

船舶をめぐる経済安全保障の再定義

上田大輔 公共政策大学院

'80 年前後より、日本商船隊の便宜置籍船化が大きく進む事態を前にして、国は、日本船舶及び日本人船員の確保を政策課題と捉え、対策を講じてきた。また、明示的に語られるようになったのは最近だが、この政策課題の背景には、船舶をめぐる我が国の経済安全保障の確保という政策目的が常に存在していたと思われる。

この政策課題に対応するため、国は、'80 年代は近代化船制度、'90 年代は国際船舶制度を導入する措置を講じたが、それでも日本船舶等の減少は止まらなかった。

荷主と船社からのヒアリングの印象では、日本商船隊の外国船舶化について、荷主はほとんど問題視しておらず、船社も長年の外国船舶管理の経験を背景に何ら問題視してこなかった。両者とも、むしろ外国船舶化が事業活動に便益をもたらすことを意識してきた。

三十年にわたって、日本船舶等の確保は、国には重要な政策課題の一つと認識されてきたが、国際貨物輸送活動に直接関わる荷主や船社には課題とは認識されてこなかった。近代化船制度や国際船舶制度が所期の成果を得られなかった構造的原因の一つはここにある。

'00 年代の後半に導入されたトン数標準税制は、船社が外国船社とのイコールフットィングのために求めたものであったが、国は、上述の政策課題と結びつけて、船社が外国船舶の一定数を日本船舶に変える経済的イ

ンセンティブとしても機能するよう制度設計した。その結果、船社が国の政策課題の設定のしかたに共鳴する姿勢に転じたわけでもなくとも、日本船舶等が一定数増加するという成果が得られた。

国は、'13 年度からは、国の命令した航海に従事するために確実かつ迅速に日本船舶化できると評価された一定範囲の外国船舶についても、トン数標準税制を適用する。言い換えれば、平素は外国船舶であっても、航海命令に従事する確証があれば、我が国の経済安全保障の確保に資すると評価する。従来は政策課題の背景として常に存在しても明示的に論じられてこなかった政策目的を前面に押し出してその達成を重視し、船舶の国籍は柔軟に考えるようになった。

今般の事実関係の整理作業やヒアリングを通じて、今後に向けて留意しておくべきと感じられた点がある。荷主が利用する船社を選ぶ上で、船社がどの国の会社であるかはあまり重要な要素ではない。また、船社自身も日本の会社であり続けることへのこだわりは強くなく、むしろ自らの事業にとってより良い国を選ぶべきという認識が醸成されつつある。そうであれば、今後、船舶をめぐる経済安全保障の確保に関する政策課題は、日本船舶等の確保から日本船社の確保に移っていくのかもしれない。国の命令による航海の義務の名宛人は、日本船社だからである。