

第1回日中海運政策フォーラム議事録(仮訳)

1. 日本と中国の海事当局及び関係業界の代表団は、2008年6月10日及び11日に日本の東京にて、「第1回日中海運政策フォーラム」を開催した。日本側は春成誠海事局長、中国側は張守国副司長がそれぞれ代表団長を務め、両国の関係業界も参加した。会合出席者リストは別添のとおり。本フォーラムは、両国が海事政策についての意見を共有するとともに、外航海運を取り巻く世界的な課題について、相互理解を図ることを目的としている。
2. 春成海事局長は、四川省での大規模な地震により多数の死傷者が出ていることに哀悼の意を表し、被災地の復興を心より祈願した。張副司長は、日本からの弔意と援助に感謝の意を表した。
3. 両国は、双方が重要な貿易相手国であるだけでなく、主要な海運国であることを確認し、これまで同様今後も世界の外航海運発展のために連携して努力していくことに合意した。また、両国は、連携のためのツールとしての海運政策フォーラムの意義を認識し、二国間のさらなる関係強化のために、同フォーラムを毎年開催していくことを確認した。
4. 両国は、自国海運の競争力強化に向け、双方が現在取り組んでいる外航海運政策について紹介した。中国側より、2007年に2年間の措置として導入された免税登録施策(中国船社が外国籍船を中国船籍に変更した場合、関税及び輸入 VAT が免除される措置)について説明がなされた。また、中国側は、上級船舶職員の研修、サブスタンダード船の排除、内航に対する基準の強化、民間海運事業の振興等を含む中国の海運業の競争力強化のための施策につき説明を行った。日本側からは、「日本籍船・日本人船員の確保」及び「本邦外航海運事業者の国際競争力の確保」という政策目的を実現するための有効な施策として今般新たに導入したトン数標準税制について説明を行った。両国は外航海運における公正な競争の確保が世界経済の秩序ある発展に重要であることについて認識を共通にした。両国は、今後とも引き続き情報交換を行っていくことを確認した。
5. 両国は、船社間協定に関する独禁法適用除外について意見交換を行った。中国側より、2002年に施行された国際海運条例により、船社間協定や他のコンソーシアムが管理されている旨説明がなされた。また、中国側より、2008年8月1日に施行される独禁法に関し、海運協定やコンソーシアムへの監督が強調されているものの、過去(2002年)の規則が維持されている旨説明があった。日本側より、外航海運における独占禁止法適用除外制度は、これまで我が国の安定的な国際海上輸送の確保に寄与してきたと認識していること、同制度が廃止されることにより、運賃の乱高下や輸送サービスの低下等、我が国への安定的輸送サービスへの影響

を危惧していることを伝えた。また、当該適用除外制度のあり方については、安定的な国際海上輸送確保の観点から今後更に検討を行う予定である旨発言した。両国は、船社間協定(同盟)に係る独禁法適用除外制度の重要性について認識を共有し、本年10月以降、EU競争法の適用を受けることによって、今後海運市場に与える影響を慎重に見極める必要があること、また、M&Aが加速し、大手寡占船社による市場支配も懸念されることから、同制度廃止については慎重な検討が必要であることを確認した。両国は、今後とも引き続き情報交換を行っていくことを確認した。

6. 両国は、WTOサービス貿易交渉について意見交換を行った。日本側より、今次ドーハラウンドにおいて、海運サービス分野に最恵国待遇(MFN)を適用させるとともに、各国が高い水準の自由化を約束することが、安定的な海運市場の形成に不可欠である旨指摘した。また、日本側は、米国が海運サービス分野で自由化を一切約束しておらず、この米国の海運自由化に対する消極的態度が、今後のサービス交渉全体に大きな影響を与えるであろうとの懸念を示した。中国側より、中国は公平かつ自由な国際海運市場を促進するため、WTOの海運サービスセクターにおいて完全に自由化約束を行った旨の情報提供がなされた。また、中国側は、WTO内の関連する交渉において、海運サービスセクターの自由化を促進していく意志を示した。両国は、WTO海運サービス交渉の成功に向け、具体的方策につき協力して模索していくことに合意した。
7. 最近の海運市況を踏まえ、両国の官民は今後の海運市況の見通しについて率直な意見交換を行った。日本側は、海上貿易はアジア経済の成長に伴い急速に増加しているものの、2010年頃の船舶の大量竣工が需給のバランスを損なう可能性があるとの懸念を表明した。中国側は、少なくとも2009年までは現在の海運市況は続くとの見方を示した。また、中国側は、船腹過剰、船員不足、燃料油の高騰に対する適切な取り組みについて説明を行った。2010年の国際海運市場の傾向は不透明である旨表明した。また、民間セクターから、先週開催されたアジア船主フォーラムの結果が報告されるとともに、共同声明の一部(「出席者は、現実的な市場添付に基づかない(過剰)反応を慎み、世界経済の動向を注意深く見守るよう要請された」)が紹介された。両者は今後とも海運市況について注視するとともに、情報交換を行っていくことを確認した。
8. 両国は、マラッカ・シンガポール海峡における航行の安全及び環境保全のための「協カメカニズム」への貢献について意見交換を行った。日本側より、同メカニズムへの船主協会や石油連盟、電気事業連合会、日本ガス協会等、経済界からの支援を評価した。また、日本側は同メカニズムに今後も引き続き貢献していくことを表明した。中国側より、2007年9月に決定したシンガポール宣言を積極的に支持する旨表明した。また、中国側より、中国政府により支援されている3つのプロジェクト、特に津波被害に対する航行援助施設の復旧整備に関するプロジェクトの実施につ

き説明を行った。両国は、「協力メカニズム」への貢献を維持していくとともに、同メカニズムの実施が、経済界や多くの関係国のさらなる支援により、さらに推進されることを期待した。

9. 両国は原油輸送の安全対策について意見交換を行った。中国側より原油輸送の管理を強化するための規制や指導として、MARPOL73/78 やISMコードの実施、老齢船の市場からの強制退出を規定した国家安全管理コードの創設、様々な段階における緊急対応メカニズムの要請、国家油濁基金の創設、等、が紹介された。日本側より、航行管制と海上交通に関する情報提供を一元的に行う海上交通センターを設置している等、輻輳海域における船舶交通の安全対策について説明を行った。また、(独)海技教育機構(海技大学校)で開設している研修制度等、船員の技能向上のための施策を紹介した。今後とも引き続き情報交換を行っていくことを確認した。
10. 日本側より、国際海運からの温室効果ガス(GHG)排出削減に取り組むことは不可欠であること及び国際海運の特有の事情に適切に対応するため、国際海事機関(IMO)において議論を行うべきであることを指摘した。日本側は、IMO第 57 回海洋環境保護委員会(MEPC)において日本が提案した、実海域における燃費性能と省エネ技術の利用を取り入れた建造段階の船舶における燃費性能を評価する実燃費指標について説明した。中国側より、GHG排出削減のための国内施策を紹介するとともに、国際海運からのGHG排出削減に懸念を表明した。また、中国は、国際海運からのGHG排出削減のための協力は、地球温暖化枠組み条約(UNFCCC)や京都議定書、「共通だが差異ある」原則の下で議論されるべきであるとの主張を再確認した。さらに、中国は、財政的かつ技術的援助が先進国から途上国に提供されるべきであるとの意見を示した。
11. 両国は、海上貿易の円滑化について意見交換を行った。日本側より、海上技術安全研究所が実施し、APEC 交通 WG 海事専門家会合に提案しており、日中韓物流大臣会合にて策定した行動計画にも盛り込まれている、海上物流データベースの構築プロジェクトについて紹介した。中国側は、物流や海上貿易の円滑化のための情報・統計を共有する重要性を理解するとともに、2国間や多国間のメカニズムを通じてデータベース構築にかかる協力を強化していきたい旨表明した。両国は、世界の海上物流の効率化のため、両国の情報を共有することを確認した。また、第2回日中韓物流大臣会合において合意された物流情報ネットワークシステムに向けて両国が連携を図っていくことを再確認した。
12. 両国は内航貨物輸送の現状について意見交換を行った。日本側より、内航海運は燃費効率が高く、環境にも優しい輸送手段である旨説明を行った。また、日本側は2006年に神戸港及び横浜港において実施した内航フィーダ輸送社会実験につき紹介した。中国側より、外航海運が空コンテナを沿岸輸送出来る制度等、内航貨

物輸送の効率化を図るための規則や取り組みにつき紹介を行った。また、中国側は、中国政府が環境に優しい輸送手段として内航海運の振興を促進していくことを決定した旨述べた。また、中国側は、長江や大運河を航行する船舶への標準化（規制）、小規模内航海運の集約といった現在の取り組みについて説明を行った。両国は今後とも引き続き情報交換を行っていくことを確認した。

13. 両国は、クルーズ振興について意見交換を行った。中国側は、中国や東アジアにおいてクルーズ産業が成長し得る（もしくはその可能性がある）旨の認識を示した。中国側は、中国政府が国内沿岸港の配置計画策定に着手した旨情報提供した（同計画は、クルーズ施設やクルーズ用港湾のアレンジ、クルーズ産業の振興施策を含む）。中国側は、関係国や地域間で、クルーズ産業に係る対話や協力の強化を行うことを希望した。日本側より、欧米のクルーズ船社にとって、これまで主要なクルーズ寄港地及びマーケットとして注目されてこなかった東アジアにおけるクルーズ産業の実態について説明を行った。日本側は、最近の経済発展や生活水準の向上を踏まえ、東アジアが新たなクルーズ市場として注目されていることを指摘した。日本側はさらに、東アジアはクルーズ産業発展の潜在的可能性を有しており、二国間及び多国間の協力は、同地域におけるクルーズ観光事業のさらなる発展のための基本的要素である旨指摘した。両国は今後とも情報交換を行い、アジア地域におけるクルーズ振興策を模索していくことを確認した。

2008年6月11日に東京にて英文を以て作成。

日本国政府国土交通省海事局長
春成 誠

中国政府交通運輸部水運副司長
張 守国