

1・4 海運に係る規制等の制度見直し

1・4・1 規制改革要望

当協会は政府の規制緩和推進計画が開始された 1995 年より、会員会社から寄せられた規制改革要望を関係方面に求め、これまで一定の成果を挙げている。

内閣府において、2013 年 1 月より「規制改革会議」が設置されていたが、2016 年 7 月末に同会議が設置期限を迎えたことから、同年 9 月に後継組織として「規制改革推進会議」が設置された。同会議においても「規制改革ホットライン」は維持され、引き続き常時提案を受け付けており、日本経済団体連合会（経団連）が例年と同じく自らの規制緩和要望を取り纏めるための会員アンケートを実施したため、当協会は会員会社に照会しつつ対応した。

1・4・2 日本籍船に係る規制緩和

(1) 海事局 PT との意見交換会

日本籍船に係る様々な規制については、2010 年 5 月、国土交通省海事局次長をヘッドとする局内横断的な「競争力ある日本籍船増加のための規制改革検討プロジェクトチーム(PT)」が設置され、当協会との間で随時意見交換を実施し、各案件の進捗状況を確認している。

2019 年度においては、2019 年 6 月 10 日に 2018 年度と同様、海事局 PT との意見交換を実施、主要要望事項および中長期的課題について検討が行われた。

(2) 「外航日本籍船を選択しない理由」に係るヒアリング

海事局は外航日本籍船を増加させるべく、各種税制（トン数税制、船舶特償・圧縮記帳、登録免許税・固定資産税の特例）の維持に加えて、設備・検査・配乗要件の緩和等を講じているものの、パナマ籍船をはじめとする外国籍船との比較において、多くの邦船社により利用されるには至っていない。こうした状況下において、日本籍船の増加要件が課されている現行トン数税制（期限：2023 年 3 月）の次回要望に向け、「なぜ日本籍船は選択されないのか」について改めて整理すべく、2019 年末から 2020 年初めにかけて会員会社を対象にヒアリング調査を行った。