

シンガポールの海事産業強化施策について

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1407
日本海事センター企画研究部
研究員 本図 宏子

【ポイント】

- 太平洋とインド洋を結ぶ海上物流の要衝に位置するシンガポールは、地の利に加えて、税制優遇措置を拡大し、寄港船舶数を順調に伸ばしている。しかし、ハブ港をめぐる各国の競争は、生産基地を背後に抱える中国の各港湾の躍進にみるように激しさを増しており、既に 2010 年にはコンテナ取扱量で上海に首位の座を明け渡すなど苦戦している。
- これまでシンガポールは物流拠点としての地位を固めてきたが、近年では船舶売買契約書標準約款の策定や海事仲裁機関の設立といった新たな取組を進め、法的インフラ整備等ソフト面においても国際海事拠点としての機能を強化している。
- 一方、企業集積による人件費や不動産価格の高騰といった企業誘致面での課題を抱え、長期的には不安要素も存在する。

1. はじめに

日本海事センターでは、2011 年度より「諸外国の海運関係施策」をとりまとめているが、シンガポールについても 2012 年 10 月に調査を行った。今般、本年 5 月下旬に海事行政全般を管轄するシンガポール海事港湾庁（Maritime and Port Authority of Singapore (MPA)）や現地関係者を訪問しそのフォローアップを行ったので、シンガポールにおける海事産業強化施策に関する最近の状況についてレポートしたい。

2. シンガポールの海事政策に関するフォローアップ調査

MPA は、海運企業及び船舶金融や船舶ブローカー等の海事関連企業に対し、各種の税制優遇措置を設け企業誘致を積極的に推進している。優遇税制の要件や効果等に関しては、2012 年度の日本海事センターによる調査で詳細にとりまとめられており（日本海事センターホームページに掲載の「諸外国の海運関係施策」（2013 年発行）を適宜参照されたい）、前回の調査時以降新たに実施された政策につき紹介する。

シンガポールにおける海事関連の税制優遇措置では、代表的なものとして、認定国際海運企業（Approved International Shipping Enterprise (AIS)）が挙げられ、AIS に認定されると、外国船籍による収益も含め海運収益に対する法人税が免除となる。AIS の適

用期間としては「更新可能な10年間（適用最大期間30年まで）」または「更新不可能な5年間」という2種類があるが、2013年より、適用最大期間が30年間から40年間へと拡大された。

なお、AISの認定条件として、以前はシンガポール籍船の割合やシンガポールでの年間支出額等が条件として課せられていたが、2002年に当該条件は撤廃され、現在は「世界的なネットワークを有すること、十分な実績があること、明確な事業計画を有しシンガポールでの業務の拡大をコミットした海運企業」という要件のみが公表されている。前回及び今回の調査において、AIS認定に際する具体的な基準や認定企業数等の統計情報について問い合わせたが、MPAは明らかにしなかった。シンガポールの優遇税制は「オーダーメイド税制」と称され、当局と進出企業が相対で交渉して優遇条件が決定され、優遇を受ける企業には守秘義務契約を締結して交渉過程や結果について口外させない体制を取っている。現地関係者へのヒアリングによると、AISの認定に際してもMPAとの個別交渉で決定され、認定にあたっては企業側の事業計画の詳細についてMPAの意向を汲みつつ策定していくということである。なお、認定にあたっては、シンガポールにおける雇用や修繕等のコスト支出の規模など、シンガポール経済にどれだけ貢献できるかが重視されるとの現地関係者の話であった。MPAは誘致したい企業に対しては手取り足取りサポートするなど非常に友好的な姿勢であるため、外資企業に評価が高いのは当然であるが、こうした「オーダーメイド税制」は公平性・透明性に欠けると指摘もある。

税制優遇措置の拡大に加えて、2013年7月には港費（Port Dues）が改訂されることが公表された。MPAは、ハブ港としての国際競争力を高めることを目的として、優遇幅を拡大するとともに複雑な港費スキームを簡略化した。主な改訂点としては、2014年6月までとされていたコンテナ船に対する港費の20%引き下げ措置が同年7月から永続的に継続されることとなったことである。また、限られた停泊地をより効率的に使用するため、10日間以上の長期停泊船舶への港費の引上げ及び1～5日間の短期停泊船舶の港費の引下げが実施されている。MPAは、港費改訂により、シンガポール港寄港船の80%以上の船が恩恵を受け、年間総額約2,200万シンガポール・ドル（18億400万円）のコスト削減に寄与すると予測している。

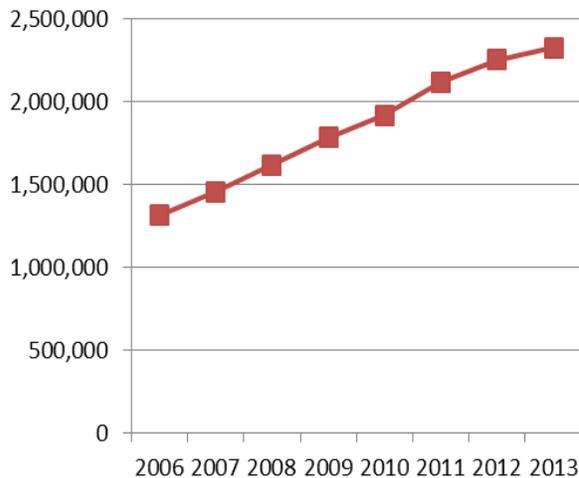
シンガポールの港費改訂は、アジアのハブ港をめぐる各国間競争の激化が背景にある。マレーシア政府は、「シンガポール経由の国際自国貨物をマレーシア国内で取り扱う」という海運政策を立案するなど競争意識を露わにしており、タンジュン・ペレパス港の開港にあたり、安い港費や各種優遇措置を掲げて船会社への誘致活動を積極的に展開した結果、2000年にマースク、2002年にエバーグリーンがマラッカ海峡水域周辺国の中継貨物の積み替え基地をシンガポールからマレーシアに移した。MPAに地域間競争の激化に関する見解を聞いたところ、担当者は、「海運自由の原則」を基本とする海運業において国際競

争は不可避であるという認識のもと、シンガポールに海事企業が集積するのは、①税制優遇、②太平洋とインド洋を結ぶアジアの海上物流の要衝に位置するという地理的優位性、③政治的安定性と政府の効率性、④開放的な経済・法制度の充実等ビジネスインフラの信頼性、⑤優秀な人材の存在に加えて、⑥資源国の中東や豪州と近く、資源メジャーの誘致によりアジア最大の石油精製拠点を備え世界最大級の燃料補給港でもあるなどの様々な要因があると説明した。

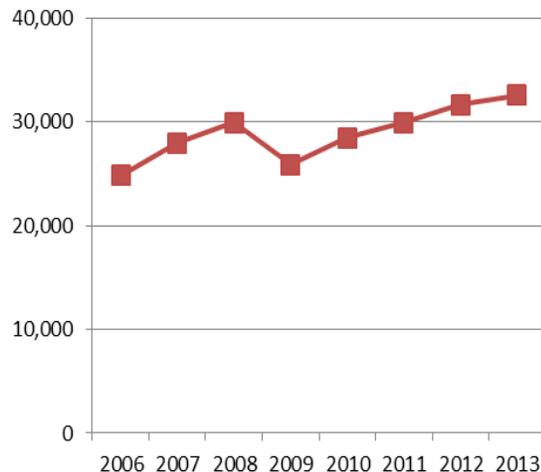
実際、シンガポール港に寄港する船舶は図1の通り順調に増加しており、2013年時点において入港船舶量は2006年比76.8%増の23億2,612万GTとなっている。

一方、コンテナ総取扱量は図2の通り2006年比で31.4%増となっており、入港船舶量ほどの伸びはない。2005年から堅持していたコンテナ取扱量世界一という称号も、2010年以降上海港に奪われた。上海以外にも、生産基地を背後に抱える深圳、寧波、広州、青島といった中国の各港湾は、大水深バースの港湾設備を整備してコンテナ取扱量を伸ばしている。このような傾向の中で、ハブ港を巡る競争に勝ち抜いていくことは可能であろうか。

(千GT) 図1. シンガポール入港船舶量の推移



(千TEU) 図2. コンテナ取扱総量の推移



(出所)シンガポール海事港湾庁(MPA) Annual Reportより作成

シンガポールは港湾機能を一段と強化すべく、現在4か所にあるコンテナターミナルを西部のトゥラス地区に集約して新港建設に着手することを2012年10月に発表し、約10年後の完成を目指している。新港は、工業団地や国際航路に近いうえ、水深があつて大型コンテナの寄港にも適しているという好条件を備えている。集約によりターミナル間のト

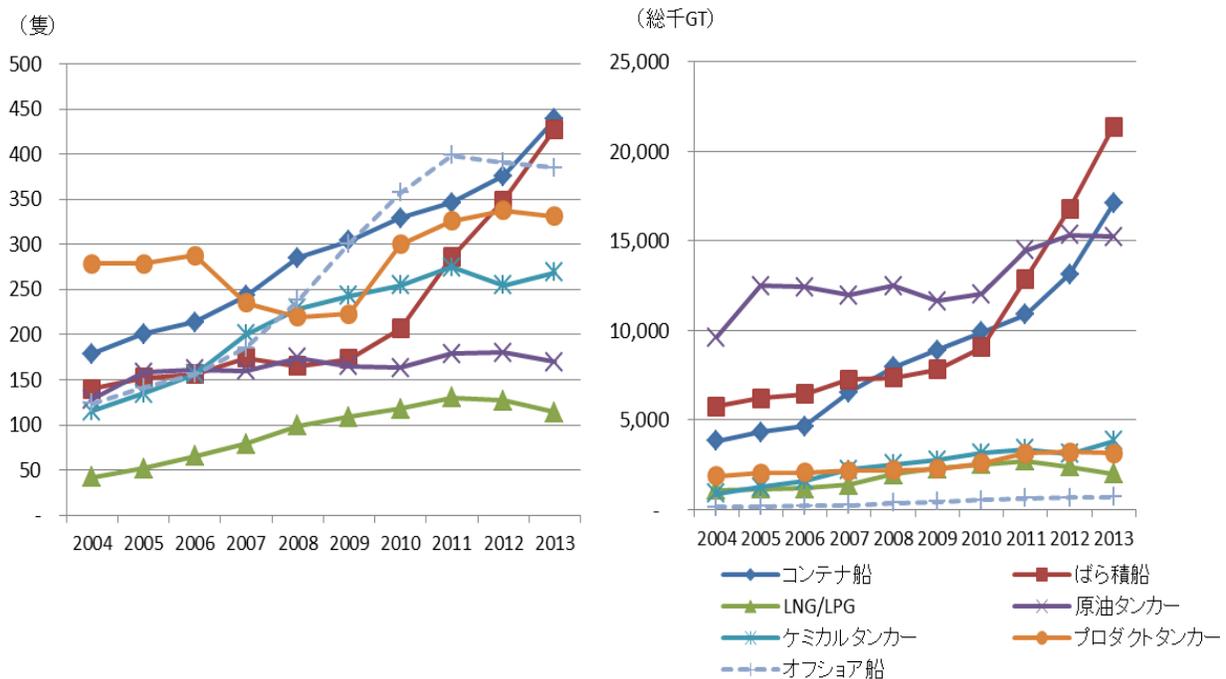
ラックによるコンテナ輸送の手間が省略され、その処理能力は現状の約 2 倍の 6,500 万 TEU まで増加すると MPA は予測している。

図 3. シンガポール コンテナ港



また、シンガポール籍船は、船腹量が 2006 年から約 2 倍に急増するなど順調に増加し、2013 年末時点では世界 5 位となっている。船種別に上位からみると、図 4 の通り隻数ではコンテナ船、ばら積船、オフショア船、プロダクトタンカー、総トン数ではばら積船、コンテナ船、原油タンカーの順となる。今後、MPA は海洋資源開発分野の船籍増加に、より力を入れていくとしている。

図 4. シンガポール船籍の増加（船種別）



(出所) IHS Fairplay World Fleet Statistics 各年版より作成

3. 近年の海事産業強化に向けた取組

シンガポール海事政策の最大の強みは、港費収入は一般財源とならず全てMPAが一元管理し海事産業の支援・強化のために使用できるという点にある。これは、初代首相リー・クアンユーが、海事産業の国策としての重要性を鑑み定めた方針である。他分野とは異なり、予算要求等の手続きを経ずに海事産業の発展のために様々な施策を行うことが可能となっている。

シンガポールは、北東アジアと欧州を結ぶ航路上にある地勢的利便性を備えたハブ港であり、トランシップ貨物が占める割合が85%にも達する世界の中継貿易拠点であることから、通常の港よりも港費収入が多い。それが全て海事産業のために使用されることから、海事企業にとっては非常に恵まれた環境といえる。以下、シンガポール政府の海事産業強化に向けた近年の取組について紹介したい。

近年、MPAは、産業界や学术界と連携して財団を設立し、海事産業への支援を行っている。例えば、法律・税制・人材育成等のビジネスサポート面では2004年にSingapore Maritime Foundation(SMF)が、最新技術の研究・開発に関しては、2011年に

Singapore Maritime Institute (SMI) が設立されている。本稿では、今回調査で訪問した SMF の取組について述べる。

これまで、シンガポールは海上輸送の物流拠点としての地位を固めてきたが、今後は海事仲裁機関の設立や船舶売買契約書の標準約款制定といった法的インフラ整備等ソフト面においても英ロンドンと並ぶ存在になることを目標に、SMF は MPA の全額出資により設立された。SMF の会長は船主協会、造船協会のトップが交代で就任することとなり、役員は 10 名のうち MPA 事務方トップの Tan 氏を除き海運企業、造船関連企業、船舶金融、海事法、ブローカー関連企業等の民間セクターの代表であることから、SMF の取組には民間企業の声が大きく反映されている。

SMF の主要業務としては、世界各国から 300 社以上が出展する国際展示会 SEA ASIA の主催が挙げられる。また、国際交流推進事業の一環として、SMF は船主間の相互信頼と協力関係の育成を目的に設立されたアジア船主フォーラムの事務局を 2007 年にシンガポールへ誘致している。SMF は誘致にあたり、設立後 3 年間は事務局の全運営費につき補助金を拠出し、現在でも運営費の 1/3 について補助金を支給している。

また、SMF は、民間セクターからの要望を反映したよりよい政策提言を行うべく、船舶金融、船舶保険、海事仲裁に関するワーキンググループを主催している。船舶金融、船舶保険ワーキンググループでは、シンガポールを海事金融のハブとしてより発展させるべく、金融スキームの開発等について検討している。海事仲裁に関するワーキンググループでは、シンガポールをアジアにおける海事仲裁の中心地とすべく検討している。その成果の一つとして 2009 年には仲裁関連組織の機構改正を行い、シンガポール海事仲裁所 (Singapore Chamber of Maritime Arbitration (SCMA)) が設立された。通常、国際仲裁では、係争額に比例して仲裁機関の管理費用が徴収され、裁判費用のうち大きな割合を占めるが、ロンドン海事仲裁人協会が実施する国際仲裁では、管理費用は徴収されない。SCMA においても、ロンドンと伍していくために仲裁の管理費用は徴収しておらず、SMF から補助金が拠出されている。

法的インフラ整備に関しては、2011 年にシンガポール独自の船舶売買契約書の標準契約書式を策定した。これまで船舶売買市場では、売り手側である西欧諸国で策定された標準書式が主に使われてきたが、買い手側であるアジア諸国の船主からの要望に基づき、2 年間に渡りアジア各国の法律家や船舶金融専門家、船主と議論を重ね、最新の船舶売買取引や船舶金融慣行を反映した契約書式を作成した。これまで、約 150 件以上の取引において同契約書式が使用されており、アジア船主フォーラムも同契約書式を使用することを推奨している。なお、標準契約書式においては、仲裁地をシンガポールとしており、同国における仲裁件数増加に貢献している。

人材育成に関しては、シンガポールにおいては、金融・IT業界等が学生にとって人気の職種であり海運業界は人材の確保に苦戦していることから、SMFは優秀な人材確保のため大学時代を含めて長期スパンで取組を行っている。例えば、海事関係学科への奨学金供与については、2007年より海事関連企業と共催してこれまでシンガポール国立大学やナンヤン工科大学等の海事関係学科に320万シンガポール・ドル（約2億6,280万円）を拠出している。SMFのホームページによると、この奨学金スキームのスポンサーとして、日本企業では川崎汽船の現地法人が参加している。また、就業支援には特に力を入れており、リーマン・ショックによる経済不況に伴い企業が採用を控えた2010年においては、就職難に陥っていた海事関係学科を卒業する学生の就業を支援すべく、当該社員の給与の3/4に当たる約1,500シンガポール・ドルの補助金を1年に渡り拠出して企業に採用を働きかけるなど、非常に手厚い取り組みを行っている。

4. おわりに

政府による海事産業への強力なバックアップ体制の背景には、首相が国家設立の初期段階で海事産業を国策として育成すると定めて迅速な意思決定を可能とする行政組織体制が構築されたことがある。不況によりマイナス成長に陥った1980年代には、長期的な国家成長戦略を検討すべく経済委員会が設置され、競争力を失いつつある製造業に代わり、物流や金融業をはじめとしたサービス業を成長産業として育成・強化すること、及び多国籍企業の地域統括本部誘致を積極的に行うことに活路を求めるという方針が決定された。その後も、政府省庁の横断組織により成長戦略が練られ、2010年に公表された最新の成長戦略でもビジネスハブ機能を強化すべく海運を含む物流業の強化を打ち出している。

一方シンガポールは、課題も抱える。ハブ港をめぐる各国間の競争激化に加え、優遇税制により多くの企業が集積した結果、人件費や不動産価格が高騰し、企業はコスト高に頭を悩ませている。物流面においては、中国やマレーシア等の近隣諸国の港湾整備によりトランシップ貨物が減少している。

また、シンガポールは建国以来、世襲色の強い一党独裁政権であり、集会の自由や報道の自由等が制限されるなど管理主義的社会的色彩が強い。政府が強力なリーダーシップを取って、様々な産業育成政策を展開することが可能なのはそれゆえともいえるが、2011年の総選挙では所得格差の拡大や外国人の急増に対する不満が高まり、与党支持率は過去最低となり野党が躍進するなど政治的安定性も盤石ではなくなり始めている。

シンガポールは現在、ソフト・ハード両面において海事拠点としての機能強化に向けた取組を着々と進めている。多くの海事関係企業が日本からも進出しているが、シンガポールの今後については先に触れたような懸念材料も踏まえておく必要がある。