

新外航海運政策に係る施策案について

日本船主協会からトン数標準税制の導入及びいわゆる第二船籍制度の創設の要望がなされたことを受けて、平成16年6月25日、日本船主協会と海事局とが共同で、外航海運政策推進検討会議を立ち上げた。

その後、これらの要望について、具体的な政策実現に向けた検討を行うため、約140項目の論点につき共同で議論を行うとともに、日本籍船の検査・設備要件についての検討も行い、日本船主協会からの改善要望事項のすべてについて対応策を講じている。

さらに、海事局においては、規模・業態の異なる複数の外航海運事業者への個別ヒアリング及び20数社の主要な荷主企業へのヒアリングを行うとともに、海外調査等を行った。

また、外航海運政策推進検討会議とは別途、財団法人日本海運振興会に設けられている海運問題研究会海運経済委員会において、船社間協定のあり方についても検討を進めてきている。

本施策案は、これらの検討を踏まえて、中間的な提案を行うものである。

なお、現在日本船主協会が民間シンクタンクに委託して調査を進めているトン数標準税制の導入に向けた検討については、別途、関係者が連携して進める。

また、いわゆる第二船籍の問題に関しては、日本船主協会及び全日本海員組合が「船員・船籍問題労使協議会」を設け、船機長の配乗要件の見直し等を中心に現在協議を行っており、そ

の動向を見守っていく。

1. 基本的な考え方

新外航海運政策を検討するに当たって、その趣旨・目的等については、以下の基本的な考え方によるべきものとする。

- フェアで安定的な外航海運市場環境の中で、外航海運事業者が弾力的な事業展開を行うことができるようにし、これをもって、グローバルな経済活動を展開する製造業・流通業等の日本企業の国際物流ニーズに、一層的確に対応して、高質かつ効率的、安定的な輸送サービスを外航海運事業者が提供できるようにすることにより、国民経済の向上に貢献すること

- より具体的な政策目的は次のとおり
 - ①我が国国民経済の向上に必要な国際海上輸送の質と効率性・安定性の確保
 - ②公正な競争環境の整備
 - ③クオリティ SHIPPING（安全・環境面で優れた船舶の保有・運航の推進政策）
 - ④海事セキュリティの確保
 - ⑤全ての海事産業のヒューマンインフラである日本人海技者の雇用・育成

2. 外航海運政策の新たな施策案

上記1.の基本的な考え方を踏まえ、これまでの外航海運政策（公正な国際的競争環境の形成に向けた国際協議・交渉の取組み、サブスタンダード船対策やマラッカ・シンガポー

ル海峡問題等安全な航路・運航を確保するための取組み等)を更に強力に推進することに加えて、以下の施策の導入の可否を理論面及び実態面につき見極めた上で所要の制度設計を検討する。

(1) 優遇税制の適用を受けた外国海運事業者による不当に低い運賃設定が行われた場合の対応

我が国よりも著しく低い税率の適用を受けた外国海運事業者が、当該税率の適用のメリットに基づき、不当に低い運賃設定（我が国外航海運事業者が追随できない運賃であって、優遇税制のメリットによるものでないとの反証がなされないものに限る。）を行っているものと国が認めるときに、国際的な公正競争を確保する観点から、所要の是正措置を講ずることができることとする。

(2) 優遇税制の適用を受けた外国海運事業者によるM&Aにより荷主等への悪影響が生じた場合の対応

我が国よりも著しく低い税率の適用を受けた外国海運事業者が、我が国外航海運事業者のM&Aを行った場合、これに起因するリストラクチャリングによって荷主等に悪影響（例：不当に日系荷主との長期安定取引の条件変更を要求すること等）が生じたものと国が認めるときに、所要の是正措置を講ずることができることとする。

(3) 船籍選択の自由度を高めるための措置

船籍に係る現行の制度においては、日本法人等が所有する船舶は日本船籍とするものと定められていることから、我が国外航海運事業者が実質的に支配・運航している外国籍船の保有及び会計処理について、実体を反映できていないという制約が生じている。この制約を解消するため、例

えば、一定の条件（安全・環境面で一定の要件が確保され、かつ所有目的が投機ではないこと等）の下で、外国籍船を我が国の外航海運事業者が直接所有することができることとする等、その見直しを図る。

（注）：欧州諸国等においては、自国海運事業者が外国籍船を所有することや、自国海運事業者が「裸用船」した外国籍船につき自国の管轄権を及ぼすことを当事国相互で認める法制が採用されている。

(4)外航船舶に係る税制の見直し等

- ①日本籍船とF O C船との保有コストの差を縮小するため、外航船舶に係る固定資産税等の見直しを行う。
- ②政策投資銀行融資の活用を容易にするため、手続の簡素化等を行う。

(5)船社間協定の独禁法適用除外制度の適正な運用

運賃値上げ等の共同行為を行う際に運賃同盟、協議協定等に参加している船社が共同して実施している自発的な荷主団体との間の協議等に際して、原則としてその実施の都度、海事局が当事者双方からヒアリングを行うこと等により、荷主の利益が不当に害されていないかモニタリングを行う。

3. 上記の施策案は、従来の発想を転換した新たな考え方に基づくものであるため、政府関係部局及び経済界さらには国民全般の理解を得ることが必須であり、また、外国の海事関係者の理解を得る努力を行うことが必要であるため、これらの施策の実現を図ることは必ずしも容易ではないと考えられる。したがって、今後の検討及び施策の実現にあたっては、日本船主協会及び会員企業の支持及び協力が必要不可欠である。