

議題2

海事産業の競争力強化3法案の 概要

海事産業の競争力強化3法案

海上運送法の改正

海洋汚染等防止法等の改正

船員法の改正

- ・海運は我が国の輸出入貨物の99.7%の輸送を担う経済の生命線
- ・安定的な海上輸送の確保には日本商船隊の増加と船員の確保が不可欠
- ・日中韓の競争が激化する造船分野において、環境技術力で優れる造船業を振興

国際条約への対応

海上運送法の改正

- ・東日本大震災等を契機に日本商船隊による安定輸送・経済安全保障の重要性を確認
- ・我が国外航海運事業者の海外子会社が所有する外国船舶(準日本船舶)にトン数標準税制を拡充

(改正内容)

- 準日本船舶の認定制度の創設
- 準日本船舶に対するトン数の測定の特例制度の創設

海洋汚染等防止法等の改正

- ・我が国の提案による国際海運における二酸化炭素排出量削減に関する国際条約の採択(平成23年7月)

・**平成25年1月1日発効**

(改正内容)

- 船舶からの二酸化炭素の排出規制の導入
- 旗国によるチェック・ポートステートコントロールの実施

船員法の改正

- ・船員の労働条件に関するグローバルスタンダードを定めた国際条約の採択(平成18年2月)

・**平成24年初めにも発効要件を充足見込み**

(改正内容)

- 船員の労働条件の改善
- 旗国によるチェック・ポートステートコントロールの実施

条約の発効までに国内法化が完了していない場合、日本船舶が寄港国検査(ポートステートコントロール)により航行停止処分を受けるおそれ。

経済安全保障の確保、外航海運の競争力強化

革新的省エネ技術を導入した船舶の普及拡大により、我が国造船業が先行者利益を享受

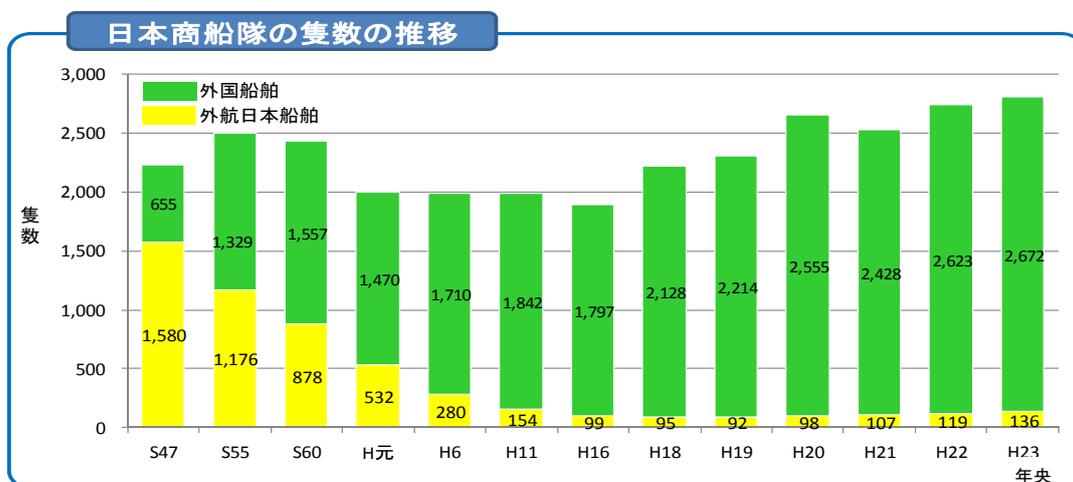
海運の人的基盤である船員の労働環境改善による船員の着実な確保

海運・造船・船員の三位一体の対応により、我が国海事産業を強化

●海上運送法の一部を改正する法律案

我が国の外航船社による安定的な国際海上輸送の確保を一層推進するため、あらかじめ、我が国外航船社が運航する外国船舶のうち、航海命令に際し日本船舶に転籍して確実かつ速やかに航行することが可能なものを準日本船舶として認定することとし、当該準日本船舶が日本船舶に転籍するために必要となるトン数の測度(国による船舶の大きさの測定)に関する手続の特例等を定める。

- 背景**
- 東日本大震災や原発事故を契機として、厳しい国際競争にさらされている日本商船隊による安定輸送・経済安全保障の確立の重要性がより明確化。
(外国船社の日本寄港の忌避、外国政府の一定海域の回避勧告等)
 - 日本船舶の増加ペースアップを図るとともに、日本船舶を補完するものとして一定の外国船舶を確保することにより、早期に安定輸送・経済安全保障の確立を達成することが必要。
 - 税制改正関連(トン数標準税制の拡充)



概要

準日本船舶の認定制度の創設

国土交通大臣は、外航船社が運航する日本船舶以外の船舶で、その海外子会社が所有するもののうち、以下の要件を満たす船舶を準日本船舶として認定

認定要件

- 1) 外航船社と海外子会社との間において、航海命令が発せられた場合に海外子会社が当該船社に船舶を譲渡することを内容とする契約を締結しており、これが確実に履行可能であると認められること
- 2) その他航海命令による航海に確実かつ速やかに従事させるため必要となる一定の要件を満たすこと

→航海命令による航海に確実かつ速やかに従事できる船舶の確保

船舶法及び船舶のトン数の測度に関する法律の特例

準日本船舶のトン数の測度は認定時にあらかじめ行うこととし、外航船社が、準日本船舶を海外子会社から譲り受ける場合については、船舶法及び船舶のトン数の測度に関する法律に基づくトン数の測度を行ったものとみなす。

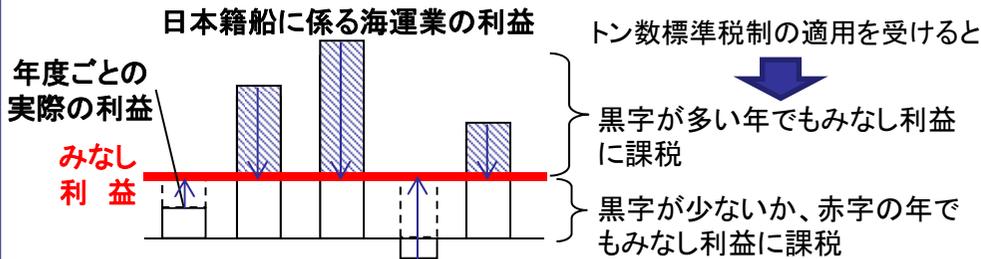
→日本船舶に国籍を変更するための手続が迅速化

航海命令に際して日本船舶として確実かつ速やかに航行することが可能な準日本船舶が確保され、我が国における安定的な国際海上輸送の確保が一層促進される。

トン数標準税制について

現行トン数標準税制（平成20年度創設）の制度概要

○外航船舶運航事業者が、日本船舶・日本人船員の確保に係る「日本船舶・船員確保計画（計画期間：平成21年度～平成25年度の5年間）」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合、日本船舶に係る利益について、通常法人税に代えて、みなし利益課税の選択が可能。



○トン数標準税制を導入すると、通常の法人税より高くなる場合も安くなる場合もあるが、毎年の納税額が予測しやすくなることから、**高額（一隻あたり数十億円から数百億円）な船舶投資を安定的・計画的に行っていくためには、トン数標準税制が有効**

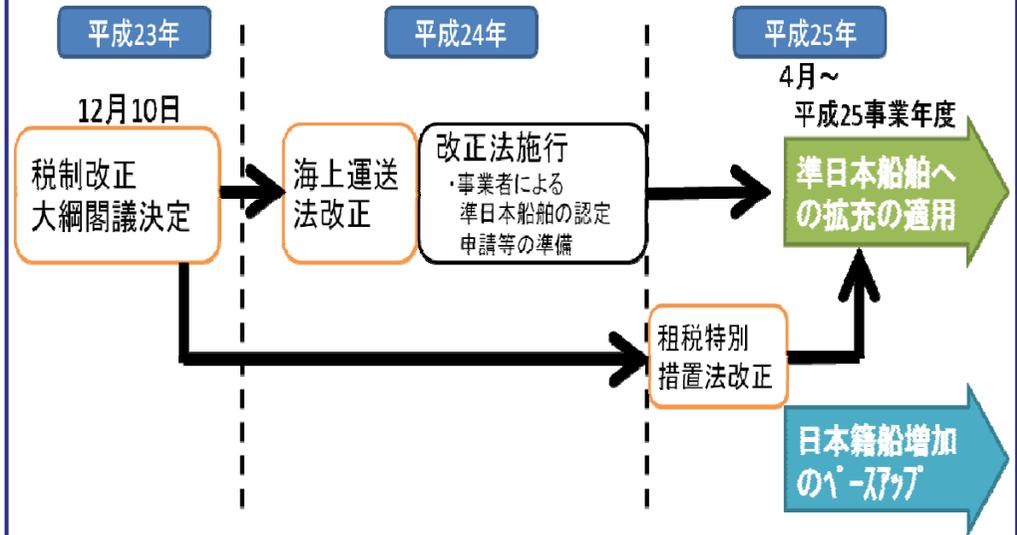
➡ **振幅の激しい海運市場での設備投資及び競争力強化に寄与。**

平成24年度税制改正大綱(平成23年12月10日閣議決定)

○対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例(トン数標準税制)については、更なる経済安全保障の観点から、日本船舶への迅速かつ確実な転換等の課題にも対応した次期通常国会における海上運送法改正、日本船舶や日本人船員を増加させるという日本船舶・船員確保計画の拡充を前提に、平成25年度税制改正において、日本船舶増加のインセンティブにも十分配慮しつつ、適用対象を我が国外航海運業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶に拡充します。

(注)上記の改正は、平成25年4月1日以後に開始する事業年度について適用します。

工程表



●海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案

海洋汚染防止条約(マルポール条約)の附属書の改正に適確に対応するため、新造船に対する二酸化炭素排出量の算定及び基準適合の義務付け、新造船及び現存船に対する二酸化炭素の排出削減のための航行上の措置に関する手引書の作成の義務付け等の措置を講ずる。また、平成22年12月の閣議決定を踏まえ、独立行政法人海上災害防止センターの民間法人化を措置する。

海洋汚染防止条約(マルポール条約)附属書VIの改正等

- 国際海事機関(IMO)において、国際海運からの二酸化炭素排出量を削減するためのマルポール条約附属書VI(船舶からの排出ガス規制)の改正を採択(平成23年7月)
- マルポール条約の規定により、平成25年1月1日に発効

海防法等の改正によるマルポール条約附属書VI改正への対応

二酸化炭素放出規制

➢ 船舶からの二酸化炭素排出量に係る基準の導入

- ・新造船に対する、1トンの貨物を1マイル輸送する際の二酸化炭素排出量の算定及び基準適合要求

➢ 二酸化炭素の排出削減のための手引書

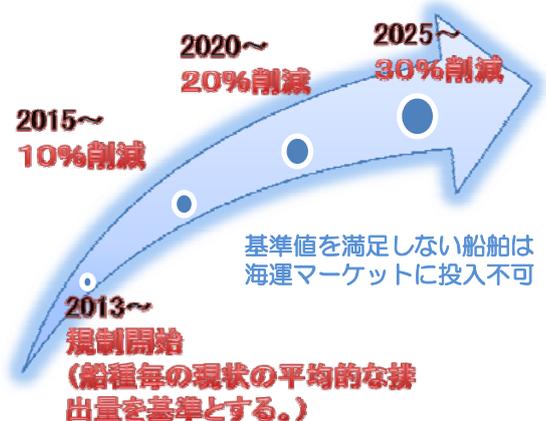
- ・新造船、現存船に対する、二酸化炭素の排出削減のための航行上の措置を定めた手引書の作成

➢ 旗国によるチェック・ポートステートコントロール(寄港国による外国船舶の検査)の導入

- ・二酸化炭素放出規制の確実な実施のため、自国籍船に対するチェックと外国船舶に対するポートステートコントロールを導入

新造船の二酸化炭素排出量に係る基準

2013年から新造船に二酸化炭素排出量に係る基準への適合を義務付け、基準は段階的に強化



マルポール条約附属書VI改正の発効日(平成25年1月1日)に改正が間に合わない場合

- 国際約束不履行(日本はマルポール条約附属書VIの改正をリードした締約国であるため、条約改正への対応は不可欠。)
- 我が国の船舶がポートステートコントロールにより航行停止処分を受けるおそれ

その他

- ・船舶所有者の利便性の向上のため、関係法律に基づく船舶の航行のための証書の有効期間を一定期間延長可能とすることなどを措置
- ・独立行政法人海上災害防止センターの閣議決定(平成22年12月)を踏まえた民間法人化を措置

海防法改正の背景 ～海洋汚染防止条約（マルポール条約）附属書VI改正～

国際海事機関(IMO)における国際海運からの二酸化炭素(CO₂)排出削減の検討

- 新興経済国等の経済成長に伴う海上貿易量の増大によって、国際海運分野のCO₂排出量は飛躍的に増大 1990年:4.7億トン → 2007年:8.7億トン(世界全体の約3%(ドイツ1国に相当))
- 京都議定書の規定により、外航船舶からの温室効果ガスの削減は国際海事機関(IMO)を通じて追求

平成20年よりIMOにおいて検討を加速

我が国はIMOにおいて条約改正を主導

IMOの概要

- 海事問題に関する国連専門機関(政府間協議)。
- 1958年設立。本部所在地 英国(ロンドン)。
- 加盟国数 170ヶ国。
- 設立以来59条約を採択。条約事務局として機能。

マルポール条約附属書VI(船舶からの排出ガス規制)改正の採択 船舶の環境性能に係る国際統一的な基準が完成

- 我が国海運・造船業が得意とする省エネ技術力を発揮できる環境が世界的に整い、国際競争力の向上に大きな効果が期待
- CO₂排出量の30%削減を目標として、我が国海事産業の環境性能に関する技術開発を国土交通省の補助により4年計画(2009～2012年度)で支援中

我が国の環境性能に優れた船舶等の例

日本郵船株式会社
第20回地球環境大賞(2011年、フジサンケイグループ主催)において国土交通大臣賞



IHIMU
CO₂30%削減船



●船員法の一部を改正する法律案

「2006年の海上の労働に関する条約」の締結に伴い、船員の労働条件を改善するとともに、国際航海に従事する日本船舶及び我が国に寄港する外国船舶に対する船員の労働条件についての検査に関する制度を創設する。

海上労働条約の概要

- ◆ これまでにILOにおいて定められた関連する条約等を整理・統合し、**グローバルスタンダード**として、**船員の労働条件を改善**する
- ◆ 条約の実効性を与えるために**旗国による検査**及び**寄港国検査（ポートステートコントロール）**を導入する

ことを目的として、**平成18年2月**採択。

改正船員法の概要

【船員の労働条件の改善】

- ✓ 雇入契約の締結に先立つ書面による労働条件の説明義務・契約成立時の書面の交付義務
 - ✓ 船内苦情処理手続の整備・当該手続を利用した船員に対する不利益取扱の禁止 等
- に関する法律改正を行うほか、船員の居住設備要件の改善等に係る制度改正を行う。

【法定検査】(旗国による検査)

- 一定の日本籍外航船に対し、条約の要件適合性を確認するための、国等による検査の受検義務
- 検査に合格した船舶に、海上労働証書を交付し、船内備置を義務付け

【寄港国検査】(ポートステートコントロール)

- 条約の締約国・非締約国の別を問わず、日本の港に寄港する外国籍船全てに対し、条約の要件適合性を確認するための検査を実施
- 検査の結果要件不適合が判明した際には、軽微な場合は**是正指導**、**重大な違反**の場合は船舶の出港差止め等の強制措置を実施

【条約の発効要件】**33%以上の商船船腹量**を有する**30ヶ国以上**の批准後1年で発効

現在、**商船船腹量** = 55% (充足済)

批准国数 = 21ヶ国 (4ヶ国がILOの批准手続中。平成24年の早い段階で発効要件充足の見込み)

条約発効時点で、我が国において本条約の批准・国内法化が図られていない場合



条約発効時点で日本籍外航船に海上労働証書が交付できない。

締約国の港に寄港した日本籍外航船がポートステートコントロールを受け、証書の不存在・条約基準の未達成を理由とした**運航差止め**や**長期間の拘束等**、**甚大な影響**を被るおそれ

※ 国内法の改正と併せて、外務省においても、本条約の批准のための国会承認手続を予定。

「2006年の海上の労働に関する条約」について

ILO(国際労働機関)がこれまでに制定した商船関係の条約等を整理・統合するとともに、
船員の労働条件を改善

※ ILO(本部ジュネーブ・加盟国183か国)

あわせて、IMO(国際海事機関)関連条約の分野では既に世界的に導入・実施されている「旗国検査」及び「寄港国検査(ポートステートコントロール)」のシステムを新たに導入

船員の労働条件に関するグローバルスタンダードとしての
「2006年の海上の労働に関する条約」(2006年2月23日採択)

条約批准に伴い、
船員法改正による国内法化

IMOのSOLAS / MARPOL / STCW条約に続く「海事関連国際条約の第4の柱」としての位置づけ

IMO	SOLAS (The International Convention for the Safety of Life at Sea) 「海上における人命の安全のための国際条約」 ○航海の安全を図るため、船舶の構造、設備、救命設備、貨物の積み付け等に関する技術基準を定める
	MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) 「船舶による汚染の防止のための国際条約」 ○海洋汚染の防止を目的に、船舶の構造や汚染防止設備等に関する技術基準を定める
	STCW (International Convention on Standards of Training, Certificate and Watch-keeping for Seafarers) 「船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」 ○船員の訓練要件、資格証明、当直などに関する国際的な統一基準を定める
ILO	MLC (Maritime Labour Convention) 「海上の労働に関する条約」