

せんきょう

2005

5

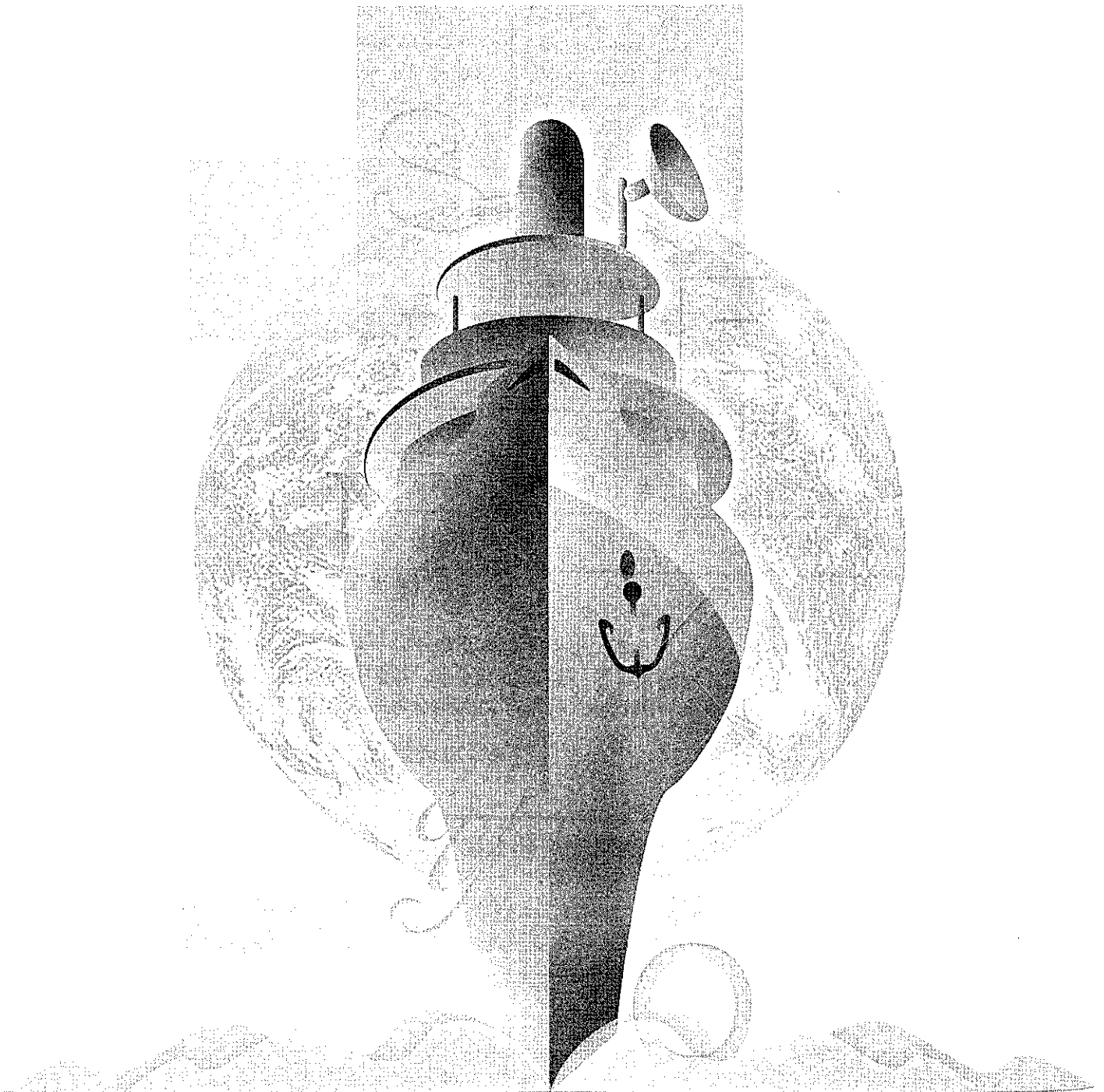
社団法人 日本船主協会

●No.538●

海運ニュース

海事統合条約案ほぼ固まる

—ILO予備技術海事会議フォローアップ三者会合について—



せんきょう

5

MAY 2005

■巻頭言	1
クオリティ SHIPPING に向けて 日本船主協会副会長 新和海運株式会社取締役相談役 鷲見嘉一	
■海運ニュース	2
■国際会議レポート	2
1. 船舶を用いたテロ行為の防止に向けSUA条約改正案最終化 —IMO 第90回法律委員会の模様—	
2. バラスト水ガイドラインの策定作業が行われる —IMO第9回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG9)の審議結果について—	
3. 海事統合条約案ほぼ固まる —ILO予備技術海事会議フォローアップ三者会合について—	
■国内情報	10
1. 港湾労働の安定化と賃金・労働条件の改善要求 —2005年港湾春闘の模様—	
2. IACS による共通構造規則 (CSR) 策定の動向	
■各種調査・報告書	16
水先制度のあり方に関する懇談会中間とりまとめ 平成17年4月1日	
■九州便り	36
海運日誌(4月) 38	海運統計 40
船協だより 39	編集雑感 44

クオリティ SHIPPING に 向けて

日本船主協会 副会長
新和海運株式会社取締役相談役

鷺見嘉一



当協会は、従来の「工務委員会」と「安全環境委員会」を「海上安全・環境委員会」に統合した。統合は組織の合理化の観点からも当然のことではあるが、より積極的な意味合いは、安全、環境面で優れた海運、すなわちクオリティ SHIPPING 確立に向けて、引き続き世界の海運界をリードしていく上で必須のソフト・ハード両面の海上技術問題に一元的に取り組む形を作ることにある。

海上輸送活動を遂行していく上で、海上汚染に直結する海難事故の防止、大気汚染やバラスト水管理への配慮等運航面での質的向上、マ・シ海峡等の航路改善、設計・構造およびメンテナンス等における船舶の安全基準のレベル検討、更にはテロ・海賊対策、船舶解撤のバーゼル条約への対応等々、今や企業存続の前提条件であると認識すべき「安全」と「環境」に係るすべての技術的課題に取り組み、外部の関係者へ発信していく役割を一元的に扱う委員会が誕生する訳である。

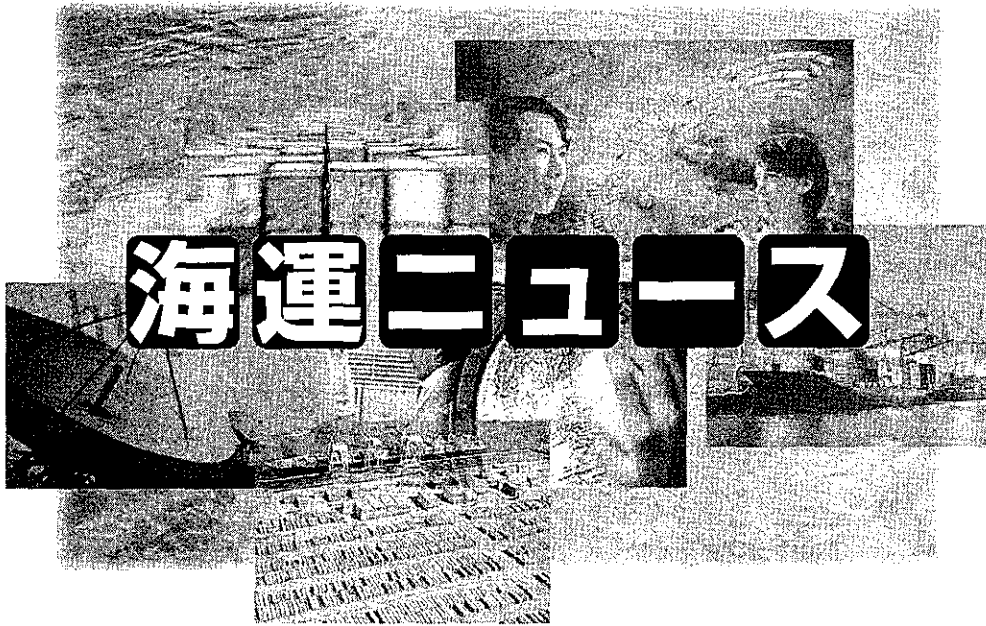
従来から「安全」と「環境」をないがしろにした企業活動はあり得なかったのだが、その要求水準は今後ますます厳しくなっていくのは当然の傾向であり、企業側もコスト合理性とのバランスを「安全・環境」側へ一歩も二歩も片寄せする必要性を認識しているところである。こうした厳しい認識は当然のことであるが、現実には問題点もあり、二・三例示すると、

- 地域規制が先行する傾向にあること。言うまでもなく海上輸送活動は世界の海が共通の舞台であり、地域毎に水準の異なった規制が存在するようになれば活動は大きく制約され、全体から見ればむしろ非効率になりかねない。
- 船舶に係る設計、構造、メンテナンスの基準について。これらの基準を司っている各国の船級協会、その国際団体である国際船級協会 (IACS) の最近の活動が、個人的見解になるが、安全基準の評価に際しての技術的アクセスがややもすれば世間の動きに阿る政治的判断に墮する傾向がある。また欧米の船級協会が先行してデファクトスタンダードがどんどん出来ていくことも問題ではないか。
- 各国議会等でもソフト・ハード両面における基準、規制の制定に当たり、専門的、技術的検討を抜きにして情緒的に事が進められる傾向にあること。

私たちはクオリティ SHIPPING 確立に向けて努力を重ねていくが、そのためには旧来風にいわゆる業界エゴに固執するのではなく、私どもの主張の正当性を皆さんに納得して頂くためにはどう専門的立場から説明責任を果たしていくかが問われることになる。

新委員会に大いに期待している。

(安全環境委員長)



● 国際会議レポート ●

1 船舶を用いたテロ行為の防止に向けSUA条約改正案最終化 —IMO 第90回法律委員会の模様—

IMO 第90回法律委員会が2005年4月18日から29日までの間、ロンドンのIMO本部で開催された。今次会合では前半に「海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約等（SUA条約：Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation）」を集中的に審議し、後半で「海難残骸物の除去に関する条約案」、「2002年アテネ条約改定議定書のフォローアップ」等に関する審議が行われた。主要議題の結果は以下のとおり。

1. 海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約等（SUA条約）

IMOはテロに関連した船舶の利用を抑止すべく、2002年以降、法律委員会でSUA条約の改正作業を進めてきたが、改正案を採択する外交会議を2005年10月に控え、今次会合は最終審議の場となった。

今次会合では、「犯罪化条項」に核および大量破壊兵器関連物質の輸送を含めることについて、複数国が強く異論を唱えた他、テロ関与の疑いがある公海上の船舶に対して旗国以外の官憲立入りを認める「臨検条項」に関連し、旗国から臨検要請に対する応答がない場合、要請国が関係国に警告を発信できるようにする条文の導入について賛否が真っ二つに割れるなど、改正案の一部について審議が難航したため、現段階で意見集約が困難な部分については外交会議で議論する余地を残した上で、法律委員会としての最終改正案が取り纏められた。

今回の条約改正にあたり、臨検については旗国通報後一定時間を経て、旗国の了承を得なくとも旗国以外の官憲の乗船を可能とする案が削除され、あくまでも旗国同意を前提とした内容となった他、

容疑船舶の船長が旗国・船主と早期にコンタクトする機会を担保する条文が設けられた。補償問題については、臨検の結果、テロ行為関与の根拠が見つからなかった場合、条約締約国は臨検措置に伴う損害、滅失または損失に対する責任を負うことが規定された。

今次会合における審議の主要点は以下の通り。

① 本条約における「輸送」の定義

輸送実行過程全体をカバーする観点から、「(輸送とは) 人、または物品の移動について、効果的な管理または意思決定権限を開始・準備・行使することをいう」との内容となったが、テロとの関連もしくはその意図がない場合は犯罪化されないよう別項で犯罪化の範囲を明確化している。なお、準備には事前準備は含まれないとの認識で各国が一致したため、港湾労働者等は輸送主体から排除されるものと見られる。

② 環境損害

本条約が犯罪化とする範囲には、船舶を用いて故意に環境に対して有害な物質を排出することも含まれているが、これについて日本から現在、国際的に油、液化天然ガス以外に有害汚染物質として排出を禁止されているものは、MARPOL条約付属書Ⅱ附表Ⅱで言及の物質であるという理解を表明したところ、特段の異論は出なかった。

③ 核関連物質輸送の犯罪化

核関連物質の輸送を犯罪化対象とする条文については、核拡散防止条約(NPT)未加盟国であるインド、パキスタンの他、ロシア、中国等が強い留保を表明したものの、同条文は維持された。また、平和目的のための核関連物質が犯罪化されないことは別項で担保さ

れている。

④ 大量破壊兵器の設計・生産に繋がる汎用品輸送の犯罪化

インド、中国等から、犯罪化対象となる関連輸送品目を明確化するため、リストを導入すべきとの主張が為され、ICSも輸送実行者としては規制対象が予め明確化されている方が好ましいため、リスト導入を支持する旨発言したが、多くの支持を集めるまでには至らず、リスト導入は現段階では見送られた。

⑤ 臨検条項

旗国以外の締約国官憲による公海上の臨検については、あくまで旗国の同意を前提とすることは既に大筋で合意されているが、乗船要請に対する旗国からの応答がない場合、乗船要請国が関係国に警告を発信できるようにする条文が争点となり、本条文導入については賛否が真っ二つに割れたため、外交会議に審議を委ねることとなった。

2. 海難残骸物の除去に関する条約案

(Wreck Removal)

本条約案は、海難残骸物の除去に係る船主の義務および金銭的保障の義務付け、沿岸国による除去の権利などを目的とするもので、今次会合ではこれまでの議論を踏まえオランダより修正ドラフトが提出され、それを基に逐条ごとに議論が行われた。

今次会合における審議の主要点は以下の通り。

① 条約の適用範囲

領海内にある海難残骸物への条約の適用に関する規定について、英国より条約にある強制保険と直接請求を可能とすることから有用であるとの主張があり、複数の国より支持を

得たが、一方で敢えて規定を設ける必要はないとする意見や、問題を複雑化するとの意見も多く見られたことから、次回会合で再度提起する余地は残しながらも当該規定は削除されることとなった。

② 救助業者等との関係

CMI(万国海法会)より、救助業者に対する沿岸国の介入により海難救助条約に伴う救助作業の遂行を侵害する場合も考えられることから、救助業者との協議規定および補償規定を盛り込む提案があったものの、両規定とも多くの支持を集めるまでには至らず採用は見送られた。

③ テロ被害に対する免責

テロ行為による海難残骸物の発生に係る船主責任の免責については、前回会合同様に議長から他の条約を含めた包括的な検討が必要との見解を示すにとどめ、今次会合では議論は行われなかった。

3. 2002年アテネ条約改定議定書のフォローアップ

船客およびその手荷物の死傷・損害に対する運送人の責任を定めた1974年アテネ条約を改定する2002年議定書は未だ発効に至っていないが、その原因とされる改定議定書が定める金銭的保障の実効性について、ノルウェーの Røsæg 教授を中心に非公式な協議が行われてきている。海運業界および保険業界は、従前より改定議定書の高額な補償限度額に対し保険市場の引き受けが困難なこと、および“テロリスク”が明確に免責されていない問題点を指摘していた。

今次会合では、議定書の早期発効を目指す欧州各国を中心に実効上の問題点の一つである“テロ

リスク”の解決に向けて、非公式会合が連日に亘り開催された。この結果、保険証書がテロリスクおよびバイオ・ケミカルリスクを免責としていても、締約国はこれを認める権利を留保するとしてIMO 総会決議案を取り纏め、本年11月開催の総会での採択を得るべく法律委員会へ提出された。

委員会での審議において、日本は、十分な議論がないまま性急な結論を急ぐことに懸念を示し、他の条約に及ぼす影響も考慮し慎重な検討が必要として、今次会合での決定に難色を示したが、他に反対意見もみられずこのまま総会へ提出される運びとなった。

なお、国際 P&I グループは決議案が議定書の他の問題点(補償限度額と運送人の責任)には着手していないとして、これをもって批准への障害が全て取り除かれた訳ではない旨指摘した。

なお、決議案に基づくガイダンスの策定および補償限度額の問題等については、引き続きコレスポデンス・グループで検討を行うこととされた。

4. 避難場所 (Place of Refugee)

前回の第89回法律委員会に引き続き、万国海法会(CMI)および国際港湾協会(IAPH)より、援助を求めている船舶に避難場所を提供した沿岸国で出費や事故が生じた際の責任と補償について、既存の条約ではカバーできない範囲があるとして新たな条約の制定について改めて提案があった。

これに対し、一部の国および国際救助者連盟(ISU)より条約制定を支持または更なる検討が必要であるとの意見があったものの、日本をはじめ多数の国は新たな条約制定には懐疑的であり、それよりも批准されたまま発効に至っていない条約(バンカー条約、HNS 条約等)および現在審議中の海難残骸物の除去に関する条約の発効に傾注すべきで

ある旨主張した。

審議の結果、多数の国が現時点での条約制定は不要としていることに鑑み、未発効または審議中の条約が発効してその効果を検証するに十分な時

間を経た上で、それでも本件の条約化が必要と判断されたならば改めて検討を行うこととなった。

(企画部：伊藤)

2

バラスト水ガイドラインの策定作業が行われる

—IMO 第9回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG9)の審議結果について—

2005年4月4日から8日までIMO 第9回ばら積み液体・ガス小委員会(BLG9)が、ロンドンIMO本部において開催された。主な審議結果は以下のとおり。

1. バラスト水管理条約に関するガイドラインについて

船舶からのバラスト水に含まれるプランクトンなどの水生生物の移動を防止し、生態系を保護することを目的として、2004年2月にバラスト水管理条約が採択された(本誌2004年3月号P.2参照)。IMOでは、2004年10月の第52回海洋環境保護委員会(MEPC52)より、その細部を規定する13本のガイドラインの策定作業を行っている。

今次会合においては次の8つのガイドラインに関する検討が行われた。

- (1) バラスト水管理およびバラスト水管理計画作成に関するガイドライン
- (2) バラスト水交換のための設計および構造に関するガイドライン
- (3) 船舶の沈殿物管理に関するガイドライン
(今次会合において「船舶の沈殿物管理設備の設計および構造に関するガイドライン」に名称変更)
- (4) PSCのためのバラスト水サンプリングに関するガイドライン

- (5) バラスト水交換ガイドライン
- (6) 沈殿物受け入れ施設に関するガイドライン
- (7) バラスト水受け入れ施設に関するガイドライン
- (8) プレジャーボート、救助艇に関するガイドライン

各ガイドラインの主な審議結果は以下のとおりである。

- (1) バラスト水管理およびバラスト水管理計画作成に関するガイドライン

(ガイドラインの概要)

バラスト水(沈殿物を含む)管理の運用手順、寄港国の考慮すべき事項、記録、報告、訓練および教育手順などバラスト水管理における一般的規定が盛り込まれたガイドライン。バラスト水管理計画を作成する際の手引きともなる。

(審議結果)

- ① バラストタンク内の沈殿物には高濃度の水生生物を含むことが予想されることから、同沈殿物を船上から投棄する場合は、陸岸より200海里以遠および水深200m以上の水域とすることとなった。

また、沈殿物管理に関する運用手順については「船舶の沈殿物管理に関するガイドライン」にも記載があり、本ガイドラインと重複

するため、同手順については本ガイドラインに集約することとなった。

- ② バラスト水管理に関する情報を船舶から寄港国に報告することが要求されていたが、バラスト水管理条約では報告要件についての規定がないことから、同要求を削除することとなった。

- ③ 本ガイドラインは、2005年7月のMEPC53の1週間前に開催される第4回バラスト水中間会合 (IBWWG 4) にて更に審議され、MEPC 53にて採択される予定。

(2) バラスト水交換のための設計および構造に関するガイドライン

(ガイドライン概要)

バラスト水交換時における船舶の安全性の向上、バラスト水交換時間の短縮、沈殿物堆積の最少化などを目的としたバラストシステムの構造設計に関するガイドライン。

(審議結果)

- ① 水生生物および沈殿物等のバラストタンク内への取入れを防止するため、バラスト水取入れ口 (シーチェスト)、バラスト水関連配管 (吸入/排出ライン) などに関する設備構造要件が規定されていたが、他のガイドラインと重複し、また非現実的な要件であることからその多くが削除されることとなった。
- ② 本ガイドラインの審議は、今次会合において終了しなかったことから、IBWWG 4において継続審議されることとなった。

(3) 船舶の沈殿物管理に関するガイドライン

(ガイドライン概要)

沈殿物の堆積を少なくするための運用手順、および設備構造要件や乗組員あるいは陸上作業員による沈殿物除去手順に関するガイドラ

イン。

(審議結果)

- ① 沈殿物の堆積を少なくするためのバラストタンクに関する設備構造要件が規定されていたが、設備構造の専門家のいない当小委員会では審議が出来ないとし、IMO 設計設備小委員会 (DE) で審議されることとなった。

- ② 沈殿物処理の運用要件については、「バラスト水管理およびバラスト水管理計画作成に関するガイドライン」でも規定していることから、本ガイドラインについては設備構造要件のみを規定することとなり、この結果、ガイドラインの名称が「船舶の沈殿物管理設備の設計および構造のためのガイドライン」に変更されることとなった。

- ③ 本ガイドラインについては、DEにおいて審議することをMEPC53に対して求めることとし、2006年10月のMEPC55において採択される予定。

(4) PSCのためのバラスト水サンプリングのためのガイドライン

(ガイドライン概要)

バラスト水管理条約が遵守されているかを確認するため、PSCなどにより実施される船上でのバラスト水のサンプリングおよび分析に関するガイドライン。

(審議結果)

- ① 本ガイドラインに関しては、審議のための十分な時間がなかったことから詳細な検討は行われず、今後、本ガイドラインを最終化するにあたって考慮すべき事項として以下を確認した。

- a) サンプリングは、排出されるバラスト水がD-1基準 (バラスト水交換基準) ある

いはD-2基準（バラスト水排出基準）に適合しているかを確認するためのものであるが、D-1基準とD-2基準は全く異なる基準であることから、それぞれの基準に対するサンプリング方法を明確にすること。

b) サンプリング・ポイントはD-1基準の場合バラストタンク・マンホールあるいはバラスト水排出ライン、D-2基準の場合は原則排出ラインとすること。

c) 生物分析結果は、平均値ではなく瞬間値で評価すること。

② 本ガイドラインについては、ガイドライン案策定国であるドイツが上記事項を踏まえ、修正案を作成することとなった。

(5) その他のガイドライン

バラスト水交換ガイドライン、沈殿物受け入れ施設に関するガイドライン、バラスト水受け入れ施設に関するガイドラインおよびプレジャーボート／救助艇のためのガイドラインについては、修文を行った上、合意された。

バラスト水交換ガイドラインおよびプレジャーボート／救助艇のためのガイドラインについては、2005年7月のMEPC53にて採択、沈殿物およびバラスト水受け入れ施設に関するガイドラインについては、IMO旗国小委員会(FSI)にて更に審議を行い、2006年10月のMEPC55において採択される予定。

2. 「危険化学品のばら積み運送に関する国際適合証書」の取り扱いについて

ばら積みの有害液体物質による海洋汚染を防止するための「海洋汚染防止条約附属書II (MARPOL条約ANNEXII)」および「危険化学品のばら積み運送のための船舶の構造および設備に関する

国際規則(IBCコード)」が改正され、2007年1月1日より発効する予定となっている。有害液体物質を積載する船舶は、同附属書で規定する「危険化学品のばら積み運送に関する国際適合証書」を要求されるが、同附属書の改正により同証書を更新する必要がある。

今次会合において、新旧附属書の適用について次のとおり合意された。

(1) 2007年1月1日以降に積載された貨物は、改正附属書が適用され、それに伴い新証書が必要となる。

(2) 2007年1月1日以前に積載された貨物については、その荷卸およびタンク洗浄等の作業が終了するまでは、現行規則が適用される。

また、改正附則書に基づく新証書は、同附属書発効の5ヶ月前の2006年8月より発行することができることとなった。

3. ベンゼンを含む液体貨物を運送する新造船に対する設備要件について

デンマークより、ベンゼンを含む液体物質を運送する新造船に対する設備要件について提案があり、審議を行った。提案の内容は、荷役作業に従事する乗組員の保護具の着用など運用要件のみを規定しているIMOサーキュラー「ベンゼンを含む液体貨物を運送する船舶のための最小安全基準」(MSC/Circ.1095:IMO第77回海上安全委員会(MSC77)にて採択)に設備要件の追加を要求するもので、具体的には、機関室からの排気において熱を排除する特別通風装置の設置や甲板上に滞留している有毒ガスの船内への侵入を防ぐエアロック(2重扉および換気装置)などがある。

今次会合において、同サーキュラーを改正することが合意され、デンマークをコーディネータと

するコレスポネンスグループにより、設備の費用対効果、適用される液体物質の選別、強制要件と任意要件の選別などを考慮して、当該設備要件

を検討し、次回 BLG10（2006年4月開催予定）に検討結果を報告することとなった。

（海務部：黒越）

3 海事統合条約案ほぼ固まる

—ILO 予備技術海事会議フォローアップ三者会合について—

ILO 予備技術海事会議フォローアップ三者会合が、スイス・ジュネーブの ILO（国際労働機関）本部において2005年4月21日(木)から4月27日(水)にかけて68ヶ国の政労使253人が参加し開催された。わが国からは国土交通省、全日本海員組合、および当協会が参加した。

ILO では船員労働に関し、31の海事条約と1議定書、条約に付随する23の勧告を採択しているが、条約を批准する国が少ない等、ILO 条約の多くは国際的な実効を伴っていないのが現状であり、2001年1月の第29回合同海事委員会において、これら条約を統合した1つの条約・勧告をつくり批准の拡大と実効のあるものにするための決議案が採択された。

以来、政労使の三者で構成される作業部会が設置され、海事統合条約草案の策定作業が進められてきた。

これらの作業結果は、2004年9月に2週間にわたり開催された予備技術海事会議において、これまでの作業部会の未解決の部分を中心に審議がなされたが、一部については時間的な制約から審議未了として残り、また予備技術海事会議期間中に提出された政労使からの修正提案についても提案を受け付けるのみで審議には至らなかった。

これら審議未了となったものについては2005年に再度作業部会を設置し検討することが決議され、今回のフォローアップ会合の開催となった。

1. 会議の構成

会議の前半4日は予備技術海事会議における未解決事項を、後半2日は予備技術海事会議に提出された修正提案について全体会議にて審議された。

審議項目はILO 事務局にて事前に未解決事項として21の項目、修正提案は159件に整理された。

2. 未解決事項の主な審議内容

審議の結果、未解決事項21項目の内17項目について合意をみた。

(1) 総則規定

① 条約適用対象船舶のトン数制限および内航船への適用について

予備技術海事会議では、トン数の適用制限（下限）値500総トンおよび政府の判断により内航船が除外できるとした草案であったが、船員側は前回同様、船舶の大きさや就航形態にかかわらず基本的権利と船員の保護は保障されるべきと主張し、政府グループ内で検討された結果、漁船およびダウやジャンクなどの旧来型の構造を持つ船舶以外に乗り組む船員は、全て内航船も含めこの条約が適用されるとした。但し除外規定を個別に設けることができるとし、居住設備を含む第3章に関しては別途トン数制限値を、遵守および執行の第5章の海上労働証書、労働適合証明書の発行については国際航海に従事する500総トン以

上の船舶を対象とすることで合意された。

第3章（居住区等）の適用についてはワーキンググループが設けられ検討された結果、乗組員居室の床面積等を対象に200総トン以上としたものの船員側は本年6月のILO総会における漁業条約の結果をみるとして態度を保留し、来年2月の海事総会で審議されることとなった。

② 条約の発効要件、改正の発効要件、改正提案の提出要件について

政府側のグループ会合にて議論されたが、今次会合では結論が出ず、海事総会で審議されることとなった。

(2) 第4章 健康／福祉／医療／社会保障

① 船舶所有者の災害補償責任および船舶所有者の保険加入責任について

先の予備技術海事会議で船員の遺棄に関するILO/IMO共同作業グループの審議の結果を踏まえると、保留となったものの、同グループでの審議の早期の結論は期待できないことから海事総会に先送りとせず今回審議された。

船員の医療費用の船主負担は業務開始日から送還日までとし、国内法あるいは雇用契約、労働協約に従った死亡および長期にわたる災害補償については、船主が保険を手配することで合意された。

② 社会保障に関する旗国責任について

勧告規定ではあるものの、船員は全て旗国と同じ社会保障を確保する推奨案で先の予備技術海事会議では強制規定化を要求し未解決事項となっていたが、推奨案を修文のうえほぼ同じ内容で勧告規定に留め置くことで合意された。

(3) 第5章 遵守／執行

① 海上労働証書の取消し

予備技術海事会議では時間切れとなり結論に達しなかった項目である。政府グループ案をもとに検討され、証書の取消しを行う場合、考慮する点として、“不適合の重大性または頻度 (seriousness or the frequency of cases of non-compliance)” を強制規定に組み入れることで合意された。

② 船上の苦情処理手続きについて

予備技術海事会議の推奨案をもとに審議され、苦情の対象として旗国検査や後述のポートステートコントロールの査察にも「船員の権利」を含むことが、船員側の要求により加わり合意された。

③ ポートステートコントロールについて

予備技術会議では査察の対象として船員の権利を含むかどうかで議論が中断した。今回の会合においても、船員に対する屈辱的または侮辱的 (humiliating and degrading) 扱いも含むとする事務局案や、船員の基本的かつ主要な権利 (fundamental and principle rights) の違反も含むとするEU政府グループ案、旗国検査と同様に「船員の権利」を含むとするアジア諸国が支持する日本政府案が検討され、ポートステートコントロールでは旗国検査の範囲を超えるべきではないとの意見もあり、旗国検査と同様に条約の違反に「船員の権利」を含むこととすることで合意された。

④ 船員の苦情による査察の措置

船員の苦情による寄港国における査察の範囲は、その苦情の内容に限定するとして合意された。

⑤ ポートステートコントロールにおける船舶の拘留の条件

出港停止となる条件として船員に明らかな危険、安全、保安の危険がある場合、あるいは条約の重大な違反、繰り返しの違反がある場合とし、ポートステートコントロールの査察の範囲で合意された「船員の権利」を含むことも条文に含まれることとなった。

⑥ 陸上における苦情処理

寄港国における船員の苦情処理については、法的な問題がある国もあり、船員は苦情を寄港国に対してできるが、寄港国は苦情の調査および旗国や船主団体、船員団体、ILO への通知を行い、苦情処理は船上あるいは旗国が処理する案で全面的に修正された。また、船上における苦情処理と同様、苦情の内容はこの条約の違反に「船員の権利」を含むことが加えられた。

⑦ 旗国検査項目、ポートステートコントロール査察項目

許可された民間の船員の募集および職業紹介機関の使用、給与の支払いについて船主側は以前より削除を求めていたが、条約に記述があることから原案で合意された。検査項目は上記の2点を含み船員の最低年齢、健康証明、資格、雇用契約、労働時間、配乗定員、居住設備、船内福祉施設、食糧および賄、健康・安全・事故防止、船内医療、船内苦情処

理手続きとなった。

3. 修正提案の取扱い

予備技術海事会議で提出された修正提案159件について審議された。これは政労使共に合意したものののみ修正され、16件の修正提案が採用された。

4. 今後の予定

今回のフォローアップ会合で条約の発効要件などの一部を除き、条約案は固まったと言える。この審議結果は整理され、来年2月7日から23日に予定されている海事総会（第95回総会）に提出され審議される。

本条約は、実効性を確保するため、旗国検査による証書の発行、ポートステートコントロールにおける査察の実施が定められていることから、STCW条約、SOLAS条約と並ぶ条約となることは確実である。条約発効は一定数の国の批准後1年の経過後となるが、批准後の条約適用に関しては政府、船主、および現場である船舶に、検査に適合させるためのこれまでにない運用が強いられることとなる。さらに未批准国の船舶に対しても、「優遇的扱いをしない (No more favorable treatment)」で、批准国の船舶と同様のポートステートコントロールが実施されることになっている。

(海務部：松浦)

内外情報

1 港湾労働の安定化と賃金・労働条件の改善要求
—2005年港湾春闘の様相—

1. 春闘の争点

組合側より雇用と就労の安定化、各種基金制度

の拡充、事前協議制度の改定、産別賃金改定等を盛り込んだ要求書が出されたが、今春闘の課題は

これらの要求を実現するための原資の確保とされ、昨年に引続き使用者側の日本港運協会より利用者側の邦船社および外船社に対して、港湾荷役にかかる届出料金および認可料金の完全収受が強く要求された。船社が史上空前の利益を上げる中、料金の完全収受に向けての理解と協力が要請された。

2. 労使交渉経緯

(制度関係)

2月9日に開催された第1回中央団交では、組合側(全国港湾労働組合協議会：全国港湾、全日本港湾運輸労働組合同盟：港運同盟)より使用者側(日本港運協会：日港協)に対し、「05年度港湾産別協定の改定に関する要求書」並びに「港湾労働の安定化に関する申入れ書」が提出され、産別協定の改定を目指して以下の要求項目について趣旨説明がおこなわれた。

- (1) 雇用と就労の安定化
- (2) 各種基金制度の拡充
- (3) 事前協議制度の改訂
- (4) 作業基準の順守
- (5) 年末年始特別休暇の例外荷役作業における賃金・労働条件の改善
- (6) 産別賃金の改定
- (7) 料金完全収受の履行

今年は規制緩和、スーパー中樞港湾構想、ターミナル自動化など港湾の情勢が激変する中で、港湾労働秩序の安定を図るための基金の確保や事前協議制度の改定が要求された。

3月2日の第2回中央団交では、使用者側より組合側の要求項目に対して、逐条的に考え方が示されたが、組合側はその内容全般に対して不満を表明し進展がなかった。組合側より次回交渉でも進展がなければ、実力行使の検討に入らざるを得

ないとの姿勢が示された。

3月15日に開催された第3回中央団交で使用者側より、①料金問題では船社側の了解を取付けつつあり、成果を上げている②港湾労働運営基金(コンテナ：1円/トン)は日港協の責任で船社に継続の約束を取付ける等、一步前進した回答が提示されたため、組合側は3月20日に予定していた日曜荷役拒否のストライキを取下げた。

3月31日開催された第4回中央団交においては、制度問題について双方が歩み寄りをみせ妥結に達し、仮協定書および仮覚書が締結された。主な合意事項は以下のとおり。

- (1) 港湾労働運営基金については、港湾労働対策の協力金として2005年度より3年間、コンテナトン当たり1円を維持・継続する。
- (2) 1991年5月9日付協定覚書「労働時間の短縮について」は、労働基準法に基づく算定基礎を目標として出来る限り早急に実現に向けて努力する。但し、本年度は現行155時間を154時間とする。
- (3) 港湾労働者の雇用と就労に影響する問題については、現行事前協議制度に基づき、当事者・関係者はもとより中央・地区の連携を密にして適切な運用により問題の解決を図る。
- (4) スーパー中樞港湾構想におけるコンテナターミナルの再編においては、雇用と就労問題が生じないように引続き協議する。
- (5) ターミナル自動化問題については原則として事前協議で対応する。
- (6) 年末年始特別有給休暇等例外荷役の取扱いについては2005年度労使政策委員会協議事項とする。

(賃金関係)

船内賃金関係の交渉は組合側(港湾荷役事業関

係労働組合協議会：港荷労協）と使用者側（日港協船内経営者協議会：船経協）との間でおこなわれた。3月2日に開催された第1回船内賃金交渉（船内労使協議会）では組合側より、要求書内容（基準内月額一律10,000円と基準内月額平均6,000円、合計16,000円の賃上げ）の趣旨説明が行われた。

3月15日に開催された第2回船内賃金交渉では、船経協より月額1,500円（基準内賃金）の有額回答が示されたが、組合側は不満を表明し、態度を保留した。

3月23日に開催された第3回船内賃金交渉では、使用者側より前回の回答額月額1,500円（基準内賃金）に500円上積みし2,000円にするとの回答があったものの、組合側は納得できる金額ではないとして拒否した。組合側は行動の自由を留保するとしたが、口頭での就労拒否等の通知はなかった。その後3月30日に港荷労協より船経協へ争議予告通知が出された。31日午後開催予定の船内賃金交渉において議が整わない場合は4月3日(日)以降、本問題が解決されるまで日曜出勤就労を拒否するというものであった。

3月31日に開催された第4回船内賃金交渉では

上積み回答は提示されず、午後10時頃に交渉中断、翌4月1日に仕切り直しとなった。1日に再開された交渉では使用者側が500円上積した2,500円の回答を提示するも、組合側は拒否。更に休憩を挟みトップ交渉に入るなど断続的に交渉が進められた結果、正午過ぎに基準内賃金月額3,000円の値上げ、一時金月額一律2,000円が提示され、漸く妥結した。因みに昨年の妥結額は基準内月額1,500円、一時金月額2,000円であった。

3. 総括

船社の協力体制については、日港協より「邦船関係は協力体制を確認できたが、外船関係は一部調整が難航しているところもある」とし、「協力できない船社には港湾労組も黙っていないだろう。そうした船社は限定してストライキの対象になりうる」との見解が示されていた。船社側の高業績を背景に組合側がストライキ実施を示唆するなど波乱が予想された今春闘は賃金面では昨年妥結額を1,500円上回ることになったが、昨年に続いて一度のストライキも実施されることなく妥結に到った。

（企画部・港湾協議会：海部）

〈参考資料〉

2005年港湾春闘の労使交渉経緯

- 2月2日 全国港湾は全国統一行動（中央行動）として船社、荷主などのユーザーに料金申し入れ行動をおこなった。
- 2月9日 第1回中央団交
組合側より「05年度港湾産別協定の改定に関する要求書」並びに「港湾労働の安定化に関する申し入れ書」が提出され、要求・申し入れ内容について趣旨説明がなされた。
- 2月21日 港荷労協より船経協に基準内月額16,000円の値上げを内容とする要求書が提出された。
- 3月2日 第2回中央団交

使用者側より回答あるも、組合側は「回答されたことは評価するが回答内容は不満」と返答。

3月2日 第1回船内賃金交渉

組合側より要求内容の趣旨説明がなされた。

3月3日 全国港湾より「05春闘の闘争体制強化と当面の行動に関する準備指示」

(3月20日(日)に休日出勤拒否並びに荷役阻止の実力行動を準備)が各単組委員長等に出された。

3月15日 第3回中央団交

使用者側は再検討の上回答。組合側は「前回よりも一定の前進はあったものの、中間回答として受け止めるとして、次回は回答を前進させることを願う」と返答。3月20日の日曜作業拒否の準備指令は解除された。

3月15日 第2回船内賃金交渉

船内賃金交渉で業側より月額1,500円の有額回答があったが、組合側は不満を表明。争議3権の移譲を通知。

3月23日 第3回船内賃金交渉

使用者側より前回の回答額月額1,500円に500円の上積し、合計2,000円とする回答あった。組合側は「回答は全く不満である。更に大幅の上積を要求する」と返答。

3月30日 港荷労協より船経協へ31日に開催予定の次回船内賃金交渉において議が整わない場合は「4月3日(日)以降本問題解決まで日曜出勤就労拒否」の争議予告通知が出された。

3月31日 第4回中央団交および第4回船内賃金交渉

中央団交で制度問題について合意に達したが、船内賃金交渉は妥結に到らず。

4月1日 第5回船内賃金交渉

使用者側より基準内賃金月額3,000円の値上げ、一時金月額一律2,000円の支給が示され妥結した。3月30日の争議予告通知は解除された。

2 IACSによる共通構造規則(CSR)策定の動向

1. CSR 開発の発端

現在、船舶の構造関連規則は各船級協会が独自に開発したものであるため、同一仕様の船舶であっても船級協会によって船体構造部材の寸法(長さ、幅、板厚)などが異なっている。しかしながら、近年、タンカーやバルカーの海難事故やそれによる海洋汚染が発生していることから、ギリシャおよびパナマは2003年5月に開催されたIMO

第77回海上安全委員会(MSC77)において、船体構造に新たな基準を確立すべきとの提案を行った。審議の結果、同会合では「目標達成型の船舶の新構造基準(Goal-Based Standard:GBS)」をIMOの長期計画として検討すること、そしてその具体的な基準は国際船級協会連合(IACS)が作成することが支持された。

これを受けてIACSは2003年6月に開催された第

47回理事会において、構造寸法に関する船級間の競争を排除し、より頑強な船舶を建造することを目的として、タンカーとバルカーに関する船体設計基準を統一する共通構造規則（CSR: Common Structural Rules）を策定することを決定した。

なお、これに先立ち、英国（LR）、米国（ABS）およびノルウェー（DNV）の船級協会は、2000年末より Joint Tanker Project（JTP）を発足させ、共同でタンカー規則の開発を開始していた。一方、バルカー規則については2003年12月に開催された第48回 IACS 理事会において、日本（NK）、韓国（KR）をはじめとする7船級協会が Joint Bulker Project（JBP）を形成し、規則を開発することが決定された。

2. CSR 第一次草案の発表

CSRの第一次草案の正式発表に先立ち、2004年6月17、18日に開催された同案の説明会において、IACSは2004年9月までに関係業界からの意見を聴取し、同年12月に修正案を理事会で承認、2005年7月に発効させるとの計画を示したが、出席した業界関係者からは、大幅な船体重量の増加を懸念する強い不満の意見が出された。その後、タンカー規則案は6月22日に、バルカー規則案は7月9日に発表された。

当協会も上記説明会に出席し意見を述べるとともに、2004年7月に以下を骨子とする文書を IACS 理事会の議長宛に送付した。

- CSRは、IMOで検討されている GBSと整合がとられるべきである。
- タンカーとバルカーの両規則案は強度や腐食予備厚等に一貫性を持たせるべきである。
- 技術的合理性を持たない板厚の増加は排除されるべきである。
- 単に新造船に対する基準を強化するのではなく、

メンテナンス基準が重要であることを認識すべきである。

- 新規規則作成過程における、現在の IACS の審議は不透明であり、業界の意見を広く聴取すべきである。

なお、新規規則案には関係者から3000を越す意見が寄せられたため、IACSは2004年10月に臨時理事会を開催してスケジュールの再検討を行った結果、2005年6月承認、2006年1月発効へとスケジュールの6ヶ月延期を決定した。

3. Tripartite Meeting の模様

2004年11月8、9日に横浜において、船主、造船、および船級の3者は、情報交換や相互理解を深めることなどを目的として非公式の Tripartite Meeting を開催し、CSRに関する意見交換を行った。

席上、日本造船工業会（造工）は、VLCCに関するCSRの影響評価を検討した結果、貨物タンク部で3000トン、船首尾部で300トン鋼材使用量が増加するため、船体重量が現在より8～9%増加する見込みとなることを発表した。さらに、波浪により船体に生じる疲労、および船体の折損に対する最終強度の計算式に技術的な問題があることや、あまりに詳細な規則となっているために合理的な技術の導入が排除されているなどの問題点を指摘した。

また、当協会も同会合に参加し、「造工の検証結果に驚いており、改めて、IMOで検討が行われている GBS との整合性を確保し、過大な船体重量の増加を招くことになる技術的合理性の無い板厚の増大を排除するよう IACS に要望する」との発言を行った。

4. IACS と当協会／造工との意見交換会の模様

IACSは、CSR案について当協会および造工に説明を行うとともに、政策的／技術的観点からの意見交換を行うことを目的に、2005年2月24、25日、東京において会合を開催した。

席上、当協会／造工は、CSR発効までのスケジュールが拙速であること、およびCSR案策定にあたっての阻害要因となっているタンカー規則案／バルカー規則案間の技術的不整合をまず調和させるべきと指摘した。これに対してIACSより、両規則案を調和させる作業には時間を要するため、2006年1月の発効時までには必要最低限の調和作業を行い、その後引き続きすべての相違点について調和作業を行いたいとの回答があった。また、当初7～11%と見られていた船体重量の増加は、多くのコメントを基に見直しを行った結果、3～4%に減少するとの説明があった。

上記会合の後、当協会は造工との連名で次を骨子とするコメントを、会合に出席したIACS理事会の副議長宛に2005年3月7日付で送付した。

- 今後の規則改正や、他の船種への適用拡大が行われる可能性を考慮すれば、CSR案におけるタンカー規則案とバルカー規則案は調和・統一が図られた後、発効させるべきである。
- しかしながら、仮にCSR発効後に完全な調和作業を行わざるを得ないと判断される場合には、発効前に優先的に調和作業を行うべき必須項目を抽出し、最低限これらを解決したCSR案を作成すべきである。

- この最低限の調和作業と海運／造船業界による検証作業を行うため、発効スケジュールを1年間延期すべきである。

5. CSR 第二次草案の発表と今後の動向

上記会合の結果、およびこれに先立って開催された韓国での会合（韓国造工はCSR第二次草案の検証期間が必要なことから、発効スケジュールを6ヶ月延期することをコメントしていた）の結果を受けて、IACSは2005年3月29日に臨時理事会を開催した。しかしながら、IACS内部での意見調整が進まず、同理事会の結果さえ公表されない状況となった。

このような状況にも拘わらず、JBPは4月8日にバルカー規則の第二次草案を発表し、また一方のJTPは4月15日にタンカー規則の第二次草案を発表した。また、JTP、およびJBPのメンバーであるフランスの船級協会（BV）は、それぞれの規則について4ヶ月間の業界による検証期間を設けることとし、2005年6月の規則承認が不可能となるにも拘わらず、予定どおり2006年1月1日に発効させることも併せて明らかにした。

現在、造工等の造船関係者が両規則の第二次草案について検証を行っているところであるが、当協会はこの検証結果を注視するとともに、NK、造工等の関係者と連携を図りながら、CSR案に海運業界の意見が反映されるよう対応することとしている。

（海務部：高野）

水先制度のあり方に関する懇談会中間とりまとめ

平成17年4月1日

本誌2005年4月号海運ニュースP.14にてお伝え致しました「水先制度のあり方に関する懇談会」の「中間とりまとめ」を全文掲載致します。

I 懇談会設置の経緯と懇談会の論点等

1. 懇談会設置の経緯

○昭和24年に制定された水先制度について、船舶交通の安全確保、海洋環境の保全、水先人後継者の確保・育成、利用者サービスに相応しい水先業務運営の確保及び規制の合理化といった観点から、その抜本的な見直しを行うことが求められている。

○このため、平成16年3月に有識者、関係者等からなる水先制度のあり方に関する懇談会を設置し、水先制度全般についてのあり方に関する検討を開始した。

【水先制度のあり方に関する懇談会委員（五十音順、敬称略、括弧内は前任者・前職）】

座長

杉山 武彦 一橋大学学長

座長代理

加藤 俊平 東京理科大学教授

荒銀 昌治 (社)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 (社)日本荷主協会常務理事

坂正 直 (社)東京湾海難防止協会理事長

関根 康 外国船舶協会専務理事

(相川 康明)

羽山 憲夫 日本内航海運組合総連合会

原田 英博 (社)日本船主協会

平野 直樹 (株)西武鉄道特別顧問
(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 海上保安大学校教授

萬治 隆生 (社)日本船主協会

森本 靖之 (社)日本船長協会会長

(澤山 恵一)

八木 嘉幸 水先人会代表

矢部 哲 国土交通省海事局長

(鷺頭 誠)

オブザーバー

長田 太 国土交通省港湾局管理課長

(牛島 清)

オブザーバー

村上 玉樹 海上保安庁交通部安全課長

(添田 慎二)

○また、第4回当懇談会（平成16年6月）において、水先区・強制水先対象船舶の範囲のあり方等については、専門的・技術的な検討を行うことが適当であることとされ、当懇談会の下に「水先区・強制水先対象船舶のあり方部会」を設け、平成16年7月から、具体的な検討を開始した。

2. 懇談会の論点

○当懇談会における論点は、次のとおり整理され、これに沿って審議が進められた。

水先制度の見直しにおける主要な論点

(第1回懇談会における整理)

1. 水先区・強制対象船舶の範囲のあり方

(1) 強制水域・水先区の範囲のあり方

- (2) 現行の任意水先区の取扱い
- (3) 強制水先対象船舶の範囲
- (4) 強制水先の免除制度のあり方
- 2. 水先人免許制度・水先人の養成・懲戒等
 - (1) 水先人の供給源の多様化
 - (2) 養成のあり方
 - (3) 研修のあり方
 - (4) 免許制度のあり方
 - (5) 懲戒のあり方
 - (6) 水先人と船長との関係
 - (7) 民事責任のあり方
 - (8) 水先隻数が少ない水先区の水先人の確保策
- 3. 水先人会・水先業務の運営のあり方
 - (1) 業務運営主体のあり方
 - (2) 水先人会のあり方
- 4. 水先に対する国の関与のあり方
 - (1) 水先料金規制
 - (2) 約款規制
 - (3) 実施主体、業界団体に対する関与

3. 懇談会の開催状況

第1回	平成16年3月15日
第2回	4月23日
第3回	5月28日
第4回	6月25日
第5回	9月24日
第6回	10月29日
第7回	12月10日
第8回	平成17年1月28日
第9回	2月25日
第10回	4月1日

水先区・強制水先対象船舶のあり方部会開催状況

第1回	平成16年7月21日
第2回	9月3日
第3回	平成17年2月16日
第4回	3月11日

II 懇談会の中間とりまとめ

1. 中間取りまとめの性格等について

- 前記Iに掲げたとおり、当懇談会においては、多種多様な論点について議論を深めてきたところであり、水先業務運営のあり方、水先人供給源の拡大及びこれに対応した養成教育・試験のあり方等に係る基本的な方向については、第9回懇談会（平成17年2月）において、概ねの議論の一致をみたところである。
- しかしながら、水先区・強制水先対象船舶のあり方部会においては、同一湾内の複数水先区の取扱いについては議論の一致をみたものの、その他の事項、即ち、水先区のあり方、強制水先対象水域のあり方及び強制水先対象船舶のあり方については、さらに本年6月中旬を目途に議論を深める必要があるとし、これまでの論点や今後の検討の視点などを掲げた中間整理を第4回部会（平成17年3月）においてとりまとめ、第10回懇談会（平成17年4月）において、その報告が行われたところである。
- 部会において今後更に審議を深める必要があるこれらの事項については、当懇談会の審議事項、すなわち、水先業務運営のあり方、水先人供給源の拡大・養成教育のあり方、水先隻数が少ない水先区の運営のあり方等と密接に関連するものであり、かつ、これらの事項に影響を及ぼすこともあると考えられる事項であるため、部会の中間整理において、当懇談会に対して行われている提案を受け入れ、当懇談会としては部会の審議結果を待つこととし、その審議結果による当懇談会の審議事項への影響の有無を確認しながら、当懇談会の結論をとりまとめることが適当である。
- このため、当懇談会におけるこれまでの審議結果を以下のとおりとりまとめることとするものであるが、現時点において、当懇談会としての最終のとりまとめとすることは、前記のとおり時期尚早であるため、現時点における「中間とりまとめ」の形とすることが適当である。

○なお、今後は、部会の審議結果を待って、これを踏まえた上で、当懇談会における最終報告の形でとりまとめることとしたい。

2. 個別の論点ごとの整理の方向について

【論点1】水先業務運営のあり方について

(1) 基本的考え方について

水先業務運営のあり方について、そのあるべき姿の基本的考え方を整理するに当たり、特に留意すべき視点を掲げると次のとおりとなる。

1. 安全確保の目的達成のための視点

水先制度は、船舶交通の安全等を目的とした制度であることから、この目的を達成できるような業務運営体制とすることが重要である。

(1) 水先免許制との整合性が図れる業務運営体制整備

水先行為は、安全性確保の観点から、知識技能の確認により免許を受けた水先人が行うものであることから、個々の水先人による免許行使が円滑に行え、個々の水先人が有する技量を十分に発揮できるような体制を整備することが必要である。

(2) 安全性確保のための業務運営体制整備

水先制度は、適切な知識・技能等を有する水先人により、水先サービスの提供を行い、船舶交通の安全の確保を図ろうとするものであり、特に、国が水先を義務づけている強制水先区にあっては、当該船舶の安全性の確保のみならず、水域全体の安全性を確保しているものである。このような安全の確保を図るため、乗船中の水先人は、相互に連絡・調整等を行っているところであり、新制度下においても、引き続き、水域全体の安全性を担保できるような体制を整備することが必要である。

(3) 強制水先制度との整合性が図れる業務運営体制整備

国が水先を義務づけている強制水先区につい

ては、引受・履行体制の確保に万全を期す必要があり、水域全体において、365日、24時間滞りなく引受・履行がなされるような体制を整備することが必要である。

(4) 任意水先区の体制確保に資する業務運営体制整備

いわゆる任意区、殊に小水先区を念頭に置いた場合、特に後継者の確保が難しく、また、船長が安全確保のために水先人を必要としている現状があるため、安定的な安全確保の観点から、後継者の確保・育成が図られる等我が国全体として水先人制度が機能し、船舶交通の安全確保が担保される体制を整備することが必要である。

(5) 水先人に対する適切な措置が実施可能な業務運営体制整備

安全確保のため、事故を起こした水先人等に対し、一定期間の業務停止等の適切な措置が速やかに行えるような体制を整備することが必要である。

2. 安定的な水先人供給体制の整備のための視点

日本人船員の減少が見込まれる中、安定的な水先人の供給体制の整備を行う必要があり、これに対応できる業務運営体制とすることが重要である。

(1) 新たな供給源の創出と、それに対応した業務運営体制整備

日本人船員の減少に対応した水先人の供給源拡大が必要であり、等級制の導入などにより免許制を見直すとともに、安全性の確保に留意した養成・試験システムの構築を行い、経験や技能に応じた修業・訓練が行われ、適正な能力を有する水先人が安定的に供給されるシステムを構築する必要はないか。この場合、当該システムが効果的に運用できるような体制を整備することが必要である。

(2) 業務限定付きの免許受有者のステップアップが可能な業務運営体制整備

新たな供給源創出のために導入が検討されている等級制免許に関し、業務限定が付された免許受有者が、無限定の免許を取得するためには、

一定の水先業務経験を積む必要があることから、これらの業務限定が付された免許受有者が順調に水先業務経験を積めるような体制を整備することが必要である。

(3) 小水先区の体制確保のための業務運営体制整備

いわゆる小水先区を念頭に置いた場合、特に後継者の確保が難しいことから、後継者の確保・育成が図られる体制を整備することが必要である。

(4) 適切な再教育等が可能な業務運営体制整備

事故を起こした水先人等に対し、研修等による十分な再教育等が担保されるような体制を整備することが必要である。

3. 水先業務運営を透明で効率的・公平で合理的なものにするための視点

水先業務運営のあり方については、透明性・公平性・効率性・合理性の向上等を図る必要があり、これに対応できる業務運営体制とすることが重要である。

(1) 透明で効率的な業務運営体制整備

水先料金はユーザーの負担であることに鑑み、業務運営について、透明性・効率性を高めることができる体制を整備することが必要である。

(2) 公平で合理的な業務運営体制整備

水先業務の公的な役割に鑑み、業務運営について、公平性・合理性を高めることができる体制を整備することが必要である。

(3) 任意区の維持・運営のあり方と調和のとれた業務運営体制整備

いわゆる任意区の業務運営体制の整備に関し、「強制制度」に関連しない制度の基本的な部分については、任意区にも適応できる制度とし、全国的に整合性のとれたものとするのが適当である。

(4) 合理的な料金設定に資する業務運営体制整備

水先業務の公益性に留意しつつ、市場原理にできる限り委ねることを原則としつつ、以下のような点に配慮した合理的な料金設定制度とす

ることを念頭に置き、これと効果的に連動する体制を整備することが必要である。

- ① 業務運営主体の創意工夫や自主性が発揮できるものであること。
- ② 行政の関与は、公益的なサービスとしての対価のあり方に配慮しつつ、必要最小限のものとする。
- ③ 地域毎のコスト差を反映できる合理的な仕組みであること。
- ④ コストの標準化等で合理化を促し業務運営の効率化につながるものであること。

(2) 水先業務実施主体の法人化等について

1. 引受主体の法人化を認めることについて

- (1) 水先業務は、個々の水先人が有する知識・技能等をベースに、個々に船舶に乗り込んで目的地まで安全かつ効率的に導くといった業務形態で行われ、水先免許制度は、このような水先業務を行う水先人が必要な知識技能を有することを国が確認することにより安全確保を図ろうとするものであることから、免許の対象は、制度上個人が前提となる。
- (2) その場合であっても、水先業務運営主体の法人化に関しては、水先制度の目的である安全確保等の観点のほか、業務運営の効率性、合理性等を勘案して以下のような整理が適当であると考えられる。
 - 各水先人が任意で法人を設立し、法人として引受主体となることを認めることについては、「そのような法人を設立し、法人が引受主体となることについて、一定の社会的効用があると考えられる場合には、一定の要件を満たすことを条件に認めることも可能ではないか」と考えられる。このような考え方に立つと、水先人が法人を設立して船社との関係で当該法人が契約主体となり、法人として業務を遂行する責務を果たすこととすれば、次のような効果があると考えられることから、法人形態による業務の遂行を制度として認めることが適当であると考えられる。

イ、ユーザーに対する責務の確実な遂行の確保
ロ、業務運営や経理内容の透明化

ハ、効率的な業務実施の促進

○なお、引受主体の法人化を義務付け、個人事業主の形態での業務遂行を禁止することについては、水先業務自体の性格、一身専属的な免許制との関係等を考慮した上、上記法人化の理由を勘案すると、法人化を義務づける程の合理性はないと考えられることから、法人化の義務付けは困難であると考えられる。

○また、当該引受法人を1個に限定するか否かについても、現在の水先業務引受主体たる個人事業主は既に制度上複数存在しており、今般、新たに認める当該引受法人についてもこれを1個に限定する合理性はなく、当該引受法人を1個に限定はしないこととすることが適当であると考えられる。

2. 法人化を認める場合における法人形態等

引受主体の法人化については、以下の要件を満たすものであることを前提として認めることとすべきである。

○法人の形態は、水先人を構成員（社員）とする人的組織体でなければならないこと。（これは、雇用方式を基本とする組織体によると、労働争議権の行使等により引受義務の履行が担保できなくなる事態の発生が考えられるため、これを回避する必要があると考えられることによるものである。）

○賠償責任については、第三者に対しても有限責任を主張できること、又は、保険等でカバーできること等、当該法人全体の業務停止が避けられるものであること。（これは、法人が無限のあるいは膨大な賠償責任を負った場合において、法人の資産を売却すること等により対処せざるを得なくなり、業務の遂行に支障が生じ、引受義務の履行ができなくなる事態の発生が考えられるため、これを回避する必要があると考えられることによるものである。）

○法人の設立、兼業・出資のあり方、社員（構成

員）資格、法人の合併・解散等に関し、所要の規制等が必要であること。（これは、法人の業務遂行能力確保、業務運営の適正化確保が必要であると考えられることによるものである。）

3. 水先人会の機能の整理と今後のあり方

水先業務の運営について見ると、直接業務を行う場面と、業務支援のための諸活動（船社からの申込受け、業務に要する施設（水先艇等）の整備、料金収受等）に分けられる。

これらのうち、後者の業務支援のための諸活動については、その円滑かつ確実な実施が水先業務自体の的確な実施の確保に資するものであることから、現在、水先人会を設けて実施することとされている。

このような水先人会の機能について、水先業務運営主体の法人化を制度的に認めることとする場合、どのように影響するかを整理する必要があると考えられるので、以下のとおり考え方を整理した。

(1) 現在の水先人会が担っている機能

現行の水先人会が担っている機能を分析すると次の3つの機能に整理できる。

○取次窓口機能

船社からの水先要請の受け付け・水先人への業務配分

○業務実施共同体機能

水先艇、水先艇留置施設、水先人待機所、通信機器等の保有・管理

○その他

会員間の連絡、修業生の受け入れ等

(2) 水先業務引受主体の法人化に伴う変化

～業務実施共同体機能の水先人会からの分離～
前記1. 及び2. のとおり、業務運営や経理内容の透明化、効率的な業務実施の促進という狙いから、水先業務引受主体の法人化を図ることを認めることとするが、これを前提にすると、水先業務引受法人が設立された水先区においては、水先業務実施に直接必要な業務実施共同体機能は、実際に業務を実施する各引受法人が持つこととする

ことが、業務運営や経理内容の透明化を図り、効率的な業務の実施に努める観点から、適切であると考えられる。

したがって、制度的にも、各引受法人が当該業務実施共同体機能を保有できるようにすべきであり、現在の水先人会から当該機能を分離することを可能とすべきである。

(3) 取次窓口機能の必要性

① 水先業務引受主体の法人化に拘わらず取次窓口機能が必要であることについて

前記のとおり、業務実施共同体機能については、各引受法人等に移管することが可能であるが、水先人会の機能のうち取次窓口機能については、以下の理由から、これを各水先区ごとに一つに限って置くこととすべきである。

イ. 水先業務引受の円滑かつ確実な確保

例えば、次の a・b に掲げるように、制度上は水先業務引受主体が法人と個人の複数併存や個人のみの場合もあり得るので、実態上、どのようなパターンとなっても、水先業務の引受義務の履行が円滑かつ確実に確保されることが必要である。

このため、船舶の側と水先人及び引受法人の側との間にたつて、各水先業務引受主体が円滑かつ確実に水先要請を引き受けることを可能とする機能を維持することが不可欠であり、かつ、このような機能がなければ引受義務が課されている引受主体（引受法人及び個人事業主たる水先人）の24時間365日の応召義務を確実に果たすことができなくなり、制度として不完全なものとなること。

a. 複数の引受法人及び個人事業主たる水先人が併存し、各々の引受主体が独自の引受体制を組むことになる中で、24時間365日の要請に対して確実に引き受けを行うことのできる引受主体に円滑に業務を引き受けさせることは困難となるので、船舶の側と水先業務引受主体の側との間にたつて、各水先業務引受主体が円滑に水先要請を引き受

けることを可能とする機能を維持することが必要であること。

b. 個人事業主たる水先人は、24時間365日の要請に応じることは不可能であるため、船舶の側と水先人の側との間に立って、個人事業主たる水先人も円滑に水先要請を引き受けることを可能とする機能を維持することが必要であること。

ロ. 特定の船社への不利益取扱いの防止の観点

特定の船会社との専属的な契約を認めると、長期契約が結ばれ、他の船舶の引き受けが常に拒否される事態に成りかねず、結果として、その他の全船舶にとって、水先サービスの提供を円滑かつ確実に受けられなくなるので、そのような事態の発生を予め防止しなければならないこと。

ハ. 水先人会の取次窓口機能の必要性は、制度発足時と変更が無いこと

制度上、取次窓口機能を有する水先人会を1水先区に1個に限り設置するとの規定は昭和39年改正で導入されたものであるが、新たに水先引受主体の法人化を認める場合においても、制度上、複数の水先引受主体が併存する可能性や個人事業主たる水先人が存在する可能性があるため、水先人会を置く意義は今般の見直し後においても、昭和39年当時から変化しておらず、この点からも引き続き共同の取次窓口機能を確保する必要があること。

② 取次窓口機能の充実の必要性

水先業務の引受法人を認めること及び等級別免許制を導入することに対応して、複数の引受法人内部の水先人や、複数の個人事業主たる水先人を、保有資格のグレードに併せて適切に組み合わせて業務体制を構築することが、円滑な引受を確保するためには必要不可欠であり、取次窓口機能は、これらの点について、各引受法人の実情を把握した上で業務の円滑な引受を行わせる観点から行使されるべきであり、この意味で、取次窓口機能の必要性は従前に増して一層高まることとなる。

さらに、同一湾内の複数水先区の取扱いにおいて、同一湾内の複数の水先区を統合する場合、例えば経過措置等として免許に従前の免許範囲の限定を付すことが考えられるが、その場合においては、免許のグレードの外に、地理的限定が付されることとなり、取次窓口機能の必要性はさらに一層高まることとなる。

(4) まとめ

以上より、水先業務引受主体の法人化を認め、業務実施共同体機能を各水先引受法人に移管することは可能であるが、引き続き複数の引受主体が制度上存在し得ることから、取次窓口機能は、各水先区毎に一個に限って引き続き置くことが不可欠である。

このような措置を講じることにより、各水先区毎に全体として水先業務が円滑かつ確実に各引受主体において引き受けられることとなる。

【論点2】水先業務品質管理の向上に向けた仕組みの導入

みの導入

(1) 水先業務サービスの質の向上を図る必要性

○論点1で整理したとおり、安全の確保とともに、ユーザーに対する責務の確実な遂行、効率的で透明な実施の確保等を図ることを狙いとして、水先業務の引受主体の法人化を認めることが適切であるが、この場合においても水先業務の実態や水先免許の性格から、個人事業主の存在も否定できないこと等に鑑み、円滑かつ確実に引受が行われるよう、水先区における「取次窓口機能」の維持が必要である。

○したがって、各引受主体による安全な業務の遂行に万全を期すとともに、ユーザーに対する責務の確実な遂行や効率的で透明な業務運営を図り、かつ、全ての船社にとっての円滑かつ確実な引受の履行を確実に担保することが、制度改革全体のキーポイントとなるものと考えられる。

○各水先引受法人や各水先人の水先業務の品質管理、取次窓口業務の適正実施の確保、事故原因の究明や事故を起こした場合の適切措置を確保

するための仕組みについては、その公益的見地から、最終的には国の関与による指導監督権により担保する必要があるとしても、まずは、専門知識を有する水先人による自主・自律的な機能により確保することが肝要である。

○このため、水先業務の適正な運営を確保するためのシステムのあり方について、当事者たる水先人による自主・自律的な仕組み及び国の関与のあり方を含め、以下のとおり整理することとする。

(2) 業務品質管理、取次窓口業務の適正実施を確実に行うためのシステムのあり方

1. 個々の水先人の知識能力レベルの確保による

業務運営の適正確保

(1) 試験・免許の過程における知識能力の確保

水先制度は、専門の知識能力を有する個々の水先人が船舶に乗り込み、船舶交通の安全確保等を図るものであることから、制度の基盤として、個々の水先人の安全に関する知識能力が担保されていることが重要である。

このため、水先人になろうとする者に対し、試験・免許による知識能力の確認を行い、船舶のきょう導を安全に実施することのできる知識能力を確保することが、水先制度として不可欠であり、また、この試験・免許制度の適確な運用こそが、水先業務の品質管理の確保に向けた最大の前提となるものである。

また、今般、水先人供給源の拡大を図るために、水先人資格要件の緩和を行う場合にも、養成教育の新たな仕組みを構築して、その充実強化を図り、水先人に求められる安全レベルに関する知識能力の確保を図ることも重要な課題である。

なお、水先人乗船中の船舶に関する事故及び事故に至るおそれのある事象が発生した際には、それらの情報を収集・分析し、再発防止策を含め安全向上につながる対策を講じ、個々の水先人の安全レベルの向上にフィードバックするよ

うな仕組みを検討することも重要である。

(2) 免許更新時における知識能力の確保

一方、水先人となった後についても、免許の更新制の機会をとらえ、変化・進展の著しい航海機器、船舶その他の関連動向等に関する知識能力の付加・向上を図ることが必要であるため、免許更新時における研修制度を導入し、こうした知識能力の習得を図ることが適当である。また、これらの変化の速度に併せ、免許更新期間を短縮化すること等も視野に入れて、水先人の知識能力の充実強化を図ることを検討することが適当であると考えられる。

2. 水先業務の引受主体の法人化による業務運営の適正確保

水先業務の引受主体については、これまでの懇談会の整理において、安全で効率的な業務の実施、ユーザーに対する責務の確実な遂行、透明な業務運営の担保を図ること等の効用が得られるため、法人化することを認めることが適当とされ、第8回の懇談会においては、水先人側からも水先業務の引受は法人によることを原則とする旨の表明がなされている。

したがって、引受主体の法人化によって、法人としての責務を発揮して、水先業務の品質の維持・向上が図られるものと期待される。

3. 自主自律的な仕組みの構築による業務運営の適正確保

(1) 各引受主体における業務の適正な運営の確保の必要性

個々の水先人の安全レベルに関する知識能力の確保については免許制により、また、水先業務品質の維持・向上は引受主体の法人化によって一定程度の担保が期待される場所であるが、個人事業主としての業務形態も否定できないことから来る制約や、一水先区に一つの引受主体しか存在しないこともあり得ることから来る制約もあって、各引受主体における適正な業務遂行の確保が十分なものとならない可能性を

否定できないと考えられ、これらについて適確な対応を講じる必要があると考えられる。

また、引受主体間での業務品質が大きく異なる事態や、水先人が事故を起こした場合の対応措置についても、同一内容の事故にもかかわらず、引受主体によって処分等の内容が異なる事態も考えられるなど、引受主体の法人化のみによって業務運営の適正さを確保することには限界があるとも考えられる。

このため、各引受主体を包括した横断的な業務の適正な運営の確保を図る仕組みを構築する必要がある。

(2) 取次窓口機能に関する業務の適正実施の仕組みの必要性

個人事業主たる水先人や複数の引受主体の存在が否定できないこと等の中で、水先業務の引受義務の円滑かつ確実な履行を担保するためには、取次窓口機能によって、水先業務の引き受けについての調整を図ることが必要と整理されたところである。

取次窓口機能を担う新水先人会における業務は、その性質上、確実な実施が必要であるとともに、公正公平であって、円滑かつ効率的に実施する必要があるため、その業務の適正実施に向けた仕組みを構築する必要がある。

また、取次窓口機能を担う新水先人会と各引受主体との関係においても、新水先人会において取り次いだ業務の引き受けについて引受主体が確実に履行する仕組みや、両者の関係のあり方についての整理などが必要となる。

(3) 一元的な自主自律的機能の発揮による業務運営の適正確保

前記(1)及び(2)のとおり、引受主体及び取次窓口機能を担う新水先人会における業務の適正確保に向けた仕組みを構築することが必要となるが、これについては、前回の懇談会における整理のとおり、「最終的には国の関与による指導監督権により担保する必要があるが、まずは、専門知識を有する水先人による自主・自律的な機能により確保」することが適当であり、自主・

自律的な取り組みにより、弾力的・機動的に対応できるような仕組みが必要である。

こうした自主・自律的に適正確保を図る仕組みとして、他の資格制度においては、当該資格者により全国的な適正化団体を設け、当該団体の会員たる資格者、引受法人等に対して、会則等により品位・品質の確保、会員に対する処分など一元的な指導、監督等を実施しているところである。

このため、専門知識を有する水先人においても、自主自律的な業務の適正確保を図るためには、これらの例にならい、全国的な適正化団体を設け、引受主体、取次窓口機能に対し、全国一元的にその適正確保が図られるような仕組みを構築することが適当であると考えられ、これにより、全国の水先業務について、一定レベル以上の品位・品質の確保、サービス提供の確保等が期待される。

なお、当該適正化団体の活動による各引受主体の業務遂行への影響、免許を受けた水先人の地位の重要性等をも勘案すると、適正化団体における公正な業務の遂行・透明性の確保、ユーザー(船社)、荷主等の利便性や社会的公益性への配慮、処分対象者の権利保全等も重要であることから、全国的な適正化団体の構築に当たっては、これらについても留意する必要がある。

4. 国の関与による業務運営の適正確保

前記3. のとおり、水先業務の適正な運営の確保に向けた仕組みについては、まずは、専門知識を有する水先人による自主自律的な機能として全国一元的な仕組みにより、その効果の発揮が期待されるものであるが、国においても、水先業務の公益的な意義の重要性に鑑み、引受主体、取次窓口機能を担う新水先人会、全国的な適正化団体に対し、規制のあり方の観点、官と民の役割分担の観点を勘案しつつ、必要な範囲内において関与することができるようにすることが必要である。

(1) 法人たる引受主体に対する国の関与

これまでの懇談会において、引受主体の法人

化を認める場合であっても、各法人の業務の円滑かつ確実な遂行を図る上では、次のような要件を満たすことが不可欠とされており、これらの担保を図るため、引受主体に対し必要な範囲において国が関与する必要がある。

- 法人として引き受け、契約責任を負うに値する体制(法人としての意思決定体制等)が構築されていること。
 - 法人に属する各水先人が、その有する知識能力等を発揮して個々の業務遂行に際しての適切な環境整備(連絡体制、水先艇等の整備その他の業務実施共同体機能の円滑な発揮)がされていること。
 - 水先人を構成員(社員)とする人的組織体であること(雇用方式を採用しないことで労働争議権の行使等を回避し、引受義務の履行を確保すること。)
 - 法人として第三者に対して賠償責任を負うような場合に備えた措置(保険の付保、賠償資力を担保するための資金の確保策等)がとられていること。
 - 特定のユーザー、船社に偏することなく、あまねく公正に業務を遂行する体制が構築されていること。
 - 引き受け義務の履行が確保できるような法人の業務遂行能力、業務運営の適正化の確保等のため、法人の設立、兼業・出資のあり方、社員(構成員)資格、法人の合併・解散等に関し、適切な措置・手続きが講じられていること等。
- ※なお、他の資格制度における引受主体法人(弁護士法人や監査法人等)に対する国の関与の例としては、次のようなものがあり、これらも参考にしつつ、必要な措置を講じる必要がある。
- 設立関係(設立の認可、届出、登記等)
 - 社員資格(資格者、人数)
 - 定款(認可、届出)
 - 業務制限(利害関係者の業務引受制限、実施できる業務範囲の制限)
 - 財務諸表の提出

○解散・合併の制限（要件、認可）等

(2) 取次窓口機能を担う新水先人会に対する国の関与

取次窓口機能を担う新水先人会に対する国の関与については、前記3.(2)のような事案に適切に対処できるよう、水先人の自主自律的な機能として業務運営の適正確保を図る等の措置を講じることが必要であるが、それらが十分でない場合等に備えて、国としても、必要な範囲で関与することが適当である。

(3) 全国的な適正化団体に対する国の関与

全国的な適正化団体については、引受主体及び取次窓口機能を担う新水先人会に対する指導・監督の権限を有するものになるものと考えられるが、当該適正化団体が、その設置趣旨に照らし、的確かつ公正に活動することを担保する必要がある。

これについては、適正化団体の設立の手続き、構成員たる水先人を拘束することとなる会則設定やその他の意思決定の手続き、会計処理の手続き等に関し、適切な処理が行われるよう、国として、適確に関与する必要がある。

また、適正化団体に求められる機能が各引受主体の業務遂行に与える影響や、適正化団体の透明性の確保の必要性等を勘案し、例えば適正化団体における懲戒基準や処分内容の公表、処分に対する不服審査手続の整備等についても、必要な措置を講じる必要がある。

※なお、他の資格制度においても、会則の認可、総会決議報告、財務諸表の提出、総会決議の取り消し、役員解任命令等について国が関与するとともに、近年においては処分内容の公表等の措置を新たに講じており、これらも参考にしつつ、必要な措置を講じることが適当である。

(4) その他、水先業務の適正な運営の確保のために必要な国の関与

① 品位等に係る国の関与

現行の水先法においては、水先人の業務上の怠慢・技能拙劣・非行があったとき、水先

法又はその処分に違反したときは、国土交通大臣は、免許の取り消し、業務停止、戒告をすることができることとなっているが、引受主体の法人化に当たっては、当該法人に所属する水先人がこれらに該当することになった場合には、個々の該当水先人に対してのみならず、当該法人に対しても、国による業務停止、戒告、改善命令等が発動できるよう措置することが必要となる。

② 業務実施に係る国の関与

現行の水先法においては、国土交通大臣は、水先人が水先業務を行うに当たり、利用者の利便を阻害している事実があると認めるときは、水先業務用施設の改善その他水先業務の円滑な遂行を確保するために必要な命令をすることができることとなっているが、引受主体の法人化に当たっては、こうした業務改善命令に関し、当該引受主体法人に対しても、発動できるよう措置することが必要となる。

③ 水先業務遂行中に発生した事故に係る国の関与

水先業務遂行中に発生した事故に係る国の関与については、【論点3】水先人の責任及び水先引受法人の責任の項において、事故を発生させた場合における水先人及び水先引受法人の行政上の責任の追及のあり方として、整理するところによることとする。

④ その他

その他、水先引受主体、取次窓口機能を担う新水先人会、全国的な適正化団体に対しては、その業務の適正確保が図られているかを担保するため、一般的監督規定である、報告徴収権、立入検査権などにより、必要に応じて国の関与を図る必要がある。

【論点3】水先人の責任及び水先引受法人の責任

現在、水先人と船長の関係については、水先人は船長の助言者であると整理されており、また、水先人の責任を一定範囲で限定して取り扱ってい

るが、これらについて、どのように考えるか等について、以下のとおり、整理することが適当であると考えられる。

(1) 船長との関係

水先行為の性質については、以下に掲げる点を踏まえると、引き続き、船長に対する「助言」と整理することが適切であると考えられる。

○船長等が負っている義務については、条約上、水先人の乗船によって変化しないことが国際的に決められている。

- STCW 条約上、水先人の乗船により船長等の責任が解除されず、むしろ、乗組員に水先人の監視等の義務を課している。水先法においても同様である。
- 船長の職務は国際法上も国内法も、船舶所有者の代理人であり、当該船舶での最高の指揮命令権を有することが前提となっている。
- 船長が負う義務としては、STCW 条約上の航海計画、航海当直に関する義務、船員法上の狭水道等通過時の指揮義務等、商法等民事上の損害賠償責任等がある。

○水先人は船員ではなく、また、船長を指揮する立場にも、船長を最上位とする船内指揮命令系統下にも無い。

○海外の水先制度においても、船長との関係では、助言者としての扱いがなされている。

(2) 水先人及び水先引受法人が負う責任

船長が、水先人による助言に従って船舶を運航したにかかわらず、事故を発生させた場合における水先人及び水先引受法人の責任については、以下のものが挙げられる。

1. 民事上の責任

(1) 現行の民事上の責任に関する取扱い

○現行の水先約款においては、水先人の過失の場合にあっては水先料金相当額を、水先人の故意・重過失の場合にあっては損害実額を、水先人が負担することとされている。

○そもそも、水先人の助言に従い船舶を運航したにかかわらず、事故が発生した場合に考えられる水先人に対する民事上の請求権としては、民法上の不法行為責任と債務不履行(不完全履行)責任が考えられる。

○いずれの場合も、水先人の民事上の賠償責任の有無を判定するに際しては、船長が負う運航に関する責任と助言である水先人の行為の性質を踏まえた上で、水先人の行為と事故による損害との相当因果関係の存在が論点となるが、具体的な訴訟事案が存在せず、確立した法解釈は存在していない。

○仮に、上記相当因果関係があるとされた場合に備え、現行約款においては、「船長又は船舶所有者は、…水先人の業務上の過失により…生じた損害については水先人の責任を問わない」とされているところであり、船長との関係では、当該約款に従い水先人は船長に対する民事上の責任を負わなくて済むこととしている。

○一方、第三者との関係については(例えば、事故に伴い第三者に損害を生じさせた場合)、水先人の故意・過失の存在及び行為と損害との相当因果関係が認められれば、水先人の民事上の責任は免れないものとなりうる。

○この点については、現行約款においては、「船長又は船舶所有者は、…水先人の第三者に対する債務…については、水先人にこれを補償する。」こととされ、水先人が第三者に対して民事上の責任を負う場合に備えた措置を講じている。

○このような中で、水先人の責任自覚を通じた水先人の業務の品質向上等を図る観点から、約款のあり方を含め、議論を進めることが必要である。

(2) 民事上の責任に関する課題等

法人が引受主体となった場合の当該法人の責任に関しては、「法人が賠償責任を負うとすると、場合により、最終的には水先業務施設を処分して賠償責任を果たさざるを得ないことになり、事業の継続性を阻害し、引受義務との関係で問

題があるのではないか。」との課題が挙げられるところである。

すなわち、水先行為により負う可能性がある責任の規模については、水先人の責任にも適用される船主責任制限法により一定の制限が行われることとされているが、このような水先人の責任の制限がなされた場合でも、20万トンの船の場合を想定すると、最大で約100億円の責任を水先人が負わされる可能性は否定できない。この場合、業務実施に当たった水先人本人が当該責任を負うこととなった場合において、引受主体となる法人が責任を負わされることがあり得るか否か、法人が当該責任を負わされる場合において、上記の提示論点にある問題を発生させないようにするためにどのような措置を講ずるかを検討する必要がある。

(3) 民事上の責任に関する課題等に関する考え方

(2)で述べた、引受主体となる法人が責任を負わされることによる課題に関する考え方として、当該法人の負う責任を一定範囲内に制限する考え方があり、この場合、水先業務の引受主体たる法人と船主との間の責任関係については、約款等で一定の賠償の制限を行うことは可能であるが、一方、水先契約の当事者以外の第三者との責任関係については、約款で予め定めて制限することは不可能である。

このため、当該法人と船主との間で、損害に関する責任については、船主が第一義的に責任を負うことを約款等で規定するとともに、そのような規定に拘らず船主が責任を果たせない場合（例：船主の倒産等による賠償能力不足等）に備えた措置を講じ、当該法人が引受義務の履行を安定的に行える体制を講じる必要がある。さもなければ、引受義務を果たせないことに伴い、船舶交通の安全への影響が生じるのみならず、強制水先制度における船舶に対する水先の強制というシステム自体が機能しない事態を来しかねない。

このような観点から、水先を引き受ける法人を認める場合において、法人や水先人の責任を

一定範囲にとどめる方策を講じることが不可欠であり、具体的には、例えば、

- 水先人の責任を有限とする旨の第三者への対抗措置
- 水先を引き受ける法人への保険の付保義務
- 水先を引き受ける法人を利用する場合の船舶への保険の付保義務
- 水先人の賠償資力を担保するための資金の確保策

などの第三者に対する賠償資力を担保するための仕組みを構築することが必要であると考えられる。

2. 行政上の責任

(1) 現行の行政上の責任に関する取扱い

- 水先人が業務を行うにあたり、怠慢、技能が拙劣、非行、法律等の違反の事由があった場合、国土交通大臣は、交通政策審議会の意見を聴取して、水先人の免許取消、業務停止、戒告といった処分を行うことができる。
- 海難審判法による海難が発生した場合には、国土交通大臣は上記処分を行わず、海難審判により処分の有無・内容が決定される。
- 以上のとおり、行政上の責任については、水先人は責任を負うこともあり得る制度となっているところである。

(2) 行政上の責任に関する課題等に関する考え方

① 問題の提起

海難に係る水先人の処分についてのこれまでの議論としては、海難事故には即座に対応（迅速な処分）すべきであるとの意見や海難審判によらず機動的な行政処分の発動を求め意見が出されているところである。

② 対応策

上記①の問題提起の背景には、例えば、水先人が事故を起こしても数日後には当該水先人が事故を起こした船舶と同種の船舶において水先業務を実施する事例があり、これを問題視する考えがあるものと思われる。

これについては、下記のとおり、水先人の関連する海難審判の迅速化（下記イ）や引受

法人に対する処分の実施（下記ロ）とともに、水先人の総体としての自主・自律的な機能により、海難を起こした水先人に対して、海難審判の結果を待たずに迅速かつ機動的に業務停止等の処分を行い、再発防止に向けた取り組みを講じる（下記ハ）こととすれば、水先業務引受主体の法人化とも相まって、ユーザーに対する責任体制の確立としては十分なものとなるとの評価ができるものと考えられ、これらの具体化に向けて更に検討を進める必要がある。

イ. 海難審判の迅速化の働きかけ

海難審判については、受審人の尋問を中心に慎重な手続きを経て正確に原因究明を行い、適確に処分を行おうとする観点から、一定程度の期間が必要になることはやむを得ないとも考えられるが、水先人の関連する海難については、早期に原因を究明して、当該水先人の処分を厳正に行うとともに、当該原因を踏まえた適切な再発予防措置が講じられることが、船舶交通の安全確保に直結する水先業務の適正な運営の確保に不可欠である。

このため、今後、水先人の関連する海難についての迅速な審判が実施されるよう、海難審判庁に対して、その努力を促して行くことが適切であると考えられる。

ロ. 引受法人に対する処分

海難審判の処分の対象者と法人たる引受主体との関係について、海難審判は、受審人の尋問等をもとに直接的な海難発生原因の究明を行うにとどまり、免許を有する実行行為者に対して免許取消等の懲戒処分はできるものの免許を有しない法人たる引受主体にまでその対象とすることはできないと考えられる。

したがって、海難審判庁の意向を聴しつつ、当該海難を発生させた水先人を構成員とする引受主体に係る原因の追及を如何にすべきかについて整理するとともに、当該引受法人に対して行政処分を講じる必要がある場合における取扱いに関しても、現行海難審判法上の

勧告の効果を見極めつつ、国土交通大臣による処分を行うための仕組みのあり方について整理することが適当である。

ハ. 適正化団体による機動的な処分

海難発生事案に係る水先人及び水先引受法人に対しての機動的な処分については、海難審判手続きと併行して、水先人の全国的な適正化団体における自主・自律的な機能として、他の資格者制度を参考にしつつ、海難を起こした水先人及びその所属する引受法人に対して、迅速かつ機動的に、免許制度上の制約に支障のない範囲内において業務範囲の制限や一定期間の業務停止等の処分を講じることができるよう、その実施体制を構築することが適当であり、また、こうした海難発生事案についての再発防止策を講じるため、当該適正化団体において研修等によりフィードバックするような仕組みを併せ講じることが肝要である。

3. 刑事上の責任

業務上過失往来妨害罪等、所定の刑事手続きにより、刑事上の罰則の有無が決められることとなる。その意味で、刑事上の責任については、水先人は責任を負うこともあり得る制度となっているところである。

刑事上の責任に関しては、水先を引き受ける法人を想定した場合、法人自体の責任、両罰規定のあり方等についても検討する必要がある。

【論点4】水先業務運営の効率性の向上について

(1) 業務運営の効率化向上のあり方

利用者サービスとして相応しい業務運営を確保する観点から、水先業務運営について効率化を図ることができる仕組みを確立する必要がある。

これについては、前記のとおり、引受主体の法人化を認めることとし、これにより、ユーザーに対する責務の確実な履行とともに、透明性ある業務運営、経理内容を実現することと相まって、引

受主体における効率性の向上にも資することが期待される場所であるが、さらに、同一湾内複数水先区の統合を図ること及び水先料金の設定のあり方を見直すことによって、業務運営の効率性の向上を図ることが適当である。

(2) 同一湾内複数水先区のあり方（三大湾内における水先業務の一元化）

東京湾内、伊勢三河湾内及び大阪湾内のいわゆる三大湾における複数水先区の取扱いについては、次のとおりとして整理することとする。

○三大湾における複数水先区については、いわゆるベイとハーバーの水先区を統合することとする。

これにより、一人の水先人が湾口から港内まで通して業務を行えるようになり、湾内での水先人の乗継ぎが解消され、運航能率の増進に資するとともに、船舶交通の輻輳した湾内での乗継ぎの解消による船舶交通の安全の向上や、乗継ぎに要する水先艇の運用減少を通じた業務の効率性の向上が図られることとなる。

○具体的に統合する水先区については、その目的及び合理性を勘案し、次のとおりとする。

- 東京湾内：東京水先区、東京湾水先区及び横須賀水先区
- 伊勢三河湾内：伊勢湾水先区及び伊良湖三河湾水先区
- 大阪湾内：阪神水先区及び大阪湾水先区

○なお、同一湾内複数水先区の統合に当たっては、水先人の専門性の低下が問題とならないようにするため、個々人の能力に応じて、必要な場合には免許に地理的範囲による限定を付すことができる仕組みを導入することとする。

これにより、今後、水先人の供給源を拡大する中で、新たに水先免許を取得しようとする者に過大な負担を課すことの回避にも資することとなる。

○また、現行免許者に対しては、経過措置として、当該有する水先免許については現行の水先区に

よる地理的範囲の限定をした上、なお有効なものとして引き続き認めることで対応することとする。

(3) 水先料金規制の緩和（省令料金制度の廃止）

現在の水先料金については、全国一律に国が省令で定めることとしているが、業務の効率性の向上の観点も勘案し、次のとおり、これを見直すこととするのが適当であると考えられる。

新たな料金制度としては、以下の1.～3.の考え方に則り、国が一律に定める現行の省令料金制度を廃止し、コストの適正な設定を図りつつ、標準化を図ることにより、その効率性向上を促すとともに、サービスの対価として公平で合理的なレベルに設定されるものとする。

この場合において、料金設定に関する透明性を確保するためにも、料金設定者の説明責任を十分に求めることが可能な制度とすべきであり、この観点から、設定しようとする料金を国が認可するシステムへ移行することが適当である。

1. コストを適確に反映する料金制度

昭和24年の現行水先法制定以来、料金については、省令でこれを定めることとし、具体的には、全国一律に船舶の総トン数及び喫水を標準として単価を算定し、個別のバース等について当てはめ、料金表として定めることとしている。

具体的な料金レベルの設定に当たっては、水先に係るコストの状況（水先艇、事務所の維持費等）を踏まえつつ、諸外国の水先料金の動向を勘案して設定していた。

その意味で、これまでの水先料金は、必ずしもコストのみに着目したいわゆるコスト主義に則った料金ではなく、むしろ、サービスの対価としてふさわしいレベルは如何なレベルのものとするべきか、との見地から設定されるいわゆる応益主義に則った料金といえるものであった。

このような料金制度については、

○完全なコスト主義に則っていないことから水先人の業務効率化が期待できないものとなってい

ること。

○サービス対価のあり方を国が定めることに起因して、サービス享受をするユーザーの意向が反映しにくいものとなっていること。

○コストとの乖離が激しく、結果として水先人の報酬について、そのレベルの適正さを含め疑問が呈されていること。

等の弊害も指摘されている。

今般の制度改革に当たっては、利用者サービスとして相応しい、透明で効率的、公平で合理的な業務運営体制の確立が望まれるところから、料金制度についても、これに相応しいものとする必要があり、このため、コストを適確に反映した料金制度とする必要がある。

この場合において、具体的なコスト算定に当たっての基本的な指針は、次のとおりと考えられる。

- (1) 水先業務実施主体（引受法人、個人事業主）が業務を行うに際しては、船舶に赴く経費、水先艇の整備・維持・管理、待機場所等の確保に要する経費、海図等情報の把握に要する経費等が発生するところであり、これらについては水先業務が安定的に提供されるようにするため、適確に料金に反映されるよう、これらの経費についても、適正にコストに見込む必要がある。
- (2) 特に、引受主体の法人化に際しては、第三者に対する賠償責任を負う可能性を否定できない中で、継続的な業務遂行を担保し、引受義務の履行の確保に万全を期する観点から、保険等の付保あるいは引受主体による賠償資金の拠出などを要するが、これらの経費についても、適正にコストに見込む必要がある。
- (3) 更に、その他のコストとして、当該個々の水先人の業務運営経費のみならず、各水先区における水先業務サービスの提供が安定的かつ継続的に行われるようにするための経費（例：水先人の養成教育に要する経費）、我が国全体として水先制度が維持されるために必要な経費（例：小水先区維持のための経費）等が挙げられ、これらの経費についても、適正にコストに見込む必要がある。

- (4) また、水先人の報酬については、その特殊な知識、技能等に対する対価である点も考慮し、かつ、水先人の等級免許制の中で、それぞれの等級及びその前提となる資格（例：1級水先人の場合外航船長経験2年超）の状況も勘案し、それらに相応しいレベルで設定することが望まれる。

他方、今後の水先人供給源の不足に対応した水先人後継者の確保を図る見地からすると、水先人の供給源と見込まれる者が水先人となろうとする程度の魅力を感じるものとするとともに、一方で、供給源となる船社等の人事運用等への影響も一定程度配慮したものとするべきである。

2. コストの標準化等により効率化を促す機能を有する料金制度

水先業務運営の効率化を促すため、水先料金の設定に当たっては、ヤードスティック査定等他の公益事業におけるコスト算定方式をも参考にしつつ、全国の水先に関するコストを標準化し、これを用いて料金設定を行うことにより、効率化への意欲が自ずと働くような料金制度とすることが必要である。

3. 公正、公平で業務の公益性に相応しい料金設定とするための料金制度

水先業務の公益性の高さに鑑みると、水先料金について、合理的な理由なく特定のユーザーのみを優遇するものであったり、逆に、特定のユーザーのみに過重な負担を求めたり、また、交渉で料金が決まる不透明なものであってはならず、どの利用者にとっても公正、公平な料金が設定されとともに、料金表により当該料金体系が利用者に予め示され例外がないこと等、料金設定について公正、公平なものとなるよう制度上確保しなければならない。

特に、強制水先区においては、ユーザーに水先人の乗船を義務づけていることから、その料金の性質については公共料金に等しいものとも言え、具体的な料金設定に当たっては、不当な超過利潤

を認めないこととする等、業務の公益性に相応しい料金設定とする必要がある。

【論点5】水先を的確に実施するための人材確保

について

(1) 水先人資格要件の緩和及び等級免許制の導入

1. 日本人船長不足の到来

近年における日本人船員の減少傾向が進展する中で、近い将来（一定条件下での試算では平成21年度以降）において、現在の水先人の供給源である外航日本人船長の枯渇状態が到来することとなり、水先業務の安定的な実施体制の維持確保に支障を来す事態が生じることとなっている。

（なお、上記試算は、現行の水先免許制度を維持し毎年の供給員数も現状の規模程度が必要であることを前提とするものであり、前提次第では変更があり得るものである。）

2. 資格要件の緩和

水先人供給源不足の到来に的確に対処し、水先人の安定的かつ継続的な供給の確保を図るため、水先人の供給源については、船長経験を有しない若年者等にも拡大・多様化を図ることとし、そのため、水先人の資格要件の緩和を図ることが必要である。

3. 等級別免許制の導入

水先人の資格要件の緩和に際しては、当該供給

【水先免許に係るイメージ試案】

等級免許の種類	一級水先人	二級水先人	三級水先人
主な対象者	現行要件（船長履歴）の緩和による拡大	一定の船長・航海士経験者への門戸開放	3級海技士（航海）免許を有する新規卒者等への門戸開放
業務範囲	制限なし	○5万トン未満の船舶 ○但し、危険物積載船は2万トン未満	2万トン未満の船舶（危険物積載船を除く。）
免許取得に必要な経歴等	1級海技士（航海）+（外航）船長経験2年 例：5,000GT以上、沿海区域の船舶の船長として2年	2/3級海技士（航海）+（内航）船長又は航海士の経験2年 例：1,600GT以上、沿海区域の船舶の船長又は航海士として2年	3級海技士（航海）海上経歴は不問（なお、3級海技士免許取得時において、1年以上の実習等の海上経歴を有している）

源の経歴等を勘案した等級免許制を導入することとし、これにより等級に応じて免許取得に要する知識等の内容の程度に差を設けるとともに、業務範囲の制限をすることとする。

各級の等級の種類（等級数）及び免許行使範囲については、概ね次のイメージ試案を基に検討を進める必要があり、さらに、下級免許から上級免許への進級に関する要件等についても、更に今後検討を進めることが必要である。

その場合においては、各等級の主な対象者の経歴や養成教育の内容とも整合を図りつつ、その上で、安全レベルに支障のない範囲内において新規免許の取得時や進級時における負担が過大にならないものであって、かつ、実際的にも水先業務の円滑な遂行に支障が生じることのないようなものとする等が必要となることに留意すべきである。

(2) 養成教育の充実強化

1. 養成教育の充実の必要性

水先人資格要件の緩和を図ることに対応して、緩和をされた要件を満たして水先人となろうとする者それぞれについても水先人として必要な安全レベルの確保・維持を図る必要がある。

このため、水先人になろうとする者に対し、その有する経歴等を勘案しつつ、必要な知識・能力を適切かつ確実に教授し、身につけさせることができるよう、新たな養成教育（現行の水先修業と同様の現場における実務訓練に加え、座学、シミ

ュレータ訓練、社船・タグボート等の乗船訓練などを実施するものをいう。以下同じ。)の仕組みを創設し、その充実を図ることが必要である。

2. 養成教育の仕組み

新たな養成教育の仕組みを構築するに当たっては、次の(1)から(4)の点について十分に留意することが適当であり、養成教育実施主体については、これらについての確に実施できることが可能となるよう、全国一元的に養成教育を実施することのできる主体であることが必要である。

(1) 水先人として必要な知識・技能の確実な習得の観点

- 水先修業に加え、座学、語学、シミュレータ訓練等を効果的に実施すること。
- 全国の水先人のノウハウを一元的に蓄積し、適切に教授できること。
- 最新の船舶機器等の情報動向を踏まえた養成教育を確実に行うことができること。

(2) 効率的な養成教育の実施の観点

- 養成期間の長期化の中で、効率的な養成教育を実施できること。
- 多様な機器での高度な訓練が行え、コスト等の面で効率的に実施できること。
- BRM等のシミュレータ訓練を効率的に行うことができること。
- いわゆる小水先区における養成教育を効率的に行うことができること。
- 各水先区間での対象者の経験等のバランスを図ることができ、特定の水先区に多大な負担を課すことがないこと。

(3) 養成教育実施の的確性の確保の観点

- 社船・タグボートの訓練を船社等に対して的確かつ円滑に委託できること。
- 小水先区の水先人の確保、水先区間の水先人の流動化のため、特定の水先区のみならず、幅広い知識・技能等の教授ができること。
- 水先修業生の選考の不透明性を改善し、また、船社における船員の人事運用との関係の問題を生じさせないこと。

○水先業務の公益性から、特定の船社等の影響を受けず、公平かつ公正であって安全確保に向けた使命感や強い意志を働かせられる養成教育ができること。

(4) 計画的な養成教育の実施の観点

- 全国の見地でのバランスを勘案して需要を適確に見込むことができ、養成教育計画を適確に策定できること。
- 養成教育計画の策定に当たり、船社、海技関係教育機関等との調整を的確かつ一元的に行うことができること。

3. 全国一元的な養成教育機関における養成教育計画の策定と関係機関(船社、水先人会等)との調整の仕組み

養成教育計画については、今後の限られた供給源の中から水先需要に見合ったものとするのが重要であり、さらに、等級免許制の導入による各等級別の水先人の存在や特に下級の者の養成教育期間の長期化が前提となる中では、全国的な見地からバランスがとれたものが必要であるとともに、主な供給源を担う船社や海技関係教育機関、水先人の現場における実務訓練の受入先(取次窓口機能を担う新たな水先人会又は水先引受主体(以下、単に「新水先人会・引受主体」という。))との需給関係に関する調整を的確に行う必要があるため、全国一元的な養成教育機関において適正な養成教育計画を適正な手続きに則って策定する必要がある。

このため、養成教育機関と船社や新水先人会・引受主体等の関係機関との調整を円滑かつ的確に行い、適正な養成教育計画を策定できる仕組みを検討することが必要である。

4. 水先人が有する現場におけるノウハウ(水先人としての知識技能)の活用策

各水先人が有する水先実務における貴重なノウハウや事故・緊急時対応の教訓などについては、これまで具体的なとりまとめがなされておらず他の水先人に適切にフィードバックされていない。

このため、今後の水先人供給源が多様化することに鑑み、養成教育の仕組みの中でこうしたノウハウ等を体系的かつ最新のものとしてとりまとめ、適切に習得させることが効果的で効率的である。

また、こうしたノウハウ等を的確に教授する者は、現場における実務を十分に経験し蓄積している水先人を活用することが必要である。

さらに、このような水先人の活用は、高齢化が批判されている水先人について、そのノウハウ等を活かす場の開拓に繋がるものとも考え得る。

5. 養成教育に要する経費負担のあり方

新たな養成教育の実施に当たっては、適切なリーダーやシミュレータ装置、講義室などの施設・設備が必要であるとともに、適切な能力を有するインストラクター等を確保する必要がある、これらの整備・確保・維持、さらには養成教育を確実かつ適正に実施するに当たっては、所要の運営費用が必要となる。

これについては、そもそも水先修業生の訓練に要する費用を含め、水先の運営に関する費用全般については、これまでも水先料金収入により賄ってきたものであり、今般の制度改革に伴い導入される養成教育システムに係る費用についても、これまでと同様、水先料金としてコストに組み込まれることが適当である。

なお、こうした取扱いは、新しい養成教育の仕組みの効果によって水先人が安定的に供給され、利用者が水先サービスの安定的・継続的な提供を受けることを通じ、その財産である船舶が安全で能率的に運航されるといった利益を享受することに繋がるものであり、当該受益者たる者が水先料金として支払うことは合理的であると考えられる。

(3) 水先人試験制度のあり方

1. 試験の内容等の見直し

現在の試験は、身体検査、第一次試験（筆記）及び第二次試験（口述）により構成され、このうち第一次試験（筆記）については、その中で全国

共通の知識と当該水先区に係る知識とを同時に試験しているため、既に水先免許を有する水先人が他の水先区の免許を取得しようとする場合には、この第一次試験から受験する必要がある。

このため、学科に係る試験については、例えば全国共通部分を第一次試験とし、個別の水先区に係る試験については第二次試験として整理し、水先人が他の水先区の免許を取得しようとする場合には、第一次試験を免除するなどの試験の合理化を図ることが適当であると考えられる。

また、これに併せて、口述試験については、近年において性能が向上してリアルな仮想操船を行うことができる操船シミュレータを活用した試験を導入し、より実地的な試験を実施することを検討すべきである。

さらに、水先人として適正な資質の有無についても、これまで水先修業生の選考の過程で水先人会による面接等によりなされていたところであるが、客観的かつ公正に判定できるよう、適性検査（性格診断テスト）を導入して代替することについても検討すべきである。

その他、水先人資格要件の緩和等に併せ、より的確で合理的な試験の内容となるよう必要な見直しを行うことが適当である。

2. 試験と養成教育との関係の見直し

水先人資格要件を緩和して、新しい養成教育の仕組みを創設するに当たり、試験と養成教育との関係を整理する必要があるが、当該養成教育の趣旨は、水先業務の遂行に必要な知識技能等を的確に身につけさせることにあることから、養成教育については、試験の実施前に修了するという仕組みとすることが適当であると考えられる。

なお、試験の実施前には養成教育の修了を必須とすべきか、あるいは、養成教育を修了することにより試験の一部又は全部の免除をするかどうかなどについては、試験及び養成教育の具体的内容の検討を進めた上で更に両者の関係を整理することが必要である。

3. 修業生選考の問題

現在の水先修業は、水先人試験の第一次と第二次との間に実施されているが、これに関し、現状において次のような問題点がある。

- (1) 水先法上、水先修業生は水先人会との契約を締結した上で各水先区において実務修習をしているため、水先修業生の選考過程において、水先人会の恣意性が働きやすく、これまで水先修業生選考委員会を設けて対応しているところであるが、依然として不透明であるとされている。
- (2) 水先修業は、(1)のとおり水先人会との契約が前提であるため、水先人会の選考の結果、一次試験には合格したものの、水先修業生となることができず、事実上、水先人としての道が閉ざされる事態も発生している。

このため、水先人としての実務修習の機会としての重要な位置付けである水先修業については、公正で透明な仕組みによって適切に実施されることが適当であり、また、試験に合格しているにも関わらず免許取得の道を閉ざすといった事態の解消を図ることができるよう、養成教育の一環として受験前に実施することが適当であると考えられる。

4. 水先人の就業先としての水先区の流動の促進

現在、水先人が他の水先区の免許を取得するには新規の免許取得の手続きを得なければならないが、今後は、水先人資格要件の緩和に伴い、若年者等も水先人の供給源の対象者となり、今後の水先人は就業期間も長期化し、また、ライフスタイルなども多様化することが見込まれることとなる。

このため、水先人の就業先としての水先区について、複数の水先区にわたって容易に変更していただけるようにする等、その流動化の促進を図る観点から、他の水先区の免許を取得する場合には、安全レベルに支障のない範囲において、過大な負担を課すことのないよう合理的な範囲内において、試験の一部免除等の措置を講じることが適当であると考えられる。

【論点6】 いわゆる任意水先区、殊に業務量の少ない水先区における業務運営の維持のための方策等

(1) いわゆる任意水先区、殊に業務量の少ない水先区の抱える問題について

- ① 任意水先区のあり方等については、水先区及び強制水先区の範囲等に関し、別途、部会における検討事項として、引き続き部会における審議が行われる予定であるため、部会での審議結果を踏まえて当懇談会としてのとりまとめを行うべきものと考えられる。
- ② なお、いわゆる任意水先区の中には、少ない業務量の中で、常時の引受体制を維持する必要があることによる課題（辞めたくても辞められない水先人がいること、少ない水先人の容量を超える水先要請が一時的に発生した場合に対応が困難となること等）、少ない業務量に起因して十分な収入が確保できず、当該水先区における水先人となろうとする者の不足を来していること等の深刻な問題があり、これらへの対応を的確に講じなければ、当該水先区での安全確保に支障が生じかねないと考えられるところである。

(2) いわゆる任意水先区、殊に、業務量の少ない水先区における業務運営の維持のための方策について

当懇談会としては、このような問題への対策について、水先区及び強制水先区の範囲に関する考え方の整理と併せて一定の方向付けを行うべきであると考えるところであるが、とりあえず、現行の任意水先区の枠組み（免許制を維持、水先の要否は船長判断に委ねる）を前提に、以下のとおり整理した。

1. 複数免許制の導入

少人数区での水先業務の確実な履行を確保する観点から、隣接水先区等の他の水先区の水先人が複数免許を取得し、業務量に対し一時的に水先人

が足りなくなった事態に対応できるような措置を講じ、小人数区での水先業務の実施に支障が生じないような措置を講じることとする。

2. 水先人の一定期間の就業の義務化（全国の水先人組織によるルール化）

全国の水先人について、一定のルールに従い、順次、一定期間は、特定の任意水先区における就業を義務付けることとし、当該任意水先区における水先業務の確実な履行を確保できるような措置を講じることとする。

また、これに対応して、当該特定の任意水先区の免許の取得に向けた促進策(*)、就業義務付けのルール策定・運用方法等を検討する必要がある。

※複数免許取得に向けた促進策の検討の視点

水先区間の流動化とも併せ、小水先区対策に係る複数免許取得に関し、安全レベルに支障のない範囲において、過大な負担を課すことのないよう合理的な範囲内において、試験の一部免除等の措置を講じることが適当であると考えられ、さらに今後検討を進めることが必要である。

3. 小水先区運営資金支援の仕組み

小水先区の水先収入を一定程度保証し、あるいは特別な事情等による大幅な収入の減に機動的に対処するため、水先料金収入を原資として各水先人が拠出する資金をもとに、一定額の収入を確保できない水先区の水先人に対して支援する仕組みを設け、少人数水先区における水先人確保に資することとするとともに、上記(2)の特定の任意水先区における就業が義務付けられた水先人に対する合理的な支援策とする。

【論点7】水先区・強制水先のあり方について

- (1) 水先区のあり方について
- (2) 強制水先対象船舶のあり方について
- (3) 強制水先免除制度のあり方について

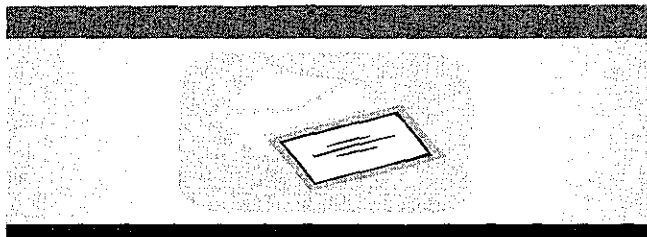
これらについては、前記のとおり、当懇談会の下に設けた、水先区・強制水先対象船舶のあり方部会において鋭意検討中であり、当該部会においては結論をとりまとめるまでに今暫く時間を要するとしているところであるので、当懇談会としては、当該部会の検討結果を待って、本件論点7に係る事項のとりまとめを行うこととする。

Ⅲ 今後の進め方について

前記のとおり、当懇談会としては、水先区・強制水先対象船舶のあり方部会の提案を受けて、現時点においては、「中間とりまとめ」の形にとどめることとしたものである。

したがって、今後、当懇談会の最終報告を取りまとめるに当たっては、先ずは、部会において、精力的な審議が行われ、部会において設定した期限である本年6月中旬を目途に一定のとりまとめが行われることが必要であると考え、部会委員等関係各位のご努力を強く期待するものである。

なお、当懇談会としては、当該部会の結論を受けて、本年6月下旬にも再度懇談会を開催し、残された審議事項（論点7）の結論を得るとともに、当該結論がこれまで整理した各論点に関するとりまとめ内容に与える影響の有無を確認し、所要の修正を行った上で、最終報告の形でとりまとめを行うこととする。



九州便り

事件・災害や開業など

ここ九州北部では、今年に入り新聞・テレビなどを賑わす出来事が多く発生していますので、そのいくつかを簡単に記してみます。

先ず、事件・災害など、歓迎できない種類の事柄から取り上げてみましょう。

1) 海賊事件の発生

3月14日18時（現地時間）すぎにマラッカ海峡で、作業船を曳航していた北九州港籍のタグボート「韋駄天（323g/t、全長42.5m、深さ4.5m、満載喫水3.5m、乗組員14名）」が、3隻の漁船を用いた海賊から射撃や体当たりなどの襲撃を受け、武装して乗り込んできた4～5人によって日本人の船長および機関長ならびにフィリピン人三等機関士の3人が拉致されました。拉致された3人の行方は全く不明でしたが、事件発生から6日後の20日午後にマレーシア国境近くでタイ海上警察に無事保護され、23日に帰国しました。

スマトラ島沖で12月26日に発生したM9.0（9.3とも）の地震・津波被害のためにしばらく静かにしていた海賊が活動を再開したもののようで、この犯行は、当初から身代金が目的であったものとされています。

今回は特殊な一面もありますが、一般商船における海賊やテロ対策強化の必要性を再認識させられました。

2) 福岡県西方沖地震の発生

海賊事件によって拉致された3人の無事解放が切望されている20日午前10時53分頃、福岡市や佐賀県南部などで震度6弱の地震が発生しました。震源は福岡市の北西約40kmにあたる玄海灘の海底で、震源の深さ9km、M7.0とされています。

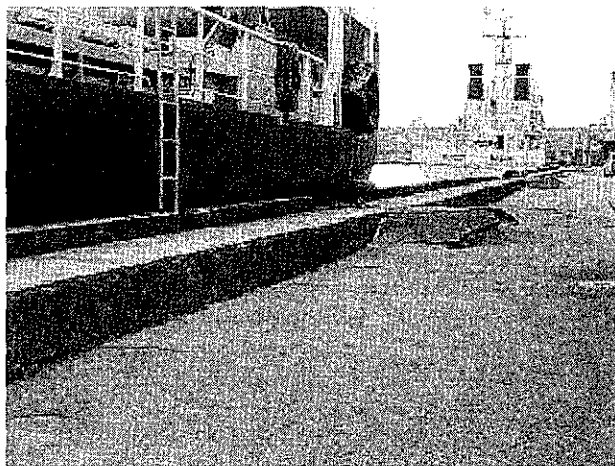
博多湾入口の玄海島は多くの家屋が倒壊するなど最も被害が大きく、島民のほぼ全員、約700人が福岡市中心部などに避難しました。

休日のため、オフィスビルの窓ガラス破損などによる怪我人は少なかったものの、倒壊したブロック塀の下敷になって福岡市で1名が死亡したほか、負傷者は福岡市のみでも600人余に達しました。

福岡県は「地震がない場所」と云われており地震の空白地帯であったことから、地元民には大きなショックでした。福岡地方でM6を超えた地震は1898年に発生したM6.0以来、M7クラスは観測史上初めてで、古文書の記録によれば約1300年ぶりの大地震となります。

福岡市の埋立地では地割れ・陥没や液状化現象が見られ、港湾施設では一部在来埠頭の使用を見合わせましたが、他の岸壁を利用する等により船舶運航への大きな支障は回避されました。しかし、わが国は地震国であり、如何に空白地帯であっても何時大きな地震が発生しないとは限らないとの意識を持つことが必要であると痛感しました。

台風による高波のために防波堤が各地で破損し、



▲地震後の博多港中央埠頭岸壁

対策の必要性が叫ばれたのはまだ記憶に新しいところですが、このような災害が発生し、尚更の感があります。

続いては明るい事柄に移りましょう。

3) 新門司動物検疫場のオープン

周防灘に面した北九州市新門司地区の造成地「マリナクロス新門司」に、1月27日農林水産省動物検疫所門司支所の新門司検疫場がオープンしました。2月1日に第1船が入港して以降、毎月1隻のペースで豪州から輸送された牛1500頭が陸揚げされ、検疫を受けています。

わが国では近年、肥育用の素牛(もとうし)、素馬および乳用牛に対する国内牧場による需要が増加しており、家畜専用船による輸送も増加すると予想されることから、一回の輸送による到着頭数が多い場合にも対応できる検疫施設が求められています。肥育用の素牛とは、日本の牧場で1年程度肥育するための300kg程度の牛で、多くはオーストラリアから輸入されており、大部分が北部九州、残りが関西で陸揚げされています。

これまでは、博多出張所に国内最大の収容能力(1,050頭)を持つ係留施設がありましたが、30年以上使用され老朽化が進んだこと、および今後の需要拡大に対応できない等の理由から、新門司に移転することにより収容能力の拡大(1,500頭)と設備の新鋭化が図られたもので、この施設がオープンしたことにより、今後は全国の素牛の約八割が北九州港を利用することになると見込まれています。

輸入牛の場合に検疫場で行なわれる業務の流れは次のようであり、これらの業務が円滑に行なわれ、かつ環境との調和も図られるように配慮して各種最新設備が取り入れられました。

1. 牛を積載して到着した船舶への立入りによる臨船検査
2. 畜舎への収容
3. 個体確認
4. 一定期間(15日間)の係留による各種検査

- ・臨床検査
- ・皮内反応検査(アレルギー、感染など)
- ・採血/採材による検査(血液検査、血清学的検査、微生物学的検査)

5. 総合判定と進み、合格であれば解放、不合格であれば返送あるいは殺処分(病理解剖)となります。

なお輸入される動物の係留期間は動物の種類によって異なり、偶蹄類(牛、豚など):15日、馬および家禽(鶏・アヒル等):10日などと定められています。また輸出の場合にも、輸入より期間は短いものの、それぞれ係留期間が定められています。

この検疫場の隣接地では、昨秋より自動車メーカーの物流センターが稼働しており、今後さらに拡張される予定になっています。

4) ひびきコンテナターミナルの開業

北九州市若松区の響灘地区は、構造改革特区の国際物流特区認定地域として、動脈・静脈物流の各種事業が展開されています。

4月1日に動脈物流の主要メンバーとしてその稼働が待たれてきた「ひびきコンテナターミナル」が開業しました。このターミナルは、大陸・半島と北米とを最短で結ぶ日本海ルートに面している唯一の水深大規模ターミナルとして期待されています。第1期は、水深15m×2バース延長700m、水深10m×2バース延長340m、埠頭用地57ha(うちコンテナターミナル43ha)による運営となっており、日本~中国(上海)間の定曜日コンテナサービスが開始されています。

なお、このターミナルの全体計画は、バース数:水深15~16m×6、12m×4、10m×2、埠頭用地180ha、貨物取扱量150万TEUとなっており、大きな可能性を秘めています。

(九州地区事務局長 鈴木 成男)



1 国土交通省は、アジア地域の物流効率化など
日 を検討する「国際物流施策推進本部（本部長
：岩村敬国土交通省事務次官）」の中間報告を
行い、国際物流施策についての課題を発表し、
今後の施策の方向性を示した。

1 「水先制度のあり方に関する懇談会（座長：
日 杉山武彦一橋大学学長）」第10回会合が開催さ
れ、水先制度改革の方向性について中間取り
まとめが行われた。

4 ASF シッピング・エコノミクス・レビュー
日 委員会 (SERC) 第17回中間会合がマレーシア
のペナンにおいて開催された。

4 IMO 第9回ばら積み液体およびガス小委員会
日 (BLG9) がロンドンにおいて開催された。
8 (P. 5 海運ニュース参照)
日

7 国土交通省と海上保安庁は、「海賊・海上武装
日 強盗対策推進会議（座長：安富正文国土交通
審議官）」の第1回会合を開催し、海賊事件に
対する今後の対策について検討を行った。

8 国土交通省は、物流政策の中期的なあり方に
日 ついて検討するため、経済産業省と共同で設

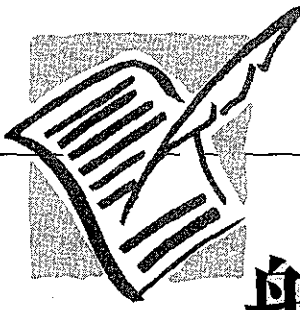
置した「物流政策懇談会（座長：杉山武彦一
橋大学学長）」の報告書を発表し、物流を取り
巻く現状と課題や今後とるべき施策の方向性
を示した。

18 IMO 第90回法律委員会 (LEG90) がロンドン
日) において開催された。
29 (P. 2 海運ニュース参照)
日

20 当協会が国土交通省海事局と共同で設置した
日 「外航海運政策推進検討会議」の第4回会合
が開催され、海事局より「新外航海運政策に
係る施策案」についての提案があった。

21 ILO 海事統合条約中間作業部会がスイスのジュ
日) ネーブにおいて開催された。
27 (P. 8 海運ニュース参照)
日

25 「トン数標準税制等の新外航政策に係る調査
日 研究」アドバイザーグループの第2回会合
が開催された。



船協だより

公布法令（4月）

- ㊦ 船舶設備規程等の一部を改正する省令（国土交通省令第53号、平成17年4月27日公布、平成18年7月1日施行）

国際会議の予定（6月）

会議名：IMO 第51回航行安全小委員会（NAV51）

日 程：6月6日～10日

場 所：ロンドン

会議名：国際油濁補償基金（IOPCF）理事会等

日 程：6月27～7月1日

場 所：ロンドン

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
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	54,548	44,362	10,186	4.7	5.1
2004	61,182	49,177	12,005	12.2	10.9
2004年4月	5,107	4,030	1,076	10.8	6.6
5	4,724	3,793	931	9.8	5.0
6	5,289	4,146	1,143	19.4	15.5
7	5,308	4,174	1,134	14.3	8.3
8	4,783	4,210	573	10.5	18.5
9	5,463	4,231	1,232	12.4	12.5
10	5,472	4,318	1,155	11.7	12.7
11	5,156	4,557	598	13.4	28.1
12	5,395	4,258	1,137	8.8	11.0
2005年1月	4,412	4,218	194	3.2	11.4
2	4,847	3,757	1,090	1.7	11.4
3	5,776	4,656	1,120	6.1	7.7

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
2004	108.17	102.20	114.40
2004年5月	112.35	108.82	114.40
6	109.47	107.35	111.07
7	109.36	107.90	112.08
8	110.36	109.15	111.70
9	109.96	109.22	111.20
10	108.92	106.13	111.10
11	104.93	102.40	106.98
12	103.84	102.20	105.28
2005年1月	103.21	102.15	104.57
2	104.88	103.63	105.73
3	105.31	104.10	107.35
4	107.36	105.78	108.68

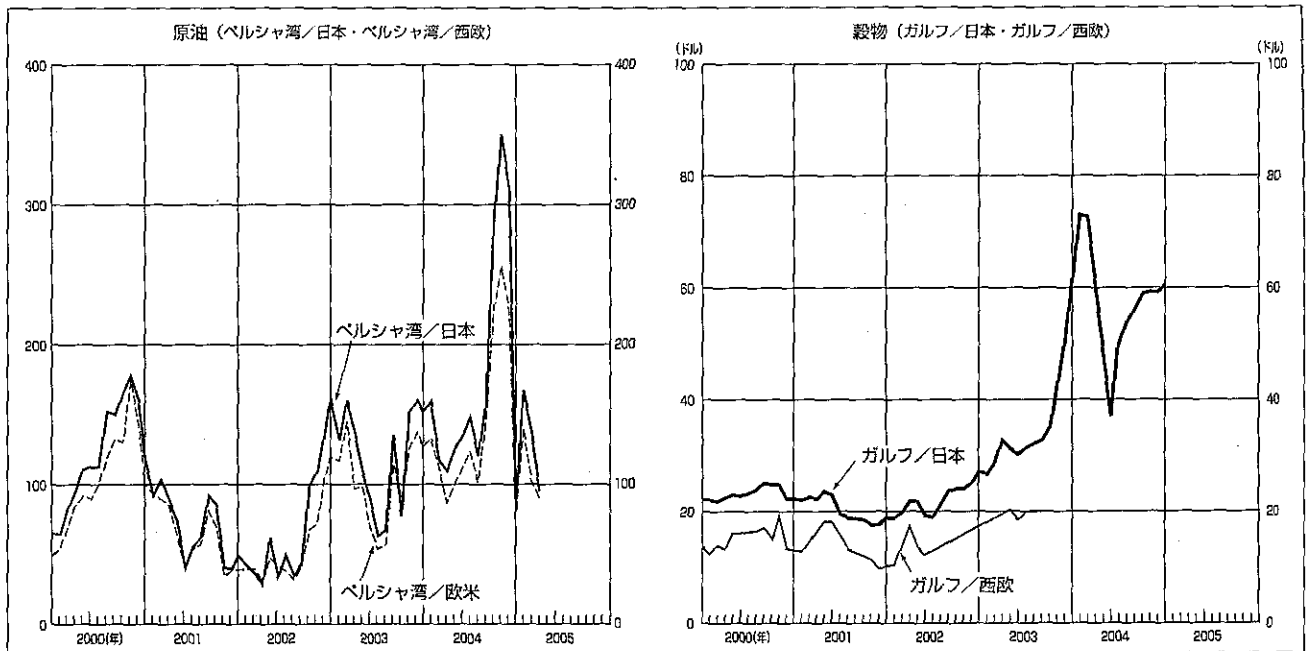
(注) 財務省貿易統計による。

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		
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
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	596	690	108	250,386	59,906
2004 8	6,038	505	5,533	1,441	262	112	3,607	80	31	0	19,612	4,645
9	7,994	160	7,834	2,065	373	49	5,118	65	164	0	25,942	6,411
10	4,721	0	4,721	1,935	546	24	2,090	68	58	0	22,743	6,659
11	4,809	0	4,809	1,510	267	31	2,997	0	4	0	19,318	7,998
12	4,830	0	4,830	2,007	261	45	2,465	50	2	0	17,106	4,576
2005 1	7,510	345	7,165	3,131	297	77	3,600	60	0	0	22,215	4,779
2	5,281	310	4,971	1,977	273	0	2,720	0	2	0	22,311	6,594
3	6,200	600	5,600	3,585	150	14	1,820	0	32	0	24,317	7,773
4	4,322	0	4,322	2,328	170	0	1,820	0	4	0	21,371	5,549

(注) ①マリティム・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 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	2003		2004		2005		2003		2004		2005	
	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	161.00	102.50	152.50	87.00	85.00	59.50	120.00	75.00	127.50	82.50	77.00	62.50
2	132.50	67.50	159.00	102.50	167.50		117.50	65.00	132.50	87.50	140.00	
3	160.00	105.00	117.50	70.75	137.50	75.00	145.00	85.00	112.50	60.00	102.50	75.00
4	137.50	52.50	110.00	77.50	96.00	80.00	97.00	45.00	87.50	67.50	90.00	72.50
5	109.50	42.00	125.00	71.25			99.00	50.00	100.00	69.50		
6	90.00	56.00	135.00	114.00			70.00	52.50	112.50	87.50		
7	63.75	45.00	148.00	120.00			54.00	42.50	123.00	95.00		
8	68.00	41.00	121.00	97.50			57.50	40.00	102.50	87.50		
9	135.00	70.00	157.50	83.50			115.00	50.00	145.00	75.00		
10	78.00	42.50	290.00	156.00			90.00	47.50	225.00	117.50		
11	152.50	102.50	350.00	265.00			126.50	75.00	255.00	167.50		
12	160.00	133.75	310.00	85.00			137.50	95.00	225.00	97.50		

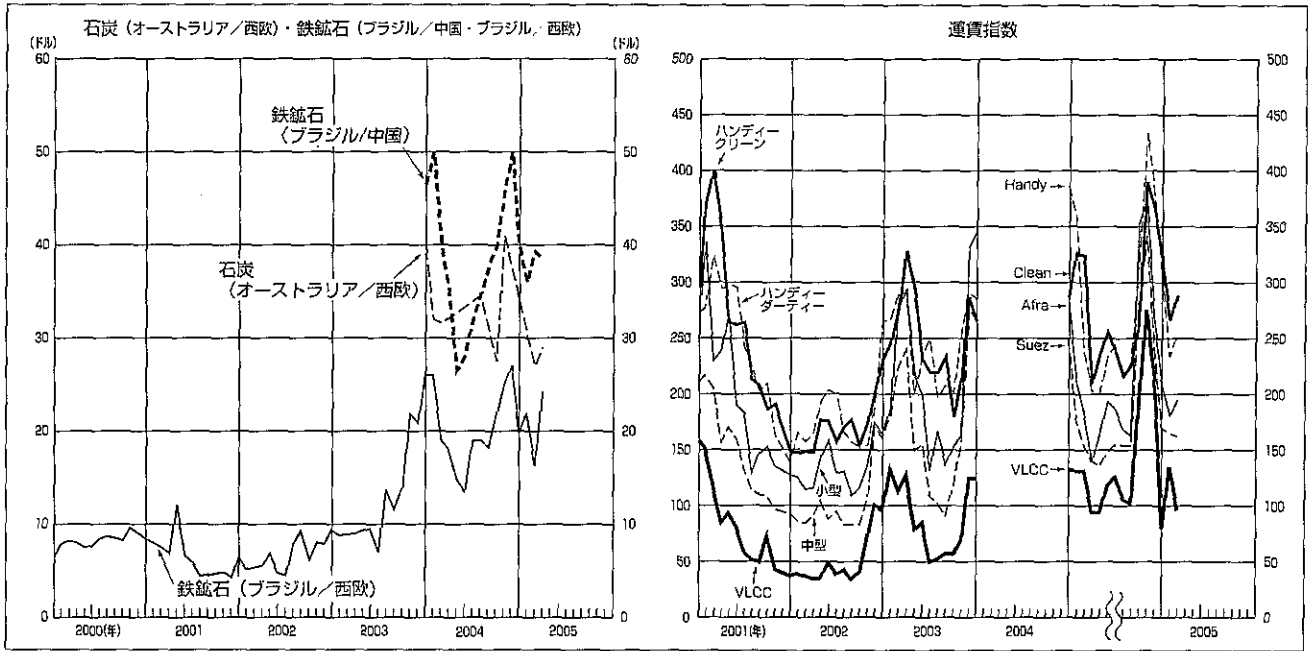
(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②単位はワールドスケールレート。 ③いずれも20万 D/W 以上の船舶によるもの。 ④グラフの値はいずれも最高値。

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			
	2004		2005		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	—	—	60.50	59.75	—	—	—	—
2	73.00	—	—	—	—	—	—	—
3	72.50	—	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—	—
6	37.00	—	—	—	—	—	—	—
7	50.00	46.50	—	—	—	—	—	—
8	—	53.75	—	—	—	—	—	—
9	—	—	—	—	—	—	—	—
10	59.00	—	—	—	—	—	—	—
11	62.50	—	—	—	—	—	—	—
12	61.00	—	—	—	—	—	—	—

(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)

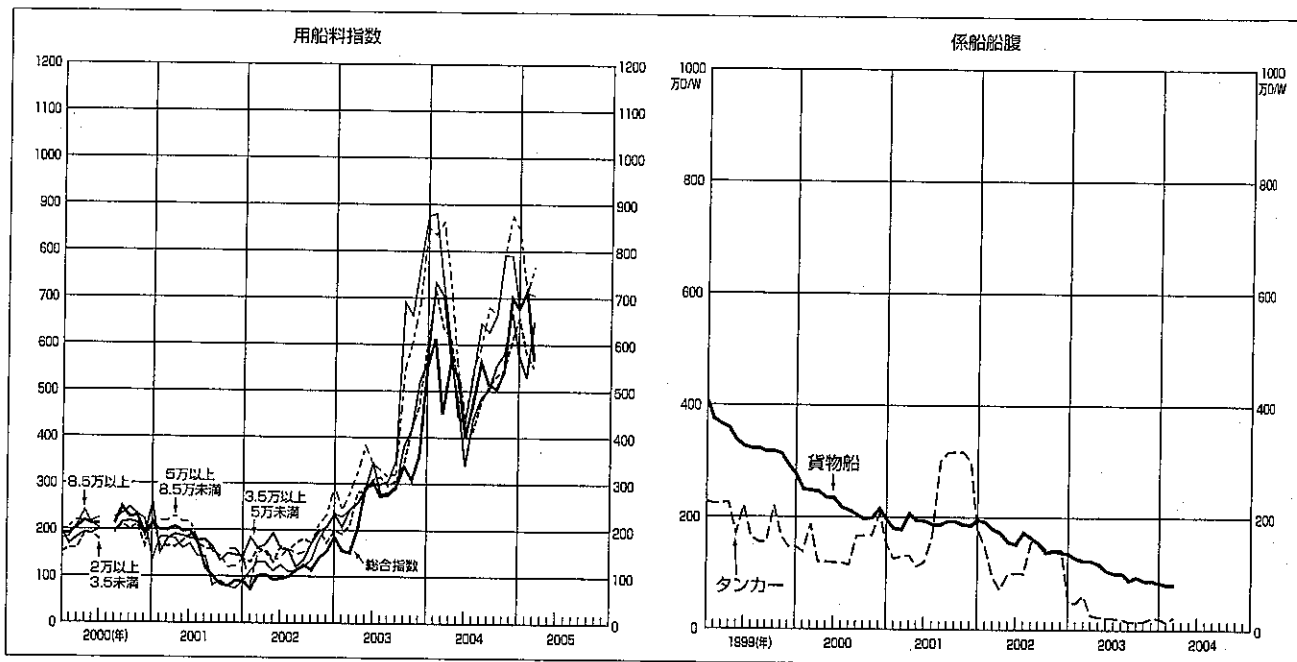
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2004		2005		2004		2005		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	39.70	35.00	—	—	46.50	34.00	40.00	12.50	26.00	22.00	19.75	16.00
2	—	32.00	—	—	50.00	35.00	—	36.00	26.00	20.75	—	22.00
3	—	31.65	—	27.00	40.00	35.50	39.25	34.75	19.00	17.25	—	16.20
4	—	—	—	29.00	35.00	32.50	38.50	34.00	18.00	15.25	24.25	22.75
5	18.30	—	—	—	26.50	25.00	—	—	14.75	11.30	—	—
6	—	—	—	—	28.00	22.90	—	—	13.50	8.25	—	—
7	—	—	—	—	—	32.00	—	—	18.90	16.90	—	—
8	—	—	—	—	34.50	10.20	—	—	19.00	14.90	—	—
9	—	—	—	—	37.55	30.00	—	—	18.25	14.50	—	—
10	27.50	—	—	—	40.00	33.25	—	—	—	—	—	—
11	41.00	—	—	—	45.80	40.00	—	—	—	—	—	—
12	—	—	—	—	50.60	41.80	—	—	27.10	22.50	—	—

(注) ①日本郵船調査グループ資料による。 ②いずれもケープサイズ (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														
	2003					2004					2005				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	98.6	161.9	165.6	266.3	231.3	133	250	289	386	287	80	170	210	307	322
2	133.3	180.9	186.8	267.1	245.6	132	178	215	355	326	135	165	181	233	267
3	114.0	224.9	275.6	290.0	273.4	132	153	182	238	323	96	162	195	255	289
4	128.6	240.2	294.0	290.0	328.2	96	141	140	204	210	—	—	—	—	—
5	79.8	150.4	217.7	200.0	294.3	95	137	164	201	235	—	—	—	—	—
6	85.4	156.2	200.9	235.0	231.7	119	149	193	233	256	—	—	—	—	—
7	50.6	110.5	132.9	250.0	221.0	127	156	187	243	240	—	—	—	—	—
8	52.8	103.2	167.7	197.5	221.1	107	155	169	219	217	—	—	—	—	—
9	58.4	92.1	138.2	208.9	233.1	103	154	163	229	226	—	—	—	—	—
10	57.9	120.4	153.3	202.0	180.0	195	285	355	320	263	—	—	—	—	—
11	70.4	158.4	164.0	258.3	213.3	276	342	374	433	390	—	—	—	—	—
12	125.5	278.9	332.5	290.0	288.6	216	240	268	378	367	—	—	—	—	—
平均	87.9	164.8	202.4	246.3	246.8	144.3	195.0	224.9	286.6	278.3	—	—	—	—	—

(注) ①2003年までは「Lloyd's Ship Manager」、2004年からは「Lloyd's Shipping Economist」による。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 (～2003) 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。(2004～) ④VLCC:20万トン以上 ⑤Suez:12～20万トン ⑥Afra:7～12万トン ⑦Handy:2.5～7万トン ⑧Clean:全船型



8. 貨物船定期用船料指数

月次	2002		2003		2004		2005						
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万~ 2万	2万~ 3.5万	3.5万~ 5万	5万~ 8.5万	8.5万~	総合指数	BDI
1	89	889	185	1,733	553	4,539	686	656	577	846	680	677	4,471
2	73	915	156	1,669	613	5,290	899	579	531	711	711	715	4,511
3	102	1,073	151	1,802	615	5,122	432	550	650	766	705	565	4,685
4	104	1,085	203	2,081	558	4,635							4,810
5	93	1,034	290	2,317	533	3,452							
6	95	1,035	304	2,135	401	2,762							
7	99	1,005	273	2,238	478	3,971							
8	113	992	276	2,322	562	4,180							
9	125	1,063	294	2,467	514	4,214							
10	114	1,063	337	4,477	503	4,602							
11	140	1,163	309	4,046	544	4,264							
12	154	1,163	360	4,539	701	5,176							

出所：「Lloyd's Shipping Economist」

- (注) ①船型区分は重量トンによる。
 ②用船料指数は1985年=100。
 ③BDI (Baltic Dry Index) は月央値。

9. 係船船腹量の推移

月次	2003						2004						2005					
	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	241	1,859	1,958	43	905	1,838	205	1,317	1,350	53	287	489	138	779	830	35	135	209
2	236	1,865	1,911	44	741	1,488	206	1,236	1,279	51	286	490	147	766	813	32	96	142
3	237	1,770	1,791	45	485	940	188	1,156	1,234	56	300	509	137	733	797	33	147	229
4	232	1,687	1,720	44	361	706	181	1,101	1,232	55	163	256						
5	224	1,525	1,555	46	525	1,016	175	1,041	1,178	54	145	224						
6	215	1,441	1,513	48	527	1,019	168	935	1,057	55	142	218						
7	226	1,556	1,719	48	524	1,014	166	902	1,006	52	131	204						
8	215	1,477	1,633	50	786	1,569	159	900	1,008	50	130	199						
9	213	1,407	1,534	50	784	1,567	146	802	881	47	90	146						
10	203	1,273	1,383	53	709	1,414	155	892	934	43	103	148						
11	209	1,320	1,406	52	706	1,407	138	813	877	38	113	162						
12	207	1,308	1,386	51	705	1,407	138	811	877	39	143	218						

(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

「そうめん瓜」、私の田舎（岡山・玉野）では、そうめん^{なま}瓜という。かぼちゃの仲間だが、色は薄い黄色で楕円形をしているので、瓜の名がついているのだろう。「金糸瓜」とか「なます瓜」とかいろいろの名前で呼ばれているようだ。これが面白いのは、その食べ方にある。もちろん茹でて食べるのだが、瓜を大きめに輪切りにして中の種を取り出し、皮付きのまま茹でると果肉がぼろぼろにほぐれて糸状（刺身のつまを太くしたよう）になる。これでそうめんの名がついたのだろう。味は殆どなく、さっぱりしているのでポン酢をかけた、サラダにしたりして我が家ではこれを夏の食材として結構食している。

家の周りの八百屋では見たことはない。田舎の母が長年作っていて、夏になると宅配便で送ってくるのを、ありがたく頂いていたのである。

これを、3年前から家の前の小さな庭で作り始めた。

1年目は、種をまいたのが遅すぎたのか、瓜に

まで育てることが出来なかった。2年目は、しっかり苗は育ち、大きくなった。花もついた、実もなった……が、実が大きくなならない。自然受粉ではダメなんだと、交配を毎朝して楽しみにしていたがダメ。とうとう夏の終わり頃に田舎の母に尋ねると、朝露が退いた後に受粉しないと留らないそうである。それを何と、わざわざ水を撒いてから交配をしていたのである。これでは受粉するわけがない。

その後、やっと2つ実をものにした。大切な「青果物」である。

百姓の息子が……と情けないやら、無知の恐ろしさに今更ながら気付かされた。50の大台を越え、人の親にもなった。何でも解ったように言っている自分に、「ほら見ろ」といわれたような気がした。

そして今年、謙虚な気持ちで今年こそはと種をまいた……が、2週間たっても芽が出ない。試練は今年も続いている。

日本船主協会 総務部長 井上 晃

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 調査グループグループ長代理兼コンテナ・港湾調査チーム長	大高 俊記
商船三井 広報室室長代理	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	梅本 哲朗
常務理事	植村 保雄
海務部長	半田 收
企画部長	園田 裕一
総務部長	井上 晃
海務部・労政担当部長	高橋幸一郎

編集後記

新年度が始まってはや2ヶ月。5月といえば……GW?それとも新入・異動された方にとっては五月病でしょうか。私Nも昨年・今年とこの時期何かしら不調がでたりしています。気候も良い時期ですからリフレッシュも兼ねて休日に出かけるのも良いかもしれませんね。

さて、5月は企業各社の決算発表の時期でもあります。外航海運は明るい発表が続きましたが、邦船社だけでなく外国船社もそれは同じ。なんと邦船社の負担は英国の税制で計算すれば25分の1(!)で済むそうです。海運の公共性と企業の営利活動を併せ論じるのは容易くはありませんが、業界の危機感に対する理解が一日でも早く深まり、迅速な対応が望まれるところです。

(MN)

せんきょう5月号 No. 538 (Vol. 46 No. 2)

発行◎平成17年5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))

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)

日本の経済を支える海運には、 諸外国並みの税制が必要です。



石炭専用船

四方を海に囲まれ、資源小国・貿易立国であるわが国にとって海運は国の存立にかかわる重要産業ですが、わが国海運業は、諸外国との競争において税制の上で大きなハンディキャップを負っています。

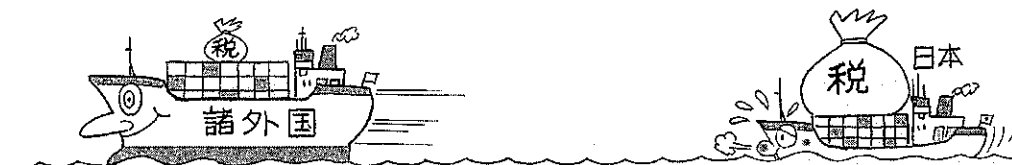
欧州先進海運国は、船舶のトン数を基準に法人税額を算出するトン数標準税制を相次いで導入し、企業がこれを選択的に採用できるようにすることにより、海運業所得に対し大幅な減税を行い、自国海運の維持・発展を図っています。例えば、イギリスでは、海運の果たす役割の重要性から、海運業への実効税率は他産業の1/10程度ときわめて低くなっていましたが、さらにトン数標準税制の導入によって、その半分程度に軽減し、自国海運を強化しています。

産業と国民生活の基礎を支えるわが国海運を維持していくため、税制上の競争条件を諸外国と同一にしていきたい、というのが私たちの切なる願いです。

海運税制の充実・改善は、小泉内閣の構造改革が目指すわが国産業・経済の競争力の強化に資するものと、私たちは考えます。

トン数標準税制の導入国

導入済み	オランダ、ノルウェー、ドイツ、イギリス、スペイン、ギリシャ、デンマーク、フランス、アイルランド、ベルギー、インド
導入決定済	米国、韓国



—— 船が支える日本の暮らし ——

社団法人 日本船主協会
<http://www.jsanet.or.jp/>