

経済連携協定等を巡る動向と国際海運政策について

[経済連携協定等と海上貿易への影響に関するセミナー]

2013年3月6日

国土交通省海事局次長
加藤由起夫



MLIT

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

～ お話するポイント ～

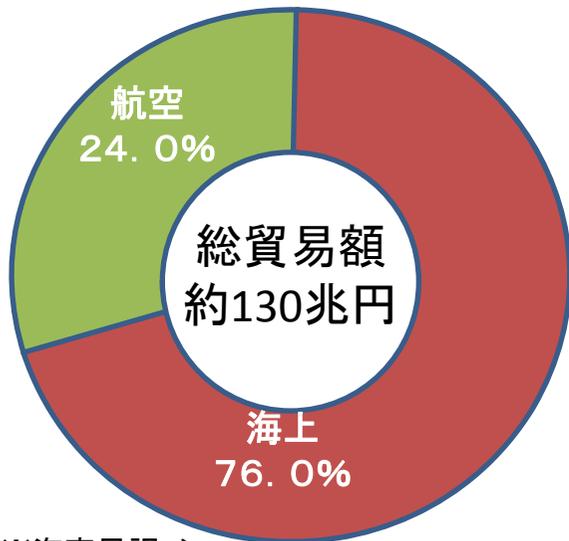
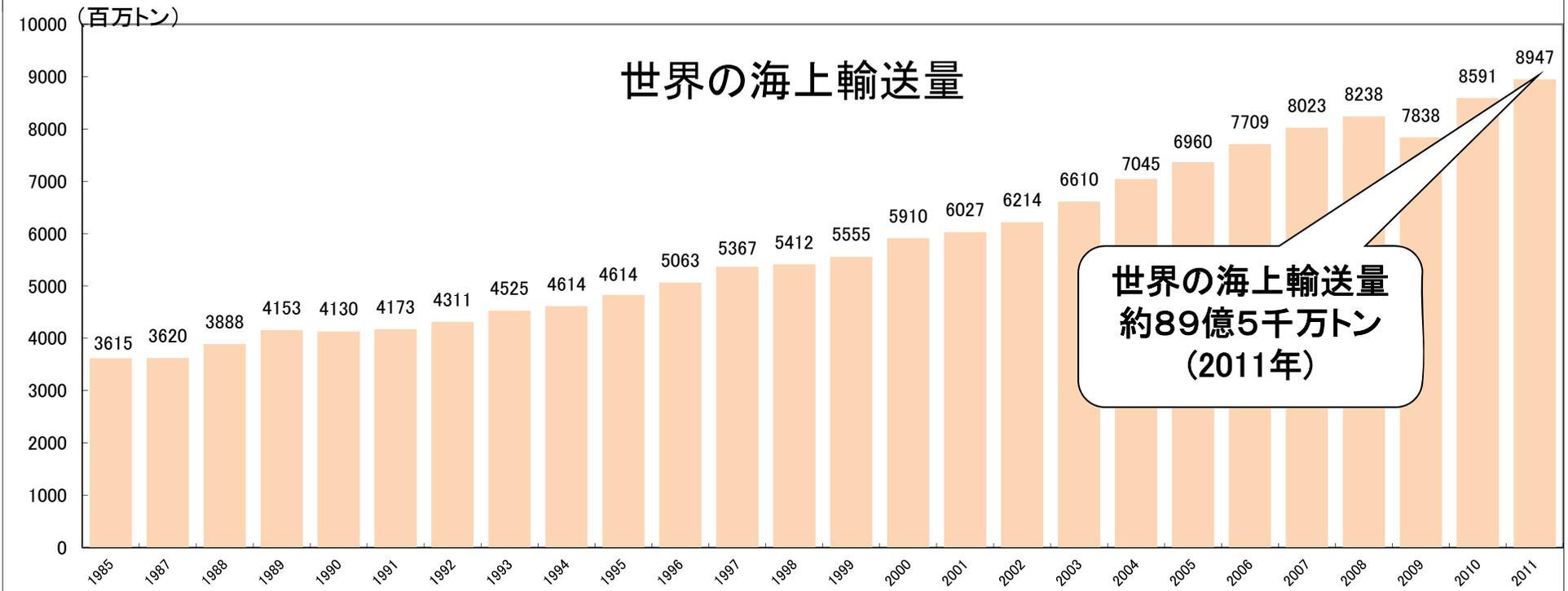
- 貿易と国際海運の関係
- 国際海運の基本方針と自由化に向けた取り組み
- 海事分野における環境変化と成長戦略



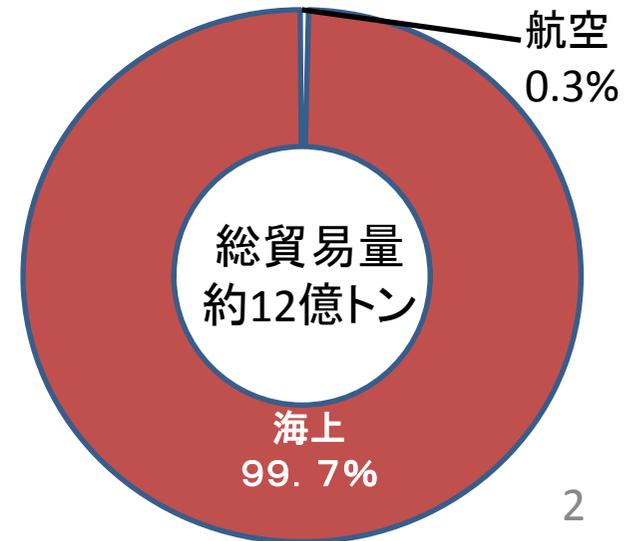
MLIT

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

我が国の貿易と国際海運



**日本の貿易額の76.0%、
日本の貿易量の99.7%は
国際海運が
担っている**

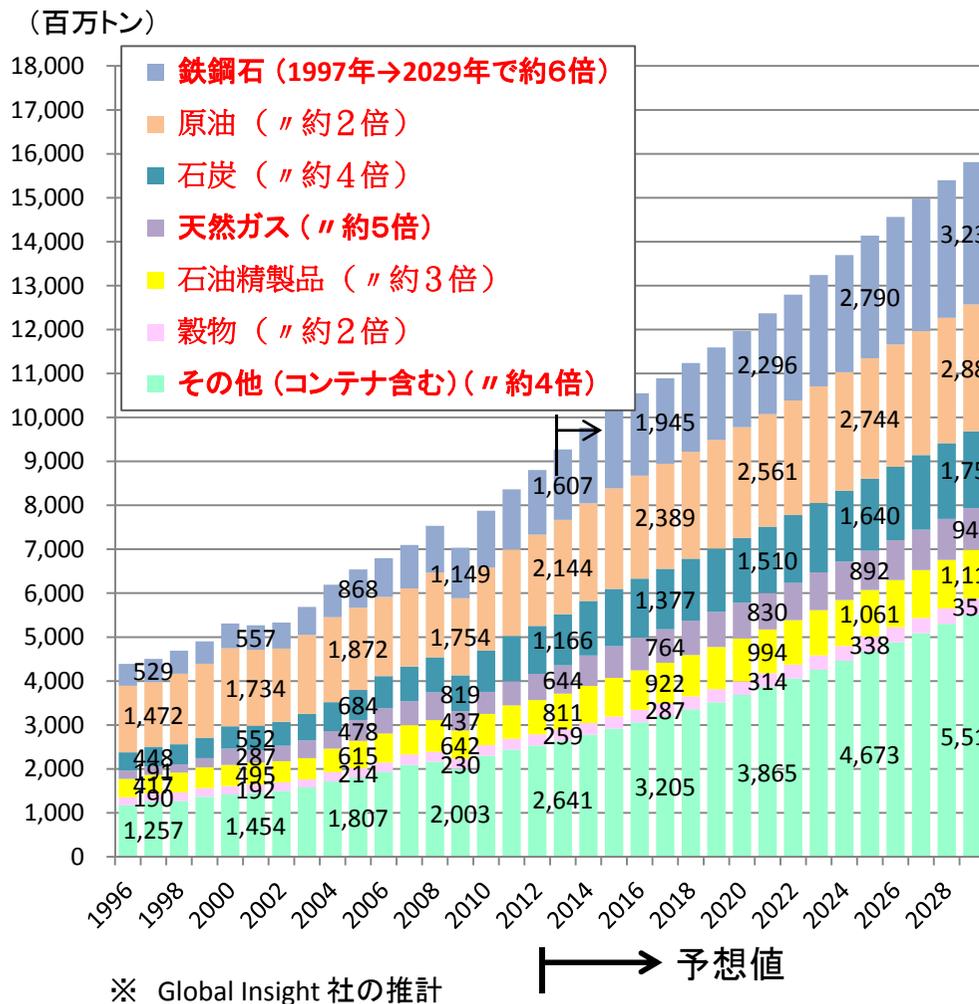


※海事局調べ

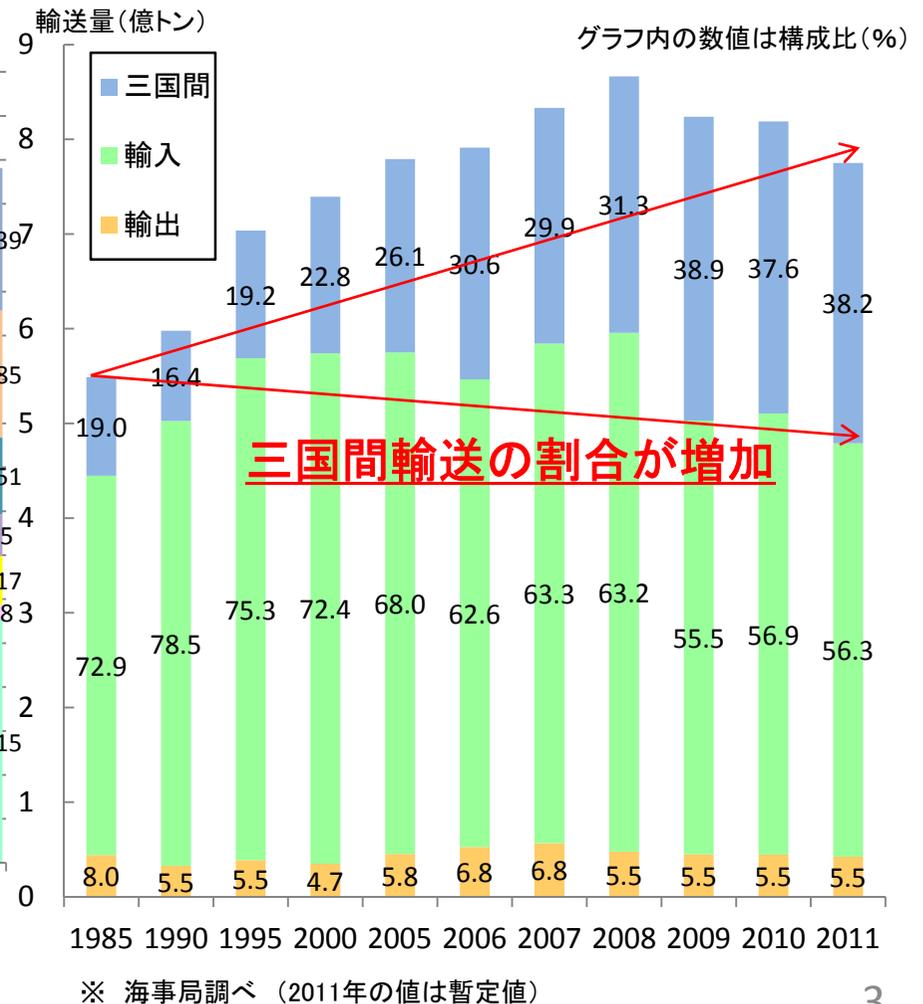
世界の成長産業としての国際海運

- 世界の海上荷動き量は今後15年程度で現在の約1.7倍に増加すると予想。
- 日本の国際海運の輸送実績は日本発着から三国間輸送の割合が増加。

－海上輸送量の実績と予想－



－日本の国際海運の輸送実績－



国際海運政策の基本方針

『海運自由の原則』

海運企業や船舶の選択を企業間の自由かつ公正な競争に委ねるとの原則

○日本、英国、ノルウェーなど海運先進国における海運政策の基本

○海運事業に対する参入・撤退の自由を保障

○貨物の積み取りに関する政府の介入の排除

※ 現実としては、政府の介入・規制等が存在する国も多い。



「海運自由化交渉」の
必要性

安全、環境、船員などについては、
国際的に統一したルールの策定
が必要



IMO(国際海事機関)やILO(国際労働機関)
などの国際機関で策定

海運自由化交渉の変遷

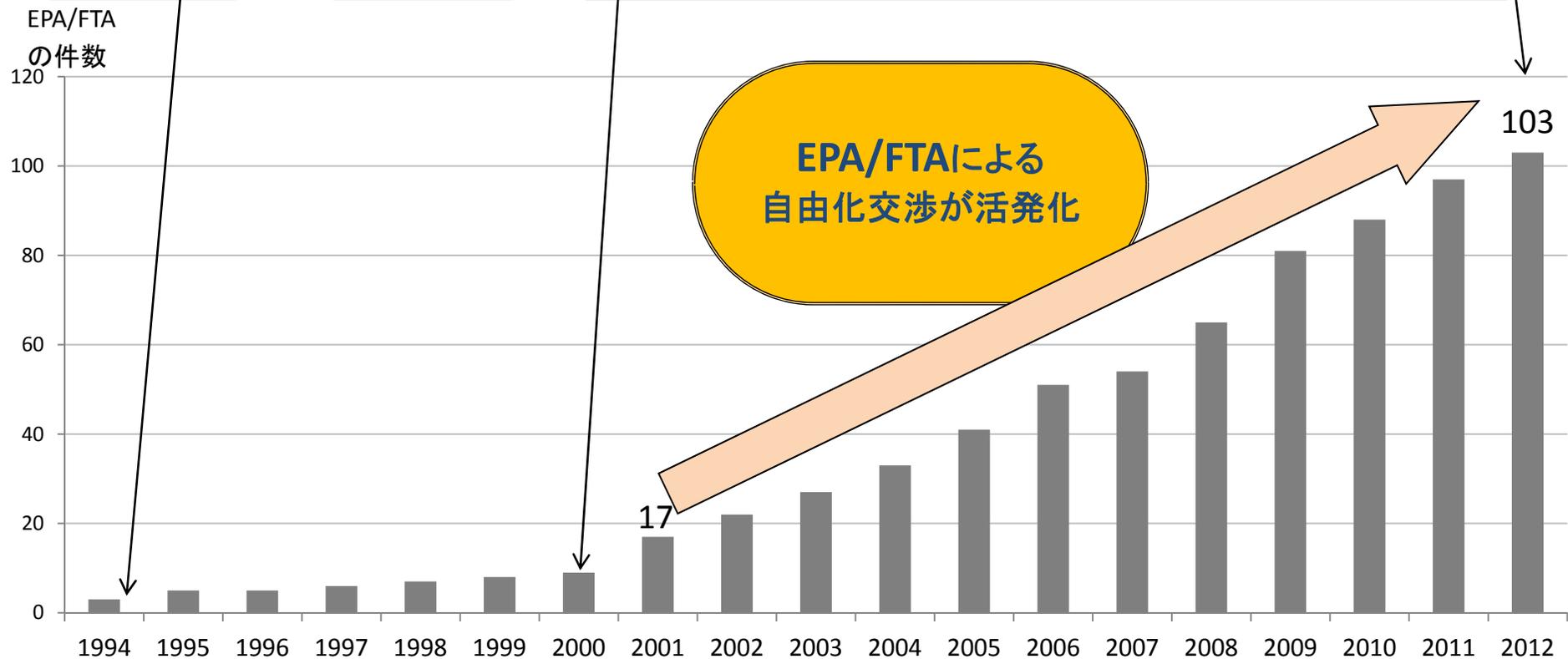
WTO(世界貿易機関)交渉の経緯

GATT
ウルグアイラウンド
(1986~1994)

海運のみ
交渉未成立
分野となる

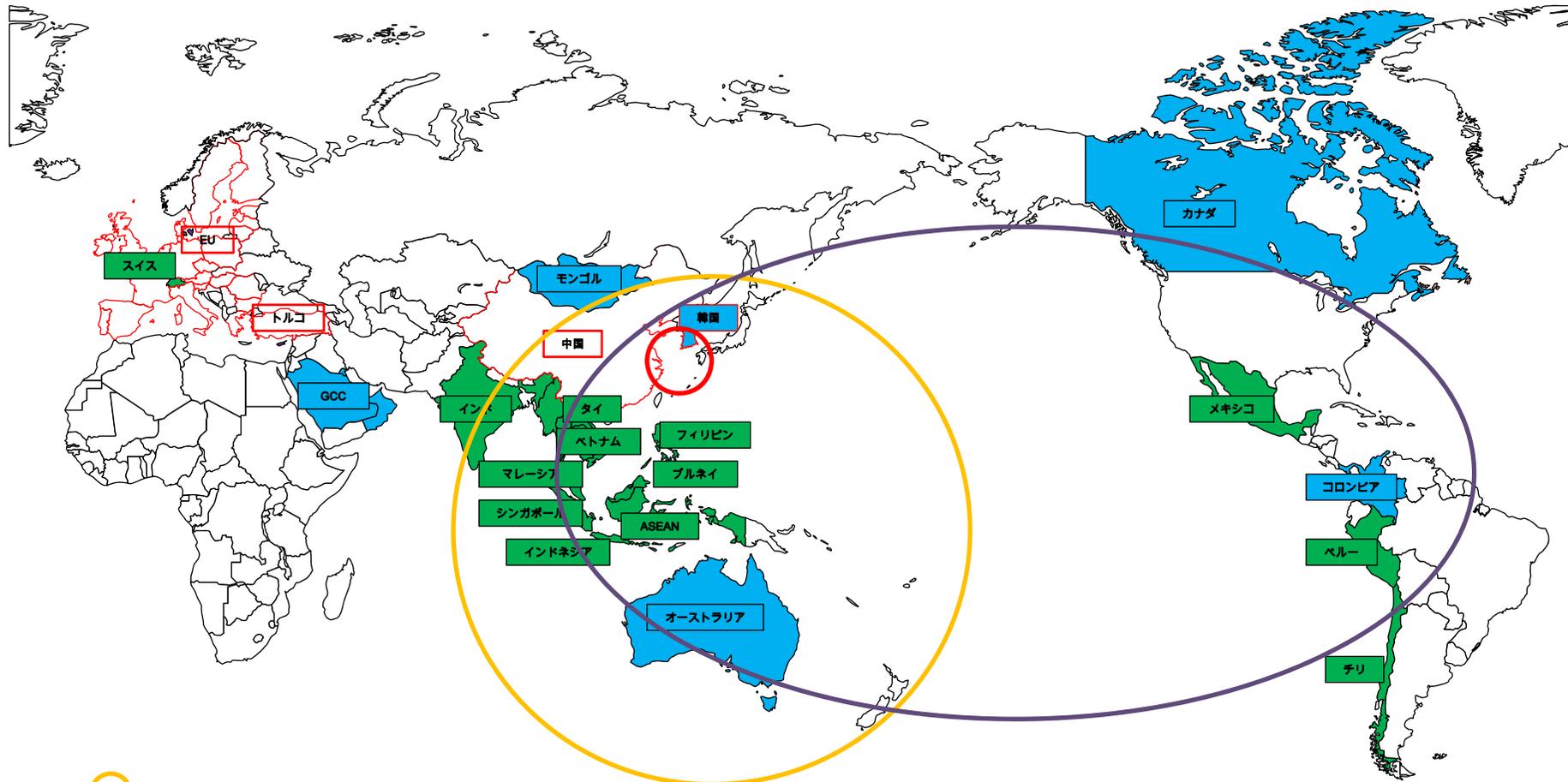
ドーハラウンド(2001~)ラウンドは現在、交渉膠着状態
※サービスに関する新協定策定の動きあり。

日本とノルウェーが主導し海運自由化推進国会合立ち上げ
(2000~我が国が議長を継続中)



我が国の経済連携協定等の全体俯瞰図

2013年3月段階



○ 東アジア地域包括的経済連携 (RCEP)

○ 環太平洋パートナーシップ (TPP) 協定

○ 日中韓FTA

■ 発効済み (13)

■ 交渉段階 (交渉完了、未署名含む) (6)

■ 交渉開始前の段階 (共同研究中など)

WTO (世界貿易機関) : 158ヶ国・地域で継続協議中
(当面の妥結は困難)

WTOサービス新協定 : 日本、米国、EU、豪州、カナダ、NZ、メキシコ、チリ、コロンビア、韓国、香港、台湾、ノルウェー、スイス、パキスタン、ペルー、コスタリカ、イスラエル、トルコ、パナマ、アイスランドの21ヶ国・地域が参加中

海運サービスの自由化度合い(イメージ)

		既存の協定(WTO・個別EPA)上の約束度合い						(参考)
		貨物留保	外資規制	港湾運送	倉庫	通関	代理店	実際の障害事例
ASEAN (内陸国のラオスを除く。)	カンボジア	×	×	×	×	×	×	(確認中)
	ミャンマー	×	×	×	×	×	×	(確認中)
	インドネシア	×	×	△	×	×	×	合併会社設立には、5,000総トン以上のインドネシア籍船保有義務がある。
	マレーシア	×	×	×	×	×	○	駐在員事務所、地域事務所、合併会社以外の形態の拠点設置が制限されている。
	ブルネイ	○	×	×	×	×	×	LNG輸送が制限される可能性がある。
	タイ	×	×	△	○	×	○	タイ籍船の運送のみに対して、所得税の減免措置がある。
	フィリピン	×	×	○	○	×	○	外国船社によるフィリピン発貨物に対して、売上税が賦課されている。
	シンガポール	○	○	×	○	×	○	港湾運送等への参入が閉ざされている。
	ベトナム	○	○	○	○	○	×	外貨での価格提示、インボイス発行が禁止されている。
新興国	中国	×	△	○	○	○	△	外資100%の海運代理店の業務範囲が制限されている。
	インド	×	○	○	○	×	○	運賃税の最大額の事前支払いが求められている。
	米国	×	×	×	×	×	×	連邦海事委員会による一方的制裁措置が可能となっている。

○:自由化されている、△:一部のみ自由化、×:自由化されていない

海事分野を取り巻く環境変化

背景

2000年以降の
新興国(BRICs等)の台頭

ASEAN諸国のめざましい発展
我が国海運・物流事業者の
海外進出の加速

世界の成長との融合

主な出来事

海上荷動き量増大
海運・造船バブル
海運会社のM&A・再編

海運・造船
バブル崩壊

トン税導入
(2008年～)

新たな国際協定
新規ルート開拓
(北極海航路、新パナマ運河)
シェールガス革命

新規分野開拓

2000年

2008年9月

2010年

2013年

国際競争の激化

リーマン・ショック

国際競争の更なる激化

世界情勢

\$1=¥134
(2002年1月)

2010年の欧州危機
米国の経済減速

記録的な円高
\$1=¥75
(2011年11月)

新パナマ運河開通
(2015年～)

海事分野の新たな成長戦略

《基本的な考え方》

- 新たな国際協定策定の機会を有効に最大限活用。
- 成長著しいASEAN諸国などとの共存共栄を目指し、ソフトも含めたパッケージ型輸出の推進に官民連携して取り組む。
- グローバルサプライチェーンの進化に対応して、我が国海運事業者・物流事業者の優位性が確保されるよう諸施策を推進。

新たな成長戦略のコンセプト

「海運」「物流」「港湾」の一体的かつ先手を打った取り組み

新たな国際協定の活用

ソフトも含めたパッケージ型輸出の推進

政府間対話も活用し優位性を確保

官民の連携強化

インフラ整備

通関手続き

外資規制

独自規制

制度調和

これらのビジネス環境の整備を進める

効率的な国際輸送ネットワークの構築
地球規模での相互発展

ご清聴ありがとうございました



MLIT

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism