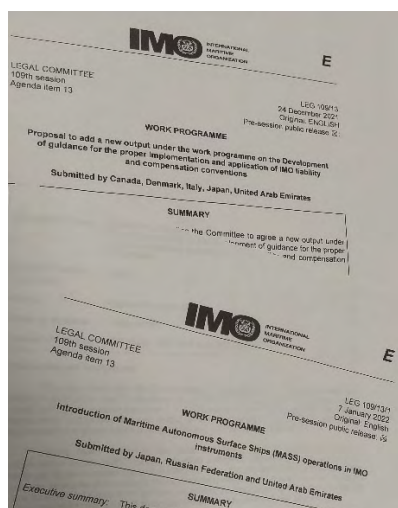
同作業部会において作業を進めること、IMO-ILO 共同遺棄船員データベースに旗国、寄港国、船員国籍国のとった対応を載せることなどが決定された。

㊦については、今次会合において具体的提案が出されず、一方で、この問題を扱う IMO-ILO 共同作業部会の会合が 2024 年に予定されていることから、各国に対して第 110 回法律委員会までに具体的提案の提出を求めるとともに、完了目標が 2024 年に延長された。

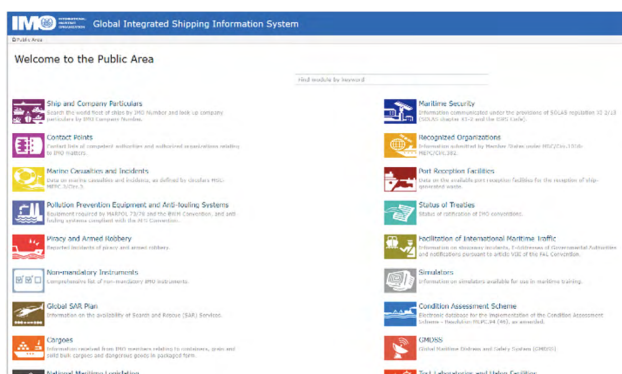
2. 今後の展望

今次会合は、コロナ禍ということもあり、リモートで開催され、中身のある議題の多くは、名称は様々であるが、公式、非公式の会期間の検討グループの議論に委ねられる結果となっている。そのため、我が国にとって有利な結論を得るには、委員会開催期間だけでなく、次回の委員会までの検討グループでの対応が重要となる。自動運航船への対応や、責任限度額改正の要否を評価する手法の問題など、本格的な議論に入っていき重要な議題もあり、我が国の積極的な議論への参加が求められよう。

* 自動運航船が運航した場合に、IMO 所管条約と何らかの抵触が生じるかどうかを確認するとともに、IMO 所管条約の改正の要否や、条文、文言の明確化や解釈の統一等の要否をチェックして、論点整理を行う作業。



我が国が共同提案国になっている文書



誰でも利用できる IMO のデータベース (GISIS)

GISIS では、各国の海事当局、港湾当局などが IMO 条約、規則、ガイドライン等への順守に関連して IMO に提供する情報が公開されている。海賊事案、海難事故、船舶の IMO 番号や登録情報、海難の際に利用できる捜索救助サービスなどの情報が提供されている。海運業や海事の専門家が様々なルールや規則のコンプライアンス業務に従事する際に活用することも期待されている。

フランスにおける近年の海事政策(上)

主任研究員 野村 摂雄

専門調査員 田中 大二郎

- ・2005年以來、毎年開催の「海の経済会議」が海事政策の土台
- ・海事振興策「フロントノワ・デュ・マリタイム」は、船員のキャリアパスを重視
- ・2020年に海洋大臣が就任し、2022年海事振興予算は前年比20%増

1. はじめに

我々は2021年度にフランスの船員教育・海技資格制度について調査を行ったが（その結果概要については本紙2022年4月19日デイリー版5面参照）、その中で見えてきた同国の海事政策全般について以下に紹介する。

フランスは、欧州連合（EU）の加盟国であることから、海事政策は複数のレベルで捉えられる。すなわち、国際連合（国連）海洋法条約や国際海事機関（IMO）関係条約、生物多様性条約などの「国際レベル」、『欧州持続可能な開発戦略』（欧州委員会2001年策定）などの「EUレベル」、「汚染に対する地中海の保護に関する条約」（1976年採択、1978年発効。通称バルセロナ条約）や「ヨーロッパの野生生物と自然生息地の保全に関する条約」（1979年採択、1982年発効。通称ベルン条約）などの「地域レベル」、そして、本稿で取り上げる『国家海洋沿岸戦略』（2015年策定）などの「国家レベル」である。

国家レベルの海事政策には、本稿で取り上げる「海の経済会議」に代表されるような官民のオープンなチャンネルを通して形成されるものもある。大陸棚の拡張、インド太平洋地域への関与の深化、海事クラスターの発展、さらには、イギリスのEU離脱といった要素を睨みつつ海事政策を展開しているフランスは、ステークホルダーとの議論の場を設けて、多様な意見を政策に反映させようとしている。

2. 国家海洋沿岸戦略 SNML

フランスにおいて、近年の国家レベルでの海事政策の最も主要な位置にあるのは、『国家海洋沿岸戦略（SNML）』である。同戦略は、2015年に策定され2017年に改訂された法的文書（デクレ n° 2017-222）である。

同戦略は、国際レベルに関しては、2012年「国連持続可能な開発会議（リオ+20）」（ブラジル・リオデジャネイロで開催）と同会議の議論の内容を踏まえて目的を明確化した2015年『持続可能な開発目標（SDGs）』、また、EUレベルに関しては、2012年『統合的海事政策』（キプロス・リマソールで合意）をそれぞれ挙げ、自らを系譜付けている。国家レベルでは、2009年『海洋グルネル』（ちなみに「グルネル」とは、「多様な利害関係者の参加」という意味が込められた語で、特定分野の政策を扱う。）、2013年「海と沿岸の会議」、そして、「海洋沿岸国民評議会（CNML）」（2010年に発足した首相もしくは海洋担当大臣が諮問する会議体）が2014年にとりまとめた報告書『海と沿岸に関する現状』に自らを結びつけている。

『国家海洋沿岸戦略』は、4つの長期目標、4つの戦略軸、26項目の優先的行動リストから成る（図1参照）。4つの長期目標を達成するために、4つの戦略軸に沿って26の優先的行動リストが説明される形式である。以下、簡単にこれらについて見

る。

【図 1：国会海洋沿岸戦略（抜粋）】

4つの長期目標	
	I. 海と沿岸のための生態学的移行
	II. 持続可能なブルーエコノミーの発展
	III. 海洋環境の良好な状態と魅力的な沿岸の保護
	IV. フランスの威光

4つの戦略軸	26の優先行動（一部）
i. 知とイノベーションに依拠する	1. 海をよく知り、海洋の知と海事の知にもとづく社会を発展させる 2. 海事領域のイノベーションを支援し、研究のキャパシティを増大させる 5. 海事教育のクラスターと海洋大学間のネットワークを通じて海洋関連職を訓練し、高等海事学校ENSMを世界基準にする
ii. 持続可能でレジリエントな海洋地区、沿岸領域を発展させる	8. 環境、資源、生態系と環境のバランスを守る 9. 景色、景観、文化遺産を保護する 10. 海岸線を保護し、海岸侵食や水没の物理現象の変化を予測する 11. 海洋環境とわれわれの経済的利益を保護するために、われわれの海域で高レベルの安全を維持する
iii. 先進的な取組を支持するとともに高い価値を与え、ブレーキを取り除く	15. フランス船籍の商船隊を発展させ、20,000人以上のフランス人船員を擁する 16. 交通と海事サービスにおける革新的な部門とエネルギーの転換を支援する 17. フランスをヨーロッパ第一の港にする 23. 海に関する行政を近代化し簡素化する 24. 海事政策の遵守に適した指標を定義する
iv. EUや国際交渉の場におけるフランスのビジョンを促進し、国家的な企図を担う	25. フランスの立場を守るために、われわれの国際的な次元への関与を押し進める 26. ヨーロッパのブルー成長の原動力となる

（同戦略を田中抄訳）

まず、長期目標として次の4つが挙げられている。

- （1）海と沿岸のための生態学的移行（海洋への気候変動の影響、生物多様性の危機等に対応する持続可能な経済社会モデルへと移行すること。）
- （2）持続可能なブルーエコノミーの発展（今後も成長が見込まれる海の経済が、付加価値と雇用の源となり、原材料、エネルギー、輸送、通信により国民経済に寄与するよう活性化すること。）
- （3）海洋環境の良好な状態と魅力的な沿岸の保護（とりわけ沿岸部の生活の枠組み、財やサービスの源泉、そして将来への可能性としての環境保護の必要性に対応すること。）
- （4）フランスの威光（海洋国家であるフランスが地政戦略的な関与を通じ、海に関する課題に対して模範を示しリーダーシップをとること。）

次いで、4つの戦略軸とそれに紐づけられた優先的行動は次の通りである。

戦略軸①知とイノベーションに依拠する

1. 海をよく知り、海洋の知と海事の知に基づく社会を発展させる。
2. 海事領域のイノベーションを支援し、研究のキャパシティを増大させる。
3. 海について教える。
4. 海に関する大規模な文化的イニシアチブを起こし、国民的な海事意識を高め、フランスの海事文化をユネスコの世界遺産に登録する。
5. 海事教育のクラスターと海洋大学間のネットワークを通じて海洋関連職を訓練し、高等海事学校 ENSM を世界基準にする。

戦略軸② 持続可能でレジリエントな海事領域と沿岸領域とを発展させる

6. 利用を調整するため、活動間の相乗効果を追求するため、そして新たな活動を統合するために海洋空間計画を構築する。
7. ポジティブエネルギーによる 100 の海事地区を建設する。
8. 環境、資源、生態系と環境のバランスを守る。
9. 景色、景観、文化遺産を保護する。
10. 海岸線を保護し、海岸侵食や水没の物理現象の変化を予測する。
11. 海洋環境とわれわれの経済的利益を保護するために、われわれの海洋空間で高レベルの安全を維持する。

戦略軸③ 先進的な取組みを支援するとともに高い価値を与え、ブレーキを取り除く

12. 海洋再生可能エネルギーに関するわれわれの野心を達成する。
13. 海事活動に関する紛争を専門的に審査する裁判機関の設置を検討する。
14. 共通漁業政策に含まれるフランスの漁業の関する野心を強固にし、水産養殖の発展を支援することにより、魚介類への依存を減らしながら、資源の持続可能な管理を達成する。
15. フランス船籍の商船隊を発展させ、20,000 人以上のフランス人船員を擁する。
16. 交通と海事サービスにおける革新的な部門とエネルギーの転換を支援する。
17. フランスをヨーロッパ第一の港にする。
18. 発展途上にある海のレジャーを支援する。
19. 海事予算に関する分野横断的な政策文書を作成する。財政法でその運用を確実にする。
20. 海のための税制の野心を築く。
21. ヨーロッパ海域における船員のソーシャルダンピングと闘う。
22. 海軍の傷病兵のための国家施設を進化させる。
23. 海に関係する行政を近代化し簡素化する。
24. 海事政策の遵守に適した指標を定義する。

戦略軸④ EU や国際交渉の場におけるフランスのビジョンを促進し、国家的な企図を担う

25. フランスの立場を守るために、われわれの国際的な次元への関与を押し進める。
26. ヨーロッパのブルー成長の原動力となる。

『国家海洋沿岸戦略』は、知識や教育に重きを置いた行動とともに、高等海事学校 ENSM を巻き込み、そして、自国籍船による海運の発展や自国船員 20,000 人を目指す行動をも組み込んでいる点が注目される。また、同戦略は、知や研究の重視、海の安全、産業の発展、環境の保護、人材の重視、国民への啓発など、日本の「海洋基本計画」（第 1 期平成 20 年～25 年、第 2 期平成 25 年～29 年、第 3 期平成 30 年～令和 4 年）に共通する要素がある。

3. 「海の経済会議」

フランスには官民の海事関係者による会議があり、「海の経済会議」として知られている。同会議は、当初「海事経済と沿岸地域の会議」として2005年に第1回がパリで開催され（第9回に現在の名称に変更）、毎年概ね11月又は12月に2日間かけてフランスの沿岸都市で開催されている。今年は11月8日-9日に、ドーバー海峡に面したオー・ド・フランス地域圏の首府リールで開催される予定である。同会議は、フランスの海事コミュニティーの集結を図るために、フランスの経済紙「レ・ゼコー」と海事専門紙「ル・マラン」という2つのメディアが主催している。

同会議には、CMA-CGMのような大手海運会社や資源関連企業のほか、漁業や環境、交通、航海、ICT、そして海事教育に携わる中小企業経営者や研究者、学生、更には政治家や官僚も参加している。2006年に発足した団体「フランス海事クラスター」（事務局パリ。その会長職を高等海事学校長が兼務していることについて前述の本紙参照）、フランス人に海について啓蒙することを目的とする公益団体「フランス海洋研究所」（事務局パリ）も協力者として名を連ねてきた。

政府と「海の経済会議」との関わりについて見ると、サルコジ大統領時代（2007年～2012年）には、首相F.フィヨン氏が第5回（2009年）に参加したほか、海洋担当を兼務する環境移行連帯大臣であったN.コシウスコ・モリゼ氏が第6回（2010年）と第7回（2011年）に参加している。オランダ大統領時代（2012年～2017年）には、首相J.M.エロー氏が第9回（2013年）において政府の海事戦略を説き、第10回（2014年）にも首相M.ヴァルス氏が参加した。イギリスのEU離脱が決定した年（2016年）の第12回には、F.オランド氏が大統領として初めて参加し、イギリスとの漁業交渉を見すえ、「フランスの漁業の利益を守るために、フランスはあらゆることをしなければならない」と述べるなど強いメッセージを発した。

「海の経済会議」は、振り返ればオランダ大統領時代以降、フランス政府が相乗りする形を強め、同会議の存在感が増した。マクロン大統領時代（2017年～現在）に入ると、E.フィリップ首相、マクロン大統領、A.ジラルダン海洋大臣、その他閣僚が続々と同会議に出席するようになり、2019年第15回がモンペリエで開催された際には、マクロン大統領が「21世紀は、海事の時代になるだろう」と演説の中で繰り返し、フランスの海事政策の発展への意気込みを強く示した。

4. 新たな海事振興策「フォントノワ・デュ・マリティム」

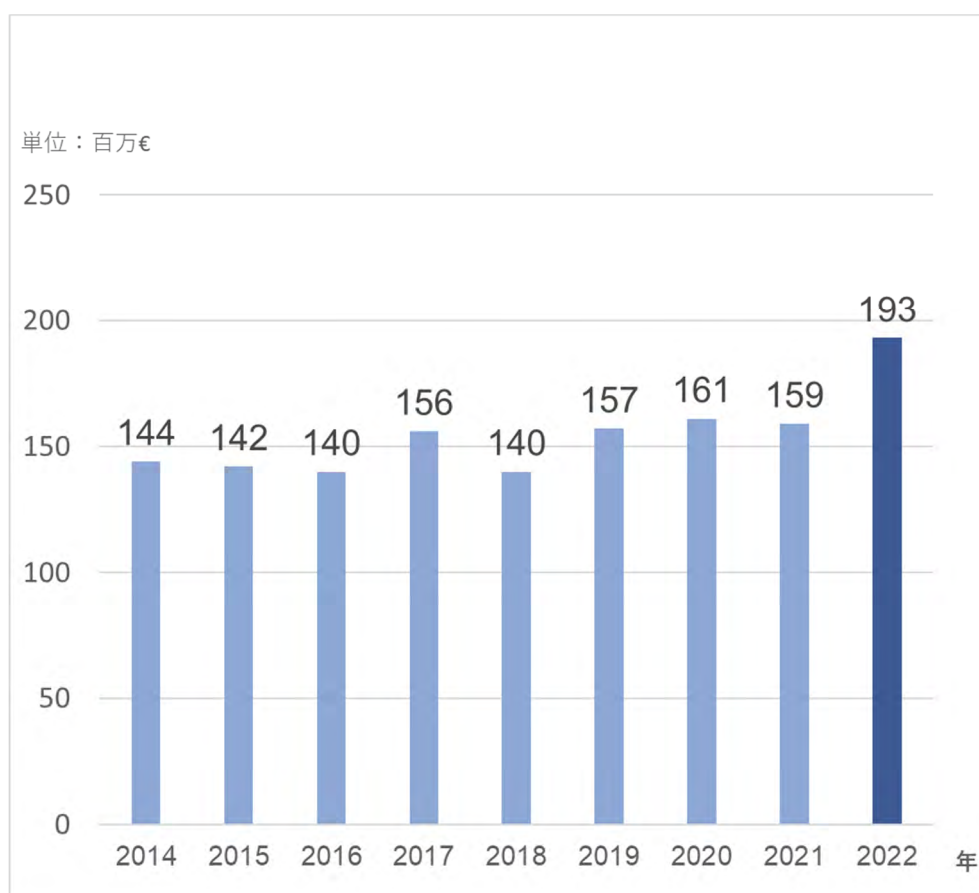
マクロン大統領が第15回「海の経済会議」で示した想いは、近年のフランス海事振興策のキーパーソンであるA.ジラルダン氏の努力により、新たな海事振興策『フォントノワ・デュ・マリティム』に結実する。

同氏は、ブルターニュ地方の港町サン・マロ出身の政治家で、「海の経済会議」には早くから参加していたが、マクロン大統領の下で、2017年に海外県・海外領土担当大臣に就任すると、以後閣僚としても「海の経済会議」に毎年出席した。同氏は2020年7月、1991年以来実に30年ぶりに海に関する政策専任のポストとして内閣に設けられた海洋大臣に就任すると、「フランス海事クラスター」、商船高等評議会、海員高等評議会という主要3組織の会長に働きかけ、新たな海事振興策「フォントノワ・デュ・マリティム」をとりまとめた。

「フォントノワ・デュ・マリティム」の核となるのは、フランス海事関連企業の管理船舶に対する環境関連助成策の促進、教育の強化及びフランス人船員のキャリ

アパスの改善、フランス船籍船支援の3つである。従来、フランスの海事振興予算は1.4億ユーロ～1.6億ユーロで推移してきたが、これら政策実現のため、2022年度予算は前年比20%増の1.9億ユーロとなった（図2参照）。これは、「フランスの海事状況を再活性化しようとする海洋大臣の政策断行の意思」（議会資料）の表れである。A.ジラルダン氏は、「海の経済会議」と政府と両方の立場から、官民双方の信頼を集めることで、「フォントノワ・デュ・マリティム」を短期間のうちに実施の局面に移したのである。《後編に続く。》

【図2：海事振興政策に係る財政支出の推移】



(フランス議会下院の予算資料に基づき田中作成)

フランスにおける近年の海事政策(下)

主任研究員 野村 摂雄
専門調査員 田中 大二郎

- ・新たな政策では、「船員のキャリアとキャリアパスの改善」を明記。
- ・ENSM（国立高等海事学校）で受講する船舶職員を倍増、職業安定所には海事部門を創設。
- ・CMA-CGMが新アカデミーを設立し、官民連携の新たな拠点に。

1. はじめに

上（本紙 2022 年 8 月 30 日デイリー版 5 面）では、フランスの国家海洋沿岸戦略の内容、フランスの官民の海事関係者が集う「海の経済会議」、そして、同会議を土台として形成された新たな海事振興政策「フォントノワ・デュ・マリティム」の一部を解説した。

下では、「フォントノワ・デュ・マリティム」の具体的な内容を紹介するとともに、世界第 3 位のコンテナ会社である CMA-CGM が目下建設中のアカデミーについて紹介する。同アカデミーは、フランスの国立高等海事学校（ENSM）マルセイユ校の敷地内で 2023 年 9 月に開校する予定である。

2. フォントノワ・デュ・マリティム

新たな海事振興政策「フォントノワ・デュ・マリティム」は、2021 年 9 月にニースで開催された第 16 回「海の経済会議」で発表された。「海の経済会議」は、上でも説明したように官民の多様な主体が参加する民主的な場である。この会議に 2006 年に発足した団体「フランス海事クラスター」が協力することで海事政策をめぐる議論が活性化され、また、フランス政府も相乗りし、最終的にはマクロン大統領が海事振興への期待を寄せるに至った。そして、「フォントノワ・デュ・マリティム」が政府、フランス船主協会、フランス海事クラスターの署名によって採択されたのである。

このように官民一体で形成された「フォントノワ・デュ・マリティム」は、フランスを“世界の海運のチャンピオンにする”という目標を掲げつつ、海事振興戦略を 6 つの分野に展開した上で、具体的な政策に言及している。

海事振興戦略の 6 つの分野とは、1) 海洋環境と生物多様性に配慮した効果的な取組み、2) 海事領域のエコエネルギー化に対する強い推進力、3) 研究と知の獲得に関する新たな努力、4) フランスの港湾強化のための果敢な行動、5) 海事経済分野への継続的な支援、6) フランスの主権下にある海洋空間をより明確にし、そこでの安全の強化、である。紙幅の都合で割愛するが、それぞれについて詳細な戦略が示されている。

これら戦略に続き、世界の海運におけるフランスの地位を押し上げるための政策として、「3 つの具体的な軸をめぐる国と海事部門の共同作業」が打ち出されている。3 つの軸とは、i) 管理船舶のさらなるエコ化とそのための財政支援の促進、ii) フランス人船員のキャリアとキャリアパスの改善、iii) フランス船籍船支援、である（図表 1 参照）。

i) についての具体的な措置として、第1に「グリーン減価償却」の適用をより容易にし、フランス船主の環境対応を加速させ、「フランス商船隊を世界でもっともグリーンな商船隊にする」ことを挙げている。第2に、船舶の取得に関し、リースの共同利用とともに、戦略的プロジェクトに対する国家保証を打ち出している。これにより、フランス船主による船舶購入資金の調達が可能になり、フランスの貿易と商船隊の発展に寄与すると見込んでいる。

第3に、フランスの造船業者を用いるプロジェクトの場合に、リースと内部保証（造船及び宇宙の二分野について国内の契約を援助するための信用保険の枠組みにかかる保証金）の同時使用を可能とする方針を打ち出している。第4に、商船隊と海事サービスの利益のための代替金融ツールとして市民資金の調達ツールを実施することを打ち出している。これは、銀行信用を補完する資金調達方法を提供するものである。

ii) については、第1に、2027年までに「ENSMで教育を受ける船舶職員数の倍増」を目的として掲げている。第2に、海員の地位とキャリアパスを向上させるために、職業安定所に海事部門を創設することを打ち出している。これは既に着手され、職業安定所のホームページでは海事関連職のPRが大規模に行われている。第3に、省庁横断的な監査計画の実施により、海事関連労働に関する検査を強化し、職業上のリスクを低減することを打ち出している。

iii) については、第1に、3年間の海事関連雇用の支援である。第2に、EU理事会でフランスが議長国となる2022年に海事分野のソーシャルダンピングに関する会議を開催することである。これは、2022年2月9日にラ・ロシェルで開催され、ジラルダン海洋大臣やフランス船主協会らが参加した。

第3に、フランス国際船舶登録制度（RIF）の担当職員について、税務を含め能力を向上させることである。第4に、フランスのトン数標準税制の進化に着手することである。第5に、船舶抵当権に関する法制度を進化させることであり、これは、債権者のためであると同時に、フランス商船隊の魅力強化するためとしている。

【図表1：フロントノワ・デュ・マリティムの政策措置】

3つの軸	具体的な措置内容
i. フランス海事関連企業の管理船舶のさらなるエコ化とそのための財政支援の促進	1. グリーン減価償却の適用をより容易にするための指標の簡素化
	2. 船舶の取得に際して、リースの共同利用とともに、戦略的プロジェクトの国家保証
	3. フランスの造船業者を用いるプロジェクトの場合に、リースと内部保（フランス国内の契約を援助するための信用保険の枠組みの保証金）の同時使用
	4. 海上輸送船隊と海事サービスの利益のための代替金融ツール、市民資金調達ツールの実施に関するミッションの開始
ii. フランス人船員のキャリアとキャリアパスの改善	1. ENSMで教育を受けた船舶職員数の二倍増
	2. 海員の地位向上とキャリアパスの向上のために、職業安定所での海事分野の創設
	3. 海事関連労働に関する検査システムの強化と職業上のリスク低減
iii. フランス船籍船支援	1. 3年間の海事関連雇用支援の創設
	2. EU理事会でフランスが議長国となる2022年、海事領域のソーシャルダンピングに関する会議を開催
	3. フランス国際船舶登録制度（RIF）の担当職員の社会的能力、税務上の能力の向上
	4. フランスのトン数標準税制の進化に関するミッションの開始
	5. 海事抵当権に関する法の進化に関するミッションの開始

（原文より田中訳）

なお、これらは、フロントノワ・デュ・マリティムの第一弾として打ち出されたものであり、これで終わるものではない。今後 6 つの戦略に沿って、さらなる展開が見込まれる。

2. CMA-CGM の新アカデミー「タングラム」

上では、「ENSM（国立高等海事学校）を世界基準にする」という国家海洋沿岸戦略の優先行動について触れた。この野心的な政策の実現に向けた官民連携の取り組みを紹介したい。

ル・アーヴルに次いで第二の港町であるマルセイユ市（神戸市と姉妹都市）は、CMA-CGM の本社所在地であるとともに、ENSM の 4 つの拠点の 1 つが置かれ、従来から官民連携の重要拠点である。CMA-CGM は、ENSM マルセイユ校の敷地内に新アカデミーを設立することとし、2019 年 12 月に約 1.2 ヘクタールの土地の定期借地契約（50 年間）を結び、2020 年 12 月に建設工事が始まった。

2022 年 3 月 1 日には、CMA-CGM 社長、マルセイユ市長、運輸担当大臣、建築家の四者が集い、アカデミーの名称「タングラム」を発表した。この名称は、創造性や深い思考が求められる同名のパズルから採られたものである。同社の R.サアデ社長は、タングラムについて「イノベーションと教育の中心地」と説明し、19 世紀に建てられた城館を保存しながら最新鋭の教育研究施設を建設するため、2,400 万ユーロ（約 34.3 億円。1€=143 円）を投じている。

CMA-CGM 社は、本紙（2015 年 1 月 23 日 デイリー版 2 面）が同社の「社内大学」の拡充について報じている通り、従来から社員教育に注力している。R.サアデ社長は、船員を含むグループ職員 12 万人の職業教育とともに、未来に向けて持続可能な海運とロジスティクスのための研究とイノベーション機能を併せ持つ施設の構想を長年温めてきたとされ、タングラムはそれを具現化する施設となる。

タングラムでは、一日当たり 80～90 名の教育を実施し、最新の 3 つの操船シミュレーター、講堂、メディアスタジオ、約 20 の教室、危機管理シミュレーション用の 3 つの中央管制室等を備える予定である。さらに、コロナ禍でオンライン教育が重視されたことから、同社グループの拠点がある 60 か国でオンライン教育を可能とするため、スクリーンの壁で囲まれた 2 つの大教室を設ける。研究向けには、独自のイノベーションハブが設けられる見込みであり、その他、イベントセンターやレストラン、カフェ等も併設される。

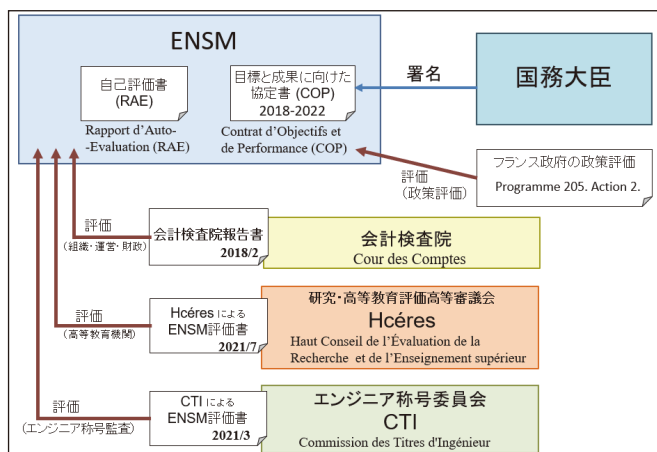
タングラムは、研究者、エンジニア、科学者、企業が集い、海運とロジスティクスの未来に向けた共創の場となることが期待されており、社会に果たしうる役割は大きいと見込まれる。フランス政府が打ち出す国家海洋沿岸戦略や海事振興政策「フロントノワ・デュ・マリティム」とともに、タングラムという官民連携による新たな海事教育研究の試みは注目に値する。

4. むすびに代えて

フランスの近年の海事政策について上下二回で紹介してきたが、改めてここでフランスの海事教育の要である ENSM（国立高等海事学校）に立ち戻りたい。独立行政法人である ENSM は、5 年単位で組織の活動計画を策定し、政府の承認を受けた「目標と成果に向けた協定書（COP）」を保持し、それに従って活動している。その

活動について自己評価のほか、会計検査院、研究・高等教育評価高等評議会、エンジニア称号委員会といった組織が外部評価を行うとともに、予算措置の対象となる政策プログラムに関しては政策評価に相当する評価もなされている（図表 2 参照）。

【図表 2： ENSM に対する評価体制】



(ENSM ほか各機関の公表資料より田中作成)

ENSM は、目下、2022 年までの協定書に沿った活動を展開しているが、次の協定書では、ENSM で教育を受ける船舶職員の倍増をうたうフロントノワ・デュ・マリティアムの内容とともに、CMA-CGM が開設する新アカデミーとの連携活動が盛り込まれることが予想される。これまでの外部評価結果や、次期協定書の内容は、興味を引くものであるため、いずれ別稿で取り上げたい。

ENSM マルセイユ校は、日本海事センターの 2021 年度調査において、エンジニア称号を取得可能なデュアル船舶職員養成課程（5.5 年制）の前半 3.0 年間で学ぶ拠点であるとともに、職業教育として甲板部船長資格コースを提供していることが判明している。フランス政府が「世界基準にする」という高い目標を掲げる ENSM の中でも、タングラムを通して CMA-CGM との連携を深めるマルセイユ校に対する期待は大きい。ENSM の活動が海事人材の育成を通してフランス海事産業の飛躍につながるか、注目していきたい。（了）

英国におけるトン数標準税制の動向

主任研究員 野村 撰雄

1. はじめに

昨年は、パンデミック発生以降 2 年ぶりに海外出張が可能となり、数度の欧州出張の機会を得た。そのうちロンドン出張時には、一般社団法人日本船主協会企画部のご協力により、英国海運会議所（UK Chamber of Shipping）の担当者に短時間ながらトン数標準税制の動向を聴くことができた。英国の同税制は、2021 年法により部分改正されて昨年施行された。本稿では、その内容や今後の論点、また、同税制に関わる英国人船員の概況についてヒアリング内容等をもとに解説したい。なお、当センターでは、今年度事業のひとつとして同国の船員教育・海技資格制度を調査しており、その概要については来月の本欄において紹介する予定である。

2. トン数標準税制の導入

トン数標準税制とは、海運事業者のための法人税であり、実際の所得に代えて運航船腹量（トン数）に基づくみなし利益を課税標準とするものである。みなし利益の設定水準や対象に含める所得の範囲など、制度の設計次第で好業績時には大幅な減税となり、また、予め納税額を見通せることから、市況変動に晒されやすい海運事業者に適した税制である。同税制は、オランダ及びノルウェーが 1996 年に導入したことを契機に世界的に普及した（欧州における導入状況等については、野村撰雄『日本のトン数標準税制—その導入過程と特徴—』（2020 年、日本海事センターウェブサイトより閲覧可）を参照されたい。）。

英国においては、1975 年から 1999 年の間に自国籍船腹量が 85%減少し、また、船舶職員は 1980 年から 1999 年の間に 75%、部員は同期間に 59%それぞれ減少し、英国海運の伝統が失われることが危惧されていた。他方で、先駆けてトン数標準税制を導入したオランダは 1999 年までに登録船腹量を 43%、海運業界における雇用を 23%それぞれ増加させ、また、ノルウェーは同じく支配船腹量を 7%、船員雇用を 19%増加させたことを英国関係者は認識していた。

こうした国内外の状況にあって、1997 年に誕生した労働党政権では、部員としての海上勤務経験を有するジョン・プレスコット氏が副首相となったことで、英国海運業に再び栄光を取り戻すことが公言された。官労使の議論をまとめた 1998 年のポリシーペーパーは、海運業のための財政措置を議論すべきとし、翌 1999 年に財務大臣の要請を受けてとりまとめられたアレクサンダー卿レポートは、英国海運業の競争力を強化するためにトン数標準税制を導入することを提案し、2000 年財政法によって同税制が現実のものとなった。

3. トン数標準税制の主たる内容

英国のトン数標準税制の内容は、既に多く紹介されているのでここでは簡潔に留めると（表参照）、同税制の対象となる船舶は、総トン数 100 トン以上であって、旅客・貨物の海上輸送、海上での曳航・救助・その他の支援活動、又は必然的に海上で提供される類のサービスに関連した海上輸送のいずれかに用いられるものである。明示的に対象から除外されているのは、漁船・魚加工船、娯楽船、港湾フェリー、河川フェリー、沖合施設、特定の油田のためのタンカー、タグボート・浚渫船、及び通常は陸上で提供されている商品やサービスを提供することが主たる目的の船舶（例えば、水上ホテルや水上スーパーなど。）である。タグボート・浚渫船は、2005 年改正法により EU/EEA 籍で海上輸送活動が全稼働時間の 50%以上である場合に対象とされたが、この度の改正で船籍要件は外されている。

これらの船舶は、英国内において戦略的かつ商業的に管理されていることが必要である。戦略的管理及び商業的管理について法令に明確な定義はないが、「戦略的」については、例えば会社本部の所在地、取締役会や役員会の開催地、船舶の国籍、取締役など主要従業員の居住地などを要素として、また、「商業的」については、航路の決定、貨客の予約、保険や資金の手配、人員管理などを要素として当局が判断する。事業者とすれば、これらの要素すべてを満たす必要はないが、船舶を戦略的かつ商業的に管理していることを通して、英国内の経済活動や雇用について実質的に貢献していることを当局に納得させる必要がある。同様の観点から、英国で船員を手配し船舶を運航するという事業を英国海運業として支援することが目的の制度であるため、定期用船については、運航船腹量の 75%を超えてはならないとする制限が設けられている。

船舶の国籍は、上述の通り「戦略的管理」の一要素として挙げられるが、トン数標準税制においては直ちに英国籍や EU 籍を求められているのではなく、2005 年改正法により基本的に運航する総船腹量の 40%以上が EU 籍であることとされた。ここでの EU 籍には、EU/EEA 諸国の通常の船舶登録はもとより、ノルウェーやデンマーク、ドイツの国際船舶登録のほか、カナリア諸島やジブラルタルでの登録が含まれる（その一方で、マン島やケイマン諸島、ケルゲレン諸島での登録は含まれない。）。この船籍制限は、EU の国家補助ガイドラインに則るものであるが、3 年間の平均で当該割合が減少していない場合には適用が除外され、実際これまでに 2005 年、2006 年、2007 年、2018 年及び 2019 年は、適用除外が宣言されたという。そして 2021 年改正では、船籍制限そのものが廃止された。

トン数標準税制の対象となる所得は、対象となる活動からの収入であり、当該活動は、①中核的な活動、②一定水準までの二次的活動、③付随的活動の 3 つに分類される。中核的な活動とは、対象船舶を運航すること及びそれら運航に必要かつ不可欠な活動、例えば旅客へのチケット販売や船舶管理などであり、二次的活動とは、

中核的な活動に伴って提供されるもので、例えば近距離フェリーにおける食料販売などであり、付随的活動とは、中核的活動に付随するものの二次的活動には該当しないもので、総取引高の 0.25%以下であるときに認められる。

みなし利益の水準は、稼働日数 1 日 100 純トン当たりで定められており、例えば 17,371 純トンの船舶であれば、最初の 1,000 トン分について 100 トン当たり 0.6 ポンド（小計 6 ポンド）、次の 1,000 トンから 10,000 までの 9,000 トン分について 100 トン当たり 0.45 ポンド（小計 40.5 ポンド）、最後に 10,000 トンから 17,371 トンまでの 7,371 トン分について 100 トン当たり 0.3 ポンド（71 トン分は切り捨てられ、小計 21.9 ポンド。）の合計 68.4 ポンドとなる。この船舶が年間 365 日稼働した場合には、68.4 に 365 を乗じた額に法人税率（目下 19%）を乗じて税額が算出される。英国のみなし利益水準は、日本が同税制を導入する際に参考にしたとされるが、これまでに改正はない。

トン数標準税制適用のための船員訓練要件は、運航する船舶の職員 15 人当たり 1 人の訓練生を事業者が引き受けるものである。どの種の訓練生を受け入れるかによって期間や人数計算が異なっており、例えば、キャデットや見習い、学部生であれば 36 か月間、海事大学の卒業生であれば 24 か月間、漁船から商船を目指すような既存船員であれば 12 か月間（但し 2 人で 1 人分としてカウントされる。）、部員であれば 12 か月間（但し 3 人で 1 人分とカウントされる。）が必要である。例えば、1 人の訓練生を受け入れるべき船舶にあつては、トン数標準税制適用 1 年目にキャデット 1 人を受け入れると当該キャデットの訓練は 3 年間（36 か月間）続く。2 年目には 2 人目、3 年目には 3 人目のキャデットを受け入れ始めるため、同税制適用 3 年目には 3 人のキャデットを同時に受け入れている計算となる。なお、訓練費用につき従来は 30%、2022 年からは 50%の補助金が国から事業者に支給される。これら訓練生に対する訓練ができない事業者は、労使が設立した「海事訓練トラスト」に 1 人当たり 1,202 ポンドを支払うことで訓練義務を免れる。

4. 2021 年改正と今後の論点

2000 年に導入された英国のトン数標準税制は、既に触れた通り、2005 年改正により船籍要件が追加されるとともに一定の浚渫船・タグボートが対象となり、また、2011 年改正によってリース船舶の取扱いが修正されるなどした。そして 2021 年改正は、2020 年の EU 離脱への対応として EU 籍にかかる船籍制限を外し、また、利便性の向上として適用期間の更新にかかる申請期限について事業者に合理的理由がある場合に延長を認めることとした。また、多くの国で共通となっている適用期間単位 10 年間を 8 年間に短縮した。

英国海運会議所によれば、今般改正事項は、船籍制限の撤廃や申請期限の延長など利便性が向上したと考えられるものの、同協会として強く要望したものではなく、

実際にメリットがあるものでもない」と述べた。従来の船籍制限が英国海運事業者のネックになっていたわけではないからである。適用期間単位の短縮については、同会議所としてさほど関心がなく理由も不明とのことであった（このため筆者より財務省に問い合わせを行い、回答を待っているところである。）。

同会議所は、既に次の同税制改正に向けて国とも協議を開始している。その最大の論点という船員訓練要件は、その負担感が事業者によって異なるため、同会議所内でも見解が分かれる問題だそうである。つまり、船員訓練に困難を覚えない事業者がいる一方で、船舶の種類や大きさによっては訓練生を受け入れ難い事業者も存在し、さりとて訓練代替の支払いは罰金のように心理的抵抗がある、とのことであった。また、どの種類の訓練生を受け入れるかが事業者によってまちまちであるため、後述するように英国海事クラスターの人材源たる英国人船員の特性に偏りが生じかねないという懸念も存在しよう。

この他、船舶管理会社を対象事業者に含めることや環境保全にかかるインセンティブを設けることも次の改正の論点であると聞いた。前者について当局は前向きであるが、英国内には船舶管理会社が多くあるわけではないため、業界としてメリットは大きくないとの見解であった。環境インセンティブについては、これからの議論で、まだ具体的ではないとのことであった。

5. 英国の船員の状況

英国運輸省の最新の統計によれば、2021年の船舶職員数（英国船舶職員資格の受有者数）は11,420人（甲板部6,150人、機関部5,270人）で、この10年間は漸減傾向にあるものの安定した推移として捉えられている。2020年13,260人（甲板部6,160人、機関部7,100人）からの1割強の落ち込みは、教育訓練事業の停止などによって職員候補生が訓練を受講する機会が減少したためである。英国海運会議所の統計では、英国人の海上勤務者数（職員、部員等を含む。）は2021年に約1.7万人であり、やはり2020年から2割減少したという。これらはいずれもパンデミックによる行動・移動制限によるものと整理されている。

かようにパンデミックが船員供給に与えた影響は大きいものの一時的と考えられる一方で、より重視されるべきは、楽観的なシナリオであっても英国の船舶職員の供給が2026年までに2016年と比べて甲板部で26%、機関部で30%それぞれ減少するとの当局予測（2017年公表）である。

筆者が接する欧州関係者にあつていわゆる海事クラスターの中心に海運業を位置付けている各論者は、海事クラスターで働く基礎となる知見を海運業が船員職を通して提供している点において、海運業が海事クラスターを支える人材の源であり、それ故、自国の海事クラスターのために海運業を支援すべきであることを一つの論理とする。とりわけ英国においては、英国海運業のみが英国人キャデットを採用し、

訓練してきたと言われているため、英国海運業を支援しなければ英国人船員が育たない、そして、英国人船員が育たなければ、国内海事クラスターへの人材供給が途絶え、例えば司法や保険、金融など世界に冠たるロンドンの海事関連サービスも危うくなるとの主張は説得力をもっているように見受けられる。

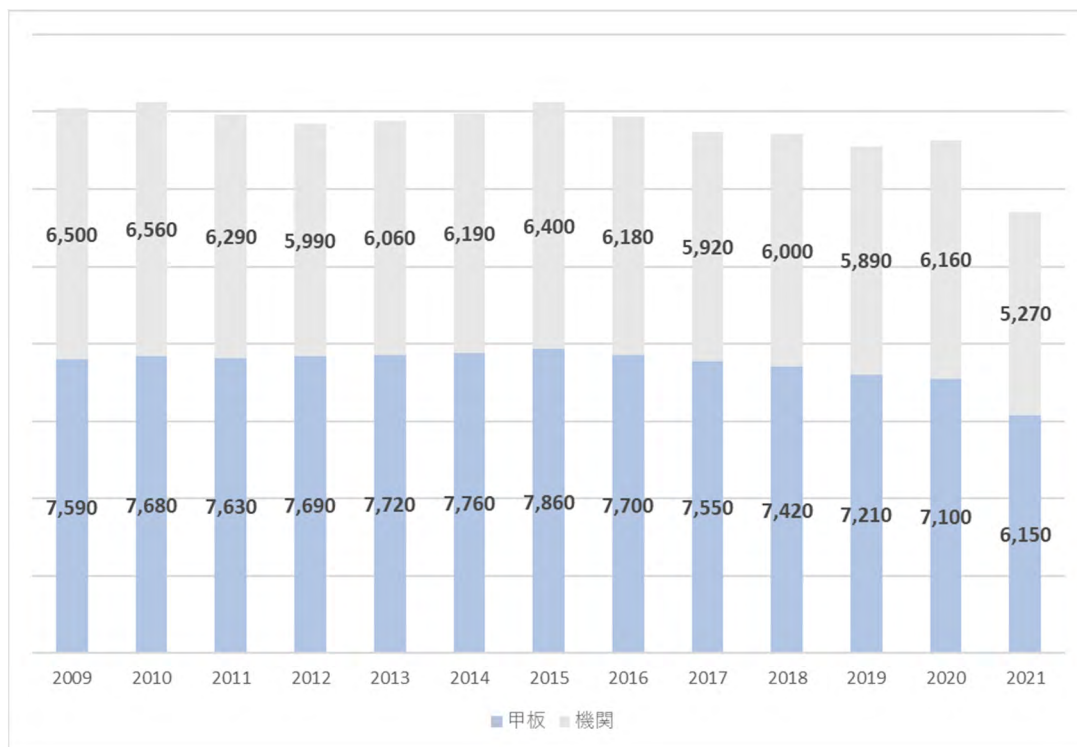
こうした観点からは、トン数標準税制の今後の見直しにおいて船員訓練要件が単に削除されるとは考えられず、海事クラスターの維持・発展を念頭に安定的な船員供給につながる工夫が同税制の内外で整備されることが予想される。自国船員の確保については、量ばかりでなくその質の確保ということも含めれば、他国にとっても共通した課題であるため、英国の今後の展開に留意したい。(了)

【表：英国のトン数標準税制概要】

	従来	2021年改正事項
適用期間単位	10年間	8年間（2022年4月1日以降に選択した場合）
適用更新申請期限	適用期間末の12か月前まで	合理的理由があれば12か月前以降も容認
対象船舶	<ul style="list-style-type: none"> ・総トン数100トン以上で、旅客若しくは貨物の海上輸送船、海上で曳航・海難救助などの支援船など。漁船、港湾フェリー、オフショア施設などは対象外。 ・英国内において戦略的・商業的管理が行われていること。 	
船籍制限	・運航総船腹量の40%以上がEU籍船。	制限なし。
定期用船制限	グループ外からの定期用船又は航海用船の船舶は、全体の75%を超えてはならない。	
適格会社	英国法人税の対象であって、適格船舶を英国内で戦略的・商業的に管理・運航している企業。	
対象所得	船舶の運航にかかる中核的活動、二次的活動及び付随的活動などによる所得。	
みなし利益	1日100純トン当たり：1,000トンまで：0.60ポンド、1,001～10,000：0.45ポンド、10,001～25,000：0.30ポンド、25,000～：0.15ポンド	
船員訓練要件	対象船舶の乗組職員数15人当たり年間1人の職員候補生を訓練。	

(2021年財政法等に基づき筆者作成)

【図：英国の船舶職員数推移】



(英国運輸省統計より筆者作成)