

第6回国際海上輸送部会

説明資料

平成19年10月12日



国土交通省海事局

1. 適正な競争環境の整備

(1) 秩序ある競争の確保

(2) 自由かつ公正な国際海運市場の形成

2. 地球規模での安全・環境問題への取り組み

(1) 国際海上輸送にとって重要な航路の安全確保等

(2) 船舶の安全性向上、環境保全への貢献

3. 平成20年度税制改正要望等の概要について

1. 適正な競争環境の整備

(1) 秩序ある競争の確保

→ 外航海運に関する独占禁止法の適用除外制度

(2) 自由かつ公正な国際海運市場の形成

→ 海運自由化交渉(WTO、EPA/FTAにおける取り組み)

1. 適正な競争環境の整備

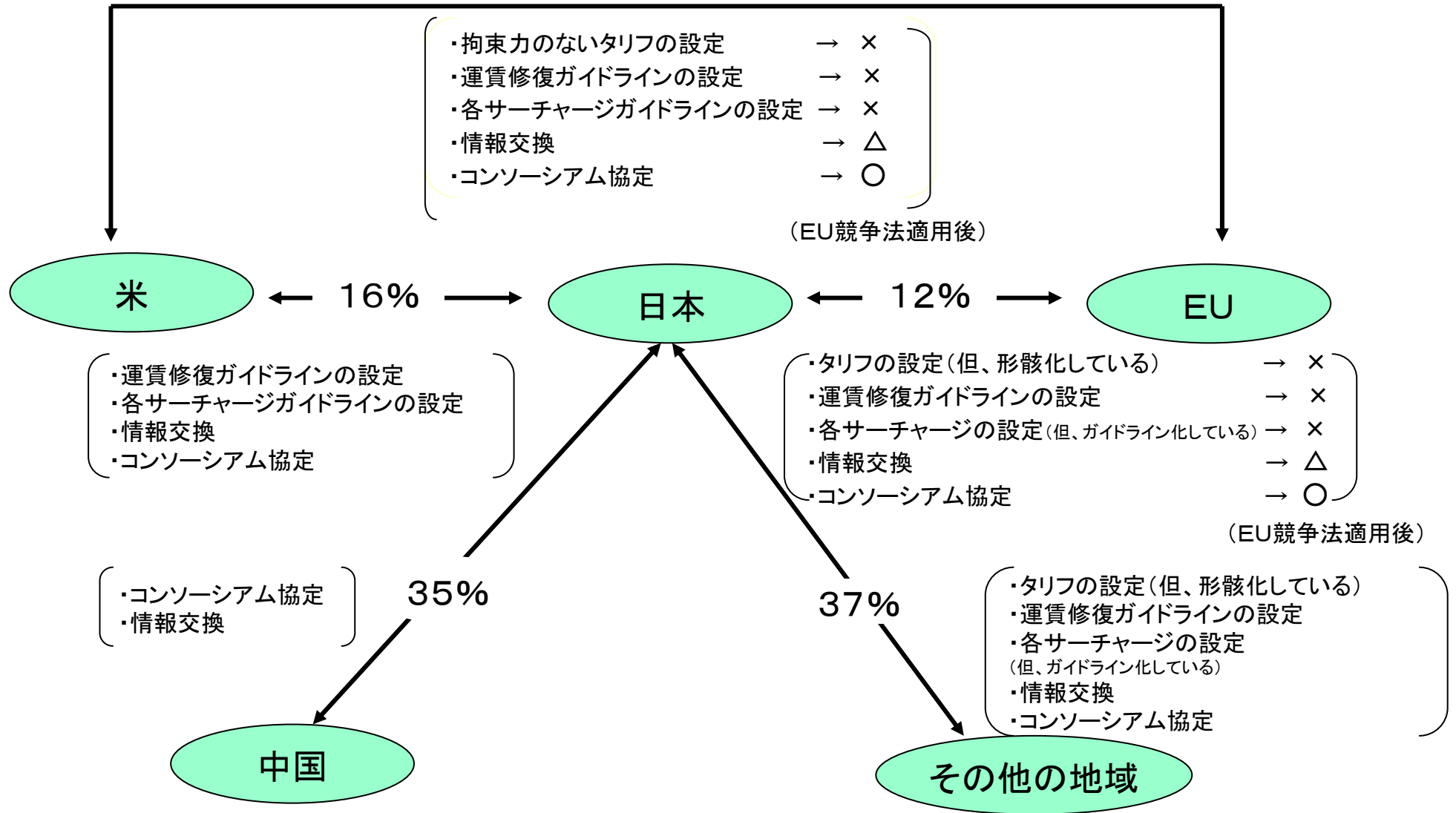
(1) 秩序ある競争の確保

→ 外航海運に関する独占禁止法の適用除外制度

船社間協定の代表例

類型	目的等	共同行為の例	具体例
海運同盟	統一運賃の設定(及び航海数や使用船舶の調整等)を基礎とする船社間の協調を通じて、適正な運賃水準と輸送秩序を維持し、海運サービスの長期的な安定供給を図ることを目的とする伝統的な協定類型。	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃タリフ設定 ・各サーチャージの設定 ・積取調整、船腹調整 ・運賃プール ・情報交換 等	日本／南米西岸運賃同盟 日本欧州運賃同盟 極東／南アジア－中東同盟
航路安定化協定	従来同盟・盟外の枠組みを超えて安定的な輸送市場を供給するため、マーケット分析等の情報交換を行い、運賃設定方針等の情報交換を行い、定期航路の維持・安定を図ることを目的とするもの。運賃方針等の設定を行うものの、拘束力を伴うものではない。	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃修復ガイドラインの設定 ・各サーチャージガイドライン設定 ・情報交換 等	太平洋航路安定化協定 西航太平洋安定協定 カナダ太平洋安定協定 カナダ西航太平洋安定協定
コンソーシアム協定	定期航路において、サービスの多様化・コストの低減を目指し、複数の船社が一つのグループを形成し、共同配船を基礎としてお互いのスペース等を融通し合うもの。なお、世界規模でサービス提携を行うアライアンスもある。	<ul style="list-style-type: none"> ・スペースチャーター ・運航スケジュール調整 ・コンテナターミナルの共同運営 等	グランドアライアンス協定 TNWA協定 CKYH協定 各スペースチャーター協定
不定期船協定	不定期船部門における統一運賃設定や配船、積取比率等についての合意を基礎として、適正な運賃水準と輸送秩序の維持等を図ることを目的とするもの。	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃タリフの設定 ・運賃プール ・配船調整 ・スペースチャーター ・情報交換 等	プロダクトタンカーに関するプール協定 自動車船共同運航協定 南洋材輸送協定

定期船分野に係る日本を中心とした船社間協定の現状について



※各航路間%:「外国貿易統計」(財務省)2006年海上貿易量コンテナ貨物のトン数比率
 ※コンソーシアム協定にはアライアンス及びスペースチャーター含む

船社間協定の歴史

1875年 カルカッタ同盟結成(英国～インド航路)

EU		米国		日本	
1909/1918年	英国調査委員会の調査報告書 (海運資源を経済的、効率的に使用し、合理的に安定した運賃率の下に海運サービスを提供し、貿易と産業の発展に貢献していると認識。「海運自由の原則」のもと、海運の企業活動については船社の自主的行動に委ね、政府の関与は行わないことが賢明。)	1890年 反トラスト法(シャーマン法)制定 1914年 アレキサンダー報告書提出 (同盟は悪用されない限り、運航の規則性増大、運賃水準の維持、需要に対する効率配船、コストの低下傾向等に役立つものであり、それを単純に禁止することは、結局、熾烈な運賃競争の再現か、それを避けるための吸収合併に導くだけであるとし、必要なことは政府による監督統制であり、独占禁止法の適用を免除し、海運同盟の運営を認めることが米国の利益を計る最善の方法)			
1958年	EC条約(ローマ条約)発効	1916年 1916年米国海運法制定(適用除外規定等)	1947年 独占禁止法制定 1949年 海上運送法制定(適用除外規定) 1951年 海上運送法改正(二重運賃条件付き容認等)		
1986年	4056/86(定期船分野における競争法からの包括適用除外規則)導入	1961年 改正海運法(ボナー法)(タリフの届出及び公開義務化等)制定 1984年 <u>1984年米国海運法制定(IA及びSC導入等)</u>	1959年 海上運送法改正(運賃延戻制条件付き容認等)		
2000年	リスボン戦略策定	1998年 <u>1998年改正海運法(OSRA)制定(非公開SC導入義務等)</u>	1992年 閣議決定等により個別法に基づく適用除外制度の見直しが提言される 1994年 「海運同盟等の協定に対する独占禁止法適用除外制度のあり方についての勉強会報告書」公表(海上交通局外航課)		
2002年	OECD報告書公表(船社間協定の競争法適用除外制度廃止を推奨)		1999年 海上運送法改正(独禁法適用除外制度存続の確認、公正取引委員会の関与規定設立等)		
2003年	4056/86見直し作業開始				
2006年9月	4056/86廃止の決定				
2007年9月	EU競争法適用に関するガイドライン案の公表	2007年 独禁改革委員会(AMC)最終報告書取り纏め(反トラスト法適用除外の対象とする必要はない)			2006年12月 公正取引委員会見解公表
2008年秋まで	EU競争法適用ガイドラインの公表予定				
2008年10月	4056/86廃止予定				

EUにおける競争法適用除外の動向

<不定期船分野>

不定期船分野においては、競争法が既に適用

<定期船分野>

●海運同盟

定期船同盟をEU競争法からの包括適用除外を認めるEC規則4056/86を2008年10月に廃止予定。

運賃レートの共同設定



×

●航路安定化協定(協議協定)

同盟船と盟外船が参加する形として、認められていない。

●コンソーシアム協定

2010年まで適用除外が認められている。

EU競争法に関するガイドライン案を公表(2007年9月14日)

<適用期間:5年間>

技術協定

技術促進や技術協力を目的とした水平協力協定(環境基準改善に係るものを含む)



○

定期船における情報交換

<判断にあたっての要素>

→①市場構造(市場集中レベル・需給構造)

②情報交換の特性

- ・情報の性質: 公なものか、情報が商業的に影響が大きいのか、過去のものか、個別データか集約化されたデータか
- ・情報交換の頻度

競争制限的



×

81条3項満たす



○

- ①商品の生産または流通を改善するもの、もしくは技術的あるいは経済的進歩の促進に寄与。
- ②消費者にその共同行為による利益を公正に分配。
- ③前述の目的達成に不可欠とはいえない競争制限を相手方に課さない
- ④当該商品の実質的部分について、競争を排除する可能性のある行為を行わない。

不定期船分野におけるプール協定

競争制限的



×

81条3項満たす



○

EU以外の地域における動向

●米国

2004年に設置された独禁改革委員会(AMC)は、2007年4月に最終報告書を取り纏め、大統領・議会に提出した。同報告書は、反トラスト法適用除外制度を原則認めるべきではないとした上で、除外制度を認める場合には厳しい制限を設けるべきだとしている。また、海運は、競争によってより効率的に運営される業界の典型であるとして、反トラスト法適用除外の対象とする必要はないとしている。なお、最終報告書の取り扱いについては、大統領・議会に委ねられることとなる。

●豪州

豪州政府は、2006年8月4日、財務大臣と運輸・地域サービス大臣連名の共同プレスリリースにより、基本的に外航海運に関する独占禁止法適用除外制度を維持する方針を公表(運賃同盟、アライアンス、コンソーシアム等については、Confidential Service Contractの保護策を盛り込んだ上で適用除外制度を維持。協議協定については適用除外制度対象から除外。)

●シンガポール

2006年7月、シンガポールで新しく制定された同国競争法において、外航定期海運に対して包括適用除外を認める規則を導入。(2006年1月1日に遡及して適用)

●中国

独占禁止法が2008年8月1日施行予定。船社間協定の扱いについては現在のところ不明。

●インド

競争法が改正され、船社間協定に対する適用除外は廃止される見通し。(改正予定日未定)

外航海運に関する船社間協定の届出について

わが国では船社間協定の届出義務(個別適用除外)
EUは届出不要(包括適用除外)

わが国における船社間協定の届出スキーム

共同行為を行う外航船舶運航事業者

事前届出
(法第29条の2)

国土交通省

通知
(法第29条の4)

- [審査基準](法第29条第2項)
1. 利用者の利益を不当に害さないこと
 2. 不当に差別的でないこと
 3. 加入及び脱退を不当に制限しないこと
 4. 協定の目的に照らして必要最小限であること

公正取引委員会

変更・禁止命令

措置請求

外航海運に関する適用除外制度について公正取引委員会の見解

(平成18年12月6日)

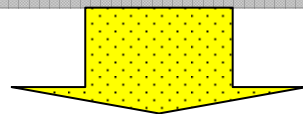
○平成11年の見直しの際に適用除外制度が維持された理由は今日では成立していないと考える。

①海運同盟は、運賃安定効果があり荷主にとっても望ましいとする意見があること。

→海運同盟が設定している共通運賃(タリフ)は形骸化していること、運賃以外のサーチャージに関する船社間協定や協調的な運賃引上げ(運賃修復)には実効性があるが、船社の実コスト以上に請求している可能性があり、また、算定根拠が不明確であること、一方的に通告されるとの荷主の意見があること等から、荷主(利用者)の利益を害しているおそれがあること。

②米国、EU等との国際的な制度の調和を図ることが必要であること。

→日米欧の適用除外の範囲は異なっており、また、欧州連合は、2008年10月から適用除外制度を廃止することを決定したこと。



しかしながら、

外航海運に関する適用除外制度は、海上運送法に規定されていることから、同制度の要否については、公正取引委員会のみ判断によるのではなく、国土交通省での検討と判断が必要である。

外航海運に関する適用除外制度について国土交通省の見解

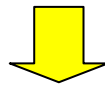
(平成18年12月6日)

現行の本適用除外制度は、適正に機能していると認識している。しかしながら、今般、公正取引委員会の見解が公表されたことも踏まえて、当省は、今後、所管省として、本適用除外制度のあり方について十分な検討を行うこととする。

わが国において、船社間協定の独禁法適用除外制度を維持する必要があるのか？

現行制度廃止に伴い予想される影響例

- ①アジア諸国の港湾間競争が激化している中、日本のみが独占禁止法適用除外制度を廃止すると、船社によっては日本に寄港せずにカルテルを認めている他の近隣アジア諸国に寄航することとなり、日本発着貨物はフィーダー輸送化されて、荷主に対してコスト増加、利便性の低下を招くおそれがある。
- ②欧州系巨大船社による寡占化が進展し、日本船社の競争力が低下する。
また、巨大外船社の価格支配力の強化により、運賃交渉力に乏しい中小荷主は不利な運賃契約を強いられる可能性がある。
- ③曜日、季節等による著しい運賃変動が起こることが予想されるが、日本の荷主は安定運賃を望んでいる。



以上のような日本経済への影響等について懸念があるため、制度の存廃については、国益の観点から十分な検討が必要。

(社) 日本荷主協会の適用除外制度に係る改善要望

※

◎「政府規制等と競争政策に関する研究会」報告書(案)に対する日本荷主協会の意見書(平成18年5月19日)

- ①国土交通省による届出協定事項の開示
- ②二重運賃制等の廃止
- ③同盟・協定等による運賃・料金の値上げ・新設の際の協議の確約
- ④サーチャージ新設・値上げの際の十分な説明

現行制度の運用の中で対応可能

- | | | | |
|--------------------------------|---|-------------------|---|
| ①国土交通省による届出協定事項の開示 | → | 平成18年5月措置済み | |
| ②二重運賃制等の廃止 | → | 平成18年9月1日までにすべて廃止 | |
| ③同盟・協定等による運賃・料金の値上げ・新設の際の協議の確約 | | | } 船社より確約
(「第11回海運経済委員会」
平成18年7月20日) |
| ④サーチャージ新設・値上げの際の十分な説明 | | | |

※公正取引委員会経済取引局長の私的研究会
外航海運分野について平成18年3月以降、計5回開催

外航海運の特殊性と船社間協定の必要性について

「海運同盟等の協定に対する独占禁止法適用除外制度のあり方についての勉強会」報告書

運輸省海上交通局外航課 平成6年12月公表

外航海運の特殊性

- ①マーケットの特殊性(世界単一マーケット)及び、サービスの移動性に伴い常に国際競争の圧力が存在する。
 - ・提供されるサービスが「輸送」という単一の品物であり、高い移動性を有しサービス供給に関し地理的制約を受けず、世界中どこでも仕様変更なしに供給できること等により市場参入が容易であること。
- ②サービスが供給過剰になる傾向がある。
 - ・海上輸送の手段である船舶は、資本利得獲得の手段として投機対象の性格を有すること。
 - ・船舶の建造には一定期間を要することから、新船導入の必要性が生じ、発注された時点から実際に船舶が航路に投入されるまでの間荷動きの状況が大きく変化する可能性が高い。
 - ・船舶の移動性により、荷動き量が増大した航路に船舶が速やかに投入され、船腹供給過多を招く。
 - ・船社は短期的な収益よりも荷主との取引関係の維持を重視しており、採算性が悪化したことを理由に航路撤退することは困難。
- ③他社との提携の必要性が極めて高い産業であること。
 - ・広範囲にわたり、良質なサービスを安定的に供給するためには、相当数の寄港地の確保、船舶の大型化、高速化、大量投入が必要である。また大型船の就航に対応したコンテナターミナルの整備には、多額の資金が必要となり、共同投資でない限り円滑な投資は行われないおそれがある。更に、その運営を効率的に行うには広範なエリアに分散する多数の荷主を対象に集荷する必要がある、それを実現させるために船社間協定は極めて大きな意義を有している。
- ④国際的な制度的枠組みの統一化が求められる産業であること。
 - ・外航海運は国際的な事業活動を行う分野であることから、各国の外航海運産業に対する関与のあり方に差異が存在する場合、船社が円滑な輸送サービスを提供するうえで、極めて大きな支障が生じる。

船社間協定の必要性

- ①運賃の安定機能
- ②定期運航の維持機能
- ③初期投資のリスク分散による投資の促進及びサービスの改善
- ④寄港地の拡大、低廉な海運サービスの提供

外航海運に関する船社間協定の検討状況

関係者からの問題意識(海事局において聴取)

- ・同盟のない日中航路における運賃の乱高下等に対して日本の荷主の不満は大きく、日本の荷主は価格の安定性を強く望んでいる。(荷主)
- ・荷主と船社との関係は元来、友好的なビジネスパートナーの関係だが、船社のカルテルである同盟・協定との関係になると、往事はかなり刺々しいものであった。ただ、ここ数年は、日本では大幅な運賃値上げが少なく、サーチャージ導入や規則の変更なども事前の説明があり、無理なものは取り下げるなど(平成11年の)海上運送法の改正後は国土交通省の監視も行き届き、船社側の自主的な行動抑制も機能している。(荷主)
- ・EUで競争法が適用されても、運賃は安くないし、サーチャージもなくならないだろう。むしろ大手船社に追随し、自由にサーチャージなど設定するだろう。(荷主)
- ・船社間協定が存在しなくなった場合、破滅的な運賃競争の結果、船社は高利潤の見込めない大型船による日本寄航を中止する可能性が高く、その結果、日本発着貨物はフィーダー輸送化し、外地での積替えに伴うトランジットタイムやカーゴダメージの悪化が予想される。(荷主、船社)
- ・国際分業の進展に伴い、サプライチェーンが拡大した結果、在庫管理の徹底、リードタイムの短縮に日本の製造事業者(荷主)が、企業努力を日々傾注している状況において、フィーダー輸送化に伴う新たなタイムロスは重大な影響を及ぼす懸念がある。(荷主)
- ・乱高下により、その運賃が商品価格に転嫁された場合、最終的に消費者が負担することになり国民生活に重大な影響を及ぼす懸念がある。(荷主、船社)
- ・邦船社が定航部門から撤退することとなれば、海運企業としてのマネジメントのノウハウの喪失を招く。(船社)

今後の検討の視点

- ・我が国の貿易の現状を踏まえ、どのような海運市場が望ましいか。
- ・米、EU等と諸外国における動向及び我が国に与える影響はどのようなものか。
- ・船社間協定の存在する北米、欧州航路の運賃と、その他航路及び不定期船の運賃を比較することなどにより、同盟・協定に市場の需給を反映しつつ価格の変動を抑える運賃安定化効果があるかどうか。

1. 適正な競争環境の整備

(2) 自由かつ公正な国際海運市場の形成

→ 海運自由化交渉(WTO、EPA/FTAにおける取り組み)

WTO、EPA/FTAについて

WTO(世界貿易機関)

概要

多数国間の物品やサービスの貿易の自由化促進等を目的とする国際機関。1995年1月発足。
(本部:ジュネーブ、加盟国は2007年10月現在、151ヶ国(地域))

基本原則

最恵国待遇(MFN)・・・いずれの加盟国も他の加盟国に対しては一律に同様の待遇を与えなければならないとする原則
内国民待遇(NT)・・・他の加盟国の国民・企業に対しては自国民・自国企業と同様の待遇を与えなければならないとする原則

FTA(自由貿易協定)

特定の国や地域の間で、物品の関税やサービス貿易の障壁等を削減・撤廃することを目的とした協定

関税の撤廃

サービスへの外資規制の撤廃等

EPA(経済連携協定)

特定の国又は複数国間で、人、モノ、資本の移動の自由化・円滑化を図り、幅広い経済関係の強化を図る協定。FTAの内容を含む。

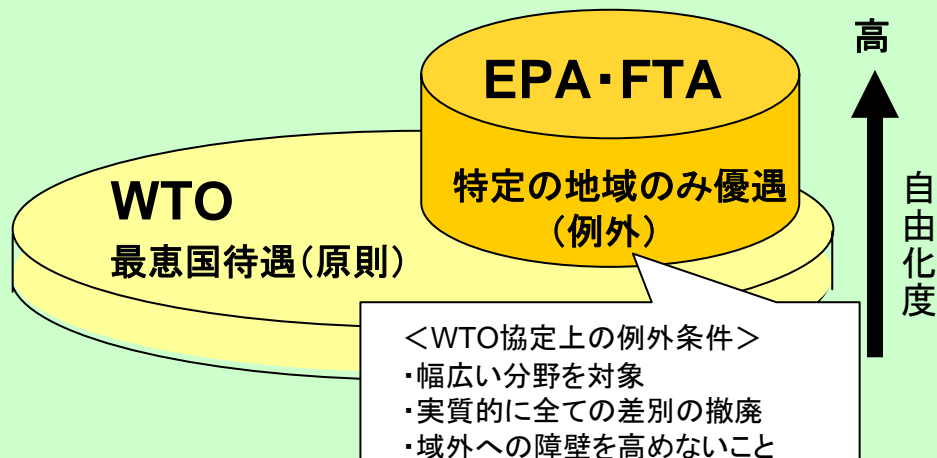
投資ルールの整備

知的財産制度等の調和

人的交流の拡大

各分野での協力

WTOとEPA・FTAの関係



- ◆WTOは、加盟国内で自由に取引をおこなうためのルール作りを行う場であるのに対して、EPA・FTAは限られた相手国との間で、WTOの下で実現できる水準を超えた自由化や、経済関係の強化を行うことが可能であり、WTOを補完する取り組みである。
- ◆WTO締約国間で、EPA・FTAにより他国に比べ特別な待遇を与えることは、本来WTOの基本原則であるMFN規定に抵触するが、一定の条件を満たすことで、EPA・FTAはMFNの例外とされる。

各国における海運市場の具体的障壁例

◆米国

- ・アラスカ原油の輸出について、自国籍船に限定
- ・FMCによる一方的制裁措置

◆中国

- ・外航海運業の拠点設置について、内陸部における支店設置不可

◆インド

- ・政府貨物の輸送について、自国籍船に優先権を付与
- ・一部の港において、貨物税の免除手続きが煩雑

◆インドネシア

- ・海運代理店業等の現地法人設立にかかる外資比率が49%に制限
- ・合弁船社の設立にあたり、5000GT以上のインドネシア籍船の保有義務

◆ベトナム

- ・海運代理店業等の現地法人設立にかかる外資比率が51%に制限
- ・外国船社に対してのみ貨物税が賦課

◆フィリピン

- ・海運代理店業等の現地法人設立にかかる外資比率が40%に制限
- ・政府貨物の輸送について、自国籍船に限定

◆ブラジル

- ・政府貨物、石油及び石油製品の輸送について、自国籍船に限定
- ・外国籍船にのみ港湾料金(灯台料)が賦課

◆シンガポール

- ・政府貨物の輸送について、自国船社に優先権を付与
- ・港湾荷役が公的独占状態

◆タイ

- ・海運代理店業等の現地法人設立にかかる外資比率が49%に制限
- ・政府貨物の輸送について、自国籍船に優先権を付与

◆マレーシア

- ・海運代理店業等の現地法人設立にかかる外資比率が30%に制限
- ・政府貨物の輸送について、自国籍船に優先権を付与

◆GCC諸国 (湾岸協力理事会: サウジアラビア、UAE、クウェート、オマーン、バーレーン、カタール)

- ・海運代理店業等の現地法人設立にかかる外資比率が49%に制限 (UAE、カタール)

WTO、EPA/FTA交渉を通じた海運市場の自由化促進

現状と課題

多国間レベル

アジアを中心とした各国が外資規制や貨物留保等、船社の活動を制限する規制を有しており、我が国船社の海外事業展開を阻害

WTOの枠組みが海運サービス分野では正常に機能していないため、多国間レベルでの法的安定性が担保されていない〔最恵国待遇(MFN)が未適用。各国が自由化約束を殆ど行っていない。〕

現状と課題

二国間レベル

中国や韓国等の競合国は、アジア域内を中心とした国との二国間レベルのEPA/FTAを促進しており、この動きに適切に対応しなければ、我が国船社が不利な条件で競合国と競争しかねない状況に陥る可能性あり

目標

WTOとEPA/FTAを車の両輪として、海運市場のさらなる自由化と法的安定性の確保を図る

具体的施策

WTOドーハラウンドにて海運サービス分野の交渉を妥結

今次ドーハラウンドにて、海運サービス分野の交渉を妥結させ、高い自由化約束の下でMFNを発効させる

▶ 日本が自ら高い自由化約束を示すとともに、WTOでの交渉を主導(※:現在は海運分野複数国間会合の議長国)

具体的施策

EPA/FTAを通じ、より高いレベルの自由化を促進

EPA・FTAを活用し、WTOより高いレベルでの海運自由化の約束を目指す

▶ 近年急速に経済発展し、今後の海運市場の拡大が見込まれるアジアを中心に積極的に交渉を行う(現在は、ベトナム、インド等と交渉中)

効果

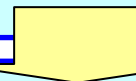
- ◆国際条約に基づく海運市場の自由化に関する法的枠組みの構築
 - ◇自由化レベルの継続的改善及び公正な海運市場の整備(→例:外航海運業の現地法人設立にかかる外資規制の完全撤廃)
 - ◇紛争処理システムによる問題解決(→例:一方的な制裁措置を紛争処理手続きにより解決)

我が国外航海運業の国際競争力の強化が必須の課題

WTOサービス分野交渉経緯

ウルグアイラウンド (1987～1994)

- 1987年 交渉開始
- 1994年 閣僚会議で交渉妥結
 - ・WTO設立協定、GATS採択(1995年発効)
 - ・海運、金融、基本電気通信の3分野は合意不成立のため継続交渉へ



3分野継続交渉 (1994～1996)

- 1994年 交渉開始
- 1996年 金融、基本電気通信は交渉成立、海運のみが交渉を中断し、唯一の交渉未成立分野となる

ドーハラウンド (2001～)

- 2001年 交渉開始
- 2006年 二国間交渉に加えて、複数国間会合を実施
〈日本は海運分野複数国間会合の議長国〉

※ドーハラウンドの特徴

- ・農業分野、NAMA(非農産品市場アクセス)分野、サービス分野(海運分野を含む)等を包括的に交渉
- ・当初、2005年1月1日の妥結目標だったが、農業交渉等の対立により、期限が延長
- ・我が国は、サービス分野のうち6つを最重要交渉分野としている(海運、コンピューター、電気通信、流通、建設、金融)

EPA/FTA交渉経緯及び取り組み状況

協定締結済み相手国

- ◆シンガポール (2002.11発効) ◆タイ (2007.4署名)
- ◆メキシコ (2005.4発効) ◆ブルネイ (2007.6署名)
- ◆マレーシア (2006.6発効) ◆インドネシア (2007.8署名)
- ◆フィリピン (2006.9署名) ◆チリ (2007.9発効)

これまでの具体的成果の例

- 海運代理店業の外資規制撤廃(40%→100%)
(日フィリピンEPA)
- LNG等外航貨物輸送の自由を約束(日ブルネイEPA)
- 乗組員を伴わない船舶のレンタル業の自由を約束
(日インドネシアEPA)

交渉中、交渉予定相手国

- ◆ASEAN (2007.11署名予定)
- ◆韓国 (2004.11以降交渉中断)
- ◆GCC (2006.9交渉開始。現在交渉中。)
- ◆ベトナム (2007.1交渉開始。現在交渉中。)
- ◆インド (2007.1交渉開始。現在交渉中。)
- ◆オーストラリア (2007.4交渉開始。現在交渉中。)
- ◆スイス (2007.5交渉開始。現在交渉中。)
- ◆東アジア (2009交渉開始予定)

今後の具体的自由化目標

- 海運業等現地法人設立にかかる外資規制の撤廃
(日GCCFTA、日ベトナムEPA、東アジアEPA)
- 貨物留保措置の撤廃
(日インドEPA、東アジアEPA)
- 海運代理店業等自由化約束分野の獲得
(日GCCFTA、東アジアEPA)

2. 地球規模での安全・環境問題への取り組み

(1) 国際海上輸送にとって重要な航路の安全確保等

→ マラッカ・シンガポール海峡における取り組み

(2) 船舶の安全性向上、環境保全への貢献

→ 船舶に係る安全・地球環境問題への取り組み

2. 地球規模での安全・環境問題への取り組み

(1) 国際海上輸送にとって重要な航路の安全確保等

→ マラッカ・シンガポール海峡における取り組み

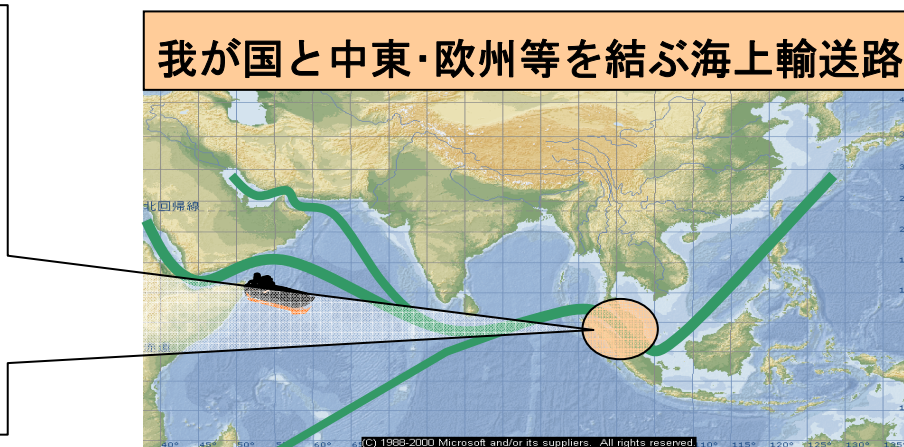
マラッカ・シンガポール海峡の現況

海峡の重要性

- 我が国輸入原油の8割以上が通航する「エネルギー安全保障」上も極めて重要な海域
- 日本商船(実質船主)の年間通航隻数：約14,000隻(重量トン数:全通航量の約2割)

海峡の問題点・留意点

- 世界有数の船舶交通が輻輳する国際海峡(通航量はスエズ運河の約4倍、パナマ運河の約10倍)
- 狭隘な地形、浅瀬・沈船等が点在：可航幅が狭く、航行が困難(最狭部約2.2km)
- 海峡は、沿岸国(インドネシア、マレーシア、シンガポール)の領海及び経済水域内：
：海峡における安全対策は、沿岸国の主権の配慮が必要
- 通航量は今後も増加していくものと予測(2020年には2004年の1.5倍の通航隻数)
：船舶事故の危険性が更に増大することから、安全対策の強化が必要
- 重要な航行援助施設の一部が損傷や滅失等による機能不全：早急な復旧整備が必要



マラッカ・シンガポール海峡を巡るこれまでの取り組み

我が国の支援協力

- 1968年以降、海峡利用国として唯一我が国は、民間団体を中心に航行援助施設の整備等を支援
- 国際会議等を通じて、新たな国際協力の枠組みの必要性を提起し、その構築に向け啓蒙啓発活動を実施
- 海峡の船舶通航量調査等を実施し、国際協力の枠組み構築に関する国際的検討に必要な情報を提供

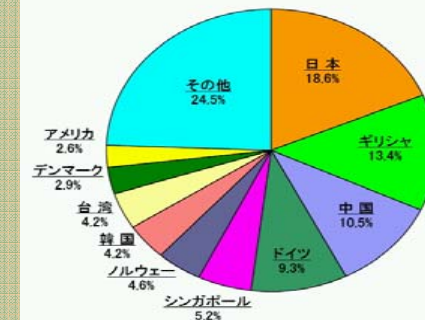
マラッカ海峡協議会等を通じた支援内容

- 航路標識の整備維持（31箇所45基）
- 設標船／集油船の寄贈（3隻／1隻）
- 沈船／浅瀬の除去（4隻／1箇所）
- 水路測量／海図編纂の支援 等

航行安全対策：132億円
環境保全対策：15億円



マ・シ海峡を通航する船舶の実質船主所在国(重量トン数)



マラッカ・シンガポール海峡に関する会議

～国際的な議論の活発化～

マラッカ・シンガポール海峡の安全確保に関する国際協力の推進や新たな国際協力の枠組み構築について、IMOと海峡沿岸国が共催した国際会議の場で議論が活発化

- ジャカルタ会議（2005年9月）
新たな国際協力の枠組みに関する協議の場の設置を採択
- クアラルンプール会議（2006年9月）
新たな国際協力の枠組みである「協力メカニズム」や支援希望の「プロジェクト」を沿岸国が提示

マラッカ・シンガポール海峡に関するシンガポール会議

シンガポール会議の結果概要

- 国連海洋法条約（第43条）に規定された国際海峡における協力について、世界で初めて沿岸国と利用国の協力の枠組みを具体化した「協カメカニズム」が創設。
- この航行安全と環境保全を推進するための「協カメカニズム」の下で推進される「プロジェクト」について、我が国を含め多くの国が支援を表明。
- これまで利用国として日本のみが支援協力を実施してきたが、「協カメカニズム」への幅広い利用国等の参加により、同海峡の安全対策がさらに推進されることが期待。
- 我が国は、「協カメカニズム」と「プロジェクト」に積極的に参画し、今後も沿岸国に協力を継続。

協カメカニズム

- **フォーラム**
沿岸国と利用国間の協力促進のための協議の場
- **プロジェクト調整委員会**
沿岸国提案プロジェクトを支援する利用国等と沿岸国の実施調整の場
- **航行援助施設基金**
「航行援助施設の維持更新」に資金を提供する基金←日本財団は当初5年間、必要経費の1/3について支援表明

沿岸国提案プロジェクト

- | | |
|--|--------------------------------------|
| ① 分離通航帯内の沈船の除去 | ④ 潮流等の観測システムの整備
【中国、米国←支援表明】 |
| ② 有害危険物質対応の協力支援
【中国、米国←着手済、豪州←支援表明】 | ⑤ 既存の航行援助施設の維持更新
【日本、韓国、UAE←支援表明】 |
| ③ 小型船舶自動識別システムの協力支援
【日本、韓国、豪州←支援表明】 | ⑥ 津波被害の航行援助施設の復旧整備
【中国←着手済】 |

- ・日 程：2007年9月4日（火）～9月6日（木）
 - ・主 催：国際海事機関（IMO）及びシンガポール政府
 - ・出席者：日本政府←国土交通省（柴田国土交通審議官）、外務省（総合外交政策局梅本審議官）
関係団体←マラッカ海峡協議会、日本財団、日本船主協会、海洋政策研究財団 他
関係国等←沿岸国（インドネシア、マレーシア、シンガポール）
利用国（中国、韓国、米国、英国、豪州など47カ国）
国際機関（IMO、IHO、世界銀行等）、海事関係団体（ICS、INTERTANKO等）
- ※ シンガポール会議は、ジャカルタ会議・クアラルンプール会議に続く、マラッカ・シンガポール海峡の安全対策を議論するための国際会議（シリーズ最終会議）

今後の課題・施策、将来像

今後の課題・施策

- 「協力メカニズム」が有効に機能するためには、幅広い利用国等の参加が不可欠。
- 日本は第一の利用国であることから、安全対策の支援協力において今後もリーダーシップを取っていくことが必要であり、沿岸国や利用国間の調整など積極的な活動が重要。
- 我が国は、海峡沿岸国との関係から、これまで民間団体を中心に支援協力を実施してきたが、今後はODAの活用を含め積極的に政府も支援に参加することが必要。また、これまで支援を実施してきた民間団体だけでなく、新たな民間支援者の拡大促進が必要。

将来像

海峡を通航する幅広い関係者からの継続的な支援協力

マラッカ・シンガポール海峡など重要な海上輸送路の持続的な安全確保

安定的な海上輸送の確保により、我が国経済の持続的な発展

参考事項

◎国際連合海洋法条約（抄）

第43条（航行及び安全のための援助施設その他の改善施設並びに汚染の防止、軽減及び規制）

海峡利用国及び海峡沿岸国は、合意により、次の事項について協力する。

- (a) 航行及び安全のために必要な援助施設又は国際航行に資する他の改善施設の海峡における設置及び維持
- (b) 船舶からの汚染の防止、軽減及び規制

◎海洋基本法（抄）

第20条（海上輸送の確保）

国は、効率的かつ安定的な海上輸送の確保を図るため、日本船舶の確保、船員の育成及び確保、国際海上輸送網の拠点となる港湾の整備その他の必要な措置を講ずるものとする。

第21条（海洋の安全の確保）

国は、海に囲まれ、かつ、主要な資源の大部分を輸入に依存する我が国の経済社会にとって、海洋資源の開発及び利用、海上輸送等の安全が確保され、並びに海洋における秩序が維持されることが不可欠であることにかんがみ、海洋について、我が国の平和及び安全の確保並びに海上の安全及び治安の確保のために必要な措置を講ずるものとする。

第27条（国際的な連携の確保及び国際協力の推進）

国は、海洋に関する国際約束等の策定に主体的に参画することその他の海洋に関する国際的な連携の確保のために必要な措置を講ずるものとする。

- 2 国は、海洋に関し、我が国の国際社会における役割を積極的に果たすため、海洋資源、海洋環境、海洋調査、海洋科学技術、海上における犯罪の取締り、防災、海難救助等に係る国際協力の推進のために必要な措置を講ずるものとする。

◎経済成長戦略大綱（抄）

第1. 国際競争力の強化

3. 資源・エネルギー政策の戦略的展開

(5) 資源外交、環境・エネルギー協力等の総合的な強化

④ 資源・エネルギーの海上輸送路における安全確保等の推進

主要な資源の大部分を輸入に依存する我が国の経済発展に不可欠なマラッカ・シンガポール海峡等の海上輸送の安全、海洋環境の保全等を確保するとともに、我が国の国際社会における役割を積極的に果たすため、それらに必要な国際協力を推進する。

2. 地球規模での安全・環境問題への取り組み

(2) 船舶の安全性向上、環境保全への貢献

→ 船舶に係る安全・地球環境問題への取り組み

海事分野における安全・環境規制を巡る状況

従来の安全・環境規制の国際共通認識

- 実行可能な限り高い水準の基準を課す
(安全であればある程よい)
- 安全・環境に係る 国際基準は競争条件に中立

IMOの概況

- ・海事分野の安全環境問題等を取り扱う国連の専門機関
- ・1958年設立。本部ロンドン
- ・167加盟国 + 63 NGO(民間オブザーバー機関)が参加
- ・設立以来59条約の採択等、活発に活動



安全・環境問題を巡る状況の変化

- 老朽タンカー折損による大規模油汚染事故
⇒ 海運のイメージ悪化
- 海運ブーム
⇒ 豊富な資金力によるギリシャの発言力拡大
⇔ ビジネスモデルの異なる日本との対立
- EU諸国へのECの統制力強化
⇒ EU地域規制の国際基準化推進
- 環境問題への社会的意識の高まり
⇒ 地球温暖化対策、大気汚染防止、海洋生態系保護



プレステージ号事故(2002)

我が国海運・造船の経営に大きな影響を与える技術基準の増加

- シングルハルタンカーのフェーズアウト(2005.4)
⇒ メンテナンスの良し悪しに関わらず一律廃船に
- タンカー・バルカーの共通構造ルール(2006.4)
⇒ 鋼材重量増加 ⇒ 新造船の競争力低下の恐れ
- バラスタック塗装基準(2008.7)
⇒ 塗装工場の新設など建造工程見直し必要

【新たな課題】

- 第2次、第3次NOx規制(検討中)
⇒ 次世代の船舶パワープラントが実質的に決定
- 地球温暖化対策(検討中)
⇒ 制度設計によっては、市場歪曲の恐れ (別添資料参照)

産学官による戦略的な国際基準対応が必要

国際対応戦略

世界有数の海運造船国として、我が国の高い技術力・人材力を活かし、
基準開発に先行して、国際的イニシアティブを取る。

・技術開発政策の転換

→我が国海事産業にとって望ましい安全・環境規制を
実現するための技術開発を実施

・IMO対応強化

→ルール提案力の強化
→ロビーイング、キャンペーンの強化

海洋環境イニシアティブ

◇概要

環境問題への対応と産業競争力向上を実現するため、NO_x、CO₂等の
削減に向けた研究開発を日本発の国際基準提案とリンクして推進

◇研究開発内容

CO₂削減対策の基礎となる
船舶の燃費性能指標
〔海の10モード指標〕開発

相反する関係にある省エネとNO_x削減・
安全強化の両立を図る。

NO_x80%削減を目指した
排ガス処理技術開発

構造安全強化
(鋼材重量増加)

船舶の軽量化を可能とする
新安全基準コンセプトの開発

IMO対応強化

具体例

- ・(独)海上技術安全研究所の安全・環
境基準研究強化、国際連携強化
- ・(財)日本船舶技術研究協会を設立
(2005年)して産学官連携プラッ
フォーム構築
- ・産官のロンドン現地対応体制の充実
(早期情報収集、ロビー活動等)
- ・意見発信チャンネルの複線化(アジア
系NGOの活用・新設等)

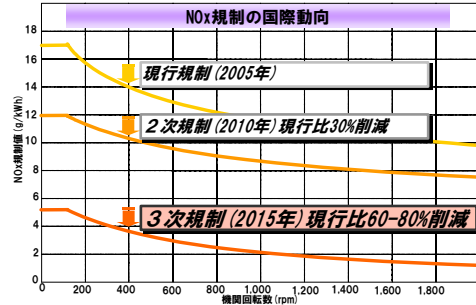
安全・環境性能を高いレベルで実現する船舶を供給
→世界の海運の発展に貢献

我が国海運・造船業の国際競争力強化

環境に係る戦略的対応

NOx排出削減

IMOにおけるNOx排出規制値の検討



	2次規制	3次規制	4次規制
日・米	30%減	→ 80%減	→ 【打ち止め】
欧州	30%減	→ 60%減	→

開発目標

NOx排出量80%削減が可能な排ガス後処理システムの実用化

開発期間・規模

07~11年(5ヶ年)、総額38億円(うち国費10億円)を予定

IMO第3次規制の対応方針

・NOxを削減しなければならない沿岸域では後処理設備を稼働、
外洋航行中は燃費効率MAXで航行

上記運航形態の実現を目指す。

(参考)EU 技術開発プロジェクト

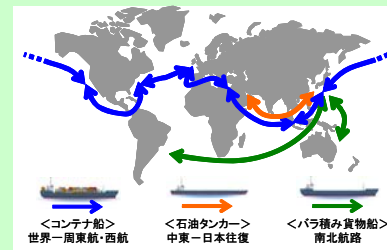
HERCULES: 次世代船用機関開発計画
03~10年 予算額: 80M€(132億円)

海の10モード

◇ 船舶の省エネ性能を比較することが出来る指標を作成し、
指標を市場調達の判断基準とさせる仕組みを創出

海の10モード指標

船の種類に応じた主要な航路を想定し、当該航路での標準的な風、
波、貨物の積載状態等を考慮した運航モードを設定し、燃費を算定



算定方法

模型実験と、コンピュータシミュレーションにより指標の値を算出



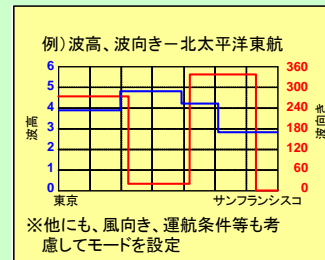
波浪中模型実験



コンピュータシミュレーション

認証システム

指標の信頼性、客観性を担保するための民間機関による第3者
認証システムの開発



ロードマップ

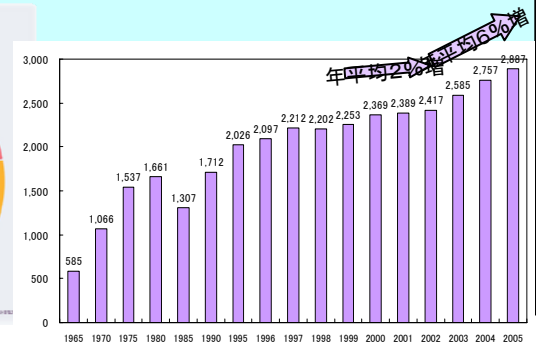
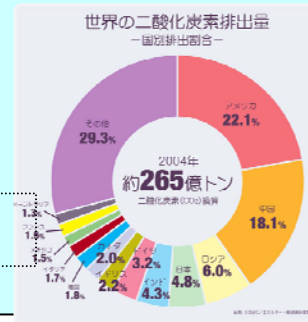
	H20	H21	H22	H23	H24
社会システムの改革		海の10モード指標の開発 指標の国際標準化 CO ₂ 排出削減の国際的枠組み作り			ポスト京都議定書の枠組み
次世代省エネ技術の開発		サミットへ提案		在来システムからCO ₂ 排出量を3割削減を可能とする技術・システムの開発	

(参考) 外航海運からのCO2排出の現状と国際動向

1. 外航海運からのCO2排出の現状

- 世界のCO2排出量の約3%程度を排出(ドイツ1国分と同程度)
 - IMO調査(1996) 438Mton(世界の1.8%)
 - 欧米の民間機関による調査
2000~2001: 428~912Mton(世界の1.8%~3.5%)
 - 世界の排出量の増大傾向と海上輸送量の増大傾向から、概ね3%程度を排出と見込まれる。
- 世界の海上輸送量は、BRICs等の経済成長に伴い近年急速に増大(年率約5%以上)。

※ 1996年~2004年 世界の総排出量 19%の伸び
同 世界の海上輸送量 31%の伸び



将来的に看過できない規模

2. 外航海運からのCO2対策に係る国際的な動き

【京都議定書】

- 先進国(附属書I国)に対し、国別の削減量を義務付け
- 国際海運、国際航空については、削減の対象外。それぞれの国際専門機関に検討を委託。

IMOの動き

- IMOにおいては、京都議定書で削減義務を負わない非附属書I国が、CO2対策の検討を行うことに非協力的
- しかしながら、CO2排出量算定のための暫定指針の策定等一定の成果も得られてきたところ。
- 2007年7月、検討再開。2009年まで暫定指針の試適用による排出量の調査及び指針の見直しを実施。
- 今後、技術、運航及び市場原理に基づくCO2排出削減の方法等について検討予定。
- EUより、CO2削減策の一案としてIMOによる基金創設が提案される等の動き。

国際的議論の高まり、検討の加速

ポスト議定書に向けた国際社会の動き ＜取り組みの高まり＞

【日本】

- ハイリゲンダム・サミット:
「美しい星50」2050年までに世界の温暖化効果ガスの排出の半減を目指すことを日本が提唱。これを目標とする検討に各国首脳合意。
- 環境問題は、2008年7月の洞爺湖サミットの最重要議題。

【EU】

ポスト京都議定書を睨み、EU寄港船のオペレーターに対してEU排出権取引制度を導入する動き(2007.4)

【その他主要国】

- 米: 主要8カ国+中・印等を加えた新たな枠組みで、国際的イニシアティブを主導する動き。
- 豪: APEC首脳会議(2007.9)における宣言のとりまとめ(2030年までにエネルギー効率を25%改善)等、温暖化対策へ舵を切る
- 中国: 自国の対策や国際協力を盛り込んだ国家計画を発表(2007.6)

3. 平成20年度税制改正要望等の概要について

トン数標準税制の骨格

1. 適用事業者

日本に本店または主たる事務所を有する法人(内国法人)

2. 適用事業

外航海運事業者が行う外航船舶運航事業及び外航船舶貸渡事業

3. 適用船舶

適用事業者が運航する100総トン以上の日本籍船

4. 利益の計算の特例

(1) 個別船舶みなし利益の計算

対象船舶ごとに次の算式により算定する。

個別船舶みなし利益＝純トン数×みなし利益×運航日数(または貸渡日数)

(2) 適用対象者のみなし利益の計算

適用対象者が運航する適用対象船舶の個別船舶みなし利益の額の合計をもって適用対象者のみなし利益とする。

5. みなし利益

諸外国並みのみなし利益水準とする。

6. 税率

通常の方法税率(30%)

上記4(2)の適用対象者のみなし利益に本税率を乗じて税額を算出する。

7. 選択制

本税は通常の方法税率との選択制とし、トン数標準税制を選択した場合、5年間に変更できない。

その他の税制改正要望の概要

1. 国税

- 国際船舶*の登録免許税の特例(延長)
所有権: 2.5/1000(原則は4/1000)
抵当権: 2.5/1000(原則は4/1000)

2. 地方税

- 外航コンテナの固定資産税の特例(延長)
課税標準の4/5
- トン数標準税制導入に伴う法人住民税、法人事業税の特例(新設)
所得割部分をみなし利益に置換

*「国際船舶」: 国際海上輸送の確保上重要なものとして国土交通省令で定められた船舶。具体的には、LNG船、ロールオン・ロールオフ船、近代化船等の船舶をいう。

海上運送法／船員法の一部改正

施策の目的

- (1) 本邦外航海運事業者の国際競争条件の均衡化を通じた**国際競争力の確保**
- (2) 安定的な海上輸送の核となるべき**日本籍船・日本人船員の確保**
- (3) 船員を、「**集め、育て、キャリアアップを図り、陸上海技者への転進を支援する**」
- (4) 船員の職業としての魅力の向上のための**労働環境の改善**

制度概要（海上運送法／船員法）

安定的な海上輸送の確保に関する**基本方針**（国土交通大臣作成）

海上輸送確保計画（船舶運航事業者等作成）

国土交通大臣の認定

安定的な国際海上輸送の確保を図るための措置

- 課税の特例（トン数標準税制）の適用
- 適切な計画遂行の担保措置（勧告、公表等）
- 日本籍船に対する譲渡規制
- 航海命令の適用

船員の確保・育成を図るための措置

- 国の資金の確保
- 船員関係法令の特例措置
- 船員教育機関の協力

船員の労働環境の改善のための措置

- 時間外労働の上限基準設定、船員の休息・健康の確保、労働条件の明確化

安定的な海上輸送の確保の達成手段としてトン数標準税制が適当である理由

平常時・非常時に関わらず安定的な海上輸送を確保

※トン数標準税制の導入は、諸外国に対して日本が海洋国家として安定輸送を重視する姿勢の表明に

我が国事業者の国際競争条件の均衡化

国際競争条件の均衡化を通じて、本邦外航海運事業者の国際競争力の確保を可能とする制度であることが必要

- ・トン数標準税制は世界標準となっており、同税制の導入が最も直接的な格差是正策
- ・好況時にキャッシュフローを蓄積することで、競争力のある運賃の提供等が可能になるとともに、税制の差に起因する外国の事業者との経営体力の差の拡大による我が国事業者の海外逃避・M&A等を防止

日本籍船・日本人船員の増加

日本籍船・日本人船員の計画的増加を可能とする制度であることが必要。ただし、外航海運事業者の国際競争力の確保にも留意

- ・法律により計画認定制度等を導入することで、事業者による日本籍船・日本人船員の計画的な増加を担保することが可能
- ・任意の計画を前提とすることで、事業者に過度な規制を課すことのない制度とすることが可能
- ・非常時においても、我が国の管轄権行使・保護の対象となる日本籍船・日本人船員を一定規模確保することが可能

トン数標準税制の導入

その他の支援措置

国際的なルールとの整合

OECD規約等との整合性のとれた制度であることが必要

- ・OECD自由化規約によると、例えば、自国籍船に対象を限定した補助金等の措置は、競争歪曲的な措置をみなされるおそれ
- ・トン数標準税制については、EUガイドラインの範囲内であれば、競争歪曲的ではないとの扱い

(参考) 海運助成に関する国際的なルール

OECD自由化規約 (抜粋)

加盟国政府の海運政策は、国際貿易における自由かつ公正な競争に基づく海運の自由を原則としており、したがって、海上運送に係る取引及び送金の自由は、為替管理上の措置、自国籍船舶の優遇を定める法令、政府機関若しくは半政府機関による自国籍船舶優遇の取決め、貿易協定における優先積取条項、船籍の選択に影響を及ぼすような輸出入許可制度の運用、又は差別的な港湾規則若しくは課税措置によって妨げられてはならず(以下略)

EU海運助成ガイドライン (トン数標準税制関連部分の概要)

1. 海運助成の主な目的

- (1) 安全・効率・セキュリティ・環境要件の向上
- (2) EU加盟国籍船の増加
- (3) 海事関係産業への貢献
- (4) 海技の伝承

2. 対象

- (1) ①EU加盟国籍船であること
②EU加盟国籍船以外である場合には、安全・セキュリティ・環境・雇用要件に関し、国際基準及びEUの法律に適合していること
- (2) EU加盟国籍船が60%に達するまでは、EU加盟国籍船を増加又は維持すること

3. 税の水準

これまで承認された税の水準と同等のものに限り承認する。

船員確保・育成等総合対策事業（20年度予算要求）

217百万円
（前年度81百万円）

海上運送法等の一部改正による船員確保育成対策の強化を踏まえ、船員の計画的雇用、外航日本人船員（海技者）の確保・育成等を推進するとともに、海事地域における人材確保連携事業を実施する。

〈船員を取り巻く状況〉

- **外航日本人船員**は、厳しい国際競争の中、30年間で約5万7千人から約2,600人へと極端に減少。
- **内航船員**は、**高齢化が著しく**(45歳以上が64%)、将来的に約2割程度の船員不足が生じるおそれ。

〈基本的考え方〉

予算制度の軸足を従来型の**離職者対策**から、**次世代を担う船員の確保・育成**に大転換

- 中小・零細事業者が大多数を占める**内航海運事業者**及び**中小外航海運事業者**に対する船員確保・育成策に重点化。

〈船員確保・育成等総合対策事業の内容〉

海上運送法上のスキームにより、国土交通大臣の基本方針に従って船員確保育成に係る計画を認定

船員を①集め、②育て、③キャリアアップを図り、④陸上海技者への転身を図るための措置を支援するとともに、海事地域の振興を図る。

集める

育てる

船員計画雇用促進等事業（助成事業の拡充・強化）

- 新たな船員供給源（退職自衛官、女子船員等）からの船員確保・育成の推進、資格取得の支援
- 船員の計画的採用及び育成の促進。海上運送法による計画認定を受けた事業を優先・優遇
- 船舶管理会社等によるグループ化を活用した船員の計画的な確保・育成の推進

海へのチャレンジフェア

- 就職面接会と海事産業のPR

海技者人材確保促進調査

- 陸上海技者の資格のあり方に関する調査等

外航日本人船員（海技者）確保・育成事業（継続）

陸上海技者への転身を支援する

海事地域の振興

キャリアアップを図る

海事地域人材確保連携事業

- 財政力の弱い海事都市における海事関係の人材確保・育成に資する取り組みを支援