

せんきょう

2004

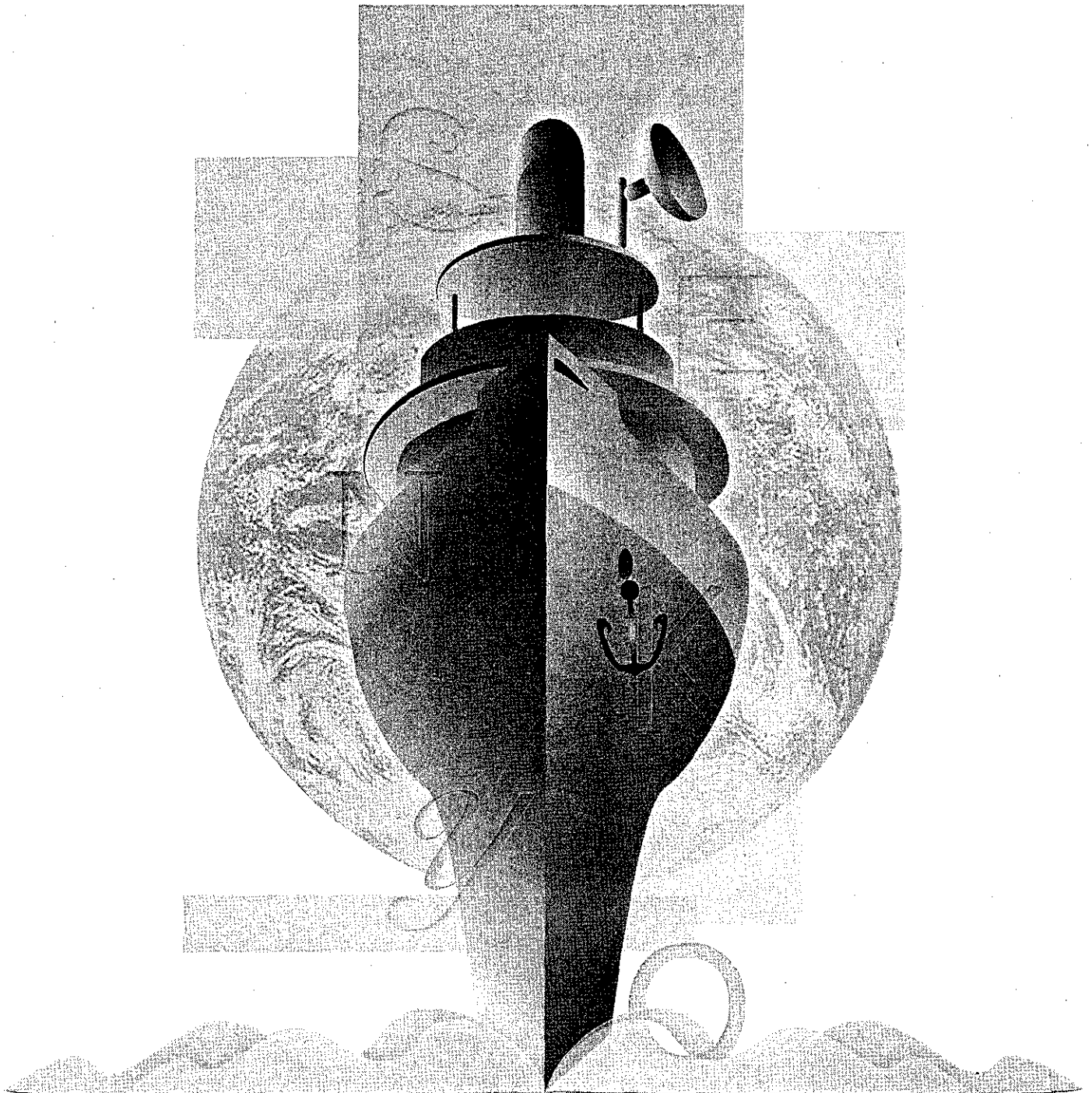
4

社団法人 日本船主協会

●No.525●

海運ニュース

水先制度のあるべき姿に向けて
—当協会の水先制度抜本改革への取り組み—



せんきょう

4

APRIL 2004

C O N T E N T S

■巻頭言				1
船舶の保全について				
日本船主協会常任理事 第一中央汽船株式会社代表取締役社長 □竹村 治				
■海運ニュース				2
■国際会議レポート				2
1. 固定点検設備(PMA)・全ての甲板横桁への設置を回避する条約改正案を作成 —IMO 第47回設計設備小委員会(DE47)の結果について—				
2. ISPSコードを対象としたPSCガイドライン案が作成される —IMO 第12回旗國小委員会(FSI)の審議模様—				
■内外情報				7
1. 水先制度のあるべき姿に向けて —当協会の水先制度抜本改革への取り組み—				
2. 「政策フォーラム」が設置される —新しい労使関係協議の結果について—				
3. 海運関係分野の規制緩和の一層の推進 —15年11月集中月間の結果および16年度以降の推進体制—				
4. 理想的なコンテナ搬出入業務構築に向けて —港湾物流情報化懇談会の模様—				
■九州便り				30
■潮風満帆				32
神戸港と練習船の架け橋「神戸分室」				
独立行政法人 航海訓練所 船員課長(機関長) □長南賢司				
海運日誌(3月)	35	海運統計		38
船協だより	36	編集雑感		42
■囲み記事				
・「船協海運年報2003」を刊行				29
・平成16年度海運講習会開催される				34
・「The Current State of Japanese Shipping」の刊行				37

船舶の保全について

日本船主協会常任理事 竹村 治
第一中央汽船株式会社代表取締役社長



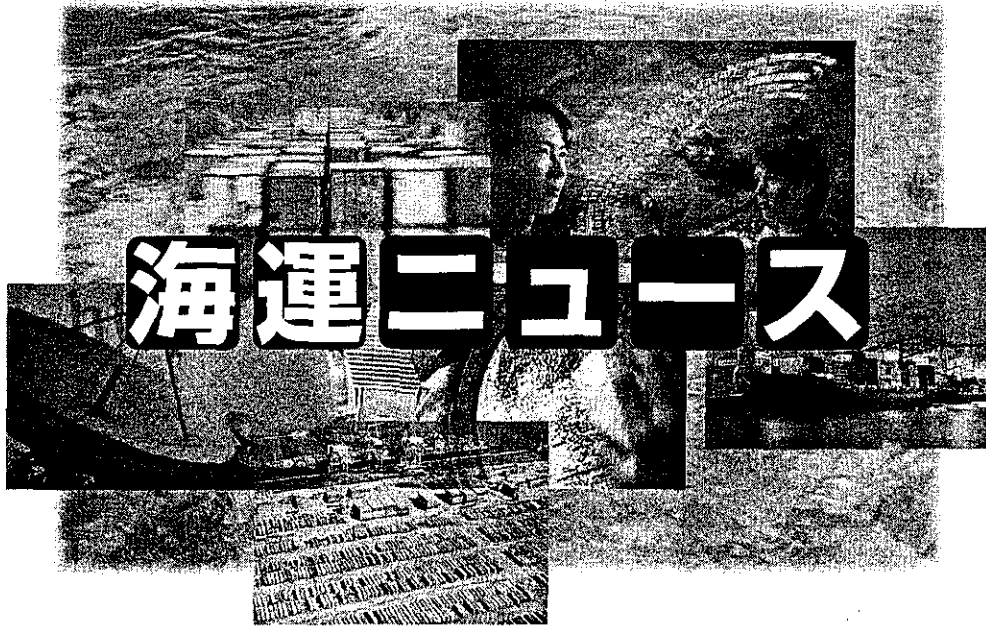
今年の日露戦争開戦からちょうど100年に当たる。当時欧州列強のひとつであった帝政ロシアに対し、物量でははるかに劣っていたアジアの新興国日本が、多くの犠牲を払いながらもなんとか勝利を勝ち得ることが出来た背景には、勝運を呼び込んだ明治人のしぶとさ、気骨、忍耐力等が感じられる。雌雄を決した日本海海戦では、ロシアが世界に誇ったバルチック艦隊に対し、正面から戦いを挑み予想を覆す大勝利を挙げたが、船舶運航の面から見るとロシア艦隊に不利な条件が多く見られる。新、旧、大、小の艦船で大艦隊を編成し、欧州から半年以上に亘る長期間の回航を行ったことによる艦隊クルーの疲弊、不十分な燃料事情、また長期航海での船底汚損による船体性能の低下等を挙げると、艦船のメンテナンスを確実に実施し、戦闘訓練を重ねて決戦に備えた日本艦隊に負けるべくして負けたとも言える。

横須賀市内のダイエー横の米軍基地に小さなドライドックがある。このドックは日露戦争の際に、前半戦で損傷を受けた日本艦船を再生し、バルチック艦隊との海戦勝利に大きな役割を果たした。竣工は明治の初めで、一世紀以上経た現在でも使用されているとのこと、しっかりした補修を重ねながら今日まで来たものと思われる。船舶に関しても、昔は大事に使われたこともあり、しっか

りとメンテナンスされた高齢船が多くあった。バルチック艦隊を日本近海にて最初に発見した信濃丸は明治33年に就航し、昭和26年まで使用されたという。

近年の船舶は積荷により専用船化されてきたが、順調な運航維持のためにメンテナンスの占める割合は大きく、特にタンカー、バルカーといった船種は保守整備次第で稼働年数に大きな差が出てくる。最近の重大海難事故では、要因としてメンテナンス不良が指摘されることが多々あるが、ルールに則して整備がなされていれば防止出来た事故も多いのではないかと思う。

現在の船舶建造、運航に関する技術はコンピューターによる解析も導入され、昔より数段信頼性が向上している。我々はこうした技術を基にしたルールに沿って船を建造し、メンテナンスを行い、船舶性能を維持してきた実績を持っている。今回、IMOあるいはIACSにおいて、新たに船舶の構造強化が検討されているが、必要以上に過度な構造基準とならないよう、すなわち不要なコスト負担が生じることのないよう、関係者間において納得のいく形で意見を整理し、合理性ある基準となるよう対応していかなければならない。



● 国際会議レポート ●

1

固定点検設備 (PMA)・全ての甲板横桁への設置を回避する条約改正案を作成

—IMO 第47回設計設備小委員会 (DE47) の結果について—

2004年2月25日から3月5日までロンドンのIMO本部で第47回設計設備小委員会 (DE47) が開催され、固定点検設備 (PMA) に関する SOLAS 条約第Ⅱ-1章3-6規則の改正案、およびバルクキャリアの安全強化策に関する SOLAS 条約第Ⅻ章の改正案などが審議された。主な審議の概要は以下の通りである。

1. 固定点検設備 (PMA) について

2002年12月に開催された IMO 第76回海上安全委員会 (MSC76) において、2005年1月1日以降に建造される500GT以上のタンカー、および20,000GT以上のバルクキャリアに PMA の設置を義務付ける SOLAS 条約第Ⅱ-1章第3-6規則が採択された。その後、2003年12月に開催された IMO 第23回総会 (A23) において、本規則は既に MSC76 において採択されているものの、特にタンカーの甲板下面の PMA は検査員や乗組員の滑落の危険性があるなど実際上の不具合があることが指摘された

結果、本年2月25日から開催される DE47、および5月の MSC78で同規則の改正について審議されることとなった。

今回の DE47では、最も問題であるとされた全ての甲板横桁に設置する PMA について、2本の船首尾方向に設置する PMA に変更するなどのより実際的な改正案が作成された。同改正案は本年5月の MSC78で承認、および先取り実施の決議を行う方向で議論が進んでおり、この場合、12月の MSC79で改正案が採択され、新しい PMA 規則の適用は2005年の1月1日以降の建造船となる。

今回作成された改正案の概要は P. 3・4 図表 a) b) の通り。

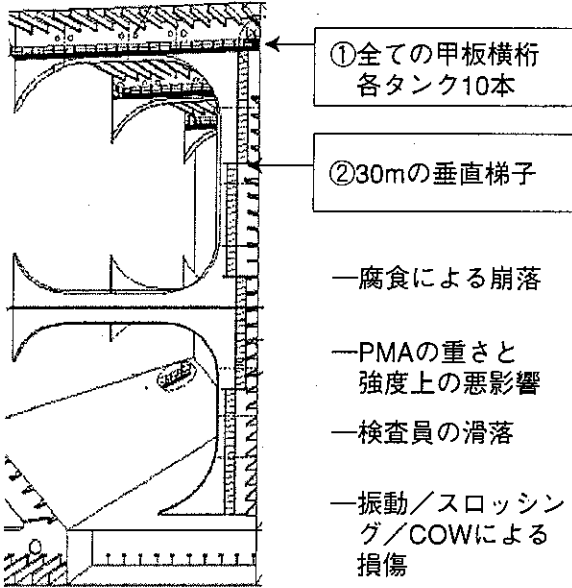
2. バルクキャリアの安全問題

今回の会合において、これまで IMO において議論されてきたバルクキャリアの安全強化策の規定について取り纏めが行われ、SOLAS 条約第Ⅻ章の改正案が作成された。改正案の今後のスケジュール

PMA規則の改正案の概要

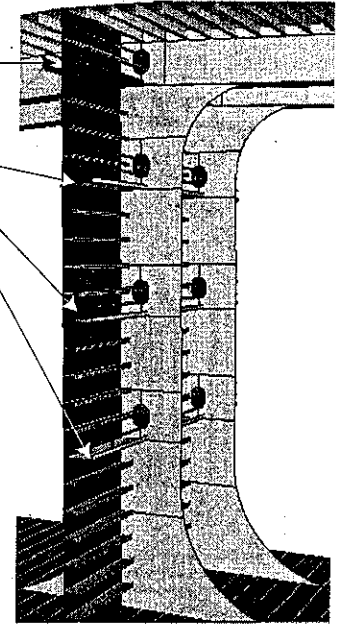
a) 油タンカーの固定点検設備 (PMA) について

現行規則による配置



DE47改正案のポイント

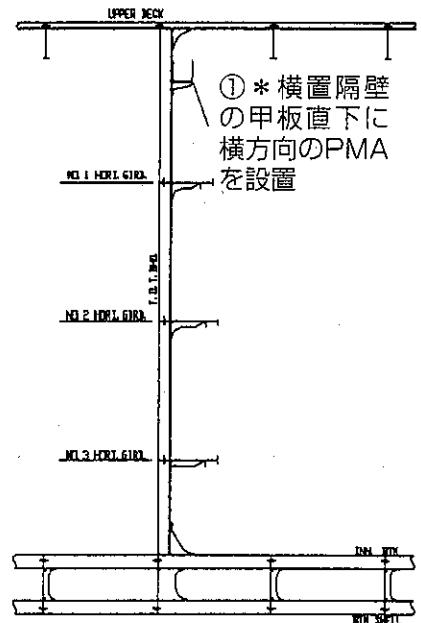
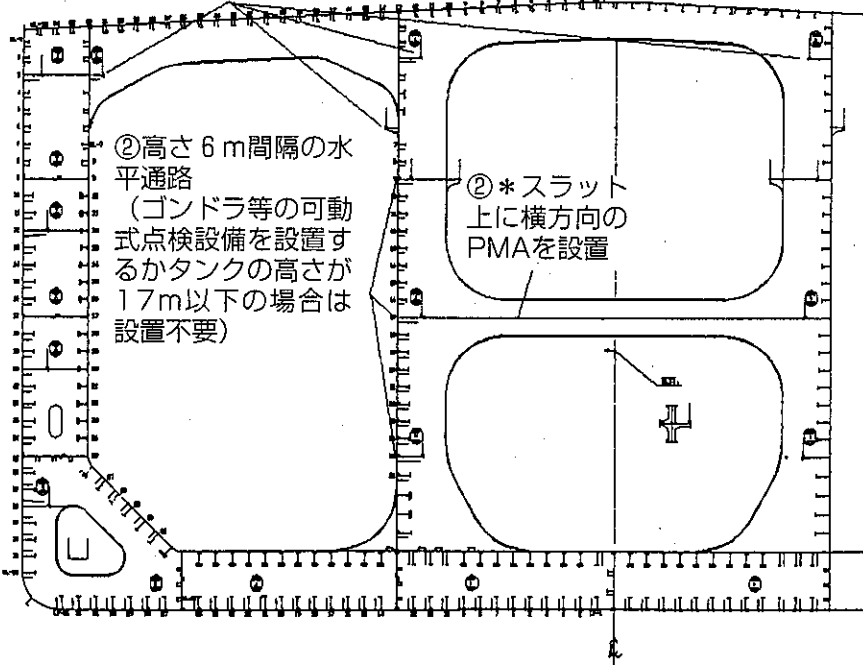
- ① 各タンク 2本の船首尾方向のPMA
- ② 高さ 6 m 間隔の水平通路



- 頑丈な構造部材を利用した、強度上安全性の高い PMA
- 水平通路による安全な検査

DE47の改正案による配置 (詳細)

① 各タンク 2本の船首尾方向のPMA



(次ページに続く)

ルは、本年5月のMSC78で承認を受けた後、12月のMSC79で採択する方向で議論が進んでおり、この場合、新しいSOLASXII章の発効は2006年の7月1日が見込まれる。

改正案の概要は以下の通り。

- ① バルクキャリアの定義の見直し (チップ船へ

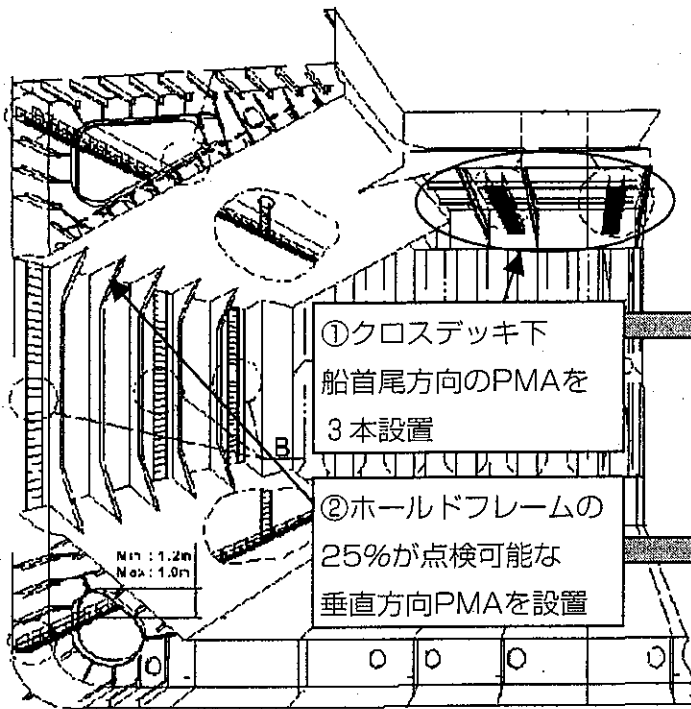
の規則の適用)

SOLAS 条約第XII章が適用されるバルクキャリアの定義を、「単船側で、トップサイドタンク、およびビルジホッパータンクを設けた船舶であって、主として乾貨物をばら積みで運ぶ船舶」から、「主として乾貨物をばら積みで運ぶ全ての

PMA規則の改正案の概要（続き）

b) バルクキャリアの固定点検設備（PMA）について

現行規則による配置



DE47の改正案による配置

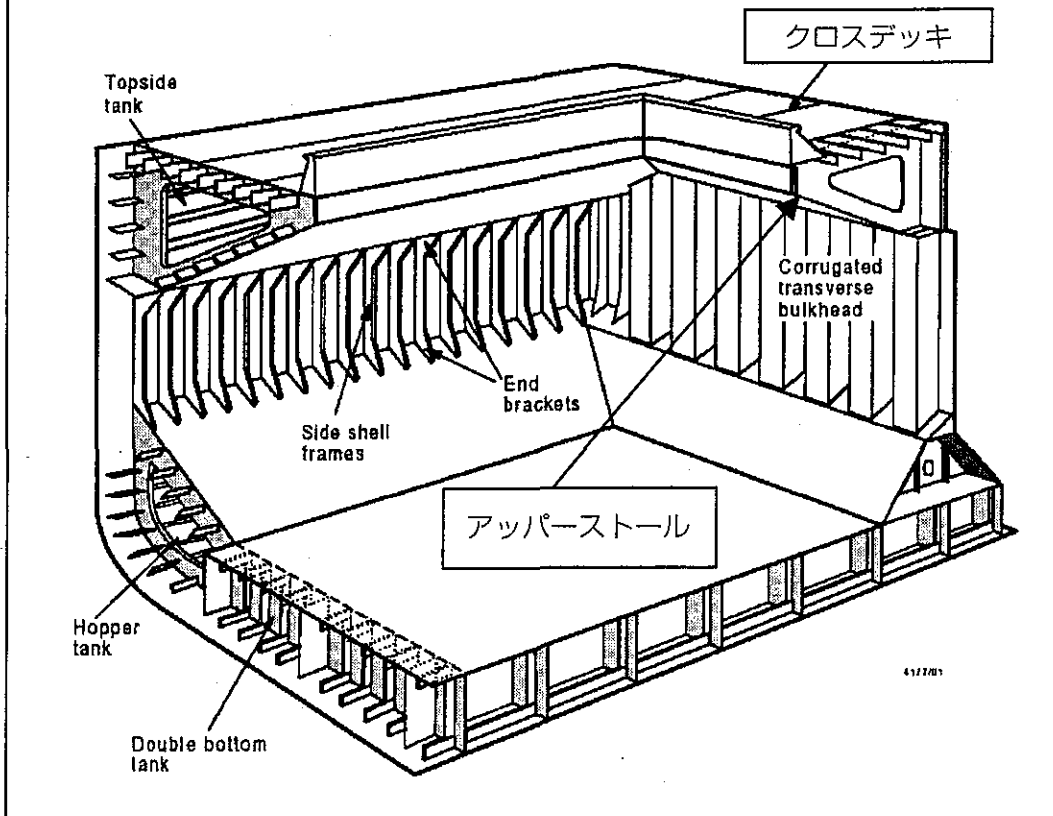
①クロスデッキ下
・船首尾方向のPMAを
3本設置

又は

・横方向のPMAを
1本設置
・アッパーストールを
設ける場合はPMA
の設置不要

②ホールドフレームの
25%が点検可能な
垂直方向PMAを設置

（ご参考）アッパーストールについて



417703

船舶」と変更した。この結果、同規則の発効後（2006年7月1日発効見込み）は、トップサイドタンクが無いことからバルクキャリアの定義には含まれていなかったチップ船も規則の適用を受けることになった。

⇒2006年7月1日以降建造のチップ船は、浸水警報装置、および船首部区画の排水設備を設置

- ② 一貨物倉浸水時の強度要件が適用される対象船の見直し（鉱石専用船については適用除外）

全てのバルクキャリアに二重船側構造が強制化されることとなったため、一貨物倉浸水時の強度要件の適用対象船の見直しが行われたが、船幅の5分の1以上の幅広のサイドタンクを持つバルクキャリア（鉱石専用船）は本規則の適用を除外された。

⇒鉱石専用船は、現行規則と同等の強度で建造可能

- ③ 二重船側構造の強制化（チップ船については適用除外）

二重船側構造が強制化されるバルクキャリアは、貨物密度1000kg/m³以上の貨物を運ぶ船とされた。この結果、チップ船（貨物密度500kg/m³）は二重船側構造の適用を除外された。

⇒チップ船は、現行規則と同様に単船側構造で建造可能

3. 燃料油タンクの保護について

タンカーの貨物油タンクからの油流出防止対策

としては、ダブルハル構造が強制化されているが、一方、外板に接している燃料油タンクからの油流出対策は何も規定されていない状況にある。このためIMOでは、燃料油タンクの保護を規定するためのMARPOL条約の改正について、同じくDE47で検討を開始した。同会合では、書面審議グループによって条約改正案を作成し、2005年3月のDE48へ報告することが合意された。

同グループによる検討結果によっては、燃料油タンクの完全なダブルハル化が要求されることも予想され、この場合、大容量の燃料油タンクを持つ大型コンテナ船等は、貨物スペースの減少などの影響が懸念される。当協会としては、日本政府やICS等と連携を図り、船舶の復原性や貨物スペースの確保などに配慮した合理的な燃料油タンクの保護規則となるよう対応していくこととしている。

4. 非常用曳航装置（ETS）について

現在、操縦不能などの緊急時に船舶の漂流を阻止することを目的に20,000DWT以上の油タンカーに設置が義務付けられているETSを、300DWT以上の全ての船種にも設置するよう求めたドイツの提案について検討が行われた。会合では各国から、これまでに発生した多くの座礁事故はETSがなかったために発生したわけではないなど、多くの否定的コメントがあったため、審議の結果、2005年3月に開催される次回DE48までに同提案について再検討を行うこととされた。（海務部）

2 ISPSコードを対象としたPSCガイドライン案が作成される —IMO第12回旗国小委員会（FSI）の審議模様—

国際海事機関（IMO）の第12回旗国小委員会（FSI 12）が、2004年3月15日から19日までロンドンのIMO本部において開催された。

本会合の主な審議概要は次の通りである。

1. ISPSコードを対象としたPSCガイドライン案の作成

海事分野におけるテロ防止対策として「船舶およ

び港湾施設の国際保安コード（ISPSコード*1）」が2004年7月1日に発効することとなっているが、本会合では、寄港国によるISPSコードを対象としたポート・ステート・コントロール（PSC）検査実施の際の手引きとなるガイドライン案作成について審議が行われた。

会合では、ワーキング・グループ（WG）を設置し、米国を中心とする諸国（チリ、ドミニカ、イ

タリア、フランス、マーシャル諸島)による共同提案と、パリ MOU*2 議長国である英国の提案を基に審議が行われた。

審議の結果、PSC 実施の際の流れに沿った、次を骨子とするガイドライン案が作成され、2004年5月に開催される第78回海上安全委員会 (MSC78) に報告されることとなった。

また、この PSC 検査を行う職員の専門性、資格および訓練について審議が行われた結果、これらに関する追加的なガイドラインの必要性が認識され、MSC78に向けて提案文書が準備される予定である。

- ① 序章
- ② 入港前に船舶により提供されるべき情報
- ③ 船舶関連情報の入港前評価
- ④ 当該評価から得られた明確な根拠
- ⑤ 明確な根拠が存在する場合の決定
- ⑥ 港内における船舶の初期検査
- ⑦ 港内における船舶の初期検査から得られた明確な根拠
- ⑧ 明確な根拠が存在する場合のより詳細な検査
- ⑨ 保障規定
- ⑩ 報告

なお、次の点については、MSC に対して判断を求めることとなった。

- ISPS コード Part A/13.5 および Part B/13.7 に規定されている「演習 (Exercise)」に関し、当該演習に個々の船舶の参加が求められ、その参加記録が検査の対象となるかどうか。
- 本ガイドライン案に、船舶の保安とは直接関係の無い船舶自動識別装置 (AIS) や船舶識別番号、船舶履歴記録 (CSR) の検査を含めるかどうか。
- 多数の船員が乗組む船舶において、乗組員の ID の表示が必要かどうか。

2. 船長による SSO の兼任

ISPS コードでは、国際航海に従事する旅客船および500G/T以上の貨物船にあっては船舶保安職員 (SSO) を乗組ませなければならない旨規定され

ているが、本会合の開催前の2004年3月初めに、一部報道で「ISPS コード Part A/2.1.6の規定は、船長はSSOを兼任できないとも解釈できる」とする欧州委員会の関係当局の見解が掲載された。

このため、パナマが本件の解釈を明確にするよう IMO 事務局に求めたところ、事務局より概要次の通り説明があった。

- ISPS コード作成にあたった WG の議長の見解も含め、過去の議論の経緯を確認した結果、船長をSSOに任命することはできないとする特別な制限を行う意図は無かった。
- また、旗国主官庁が上乘せ規制をすることはあっても、少なくともPSCにおいては、船長がSSOを兼任していることによって deficiency (欠陥) とすることは、旗国の主権を侵すことになり不適切である。

本説明は、これとは異なる解釈を取るスペインを除き、多数の国の支持を得るとともに、MSC 78においても確認を求めることとなった。

3. 会社および登録船主に対する ID の付与

2002年5月に開催のMSC75および2003年4月開催のFSI11において、船舶に付しているIMO識別番号と同様に、船舶管理会社や登録船主に対しても固有のID番号を付与することが英国より提案された。

今次会合では、「Lloyd's Register Fairplay (LRF)」が提供するサービスの概要説明、国際安全管理コード (ISM コード) 関連証書および船舶履歴記録 (CSR) の記述に関する海上人命安全条約 (SOLAS 条約) の改正について提案がなされた。これは、ISM コード関連の証書に記載される会社名等に関して、従来より LRF が任意で収集しコード化してきた情報をIMOにおいて制度化するとともに、CSR の書式にもこれを含めようとするものである。

本件については、わが国をはじめとする多数の国の支持があったものの、一方で現在 LRF による番号の付与率が、世界の船腹の80~90%であり、すべての船舶をカバーしていないという問題点も指摘された。

今後、本件については、英国主導によるドラフ

ティング・グループを設置し、船舶管理会社や登録船主に対してIMOの識別番号を付与する旨のMSC決議案を作成し、MSCに報告することとなった。(海務部)

*1 ISPSコード…船舶と港湾施設が協調して、テロ行為などの保安に脅威を与える行動を阻止することを目的として、2002年12月にロンドンで採択された国

際条約。国際航海に従事する500総トン以上の貨物船などに適用される。

*2 MOU…Memorandum of Understanding on Port State Controlの略。ポートステートコントロールに関する各国間のばらつきを是正し、加盟国間で統一基準を定めることを目的とした地域的な国際協力体制。1982年にパリMOUの設立後、東京MOUなど地域レベルの設立が相次ぎ、現在8地域のMOUがある。

内外情報

1 水先制度のあるべき姿に向けて —当協会の水先制度抜本改革への取り組み—

わが国港湾の国際競争力強化方策として港湾コスト削減が官民共通の命題とされている。こうした状況下、利用者である船主にとって最も有効かつ合理的な制度を目指すとの原理・原則に基づき、港費において大きな比重を占めている「水先・タグ」について制度面を含め、あるべき姿について検討を行うことを目的として、当協会では平成15年7月、構造改革委員会のもとに港湾関連業務構造改革小委員会を設け検討を開始し、同年10月に水先の制度抜本改革に係わる報告書を取りまとめた。

本稿においては、わが国の水先制度の現状とともに同報告書に基づく当協会の取り組みの概要を以下に報告する。

1. 水先制度の現状

(1) 水先区と水先人数

わが国では水先法に基づき水先区が定められており、水先人はそれぞれの水先区における水先人試験を受け免状(要件:船長として3000総トン数以上の船舶に3年以上乗り組んでいたことが課されている)を授与されている。水先区においては免状を授与された水先人以外が水先行為を行うことを禁止されている。水先人は一つの水先区に一つの水先人会を設立し、全員が水先人会に加入しなければならない(【資料1】参照)。

水先区には、強制水先区と非強制水先区があり、強制水先区では、一定の船舶を除き、船長は水先を強制される(【資料2】参照)。

わが国の周辺海域には39の水先区が設けられており、ここで水先に従事する水先人は平成14年度末で679名であるが、省令により定められた最低員数は330名、したがって、現存員数は最低員数を349名上回る状況となっている。この内強制水先区には、東京湾内、伊良湖三河湾内、大阪湾内、瀬戸内海の一部、関門海峡、佐世保、那覇が指定されている。この強制区に関わる水先人は587名である。

一つの水先区における水先人の人数は最大の水先区である内海で121名、最小は留萌などで1名である。また、同一湾内に複数の水先区が存在するところは、東京湾(東京、東京湾、横須賀)、伊良湖三河湾内(伊良湖三河湾、伊勢湾)、大阪湾(大阪湾、阪神)である。

現在水先人の平均年齢については62.6歳で、廃業年齢は原則72才、特例74才となっている。また、採用の平均年齢は55.2歳である(【資料3】参照)。

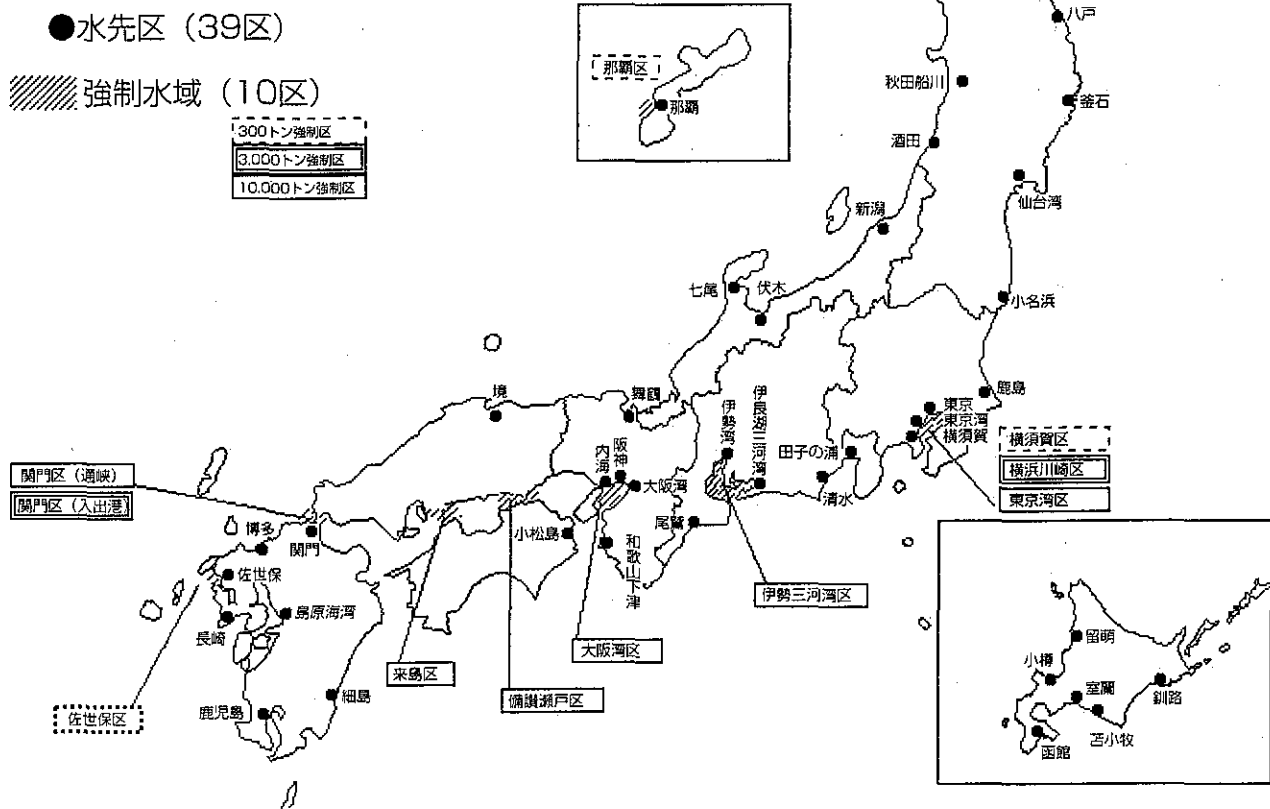
(2) 水先料金と料金体系

水先料金は、船舶の総トン数および喫水を標準として水先区ごとに省令で定められている。実際の計算方式は総トン数1000トン未満、喫水3メートル未満を基本額とし、船舶の総トン数

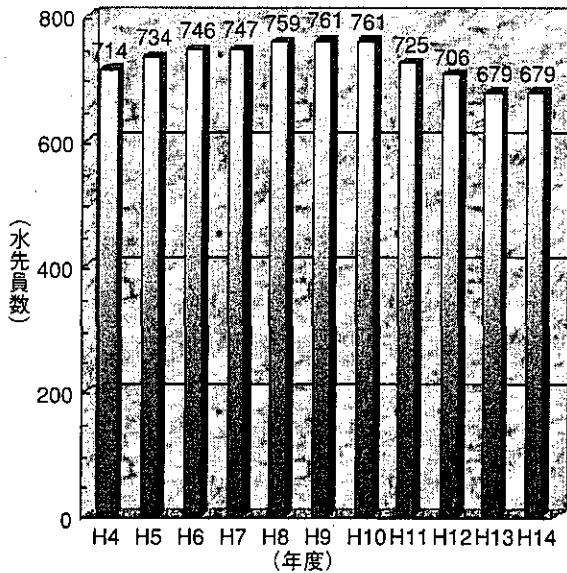
【資料1】 水先区毎の員数および水先実績（平成14年度実績）

水 先 区	年度末員数 (人)	水 先 隻 数 (隻)	水 先 区	年度末員数 (人)	水 先 隻 数 (隻)
釧 路	3	441	清 水	5	1,253
苫 小 牧	5	1,332	伊良湖三河湾	86	15,396
室 蘭	4	880	伊 勢 湾	37	13,005
函 館	2	125	尾 鷲	2	88
小 樽	1	86	舞 鶴	1	90
留 萌	1	37	和歌山下津	6	877
八 戸	3	659	大 阪 湾	91	14,075
釜 石	2	117	阪 神	38	13,228
仙 台 湾	5	1,137	内 海	121	14,848
秋 田 船 川	3	331	境	2	369
酒 田	2	131	関 門	33	15,362
小 名 浜	4	429	小 松 島	2	172
鹿 島	8	2,422	博 多	6	2,067
東 京	17	6,696	佐 世 保	3	681
東 京 湾	60	29,620	長 崎	3	355
横 須 賀	97	22,035	島 原 海 湾	3	1,017
新 潟	5	878	細 島	2	350
伏 木	3	436	鹿 児 島	3	185
七 尾	3	256	那 霸	4	585
田 子 の 浦	3	363	全 水 先 区 合 計	679	162,414

【資料2】 水先区の概要



【資料3】 水先員数の推移



については1000トンを越えると1000トンごとに、喫水については3メートルを越えると30センチごとに加算して、これにきょう導距離を乗じて算出される。

また、この料金に付帯した割り増し料金や、ローカル事情に配慮した料金が設定されている。この主なものに、夜間割り増し料金（5割増）、大型船二人乗り（5割増）、乗下船費用の実費徴収、冬期割増などがある。

わが国の水先料金を諸外国、特にわが国港湾と競争関係にあるアジア諸港と比較すると、コンテナ船（3000TEUタイプ）で東京を1とすると、釜山0.18、上海0.44、香港0.37、シンガポール0.14と著しく日本が高額な料金となっている（【資料4】参照）。

料金比較は、港湾事情によりきょう導距離に

〈水先人の構成〉

年齢階層	平成4年度末		平成9年度末		平成14年度末	
	人数(人)	比率(%)	人数(人)	比率(%)	人数(人)	比率(%)
50歳以下	4	0.6	4	0.5	0	0.0
51歳～55歳	101	14.1	155	20.4	38	5.6
56歳～60歳	158	22.1	181	23.8	234	34.5
61歳～65歳	176	24.6	153	20.1	200	29.5
66歳～70歳	230	32.2	164	21.6	133	19.6
71歳～75歳	41	5.7	104	13.7	74	10.9
76歳以上	4	0.6	0	0.0	0	0.0
計	714		761		679	

平均年齢	62.5歳	62.2歳	62.6歳
最高年齢	76.0歳	75.0歳	73.0歳
最低年齢	49.0歳	50.0歳	52.0歳
新規採用者の平均年齢	52.8歳	54.1歳	55.2歳

違いがあり一概に高い安いはいえないとの意見もあるが、料金を負担する側からみればトータルの料金が比較対照で、圧倒的に日本が高コストとなっている。

(3) 水先人の収入

水先人の収入は、水先料のほか、雑収入として水先類似行為による料金、網取りボート代などがある。

平成14年度の水先料収入は、全体で339億円（一人当たり4,993万円）で、純益は148億円（一人当たり2,180万円）となっている。

2. 当協会の取り組み

(1) 報告書の取りまとめ

港湾関連業務構造改革小委員会は、現状制度の問題点を洗い出した上で、水先制度のあるべ

【資料4】 水先料金の国際比較

コンテナ船（対象船型：3000TEU）

平成15年9月

港名	日本				アジア				
	東京	横浜	名古屋	神戸	釜山	高雄	上海	香港	シンガポール
水先料金(円)	671,890	525,390	888,938	959,808	121,792	145,685	295,815	248,693	90,753
指数	1.00	0.78	1.32	1.43	0.18	0.22	0.44	0.37	0.14

港名	アジア			欧州			米国
	ポートケラン	レムチャパン	コロンボ	サザンストン	ハンブルグ	ロッテルダム	ルアーブル
水先料金(円)	35,085	173,341	479,764	591,776	1,695,161	1,015,106	492,750
指数	0.05	0.26	0.71	0.88	2.52	1.51	0.73

注) 指数は、1.0とした。なお、いずれの水先料金も入・出港の合計料金である。

き姿等を報告書として取りまとめた。その概要は、次のとおりである。

1) 問題点

① 水先人の免許問題

わが国の水先法では、水先人は高度な技術が要求されるために水先人の免許の要件として船長として3000トン以上の船舶に3年以上乗り組んでいたことを課している。

ここで問題なのは、船長としての経験を最低必要条件としていることである。船長は高度の操船技術ばかりでなく船内における一切の権限と責任を有する立場にあるが、水先人に要求されることは高度の操船技術に尽きると言う事である。水先が独立した職業であるならば、一定の教育訓練過程を経過すれば水先人になれる道がなければならない。これは言い換えれば自らが水先人になるために努力し、それが適えられた時には水先のプロとして、高度な職業感を持ちながら水先に専念することである。

わが国の水先法が船長経験を条件としていることは水先人を船長の上位にある職業と位置付けていることになる。船長を究極の職であるとすると水先人はOB職になり、独立した職業としてのプロ意識は稀薄になるといわざるを得ない。また、船長の求めに応じて船舶を導きながら、操船のプロとしての船長との間の緊張関係も稀薄なものといわざるを得ない。即ち、同じ海技者として船長との間の対等関係が欠落することが水先人のモラル低下の原因となり、高額な収入がゆえに特権への過度な執着を生んでいる。

また、船長という免状は存在しない。船長として乗船するか否かは各企業の方針による。よって海技者としての資質・能力と船長職は必ずしも関係があるとは限らない。公的免状の要件として、船長としての経験を課すことが適正かどうか疑問である。

さらに、船長のOBとは海運会社のOBということであり業界ぐるみで利権構造を形成し

ていると他業界からみられても反論できない構造になっている。

② 水先人の高齢化

前述の通り、現在の水先人の平均年齢は62.6歳、廃業年齢は原則72才と高齢化が進んでおり、この原因には、水先人を船長の第二の職場としている現行免許制度と、海運企業で船長として乗船経験3年を満たすには高齢とならざるを得ない社内事情とがある。

水先人の高齢化は、水先人本人の事故や船舶の事故に繋がる危険性が高い。

水先を独立した職業として位置付けるのであれば、最高でも船長と同年齢でしかるべきである。

③ 料金の高止まり

水先料金の高さは多方面でいわれているが、問題なのは料金の高さばかりでなく料金の決定に弾力性がないことである。水先料金は全国の水先区について一定の計算方式により省令で決められている。公共料金の例と同様に値下げされたことはない。これは、省令料金であると共に水先が水先人会の完全独占事業であり、水先人同士のまた水先人会同士の競争がまったく働かないことにその本質がある。

これが許されている理由に水先は営業行為ではなく、高度な公益性を有するためといわれている。高度な公益性を有し、事業の完全独占が許されるのであれば、その収入に対しても公の監視が行き届き、随時見直しが図られるべきであろうし、これほどの特権を自営業者に任せていることは大いに問題である。

水先人の収入が高い原因は、職を船長の上位に置いている現行免許制度にある。さらに、最も解決を困難なものとしているのが特別会費制度である。特別会費が水先料収入の13%と定められており、これを水先とは別の目的から確保することが図られるため、水先料金はこの財源確保のために高止まりとならざるを得ない仕組みになっている。

④ 水先人会の完全独占

水先人の試験は水先区ごとに行われる採用試験であるが、この採用試験は誰かが誰かを採用（雇用）するという性格のものではなく、実質的には水先人会が当該水先区の水先人として合格させたものに国が免許を与え、自営業者として水先人会に加入するというものである。水先人は一度免許が与えられたならば、水先人会に加入する権利が発生し、自らが廃業を申し出なければ、特別なことがない限りこの権利を剥奪されることはない。この特権を得た水先人は、水先人会の運営に於いても構成メンバーとして発言権を有しているばかりでなく、輪番制により収入が保証され、法に基づく免許の取り消しが無い限り会を脱退させられることもない。

この特権集団が自己または水先人会の権利擁護のために結束することとなるのは必然であり、彼等に収入の減少を伴う改革を自主的に行うことを期待することは困難である。なぜならば、法は、水先人個人に特権を与えそれを守るべく水先人会を設立させ、さらに水先人会に完全独占の特権を与えているからである。これほどの権利はそれを擁護するためには有効に機能するがそれを弱体化する方向には決して働かない。

水先人会による独占、いわゆる一つの水先区に一つの水先人会制度は、水先人相互の競争をも否定する結果となっている。

競争原理のまったく働かない所に合理性、経済性を求めるためには、それを容認している行政当局や利用者の意見が適切に反映されるような仕組みを備えなければならないし、当然のこととして水先人会の運営はガラス張りでなければならない。これらが欠如していることが改革を困難にしているといえる。

⑤ 乗下船実費

横須賀水先区、伊良湖三河湾水先区、大阪湾水先区、内海水先区等の広域水先区においては、水先法施行規則第23条別表第3に定める水先料（通常の水先料）の他に、同条第2

項表4規定－「水先人の事務所が置かれている港から著しく離れた場所において水先をする場合」は「別表第3に定める水先料の額に水先人の旅費、宿泊料および乗下船に要する費用に相当する額を加えた額」を徴収することができる－を根拠に、これら各種実費が恒常的に徴収されている。平成14年度の乗下船実費は約45億円に上るものと予想される。

これは本来水先料金に含まれているもので、乗下船実費の支払いは、経費の二重払いにあたる。過去の水先料金の改訂や、各地区の事情を勘案して船主も了解の下で徴収されている経緯はあるが、このような不明朗な料金は根本的に改めるべきであり、廃止した上で水先料金の縮減を図るべきである。

2) 水先制度のあるべき姿

① 水先人の養成と免許

水先人は、専門の養成機関で養成され、その卒業生が最終的に国家試験に合格し免許が与えられるべきである。これにより、根本的に水先人の若返りを実現する。

水先人になるには原則として水先人養成機関に入ることを必要とし、それ以外の方法は前述の通り航海士として相当の経験を積んだ者に試験のみによる水先免状を与えるようにすべきである。また、水先人の定年についても安全面から常識の範囲（例えば60歳）で課す必要がある。

② 水先人会

水先人会を法人とし、水先人は通常水先会に雇用される制度とすべきである。

水先会の運営の適正化と透明化を徹底する。具体的には、水先会の業務監査を当局および第三者により行い、結果の公表を義務付ける。

また、水先区の整理統合を図り、東京湾区（東京、東京湾、横須賀）、大阪湾区（大阪湾、阪神）、伊良湖三河湾区（伊良湖三河湾、伊勢湾）等は一つの水先区とし、複数の水先会を設置できるようにする。一方、フリー或い

は船社や私設バース保有企業所属の水先人を認める。

③ 水先人の義務および国の監督

水先人とタグ、綱取りの癒着防止のため、水先人によるタグ会社への関与を禁止する。

水先人の技量と責任の維持のため、水先人乗船時の事故については、大小を問わず事故調査委員会（仮称）に諮り原因究明と再発防止の徹底を図る。

水先人の免許取り消しを含む行政処分について、海難審判によらず水先法に基づき厳格且つ詳細を規定し、責任を明確にする。また、水先人会の責任についても監督責任を追加すべきである。

④ 水先料金

水先料金は省令料金を廃止し、各水先人会の届出料金とし、フリーの水先人の料金は完全自由とすべきである。このためには、特別会費制度や乗下船実費の廃止は避けて通れない。

なお、水先料金引き下げの数値目標の設定としては、過去に水先料金が不当に大幅に引き上げられたことや港湾の国際競争力を勘案し、水先料金は半減させることを一つの目標値とする。

(2) 水先制度の抜本改革についての申し入れ

同報告書の提言に基づき、平成15年10月、草刈会長を始めとする当協会首脳が国土交通省鷺頭海事局長を訪問し、水先制度の抜本改革に係る申し入れを行った（【資料5】参照）。

同時にこれに関連して、平成16年度の日本海運振興会補助金辞退に係る当協会の決定についても、その意図するところを申し伝えた。

申し入れの第一段階である至急実施すべき事項としては、先ず特別会費の廃止と乗下船実費の廃止による水先料金の引き下げにより、現行料金の実質25%減を実現させ、更に、抜本改革を行うことにより現行料金の実質半減を実現しようとするものである。

(3) 国土交通省の対応

その後、平成16年2月および3月、国土交通

省の今後の取り組みの内容とスケジュールの確認を目的とした鷺頭海事局長／草刈会長会談が開催され、以下の点が確認された。

- 1) 4月1日実施の省令改正は、水先のきょう導距離の見直しおよび特別会費の減額を料金に反映したものとすること。因みにこの総額は、距離の見直しで3億8,000万円、特別会費減額8億5,000万円の総額12億3,000万円。（実施済み）
- 2) 特別会費制度は、平成18年度中に廃止することとし、それまでの間、特別会費総額を漸減させる。また19年度から特別会費に代わる新しい制度を発足させ公益事業を支える。
- 3) 乗下船実費については、関係水先人会の事情聴取を通じて実態を把握し、平成16年4月中を目処に改善策等について順次結論を得る。
- (4) 水先制度のあり方に関する懇談会

また、当協会は第二段階として法改正の伴う制度改革を申し入れているが、こうした状況下、国土交通省は水先制度の抜本的な見直しを目的とする「水先制度のあり方に関する懇談会」を設置し、その第1回会合が3月15日に開催された。当協会からは、日本郵船の萬治隆生専務取締役、商船三井の原田英博常務取締役が委員として出席した。

今後、当協会は同懇談会を通じて、水先制度の抜本改革の実現に向けて意見反映を行っていくこととしている。

なお、同懇談会の概要は次の通りである。

○目的

最近の規制緩和の動向、港湾における国際競争力の確保のためのコスト低減への要請の強まり、近年における日本人船員の減少傾向等の水先を取り巻く経済社会情勢の変化に対応するため、水先制度について、船舶航行の安全性の確保に留意しつつ、時代に即した制度となるよう抜本的な見直しを行うことを目的とする。

○検討の対象

- ①水先区・強制水先対象船舶の範囲のあり方、
- ②水先人免許制度・水先人の養成・懲戒等、
- ③

【資料5】

水先制度の抜本改革についての申し入れ書

水先制度の抜本改革について、諸コストおよび水先人所得（平均2,200万円/年）の圧縮、下記に掲げる諸々の構造改革を優先順位をつけて、できるものから可及的速やかに実施し、現行料金の実質半減を実現する。

これにより、漸く国際競争力の回復が緒につく。

A. 第一段階〈法律改正を要さないもの〉

① 特別会費の廃止

水先とは関係ないコストである特別会費を全廃し、相当する水先料金を縮減すること

② 乗下船実費の廃止

本来水先料金に含まれているものであり、料金の二重払いには応じかねる
上記①+②により、現行料金の実質25%減を実現する。

B. 第二段階〈法律改正を要するもの〉

① 水先料金の「非」省令化

全国一律の省令料金を廃止し届出料金とし、水先区の実情に応じて料金の設定を可能とすること。

② 水先人養成機関の設立

水先人を専門に養成する機関を設立し、20代で水先人を輩出できるように免許制度を改革すること。

③ 水先人会の第三者機関への移管

水先人会の運営を第三者機関に移管し、水先人はこの法人が雇用するシステムとすること。

④ 水先区の統合

水先区を統合すると共に複数の水先人会の設立を可能とすること。

⑤ 水先業務の品質管理と責任の厳格化

水先人乗船時の事故については、大小を問わず事故調査委員会（仮称）に諮り、原因究明と再発防止を徹底すること。

水先人の免許取り消しを含む行政処分について、海難審判によらず、水先法に基づき厳格且つ詳細を規定し、責任を明確にすること。

また、水先人会の責任についても監督責任を追加すること。

以上

水先人会・水先業務運営のあり方、④水先人に対する国の関与のあり方等

○委員構成

杉山武彦一橋大学副学長（座長）、加藤俊平東京理科大学教授（座長代理）、相川康明外国船舶協会専務理事、荒銀昌治日本パイロット協会会長、井出本榮全日本海員組合組合長、今津隼馬東京海洋大学教授、小野嘉久水先人会代表、河村輝夫日本荷主協会常務理事、坂正直東京湾海難防止協会理事長、澤山恵一日本船長協会会長、羽山憲夫日本内航海運組合総連合会、原田英博日

本船主協会、平野直樹航空振興財団理事長、松尾正洋日本放送協会解説委員、松本宏之海上保安大学教授、萬治隆生日本船主協会、八木嘉幸水先人会代表、鷲頭誠国土交通省海事局長

オブザーバー

牛島清国土交通省港湾局管理課長、添田慎二海上保安庁交通部安全課長

○検討期間

平成16年3月中旬より1年間。

（関連業務部）

2 「政策フォーラム」が設置される —新しい労使関係協議の結果について—

日本船主協会・外航労務部会と全日本海員組合は平成12年末より新たな外航労使関係の構築を目的とし、外航労使関係協議会、或いは船員政策協議会において協議を重ね、1年目(平成13年度)は賃金関連項目の個別化、2年目(平成14年度)は雇用関係の確認書の見直しを行った。第3年度(平成15年度)については3回の船員政策協議会、4回の協約個別化問題小委員会を経て、労働協約の個別化問題協議について合意、3年に亘る新労使協議を終了した。

労使は2月26日夕、合同記者会見を開き、共同声明を発表した(【資料1】参照)。

個別化問題協議の合意とは、労働協約の内7章から16章の規範的部分(労働者の具体的な労働条件に関する部分)について、一部の例外を除き各社個別協議を可能とするとの内容である(【資料2】参照)。これにより2月27日以降、外航労務部会加盟14社は休日休暇等について、個別化協議の申入

れが出来る事となった。また、当協会と全日海間での「政策フォーラム」立ち上げに伴い、外労部会と全日海間の船員政策協議会は廃止された。

「政策フォーラム」については3月12日に第1回が開催され、船員問題、或いは政策課題について労使の意見が一致する点について更にフリーディスカッションを進めること、今後3ヶ月に1回程度を目安として開催することとし、形式にとらわれないで取り進めることなどとした。

今後、労働協約の締結者として外航労務部会は存続するが、部会専任事務局は廃止とした。平成13年度の賃金関連項目の個別化に伴い同年以降中央春闘は行なわれておらず、既に外航労務部会は事務局の大幅な縮小を行なっていたが、新労使協議の終了を受け、残された手続き関係の業務についても、当協会・船員対策室に4月1日付けで移管した。

(船員対策室)

【資料1】

2004年2月26日

(社)日本船主協会・外航労務部会

全日本海員組合

共同声明

平成12年暮れ、外航労務協会の解散と日本船主協会・外航労務部会への改組に伴って開始された新たな外航労使関係を構築する労使協議については、去る2月18日開催の船員政策協議会における労働協約の個別化問題協議の合意をもって終止符を打つことを確認した。

新たな労使関係協議は、労働諸条件等は個別的労使関係の中で措置できる仕組みを導入することとし、中央においては政策問題に重点を置く関係に移行することを基本として、3年間にわたって鋭意協議を進めてきた。その結果、今日の外航労使関係の構造的変化に対応した新たな枠組みが築かれたものと思う。

今後、中央においては、日本船主協会と全日本海員組合の間に外航船員及び海運にかかわる諸問題を定例的に幅広く論議し、わが国の海運と船員社会の発展に寄与することを目的として「政策フォーラム」を設置するものとし、一層の信頼関係に立って実りあるものに育成していきたい。

以上

【資料2】

確 認 書

日本船主協会外航労務部会と全日本海員組合は、労働協約第7章「労働時間」、第8章「休日・休暇」、第10章第7節「旅費規程」および第11章「船内食料」より第16章「近代化実用船における船内管理体制」までに定める各条項とこれらに付随する協定書／確認書等で定める事項の平成16年4月以降の取扱いについて、下記の通り確認する。

記

- 1 会社と組合は、各社の事業環境を踏まえ個別に協議することができる。
- 2 但し、以下の条項およびこれに付随する協定書／確認書等は、前項の対象としない。
 - ① 第66条（労働時間）
 - ② 第69条（時間外労働）
 - ③ 第80条（年間休日）
 - ④ 第81条（年間休日の運用）
 - ⑤ 第85条（陸上休暇）
 - ⑥ 第95条（特別休暇）
 - ⑦ 第96条（請暇）
- 3 第1項協議にあたっては、労働協約の定めを踏まえ、協議・決定するものとする。

平成16年2月16日

船員政策協議会・協約個別化問題小委員会

日本船主協会外航労務部会

委員長 宇佐美皓司

全日本海員組合

委員長 平山 誠一

3

海運関係分野の規制緩和の一層の推進

—15年11月集中月間の結果および16年度以降の推進体制—

(1) 「規制緩和推進3カ年計画」への対応

政府による規制改革の推進については、内閣府に設置された「総合規制改革会議（以下、規制改革会議）」において、平成16年3月の「規制緩和推進3カ年計画」再々改定（最終年）に向けた検討が進められてきた。

当協会は、15年度は14年度要望で改善の見られなかった事項、および15年4月に実施した会員会社へのアンケートにおいて新たに寄せられた意見・要望を踏まえ、関係委員会等において検討し、同年9月末に石原伸晃行政改革担当・規

制改革担当大臣および扇千景国土交通大臣（いずれも当時）に対し、32項目からなる要望書を提出、同年11月、国土交通省海事局からは所管の項目について回答があった。（本誌2003年12月号P.19参照）。

(2) 規制緩和集中受付月間への対応

規制改革会議は、15年度は上記3カ年計画に加え、「構造改革特区（以下、特区）」の提案募集と併せて全国規模の規制緩和と要望を受け付ける「規制改革集中受付月間」を同年6月および11月に実施した。

【資料1】 規制緩和集中受付月間(2003年11月)への当協会要望の結果

2004年3月 日本船主協会

要望事項	具体的規制改革要望内容	制度の所管官庁	所管官庁の回答	総合規制改革会議からの再検討要請	所管官庁の再回答
1	港湾関係諸税(とん税、特別とん税、船舶固定資産税)並びに諸料金(入港料等)の適正化	財務省 総務省 国土交通省 ※入港料等のみ	税制改正要望であり、規制緩和にはあたらない。 【制度の現状】 外国貿易船の開港への入港にはとん税及び特別とん税を課す。 単に税の減免等の従来型の財政措置をもとめるものである。 制度の現状にも記述している通り、現行の制度により対応可能となっている。 【制度の現状】 入港料、港湾施設使用料については港湾管理者がその徴収の有無も含め料率を条例により定めている。さらに、それら料金に係るインセンティブ(減免措置)が、港湾管理者の政策的な判断により、条例に基づき、かつ、利用者に対し不平等な取扱いとならないような公正な対応により積極的に導入されているところである。	要請されず 要請されず 要請されず	
2	外資埠頭公社の埠頭等賃付料の適正化	国土交通省	公社埠頭の賃付料は、埠頭公社と船社等との間で結ぶ岸壁等賃借契約による民間契約で決定されている。しかし、公社が原価を大きく下回る岸壁等賃付料を設定することは、公社の経営を危うくし、埠頭整備に係る債務償還に支障を来すおそれがある。また、原価を上回る賃付料を設定することは、公益法人の本来の目的を逸脱するばかりか、船社等の経営を不当に圧迫するおそれがある。 このような観点から、国は岸壁等賃付料の算定基準を定めると同時に、国土交通大臣に届けられた賃付料については、是正が必要な場合には、変更命令が担保されているところである。 なお、国において、国際競争力の強化・確保を図るため、岸壁整備への国費の投入、無利子貸付の拡充、税制等の支援施策を実施しており、公社埠頭の賃付料の低減に寄与しているところである。	責省回答は6月に実施した「規制改革集中受付月間」に係る回答とは同様であるが、その後引き続き要望もあることから、見直しの可否について再検討され、示されたい。	国において、国際競争力の強化・確保を図るため、岸壁整備への国費の投入、無利子貸付の拡充、税制等の支援施策を実施しており、公社埠頭の賃付料の低減に寄与しているところである。 また、公社が原価を大きく下回る岸壁等賃付料を設定することは、公社の経営を危うくし、埠頭整備に係る債務償還に支障を来すおそれがある。 一方、原価を上回る賃付料を設定することは、公益法人の本来の目的を逸脱するばかりか、船社等の経営を不当に圧迫するおそれがある。 このような観点から、国は岸壁等賃付料の算定基準を定めると同時に、国土交通大臣に届けられた賃付料については、是正が必要な場合には、変更命令が担保されているところである。
3	船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化	金融庁	船舶保険の海外直接付保の許可制の撤廃は、ウルグアイ・ラウンド金融サービス交渉の議論を踏まえて各国間で合意された「WTO(マラケシュ)協定」に基づいて例外的に措置されたものである。その際、不稼働損失保険については、各国間で議論が行われておらず、我が国のみで措置を講じることは困難であると考えられる。	回答では、「WTO(マラケシュ)協定」での議論が不稼働損失保険に及ばなかったことを根拠に我が国のみでの措置は困難であるとされているが、契約者の保険会社選択ニーズや保険料というコスト低減ニーズの観点からは検討に値する事項と考える。この点を踏まえ、①改めて具体的な対応策を検討の上、示されたい。 ②上記①を踏まえた検討や結論、実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。	海外直接付保については、保険会社の監督に係る相互承認制度等の国際的な監督の枠組みがないなか、十分な保険契約者保護を図るため、国際間協定に基づくもの等を除き、許可にかからしめているところ。よって、各国間の合意のない不稼働損失保険について、措置を講ずることは困難である。なお、直近5年間不稼働損失保険に係る海外直接付保の許可申請は1件もなされていない。
4	マルシップ外航客船の外国人乗組員の上陸許可期間の延長	法務省	乗員上陸許可の目的からしても、15日を超える期間上陸を認める必要性はないものと考えられる。	本規制により、外国人乗組員の人道上の配慮に欠ける恐れや、十分なサービス提供の機会が損なわれること、当該船の運行計画策定に支障が生じること等の問題が生じているとの指摘がある。これら観点も踏まえ、再度検討されたい。	人道上的必要と思われる場合等については、乗員上陸許可の取扱いについて柔軟に対応しているところである。

要望事項	具体的規制改革要望内容	制度の所管官庁	所管官庁の回答	総合規制改革会議からの再検討要請	所管官庁の再回答
5	【限定近海船】の船員配乗要件の早期具体化	国土交通省	内航海運活性化のための方策について取りまとめた交通政策審議会答申「内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について」(平成15年12月11日)において、近海区域と沿海区域の間に、船舶安全法上の限定近海に相当する航行区域(先島圏内を含む沖縄関係については別途検討)の配乗を新たに設け、資格要件等を緩和することが盛り込まれた。 この答申の実施のため、次期通常国会に提出を予定している船員法等の改正法案の施行に合わせて実施する予定。	平成16年度中に実施することの可否について検討され、実施時期を示されたい。	内航海運活性化のための方策について取りまとめた交通政策審議会答申「内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について」(平成15年12月11日)において、近海区域と沿海区域の間に、船舶安全法上の限定近海に相当する航行区域(先島圏内を含む沖縄関係については別途検討)の配乗を新たに設け、資格要件等を緩和することが盛り込まれた。 この答申の実施のため、本通常国会に提出を予定している海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律案の施行に合わせて実施する予定。 なお、実施時期については、要件等の緩和に伴う安全レベルの低下を回避し、航海当直基準を確実に遵守させること等により航行の安全を確保する必要があるため、船員労務官による監督権限の強化が図られることとなる「海上運送事業の活性化のための船員法の一部を改正する法律案」の施行に合わせて実施する必要がある。
6	港湾・輸出入手続き等の一層の簡素化	国土交通省	(1)輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化については、利用者の利便性等に配慮して、手続面で簡素なシステムを構築するため、関係府省と連携協力して、平成15年7月23日にこれを實現した。 (2)更なる手続の徹底した見直しについては、規制改革推進3か年計画(再改定)において、今回のシングルウィンドウ化の成果と問題点を踏まえ、改めて輸出入・港湾に関する全ての手続の徹底した見直しを行うこと等について、関係府省とともに検討することとしているとともに、IT戦略本部による電子政府構築計画においても、国際標準も考慮しつつ、既存の業務・システムに係る最適化計画を2005年度末までのできる限り早期に策定すると位置付けている。 (3)国際海上交通の簡易化に関する条約(FAL条約)の早期批准に向けた検討も、関係省庁とともに鋭意行っているところである。 (4)今後も、シングルウィンドウシステム運用開始後における利用者意見等を適宜聴取しつつ、引き続き輸出入・港湾関連手続の一層の簡素化等について、関係府省とともに検討を進める。	「国際海運の簡易化に関する条約(仮称)(FAL条約)」の批准を平成16年度までに実施することの可否について改めて検討され、実施時期を明確化されたい。	「国際海運の簡易化に関する条約(仮称)(FAL条約)」については、「規制改革の推進に関する第3次答申」を最大限に尊重し、平成16年度中の批准に向け、関係府省は一体となって取り組んでいるところである。
財務省	1. 手続の見直しについては、規制改革推進3か年計画(再改定)において、今回のシングルウィンドウ化の成果と問題点を踏まえ、改めて輸出入・港湾に関する全ての手続の徹底した見直しを行うこととしているとともに、IT戦略本部による電子政府構築計画においても、国際的な調和に留意しつつ、手続の徹底した見直しを行い、既存の業務・システムに係る最適化計画を2005年度末までのできる限り早期に策定することとしており、シングルウィンドウ化実現後における利用者意見を順次聴取しているところである。 2. また、国際基準への準拠、手続の簡素化の一環として、外国船舶の入出港に関する手続や必要書類の簡易化を図ることを内容とする「国際海運の簡易化に関する条約(仮称)(FAL条約)」の批准に向け、関係省庁とともに条文内容等を精査しているところである。	「国際海運の簡易化に関する条約(仮称)(FAL条約)」については、「規制改革の推進に関する第3次答申」を最大限に尊重し、平成16年度中の批准に向け関係省庁は一体となって取り組んでいるところである。			
法務省	本年7月に他省庁システムとシングルウィンドウ化された乗員上陸許可支援システムについては、IT戦略本部による「電子政府構築計画」において、既存の業務システムに係る最適化計画を2005年度末までのできる限り早期に策定することとしている。	FAL条約の批准については外務省において取りまとめられる事項であるが、法務省としても早期批准が可能となるよう協力してまいりたい。			

要望事項	具体的規制改革要望内容	制度の所管官庁	所管官庁の回答	総合規制改革会議からの再検討要請	所管官庁の再回答	
6		法務省	従前より手続の簡素化等に努めてきたところであり、現在、国際基準への準拠、手続の簡素化の一環として、外国船舶の入出港に関する手続や必要書類の簡易化を図ることを内容とする「国際海運の簡易化に関する条約（仮称）（FAL条約）」の批准に向け、条文内容等を精査しているところである。			
		厚生労働省	1. 手続の見直しについては、規制改革推進3か年計画（再改定）において、今回のシングルウィンドウ化の成果と課題点を踏まえ、改めて輸出入・港湾に関する全ての手続の徹底した見直しを行うこととしているとともに、IT戦略本部による電子政府構築化計画においても、国際的な調和に留意しつつ、手続の徹底した見直しを行い、既存の業務・システムに係る最適化計画を2005年度末までのできる限り早期に策定することとしており、シングルウィンドウ化実現後における利用者意見を順次聴取しているところである。 2. また、国際基準への準拠、手続の簡素化の一環として、外国船舶の入出港に関する手続や必要書類の簡易化を図ることを内容とする「国際海運の簡易化に関する条約（仮称）（FAL条約）」の批准に向け、条文内容等を精査しているところである。			
		経済産業省	ワンストップサービスの一層の推進を図るべく、現在関係省庁において、各種申請書類の削減、申請事項の削減、申請手数料の見直し等、申請手続や申請書類の徹底した省略、簡素化を図っているところ。 今後は、より信頼度が高くかつ運用コストの低廉な新しいシステムの構築について検討し、既存業務及びシステムに係る最適化計画を策定していく。（平成17年度末までのできる限り早期に措置予定）			
		農林水産省	7/23よりシングルウィンドウ化が稼働したところであるが、動植物の輸入申請に関する部分については、平成9年度より電子化、ペーパーレス化などを進めてきたところである。今後、電子化されていない手続についても平成16年度中の電子化に向けてシステム開発等を進めることとしているところである。 今後とも各種手続項目の必要性を逐次検討し、共通項目、手続の流れなど見直しが必要なものについては、利用者の意見を反映させながら、関係府省との緊密な連携、協力のもとに適宜措置していくこととしている。	要請されず		
7	日本籍船でのカジノの自由化	日本籍船上では現行刑法が適用されるため、公海上にあってもカジノが禁止されているが、カジノの運営が非合法とならないよう所用の法整備を行う。	警察庁 法務省 国土交通省	【警察庁回答】カジノについては、刑法の賭博罪との関係から、その実施に当たっては、新たな立法措置が必要である。また、カジノ実施に伴い、暴力団や外国人犯罪組織等の関与、少年の健全な育成への悪影響、地域の風俗環境の悪化等が懸念される。なお、カジノを実施するための立法が検討される場合には、警察庁としては、これらの治安上の観点から、その議論に加わり、必要な意見を申し述べて参りたい。 【法務省回答】いずれかの省庁において、カジノを実現するための法律案を立案することとなれば、刑法の賭博罪との関係について、当省において、その協議に応じる用意はある。	要望内容はカジノ設置のための法整備を求めるものであるが、カジノの設置を認めるための特別法を制定する場合には、 ①法目的として何がふさわしいと考え、 ②その場合、貴省の特別法制定における関与をどのように考えるか、具体的に検討され、示されたい。	【国土交通省回答】カジノの設置を認めるための特別法の法目的等については、関係省庁においてカジノ設置に向けた法的、制度的な検討が行われる場合には、当省としても対応方を検討することとしたい。

要望事項	具体的規制改革要望内容	制度の所管官庁	所管官庁の回答	総合規制改革会議からの再検討要請	所管官庁の再回答
8	日本籍船舶の登記・登録の一元化	法務省 国土交通省	現在、国民の負担を出来る限り軽減するための制度として、船舶登録事項と一致している船舶登記の表題部に関する事項について管海官庁に変更登録の申請があった場合に、管海官庁から登記所へ変更登記の囑託（囑託制度）の創設を検討している。	①管海官庁から登記所へ変更登記の囑託（囑託制度）の創設についての実施時期を明確化されたい。 ②要望は変更登記（登録）についてのみならず、船舶の登記及び登録の一元化を求めており、この点についての措置の可否を検討し、示されたい。 ③上記②を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。	船舶登記規則（明治32年勅令第270号）及び船舶法施行細則（明治32年通信省令第24号）を改正し、平成16年4月1日から、船舶登録事項と一致している船舶登記の表題部に関する事項について、管海官庁から登記所へ変更登記の囑託を行う制度の運用を開始する予定。なお、その他の手続きについては、私法上の権利関係を公示する制度である登記と船舶の個別的な識別と日本国の国籍を公示する登録の制度と差異があり、一元化は困難であるが、申請者の負担を軽減する観点から引き続き検討する。
9	船舶原簿と船舶登記簿の変更手続きの一元	法務省 国土交通省			
10	国際船舶を海外譲渡する際に提出する書類の見直し	国土交通省	国際船舶の海外譲渡の届出の際に提出された売買契約書を、必要とする管海官庁に送付することにより、抹消登録申請時の添付を不要とし、また、売買契約書等提出書類が英文により作成されている場合の和訳の添付を不要とすることで、規定の改正を準備中である。平成15年度中に措置し対応することで準備中である。	要請されず	
11	船舶の建造許可に当たっての手続きの簡素化	国土交通省	商業的造船業における正常な競争条件に関する協定の発効後、可及的速やかに臨時船舶建造調整法の改廃を含む建造許可制度の抜本的見直しを行う。	平成16年度中に実施することの可否について検討され、実施時期を示されたい。	16年度中に商業的造船業における正常な競争条件に関する協定が発効した場合、可及的速やかに臨時船舶建造調整法の改廃を含む建造許可制度の抜本的見直しを行う。

要望事項	具体的規制改革要望内容	制度の所管官庁	所管官庁の回答	総合規制改革会議からの再検討要請	所管官庁の再回答
12	船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の廃止を含む抜本的な見直し	国土交通省	各種手続きに係る電子化・ワンストップ化の利用状況、各省庁間における情報の共有の実行可能性について、検討・調整し、結論を得た上で、適正に対応する予定。 また、船舶運航事業者の負担軽減の観点から、報告書等の簡素化・整理を検討・調整し、結論を得た上で、適正に対応する予定。	平成16年度中に実施することの可否について検討され、実施時期を示されたい。	本事項については、要望の具体化が必要であるところ、現在、要望主体との間で要望事項の具体化に向け、当方より提案を行なうなど、検討調整中である。今後、引き続き要望主体と検討調整を行い、結論を得た上で適切に対応する予定。
13	解撤等のために輸出される船舶のバーゼル法に基づく輸出承認手続きの廃止	環境省	我が国においては、アスベスト又はPCBを含む備品が存在する船舶が、解撤を目的として国境を越える移動がなされる場合で、当該備品の処分をも目的の一つとしている場合には、バーゼル条約の対象になるとみなしている。解撤目的の船舶がバーゼル条約の対象となるかについての各国の対応は様々であり、少なくとも、大多数の国は解撤予定船舶を同条約の対象とみなしていない、という事実はない。アスベストやPCBなどの危険物質の種類・分量が分からぬまま他国に輸出される場合、当該物質の適正な処理の実施が困難となることは明白であり、輸入国における環境汚染を引き起こしかねない。そのためバーゼル条約でも廃棄物の名称や重量等の情報を関係国に提供することを義務付けているところであり、船内の危険物質の種類・分量を全て把握することが困難、という理由で、バーゼル法等の手続を行わずに輸出することは、人の健康の保護及び生活環境の保全に資することを目的とし、特定有害廃棄物等の国内処理の原則を掲げるバーゼル法やバーゼル条約の趣旨に合致しない。バーゼル法で規制対象となる船舶の解撤目的の輸出にあつては、バーゼル法の手続を経て適正に行われるようお願いする。	要望内容は、「平成11年5月の通達により船舶を同条約の対象とする旨の判断が示され、日本籍解撤船の輸出が実質的に不可能となっている」ことに端を発するものである。こうした状況下においては、輸出に代わる日本船舶の解撤を進めるための施策が必要と考えられるが、この点について検討され、示されたい。	「船舶についてはバーゼル条約が求める危険物質の特定やその物質の除去の実施が義務付けられることとなり実質的に解撤船の輸出が不可能となる」とのことだが、アスベストやPCBなどの危険物質の種類・分量が分からぬまま他国に輸出される場合、当該物質の適正な処理の実施が困難となることは明白であり、輸入国における環境汚染を引き起こしかねない。そのためバーゼル条約でも廃棄物の名称や重量等の情報を関係国に提供することを義務付けているところであり、船内の危険物質の種類・分量を全て把握することが困難、という理由で、バーゼル法等の手続を行わずに輸出することは、人の健康の保護及び生活環境の保全に資することを目的とし、特定有害廃棄物等の国内処理の原則を掲げるバーゼル法やバーゼル条約の趣旨に合致しない。バーゼル法で規制対象となる船舶についても解撤目的の輸出が不可能なことから、同法に基づく手続きを踏まれるようお願いする。
		経済産業省	解撤目的の船舶がバーゼル条約の対象となるかについて、条約会合での議論が結論に達していないのは事実であるが、我が国としては、平成10年12月14日付、加藤修一参議院議員の質問応答書に対し、平成11年1月22日答弁書において「アスベスト又はPCBを含む物質又は物体は、バーゼル条約の規制対象となる「有害廃棄物」に該当しうるものである。一般に、アスベスト又はPCBを含む備品が存在する船舶が、解撤を目的として国境を越える移動がなされる場合で、当該備品の処分をも目的の一つとしている場合には、バーゼル条約の規定に従って、輸入国である締約国に対し、当該移動の計画を通告し、その同意を得る等、手続をとる必要があると考える。」と内閣として回答しているとおりである。従って、現にアスベスト又はPCB等バーゼル条約附属書IかつIIIに該当する物質を含む船舶が、解撤を目的として国境を越える移動がなされるのに際し、「輸出承認申請の廃止」とのご要望は、条約で定められた手続を行わないことに通じ、法制上適当でない。そもそもバーゼル法は輸出禁止を取り決めているものではなく、バーゼル法第2条第1項に規定する特定有害廃棄物等に該当することとなった船舶であっても、バーゼル法第4条第1項の規定により外国為替及び外国貿易法第48条第3項の規定による輸出の承認を受けることにより、輸出は十分可能となることから、「大型船舶の解撤が閉ざされることを意味する」とはならないと考える。バーゼル法で規制対象となる船舶の解撤目的の輸出にあつては、バーゼル法の手続を経て適正に行なわれるようお願いする。		

要望事項	具体的規制改革要望内容	制度の所管官庁	所管官庁の回答	総合規制改革会議からの再検討要請	所管官庁の再回答
14 (注) 内航輸送用トレーラー・シャーシの車検制度の緩和	内航輸送用のトレーラー・シャーシに対する車検制度を現行の1年から3年にする。	国土交通省	規制改革の推進に関する第2次答申(平成14年12月12日)にもあるように、安全で環境との調和のとれた事社会の実現を目指すという車検・点検整備制度本来の目的を念頭に置き、必要なデータ等を収集の上、安全確保、環境保全、技術進歩の面から有効期間の延長を判断するための調査を平成16年度中にとりまとめ、その結果に基づき所要の措置を講ずることとしている。	本提案については検討の対象とされているのか、明らかにされたい。また、特区において先行的に実施できないか、検討し回答されたい。	本提案についても検討の対象とされている。また、有効期間の見直し措置を行う際には、国民に対する説明責任を全うするとともに、十分な透明性を確保することとされていることから、有効期間は全国同時、一律に実施する必要がある。従って特区において先行的に実施することはできない。
15 国内海上輸送船舶の使用燃料油に関する特例措置の導入	国内海上輸送船舶の使用燃料油について、石油石炭税を免除する特例措置の導入		検討されず		
16 (注) 内航輸送用トレーラー・シャーシの車庫に関する規定の見直し	内航輸送用シャーシ運用上においては、登録用車庫確保の負担が所有者に強いられる一方、その車庫はほとんど利用されておらず、現在の規制は利用実態にそぐわないため、内航輸送用シャーシについては、車庫一台のスペースで複数台登録できるようにするべきである。	警察庁	<p>(1)港湾地区において、路上放置シャーシに対する追突による死亡事故等が発生している現状にかんがみると、御提案を実現するには、シャーシの保管場所として必要な数を特定した上、その管理を徹底し、オーバーフローしたシャーシが路上放置されることを防ぐための担保措置が必要である。このような見地から、北九州市からの御要望を見ると、フェリー会社等とシャーシを特定した上で、シャーシの乗船実態をフェリー会社等から事後報告させるというものであるが、曜日や季節、天候等による受注の減少や、需要の変動、経営悪化に伴う受注の減少に伴い、フェリーに乗船させるシャーシの数は常に一定ではなく、結局、保管場所として必要なスペースの数は特定されていない。また、乗船しなかったシャーシを保管する場所については、フェリー内のシャーシ乗船スペース又は埠頭のフェリー会社の駐車場に駐車させることとしているが、日々変動するシャーシの乗船実態に応じ、誰がその管理を行うかなど、その運用の実効性の担保措置は明確でなく、経営不振で仕事量の減少した事業者が、オーバーフローしたシャーシを路上放置するなどのモラルハザードを防げず、放置された車庫なしシャーシが追突事故の原因等になるおそれが十分考えられ、現実的ではないと考える。</p> <p>(2)また、フェリー等の船内のシャーシ乗船スペースは、当該フェリー等が輸送する貨物を積載するための場所であり、自動車を通常保管するための場所としての実態を備えておらず、保管場所とは認められない。</p> <p>(3)さらに、シャーシの段積みについては、駐車したシャーシの上に直接他のシャーシを積むのであるならば、シャーシの構造上、段積みは事実上可能なが、段積みした場合の安全性の確保は図れるのか、段積み作業に必要な設備はあるのか、段積みをするという運用の確認を誰が責任を持って行うのか等の具体的な実効可能性が不明である。</p> <p>(4)以上の懸念を払拭し、自治体や事業者団体等によるシャーシの管理方法、シャーシを路上に放置させないための担保措置等について具体的なかつ実効性のある方策が示されない限りは、慎重な判断をせざるを得ない。</p>	<p>【再検討要請】 真庁からの回答では「フェリー会社等が確保しているシャーシ置場や船内にあるシャーシの数は、景気変動、季節変動、トラック事業者のフェリーの利用状況等により変動する」とあるが、同一航路に反復継続して利用される海上輸送シャーシの複数登録の場合で、地方公共団体が臨時の駐車スペースとして港湾用地を提供するなど、責任を持って非常事態に対応することで、シャーシの適正保管・管理ができる場合は、認めてもよいのではないかと。</p> <p>【再々検討要請】 真庁の回答にある「特例対象シャーシのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャーシの管理が不適切にならないかを確認する等の担保措置を責任を持って確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できる」というシステムの提案があれば、「複数登録」を認めることは可能と解してよい。</p>	<p>【再回答】 港湾地区においては、路上に放置されたシャーシに対する追突による死亡事故等の重大事故が発生している状況(北九州市内では、路上放置シャーシに起因する死亡事故が平成13、14年と発生し、平成15年には重傷事故が発生している。)にあること、季節、天候、景気等により運行に供されるシャーシの数が日々変動し特定できないこと等を踏まえ、ご提案を検討するに、その実現には、「複数登録」により形式的には保管場所が減少しても、路上に溢れ出るシャーシが出現しないよう、港湾を管理する自治体又は事業者団体等において、少なくとも、特例対象シャーシのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャーシの管理が不適切にならないかを確認する等の担保措置を責任を持って確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できるようにする必要があると、このような確実な担保措置が取られる見通しを得られないため、慎重な判断をせざるを得ない。</p> <p>【再々回答】 港湾地区においては、路上に放置されたシャーシに対する追突による死亡事故等の重大事故が発生している状況(北九州市内では、路上放置シャーシに起因する死亡事故が平成13、14年と発生し、平成15年には重傷事故が発生している。)にあること、季節、天候、景気等により運行に供されるシャーシの数が日々変動し特定できないこと等を踏まえ、ご提案を検討するに、その実現には、「複数登録」により形式的には保管場所が減少しても、路上に溢れ出るシャーシが出現しないよう、港湾を管理する自治体又は事業者団体等において、少なくとも、特例対象シャーシのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャーシの管理が不適切にならないかを確認する等の担保措置を責任を持って確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できるようにする必要があると、このため、港湾を管理する自治体又は事業者団体等からかかる担保措置の提案があれば、その担保措置の内容を見定めた上、それが確実に講じられる見通しを得られるときは、その担保措置を前提に「保管場所を確保」したと解釈できる場合を示し、先行的に実施するといった措置も考えられるが、現在のところ、そのような見通しを得られないようなご提案はいただけないところである。</p>

要望事項	具体的規制改革要望内容	制度の所管官庁	所管官庁の回答	総合規制改革会議からの再検討要請	所管官庁の再回答
16 (注)		国土交通省	<p>ご提案のような方法により複数登録を行うシャーシを特定化や利用実態の把握をすることができたとしても、フェリー会社等が確保しているシャーシ置場や船内にあるシャーシの数は、景気変動、季節変動、トラック事業者のフェリーの利用状況等により変動するものであり、その数をあらかじめ特定することは極めて困難であるため、その数を見込んで車庫1か所あたり複数のシャーシの使用を認めることはできない。</p> <p>仮に、フェリー会社等が確保しているシャーシ置場や船内にあるシャーシの数を特定することができたとしても、車庫1か所あたり複数のシャーシの使用を前提とする事業計画は、自動車の保管場所の確保等に関する法律の趣旨に反するものであり、貨物自動車運送事業法上も認められない。</p> <p>なお、フェリー会社等が確保しているシャーシ置場や市の港湾局が提供する港湾用地等の陸上の駐車スペースについては、貨物自動車運送事業者が当該土地の所有者と賃貸借契約を締結する等により車庫として使用する権原を取得すれば、事業計画上の車庫として認められ、その分については別途車庫を確保する必要はなくなる。(特区として対応不可)</p> <p>「段積み」とはどのような駐車形態を指しているか必ずしも明らかではないが、シャーシの車庫については、従来より、立体式や立掛け式といったシャーシを立体的に保管する構造を有するものも認めており、当該車庫が「段積み」を可能とする設備を有しているものであれば、「段積み」によって駐車可能な数のシャーシの使用が認められる(現行の規定により対応可能)。</p> <p>ヘッドと対になっていないシャーシの車庫については、当該シャーシを駐車できる面積を確保すれば足りることとしており、ヘッド・シャーシ対分の面積を要求する法令等の規定はなく、またそのような運用の実態もない。(事実誤認)</p>	<p>【再検討要請】 貴省からの回答では「フェリー会社等が確保しているシャーシ置場や船内にあるシャーシの数は、景気変動、季節変動、トラック事業者のフェリーの利用状況等により変動する」とあるが、同一航路に反復継続して利用される海上輸送シャーシの複数登録の場合、地方公共団体が臨時の駐車スペースとして港湾用地を提供するなど、責任を持って非常事態に対応することで、シャーシの適正保管・管理ができる場合は、認めてもよいのではなかろうか、具体的に検討し、回答されたい。</p> <p>【再々検討要請】 特例対象シャーシのための排他的駐車スペースを確保し必要に応じ直ちに提供する体制を整え変動に対応するとともに、シャーシの管理が不適切になされていないかを確認する等の担保措置を責任を持って確実に講じることにより、事業者ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できるようなシステムが構築され、自動車の保管場所の確保等に関する法律上の整理がなされた場合には、貴省が指摘する1及び2の問題点も解決されるものと考えられる。このような場合には「複数登録」を認めることは可能と解してよいか。</p>	<p>【再回答】 1. 複数登録を認めるシャーシの総数を、フェリー船内やフェリー埠頭の荷捌地におけるシャーシの保管能力の一定割合とし、十分に限定したとしても、複数登録されるシャーシ以外のシャーシによるこれらの駐車スペースの使用が排除されない限り、複数登録されたシャーシを駐車するスペースが不足する可能性があるという問題や複数登録を認めるシャーシの総数を上記保管能力のどの程度の割合とするか、またその根拠は何かという問題がある。なお、フェリー埠頭の荷捌地について、特定のシャーシ以外のシャーシによる使用を排除できるのであれば、北九州市が当該荷捌地をトラック事業者に事業計画上の車庫として使用させることが可能であると考える。</p> <p>2. 非常事態への対応のために北九州市が提供する港湾用地は、いつでも駐車スペースとして使用可能な状態で確保されているもので、他の用途に使用されないものと考えてよいか。もし、他の用途にも使用される可能性があり、いつでも駐車スペースとして使用できることが担保できないのであれば、非常事態への対応として不適切であると考える。いつでも駐車スペースとして使用可能な状態で確保されているものならば、北九州市が当該港湾用地をトラック事業者に事業計画上の車庫として使用させることが可能であると考える。</p> <p>3. 事業計画上の車庫として認められるためには、①原則として営業所に併設するものであること。ただし、併設できない場合は、平成3年6月25日運輸省告示第340号に適合すること。②車庫と車庫の境界及び車庫間相互の間隔が50cm以上確保され、かつ、計画車両数すべてを収容できるものであること。③他の用途に使用される部分と明確に区画されていること。④使用権原を有するものであること。⑤都市計画法等関係法令の規定に抵触しないこと。⑥前面道路については、原則として幅員証明書により、車両制限令に適合すること。の要件を満たす必要があり、使用権原については、①自己所有の場合は登記簿謄本等、借入の場合は概ね契約期間が一年以上の賃貸借契約書の添付又は掲示をもって、使用権原を有するものとする。②ただし、賃貸借の契約期間が一年に満たない場合、契約期間満了時に自動的に更新される場合に限り使用権原を有するものとみなす。という運用を行っている。したがって、マーシャリングヤード等の港湾用地についても、北九州市がトラック事業者と賃貸借契約を締結する等により、上記の要件を満たせば、事業計画上の車庫として認められる。現に、一部の港湾においては、港湾用地をトラック事業者が事業計画上の車庫として使用することを認めるという先進的な取組みが開始されており、これらのケースにおいては、車庫確保に係るコストの削減が実現しているところである。</p> <p>4. 仮に、1. 及び2. において指摘した問題点が解決されたとしても、そもそも、自動車の保管場所の確保等に関する法律の規制について特区に係る特例を設ける手当てがなされない限り、貨物自動車運送事業法の運用の変更のみでは本件提案の実現は不可能である。</p> <p>【再々回答】 お示しの措置の内容は必ずしも明らかではなく、地方公共団体が担保措置を責任を持って確実に講じることにより、トラック事業者の営業所ごとに実質的に必要となる保管場所の数を特定できるようなシステムが構築されるのか否かも不明である。どのようなシステムが構築されるのかが明らかになり、実効性も確保されるのであれば、自動車の保管場所の確保等に関する法律上の整理を踏まえて、本件要望実現に必要な措置内容を検討する。</p>

(注)「内航輸送用トレーラー・シャーシの車検制度の緩和」、「内航輸送用トレーラー・シャーシの車庫に関する規定の見直し」は、特区にて検討。

この集中受付月間における規制緩和要望は、「規制改革会議」と「特区推進本部」が連携し対応するとともに、特区での手法、即ち規制改革会議と関係省庁との折衝のやり取りが同会議のホームページに都度掲載されるとともに、結論を得るまでの期間が数ヶ月と短いことが特徴である。

15年11月要望事項の結果については、16年2月27日に閣議に報告され、同年3月に策定される新・規制改革推進3か年計画（閣議決定）に反映されることとされている。当協会要望の結果は【資料1】のとおりである。

(3) ポスト総合規制改革会議および新規規制改革推進3か年計画

規制改革会議は、16年3月にその設置期限を迎えるため、同会議の後継体制および「新規規制改革推進3か年計画」についても併せ検討を行ってきたが、今般、それらの案が取りまとまった。

後継体制については、【資料2】のとおり、16年4月以降も規制改革会議同様の民間人主体の有識者会議を整備することとし、加えて総理のもとで関係閣僚も関与するための仕組みも整備することとしている。

具体的には、「共通的事項」、「年度重点計画事項」、「分野別措置事項」を3本柱とする「新規規制改革推進3か年計画」策定し、引続き精力的に取り進めることとしている。

(企画調整部)

【資料2】 総合規制改革会議の後継体制について

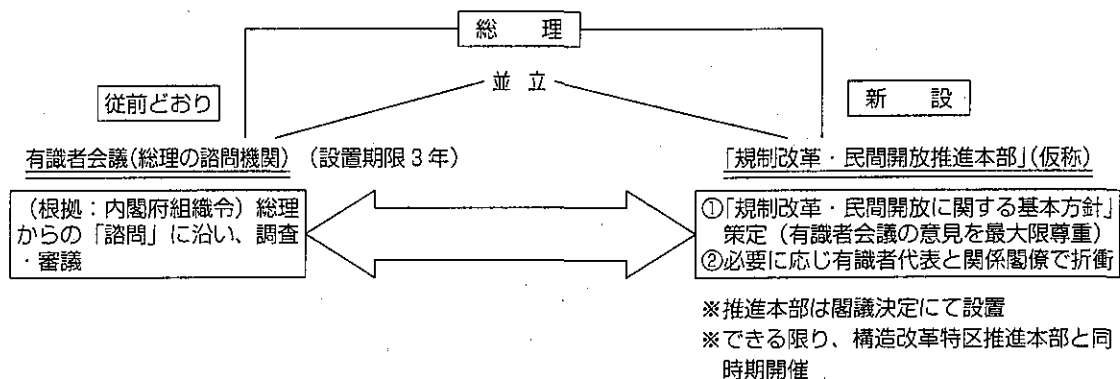
1. 民間主体の推進体制の整備

- 4月以降も「総合規制改革会議」同様の民間人主体の「有識者会議」を設置（民間の学識経験者や実業界等の知見を活用）
- 専門チーム編成や事務局体制を強化

2. 政治的リーダーシップの発揮

- 「官製市場の民間開放」問題は、今後の規制改革の主たるテーマ。総理のもとで関係閣僚もしっかり関与、議論、決定するための仕組みも整備。推進本部には有識者会議の主要メンバーも出席。

3. 上記1. と2. が両輪となって規制改革を強力に推進



4 理想的なコンテナ搬出入業務構築に向けて — 港湾物流情報化懇談会の模様 —

コンテナに関する国際港湾物流は、船社をはじめとして関係官公庁、荷主、ターミナル、海運貨物取扱業、通関業、代理店および金融業等様々な

関係者により構成されているが、これら港湾物流関係者間では、発荷主から船社に対してのブッキング予約を始め多種多様な情報が様々な場面で複

雑にやり取りがなされている。しかしながら、EDI化を促進しているアジア近隣諸国と比較して、わが国国際港湾物流のための情報化の現状はEDI化が遅れていること、EDI化されていても主に2者間での情報交換を目的としてネットワーク化されてきていたため、これら様々な関係者間でタイムリーな情報交換、情報共有を図ることが困難となっている。その結果、コンテナヤードゲートで滞留が発生する等コンテナのスムーズな搬出入が阻害されることとなり、わが国港湾の国際競争力低下の一因であるとの指摘がなされている。

そのため、国土交通省港湾局はこれら課題の解決を図ることにより、わが国港湾の国際競争力向上に資するため、港湾物流情報化懇談会（座長：唐津一東海大学名誉教授、事務局：港湾空間高度化環境研究センター）を設置し、関係者全員が必要とする共通のシステム環境の整備の考え方、今後の方策等を検討している。

当協会は同懇談会に対して物流システム専門委員会において対応しているが、今般、同懇談会の平成15年度最終会合が去る3月23日に開催され、FCL (Full Container Load Cargo) に関しての理想的港湾物流業務プロセスのモデルを、輸出と輸入に分けて取り纏めるとともに、同プロセスに必要な業務課題等についても取り纏めた。その概要は以下のとおりである。

1. 輸出におけるコンテナ港湾物流情報化業務について (FCL)

(1) 現状における主な問題点および理想的な港湾物流情報化業務

① 問題点

- 発荷主から海貨業者・通関業者に対してブッキング等の貨物情報が来ない場合があり、海貨業者・通関業者が発荷主に問い合わせを行う非効率な作業が発生している。(海貨業者・通関業者)
- 発荷主からの貨物情報等の電子化が進んでいないため、D/R (Dock Receipt: 貨物受取書) 作成の際に非効率さが発生している。(海貨業

者・通関業者)

- 海貨業者・通関業者からの貨物情報等の電子化が進んでいないため、B/L (Bill of Lading: 船荷証券) 作成の際に非効率な作業が発生している。(船社)
- 空コンテナピックアップや実入りコンテナ搬入の申込について、ターミナルごとに申込フォーマットが異なり、それぞれへの対応が必要となっている。(海貨業者)
- 陸運業者がゲートに行った際に、通関情報や重量等の貨物情報がゲートに正確に伝達されていないため、陸運業者がコンテナヤード搬入の際にゲートで停滞するという非効率が発生している。(ターミナルオペレータ、陸運業者)

② 理想的な港湾物流情報化業務 (イメージ) および効果 (【図1-1】【図1-2】参照)

(2) 理想的な港湾物流情報化業務構築のための各主体の役割

理想的な港湾物流のための情報化が機能して各主体がメリットを享受できるようにするには各主体が果たさなければならない役割があり、この役割が果たされることにより理想的な港湾物流業務が可能となる。その概要は以下のとおり。

① 発荷主

- 船積貨物情報を電子的に海貨業者・通関業者に送信する。

② 海貨業者・通関業者

- 船積貨物情報を正確につきあわせ、その情報を電子的に船社、ターミナルオペレータおよび陸運業者に送付し、情報を共有できることとする。

③ 陸運業者

- 陸運業者は、同情報をゲートに貨物を実際に持ち込むドライバーに正確に伝達する。

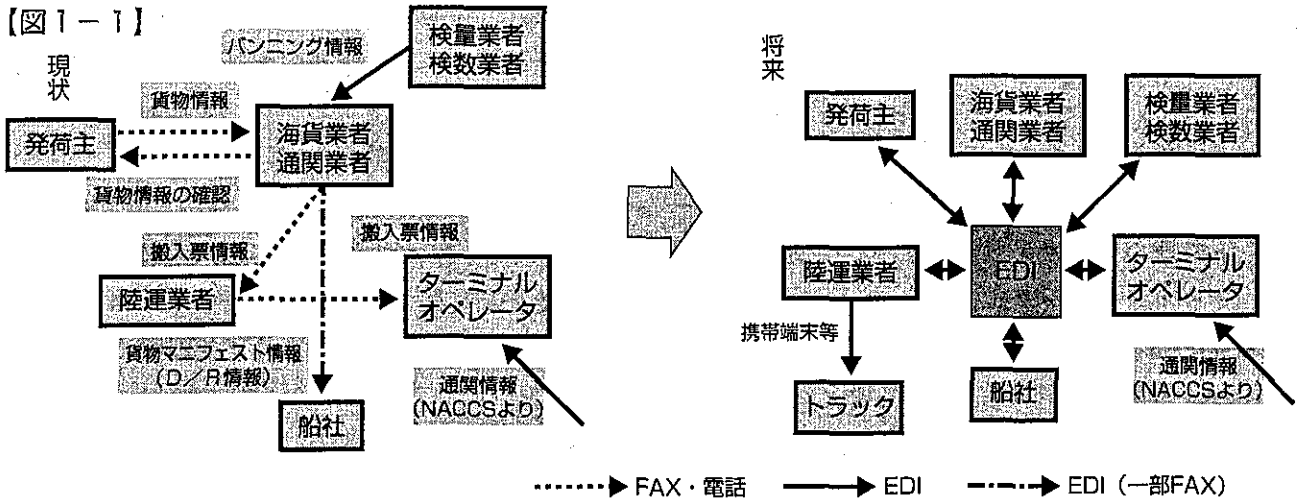
④ 船社およびターミナルオペレータ

- 電子的な情報の授受を行う。

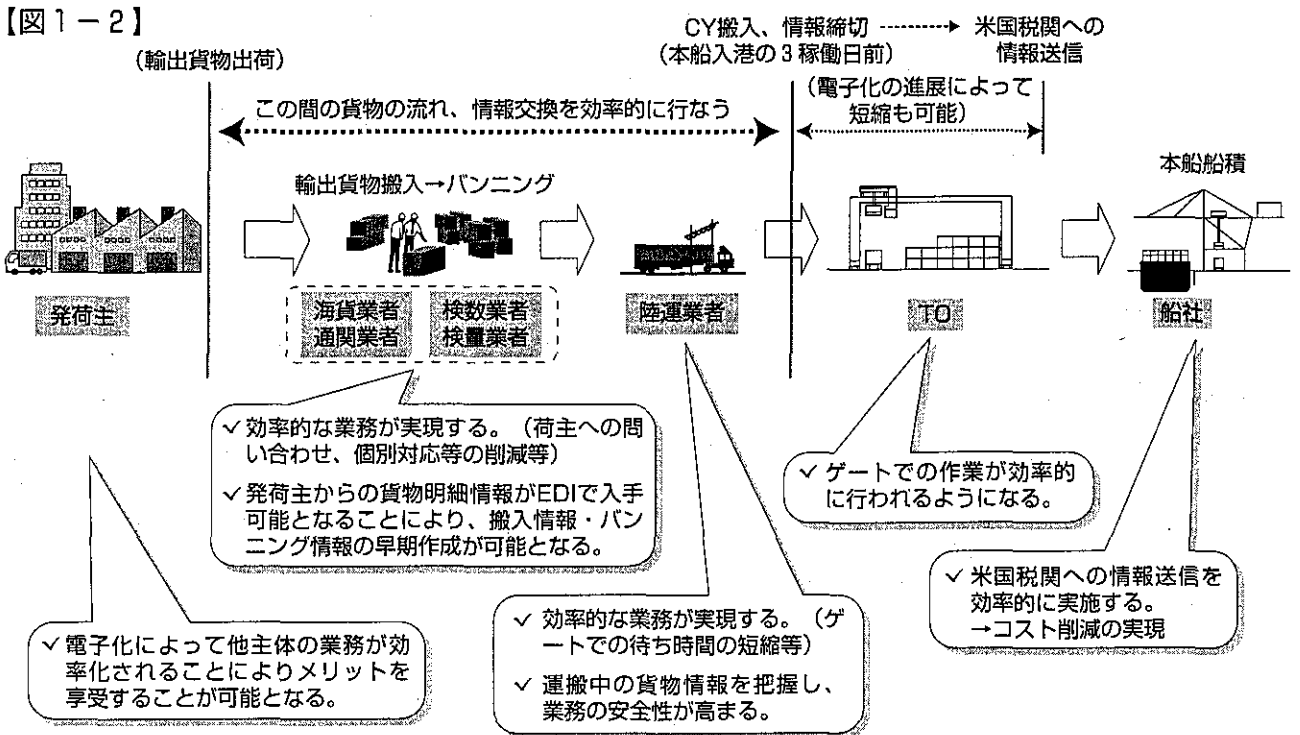
⑤ 数・検定業者

- 港湾地区への貨物搬入確定情報・バンニング

【図1-1】



【図1-2】



情報をタイムリーに提供する。

2. 輸入におけるコンテナ港湾物流業務について

(1) 現状における主な問題点および理想的な港湾物流情報化業務

① 問題点

- D/O (Delivery Order : 荷渡指図書) の発行等の決済業務に手間がかかって搬出が遅れるケースがある。(着荷主、海貨業者・通関業者)
- 輸入許可証と D/O を差し入れに行くのに手間がかかる。(陸運業者)

- 運搬している貨物情報が正確に分かっていないため危険。(陸運業者)
- コンテナヤードから搬出する際に輸入許可情報や関税・消費税納付情報がターミナルに入っていない等情報伝達の遅れにより待たされるケースがある。(陸運業者)
- 搬出するコンテナの搬出可否が事前にわからない。ターミナルハンドリングチャージが支払われていないためゲートで待たされたり、情報伝達の遅れからゲート入口で処理する時間が長くなり、渋滞が発生する。(陸運業者)

- ・搬出される貨物について輸入許可情報や関税・消費税の入金情報の確認を行うため手間がかかる。(ターミナルオペレータ)
- ・海貨業者からのコンテナピックアップオーダーをファックスで受けるケースが多く、ゲート処理のための入力作業が必要である。(ターミナルオペレータ)
- ・SOLAS 条約等も念頭にコンテナヤードを出入りする陸運業者の ID 化が必要となっている。(船社)

② 理想的な港湾物流情報化業務 (イメージ) および効果 (【図 2-1】 【図 2-2】 【図 3】 参照)

(2) 理想的な港湾物流情報化業務構築のための各主体の役割

各主体が果たさなければならない役割は、概要以下のとおり、

① 輸入者

- ・急ぐ貨物である場合は早めに関係者にその旨伝達する。
- ・本船入港前に手続きや搬出に必要な情報を電子的に海貨業者に伝達する。また、海上運賃の決済を速やかに実施する。

② 海貨業者・通関業者

- ・急ぐ貨物については到着即時輸入許可制度を活用する。ターミナルオペレータに対して搬

出日を本船の入港前々日までに伝達する。

- ・陸運業者に貨物情報や納品情報を早期に伝達する。ターミナルオペレータに対して搬出日を本船の入港前日までに伝達する。

③ 陸運業者

- ・急ぐ貨物については、本船入港前に貨物搬出要求を時間レベルでターミナルオペレータに伝達し、当日は遅延なく予約時間に引き取りに行く。
- ・セキュリティレベルの向上に向けた ID 登録の実施。

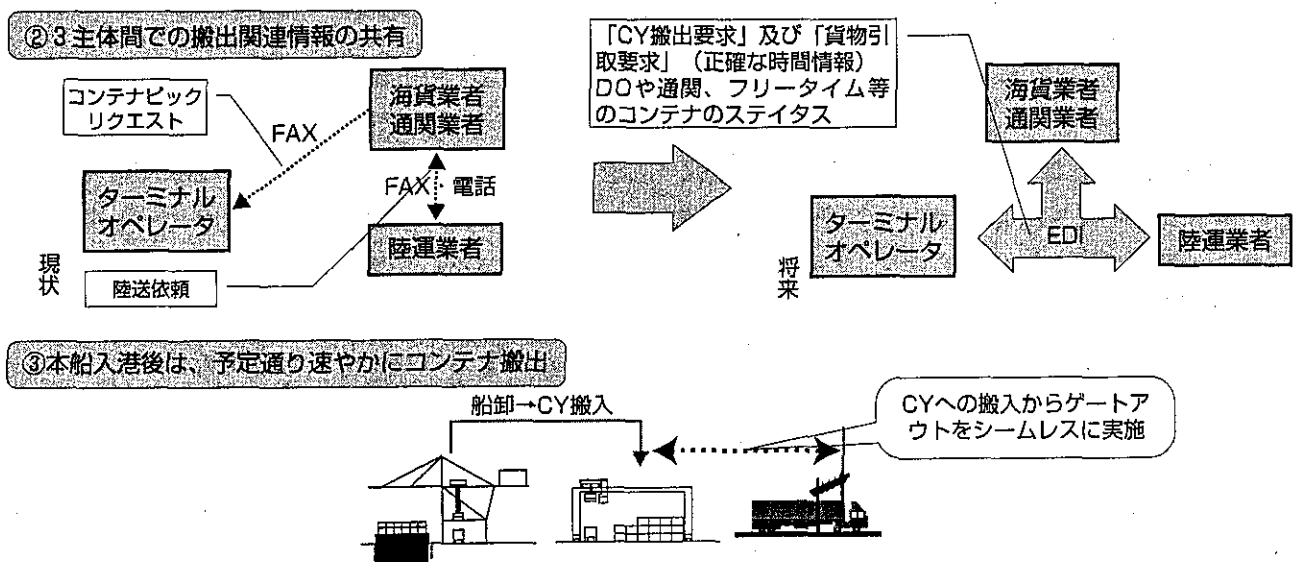
④ ターミナルオペレータ (船社)

- ・ハードの制約が許す範囲で速やかに貨物を搬出する。海貨業者や陸運業者からの事前予約に回答し、可能な範囲で予約者や急ぐ貨物を速やかに搬出する。
- ・個別搬入確認登録で Sea-NACCS に登録する。
- ・海貨業者や陸運業者からの事前予約に回答する。
- ・陸運業者の ID 登録制度を運用する。

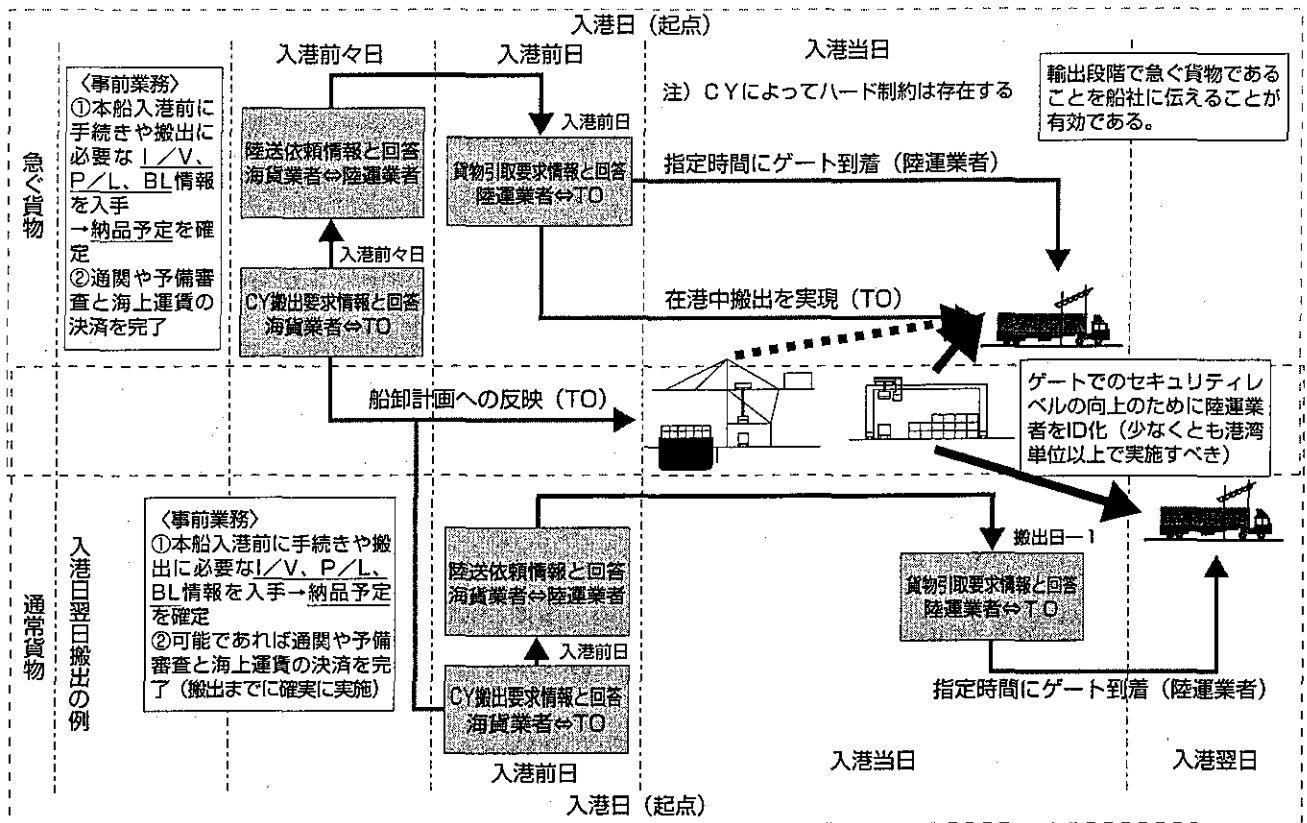
3. コンテナに関する理想的な港湾物流業務モデルの実現に向けて

上述のとおり、コンテナに関する理想的な国際港湾物流のための情報化構築のためには、電子データによる情報交換が必須であるとともに各主体

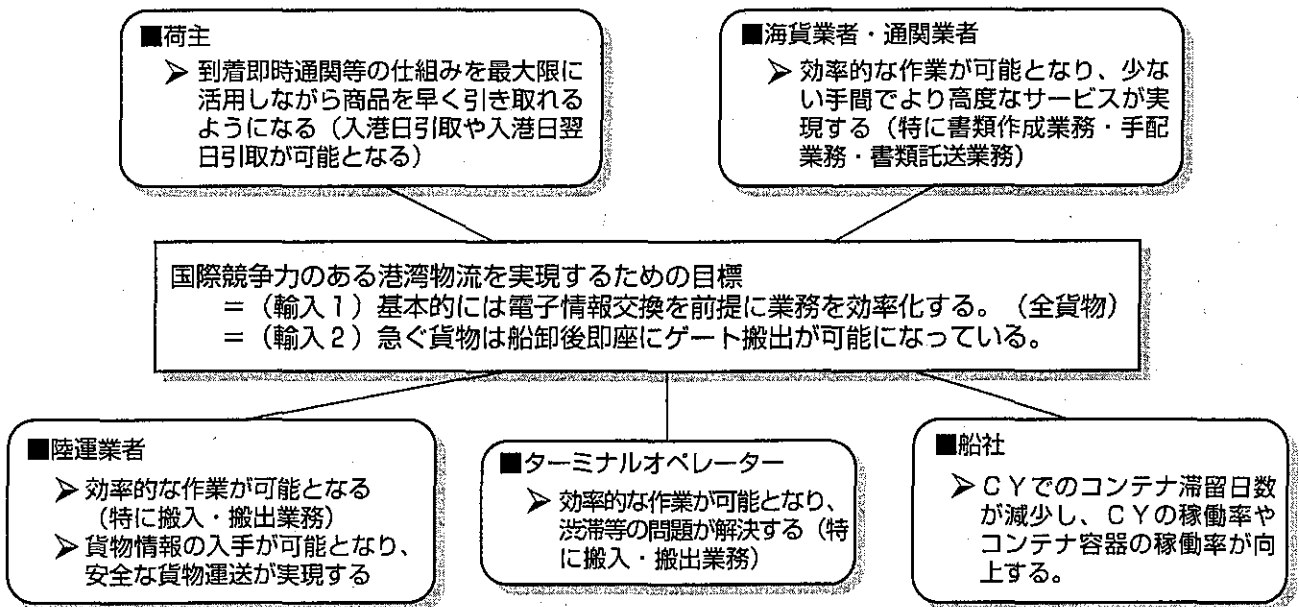
【図 2-1】



【図2-2】 ■急ぐ貨物は船卸後、速やかに搬出され、それ以外の貨物についても効率的に搬出可能な業務プロセスを、主体間の電子情報交換を前提に構築する。



【図3】



が全体最適のために決められたルールに従った電子情報交換を基本とするという意識を持つことが重要である。また、コンテナに関する港湾物流関係者全員が、遅延なく共有すべき情報を電子的にやり取りすることが可能となる港湾情報プラット

フォームが必要である。電子化促進方策のための考え方および港湾物流情報プラットフォームの概要は以下のとおり。

(1) 電子促進方策の考え方

- ① 港湾物流業務の完全電子化を目指した電子

化啓発

- わが国港湾の国際競争力の向上には、港湾物流業務は全体最適のために決められたルールにしたがった電子情報交換を基本とする意識を醸成する。
 - 決められた様式に従わない場合は、コスト増になることを認知していく。
- ② 中小企業の電子化及びその効果の提供
- ネットワーク系のシステムの非利用者や Sea-NACCS の単体利用者は、電子化による効果を実感できていないのが実態であり、ASP (Application Service Provider: インターネットを通じてプロバイダーが業務用ソフトを提供するサービス) サービス等を実際に活用することが有効である。
 - 現状の Sea-NACCS 等の行政手続のネットワークと連携し、実現性の高い分野から段階的に導入することが有効である。
- ③ 標準メッセージやコード体系の構築による利用促進
- 理想的な港湾物流業務モデルを実現するビジ

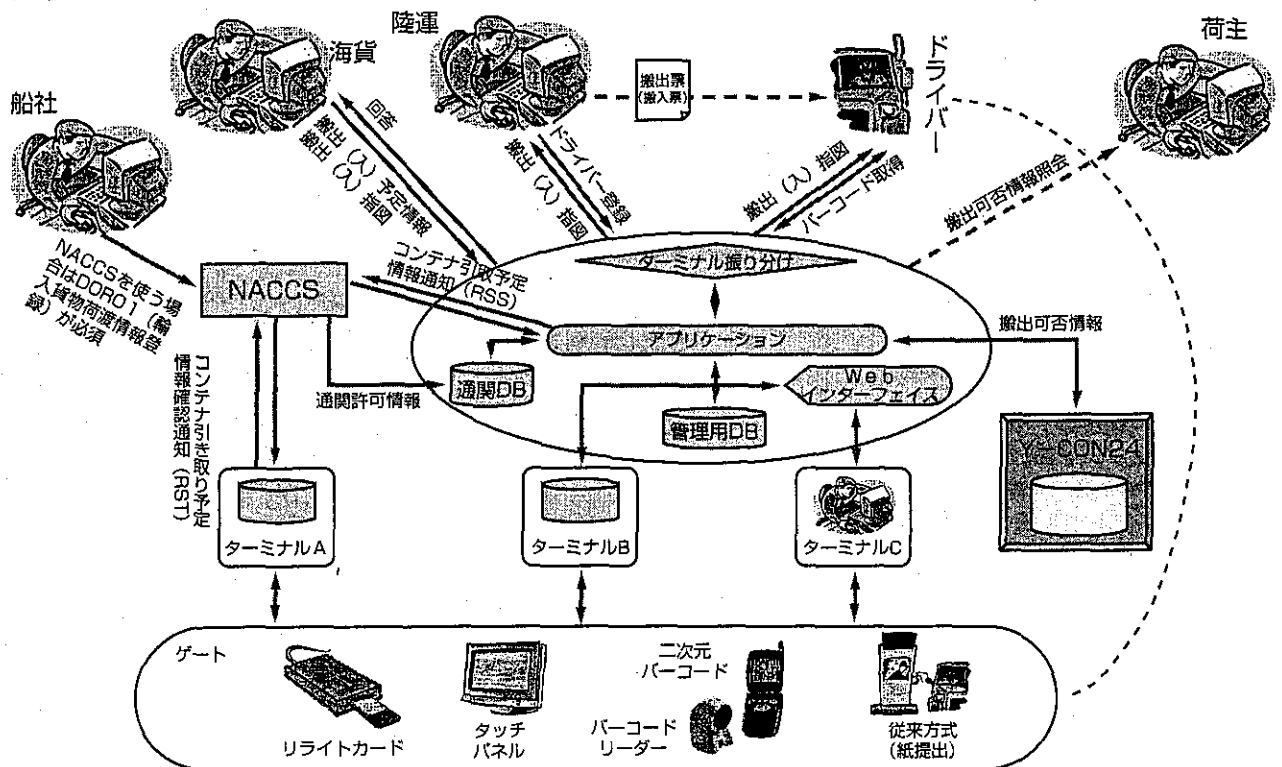
ネスプロセスに合致した標準メッセージや MIG (Message Implementation Guideline)、コード体系を構築し、既に自社システムを保有している企業がシステム更改時に変更可能なツールとする。

- ④ 電子ネットワークの提供主体の育成
インターネットを活用した比較的公共性の高い低額の ASP サービスが有効を考えられ、このようなサービスを提供するためのネットワークベンダーを育成することが必要である。
- ⑤ 物流関係情報を取り扱っているネットワーク主体間の連携・接続により、ネットワークへの参加者の増加、利用対象業務の拡大を図ることも検討する必要がある。
- (2) 港湾プラットフォームのイメージ【図4】参照)

4. 今後のスケジュールについて

国土交通省港湾局は、平成15年度港湾物流情報化懇談会において取り纏めたこれら提言を受けて、上述の港湾物流情報プラットフォームの基本とな

【図4】 港湾物流情報プラットフォーム「コンテナ搬出入業務」の構築イメージ



る仕様および基本要件について調査検討を行うため、平成16年3月に全国主要港湾10港の港湾管理者で構成する港湾物流IT化推進委員会（事務局：東京都港湾局）内に港湾物流情報プラットフォーム仕様策定検討会（事務局：港湾空間高度化環境研究センター）を設置した。

今後同検討会において、参加各港の商習慣等の実態を踏まえ、プラットフォームを活用した外貿コンテナ搬出入に係る手続きのプロセスフローおよびシステム開発要件とプラットフォーム接続仕様等を策定し、港湾物流関係者間での合意を得て、本年10月にもターミナル、海貨業者、陸運業者等港湾物流関係者が、参加10港（東京港、川崎港、横浜港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、北九州港および博多港）においてターミ

ナルへの搬出入予約、搬出可否等の情報を同プラットフォームから得られるシステムを供用することとしている。

また、平成16年度物流情報化懇談会においては、LCL (Less-than Container Load Cargo) の現況分析および理想的な港湾物流業務プロセス構築と平成15年度に引続き電子化促進方策についての取組み等についても検討することとし、平成18～19年度にはコンテナの搬出入予約や搬出可否情報等だけでなく行政システムや決済業務等を含む港湾物流情報プラットフォームを構築し理想的なコンテナ港湾物流の実現を図ることとしている。

（関連業務部）

出典注：【図1-1】～【図4】は、「港湾物流情報化懇談会資料」による

「船協海運年報2003」を刊行

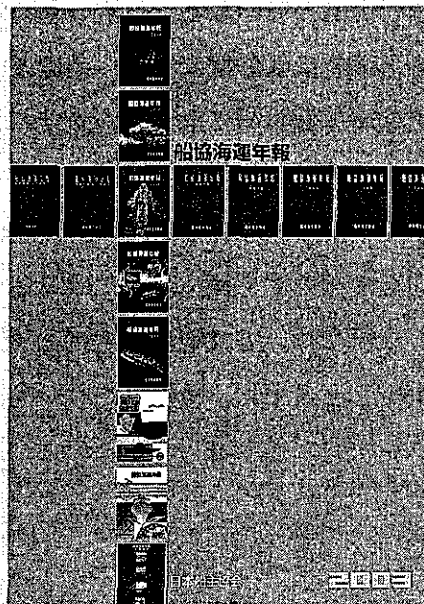
当協会では、毎年、当協会の業務活動を通じて、世界およびわが国海運の動向を記録した「船協海運年報」を作成しており、今般、2003年版を刊行しました。ご希望の向きは事務局までお問合せ下さい。

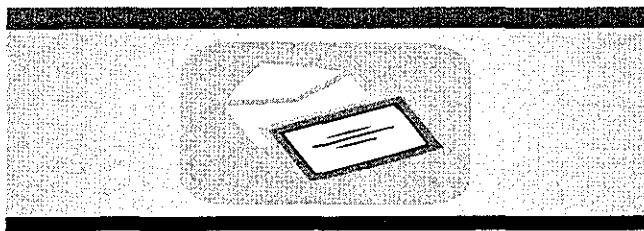
主な収録内容

- 平成15年度海運関係税制改正
- TAJIMA号事件等への対応
- バラスト水排出規制問題
- プレスティージ号事故に係る規制強化
- テロ防止策等に関連する各種保安対策強化問題
- 水先問題・港湾料金関係
- イラク攻撃に係る海上安全等への対応
- バルクキャリアの安全
- 外国人船員対策

問合せ先：総務部

(Tel 03-3264-7188 / Fax 03-5226-9166)





九州便り

門司周辺ぶらり散歩

昨年2月に寒風吹き荒れるここ関門の地に赴任して、早くも2回目の花まつり（灌佛会）を迎えました。

ここ門司では、町内の辻にもきれいに飾られた花御堂が設けられ、子供たちが誕生仏のお像に甘茶を注ぎ掛け、自身も甘茶を戴きます。

これは、お釈迦さまがお生まれになった折に、天から甘露の雨が降ってきたとの言い伝えに因るものですが、卯月は草木にとっては成長を始める時季であり、動物である人間も同様に、今までちぢこまっていた身と心が伸張するのに伴って調子が乱れ易くなるために、薬効のある甘味料であるアマチャを煮出した飲み物を服用してこれを鎮めてきた風習がわが国に伝わり、現在まで行われているのだと言われています。

沈む夕日に染められて関門海峡を航行するコンテナ船などを眺めていると、つくづくわが国の文化・文明・慣習には印度、中国、半島方面から、或いは南方から伝わって来たものの多いことに改めて驚かされます。

九州北部がわが国におけるこれら文化の入口として機能してきたことは、各地に残る地名からも明白で、中国については唐津、唐戸（下関）などがすぐ思い付きますし、韓半島について門司周辺で見ただけでも、白木埼（シラキサキ）は新羅埼、葛葉（クズハ）は百済ツ浜（クダラツハマ）、小森江（コモリエ）は高麗入江（コマイリエ）と、そ

れぞれ国名から変化したものと云われている地名が見当たります。この他にも探せばいろいろあるようです。

このような地理的条件から、朝廷の西国統治・防衛のための出先機関として太宰府が配置されたことも理解できます。

太宰府と云えば、都から源氏に追われて太宰府に落ちたものの、追手に追われて太宰府にもおられず屋島に向かい、遂に壇ノ浦の合戦で滅亡した平家一門のことが思い浮かびますが、一門と共に亡くなった安徳天皇をお祀りする「赤間神宮」の紅白の楼門が、紅石山の緑を背にして海峡の下関側に浮かぶように見えています。

この社は、幼帝を葬った「阿弥陀寺」が明治初期に神宮に変わったもので、現在は阿弥陀寺町という町名が残されています。

幼帝一行が太宰府を追われて屋島に向かうまでには、山鹿の城（現在の遠賀郡芦屋町）を経て、現在の門司駅近く「柳ヶ浦」に暫くの間滞在されていました。

内裏が置かれたため「柳の御所」と呼ばれていましたが、現在、その場所は「御所神社」となっており、境内には平家公達が都を偲んで詠んだ歌の碑もあります。

「都なる九重の内恋しくは

柳の御所に立寄りて見よ」 平 忠度

「君住めはこれも雲井の月なれと
なほ恋しきは都なりけり」 平 時忠
「分けて来し野辺の露とも消えずして
思わぬ里の月を見るかな」 平 経正

少し離れて幼帝がお湯を使った「風呂の井戸」もあり、その付近は「風呂」と云う地名でしたが、住居表示の変更により、近年使用されていた「不老」の町名も無くなって、現在では「不老通り」「不老公園」などの名前に残されています。

また、御所の付近は「大里（内裏）」と云う町名になっており、現在の「門司駅」は、昭和17年4月の関門鉄道トンネル営業開始を前にした昭和15年に、従来の「大里駅」に替わって開業されたことをご存知の方も多いのではないのでしょうか。因みに、関門連絡船の発着した従来の「門司駅」は、その折に「門司港駅」と改称されており、現在も門司港レトロ地区の中心・JR九州の起点として機能しています。

現在の門司駅付近「大里」地区は、海峡に面し、「戸上山（トノウエサン）521m」を背にしており、響灘・六連島方向から関門航路を東航する船にとって、恰好の目標になっています。

この山は、空海（弘法大師）が遣唐使に同行し

て帰国の折に、瑞雲たなびく霊地であると感じ、下船して山上に草庵を結び修法を行なったとされており、現在、山麓には「戸ノ上神社（本宮）」と「満隆寺」があります。

昔の航海においても、関門海峡の西の入口である六連島を通過することによって、やっと帰国したとの感を得たのではないかと思われますが、現在、この付近の北九州市響灘地区では、大規模埋立地を利用した種々の事業が開始されています。

代表的なものを挙げてみましょう。

構造改革特区の国際物流特区認定地域としてアジアマーケットを狙った拠点である大水深の「ひびきコンテナターミナル」が、2004年度供用開始に向けて整備中です。

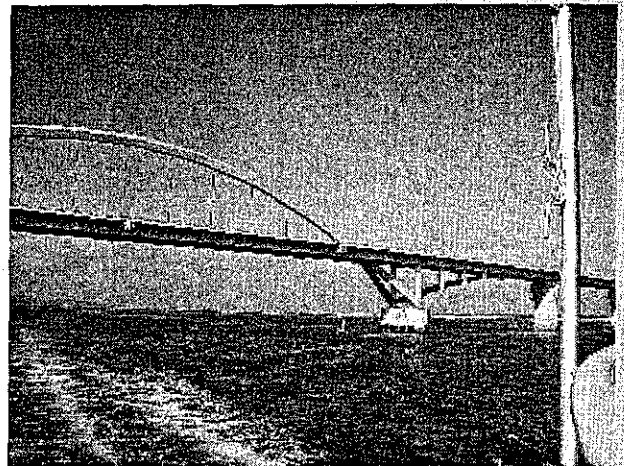
また、資源の循環利用を推進するための「エコタウン事業」や、静脈物流拠点港としての「北九州リサイクルポート」も稼動しています。

この他にも、「九州新幹線」の部分開業や、2004年「海フェスタ」の福岡開催、さらには関門海峡の浚渫土砂を利用して造成された海上空港である「新北九州空港」の2006年春開港など、何かと話題の多い昨今です。

（九州地区事務局長 鈴木成男）



▲新北九州空港連絡橋



潮風 満帆

7つの海のこぼれ話

第64回 (最終回) 神戸港と練習船の 架け橋「神戸分室」

1. 航海訓練所の歴史

(1) 航海訓練所の設置

航海訓練所の設置は、第2次世界大戦末期の船舶職員補充の逼迫した事情を物語る。戦局の進展に伴い、練習船による教育訓練を一元化し、練習船を統合管理運営して船員教育を拡充強化する必要に迫られた。昭和18年4月、通信省内に航海訓練所が設置され、「大成丸」「進徳丸」「日本丸」および「海王丸」は、その管轄下に置かれた。それまで、東京商船学校所属の「大成丸」、神戸商船学校所属の「進徳丸」、文部省航海練習所所属の「日本丸」「海王丸」は、全く独立して独自の教育訓練を行っていたが、この統合により練習船隊としての組織を形成し、船員教育機関のその後の基盤となった。当時、4練習船は戦火を避けて瀬戸内海に集結し、神戸を基地として、主に九州・阪神間の緊急物資の輸送に従事しながら実習訓練を続けた。

(2) 神戸分室の設置

航海訓練所の設置に伴い、乗組員の交代補充、実習生の乗下船に伴う事務手続き等を統一的に扱うことになったが、東京と神戸との間で事務処理が円滑に行えず、船舶間の連絡も行動が画一でないため、しばしば手違いが生じた。こうした不便を改善するため、事務連絡機関が大日本海洋連盟神戸支部(当時、大阪商船ビル六階)に委嘱された。更に、昭和20年4月1日、事務量の増加と空襲の被害により東京との連絡も困難になったので、西日本の要として神戸分室を設置することになり、当時の山下新日本汽船株式会社の一室を借り受けて発足した。

当時の練習船の航海は瀬戸内海に限られ、船員不足を補うため、訓練期間の短縮と募集人員の増大が図られ、また沿岸諸港に寄港して「海上要員充足啓発宣伝運動」を行った。

終戦前後に「進徳丸」と「大成丸」の大型船はじめ多くの練習船を空襲や機雷あるいは荒天等で失い、多くの乗組員が犠牲になったことは、練習船史上非常に悲しいことであった。

昭和20年5月、官制改正により運輸省に移管となり、分室も転々と移転を繰り返し、昭和60年6月に神戸第2地方合同庁舎本館内に移転し現在に至っている。

(3) 独立行政法人化

平成13年4月1日「中央省庁等改革基本法」に基づき、



独立行政法人 航海訓練所
船員課長(機関長) 長南 賢司

航海訓練所は独立行政法人としての新たな一歩を踏み出した。独立行政法人化に当たり、次の使命と理念を掲げた。

我が国船員教育機関等と密接な連携を保ちつつ、練習船の機能を活用して、船員に求められる知識・技術の変化に応じた実践的教育訓練を効果的・効率的に行うことにより、海事産業を担う優秀な人材を育成する。また、航海訓練の機会を活かした研究活動を実施することにより、教育訓練技法の向上に資するとともに、安全かつ効率的な船舶運航技術を提言することを使命とした。

理念としては、航海訓練をとおし知識と実践力を備え、かつ海技従事者として要求される資質を兼ね備えた、優秀な人材を育成するとともに、地球環境の保全と社会の発展に寄与する諸技術の研究を行い、もって国内外の海上輸送の安全と安定に貢献する。これは、使命を遂行するに当たりその根底にある根本的な考え方である。

2. 神戸勤務

(1) 神戸分室業務

神戸分室の業務は、一般事務の他、阪神地区における練習船の入出港手続き、乗組員および実習生の乗下船、練習船の行事、実習生の課外活動および家族との連絡等多岐にわたる。練習船が集結し、実習生の乗下船を行う時期は繁忙を極める。また、独立行政法人化に伴い神戸分室においても組織運営の効率化・合理化を実践し、かつ広報活動の充実を図っている。

(2) 単身赴任生活

神戸赴任により、小生も御多分に洩れず単身生活を開始した。初めに閉口したのは、水道水の不味さ、神戸港における船舶給水は不味いと感じたことは無かった。関係者に聞いたところ、船舶給水は六甲水系の美味しい水、神戸市民は淀川水系の水道水ということだった。そこで、赴任当初は先輩の運転で、休日毎に神戸の美味しい水を採取した。特記すべき名水

は、「松か井の水」と「須磨の霊泉」である。次に、単身生活の良いところは、家族・友人の柵が無いことである。「ゴルフは90を切って友人を失い、80を切って家族を無くす。」と後輩が言っていた。単身赴任中は両方が無い状態なので、ゴルフの上達に賭けた。毎日のウォーキングと素振り、ハンディキャップを五減らすことが出来た。しかし、友人を失い、家族を無くすレベルには至らなかった。友人が居ないので、ゴルフ場までのアクセスが問題になった。必要に迫られ、自動車免許を取得した。教習所の教官と喧嘩をするなど周囲からの忠告もあったが、技能の教習という航海訓練所と共通の立場で見ると、見習うべきところの多い教習であった。単身生活ももうすぐ1年、ウォーキングと粗食の御陰で減量することも出来た。通勤経路に高級ブランド店が立ち並び、外国を思わせる旧居留地がある。そこを通る時は、グレゴリーベックになった気分が闊歩し、通りの角からヘップバーンが現れないかと期待する。しかし、ショーウィンドーに映る我が身で現実に引き戻される。



▲神戸ポートタワーの前にて

平成16年度海運講習会開催される

当協会は、去る3月30日に海運ビル2階大ホールにおいて会員会社の新入社員を対象に海運講習会を開催した。

本講習会は、新入社員の社会人としての門出を祝すとともに、海運業界で働く者としての自覚と社会人として必要な心構えを育成することを目的として昭和32年より行っている。

本年度は、会員会社21社から108名が参加した。

講師および演題等は以下の通り。

〈プログラム〉

- | | | |
|-----------------|-------------------|-------|
| 1. 新入社員への激励の言葉 | 当協会副会長 | 鈴木 邦雄 |
| 2. 日本人とリーダーシップ | 作 | 井沢 元彦 |
| 3. 映画上映 「日本の海運」 | | |
| 4. 社会人としての心構え | (株)マネジメントサービスセンター | 三木 尚子 |
| 5. 船長講話 | 日本郵船(株)船長 | 関根 博 |



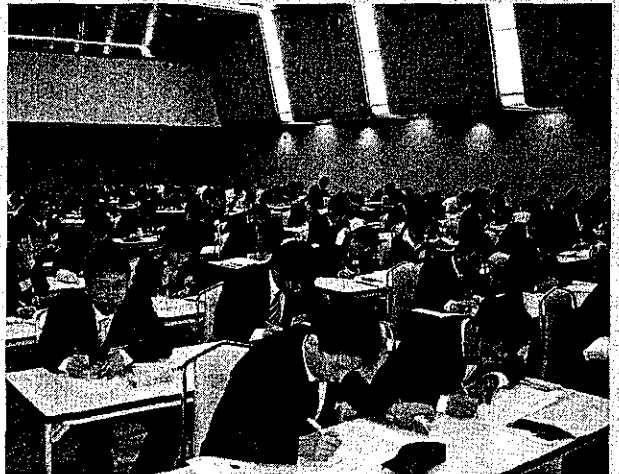
▲講演を行う鈴木副会長



▲講演を行う井沢元彦氏



▲講演を行う日本郵船 関根船長



▲講習終了後アンケートに記入する受講者



15 国土交通省において現行水先制度の抜本改革を目的とする「水先制度のあり方に関する懇談会（座長：杉山武彦・一橋大学副学長）」の初会合が開催され、水先区・強制対象船舶の範囲のあり方など4項目を検討していくこととされた。
（P. 7 海運ニュース参照）

15 IMO 第12回旗国小委員会 (FSI12) がロンドンにて開催された。
18 （P. 5 海運ニュース参照）

19 国土交通省は、日本海等における大規模油流出事故への対応に関する日・中・韓・露間の国際協力の枠組をとりまとめた「北西太平洋行動計画 (NOWPAP) 地域油流出緊急時計画*」の実質的合意を受けて、4月1日より暫定的な技術的ガイドラインとして運用されることを発表した。

22 国土交通省において有識者、経済団体、物流関係団体、国土交通省等の関係者によりモーダルシフト等促進協議会が設置され、第1回会議が開催された。全国レベルでは初の取り組みとなり、協議会発足にあわせ、国土交通省とモーダルシフト等促進協議会の共催によ

る「モーダルシフト促進キャンペーン」が3月22日から5月までの期間で実施される。

22 IMO は条約監査制度（モデル監査スキーム）を検討する第2回合同作業部会をロンドンにて開催した。

23 国土交通省は、「港湾物流情報化懇談会」の平成15年度最終会合を開催し、輸出入 FCL (Full Container Load Cargo) に関する港湾物流業務プロセスのモデル像や同プロセスに必要な業務課題等について取りまとめた。
（P. 23 海運ニュース参照）

29 IMO 第51回海洋環境保護委員会 (MEPC51) がロンドンにて開催された。

30 国土交通省は、「海上輸送の簡易化に関する調査研究会」の平成15年度最終会合を開催し、わが国港湾の国際競争力を回復するためには、輸出入・港湾業務に関する BPR を実施するとともに、FAL 条約の早期批准が必要であること等を骨子とする「わが国港湾の国際競争力の回復に向けた手続きの簡易化に関する提言」と題する報告書を取り纏めた。

*NOWPAP…UNEP (国連環境計画) の提唱で行われている世界の14の地域海 (Regional Sea) に係る環境保全行動計画のうち、日本海および黄海を対象として1994年に日本、韓国、中国およびロシアの4ヶ国が採択した行動計画のことである。



船協だより

3月の定例理事会の様相

(3月24日 日本船主協会役員会議室にて開催)

総務委員会

1. 船協組織改革タスクフォース
2. 船協運営小委員会

政策委員会

1. 税制改革タスクフォース
2. 韓国の外航海運に係るトン数標準税制導入の動き
3. 有事法制について
4. 規制緩和について
5. 船社間協定の独禁法適用除外制度の見直しについて
6. 国際会議の予定について

労政委員会

1. 国際船員問題タスクフォース
2. 政策フォーラムの設置について
3. 外航労務部会専任事務局の閉鎖等について

構造改革委員会

1. 港湾関連業務構造改革小委員会
2. 内航活性化小委員会
3. 船籍問題小委員会

工務委員会

1. バルクキャリアの安全対策について
2. 固定点検設備 (PMA) について
3. 燃料油タンクの保護について

安全環境委員会

1. バラスト水管理条約の採択について

2. IMO 第51回海洋環境保護委員会 (MEPC51) への対応について

法務保険委員会

1. 国際油濁補償基金第7回作業部会の模様

公布法令 (3月)

- ㊦ とん税法施行令の一部を改正する政令 (政令第35号、平成16年3月12日公布、平成16年3月22日施行)
- ㊦ 税関関係法令に係る行政手続等における情報通信の技術の利用に関する省令の一部を改正する省令 (財務省令第11号平成16年3月19日公布、平成16年3月22日施行、一部3月29日施行)
- ㊦ 船舶登記規則の一部を改正する政令 (政令第53号、平成16年3月24日公布、平成16年4月1日施行)
- ㊦ 港湾労働法施行規則の一部を改正する省令 (厚生労働省令第40号、平成16年3月25日公布、平成16年4月1日施行)
- ㊦ 水先法施行規則の一部を改正する省令 (国土交通省令第24号、平成16年3月25日公布、平成16年4月1日施行)
- ㊦ 船舶法施行細則及び小型漁船の総トン数の測度に関する省令の一部を改正する省令 (国土交通省令第25号、平成16年3月25日公布、平成16年4月1日施行)
- ㊦ 国土交通省関係手数料等の改定等に関する省令 (国土交通省令第28号、平成16年3月26日公布、平成16年3月31日施行)
- ㊦ 船舶区画規程等の一部を改正する省令 (国土交通省令第29号、平成16年3月26日公布、平成16年7月1日施行、一部平成17年1月1日施行)



⑨ 船員保険法施行規則の一部を改正する省令(厚生労働省令第75号、平成16年3月31日公布、平成16年4月1日施行)

陳情書・要望書等 (3月)

提出日：3月17日

宛先：財務省関税局 振角総務課長、通関情報処理センター 水谷理事長

件名：Sea-NACCSの効率運用に関する要望について

要旨：現在、Sea-NACCSが提供している船積確認事項登録(ACL)業務の利用率が著しく低いため、船社はB/L作成のための情報をほとんどEDIで入手することが出来ず、非効率な業務をせざるを得ない状況にある。そのため、当協会はNACCSセンターをはじめ、外国船舶協会、日本通関業連合会、日本海運貨物取扱業連合会と共同して全国の海運貨物取扱業界に対してACL利用率促進のための説明会を実施している。これら活動の実効を真にあげるため、関連業界への働きかけや利用促進策の検討を行っていただきたい。

国際会議の予定 (5月)

会議名：ICS/ISF 2004年総会

日程：5月9日～11日

場所：ケンブリッジ (英国)

会議名：IMO 第78回海上安全委員会 (MSC78)

日程：5月12日～21日

場所：ロンドン

会議名：ASF シップ・リサイクリング委員会 (SRC) 第7回中間会合

日程：5月24日

場所：シンガポール

会議名：ASF 2004年総会

日程：5月24日～26日

場所：シンガポール

会議名：OECD (経済協力開発機構) MTC (海運委員会)

日程：5月24日～25日

場所：パリ

会議名：国際油濁補償基金 (IOPCF) 第25回理事会他

日程：5月24日～28日

場所：ロンドン

The Current State of Japanese Shipping (「日本海運の現状」英語版) の刊行

当協会では、The Current State of Japanese Shipping (「日本海運の現状」英語版) を刊行いたしました。内容は、先般刊行した「日本海運の現状 (日本語版 2003年11月)」と同様でグラフや資料を用いながら、項目ごとに簡潔な解説を付し、日本海運の今の姿を説明したものです。

入手ご希望の方には無料でお配りいたしますので、下記までお問合せ下さい。

〈問い合わせ先〉

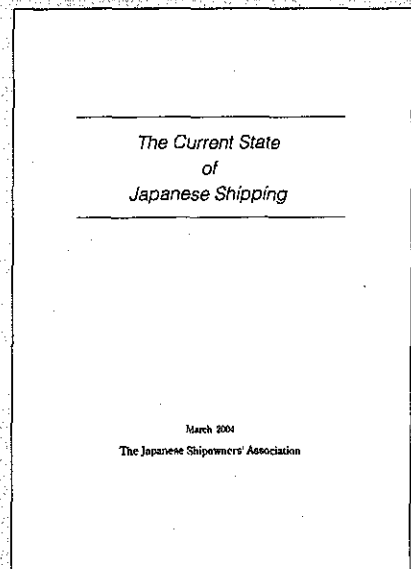
(社)日本船主協会企画調整部

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 海運ビル

TEL：03-3264-7174

FAX：03-3262-4757

E-MAIL：pln-div@jsanet.or.jp



海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1985	41,956	31,085	10,870	4.0	▲ 3.8
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
2000	51,654	40,938	10,715	8.6	16.1
2001	48,979	42,415	6,563	▲ 5.2	3.6
2002	52,109	42,228	9,881	6.4	▲ 0.4
2003	54,562	44,322	10,240	4.7	5.0
2003年3月	4,807	3,841	966	0.7	9.3
4	4,610	3,771	839	4.8	5.5
5	4,302	3,608	694	3.6	2.1
6	4,429	3,586	844	▲ 0.0	11.7
7	4,645	3,849	796	5.6	5.4
8	4,330	3,547	783	6.4	3.5
9	4,860	3,760	1,100	9.2	10.6
10	4,902	3,831	1,071	5.4	1.9
11	4,548	3,558	990	▲ 2.0	▲ 5.1
12	4,958	3,835	1,123	8.5	1.6
2004年1月	4,274	3,774	500	11.3	0.8
2	4,768	3,365	1,403	10.3	▲ 0.9

(注) 財務省貿易統計による。

2. 対米ドル円相場の推移(銀行間直物相場)

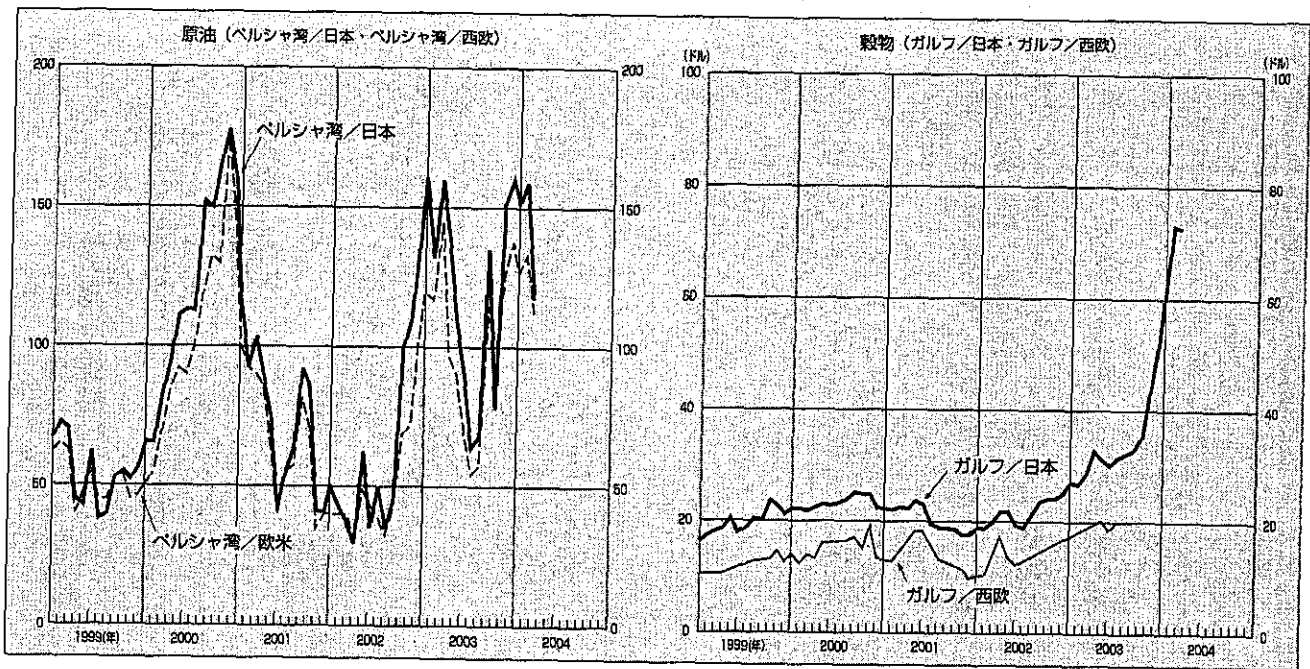
年月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
1999	113.91	111.28	116.40
2000	107.77	102.50	114.90
2001	121.53	113.85	131.69
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2003年3月	118.49	116.69	120.81
4	119.82	118.05	120.76
5	117.26	115.21	119.06
6	118.31	117.55	119.82
7	118.63	117.26	120.54
8	118.57	116.70	120.29
9	115.16	110.48	117.60
10	109.50	107.97	111.10
11	109.20	108.03	110.20
12	107.90	107.03	109.75
2004年1月	106.48	105.97	107.55
2	106.46	105.34	109.00
3	108.62	104.30	112.12

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル航海	(品目別内訳)							Trip	Period
				石炭	穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他		
1998	186,197	1,712	184,621	69,301	41,938	3,800	64,994	836	2,499	1,280	136,972	24,700
1999	141,321	1,304	150,481	56,184	30,686	3,274	57,309	235	1,709	1,082	149,734	39,581
2000	146,643	2,182	144,461	46,549	26,147	4,576	67,431	198	182	1,551	170,032	45,021
2001	154,005	3,063	150,942	52,324	16,789	7,288	72,177	472	978	914	150,154	38,455
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	438	172	208,690	81,721
2003 7	9,201	0	9,201	3,270	283	478	5,085	0	50	34	19,586	7,508
8	8,419	0	8,419	2,960	948	120	4,277	0	82	32	12,686	7,049
9	8,650	160	8,490	2,480	1,165	170	4,635	0	30	11	22,959	10,762
10	3,390	0	3,390	648	282	148	2,198	90	0	24	14,393	8,581
11	6,284	400	5,884	2,405	265	259	2,810	75	40	30	14,740	5,537
12	6,138	0	6,138	2,340	203	0	3,570	0	25	0	15,311	5,279
2004 1	6,143	0	6,143	2,195	264	52	3,550	37	0	45	18,546	5,258
2	6,864	150	6,714	2,713	377	28	3,485	0	112	0	17,427	2,806
3	9,545	300	9,245	4,728	499	35	3,764	128	28	63	21,238	3,946

(注) ①マリタイム・リサーチ社資料による。②品目別はシングルものの合計。③年別は暦年。



4. 原油 (ペルシャ湾/日本・ペルシャ湾/欧米)

月次	ペルシャ湾/日本						ペルシャ湾/欧米					
	2002		2003		2004		2002		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	50.00	34.75	161.00	102.50	152.50	87.00	40.00	35.00	120.00	75.00	127.50	82.50
2	42.50	37.50	132.50	67.50	159.00	102.50	40.00	36.25	117.50	65.00	132.50	87.50
3	37.00	32.00	160.00	105.00	117.50	70.75	40.00	30.00	145.00	85.00	112.50	60.00
4	29.50	28.00	137.50	42.00			31.00	27.50	97.00	45.00		
5	62.00	39.50	109.50	42.00			48.75	33.00	90.00	50.00		
6	35.00	29.50	90.00	56.00			42.50	31.00	70.00	52.50		
7	50.00	32.50	63.75	45.00			38.75	29.50	54.00	42.50		
8		35.00	68.00	41.00			32.50	28.00	57.50	40.00		
9	45.00	34.00	135.00	70.00			42.50	28.00	115.00	50.00		
10	99.75	40.50	78.00	42.50			68.50	42.50	90.00	47.50		
11	110.00	62.50	152.50	102.50			72.50	47.50	126.50	75.00		
12	137.50	99.0	160.00	133.75			105.00	80.00	137.50	95.00		

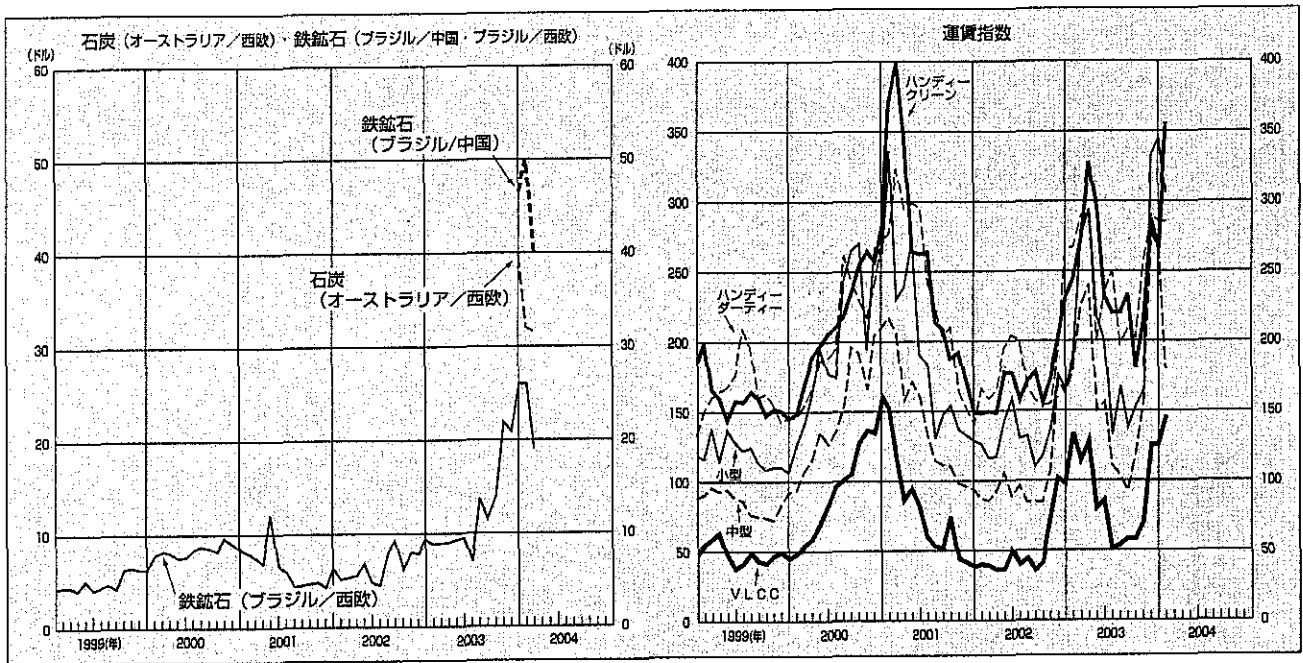
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。
④グラフの値はいずれも最高値。

5. 穀物 (ガルフ/日本・ガルフ/西欧)

(単位:ドル/トン)

月次	ガルフ/日本				ガルフ/西欧			
	2003		2004		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	27.90	27.25	—	—	—	—	—	—
2		27.40		73.00		—		—
3		29.75		72.50		—		—
4		34.00		—		—		—
5	32.50	32.00		—	20.25	18.50		—
6	31.25	29.40		—	18.20	—		—
7		32.75		—	20.00	—		—
8		—		—	20.00	—		—
9	34.25	33.75		—	20.00	—		—
10		37.00		—	—	—		—
11		—		—	—	—		—
12		54.50		—	—	—		—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれも5万 D/W 以上 8万 D/W 未満の船舶によるもの。 ③グラフの値はいずれも最高値。



6. 石炭 (オーストラリア/西欧)・鉄鉱石 (ブラジル/中国・ブラジル/西欧) (単位: ドル/トン)

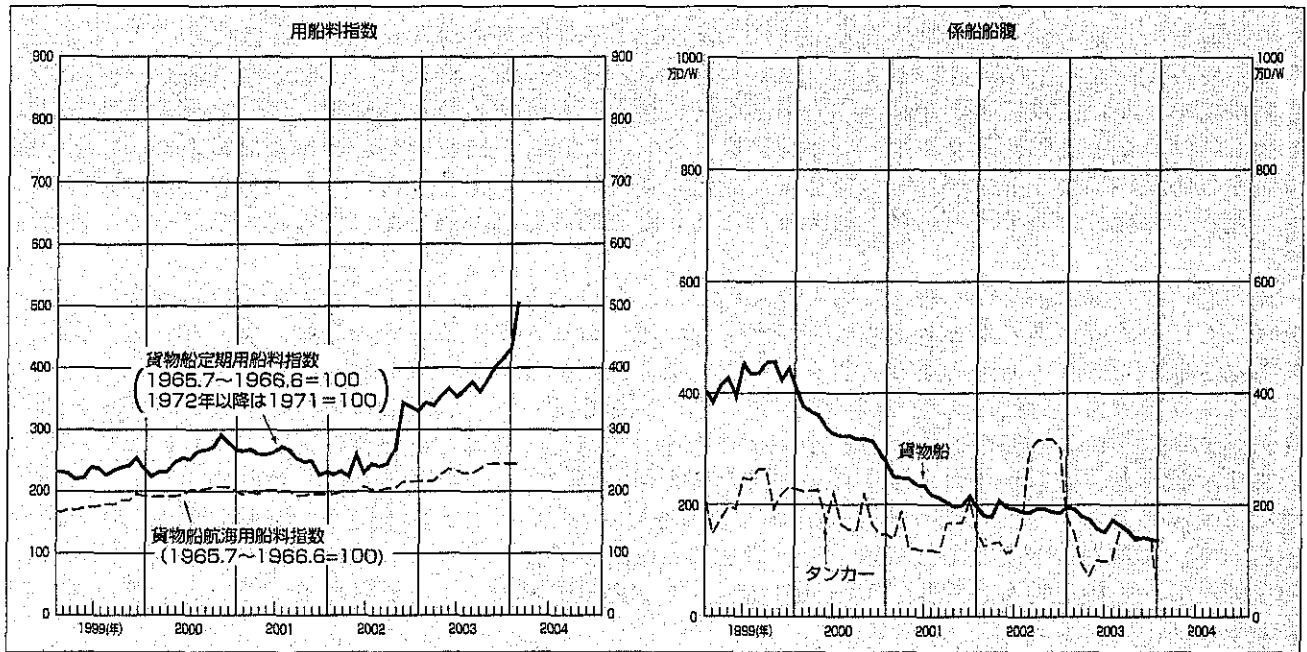
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2003		2004		2003		2004		2003		2004	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	39.70	35.00	—	—	46.50	34.00	9.40	7.80	26.00	22.00
2	—	—	—	32.00	—	—	50.00	35.00	8.80	6.25	26.00	20.75
3	—	—	—	31.65	—	—	40.00	35.50	—	—	19.00	17.25
4	—	—	—	—	—	—	—	—	8.95	6.75	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—	9.25	—	—	—
6	—	—	—	—	—	—	—	—	9.50	—	—	—
7	—	—	—	—	—	—	—	—	7.05	—	—	—
8	—	—	—	—	—	—	—	—	13.75	12.00	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—	11.60	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	13.90	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—	22.00	18.25	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—	—	21.00	—	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれもケーブサイズ (14万 D/W 以上) の船舶によるもの。
③グラフの値はいずれも最高値。

7. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	2002					2003					2004				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	中型	小型	H・D	H・C
1	39.9	86.9	126.1	165.3	148.1	98.6	161.9	165.6	266.3	231.3	125.0	268.1	345.0	285.0	265.6
2	39.4	85.6	116.8	158.8	149.9	133.3	180.9	186.8	267.1	245.6	145.9	179.0	306.3	285.0	356.6
3	36.0	91.3	116.6	164.2	148.5	114.0	224.9	275.6	290.0	273.4	—	—	—	—	—
4	36.4	105.4	143.9	194.2	178.8	128.6	240.2	294.0	290.0	328.2	—	—	—	—	—
5	49.9	89.9	159.1	204.0	177.1	79.8	150.4	217.7	200.0	294.3	—	—	—	—	—
6	—	—	—	—	—	85.4	156.2	200.9	235.0	231.1	—	—	—	—	—
7	40.1	96.8	130.2	200.8	158.0	50.6	110.5	132.9	250.0	221.0	—	—	—	—	—
8	44.6	83.3	131.5	166.8	171.3	52.8	103.2	167.7	197.5	221.1	—	—	—	—	—
9	35.6	83.9	109.6	158.3	178.0	58.4	92.1	138.2	208.9	233.1	—	—	—	—	—
10	41.0	83.3	118.1	153.3	154.9	57.9	120.4	153.3	202.0	180.0	—	—	—	—	—
11	73.3	107.9	137.5	154.4	173.5	70.4	158.4	164.0	258.3	213.3	—	—	—	—	—
12	102.7	172.2	175.8	192.5	207.7	125.5	278.9	332.5	290.0	288.6	—	—	—	—	—
平均	48.2	97.8	132.5	173.2	166.2	87.9	164.8	202.4	246.3	246.8	—	—	—	—	—

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②タンカー運賃はワールドスケールレート。 ③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり ④VLCC: 15万トン以上 ⑤中型: 7万~15万トン ⑥小型: 3万~7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダーティ: 3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン: 全船型。



8. 貨物船用船料指数

月次	貨物船航海用船料指数						貨物船定期用船料指数					
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1	166.0	190.0	193.0	195.0	216.0	244.0	231.0	222.0	264.0	227.0	330.0	431.0
2	170.0	191.0	198.0	199.0	216.0	244.0	229.0	231.0	267.0	232.0	344.0	507.0
3	169.0	190.0	195.0	199.0	216.0		219.0	231.0	260.0	223.0	339.0	
4	172.0	191.0	200.0	199.0	226.0		221.0	246.0	258.0	259.0	354.0	
5	173.0	193.0	206.0	207.0	235.0		238.0	252.0	262.0	229.0	366.0	
6	176.0	202.0	205.0	202.0	229.0		238.0	251.0	272.0	244.0	352.0	
7	179.0	202.0	204.0	-	-		226.0	264.0	267.0	-	-	
8	178.0	203.0	192.0	201.0	229.0		239.0	267.0	253.0	240.0	377.0	
9	185.0	206.0	193.0	204.0	235.0		238.0	271.0	248.0	244.0	361.0	
10	185.0	207.0	195.0	204.0	244.0		241.0	290.0	249.0	268.0	381.0	
11	195.0	206.0	195.0	215.0	244.0		254.0	278.0	227.0	345.0	402.0	
12	192.0	200.0	195.0	-	-		237.0	267.0	231.0	-	-	
平均	178.3	198.4	197.5	168.8	229.0		233.7	255.8	254.8	209.3	360.6	

(注) ①ロイズ・オブ・ロンドンプレス発行のロイズ・シップマネジャーによる。(SHIPPING・ニュース・インターナショナルはロイズ・オブ・ロンドンプレスと1987年11月に合併) ②航海用船料指数は1965.7~1966.6=100 定期用船料指数は1971=100.

9. 係船船腹量の推移

月次	2002						2003						2004					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	242	1,754	1,966	40	792	1,528	241	1,859	1,958	43	905	1,838	205	1,317	1,350	53	287	489
2	232	1,714	1,899	40	666	1,259	236	1,865	1,911	44	741	1,488						
3	229	1,728	1,887	40	688	1,305	237	1,770	1,791	45	485	940						
4	238	1,896	2,061	42	692	1,310	232	1,687	1,720	44	361	706						
5	230	1,763	1,946	41	635	1,199	224	1,525	1,555	46	525	1,016						
6	221	1,742	1,936	42	637	1,202	215	1,441	1,513	48	527	1,019						
7	222	1,678	1,874	43	832	1,657	226	1,556	1,719	48	524	1,014						
8	223	1,667	1,861	47	1,475	3,004	215	1,477	1,633	50	786	1,569						
9	229	1,727	1,927	47	1,550	3,155	213	1,407	1,534	50	784	1,567						
10	228	1,682	1,937	48	1,562	3,173	203	1,273	1,383	53	709	1,414						
11	225	1,658	1,878	50	1,556	3,162	209	1,320	1,406	52	706	1,407						
12	220	1,633	1,841	47	1,480	3,000	207	1,308	1,386	51	705	1,407						

(注) インフォーマ発行のロイズ・インアクティブベッセルズによる。

編集雑感

久しぶりに、足の向くまま気の向くまま海に出かけてみました。海事に携わる業界にあっては波乗りを楽しむ方も少なくないと思いますが、私もその一人。必死に波を追い駆け、板を滑らせ乗る波は何とも爽快です。また、板にまたがり、ぷかぷかと海に浮きながら次の波を待つ間、遙か水平線辺りを眺めているのはちょっとしたリラクゼーションになります。ただし、11月頃から翌年4月頃までの冬場の海は寒さとの戦いになりますが、一つでも多くの波に乗るには、寒くても人の少ない冬場の海が好都合です。夏場の海は一転して人だらけ、波乗りどころか周りの人とぶつからないようにするだけで一苦労です。

夏の海には、海水浴を楽しむ人はもちろんのこと、バーベキュー、陽が落ちてからは花火を楽しむ人など、とにかく人が多く集まります。人が多くなれば、ゴミが増える。その結果、海が汚れる。明け方の海はさながら祭りのあとのよう、目を覆いたくなるほどの光景もしばしば、もはや汚染と言っても過言ではありません。行政の方や地域の方が定期的に清掃を行っているところも少なくないと言いますが、海に集まる人、海を楽しむ人のモラルが少しでも向上すれば、さほど海が汚れることもないのではと思います。私など、空き缶やロケット花火の竹ひごを踏んづけて、足の裏から血を流したことも一度や二度では済みません。やはり、「一人ひとりが海を汚さない」ということが大切だと痛感しています。海はきれいで、なおかつ安全であって欲しい。少なくとも自分の出したゴミ、せめてタバコの吸殻ぐらいは持ち帰ってもらいたいものです。「ポイ捨て禁止」などの立て看板をよく目にしますが、さして効果はないようです。

環境問題が懸念される今日でさえも、未だ、こころない人による海の汚染行為が止まらないのは、非常に残念で仕方がありません。

三光汽船株式会社 社長室 経営企画課長 遠藤 秀己

編集委員名簿

第一中央汽船 総務グループ次長	加藤 和男
飯野海運 ステークホルダーリレーションズ マネジメントグループ法務・保険チームリーダー	鈴木 康昭
川崎近海汽船 総務部副部長	廣岡 啓
川崎汽船 IR・広報グループ情報広報チーム長	高山 敦
日本郵船 調査グループ調整チーム長	山田 喜之
商船三井 広報室マネージャー	大貫 英則
三光汽船 社長室経営企画課長	遠藤 秀己
三洋海運 総務部総務課長	荒井 正樹
新和海運 総務グループ次長 総務・法規保険チームリーダー	森 均
日本船主協会 常務理事総務部長兼広報室長	梅本 哲朗
常務理事	植村 保雄
海務部長	半田 収
企画調整部長兼国際企画室長	園田 裕一
関連業務部長	井上 晃
船員対策室長	高橋幸一郎

編集後記

先月末に当協会主催の「海運講習会」に私も入社1年未満の社員として、会員各社の2004年度新入社員の方々とともに参加しました。海運・ビジネス・精神論と様々なアプローチでの講演が続き、(自画自賛になるかもしれませんが)充実した一日を過ごしました。毎年、参加者の皆さんに最後にアンケートを書いて頂くのですが、実はこのアンケート、集計後は各社の人事の方に写しをお送りしているのです。それをご存知ないであろう参加者の皆さん、大半の方は一生懸命書いてくださったのですが、中には、「!」「?」という方も……。アンケート1つを取ってみても、物事に対するその人の姿勢は表れてしまうものなのですね。(ちゃんとアンケートは書いたN)

せんきょう4月号 No. 525 (Vol. 45 No. 1)

発行●平成16年4月20日

創刊●昭和35年8月10日

発行所●社団法人 日本船主協会

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)

TEL. (03)3264-7181(総務部広報室)

編集・発行人●梅本哲朗

製作●株式会社タイヨーグラフィック

定価●407円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

