

1

海上安全・保安の確保への取組

(1) 世界の海賊等事案の発生状況

国際商業会議所、国際海事局（IMB）の年次報告書によると、2013年の海賊・武装強盗・窃盗等（以下「海賊等」という。）事案発生件数は、世界全体で264件であり、2012年の297件より減少している。

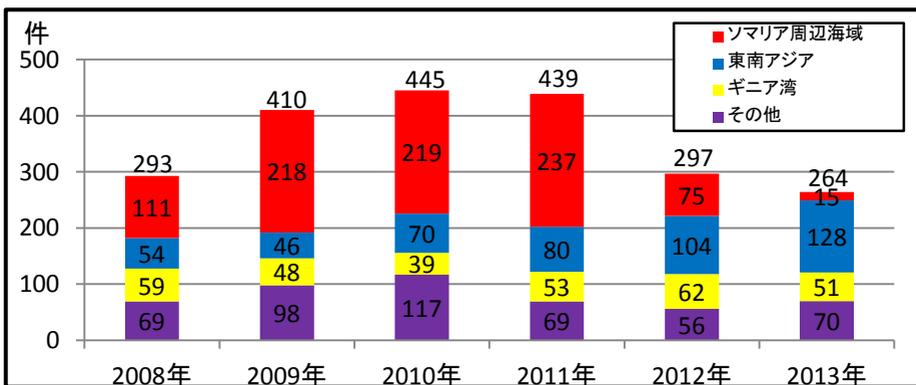
そのうち、ソマリア周辺海域^{※1}における海賊等の事案発生件数は15件であり、前年の75件から大幅に減少している。また、ハイジャックされた船舶は2隻（前年14隻）、人質は34人（前年250人）であり、これらについても大幅に減少しているが、8件の事案については銃器等を使用した凶悪な事案であった。

また、東南アジアにおける海賊等事案発生件数は128件となっており、2009年を境に増加傾向にある。同地域における海賊等による被害は、錨泊中または停泊中の船舶に対する被害が大半を占めている（104件）。このほか、ギニア湾^{※2}においても、51件（うち、ハイジャックされた船舶は7隻）の海賊等事案が発生している。

なお、2014年3月31日現在における本年の海賊等事案発生件数は、49件（昨年同時期から17件減少。うち、ハイジャックされた船舶は2隻。）であり、46名の乗員が依然として拘束されたままとされている。

- ※1 2008年はソマリア、アデン湾及び紅海で発生している事案、2009年以降は、ソマリア、アデン湾及び紅海の件数にアラビア海、インド洋及びオマーンで発生している事案を計上している。
- ※2 IMBのデータから、アンゴラ、ベナン、カメルーン、コンゴ、ガボン、ガーナ、ギニア、ギニア・ビサウ、コートジボワール、リベリア、ナイジェリア、コンゴ共和国、セネガル、シエラ・レオネ、トーゴの15カ国で発生している事案を計上している。

図表 I - 2 - 1 世界における海賊等事案の発生件数の推移



(出典)IMBの資料を基に海事局作成

(2) 日本関係船舶における海賊等被害の発生状況

2013年の1年間に国土交通省に報告された日本関係船舶（日本籍船及び日本の船会社が運航する外国籍船）における海賊等の事案発生件数は9件（前年5件）であり、全てが東南アジアにおいて発生している。これらはいずれも錨泊中または停泊中の事案であり、船舶に乗り込まれ備品等が盗まれるという被害が発生しているが、船員に怪我等の被害は発生していない。

また、ソマリア沖・アデン湾において、不審な船舶からの追跡を受けたとされる事例が発生しているが、幸いにも被害はなかった。

(3) ソマリア沖・アデン湾における海賊対策

2008年以降、アデン湾を中心としたソマリア周辺海域における海賊等事案発生件数が急増したことから、2009年3月、防衛大臣から海上における警備行動が発令され、ソマリア沖・アデン湾において護衛艦（護衛艦には海上保安官8名が乗船。）による日本関係船舶等の護衛活動が開始された。同年7月には、「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律（以下、「海賊対処法」という。）」が施行され、今日においても、ソマリア沖・アデン湾において自衛隊の部隊が海賊対処法に基づく海賊対処行動を行っている。



民間商船の護衛活動を行う自衛隊の部隊

(4) 国土交通省の取組み

国土交通省においては、アデン湾を航行する日本関係船舶のみならず、外国船社等からの護衛対象船舶の申請受付等を取りまとめ、防衛省との連絡調整を行っている。2013年の護衛回数は106回、護衛対象船舶数は533隻であり、2014年3月31日現在で509回の海賊対処法による護衛が実施され、護衛対象船舶数は3,275隻（うち日本籍船は15隻、日本船社が運航する外国籍船は600隻）となっている。なお、海上自衛隊護衛艦が護衛する船舶に対する海賊襲撃事案は発生していない。

また、ソマリア沖・アデン湾における新たな海賊対策として、一定の要件を満たす日本籍船に民間武装警備員の乗船警備を可能とする「海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法の概要」が2013年11月30日に施行され、同法律に基づく当該海域での船舶の安全対策を推進している。



海賊多発海域における特別措置法

(1) 法律制定の背景

2008年にアデン湾を中心としたソマリア周辺海域に集中していた海賊被害が、2009年以降はオマーン沖やアラビア海といった外洋に拡大したことから、世界各国において民間武装警備員の乗船が増加したが、日本籍船には銃砲刀剣類所持等取締法が適用されるため、民間武装警備員による海賊行為への対処が困難な状況であった。

このため、海賊行為が多発している海域において、国民生活に不可欠な物資を輸送する日本籍船であって、海賊行為の対象とされるおそれが高い船舶の航行の安全を確保するため、2013年11月に小銃を所持した民間警備員による乗船警備を行うことを可能とする「海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法」が施行され、運用が開始された。



2008年

● 海賊の攻撃を受けたもの ● 海賊による攻撃未遂



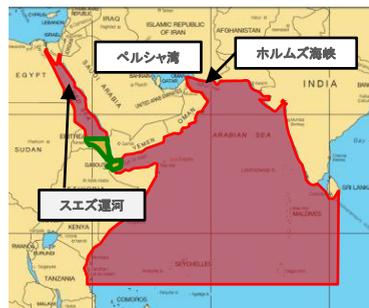
2012年

(出典)国際海事局(IMB)の資料を基に海事局作成

(2) 民間警備員による警備が可能な海域

民間警備員が小銃を使用した警備を実施することが可能となった海域は、右図の赤線に囲まれた海域のうち、公海となっている。

この海域のうち、緑線に囲まれている海域については、沿岸国の領海が含まれているため、小銃の使用を認めていない。



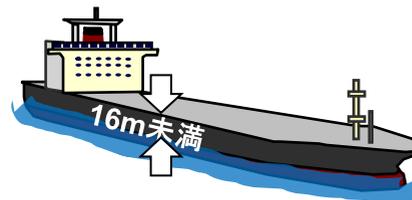
日本船舶の警備に関する概要



(3) 民間警備員による警備が可能になった船舶

民間警備員が小銃を使用した警備を行うことが可能となった船舶の要件は、次のとおりとなっている。

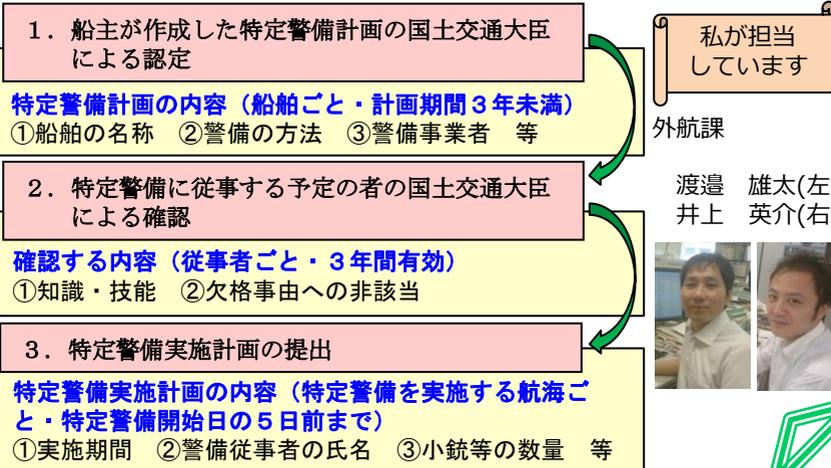
- ・ 原油タンカー
- ・ 満載状態において、常用航海速力が18ノット未満の船舶
- ・ 侵入可能な場所から満載喫水線までの最小距離が16m未満の船舶
- ・ 避難区画に外部との通信手段を有している船舶
- ・ 人の侵入を防止する有刺鉄線等を、全周に備え付けている船舶



有刺鉄線を船体に備え付けている状況

(4) 必要な手続き

民間武装警備員による乗船警備を行う場合、船主は次の手続きを行うことになっており、その内容について海上保安庁と連携し確認している。



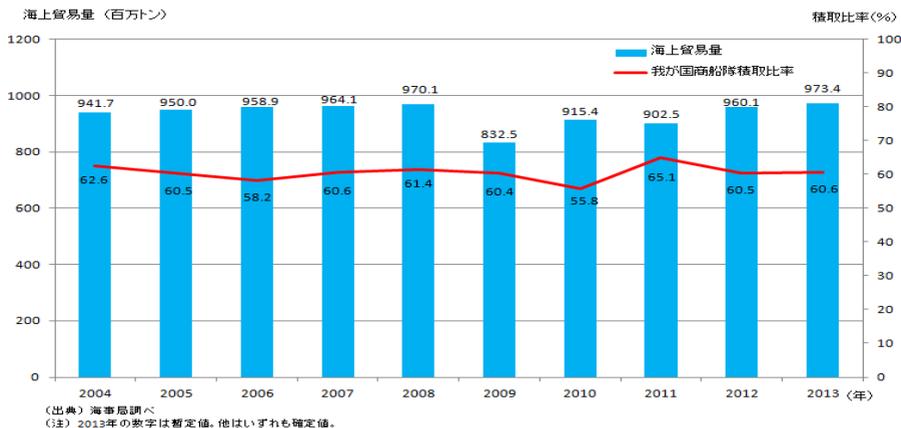
2

トン数標準税制

(1) 我が国の外航海運の現状

四面を海に囲まれた我が国では、貿易量（輸出入合計）の99.7%（トン数ベース）を海上輸送が占めており、この海上貿易量のうち60.6%の輸送を日本商船隊が担っている。日本商船隊とは、我が国外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群をいい、①日本籍船（日本国民、日本の法令により設立された会社等が所有している船舶）、②外国籍船（外国企業から用船（チャーター）している船舶）で構成されている。中でも、日本籍船は、非常時に国民生活を維持するための物資輸送を担うという点において、我が国の経済安全保障の中核を担っている。このため日本籍船を中心とする、安定的な国際海上輸送の確保は極めて重要な課題である。

図表 I - 2 - 2 海上貿易量と我が国商船隊の輸送比率



図表 I - 2 - 3 日本商船隊の構成 (2013年央)

日本籍船	外国籍船			合計 2,609隻
	オペレーター仕組船※1 931隻 (35.7%)	国内船主関係仕組船※1 935隻 (35.8%)	単純外国用船※2 584隻 (22.4%)	

159隻
(6.1%)

※1 日本の外航海運企業若しくは船主が、税等の負担の軽い便宜置籍国に設立した子会社を通じて保有する船舶
※2 日本の外航海運企業が外国の海運企業等から借り受けた船舶

(2) 我が国商船隊における課題

一方で、外航海運は世界単一市場で厳しい国際競争を繰り広げており、1985年のブラザ合意後の急速な円高等によるコスト競争力の喪失から、我が国外航海運企業は、船籍をパナマ等便宜置籍国とする傾向を加速化した。例えば、2013年の状況を見ると、為替が1ドル当たり1円変動すると、海運大手3社^{*}の損益は約30億円増減する（詳細はP.144「対ドル為替変動の営業損益に与える影響」を参照）。

また海運先進国におけるトン数標準税制の導入により、国際的な税制競争、制度競争の様相を呈してきている。これらに加え、我が国における船舶に対する固定資産税（イギリス、フランス等の多くの国では非課税）や船舶の登録免許税等（詳細はP.151「各国の外航海運における税制度比較」を参照）も、日本籍船のコスト増加の一因となっている。

経済安全保障確立の観点から一定の日本籍船を確保することが必要である一方、我が国の外航海運企業が諸外国の企業と対等に競争できる環境の整備を図ることも重要な政策課題である。

※ 海運大手3社：日本郵船(株)、(株)商船三井、川崎汽船(株)の3社で、我が国外航船舶運航事業者における全外航海運業収入の大部分を占める主要企業である。

(3) 課題への対応～トン数標準税制の導入～

このような課題に対応するため、交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会の答申（2007年12月）も踏まえ、2008年7月に外航海運において世界標準ともいべきトン数標準税制を導入し、2009年度より我が国外航船舶運航事業者のうち10社がトン数標準税制の適用を受けている（2013年3月時点）。トン数標準税制は、我が国外航船舶運航事業者が、日本籍船の確保等に係る「日本籍船・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合、日本籍船に係る利益について、通常の法人税に代えて、みなし利益課税を選択できる制度である。この認定制度の適切な実施を確保していくことにより実効ある日本籍船等の計画的増加を図り、もって安定的な国際海上輸送の確保を図ることとしている。

(4) 準日本籍船制度の創設とトン数標準税制の拡充

一方、東日本大震災や原発事故を契機として、外国船社の日本寄港の忌避等の事実が発生し、日本商船隊による経済安全保障の確立の重要性が更に明確となった。こうした状況を受け、2012年9月に改正「海上運送法」が成立し、日本籍船を補完するものとして、日本の外航船社の海外子会社が保有する外国船舶であって、海上運送法に基づく航海命令が発せられた場合に確実かつ速やかに日本籍船に転籍して航行することが可能なものを「準日本籍船」として認定する制度が創設された。また、2013年4

月よりトン数標準税制の適用対象船舶に準日本籍船が追加され、日本籍船の増加のペースアップと準日本籍船の確保の促進を図ることとしている。このような取り組みを通じて、非常時を含めた安定的な海上輸送の確保を図っていき、また、我が国の外航海運企業の国際競争力を高めていくこととしている。

これらの政策により、2007年央に92隻まで減少した日本籍船は、2013年央において159隻に反転・増加している（詳細はP.141「ハ」我が国商船隊の船腹量）を参照）。

日本籍船・船員確保計画の認定基準

- ① 日本籍船の増加
 - ・2009(平成21)年度からの5年間で2倍（ただし26年度以降も引き続き適用を受けようとする場合は、2009年度からの9年間で3.2倍）等
- ② 日本人船員の養成
 - ・日本籍船、準日本籍船1隻当たり1名
- ③ 日本人船員等の確保
 - ・日本籍船1隻当たり4名の日本人船員
 - ・準日本籍船1隻当たり2名の日本人海技者
 - ・日本人船員数を計画の開始時より減少させない

日本籍船・船員確保計画 第4期（2013年3月）の状況

項目	計画開始時	第1期実績 (平成21年度)	第2期実績 (平成22年度)	第3期実績 (平成23年度)	第4期実績 (平成24年度)	増減	第5期計画 (平成25年度)
						(計画開始時→ 第4期実績)	
外航日本船舶 の確保計画・実績	77.4隻	95.4隻	118.9隻	131.8隻	143.0隻	65.6隻	169.0隻
外航日本人船員 の確保計画・実績	1,072人	1,103人	1,112人	1,153人	1,194人	122人	1,206人

課税の計算方法

- ① 船舶の純トン数×1日当たりみなし利益×運航日数×法人税率
＝法人税額
- ② みなし利益の水準は国際的な水準を踏まえて設定

【100純トン当たりみなし利益】

～1,000純トン	120円
～10,000純トン	90円
～25,000純トン	60円
25,000純トン～	30円

○税額計算の模式図

日本船舶・準日本船舶以外
の海運業、その他事業

日本船舶・準日本船舶



例1: 日本船舶・準日本船舶に係る本来の利益 > みなし利益の場合
みなし利益を超える金額が損金算入される。

例2: 日本船舶・準日本船舶に係る本来の利益 < みなし利益の場合
みなし利益の金額と本来の利益との差額が益金算入される
(=みなし利益の金額が課税対象となる)。

※ 準日本船舶にかかるみなし利益は、日本船舶の1.5倍。

3

国際海上輸送に係る動向

(1) 自動車運送に係る運賃カルテル事案

2014年3月18日、公正取引委員会が、外航海運事業者4社（日本郵船(株)、川崎汽船(株)、ワレニウス・ウィルヘルムセン・ロジスティックス・エーエス、日産専用船(株)）に対し、独占禁止法に基づく排除措置命令及び課徴金納付命令を行った。

これらの命令によれば、各社は、日本発北米、欧州、中近東及び大洋州向けの、自動車専用船による新車輸送において、荷主毎に、他の事業者と共同して運賃を引き上げる等の、不当な取引制限を行ったとされている。

なお、本件については、2012年9月に、公正取引委員会のほか、米国司法省や欧州委員会独禁当局も、各国の競争法に違反した疑いがあるとして調査に入っており、引き続き、諸外国の独禁当局の動向を注視する必要がある。

(2) 商船三井鉱石専用船差押え事案

2014年4月19日、中国浙江省の港に停泊中の(株)商船三井の鉱石専用船（バオスティール・エモーション（日本籍船））が、上海海事法院（裁判所）の命令に基づき差押えを受けた。

本件は、1936年に大同海運(株)（(株)商船三井の前身）が中国船主（中威輪船公司）と定期傭船契約を締結し、その後、旧日本海軍に徴用された後、1938年及び1944年に沈没した貨物船2隻につき、当該中国船主の相続人ら原告に対して総額約29億円の損害賠償金を支払うよう、中国上海市高級人民法院から判決を受けていたことに関連してのものである。

同社は、中国最高人民法院に対して再審請求を行っていたが、同請求が却下されたため、原告側に示談交渉の働きかけを行っていたところ、突然、船舶を差押えられたものである。

日本政府としては、外交ルートを通じて中国政府に対し、強い遺憾の意を伝達しつつ、差押えが速やかに解除されるよう働きかけを行った。本事案は、同社と中国当局との間で協議を重ねた結果、4月24日、当該船舶の差押えが解除され、出港した。