

4. 海運政策

- 1) 「ドイツのトン数標準税制をめぐる議論」
(日本海事新聞 2025 年 4 月)

上席研究員 野村 撰雄
元専門調査員 中井 亜弓

- 2) 「IMO 第 112 回法律委員会の審議の結果と動向」
(日本海事新聞 2025 年 5 月)

上席研究員 中村 秀之

- 3) 「米国の海運政策 (上)」
(日本海事新聞 2025 年 6 月)

上席研究員 野村 撰雄
専門調査員 益田 雄真

- 4) 「万国海法会 (CMI) 第 44 回国際会議が東京で開催」
(日本海事新聞 2025 年 7 月)

上席研究員 中村 秀之

- 5) 「インドのトン数標準税制」
(日本海事新聞 2025 年 11 月)

上席研究員 野村 撰雄
専門調査員 益田 雄真

- 6) 「ダークフリート、シャドーフリートの問題と対応」
(日本海事新聞 2025 年 12 月)

上席研究員 中村 秀之

- 7) 「座談会：海洋安全保障の観点から見た海上インフラのあり方」
(計画・交通研究会『会報』2026 年 1 月)

上席研究員 中村 秀之

ドイツのトン数標準税制をめぐる議論

上席研究員 野村 摂雄
元専門調査員 中井 亜弓

1. はじめに

ドイツは、所得税法を改正して、1999年にいわゆるトン数標準税制を導入した。その背景には、ドイツの商船隊が激しい国際競争にさらされ、そのままでは存続が危ぶまれる状況となる一方、隣国のオランダが1996年に同税制を導入し、自国の船舶や海事部門の雇用者が増加し、成功を収めていたことがある。

海運拠点としてのドイツの維持・強化を図る方策の実施が期待されるなか、導入された同税制の目的は、以下のものが挙げられた。

- ・ドイツの船員及び船主の国際競争力を維持し、海運拠点としてのドイツを維持・強化すること。

- ・ドイツ海運業に対する実効税率を軽減すること。

- ・国際交通におけるドイツ商船の経済的不利益を低減すること。

- ・ドイツ籍船の海外流出を食い止め、海事産業部門の雇用の増加を図ること。

本稿では、同税制の最新の内容と最近の議論を紹介する。

2. トン数標準税制の内容

(1) 適用対象者

ドイツのトン数標準税制を適用できるのは、次の要件をすべて満たす者である。船舶管理だけを行う者は対象とならない。

①主に国際交通として商船の運航を行っていること。なお、連邦財政裁判所は、ここには長期的に運航する意図が必要であるとして、同税制の要件を満たしてから1年以内に対象船舶を譲渡した場合には、商船の運航を行ったとは認められないとした。もっとも、複数の船舶を保有している場合には、少なくとも1隻について長期的に運航する意図があれば良い。

②経営管理をドイツ国内で行っていること。

③船舶管理をドイツ国内で行っていること。なお、船舶管理には、例えば以下の活動が含まれる。

- ・船舶の使用に関する契約の締結
- ・船舶の設備と食料支給
- ・船長及び船員の雇用
- ・船舶の貨物の積載
- ・燃料油及び潤滑油契約の締結

- ・船舶の保守
- ・船舶と設備に関する保険契約の締結
- ・帳簿の管理
- ・会計

④商船を所有又は用船していること。当該商船は、主としてドイツの船舶登録を受けていること。

⑤主として人又は貨物の輸送を行っていること。その他の事業がある場合には、区分経理を行うこと。

これらの要件を満たす者が書面申請を行うことにより、対象船舶ごとにトン数標準税制の適用が認められる。その申請は、対象となる商船の取得又は就航と同年度内に行わなければならない、これを逃した場合、取得又は就航の年度から10年を経過した後に申請することが可能となる。

(2)適用対象船舶

ドイツは、船舶の公法上の登録と私法上の登記とが分かれており、原則、公法上の登録がドイツでなされていれば、私法上の登記がドイツ以外でなされている船舶も本税制を適用することが可能である。

したがって、トン数標準税制の適用対象となる船舶は、まず、適用対象事業者が所有又は借り入れた船舶であって、当該会計年度中の半数を超える期間においてドイツの船舶登録簿に登録され、国際交通における商船として主に人又は貨物の輸送に用いられるものとなる。

また、他に貸し出している船舶は、裸貸出しでない場合には対象となる。

一方、裸用船で借り入れた船舶や、その船舶の再貸出しは、その借入又は貸出期間中に自身が保有又は自ら船員配乗等を行う対象船舶を外航で運航している場合には適用対象となる。

なお、ドイツで船舶登録していない用船については、上記の対象船舶の3倍（純トン数ベース）を超えず、かつ、その基本的な船舶管理をドイツ国内で行っている場合に適用対象となる。

(3)対象所得

トン数標準税制の適用対象となる所得は、主に対象船舶の運航から得るものである。また、以下の活動からの所得も含まれる。

- ・船舶の貸出し。ただし、対象船舶について貸出人が船員の配乗等を行うことが必要であり、裸用船貸出しは前述の場合を除いて対象とならない。
- ・商船の使用又は貸出しに直接関連する付随的・補助的業務。付随的業務とは、必ずしも本来の事業活動そのものからは生じないが、事業活動と時間的に並行して行

われるものであり、例えば用船契約に基づく船舶貸出の対価として得た株式を譲渡する行為は船舶貸出の付随的業務であるとした裁判例がある。補助的業務とは、通常、事業活動に必然的に伴うもので、時間的には事業活動に先行して行われ、例えば、主たる活動に必要な人員の採用や事業用地の賃借、商船の取得・建造などが該当する。

- ・商船の譲渡や、運航に直接使用されるモノの譲渡。

(4) みなし利益の水準

トン数標準税制が設定しているみなし利益の水準は、対象船舶の1運航日、100純トン当たり、以下の通りである（為替レートは、2025年3月29日1ユーロ162.30円）。

- ・最初の1,000純トンまで：0.92ユーロ（約149円）
- ・1,000純トンを超える部分から10,000純トンまでについて：0.69ユーロ（約112円）
- ・10,000純トンを超える部分から25,000純トンまでについて：0.46ユーロ（約75円）
- ・25,000純トンを超える部分について：0.23ユーロ（約37円）

例えば、10,000純トンの船舶が360日運航した場合のみなし利益は、以下のように算出される。

$(1,000/100 \times 0.92\text{€} + 9,000/100 \times 0.69\text{€}) \times 360 \text{日} = 25,668\text{€}$ （約4,165,916円）。

なお、ドイツの2025年の連邦税（法人税+連帯付加税）は、15.825%であり、地方税（営業税）が別途課せられる。

(5) 途中脱退の可否

トン数標準税制の適用期間は、適用申請した会計年度から10年間を単位とし、途中脱退は認められない。当該単位期間を満了し、適用を取り下げる申請を行えば、その翌年以降はトン数標準税制から脱退することができる。但し、再び適用を申請するには、それから10年間が経過することが必要である。

(6) 導入効果

① 減税規模

トン数標準税制による減税規模は、連邦財務省によれば、2021年7,910百万€（約1.29兆円）、2022年11,125百万€（約1.80兆円）、2023年2,225百万€（約0.36兆円）、2024年1,320百万€（約0.21兆円）と推定されている（表参照）。

なお、2021年及び2022年が2023年以降と比較して多額なのは、パンデミックによって海運需要が高まり、運賃が急騰したためであり、一時的なもののみなされている。

【表：トン数標準税制による推定税収減】（ ）内は連邦に配分される額。

	2021年	2022年	2023年	2024年
額（単位：百万ユーロ）	7,910 (2,239)	11,125 (3,122)	2,225 (624)	1,320 (375)
円換算（単位：百万円）	約 1,284,000 (約 363,000)	約 1,806,000 (約 507,000)	約 361,000 (約 101,000)	約 214,000 (約 61,000)

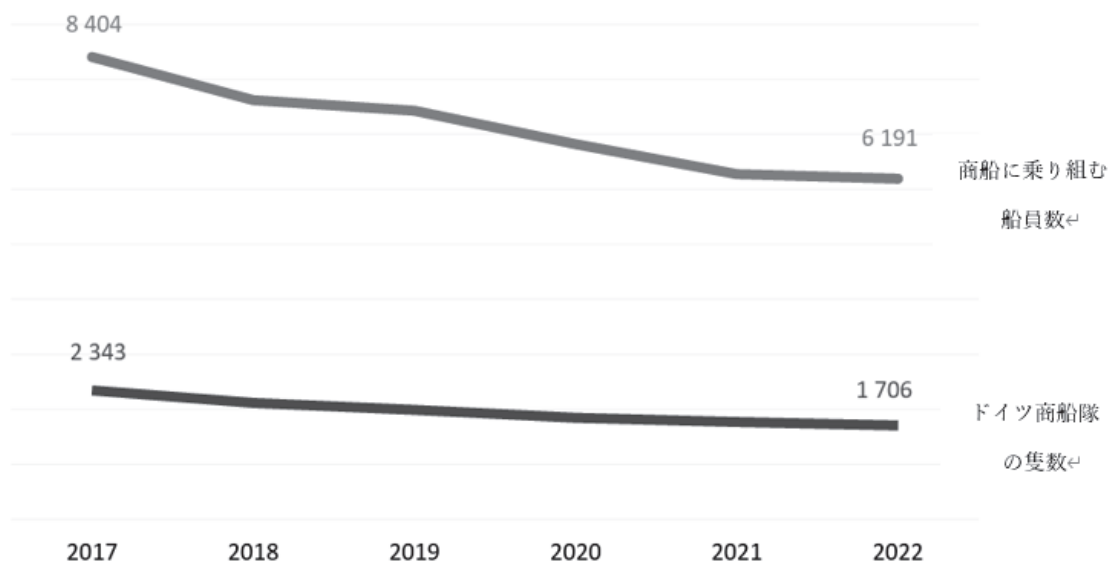
（出典：連邦財務省公表資料に基づいて筆者2が作成）

②商船隻数・船員数

同税制の導入当初は、ドイツ船舶登録簿に登録された商船数と雇用の発展に良い影響があったことが報告されている。すなわち、ドイツ船舶登録簿に登録された商船は、1999年から2006年までに1,283隻（約86%）、総トン数ベースで3,970万トン（約306%）増加し、それまで続いていたドイツ船舶登録簿からの離脱傾向が逆転した。特に外航のドイツ籍船（ドイツの国旗を掲げる船舶）は、2006年時点では約400隻であるところ、ドイツ船主は、2008年までに500隻、2009年又は2010年までに600隻まで増加することをドイツ海事会議で約束した。もともと、ドイツ籍船は、2009年645隻を境に、再び減少に転じ、2012年には530隻、2018年は302隻、2023年は268隻となっている。また、船員についても、2006年時点で8,300人超となって1999年から10%超の増加を示し、キャデットも915人まで増えたが、近年は減少傾向にある。

最近の当局統計によると、2017年12月から2022年12月までのドイツ商船隊の隻数（100総トン以上）は2,343隻から1,706隻まで27.2%減（同期間にドイツ籍船は326隻から278隻まで14.7%減、他国籍船も2,017隻から1,428隻まで29.2%減）、船員は8,404人から6,191人まで26.3%減で推移している（図参照）。ちなみにドイツ船主協会は、2022年末時点で社会保険加入対象となる船員の総数は7,079人、そのうちドイツ人船員は4,540人と公表しているが、当局統計との相違や詳細について文献調査によってはこれ以上の詳細は確認できなかった。

【図：近年のドイツ商船隊の推移（2017年から2022年）】



(出典：連邦会計検査院『連邦議会予算委員会への報告書』(2024年5月) 図1(13頁)を筆者2が翻訳)

ドイツ登録船舶数が減少している原因としては、①2008年までの海運ブームで船舶の新造が相次いだことにより市場への船腹供給が過剰となり、世界貿易の低成長と相まって海運市況の下落を招き、船舶の解体や海外への売却が進んだこと、②大手金融機関の用船者への融資が消極姿勢に転じたことにより、用船会社の資金調達が難しくなり、船舶の借入れが困難となっていること、③新造船の発注が低迷していること、④新しい船舶が大型化していること、⑤ドイツの船舶登録に関する手続きが煩雑であることなどが指摘されている。また、特にドイツ籍船については、自国籍又はEU/EEA国籍の船員配乗が必要とされる点が船員費の観点から敬遠され、安い労働力を雇用できる非ドイツ籍船の選択が進んでいること、などがしばしば指摘されている。

船員の減少については、若年層の人材確保が困難になっていることが背景にある。ワークライフバランスを重視する今の若者にとって家から長く離れる点が船員職を敬遠する主たる理由のひとつとなっていると分析されている。

3. むすびに代えて

ドイツのトン数標準税制は、対象船舶の国籍は問わず、また、船員の訓練義務などもないため、概して融通性の高い制度であると評価されている。これまでのところ同税制は、導入当初から大枠を維持しているが、主な改正としては、①2002年にドイツマルクからユーロへの切替、②2004年に申請期限を船舶の取得又は就航と同年度内にしたこと、③欧州委員会からの指摘に基づいて2008年に海底エネルギー鉱床の測量船を対象船舶から除外したことが挙げられる。

ドイツ国内での同税制に関する議論としては、1 つには、同税制が投資家の「節税モデル」として濫用されてきたことが挙げられる。これは、船社の多くが有限合資会社の形態をとっており、同税制によってそこからの配当が非課税同然となるため、同税制のメリットを享受しているのは船社ではなく投資家となりうるからである。そこで、投資家の投機的な投資を減らし、持続可能な事業慣行を追及するインセンティブをもたらすものにすべきとの主張がなされてきた。この点、2017年に連邦財政裁判所は、資本投資又は資本会社への資本参加から生じる収益は、船舶の運航と直接関連性を欠くとして、トン数標準税制の対象所得から除外する判決を出して一応の解決を見た。

また、2023年に連邦会計検査院は、国内最大規模の税制優遇措置の一つに数えられるトン数標準税制について、連邦政府が①長年にわたり同税制による税収減を過少評価し、議会に適切な情報を提供してこなかった、②大幅な税収減に対して何ら具体的な対策を講じていない、③近時の統計上、海運拠点としてのドイツは衰退していると認識しているにもかかわらず、当該事実を反映した本税制の評価を行っていない、④独立した機関による外部評価が2009年以降実施されておらず、また、内部調査も実施していないことから適切な評価を先延ばしにしている、と指摘した上で、期限の定めのない軽減税制という補助金を投入した結果、膨大な税収減をもたらしていることについて、これに見合う効果があるのかを検証し、この国家援助のあり方を再検討すべきだと勧告した。

ドイツのトン数標準税制は、欧州委員会が適正な国家補助として1998年に承認したが、それは同委員会が定める国家補助ガイドラインに沿っているということであって、上記の議論はドイツ国内で納税者の合意を得られるかという点でより重要である。今後の見直しの動きを見守りたい。

IMO 第 112 回法律委員会の審議の結果と動向

上席研究員 中村 秀之

今年の 3 月 24 日から 28 日まで、国際海事機関（IMO）本部において IMO 第 112 回法律委員会が開催された。日本海事センターではこの会合に向けて、同 7 日に産官学の参加する委員会（委員長・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と動向について説明する。なお、今次会合に合わせて、今次会合最終日の 28 日午後に国際海洋法裁判所（ITLOS）とのワークショップが開催され、ハイダー所長、ラインザード裁判官など、ITLOS の裁判官らが登壇し、昨年 5 月に出示された気候変動と国際法に関する勧告的意見の内容や、ITLOS の判決等でみられる「船舶」の捉え方、船舶の早期釈放事案に関する裁判所の対応、判例から見る船舶の登録や国籍などについてプレゼンテーションが行われた。

1. 偽装登録、偽装登録機関に関連した違法行為を防止するための措置

船舶の登録を偽ったり、偽の登録機関が創設・運営されたりしている問題で、事務局から、文書提出時点で 201 隻の船舶が旗国を偽って運航しているとして、そのような船舶の旗国とされている国のリストが提供された。そのリストによれば、ガイアナが最も多く 48 隻、続いてギニア 23 隻、エスワティニ 22 隻とされている。この問題は、2015 年にミクロネシア国際船舶レジストリーという偽の登録機関が誕生したことで知られるようになり、2017 年にはコンゴ民主共和国が IMO 第 104 回法律委員会において、同国の偽の登録機関について注意喚起をし、2018 年の第 105 回法律委員会で正式な議題に加えられた。とはいえ、登録の偽装や証書の偽造、偽装登録機関の創設は、犯罪行為であり、海洋法の旗国主義を揺るがすものではあるが、行政機関のガバナンスが脆弱な一部の途上国の問題のように認識されてきたように思う。ところが、2022 年にロシアがウクライナに侵攻したことを受けて、英国や EU が制裁措置を発動し、一定の価格以上の原油の輸入を禁止するとともに、その海上輸送のための保険の提供も禁止されたことで、様相が変わってきた。偽装登録や、偽装登録機関が、制裁逃れのために活用されるようになってきたのである。一説には、このような海上保険に対するロシア制裁以降、P&I クラブ国際グループに所属する P&I クラブで付保されていたタンカーの約 40%（約 800 隻）が付保対象ではなくなったと言われている。

このように、旗国を偽ったり国籍証書を偽造したりしている船舶がダークフリート、シャドーフリートと言われる船団の一部を構成するようになり、国際社会、と

りわけロシアと対峙する欧州諸国がこれに本腰を入れて取り組まなければならないと認識されるようになったようである。

今次会合では、いくつかの文書が出されたが、一つは前回会合で設置されたコレスポнденス・グループでの議論の結果報告であった。ただし、同グループでは結論をまとめきれず、取りまとめ役であった英国は、新たな議題を提案する「議題：作業プログラム」の下で、別途、船舶登録のガイドライン又はベスト・プラクティスの策定を提案していた。もう一つは、リベリアやクック諸島、マーシャル諸島などが提出した情報提供の文書であり、この文書ではリベリア、マーシャル諸島、パナマなどの国々の間で、不正船舶に関する情報共有のための覚書が作られたことが紹介されている。さらに、欧州諸国などを中心とした約 30 か国から、ダークフリートやシャドーフリートによる違法な運航を防止する措置を講じるため、関連する規則の点検（**Regulatory Scoping Exercise**）を行おうと提案する文書が提出された。とはいえ、ダークフリートやシャドーフリートという表現は元々制裁逃れをしているサブスタンダード船を指すもので、制裁を課している国々が使う表現であり、制裁に参加していない国々からは、これはサブスタンダード船の問題とされる。このような事情もあってか、この提案については、新たな議題の提案であるため、しかるべき手続きを踏むよう求める意見も出され、当初コンセンサスを得られなかった。そこで法律委員会は、急遽作業部会を設置して、新たな議題を提案する文書を作成したうえで、新たな議題として採用するか否かを今次会合で議論することとした。また作業部会は、会期と会期の間に議論を継続するためにコレスポнденス・グループの設置及びその担務内容に関する文書を作成しておいて、この問題が法律委員会において新たな議題として認められ、**IMO** 理事会で承認を得られ次第、コレスポнденス・グループで議論を始めることとなった。その後、作業部会は今次会合の最終日に新たな議題を提案する文書を提出し、承認されたが、ダークフリートやシャドーフリートによる違法な運航という表現は、サブスタンダード船による違法な運航という表現に改められている。

2. 新たな議題の提案

今次会合では、「議題：作業プログラム」の下で、右で紹介した英国の提案以外に新たな議題として採用することを求める提案文書が 2 本出されていた。一つは、ベルギー、オランダ、ドイツ、フランス、豪州、ニュージーランドなどが、**P&I** クラブ国際グループとともに提出したもので、温室効果ガス削減のために導入される代替燃料により運航される船舶を考慮した場合に **IMO** の下での民事責任及び賠償・補償体制が十分なものであるかどうかを分析することを求める提案である。もう一つは、インドやベルギーが提出したもので、地政学的緊張や地域の不安定化によって生じている海上セキュリティの脅威に対処するための措置を検討することを求める提案で

ある。

(1) 代替燃料運航船の民事責任及び賠償・補償体制

今次会合の提案は、船舶の代替燃料による損害についての賠償・補償体制の構築を提案するものではなく、その手前、現行の民事責任及び賠償・補償体制で十分か否かを分析することを求める提案であった。そのため新たな条約などを策定するか否かは、分析及び分析に係る議論、検討の後の話となる。このような慎重なアプローチが取られたこともあり、この提案はほとんど反対なく、新たな議題に採用された。なお、現状では、原油等の持続性油による汚染損害については、原油等が貨物の場合は民事責任条約と基金条約があり（現行の条約は1996年発効）、燃料の場合には燃料油汚染損害民事責任条約（バンカー条約）がある（2008年発効）。また化学物質や液化天然ガス、非持続性油などの、有害危険物質（HNS）による損害（人的損害も含む。）については、貨物として輸送されている場合には、2010年HNS条約（未発効）が適用されることになっている。一方で、有害危険物質（HNS）が燃料として使われている場合のHNSによる損害については特別の条約はないのが現状である。

(2) 海上セキュリティの脅威に対処するための措置

今次会合では、海賊行為にとどまらず、紅海におけるフーシ派の攻撃などを含め、ドローンやミサイルによる攻撃、サイバー攻撃、違法・未報告・未規制（IUU）漁業などにより、船舶や船員、漁業従事者が危険にさらされているとして、その対応を検討することを求める提案がインドを中心に提起された。この提案文書での説明が漁業なども含めた広範囲なものに言及していたことなどから、海上セキュリティの脅威を議題とすることについては、それなりの反論があった。船員の問題であれば、IMOと国際労働機関（ILO）の共同作業部会で扱う問題であるとか、安全の問題は海上安全委員会（MSC）が主たる議論の場であるとか、IUU漁業はIMOの所管ではないといった主張が見られ、また挙げられている事例があまりに幅広くどういった議論を想定しているのかが見えないため、より具体的な提案が必要との主張もあった。とはいえ、これらの問題の法的側面や管轄権の問題については法律委員会で議論するべきであろうという意見もあり、海上セキュリティの脅威への対応措置を新たな議題とすることに賛成する発言が比較的多く見られたことから、結果として新たな議題として採用された。なお、法律委員会は加盟国・参加機関にこの議題の下でより具体的な提案を行うよう要請している。

3. その他

今次会合では、右で述べたもの以外でも、船員の公正な処遇や遺棄船員（海運会

社の倒産などの事情により、海外の港に取り残された船員や賃金の支払いを受けられない船員)の問題について議論が行われた。

船員の公正な処遇の問題に関しては、犯罪の被疑者として勾留される船員の公正な処遇についてガイドラインが作成されてきたが、このガイドラインの案は、前回会合において一度承認を得て、ILO・IMO 共同特別三者作業部会での審議に付託されていた。ガイドライン案は同作業部会での審議、修正を経て法律委員会に戻され、今次会合において正式に採択された。またこのガイドラインの漁業者への適用についても今後検討されることが合意された。

加えて遺棄船員のデータベースについては引き続き改善を続けていくため、タスクフォースを存続させて作業を継続することが合意された。

昨今の法律委員会では、このような船員関係の議題において多くの国が船員の重要性について言及し、船員のよりよい労働環境や保護を求める発言を行う傾向にある。今次会合でもこれら議題で非常に多くの国が発言したため、会期後半において時間が不足し、自動運航船 (MASS) に関する議題については、中国から文書が出されていたものの、MSC での MASS Code の策定期限が延期されたこともあって、中国の同意を得た上で議論は次回会合に持ち越しとなった。

4. 今後に向けて

今次会合では、犯罪の被疑者として勾留される船員の公正な処遇についてガイドラインが最終的に採択されるという成果もあったが、むしろ今後検討される新たな議題の採用が目立った会合となった。いわゆる旗国主義の根幹にかかわる船舶登録のガイドラインまたはベストプラクティスの作成、旗国主義の基礎を損なうダークフリートへの対策などは、今後の議論を丁寧に注視していく必要がある。特に後者は、サブスタンダード船対策の形で、寄港国検査の強化やパリ MOU、東京 MOU など寄港国検査の地域的な協力、条約履行状況に関する加盟国監査スキームの導入など、IMO が長年にわたり対策を講じてきており、これらに加えて、さらなる対策を考案できるのかどうか問われることになる。

代替燃料による損害についての民事責任及び賠償・補償体制については、新たな条約策定の提案ではないものの、分析の結果次第で、条約策定に結び付く可能性がある。

海上セキュリティの脅威への対処法については、具体的な対策の案、検討事項が示されておらず、成果が出せるのかどうか、成果が適切なもの、実効的なもののできるのかどうか、今後の具体的な提案とその検討が待たれる。

さらに法律委員会の次回会合までには MSC で検討されている非強制の MASS コードの作成が進むことが予想され、法律委員会での MASS に関連する議論が本格化すると考えられる。

我が国は、国際社会において海事分野のルールメイクを主導するべき立場にあり、これら新たな議題についても積極的な対応が望まれるが、いずれの議題も旗国主義や管轄権の問題がからみ、難しい対応となりそうである。国際社会での議論に積極的に関与し、貢献していくためには、国内での十分かつ丁寧な検討が不可欠であり、当センターとしてもそのために尽力していきたい。

(以 上)

米国の海運政策(上)

上席研究員 野村 摂雄

専門調査員 益田 雄真

1. はじめに

かつて学校で「歴史は繰り返す」という格言を用いて世界史を学ぶ意義を説かれたが、冷戦が終結に向かう当時はそれを話す教師もわれわれ生徒も、国家間の戦争が繰り返されるとはおおよそ想像できず、単に大学の入試科目だから教える・学ぶという姿勢だった。それが今の高校生は、毎日の報道を見ながら教室で世界史を学ぶ意義を実感できていることが想像に難くない。

米トランプ政権による関税政策は「関税ショック」や「関税合戦」などの見出しで紹介され、突如の提案と一定期間の停止とが日々報道されるが、関税による自国産業保護こそ繰り返される歴史である。

イングランドは、当時欧州で普及した重商主義の一環として 1651 年に航海条例を制定し、本国と植民地から外国船を追放して自国の海運業を保護した。

米国連邦議会は 1789 年の第 1 回議会で関税法を制定し、米国船による貨物と外国船によるそれとに異なる関税を設定した。例えば、お茶 1 ポンド (約 453 ㌊) について、外国船による輸入には 15—45 ㌊、米国船による欧州経由の輸入には 8—26 ㌊、米国船による中国・インドからの輸入には 6—20 ㌊を課した。中国・インドからのお茶以外の品物については、外国船による輸入には 10・25%、米国船であればその半額の関税率が設定された。

今のトランプ政権は、米国商船隊の活性化に向けた SHIPS 法案やホワイトハウス内での造船局設立、大統領令「米国の海事支配力の回復」「中国の海事・物流・造船分野に対する 1974 年通商法 301 条に基づく措置」などの政策を矢継ぎ早に打ち立てており、海事産業界ではその情報収集や影響分析に追われている (なお、日本語での情報紹介としては運輸総合研究所のウェブサイト「米国の海事産業再興に向けた一連の動きについて」が有用である)。

繰り返されまいと思った国家間の戦争が繰り返されている現実に過去の浅慮を反省しつつ、米国の海事産業が復興し世界に冠たるものになるという歴史も繰り返されるのか、それを目指すトランプ政権の海事関連動向への視座を得るため、米国のこれまでの海事政策を振り返る。本稿では、1817 年海運法から 1916 年商船法までを取り上げる。

2. 1817 年海運法＝カボタージュ規制の導入

植民地時代の米国は、例えばニューイングランド地方など、良質な木材資源が産出

される森林が港湾の近くに存在していたことなどから世界有数の造船地となった。独立戦争後は、フランス革命やナポレオン戦争など混乱にあった欧州に比べて平穏だったことにより、海運業が繁栄した。

しかし、ナポレオンによる大陸封鎖（1806年）と英国による逆封鎖によって米国船舶の貿易にも制限がかかると、米国の中立政策は揺らいで米英戦争（1812—15年）に突入した。

英国からの輸入が途絶えた米国では、国内の製造業およびその製品を輸送する海運業の重要性が強く認識され、後に同戦争が第2次独立戦争とも言われるように英国に依存しない国内産業が育成された。そして、外交原則としての孤立主義たる「モンロー主義」で知られる第5代大統領ジェームズ・モンロー（任期1817—25年）政権の下、連邦議会は17年に「米国の航海に関する法律」（17年海運法）を制定した。

同法は「いかなる物品、製品もしくは商品も、米国の船舶、当該物品が栽培、生産、もしくは製造された国の市民もしくは臣民に真にかつ完全に帰属する外国船舶、または当該物品、製品もしくは商品が唯一もしくは一般に最初に出荷される国の市民もしくは臣民に真にかつ完全に帰属する外国船舶による場合を除いて、外国の港または場所から米国に輸入されてはならない。」（1条）と規定し、米国および生産国の船舶以外が米国への輸送に従事することを禁じた。

これらに反して米国に輸入された全ての品物などおよびそれらの輸入に用いられた船舶、その船舶内の積み荷、道具、衣類および調度品は、米国が没収するものとされた（2条）。

また、同法は「いかなる物品、製品もしくは商品も、外国政権の臣民に全部もしくは一部が帰属する船舶によって米国の港から米国の別の港へ輸入（訳者注＝原語 import）されてはならない」（4条）とし、その違反にはその物品などの没収という罰則を伴って、いわゆるカボタージュ規制（国内海上輸送の自国籍船限定）を導入した。

さらに、「外国の港もしくは場所から米国に入国する米国のいかなる船舶も、船舶職員および少なくとも3分の2以上の乗組員が米国の市民であること、または外国の君主もしくは国家の臣民ではないことを徴収官が納得するように証明しない限り、トン当たり5¢を支払うものとする」（6条）とし、自国船員が一定数乗り組んでいない船舶に対して経済的負担を課すことにより、自国船員の乗り組みも促した。

3. カボタージュ規制の強化

19世紀半ば、蒸気船の開発で英国に遅れを取った米国では、建造費・人件費が諸外国と比較すると高くなった。そのため荷主は、特に大西洋岸で外国籍船を利用してカナダ経由で米国内の貨物輸送を行うようになった。

そこで、1866年に連邦議会は「米国の北部、北東部、もしくは北西部国境のいかなる港もしくは場所で、外国の臣民に全部もしくは一部が属する船舶に積み込まれ、そ

こから外国の港もしくは場所に運ばれ、同じ船舶または外国もしくは米国の他の船舶によって、当該国境の米国の他の港もしくは場所に再び積み込まれた物品、製品、もしくは商品は、最後に指定された港もしくは場所に到着した時点で、米国に没収され、さらに当該船舶は1ト当たり 50 ㌔のトン税を支払うものとする」という立法を行った。

これにより、荷主がカボタージュ規制を回避する目的で、外国籍船を利用してカナダ経由で米国内の貨物輸送を行うことは事実上禁止された。

しかし、カリフォルニア州連邦地方裁判所は、1817 年海運法の制定当時、沿岸輸送は小規模で大西洋岸に限られていたことからすると、同法と併せて読まれるべき 1866 年法もまた大西洋岸のカボタージュ規制逃れへの立法措置として限定的に解釈されるべきだとして、ベルギー籍船でニューヨークからアントワープへ運び、そこで英国籍船に積み替えてサンフランシスコへ輸送した事案について、両法に違反しないと 1892 年に判示した。

そこで、1893 年に連邦議会は 1817 年海運法 4 条を改正し、「米国のある港から外国の港を経由して米国の別の港へ商品を輸送する行為」を明確に禁止した。

さらに、1898 年には、「米国のある港から他の港へ、直接もしくは外国港を経由して、またはその航海の一部であっても、米国籍以外の船舶で水上輸送することはできない。違反した場合、貨物は没収される」という立法措置を行い、輸送経路の一部でも外国籍船を利用できないよう規制を強化した。

これを受けて荷主は、シアトルからバンクーバーまでは外航船で、バンクーバーからアラスカ（フェアバンクス）までは鉄道でそれぞれ輸送を行うことでカボタージュ規制を回避するようになった（図参照）。この回避方法について 1913 年に米国司法長官は、鉄道輸送は外国港を経由する「航海」に当たらないので、この輸送方法は 1898 年法に違反しないという意見表明を行った。

4. 1916 年航海法

(1) 制定背景

1914 年のいわゆるサラエボ事件をきっかけに勃発した第 1 次世界大戦は、欧州諸国間と民族間という二つの対立を背景に総力戦となったため、物資輸送手段の確保が重要な関心事となった。米国は当初は戦争非当事国だったが、第 28 代大統領ウッドロウ・ウィルソン（任期 1913—21 年）が主導して、逼迫（ひっばく）する船腹需要への対応として 1916 年に航海法を制定した。

(2) 内容

同法は、米国海運委員会（USSB）を設置し（3 条）、同委員会に資本金 5,000 万ドル（当時）を上限として船舶の新造・取得・運航・維持を目的とする法人を設立する権

限（11条）や、不当な海上運賃を是正する権限（17条）を与えつつ、海上保険制度や海運市場動向、船舶抵当権に関する調査も担わせた（12条）。

大統領は、陸軍省または海軍省に属する船舶のうち商用に適するものや、パナマ鉄道会社が所有する船舶でその業務に必要なない船舶を一時的または常時 USSB に所属させる権限を与えられ（6条）、また戦時には大統領がその船を徴用することも認められた（10条）。USSB は、それらの船舶のほか、自ら購入・建造するなどした船舶を米国市民に対して用船、リース、または譲渡することができた（7条）。

（3）EFO の大量建造計画

ドイツが英国領海を封鎖する無制限潜水艦戦を展開するに至り、米国は 1917 年 4 月 6 日にドイツに対して宣戦布告を行い、英国やフランス、ロシアなど連合国側として参戦した。これにより米国は、連合国側に対して物資を供給することに加え、兵士の輸送にも船舶が必要となった。しかし当時、貿易に従事していた米国籍船は 7 隻で、米国の貿易総量のわずか 2%程度を担うに過ぎず、海上運賃は戦前と比較して約 30 倍にも跳ね上がったといわれる。

同年 4 月 16 日に USSB によって設立された緊急商船隊公社（EFC）に対して、合計 30 億ドル近い資金注入がなされると、当時 USSB 代表兼 EFC 総裁のウィリアム・デンマンは、EFC が 1 年半で 1,000 隻の木造蒸気船を建造する計画をまとめた。ところが米国が参戦してからわずか 2 年足らずの 1918 年に戦争が事実上終結して船舶需要が落ち着くと、本計画の多くは未完成または引き渡されないままとなった。

1918 年に上院が行った調査によれば、売買契約が成立したものは 731 隻、そのうち引き渡し完了したものは 98 隻、そして実際に輸送に従事したものは 76 隻だった。未完成または引き渡されない船舶は、金属部品が回収された後、残りの部分が海中投棄された。

メリーランド州のマロウズ湾には、こうした処分を受けて海に沈んでいった船舶が 100 隻を超えたとされ、「ゴースト・フリート（幽霊船団）」と呼ばれている。

※次回は 1920 年商船法（ジョーンズ法）以降を取り上げる予定。

万国海法会(CMI)第44回国際会議が東京で開催

上席研究員 中村 秀之

5月15日付け本紙において、万国海法会(CMI)国際会議の開会式の様子が報じられている。同国際会議は、今年5月13日から17日にかけて東京で開催された。東京での国際会議は2017年に2020年開催と決定されていたが、新型コロナウイルスの感染拡大の影響で延期となり、今年ようやくの開催となった。1969年の第28回東京国際会議以来、半世紀以上を経ての東京での国際会議だ。この会議には、すでに報じられているように、約50か国から450名を超える参加者があった。

1. 万国海法会について

万国海法会についてはすでに何度か書いているので、ご承知の人も多いと思うが、簡単に振り返っておきたい。

万国海法会はアントワープに所在するベルギー法人で、国際的な非営利団体。19世紀後半海事法の国際的な統一が望まれるようになり、1897年に創設された。創設メンバーとなったのは、ベルギー、デンマーク、フランス、ドイツ、イタリア、オランダ、ノルウェー、英国の8か国の海法会である。我が国は創設メンバーではないが、早くも1901年に各国国内支部としての役割を果たす日本海法会を設立して(設立発起人は、穂積陳重、梅謙次郎、近衛篤磨、渋沢栄一、大倉喜八郎、松波仁一郎など)、万国海法会に参加するようになった。

創設からトリー・キャニオンの事故が起き、油濁損害に関する民事責任条約や国際油濁補償基金設立条約が採択されるまでは、万国海法会が国際会議等を開いて条約草案を作成し、ベルギー政府が海事法外交会議を招集して、条約草案が審議、採択されるという方式で数多くの海事法統一条約が誕生した。船舶衝突統一条約

(1910年)、船荷証券統一条約(ヘーグ・ルールズ(1924年)、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ(1968年))などはその例である。

国際油濁補償基金設立条約が国際海事機関(IMO)の下で作成、採択されると、万国海法会の国際条約作成主体としての性格は後退し、海事法に関する専門家集団という立場からIMOなどの国際機関に協力する形で国際条約の作成に貢献するようになった(例えば、1976年海事債権責任制限条約や1989年海難救助条約)。また1980年代後半からは、このような活動に加えて、契約当事者が採用することで契約内容として通用するようになる「国際的統一規則」の採択にも傾注するようになった(例えば、共同海損に関するヨーク・アントワープ規則や海上運送状統一規則)。

2. 東京国際会議を振り返る

CMIの国際作業部会や常設委員会の個別の会合(都内の弁護士事務所の会議室

や、船主協会、当センターの会議室などで行われた）やウェルカム・レセプションを除くと、東京国際会議は、14日のアン・フェネック CMI 会長、藤田友敬日本海法会理事長、ドミンゲス IMO 事務局長（ビデオ・メッセージ）、水嶋智国土交通審議官（当時）の開会あいさつに始まり、国連法務部の国際貿易法部門、とりわけ国連国際商取引法委員会（UNCITRAL）で活躍されたホセ・アンヘロ・エストレラ・ファリア氏のベリンジェリ・レクチャー（*）がそれに続いた。

さらに、実質的なセッションのスタートとなる全体会合は、「将来の海上輸送に向けた最近のテクノロジーと経験」という題の下で、我が国での新たなテクノロジーに関わる政策、MEGURI2040に関わる自動運航船の開発動向、東京海洋大学の自動運航船開発状況などについて説明が行われた。前日に東京海洋大学の厚意で行われた、CMI 関係者の実証船乗船体験についても、この中で語られた。参加者の多くが法律家である中で、現在の我が国の技術開発の動向が説明され、有意義な情報共有、学習の場になったように思われる。

その後は、2つの部屋に分かれて同時並行でセッションが行われた。各セッションのタイトルは「表1」のプログラム概要のとおりだが、(a)脱炭素化に向けた課題①、(b)自動運航船の法的課題⑥・⑧、(c)洋上風力発電施設などの浮体式再生可能エネルギー施設の問題⑬、(d)制裁を逃れて運航されるサブスタンダード船、いわゆるダーク・フリートの問題や船舶の不正登録問題③、(f)IOPC 基金の抱える課題、HNS 基金の準備状況⑫など、海運業界が抱える様々な国際的問題・課題について、法的ないしは法学的な視点からプレゼンテーションが行われ、議論が行われた。これらの問題・課題の多くは国際海事機関（IMO）でも取り組まれている。なお、洋上風力発電施設などの問題については、5月30日付の本紙において戸田総合法律事務所の青木理生弁護士が CMI 東京国際会議に言及しつつ議論内容を整理、説明している。

加えて、CMI が草案を作成し、UNCITRAL で採択された(g)「ロッテルダム・ルールズ」（ヘーグ・ルールズやヘーグ・ヴィスビー・ルールズに代わる条約）や「裁判上の船舶の売買の国際的効果に関する北京条約」の発効促進⑨に関する議論や、(h)我が国でも電子船荷証券に関する法制化の議論のベースとされている「電子的移転可能記録に関するモデル法（MLETR）」（UNCITRAL 採択）（Young CMI）に関する議論も行われている。

なお、東京国際会議の最大の成果は Lex Maritima 東京原則（海事法の東京原則）の採択であった（「表2」参照）。Lex Maritima は海事法に係る共通原則を記述するもので、条約でも、モデル法でも、ガイドラインでもなく、これまでに先例のない CMI による宣言的確認文書であって、世界的に受け入れられた海事法の諸原則の特定、収集、文書化を行い、海事法の特徴を明確化し、それらを通じて法の統一に貢献することを目的としている。東京国際会議において、条約でもなく、モデル法でも、ガイドラインでもない、ある種の宣言的文書が採択されたことについては

評価の分かれるところでもある。また、専門家から見ると、さらに色々と物申したくなる内容だとの指摘もある。とはいえ、説明によれば、この東京原則は、情報共有、教育、立法者へのインスピレーション、法の補完的法源としての活用が期待されているとのことであり、この東京原則を基礎として、様々に議論が積み重なり、様々な解釈、説明が付されていけば、海事法を学び始める初学者から研究者まで、多くを学び取れるような書籍や論文、コメンタリーが次々に誕生する源泉となるのではないかと考えられる。そうなれば、この東京原則が非常に画期的な文書であったということになるのではないか。そういう可能性を秘めた文書の採択であるように思う。多くの実務家、研究者が東京原則に色々と申し立てを行い、コメントを付して、今後さらに発展・成長させてくれることを期待したい。

3. 東京国際会議に参加しての所感

東京国際会議は、CMI 会長をはじめ海外の参加者から称賛の声が相次いだ。正直、海外で主催された他のイベント（国際会議やコロキウムなど）に比べ、整然とよく組織された大会であったし、また質的にも、規模的にも十二分な大会であったように思う。これも我が国海事産業界（邦船社、船級協会、保険会社など）や関係の弁護士事務所など多方面からの後押しがあってこそである。海外からの参加者は、我が国の海事法及びそれを支える海事産業のポテンシャルを感じられたように思うし、海事条約草案の作成やガイドライン、統一規則の作成といった CMI の活動の意義、影響の大きさを実感できたのではないかと思う。

また今回の国際会議では、非常に多くのセッションに日本人のスピーカーが登壇した。法律家であると同時に、英語ができる人は、少し前まではそれほど多くはなかったように思う。海事法の専門的な議論に、これだけ多くの日本人が壇上で議論に参加できたことは隔世の感があり、日本人の英語への苦手意識の克服を予感させるものであった。このような法律家がさらに増えていくことを期待したい。

4. 今後に向けて

これまで、海事法の統一は私法を中心に行われてきたが、最近の議論の内容は必ずしも私法にとどまらず、IMO が取り上げている様々な問題についても、法律の専門家が集まる団体として、法律の側面から議論が行われている。議題の中には IMO 法律委員会と重なるものもある。IMO 法律委員会は、名称こそ「法律」委員会ではあるが、各国の代表が必ずしも法律家ではなく、専門性の高い議論が行われにくくなってきているという印象がある。その意味では、法律の専門家を中心とした CMI での議論やそれを反映した CMI 提出文書が、今後さらに IMO での議論を助け、補完してくれることを期待したい。

今回の国際会議でも、国際油濁補償基金（IOPC Funds）の事務局長やロザリー・バルキン氏、フレッド・ケニー氏といった IMO の元法務部長が参加していた（バル

キン氏は CMI 事務局長)。さらにベリンジェリ・レクチャーで登壇したホセ・アンヘロ・エストレラ・ファリア氏は私法統一国際協会 (UNIDROIT) や UNCITRAL で活躍した人である。CMI は、こういった人々の知見を活かして、これからさらに IMO はじめ、様々な国際機関における法的議論や、これらの機関で採択されるような条約、ガイドライン、統一規則などの草案の作成などに貢献していくものと思われる。ファリア氏がベリンジェリ・レクチャーで語ったように、CMI は、その所管していた条約の多くが IMO や UNCITRAL が引き取られてからも、柔軟にその役割を変え、国際海事法の発展や統一に大きな貢献をしてきた。我が国政府、業界、法曹の関係者も、国際的な場において、我が国の常識感を反映し、我が国に有利なロー・メイキングが行われるよう、引き続き、このような国際的な議論の場、国際的なネットワークを十二分に活用していくべきであろう。

*ベリンジェリ・レクチャーは、Francesco Berlingieri 氏の功績を称える記念レクチャー。同氏は 1976 年から 1991 年にかけて CMI 会長を務めた。また祖父の代から三代にわたりイタリア海法会会長を務めた。

(表 1) CMI 東京国際会議の主なプログラム

日時	プログラム	日本の登壇者 (順不同/肩書・敬称略)
13 日		
9 時～17 時	国際作業部会や常設委員会の会合	
14 日		
9 時～	開会	水嶋智 国土交通省 藤田友敬 東京大学
9 時 45 分～	ベリンジェリ (Berlingieri) *・レクチャー	
11 時～	全体会合：将来の海上輸送に向けた最近のテクノロジーと経験	大坪新一郎 運輸総合研究所 舟本浩 国土交通省海事局 小山智之 日本海洋科学 安藤英幸 MTI 清水悦郎 東京海洋大学
14 時～	1. 国際作業部会の作業の進捗－海事分野の脱炭素と産業界の知見 2. Lex Maritima－東京草案	畔上雅彦 日本政策投資銀行 高橋正裕 日本海洋科学 引間透 商船三井 藤田友敬 東京大学
16 時～	3. 困難なグローバル・セキュリティの状況における敵対行為や不正行為への対応 4. Lex Maritima－東京草案	藤田友敬 東京大学
15 日		
9 時～	5. アジア太平洋の知見：各国海法会の見解 6. 自動運航船 (MASS)	池山明義 阿部・阪田法律事務所 後藤元 東京大学
11 時～	7. クルーズ産業の法的課題 8. 自動運航船 (MASS)	増田史子 岡山大学 南健悟 慶應大学
14 時～	9. 裁判上の船舶の売買の国際的効果に関する北京条約及びロッテルダム・ルールズの発効促進 10. 衝突条約	藤田友敬 東京大学

		笹岡愛美 横浜国立大学
16時～	11. 極域航行 12. IOPC 及び HNS 基金の将来	奥田耕史 石油海事協会
16日		
9時～	13. 浮体式オフショア再生可能エネルギー施設 (MORU) に関する質問票への回答及び MORU の統一枠組のための事例 14. アカデミック・セッション	小出篤 早稲田大学
17日		
9時～	全体会合：Lex Maritima に関する決議案	
11時～	Young CMI 海事法のデジタル・トランスフォーメーション：電子船荷証券 (BL) における法の発展と課題に関する比較検証	山下和哉 東町法律事務所
13時30分～	CMI 総会	

出典：CMI ウェブサイトから筆者作成。社交、ネットワーキングのためのイベントは省略。

(表2)

Lex Maritima 東京原則の項目	
序	
第1部	予備的規則
第2部	海事法の法源
第3部	船舶
第4部	海事上の責務と責任
第5部	海事契約
第6部	海難事故
第7部	海事担保及び時効
引用文献及び略語	

出典) 東京国際会議のプレゼンテーション資料より作成

◆万国海法会会長ほか関係者が中野洋昌国土交通大臣を表敬訪問した



左から水嶋智国土交通審議官、飯田秀聡東京大学教授、中野洋昌国土交通大臣、アン・フェネク万国海法会会長、藤田友敬日本海法会理事長、ピーター・ローリッセン万国海法会理事
出典) 国土交通省プレスリリースより

◆日本海法会の関係者



左から後藤元教授、藤田友敬教授、飯田秀聡教授 (いずれも東京大学)
出典) 万国海法会東京国際会議ウェブサイト <https://cmi2025tokyo.org/gallery.html> より

◆14日全体会合の様子



マイク：小山氏

右から大坪氏、舟本氏、安藤氏、清水氏、バーチ氏、ステフン氏

出典) 万国海法会東京国際会議ウェブサイト <https://cmi2025tokyo.org/gallery.html> より

インドのトン数標準税制

上席研究員 野村 摂雄
専門調査員 益田 雄真

1. はじめに

インドは、2004年度に所得税法を改正して、いわゆるトン数標準税制を2005年度から施行している。同税制の位置づけについて、当時の政府による「国家海洋開発計画（2005年～2012年）」は、トン数標準税制の導入による税制の合理化が諸外国の海運会社との競争条件を平準化し、国内船社の設備投資を強化すると言及している。その後の「マリタイム・アジェンダ（2010年～2020年）」では、同税制を自国籍船の増加策として活用することが謳われた。実際、統計を見れば、同税制の導入後船腹量の成長が確認できる（図参照）。

本稿では、インドの海運産業の発展に向けて期待されているトン数標準税制について、最新の動向として2025年の改正内容を含めて解説する。

2. トン数標準税制の仕組み

(1) 適用期間の単位

同税制の適用期間は、選択した年度から10年間である。その期間内に通常法人税に戻ることも可能であるが、その場合には、再度トン数標準税制を選択するまで10年間待たなければならない。同税制の要件を満たさなくなったために通常法人税の課税に戻された場合も同様に、再選択のためには10年間待たなければならない。

なお、適用期間の延長を希望する場合には、10年目の1年間に申請しなければならない。適用期間に後述する要件や義務を継続して満たしている場合に延長申請は認められる。

(2) みなし利益

みなし利益は、船舶の純トン数に基づいて表のように定められており、2025年の改正によって導入当初のおよそ1.5倍に増額された。支払い税額は、みなし利益に船舶稼働日数及び法人税率（目下30%）を乗じて算出される。

(3) 対象船舶

導入当初の対象船舶は、海上航行船舶であって、インド籍、又はインド海運局長によって運航の免許を得た外国籍船である。2025年の改正では、内陸水上輸送産業を後押しするために内陸船舶が対象船舶として追加された。

インドの内陸部には、河川・湖沼などの内陸水路網があり、その総延長は14,500kmに及ぶとされる。これら内陸水路網を活用した輸送は、鉄道輸送や道路輸送のための

インフラ整備を要せず、また、環境への負荷も低いとして期待されている。インド政府は、内陸水路網による貨物輸送量を 2024 年度 1 億 4,550 万トンから 2030 年までに 2 億トン、2047 年までに 5 億トンにまで増加させることを目標として、トン数標準税制の対象に内陸船舶を追加した。この改正によって内陸水上輸送部門への民間部門の投資を奨励し、内陸船舶船隊の成長が促進されることが見込まれる。

なお、船舶の大きさについては、海上航行船舶であれば 15 純トン以上、内陸船舶であれば 20 純トン以上のものが対象となる。

(4)対象企業

トン数標準税制を選択できる企業は、海運事業を主目的とするインドの企業であり、その実際上の経営地が国内にあって、対象船舶を少なくとも 1 隻所有していなければならない。

同税制を選択した対象企業は、減価償却など通常法人税で定める他の税控除などを利用することはできない。

(5)対象所得

トン数標準税制の対象となる所得は、海運業特有の事業（中核的事业）から得られた所得に加え、中核的事业に付随する活動から得られた所得である。

付随的活動からの所得は、当該企業が所有または傭船する適格船舶の運航から生じる合計所得の 0.25% を超えてはならない。対象船舶の運航、旅客船での飲食物の提供や、コンテナ輸送に関するスペースチャーター等は中核的事业として扱われるが、コンテナのリースや海事輸送の媒介等の事業は付随的事业として扱われる。

なお、対象所得以外の所得や損失については、通常法人税に基づいて取り扱われる。

(6)傭船比率規制

海上航行船舶については、運航船腹量（純トン）に占める傭船した船腹量は、49% 以下でなければならない。これを満たさない場合には、その年度から通常法人税が適用される。

(7)船員訓練義務

トン数標準税制を選択した海運企業は、対象船舶の最小安全定員 10 人当たり 1.5 人のインド人船員に対して乗船訓練を実施しなければならない。導入当初は 10 人当たり 1 人であったが、2007 年に訓練提供ガイドラインが改正されて引き上げられた。

また、導入当初は、訓練にかかる事務的費用は企業と訓練生とで折半することとされていたが、2007 年改正により企業が全額負担することになった。当該費用は今の

ところ訓練生 1 人当たり月額 1,000 ルピーで、企業は 6 か月分を海事訓練基金に前納しなければならない。

加えて、企業は、訓練生に手当として少なくとも月額 5,000 ルピーを支給しなければならない。

海事訓練基金は、インドにおいてトン数標準税制が導入されたときに設立されたもので、この基金の管理は、主に港湾・海運・水路省の管轄下であり、海運総局がその具体的な運用を担う。同基金は、国内の海事訓練機関の強化、船員訓練プログラムの拡大、および海事教育インフラの改善のために用いられる。2022 年からは、海運総局に認可を受けた海事教育機関で「乗船前コース」（一般的に航海系 3 年間・機関係 4 年間の学士課程。）を受講する女子学生に対しては、1 人あたり年額 100,000 ルピーの奨学金が同基金から与えられており、女子学生は実質授業料を負担する必要がないという。

船員訓練義務を果たせない企業は、同基金に訓練代替金（PILOT）を支払わなければならない。その額は、総トン数 500 トン未満の船舶では、人／日当たり 1,500 ルピー、同 500 トン以上の船舶では同 5,000 ルピーである。人／日の計算は、船舶運航日数に、乗組員定員を 10 で除した数を乗じた上で係数（1.5）を乗算してなされる。対象企業が 5 年連続して船員訓練義務を果たせなかった場合には、翌年度から通常法人税が適用される。

（8）準備金制度

トン数標準税制を選択した企業は、中核的活動及び付随的活動から生じた帳簿上の利益の 20 パーセント以上の金額を準備金勘定に繰り入れることが義務付けられている。この準備金は、当該金額が繰り入れられた前年度の末日から起算して 8 年以内に、新しい船舶を取得することに充てなければならない。「新しい船舶」は新造船に限られず、中古船も含まれるが、インドに居住している者がこれまで一度でも所有していたものであってはならない。また、2025 年度改正により、「新しい船舶」には内陸船舶も含まれることとなった。

準備金として必要な額が 2 年連続して積み立てられなかった場合、その年度から通常法人税の課税制度が適用される。

3. おわりに

港湾・海運・水路省（2020 年に旧来の海運省から名称変更）が 2021 年に公表した「マリタイム・インド・ビジョン 2030」では、2030 年までの 10 年間に港湾インフラの近代化、物流効率の向上、内陸水路の活用、そしてグリーン・ SHIPPING への転換などに焦点を当て、3 兆ルピー規模の投資を呼び込むことを目指すとした。また同省が 2023 年に公表した「マリタイム・アムリット・カール・ビジョン 2047」は

（「アムリット・カール」とは、古代インド占星術の用語で、人間その他にとって大きな喜びへの扉が開かれる重要な時期を意味し、「黄金時代」などと訳される。）
2047年（インド独立100周年）までに港湾処理能力を100億トンレベルまで引き上げ、国内主要港湾のカーボンニュートラル化の推進等を通して、海事セクターのあらゆる側面でグローバルリーダーシップを確立することを最終的な目標としている。

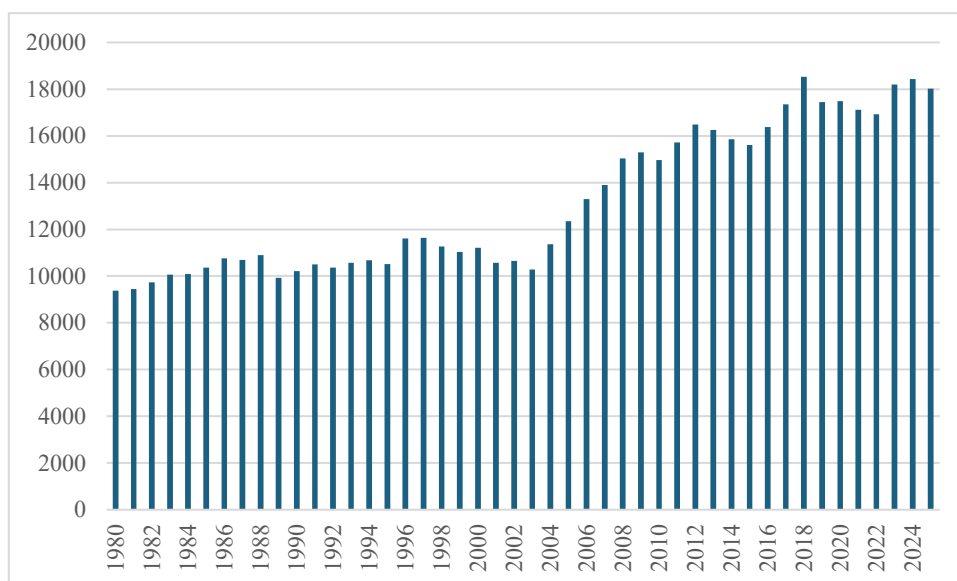
同ビジョンは、世界の商船隊におけるインド籍船のシェア（約1%）が低い現状にあること、また、重量ベースで輸出入貨物の93%以上及び総貨物の約39%が外国籍船によって運ばれており、その結果として年間750億米ドルを超える外貨流出が生じていることなどを指摘し、自国の経済発展の観点から自国籍船増加の必要性を強く訴えている。

インド政府は、海事産業の発展のためには税制優遇が重要な役割を果たすとの認識の下、トン数標準税制によってこれらビジョンを体現することを目指している。それ故に、同税制は本年に改正がなされてカーボンニュートラルに適した内陸船舶を新たに対象として追加した。その一方で運航船腹量に占める傭船比率の49%規制や帳簿上の利益の20%以上を「新しい船舶」の取得のために積み立てる準備金制度は維持し、海運企業に対して着実な船腹量の増強と設備投資を促しつつ、インド人船員を養成するための乗船訓練を義務付けて海事人材の育成も図っている。

ちなみに筆者が別件で海運総局を訪問した際（2025年11月7日）、シン・ビセン副局長は、インド人の船員育成は順調であり、2024年には約30万人を数え、10年前（約1.2万人）と比べて25倍以上となっていること、今では世界の船員の16%を占めるに至っていることなどを誇った。女性船員の育成にも積極的に取り組んでおり、上記の奨学金制度などにより、2021年には1,600人であったが、2022年3,300人、2023年4,800人、2024年5,900人と増加傾向にあるとのことであった。同副局長は、女性船員の活躍は海事産業におけるダイバーシティ（多様性）とインクルーシビティ（包括性）の象徴であり、今後もその育成に積極的に取り組む方針であると説明した。

インド政府による一連の中長期ビジョンからは、トン数標準税制が単なる海運業の発展支援策にとどまらず、自国海運企業・商船隊の成長を通して、外貨流出の抑制と海事分野での世界的なリーダーシップの確立に繋がるものという認識がうかがえる。インド国内の港湾や造船の発展とともに、海運業も期待通りに成長していくか、注目に値する。

【図】 インド籍船（1000 総トン以上）の船腹量推移（載貨重量トン数ベース）



(UNCTAD 統計より作成)

【表】 みなし利益（100 純トン、1 日当たり）

	2025 年	2004 年導入時
～1,000 トン	70 ルピー（約 122 円）	46 ルピー（約 80 円）
1,000 トン～ 10,000 トン	700 ルピー（約 1,218 円） + 53 ルピー（約 92 円）	460 ルピー（約 800 円） + 35 ルピー（約 61 円）
10,000 トン～ 25,000 トン	5,470 ルピー（約 9,518 円） + 42 ルピー（約 73 円）	3,610 ルピー（約 6,281 円） + 28 ルピー（約 49 円）
25,000 トン～	11,770 ルピー（約 20,480 円） + 29 ルピー（約 50 円）	7,810 ルピー（約 13,592 円） + 19 ルピー（約 33 円）

（レートは 2025 年 10 月 24 日時点。1 ルピー=1.74 円）

ダークフリート、シャドーフリートの問題と対応

上席研究員 中村 秀之

5月28日付けの本紙において概説したIMO第112回法律委員会の審議結果概要において、同委員会の中で不正登録、偽装登録機関に関する議論が発展し、ロシアに対する制裁措置によって生じている「ダークフリート」や「シャドーフリート」への対応が議論されることになった旨報告した。

ダークフリートの問題は、2025年3月にカナダのシャルルボワで行われたG7外相会合の「海洋安全保障及び繁栄に関するG7外相宣言」に取り上げられ、11月に同国のナイアガラで行われたG7外相会合共同宣言でも取り上げられた深刻な問題である。

また10月に本紙が企画したシンガポールセミナーでもこの問題が取り上げられ、11月の本紙ウェビナーでは、Kplerの山田氏が「ダークアクティビティ（海上での違法行為）船への制裁」と題し、データ分析から見えてくるダークフリートの活動の実態について説明が行われた。

1. ダークフリートについて

IMOでは、ダークフリート又はシャドーフリートの問題について、2023年12月に総会決議(A.1192(33))を採択し、旗国や寄港国に対して、SOLAS条約やMARPOL条約の履行確保、とりわけ、洋上での船舶間の貨物積替え(STS)に係る規則の順守の確保を要請している。同決議ではダークフリートについて、制裁を回避し、安全規則又は環境規則を順守しない、保険料を負担しない、又は他の違法な活動に従事する目的で、違法な運航に従事する船舶を言い、以下のものを含む、としつつ、次の6つの行為をあげている。①国際規則や確立された厳格な業界基準やベストプラクティスを順守せず、安全でない運航を行うこと、②意図的に旗国検査、PSC検査を回避すること、③十分な責任保険もしくは他の金銭的保証を維持しないこと、④意図的に商業的スクリーニングや検査を回避すること、⑤乗組員の福祉や安全、海洋環境の保護を保証する透明性のあるコーポレート・ガバナンスの下で運航しないこと、⑥安全上、保安上の正当な懸念がないにもかかわらずAISやLRITの送信スイッチを切断したり、船舶の実際の識別情報を隠蔽したりするなどして、船舶の検出を回避する措置を意図的に講じること。

一方、データを使って分析する場合では、船齢が15年以上、所有者が不明又はベネフィシヤル・オーナー(受益船主)が不明な企業構造を有し、制裁対象となっている油の輸送に用いられ、2020年5月に米国国務省が出したガイダンスに記載さ

れた行為（公海での貨物の船舶間積替え、AISのスイッチオフなど）に従事している船舶をダークフリートとみなしているといった話が聞かれる。

2. ダークフリートと保険

IMO 総会決議は、ダークフリートを定義するにあたり保険の問題に言及している。

原油タンカーの海上輸送は基本的に国際油濁補償制度の対象であり、この制度は1992年の民事責任条約（締約国146か国）と1992年の基金条約（締約国123か国）で成り立っている。このうち民事責任条約では、船主に対し同条約が設定する責任制限限度額まで付保義務が課され、旗国等の締約国が発行する付保の証明書を船内に備え置くことが求められている。この証明書は民事責任条約締約国の港において確認が行われる。この保険はほとんどの場合国際グループに所属する12のP&Iクラブ（日本船主責任相互保険組合もその一つ）によって提供されてきた。この12のクラブは制裁をロシアに対し課している国に所在しており、同制裁により課されているプライスカップを上回る価格での石油の取引に関わる海上輸送に保険を提供することが禁止されている。またプライスカップを下回る価格の石油の取引であっても証明書の確認、制裁対象ではない船舶、船主であるか否かの確認など煩雑な手続きが必要となる。

これにより、ロシア産原油、とりわけプライスカップを上回る価格で売られる原油の海上輸送には保険の手配ができなくなり、ほとんど輸送できなくなるはずであった。またプライスカップを下回る原油の販売はロシアの利益を大幅に引き下げると考えられた。

3. ダークフリートが生まれる背景

プライスカップの導入、それにとまなう保険の提供の禁止など、様々な制裁にもかかわらず、ロシアの資源輸出は大きなダメージを受けていないと言われている。現在の国際社会では、ロシアに制裁を課している国々だけでなく多くの石油を必要としているわけではなく、中国やインドといった新興国が大量に石油を必要しており、ロシア＝中国間、ロシア＝インド間の油を輸送するだけで十分採算が取れるビジネスが成立するようになっている（しかもインドが輸入し、精製した石油製品がEU諸国によって輸入されているという。）。ただし、インドも、米国をはじめとした、国際社会の圧力を受け、ロシアからの原油輸入を見直し始めているようである。

中国やインドに代表される新興国の中には、ロシア制裁にそもそも反対で、国内需要やビジネスの観点からロシア産石油を輸入したいと考えている国もある。一方、ロシアは少しでも高く石油などの化石燃料を売りたい。そのため、パラレル・

ワールドと言われるようなビジネス環境が生み出されている。制裁参加国所在の船主、運航者、船級、保険会社などで成り立っている海上輸送のビジネスが、まるで制裁に参加していない国において同じように行われているように見えるが、実は危険性の高い海上輸送がかなりの規模で行われている。

実際、制裁を課している国のタンカー船社がロシア産石油の海上輸送に慎重になっているとすると、輸出者側にしろ、輸入者側にしろ、十分な船腹量を確保することはできず、船舶の安全性に目をつむり、IMOの規制に違反しても、ロシア産石油を輸送するしかないと考え、実際そうしているようである。原油輸送に必要な保険はというと、ロシアの国営保険や実際に保険金支払い能力があるのかわからないような保険者が保険を提供していると言われている。

4. ダークフリートの実態・活動

ダークフリートは、AIS、GNSSなどの測位システムのジャミング、スプーフィングを頻繁に行っており、所在がわからない、もしくはいるべきところにおらず、いるはずのないところに存在しているという、他船からは非常に危険な存在である。ダークフリートはロシア制裁を逃れようとしているものだけでなく、イラン制裁やベネズエラ制裁に関連したものもある。また危険なオペレーションはロシア周辺海域にとどまらず、例えば、マレーシア南東、東方海域も危険なSTSのホットスポットと言われ、我が国に関わる海上輸送にも影響があるように思われる。

S&P GlobalのFactbox（2025年9月3日付）によれば、シャドーフリートは978隻のタンカーからなり、1億2700万載貨重量トン（DWT）で、世界の油タンカーの約18.5%となっているとのことである。なお、ロシアはこのうち561隻、約5000万載貨重量トン分のタンカーを利用しているという。

5. ダークフリートへの対応

5月の海事ウォッチャー欄でも書いた通り、IMO法律委員会では、偽装登録、偽装登録機関への対応ということで、ダークフリート対策にも取り組むことになったが、一部の国の反対により、ダークフリートという言葉は使われず、サブスタンダード船対策という言葉となっている。サブスタンダード船対策ということであれば、IMOは、トリーキャニオンの事故以来長きにわたり取り組んできており、またエリカ、プレステージの事故などを契機として、取り組みを強化し、一定の実績を上げてきた。

(1) IMOのサブスタンダード船対策

そもそも船舶の安全確保は旗国主義が原則であり、国連海洋法条約第 94 条 3 項でも「いずれの国も、自国を旗国とする船舶について、(…) 海上における安全を確保するために必要な措置をとる」と規定している。

一方、船舶を先進国に登録することによるコストの問題から、とりわけ 1980 年代以降に便宜置籍が大きく進み、その対応として国際社会、IMO は寄港国検査を強化することでサブスタンダード船を排除しようとしてきた。また旗国に代わって船舶を検査する船級協会や、実際に船舶を管理する船舶管理会社なども国際条約の規制の対象としたり、さらには IMO 加盟国に対する義務的監査スキームまで導入して旗国による条約順守確保を図るなど、IMO は国際機関としてはかなり踏み込んだ措置を講じてきたと言える。

(2) これまでの対策の限界

IMO のサブスタンダード船対策の下では、ダークフリートのような船舶の運航は旗国による検査か、寄港国による検査によって発見され、運航できなくなるはずである。しかし、船舶が寄港国検査における評価でブラックリストに載っているような国を旗国としていたり、そもそも存在しない登録機関に登録して旗国を偽装していたり、旗国が船級などの様々な証書の偽造を見破れず、そのまま登録を許したりすれば、旗国検査の仕組みは機能しない。

また制裁参加国や適性に検査を行う先進国の港に寄港しなければ、当然寄港国検査でひっかかることもない、という現状がある。

結果として、IMO の総会決議は、旗国や寄港国に対してその義務の履行を要請しつつ、さらに、沿岸国への要請としてダークフリートの動静を把握できるようなるべく、AIS 搭載義務の履行や、STS の通報義務の履行の確保を強調しているように見える。

(3) (寄港国ではない) 沿岸国の権限

旗国や寄港国の検査に限界があるとすれば、沿岸国が何かできないのか、と考えるのが通常であろう。しかし、国連海洋法条約上、領海では船舶の側に無害通航権があり、沿岸国は航行の安全、航行援助施設等の保護、環境の保全、汚染の防止等のために法令を制定することはできるが、この法令も外国船舶の設計、構造、乗組員の配乗、設備については適用がなく、また、船舶が沿岸国の平和、秩序又は安全を害しない限り、基本的に措置を講じることができない。さらに無害通航を停止できるのは自国の安全の保護に不可欠の場合であるとされている。

排他的経済水域では、船舶は公海と同じ航行の自由を享受するとされ、さらに沿岸国のできることは限られる。沿岸国の執行措置は、著しい海洋環境の汚染をもたらす又はもたらすおそれのある実質的な排出が生じたと信ずるに足りる明白な理由

がある場合において、船舶が情報の提供を拒否したとき又は船舶が提供した情報が明白な実際の状況と明らかに相違しており、かつ、事件の状況により検査を行うことが正当と認められるときに、船舶の物理的な検査を実施することができる（明白かつ客観的な証拠があれば、さらに船舶の抑留等の手続をとることができる。）とし、船舶からの排出がないと検査は行なえないこととなる。

6. 今後に向けて

現在、IMO 法律委員会では会期間の作業として、IMO の諸条約や基準で何らかの対応が取れないか、洗い出し作業をしており、その成果には大いに期待している。とはいえ、それで何とかなるかについてはあまり楽観できない。IMO 法律委員会関連条約で、航行する船舶を検査できる仕組みを持っているのは、大量破壊兵器の拡散防止のために採択された海洋航行不法行為防止条約の 2005 年の議定書で、それも批准書等の寄託の際などに別途 IMO 事務局長に通告をしている場合に限られている（8 条 bis）。

さらに IMO を離れると米国のように、麻薬の取り締まりなどのため、SUA 議定書類似の乗船、捜査の同意推定の規定を有する二国間乗船協定を締結している例や、国連安保理決議等を根拠とするものもないではない。大量破壊兵器や麻薬の密輸の場合は船舶内を確認しなければ、その立証は困難であるが、船齢 15 年と言わずとも、船齢 20 年、30 年を超えるようなサブスタンダード・タンカーは外観から判断することもできそうなものである。ダークフリートを取り締まるのであれば、外観から一見してサブスタンダードと判断できるような船舶は乗船や捜査を認めるというような仕組みがあっても良いかもしれない。しかし、そのような乗船、捜査の権限を沿岸国に与えれば、その濫用の危険があり、我が国にとって非常に重要な航行の自由や無害通航権が失われかねず、その方が不利益が大きいのにも思われる。

こうなるとやはり原則に戻り、旗国に期待するしかないのかもしれない。

いずれにしろ、ダークフリートの問題は深刻であり、今後の国際社会、IMO における検討に積極的に加わり、かつ慎重に判断していく必要があるように思われる。



国際海事機関（筆者撮影）



国際海事機関の会議場（筆者撮影）

【座談会 要旨】

海洋安全保障の観点から見た海上インフラのあり方

上席研究員 中村 秀之

海上輸送の重要性、「経済安全保障」概念の変容などについて話をしたうえで、実際に船舶を運航する運航要員、船員確保の問題、台湾有事に何が起きるかという問題、それに対して海運がどのように対応するかといった問題について対談が行われた。また、トランプ政権下の将来予測が難しい、この時代をどうとらえているか、安全保障の観点から港湾インフラや離島への投資などに何を期待するかについても、意見交換が行われた。

参加者：

司会・企画 柴崎隆一 東京大学大学院准教授
高橋杉雄 防衛省防衛政策局戦略企画参事官
中村秀之 公益財団法人 日本海事センター上席研究員



中村氏、高橋氏、柴崎教授

計画・交通 研究会会報

[3月号]

Association for
Planning and
Transportation
Studies

2026
[Mar.] 03

発行日
令和8年3月17日
発行所
(一社)計画・交通研究会



首都圏・日本橋

Photo: Sayaka UEHARA

03
March

- 02 座談会
—— 海洋安全保障の観点から見た海上インフラのあり方
防衛省防衛政策局戦略企画参事官 高橋杉雄
公益財団法人日本海事センター上席研究員 中村秀之
司会・企画: 東京大学大学院准教授(広報委員) 柴崎隆一
- 08 会員企業・団体百景
—— “地域に寄り添い、未来を創る” 地域づくりのパートナー
復建調査設計株式会社 総合計画部門 部門長 藤田章弘
- 10 インタビュー
—— 東日本大震災から15年—— 仙台空港の歩みと未来への防災
仙台国際空港株式会社 代表取締役社長 前田 基
- 14 視点
—— 東日本大震災から15年—— 流動の中の地域像を描くために
東京大学教授(当会会長) 羽藤英二
- 別紙 行事報告
次号予告・お知らせ

[座談会]

海洋安全保障の観点から見た海上インフラのあり方 Maritime Infrastructure

防衛省防衛政策局戦略企画参事官

高橋杉雄 [オンライン登壇]

Sugio TAKAHASHI

企画補佐

清水建設

古宇田剛史

(広報委員会副幹事長)

公益財団法人日本海事センター上席研究員

中村秀之

Hideyuki NAKAMURA

文責

東日本高速道路

辻 功太

(広報委員会幹事長)

司会・企画 東京大学大学院准教授

柴崎隆一 (広報委員)

Ryuichi SHIBASAKI

輸出入の99%以上を海運に頼る日本において、商船が海洋を安全に航行できる環境の確保は常に重要な課題となっています。今回は海洋安全保障に関する知見をお持ちの専門家の方々に、日本の海洋安全保障の現状、不確実な時代における備え、インフラへの期待などについて語っていただきました。

柴崎 大変お忙しい中お集まりいただきありがとうございます。計画・交通研究会には運輸・建設関係の企業が多く参加していますので、本日は海洋安全保障に関して基本的なところからお話を伺い、最後にはインフラへの示唆をいただきたいと思います。まず自己紹介からお願いします。

高橋 私は、本来は防衛研究所の研究員ですが、2023年8月から防衛省本省に勤務していて、2024年の夏から戦略企画参事官という職についています。この職は担当が広くて、宇宙やミサイル防衛に加え、海洋安全保障も含まれています。

中村 私は日本海事センターの上席研究員をしています。もともと早稲田大学の政治学研究科で国際法を専攻して博士課程までいったのですが、その後、在オランダ日本国大使館で専門調査員として3年間働きまして、そこで国際司法裁判所などの動きを見る仕事をしていました。その後、帰国を期に日本海事センターに入所しました。元から海洋安全保障が専門というわけではないのです



高橋杉雄 防衛省防衛政策局戦略企画参事官

が、最近では運輸総合研究所の「国際海上輸送ネットワーク確保の戦略的確保に関する調査研究」に参加したこともきっかけで、情報収集をするようになりました。

海洋安全保障と経済安全保障

柴崎 日本周辺を中心とした海洋安全保障全般についてまず高橋さんにお話しいただけますか。

高橋 日本は陸上国境を持ってない国なので、他国との接点はすべて海洋になります。そのため、平時から国境離島周辺での監視や、島がないところでもどんな船が海を通っているかという監視は行われなければいけません。また、最近では海の上だけでなく海底ケーブルの安全についても絶えず見ていなければなりませんから、海洋安全保障に関していえば、まず平時に海で起こっている様々なことを把握しておくことが必要になります。また、一般論としていえば、有事になった際には、海上でも必要な措置をとって対処していくことが必要です。

柴崎 海上安全保障の観点から、最近の話題というか、今までとどういったところが違ってきているのかについてお話しいただけますか。

高橋 最近の状況の変化で言うと、急激な軍拡を進めてきた中国の海軍の艦艇が、かなり頻繁に日本周辺に現れるようになってきたことが一番にあげられます。最近は西太平洋にもかなりの頻度で出てきています。

たとえば今年の6月に、中国の空母が初めて二隻同時に西太平洋に出てきて演習を行ったので、その監視や把握をしなければならないということがありました。また最近では、中国の軍艦が台湾の東側海域にかなり長くいるようですし、中国の沿岸警備隊である海警が海軍の軍艦と連携して訓練をすることも、新たな懸念となっています。

柴崎 今ご説明いただいたような事象が、一般の商船や海上輸送に対して与える影響についてはいかがですか。

高橋 本来、軍艦がそこにいるだけでは、海運への影響はないはずなんです。平時であれば別に攻撃はしてこないのです。ただし、特に最近の西太平洋における中国海軍のプレゼンスの増大、展開の増大というものは、もしかしたら、特に台湾の海上封鎖まで考えているのではないかという分析をしている民間のシンクタンクもあります。もしそういうことが起これば、海上封鎖というのは海運を止めるためにやることですから、もちろん影響が出てくると言えるのではないかと思います。

柴崎 海上封鎖のインパクトについては後ほどまたお伺いするとして、次に、中村さんに少しお伺いしたいと思います。私の個人的な感想として、海洋安全保障と経済安全保障という二つの用語が並立しているように感じており、その観点も含めて海上輸送へのインパクトについてお話しいただけますか。

中村 もともと海運業界では、2008年にトン数標準税制^{※1}を導入する際に、「経済安全保障」という表現が用



中村秀之 日本海事センター上席研究員

いられました。これは、第二次世界大戦において多くの船員が戦時徴用され亡くなられたという経緯があったことを踏まえ、全日本海員組合から戦争を前提とした議論には乗れないとの姿勢を示されたことから、災害や経済的な事由で海上輸送が滞った場合に、国民の生活、経済を守るという意味で経済安全保障という言葉が使われ、そのために政府が命令を出して国として使える船を確保するための税制が必要という話につながっていきました。

その後2022年に「経済安全保障推進法」が制定され、経済的措置を通じて安全保障を確保するという趣旨となり、まさしく安全保障のど真ん中に位置付けられ、トン数標準税制の導入当時とは意味合いが大きく異なることとなりました。この新たな「経済安全保障」には、国際貿易のインフラやロジスティクス分野は当初ほとんど含まれておらず、船舶のプロペラやコンテナを扱うプログラムなどがようやく対象となってきた程

度です。また、経済安全保障という言葉の範囲もだいぶ変わってきていると思います。昔は資源やエネルギー供給の確保をさしましたが、今では技術や物資全般に広がっており、ゲーム機すら安全保障対象になった時期もありました。

なお、アメリカでは、もともと民主党政権の頃から海事産業の再興が必要という議論は出ていましたが、トランプ政権になって非常にハイライトされており、造船や海運は安全保障上、不可欠な産業と位置づけられるなど、急速に議論が進んでいます。ただし、船員への安全上の配慮については、十分に議論されていないと感じています。

柴崎 ありがとうございます。ちなみに港湾分野が経済安全保障に含まれていないのは、ステークホルダーが多すぎて合意を得るのが難しいと予想されたためと聞いたことがあります。ただ、数年前に名古屋港にサイバー攻撃があって3日間ほどオペレーションシステムがシャットダウンしたことを契機に、経済安全保障



柴崎隆一 東京大学大学院准教授(広報委員)

※1(トン数標準税制)：2008年に導入、2009年に適用開始された外航海運事業者を対象とした法人税額算定方式の一つ。計画的かつ安定的な日本船舶の確保や乗組員の育成及び確保を図ることを目的としている。

の対象に港湾も含めるべきとの検討が始められているようです。

一方で、船員に関する問題が依然として取り上げられていないという点については、課題として残っていると思われました。船員の問題に関して、高橋さんからコメントはありますか。

高橋 難しい問題ですが、第二次世界大戦において民間の船員に多くの犠牲が出てしまったことについては強く認識されています。アデン湾の海賊対処への派遣の際には、当時の旧日本海軍のことについて海上自衛隊の幹部が船員組合に謝罪の意を伝えたと聞いています。そうした歴史的認識は今でも共有されています。

柴崎 ありがとうございます。中村さんのお話では、当初の経済安全保障は災害対応や防災が念頭にあったとのことでした。そういう非常時に備えて、自衛隊ではフェリーを契約して借り上げる仕組みがあると聞いています。

高橋 経済安全保障の所管は経済産業省で防衛省ではありませんが、自衛隊の活動というものは自衛隊だけで行っているものではなく、物流インフラも必要とします。そのため、例えば「ナッチャンWORLD」など複数の船をPFI形式で、平時は民間利

用として普通に経済活動してもらいながら、必要な時に防衛省が借り上げる仕組みを作っています。防衛省が借り上げる際は、普通の民間人として運航してもらうわけにはいかないため、乗組員は予備自衛官が務めることとしていて、必要な際には現役自衛官として活動してもらおうという仕組みになっています。

中村 海上自衛隊の出身者が早期退職して自衛隊を離れる際に、経験を踏まえて海技免状の一部試験を免除して免状を取得してもらい、船員不足を補う仕組みがあると思います。離職される方、雇う側双方にとってニーズがある制度だと思いますし、一部では使われているようですが、あまり広がっていないようです。この制度が広がれば、元自衛官の方がいざというときに海上輸送に従事できることになるようにも思いますが、高橋さんいかがでしょうか。

高橋 この制度は、海上自衛隊員が護衛艦を操舵する際の資格が一般船のそれと互換性がなかったことが課題としてあり、海技士の資格を取りやすくする制度改正が最近行われました。まだ改正したばかりですので、実際に活用した人は多くありませんが、今後増えてくることが期待され

ます。ただし、家庭の事情で船に乗れなくなったため離職する人などもありますので、退職した自衛官全員が民間商船の乗員になるわけでもないと思います。

有事の際にシーレーン確保は必要か？

柴崎 次に台湾有事のシナリオに関して伺いたいと思います。最近では国会等でも多くの議論がなされていると思いますが、今の台湾有事に関する議論と過去緊張が高かった1990年代を比較して違いはあるでしょうか。

高橋 台湾海峡有事は、冷戦時代から心配されていたシナリオではありません。1995～96年に起きた台湾海峡危機の際は、中国が台湾上空を横断する形でミサイル発射の演習を行い、それに対してアメリカが空母二隻を派遣して中国側を抑止しました。中国にとっては、台湾側に対する軍事的な威嚇のメッセージがほぼ中和された形となりましたので、非常に大きなショックを受け、二度と同じ目には遭わないという強い意志で軍拡に進むきっかけとなったと言われています。

現在では、中国海軍は西太平洋に進出し、船への攻撃も可能な長距離ミサイルも相当数有しているため、民間のシンクタンクでは、当時のようにアメリカ空母が台湾海峡に展開するのは困難になっており、有事に中国が西太平洋までに及ぶ広範囲を海上封鎖するというのも、現実的に備えなければならないシナリオとして分析されています。これが1990年代との大きな違いです。

柴崎 実際の戦争になってしまうとさらに話は違ってくるとは思います



ナッチャンWorld



台湾有事の際の迂回航路

が、海上封鎖が行われただけで一般の商船にとっては迂回を強いられ、台湾海峡周辺を通れないだけでなく、西太平洋までに及ぶ広範囲に影響が出るということでしょうか。

高橋 そうですね。私の専門ではありませんが、そういうことが起これば保険料も高騰するでしょうし、航路や運航の仕方でも変更せざるを得ないので、経済活動全体に影響が及ぶことになると思います。

柴崎 中村さん、この点についてどのようなインパクトが考えられますか。

中村 仮に海上封鎖ということになれば、封鎖された海域を通航することは困難になりますので、保険についてもその地域は戦争保険を付与しなければ通れない、もしくは戦争保険すら付与できるか分からないという不透明な状況になります。結果として、迂回航路を取らざるを得ず、航行日数が増加してしまいます。

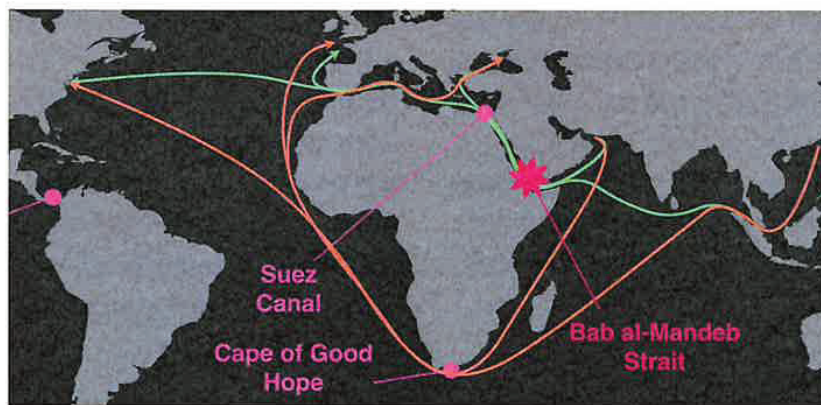
ただし、このためにシーレーンの確保が重要とされていますが、有事になれば商船はその地域を避けて航行するだけなので、個人的にはあまり重要ではないと思います。なぜかという、海運は必ず特定の「レ

ーン」を通る必要はなく、ミサイル攻撃などの危険があれば迂回して別の航路を通れば良いからです。例えば、紅海がミサイル攻撃されてスエズ運河が使えなくなった際に喜望峰経由に切り替えたように、航路は柔軟に変更できます。ただし、喜望峰周りへの転換は、コロナ禍の混乱の後で、新造のコンテナ船が次々としてきたタイミングだったため、たまたま運賃もそれほど高騰せずに済んだという側面もあると思います。「レーン」について言えば、どうしても通らなければならないのはホルムズ海峡くらいで、他は避けて通ることができます。

しかし一方で、台湾有事の際に中国海軍が西太平洋まで展開すると、迂回範囲が広がり、その程度によっては海運に対するインパクトは大きく変わってきます。仮に太平洋の西側は全部通れないことになると、相当に迂回しなければならず、船の不足や運賃の急騰につながると思います。重要なのはレーンではなく、安全な水域がどこまで確保されるかであり、それが海運にとって最大の関心事だと思います。そういう意味では、どこまで迂回を想定しなければならぬかという点についてなにか見通しはあるのか、高橋さんにお尋ねしたいです。

高橋 端的にお答えすると「分からない」という答えになります。おっしゃられたようなシナリオを仮定して個人的な見解としてお答えすると、まず船に対する脅威として、中国からグアムを超えるまでの射程がある対艦弾道ミサイルがありますが、そのミサイルは商船を狙うことはないと思いますので、民間商船としては気にする脅威でないと考えます。

一方で、シンクタンクの議論などを踏まえて考えると、例えば中国が潜水艦を展開させてアメリカ空母を迎撃しようとした場合に、ちょうど



喜望峰経由の代替航路

そこに商船が通ったら攻撃される可能性はあるかもしれません。だとするならば、中国の潜水艦がどこまで展開されているかという点と、これに加えてどう保険料を設定するのか、保険料の設定すらできない範囲がどう設定されるかという経済的な観点からの議論になってくるのではないかと個人的には考えます。

柴崎 少なくとも日本の船会社は、危険が少しでもありそうなところは避けるというのが基本的な方針と聞いていますので、迂回ルートについてもかなり安全を重視したものになると予想されます。

高橋 海運保護を目的とした船団護衛の事例としては、ソマリアの海賊対策があります。このケースでは、安全に通れる海峡を決めてその周辺をパトロールする形をとっています。また、今はなくなりましたが、ウクライナ戦争において黒海の穀物輸出合意^{※2}で安全な航路を確保したことがありました。民間商船の安全エリアを決めるというのはお互いにとって重要ですし、有事が何年も続く可能性が否定できないとなると、関係する国すべてにとって海運の維持は重要な課題だと言えます。

柴崎 1990年代との違いとして、中国自体がこの30年で大きく経済成長を遂げ、中国発着の海運の比重が30年前と比べて非常に高くなっている点もあると思います。このため、たとえ有事が起きたとしても、黒海穀物イニシアチブのような関係国間での合意形成は必要になると思います。

不確実な時代をどう捉えるか？

柴崎 先ほどトランプ政権になって造船業への関与の仕方が変わったとのお話がありました。政権が変わると方針が変わるというだけでなく、トランプ政権になってからも、たとえば関税政策などはころころと税率が変わるようなことがあり、需給バランスを読み切れないので海上運賃も乱高下するなど、政治によって国際物流・海事業界全体が振り回されるというか、不確実性が高まっていて、将来が読みづらくなってきていると思います。高橋さんは研究所でも長く仕事をされておられたとのことですが、将来予測の内容についてお尋ねするというよりも、むしろ不確実な将来に対してどう向き合えばよいかについて、お考えがあればお聞かせください。

高橋 なかなか難しい質問で、それがわかれば苦労しないです(笑)。ただ、現代史を振り返ると、30年くらいを一つのサイクルとして時代の雰囲気の変化してきていると感じます。1950年代半ばから80年代半ばまでの冷戦時代、その後のグローバル化の時代が2020年代のウクライナ戦争まで続いたと考えると、この不安定な時代というのも、今後30年くらいは続くのではないかと個人的には考えています。

この不安定な時代に未来を予測することは困難ですが、一方で、不確実性の幅をある程度見積もる「シナリオプランニング」の手法で考えるのも有効だと思います。つまり、影響度が大きく、不確実性が高いファ

クター、トレンドを2つぐらい見つけて、それぞれに2つの軸を作ると、4つのシナリオができます。このどれになるかを予測することはできませんが、将来あり得る状況のイメージを持つことはできます。このようなイメージを持っておくと、現実には驚かされるような出来事は少なくなると思います。また、驚くようなシナリオを作ってみて、どういう条件のときにこのシナリオが起こるのかと考えることも、心構えを作る手法として有効だと思います。

中村 私は学問的にそういうことを考えてきたわけではありませんが、自分が学生だった1990年代後半から2000年代初めにかけて、世界的にパラダイムシフトが起きて、グローバル化の進展、“The World Is Flat”^{※1}とよばれる世界への変化を感じていました。私は国際法を学んでいたのですが、国際法は国ごとに管轄権があって、国がその国土領域を管理するということが基本にあるはずが、その国境や主権の考えが薄まっていきました。一方で、これに代わるべき国際社会のルールは不十分で、弱い強制力しかない仕組みのなかで、本当に自由にしたなら、ルール無用の世界になってしまうのではないかと心配していました。結果として、たとえばそのルールを一生懸命守ろうとした日本はこの30年間必ずしも成功したとはいえ、むしろルールの隙間をうまく使って利益を得る国が増えているように思います。トランプ大統領も、今まで構築してきたルール、たとえばWTOの自由貿易ルールは自分たちに不利になって

※2(黒海穀物イニシアチブ)：ロシアによるウクライナ侵攻により停止していたウクライナの黒海港湾からの穀物輸出を再開するために、当事者二か国およびトルコ、国連の間で約した合意。2022年7月に発効するも、一年後にロシアが離脱して終了した。

いると考えて、あのような関税を仕掛ける動きになっていると思います。

このように、グローバリゼーションの時代しか知らない人から見ると最近の情勢は信じ難いかもしれませんが、現在は振り子が戻るような転換期にあり、グローバリゼーションの時代が終焉し、国家主権が再び強調され国家間の競争が前面に出る時代に移行しているように感じます。

柴崎 お二人から30年サイクルで見たほうが良いという趣旨のコメントをいただきました。先ほど話の出たフーシ派の攻撃による商船のスエズ運河の迂回について、迂回がこのように2年経ってもまだ続いているなんていうのは、自分の想像の範囲を超えたことが起きたと思っていたのですが、よく考えてみると、当時とは通航船舶の種類もだいぶ変わっていてインパクトの出方も異なるとはいえ、スエズ運河は1960年代から70年代にかけて8年間封鎖されていたことがあって、今のお話を伺って長い目での視点が必要と改めて感じました。

インフラへの期待

柴崎 最後のテーマになりますが、例えば港湾インフラや、経済効率性だけでは進まない離島への投資など、安全保障の観点からこれを支えるインフラへの期待についてお話をいただけませんか。

高橋 どれほど情報が進んでもインターネットではモノは送れないので、物流の重要性は変わりません。特に日本は島国ですので、海運は今後も日本の生命線です。海上輸送路だけでなく、船員や造船など、海事産業を構成する全ての基盤整備が不可欠で、それぞれに対して、お金と手間をかけ



中村氏、高橋氏、柴崎教授

ていく必要があると思います。我が国の場合、海運の力が衰えてしまうと、国境離島の保全という意味でも課題がありますので、国力の中核的な要素として、海運や海事産業を維持し続けるために知恵を絞っていく必要があると思っています。

中村 日本という国は、理由はわかりませんが、なぜか国内の整備にばかりお金をかけてきて、国内がきれいでも便利ならそれでOKという雰囲気があり、日本は貿易の99%以上を海上輸送に頼っていて、その結節点である港湾は非常に重要なインフラであるにも関わらず、なんとなく見過ごされてきたと感じています。海運・造船業界などの人たちがもっと自分たちに目を向けてほしいと言いつけてきたにもかかわらず、世の中の関心事項に上がってこなかったわけです。それにより、造船や港湾などのインフラ整備が大きく遅れてしまっています。韓国や中国と比べても、造船所や港湾の自動化やデジタル化は全然進んでいません。海運はかろうじて国際競争力を維持してい

ますが、これは日本とのリンクを切ることによって生き残っている側面があり、国としては好ましくないサイクルと言えます。

日本としては、外との繋がりに目を向けて、造船や港湾だけでなく航空・空港も含めて投資・整備を行って国際競争力を高めていかないと、産業のリショアリング^{※3}も進みません。今は業界として追い風の状況になってきていますので、チャンスを活かして行ってほしいです。

柴崎 新しい政権になって、日本経済の成長エンジンとなる17の戦略分野が選定されました。その中で、造船分野が2番目、港湾ロジスティクス分野が14番目に位置づけられました。さらに海洋や防衛分野も含まれています。この点からも、中村さんが言われたように追い風が吹いていると思いますので、我々の立場でも、海上輸送機能を維持・向上させていくことの重要性を認識してもらえようような努力が必要であると思いました。本日はありがとうございました。

※3(リショアリング)：自国での事業拠点を他国に移していたものを、再び国内に戻すこと。

